

# MAURO CARRERA

ESCRIBE LARRAURI  
CON ROSSO EN ALEMANIA  
ALBORETO: ¿QUE PASA EN FERRARI?  
MAS COLOR: S.P., INDY CARS, A.R.S.  
TODO SOBRE LA NUEVA F.3 "SUDAM" EN ACCION

Nº 1086 del 29 de abril al 5 de mayo de 1987 • Argentina: \$ 2,80 • Uruguay: N\$ 210 • Paraguay: Gs. 1.350.

T.C. 2000 en Gral. Roca - T.C. en Junín

# SUPERFORD

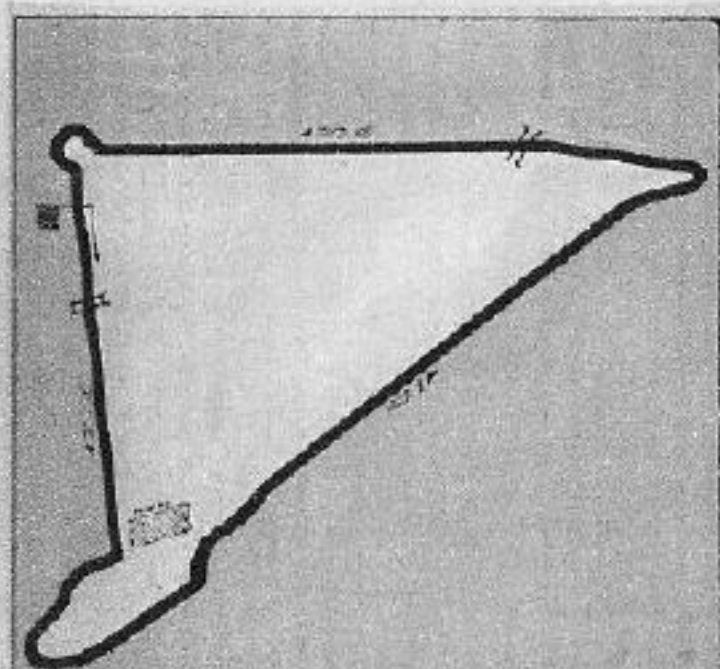


Mario Gayraud y su Ford Sierra XR4, en impresionante desquite. Junto con Oyhanart (este en T. Carretera), pilares de un día espectacular para el "óvalo" y Herceg.

XII VUELTA DE JUNIN... Esta vez sí que el "Vasco" Oyhanart buscó el triunfo

# ...Y LA TOPADORA

Con setenta autos y 40.000 espectadores se cumplió el quinto capítulo del año. Al igual que en Bahía Blanca, Oyhanart logró la victoria, aunque bajo un filosofía distinta: esta vez salió a rematar la carrera. Mouras y De Benedictis siguen en la mala, y la lluvia provocó espectaculares accidentes.



## FICHA GENERAL

**Fecha:** 26 de abril de 1987.

**Denominación de la prueba:** XII Vuelta de Junín, Premio 70º Aniversario Diario La Verdad. Quinta competencia del campeonato de 1987.

**Lugar:** Circuito "El Panorámico".

**Ubicación:** A dos kilómetros del centro de Junín.

**Autoridades:** Director de la prueba: José L. Fernández; Comisario Deportivo: Eduardo Pereyra; Comisario Técnico: Carlos Marchese.

**Condiciones climáticas:** Nublado y húmedo, con algunas precipitaciones.

**Participantes:** 33 en la primera serie; 36 en la segunda y 36 en la final.

**Público:** Alrededor de 40.000 personas.

**Infraestructura del escenario:** La habitual en un semipermanente.

**Organización:** Buena.

**Espectáculo:** Muy bueno.



Sinceramente, luego de esta quinta competencia del T.C. '87 llevada a cabo en el circuito "El Panorámico" de Junín ya no hay capacidad para el asombro. Esos setenta autos convocaron a unas cuarenta mil personas que a despecho de un día gris, que invitaba más al contacto directo con las sábanas, se alinearon a lo largo de los 7.875 metros del trazado.

Y a pesar de ese cielo gris, que por momentos dejó escapar una amenaza

dora lluvia, nadie se movió de su lugar. Desde el demorado comienzo se atisbó que la lucha iba a ser sin concesiones, y las series fueron dando pequeñas pausas en actuaciones parciales, donde cada uno expuso lo suyo.

Las cuatro competencias anteriores fueron el prólogo de una demostración cabal de que este Turismo Carretera "tiene otra cara" y esta volvió a mostrarse en Junín, con una carrera que superó en interés a sus antecesoras.

## LAS SERIES

Es cierto que tanto Oyhanart como Hernández ganaron en forma relativamente cómoda cada una de las dos baterías. Lo de aquél no era sorpresa, pero sí lo de este, que poco a poco va adentrándose con la mecánica de Pablo Satriano hasta llegar al "airevimiento" de ganar esa segunda batería, soportando el asedio a que fue sometido, en primera instancia por Rubén Roux, luego por Osvaldo Morresi y por

# ARRASO DE NUEVO



último por el mismísimo **Roberto Mouras**.

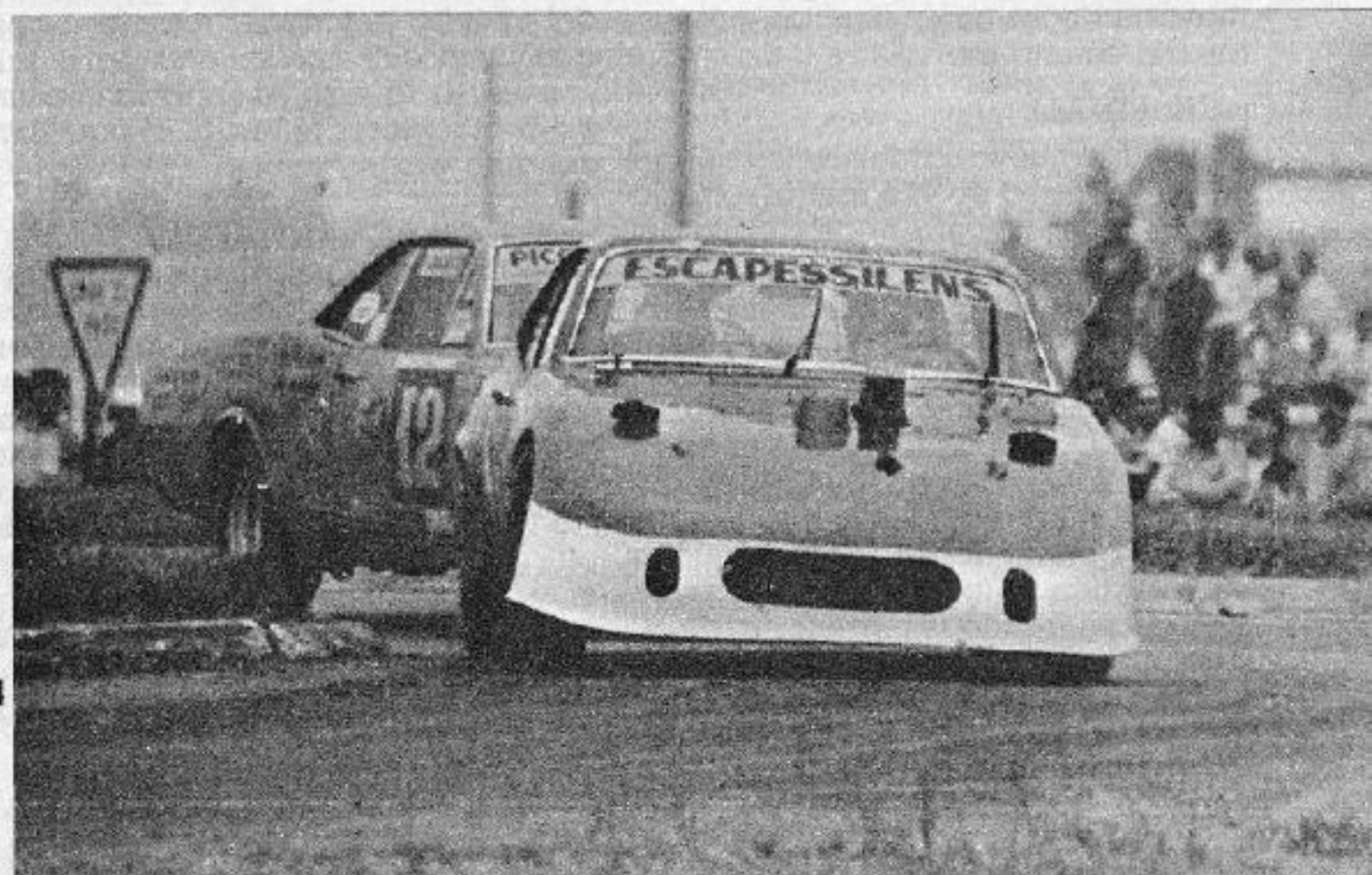
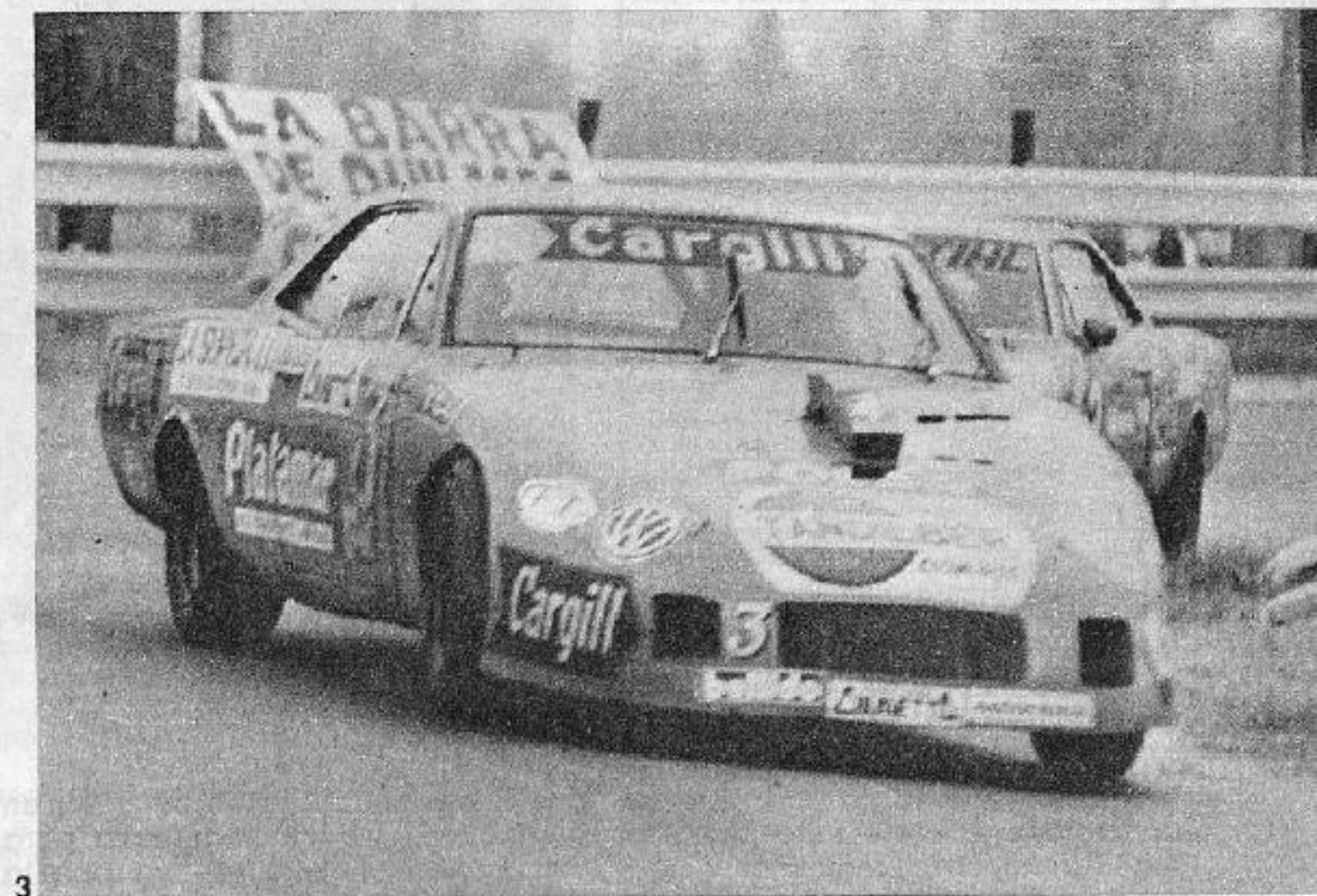
**Urretavizcaya** dio que hablar a bordo de su nuevo Chevrolet, **Marcos** intentó arrimarse a **Oyhanart**, **Angeletti** reingresaba a los primeros planos, **Brescia** aparecía algo desdibujado, **Oscar Aventín** recuperaba terreno, **Mouras** exponía sus pretensiones, **Rubén Roux** daba otra muestra de su ambición y **Morresi** intentaba un acercamiento.

*Foto mayor: El regreso de Oyhanart a los boxes fue apoteótico, luego de haber obtenido —duramente— el primer puesto.*

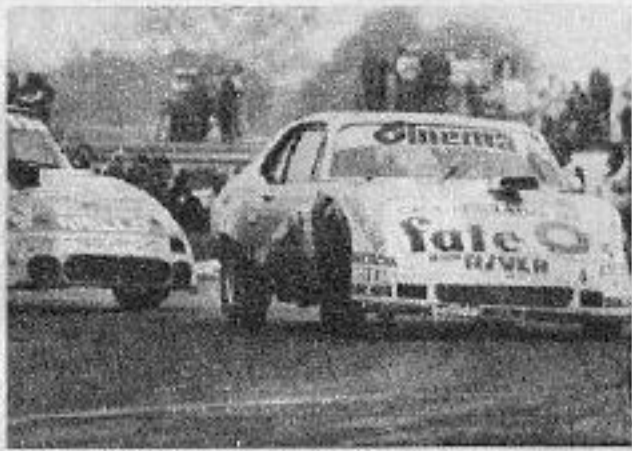
*Derecha arriba: En la revisión técnica, Oyhanart (derecha) sonríe feliz.*

*Derecha centro: Castellano lideró la mitad de la prueba, generalmente seguido en el camino por De Benedictis.*

*Derecha abajo: El Chevrolet de Calamante (seguido por Paolucci) culminó tercero.*



## LA CARRERA EN SINTESIS



Osvaldo Morresi.

**Primera serie:** Aquí Oyhanart ganó de punta a punta y a lo largo de las tres primeras vueltas, luego se ubicaron Marcos, Angeletti y Urrelavizcaya. El quinto, Nesprias, fue desalojado por Satriano, quien siguió allí hasta el final. El sexto lugar fue ocupado en las dos primeras rondas por Doumic, a quien desplazó posteriormente Brescia. La posición siguiente fue ganada por Fernandino, luego de que en ella alternaran Satriano, Brescia y el excludido Aurelio Martínez.

**Segunda serie:** Hernández fue cómodo dominador durante las cuatro vueltas, siendo escoltado en la primera de ellas por Rubén Roux, A. Aventin, Salgado, Giustozzi, Morresi, Mouras, Castellano, M. Calamante y Cochionero. En la vuelta dos, Morresi pasó al segundo lugar y tras él, se alternaron Mouras, O. Aventin, R. Roux, M. Calamante, Giustozzi, Salgado, Marinovich y Paolucci. En la tercera vuelta Morresi fue desplazado del segundo lugar por Mouras. M. Calamante quedó quinto, Giustozzi ascendió al sexto lugar y Paolucci, R. Roux, Polinori y Castellano, culminando la serie con Hernández, Mouras, Morresi, O. Aventin, De Benedictis, Castellano, M. Calamante, Polinori, Giustozzi y Paolucci en los diez primeros lugares.

**Final:** Durante las primeras diez vueltas fue dominada por Oscar Castellano, sorprendiendo en la vuelta inicial el segundo puesto de Carlos Marinovich (a 1s81). Luego se ubicaban Urrelavizcaya, M. Calamante, Paolucci y R. Roux. Oyhanart no se encontraba en los diez primeros.

En el quinto giro, Castellano aventajaba por 4s38 a Mouras, a quien seguían De Benedictis, M. Calamante, Satriano, Angeletti. Oyhanart —remontando velozmente—, Morresi, O. Aventin y José María Romero, este en destacada labor.

Si bien Oyhanart accedió fugazmente a la punta en la undécima ronda con 11/100 sobre Mouras, este lideró entre la vuelta 12a. y 17a. con un margen que llegó hasta 1s55, siempre sobre el Ford del vasco de Pilar, quien en la vuelta 18a. fue definitivamente puntero.

Ante este cúmulo de posibilidades, esta carrera se presentaba como un Prode de muy difícil resolución y creemos que esa temática seguirá en la mayoría de las competencias que restan del calendario.

### ¡QUE FINAL!

Si bien la nueva característica del circuito, alargado en 926 metros, ofrecía mayor margen para el desarrollo del manejo, muy pocos supusieron que el espectáculo sería tan entretenido. Ese mixto para enlazar la ruta 188 con la 7 fue un factor importante, ya que tuvo el suficiente peso como para "amenizar" el circuito, complicado a pesar de su aspecto fácil en los papeles. Ahora no todo se limitaba a quien tenía mejores frenos y óptima aceleración, ya que la mayor chance fue para el auto que mejor equilibrado se presentara, sin olvidar por supuesto el manejo prolijo requerido justamente en la zona del alar-



5



6



7



10



8

que, que comenzaba con una curva en ángulo recto y hacia la derecha, para culminar en una leve "ese" ya sobre la ruta 7. Y si bien en los otros dos escollos del circuito (rotonda y retome) había que funcionar con criterio para salir con fuerza, en este ya entraban en juego otros factores referidos al equilibrio del auto y a un manejo sin errores.

### "VASCO" AGRANDADO

Dentro de los lineamientos esbozados se aglutina un compacto lote de autos y pilotos con posibilidades parejas, pero resultó evidente que el transitar de las vueltas eliminaba uno tras otro los cálculos hechos con anterioridad. Dijimos que cada carrera es un Prode y esta no fue la excepción... una cosa fue verla, palpitarla a través de los relojes, y otra muy distinta expresar lo visto para una cabal comprensión, aunque de todos modos lo intentaremos.

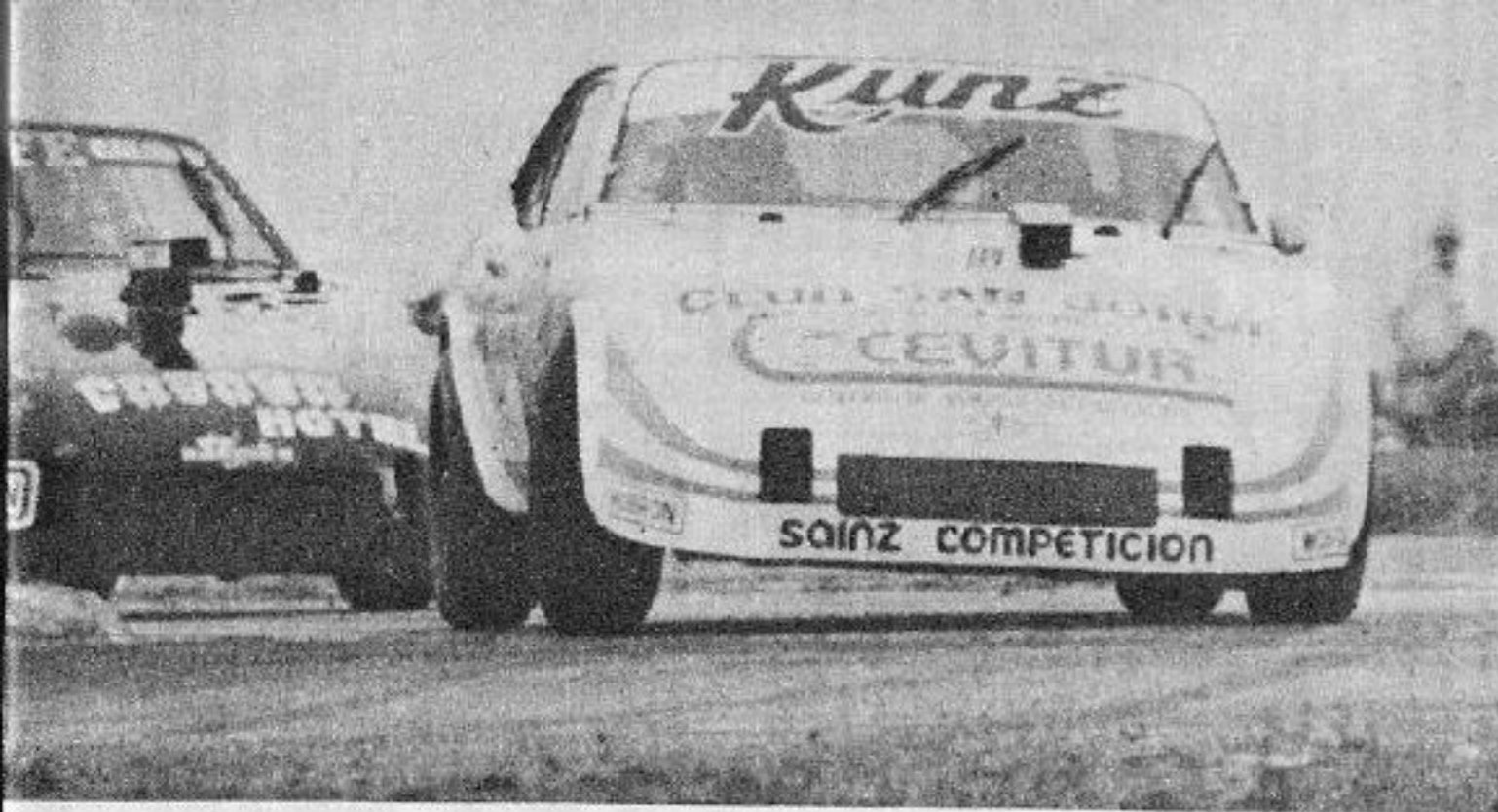
La primera fila mostraba a dos con

idénticas aspiraciones pero con una diferencia notable: Jorge Oyhanart viene "agrandado", mientras que su compañero de fila recién incursiona —merced a la preparación "by Satriano"— en los planos de privilegio, no contando aún con el aplomo necesario como para funcionar en la punta. Una cosa es la serie y otra muy distinta la final... De la largada hasta el puente, Hernández había obtenido una ventaja de ochenta metros, pero un par de errores molvados fundamentalmente en la inexperiencia culminaron en sendos viajes fuera de pista que le restaron —prontamente— sus muchas posibilidades.

### DE PRONTO, CASTELLANO

Las primeras diez vueltas vieron lider a Oscar Castellano, con diferencias que fueron eslrándose gradualmente, primero ante los fugaces Marinovich y M. Calamante, luego en relación con De Benedictis y por último ante Mou-

ras, que se puso a la cola de su archirival con una diferencia de 4s38, que posteriormente se fue reduciendo hasta llegar en el giro octavo a 1s30. Detrás de ellos el trámite se centró en la lucha entre M. Calamante, O. Aventin, De Benedictis y el "empujador" Angeletti. Así estaban las cosas hasta esa octava vuelta en la que Oyhanart comienza a manifestar claramente sus "aviesas" intenciones. Escalando progresivamente llegó en ese giro a ubicarse quinto, llegando a la punta tres rondas más tarde, con 11/100 sobre Mouras. Eso sólo duró una vuelta, ya que el "Toro" asentóse en la punta, mientras Castellano quedaba relegado al tercer lugar. Entraban en escena otros ingredientes: Oyhanart "apretaba" a Mouras por momentos, como buscando el "lado flaco" del tricampeón, que una vez más no aguantó el trámite. Faltando tres giros Oyhanart se hizo de la punta culminando esa remontada iniciada a partir



## RETRASOS Y DESERCIONES



Francisco Alluna pegó de frente contra la proyección.

Antonio Aventin (Dodge): fuera de pista; Jorge Martínez Boero (Ford): motor, abandonó; Luis Delconte (Chevro-

let): pegó contra guard rail, abandono; Jazma (Dodge): fuera de pista, abandonó; O. Aventin (Ford): rompió un resorte de válvulas; Nesprias (Dodge): fuera de pista; C. Lynn (Dodge): fuera de pista; Angeletti (Dodge): fuera de pista dos veces dañando un amortiguador trasero; De Benedictis (Dodge): motor, abandono; tapa de cilindros, abandono; Castellano (Dodge): problemas con rezagados; Morresi (Chevrolet): resorte de válvula, abandono; Satriano (Chevrolet): quemó junta de tapa de cilindros, abandono; M. Calamante (Chevrolet): "Gordo" de carburación; Segad (Chevrolet): motor, abandono; Urretavizcaya (Chevrolet): problemas de transmisión; Lavari (Chevrolet): manguera de aceite.

## LOS PROTAGONISTAS OYHANART: "NO ME ROMPAN EL AUTO"

Roberto Mouras: "La mala suerte sigue... Para esta carrera pusimos el motor con que gané en Olavarría y salí segundo en Balcarce en el '86, y que se usó en muchas pruebas. Lo colocamos con la esperanza de que no se rompiera, pero a la larga acusó el esfuerzo".

Oscar Aventin: "Durante la semana fuimos a probar a Luján, llevando al 'Vasco' Oyhanart de acompañante. Evidentemente el auto mejoró, y si bien no se llegó a encontrar las 300 vueltas que nos faltan, ganamos bastante".

Esteban Fernandino: "No... con la CDA no tuve ningún problema. Incluso fui por propia determinación y expliqué mi ausencia en Roca. ¿El auto?... Anda bien, aunque medio lento".

Oswaldo Morresi: "Creeme que el Chevrolet andaba un poco mejor que en Bahía Blanca, pero...".

Aurelio Martínez: "Pienso que mi exclusión es injusta. Yo iba tapado por la cortina de agua que despedía Malisia. Vi la bandera y comencé a rebajar cambios hasta que paré, y los únicos autos que superé fueron los que se habían 'pinado'. En carrera no pasé a nadie".

Eduardo Pereyra: (Comisario Deportivo): "Aurelio Martínez fue excluido de la competencia porque en la primera serie no respetó la bandera roja".

Oscar Angeletti: "Después de las pruebas que hicimos en la semana anterior el



Esteban Fernandino.

auto mejoró su rendimiento en ocho décimas en la medición de reprise en 3.000 m".

Carlos Marincovich: "Estoy en el comienzo de una nueva etapa. El motor del auto es obra de Jorge Pedersoli y al equipo se incorporó Depen, que fue mi último acompañante en la época anterior. De a poco vamos a ir levantando".

Oscar Alaux: "Esta vez estoy más tranquilo ya que la veo de afuera. Pienso reaparecer en Tandil, con elementos míos pero con la colaboración de Luciano Giacomini y la gente de Superlap".

Jorge Oyhanart: "Fue una carrera peleada, dura. En la serie me di cuenta que podía ganar, y en la final, tras los tanteos de las primeras diez vueltas, decidí salir a rematar en la segunda mitad. Cuando logré colocarme segundo detrás de Mouras, no dudé en que iba a ganar. Y se dio... Pero la gente casi me rompió el auto".

del segundo giro. Cabe destacar que antes habían quedado por el camino Angeletti, Morresi, Satriano y De Benedictis.

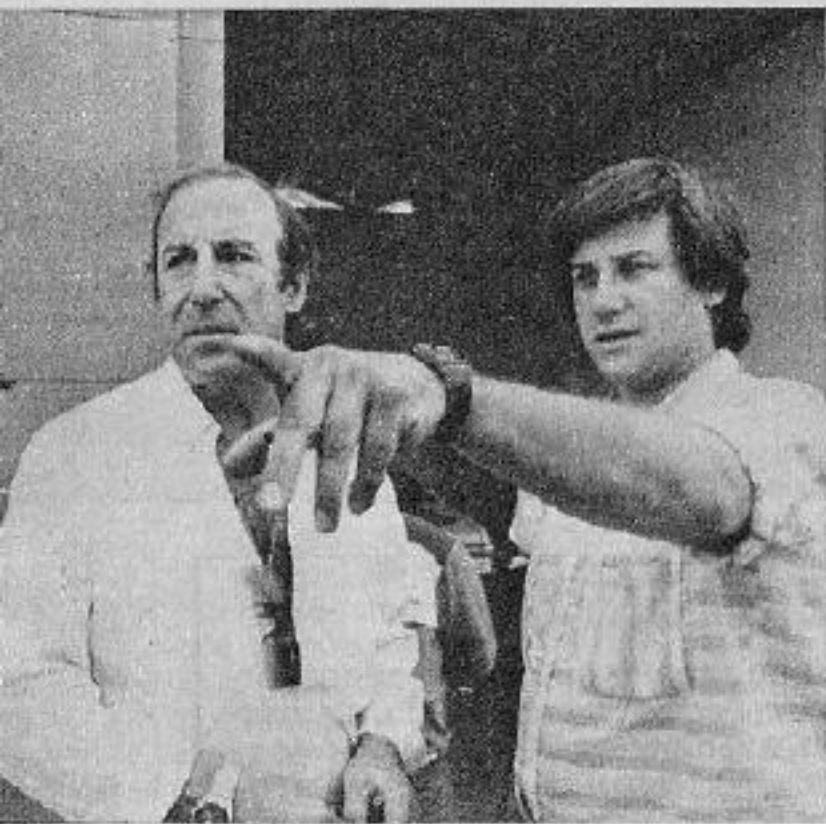
### ¿POR QUE GANO OYHANART?

Esta tercera victoria del "Vasco" de Pilar se dio bajo concepciones diferentes a las dos anteriores. El repaso nos permite recordar que el año pasado en Junín sacó partido del enfrentamiento directo de Satriano y De Benedictis, logrando su primer triunfo, y que hace dos domingos en Bahía Blanca llegó a la victoria ante el abandono de "Johnny" y un error de Satriano sobre el final.

Pero ahora la cosa se dio en forma distinta, ya que la especulación de Oyhanart fue mínima. Luego de un avance progresivo salió a rematar la carrera cuando transcurría la mitad de la final. Y con aplomo logró su propósito, colocándose al tope de un podio que mostró a las tres primeras marcas

5. José Romero en la curva de 90° que inicia la variante del circuito inaugurada en esta ocasión. 6. Rubén y Jorge Roux durante el duelo que sostuvieron. Finalizaron en el orden inverso. 7. Hernández -delante- fue ganador de la segunda serie utilizando mecánica Satriano en su Chevrolet. 8. Infortunados en el Chevrolet de Mouras cedió la junta de tapa de cilindros, en el Dodge de "Johnny" el motor. 9. Momento de la gran "piña" de Luis Delconte en la frenada de la horquilla. El vuelo culminaría con la cola del Chevy destruida. 10. Durante la noche sabadrá, nada mejor que un asado en familia para acortar la espera antes de la carrera.

Muchos piensan en lo que puede ofrecer Tandil el próximo 10 de mayo. Mientras tanto, Oyhanart saborea esta victoria que lo "agrandó" aún más al estirarse la ventaja en el campeonato.



## CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 003 CARRERA: T.C. EN JUNIN

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	LAPARRÓS	<input type="checkbox"/>	M. CALAMANTE	<input checked="" type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	SALGADO	<input checked="" type="checkbox"/>	URRETAVIZCAYA	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	DE BENEDECTIS	<input type="checkbox"/>	SATRIANO	<input checked="" type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	BUSTOS	<input checked="" type="checkbox"/>	VAZZICANE	<input type="checkbox"/>
5	<input checked="" type="checkbox"/>	R. ROUX	<input type="checkbox"/>	APPELLA	<input type="checkbox"/>
6	<input checked="" type="checkbox"/>	J. ROUX	<input type="checkbox"/>	COSTA	<input type="checkbox"/>

Arriba izquierda: Momento en que el Dodge coupé de Jazma impacta contra el guard rail durante el frenado anterior a la horquilla. Tan sólo instantes después que Delconte se accidentara a escasos metros. Arriba derecha: Pedro Doumic Nº 7 peleando una posición en la ruta con el descolante Romero. Abajo: El comisario técnico de la Asociación Corredores de Turismo Carretera, Carlos Marchese (izquierda) junto a Johnny De Benedictis, durante la verificación previa realizada en la cárcel de Junín.

## EN POCAS PALABRAS

**Pereyra** (Comisario Deportivo): "Hubo tres banderas rojas para detener la carrera, una en la largada, otra en la zona del puente y la restante en la horquilla, todas en poder de personas responsables y experimentadas. Sólo podían utilizarse en caso de invasión de público o que se cruzaran autos sobre el pavimento. Como se había dado este último caso, Bressano no dudó en utilizarla". **Brescia**: "Al Dodge le faltó un poco más de aceleración". **Urretavizcaya**: "Es un auto nuevo que prácticamente no rodó". **Martínez Boero**: "Se han ganado alrededor de 15 caballos". **Marcos**: "Cuando voy chupado detrás de otro, mi Falcon no alcanza a subir el régimen, pero si voy adelante la diferencia se nota". **Nicieza**: "No tengo mucha esperanza, ya que no se trabajó sobre el Torino, ya que la preocupación se centró en el auto de Urretavizcaya".

## TUERCAS HUMEDAS

**CLIMA** - El sábado se presentó muy húmedo y con presagio de lluvia, que se desvaneció a la noche. Pero el domingo amaneció gris y Caluroso, apreciando la lluvia mientras se disputaba la primera serie. A consecuencia de ello y de los accidentes protagonizados por **Delconte** y **Jazma**, la primera serie fue cortada en la cuarta vuelta, corriéndose la segunda sobre la misma distancia. A causa de esta anomalía, la grilla de la final se compuso ubicando a ambos ganadores en la primera fila, a los segundos en la segunda y así sucesivamente, teniendo la cuerda el mejor tiempo de cada pareja.

**FECHAS** - "Esta semana puede haber novedades en el calendario, con la incorporación de alguna o algunas competencias en las fechas que están a confirmar". Esto lo dijo Juan Carlos Deambrosi, presidente de la A.C.T.C.

**CARTEL** - Dentro de todos los que vimos en el circuito, hubo uno que se destacó por su leyenda: "¿Qué es lo que más querés, paisano?... La democracia y Satriano".

**"PATA" AL TC** - Luis "Patita" Minervino tiene previsto incursionar en el Turismo Carretera. Para ello habrá una cena de apoyo para el armado de la coupé Chevy con que piensa correr, que se hará el 7 de mayo a las 21.30 en el Racing Club de Chacabuco, donde también se sorteará un automóvil.

Por Oscar Izso  
Fotos: Enrique Perrupato,  
Miguel Tillous y E.E.N.

## CLASIFICACION

Auto Moto Club Junin - "XII Vuelta Ciudad de Junin" - Premio "70º Aniversario Diario La Verdad" - Circuito "El Panorámico" de 7.875 metros de extensión - 2 series de 4 vueltas y final de 20 vueltas - 26-4-87.

### PRIMERA SERIE

**Oyhanart**, 12m00s44/100 (Promedio: 151,922 km/h); **Angeletti**, 12m01s94; **Marcos**, 12m02s61; **Urretavizcaya**, 12m04s72; **Satriano**, 12m08s96; **Brescia**, 12m15s58; **Fernandino**, 12m19s90; **J. Roux**, 12m20s49; **Doumic**, 12m21s20; **Nesprías**, 12m25s26; **Sasso**, 12m30s06; **Colabello**, 12m31s53; **Romero**, 12m41s87; **Luppi**, 12m47s65; **Malisia**, 12m51s93; **Miraldi**, 12m52s71; **Rodriguez**, 13m15s77; **C. Lynn**, 13m16s47; **Salerno**, 13m19s25; **S. Gómez**, 13m34s72; **Carullo**, 14m08s48; **Altuna**, 9m24s72 (3v.); **Costa**, 9m28s88; **Delconte**, 9m38s39; **Jazma**, 10m40s29; **Cubina**, 10m52s74; **Pacchialat**, 6m31s98 (2v.); **Moretti**, 6m52s35; **Martínez Boero**, 8m38s90; **Dogliantoní**, 9m01s55; **Duarie**, 3m20s29 (1v.); **Segad**, 3m54s78; **Caparello**, 4m29s53

No registró paso: **A. Aventin**.

**Record de vuelta**: Oyhanart en la 2da. vuelta en 23m57s19/100 a un promedio de 154,425 km/h.

### SEGUNDA SERIE

**L. Hernández**, 12m15s25/100 (Promedio: 148,862 km/h); **Mouras**, 12m17s73; **Morresi**, 12m19s36; **O. Aventin**, 12m21s83; **De Benedictis**, 12m22s17; **Castellano**, 12m23s22; **M. Calamante**, 12m23s51; **R. Roux**, 12m23s75; **Polinori**, 12m24s28; **Giustozzi**, 12m24s56; **Paolucci**, 12m25s71; **Salgado**, 12m26s96; **Marincovich**, 12m27s45; **Occionero**, 12m28s26; **Caparros**, 12m28s28; **Lavari**, 12m34s15; **Mazzacane**, 12m36s68; **Gardinalli**, 12m39s84; **Nanni**, 12m46s05; **Fincocchio**, 12m53s05; **Urquiza**, 12m53s75; **Aversi**, 12m56s96; **Nathan**, 12m57s71; **Loloca**, 12m58s46; **O. Lynn**, 13m01s32; **Nicieza**, 13m11s61; **Accastelli**, 13m13s08; **Reimonte**, 13m32s68; **Aldana**, 13m40s41; **C. Calamante**, 6m26s74 (2v.); **Spinello**, 6m30s57; **Reynoso**, 6m40s15; **Ciccia**, 6m59s97; **Torre**, 7m23s75; **Moreno**, 4m16s36 (1v.)

**Record de vuelta**: De Benedictis en la 4ta. vuelta en 2m58s08/100 a un promedio de 153,664 km/h.

### FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	5	Jorge Oyhanart	Ford	59m10s44/100	20
2º	3	Oscar Castellano	Dodge	59m12s84	20
3º	9	Mariano Calamante	Chevrolet	59m25s53	20
4º	26	José María Romero	Dodge	59m40s37	20
5º	10	Antonio Marcos	Ford	59m54s43	20
6º	30	Jorge Roux	Dodge	59m56s92	20
7º	144	Rubén Roux	Chevrolet	1h00m01s85	20
8º	36	Carlos Giustozzi	Dodge	1h00m06s42	20
9º	24	Gustavo Brescia	Dodge	1h00m10s49	20
10º	7	Pedro Doumic	Dodge	1h00m11s88	20
11º	12	José Luis Paolucci	Dodge	1h00m26s13	20
12º	11	Roberto Mouras	Chevrolet	1h01m48s92	20
13º	8	Oscar Aventin	Ford	56m46s33	19
14º	15	Edgardo Caparros	Dodge	57m31s80	19
15º	160	Carlos Marincovich	Dodge	57m55s89	19
16º	45	Néstor Gardinalli	Ford	58m18s12	19
17º	47	Julio Colabello	Dodge	58m16s42	19
18º	29	Oswaldo Sasso	Ford	58m37s57	19
19º	80	Juan Occionero	Chevrolet	58m46s99	19
20º	6	Emilio Satriano	Chevrolet	58m58s74	19
21º	2	Juan De Benedictis	Dodge	58m26s19	18
22º	86	Daniel Salerno	Dodge	58m00s96	18
23º	85	Carlos Lynn	Dodge	58m38s60	16

No clasificaron: **Nanni**, 12v.; **Angeletti**, 10v.; **Morresi**, 9v.; **Nesprías**, 8v.; **Polinori** y **Luppi**, 7v.; **L. Hernández**, 6v.; **Lavari**, 5v.; **Malisia**, **Mazzacane** y **G. Rodríguez**, 4v.; **Salgado** y **Miraldi**, 3v.; **Urretavizcaya**, 2v.; **Fernandino**, 1v.

**Promedio del ganador**: 154,137 km/h.

**Record de vuelta**: Mouras en la 13ra. vuelta en 2m54s11/100 a un promedio de 157,157 km/h.

## CAMPEONATO

(Disputadas 5 competencias)

**Oyhanart**, 103,5 puntos; **Castellano**, 84; **Satriano**, 72; **Marcos**, 51; **Brescia**, 46; **Morresi**, 43,5; **Fernandino**, 37,5; **A. Aventin** y **Angeletti**, 36,5; **De Benedictis**, 35,5; **M. Calamante**, 32; **O. Aventin**, 31; **Doumic**, 30; **J. Roux**, 25,5; **Nesprías**, 21; **L. Hernández**, 20; **Caparros**, 19; **Paolucci**, 17,5; **Giustozzi**, 16; **Salgado** y **R. Roux**, 15; **Mouras** y **Romero**, 14; **Saiz**, 12,5; **Marincovich**, 12; **Polanco** y **Sasso**, 9,5; **Urretavizcaya**, 9; **Altuna** y **Pacchialat**, 7,5; **Gardinalli**, 6,5; **Fincocchio** y **Malisia**, 6; **Martínez Boero** y **Luppi**, 5,5; **C. Calamante**, 5; **A. Martínez**, 4,5; **Daray** y **Occionero**, 4; **Bustos** y **Alaux**, 3,5; **Costa**, **Reimonte** y **Spinello**, 3; **Fangio**, 2,5; **Nanni**, **Loloca**, **Colabello**, **C. Lynn** y **Salerno**, 2; **Mazzacane**, 1,5; **Appella**, **Benito**, **Becco**, **Delconte**, **Duarie**, **Fernández**, **Firpo**, **C. García**, **Miraldi**, **Nathan**, **Perlo**, **Urquiza**, **Reynoso**, **Balda** y **Polinori**, 1.

**Próxima competencia**: el 10 de mayo en Tandil (Pcia. de Buenos Aires).

**RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS**

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



Emilio Lamarca 1273 (c.p. 1407) CAP. TEL. 67-0024  
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

**Ramón Solar e Hijos S.A.**



TALLER DE CANONERAS

● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES  
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL.: 92-7781

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS  
**amortiguadores**



- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES  
**suspencar s.r.l.**

Avda. La Plata 568/72. TEL: 983-4792  
Viamonte 1512. Tel.: 40-3191/2255

Envíos al interior  
Tarjetas de Crédito

En Avda. La Plata se atiende: Sábado 8.30 a 12 - 14.30 a 20 - Domingo: 9 a 12.30 hs.

**AUTOMODELISMO DEPORTIVO**

1/32 1/28 1/24 1/12



**automundo**

- SCALEXTRIC
- SEBRING
- LEONE

FOR MAYOR UNICAMENTE  
MARTES A VIERNES  
10.30 a 17.30 hs

CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

● Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault  
Informes por carta: Rastreador Fournier 2522,  
Olivos (1636). Bs. As. o personalmente en el  
Autódromo de Bs. As.  
Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.

**JORGE OMAR DEL RIO**  
Escuela de Pilotos

**\* FRENSOS \* EMBRAGUES \* CARDANES \***

● BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESTOS DANIEL**

Prov. UNIDAS 4618. TEL. 651-9936 ● SAN JUSTO

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

**techo hidraulica s.r.l.** DIAG. 76 N° 1585  
(Ex J.M. Campos), SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

**RACING PARTS**

- Resortes para vehículos ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas levante válvulas ISKY.
- Platinos para válvulas Titania hierro y Dural ISKY.
- Tacómetros JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite rearco ARO.
- Encendido MALLORY. Todo talinea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA  
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital  
TEL 701-7948

**BUZOS ANTIFLAMA**



YAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENUMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TERCEA

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX 11 USA

**KARTING MIDGET:**  
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS CONPARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en NAR DEL PLATA:  
"FIRST COMPETICION"  
Av. Colon 6002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR  
BRANDSEN 1123.  
TEL 744-2583

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).



**CUBIERTAS WALTRAC**

**BFGoodrich**

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

**LLANTAS BRONCO**

TEL: 541-2694  
70-6387



**BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR**

"NESTOR SALERNO"  
Tel. 821-2226 y 701-7948

**Joseph**  
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

**LEVAS para**

- ☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆
- ☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

- REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

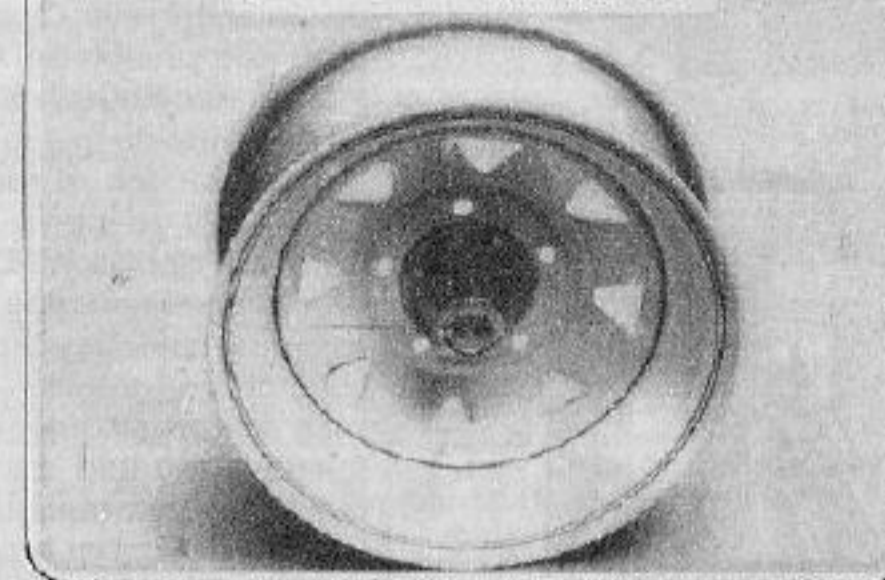
Av. del Libertador 15.208 (1640).  
Tel: 747-2557. ACASSUSO

**LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA**

RUEDAS



**SPINA HNOS.**



- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- ★ SEGURIDAD TOTAL **RUEDAS SPINA HNOS.**

Adquirlas en las mejores casas del Ramo de todo el país

**DATSUN - NISSAN**

**INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.**

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

RECIENTE LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.

CONSULTEMOS!! ENVIOS AL INTERIOR

BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950



MUÑOZ 2376 (C.P. 1663). SAN MIGUEL  
TEL: 664-0619

JUAN B. JUSTO 3374. TEL: 58-9479. CAP.

**REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES**

- ★ ASIENTOS Y AGUJAS ★ CONEXIONES, etc.
- ★ SURTIDORES ★ VENTAS POR MAYOR

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS



● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

**TODO PARA EL DIESEL**

de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- Toberas ● Bujías incandescentes

**PRODUCTOS BOSCH Y CAV.**



Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL: 58-4859

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

**FERRAZZI**  
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE



AUTO-MOVIL S.R.L.

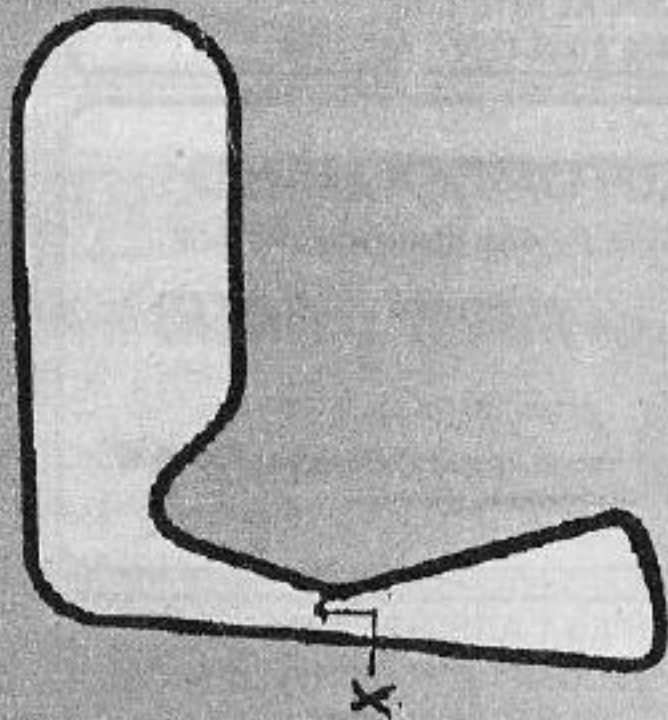
Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital TEL. 683-1351 582-9001

fórmula tres sudamericana

EN CASCAVEL (BRASIL), buen comienzo para la categoría. Inicio INigualable para

# FRIEDRICH LO "IN"

...Siendo él mismo de los más "Inaugurales", puesto que no sólo "estrenaba categoría" sino que lo hacía con una escudería que además ofrecía una propuesta "distinta". Lidó un buen rato con Maldonado, pero después escapó Inexorablemente... comandando así una esperada Inauguración general. Croceri, 3° y Furlán, 6°, completaron un buen principio para el equipo del Campeón. Benamo, 4°, hizo lo propio con el del ganador, consumando así una apertura con los mejores augurios para el team INI...



## FICHA GENERAL

**Fecha:** 26 de abril de 1987.

**Denominación de la prueba:** G.P.TV Tarobá 1ª Prueba por el Campeonato Sudamericano de Fórmula Tres.

**Lugar:** Autódromo de Cascavel. A 5 km del centro de la ciudad homónima.

**Ubicación:** Centro-oeste del Estado de Paraná, Brasil.

**Autoridades:** Director de la prueba, Roberto Borba; Adjunto, Ildo Ribellatto; Colegio de Comisarios Deportivos, Luis Ballessi, (Presidente, Argentina), Jefferson Ribeiro Da Fonseca (UBA) y Rone Brandalize (FPAN); Comisarios Técnicos, Ing. Carlos Funes, João Bornemann y Rogelio Marquette.

**Condiciones climáticas:** Simultaneado y húmedo, 26°C.

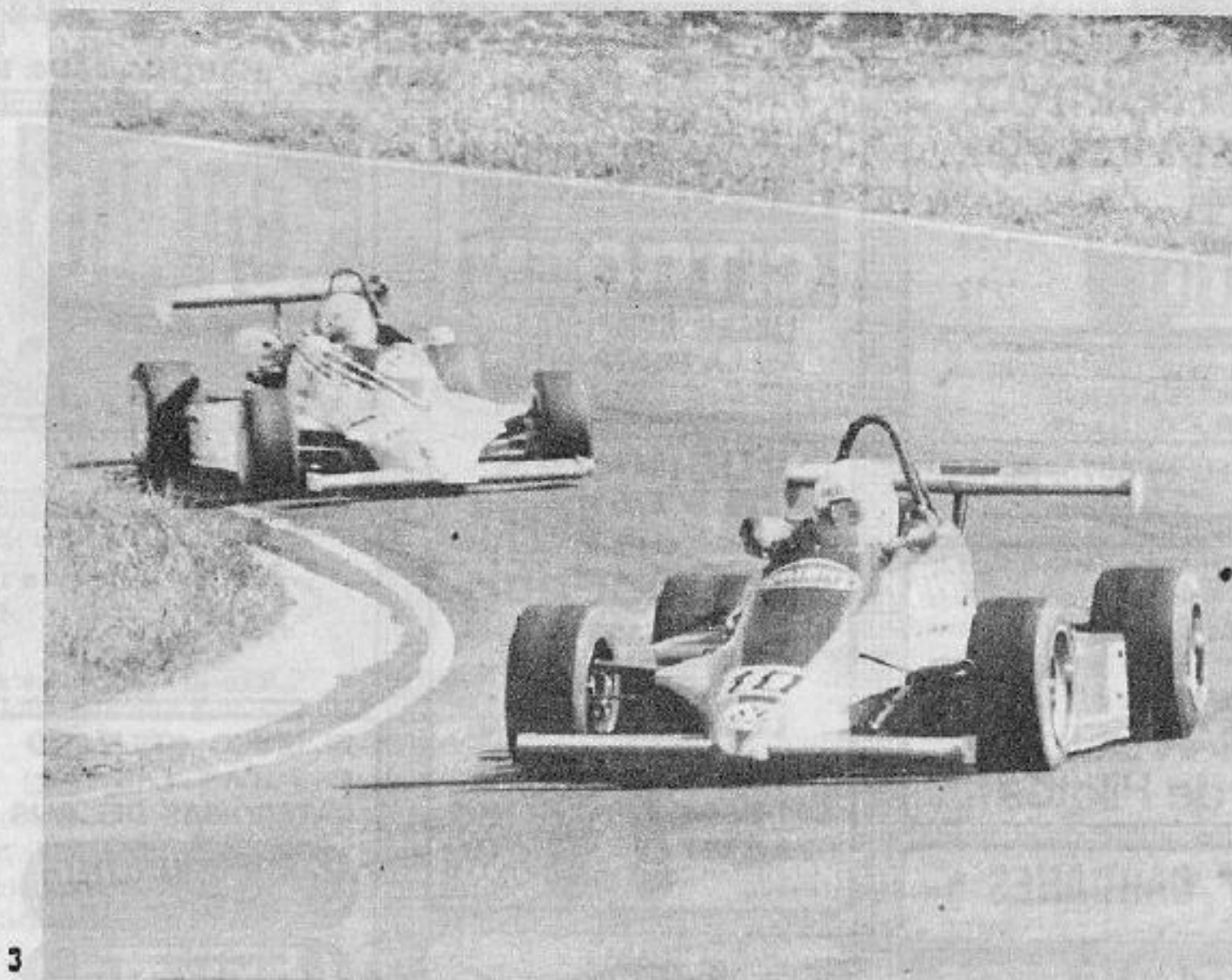
**Participantes:** Largaron 16, clasificaron 12.

**Público:** 12.000 personas.

**Infraestructura del escenario:** Muy buena.

**Organización:** Muy buena.

**Espectáculo:** Bueno.



1) Los tres primeros, tal como arribaron, aunque lo harían bastante más distanciados entre sí. 2) Los reglamentos cambian... pero a los podios de la "Sudam" siguen subiendo "todos"... Aquí, los seis primeros. De izquierda a derecha, Furlán, contento; Sommi, preocupado; Maldonado, descorchando; Friedrich, "duchando"; Croceri haciendo "tacha"; y Benamo feliz. 3) Este y Furlán en pista.

Los objetivos que se buscaban con el cambio de reglamento técnico fueron alcanzados en un alto porcentaje. El balance que arroja esta primera presentación es más que satisfactorio. La categoría cambió su reglamento en cuatro meses y apareció remozada no sólo en los motores, ahora con inyección e ignición electrónica, sino también en los chasis, cajas de velocidades y la presentación impecable de los au-

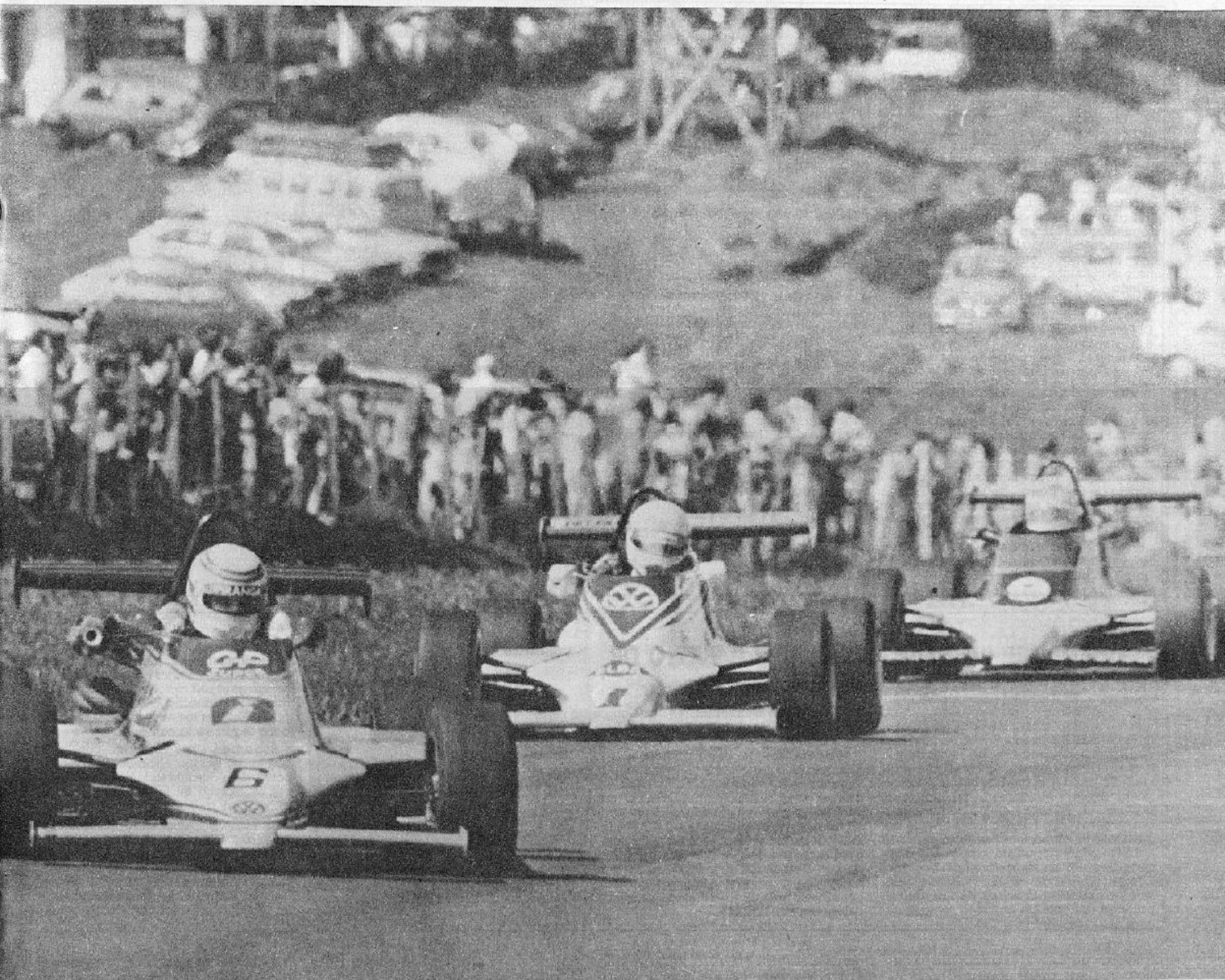
tos. El trabajo del verano en los talleres, a destajo se notó en la pista. En Cascavel hubo 16 autos en la grilla y existen otros 10 potenciales que irán apareciendo escalonadamente a lo largo del año, y no como promesas sino como realizaciones concretas. De los 16 autos participantes en la primera carrera de Fórmula Tres Sudamericana, llegaron a la bandera a cuadros 9, es decir más de un 55 por ciento. Clasificaron 12 -ca-

si un 80 por ciento- 6 de ellos en la misma vuelta y encerrados en menos de 50 segundos. En el fin de semana se rompieron sólo 3 motores. Uno de Giacchino el viernes, por un perno de pistón fisurado, y dos el domingo en carrera -Guerra y Kissling-, casualmente los tres de Renault. Justamente la marca francesa, en relación con este reglamento no posee antecedentes inmediatos. Por lo tanto, el resultado de la pri-



Leonel...

# TAUGURO" TODO,



mera carrera es casi lógico. Dominaron los Volkswagen a voluntad, con los mismos elementos que ganan en Europa en casi todos los torneos de la Fórmula Tres. Tanto la mecánica leutona de Spiess —la de los autos argentinos— como la inglesa de Judd —la de los brasileños— se mostraron muy confiables. Incluso al mismo nivel se exhibieron las "copias argentinas" de lo hecho por el preparador alemán, que se colocaron

en los autos de Furlán y Cingolami, por dar un ejemplo. Decíamos antes que lo de Renault era lógico porque Oreste Berta recibió un reto a su capacidad con la implantación de este reglamento, y todos sabemos de cuánto es capaz Berta cuando es motivado por algo. Si él aceptó jugar esta partida, si él involucró en ella el futuro de ese "chico de oro" que se llama José Luis Di Palma, seguro que no lo habrá hecho en vano

y que conoce el potencial que tiene el impulsor francés. Vale lo que expresaba Guillermo Kissling en nuestro número anterior: que el campo de trabajo que tiene Renault con ese motor en el inicio de su desarrollo es muy amplio y, sin dudas, en muy poco tiempo más estarán al mismo nivel que los Volkswagen. Este fin de semana ya Di Palma "mostró las unas", y su auto era de los más rápidos al final de la recta. Quizá

le haya fallado algo de aceleración en baja y de trabajo sobre el chasis pues fue terminado el miércoles a última hora y viajó a Cascavel con un rodaje previo de sólo unas pocas vueltas. Kissling, Guerra, Di Palma y Giacchino no llegaron a lo que son, precisamente por no trabajar. Por lo tanto, seguro que estarán muy pronto en su nivel.

Lo de Gustavo Sommi y Néstor Gurini quizá pueda llegar a ser un tanto

4 a 6) El encontronazo de las prácticas entre Croceri y Pegoraro, y sus consecuencias en el Berta de Fernando. El argentino tuvo otro con Bartelle. 7) Mientras Aparicio trabaja en la región posterior del Dallara-Alfa, Sommi y Scarazzini se cuentan sus cuilas. 8) Acaba de largarse, Leonel ya casi aparece a "Yoyo" y atrás se ve a Benamo, Gurini, Di Palma Jr. y Furlán. 9) "Willy" acaba de abandonar. 4



## LA CARRERA EN SINTESIS

Pica adelante Maldonado, pero en el "tiro" hasta la primera curva, Friedrich se le adelanta y dobla primero, por fuera. Detrás se escalonan Croceri, Di Palma, Benamo, Furlán, Kissling, Scarazzini y Cingolani.

**Vuelta 4:** Leonel imprime un ritmo muy rápido a la carrera, después de trabajar tres giros por encima del minuto, —cuatro segundos, se sitúa en 1m03 encerrando 7 vueltas de la cuatro a la diez— en 73/100. En la 7ª, Maldonado comienza a perder terreno y el "gaúcho" le saca más de un segundo.

**Vuelta 10:** Leonel sigue en punta con 1s34/100 sobre "Yoyo", 3,49 a Croceri, 4,64 a Di Palma, 6,55 a Benamo, 7,01 a Furlán y 8,67 a Kissling.

**Vuelta 11:** Primer golpe de escena. Leonel pisa una mancha de aceite en la curva 2 y su Berta se desacomoda. Maldonado lo ataca y supera en la salida del rápido curvón: Leonel se recupera y logra mantener el 2º lugar pero con Croceri, José Luis, Benamo, Furlán, Kissling y Scarazzini más cerca de él y de la punta, a causa de esa maniobra.

**Vuelta 13:** "Yoyo" hace su vuelta más rápida de la carrera —1m03s— pero no logra quitarse de encima a esa sombra amarilla que maneja Friedrich; la diferencia entre ellos es de 78/100. El resto comienza a quedar lejos y abandona Kissling. Gurini y Sommi inician su aproximación al grupo de punta.



Bartelle y Muffato, seguidos de Pegoraro. Tres brasileños que pelearon bastante.

**Vuelta 18:** Fructifica el ataque de Friedrich. Maldonado transita sobre la misma mancha de aceite aquella y se va un poco a la salida de la fatídica curva 2. Leonel es otra vez primero. Se queda Guerra, y Friedrich comienza su tarea de estiramiento de diferencias.

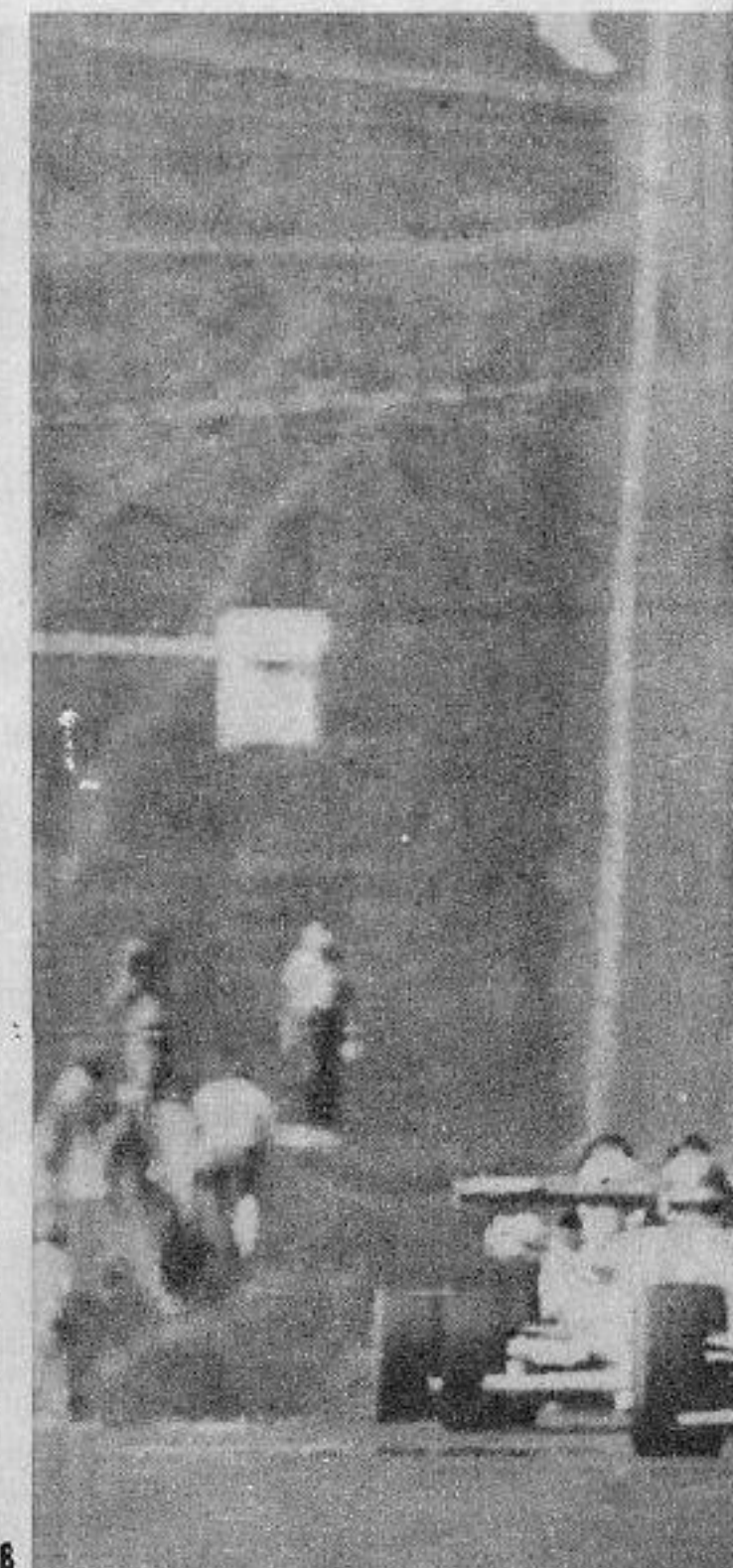
**Vuelta 27:** Trompo y abandono de Giacchino. Antes también lo habían hecho Bartelle y Muffato, retrasándose considerablemente y perdiendo una vuelta.

**Vuelta 34:** Leonel ya hace 4 giros que trabaja en el minuto-dos segundos y se escapa de todos. "Yoyo" que está a 1s26. Scarazzini comienza a apremiar a Furlán, y Sommi hace lo propio con Cingolani. En el giro siguiente, Furlán hará un trompo y será superado por Sommi y Scarazzini, aunque éste ya tenía una vuelta menos por una prematura detención en boxes.

**Vuelta 45:** Es el final para Gurini y Cingolani. Adelante falta José Luis Di Palma, que se había quedado sin batería tres giros antes.

## ORDEN DE LARGADA

	<b>Guillermo Maldonado</b> Berta-VW 1m02s21/100 a 174,647 km/h
<b>Fernando Croceri</b> Berta-VW 1m02s75	<b>Leonel Friedrich</b> Berta-VW 1m02s77
<b>Enrique Benamo</b> Berta-VW 1m02s99	<b>Alberto Scarazzini</b> Berta-VW 1m03s08
<b>José Luis Di Palma</b> Berta-Renault 1m03s15	<b>Gustavo Sommi</b> Dallara-Alfa Romeo 1m03s19
<b>Gabriel Furlán</b> Berta-VW 1m03s21	<b>Guillermo Kissling</b> Berta-Renault 1m03s25
<b>Daniel Cingolani</b> Berta-VW 1m03s35	<b>Néstor Gurini</b> Berta-Alfa Romeo 1m03s50
<b>Pedro Muffato</b> Muffato-VW 1m03s88	<b>Miguel Ángel Guerra</b> Berta-Renault 1m03s92
<b>Juan Carlos Giacchino</b> Berta-Renault 1m03s93	<b>Pedro Bartelle</b> Berta-VW 1m04s21
<b>César Pegoraro</b> Berta-VW 1m04s52	

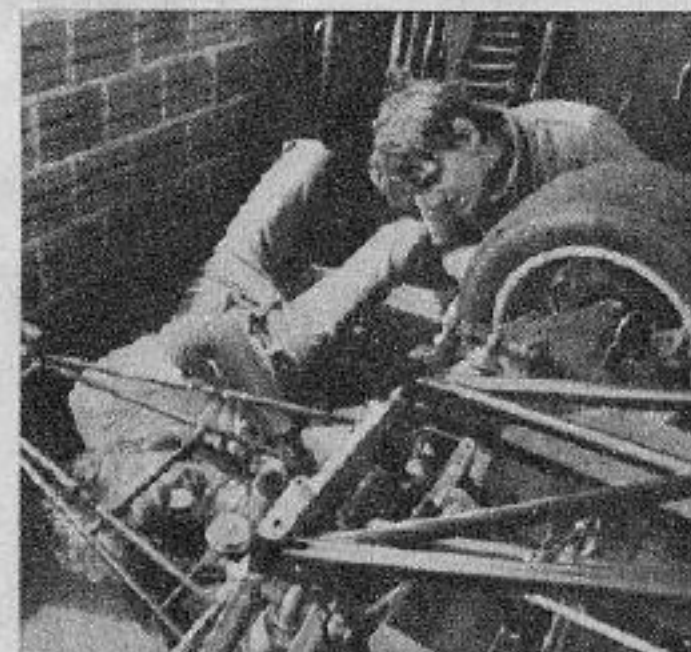


## LOS PROTAGONISTAS FRIEDRICH: "PENSAR QUE ESTUVE A PUNTO DE ENTRAR A BOXES..."

**L. Friedrich:** "El equilibrio del auto era una maravilla. Anduvo bien durante todo el fin de semana. Cuando 'Yoyo' me pasó, fue porque el auto se me movió mucho en la entrada de la curva 2 —la de quinta marcha—. Yo creía que se había pinchado una goma, afloje y Maldonado me superó en aceleración. En un momento pensé en ir a boxes, pero luego me di cuenta de que había aceite en ese sector y por eso el coche se había movido, ya que luego no volvió a hacerlo. Después me recuperé y fui a buscar al Campeón hasta que él pisó la misma mancha y se pasó en la salida de la curva. A partir de allí traté de andar lo más rápido

posible y hacer diferencias, cosa que conseguí sobre el final, cuando los tanques se fueron vaciando".

**Maldonado:** "Mi Berta anduvo bien al principio, pues yo lo había dejado subvirante para que fuera equilibrándose a medida que se desgastaran los neumáticos, pero cuando la pista se ensució con aceite, el reglaje de suspensión que tenía ya no era el más adecuado y tuve que disminuir el ritmo porque se puso difícil de llevar. Estoy conforme con el resultado de todo: de mi auto, del equipo, de la carrera en líneas generales, y por el buen arranque de año que produjo la categoría".



José Luis mira cómo su "padrino", Oreste Berta, trabaja sin concesiones.

**Croceri:** "Hicimos una buena carrera. El equipo de Maldonado es una maravilla de funcionamiento. Cuando la pista se limpió sobre el final, tuvimos el equilibrio que buscábamos al principio, y mis tiempos mejoraron. Estoy satisfecho. Comenzar el año en el podio justifica los esfuerzos que realizamos para seguir en la categoría".

**Benamo:** "Estoy conforme con lo mío y con lo del equipo. Hicimos un trabajo muy consistente durante todo el fin de semana y eso se plasmó en los resultados. Vamos a andar muy bien durante el año".

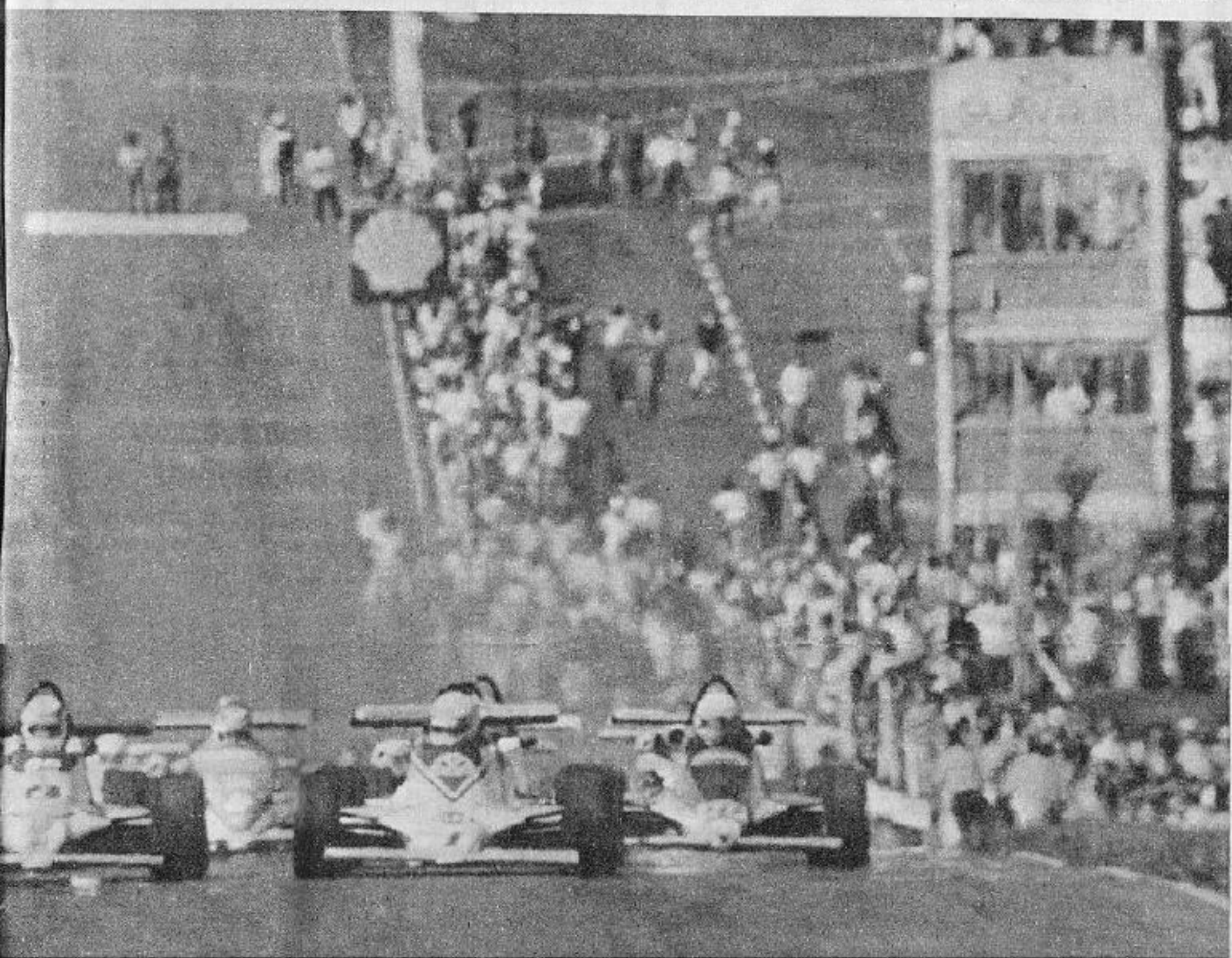
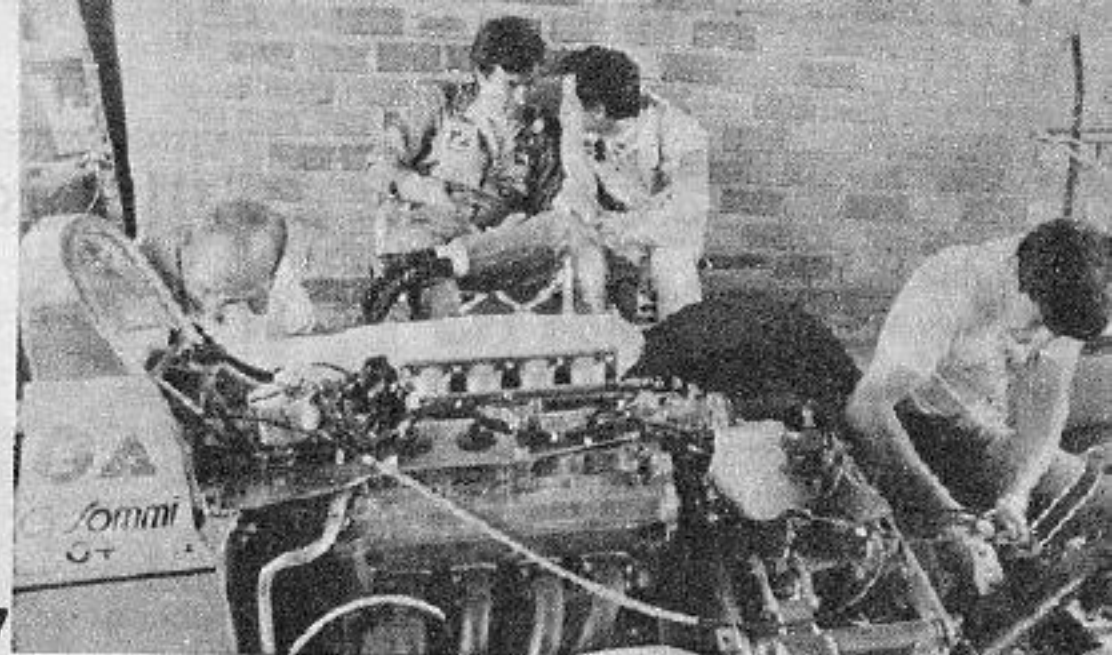
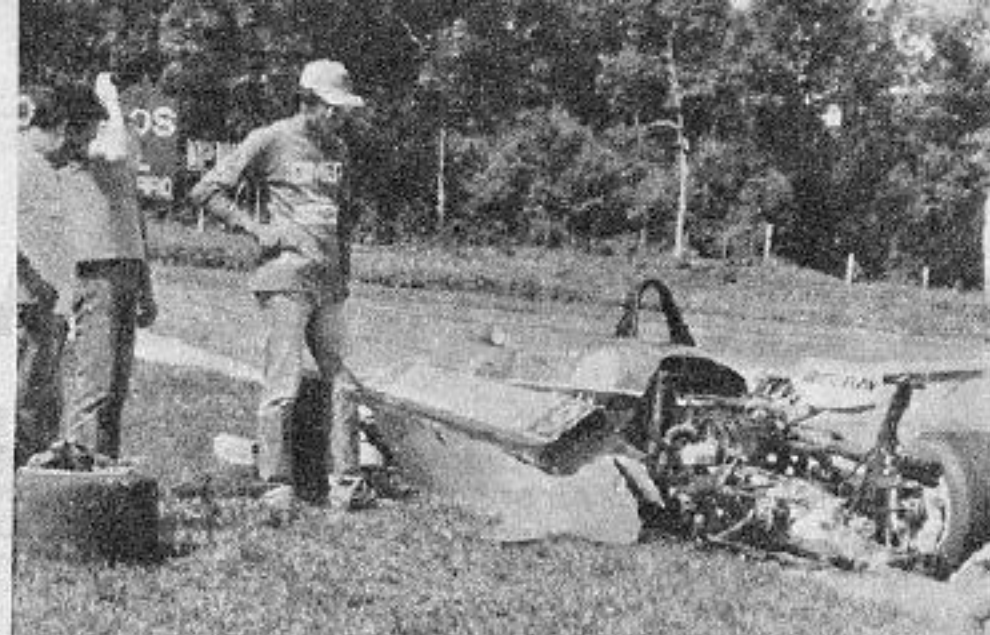
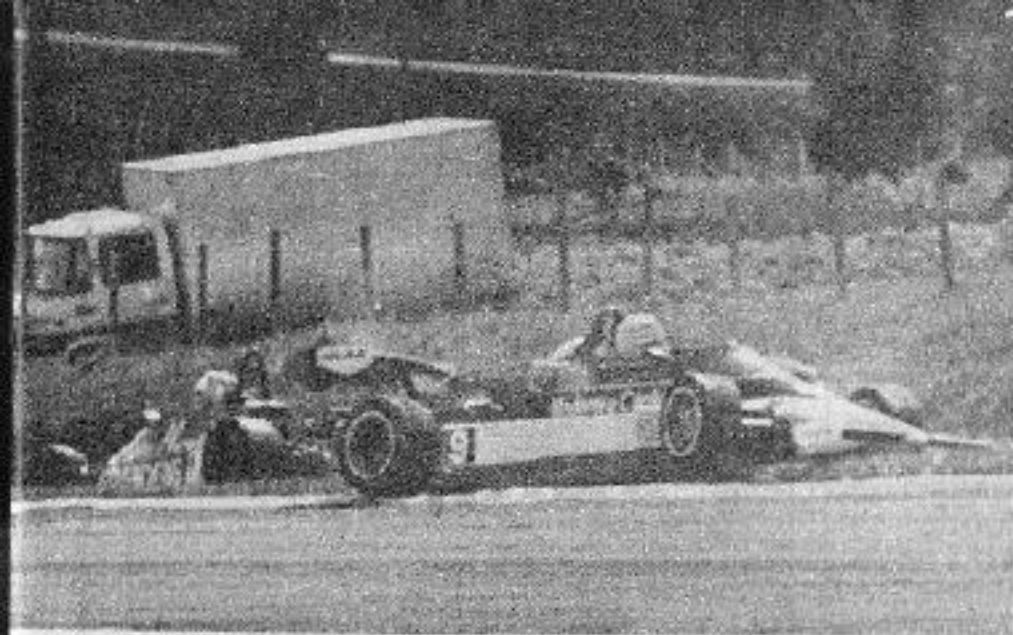
**Sommi:** "El chasis va muy bien. Falta un poco de rendimiento del motor en alta, hablaremos con los Pedrazzani en la semana y veremos si nos mandan alguien de Italia para trabajar en el impulsor, o esperamos que nos llegue el nuevo, de doble encendido, para la próxima carrera. De cualquier

más preocupante. El chasis Dallara del piloto de Chascomús, comenzó a padecer el viernes la irregularidad de los trazados sudamericanos. Los desniveles de Cascavel lo castigaron duramente, y los patines interiores terminaron desgastándose pronto. Esto hizo que Gustavo debiera trabajar con alturas totalmente diferentes a las normales en Europa, y ello hizo variar el comportamiento del auto. No obstante, dándole más despeje y variándolo con los resortes, Raúl Aparicio logró que el Dallara se comportara decorosamente. Lo que no pudo mejorar Aparicio fue el rendi-

miento del impulsor Alfa Romeo, que perdía irremediablemente en aceleración con respecto no sólo a los implacables VW, sino también ante algunos Renault. Sin duda que los Alfa, o por lo menos los que tiene Gustavo, no "van" al mismo nivel que los motores de sus rivales, y eso es lo preocupante. Sobre todo porque no se advierte una solución inmediata. Esta semana Francisco Zanón tomará contacto con los hermanos Pedrazzani, a quienes les planteará la situación. Desde allí hay una alternativa: que se envíe un técnico de Novator a la Argentina —cosa bastante

improbable—, o esperar el nuevo motor de doble encendido, que ya está encargado. Otra opción la manejarán Sommi y Aparicio en la semana, cuando abran el impulsor para ponerle encima sus manitas. Yendo concretamente al aspecto deportivo de la competencia, no podemos menos que puntualizar el excelente trabajo del equipo INI, que colocó a sus autos adelante durante todo el fin de semana. Vale la pena recordar que Friedrich y Benamo no sólo llegaron 1º y 4º en carrera, sino que además largaron en una hipotética segunda fila ambos. Que los au-

tos mostraron muchas novedades, como ser una suspensión trasera totalmente diferente, "colgada" de la nueva caja TCM —mucho más robusta—, las llantas de fuerza central de Estilo, con un nuevo diseño de Pedro Serafini en los portamazas delanteros, con una altura de centro de roldo diferente aunque respetando el diagrama de suspensión original de Berta, con un "Ackerman" también variado en el tren delantero... en fin, una serie de innovaciones que los convirtieron en "los autos diferentes", que se mostraron competitivos desde el primer momento. El talen-



## CLASIFICACION

Autódromo de la ciudad de Cascavel (Brasil) - Circuito de 3.032 metros de extensión - 49 vueltas - Recorrido total: 148.568 km - 26-4-87

### TANQUES LLENOS

Maldonado, 1m02s23/100 (Promedio: 174,591 km/h), Di Palma, 1m02s57; Cingolani, 1m02s63; Croceri, 1m02s70; Benamo, 1m02s88; Scarni, 1m02s92; Kissling, 1m02s93; Friedrich, 1m03s08; Furlán, 1m03s09; Scarazzini, 1m03s31; Guerra, 1m03s78; Gurini, 1m03s90; Giacchino, 1m04s04; Bartelle, 1m04s68; Muffato, 1m04s82; Pegoraro, 1m05s05.

Pos.	Nº	Piloto	FINAL Tiempo	Vtas.
1º	6	Friedrich B-VW	51m58s09/100	49
2º	1	Maldonado B-VW	52m01s88	49
3º	9	Croceri B-VW	52m10s26	49
4º	10	Benamo B-VW	52m26s58	49
5º	8	Sommi D-AF	52m42s65	49
6º	36	Furlán B-VW	52m47s88	49
7º	4	Scarazzini B-VW	52m01s01	48
8º	37	Bartelle B-VW	52m47s29	48
9º	30	Muffato M-VW	52m13s60	47
10º	29	Cingolani B-VW	47m24s73	44
11º	5	Gurini B-AF	47m41s02	44
12º	34	Di Palma B-R	64m02s62	41

No clasificaron: Pegoraro B-VW (33v); Giacchino B-R (26); Guerra B-R (18v); Kissling B-R (13v)

Promedio del ganador: 170,737 km/h.

Record de vuelta: Friedrich en la 40ª vuelta en 1m02s72/100 a 173,227 km/h.

Referencias: B-VW: Berta Volkswagen, B-R: Berta Renault, D-AF: Dallara Alfa Romeo, B-AF: Berta-Alfa Romeo, M-VW: Muffatao Volkswagen.

## CAMPEONATO

FORMULA 3 SUDAMERICANA

Friedrich, 9 puntos; Maldonado, 6; Croceri, 4; Benamo, 3; Sommi, 2; Furlán, 1.

Próxima competencia: el 24 de mayo en Las Vizcachas, Santiago de Chile.

manera, vamos a abrirlos para ver cómo están y si podemos hacer algo para mejorar".

**Furlán:** "Sólo tengo que reprocharme la salida de pista; el resto fue bueno y creo que respondí a las expectativas del equipo. Los muchachos de 'Yoyo' son una maravilla. Al auto se le arrancó todo el flanco derecho en la pifa del viernes y lo rehicieron a nuevo".

**Di Palma:** "Más no podía pedir. Arrancar con un cuarto puesto era más de lo esperado. Lástima lo de la batería, que nos dejó de a pie. Seguiremos trabajando con Berta para poner bien el chasis, que no va del todo bien".

**Pegoraro:** "Vamos a 'mudar' unas cuantas cosas en el auto para lograr otra vez el nivel competitivo. Los motores van muy bien, con eso no hay problemas".



## RETRASOS Y ABANDONOS

**Guerra:** Motor (abandonó en la vuelta 19).

**Di Palma:** Se quedó sin batería.

**Kissling:** Motor (abandonó en la vuelta 14).

**Scarazzini:** Se cortó uno de los soportes delanteros del motor y saltaba la 3ª marcha al inclinarse el impulsor en las curvas.

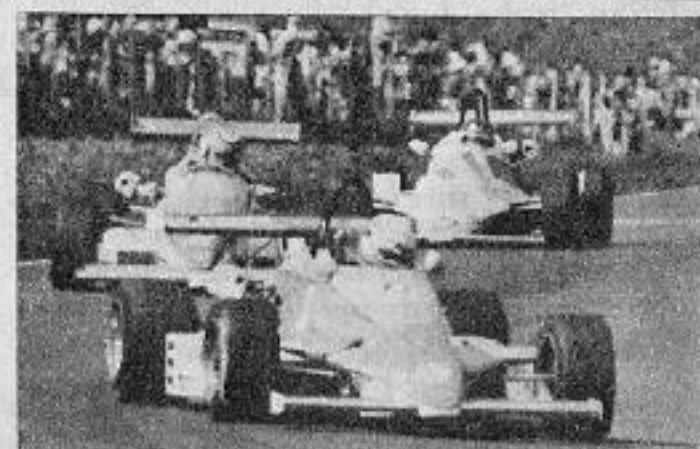
**Gurini:** Se quedó sin combustible (abandonó en la vuelta 44 pero clasificó).

**Giacchino:** Se rompió la maza trasera derecha (abandonó en la vuelta 27).

**Cingolani:** Tuvo un bloqueo de frenos, hizo un trompo y no arrancó su motor.

**Pegoraro:** Se rompió la caja (abandonó en la vuelta 34).

**Bartelle:** Trompo.



Gurini y su coequipier Sommi, precediendo a Guerra. Ninguno de ellos los tuvo todas consigo.

**Muffato:** Cuando cambiaron relaciones después de tanques llenos, le colocaron en la caja dos engranajes de 3ª marcha en lugar de 3ª y 4ª. Hizo un trompo.

**Sommi:** Su motor no rendía en baja.

**Furlán:** Trompo.

to de Loonel y el de Enrique hicieron el resto.

Lo del equipo de Maldonado es también notable. Puso sus tres autos oficiales en los puestos puntuables y se escapó una muy buena clasificación de Daniel Cingolani a causa de un error admitido por el piloto, pero que sabemos que es sólo el fruto de la inexperiencia del chico de Nueve de Julio, que no está habituado a tanta potencia.

### CASCADELES PARANAENSES

TRES-PRESENCIAS-TRES - Estuvieron

como espectadores en Cascavel tres brasileños que prometieron volver. Darcio Dos Santos tendrá listo su Muffatao-VW Judd para la carrera de Chile. Francisco "Chico" Feoli quizá corra en Rataela con el ex chasis de Friedrich o con un Berta nuevo y mecánica de Judd. Por su parte, Josué de Melo Pimenta aspira a correr sólo dos carreras, San Pablo y Brasilia, en algún equipo argentino para retornar el año próximo desde el principio.

PIÑAS POR TRES - En el primer entrenamiento del viernes se fue en la curva

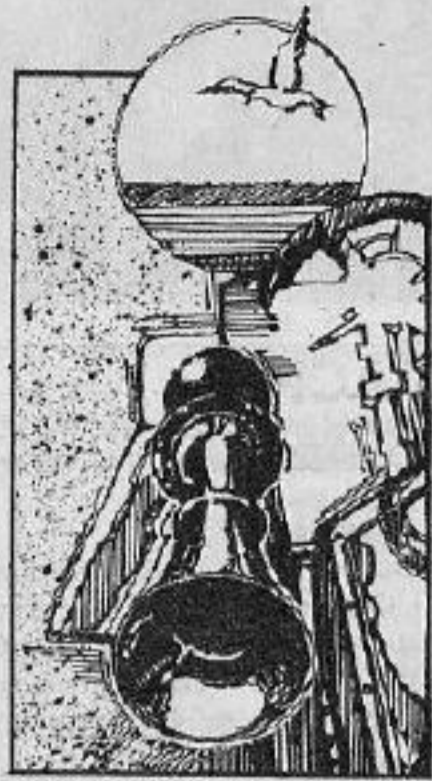
2 del circuito paranaense, Néstor Gabriel Furlán, sin consecuencias para él pero arrancando todo el lateral derecho del Berta, que fue reparado impecablemente por el equipo de Maldonado. En el segundo entrenamiento, Fernando Croceri hizo un trompo en la última curva y César Pegoraro, que venía detrás, se lo llevó por delante, rompiéndose la suspensión trasera izquierda de Croceri y la delantera del mismo lado del "gaúcho". El auto de Fernando fue reparado por sus mecánicos y quedó tan bien, que el viernes hizo la "pole". En ambio el de "Bocão"

no funcionó en ningún momento a buen nivel.

**EXCLUSION** - Fue la que sufrió Alberto Scarazzini, el viernes, de la clasificación, donde había logrado el 7º puesto. El motivo fue que su auto no dio el peso mínimo una vez que se le agregaron los líquidos correspondientes. Le faltaron sólo 500 gramos.

Por Néstor Carbia  
Fotos: Enrique Bianco

# Toquecitos de bocina



## STILLO VIAJA

Confirmada ya su participación en el Rally de La Rioja, formando equipo con Alfredo Altamirano a bordo de sendos VW Gacel, el "Colorado" Mario Stillo viajará a Europa, de donde volverá con repuestos varios, entre ellos un autoblocante.

## el próximo fin de semana

# CAP Y TURISMO EN PARANA

Debido a los sucesos que son del dominio público, y que obligaron a postergar por una semana todas las carreras programadas hasta fin de mayo, las competencias de C.A.P. y Turismo, previstas en principio para el fin de semana pasado en Paraná, se pospusieron para el que vendrá. En consecuencia, toda la información preliminar referida a estas carreras —que serán televisadas por ATC— la encontrará en la página 13 del número anterior de CORSA (1085).

## OHANESSIAN AL T.C.2000

El día anterior a la carrera de Roca (luego postergada), Gustavo Der Ohanessian tomó contacto con la flamante coupé Fuego hecha por "Tito" Vitelli y con la que el joven piloto incursionará a partir de la competencia en Mendoza, en T.C.2000, por lo que ya comenzó con las pruebas.

## MUCHA ACTIVIDAD

Diariamente, es la que se desarrolla en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, pero el pasado miércoles la misma fue inusitada. La mayoría de los pilotos que intervendrán el domingo en Paraná, en las competen-

cias de Turismo y el CAP, estuvieron girando en el circuito 9. En materia de tiempos, lo mejor en el CAP fue para "Cocho" López, quien con su Nissan empleó 1m.34s., mientras que con el de Enrique Urrutia marcó dos décimas más. En la Clase 2, Ernesto Bessone giró con su VW Gacel en 1m.35s.2; Horacio Valenti lo hizo en 1m.35s.8 con su R.18 Clase 3, y Oscar Pentecoste empleó con su Sierra 1m.35s.2. También estuvo Rafael Verna adaptándose al Nissan 300 ZX que de ahora en más utilizará en el Club Argentino de Pilotos.

## IGLESIAS DEJO LA SIERRA

Ricardo Iglesias vendió a Antonio Abiusi el Ford Sierra Ghia S con el que vino compi-

# NO TODO ES CRECIMIENTO

Quien esto firma es asiduo concurrente a las competencias de Fórmula Renault Argentina, no sólo en carácter de amigo de Hugo Mazzini sino también como activo colaborador en el equipo de éste. Por lo tanto, sus consideraciones valen —y mucho—, tornándose importantes, y conviene que los organizadores tomen debida cuenta de esto en salvaguarda de sus espectáculos.

Mucho se ha hablado en este último año del resurgimiento del automovilismo nacional. Lucha de marcas, parques numerosos y un alto grado de profesionalismo (con las consabidas excepciones) contribuyeron con dicho resurgimiento, para solaz de los amantes del "deporte de los fierros".

Pero no todo es crecimiento en el automovilismo actual. ¿Por qué? Vamos por partes. El tan mentado desarrollo ha superado, y por mucho, la infraestructura de los autódromos nacionales, lo que crea innumerables inconvenientes a todos aquellos que trabajan (trabajamos) sobre los autos de carrera. Para que los beneméritos lectores tengan una idea más acabada sobre el asunto, vamos a hacer una especie de historia de los tres días de una competencia.

Es costumbre últimamente llevar más de una categoría para brindar un mejor espectáculo, cosa que sería realmente espléndida de contarse con los escenarios adecuados.

Para que el gran público vea los autos lavaditos, lustraditos y prolijitos los domingos en la grilla hacen falta, además del trabajo de taller, tres días de arduo trabajo en el circuito, que merced a la negligencia de muchos y a la inoperancia de otros tantos, se están haciendo poco menos que infrahumanos.

Uno llega al circuito y comienzan los problemas. Con su mejor cara de simpático pregunta a algún miembro del club organizador, "¿dónde me ubico?". La respuesta no se hace esperar: "Ponete al lado de esa lata de Supermóvil", "corrí esas vacas y ponete ahí", "abajo de ese ombú" o el temido "ahí, donde puedas". Lo que implica que a todas las herramientas que hay que llevar a una carrera hay que agregar una motosierra, dos hachas y una desmalezadora para dejar el piso más o menos en condiciones de trabajo. Yo no sé si por descuido o qué, pero nadie lleva.

De la elección del piso dependerá una buena revisión del auto al terminar la jornada. Si uno tuviese la desdicha de escoger un piso blando, los caballeros donde se pone el coche para ser revisado se hundirían y dejarían por lo tanto de cumplir su función de caballeros, al margen de los peligros que eso implica para el auto.

Se descarga y se acomoda todo, y se espera la primera salida a pista, y es ahí cuando uno se da cuenta de que se encuentra a unos 100 metros de la misma. En Balcarce teníamos que hacer combinación de subtes para llegar a boxes...

Entonces, cada salida significa una verdadera mudanza de trompas, cajas, gomas, etc. Un olvido equivale a la pérdida de varios minutos de entrenamiento o, lo que es peor, de clasificación.

Una vez que todos logran acomodarse, el espectáculo es impresionante. Un micro al lado de otro, mecánicos que se chocan, currisos y todo lo que habitualmente se ve en cualquier autódromo.

Y uno, viendo todo ese enjambre de cosas, entre las que hay bidones con nafta, autógenas y garrafas, se pregunta qué ocurriría, Dios no lo quiera, si algún día un micro se prende fuego. Sería literalmente imposible salir de allí. Y esto ya no es broma.

Llega la noche y comienza otra lucha. La de los enchufes. En Concordia (verdadero manual de lo que no debe ser un autódromo) casi se ven escenas de pugilato por esta causa.

A todo esto, ese infatigable trabajador que es el organismo requiere el estricto cumplimiento de sus necesidades fisiológicas. Y aparecen aquí los villanos de los autódromos: los baños.

En algunos circuitos, y rápidamente vuelvo a acordarme de Concordia, los colimbas de Campo de Mayo extrañarían nostálgicos sus immaculadas letrinas. Vahos intolerables, las infaltables moscas, y los recuerdos en el piso de quienes tienen mala puntería (o malos esfínteres) constituyen el paisaje habitual en los autódromos nacionales. Empezando por Buenos Aires.

El sábado transcurre todo más o menos en los mismos términos, y, como todo el fin de semana, rogando que no llueva. ¿Por qué? Por dos razones muy sencillas. Primero, el 90% de los accesos de los autódromos del interior son de tierra, por lo que una prolongada lluvia transformaría ese camino en un verdadero lodazal. Segundo, los

micros, habitualmente (excepto en Buenos Aires, en todos los circuitos), quedan parados sobre el pasto, por lo que la misma lluvia que anegaría los accesos ablandaría el piso donde están estacionados los micros que, cargados como van, se enterrarían hasta la mitad de la rueda. ¡Esto es coherencia, señores! ¿Para qué asfaltar los accesos, si de cualquier manera no se podría llegar a ellos? El ingenio humano es inigualable.

Sintetizando: si llega a llover tres días seguidos hacemos todo el campeonato en el mismo circuito.

Llega el domingo, con muchos nervios, curiosos, chicos con la manía de apoyarse en las partes más endeblas del auto, chicas de publicidad que lo alteran a uno más todavía, vendedores de todo tipo, despistados, etc. En fin, mucha más gente de lo aconsejable.

Los autos van a la grilla puntualmente y entonces la organización es invariablemente elogiada por nuestro querido y nunca bien ponderado relator cordobés y su pandilla.

Evidentemente, esto no puede ser modificado de un día para otro. Sería ridículo sólo pensarlo. Pero también es evidente que nadie hace nada por mejorar. Los presidentes de las comisiones directivas deberían exigir una reinversión de las ganancias de los clubes organizadores, en sus autódromos, y así poco a poco se iría mejorando. Los pilotos, alzar un poco la voz para que se tomen medidas que, en última instancia, los beneficiarían a ellos mismos. Los medios periodísticos, hacerse eco de todos estos problemas.

Después de todo este resurgimiento, pido a los memoriosos que digan qué circuito ha sido mejorado. Creo que sólo la gente de General Roca ha hecho un esfuerzo en ese sentido. En el resto sólo se pintan los pianitos, que es lo que se ve por televisión.

Se creció mucho, es cierto, pero hasta ahora sólo los domingos. Y eso solo no sirve.

Fernando Miranda

# ¡ATENCIÓN! SE BUSCAN CANDIDATOS

Señores pilotos,  
preparadores  
y dirigentes:

Ustedes ya lo saben...

## CARBURANDO Y CORSA

los siguen  
a fondo

...Y mes a mes,  
quieren premiar  
a los mejores

POR UN DEPORTE  
MOTOR  
CADA VEZ MEJOR

A usted, le importa



tiendo hasta ahora. El pergaminense afrontaba serios problemas económicos para continuar en la clase monomarca, en tanto que Abiusi se renovó con la adquisición.

## EL PISO DE PARANA

Como informamos en esta sección, fueron varios los pilotos que estuvieron en la capital entrerriana probando sus autos. Ellos comentaron que el estado del circuito dista de ser el ideal, el piso está deteriorado en la parte del fondo, y los boxes, como ya se sabía, serán decididamente insuficientes. La próxima semana ampliaremos el tema.

## CESION CON IMPASSE

En su momento se dijo que el traspaso de las instalaciones del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, de la Municipalidad al Automóvil Club Argentino, debía estar finiquitado para la segunda quincena de abril, plazo que ya venció sin que se haya producido novedad alguna con respecto al tema. Por nuestra parte, prometemos una investigación para aclarar debidamente toda esta ahora incierta cuestión.

UN SERVICIO  
UNICO EN LA ZONA

- ALINEACION POR LASER
- BALANCEO COMPUTARIZADO
- ASESORAMIENTO TECNICO
- TREN DELANTERO



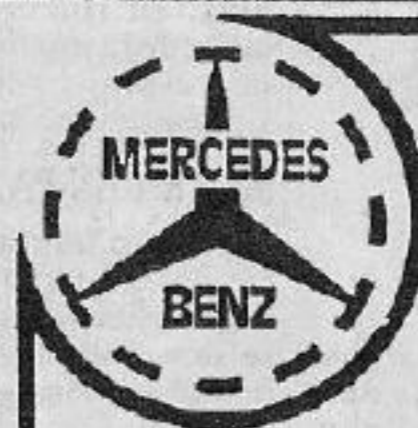
**NEUMATICOS MUSOLINO S.A.**

SERVICIO Y VENTA DEL NEUMATICO

AV. TRIUNVIRATO 3373 - CAPITAL  
TE. 552-1469

**Firestone**

Lider en Radiales de Acero.



REPUESTOS  
ACCESORIOS  
PARA AUTOS  
IMPORTADOS

AV. FCO. BEIRO  
4831  
Tel.: 568-2591

Jorge y Daniel Carbone S.A.

Recién llegados de Alemania:  
AMORTIGUADORES - PARTES DE FRENO  
Y CARROCERIA - BOMBAS DE AGUA  
ACRILICOS - TREN DELANTERO, ETC.



CONCESIONARIO OFICIAL  
DE MOTORES DEUTZ



rectificación

**TURDERA** S.R.L.

Av. Antártida Argentina 1202/28 • (1836) Llavallol  
Tel.: Admin.: 298-2332 • Taller: 298-2303

## SAHARA SPORT UTILITARIO

LA UNICA CARROCERIA PREPARADA Y DISEÑADA  
PARA REVALORIZAR SU NOBLE Y FIEL CITROEN  
(TODOS). MUY RAPIDO Y FACIL MONTAJE



ENTREGA  
INMEDIATA

ENVIOS  
AL INTERIOR

CON A 720.- USTED COMPRA:  
UNA CARROCERIA COMPLETA • COLOR  
A ELECCION • 2 BUTACAS DELANTERAS  
TABLERO • PARABRISAS (MARCO)  
PARALLAMAS • FAROLES DELANTEROS  
Y TRASEROS • NO LLEVA BASTIDOR  
MONOCASCO • 3 PAGOS

RECOLECTAMOS DEPÓSITOS EN: BUENOS AIRES,  
MAR DEL PLATA, MENDOZA, CHACO, TUCUMAN,  
ROSARIO Y MISIONES.

**TIT-CAR** S.R.L.

Enfoque 10 y recibirá de inmediato: Información general, folletos color, listas de precios.  
RECOCHEA 1358 - TEL. 26-6044 (1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

## Técnica y experiencia aplicadas

PARA CATEGORIAS  
NACIONALES Y ZONALES

Bielas especiales  
para motores potenciados  
Transmisiones especiales



**SAENZ Hnos. S.C.A.**

RUTA 3 KM. 21

TEL. 651-2564

ISIDRO  
CASANOVA

AUTOBLOCANTES PARA  
RENAULT 12 Y 18

## SEÑOR TALLERISTA

CONFIE EN

**PINTURERIAS  
QUESADA**

LACAS Y FONDOS PARA  
AUTOMOTORES

—LINEA BICAPA—

ASESORAMIENTO  
LINEAS HOGAR Y OBRA  
LO ESPERAMOS!!

AV. CONSTITUYENTES 5599  
(1431) BS. AIRES - TEL. 572-7721

## FILTROS

**AXION**

NAFTA - AIRE - ACEITE  
PARA VEHICULOS  
NACIONALES E IMPORTADOS

30 de Agosto 34 (Alt. Crovara 3.000)  
(1766) Tablada - Prov. Buenos Aires  
Tel. 852-1575



**TITOSEAL**®

DIVISION ESCAPES:

Equipos deportivos tipo ABARTH  
JAULAS ANTIVUELCOS-DEFENSAS  
ESCAPES ORIGINALES PARA AUTOS NACIONALES  
E IMPORTADOS

ENVIOS AL INTERIOR

Av. WARNES 1237 - (1414) Cap. Fed. - Tel. 854-0383 • 854-8236

# Toquecitos de bocina.

## SAFARI EN LAS SIERRAS

Durante el 2 y 3 de mayo se disputará en Villa Carlos Paz, con organización de la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, un Safari en el que esperan contar con la participación de sesenta jeeps.

## MANOZZO ASCIENDE

El joven piloto Claudio Manozzo, que pasara por las filas del Karting y la Fórmula Renault Argentina, busca otros horizontes. En Paraná incursionará en la Clase 2 de Turismo, con el Fiat SE 1.5 propiedad de Julio Pardo y que en la temporada anterior condujera Alberto Baldinelli.

## PARA EL FUTURO

Tanto Omar Darío Bonomo como Jorge Maggi estarían esperando la homologación del recientemente aparecido VW Carat, para competir en la Clase 2 de Turismo. Además, esos mismos pilotos esperan la aparición de la versión 1.800 centímetros cúbicos de esa misma marca, para también competir en la Clase 3.

## POR LA VUELTA

Luego de más de diez años de inactividad, Luis "Castorcito" Grossi volverá a competir. Reaparecerá en Paraná con un Regatta 85, de cuya preparación se encarga Jorge Pfe-

ning, en Humboldt, localidad del centro-oeste de la provincia de Santa Fe. Además, el mismo preparador está alistando una unidad similar destinada a Norberto Martínez Parra.

## SIERRA EN PARIS

Una vez terminado el Rally Safari de Kenya, donde actuó como veedor, el ingeniero Rafael Sierra viajó a París, donde actualmente se encuentra tramitando ante la FISA la homologación del Regatta 85 para el Grupo A mundial.

## TRAVERSO QUIERE T.C.

No para esta temporada, ya que está abocado decididamente al T.C.2000, sino para el año próximo. Vista la proliferación de carreras de T.C. en autódromos, el "Flaco" alberga la idea de armar un auto para 1988. ¿Que marca?... Sus preferencias se inclinan hacia... Chevrolet.

## FINESCHI PRESENTA

Este miércoles 29 se presentará en la concesionaria Ford San Telmo la coupé Sierra XR4 con la que Oscar Fineschi interviene en Turismo Competición 2000. El acto será a partir de las 20 en la avenida Mitre 2490, de Avellaneda.

## ZABALA VENDE

Carlos Zabala tiene en venta repuestos varios para Datsun 280 ZX, como ser calipers delanteros y traseros, sonda volumétrica, distribuidor, seis inyectores completos, caja de velocidades, diferencial, puente trasero y mangueras de dirección hidráulicas. Se puede conversar con el piloto en los teléfonos 92-9740/0797, y en una de esas, además de los

repuestos mencionados, Zabala le vende su Datsun 280 ZX con el que actualmente está compitiendo.

## PONTORIERO ENCONTRA SOLUCIONES

El domingo 19 de abril José Miguel Pontoriero giró en el Autódromo Don Eduardo de Las Parejas. Luego de dar 70 vueltas con la coupé Sierra XR4 de T.C. 2000, y realizar reformas en la transmisión, consiguieron solucionar el inconveniente que tenían. Juan Carlos Benavidez y Juan Carlos Pianetto trabajaron en el auto, lográndose tiempos muy buenos. En Mendoza estarán presentes.

## ENSAYOS PORTEÑOS DE C.A.P.

Además de los mencionados de "Cocho" y Verna, también estuvieron con sus Datsun 280 ZX, Walter Alifracco, Gustavo Sánchez, Tomás Harpe, Jorge Turrión y Ricardo De Giusti, quien reaparecerá con el auto que utilizó Turrión.

## ENSAYOS ENTRERRIANOS DEL C.A.P.

En Paraná, preparándose para la carrera, estuvieron Sancho, Bakst y Barbieri, que realizaron sus entrenamientos hace dos fines de semana. Con respecto a esa competencia, el Nissan 300 ZX del Club lo alquilará el entrerriano Niemitz, mientras que también estarán Jorge Oyhanart y Salvador Galeano, este último aún en dudas entre el Datsun y el Nissan.

## ZENKLUSEN LIQUIDO

...el Datsun 280 ZX que utilizó el año pasado. El comprador fue Vicente Del Archiprete, un empresario entrerriano del rubro juguetería, que se lo dará a un piloto de su provincia para que corra durante toda la temporada. En Paraná estarán presentes.

## TROMPAS PARA NISSAN 300 ZX

Se han comenzado a fabricar, y también a entregar. Silvio Oltra tiene ese elemento, ahora hecho por Astillero La Rioja, y Abelardo Zenklusen adquirió tres trompas nuevas. En el futuro se harán los plásticos laterales y alerones de los Nissan 300 ZX, que escaseaban en la categoría, y probablemente, para el año próximo se cambien los "kits".

## ZANATTA METIO LA PATA

...Y fue jugando un partido de fútbol. El rafaélino se lesionó su tobillo derecho, y permanece vendado. Si la prueba de Paraná se hubiera hecho el domingo pasado, no habría podido correr, pero tiene expectativas para el 3 de mayo.

## VICTOR GARCIA

### su fallecimiento

Había nacido el 6 de mayo de 1913 en General Alvear, Mendoza, y fue figura del Turismo Carretera en los años '40, cuando aún la dureza de los caminos obligaba a un amplio despliegue, teniendo en cuenta las dificultades por las que debían atravesar los pilotos. A lo largo de su campaña, en la que siempre se desempeñó con Ford, Víctor García logró una sola victoria, registrada en el circuito "Viñas y Sierras", en el año 1949, aunque supo imponerse en varias etapas de los extenuantes Grandes Premios de la época.

Sin embargo, restando importancia a su única victoria, declaró en repetidas oportunidades que "Lo mejor que hice en mi vida deportiva fue ganar la última etapa de la Buenos Aires-Caracas".

La semana anterior, poco antes de cumplir 74 años y a consecuencia de un paro cardíaco, Víctor García falleció en la ciudad de Mendoza, dejándonos el recuerdo de su temple al volante y de su caballerosidad.

## LOS DIRIGENTES HABLAN DEL '87

### EDUARDO BOUVIER

#### (PRESIDENTE DE LA A.P.F.4)

La Fórmula Renault es una categoría que ha vuelto a mostrar sus cualidades en las presentaciones de este 1987. Varios pilotos debutantes, la ajustadísima clasificación de General Roca, donde entraron veinte autos en un segundo, y la permanente presencia de un buen parque automotor en cada prueba, hacen que la misma se mantenga en un excelente nivel.

Eduardo Bouvier, el Presidente de la Asociación de Pilotos, nos formula un análisis del pasado inmediato, el presente y el futuro de la Fórmula Renault Argentina.

"Un tema que debíamos solucionar en el '87 era el de las revisiones técnicas, que habitualmente comenzaban muy tarde, con los inconvenientes imaginables para mecánicos y pilotos, que en más de una ocasión tenían que quedarse sin comer ni bañarse, y con los autos desarmados, hasta muy tarde. Esto está solucionado.

"En General Roca salió una clasificación brillante, lo que demuestra que la categoría está cada vez más competitiva. Había veinte autos en un segundo, evidenciando que parejo está todo. Indudablemente la categoría trata siempre de sumar, y lo estamos logrando.

"Por otra parte, en el futuro, todos los que no vayan a las reuniones de pilotos no

podrán entrar en los sorteos que haga la Asociación ni en los beneficios que otorga la misma. En lo que respecta a los calendarios, no vamos a ir a Santa Fe con el TC 2000, y en reemplazo de esa fecha estamos gestionando una con el Club de Pilotos el 31 de mayo en el Autódromo de Buenos Aires. Nos gustaría correr en un callejero, pero en Santa Fe no lo podemos hacer porque se romperían mucho los autos y no estamos en condiciones de permitirnos ese lujo. Alcides Raies está trabajando en la fecha del 31 de mayo. Otra de las expectativas que tenemos es la integración con los chilenos. Días atrás estuvo Santiago Bengolea e invitó a diez pilotos argentinos a correr en la Fórmula Tres Chilena, y ellos a su vez quizás hagan una incursión en la carrera de Mendoza. Es una categoría muy similar, utilizan el motor de 1.400 cm<sup>3</sup>, y la diferencia es que tienen distintas levas y no usan brida, además de varios puntos de menor importancia. En el resto del año seguiremos con el calendario original junto al Turismo Competición 2000; la única modificación de la de Santa Fe.

"En la parte humana, se vive un muy buen clima, estamos todos contentos, y lo que es muy importante, siempre aparecen debutantes en las carreras, con lo que la



categoría se renueva en forma permanente. Habitualmente aparecen nuevas caras, y en muchos casos cumplen actuaciones decorosas. Con el sistema utilizado en el rubro neumáticos, emparejamos aún más las posibilidades de los que poseen mayores y menores recursos; todo eso tiene una sola mira, que es la de mantener la paridad que existe en la categoría."

Bouvier destacó los aspectos más importantes de la Fórmula Renault, que tiene como base muchos autos en cada prueba y todos muy parejos. El funcionamiento de la categoría es correcto, y una de las aspiraciones de la A.P.F.4 es mantenerlo así durante toda la temporada.

Marcelo Padín

mirador personal



por  
Ronald Hansen

## PROCESANDO BACHES

Siempre hemos mantenido, a veces contrariando a los "que dicen que saben", que las carreras de autos pueden servir para desarrollar el auto de calle. En el Gran Premio del Brasil hemos asistido al nacimiento de la suspensión computarizada para automóviles. Indudablemente, en cinco años más o menos, este tipo de suspensión ya se ofrecerá en algún auto de lujo o deportivo, tipo Mercedes-Benz o BMW.

Para la era de la informática es el huevo de Colón. Las ruedas comunican a sensores los movimientos que le imponen los desniveles de la calle. Los sensores recogen esa información, la integran y una central —una computadora— racionaliza todos los mensajes logrando que el auto se mantenga derecho y estable bajo cualquier irregularidad del terreno —que está dentro del límite de la suspensión, por ejemplo— o bajo el esfuerzo de acelerar o frenar.

Precisamente, al frenar se evitará el fenómeno de "hociquear" que recarga aún más los frenos delanteros, con lo que se logrará un frenado mejor y más parejo.

En carrera no sé si el efecto inverso, el de "asentarse" bajo la aceleración, no convendrá dejarlo en vez de eliminarlo. "Asentándose" el coche atrás se logra mejor tracción para la aceleración, especialmente saliendo de parado pero también en las curvas, particularmente las lentas. No olvidemos que estamos aplicando muchísima potencia (¿más de 800 CV con los aliviadores de presión de 4 bar?) a un auto que, con piloto, líquidos y todo, está en el orden de peso de un Fiat 600.

Va de suyo que aplicando la suspensión electrónica a un auto de calle, la regulación será no solamente a los impulsos de afuera sino a los de adentro: o sea que el auto va a conservar la altura y el nivel cualquiera sea la cantidad de ocupantes y sea cual fuere la forma en que están sentados. Para el conductor de auto común, eso significará un manejo más seguro y más a prueba de infortunios y de imprevistos. Además, esos coches con suspensión electrónica tendrán también frenos "antiderrape", así que juntamente con tracción en las cuatro ruedas, aún el más despistado podrá circular con razonable seguridad arriba del hielo y la nieve. O el barro.

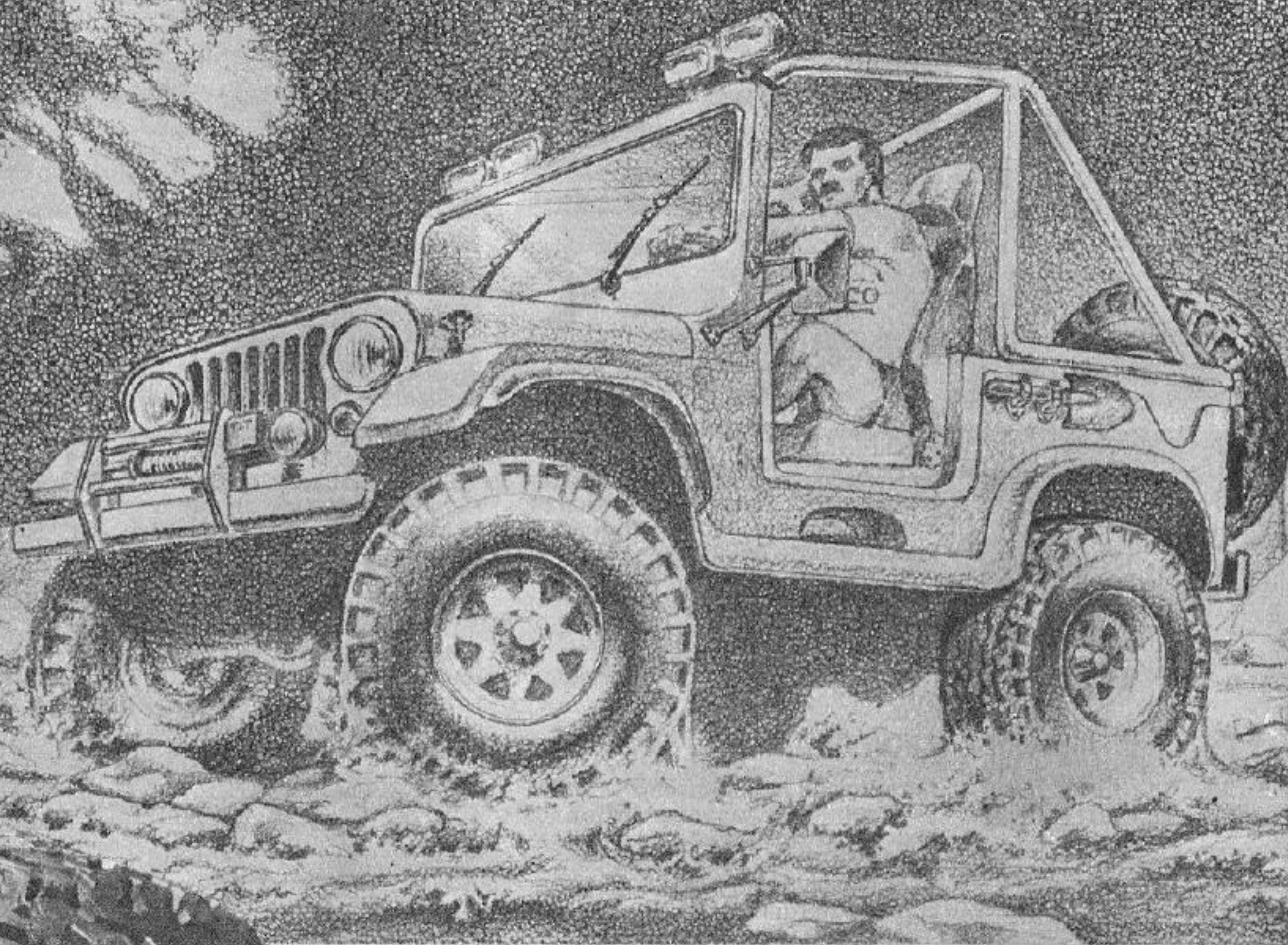
Lo que es enteramente posible es que la suspensión electrónica "no funcione" en autos de carrera. Los pilotos —y los equipos— quieren resultados YA, y no admiten largos períodos de experimentación, porque a la marca de cigarrillos Luckyboro no le interesa que sus autos lleguen octavos porque están experimentando la nueva suspensión.

Pero lo que es seguro es que se irá adaptando para el auto de calle, especialmente el lujoso/deportivo. Porque parece el sueño del pibe del diseñador de autos caros. Y en sí —a nivel de Mercedes grandes o de BMW serie 700— no creo que resulte excesivamente caro.

Ahora bien, si andás por una calle lisa, lisa, y de pronto el auto pega un brinco para arriba, es que "se equivocó la computadora".

**UN NUEVO NEUMATICO DE LA TECNOLOGIA FANECO**

H.B. Producciones S.R.L.



# WALTRAC II

**SEGURO, RESISTENTE Y MUY CONFIABLE**

**MEDIDA 12.5 - 15**

- Creado para ser utilizado en todo terreno y en vehículos rústicos, para prestaciones altamente exigentes.
- Experiencia adquirida en muchos años de participación exitosa en competencias automovilísticas.

**Resistencia:** Las características de los compuestos de goma utilizados y de su estructura, como así también el dibujo del rodado, dan a la cubierta Waltrac II una gran resistencia.

**Adherencia:** El diseño de su banda de rodamiento le da una calidad excepcional en cuanto a adherencia, en todo tipo de caminos.

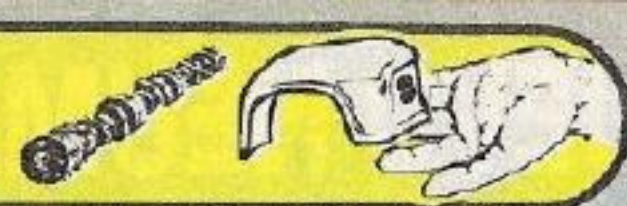
**Confort:** Su rodaje es más silencioso debido a su dibujo de paso variable.



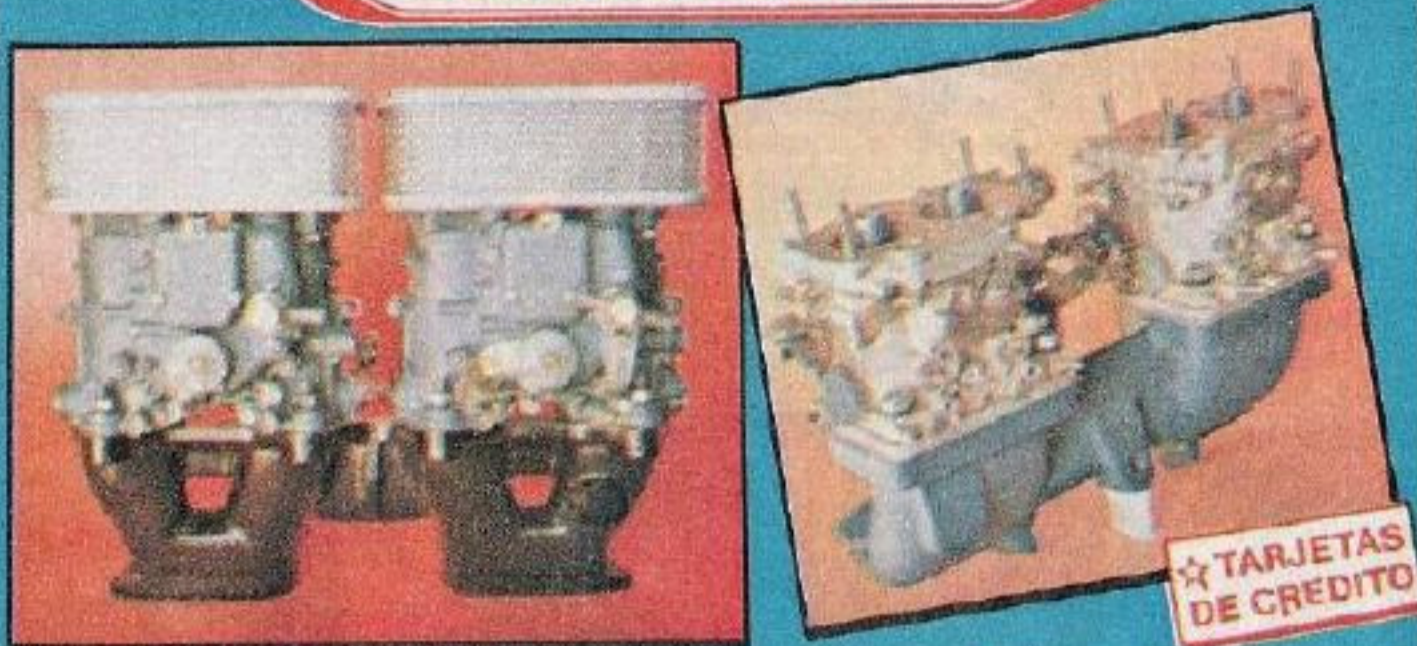
# Faneco

Neumáticos

A. LINCOLN 1950. TEL. 757-7596 / 4627. JOSE INGENIEROS (1702)



## TECNICA 84



TARJETAS DE CREDITO

PARA APLICAR FIAT 128/147/125 REGATTA RENAULT FUEGO - 18/11 - DODGE 1500 - GACEL - FORD

- 1- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión, 1 carburador d.c. vertical 32, 34 o 36, 1 filtro de aire (uso potenciación).
- 2- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de acelerador, 2 carburadores 40 dcm (Dino), 1 filtro de aire (uso potenciación).
- 3- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión, 2 carburadores d.c. horizontales 40/45/48 mm, 1 filtro de aire o trombones (uso potenciación).
- 4- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de acelerador, 2 carburadores 40 dcm (Dino), filtros de aire o trombones, 1 árbol de levas, 1 juego de resortes (uso potenciación y/o competición).
- 5- Conjunto compuesto de: 1 tapa de cilindros trabajada completa, 1 juego de válvulas especiales, 1 juego de resortes, 1 juego de platillos de válvulas, 1 árbol de levas (uso potenciación).
- 6- Conjunto de: 1 juego de pistones especiales (aumento de compresión 20%), 1 juego de anillos (uso potenciación de alta velocidad).

ITALIA 355 - TIGRE (cp. 1648). TEL 749-1502

EN UNA OPERACION

3

RESULTADOS:

- ☆ LAVA
- ☆ LUSTRA
- ☆ Y PLASTIFICA



- UNICO CON SILICONAS
- NO ES ABRASIVO
- PROTEGE LA PINTURA
- NO SE ENJUAGA

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

## BUZOS ANTIFLAMA



VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TUERCA.

NUESTRO BUZO ES: SEGURO, CÓMODO Y ELEGANTE.

REMITIMOS AL INTERIOR PROXIMAMENTE CONFECCIONADOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX

BRANDSEN 1123 SAN FERNANDO (1648).

TEL 744-2583

Frente a Estación

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

KARTING: BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES



## Auto-kliner

LAVAPARABRISAS ESPECIALES PARA MICROS DE CORTA Y LARGA DISTANCIA

Lavaparabrisas eléctricos, universales de pie y manual faros, llaves eléctricas



ENCENDEDOR PARA TODAS LAS MARCAS



FARO DELANTERO R. 12 - T.S.



BOMBA LAVAPARABRISAS ELECTRICA UNIVERSAL 12 V

FABRICA: AUTOKLINER GRAL PACHECO 3544 OLIVOS- Bs. As. 791-0663

DISTRIBUIDORA RODAS: J. Ingenieros 2740. OLIVOS. (1636) 797-5711



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- \* ASIENOS Y AGUJAS \* SURTIDORES
- \* CONEXIONES, etc.
- \* VENTAS POR MAYOR Y MENOR \*

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL TEL 664-0619  
JUAN B. JUSTO 3374. TEL 58-8479. CAP.



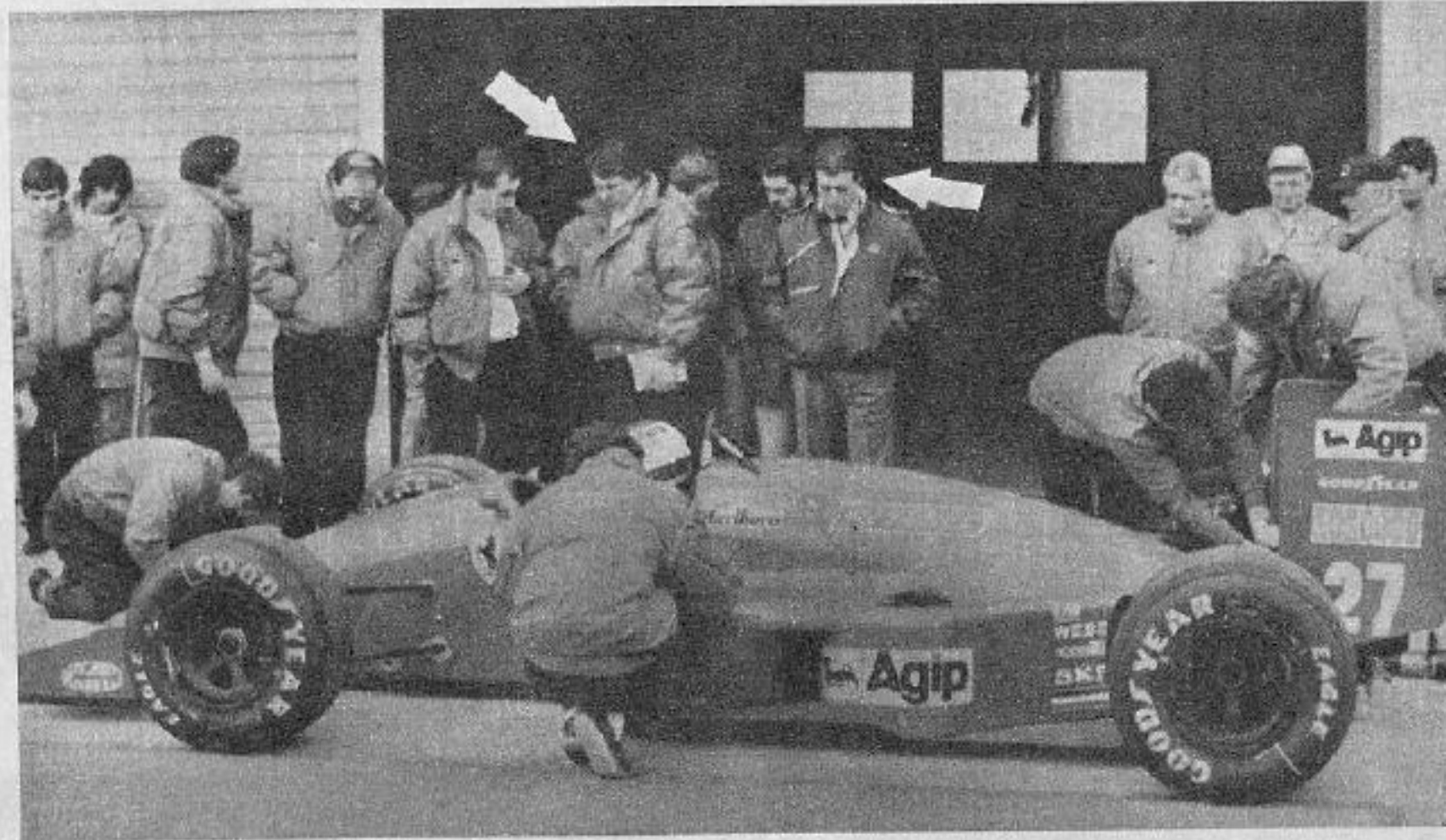
**MICHELE ALBORETO**, después de la dura apertura '87 en Brasil, habla de todo y confía en volver al triunfo, pero no se hace ilusiones. ¿Por qué?

# "FERRARI NO SERA CAMPEON ESTE AÑO"

Barnard. Berger. El equipo. La F1-87. Prost. Williams. Río. El futuro... y más Ferrari

Ferrari siempre es tema para las noticias. Ya sea por lo que hace, lo que piensa hacer, lo que se rumorea, lo que dice el Commendatore o lo que opinan los pilotos. Y ha sido precisamente uno de ellos, en este caso **Michele Alboreto**, el que, tras esta incursión inicial del Campeonato Mundial '87 por tierras brasileñas, se ha despachado con unas de-





*Arriba, a la izquierda, Gerhard Berger, muy distendido en Rio, lugar nada menos que de su debut en Ferrari, parte del Hotel Intercontinental rumbo a Jacarepagua. A la derecha, un momento de las primeras pruebas de la Ferrari F1-87 en Imola, con Alboreto al volante. "Amenazados" por sendas flechas, John Barnard y Piero Lardi-Ferrari, principales responsables de que por el momento -según Regazzoni-, el team de Maranello siga sin encontrar una eficiente dirección deportiva. Abajo, detalle del nuevo remate posterior con la caja longitudinal y Michele distandose para la primera batalla del '87.*



claraciones que poco tienen de diplomáticas y sí bastante de sinceras.

Algo no habitual en un ambiente como la Fórmula Uno y, sobre todo, en un equipo que, como Ferrari, analiza bajo una escrupulosa lupa no sólo lo que hacen sino también lo que dicen sus pilotos.

Por ello, es que extraña bastante el "desenfado" con el cual Alboreto se ha pronunciado sobre algunos temas claves, el que incluso lo llevó a decir que: "Ferrari no tiene posibilidades de ganar el título mundial en esta temporada". Una contundente afirmación que el piloto italiano fundamentó de la siguiente manera: "Nuestras posibilidades de alcanzar el título son casi nulas, ya que el auto con el que competiremos en la temporada recién fue terminado unas semanas antes de la carrera de Jacarepagua. Por eso necesitará de un lógico período de pruebas y desarrollo antes de alcanzar todo su potencial. Esto, que no pudimos realizar en la pretemporada, tendremos que hacerlo ya con el Campeonato comenzado, y sin dudas será una gran ventaja la que daremos en un medio tan competitivo como lo es actualmente la Fórmula Uno en sus principales niveles. Esto nos llevará un tiempo, porque el asunto no es simple, y en esto no coincido con Barnard, que recientemente expresó que el coche ya esta-

ba prácticamente ajustado en todos sus detalles, y que sólo restaban algunas cosas menores por resolver".

La referencia cae para que Michele se explaye algo más sobre los puntos flojos que, según su óptica, ostenta la nueva Ferrari: "Pese a que el motor actual es más potente que el anterior, y a que se han hecho importantes mejoras aerodinámicas, son tantas las cosas que quedan por hacer, que su confiabilidad es bastante relativa y por ello mi confianza en las posibilidades reales resulta muy limitada. Entre los defectos por corregir, uno de los más serios es la nueva caja de velocidades".

Sin embargo, la esperanza de tiempos mejores para Ferrari y para el mismo, no está ausente en el panorama que traza Alboreto: "Si trabajamos con celeridad y eficacia, podemos llegar, en tres o cuatro carreras más, a colocar a la Ferrari entre los potenciales ganadores. Claro que para entonces ya habremos perdido demasiado terreno como para aspirar al título en esta temporada. De todas maneras, esto no será un motivo para decepcionarnos, ya que el gran objetivo del equipo está puesto en 1988, con la aparición del nuevo auto con motor atmosférico, que reemplazará al turbo, que será obra exclusiva de Barnard. Confío mucho en ese coche y estoy casi seguro de que con él alcanzaremos el Campeona-

to. Así Ferrari volverá a ser la de antes, cuando ganaba más carreras y campeonatos que ningún otro equipo".

Tampoco escapó a la consideración de Alboreto la nueva estructura que adoptó recientemente Ferrari, con la presencia redoblada de personal no italiano. Algo que muchos "tifosi" criticaron y que el piloto milanés justificó, recordando: "La Fórmula Uno es una actividad de alta competencia y, por lo tanto, no se pueden escatimar esfuerzos en torno de ella, ni realizar distinciones de ningún tipo. Por eso Ferrari, como cualquier otro equipo, está en su derecho de buscar los mejores elementos adonde éstos se encuentren. Además, en torno del ingreso de personal extranjero, no creo que sea un mal necesario, como muchos dicen, sino un bien que hay que saber aprovechar".

El obvio paso siguiente de estas reflexiones es una mención para su nuevo director, John Barnard, y a su flamante compañero, el austriaco Gerhard Berger: "Con respecto a Barnard no seré yo quien vaya a descubrir su talento y su capacidad de trabajo, lo que ya quedó demostrado con lo hecho en McLaren y que en Ferrari pronto empezará a dar sus frutos. Quizás, a muchos no les agraden ciertas actitudes tuyas, pero esto es parte de una personalidad que hay que respetar, y más si está avalada por una gran

trayectoria como la de Barnard. En cuanto a Gerhard, tampoco agrego algo novedoso diciendo -como pienso- que es un piloto muy rápido y dotado de un excelente potencial". ¿Hay cierta preferencia de Barnard por Berger? Una pregunta tan interesante como incisiva que tiene esta respuesta por parte de Alboreto: "No, y además ése no es mi problema. A mí me interesa que el auto mío esté eficazmente atendido y como ello ocurre no tengo por qué preocuparme de esas versiones que, sin fundamentos, lanzan algunos. Tanto Gerhard como yo, tenemos el mismo tipo de atención, y eso quedó demostrado recientemente en la carrera de Jacarepagua. Ya sea en clasificación como en carrera anduvimos bastante parejos, y si él llegó cuarto y yo quedé un poco más retrasado, fue por el problema de suspensión que me detuvo cerca del final. Nada más".

La mención de Jacarepagua viene bien para retornar, aunque sea muy brevemente, a lo que para Michele significó el reciente Gran Premio de Brasil: "Fue una carrera terriblemente dura, no sólo porque el coche no estaba en las mejores condiciones competitivas sino por la elevada temperatura y el deplorable estado del piso. Pienso que Jacarepagua y Montecarlo son los dos circuitos más difíciles de la Fórmula Uno. El de Brasil porque generalmente en Rio hace, para la época de la carrera, un calor agobiante, y el de Mónaco porque es un trazado que exige ser extremadamente preciso y mantener una constante concentración pese a no ser un circuito veloz".

Imposible, en esta sucesión de temas, pasar por alto el de los probables candidatos que tiene este ya iniciado Campeonato Mundial. Cada uno posee sus favoritos, y Michele no tiene por qué ser la excepción: "Creo que los Williams son los grandes candidatos para el título, y entre sus pilotos me inclino por Mansell, a quien, a pesar de lo que muchos puedan opinar en contrario, considero tan veloz como Piquet, tanto en clasificación como en carrera. Ya lo demostró el año anterior e, incluso, cometiendo menos errores que Nelson. Tampoco puedo olvidarme de Alain Prost, a quien considero el piloto más inteligente de todos. Ya lo demostró una vez más con su victoria en Brasil, cuando muchos no lo tenían en cuenta. Por eso no hay que descartarlo. En cuanto a la parte técnica, pienso que la incursión japonesa en escuderías como Williams y Lotus es muy positiva, especialmente en el campo de la electrónica. Además, servirá para que los europeos no se duerman en los laureles".

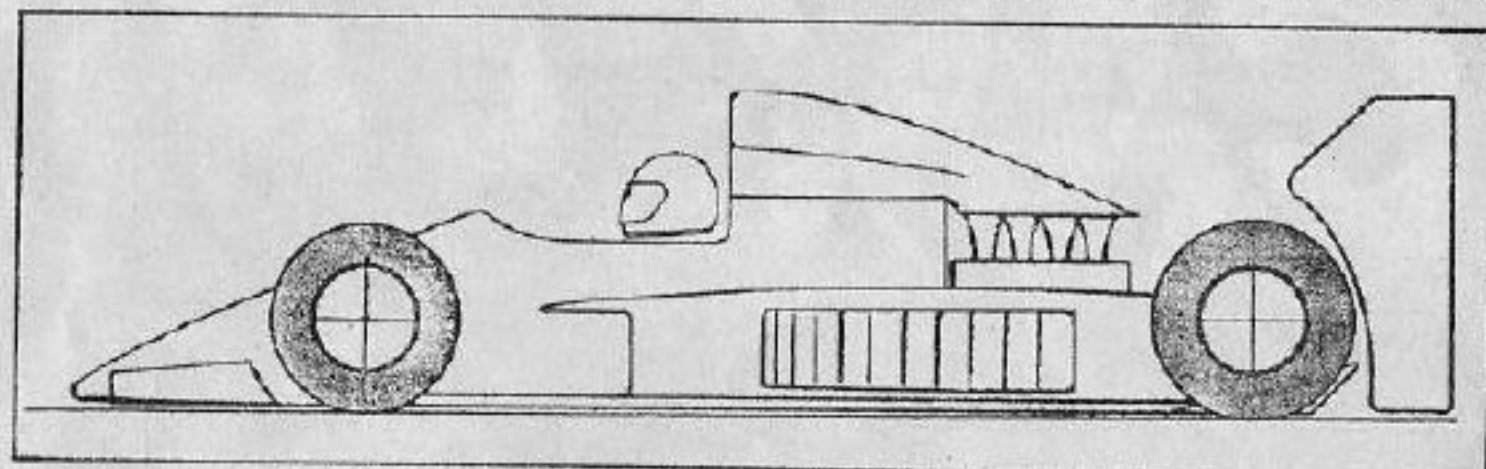
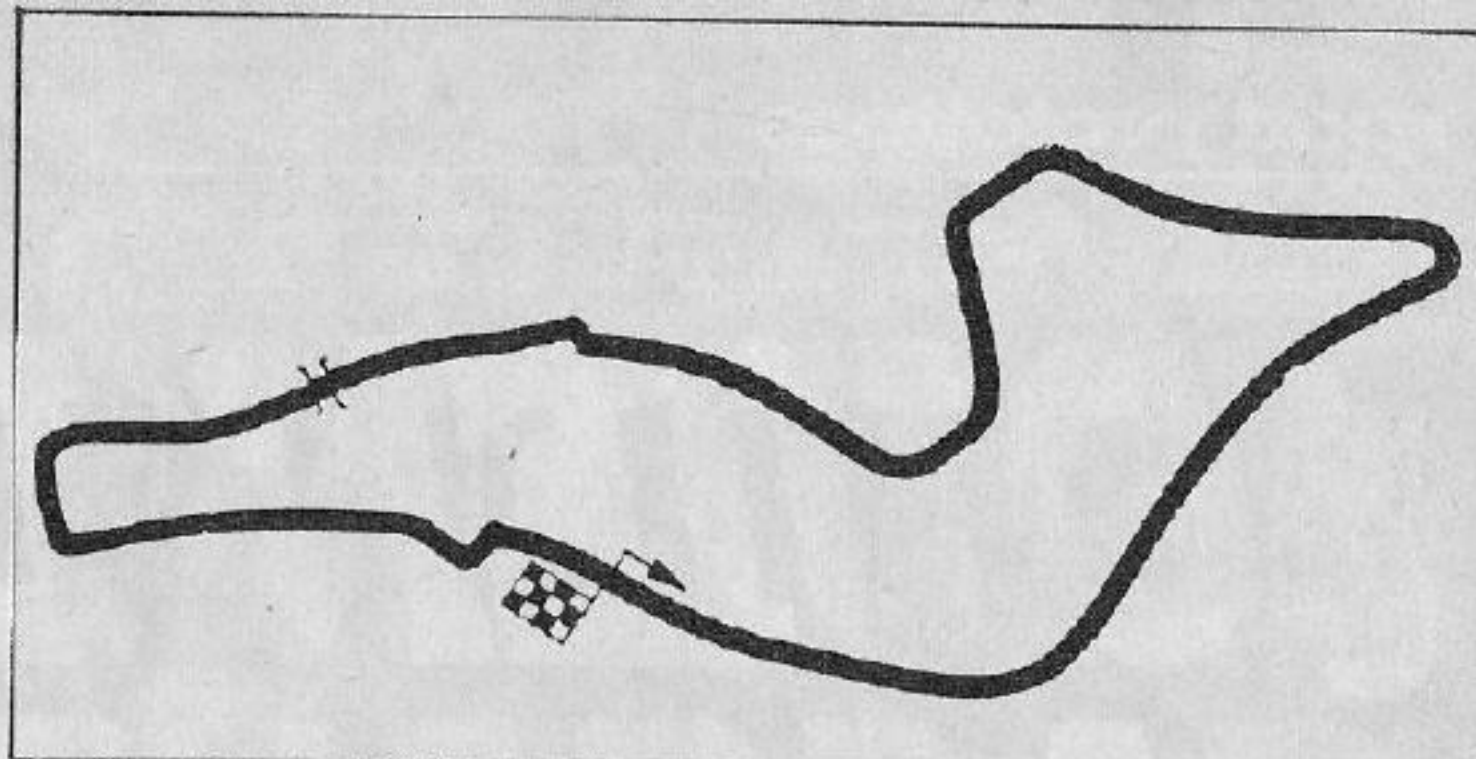
El par de conceptos finales de Alboreto responde a matices diferentes. Así, sobre un futuro retiro, señala: "Falta mucho para eso, pero cuando me decida será definitivo. Con excepción de Lauda, no conozco piloto de Fórmula Uno que, tras retirarse, haya retornado con éxito". Y sobre otras preferencias deportivas, rescata al fútbol, confesándose "hincha fanático" del Internazionale de Milán, bromeando al descartar que "esto quizá pueda costarme el puesto en el equipo, ya que don Enzo Ferrari es fervoroso hincha de la Juventus..."

Mario Armas  
Fotos: Juano Fernández  
y Franco Lini

el próximo fin de semana  
**EN IMOLA VEREMOS EL SEGUNDO  
 CAPITULO DEL CAMPEONATO  
 MUNDIAL DE FORMULA UNO**

# GRAN PREMIO DE SAN MARINO

*En las fotos superiores, vemos el trazado de Imola y el perfil del nuevo March 871 de F1 que quizá debute en este GP. En el centro, el afiche oficial de la carrera y abajo un pasaje del Gran Premio de 1986.*



La Fórmula Uno inicia el próximo domingo la etapa inicial de su habitual periplo europeo. Y le toca esta temporada abrir dicha instancia al Gran Premio de San Marino, en lo que será la segunda fecha del máximo certamen y que, como resulta tradicional, tendrá como escenario los 5.040 metros del Autódromo Dino Ferrari de Imola, en las inmediaciones de la ciudad de Bolonia. La actividad previa comenzará el viernes con los entrenamientos, de 10 a 11 y la primera tanda clasificatoria entre las 13 y 14. El esquema se repetirá al día siguiente, para así dejar ordenada la grilla de partida que el domingo a las 9.30 hora argentina, (14.30 en Italia) con televisación de Canal 9, se pondrá en marcha para completar 60 vueltas.

**Equipos.** También las marcas se dividen el privilegio de haber sumado más pole position. Y son Ferrari, con las de 1981 y 1983, y Lotus, con las de 1985 y 1986, las que se llevan dicho lauro. Con una cada una completan Renault (1983) y Brabham (1984).

**Pocos.** La versión 1982 de este Gran Premio de San Marino fue la carrera de la etapa moderna de la Fórmula Uno que menos autos reunió en la partida. Apenas 14 autos hubo en grilla de partida el 25 de abril de 1982, como consecuencia de uno de los tantos conflictos que por aquel tiempo enfrentaban a la FISA y FOCA, y que derivó en la no participación de las escuderías inglesas.

¿Cuántos? Obviamente aquella carrera, que además fue la última donde participó Gilles Villeneuve, resultó la que menos arribos contabilizó con apenas cinco. En la vereda opuesta están las ediciones 1981 y 1983, con 13 autos llegados sobre 24 y 26 que largaron respectivamente. En cuanto al menor número de abandonos, también la referencia alcanza a la competencia de 1982, con 9 deserciones. Siendo el polo contrario, con la mayor cantidad de deserciones, la de 1985, con 19 sobre 26 participantes.

**Debuts.** Dos teams harán en esta carrera su presentación 1987. Se trata de March —con el modelo 871—, que ya estuvo en Brasil, e incluso clasificó, pero que no pudo correr al agotar su existencia de motores y de Larrousse-Calmels que tras su reciente presentación oficial en Rouen, concretará, con Philippe Alliot, su debut absoluto en la categoría. A ellos podría agregarse el retorno de Ligier de solucionar la escudería francesa el grave problema que lo aqueja con la provisión de motores, si bien la posibilidad de utilizar plantas motrices megatron (BMW verticales) era una de las más firmes.

**Precios.** Los precios de las entradas para el GP de San Marino, oscilan entre las 60.000 liras para los días previos en la tribuna Fiat de la recta principal hasta los 17.500 liras de las generales. En tanto que, para el domingo de la carrera, la entrada más cara es justamente la de la recta principal, que cuesta 180.000 liras, y en orden decreciente siguen las de la curva de la Tosa, con un precio de 130.000 y la de las Aguas Minerales, con 110.000 liras. Las entradas están en venta en Bolonia, Imola, Florencia, Modena, Reggio Emilia y Roma.

7° GRAN PREMIO DE SAN MARINO

SPONSOR UFFICIALE

Bevanda Coca-Cola

Campionato del mondo di F1 della FIA

AUTODROMO DINO FERRARI IMOLA - 3 MAGGIO 1987

ORE 14.30



## LOS RECORDS VIGENTES

**Pole position:** Ayrton Senna (Lotus 98 T Renault) con un tiempo de 1m25s050/1000 a un promedio de 213.333 km/h. (1986)

**Mejor vuelta en carrera:** Nelson Piquet (Williams FW 011-4 Honda) con una marca de 1m28s667/1000 a un promedio de 204.631 km/h. (1986)

**Distancia total en carrera:** Alain Prost (McLaren MB 4/2 B Porsche) con un tiempo de 1h32m28s408/1000, a un promedio de 196.208 km/h para las 60 vueltas. (1986)

**Ensayos extraoficiales 1987:** Ayrton Senna (Lotus 99 T Honda) con un registro de 1m26s80/100 a un promedio de 208.801 km/h.

## ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

### PILOTOS

1° Alain Prost	9 puntos
2° Nelson Piquet	6 puntos
3° Stefan Johansson	4 puntos
4° Gerhard Berger	3 puntos
5° Thierry Boutsen	2 puntos
6° Nigel Mansell	1 punto

### CONSTRUCTORES

1° McLaren	13 puntos
2° Williams	7 puntos
3° Ferrari	3 puntos
4° Benetton	2 puntos

## EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
3/5/81	Imola	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth
25/4/82	Imola	Didier Pironi	Ferrari 126 C-2
1/5/83	Imola	Patrick Tambay	Ferrari 126 C-2
6/5/84	Imola	Alain Prost	McLaren MP 4/2-Porsche
5/5/85	Imola	Elio De Angelis	Lotus 97 T-Renault
27/4/86	Imola	Alain Prost	McLaren MP 4/2B Porsche

## ASI LLEGARON EL AÑO PASADO

POS	PILOTO	AUTO	TIEMPO	VIAS
1°	Alain Prost	McLaren-Porsche	1h32m28s408/1000	60
2°	Nelson Piquet	Williams-Honda	1h32m36s053/1000	60
3°	Gerhard Berger	Benetton-BMW		59
4°	Stefan Johansson	Ferrari		59
5°	Keijo Rosberg	McLaren-Porsche		59
6°	Riccardo Patrese	Brabham-BMW		58
7°	Thierry Boutsen	Arrows-BMW		58
8°	Martin Brundle	Tyrrell-Renault		58
9°	Marc Surer	Arrows-BMW		57
10°	Michele Alboreto	Ferrari		56

BALANCE DEL MUNDIAL TRAS TRES CARRERAS...Y TRES VICTORIAS DE JAGUAR. ¿Y

# ¿QUIEN LE PONE EL CASCABEL AL (GRA



Sean cuales fueren las condiciones de carrera, los poderosos Jaguar XJR 8 marcan el paso sin apremios mayores. Así, el equipo Silk Cut ostenta ya un holgado liderazgo sobre el Rothmans Porsche, habiendo doblegado siempre a los hasta este año casi imbatibles productos teutones, que hoy deben consolarse con la punta del certamen de pilotos para Stuck-Bell... ¿por cuánto tiempo más? Tercero, lejos pero apremiado, el team Campeón '86 de Larrauri. Pellagudo...

Texto y fotos: Néstor Palmetti

Circuito lento, circuito medio, circuito rápido; carrera larga, carrera 'sprint'; tiempo cálido, tiempo fresco. En todas las circunstancias, el mismo dominio: Jaguar. Esta parece ser la característica saliente del Campeonato Mundial 1987 de S.P. apenas comenzado. Nada que ver con lo que ocurría el año pasado, en que los autos británicos eran unos aspirantes más al triunfo. Este año la superioridad es notable.

En Jarama había comenzado a insinuarse la ofensiva. Jerez dejó un poco la duda flotando respecto de qué hu-

biese podido ocurrir si los Porsche no tenían el inconveniente con las transmisiones PDK, pero de todos modos la remonta de Cheever-Boesel fue impecable. Si algo quedaba por demostrar, esto era sobre la pista de Monza. Por ser un circuito veloz, todo hacía suponer que los turboaspirados no tendrían problemas en imponer condiciones allí. Sin embargo, la excelente penetración aerodinámica, la perfecta transmisión de la potencia y los importantes avances en materia de consumo hicieron de los autos de Tom Walkinshaw

AHORA...?

# ¿UN GATO?



Uno de los "grandes gatos", y el de Boesel-Nielsen escapa en Monza del asedio del "masin" conducido por Stuck-Bell, mientras el restante telino británico, de Lammers-Watson, mantiene al germano en la mira. A la derecha, son dos 962 que ha corrido Larrauri este año, junto a dos enormes camiones del equipo Brun, y entre curiosos. Abajo, el Porsche de Mass-Wollek "devora" la roca principal de Monza, visto desde el viejo circuito peraltado.

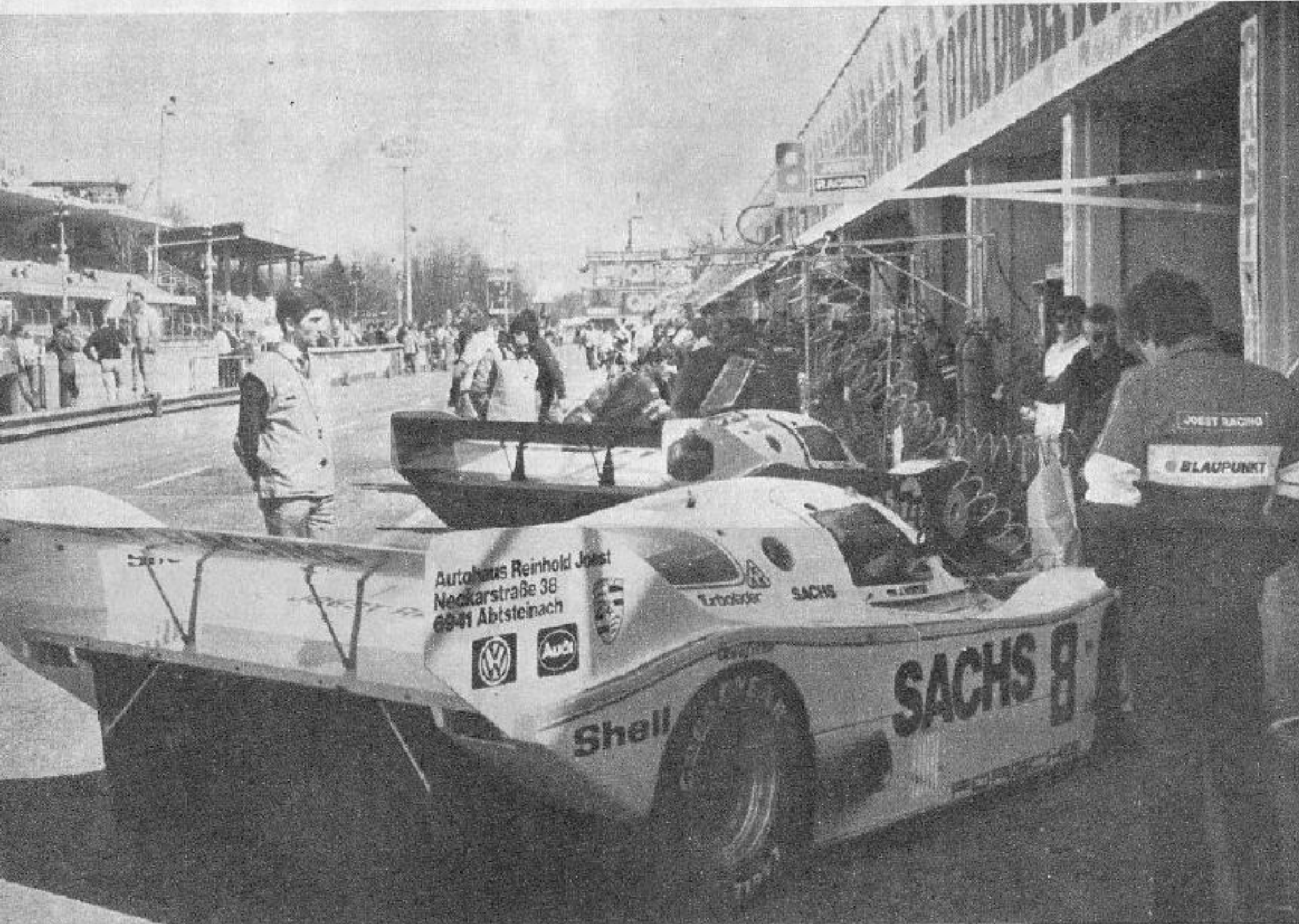
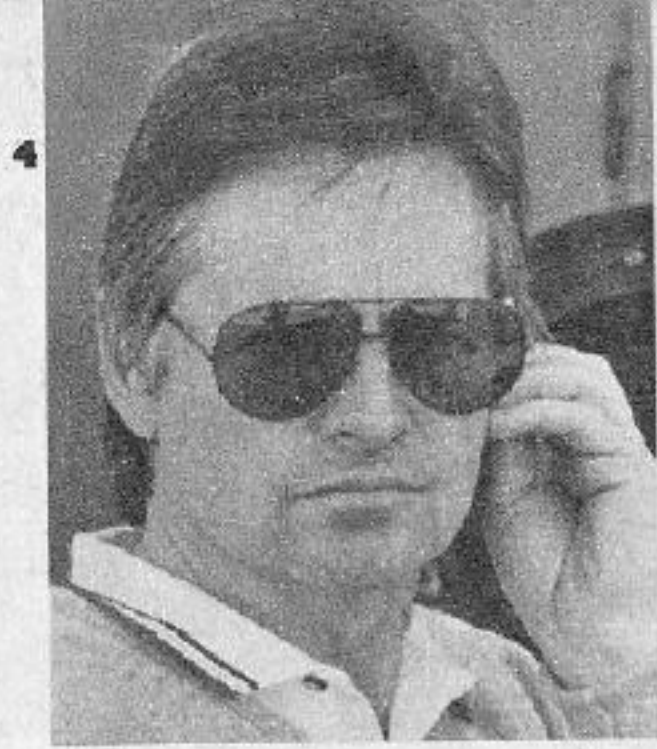
armas incontrastables para adjudicarse una cómoda victoria. Lástima la vehemencia de Boesel que, haciendo un trompo a 5 vueltas del final y cuando tenía 2 rondas sobre el tercero, impidió un justiciero doblete para la escuadra británica.

Si se debe buscar una explicación al resonante suceso de los Jaguar, fácilmente se arriba a la conclusión de que todo es fruto de trabajo y organización. El equipo funciona al mismo nivel que lo hace un team de punta en F.1. No tienen nada que envidiarle, ni siquiera

el presupuesto ya que se asegura que Walkinshaw dispone para esta temporada de unos diez millones de dólares, lo cual es muchísimo para la especialidad. Esto le ha permitido al talentoso Tony Southgate dar rienda suelta a su capacidad, obteniendo en el XJR 8 un producto sensiblemente superior al ya buen auto del '86. El trabajo, tanto en aerodinamia como en reducción de peso, es de primer nivel. Como muestra de ello podemos citar la nueva suspensión trasera con el grupo resorte-amortiguador externo para mejorar el



3) En primer plano, el segundo Porsche del Joest Racing, a cargo de Drakens-Winter. Mas alla, el mulotto del team Rothmans 4) Anthony Souffigate, el inspirado creador de los terribles Jaguar. 5) Un veterano de estas lides, Hans-Joachim Stuck, en su puesto de trabajo: el primer 963 oficial. 6) Mamen (aunque sin actividad en F.1. Pedroño Gáinzani condujo para Joest. 7) El Roase-Cosworth de Mallock-Leslie, en boxes de Jarama. La escudería Switair esta segunda entre las de Grupo C2. 8) Dos ex-F.1 integran el binomio más ganador hasta ahora: John Watson y Jan Lammers. 9) El Porsche de Nissen-Weidler, cuya escudería la Kremer, marcha 4a en el lineo tras la de Brun. 10) Suspensión, el conjunto posterior de un Jaguar. Nótese el trabajo de "limpieza" para los "tubos Venturi", y el soporte central del alerón. 11) Michelin colabora con Brun Motorsport. Blarchof y Larrauri, elementos claves. 12) "Artistic" toma de la barra antirrollido delantera en carbono, de los XJR 8. 13) Nissen explica, Boesel piensa. 14) El "bueno" de Jelinski, Pateja y Uwe Schaefer, del Brun. 15) Walter Brun en persona. 16) El perfilado Spice-Cosworth, "patrón" de los C2.



efecto Venturi, y la sofisticada barra de torsión delantera realizada enteramente en fibra de carbono.

Esto ha permitido anular el handicap que otorgaba el voluminoso motor V12 de casi 7 litros de cilindrada, quedando ahora el auto dentro del límite de los 850 kg. Precisamente en materia de propulsores —dotados ahora de una nueva electrónica que les permitió reducir consumo sin alterar potencia— puede encontrarse otra muestra del poderío de la escuadra inglesa: disponen de distintas versiones en cuanto a cilindrada, con variantes de relación diámetro/carrera, utilizándolas en función de las características de los distintos circuitos. Con todo esto y con excelentes pilotos —aunque algo vehementes para esta categoría— basta para justificar la seguidilla de sucesos, que será difícil interrumpir.

De la otra parte, Porsche sigue con su filosofía: desarrollar evoluciones tecnológicas, como el sistema de frenado ABS o la caja semiautomática PDK. Sin embargo, en Monza se veían caras de preocupación en el box germano. Había cierta impotencia ante la superioridad inglesa justo en un terreno teóricamente favorable a los sobrealimentados. Incluso llama la atención que Porsche

no potencie a sus equipos privados, transfiriéndoles parte de los desarrollos realizados en impulsores. Es en este aspecto donde los clientes de la marca evidencian un mayor retraso, incrementado por la adopción reglamentaria del combustible comercial. Este es un tema que, de no resolverse pronto, amenaza con la salud de la categoría toda. Los motores de 3 litros enteramente refrigerados por agua, que emplea el equipo oficial con una nueva electrónica, están muy por encima en rendimiento, de los clásicos 2,8 de refrigeración mixta, que usan los privados.

En esta categoría se ubica la escuadra de Oscar Larrauri: el Brun Motorsport. Pese a tratarse del team Campeón del Mundo, la escudería del suizo Walter Brun debe aún considerarse sólo como un equipo privado. Por una simple cuestión de medios, no dispone del poderío tecnológico y económico de los oficiales. Incluso, la falta de un buen ingeniero de desarrollo impide un trabajo más eficiente y rápido en la puesta a punto del chasis, hecho que repercute indudablemente en los progresos que debería producir Michelin sobre los neumáticos para el auto. Esto hace que los franceses no puedan luchar de igual a igual con Dunlop, pese

a que están trabajando en experimentación con vistas a un inminente retorno a F.1. Dentro de este panorama, Larrauri hace todo lo posible para compensar el handicap, exprimiendo toda su capacidad de "tester" y colaborando en la puesta a punto de los distintos chasis del equipo. De los otros teams que animan el Campeonato, deben destacarse el Joest, el Kremer y el Liqui Moly. Este último siempre está un paso adelante del resto, gracias al trabajo del Ing. Nigel Stroud, que ha realizado 14 grandes cambios en el Porsche a nivel de chasis y suspensiones. Sin embargo una de sus innovaciones —el alerón trasero tipo Jaguar con fijación central, en lugar del clásico integrado a la carrocería— fue el Talón de Aquiles del auto en Monza, habiéndose desprendido dos veces en carrera.

Para Silverstone se espera el debut de los nuevos Sauber-Mercedes Benz C-9 que tan bien rindieron en los ensayos previos. Esta, seguramente, será una inyección de vitalidad a la categoría, con otra marca pugnando por la victoria.

A diferencia de lo que ocurre en los monoplazas, los S.P. exhiben una singular "guerra" en el rubro neumáticos, con cuatro grandes constructores pre-

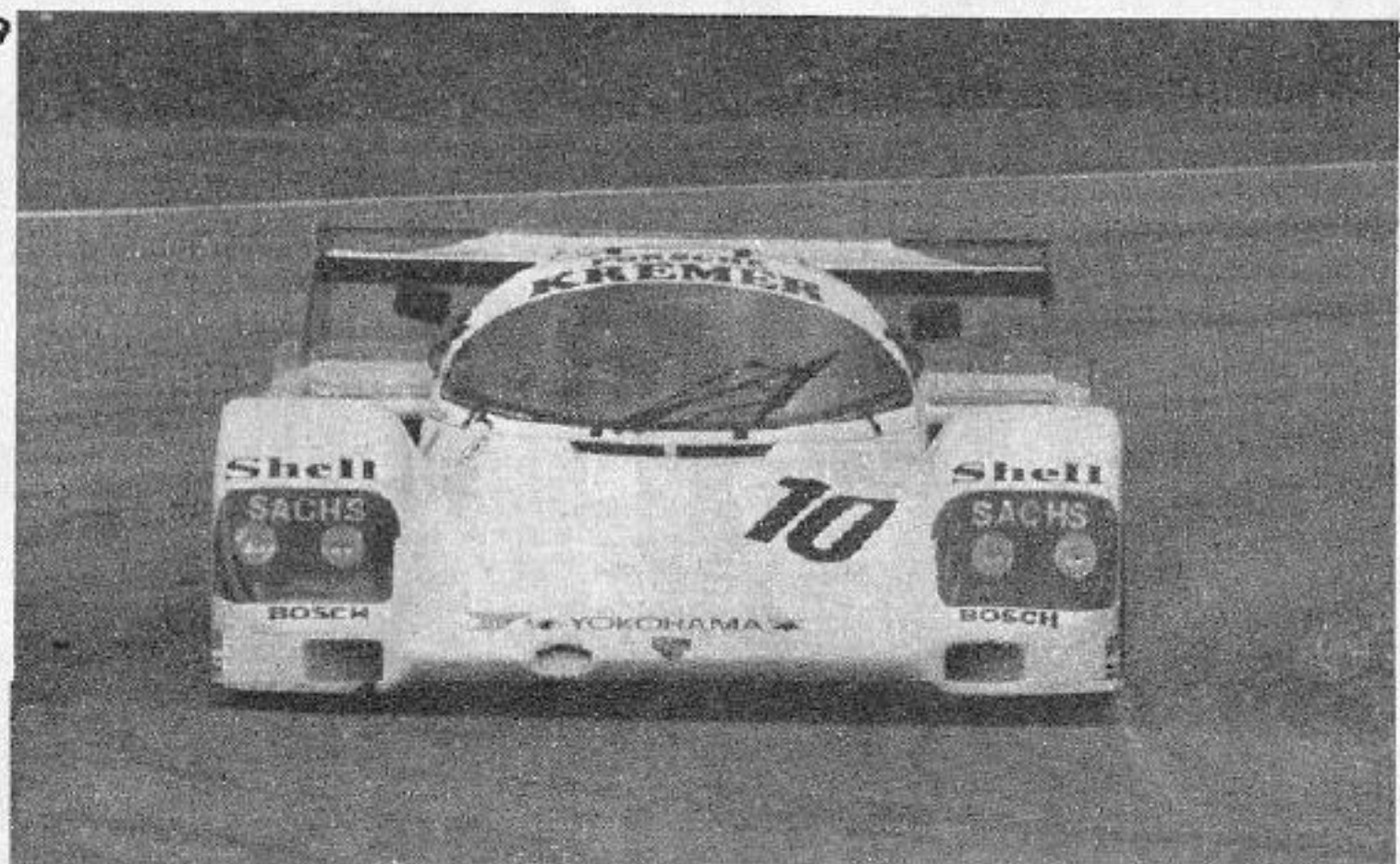
7



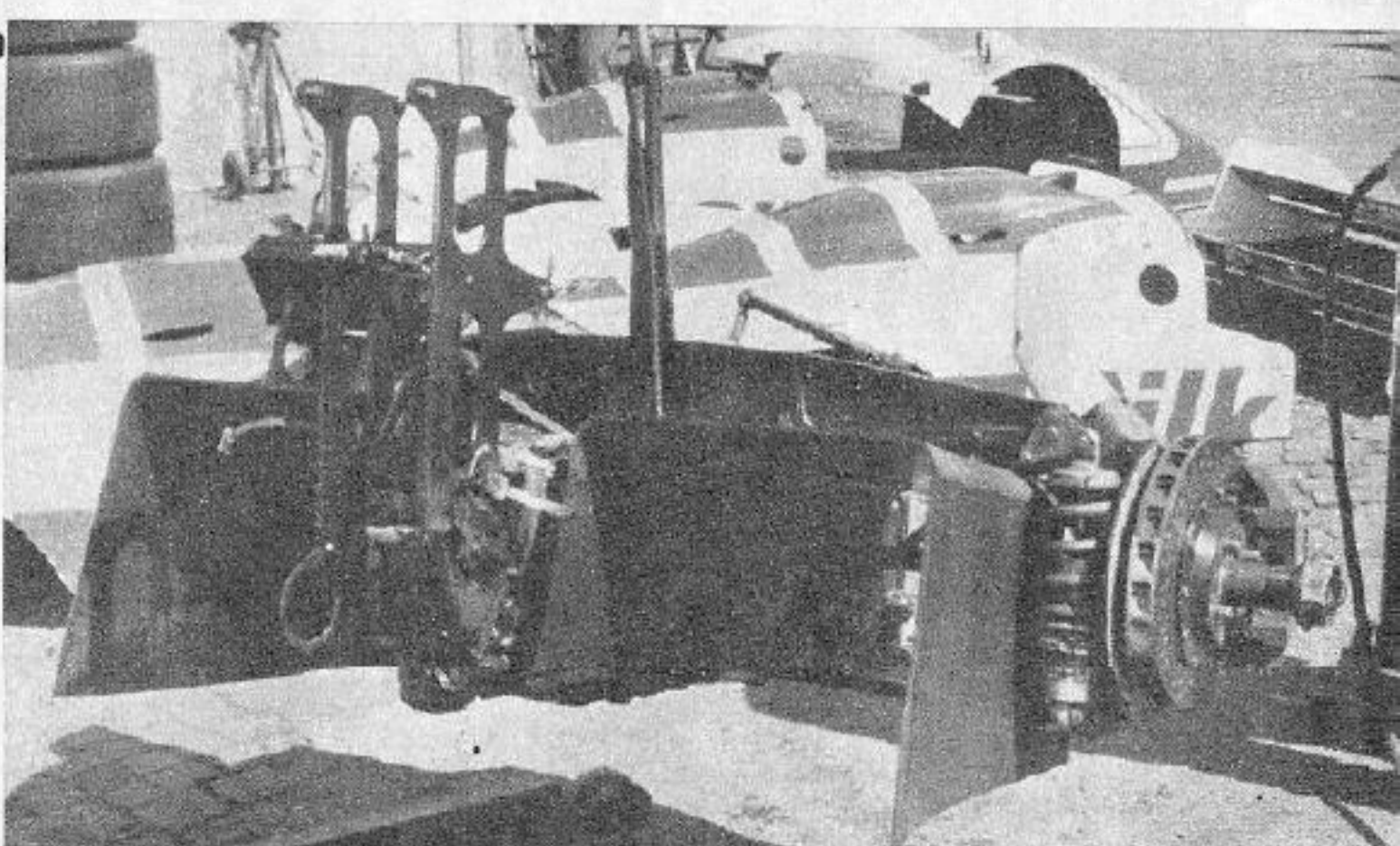
8



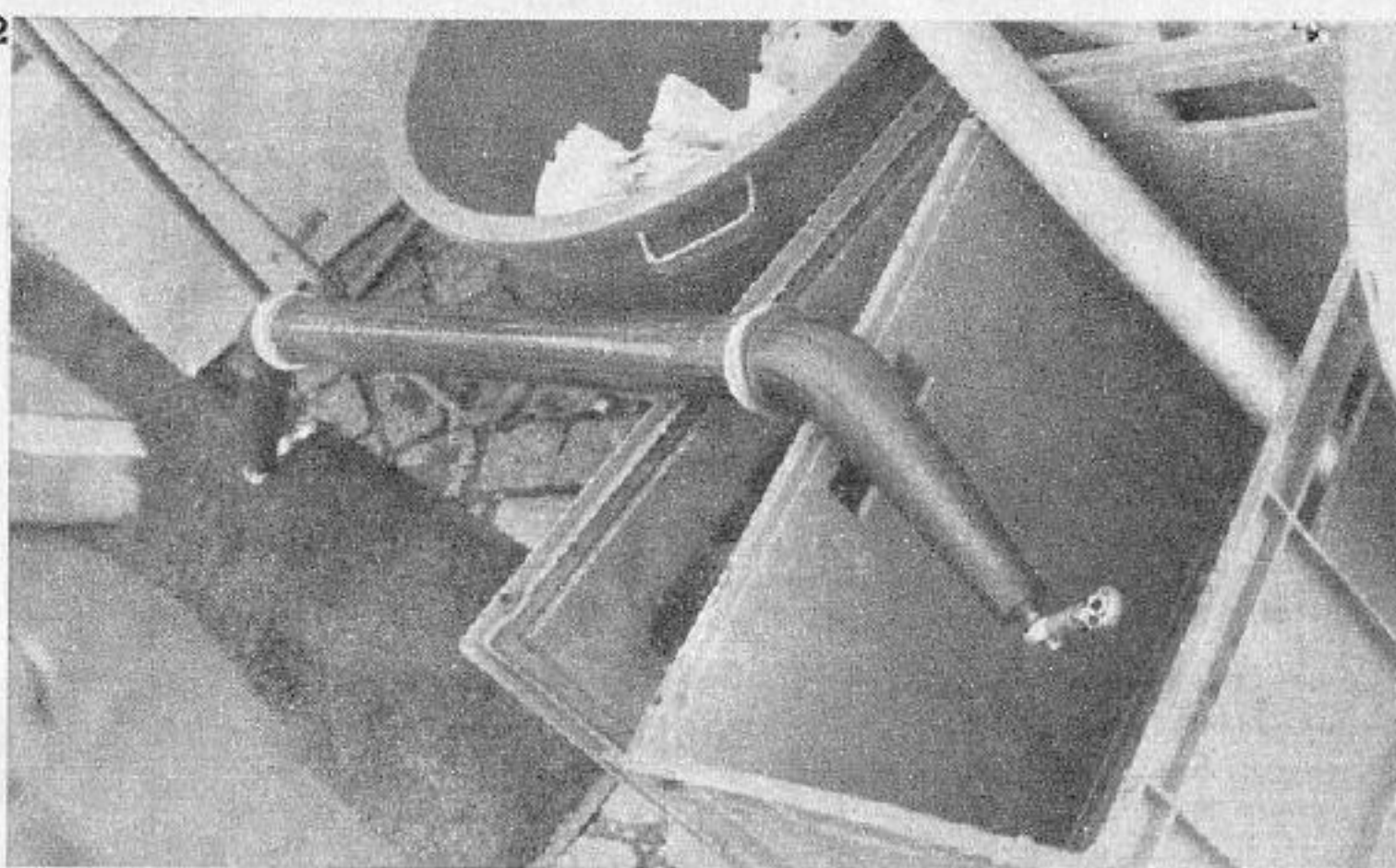
9



10



12



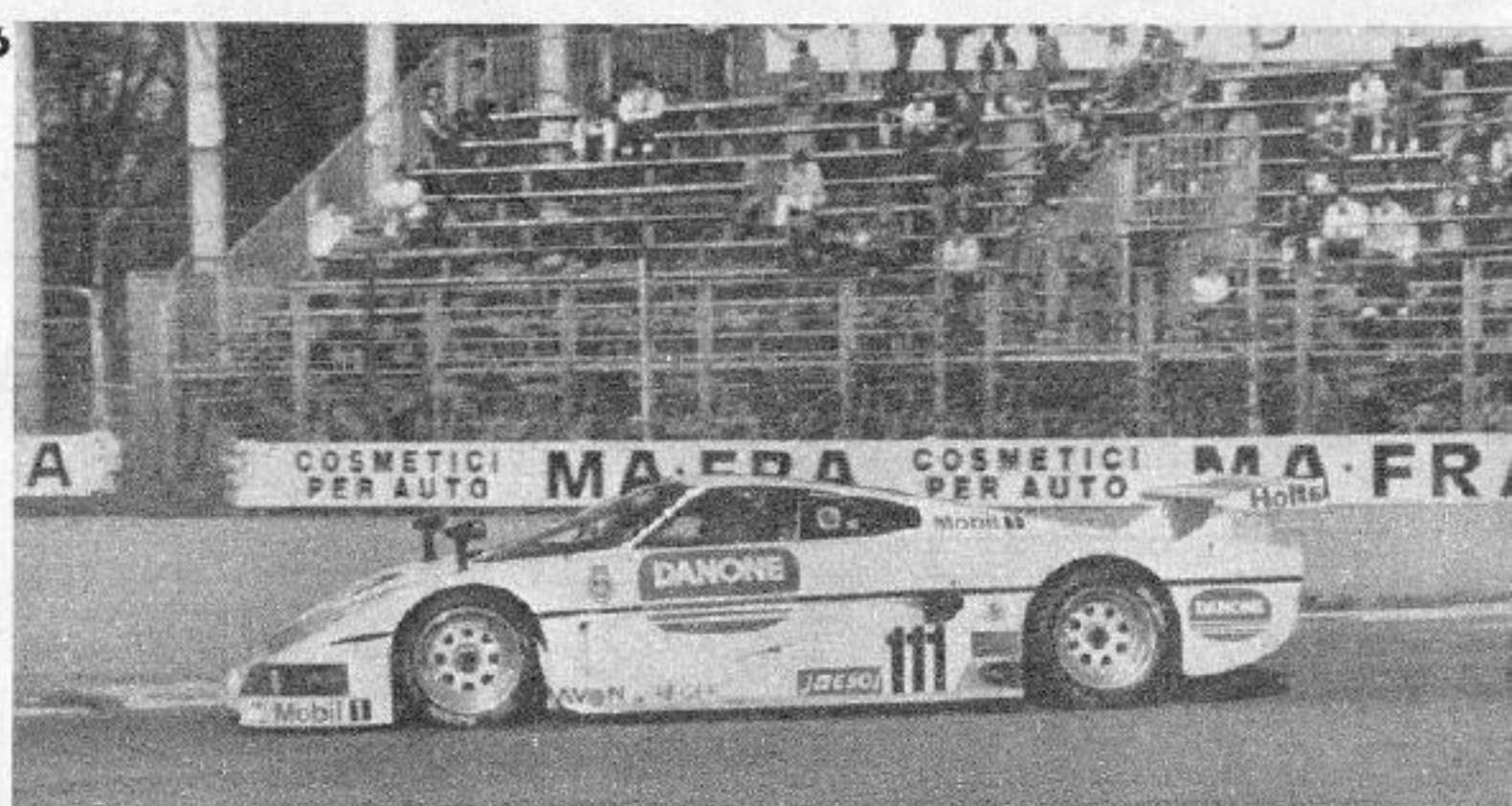
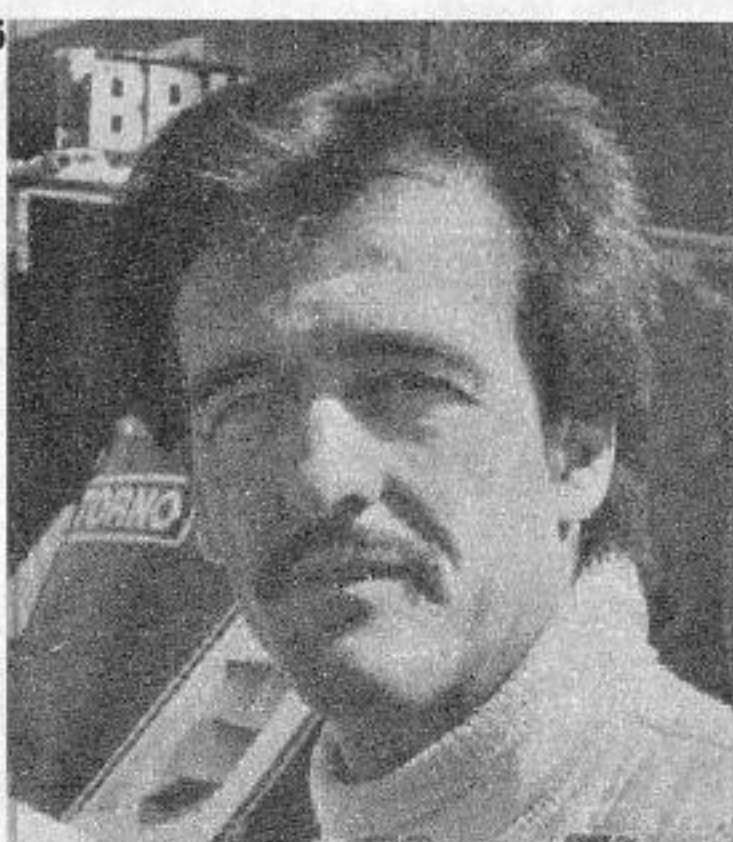
13



15



16





sentes oficialmente en la categoría: Dunlop, Michelin, Good-Year y Yokohama. Por el momento el domingo es de los primeros, fundamentalmente porque trabajan con los dos equipos de mayor potencial y de mejor estructura técnica. Dunlop utiliza gomas de la serie "Denloc" de años anteriores, pero con la incorporación de kevlar y fibra de carbono en la construcción de la carcasa. Esto les permite reducir peso y también la posibilidad de deformación. La diferencia entre los neumáticos de Jaguar y los de Porsche sólo se da a nivel de compuestos. Los británicos, por disponer de mayor efecto suelo en los coches, deben hacer uso de mezclas más duras. En cambio los alemanes pueden utilizar caucho más blando.

En la medida en que se avance con el desarrollo dentro del team Brun y se dispongan de motores mejores, Michelin seguramente podrá dar batalla en este sector, tal como sucedió a fines del año pasado.

Por último, un párrafo sobre las prestaciones de la categoría. En Monza se

apreció claramente lo que andan estos coches de S.P. Están en tiempos sólo 4 segundos más lentos que los F.1, a pesar de las grandes diferencias que separan a ambas especialidades. No olvidemos que estos autos son 400 kg más pesados que los monoplazas y además disponen de unos 200 CV menos de potencia en sus motores. Comparando una relación peso/potencia y la otra (1,2 en los S.P. y 0,6 en los F.1), es fácil sacar conclusiones sobre la evolución de los actuales bipostos.

*Reabastece y cambia pilotos el Jaguar de Boesel-Nielsen (reemplazando este de Cheever, a la sazón en Rio F1). Watkins-Johnson comanda el operativo. El brasileño alista al danés Al Jando (casco calzado). Watson espera su turno en el otro XJR 8. Centro: el Porsche de Badoi-Giacomelli, de singular alerón y cola "franca", precede al de Ludwig-Ghirlanda. Derecha: el primer Porsche oficial testa giras a varios Grupos C2 liderados por el Spice-Cosworth de Spice-Valse y el Argo Zakspeed de Scharnko-Hay*







## desde el habitáculo

**EXCLUSIVO ESCRIBE OSCAR LARRAURI**

**EL COMIENZO DEL MUNDIAL '87 DE S.P. LOS PROBLEMAS. EL OPTIMISMO. LA SITUACION EN EL EQUIPO. LA FORMULA 3000. EL VERDADERO OBJETIVO. LA REALIDAD.**

### YO NO CONSTRUYO CASTILLOS EN EL AIRE

Me alegro estar nuevamente en contacto directo con los lectores de CORSA a través de esta columna. Espero que a lo largo del año pueda contarles cosas gratificantes, tal como sucediera en los anteriores contactos.

A decir verdad, este 1987 no ha comenzado nada bien para nosotros. En primer lugar, las idas y venidas con el rubro neumáticos provocaron que el acuerdo con Michelin se signara poco antes de la primera carrera, y no hubo más remedio que echar mano a caucho del '86 para los compromisos españoles.

El otro asunto que no juega a favor de las equipas privadas es el cambio impuesto por la FISA en cuanto a la obligación de utilizar combustible comercial. Al nivel de un equipo oficial, Porsche trabajó en ese aspecto durante el invierno, arribando mejor preparado y con menor pérdida de potencia. Este tema hizo crisis en Monza, cuando los organizadores suministraron nafta de bajo octanaje y sobrevino la avalancha de roturas. Para Brun fueron cinco motores rotos en el fin de semana, lo cual implica un costo enorme.

En Jarama y Jerez no tuvimos nada que hacer con respecto a los oficiales. Tanto los Porsche como los Jaguar parecían autos de otra categoría. Para nosotros era un triunfo ser los primeros del resto. En los tiempos lo conocimos, pero nos faltó un poco de fortuna para plasmarlo en resultados.

Para Monza, si bien la distancia existió, logramos en parte reducirla gracias a los nuevos neumáticos de Michelin. La primera rotación de la goma de Blanchel fue realizar gamas anchas que en el caso de las delanteras estaban en los 35 cm, casi tanto como las traseras. Esto provocó una importante mejora en el "grip" del coche, fundamental desde mitad del viraje en adelante. En contraposición el auto se hizo más "saltarín", pues al haber más "parche", copia más las imperfecciones del pavimento. De todos modos la mejora fue evidente y nos permitió un excelente tiempo clasificatorio.

En Monza, tras haber hecho las dos primeras carreras con Jesús Pareja en el "Fortuna", Walter Brun me hizo correr con él en el "Gaggia", que es el único chasis en fibra de carbono, de que por ahora dispone el equipo. Al respecto quiero aclarar que el hecho de que yo compita en uno o en otro auto depende solo de la decisión de Brun. Yo trabajo

para él y me limito a seguir sus indicaciones. Incluso a veces me hace probar los otros coches para descubrir ciertos defectos, lo cual me complace porque significa que valoran mi capacidad de "testar".

Viendo a la clasificación, quiero significar que el registro del sábado podría haberlo mejorado en 1 segundo sin problemas. Sucede que no hubo tiempo en volver a la regulación de "arster" que teníamos el viernes y con la cual el auto ganaba unas 300 rpm de motor. De todos modos quedé satisfecho porque pude estar adelantado del segundo Porsche oficial, que tenía motor refrigerado por agua y caja convencional. El otro, con la PDK semiautomática se hizo inalcanzable. De todos modos la carrera sería otra cosa.

Nosotros, los turbo, debimos bajar la "mariposa" de la presión, para reducir el consumo, y entonces los Jaguar, aspirados, se escaparon sin problemas.

Fue una pena lo del abandono prematuro con mi auto, sobre todo porque venía haciendo una carrera en función del consumo. Nuestro parámetro son siempre los 51 litros cada 100 km que nos impone el reglamento. Hasta el abandono yo venía en 46, es decir que guardaba resto para poder "apretar" al final. Los demás, en cambio, venían "a full", como si fuese una carrera "sprint". Por ejemplo, Jelinski, en la Fortuna estaba en los 51 litros o sea pasado del promedio. Por eso, cuando Brun me pidió que surtiese a un auto de ellos, no me quedó otra que ahorrarme al máximo, ayudándolos a encarrilarse con el consumo.

Sobre el episodio del final con Jelinski, prefiero no potenciar. Sólo digo que lo orden de hacer el turno final vino de mi jefe de Equipo. Frank sabe por qué hizo lo que hizo. Lástima que no se acordara de lo ocurrido el año pasado en Nurburgring, cuando yo venía adelante de él y recibí desde boxes la orden de dejarlo pasar porque él estaba peleando el Campeonato. En aquel entonces yo sacrificé una posición en su beneficio. En este caso él no perdía nada con dejarme hacer las 20 vueltas.

Yo, hasta el momento, estoy tranquilo conmigo mismo. Hice mi trabajo a la perfección y no he cometido errores. Incluso, el viernes en Monza le salvé a Brun la rotura de dos motores, deteniéndome apenas los indicadores marcaron la anomalía. Yo creo que ellos saben

perfectamente lo que uno vale, y para mí eso es suficiente.

Con respecto al comentado tema de mi "paso" a la F.3000, me gustaría dejar en claro algunas cosas. Al bien el contacto con el team de Gariboldi exhibió mi única motivación estaba dada por un eventual paso a la F1 en el '88 con el mismo equipo. Luego, no viendo suficientemente claras las cosas en cuanto a las perspectivas económicas para el proyecto, decidí rechazar la propuesta. Para mí la F.3000 no significa un paso adelante como piloto, por el contrario. Creo que el nivel de madurez al que he arribado se debe puro y exclusivamente a lo que me ha enseñado el S.P. Es una especialidad que, además de andar fuerte, exige mucho del piloto en cuanto a inteligencia y estrategia. No en vano los conductores más maduros son los mejor pagos de la categoría.

Por otra parte, la coincidencia de muchas fechas fue otra circunstancia que influyó en mi elección. Yo me siento bien por Brun y su gente. Después de mucho esfuerzo he conseguido hacirme un lugar por meritos propios, y no pienso perderlo por tonterías. Como decían en mi zona, "más vale una casa bien plantada que un castillo en el aire". Tal vez, si mis compromisos en S.P. lo permitieran, pueda hacer alguna carrera de F.3000 en lo que resta del año, pero no es que eso sea fundamental.

Para mí sería mucho más importante disponer de cierto apoyo como para mejorar mis posibilidades de proyección dentro del equipo. Si bien Brun va a dar mis cualidades, por su condición de "manager" de Motorsport Team necesita "hacer como dir los números". Por ello, al principio de temporada me había ofrecido hacer la Super Cup alemana, un campeonato articulado en cinco carreras que tiene mucho prestigio y repercusión en Europa. Luego apareció Jochen Mass con un "sponsor" importante, y el auto será para él. Lo mismo ocurre con Jelinski. Y como yo no aporo un peso en patrocinio, debo limitarme a jugar el rol que me indican en cada circunstancia.

Hasta la próxima.

*Oscar Larrauri*



el próximo fin de semana

EN CORDOBA, EL VALLE DE TRASLASIERRA SERA ESCENARIO DE UNA NUEVA EDICION DE ESTA PRUEBA

# 6° RALLY DE VILLA DOLORES

Será la segunda competencia del campeonato argentino de rally y, como es habitual, será organizada por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally junto a una comisión villadolorense creada ex profeso. La prueba comenzará el viernes 1° de mayo con un prime clasificatorio diurno (a diferencia de otras ediciones), para culminar el domingo por la tarde. Las dos etapas que la componen tendrán principio y fin en Villa Dolores, esperándose en esta provincia un elevado número de participantes.

## PASO A PASO...

27/4 Cierre de las inscripciones en ACRYR y ACA. 20 horas.  
30/4 Verificación técnica y administrativa en Villa Dolores. 15 a 20 hs.  
1/5 Apertura del parque cerrado sin penalización. 9 horas.  
1/5 Cierre del parque cerrado sin penalización. 10.30 horas.  
1/5 Cierre definitivo del parque cerrado con penalización. 11.30 horas.  
1/5 Largada de la competencia. 13.30 horas.

### PRIMERA ETAPA

DIA	PC Nº	DESDE	HASTA	KM	HORARIO
1/5	1	Las Chacras	San Javier	15.23	13.53
2/5	2	Sarmiento	El Faro 1	37.68	8.33
	3	Ambul	San Lorenzo 1	25.76	9.56
	4	Las Rosas	El Pueblito 1	7.70	11.29
	5	Sarmiento	El Faro 2	37.68	12.29
	6	Ambul	San Lorenzo 2	25.76	13.52
	7	Las Rosas	El Pueblito 2	7.70	15.25

TOTAL DE LA ETAPA: 368,33 km (157,31 de PC y 211,02 de enlace)

### SEGUNDA ETAPA

3/5	8	Sarmiento	El Faro 3	37.68	9.03
	9	Cura Brochero	Nono 1	19.15	10.16
	10	Las Rosas	El Pueblito 3	7.70	11.36
	11	Las Tapias	Piedra Pintada 1	8.53	12.19
	12	Sarmiento	El Faro 4	37.68	13.02
	13	Cura Brochero	Nono 2	19.15	14.16
	14	Las Rosas	El Pueblito 4	7.70	15.35
	15	Las Tapias	Piedra Pintada 2	8.53	16.18

TOTAL DE LA ETAPA: 260,00 km (145,95 de PC y 114,05 de enlace)

TOTAL GENERAL: 629,13 km (303,23 km de PC y 325,90 km de enlace)

## HISTORIAL

FECHA	ETAPAS	CL.	PILOTO/NAVEG.	AUTO	TIEMPO
30-10-81	3		A. M. Raes-Aguero	Fiat 147 CL	4h30m00s
	1073,70 km		B. Chiavarella-Perez	Fiat 128 1.3	4h11m07s
			C. Sillo-Bizzochi	R-12 TS	3h55m11s
			D. Recalde-Del Buono	R-18 TX	3h51m33s
15/23-2-83	2		1. Colosi-Rizzardi	Fiat 128 1.1	5h12m02s
	1034,52 km		2. Chazareta-Medina	R-12 TS	5h13m51s
			3. Recalde-Del Buono	R-18 GTX	4h32m10s
2/3-3-84	3		1. Romero-Están	Fiat 147 CL5	5h33m14s
	1134,550 km		2. E. Raes-Guicoe	R-12 TS	4h42m12s
			3. Recalde-Del Buono	R-18 GTX	4h32m10s
			4. West-Asidaurian	Ford Escort 1.6	4h57m55s
1/3-3-85	2		1. Damilano-Machuca	Fiat 128 1.1	5h10m26s
	806,410 km		2. Sillo-Sillo	R-12 TS	4h24m26s
			3. Sio-Christie	R-18 GTX	4h17m01s
25/27-4-86	3		1. Resso-Valentini	Fiat 128 1.1	5h10m54s
	796,600 km		2. Bescham-Garota	Fiat SE 1.5	4h33m36s
			3. E. Raes-Campana	R-18 GTX EL	4h29m02s

## LOS CAMPEONATOS

(Luego de disputada la Vuelta de la Manzana)

### CLASE TRES:

Pilotos: Diaz Mayer, 25 puntos; O. Hernandez, 19; Casagrande 15.

Navegantes: Valles, 25 puntos; Haberkon, 19; Aranda, 15.

### CLASE DOS:

Pilotos: Altamirano, 25 puntos; Bescham, 19; Stella, 15; Garcia Jurjo, 12,5; Mastromarino, 10; Libertti, 7,5; Maccari, 5; Cáceres, 4; Rizzo, 3; Moreira 1,5.

Navegantes: Guerra, 25 puntos; Arguello, 19; Ventura, 15; J. González, 12,5; Jawerbaum, 10; Miasso 7,5; Paz, 5; Dien, 4; Armitano, 3; Arévalo, 1,5.

### CLASE UNO:

Pilotos: Silenzi, 25 puntos; Nizzo, 19; Angelini, 15; Scianguila, 12,5; Barroero, 10; Drudi, 7,5; Velázquez, 5; Bernardi, 4; Palma, 3; Uriarte, 1,5.

Navegantes: Meza, 25 puntos; Cali, 19; Chiarollo, 15; Yáñez, 12,5; Demich, 10; León, 7,5; Pomata, 5; Castro, 4; Gualdoni, 3; Sosa 1,5.

## CAMPEONATOS DE MARCAS

Clase Tres: Renault 18, 40 puntos; Peugeot 504, 19.

Clase Dos: VW Gol G5, 37,5 puntos; Renault 12 TS, 31,5; Fiat Regatta 85, 19; VW Gol GL, 10.

Clase Uno: Fiat 128 1.1, 94,5 puntos; Fiat 147, 7,5.

PUNTAJE: Para todos los torneos argentinos de rally, esta competencia otorgará la siguiente escala de puntos: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

# LAS MUJERES MODERNAS NO OCULTAN LAS REVISTAS QUE LEEN.

Usted... ¿qué lee?

¿Prefiere

una revista con ideas distintas todas las semanas?

¿Busca columnistas de nivel, prestigio

y capacidad informadora?

¿Quiere variedad de temas, rápida lectura

y más de sesenta notas de sorprendente actualidad?

Usted lee SIETE DIAS.

DE NUEVO

# SIETE DIAS

UNA REVISTA INQUIETA E IMAGINATIVA PARA ENTENDER NUESTRA EPOCA

editorial abril



## PRESENTACION DEL VW-CARAT

El martes pasado se presentó el VW Carat CD, con el cual la fábrica comenzará a competir en el segmento de vehículos medianos grandes de alta categoría, y dirigido a usuarios exigentes.

Carat es la unidad de peso del diamante, y esa denominación es utilizada habitualmente en Alemania por VW para identificar la versión con mayor equipamiento de la línea de modelos.

Es un sedán, cuatro puertas, tres volúmenes, líneas clásicas, tiene un motor de diseño Volkswagen Audi de 1.781 cm<sup>3</sup> —similar al que equipa al Gacel GS—, una relación de compresión de 9:1 y eroga 96 CV de potencia a 5.500 rpm. El encendido es electrónico, tiene una caja de cinco velocidades, tracción delantera, embrague monodisco seco y el peso en orden de marcha es de 1.081 kg. Alcanza aproximadamente los 180 km/h de velocidad máxima. La suspensión delantera es de tipo McPherson independiente y la trasera es del mismo tipo. La capacidad del tanque de combustible es de 75 litros con 1.100 km de autonomía.

Además, la fábrica ha previsto diverso equipamiento opcional, para hacer más placentero el uso del nuevo modelo de Volkswagen: el Carat CD.

## LA CAPITAL DEL TENIS SUDAMERICANO

El pasado 24 de marzo se inauguró en San Isidro, Elanco Encalada 2405, La Horqueta Tennis Ranch.

Este complejo se proyecta como el más importante campo integral de tenis del país y el primero en Sudamérica.

Sus siete canchas de polvo de ladrillo, junto con las dos rápidas, tres de pad-

dle y dormys, que se construirán este año, están pensadas para abajar a jugadores del interior del país y de Latinoamérica, donde recibirán una completa preparación.

El moderno centro suma a estas ventajas un importante cuerpo técnico. Comenzando por sus directores José Luis Clerc, Billy

Czerner y Caril Criado, y su staff de profesionales: un kinesiólogo, un preparador físico, un médico nutricionista y diez profesores.

De esta manera La Horqueta Tennis Ranch se pondrá a la altura de los mejores centros de Estados Unidos y Europa.

Un ambicioso proyecto que llena de orgullo a todo el tenis nacional.

## POR ELECCION DE LOS ESPECIALISTAS

Tres publicaciones especializadas entregaron el premio "Coche del Año 1986" al Fiat Regatta y Peugeot 505 SR Injection, productos producidos por Sevel Argentina.

La revista "Su Auto" basó su elección sobre vehículos testeados por el personal de la publicación, adjudicando la distinción al Regatta 100 S "por su moderna tecnología, confort, performance y precio".

Por su parte, "El Avisador Automotriz" proclamó también "Auto del Año" al Fiat Regatta, como resultado de una encuesta pública.

Finalmente, la revista "Parabrisas" realizó su selección con participación de miembros de su staff como jurados, más el aporte del voto de sus lectores, consagrando al Peugeot 505 SR Injection como "El Auto de 1986".



## EAGLE VL: LA SILENCIOSA

Una nueva cubierta de Goodyear —la radial Eagle VL, desarrollada exclusivamente para el Cadillac Allante— ha sido especialmente diseñada con la ayuda de computadoras para reducir el nivel general de ruidos del vehículo. Antes de salir de planta, además, cada neumático es sometido a controles individuales con microfones ultrasensibles instalados en cámaras anti-eco que funcionan en el laboratorio de sonidos de Akron (Ohio, Estados Unidos), en la sede mundial de la conocida compañía.

## LOS MAS VELOCES DEL MUNDO

Saab y Pirelli se han convertido en los primeros en establecer el record mundial de velocidad para 100.000 km., cubriendo dicha distancia en 19 días a una velocidad promedio de 213.299 km/h. Este record fue logrado por un coche Saab Turbo 16 calzado con neumáticos Pirelli radiales de perfil ultra rebajado, en el autódromo internacional de Alabama, Talladega, EE.UU.

Este record es aún más destacable porque fue obtenido por tres coches Saab 9000 Turbo de producción standard y sin modificaciones, al igual que los neumáticos Pirelli también de producción standard. Los records mundiales de velocidad previamente alcanzados por autos comunes fueron establecidos usando vehículos y neumáticos modificados especialmente para este propósito.

En conjunto estos coches establecieron dos records mundiales para 50.000 millas y



100.000 km. para autos de pasajeros de todas las categorías, más 21 records internacionales de velocidad para autos y cubiertas de producción standard.

El logro de los 23 records fue supervisado oficialmente por un equipo de 25 miembros de la Asociación Norteamericana de Automóviles Sport (NASCAR) y fueron presentados a la Federación Internacional de Automovilismo Deportivo (FISA) de París para su confirmación.

Durante los 19 días que duró la prueba, estos coches fueron conducidos por un equipo de 18 corredores durante las 24 horas del día sin detención alguna, en el exigente circuito de Talladega, el más veloz del mundo. En total cubrieron una distancia equivalente a más de siete veces la vuelta alrededor del mundo, a una velocidad promedio superior a los 200 km/h sin sufrir ni una sola pinchadura.

Los 18 pilotos, que corrieron en tres turnos de seis, tuvieron que enfrentar lluvias torrenciales, fuertes tormentas eléctricas, espesa niebla y temperaturas fluctuantes entre 3° C y más de 27° C, siempre manteniendo su velocidad promedio entre 202 y 220 km/h.

Cada uno de los autos recorrió el circuito de Alabama un total de 23.556 veces, cubriendo los 100.000 km. con el acelerador a fondo, distancia equivalente al recorrido que realiza un automovilista común en 7 años.

# CORSA

Año XXI N° 1086  
Del 29 de abril al 6 de mayo de 1987  
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal  
Télex: 17216 - ABRIL-AR.  
Tel. 30-7891/98

### DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

### SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Filippaldi

### SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

### PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

### DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

### COORDINADOR

Rubén Lettieri

### SECRETARIA

Maria Delia Cedrés de Mango

### COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,

Miguel Colazo, Sergio M. Goldvaig,

Miguel A. Sebastián,

Marcelo D. García Lobelos,

Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),

Marlin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),

Hector Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti

(Europa)

### SERVICIOS EDITORIALES

#### FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas

Fotógrafos Especiales

E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.

Gemelli

Fotógrafo

Cristian Frölich

#### LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Encargada: Marilú Olguín

#### ARCHIVO

Jefe: Francisco Forcinilli



editorial abril s.a.

### GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

### AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Mureio

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

### AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.

Florida 670, 2° piso, of 59, tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Departamento Promoción:

Héctor S. Bustos

### AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543





TOYOTA GRAND PRIX  
OF LONG BEACH



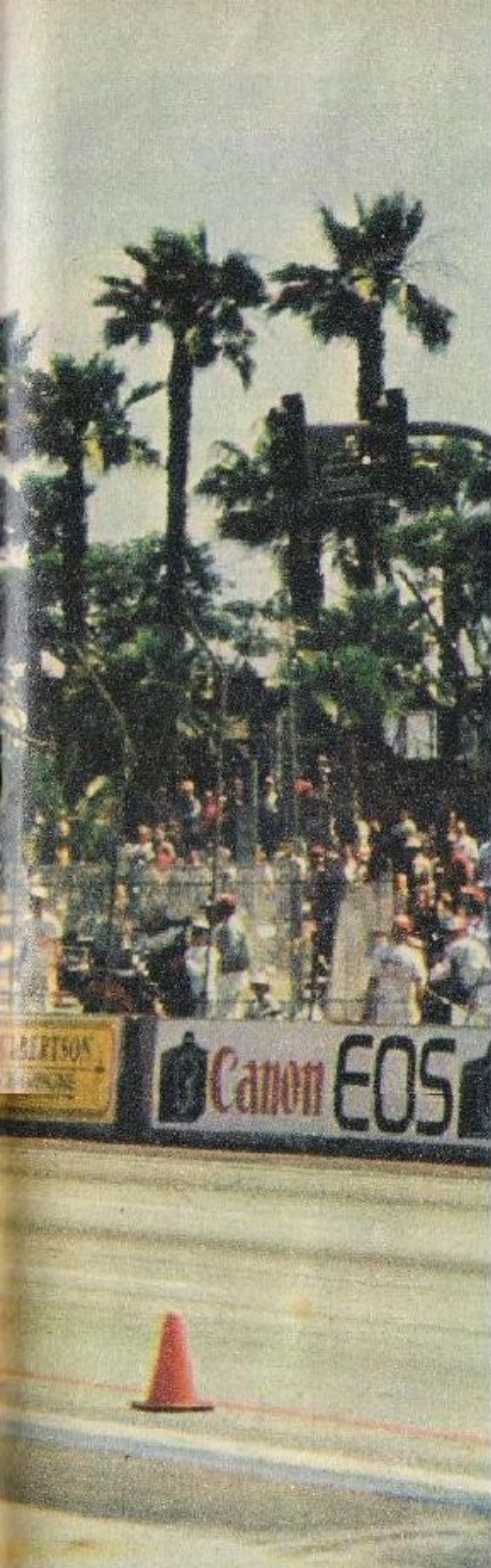
El pelotón llega al final de la recta de Shoreline Drive. Primera vuelta, Mario en punta con Fittipaldi atrás. Cogan y Guerrero en una misma línea con Michael Andretti que se lleva por delante los conos.

indy cars - celebridades - american racing series

## DE LONG BEACH A PHOENIX, FUNCION COMPLETA

Texto y fotos: Héctor Cademartori  
(primero desde una alcantarilla de Shoreline Drive y luego enviado especial al desierto de Arizona)

# PAPA LO SABE TODO, EL BRAVO GUERRERO ATACA Y EL MUCHACHITO DUERME EN EL PODIO



Buen debut en la temporada '87. Fangio es optimista con respecto a su futuro en un equipo de primera línea que lo apoya.



## ¡A PAPA...!

Como siempre. Tanto para contar y tan poco espacio disponible. Long Beach encendió la temporada '87 del CART, como nunca.

Los aspirantes al título se han armado hasta los dientes para conseguirlo así como a la jugosa bolsa ofrecida, aumentada este año a 15,5 millones de dólares en concepto de premios para las 14 carreras sancionadas por el CART más las 500 Millas de Indianapolis, que aún controla el USAC.

En Long Beach el nuevo chasis Lola T-8700 saltó rompiendo esquemas con el motor Ilmor/Chevrolet V8 encima, como para hacerle temblar las defensas al legendario Cosworth.

Si, ya se, cuántas veces se dijo lo mismo y el noble propulsor inglés (cuidado, que el Ilmor también es inglés) sigue sumando triunfos.

Andretti padre, que cada día maneja mejor, adaptando la famosa frase que tiene a Carlos Gardel como protagonista, puso al Lola-Chevrolet en la "pole position" y, no contento con ello, ganó la carrera de punta a punta.

Durante el primer tercio del GP de Long Beach, una competencia que ya se ha convertido en clásico en esta parte del país, Mario debió resistir la persecución del Bicampeón Mundial de Fórmula Uno Emerson Fittipaldi (también con Chevrolet pero sobre chasis March 87C) hasta que la "wastegate" del turbo de este cortó de cuajo la discusión.

Cabe agregar que Andretti cuenta con la combinación exclusiva de chasis y motor, ya que otros equipos han optado por el T-8700 (el caso más sonado es el del Campeón '86, Bobby Rahal) o bien tienen motores Chevrolet, ninguno otro presenta esta asociación.

Confirmando lo que viene mostrando desde hace un par de temporadas, el colombiano Roberto Guerrero puso a su March 87C-Cosworth del equipo ahora regentado por Vince Granatelli (hijo de Andy, quien compró el "team" a Cotter), junto al Lola de Andretti en la primera fila, y se mantuvo

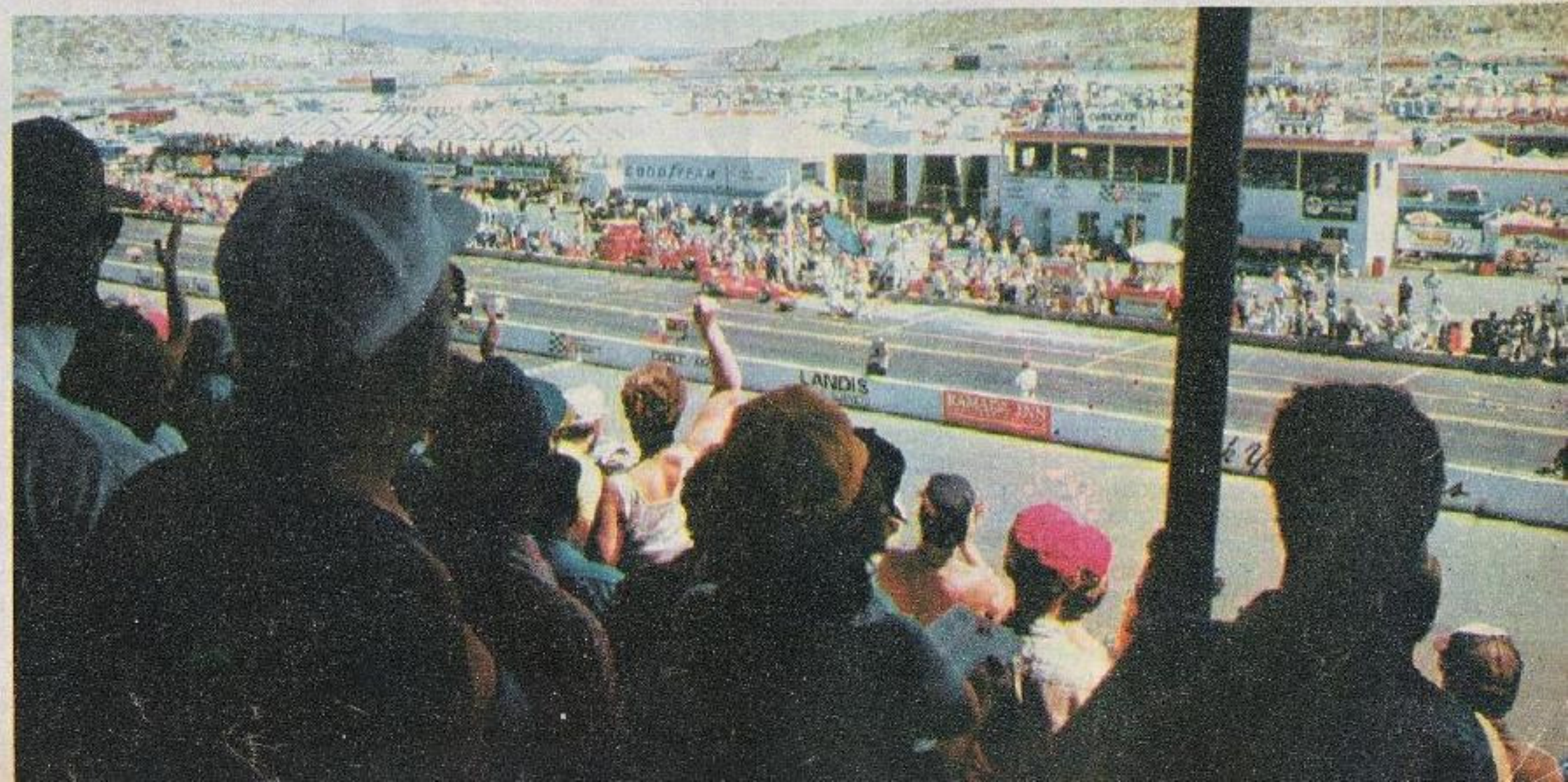
*¿Quién es quién? Feroz persecución de Guerrero que ya ha superado a Mario Andretti y busca a Rahal. Danny Sullivan encabeza el grupo, lo sigue Rahal (1), Guerrero pegado y Sheva detrás. Gary Bettenhausen (retrasado) y Mario Andretti completan la escena.*

*Nos fuimos a palpar con los "karts" a la tribuna. Brazos en alto para el último "pit-shop" de Guerrero. El colombiano puso al público de pie. Gran espectáculo.*

De punta a punta, "Papá" Mario Andretti venció con el nuevo Lola-Chevrolet en una carrera tradicionalmente dura, consiguiendo su cuarta victoria en ese escenario desde la instauración del G.P. de Long Beach en 1975, y la 48a en Indy Cars. Por su parte, Juan Manuel Fangio II volvió a ganar, esta vez con Toyota.

Una semana después, en impresionante remontada desde la última fila, el colombiano Roberto Guerrero obtuvo su primer triunfo en Indy Cars.

...Y el "estelar" Fangio Jr., en su debut '87 en las ARS, llegó tercero y se perfila bien para el resto del año.



huego segundo aunque muy lejos de éste, formando un pelotón de listados compuesto por Al Unser Jr., con más problemas que los Pérez García en el turbo y un consumo de combustible digno de un Super Etendard, Michael Andretti que debió parar a reemplazar un alerón delantero perdido en la primera vuelta, y al final parece que andaba mejor sin nada que con el nuevo elemento puesto "a ojo".

El mismo Guerrero tenía problemas con su turbo, el embrague y pérdida de líquidos (del auto, no propios), que le ocasionaron una bandera negra. Paró en los "pits" y volvió a salir, para entrar una vuelta más tarde nuevamente con bandera negra y el auto prendido fuego.

La posta del segundo puesto la recogió Unser chico mientras Tom Sneva, con insistencia y voluntad a prueba de balas, se ubicaba tercero en un tipo de trazado que no lo beneficia.

Michael Andretti sumó la caja rota a sus numerosas desgracias mecánicas, pero logró llegar cuarto mientras su padre "volaba" hacia la victoria con una vuelta y media de diferencia al segundo, brindándole también su primer triunfo en la categoría (y tras la primera "pole") al motor Chevrolet.

### POLVO DE ESTRELLAS

O "Polvo de Toyotas", o "Las Estrellas Hicieron Polvo los Toyota", podrían ser las variantes del título para la otra carrera que tradicionalmente se lleva a cabo durante el fin de semana del G.P. de L.E.

La cosa es que Toyota organiza una prueba en la que participan celebridades invitadas de varios campos, como el cine, la TV y los deportes, sumándose a ellas algunas luminarias del mundo motor.

Entre estos últimos, Juan Manuel Fangio II fue invitado a un tipo de prueba que lo cuenta entre sus más exitosos cultores, habiendo ganado todas menos una (en que también "hizo" podio), las competencias en las que intervino con Mazda en Miami, previas al G.P. de IMSA y que este año no tuvieron prosecución, quizás el único motivo por el que el batarcano no ganó ahí otra vez (?).

Acaso desprevenidos de esta indiscutible realidad, los organizadores de la carrera de Toyota no tuvieron mejor idea que invitarlo para "su" carrera, posiblemente engañados por la simpatía y ese dejo de disipada tranquilidad que emana del rostro del corredor con el apellido ilustre.

Yo hace ya varios años que cubro esta carrera para *Corsa* (y además también para publicaciones prestigiosas...) y juro que jamás vi romper tantos autos en esta cuestión de las celebridades.

Mientras los actores, actrices y demás notables largaban primero, aproximadamente medio circuito atrás se agrupaban los "expertos", heterogéneo grupo formado por gente con experiencia previa en esta carrera, caso Gene Hackman o Perry King, y pilotos de nombre como Dan Gurney, Parnelli Jones o nuestro "Juanmanuelito".

Poco tardaron estos últimos en dar cuenta de los más retrasados del primer grupo y, lo que va, toque viene, Parnelli y Fangio lograron distanciarse de Gurney que se "pasó" en una frenada.

El argentino logró colarse por dentro en una curva (algunos dicen que con malas artes) y dejó a Parnelli segundo

para ganar su categoría, llegando tercero muy cerca de los dos punteros de la otra que —con una mano sobre el corazón— manejaron como si supieran. Los "pilotos" en cuestión eran Jason Bateman ("Valerie") y Richard Dean Anderson ("McGiver"). Chocues al por mayor dejaron un reguero de partes de Toyota como para abastecer a un desarmadero, aunque todos coincidieron en que la diversión fue mucha, sobre todo porque los autos eran ajenos.

Debido a este nuevo triunfo, Fangio está sumamente interesado en organizar el Campeonato Mundial de Carreras de Celebridades, para el cual se adjudica muchas posibilidades de triunfo.

Los entretelones de esta competencia dan para una nota completa, de la que por ahora adelantamos el título: "Mientras las estrellas retozan, los profesionales retocan".

Por este mismo canal, a esta misma hora. (...Colligamini a cuchillo)

Como también hubo un par de carreras en Arizona, dejamos paso a ellas y a las fotos para solaz y esparcimiento de nuestros lectores.

### LA CALDERA DEL DIABLO

En la semana siguiente a Long Beach, la "troupe" del CART se dirigió a un circuito "de verdad", el endiablado óvalo de una milla ubicado en las afueras de la capital del Estado de Arizona: Phoenix.

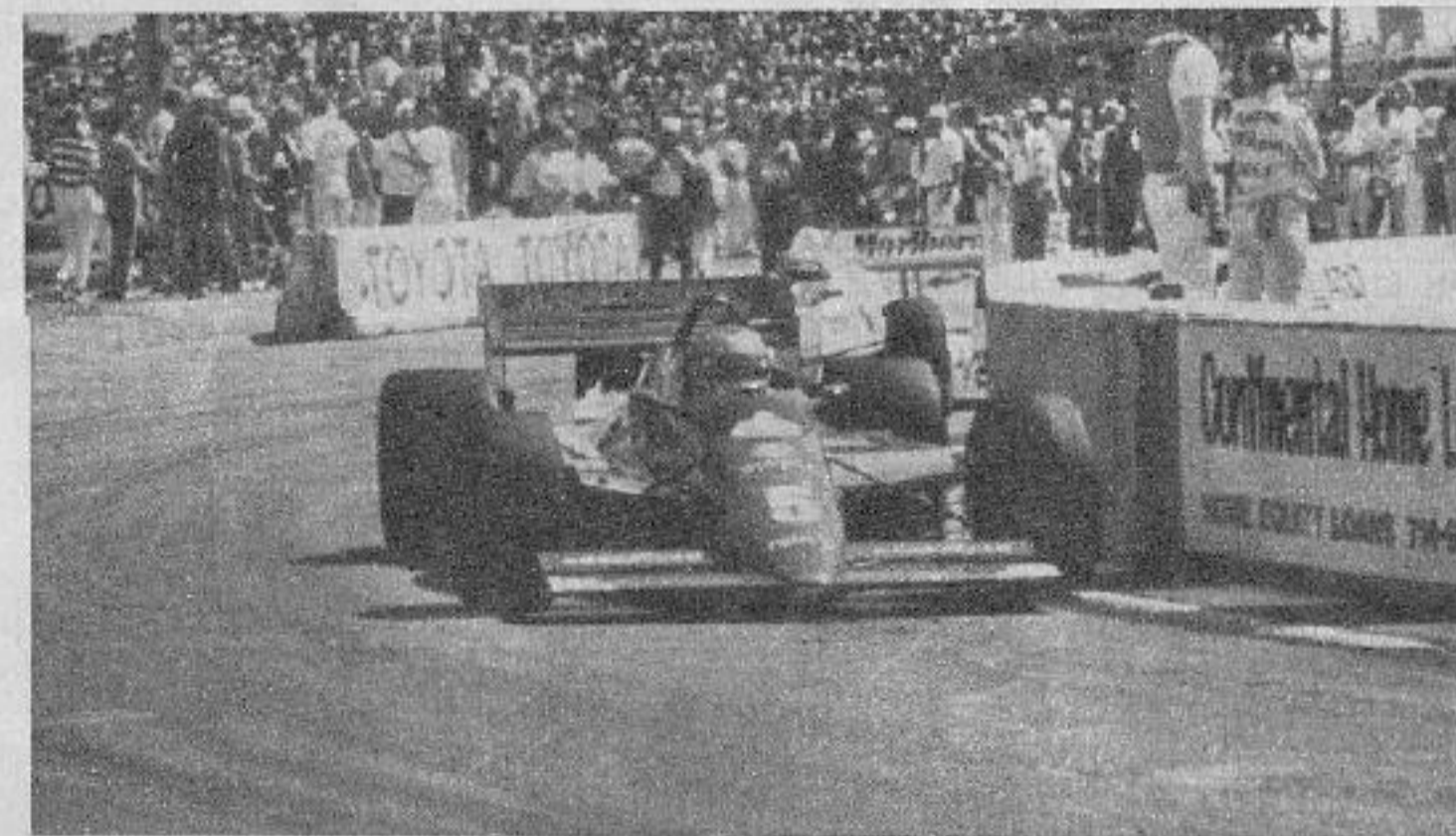
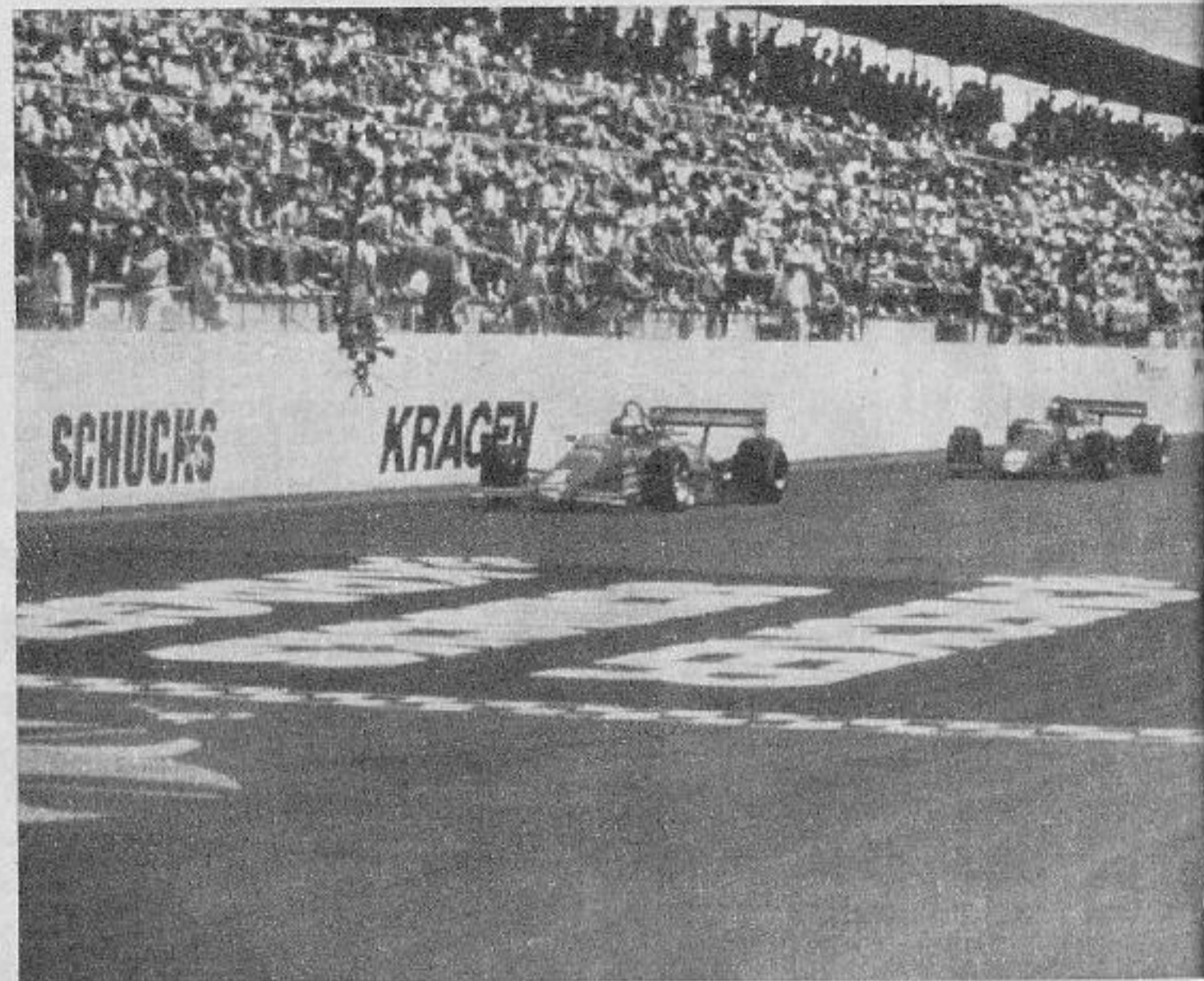
En rigor de verdad Phoenix (pronunciase "finics") no es un óvalo sino un "tri-óvalo", esotérica combinación entre triángulo y óvalo.

Esto significa que al final de la recta principal hay una curva cerrada que se va abriendo para cerrarse nuevamente y desembocar nuevamente en la recta mencionada. Existen los óvalos perfectos y los denominados así pero que no lo son en realidad, siendo el caso más claro el de Indianápolis, que son cuatro rectas unidas por cuatro curvas, o que es un rectángulo con los ángulos redondeados, si se prefiere.

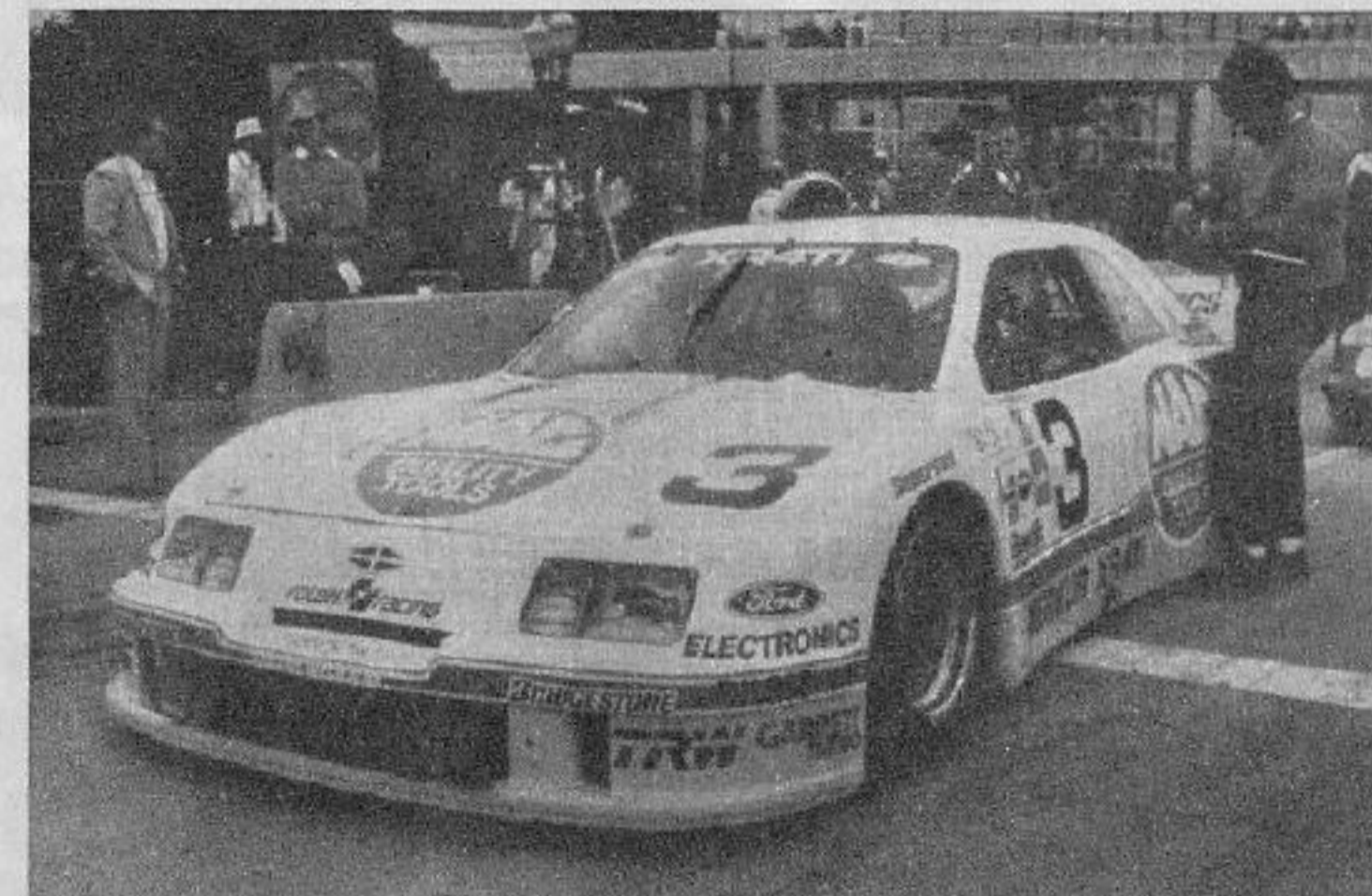
Teniendo en cuenta que el circuito entero mide una milla de longitud, el lector podrá darse una idea de lo que significan 22 autos del CART ahí dentro. Sobre todo, si agregamos que el tiempo de clasificación eran unos 22 segundos y pico de promedio, lo que significa más de 160 millas por hora o bien 240 km/h, todo esto en un trámite de carrera bastante particular ya que permanentemente (ver las fotos) se marcha en cerrada formación. Más o menos como correr una carrera de TC un martes al mediodía por Avenida Corrientes, pero con todo el tránsito habitual de un martes al mediodía en la Avenida Corrientes...

Sinceramente y aun después de las 200 vueltas que duró la carrera, no pude darme cuenta de cómo hacen ocho o nueve tipos que vienen en la recta en desordenado pelotón, para formar una fila india y entrar a la curva uno sin tocarse.

Para mejor, o para peor diría yo, no solamente hay mucha disparidad en la performance y la tenida de los autos y en las aptitudes conductivas de sus pilotos, sino que existe prácticamente una sola línea ideal de circulación, y para poder salir acomodado hay que entrar también acomodado; máxime porque con el transcurrir de las vueltas, fuera de ese "camino ideal" se forma una capa de piedras, suciedad y restos de goma, que hace imposible a un auto



Ganador punta a punta en Long Beach, Andretti padre mientras lo acosaba Emerson, quien debió desistir con problemas de turbo. Primera victoria para el illmoir-Chevrolet



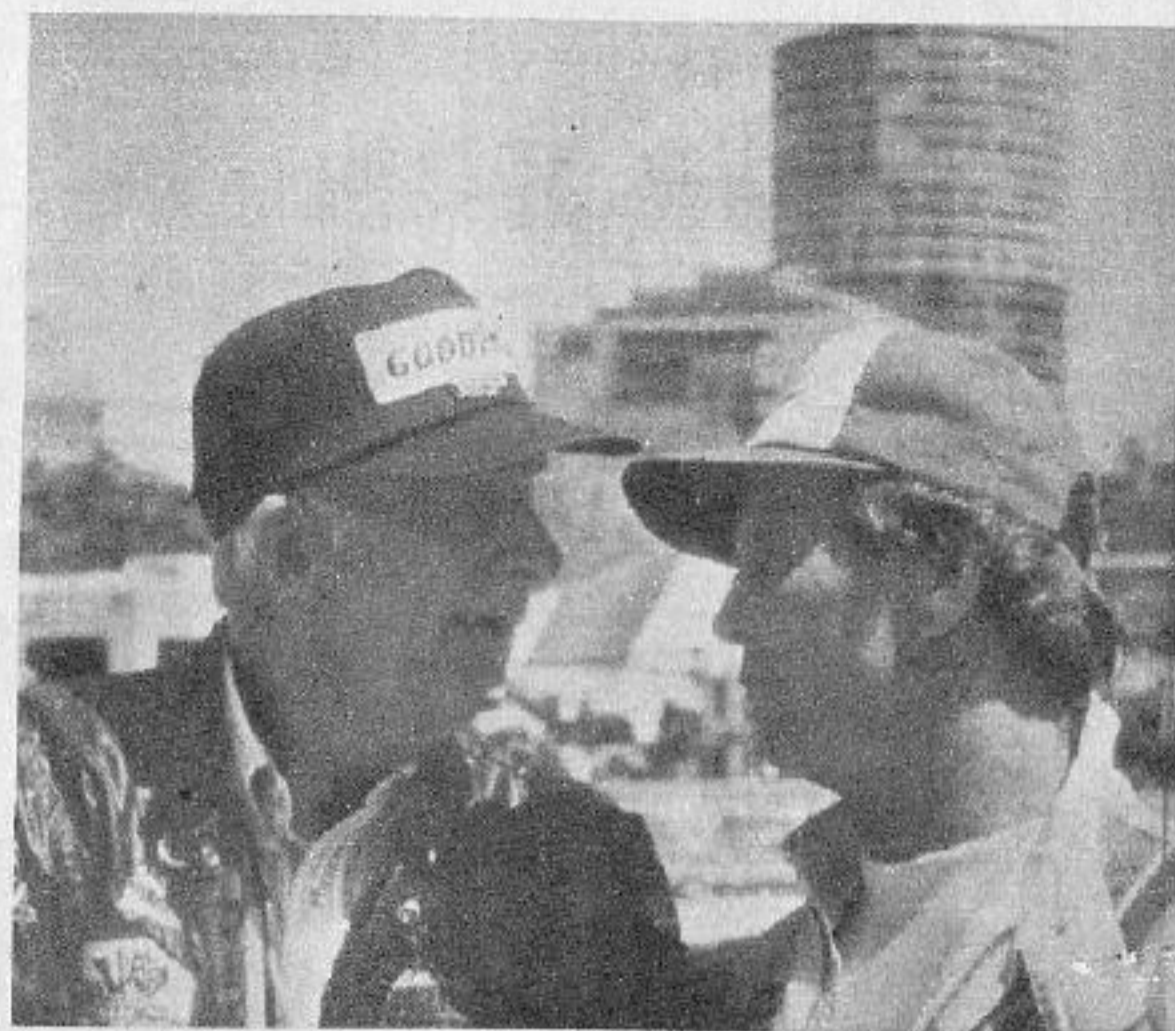
Los Trans-Am formaron parte del espectáculo. Aquí un Merkur XR4Ti, que no es ni más ni menos que un Ford Sierra. Un Ford Sierra con inyección turbo y más de 500 HP. Igualito al de papá...

que se salga del "surco", mantener la velocidad, y aun es probable que al tocar ese terreno se catapulte hacia la pared exterior como si hubiera pisado aceite.

Gracias a un extraño e insondable misterio, los autos, viajando a más de 240 Km/h, se ubican uno tras otro y circulan sin tocarse.

En realidad, cabe la aclaración, si un auto está transitando pegado a la línea interna de la pista, queda aún lugar para que sea sobrepasado por fuera, pero si ese mismo auto ocupa el camino ideal, será muy difícil para otro competidor pasarlo.

En Indy Cars nuevamente Mario Andretti puso al Lola-Chevrolet en la po-

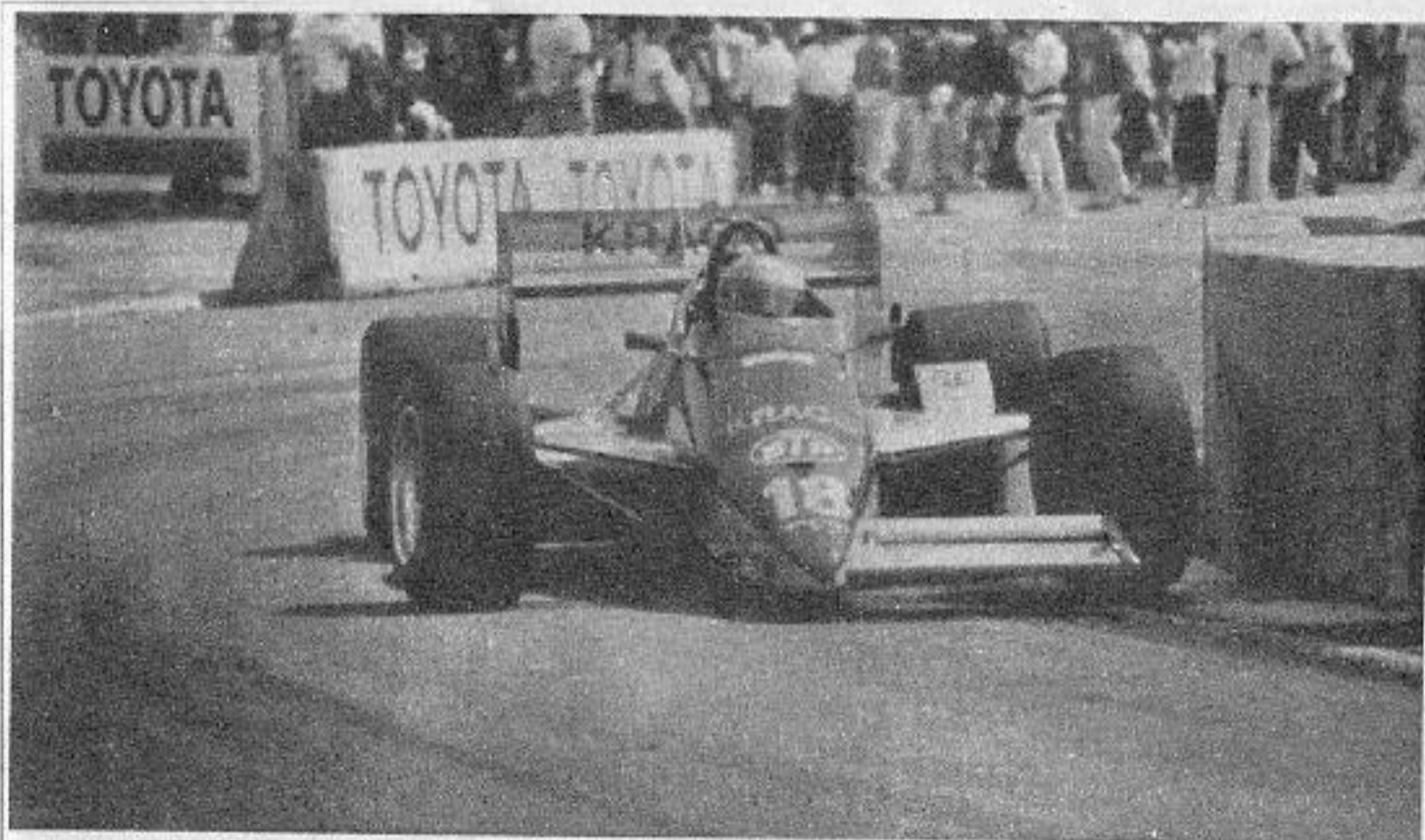


*Los grandes de otras épocas Sam Hanks (izq.), ganador de las 500 Millas de Indianapolis en 1957, conferencia con Parnelli Jones.*

*Los ARS en carrera. Andretti, el belga Theys y el argentino Fangio. Terminarían en ese orden.*



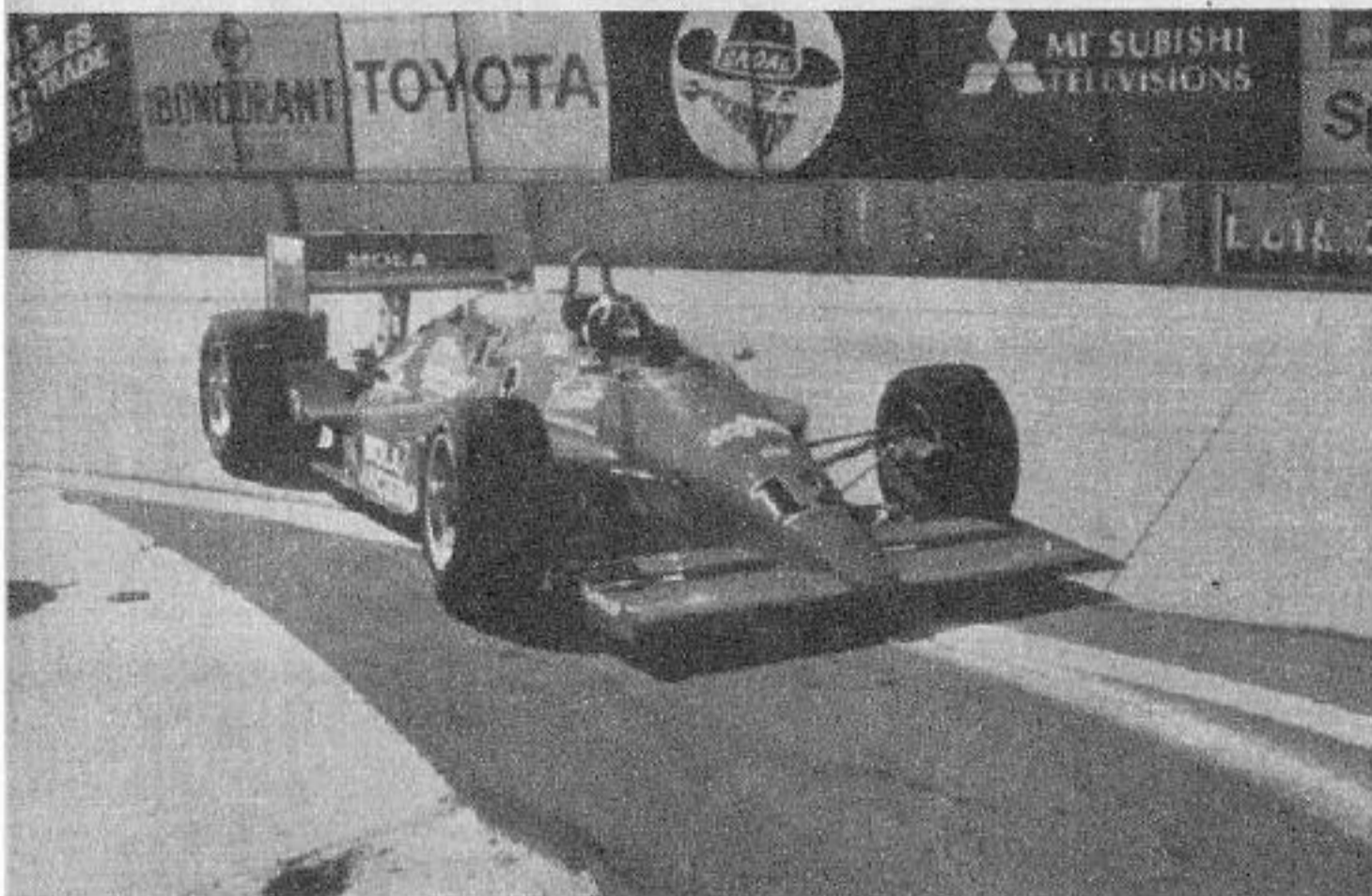
*Primer triunfo para el colombiano de Medellín en su cuarta temporada en el CART. Su hijo lo acompaña en el podio. Junto a ellos, el holandés Luyendyk, segundo finalmente.*



*Michael Andretti muestra las consecuencias de sus exuberancias de la primera frenada de la carrera.*



*De izquierda a derecha, Didier Theys, Jeff Andretti y Juan M. Fangio Jr. en la conferencia de prensa inmedata a la apertura de las RAS en Phoenix.*



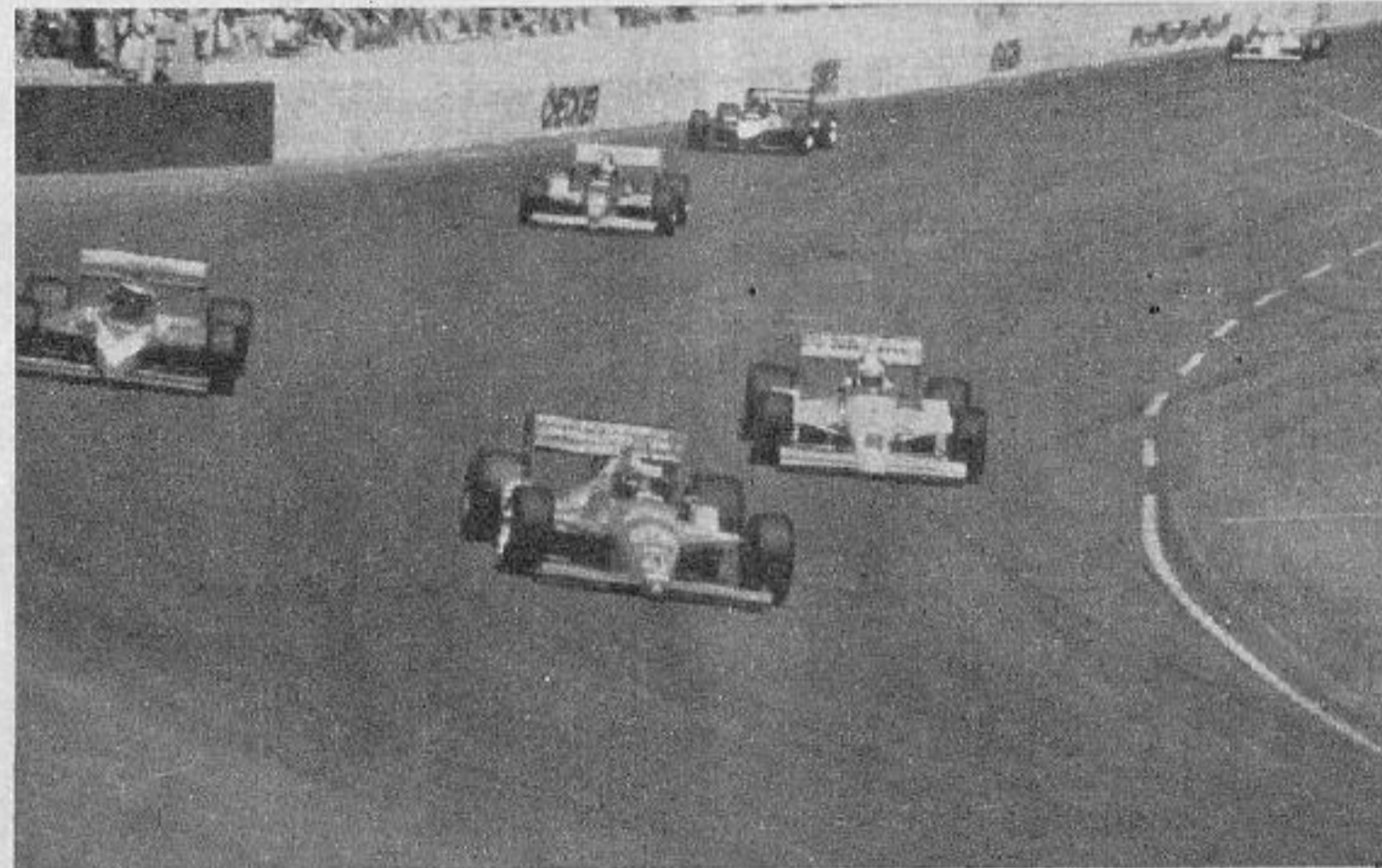
*El primer trito de las ARS, el italiano Fabrizio Barbazza. Campeón en 1986, con un Indy Car del equipo Arciero. 12° en Long Beach y 17° en Phoenix su March 87C-Cosworth.*

le posición como para confirmar que lo de Long Beach no había sido casualidad, y con el mismo propósito Roberto Guerrero se colocó a su lado.

Lamentablemente para el colombiano, su auto registró un kilo por debajo del peso mínimo permitido y fue relegado a la última fila del "grid", siendo acompañado por Emerson Fittipaldi,

quien al verse obligado a cambiar su Chevrolet después de clasificar, fue enviado al fondo, formándose así un amable grupo de latinoamericanos en desgracia.

La primera fila la compusieron Mario y Michael Andretti. Ambos repitieron lo del año pasado en este mismo escenario, así pasaron a los libros de esta-



*Guerrero abriéndose camino. Dick Simon se abre y el brazo en alto de Rick Mears indica que ya lo vio. Michael Andretti, Arie Luyendyk (segundo) y Emerson Fittipaldi completan la escena.*

dísticas y curiosidades como la primera vez en la historia (por lo menos, de los Indy Cars) en que padre e hijo comparten la primera fila.

Si bien Andretti padre encabezó el pelotón compuesto por su hijo, Kevin Cogan, Bobby Rahal y Rick Mears con el Penske PC16-Chevrolet, no pasó desapercibida la tremenda remonta-

da que desde el fondo venían haciendo Fittipaldi y Guerrero, particularmente este último.

En poco tiempo estaban con el pelotón de punta a la vista, y la forma en que pasaban autos por todos lados erizaba los pelos de la nuca.

Guerrero parecía haber perdido el juicio, y desafiando las leyes de lo razo-



nable se "tiraba" a la izquierda y derecha ganando frenadas y aceleraciones, hasta que finalmente logró establecer contacto con los punteros.

De ahí en más fue cuestión de seguir a fondo, y dio cuenta de todos y cada uno de los del grupo de adelante hasta llegar a Mario Andretti, que había sido sobrepasado por Bobby Rahal.

La pelea mano a mano con el Campeón del '86 puso a la tribuna de pie, y una cerrada exclamación marcó el momento del "sorpasso" del auto naranja fosforescente del colombiano, sobre el rojo con la propaganda de la cerveza Budweiser, de Rahal.

A mitad de carrera, siguió aumentando su diferencia hasta conseguir casi nueve segundos de luz con respecto a Rahal.

Merecido triunfo de Guerrero, quien hace ya rato que debió haber ganado en Indy Cars; baste recordar sus excelentes puestos en las 500 de Indy y la final del Campeonato '86 en Tamiami Park, cuando se quedó sin nafta en la última vuelta marchando primero cómodo.

Compartió el podio con Bobby Rahal y otro corredor que hace rato está mostrando sus condiciones, el holandés Arie Luyendyk (sí, así, como se pronuncia).

#### ARS: APERTURA DE CAMPEONATO

Iniciando su segundo año de existencia, las American Racing Series han







Fangio en su salsa. Comienza la remontada (Nº 18) poniendo a Perry King en la mira. Parnelli y Gurney ya habían pasado.

El Face-Car ya entró en la calle de boxes y la jauría busca la Curva Uno. Andretti padre por la guarda y Michael por fuera. Al fondo se ve una mancha naranja. Roberto Guerrero, ganador al final.

Andretti, Al Jr. y Tom Sneva (tapado por Unser) festejan, sumándose al grupo Paul Newman quien recientemente había recibido su Oscar por "The Color of Money".



Cuando marchaba segundo, Roberto Guerrero debió abandonar. En la toma se aprecian los esfuerzos para sofocar el incendio. Se desquilaría en Phoenix.

conseguido apoyo oficial del CART como la categoría de promoción de pilotos para los Indy Cars. La creación de un cuerpo directivo a imagen y semejanza del de CART, se espera atraerá la necesaria flexibilidad en las decisiones venideras, así como el equilibrio de una Comisión Directiva formada por representantes de todos los sectores interesados.

Fangio hizo su debut '87 integrando el mismo equipo que lo llevara a obtener los reconfortantes resultados del fin de la temporada '86.

"Estoy contento de haber venido a Phoenix aunque aún tengo que solucionar algunas cuestiones de patrocinio. Lo importante es estar desde el principio, empezar desde la primera carrera del Campeonato", dijo nuestro "muchachito".

Impecablemente presentados los autos del equipo dirigido por Roman Kuzma y Keith Leighton, ahora llamado TEAMKAR Internacional, se destinó uno para Fangio con el número 2, y el segundo para un piloto a designar, que finalmente cayó en manos de un veterano corredor: Gordon Johncock, quien aceptó largar a efectos de evaluación del auto y futuras promociones de la categoría. Recordamos que "Gordy" se había retirado de la práctica activa del automovilismo al suspender las pruebas de clasificación para las 500 Millas de Indianápolis en mayo del '85.

La clasificación del sábado colocó a Fangio tercero en la grilla a 5 décimas del segundo, Jeff Andretti, mientras Didier Theys, Campeón 1986 de Super Vee, se colocaba en la "pole position".

"En la largada se le quedó un poco el auto a Didier, y Andretti le ganó el pique. Yo estuve a punto de abrirme y tratar de pasar entre el coche de Didier y la pared, pero preferí no arriesgarme, además, fue una fracción de segundo, el auto se le recuperó y nos pusimos a la cola de Jeff", comentaba Fangio después de la carrera.

En las primeras instancias Andretti y Theys entablaron una feroz pelea por la punta, con Fangio a apenas metros de ellos.

Lentamente los punteros comenzaron a despegarse del argentino, que hacia el final de la prueba encontró a Steve Millen circulando despacio, lo

que agrandó esa diferencia.

"Yo me mantenía a la expectativa porque los dos de adelante venían muy al límite y pensé que iban a cometer algún error. Los tiempos eran parejos, así que no me preocupaba porque, además, mi auto andaba bien. Al final se me empezaron a despegar, tal vez porque estaban tirando juntos. El report de Steve Millen me relegó mucho como para poder alcanzarlos.

"Estoy contento"; este podio, este tercer puesto en la primera carrera es muy valioso para mí, sobre todo en un circuito difícil y que no es mi especialidad, en el que la puesta a punto del auto es importantísima. Yo, desde el viernes estuve en los tiempos, y teniendo en cuenta que ellos estuvieron probando durante la semana y nosotros no..."

Después de la carrera, Roman Kuzma presentó una protesta cuestionando la utilización de barras antirrolido delanteras ajustables en los autos de Andretti y Theys, las que teóricamente deben ser fijas, siendo la trasera la única de ellas con posibilidades de regulación.

"Hay algunas irregularidades que deben ser solucionadas —comentó Kuzma— ya que el año pasado se estableció que las barras delanteras no eran regulables, y ahora sí lo son. El reglamento es específico en este aspecto y establece que todos los competidores deben contar con los mismos elementos al mismo tiempo pues ésta es una serie spec, o sea que los autos son todos iguales.

Los directivos de las ARS no fuimos comunicados y eso nos perjudicó en clasificación y en carrera. De ahora en más, todo será por escrito."

Los chasis March, dado que son idénticos a los de F.3000, tienen el comando de la barra delantera, simplemente que en caso de Fangio no se había conectado mientras que Andretti y Theys lo habían hecho, adaptando partes de Indy Cars.

La protesta no prosperó y Fangio fue confirmado tercero en una anécdota más de este campeonato de ARS que continuará en Milwaukee, también un óvalo, después del largo receso de mayo motivado por las míticas 500 Millas de Indianápolis.

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo personalmente en Av. Belgrano 624, Capital Federal.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

## IMPORTANTE

Con el objeto de agilizar el proceso técnico y de asegurar su publicación, será imprescindible que los avisos nos sean enviados redactados claramente dentro de los cupones que aquí publicamos a tal efecto. De lo contrario, bajo ningún concepto podremos garantizar su aparición en nuestras páginas. Gracias.

Parabrisas Corsa Casilla de Correo N° 4494 Correo Central		1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.		<b>CUPON</b>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

### 1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

**FIAT 128, 1300** clase 2, vendi urgente, mecánica Parado con todo lo mejor. Autoblocante, 4 gomas de lluvia, 8 ruedas, muy barato. Acepto permutas, tratar TE.: 243-2761, después 16 hs. Eduardo.

Vendo **FALCO STOCK CAR** freno Disco, 4 ruedas, jaula, butacas, gomas, llantas nuevas, muy bonito, falta motor. Llamar da 22 a 24 hs. TE.: 0395-3409.

**FIAT 600 S.T.M.** subcampeón, 4 carreras ganadas, 4º, 2º puesto con 2 motores listos para largar, previa prueba, autódromo Permuta. Facilidades. J.E. Rodó 6561. TE.: 687-9250, preguntar por Carlos Boni. Hasta 15 hs.

Vendo **FORMULA CINCO (5)** motor central suspensión independiente, frenos a disco, motor Zanella 180 cc. Fundido falta carburador y encendido. Urgente, escucho ofertas. Calle 4 N° 653, Santa Teresita, E.P. 707, Buenos Aires. TE.: 20-349, Walter.

**FORMULA RENAULT CRESPI xxII** completo. Dulbeco esp Vers. Motor nuevo, portones etc. Acepto permuta 8 a 12 y 14 a 20. TE.: 755-5453, 755-4853., Nueve de Julio 200, San Martín, Pcia Bs. As. Código 1650.

**KARTING COMPETICION** motor RF largo, 2da. medida. Cmotoplat, carburadores, base, escape. Vendo juntos o por separado, envíe datos y precios al interior. Angel Pini 4647, Caseros, C.P. 1678, Pcia. Bs.As. de tarde.

**128 77 1100** jaula y butaca Fades, ideal rally con posibilidades de contar con elementos de los mismos. Diaz Vélez 4955, Munro.

**MONOPOSTO 850** Tullia XVI Renault 850 c.c. (ideal F-4 Tucumana o zonales). Completo, urgente, vendo o permuta, repuestos adaptables, motor 1.400 c.c. Precio oportunidad. TE.: 0474-22234, Salto (8) 10 a 15 hs. Sr. Héctor.

Vendo 3 **SPORT PROTIPOS** completos o por partes, muy buenos, autos, chasis, solos y carrocerías nuevas. Iturri 152, Capital, altura Av. Corrientes al 6300, Chacarilla.

Vendo **FALCON TC** 3 litros completo. Listo para cargar con otro motor armado y cantidad de repuestos varios, acepto permuta. Avenida Marquez 2279, José León Suárez. Teléfono 769-2543.

Vendo **CHASIS** Berta Ex Romagnoli con 3 carreras. TE.: 781-1304 o 652-9763.

**KARTING COMPETICION** motor RF largo 2da. medida, con motoplát, carburador, base y escape para Juniors o Intercontinental. Vendo juntos o por separado, urgente. Angel Pini 4647, Caseros, C.P. 1678, Pcia. Bs.As. de tarde.

**MONOPOSTO 850 TULLIA XVI RENAULT 850 c.c.** (ideal F-4 Tucumana o zonales). Completo. Urgente. Vendo o permuta. Repuestos adaptables, motor 1.400 cc. Precio, oportunidad. TE.: 0474-22234 Salto (8) 10 a 17 horas. Sr. Héctor.

Vendo **REANULT 12 TS** grupo A de rally, Modelo 83. Motor nuevo, caja corta, buen estado de mantenimiento. Diríjase a Osvaldo Piñeyro, Alsina 948, Los Toldos. TE.: 0358-3475, de 18 a 19 hs.

**KARTING** competición, motor RF largo, con carburador, motoplát, base y escape, dos carreras corridas, vendo juntos o por separado. Urgente. Envíe datos al interior. Angel Pini 4647, Caseros, C.P. 1678, Pcia. Bs. As. de tarde.

Lista para largar **STOCK CAR N° 18** con todos los llenos, multidisco Wobron, motor nuevo, dos juegos de cubiertas, etc. Estamos en Warnes 1599, o al TE.: 855-1778.

Vendo **RALT RT1** listo para largar, en F-2 nacional, motor R-18, Antelo, cja Hewland, autoblocante. Todas las relaciones, Infinitud de repuestos de chasis y cja, varios juegos de llantas, trailer. O permuta por R-18 Cupé Fuego. Después 20 hs. TE.: 785-2699.

Vendo **SPORT PROTIPO** acepto permuta por auto de calle. TE.: 207-4070.

**ULTRALIVIANO AEDO** Di Palma, DP1 sin uso. Vendo por viaje a Transilvania. Permuta por auto, dinero, dólares, bonex u otras mercancías. Escasa y sola para exigentes. TE.: 642-6684, de noche.

**SPAZIO STANDARD MEJORADO** listo para largar, casco, motor, todo cero kilometro. Suspensiones IDEM. Nunca pisó una pista. Permuta por auto de calle. TE.: 642-6684.

Vendo **FALCON T.C.** ex equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Herceg. Llamar a señor Ambrosio (0346) 24596, Chivilcoy. Facilidades.

**CUPECITA CHEVROLET 40** bajada recortada, motor preparado, lista para cargar en campeonato 1987 de Cupecitas. Recién pintada, una joya. TE.: 792-1426/24626.

**FALCON PICADOR** campeón 1984 - 1985. Subcampeón 1986, tres segundos. El cuarto de milla. Listo con todos los fierros. Garantizado. Jonte 4251. TE.: 566-5642, Capital Federal.

## Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

### COMPETICION

Melo 4130 - Florida - (1602) Tel.: 760-1173

Luis Minervino vende **TULLIA XXII** listo para largar con trailer, repuestos varios y demás chucherías. Llamar al (0352) 29517.

**KARTING** competición, 2 chasis, con poco uso, 3 motores, parilla RF y gase con carburador, motoplát, base, listas para largar. Vendo urgente, juntos o por separado. Angel Pini 4647, Caseros, C.P. 1678, Pcia. Bs.As. de tarde.

**RENAULT 18 TURISMO** pista motor Prato, todo Okm, listo para largar, impecable. Llamar TE.: 804-4031, al 41, interno 522. Llamar todos los días de la semana.

Alquila **RENAULT 12 RALLY** listo para largar el Provincial. Escucho ofertas al TE.: 252-2046.

Vendo con urgencia **RENAULT 18** pista, listo para largar, motor Prato todo Okm. Llamar todos los días (01) TE.: 834-4031/41, interno 522.

### 2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **SIAM** modelo 1960, único, joya. Solo para entendedidos, chapa pintura, cromos, tapizados. Okm. Calle 6 N° 767, Berazategui, entre 107 y 108, 7 cuadras cruce Varela.

### 2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

**FORD 1.925 "Grand Prix" 2** - 2. Para restaurar o cualquier mecánica moderna. Auto exclusivo, que bien armado sería una bomba en la calle. Pareca una Alfetta. \$ 2.300. Permuta. Calle 117, n° 114, La Plata.

### 2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -VENTA-

**JEEP LAND ROVER 56 4x4**, alto y bajo, muy bueno, jaula, butacas, pantaneras, papales bien, escucho ofertas. Av. Mitre 3089, Munro. Urgente.

### 6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo urgente **CARBURADOR WEVER** 45-45, nuevos, caños de escape potenciados, Fiat 125, Radiador de aceite, cono, cono diferencial Fiat 1600, nueva Nucleo diferencial, embrague multidisco, esparramos Rally, Guardia Vieja N° 1530, Hurlingham.

Humberto Dana vende 3 motores VW completos de F2 Cocasur | caja Medigli nueva 15 llantas especiales, y cantidad de repuestos varios. Avenida Marquez 2279, José León Suárez. TE.: 769-2543.

Vendi urgente **CAJASERIES F.2**, standard, y de competición. Tapas de cilindro Fiat 125 STD y de competición m. Útilite italiano de 2 carburadores Fiat 125. En lote o solos, Avenida J.A. Roca 1856, Hurlingham, de 9 a 12.

**CUPULA** para Pick-up, Chevrolet especial para repuestos y atención. Auto de carrera, soporte, ruedas y tanque de aire. Diaz Vélez 4989, Munro.

**TESTER** consola portátil Bosch facil chequeo eléctrico total. Toda clase vehículos, encendido, carga, buro, luces, puesta a punto, componentes, etc. Regalo con manual, impecable. \$ 1.400. Acepto vehículo. Calle 1, n° 62, La Plata.

Vendo **MOTOR TORINO POTENCIADO** Ieva Berta 360, Neber 40x40, funcionando, con bomba recuperadora completo. Con accesorios. Recién armado. TE.: 792-2424/2426.

**FIERROS** para 128 Rally, jaula, butaca Twi Master y mucho más. TE.: 765-2497.

### 9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Urgente vendo **MICRO CASA RODANTE** taller completo para 6 personas, excelente estado. Modelo 1967, ACLO Regal VL. \$ 16.000. Odette Competición. TE.: (0585) 2197, Adelia Maris (Córdoba).

Vendo **MICRO DODGE CAMELLO** ideal para trailer Mercedes Benz O 317 modelo 69. Inyección directa. Dirección Hidráulica. Suspensión Neumática. Cubiertas delanteras nuevas, mecánica Central muy bien. \$ 15.000. TE. 243-4231

**COMPRO TRAILERS** para transportar Falcon Turismo un solo eje buen estado. Llamar teléfono. TE. 0763-64332 de 8 a 12 y de 1 a 20 hs.

**TRAILER PARA 2** (dos) mosos vendo o permuta por moto 125 cm<sup>3</sup> de cross Zanella o importada andando Brasil a Peru Barrio Bellón Fray Luis Beltrán, Mendoza TE. 82-1968.

**TRAILER** para auto mediano. Diaz Vélez 4991, Munro.

Vendo o permuta **MICRO MERCEDES BENZ 317** casa rodante con garage equipada para siete personas, agua caliente, horno, heladera ideal competición. Lamadrid 1329, Lomas de Zamora. TE. 745-7658.

Vendo **MICRO LEILAND**, poco uso de competición y/o casa rodante (una joya) reparado todo a nuevo. Garantía. Trator Sr. Pedro. TE. 0714-20543/22352. Saenz Peña, Chaco.

### 10.0 VARIOS

**VENDO GALPON** a una cuadra de Ruta 8, altura San Miguel. Ideal taller, depósito etc., oportunidad. Urgente. Llamar al TE.: 0320-25569.

Compro una **CUBIERTA NUEVA GOOD YEAR** radial nylon, grand prix 70 185/70 HR 13 cupé Fuego. Contado. Llamar al TE. 825-2051 o al (0346) 23-047.

Vendo **KARTING TELEVE** 100, ideal principiantes, Av. A. Alcoria 1782. TE. 23-6143.

### 11.0 AUTOMODELISMO

Vendo **PISTA DE AUTOMODELISMO** profesional, 5 vías, 25 m de recorrido presentada en expo Hobby 86. Trator Filiberto 16. Merlo. TE. 0220-24423.

Permuta **AUTO A** radio control completo, motor a explosión, escala 1/8 por casco integral. Bell importado, Star II, III, XJ, solo nuevo o similar. GPA, llamar al TE.: 963-9232, de 16.30 a 20.30 hs.

Revista CORSA N° 1086. Director: Jorge Auge Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891-99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ete, Ica Press, Noticias Argentinas.

**EJEMPLARES ATRASADOS:** Su precio de venta al público será igual al de la última edición que este en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54, Código Postal 1155, Buenos Aires.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vacoaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Mayo de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970

# ACTIVIDAD ZONAL

AÑO IV N° 151

29 de abril de 1987

**Turismo Pista, FRC y TC 3000 en Alta Gracia**

## GRAN ESPECTACULO CON SEIS FINALES



Corrieron juntos pero en clases diferentes: Serravalle precede con su Gacel al R-18 de la Pancha Gianni, que luego lo pasaría.

**Córdoba** - En el circuito N° 2 del Autódromo Oscar Cabalén, de Alta Gracia, el que se desarrolla en 2.600 metros de asfalto, se llevó a cabo el domingo 12 de abril la segunda fecha del Campeonato Zonal de Pista organizado por el Córdoba Automóvil Club.

De la reunión tomaron parte seis divisiones, cuatro de ellas del Turismo Pista (A, 1, 2 y 3), la Fórmula Renault Cordobesa y el Turismo Competición 3000. El espectáculo, seguido por 1.400 personas, se inició a las 13 horas con las pruebas de clasificación para todas las categorías, para comenzar a las 15.30 a disputarse las finales.

En la categoría menor del Turismo Pista -la clase "A"- se presentó un buen parque de máquinas, las que protagonizaron una interesante lucha en los puestos de vanguardia con Luis Rinaldini, Jorge Ravera y Ricardo Guida. Ganó Rinaldini.

Posteriormente, 14 máquinas de la clase 1 animaron la final respectiva, cuyo resultado se definió en favor de Gustavo Romagnoli en la pista, escoltado por Norberto Gianré. Un recargo de 10 segundos impuesto a Romagnoli determinó que el orden se invirtiera, ya que Gianré fue el vencedor oficial.

Seguidamente, y en virtud de que sólo se presentó una máquina de la clase 3, la de Juan Carlos Gianni, se la integró a la división intermedia, la clase 2, que fue ganada por Mario Serravalle, escoltado por Néstor Badino. Gianni llegó antes que el de Vicuña Mackenna, por apenas medio segundo de diferencia, lo que motivó una interesante expectativa.

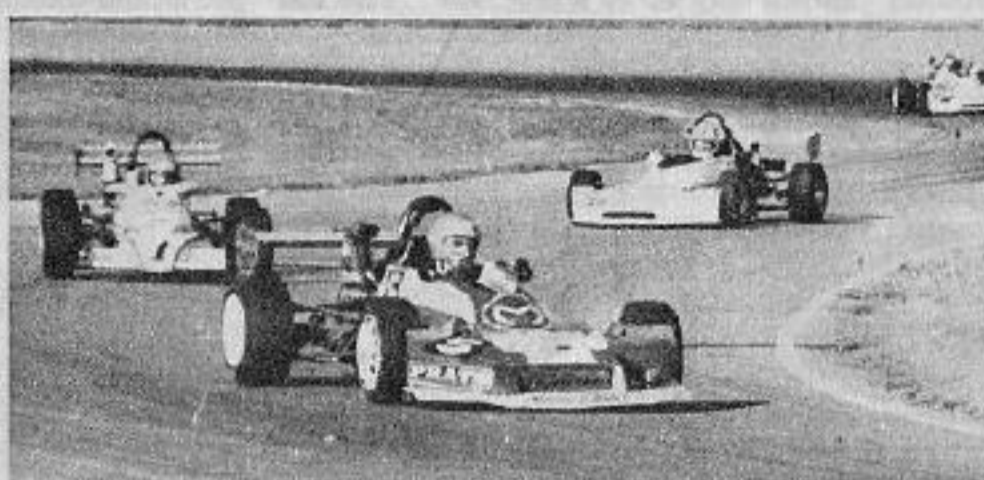
La Fórmula Renault Cordobesa ungió ganador al consagrado Norberto Della Santina, quien dominó de punta a punta en las diez vueltas pactadas.

Finalmente, en el TC 3000, el triunfador fue Gustavo Cristini, quien superó por un segundo a Eduardo Estivill. El espectáculo de esta nueva categoría fue realmente bueno, ya que el ganador sostuvo una dura lucha con su escolta, en tanto que el tercero, Eduardo Trucco, efectuó una espectacular remontada luego de ir a parar al pasto en la primera pasada, lo que lo retrasó hasta las últimas posiciones.

### Clasificaciones

**Clase "A"**, 12 vueltas: 1° Luis Rinaldini, 20m 03s 56/100 a 93,323 Kms/hora; 2° Jorge Ravera, 20m 11s 51; 3° Ricardo Guida, 20m 13s 36; 4° Oscar Beltramo, 20m 25s 08; 5° Carlos Yañes, 6° Carlos Nicolini, 7° Hugo Ventura, 8° Néstor Reynoso, 9° Ramón Rouco y 10° Daniel Clavarino. **Campeonato**, 3 fechas: Rinaldini, 52 puntos; Ravera, 30; Nicolini, 25; Guibert, 20; Vahetti, 14; Argüello y Guida, 12 puntos.

**Clase 1**, 12 vueltas: 1° Norberto Gianré, 18m 21s 70/100 a 101,884 Kms/hora; 2° Gustavo Romagnoli, 18m 22s 42; 3° Ricardo Benedetti, 18m 24s 01; 4° Aldo Recalt, 18m 43s 34; 5° Julio Alonso, 6° Orlando Silvi, 7° Luis Spalla, 8° Hugo Ardiles, 9° Carlos Andreani y 10°



Titi Della Santina hacia la victoria. Tras él, el veterano Augusto Guenier.

Miguel Valenzuela. **Campeonato**, 2 fechas: Gianré, 30 puntos; Romagnoli, 21; Benedetti, 12; Silvi, 11; Recalt, 10 y Julio Alonso, 8 puntos.

**Clase 2**, 12 vueltas: 1° Mario Serravalle, 16m 53s 19 a 110,857 Kms/hora; 2° Néstor Badino, 17m 08s 49; 3° Jorge Giordano, 17m 26s 21; 4° Humberto Gerini, 17m 55s 75; 5° Carlos Mastromarino, 6° Daniel Renzi y 7°

Mario Berca. **Campeonato**, 2 fechas: Giordano, 16 puntos; Guerini, 12,5; Mastromarino y Serravalle, 10; Badino, 7,5 puntos.

**Clase 3**, 12 vueltas: 1° Juan Carlos Gianni, 16m 52s 72/100 a 110,909 Kms/hora. **Campeonato**, 2 fechas: D. Rodríguez, 10; Gianni, 10; Zorba, 7,5.

**Fórmula Renault Cordobesa**, 10 vueltas: 1° Norberto Della Santina, 12m 39s 12/100 a 123,300 Kms/hora; 2° Augusto Guenier, 12m 39s 51; 3° José Anino, 12m 43s 80; 4° Gustavo Ballario, 12m 51s 62; 5° Norberto Letona, 6° Fernando Torres, 7° Marcial Siragusa, 8° Héctor Rissutti, 9° Hedilberto Chergo y 10° Horacio Sensolini.

**TC 3000**, 15 vueltas: 1° Gustavo Cristini, 21m 38s 88/100 a 108,093 Kms/hora; 2° Eduardo Estivill, 21m 39s 82; 3° Eduardo Trucco, 22m 12s 68; 4° Juan Isoglio, 22m 12s 80; 5° Benito Abelonio, 6° Miguel Parodi, 7° Hugo Frincitorra, 8° Julio Garazzini, 9° Omar Mariuz y 10° Angel Rappe. **Campeonato**, 2 fechas: Cristini, 40 puntos; Trucco, 24; Abellonio, 23; Estivill, 15; Garazzini, 11; Rappen, Isoglio y Francitorra, 10 puntos.

(Informe de Nicolás Menem, Fotos de Páez-Welcer)

## Fórmula Renault Bonaerense en Arrecifes

# GARCIA Y TAZZIOLI, DOS GANADORES

**Pergamino, BA** - Ante poco más de 800 personas y con un parque de 31 autos, la **Fórmula Renault Bonaerense** concretó el 29 de marzo pasado su segunda carrera del año, la que se efectuó en el Circuito Costanero de Arrecifes, con la organización del Arrecifes Automóvil Club. El trazado de 1.289,19 metros de tierra compactada se presentó en óptimas condiciones.

Comieron las dos clases de esta categoría: la tradicional de 850 cm<sup>3</sup> y la nueva de 1400, por supuesto ambas de motores Renault.

### Clase 1400

Con seis máquinas realizó su segunda presentación esta subdivisión. Pese a ello brindó un gran espectáculo, al punto que los seis arribaron al final dentro de los diez segundos de diferencia del primero al último.

Luis García dominó en la

prueba de clasificación marcando para la mejor vuelta 43s 44/100. En la serie -como la final, a 9 vueltas por la inminencia de lluvia- ganó José María Tazzioli escoltado por Luis García y Oscar Decarolis. En la final ganó de punta a punta Tazzioli tras ardua lucha con García, quien en la última vuelta hizo un trompo y quedó último. Decarolis sufrió un recargo de 5 segundos que lo llevó del segundo lugar al quinto, quedando entonces como escolta del ganador Hidalgo, que tuvo un desempeño parejo.

**Final**, 9 vueltas: 1° José María Tazzioli (Balbuena/Arribeños) 6m 50s 77/100 promedio de 101,687 Kms/hora; 2° Enrique Hidalgo (Fontana/Rancagua) 6m 53s 32; 3° Eduardo Ravagnan (Depac/Ascensión) 6m 54s 13; 4° Guillermo Micozzi (Crespi/Peyrano) 6m 54s 85; 5° Oscar Decarolis (Crespi/Colón) 6m 56s 62 y 6° Luis

García (Rossi/Pergamino) 7m 00s 72. **Campeonato**: Tazzioli y Decarolis, 11 puntos; Hidalgo, 9; Ravagnan, 8; García, 7 puntos.

### Clase 850

Con toda la bronca por lo sucedido en la carrera anterior, Luis García salió a buscar el triunfo en esta de 850 que cerró el espectáculo. Ya había sido el más veloz en la toma de tiempos y en su serie (la otra la ganó Julio Habegger).

En la final, el pergaminense salió con un ritmo demolidor y fue ampliando la diferencia hasta la mitad de la carrera, donde estableció un ritmo más cauteloso. Llegó victorioso a la bandera a cuadros, no sin el susto proporcionado por el taponamiento de un rezagado. Julio Habegger fue el digno escolta en toda la final, y Carlos Feliú se aproximó en las vueltas pos-

teras a raíz de la presencia de rezagados. García -así como Tazzioli- llegó así a ganar su primera carrera.

**Final**, 16 vueltas: 1° Luis García (Rossi/Pergamino) 12m 10s 19 a un promedio de 101,696 Kms/hora; 2° Julio Habegger (Habegger/Arrecifes) 12m 10s 97; 3° Carlos Feliú (Bravi/Rojas) 12m 11s 43; 4° Jorge Mondino (Crespi/Santa Isabel) 12m 17s 76; 5° Mario Demicco (Crespi/Colón); 6° Rodolfo Fernández (Galante/Arrecifes), 7° Carlos Picapietra (Bravi/Colón), 8° Edgardo Gómez (Crespi/Junín), 9° Oscar Bacaloni (Crespi/Arenales) y 10° Fernando Caniglia (Fontana/Pergamino), todos con 16 vueltas. **Campeonato**: García, 12 puntos; Demicco, 11; Habegger, 10; Bentorino, 6 y Mondino 5 puntos.

(Informe de Roberto Ostalich)

## NUEVO CIRCUITO EN MONTE

**San Miguel del Monte, BA** - Muy pronto el automovilismo zonal, y especialmente aquellas categorías que aún alternan su actividad deportiva en circuitos de tierra, contará con un nuevo trazado enclavado a pocos minutos del centro montense.

Esta posibilidad se debe al empeño de la Subcomisión de Automovilismo del Club Val, institución que pese a las últimas precipitaciones trabajó denodadamente para concluir hace muy poco, con la compactación de un trazado cuya cuerda mide aproximadamente 1.100 metros. Hay que destacar el trabajo efectuado en el sector de boxes, con la instalación de sanitarios, duchas y otras comodi-

dades destinadas a competidores y mecánicos.

Los planos del circuito han sido oportunamente aprobados por CECA y en los próximos días pilotos locales con sus máquinas de Limitada Belgranense girarán para verificar fehacientemente la compactación del suelo y subsanar sobre la marcha cualquier deficiencia que se presentare.

La inauguración del circuito está prevista para fines de mayo, siempre que no se presentare ningún inconveniente imprevisto.

(Informe de Pedro Nicolás Albarraque)

## Fórmulas 07 y 5 en Bs. Aires

### SANTANA, DEMOLEDOR

A sólo siete días de la anterior confrontación y en el mismo circuito (n° 17) del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, se presentaron las Fórmulas 07 y 5, repitiendo el triunfo Jorge Santana en 07, mientras que Germán Martínez logró su primer triunfo de la temporada en Fórmula 5; juntando entre todos una respetable cantidad de público que se vio favorecida ante la elección de este circuito, el que permite una visión completa de la pista.

**Fórmula 07:** 1° Jorge Santana (Fiat); 2° Carlos Nicieza (Renault); 3° Salvador Amato (Fiat); 4° Máximo Spandel (Fiat); 5° Omar Buonanducci (Fiat); 6° Oscar Noé (Fiat); 7° Hugo Ortiz (Renault); 8° Enrique López (Fiat); 9° Jorge Mager (Fiat); 10° Javier Calderón (Fiat). **Campeonato:** Santana 40 puntos, Amato 27, Nicieza 25, Buonanducci 14, Blanco 12.

**Fórmula 5:** 1° Germán Martínez (Perri-Gilera); 2° Roberto D'Oliveira Lima (Scalisse-Zanella); 3° Julio Basconcello (Basco-Zanella); 4° Norberto Pérez (NC3-Gilera); 5° Carlos Dinatale (Juma-Zanella); 6° Pablo González (Perri-Zanella); 7° Jorge Buscalleda (Chiqui-Zanella); 8° Horacio Regolta (Regolta-Ducatti); 9° Luis Podluzanski (Lap-Zanella). **Campeonato:** Pérez 30 puntos, Basconcello 27, Martínez 20, D'Oliveira Lima 19, Dinatale 18.

## Rally en Río Negro

### EL SEGUNDO DE BARILOCHE

La Asociación Deportiva Automovilística de San Carlos de Bariloche hará disputar el próximo sábado 2 y domingo 3 de mayo la segunda edición del Rally de Bariloche, conmemorando en esta oportunidad el 85° Aniversario de la fundación de esta ciudad cordillerana. Esta competencia se inscribe en el marco de la intensa actividad raltística que se realiza en la Patagonia, incluyendo el sur de La Pampa y de Buenos Aires.

La prueba se desarrollará sobre tres tramos diferentes que se repetirán en varias oportunidades hasta completar catorce PP.CC. El detalle es el siguiente: PC1/4/7/8/11/14; Río Limay-Aeroclub (9,5 km); PC2/5/9/12; Aeropuerto-



Nirihuau (20,84 km), PC3/6/10/13; Nirihuau-La Padonia. En este último tramo los autos deberán sortear más de

una docena de vados con agua. Los organizadores esperan contar no sólo con la quin-

ena de automóviles de rally barilocheños, sino también con pilotos del Valle del Río Negro y zona de influencia.

## TC Bonaerense en Merlo

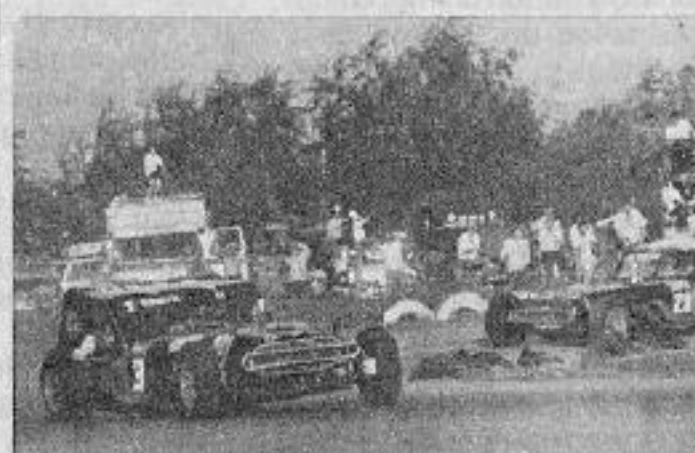
### CESAR PEON ESCOLTADO POR SU PADRE

Las Heras, BA. En su circuito el Club Argentino de Merlo, el 5 de abril organizó la 2da. competencia de TC Bonaerense. Para esta carrera la pista y su entorno se encontraban muy mejoradas con respecto a la anterior. El clima agradable y la gran cantidad de inscriptos congregaron numeroso público.

**Clase "D".** Con 21 autos divididos en dos series, que fueron ganadas por Romero y González. La final a 14 vueltas con una accidentada 1ra. vuelta, donde en la curva de boxes colisionaron Etchart y Vázquez, estuvo a punto de ser suspendida a causa de la bandera roja, que fue alzada y luego guardada y por esto en la última curva se tocaron fuertemente Massaro, González Correa y Castellari. Sin abandonar la punta Romero fue seguido por H. González, Pascolini, Palazesi, Maldonado y "González-Barandiarán", en tanto se notaba el avance del accidentado González Correa.

**Clasificación:** 1° Anibal Romero (Chevrolet/Navarro) 14m14s37/100 a 93,151 km/h; 2° Hugo González (Chevrolet/Ituzaingo) 14m18s29/100; 3° Sergio Pascolini (Chevrolet/Lanús) 14m26s02/100; 4° Néstor González Correa (Chevrolet/Merlo); 5° Oscar Palazesi (Chevrolet/Navarro); 6° Hugo Maldonado (Chevrolet/Merlo); 7° Walter Guilenea (Chevrolet/Lobos); 8° Sergio Vázquez (Chevrolet/Morón); 9° Anibal Massaro (Chevrolet/M. Grande); 10° Ramón Cabrera (Chevrolet/Mercedes) todos con 13 vueltas. **Campeonato:** H. González 35 puntos; Pascolini 27; Romero 20; N. González Correa, Palazesi y Maldonado 18.

**Clase "C".** Más de 40 competidores disputaron 3 series, ganadas por Alonso, Farías y Ciudad. Alonso punteó durante las 14 vueltas de la final, sufriendo el acoso de Farías constantemente; más atrás venían "Fuentes-Giglio" de muy buen desempeño y Bocalón. Parra y Kubisen, en tanto, avanzaban desde el segundo pelotón.



**Clasificación:** 1° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14m24s07/100 a 92,159 km/h; 2° Manuel Farías (Falcon/Gral. Pacheco) 14m24s76/100; 3° Santiago Giglio (Chevrolet/San Fernando) 14m38s49/100; 4° Mario Bocalón (Falcon/San Fernando); 5° Carlos Parra (Falcon/San Fernando); 6° Alfredo Kubisen (Torino/Florida); 7° Ruben Valle (Falcon/J.C.Paz); 8° Héctor Gandolfi (Falcon/Sarandí); 9° Francisco Spataro (Falcon/Tigre); 10° Roberto Sonno (Falcon/Tigre). **Campeonato:** Alonso 40 puntos; Rosales y Farías 15; "Fuentes-Giglio" 13; Parra 13.

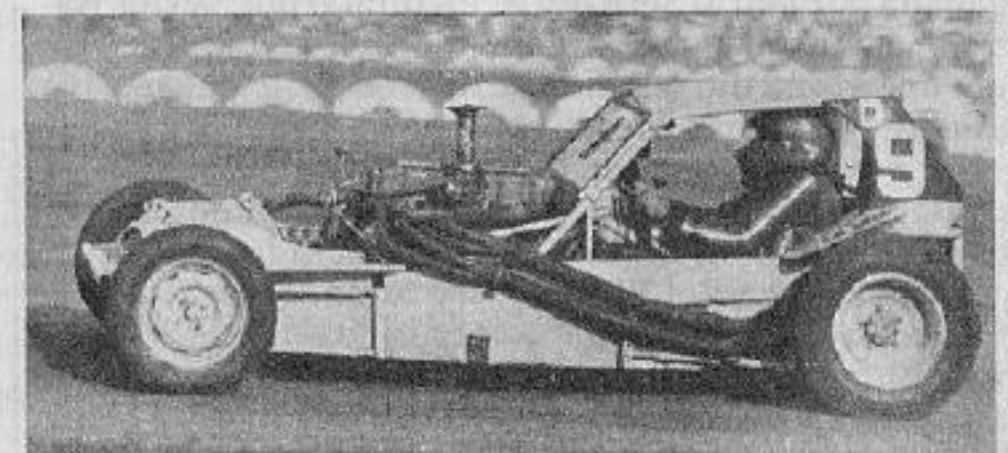
**Clase "B".** Sólo 12 pilotos disputaron las 2 series, ganadas por César Peón y Stranges. Largada la final, Stranges se retrasa al salir fuera de pista luego de la 1ra. curva. César Peón hacía la punta y su padre Roberto Peón en excelente juego de equipo contenía los intentos de Scalizza y Masquera, logrando un magnífico 1-2. Atrás

César Peón, seguido por Roberto, su padre. Uno-dos familiar en la "B".

Primero en la "C" con este auto de motor Falcon fue Jorge Alonso.

Anibal Romero, de Navarro, el ganador en la "D".

José Fernández el poteño que ganó entre las cupesitas de la "A".



de éstos, mientras se quedaba Scalizza, obtenía el 4° puesto Borio.

**Clasificación:** 1° César Peón (Chevrolet/J.C.Paz) 14m14s78/100 a 93,160 km/h; 2° Roberto Peón (Chevrolet/J.C.Paz) 14m16s40/100; 3° Juan Masquere (Chevrolet/San Miguel) 14m17s66/100; 4° "Borio-Valente" (Torino/L. Hermosa); 5° Isidro Caparrullo (Dodge/Morón); 6° Bruno Stranges (Chevrolet/J.C.Paz), 13 vueltas. **Campeonato:** Roberto Peón 25 puntos; Scalizza 22; Stranges 21; César Peón 20; Masquere 17.

**Clase "A".** Sobre 22 anotados, Tornatore ganó la primera serie y Wagner la segunda. La vuelta inicial de la final mostró a Tornatore en punta, seguido por Wagner, Fernández y Villa muy juntos entre sí. La excesiva vehemencia de Wagner hace que se toque con Villa y Tornatore, deteniéndose éste y retrasándose el primero,

heredando la punta Fernández hasta el final. Wagner vuelve al ataque y logra el segundo puesto.

**Clasificación:** 1° José Fernández (Falcon/Capital) 14m39s50/100 a 90,542 km/h; 2° Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 14m44s38/100; 3° Norberto Villa (Falcon/Capital) 14m48s54/100; 4° Hugo Peña (Falcon/Avellanada); 5° Adalberto Azcárate (Chevrolet/Don Torcuato); 6° Alfredo Ursik (Chevrolet/Ciudadela) 13 vueltas; 7° Nicolás Miritti (Dodge/A. Bonzi) 13 vueltas. **Campeonato:** Fernández 40 puntos; Wagner 27; Peña 19; "Puerta-Ciccia" 17; Azcárate 14; Villa 12.

(Informe de José Benigno Granada  
Fotos: Héctor Ocampo)



- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS  
ESPECIALES  
PARA AUTOMOVILES  
NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 -  
Km. 36,600 Moreno  
0228-21543 0228-20356

**DISTRIBUIDORES**

**ZONA NOROESTE Y CUYO**  
**HECTOR ANGELINI:**  
Sarriente 451 - CARRERAS - SANTA FE  
TEL: 0465-90119

**ZONA LITORAL**  
**JOSE MARIA ANGELINI:**  
Mendoza 363 VENADO TUERTO (STA. FE)  
TEL: 0462-25960

**ZONA SUR:**  
**DISTRIBUIDORA SUR:**  
Chile 250. - BAHIA BLANCA.  
TEL. 091-28191/44588/24733

**ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS**  
**MOTORESCAP**  
V. GDOR. GALVEZ (STA. FE)  
TEL: 041-921483

**ZONA PCIA. NEUQUEN**  
**GIROTTI e HIJOS**  
NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

**ZONA MENDOZA**  
**LA CASA DEL DODGE 1500:**  
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA  
TEL. 24-6814

**ZONA CORDOBA**  
**E. PABLO GANGOSO**  
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente  
CORDOBA - TEL. 55-7382

**REPUESTOS AUTOMOTORES**

**AR-MO**  
S.A.C.I.I.F.A.

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR

REPUESTOS  
PARA TODAS  
LAS MARCAS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

FILTROS



AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

**REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS**

**MUSTANG • LASER • RANGER • GRANADA • ECONOLINE  
SILVERADO • CHEYENNE • ESCORT • BRONCO • CUSTOM**

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

**IMPORCAR**

• TARJETAS DE CREDITO.

Bmé. MITRE 3482 (c.p. 1201) - CAPITAL - Tel.: 87-6321

- ENVIOS AL INTERIOR
- VENTAS POR MAYOR Y MENOR
- ENTREGAS A DOMICILIO

**HORACIO**

PARA  
AUTOMOVILES  
NACIONALES  
E IMPORTADOS  
**COMPETICION**

TURISMO - DATSUN -  
TC 2000 - RALLY -  
F2 CODASUR  
PISTA FRA

Envios al interior

Fabrica, Administracion

VENTAS:  
UNICA DIRECCION:  
MILLER 3464  
542-1533 CAP. (1431)  
TEL. 543-9489



**LEVAS ROMERO**  
**COMPETICION**

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 163) - V. LYNN  
S. MARTIN. D. AL. (1672) TEL. 755-3829

Nombre y apellido.....  
Domicilio.....  
Ciudad..... Prov.....  
Curso.....

**APRENDA Y TRIUNFE**

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

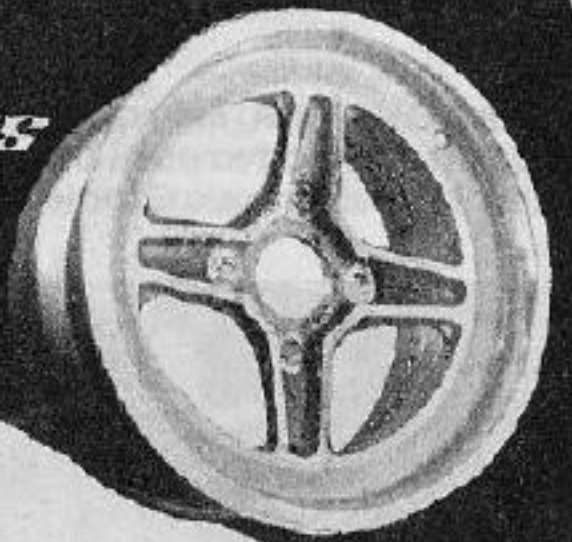
5 MOTORES de CARRERA

Titulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES  
GRATIS Y SIN COMPROMISO A:  
IMA - C.C. 40  
(1678) - CASEROS - BS. AS.

**ruedas argentinas**



**COMPETICION**

TC.2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3  
FORMULA SIERRA ☆ F.2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS Y ASOCIACIONES  
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA  
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:  
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647

**JAULAS DE PLATA IMPORTADAS  
Z SAP Z. 200**

LINEA YAMAHA • ENCENDIDO ROTOR INTERNO • ROTOR EXTERNO  
PLAT Y CONVERSORES • MOTOPLAT OKm.

- KIT ZANELLA 5 VELOCIDADES DE CILINDRO, PISTON Y TAPA.
- ESPECIALES POTENCIADOS (KART, LIBRES Y FORMULA 5)

**CESAR GOÑI COMPETICION**

PINERO 1294 - José C. Paz - TEL. 0320-22781

**TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO**

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,  
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

**TANCERO SRL**

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



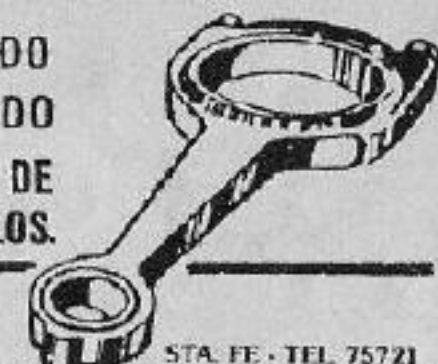
**bielas de competición**

COMPITIENDO  
CON LAS MEJORES DEL MUNDO  
AHORA CON LA INCORPORACION DE  
TORNILLOS, CARRILLOS.

OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION.

STA. FE - TEL. 75721



**CRISTEM**

SU MARCA EN PARABRISAS

CAPUCHAS

BUZOS

CASCOS

BOTAS

BUTACAS



- Goma
- Cuero

SINTURONES DE RAPIDO  
DESPRENDIMIENTO CON  
MEDIA VUELTA  
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y  
distribuye:

**PROVA**

A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL. 553-4071

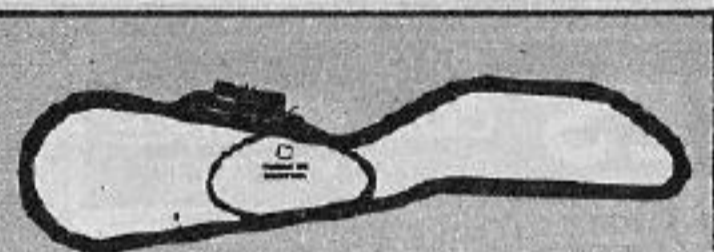


**EN GENERAL ROCA, no hubo con qué darle al "Matador"  
pupilo de Herceg**

# GAYRAUD, DIRECTO AL CORAZON

**Esta vez, el "Expreso de Pigüé" no dejó la menor alternativa a rival alguno. Los liquidó sin atenuantes desde el vamos, ratificando en todo momento el dominio ejercido anteriormente. A distancia lo escoltó "Tito" Bessone, que dirimió favorablemente un pleito con Di Palma Sr. Tercero, el 'local' Zuain con la mejor de las "apagadas" Fuego.**

*1. Banderazo para Mario Gayraud, dominador neto durante las 49 vueltas. En la ventana, se lo ve al ganador festejando con la corona y el troteo. Buena cantidad de Público presenció la carrera, tal como se aprecia en la foto. 2. Excelente tercer puesto de Rodolfo Zuain, quien hizo una carrera inteligente. 3. "Cocho" López encabeza el pelotón en las primeras vueltas, detrás aparecen Etchegaray, Solo, Raies, Oltra y Traverso.*



## FIGHA GENERAL

**FECHA:** 17 y 18 de abril (clasificación); 26 de abril (carrera)  
**DENOMINACION DE LA PRUEBA:** Premio Lotería del Sur, segunda competencia de los campeonatos argentinos de Fórmula Renault y Turismo Competición 2000.  
**LUGAR:** Autódromo Parque Ciudad de General Roca (Río Negro).  
**UBICACION:** 3 kilómetros al sur de la ciudad de Gral. Roca.  
**AUTORIDADES:** Director de la Prueba: Miguel Angel Calandra (A.V.G.R.); Adjunto: Horacio Luchetti (A.V.G.R.); Comisario Deportivo: Sr. Raúl Martelli; Comisarios Técnicos: Daniel Aflone (T.C. 2000) y Rubén Flores (P.R.A.).  
**CONDICIONES CLIMATICAS:** Muy buenas.  
**PARTICIPANTES:** 24 en F.R.A. y 20 en T.C. 2000.  
**PUBLICO:** 8.000 personas, aproximadamente.  
**INFRAESTRUCTURA DEL ESCENARIO:** Regular.  
**ORGANIZACION:** Muy buena.  
**ESPECTACULO:** Bueno en las dos categorías.

La definición del duelo sobrevino muy temprano, hasta no fue sorpresa. Lo que habíamos vivido una semana atrás no tuvo cambios, y los que hubo aumentaron las exiguas diferencias de las pruebas de clasificación. Aunque no se agregue nada a lo conocido, vale resaltar el "gran auto" que es el Ford y el Sierra XR4 que prepara José Miguel Herceg, y que bien condujo en General Roca Mario Gayraud. Durante las pruebas libres dominicales el pigüense se colocó a más de medio segundo sobre Ernesto Bessone y Juan M. Traverso, mejorando en 18/100 incluso el registro que le dio la mejor posición de partida. Antes de largar se podía aventurar que solamente un problema mecánico, o alguna inspiración de Traverso, podía cambiar el pronóstico. El pequeño circuito de Roca pareciera que fuera uno de los mejores trazados para la Sierra y Gayraud. Este no hizo nada mal, y dio gusto observar cómo llevaba a las cuatro ruedas por la trayectoria justa, cuidando el caucho, acelerando en el momento preciso, superando a los rezagados donde correspondía, así fue elaborando el triunfo que se había negado en Buenos Aires, y que tiene la importancia de resaltar la intención y posibilidades del equipo en lo que será un campeonato muy duro, a juzgar por lo visto en sus dos primeras carreras. Ernesto Bessone hizo lo suyo, pero más allá de los quince puntos del segundo puesto, se llevó la certeza de que está en el buen camino; con la misma posición de Buenos Aires pero más cerca de

la dupla Gayraud-Herceg, real parámetro a supurar en el comienzo de la temporada. El motor experimental que Carlos Akel puso al auto de Oscar Fineschi, quien llegó a estar octavo, hace que el binomio Bessone-Akel espere con optimismo la carrera de Mendoza.

Di Palma demostró que ya se tutea con un auto al que tiene que encontrarle las trayectorias y el momento para acelerar, que por cierto son distintos a su V.W. del '86. Experiencia le sobra y sólo será necesaria alguna otra carrera. Por ahora, cuando no "encuentra el tiempo" lo espera a Gayraud y aprovecha el auto. Pudo finalizar segundo, o tercero, pero esta vez el motor no lo permitió.

Vale destacar el espectáculo que dieron a partir de la quinta vuelta Osvaldo López, Miguel Etchegaray, Rodolfo Zuain, Silvio Oltra, Gabriel Raies, Ernesto Solo, José Fortunato y Oscar Fineschi. Podría criticarse que gastaron los autos en la lucha, pero el público quedó agradecido. "Cocho" López en pocas vueltas demostró que el equipo de Antelo tiene poder de recuperación; su coupé Renault Fuego apoyó, mientras estuvo en carrera, las cuatro ruedas en las trayectorias rápidas, y ello significa que el auto está mejor. Además, el motor mostró que ganó en aceleración.

Miguel Etchegaray fue algo "culpable" de la lucha entre los pilotos mencionados y el nuevo motor que le entregó Oreste Berta rindió por encima del auto, pero si mejoran las suspensiones aumentarán las posibilidades del





# GAYRAUD, DIRECTO...

## LOS PROTAGONISTAS



Silvio Oltra se baña con el champagne.

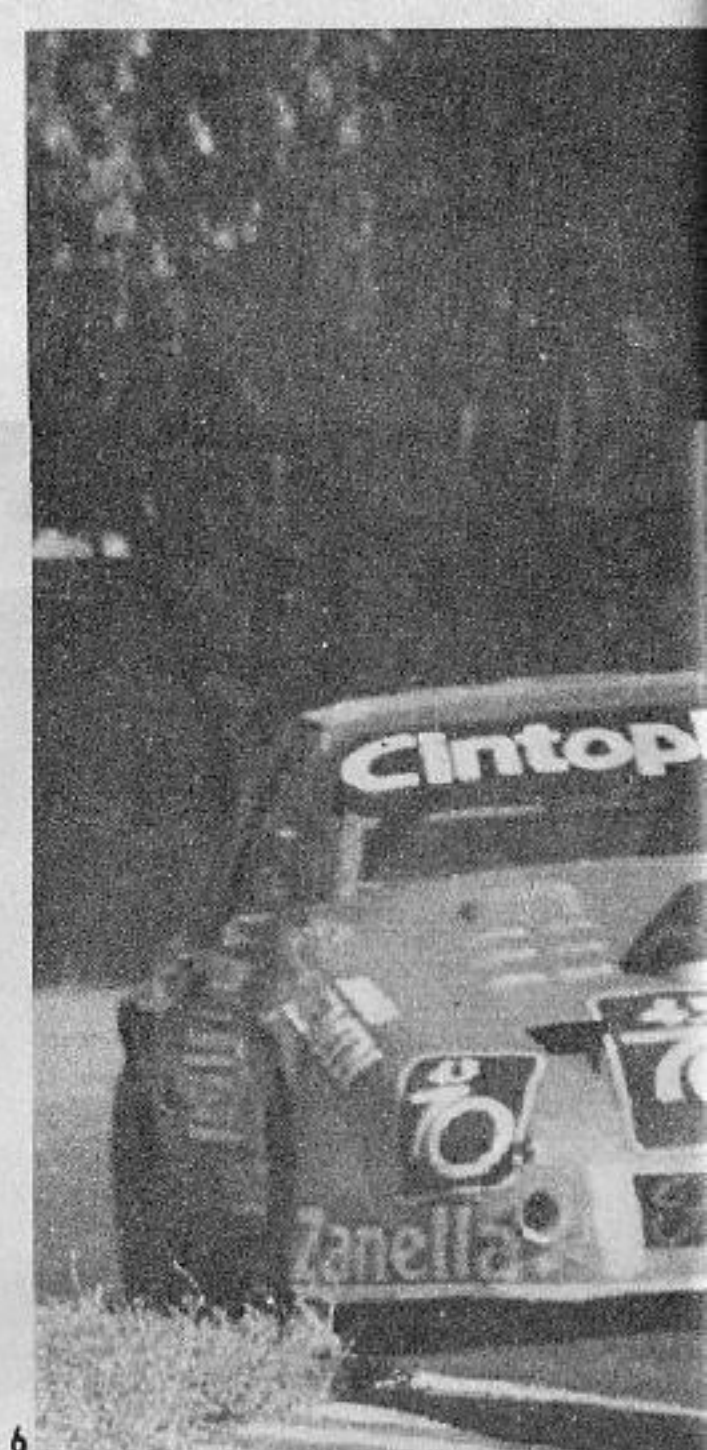
**Mario Gayraud:** "Hoy hace seis años que gané por primera vez a nivel nacional en Bahía Blanca, lo voy a festejar con Herceg y los muchachos del equipo. Me dieron un auto con el que girar debajo de los 51" no significaba mayores problemas, se hizo todo fácil".

**Ernesto Bessone (h):** "A Mario creo que hoy era muy difícil ganarle, en cambio, creo que a Di Palma le hubiese gustado mucho aguantarme en las últimas vueltas. Estoy contento porque el equipo funciona y se van cumpliendo los planes. Ya ordenamos los motores con los que empezamos el año. Akei empezará con parte experimentales entre carrera y carrera, yo sigo pensando en el campeonato".

**Rodolfo Zuain:** "El auto va bien, pero está entre seis y siete puntos; si es posible, esta semana estaré probando con Ricardo Pré en el Autódromo de Buenos Aires. Quiero estar más adelante en Mendoza".

**Silvio Oltra:** "Se agotaron los frenos tratando de superar a Etchegaray, su motor tenía más de potencia y yo traté de compensarlo con la frenada y la tenida; el cuarto puesto me deja conforme y contento si pienso desde donde largué".

**Juan María Traverso:** "Lo de la buja es una contingencia mecánica imprevisible, el auto estaba bien, pero creo que estamos faltos de aceleración con los motores. Tengo fe que la historia va a ser distinta en Mendoza ya que cuando fuimos a probar antes de venir a General Roca las coupé Fuego se comportaron muy bien en ese trazado".



piloto mercedino, quien fue algo difícil de superar. No quedaron dudas que Rodolfo Zuain se encontró nuevamente con el auto competitivo que atiende Ricardo Pré, además fue el único que pudo resolver la problemática que deportivamente presentaba en pista Etchegaray, llevándose como premio un buen lugar en el podio y la tranquilidad de haber hecho todo bien en su retorno a la categoría.

La posición de Silvio Oltra en la bandera a cuadros difiere con la historia que pudo haber escrito si no sufría durante las pruebas de clasificación el problema de encendido. Trepo la decimoquinta posición hasta el cuarto puesto, que le permite seguir en la punta del campeonato, hubiera pedido estar más cerca de Zuain y hasta luchar por el tercer puesto, pero un motor que no aceleraba lo suficiente hizo que gastara los frenos en la gestión de superar a Etchegaray, lográndolo cuando éste

paró unos instantes en boxes.

Ernesto Soto repitió por primera vez un circuito en su campaña de T.C. 2000, pero este trazado rionegrino no es de los mejores para las prestaciones de la coupé que conduce, acertó un poco las diferencias de las pruebas de clasificación y se las arregló para superar a Gabriel Rates; sobre la misma línea de llegada, lo realizado por Rates fue positivo para él y su equipo, pero aún falta que Gabriel pueda transmitir con mayor precisión sus opiniones sobre la puesta a punto; por ahora sigue aprendiendo; la del domingo fue su cuarta carrera, pero no faltará mucho para que aproveche el potente motor que le provee Creste Berta.

Fortunato y Fineschi no llegaron al final, pero fueron protagonistas. Aquel aprovechó la postergación para mejorar la suspensión, produciendo en las pruebas libres un registro que lo dejaba a poco más de medio segundo del

mejor tiempo. Este había trepado siete puestos en la fila india hasta que la falta de encendido en el motor lo dejó a escasos metros de cumplir la vuelta 29. El auto que Juan C. Pianello le armó es de primer nivel y seguramente permitirá que éste siga progresando dentro de la categoría.

Fue muy bueno lo que hizo José L. Bessone; de no haber existido el inconveniente en la transmisión, hubiese estado en los puntos gordos. La atención de Pedro Vidal y los buenos motores que le entrega Herceg han hecho que se haga notar en la categoría.

Lo de Traverso tiene el mérito de no haber bajado los brazos ante la adversidad de las primeras vueltas. Eso habla de un espíritu de equipo, ya que para los mecánicos y técnicos el arribo del auto a la bandera a cuadros siempre es una satisfacción. De no haberse quedado en tres cilindros desde la largada, seguramente hubiera intentado

seguirlo a Gayraud, pero difícilmente podría haber luchado por la primera posición. La diferencia la imponen los autos y por ahora la coupé Sierra preparada por Herceg entrega una mejor performance que la coupé Fuego oficial de Renault.

La carrera en si generó buenas actuaciones individuales, pero su desarrollo estuvo lejos de lo vivido en entrenamientos y clasificación ocho días atrás. La lucha en los cronómetros cuando la meta es una vuelta rápida, despierta muchas expectativas, que no se reitera cuando están todos en pista.

El escenario de General Roca es muy exigente, tiene trayectorias únicas y un solo lugar de sobre paso, que incluso mucho depende de quien indica el camino. La próxima es en Mendoza, un escenario distinto que examinará a este T.C. 2000 que sigue creciendo en la preferencia del público.





## LA CARRERA EN SINTESIS

A pocos metros de largar, Gayraud pisó el cemento que había en pista, provocando una cortina de polvo; cuando reaccionaron los demás, Mario ya tenía 100 metros de ventaja. Traverso, en tres cilindros, fue perdiendo posiciones, y así se escalonaron tras el líder: "Tito" Bessone, Di Palma, López y Etchegaray.

En el noveno giro, Di Palma lo superó a Bessone. Gayraud ya había hecho el record de vuelta y tenía una luz de 4 segundos sobre ellos. Completaban los diez primeros, Osvaldo López (que abandonaría en la vuelta siguiente), Etchegaray, Zuain, Oltra que trepaba en la fila india, Raies, Soto y Fineschi.

Hasta la vuelta 27, E. BESSONE SE ENCARGÓ DE HACERLE SABER A Di Palma que podía intentar pasarlo, finalmente no necesitó esforzarse, por el problema de motor del arrecifeño; estaban a seis segundos de Gayraud que regulaba la carrera. Lo ontrotonido era la lucha entre Zuain, Etchegaray, Oltra, Raies, Fineschi y Soto, que no se daban descanso.

De allí hasta el final, prácticamente no hubo cambios, salvo los que impusieron los retrasos y abandonos de Fineschi y



"Cocho" marcha rumbo a su abandono. Dejas aparece Carlos Crocco.

Etchegaray. Con vueltas menos pero en el ritmo de punta, giraban Traverso y José Luis Bessone.

En la vuelta 40, Ernesto Bessone hizo el último intento de acercarse a Gayraud, pero este respondió con un par de rondas cercanas al record.

La bandera a cuadros sorprendió casi al mismo orden de las últimas 20 vueltas, encabezado por Gayraud, Bessone, Zuain y Oltra; solamente Soto mejoró un puesto en la misma línea de llegada, superando a Gabriel Raies.



4. En la primera pasada frente a boxes, Gayraud es el primero, con buena ventaja sobre E. Bessone, Di Palma, Etchegaray, López, Zuain y Fortunato. 5. Soto le hace algunos gestos a Avalle. Traverso mira con un "pucho" en la mano y Raies ambos con caras de pocos amigos. 6. Ernesto Bessone y Luis Rubén Di Palma lucharon por la segunda posición hasta que el de Arrecifes debió abandonar. 7. El instante en que Di Palma entra a boxes renunciando a todo. 8. Ernesto Soto cumplió una buena tarea con el Renault.



### FRUITAS DEL VALLE

**AUSENTES CON AVISO:** Habían clasificado pero no corrieron. Esteban Fernández, lo hizo en Junín con el T.C. tres litros. Miguel A. Guerra estuvo en Casavé corriendo con el F-3 Sudamericana. Juan Pablo Zampa y Miguel Mayeste por considerar deficiente el rendimiento de sus autos.

**LA EXTENSION ESTA EN MARCHA.** La Asociación de Volantes de General Roca ha concretado la adquisición del terreno suficiente para alargar el circuito parque de esa ciudad. Se estima que el nuevo perímetro tendrá cerca de 3.000 metros. La próxima semana piensan trabajar en la nivelación del terreno.

**OBJETARON EL SISTEMA.** Jorge Serafini tiene una barras correctoras de dureza que combinan en diagonal el tra-

bajo de las ruedas delanteras y traseras, se las objetaron en la clasificación y tuvo que eliminarlas para la carrera.

**CONTINUIDAD COMPLICADA.** Julio Ponce no tiene seguridad de poder presentar en Mendoza el Peugeot 505 que conduce Hugo Olmi, si bien está muy conforme con el piloto, no consigue el apoyo económico que le permita continuar su desarrollo.

**TORRIANI EN EL CAMBIO.** Si el tiempo le permite realizar los ensayos para buscar la puesta a punto del nuevo VW 1500, Enrique Torriani estará con esa unidad en Mendoza; de no ser así puede que llegue a esperar hasta la carrera de Santa Fe.

**RETORNA RAIES AL RALLY.** A partir del Rally Día de la Bandera se reintegrará a la especialidad Gabriel Raies con un Renault 18 GTX que están rearmando.

# GAYRAUD, DIRECTO...

en su taller. El motor como siempre será preparado por Berta.

**SIN DEPRESION A MENDOZA.** Rubén Benavidez ensayará nuevamente el sistema directo de accionamiento hidráulico de los frenos. Tanto el preparador como Silvio Oltra quieren la bomba depresora, que frena al motor en alguna medida y además hace muy duro el pedal e insensible cuando se produce algún inconveniente en el ayuda pedal.

**EL TIEMPO NO ALCANZA.** Hasta que las carreras no se espacien más de quince

días entre una y otra. José Miguel Herceg no seguirá los trabajos en la nueva coupé Sierra XR4 para Mario Gayraud. Los trabajos son muchos y el tiempo no le alcanza, además Gayraud, ¿para qué quiere auto nuevo?

Por Alberto C. Juárez

Fotos: Juano Fernández y Marcelo Padín



10



11



12

## CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 002 CARRERA: T.C. 2.000 ROCA

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	DI PALMA	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input checked="" type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	OLMI	<input type="checkbox"/>	DEL CAMPO	<input checked="" type="checkbox"/>
3	<input checked="" type="checkbox"/>	ZUAIN	<input type="checkbox"/>	MAYORGA	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	BANFI	<input checked="" type="checkbox"/>	SAENZ	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	LOPEZ	<input type="checkbox"/>	SOTO	<input checked="" type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	SERAFINI	<input checked="" type="checkbox"/>

9. angel Banfi sale del trompo que hizo en la horquilla. Pocos metros más adelante se detendría definitivamente. 10. José Miguel Herceg mirando concentrado uno de sus productos, pensando seguramente en los trabajos futuros. 11. Etchegaray, Traverso y Oltra. Las dos coupés Renault Fuego persiguen al R-18. 12. Jorge Serafini fue uno de los más criticados en cuanto al planteo de carrera. Culminó en séptimo lugar.



9

## RETRASOS Y ABANDONOS



Enrique Torriani en posición poco decorosa.

Olmi: lo tocaron de atrás en la largada y quedó encajado en la tierra floja. (ab.)

Banfi: Despiste. Se quedó sin motor por falta de alimentación y rompió el radiador (ab.) Vta.2

Fortunato: Se rompió el eje de entrada

de la caja de velocidades (ab.) Vta.8.  
López: Semieje (ab.) Vta. 10.  
Torriani: Despiste a la entrada del curvón (ab.) Vta. 21  
Fineschi: Tapa del distribuidor (ab.) Vta. 28.  
Di Palma: Rompio motor (ab.) Vta. 29.  
Cerquetti: Se salía de punto el encendido (ab.) Vta. 24.  
Del Campo: Recalentamiento del motor y rotura de junta de tapa de cilindros (ab.) Vta. 40.  
Crocco: Fallaba a más de 7.200 RPM.  
Bessone, J.L.: Se trabó la caja en tercera velocidad (paró en boxes). Vta. 4.  
Traverso: Rotura de un electrodo de bujía (paró en boxes). Vta. 4.  
Etchegaray: Por deformación de un neumático, éste tocaba en el amortiguador (paró en boxes). Vta. 45.

## EN POCAS PALABRAS

Gabriel Rales: Me cansé mucho en la carrera, voy a tener que realizar preparación física para no palmarme en las últimas vueltas. Pedro Vidal (arma el auto de José L. Bessone): Creo que si no se traba la caja, José Luis estaba en los puntos gordos, pero no importa, por lo menos corramos la racha. Silvio Oltra: Cuesta creer que un piloto de la experiencia de Etchegaray no se da cuenta cuando otro auto demuestra por acercamiento que es más rápido. Carlos Crocco: Sufrí toda la carrera, cuando pasaba las 7000 R.P.M. aparecía una falla de encendido y el motor se plantaba. Luis Di Palma: Me parece que con el auto que me da Herceg, en cualquier momento paso de perseguido a perseguido.

## CLASIFICACION

Asociación de volantes de Gral. Roca - Autódromo Parque de la ciudad de General Roca - Circuito de 2.012 metros de extensión - 49 vueltas - 26-4-87

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1° 2	Mario Gayraud	Ford Sierra XR4	42m41s97/100	49
2° 5	Ernesto Bessone (h)	Ford Sierra XR4	42m50s03	49
3° 23	Rcdolio Zuarin	Renault Fuego	43m18s90	49
4° 9	Silvio Oltra	Renault Fuego	43m31s07	49
5° 6	Ernesto Soto	Renault Fuego	43m32s11	49
6° 19	Gabriel Rales	Renault Fuego	43m32s21	49
7° 12	Jorge Serafini	Renault Fuego	42m55s68	48
8° 39	Miguel Etchegaray	Renault 18 GTX	43m17s54	48
9° 1	Juan M. Traverso	Renault Fuego	43m12s59	47
10° 30	José Luis Bessone	Ford Sierra XR4	43m20s28	47
11° 16	Carlos Crocco	Ford Sierra XR4	43m24s20	47
12° 8	Gerardo Del Campo	Ford Sierra XR4	35m35s82	40
13° 51	Gerardo Cerquetti	Ford Sierra XR4	43m06s07	33

No clasificaron: Di Palma, 28v; Fineschi y Torriani, 27; López, 9; Fortunato, 8; Banfi, 1.

No registró paso: Olmi.

No largaron: Guerra, Fernandino y Zampa.

Promedio del ganador: 139,685 km/h.

Record de vuelta: Gayraud en la 6ta. vuelta en 51s01/100, a un promedio de 141,995 km/h.

## CAMPEONATO

T.C. 2000

Oltra y Bessone (h), 30 puntos; Gayraud, 20; Traverso, 14; Zuarin, 12; Guerra, 10; Soto y Crocco, 8; Rales y Olmi, 6; Serafini y Fernandino, 4; Etchegaray y López, 3; Sáenz, 2; Fineschi y J.L. Bessone, 1.

Próxima competencia: el 10 de mayo en Mendoza.

# LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES

# CANOSSILLEN®

UNICOS FABRICANTES

# 28

AÑOS DE EXPERIENCIA  
RESPALDAN  
NUESTROS PRODUCTOS

PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS

VENTA Y COLOCACION: AV. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel: 772-2347 771-3354 - ENVIOS AL INTERIOR

## HUGO N. BOJANICH

PARA AUTOMOVILES, CAMIONES Y ACOPLADOS

LA LINEA MAS COMPLETA  
EN RUEDAS Y LLANTAS  
AUTOMOTORES



- TODAS LAS MARCAS
- TODOS LOS MODELOS  
ORIGINALES  
Y DEPORTIVAS



ENVIOS AL INTERIOR  
TARJETAS DE CREDITO

AV. GAONA 3648  
HAEDO (cp. 1706)  
TEL: 629-8241

Ventas  
por mayor  
y menor

## ANEXQ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL  
COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- MALLORY
- C/CORRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNI  
CADORES
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- CASTROL RACING

Juan B. Justo 4300 - Tel: 543-5201

TAPAS DE CILINDRO

## U.P.

- Especialidad en T.C.
- Tapa de cilindro para competición
- Múltiples y Potenciación
- SIMBRON 1833.

SAN JUSTO. TEL 650-8486

## CALZADOS CARCER

FIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60  
(1664) EL PALOMAR

- Inyección para Motor Dodge GTX V.8 Completa, Bielas Carrilla, Cajas Howland Mk.9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo, Parilla Faros completos y Tacos de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL 701-7948

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA  
PARA ESCAPES Y PISTONES

## VHT

Acassuso 1393-1525. OLIVOS. 797-9864;  
791-4121 (Alt. Av. Maipú 3200) (1636) Bs.As.

EL NEGRO JUAREZ  
COMPETICION



TAPAS DE CILINDRO  
Pulido y mecanizado  
para TC - TN y standard  
B. de Monteagudo 1776  
MARTIN CORONADO

## F.A.D.E.S

• BUTACAS •  
JAULAS DE SEGURIDAD  
CINTURONES ARNES  
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES  
AGÜERO 1813. esq. H. Irigoyan.  
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)  
760-0866

TAPAS DE  
CILINDRO:

LAS  
TENEMOS  
TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS  
DE PLAZA!

DISTRIBUI  
DORES

## TANDILBER

## INDUSTAP

Avda. Juan B. Justo 3032  
Tel. 855-9537 Capital Federal

## PER - PLAST

FABRICA DE CARROCERIAS PLASTICAS



\* JEEP \* MEHARI \* LOTUS \*

VENTA DE KITS.

ARMADO Y ASESORAMIENTO

- Stock permanente
- Entrega Inmediata
- Envíos al interior

JULIO A. ROCA 742. HURLINGHAM. TEL: 665-7360

# MOTOR HOME

EQUIPELO

CON AIRE ACONDICIONADO

## FRIART S.R.L.

INDEPENDENCIA 17 - AVELLANEDA - ☎ 204-6543



## SERVICE DIESEL BARRAGAS

- BANCO DE PRUEBA BOSCH
- REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371 (cp. 1275) TEL 28-9032

## ALBERTO J. DAPORTA

\* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES \*

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION

\* Turismo Carretera \* TC 2000 \* Rally

\* TC Bonaerense \* Stock Car

\* NACIONALES e IMPORTADOS \*

Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel: 744-6939



Para avisos: H.B. Producciones, Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

## Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES  
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL: 92-7781

## CASA ZAGAGLIA S.A.

\*\*\*\*\* BUTACAS \*\*\*\*\*

- TORINO ☆ FALCON ☆ JEEP ☆ MEHARI
- ☆ COMPETICION ☆ RODANTES ☆
- ☆ ARENEROS ☆ PEUGEOT 505
- ☆ FIAT 600 c/Cabecal ☆

TODOS RECLINABLES  
COLORES A ELECCION

\*\*\*\*\* J.B. JUSTO 3350 - CAP. \*\*\*  
• F.D. OLIVEIRA 4683 (1678) CASEROS TEL.: 654-5408



LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000  
F2 Limitado-Nacional  
F. Renault Argentina  
F.2 Codasur y Entrecor  
F-3  
Tallero clase 2, 3 y 4  
SPORT PROTOTIPO  
También llantas de aleación liviana para automóviles  
nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR



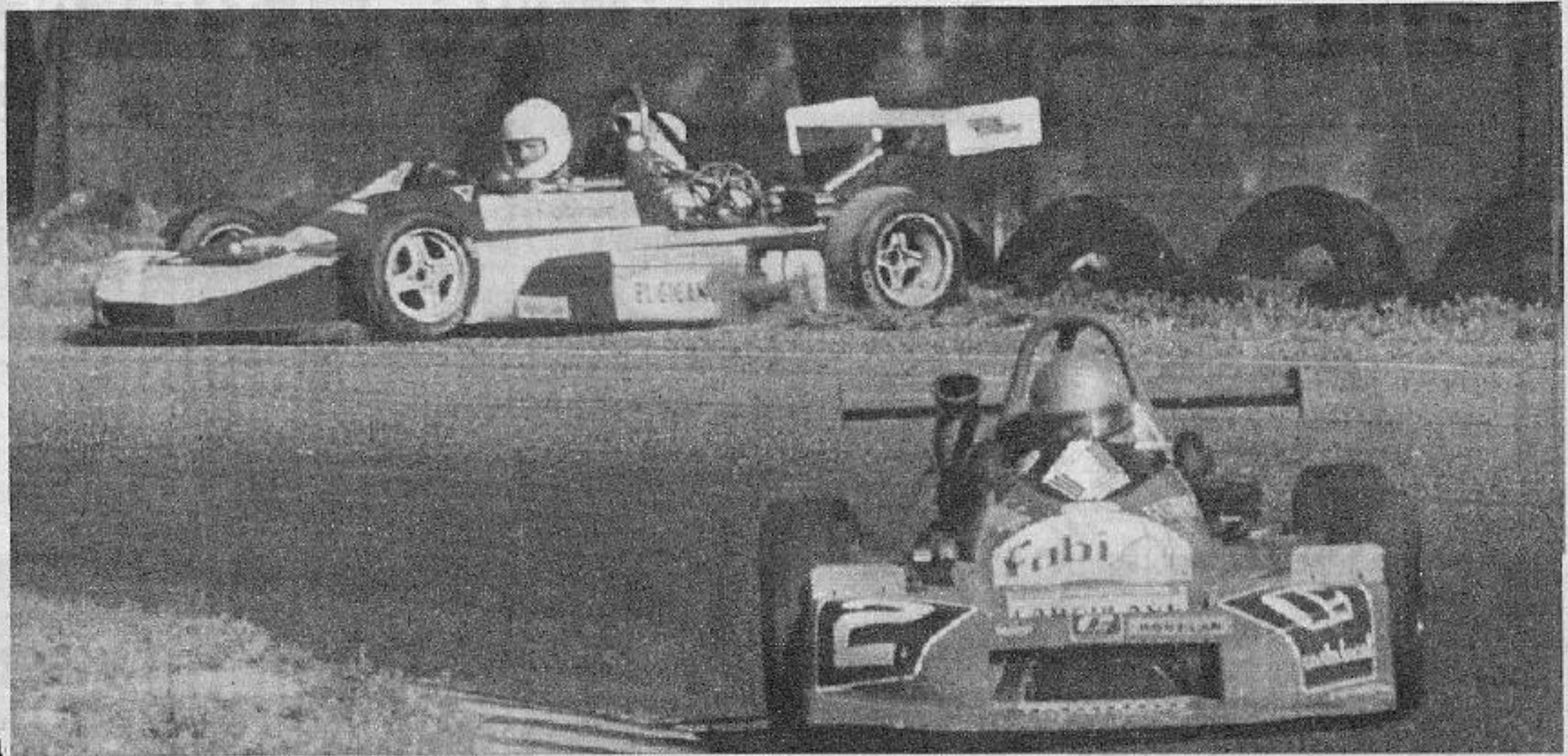
• AMPLIA GARANTIA • REPARACIONES •  
FABRICA - ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

EN GRAL. ROCA SE VIERON DOS FORMAS DE TRABAJAR LAS CHACRAS...

BOVONE PASTOREA...

NEVIANI COSECHA

Sobre el mismo final, Daniel Neviani presionó a su coterráneo Bovone hasta hacerlo cometer un error, y luego se escapó hacia el triunfo. Empiezan a notarse las actitudes de distintos pilotos en busca de logros "anuales" y no "circunstanciales" y es correcto el funcionamiento de las revisiones técnicas, como el de la APF-4.



La segunda carrera de 1987 de la Fórmula Renault Argentina dejó nuevamente un saldo positivo, en especial en lo que respecta al funcionamiento de los distintos rubros, entre los que se encuentran pilotos y dirigentes, y en las distintas actitudes que tomaron todos los protagonistas.

Un análisis de esas actitudes, en lo que a pilotos respecta, desnuda que los que en la temporada anterior eran grandes candidatos en cada una de las competencias, aún lo siguen siendo. Esos son los casos del ganador, Daniel Neviani, que planificó su carrera críticamente sin enloquecerse y respetando las treinta vueltas que se debían cumplir, y el otro "involucrado" es Miguel Etchegaray, siempre veloz y vehemente pero con una clara noción de lo que podía hacer con su Berta en el pequeño trazado valletano. Para "Toto", los puntos fueron valiosísimos.

Con la misma idea que los nombrados en primer término están los "recién llegados" Mario Riva, que luego de varias temporadas "sentó cabeza" y se perfila como uno de los pilotos para tener muy en cuenta permanentemente, y Luis Belloso, que sigue mostrándose muy capaz de sortear situaciones difíciles como las que le tocó vivir en Gral. Roca, arribando a un cuarto puesto final con relaciones de caja que no eran las más adecuadas.

Las otras actitudes están ejemplificadas en lo realizado por Juan Daniel Bovone. El laboulayense es un piloto

rápido, joven, que se muestra siempre entre los primeros en la grilla de partida. No obstante esto, aún le falta la serenidad necesaria para poder cumplir con todo lo que promete en las pruebas del sábado. Su salida de pista cuando Neviani lo presionaba demuestra que todavía carece de la confianza necesaria para accionar cuando los rivales aparecen muy grandes en los espejos retrovisores. Es un valor importante, y cuando cumpla con todos los requisitos será candidato permanente.

Walter Paulizzi llegó a un quinto puesto muy merecido. Trabaja silenciosamente y ya se ha ganado el respeto de todos sus rivales, muchos de los cuales completaron una carrera con diversos sobresaltos, en especial Alisi, Martín, Fabi, Barceló y Menta, en la que se mezcló en ciertos pasajes Bouvier. Desacostumbrado puesto final para Norberto Della Santina, que junto con Solmi fueron los que demostraron mayores dotes de combatividad. El primero, con un chasis que no doblaba y que le exigía bloquear los neumáticos para entrar a la horquilla, y el segundo, debiendo largar desde boxes por no terminar a tiempo el arreglo del embrague, roto en tanques llenos y luego con la falla en una válvula. No obstante eso, ninguno de los dos quería parar... hasta que las circunstancias lo obligaron a Solmi al abandono en la vuelta diecisiete.

Siguiendo con este análisis de las actitudes que ha tomado la categoría, di-

gamos que con muy buen criterio se decidió no hacer la "final para no clasificados", y así evitar los gastos a muchos pilotos que quizá quedarían fuera de la verdadera carrera el domingo.

Salvando, de esta forma, el honor de las monoplazas, ya que de todos modos no iban a ser muchos los que se llegarán al Alto Valle del Rio Negro.

Una vez más apareció la confirmación rápida de la clasificación luego de una revisión técnica "a cara de perro". Aunque se oyeron algunas quejas porque se sacaron precintos colocados el sábado anterior, éste sería un punto a dejar bien aclarado para la próxima. De todos modos... eso no alcanza para desacreditar un excelente trabajo general de los principales protagonistas.

#### UVITAS RIONEGRINAS

INTEGRACION. La de la Fórmula Re-

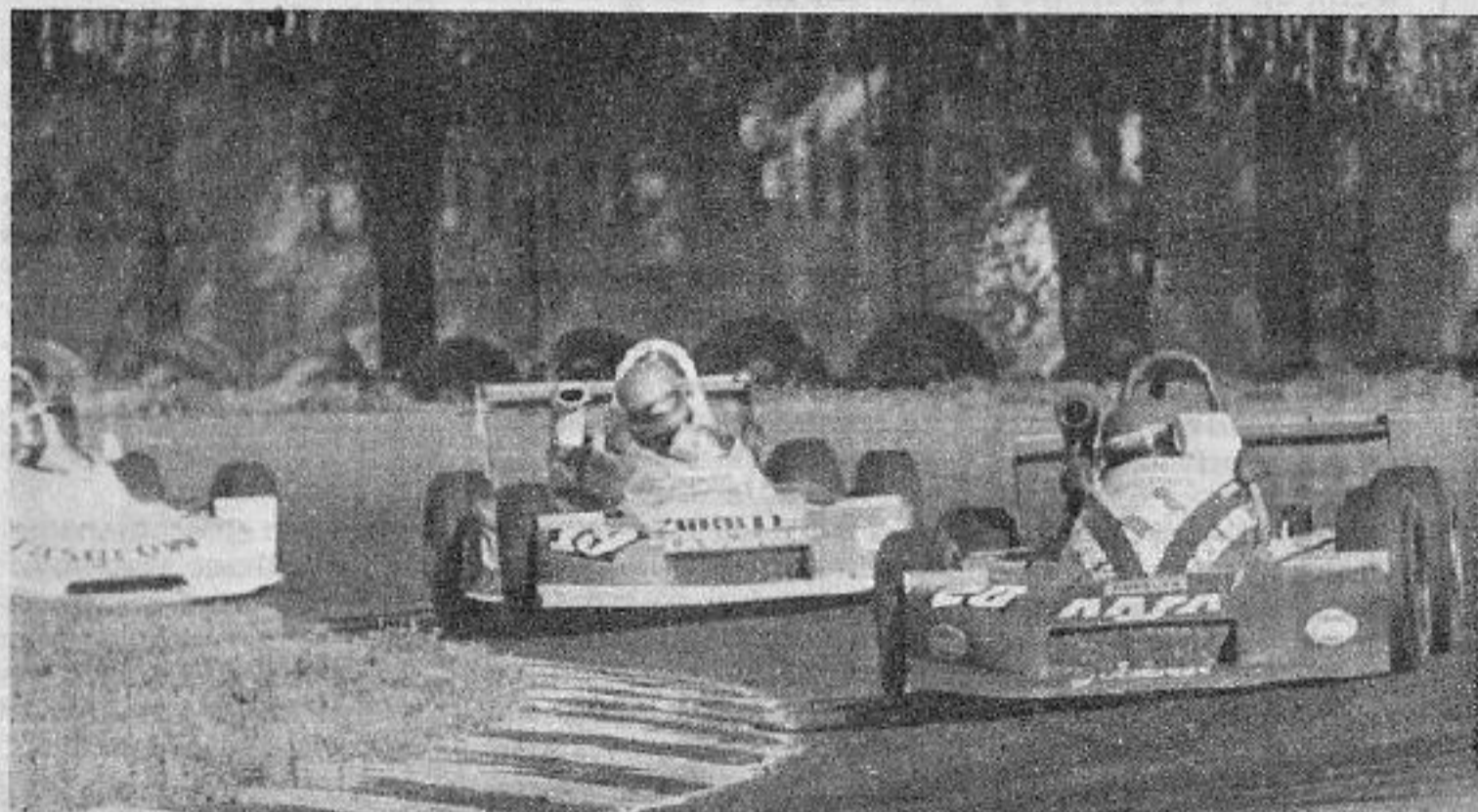
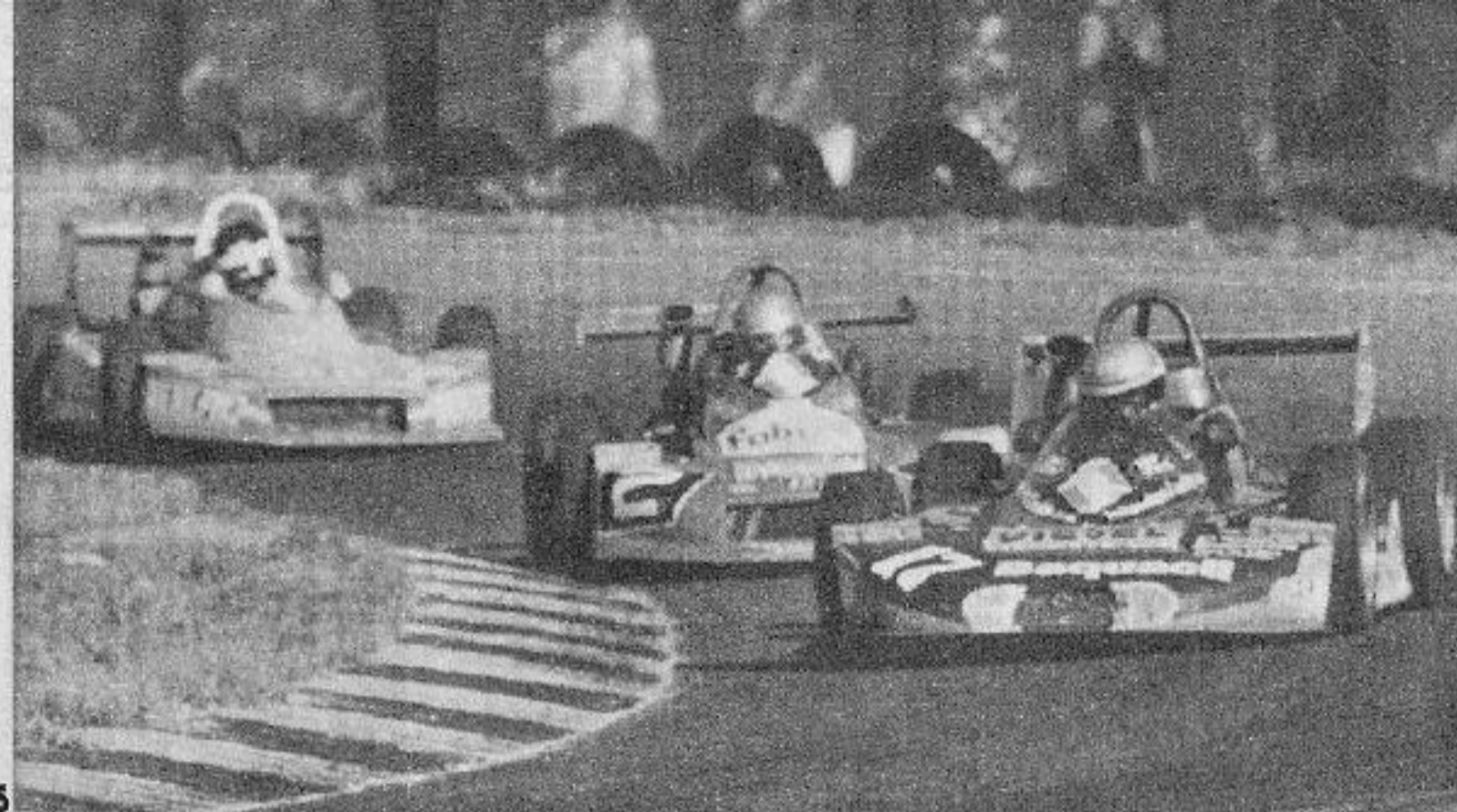
nault Argentina, pues Santiago Bengolea estuvo con Eduardo Bouvier hace pocos días, y ofreció 2.000 australes en concepto de viáticos individuales para que pilotos argentinos que invite la APF-4, se presenten en una competencia en Chile. En la próxima semana habrá definiciones.

SIN ENTENDER NADA. Esa expresión era la del colega José Luis Chialvo, de LU-5 Radio Neuquén, en momentos en que Gustavo Mandrini se fue de pista y, al tocar el cable de las distintas transmisiones, el citado colega se quedó sin el micrófono para emitir. El tirón se lo sacó de las manos, y Mandrini le debe un buen susto...

GESTO. El de Mario Riva, que le prestó un motor a Oscar Pereyra el domingo por la mañana, cuando el piloto de Pergamino había roto una válvula en el suyo. Con actitudes así, la categoría va a ir para adelante.

#### EN POCAS PALABRAS

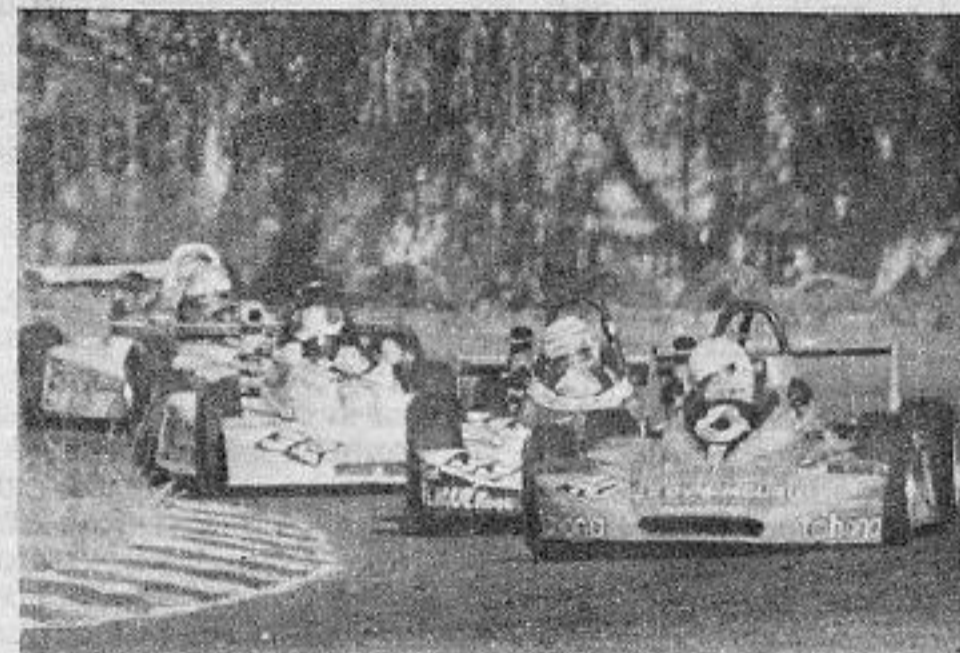
**Pablo Sala:** "Con ese motor no puedo hacer nada". **Juan Menta:** "Llegamos con lo justo hasta el circuito; en la rotonda de acceso a General Roca se salió una rueda del trailer". **Juan Bovone:** "Me fui solo afuera". **Oscar Pereyra:** "Mario Riva me prestó un motor, de lo contrario no habría podido correr". **Eduardo Bouvier:** "Estuvieron los chilenos y nos invitaron a Las Vizcachas con dos mil australes de viáticos cada uno. Yo soy el primero que se anota...". **Carlos Ianowski:** "No podía tener derecho el auto, hasta que me fui afuera". **Carlos Barceló:** "Más no podía hacer; para mí es un buen resultado". **Norberto Della Santina:** "El auto era un desastre, no doblaba en ningún lado". **Mario Riva:** "Me costaba llevar el coche, sobre todo en la entrada del curvón". **Daniel Neviani:** "Después que se quedó Bovone, tuve una tranquilidad terrible..."



1-Neviani se escapa para "cosechar" 20 puntos, mientras Bovone completa su "pastoreo". Esto fue el momento de la definición en la F1A. 2-Neviani a la hora de los festejos. 3- "Toto" Etchegaray llegó al final con un Berlita con varios problemas menores. 4- Riva cuando aún estaba adelante de Neviani y atrás aparece Mancuso. 5- Alisi no pudo controlar a Belloso ni a Paulizzi, que en la foto lo siguen.

## LA CARRERA EN SINTESIS

Tras la largada, luego de acomodarse en fila india, aparecen Bovone, Mancuso, Riva, Neviani, Etchegaray, Belloso, Alisi, Paulizzi, Morgan, Mandrini, Della Santina, Pereyra y Martín. En la quinta vuelta se retrasa Mancuso y queda cuarto, siendo superado por Riva y Neviani. Mas atrás, Paulizzi se encarga de superarlo a Alisi. Las posiciones se mantienen durante gran parte de la carrera, hasta que en la vuelta 19, Neviani supera a Riva y queda segundo detrás de Bovone, que estaba algo cortado en la punta. Este se retrasa por un trompo en la vuelta 23. Sobre el final, las mayores novedades se producen



Morán, Martín, Barceló y Pereyra protagonizaron una cerrada lucha.

cuando Belloso le quita la posición a Paulizzi, y cuando Mancuso hace un trompo como consecuencia de trabársele el acelerador.

## LOS PROTAGONISTAS

### MANCUSO: "ME QUERO MORIR..."

**Daniel Neviani:** "Este es un triunfo importantísimo porque nos pone en la lucha para el Campeonato. Hice una mala largada, pero luego pude recuperarme y superarlo a Riva. En ese momento quedé segundo detrás de Bovone, pero por fortuna para mí y desgracia para él se fue afuera y aproveché la oportunidad que se me presentaba. La semana pasada tenía problemas para doblar en algunas curvas, pero la postergación nos permitió solucionarlos".

**Mario Riva:** "Este segundo puesto es bueno en función del puntaje, pero el auto hay que trabajarlo más. Tuve problemas con el chasis, y eso me perjudicó bastante. Apenas llegue-

mos a Casilda nos pondremos a trabajar para Mendoza".

**Miguel Etchegaray:** "El auto anduvo muy bien; más, no podía. No estaba como en otras oportunidades, y tendremos que hacer mucho para poder andar adelante".

**Luis Belloso:** "Nos quedamos muy 'largos' con las relaciones. Las habíamos cambiado para las pruebas de tanques llenos, pero no pudimos dar ni una vuelta debido a la rotura del embrague. Eso me quitó posibilidades, y el cuarto puesto, para mí, es un resultado muy bueno".

**Gustavo Mancuso:** "Me quiero morir... Todavía no se me pasó la bronca que tengo. Estaba para salir tercero,

luchando con Riva y con posibilidades de superarlo, y en la última vuelta se me quedó el acelerador trabado en la horquilla. No pude evitar el trompo, y demaré una eternidad en salir nuevamente".



La bronca de Gustavo Mancuso.

## RETRASOS Y ABANDONOS



En la última vuelta Mancuso queda con el acelerador trabado y hace este trompo.

**Della Santina:** toque con Morgan y con Mandrini. **Mancuso:** acelerador trabado y trompo en la última vuelta. **Bovone:** fuera de pista. **Pereyra:** se olvidó de poner una tuerca de la palanca de cambios. **Solmi:** largó de boxes por rotura del embrague en pruebas de tanques llenos, y se rompió una válvula en el motor (ab.). **Icnowski:** fuera de pista (ab.). **Mandrini:** toque con Morgan y Della Santina (ab.). **Menta:** rotura de trompa por fuera de pista. **Sala:** motor con poca categoría (ab.). **Morgan:** toque con Mandrini (ab.). **Fontana:** rotura de la trompa y radiadores (ab.).

## CLASIFICACION

Asociación de volantes de General Roca - Autódromo Parque de la ciudad de General Roca - Circuito de 2.012 metros de extensión - 30 vueltas - 26-4-87.

Pos. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1° 2	Daniel Neviani	Crespi	23m52s80/100	30
2° 17	Mario Riva	Crespi	23m56s31	30
3° 3	Miguel Etchegaray	Borta	24m00s83	30
4° 19	Luis Belloso	Crespi	24m05s70	30
5° 11	Walter Paulizzi	Crespi	24m10s52	30
6° 10	Juan Bovone	Crespi	24m10s73	30
7° 20	Miguel Alisi	Crespi	24m13s43	30
8° 33	Rubén Henry			
9° 22	Guillermo Fabi	Crespi	24m18s43	30
10° 32	Carlos Barceló	Crespi	24m30s34	30
11° 68	Juan Mentar	Crespi	24m37s23	30
12° 55	Carlos Fonte			
13° 4	Alegrone	Crespi	24m39s00	30
14° 14	Gustavo Mancuso	Crespi	24m46s46	30
14° 14	Eduardo Bouvier	Crespi	23m53s84	29
15° 7	Norberto Della Santina	Crespi	24m09s85	29
16° 40	Fernando Morán	Crespi	24m11s76	29
17° 9	Oscar Pereyra	Crespi	24m39s39	27
18° 56	Gustavo Fontana	Crespi	17m29s93	21

No clasificaron: Sala y Solmi, 17 v; Comito, 8v; Icnowski, 7v; Mandrini y Morgan, 2 v.

No largó: Rossi.

Promedio del ganador: 153,718 km/h

Record de vuelta: Neviani en la 22a. vuelta en 46s38s/100, a un promedio de 156,170 km/h.

## CAMPEONATO

### FORMULA RENAULT ARGENTINA

Riva, 35 puntos; Neviani, 30; Etchegaray, 27; Belloso, 22; Della Santina y Paulizzi, 8; Mazzini y Bovone, 6; Palmero y Alisi, 4; Mandrini, Fabi y Henry Martín, 3; Sala, 2; Barceló, 1.

Próxima competencia: el 10 de mayo en la pista de Mendoza.

## rally mundial

### EL DOBLETE DE AUDI EN EL SAFARI

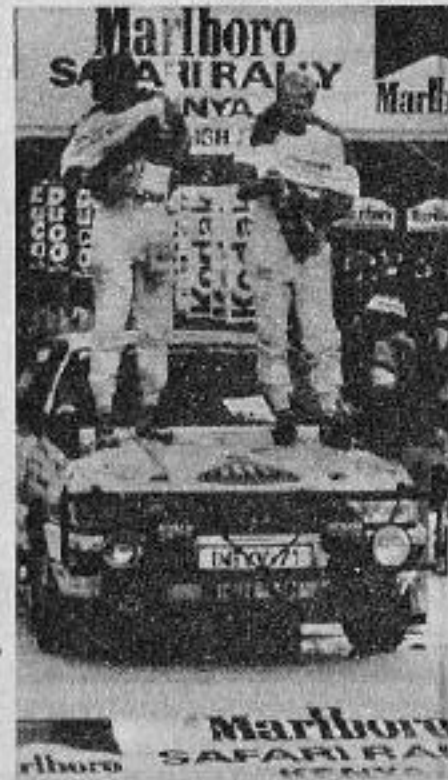
Con un brillante 1-2, los alemanes de Ingolstadt retomaron a casa más que satisfechos, luego de la edición '87 del Rally Safari, que fue este año la cuarta fecha del Mundial de la especialidad. Si bien era sabido que el Audi 200 Quattro disponía del suficiente potencial como para aspirar a la victoria, el extenuante trabajo de los japoneses —en especial Toyota— en la preparación de la carrera, indicaba a priori una ligera supremacía en esta extenuante prueba africana. Si bien Toyota —con Waldegaard a la cabeza— estaba trabajando desde el año pasado con los nuevos Supra en Kenia, y habían completado más de 60.000 Km de severos tests, no puede decirse que Audi haya descuidado la preparación de sus coches, puesto que Mikkola también hacía varios meses que realizaba pruebas en África. Ante la sorpresiva claudicación del Toyota de Waldegaard, el finlandés no tuvo problemas en acceder al liderazgo de la General, superando con comodidad a su coequipier Walter Röhrl, lo cual ya es mucho decir.

A los 45 años de edad y con 90 participaciones en el Mundial de Rally, Mikkola consolidó este importante triunfo en el Safari cuando se iniciaba la jornada de competencia. Fue allí, en el control horario 67, cuando abandonó definitivamente el Supra de Waldegaard por rotura de motor, tras haber acusado kilómetros antes, pro-

blemas de temperatura. Más adelante, también Nikkola tuvo problemas, con el acumulador pagando 8 minutos de penalización. Sin embargo, al final de la jornada el finlandés encabezaba la general con 6 min. de luz sobre Eriksson con el VW, y 14 minutos sobre el alemán Röhrl. Ya el cuarto —Torph con el otro Toyota oficial— quedaba a casi 45 minutos de la vanguardia. En tanto, otro finlandés —Ari Vatanen— continuaba padeciendo con roturas de neumáticos en su Subaru.

En la última jornada, luego de más de 3.500 Km recorridos y a poco de llegar a Nairobi, el sueco Kenneth Eriksson debió resignar un seguro 2º puesto con el pequeño Golf GTI 16 v., debido a la rotura del embrague. De ese modo Röhrl pasaba a ocupar la segunda posición detrás de su compañero de escuadra; tercero quedaba Torph y cuarto Franz Weber con el otro VW Golf. También a poco de finalizar, Vic Preston perdió la posibilidad de hacer sumar puntos al solitario Lancia Delta HF, ya que nuevamente la caja de velocidades lo traicionó. Preston había recuperado desde el puesto 23º al 9º, pero ello no le sirvió de nada.

Luego de este resonante éxito y de la buena ubicación conseguida en ambos certámenes —pilotos y marcas—, es muy posible que los programas de la casa de Ingolstadt sean revisados, y tal vez de ello pueda beneficiarse el Rally de Ar-



Hanna Mikkola y Arne Horta comienzan el festejo luego de haber llevado al triunfo al Audi 200 Quattro en el Rally Safari.

gentina. Esto, seguramente, se sabrá en las próximas semanas.

#### Clasificación final:

1º Mikkola-Hertz (Audi 200), 3h39m44s; 2º Röhrl-Geistdortler (Audi 200), a 17m15s; 3º Torph-Melander (Toyota Supra) a 51m25s; 4º Weber-Peltz (VW Golf) a 1h15m43s; 5º Ehlund-Whitlock (Subaru RX) a 2h20m58s; 6º Ulyate-Street (Toyota Supra) a 2h53m23s; 7º Stöl-Berth (Audi Coupé) a 3h05m43s; 8º Kirkland-Nixon (Nissan 200) a 3h34m20s; 9º Aaltonen-Drews (Opel Kadett) a 4h28m26s; 10º Vatanen-Tiber (Subaru RX) a 5h26m33s.

**Campeonato de Marcas:**  
Lancia, 57; Audi, 48; Volkswagen, 38; Mazda, 30; Renault, 23; Ford, 22; Toyota, 15.

**Pilotos:** Kankkunen, 37; Alon, 28; Röhrl, 27; Bickson, 23; Eriksson, 21; Mikkola, 20; Salonen, 20; R. Agnotti, 19; Carlsson, 18; Blomqvist, 16.

**MAS NOVEDADES DE RALLY.** Con respecto a futuros pasos de las casas constructoras involucradas en el rally, digamos que Nissan ha manifestado sus intenciones de hacer toda la temporada '88, sin limitarse sólo a las competencias africanas. Lo harán con el modelo 200 SX y posteriormente con la versión 4x4 a homologar ya para Acropolis, Olympus y Costa de Marfil habrá dos autos del modelo 200 SX en manos de Mehta y Zanussi.

Por su parte, VW confirmó nuestro adelanto con respecto a la preparación del nuevo Golf con tracción integral y motor sobrealimentado. El prototipo en ensayo se denomina G-60 y dispone de un compresor volumétrico sobre el clásico 1.8 de 16 válvulas. Este auto tendrá de serie unos 170 CV (30 más que el 16 válvulas actual), y en versión G.A. para rally, estará en los 220 CV de potencia. La transmisión será la misma que equipa actualmente al Syncro de la marca. Luego del Rally de Corcega, los huéspedes de VW Motorsport realizarán ensayos en la isla francesa con este prototipo, para hacer una evaluación comparativa del producto sobre el asfalto. Siguiendo con alemanes, digamos por último que Audi presentará en el próximo Salón de Frankfurt el nuevo 90 Turbo

KKK con tracción integral. La versión sobrealimentada del clásico 5 cilindros será homologada para mediados del año próximo en Grupo A, y su destino será reemplazar al actual 200 Quattro. Por lo pronto y con respecto a esta temporada, Audi confirmó la participación del finlandés Ari Vatanen sobre uno de los 200 Quattro.

**DOMINIO BMW EN JARAMA.** Una cómoda victoria obtuvo BMW en la segunda fecha del Mundial de Turismo. Los autos de Schnitzer lograron un contundente 1-2 en las 4 horas de Jarama con los binomios Pirro-Ravaglia y Capelli-Ratzenberger. Ambos coches utilizaron en la oportunidad los neumáticos japoneses Yokohama que se manifestaron ampliamente superiores con respecto a los Pirelli.

En pruebas de clasificación asustaron los Sierra Cosworth de Eggenberger, que coparon la primera fila de lanzamiento con los binomios Ludwig-Dieudonne y Soper-Niedzwiedz. Ambos coches debieron luego resignar posiciones, finalizando 4to y 5to respectivamente, a 1 vuelta de la punta y visiblemente perjudicados por las Pirelli. Se decía en Jarama que tal vez para fines de

## fórmula tres alemana

### APERTURA DEL CAMPEONATO '87 EN NÜRBURGRING ROSSO DIEZ PUNTOS Y UN NEGOCIO

Cuando en las pruebas libres del jueves los cronómetros indicaban 1m37s6/100 para el Dallara N°4, muchos se resistían a creerlo: entre ellos, los hombres del team oficial Volkswagen. Luego, la clasificación sabatina, el "warm-up" del domingo y la competencia misma, se encargaron de ratificar los hechos. Bernd Schneider, con el Dallara del equipo de Hörst Schübel y el motor oficial de Spiess, parecían de otra categoría. Con comodidad, el flamante chasis italiano aventajaba, como mínimo, por un segundo al resto, y la única duda era saber quién sería el segundo. El escalón más alto del podio, en Nürburgring, ya estaba asegurado.

En este panorama, la tarea de Victor Rosso, y en general la del team Volkswagen, fue tratar de neutralizar la diferencia. Viendo que se hacía imposible, el argentino encaró la faena con inteligencia, tratando con éxito de obtener puntos: logró los primeros diez del año. Esto reflexio-

naba el marco suareñce luego del banderazo a cuadros. "Más de lo que hice, era imposible. Largando sexto, aproveché la 'quedada' de Lulanen y pude superarlo a Rensing, por lo cual de movida fui cuarto. Promediando la carrera, el auto se puso subvirante, y cada vez me costaba más hacer 'entrar' la trompa. De últimas, la goma delantera izquierda quedó prácticamente cocinada. Esto provocó que Coyne se me viniera encima con el Reynard, apurado a su vez por Rensing con el Martini. Pese a todo, lo tapé bien al inglés, que en esto tiene mucha experiencia, y llegué al final sin problemas. Teniendo en cuenta que el trio de punta era inalcanzable, y que yo perdía tiempo tapándolo a Coyne, el cuarto puesto me dejó satisfecho. Es importante comenzar el año con la confianza de puntos en la mano. Ahora, hay que ponerse a trabajar, y mucho, porque la diferen-

cia será muy difícil de reducir. No tengo dudas de que tanto en chasis como en motor, vamos a mejorar. El equipo se moverá con ese objetivo, y ya en Avus deberíamos comenzar a demostrarlo. Incluso, espero poder participar un poco más en las decisiones que hacen a la puesta a punto, ya que este fin de semana sólo me limité a brindar la información que Schäfer me pedía. No hay que olvidar que es una nueva relación, y que necesitamos habituarnos el uno al otro. Pero creo que su experiencia será un elemento importante en los resultados de este año".

Este era el resumen final de Victor Rosso. Pero vayamos por partes, con lo acontecido durante el fin de semana en Nürburgring. El jueves, tras el "tiempazo" de Schneider, que batía por 2s07 el tiempo de la pole del '86 de Nissen, parecía que Rosso podía convertirse en su escolta puesto que se ubicaba a 1s34 del alemán, por

## UN ARGENTINO EN RIVERSIDE IFANGIO JR. SE PRENDE EN TODAS...!

Nuevamente Juan Manuel Fangio II incursionó en pistas de los EE. UU. En esta oportunidad, Riverside fue el escenario donde nuestro compatriota volvió a mostrarse.

Accedió, así, a un pedido de Dan Gurney para que corriera junto a su hijo Jim las "Tres horas de Firestone-Firehawk" a bordo de una Toyota Celica GTS. Se trata de una clásica competencia de largo aliento, de las que integran este torneo que patrocina la famosa marca de neumáticos. Compiten en su mayoría pilotos principiantes y algunos profesionales, lo que en muchas ocasiones origina divertidísimas carreras donde los "chiquilines" quieren ganarle a los experimentados, sin que éstos se den por aludidos.

Largaron la competencia 82 autos, resultando ganador al cabo de las tres horas, el binomio compuesto por T.J. Jones y G.S. Johnson con un Nissan 300 ZX Turbo. El primero de ellos no es otro que el hijo del "castro" del automovilismo yanqui, Parnelli Jones. Nuestro compatriota obtuvo el 34º lugar en

la clasificación general, a tres vueltas de los ganadores. Pero de todos modos, tanto Fangio como Gurney Jr. se mostraron conformes con lo realizado, teniendo en cuenta la cantidad de autos que largaron.

En este torneo son tres las categorías, divididas en grande, mediana y baja cilindrada, reservadas para autos de gran producción. Justamente en la mediana participó Fangio, llegando octavo en dicha clase.

En esta división el ganador fue Garth Ulton en pareja con Terry Earwood a bordo de un Dodge Charger Shelby, alcanzando el quinto lugar en la general.

Al día siguiente (domingo 26) se corrió en el mismo circuito una fecha más del torneo IMSA GI, denominada "Los Angeles Times G.P. of Endurance", formada por dos competencias: los 300 km para las clases GTO y GTU, y los 600 km de la GTP.

En la clase GTO participó el equipo de Dan Gurney, y su primer piloto se llevó el triunfo, Chris

temporada, los autos oficiales de Ford dispongan de caucho francés, puesto que se avecina el ingreso de Michelin a la categoría. La sorpresa de las Sierra en Jarama es que lucían la misma inyección Bosch Motronic que les impidió correr en Monza. Apparentemente Eggenberger le demostró a las autoridades de FISA que dicha inyección no es más que una evolución de la Weber Marelli original. Pero en todo caso, esto huele más a una maniobra de la FISA para no perder competidores en el nuevo Mundial, que otra cosa.

Con respecto a los Alfa Romeo —que por capricho del actual sistema de puntaje, siguen encabezando el Campeonato— las cosas siguen mal. Pese al debut de Giorgio Pianta en los boxes, la situación no se modificará hasta la competencia de julio en Nür-

burgring. Reclán allí dispondrán de la Evolución 2 homologada y con nueva caja, turbo más grande y casco más rígido. Podrán entonces aspirar a reducir el margen de diferencia con el resto. Pero la guerra de las "evoluciones" recién comienza, y pese a no necesitarlo, BMW encara otra versión del M3 con unos 30 CV más.

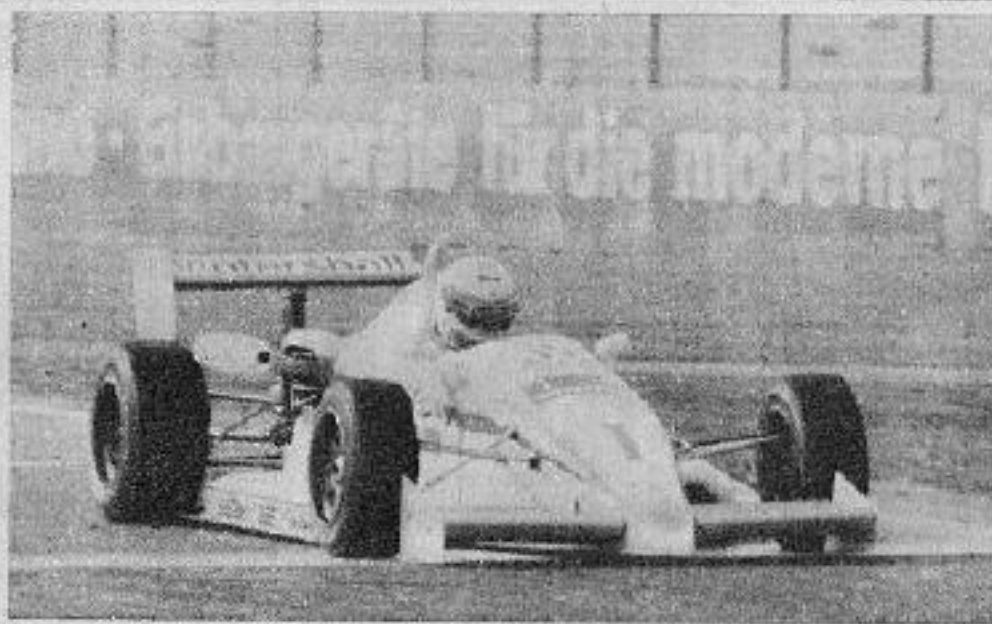
El certamen, que continuará el 10 de mayo en Dijon, está encabezado por Alfa Romeo en Marcas con 52 puntos, contra 40 de BMW. En pilotos, Voulaz-Cipriani tienen también 52 contra 40 de Pirro-Ravaglia.

**¿PIRRO CON TYRRELL?** Esta semana debía decidirse la situación de la segunda butaca del equipo Tyrrell, ocupada de emergencia por Jonathan Palmer en Río de Janeiro. Apparentemente, todo estaría dado para que

delante de Otto Rensing, de Biela con el Reynard y del húngaro Csaba con otro Dallara. El argentino comentaba que el Ralt aceptaba una menor carga de alerones, porque iba muy bien afirmado en todos los lados.

Para la primera media hora del sábado, **Bertram Schäfer** —foto del equipo de Rosso— intentó cambiar la puesta a punto del Ralt RT31, confiando en una netta mejoría con distintos valores de resorte y alerón. Sin embargo, la magnitud de la alteración fue mucho mayor y Rosso no pudo bajar los 100 segundos con las gomitas nuevas, mientras que el jueves marcaba 99s, con neumáticos usados. El auto se había puesto muy subvirante, y para la sesión de la tarde se volvió a la puesta a punto anterior. "Allí volví a sentir bien el chasis, pero no tuve suerte", comentaba Rosso. "Cuando ve-

nía inmerso en una interesante progresión de tiempos, justo delante de mi un debutante hizo un trompo en la 'S' detrás de



En la imagen central se aprecia el Ralt RT 31-VW conducido por Victor Rosso (izquierda). A la derecha, el ganador Bernard Schneider.

boxes, sector bastante rápido, y para esquivarlo tuve que irme fuera de pista, arruinando las gomitas."

Vale aclarar que a partir de esta carrera se puso en marcha el sistema de diez neumáticos por fin de semana para cada auto en la F-3 Alemana, los cuales se entregan antes de las pruebas de clasificación. Como a la mañana habían puesto un juego inicial, a la tarde habían cambiado los dos izquierdos, y tras el incidente se debió recurrir a medio jue-

go reservado para la carrera. De todos modos, Rosso salió rápido y bajó 73/100 del registro de la mañana. Pero no tuvo tiempo para acrecentar la mejo-

ría. "Creo que estaba para hacer 1m38s05, que era el tiempo del jueves", nos decía Víctor, "y con eso habría ganado un lugar en la primera fila."

A todo esto, Schneider no podía mejorar el 1m37s92 de la mañana, pero tampoco necesitaba hacerlo. Todos limaban centésimas, y Lutanen, el mejor Reynard, era su escolta a 1s08. Detrás quedaba Biela, joven promesa alemana, y Subcampeón de la F-Ford 2000 '86, solo a 1/100 del finlandés, usando el chasis Reynard del holan-

dos Van Degriat, anterior puesto de Schneider. Otra centésima detrás estaba Hans-Peter Kaufmann, con el Dallara Subcampeón '86. Luego, Rensing colo-

caba al solitario Martini (porque Oestreich estaba en Estoril con los BMW) a 1s23, delante de Rosso, quedaba a 1s38 precediendo a su vez a Coyne, Roppes y Zakowski. De Lutanen a este último —coequipier del argentino— los ocho estaban separados por sólo 58/100, dando una idea de lo competitivo del lote. Sin lucir, quedaban atrás los Alfa Romeo de Novamotor, que en los chasis de Wolfgang Kaufmann (Reynard), y Harald Huysmanns (Dallara), no evidenciaban un buen renacimiento.

Tras las pruebas dominiguera realizadas con tiempo amenazante, la carrera se inició con alisbos de sol y media hora de re-

trazo. Lutanen se quedó en la largada, y Rosso movió bien, ganándole a Rensing y asegurándose el cuarto lugar. Schneider, con un ritmo demoledor en torno a 1m38s, fue estirando diferencias como para no dejar lugar a dudas. Biela se estabilizaba cómodo en la segunda posición, y lo propio hacía Hans Peter Kaufmann en la tercera. Rosso, desde mitad de carrera, soportó el asedio de Coyne y de Rensing, a quienes pudo controlar hacia el final.

Ahora todos, no sólo el team de Rosso, piensan en el Dallara-VW Spiess de Schneider. Es la combinación a batir y los demás deberán hacer grandes esfuerzos, sobre todo tienien-

do en cuenta que para una especialidad como la F-3, las diferencias vistas en Nürburgring resultan enormes. Veremos en Berlín.

Clasificación final (Circuito de Nürburgring, 20 vueltas; recorrido total, 90,840 km; 26/4/87): 1º) Bernard Schneider, Dallara 387-VW Spiess, 32m59s46/100 a 165,208 km/h; 2º) Frank Biela, Reynard 873-VW Spiess, a 14s40; 3º) Hans Peter Kaufmann, Dallara 386-VW Spiess, a 17s65; 4º) Victor Rosso, Ralt VW Schrick, a 24s36; 5º) Dave Coyne, Reynard 873 Spiess, a 25s03; 6º) Otto Rensing, Martini MK 52-VW Spiess, a 25s62; 7º) Michael Roppes, Ralt RT 31-VW Spiess, a 29s90; 8º) Peter Sakowski, Ralt RT 31-VW Schrick, a 30s16; 9º) Joachim Winkelhock, Reynard 873-VW Spiess, a 40s60. Record de vuelta: Schneider, 12º 1m37s82 a 177,156 km/h.

Campeonato Alemán de F-3 (disputada una competencia): Schneider, 20 puntos; Biela, 15; H.P. Kaufmann, 12; Rosso, 10; Coyne, 8; Rensing, 6; Roppes, 4; Zakowski, 3; Winkelhock, 2; Lutanen, 1.

Próxima fecha: 10 de mayo en Avus, Berlín.

Texto y fotos: Néstor Palmotti (desde Alemania)

## fórmula uno LAS PRUEBAS EN IMOLA

La semana pasada se realizaron entrenamientos no oficiales con diversas pruebas sobre el circuito italiano de Imola, donde el próximo domingo se disputará el Gran Premio de San Marino, segunda fecha del Campeonato Mundial 1987 de F1.

Entre el jueves y el sábado giraron principalmente los equipos Ferrari, Minardi, Lotus, Williams, McLaren, Brabham, Arrows y Benetton.

Llamaron la atención los inconvenientes sufridos por el team de Maranello, que motivaron declaraciones agrias de Michele Alboreto: "No empezamos bien y será difícil mejorar el auto, ya que no se comporta muy bien". Como es de imaginarse cuando en Ferrari las cosas van mal, las reuniones a alto nivel entre los principales integrantes del equipo son una constante.

En una de esas reuniones se hicieron muy evidentes las tirantes relaciones entre Bernard y Alboreto. Se trató de encontrar una explicación lógica a la rotura de seis motores en las pruebas de Imola y allí Alboreto aprovechó para lanzar sus "dardos": "Si bien es cierto que cuando se rompen motores es porque se están experimentando nuevos materiales en los mismos, no es menos cierto que si Berger se hubiera dedicado solamente a poner a punto el chasis y las suspensiones, tal vez se habría salvado algún motor..." Excusas al margen, también se evidenció que Alboreto ya no está tan conforme con su compañero de escuadra.

Los tiempos realizados en estas sesiones mostraron al francés Alain Prost como el más rápido con 1m27s21, seguido por Mansell, 1m27s49; Piquet, 1m27s97; Patro-



Piquet y Prost dialogan en un descanso de las pruebas en Imola.

se, 1m28s96; Berger, 1m29s48; Warwick, 1m29s64; Alboreto, 1m30s46. También giraron Ayrton Senna, Adrián Campos, Thierry Boutsen y Alessandro Nannini.

Corde, con Toyota 2000 Turbo, fue el ganador en una categoría sin embargo dominada prácticamente por autos americanos. Un triunfo que se veía venir ya que en las competencias anteriores el auto se mostró muy veloz (el propio Fangio pudo comprobarlo).

En los GTP, el Group 4 Team (versión americana del equipo Jaguar) se llevó las palmas con Hurley Haywood-John Morton con un XJR7 de 6,5 litros (motor de aspiración normal y de 700 HP).

Volviendo a la actividad de Fangio en U.S.A., en próximos días se trasladará a Miami a fin de arreglar cuestiones con sus "sponsors", para luego dirigirse a Indianápolis con el objeto de estar junto a su equipo de ARS y presenciar las tradicionales 500 millas el 24/5. Una semana después, el 31 de mayo, estará en Milwaukee participando de la segunda fecha del torneo de American Racing Series.

Informe Néstor Cademario (desde los EE.UU.)

el italiano Emanuele Pirro la ocupa, por un módico aporte previo de 400.000 dólares. Debido a que Tyrrell ha conseguido ahora el patrocinio de Camel para los buzos de sus pilotos, Pirro debió conseguir la aprobación de Marlboro, empresa tabacalera que en sus comienzos lo patrocinó. El problema es la diferencia de términos contractuales entre las partes. Como siempre, Tyrrell quiere asegurarse a su nuevo piloto por 3 años, sobre lo cual Pirro tendría ciertas dudas. Por otra parte, Tyrrell no está en condiciones de definirle qué motor utilizará en 1988. De todos modos, el acuerdo estaría finalizado para la carrera de Imola. Al menos, eso es lo que se espera.

VARIANTES EN EL CALENDARIO DE F3. La F3 Europea ha confirmado las fechas de sus

realizaciones más importantes de la temporada. Por un lado, la FISA informó que la tradicional prueba de fin de año que asigna el título continental, se correrá esta vez el 4 de octubre en Silverstone, Gran Bretaña.

Por su parte, la EFDA confirmó su minitorneo europeo confeccionado sobre cuatro fechas: el 28 de junio en Monza, el 19 de julio en Nürburgring, el 2 de agosto en Knutstorp, Suecia, y el 11 de octubre en Brands Hatch. Con respecto a este programa, el team oficial Volkswagen, en el cual milita Victor Rosso, habría confirmado su intervención en la prueba de FISA y en dos de las carreras del EFDA. El hecho de que se haya resotado ahora la competencia de Nuremberg por el certamen alemán, prevista para el 28 de junio, crea una cierta superposición que en los próximos días podría quedar definida.

## motos-mundial GARDNER EN ESPAÑA

Iniciando su periplo europeo '87, el Mundial de Motociclismo-Velocidad se trasladó a España para competir en el circuito andaluz de Jerez, de 4.218 metros.

Allí se dieron cita las categorías 500, 250, 125 y 80 cm<sup>3</sup> (las dos primeras finalizarán su certamen en Argentina el 4 de octubre próximo).

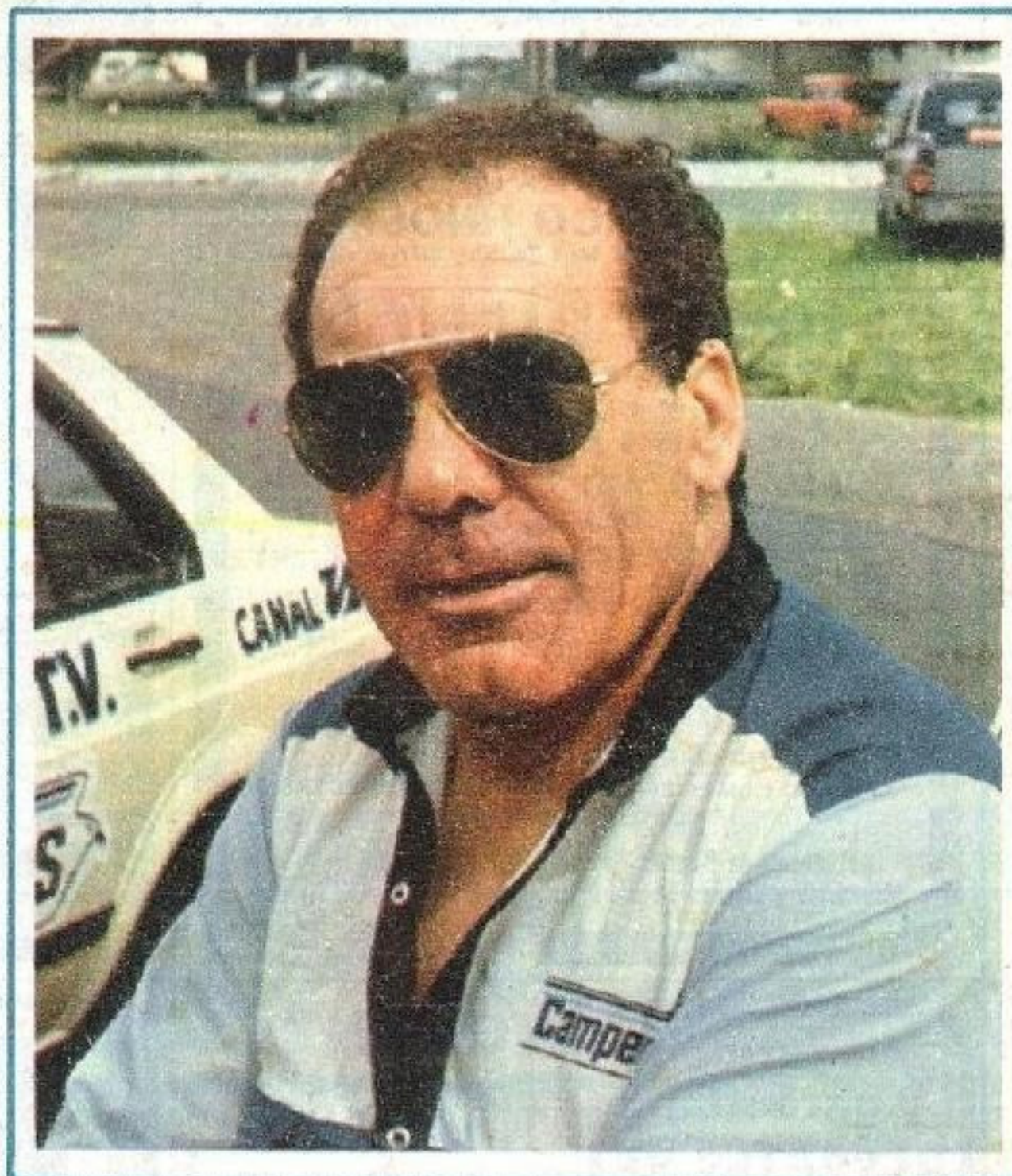
En 250, Martin Wimmer (Alemania) fue el ganador con Yamaha, seguido por Luca Cadalora (Italia) también con Yamaha, y resultando tercero el local Carlos Garriga con idéntica máquina. En la clase mayor, Wayne Gardner (Australia) con Honda, le ganó al Campeón Eddie Lawson (Yamaha) y al inglés Ron Haslam (Honda), alcanzando a su vez el primer lugar en el Campeonato con 27 puntos, seguido por Mamola con 20; Haslam, 16, y Lawson, 12.

En 80 cm<sup>3</sup>, Jorge Martínez alcanzó la primera posición, en tanto que en la 125 se produjo la primera incursión en esta temporada del argentino "Willy" Pérez, que se cayó en la última vuelta cuando venía en la sexta ubicación. En esta división, el triunfo correspondió a Fausto Gresini.

# Campeones

## Radio El Mundo

LUNES A SABADO  
20 a 21 hs.  
DOMINGO  
9 a 14.30 hs.



Conducción y Dirección General  
**CARLOS ALBERTO LEGNANI**  
La imagen y el relato del automovilismo actual

## Canal 2

JUEVES  
23 a 24 hs.  
DOMINGO  
21 a 22 hs.

**CAMPEONES DEL CAMINO S.A.**

Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.  
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

# Campeones

**INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO**