

EXTRA
MAS PAGINAS - MAS COLOR

CORSA

RALLY

MISION IMPOSIBLE



Las revistas de Mauro

39-1107 Del 12 al 15 de agosto de 1987 - Argentina - A 420 Uruguay - N° 210 Paraguay - C\$ 1.350



Y TODA LA ACTUALIDAD



SI SU COCHE NO VE BIEN,
NECESITA LAMPARAS PHILIPS.

Las lámparas halógenas Philips, H4 y H5, señalan el camino de la óptima visión y seguridad vial.

Poniendo, ante sus ojos, visibles ventajas en el manejo.

De reducidas dimensiones, ofrecen alta resistencia a los cambios térmicos y a las vibraciones, manteniendo absolutamente inalterable su valor lumínico a través del tiempo.

El gas halógeno



contenido en la ampolla evita que ésta se ennegrezca, lo que se traduce en un rendimiento luminoso más elevado durante toda su vida útil.

Las lámparas halógenas Philips, por su calidad y resistencia, representan un hecho singular en la industria automotriz: son uno de los poquísimos casos en que el repuesto supera al original de fábrica, brindando un 100% más de luz que las lámparas convencionales, tanto en alta como en baja.

Lámparas halógenas Philips, H4 y H5: duran más y se ve más.

Cómprelas con los ojos cerrados. Porque los ojos de su auto son tan importantes como los suyos.



PHILIPS



el análisis

RECALDE RECOBRO LA PRIORIDAD "A", LLEGANDO

INCLUSO A INTENTAR LO IMPOSIBLE: GANARLE A BIASION. Y LANCIA SE CORONO CAMPEON MUNDIAL...

MISION CUMPLIDA



Arriba: Finalmente, la clásica rampa de llegada recibió otra vez a Recalde-Del Buono. Mientras el piloto recibe felicitaciones, su navegante desparrama champán. Abajo: Eriksson fue el mimado del público. Remontó desde una posición muy retrasada.

Por Eduardo E. Neira, Oscar A. Izzo, Jorge A. Augé Bacqué, Sergio M. Goldvarg y E. Alberto Falcón. Fotos: Enrique Blanco, Carlos Campos, Miguel Tillous, Enrique Perrupato, Silvia Arias, E.E.N., O.A.I., Alfredo Calascione, Juan Pablo Malbrán y José María Uteaga.



El Cóndor es un paraje singular. Situado en La Pampa de Achala, durante años marcó el inicio del camino de Las Altas Cumbres, y en este Rally allí se inició la Prueba de Clasificación N° 12, última de la segunda etapa, el jueves 6 por la tarde. Antes de largarla, Biasion ya estaba adelante de Recalde por nueve segundos. Cuando terminaron esos intrincados 22,26 km en bajada, la diferencia se había estirado a ¡49 segundos! ¿Por qué? Una pinchadura del neumático trasero izquierdo, sufrida



FICHA GENERAL

Fecha: Entre el 4 y el 8 de agosto de 1987.

Denominación de la prueba: 7mo. Rally Marlboro de Argentina. Novena competencia por el Campeonato Mundial 1987 de Pilotos y octava por el de Marcas.

Lugar: Provincia de Córdoba.

Ubicación: Zona serrana de la provincia: Punilla, Galmuchita y Traslasierra.

Autoridades: Directores de la Prueba: Ingenieros Rafael Sierra y Carlos García Remohi; **Colegio de Comisarios Deportivos:** Tomás Albo (Presidente), René Ferrero, Erasmo Salitti (Italia), Adolfo Golberg (Brasil), Roberto Gardiol (Uruguay), Hernán López Fontana y Carlos Eduardo González; **Veedores FISA:** Costas Hossottis (Grecia), François Regis (Francia) y Lanfranco Caneschi (Italia-Veedor Técnico)

Condiciones climáticas: Frío. Eventuales lloviznas y nevadas.

Tipo de trayecto: Caminos de montaña.

Participantes: Largaron 64 autos; 4 G-A Clase 8; 23 G-A Clase 7; 20 G-A Clase 6; 8 G-A Clase 5, y 9 G-B Clase 10.

Público: Muy numeroso

Organización: Buena.

Espectáculo: Interesante.



poco después de la partida por el Lancia N° 5, acababa con las posibilidades reales que Recalde poseía, de ganar este rally. Atrás habían quedado dos trompos, un semitrompo, un par de equivocaciones con la caja de velocidades, errores todos que sin embargo penalizaron a Recalde-Del Buno en tan solo aquellos 9 segundos que recordábamos. Así y todo... Biasion, mientras, no escatimaba esfuerzos para alejarse, pero no le era fácil. En la trepada anterior desde Mina Clavero a Giulio Cesare, realizada sobre un camino muy trabado, ambos pilotos Lancia habían decidido no pelearse por ganar ese tramo, realizando un paréntesis en la franca lucha planteada hasta entonces. La preocupación inicial causada por el Mazda 323 4WD "new look", se había disipado completamente con el abandono de Ingvar Carlsson, quien hasta entonces era el inamovible tercero en el ordenamiento general, aunque ciertamente circulando en un nivel inferior al de los productos italianos.

Ese fue el momento clave de la carrera. Cuando la lucha de Recalde encontró su primera limitación en el caucho. Pero contrariamente a todo lo esperado, las órdenes de "mantener posiciones" no eran dadas, demostrando un notable respeto de la dirección del equipo hacia sus integrantes. Posteriormente, alguna otra pinchadura retrasó a ambos autos, pero ya la suerte estaba echada—a favor de Biasion ¡por fin! luego de sus decepciones en Acrópolis y el Olympus—, y los motores vieron reducida su carga.

EL PELOTON DE ESCOLTA

El team Volkswagen, tercero en discordia, lideraba las acciones de los autos de tracción simple, con una poco sorpresiva performance, cuya principal responsabilidad recayó en el alemán Erwin Weber, quien competía por primera vez en la Argentina, pese a volcar en el último prime de la primera etapa. Kenneth Eriksson, nuevamente, había roto un semieje de su Golf GTI,



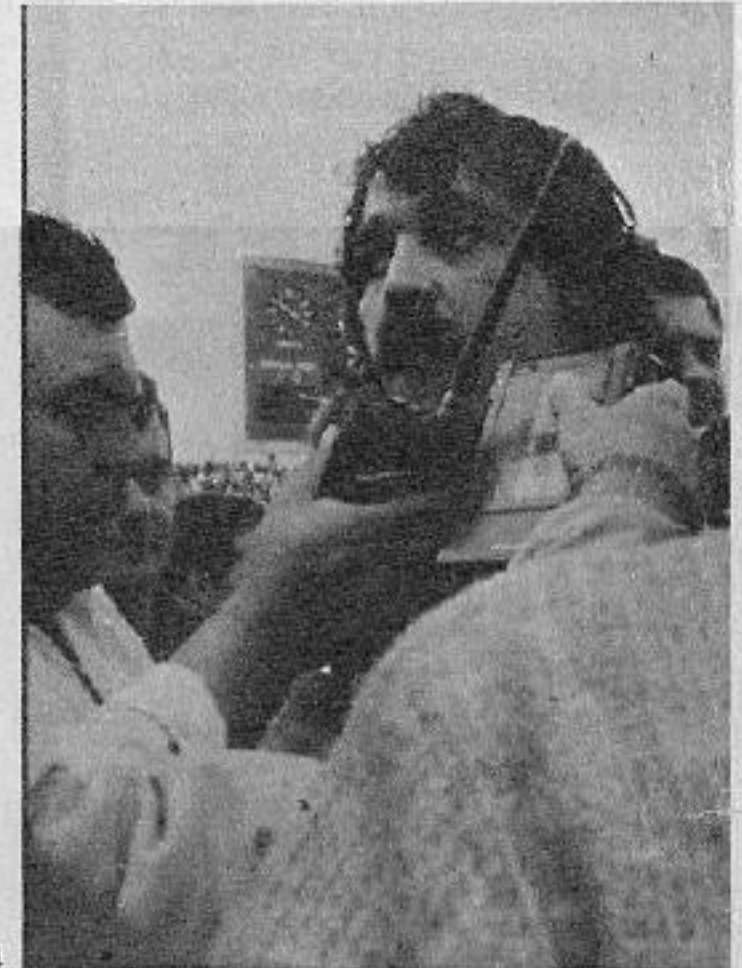
poco después de cumplir la mitad del primer prime, retrasándose notoriamente. Pero éste no sería su único problema en Argentina. Al día siguiente quedaría —¡otra vez!— en tres ruedas, y rompería el embrague, transformando su carrera en un verdadero calvario y resignándose a remontar posiciones atacando desde atrás. Eso hizo y se transformó en la figura de la prueba, superando a Gabriel Rades, quien por entonces ya era quien conducía el auto de producción nacional mejor clasificado.

No le fue fácil lograr esa posición al Campeón Argentino '86. Sus inconvenientes comenzaron en la verificación previa y siguieron cuando varios anunciaron su posterior desclasificación debido a la forma en que redujo el peso de su auto... Por añadidura, graves inconvenientes en el diferencial de deslizamiento limitado, hacían que éste funcionara al 100% en vez del 30% habitual, lo que entorpecía a ojos vista el manejo del R.18 dorado. La "contra" de Gabriel había sido autos similares. Los dos pertenecientes al equipo oficial Re-

nauli, conducidos por Juan María Traverso y Ernesto Soto, ya no lo preocupaban. Aquél, por haber abandonado tras un vuelco, y éste por haber volcado en la tercera etapa, penalizando 28 minutos para reparar su auto en el enlace entre San Pellegrino y Todos los Santos. La razón de este incidente fue el haber superado el límite dado por su auto, mientras procuraba que la diferencia con los VW Golf fuese lo menor posible... También el "Dieciocho" de Torrás había volcado, así como los de Campora y Pasi, en una verdadera epidemia de tumbos cuya razón no está muy clara. ¿Excesiva vehemencia? ¿Neumáticos inadecuados? ¿Azar? El tema llamó la atención...

SOLO PARA SUDAMERICANOS

Los Volkswagen Gol (así, sin efe) de los brasileños Lemos-Cezar y Fleck-Klein, se mantuvieron detrás de los arriba mencionados, durante toda la carrera. Su participación, decidida con escasa antelación, jerarquizó aún más la competencia. Su compatriota —y ganador del Rally Día de la Bandera—



Edio Fuchter, había abandonado en la primera jornada, restando un potencial e importante protagonista. Los autos blancos no tenían grandes problemas: alguna pinchadura, un cable de acelerador trabado, pero nada que los comprometiese.

Los riojanos hermanos Maciel, utilizando un nuevo R.18 GTX armado por Schroeder, sufrieron un golpe en la primera etapa y terminaron su carrera en el último PC de la tercera, cuando un semieje se salió de su lugar mientras circulaban por el Pan de Azúcar.

Los Fiat Regatta iniciaron su debut internacional con pretensiones. Les alcanzó para lograr algo interesante gracias a Degiovanni y Bescham (este último en su primer contacto con el auto) en los primeros tramos. Luego, aquél abandonaría con su árbol de levas cortado, mientras que éste sufriría continuos problemas con sus amortiguadores —que transformaron su participación en un verdadero test de suspensiones—, y al terminar la segunda etapa, lo hizo con el embrague "lané". Su reemplazo al día siguiente le agre-



2

1. Biasion saliendo hacia la victoria por segundo año consecutivo. Su carrera fue impecable. 2. Guy Goulard, Presidente de la Comisión de Rally de la FISA, hablando con nuestro colaborador Martin Holmes. 3. Grandes daños en el auto de Traverso-Steila luego de su vuelo. 4. En la llegada, Gabriel Raies estaba muy enojado con el equipo Volkswagen Motorsport. 5. Otro de los momentos clave del Rally: el Mazda -hasta entonces tercero- se detiene con problemas en la transmisión.



5

go nueve minutos al tiempo general. El nuevo modelo Fiat continúa en experimentación. El secreto está en su tren delantero.

El Subaru RX Turbo del chileno José Celsi había quedado al costado del camino en las cercanías de Nono, mientras se dirigía a largar el PC9 en Villa de Las Rosas. Una manguera de agua del turbocompresor Fuji se había roto, provocando el rápido recalentamiento del eje (que gira a unas 15.000 RPM). Cuando repararon (sacando el turbo del circuito de escape) se acabó el tiempo máximo disponible. Fue una notable pérdida, ya que el auto estaba para grandes empresas, y bien podía mejorar lo realizado el primer día, cuando usó llantas de catorce pulgadas. Al cambiar por las de 13", la performance había mejorado...

Y MAS, TODAVIA...

Continuando con los numerosos pilotos latinoamericanos presentes, se destaca el chileno Alejandro Schmauk. (los del otro lado de la cordillera tuvieron una excelente y numerosa repre-

sentación), quien con su Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde (motor boxer 1490 cm³, 145 HP a 7.800 RPM y válvulas algo más grandes que las del Alfaud Sprint Veloce) impresionó muy bien: "Pese a que en Alfa no me recomendaron el auto para rallies de tierra, pues sólo había andado bien en el asfalto o la nieve, anduvo muy bien, pero para darle el gusto a una 'barra', me fui afuera, así que ahora sólo quiero llegar", decía el sábado por la mañana. El Toyota Corolla de Claudio Israel fue un auto que en principio no llamó la atención, pero: "Tiene un motor DOHC de 160 HP a 8.000 RPM y 4 válvulas por cilindro, aunque no tiene ni caja 'arrimada' ni autoblocante, lo que complica mucho el manejo. Las gomas son Bridgestone Potenza 155 SR13, ya que las 14/38 no eran adecuadas. Para el '88 pienso volver—ésta fue mi primera carrera en la Argentina— aunque con el auto mejor preparado".

Los trasandinos acapararon los honores en la clase cinco. Allí fue Enrique Levalle (argentino, nacido en Rosario

LOS PROTAGONISTAS

BIASION: "FUE MÁS DURO QUE LO PREVISTO"

MASSIMO BIASION: "Esta carrera fue mucho más dura que la del año anterior, por eso la victoria guarda un sabor muy especial. Cuando hicimos los planteos previos, no contemplamos algunos factores que ahora se dieron. Pero de todos modos es una experiencia que aplicaremos cuando vengamos el año próximo. Este es uno de los rallies más completos y sirvió para que me ponga nuevamente en órbita en la lucha teórica por el título, ya que durante el año perdí puntos muy importantes. ¿Mis próximas participaciones?... No está previsto que vaya a los Mil Lagos, pero sí al de San Remo, para el que tengo pensado comenzar a trabajar a la brevedad."

NINNI RUSSO: "Los pasos siguientes del equipo Lancia Martini son ir al Rally de los Mil Lagos con Juha Kankkunen y Markku Alen. En San Remo, el equipo estará compuesto por Massimo Biasion y Kankkunen, mientras que al RAC iremos con Kankkunen y Alen. Con respecto a esta carrera, pienso que es la culminación de un plan que comenzamos a desarrollar con anticipación. Las pruebas que se hicieron en Córdoba estaban destinadas a llegar al Rally en óptimas condiciones y en cuanto a si hubo alguna orden que condicionara el trabajo de los pilotos, respondo que no fue así. Cada uno hizo su carrera, sin ningún tipo de órdenes. Para el '88, el único piloto confirmado es Mikael Eriksson."

ERNESTO SOTO: "Cuando volqué, sentí una tremenda decepción. Pensé que todo se venía abajo, pero luego recapacité... En el lugar donde sucedió había un espectador que me facilitó, de su auto particular, los elementos que necesitaba para continuar en carrera. A ese aficionado, como a todos los integrantes de mi equipo, que trabajaron como leones dejando el auto prácticamente nuevo 'de abajo', no podía defraudarlos. Por entonces, pensar ya en una muy buena posición era algo utópico, pues la diferencia era sumamente importante. Lo único que me interesaba era llegar."

JORGE RECALDE: "La carrera se dio de esta forma y yo hice las cosas lo mejor que pude. El Lancia es un excelente auto y las dos tripulaciones fuimos trabajando en conjunto para lograr el 1-2. Tuve la poca fortuna de hacer un par de trompos debido a que el auto se me fue... Y en cuanto a las pinchaduras, son cosas que pueden suceder en cualquier circunstancia y a mí me tocaron en momentos clave. Ahora ya estoy pensando en el Rally de San Remo, para el que haré gestiones a fin de correrlo. No sé si con un auto del Jolly Club o de



Massimo Biasion.

otro equipo italiano. Veremos. También existe una fuerte posibilidad de participar en el Rally de Costa de Marfil con un Audi Coupé Quattro del equipo de Rolf Schmidt. Sería interesante estar ahí, aunque otorga puntaje sólo para el Campeonato de Pilotos. Yo ya lo corrí con Mercedes en 1980, cuando terminé segundo. Me parece que el Audi 90 Quattro se adapta bien a ese terreno."

KLAUS PETER ROSORIUS: "Estamos contentos por el resultado. Es lo que esperábamos, y a medida que avanzaba la carrera nuestro equipo se esmeró mucho para solucionar algunos problemitas. Era difícil ganarle a Lancia si ellos no tenían problemas... Para 1988 contaremos con un modelo de tracción integral."

CLAUDIO LOMBARDI: "El Lancia Delta está mejorando paso a paso. Comenzamos en Montecarlo '87 con una potencia de 230 HP y 33 KGM. Hoy disponemos de 250 HP y 38 KGM. Creemos que eso no está nada mal. Sin embargo, difícilmente podamos extraer mucho más de este motor."

GABRIEL RAIES: "Luego de tantos problemas, finalmente pude terminar, por primera vez en trece meses, una carrera de gran importancia. Lamento que el equipo Volkswagen alemán haya recurrido a una táctica desleal en la última etapa para retrasarme. Igualmente, estoy muy satisfecho."

el 29-3-40) el vencedor con pequeño Subaru 4WD de 70 HP a 4.800 RPM. "La potencia se distribuye 60/40 y puede usarse también como tracción delantera". Fernando Urrutia, con su Suzuki, le planteó dura lucha pero una detención en un vado cerca de Cuchi Corral, le costó tres minutos y el puesto en la división, donde lo siguieron Eduardo Aguirre (coequipier de Levalle, con un auto idéntico) y los argentinos Alex Smith-Hilda Mercadier, con otro Subaru -Hatchback-, más pesado y antiguo.

Enrique Oribe decidió correr con su hijo Ignacio como navegante, utilizando el VW Gol 1,6 usado por Fuchler en la Bandera '87: "Tiene 150 buros y anda bárbaro", describió este argentino que integra el team de Ricardo "Costinha" Costa, que usa motores preparados en Florianópolis por Francisco Abbada. En el caso de Oribe, fue grato notar progresos en su andar. Siguiendo con Volkswagen, el único Gacel GL que finalizó fue el del reaparecido bolivarenses Guillermo "Tata" Maineri, pese a los problemas de caja sufridos.

Otro argentino destacado fue el único sobreviviente del Grupo B, el espectacular cordobés Guillermo Gianre, una de las revelaciones de la carrera, quien rearmó su Fiat 147 CL5 como Sorpasso, con elementos preparados por Luis Cosma.

Los hermanos quechuas Alanoca Quino, usaron una carrereada coupé Toyota Corolla (150 HP a 7.500 RPM, DOHC y dos válvulas por cilindro) con la que penaron con su amortiguación trasera. En cuanto a Alejandro Sala, bastante meritorio fue llegar para él. Su R.18 estaba "fané" en el sistema de dirección al arribar al último Parque Cerrado.

CONCLUSIONES

Para Recalde ésta fue una competencia que sirvió para volver a introducirlo en el equipo Lancia, y si bien es muy temprano especular con su integración como piloto estable del team, él busca continuidad en el Campeonato Mundial en alguna de las escuadras "satélites" de Abarth. La posibilidad de seguir con el Jolly Club es cierta, pero

no se deben descartar otras posibilidades. La semana que viene nos contará...

En cuanto al relativamente **pequeño número de participantes**, ello no fue impedimento para que las sierras vieran copados sus caminos con **espectadores**, quienes dieron otra vez un color y un calor extraordinarios a la competencia. Pero seamos claros: de no haberse realizado una solución de emergencia, habríamos tenido Rally de Argentina con menos de cincuenta autos. Los graves problemas surgidos en la verificación sorprendieron a todo el mundo, organizadores incluidos. No deben repetirse.

Lancia es Campeón del Mundo de Marcas, mientras que se prepara para el Rally de los Mil Lagos, donde ya comenzaron los entrenamientos. Allí la lucha estará centrada en Alen, Kankkunen y Salonen. Entre los dos primeros se encuentra el Campeón Mundial '87.

PIRQUITAS

MONTAÑAZO - Fue el que protagonizó el Renault 18 GTX de Lonati, en este rally con Logegaray como navegante (Madero lo hizo junto a Foché). En el PC 3 tuvo un duro encontronazo con la montaña, del que el auto quedó sumamente dañado, pese a lo cual llegó al final de ese tramo, quedando posteriormente al margen de la carrera.

PREMURA - El Fiat 147 S de Carnevalino Oddone llegó al final de la etapa inicial con algunos problemas en el carburador, por lo que al día siguiente se los vio en las inmediaciones del Chateau Carrera tratando de solucionar el inconveniente y continuar.

ENOJADO - Sumamente contrariado se encontraba Gabriel Raies antes de largar el prime inicial en Villa Icho Cruz: "Yo no discuto las medidas que se tomaron, tanto en lo técnico como en lo organizativo, ya que parlen de la FISA y por supuesto hay que aceptarlas. Pero sí critico que las mismas se hayan dado a conocer con muy poco tiempo de anticipación".

PRONOSTICO - Luego de finalizada la Primera Etapa, Massimo Biasion pronosticó que para la Segunda, Jorge Recalde era el favorito por el conocimiento que el minaclaverense tiene en esa zona. Lástima que falló el pronóstico...

FRIO I - El clima en el comienzo del 7º Rally de Argentina no se mostró muy complaciente. Una intensa nevada en la noche previa y el cielo nublado contribuyeron a que la temperatura no fuera más allá de los cinco grados. Sin embargo, eso no fue inconveniente para que una verdadera legión de aficionados marchara de madrugada hacia la zona de la carrera para encontrar una buena ubicación. A simple vista, observando la montaña se calculó en alrededor de 25.000 personas la cantidad de asistentes.

ABANDONO - El Renault 18 GTX de Rodríguez-Rodríguez tuvo serios problemas de bujías, que lo llevaron a abandonar tras haber cumplido un buen trabajo en los dos primeros PC. Un constante inconveniente de encendido fue la causa de la deserción. Una lástima, verdaderamente.

BRUJAS? - El Fiat 147 Sorpasso de Bulgas-Isa llevaba en su interior tres cabezas de ajo. El propio Bulgas aclaró el tema: "No los llevo para espantar a las brujas... simplemente es a modo de cábala". (??)

DOLARES - En 800.000 se estima la cifra que percibe -anualmente- el piloto italiano Massimo Biasion por su partici-

pación en el equipo Lancia. De ellos, U\$S 200.000 corresponden a la publicidad que "Micky" luce en su buzo. ¿Qué tal?

BENJAMIN - Carlos Menem (h) fue el competidor más joven de quienes intervinieron en esta prueba. Cuenta con 18 años, pero ello no resultó óbice para que el Renault 18 GTX que compartía con Guidone, aventajara por 27 segundos al término de la Primera Etapa a la máquina similar conducida por su padre, el gobernador de La Rioja. ¿No fue una falta de respeto?

GACHAN OUT - El Citroën Mille Pister de los franceses Gachan-Breton ni siquiera aguantó los dos primeros primes de la carrera, ya que tras ganar la Clase 10 del Grupo B en el primer PC, retrocedió notablemente por rotura del cárter, abandonando en el PC 2.

¡GRACIAS... CAMPEONES! - Mucho agradecemos a Jorge y Carlos Legnani (h), del equipo "Campeones", quienes tuvieron la gentileza de agilizar el envío del material periodístico de CORSA desde Córdoba hasta Buenos Aires y de paso felicitamos a la organización por la excelente cobertura realizada por Radio El Mundo y por Canal 2 de La Plata.

¡PUMBA! - Uno de los firmes candidatos a andar muy bien en este rally era el brasileño Edio Fuchter, quien acompañado de Ricardo Costa (a) "Costinha" tripulaban un Volkswagen Gol 1600. Fuchter fue Campeón Sudamericano y venía a reivindicar sus títulos. Sin embargo, no pudo lograrlo y su esperanza duró apenas unos kilómetros porque "se dio vuelta" en el primer prime: "Creo que el vuelco se debió a que una piedra nos rompió el amortiguador delantero, y el caerse éste, nos destruyó la suspensión; eso motivó que se clavara y se diera vuelta" (Explicación a cargo del navegante).

DISTROZON - "Circulábamos cerca de Taminga, con pocos frenos atrás, ya que no pudimos regular la válvula. De esa forma exigí mucho a los discos delanteros. Cuando quise frenar, el pedal fue al fondo y el auto siguió acelerando, puesto que yo aprieto ambos pedales simultáneamente. Fue al final de una recta de 700 metros. Cuando me di cuenta de que me 'piñaba', puse al auto de costado y le avisé a mi navegante. Dimos varios tumbos y quedamos con una punta de eje rota, la que luego soldamos, volviendo con el auto andando."

Así explicó Miguel Torrás su vuelco con el flamante Renault 18 GTX que tanto le costó armar: "Mientras se rompían cosas, pensaba: \$ 500, \$ 700, \$ 1.000, \$ 2.000..."

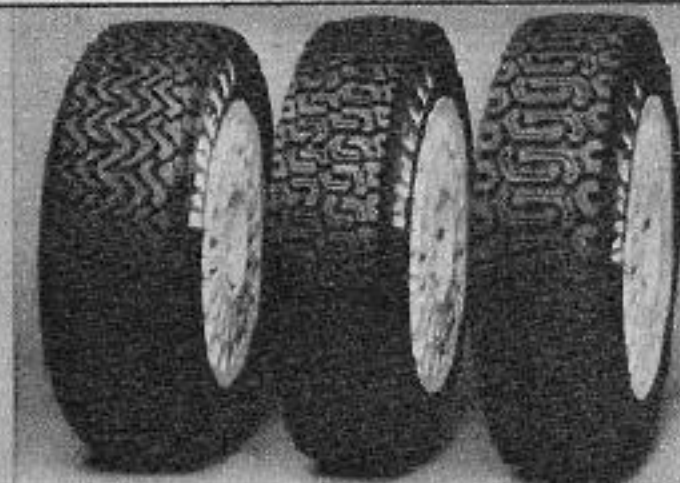
INEVITABLE - Pedrito Del Buono es el hombre que lleva la carrera en sus manos y la traduce en tiempos a un enorme pizarrón de la Sala de Prensa. Es ponderable la concentración que Pedro tiene en relación con la información que va recibiendo por sus auriculares desde la ruta. Es famoso por no permitirse ninguna distracción, a veces durante diez horas de trabajo. Sin embargo, no pudo evitar una pequeña y sentida exteriorización cuando el auricular le trajo la noticia de que Jorge Recalde, navegado por su hermano "Bicho", le había ganado otro prime en la Segunda Etapa a Biasion...

REGLAMENTOS SON REGLAMENTOS - Cuando se largó la Primera Etapa los Comisarios Deportivos observaron algunos autos que tenían calcomanías adheridas a los vidrios traseros. En la partida de la

LA VOZ DE PIRELLI

"RECALDE ES UN GRAN TESTER Y UN PILOTO AGUERRIDO"

Alessandra Pavese es el representante de la Dirección de Relaciones Públicas de Industrias Pirelli de Milano y quien hizo el contacto de prensa durante el Rally. Con él conversamos extensamente y a través de sus relatos, cuando ya la carrera estaba transitando el anteuúltimo prime, conocimos las opiniones y los datos precisos sobre todo lo referente al tema cubiertas, ya que tanto el equipo Fiat-Lancia como el equipo Volkswagen estaban equipados con neumáticos de la marca italiana. "En cuanto a las cubiertas que utilizamos, fueron la SG35 195/65/15 en el Lancia y la MS90 en el Volkswagen Golf, aunque en este último auto, en algún prime más difícil, se usó la SG90. En el caso de la cubierta usada en los Lancia, era más rápida en su dibujo, mientras que en el caso de las utilizadas en los VW, eran más 'aguerridas' pues al tener tracción simple necesitan transmitir mejor la potencia al piso y evitar el 'patinazo' lo más posible." Referente al tema crucial de las roturas sufridas por Recalde y que -prácticamente- le costaron la carrera, nos dijo: "La diferencia está



en el tipo de manejo de Jorge y el de Massimo. Jorge es más agresivo que Massi, 'sacude' más el auto, lo cruza; para andar más rápido usa más el camino y hay veces que tiene que pasar por sobre una roca o poner la rueda delantera 'abajo' del camino." Sobre el trabajo de Recalde, fue contundente: "Recalde es un 'collaudatore' extraordinario. El trabajo de Jorge en los 'test' de cubiertas previas fue muy serio, digno de un verdadero profesional de primera línea; realmente resultó un gusto trabajar con Jorge y con Del Buono, y esperamos seguir haciéndolo en el futuro". Pavese no se limitó a estar en la Sala de Prensa difundiendo material de Pirelli, también trabajó las serranías cordobesas siguiendo los viboreos de la columna de participantes: "De todo lo que vi, me pareció extraordinario lo que hizo Ernesto Soto... ¡Qué buen piloto!... Y eso que no tiene un auto competitivo con los Volkswagen, ni las cubiertas necesarias para esta carrera..."

6. Vuelco del Dacia del debutante Ruggiero, a tan solo 30 metros del fin de un prime, en Ascochinga. No hubo más daños que en el orgullo. 7. Los dos pequeños Subaru 4 WD. En primer plano, Levalle; detrás, Aguirre. 8. Entrega de premios en el Jockey Club cordobés. A la izquierda asoma Erasmo Salatti, mientras que Recalde, rodeado de deliciosas niñas, recibe trofeos, y Jorge Del Buono se prueba un casco-premio. 9. El boliviano Alanoca Quino supo intervenir en la Fórmula Renault en 1980. Ahora se dedica al rally. 10. Eriksson empujando a su auto al fin del PC1, al romper un samieje. (Foto Holmes) 11. El chileno Israel saltando en la última etapa.



¿QUÉ PASÓ ENTRE WEBER Y RAIES?

Luego del segundo prime de la cuarta y última etapa, Gabriel Raies acusó al equipo Volkswagen alemán de emplear tácticas poco deportivas para que Erwin Weber (quien circulaba adelante en el camino) lo retrasase, así Kenneth Erlisson (que lo hacía detrás del corcobés) podía superarlo en la Clasificación General. Este, Campeón Mundial de Grupo A en 1986, ya había pasado en el camino al brasileño Paulo Lemos, cuando este produjo un retraso de dos minutos provocado por la "pinchadura" de una de sus cubiertas Pirelli. De acuerdo a lo declarado por Weber a su llegada al Chateau Carreras: "Conduje con cuidado para evitar problemas con los semiejes." Sin embargo, la detención en el PC 22 fue explicada así por Andy Hansch, Jefe Técnico del equipo: "Se salió un cable de bujía y el motor funcionaba en tres cilindros, por eso paró a colocarlo." Poco después, también se supo que al principio del día, Weber sufrió algún problema con el filtro de aire. Todo terminó con Alcides Raies, quien increpó a Weber sobre el particular, aclarando luego ante Klaus Peter Rosorius que en sus palabras no había nada personal sino que estaba disgustado por el método usado. Mathias Feltz, navegante de Weber, comentó: "No hubo nada raro. Tuvimos un problema, lo solucionamos y justamente arrancamos cuando llegaba Raies. Nada más. Kenneth lo hace muy bien, sin ayuda. Que quede claro que nos gusta ganar compitiendo sin trampas."

A PROPOSITO DE LA IMPLACABLE VERIFICACION PREVIA ¿QUIÉN QUIERE SACARNOS LA CARRERA?!

"Han venido a sacarnos el Rally", era una de las frases más escuchadas en el Chateau Carreras en la mañana en que se largaba la segunda sección de la Primera Etapa. Las palabras se referían con absoluta certeza a algunos hechos ocurridos durante la Verificación Técnica en Buenos Aires, que comprometieron la partida de casi una cincuentena de automóviles inscriptos.

Los sucesos merecen una descripción detallada para reflexionar con propiedad y tranquilidad. Los casos específicos sobre los cuales se produjeron los inconvenientes reconocen su origen en lo siguiente: 1 - Homologaciones; 2 - Tanques de nafta, y 3 - Jaulas Protectoras, comúnmente llamadas antivuelco.

Homologaciones - Este caso se produjo con los Daihatsu Charade que en número de cinco se habían anotado entre los 91 candidatos a participar de la prueba. Los automóviles anotados eran del modelo coupé y la homologación respectiva ya se encontraba vencida. De allí que estos autos no fueron autorizados a partir. En este caso es lógico pensar que el ACA debería haber rechazado las anotaciones al verificar la falta de homologación del auto. Es muy posible que haya existido una confusión involuntaria, ya que en la lista de homologaciones del libro de la FISA figura un Daihatsu Charade con la misma denominación de los inscriptos pero sin hacer aclaración de sus características de sedán cuatro puertas. En esto, como se puede ver, la actuación de los técnicos en la verificación se ajustó al reglamento internacional.

2 - Tanques de nafta - Una importante cantidad de autos fueron rechazados en la Verificación Técnica por presen-

tarse con los tanques de nafta adicionales ubicados en el baúl, de la misma manera en que se los ubica en las carreras por el Campeonato Argentino. Sin embargo eso no está permitido por los reglamentos internacionales y por ende el asunto es tan claro como el agua. Acá también hubo problemas de interpretación y sobre todo -y más que nada- de información. El reglamento internacional de rally prevé que los autos puedan incrementar la capacidad de sus tanques de nafta, pero a su vez indica que éstos deben ocupar el mismo espacio que el original del auto en su versión homologada. El ACA, previendo esta situación, envió un télex a la FISA dos meses antes de la partida en el que solicitaba información sobre el particular, haciendo un recuento de las modalidades de esta parte del globo en la materia. La respuesta de la FISA fue ambigua pero de ella se interpretaba que esos tanques se podían utilizar. Cuando el Veedor Técnico de la FISA, el italiano Lanfranco Caneschi, tomó a su cargo el operativo técnico se atuvo a la letra del reglamento y cumplió con su deber de no autorizar la partida de aquellos autos cuyos tanques no se encontraban en condiciones reglamentarias. En este caso, también, el veedor actuó con toda corrección, dándole incluso la posibilidad a quienes habían sido observados de retornar a la Verificación con el tanque de nafta original colocado.

3 - Jaulas protectoras - Este caso responde poco más o menos a las mismas condiciones generales de las anteriores. En el reglamento internacional, la FISA sugiere diversos tipos de jaula, pero no significa su publicación en el Código o en el Reglamento de Rally que esas de-

ban ser obligatorias. Cada marca debe homologar para cada modelo de su producción que participe en rally la jaula correspondiente, que debe cumplir con todas las normas mínimas FISA. Cuando llegó el momento de verificar los autos, el Comisario Técnico de la FISA se encontró con que no estaba en poder del ACA la homologación de ninguna de las jaulas que se presentaban con los autos de origen nacional. Muchos autos fueron observados hasta que en el ACA apareció la homologación realizada en el mes de diciembre de la jaula FADES.

En resumidas cuentas, las quejas y las alarmas que se propagaron como reguero de pólvora en el "lobby" del Chateau no tenían más asidero que aquel que significa aceptar las observaciones de una persona que es enviada a una carrera a supervisar el cumplimiento de un reglamento. No olvidemos, por otra parte, que fue Caneschi quien "levantó la perdiz" en el Rally de San Remo cuando los Peugeot 205 fueron desclasificados por -también- transgresiones reglamentarias en punto a las discutidas "polleritas". Y si mal no nos han informado, aquel escándalo no repercutió ni en la clasificación ni en la continuidad del Rally de San Remo. O como decía un colega en la Sala de Prensa del Rally de Argentina refiriéndose a este mismo tema: "No hay que dar por el pilo más de lo que el pilo vale". Porque la tarea de este "Veedor Técnico" de la FISA debe entenderse que se extiende a todos los rallies por el Campeonato del Mundo y se basa en la necesidad de la FISA de mantener "bajo control" la categoría, y sobre todo en aquello que hace a la seguridad. No en vano, Caneschi vigilaba a cada auto en la salida del Parque Cerrado rumbo a la ruta y fue allí, que hizo retirar de varios Renault 18 los protectores de aluminio de los faros.



Segunda se reiteró esto y se hizo notificar a cada uno de los participantes, bajo pena de exclusión si no se cumplía lo reglamentariamente previsto. Lo interesante para aquellos que se sentían "perseguidos" por las decisiones del Comisario Técnico italiano, es que los principales perjudicados por estas observaciones fueron los autos del equipo Volkswagen, que tenían una publicidad de Recaro. Como se ve, cuando se trata de hacer cumplir el reglamento, no hay nacionalidad ni equipo oficial que valga.

¿QUE MAS PODIA HACER? Jorge Fleck es la primera vez que corre en nuestro país, y su opinión sobre el Rally de Argentina la sintetizó diciendo que es sumamente exigente.

¡QUE PALMA! Era la que tenían Salas y su copiloto Minardi, después de haber cambiado siete cubiertas en la Segunda Etapa. Seis de ellas fueron en tramos de velocidad, y una en enlace.

"CHORIO" - Fue el que sufrió Oribe cuando se le pinchó una cubierta en el Pan de Azúcar. "Paré donde había gente y tuve la mala suerte de que estaban todos borrachos... Me golpearon el auto y me robaron la llave cruz y los tornillos de una rueda... Tardé más tiempo en calmarlos que en cambiar la cubierta pinchada". En todos lados se cuecen habas, o mejor dicho... que en todos lados se toma demasiado.

EL MAS CHQUITO- El auto más pequeño de los que compitieron es el Suzuki SA 310 de los chilenos Urrutia-Troncoso. "Tiene unos 65 HP a 6500 RPM y pesa cerca de 620 kilos. Y se porta muy bien. Para mí es la primera competencia en Argentina; en cambio, mi copiloto corrió aquí en 1986", contaba Urrutia. Luego, en el pesaje, "acusó" 100 kilos más.

ALGUN PROBLEMA- Pareció que en los auxilios que atendían a los autos de Gabriel Raies, Sebastián Figliacampo, Carlos Menem (h), Alejandro Sala y los hermanos Maciel, tenían problemas. En algunos momentos los cinco Renault 18 GTX llegaban separados por pocos minutos. El trabajo era infernal en ese puesto de asistencia y con caras de pocos amigos.

PROXIMA- El 12 y el 13 de septiembre se disputará en Gramado la siguiente fecha del Campeonato Codasur de Rally. Allí competirán -entre otros- el equipo oficial de Volkswagen Do Brasil, así como la nueva "star" de ese país, Edio Fächter.

CAMPRA SIN SUERTE- La entusiasta pareja de Las Varillas, Campra-Narvaja, no tuvo suerte en este rally, pero no solamente porque debieron abandonar en la segunda etapa, sino porque lo hicieron de una manera increíble: "Veníamos pasando autos en todos los PC. Andábamos muy fuerte y nos dimos vuelta, pero con tan mala suerte que donde pasó eso, no había nadie que nos ayudara a 'parar' el auto... Si hubiese habido gente, seguíamos...".

FELTZ SE QUEJA- Apreciaciones de Matthias Feltz, navegante de Erwin Weber, el viernes después de la llegada al Estadio Chateau Carreras: "Estoy terriblemente cansado. Para colmo, cuando veníamos para el Estadio nos chocó un auto particular en un costado. Pero, por suerte, no hubo

12. Néstor Veglia. Pese a poseer pocos recursos y no haber recorrido toda la ruta, logró terminar la carrera. 13. Verificación técnica. Se esperaban novedades, pero no las hubo. En primer plano, el VW Golf de Weber. En la mesa, los comisarios técnicos.



RALLY DE ARGENTINA 1988: ¡CONFIRMADO!

El día 6 de agosto, cuando en el Chateau Carreras aun había personajes que asustaban a dirigentes con la posibilidad de que la FISA le retirara los puntos a la Argentina para 1988, Guy Goutard, presidente de la Comisión Internacional de Rally y mano derecha de Jean-Marie Balestre, producía un documento de vital importancia y que demostró una vez más que los veedores o comisarios internacionales no reciben presiones y sólo evalúan hechos y realidades. El citado memorándum daba a conocer a los representantes de las marcas presentes en el 7º Rally de Argentina (Lancia, Volkswagen y Mazda) el calendario 1988 del Campeonato del Mundo de Rally en el cual el Rally de Argentina está previsto como fecha de ese torneo. La decisión de Goutard responde al siguiente detalle de fechas:

16 al 21 de enero	Rally de Montecarlo
4 al 7 de febrero	Rally de Suecia
1 al 7 de marzo	Rally de Portugal
31 de marzo al 4 de abril	Rally de Africa/Safari Rally
2 al 8 de mayo	Rally de Córcega
28 de mayo al 2 de junio	Rally de Acropolis
23 al 26 de junio	Olympus Rally
9 al 12 de julio	Rally de Nueva Zelanda
4 al 7 de agosto	Rally de Argentina
24 al 28 de agosto	Rally de los 1000 Lagos
19 al 24 de septiembre	Rally de Costa de Marfil
10 al 16 de octubre	Rally de San Remo
20 al 25 de noviembre	Rally de Inglaterra

(Dos de estas pruebas contarán sólo para el Campeonato de Pilotos). Los agoreros de siempre habrán quedado, ahora sí, finalmente desencantados con esta noticia, asumiendo que Goutard poco tuvo en cuenta opiniones altisonantes y hasta diríamos que su decisión fue tomada luego de presenciar la largada de Buenos Aires, la primera etapa en Córdoba y las instalaciones tanto de Parque Cerrado como de Prensa.

UNA CUESTION DE PESO

Cuando los participantes del 7º Rally de Argentina llegaron al Chateau Carreras luego de haber corrido la tercera etapa se encontraron con la sorpresa de verse sometidos a una operación de pesaje de sus autos "en el estado en que se encontraban". Asimismo se comparó cada uno de los pesos que se verificaban con los pesos mínimos requeridos por el Anexo J del Código Deportivo Internacional. La información surgida de la lectura de la báscula motivó comentarios tanto nuestros como de los técnicos que realizaron la operación, sobre todo ante ciertos y determinados casos. La información que lanzó la balanza es la siguiente:

Nº	PILOTO (AUTO)	PESOS/KILOS	AUTORIZADOS
1	Biasion (Lancia Delta)	1.267 verificados	1.035 CDI
5	Recalde (Lancia Delta)	1.264 verificados	1.035 CDI
2	Weber (Volkswagen)	993 verificados	800 CDI
9	Raies (Renault 18 GTX)	1.031 verificados	880 CDI
15	Fleck (Volkswagen Gol 1.6)	954 verificados	800 CDI
17	Lemos (Volkswagen Gol 1.6)	954 verificados	800 CDI
24	Schmauk (A.Romeo 33 Quadrifoglio V.)	1.002 verificados	800 CDI
32	Veglia (Renault 18 GTX)	1.178 verificados	880 CDI
35	Figliacampo (Renault 18 GTX)	1.204 verificados	880 CDI
23	Oribe (Volkswagen Gol 1.6)	973 verificados	800 CDI
11	Bescham (Fiat Regatta 85)	1.043 verificados	800 CDI
79	Gianre (Fiat 147 Sorpasso)	838 verificados	720 CDI
21	Israel (Toyota Corolla 16)	1.033 verificados	800 CDI
46	Urrutia (Suzuki)	722 verificados	620 CDI
3	Eriksson (Volkswagen)	980 verificados	800 CDI
30	Foche (Renault 18 GTX)	1.125 verificados	880 CDI
89	Filgo (Fiat SE 1.500)	944 verificados	750 CDI
64	Levalle (Subaru 4 WD)	839 verificados	720 CDI
43	Aguirre (Subaru 4WD)	855 verificados	720 CDI
7	Soto (Renault 18-GTX)	1.120 verificados	880 CDI
22	Maineri (VW Gacel EL)	904 verificados	800 CDI
27	Adriani (Fiat Ritmo)	1.067 verificados	800 CDI
62	Smith (Subaru)	976 verificados	720 CDI
75	Ruggiero (Dacia)	1.033 verificados	720 CDI
31	Sala (Renault 18-GTX)	1.134 verificados	880 CDI
38	Alanoca Quino (Toyota Corolla 8V)	1.068 verificados	800 CDI

De estos datos resulta que el auto más pesado de los presentados en carrera en ese momento era el Lancia Delta de Biasion, con 1.267 kg, mientras que el más liviano fue el Suzuki SA-310 de Aguirre, con 722 kg. En cuanto a los veedores, comentaron que les parecía curiosa la diferencia de peso entre el auto oficial de Renault (1.120 kg) y el resto de los R.18, en especial el de Gabriel Raies.

MODIFICACIONES DE ULTIMO MOMENTO

En la reunión de pilotos previa a la largada de Buenos Aires, las autoridades del ACA dijeron que largarían en el primer prime con una diferencia de dos minutos entre sí los veinte primeros automóviles.

Sin embargo, una vez los autos en el Chateau Carreras y a pocas horas de la partida se emitió un comunicado con características de Anexo Reglamentario y por indicación del Colegio de Comisarios Deportivos en el que se indicaba que solamente tendrían esa diferencia

entre sí los cinco primeros en largar. La decisión se inspira en la estricta observancia del reglamento de rally aunque, es indudable, esa decisión perjudicó a los sudamericanos (... en especial a los argentinos y al chileno Celsi) que estaban entre los 15 restantes. El ACA se había tirado un "lanche" ante la FISA para favorecer a los argentinos de punta, chilenos, uruguayos y brasileños que largaban adelante, pero el movimiento no pudo prosperar porque el hombre de la FISA fue extremadamente cuidadoso en este tema.

OFICINA DE PRENSA: UN PUNTO CLAVE

Fernando Petronilho (Presidente de la Rally Press Association): "Se han hecho pequeñas mejoras en la Sala de Prensa, pero que se notan mucho. La gestión de Hugo Vázquez es muy positiva. Una de las pocas cosas que fallan es información directa de la ruta, así como monitores de cómputos. Muy bien el sistema de comunicaciones. **Martin Holmes** (Secretario de la IRPA, autor de Word Rallying, colaborador de AutoSprint, etc.): "Está mucho mejor que el año pasado. El cambio más positivo fue el de mentalidad, que, con el empuje y la experiencia de Vázquez, soluciona muchas de los problemas anteriores. Si hay una organización en el Campeonato del Mundo que escucha sugerencias, es, precisamente, esta. **Alberto Oliverio** ("La Prensa", Buenos Aires): "Muy eficiente fue la tarea de este año de la Sala de Prensa. Hay un cambio positivo".

Diego Lamas (Diario "El País", Montevi-

deo, Uruguay): "Por suerte, se recuperó el 'estilo Mori' en la Sala de Prensa, y sobre todo en la eficiencia". **Jorge Luis Legnani** ("Campeones", Radio El Mundo y Canal 2): "La gente del equipo ACA está siempre dispuesta a solucionar problemas y a dar información en cualquier momento. Muchas veces hay más predisposición que medios, pero en nuestro caso, la radio, la información estaba cuando hacía falta". **"El Flaco" Pedernera** ("El Diario", San Luis): "Bien en general. Creo que el problema principal estuvo en las computadoras, que en un momento dado se 'pincharon' y no recibimos información".

Eduardo Ruiz ("Carburando", Radio Rivadavia): "Buen trabajo, buena información y excelente comunicación".

Ernesto Testa (Canal 12 y ATC): "El trabajo fue muy bueno y, aunque no estuve en el '86, creo que está al nivel de otros años".



LA HISTORIA VUELVE A REPETIRSE...

Hace apenas tres años, la llegada al Chateau Carreras luego del largo enlace desde Buenos Aires estaba repleta de quejas y denuncias sobre las barbaridades que el público había cometido en algunos lugares clave del recorrido, haciendo víctimas de golpes y puñetazos a los autos que pasaban en carrera. Este año también hubo comentarios sobre este tan espinoso tema. Sin embargo, el asunto no fue tan unánime como en las últimas ediciones. En algunos casos (Scalise, Nathan, Cordovana, etc.), el problema estuvo centrado en el cruce de Pilar, donde hasta les arrojaron el hiper corrosivo líquido de frenos sobre el auto con las consecuencias que son de prever. Patadas y puñetazos, piedras y palos, gritos de aliento ("Floro, tío, floro") o pedidos insólitos al pasar de un auto ("¡¡Démeese una gorrita... ¡Una calcomaníaaa!!), algún autazo en medio del aquelarre y la necesidad imperiosa de salir del tumulto. Algo hubo, eso es cierto. Pero convengamos también en que la organización de la zona de largada superó lo hecho en años anteriores, y que el ambiente de locura e inconsciencia que se cruza en algunos tramos de la carrera es directa heredera de la mala educación de sólo algunos cientos de inadaptados, los cuales también en los primes cordobeses hicieron lo imposible para complicar el avance de los autos de punta, provocando hasta en Blason la crítica agria: "Espero que en la segunda etapa el público se ubique bien y no como hoy, porque era muy peligroso". En Buenos Aires o en Córdoba, un pequeño grupo de imbéciles puede hacer peligrar el éxito de una carrera.

compartida por muchos. Por lo demás la carrera está confirmada para el '88, así que su temor era infundado.

EXNO FEMENINO- Hilda Mercadier, en su calidad de navegante de Alex Smith a bordo de un Subaru 1,3, se llevó la satisfacción de concluir esta nueva edición del Rally de la Argentina. Tras el vigésimo primer lugar en la Clasificación General, Hilda comentó: "Ha sido una carrera muy dura para todos, y ello es evidente teniendo en cuenta que llegaron sólo 23 máquinas. Fueron cuatro etapas largas y difíciles, sobre todo una parte de la primera y otra de la tercera y creo que tendríamos que haber estado mejor preparados físicamente... El desgaste fue muy grande, tanto para nosotros como para los autos y los auxilios, pero de cualquier forma, y a pesar de los inconvenientes que tuvimos -todos solucionables-, el Subaru está entero y listo para comenzar otro rally...".

PRESENCIA- Especialmente invitado por el Automóvil Club Argentino, estuvo en Córdoba Oscar Alfredo Gálvez, quien fue agasajado por cumplir 50 años desde su debut en el automovilismo.

EXCESOS- Durante todo el transcurso del rally se vieron accidentes de todo tipo, protagonizados por el público que regresaba de los distintos primes. Algunos fueron por imprudencia, pero los más por exceso en el consumo de bebidas alcohólicas, a juzgar por la gran cantidad de botellas diseminadas. Incluso algunos no vacilaban en arrojarlas por la ventanilla del vehículo.

FIESTA- Si bien este año no hubo reagrupamiento, igualmente en Jesús María elaboraron una programación ante el paso de los autos en tramo de enlace. La población se volcó a las calles, hubo banderas y un clima de fiesta total.

AGRADECIMIENTO- Esta vez es para la gente del Automóvil Club Argentino de las filiales Córdoba y Villa Carlos Paz, que se pusieron a disposición de CORSA para solucionar un problema que se presentó en uno de nuestros vehículos. A Madrid, Ortega, Paz, Roldán y Luciani, muchas gracias.

MANGUERAS

Para dirección hidráulica
y aire acondicionado

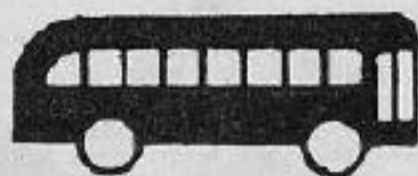
Aplicable a todos los modelos de



Automóviles



Camiones



Omnibus

Máxima Calidad
Entrega inmediata



MONTEFIORE

INDUSTRIAS MONTEFIORE S.A.I.C.

Luzuriaga 345/61 - (1280) Buenos Aires

Tel.: 23-2013/4 - 23-2091/3 - 26-1954/9118 - 27-8523

Telex: 17674 MONTE AR / 17611 PRIMI AR

daños. Continuaremos adelante; hoy fue un día muy bueno y tenemos asegurado el tercer puesto". En cuanto a la organización, el alemán destacó: "Si quieren seguir teniendo el rally mundial en la Argentina, es necesario que las cosas se organicen con más inteligencia. Me refiero, sobre todo, al accionar de la policía. Es impresionante la cantidad de gente que se junta en la ruta, y la policía no hace nada por despejar un poco el paso". Sin embargo, su opinión no era

EL AUTO DE CORSA

SEGUIMOS CON EL "INVICTO"...

El "Negro Ene", navegando el Renault 18 de Jürgen Nathan, tuvo una vez más la "responsabilidad" de representarnos en el Rally. Hicieron una carrera tranquila, "en el medio del pelotón" hasta que en la PC N° 18, cuando estaban precisamente 18° en la General y 8° en su clase, abandonaron en las cercanías de Ascochinga -paraje Las Lajas- por rotura de una rótula, incluyendo un fuera de ruta y destrozos en freno a disco y la parrilla. En el próximo número, el Negro les contará las vivencias a bordo del auto de CORSA, con el que consiguió el título de quintuple mundialista (cinco abandonos en otros tantos rallies del campeonato supremo).



Adquiere en las mejores casas del ramo

En Cables para bujías... ¡Los Mejores!

FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON EL NUEVO CAPUCHÓN REFRIGERADO

Ventas por MAYOR Y MENOR

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap

TEL. 611-0371 (1416)

p/ pick-up y jeeps. modelo **BRONCO A 4990**

ENVIOS AL INTERIOR Tarj. de Crédito

LINEA BRONCO. Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
TODAS LAS MEDIDAS Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

Fabricamos p/ autos nacionales e import. de comp. y especiales

También BRONCO Buggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS

Originales, camión, cromadas

DIRECTAMENTE DE FABRICA

CENTRO RUEDAS

AV. WARNES 636
1414 - Capital
854-0891
DISTRIBUIDOR DE PROTTO S.A. CIMETAL PRATI Hnos.

Tarjetas de Crédito 2 y 3 PAGOS

AHORAR! precios promocionales
Alineación Rayo Láser, Balanceo computado,
Tren Delantero, Arma y Desarma de Cubiertas

Distribuidora Morello

- FILTROS DOBLE FILT
- PROTECTORES COMPUESTO 1
- TODO PARA GOMERIA
- TALLER DE RECAPADO Y TRANSPORTE

M. RODRIGUEZ 1696
Esq. LOS PARAISOS - V. ADELINA
Tel.: 765-3744

DISTRIBUIDOR OFICIAL

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos

AV. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.
TEL. 611-0371 (1416)

Ventas por MAYOR y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

GRAN OFERTA mod. FORMULA 2990 Contado efect. con cheque ó giro

Fabricamos p/ autos Nac. e Import. de Comp. y Esp.

Radiadores FABIAN

- Fabrica
- Reparación
- Nacionales
- Importados
- Escapes para competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

oid el ruido de rotas cadenas...

ANTIBARRONIEVE

LANCERO

corta la dependencia en la nieve y el barro.

LANCERO

Gutenberg 1279
1870 - Avellanada
T.E. 208-1917/9097

CADENA DE DISTRIBUIDORES:

GERVASINI NEUMATICOS Mitre 577 - Esquel Chubut	CASA PESQUEIRA SAGI Av. Córdoba 3458 Capital	MORRESI Y PESQUEIRA SRL Av. Mitre 1100 - San Pedro - Pcia. Bs. As.
CARLOS CESAR HORMACHEA E HIJO Ruta 22 - Zapala Neuquén	MATEO R.L. VERDE San Juan 371 Mendoza	DOMINGO GRANJA S.A. Monseñor Fagnano 775 Río Grande - T. del Fuego

... y estamos agregando nuevos eslabones para cortar la dependencia en todo el país.

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION PARA SU COCHE Y MOTO

Nacionales - Importados
Tarjetas de Crédito
Dr. Adolfo Dikman 1475 Palermo
71-8142

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros
Trabajos Especiales

Mecánica Garantía

Teodoro Garcia 2993
551-4267

BF Goodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD

RADIAL COMP T/A RADIAL SPORT TRUCK T/A RADIAL ALL-TERRAIN T/A RADIAL MUD-TERRAIN T/A

PICK-UPS NACIONALES VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS

AMERICANOS Y JAPONESES AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES

MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora	NEUMASUR Australia 1160 Teléfono: 28-1017/0556/0993 Capital	NEUMAWARNES Warnes 899 Capital
---	---	--------------------------------------

Blasco y Asociados tel: 761-1589



CENTRO RENAULT TRAFIC

¡¡ AHORA SI !!

TODO LO QUE USTED NECESITA
SABER SOBRE TRAFIC

AVELLANEDA 116 TE. (051) 27442 CORDOBA



LINEA COMPLETA DE NEUMATICOS

EL MEJOR SERVICIO Y EL MEJOR PRECIO

AHORA TAMBIEN

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE ACEITE



AVELLANEDA 118

TEL. 34465/27442

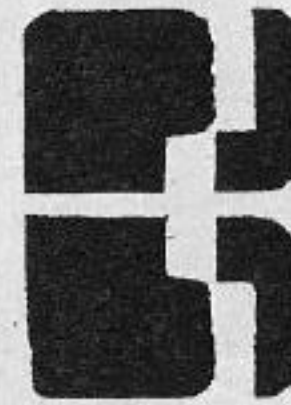
(5000) CORDOBA

servicio integral del escape
SilenKAR

de Victor Karzul (h)

Av. Castro Barros 1116

5000 Córdoba



SCHOU

Tapizados

EQUIPAMIENTO y ACCESORIOS de VANS - FORD - TOYOTA



TRAFIC

Estados Unidos 3039 Bº. San Vicente Córdoba
☎ (051) 551616



MOTROPODI

Juntas S.A.I.C.

TRONADOR 571 - Tel. 551-4459/2495 - (1427) BUENOS AIRES

Y AHORA TAMBIEN...
REPUESTOS PARA
CARBURADORES



ESTABLECIMIENTO DE MARTINO INDUSTRIAL COMERCIAL S.R.L.

- *Recambiamos y colocamos su caja de direccion en el acto
- *Venta reparacion y service
- *Estacionamiento propio

SABADOS de 8 a 12 Horas.
JOSE M. MORENO 987/989
Tel. 923-8435-(1424)-Capital



INSTRUMENTAL

"César"

AUTOMOTOR - NAUTICO - AGRICOLA
Reparaciones - Ventas
TABLEROS ORIGINALES Y DEPORTIVOS
VELOCIMETROS, TACOMETROS,
INDICADORES DE NAFTA, TEMPERATURA,
ACEITE, RELQUES HORARIOS.

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS
Y COMPETICION.

SERRANO 15 - Tel. 855 9847
(1414) - altura Warnes 900 Bs.As



distri ford

Distribuidor Mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE DIRECCION
DESPIECES

ENVIOS AL INTERIOR
PEDIDOS AL TELEFONO: 629 - 1407

ATENDEMOS
TARJETAS
DE CREDITO



ZEBALLOS 2501
Tel. 629 - 1487
1712 - CASTELAR

casa DOMINE

AUTO-RADIO
AIRE ACONDICIONADO
CALEFACCION
*TODAS LAS MARCAS
*VENTAS - REPARACIONES
INSTALACIONES

*ENVIOS AL INTERIOR

Av. ESPORA 35/41-(1846)
ADROGUE

RADIADORES

Juan

TANQUES de NAFTA
CALEFACTORES

INSTRUMENTAL
VELOCIMETROS
LIMPIA
PARABRISAS.
VENEZUELA
2203/05
TEL. 942-8569

AUTO RADIO "DANY"

Autorradio -- Esteros -- Grabadores -- T.V.
Nacionales e Importados
REPARACION E INSTALACION
Cangallo y Salguero
Buenos Aires
ESTACIONAMIENTO EN GOMERIA

HORACIO M. BOJANICH RUEDAS Y LLANTAS

Venta
y Reparación

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - PRATI - PROTTO Y SPINA

H. Yrigoyen 1585 - Tel 629 2534 - Moron Pcia. de Bs. As



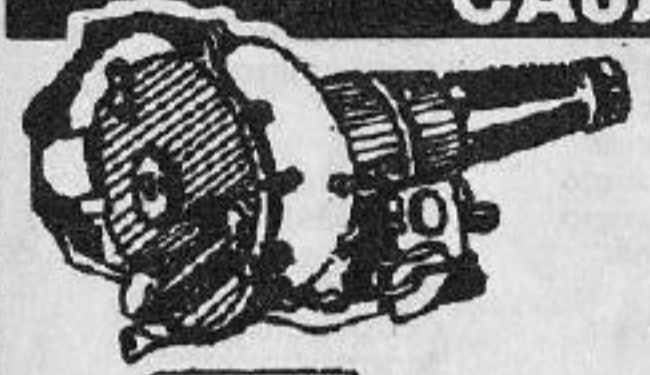
AHORA DAMOS MAS LUGAR
A SUS PEDIDOS
400 m² DE SALON DE
EXPOSICION Y VENTAS

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

ROBERTO A.
ZANESE y Cia.

AVENIDA DE LOS INCAS 5411/13
1427 - BUENOS AIRES
TEL: 52-7669



SERVICIO AUTORIZADO

FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS
PARA FRENOS



RECTIFICACION DE CAMPANAS
COLOCACION DE CINTAS DE FRENOS PEGADAS
SISTEMA PERMAFUSE



REPARACION Y VENTA DE SERVOS FRENOS



PASCO 649 - TEL 942-7241 - (1219) CAPITAL FEDERAL

FIAT

ANSELMO

... LO TIENE

GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS - ENVIOS AL INTERIOR

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL
• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA •

ESCAPES ESPECIALES • SILENCIADORES

NACIONALES

IMPORTADOS



JAULAS ANTIVUELCO • DEFENSAS

MUÑECAS 1038 • 854-0688

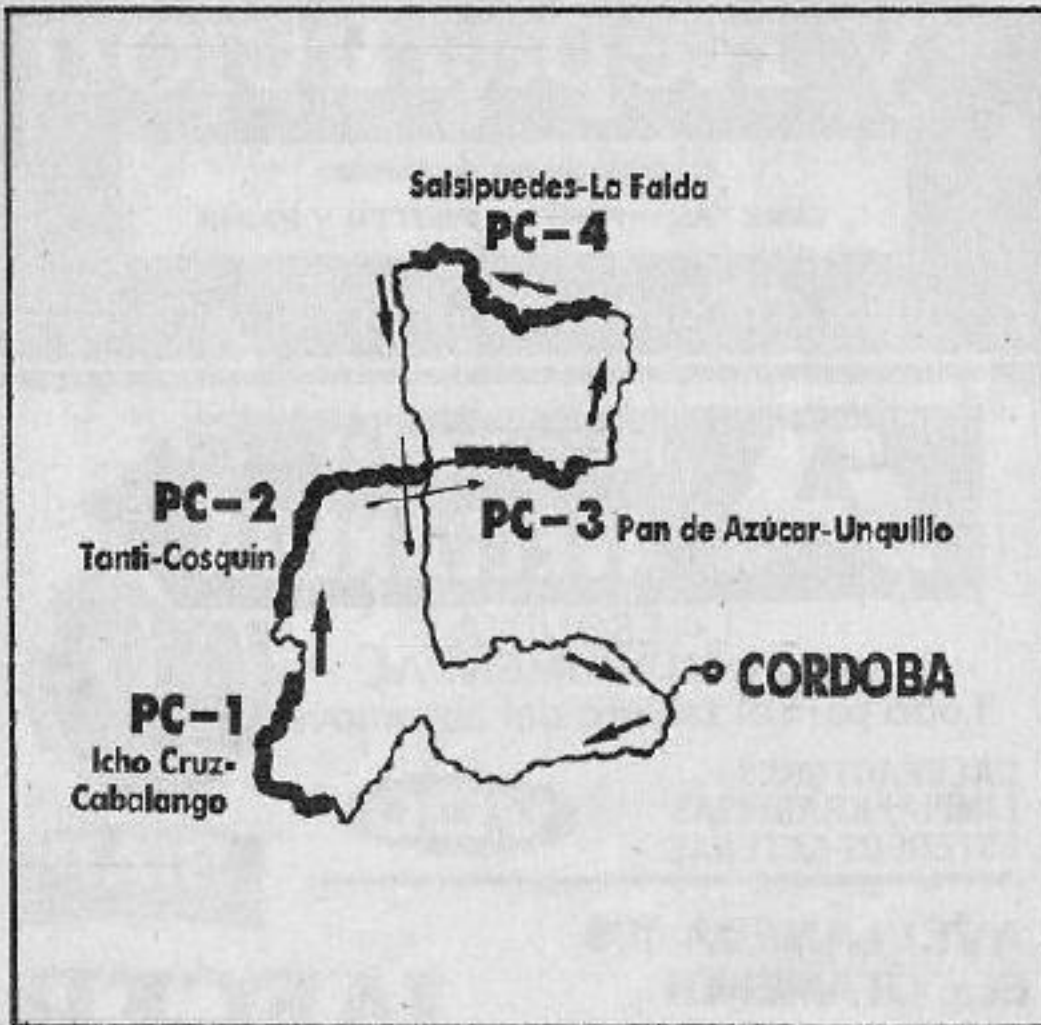
ENVIOS AL INTERIOR

PRIMERA ETAPA

OBERTURA A TODA ORQUESTA



1) Pasa Recalde y "alienta" a cascolazos contra nuestra lente. La sierra estalla... El de Mina Clavero empezó con todo pero sendos trompos en los últimos PC del día lo postergaron. 2) ...Así, Biasion pasó al comando. En la foto, "Ninni" Russo dirige la "orquesta" ante los infortunados franceses Gachan y Breton. 3) Situación comprometida para Celsi-Clave en el PC1. Su retraso sería premonitorio de cosas peores... 4) El diminuto brasileño Fleck Klein terminó octavo la jornada, y ganador de su clase. 5) El diminuto Suzuki de Urrutia-Troncoso, rumbo al 25º puesto en la etapa y 1º en su división.



Después de la cantidad de "dramas" que hubo en Buenos Aires —detallados en lugar aparte—, la competencia comenzó a mostrar diversas sorpresas. En primer lugar merece destacarse la notable afluencia de público, a pesar de ser un día laborable. En cuanto a la carrera en sí, una de las principales sorpresas citadas fue la del retraso del VW Golf de Eriksson-Diekmann, que al cabo de la primera etapa quedó en el decimocuarto lugar.

En cuanto a la punta, al comienzo el Lancia de Recalde-Del Buono prevaletió sobre el de Biasion-Siviero por dieciocho segundos al cabo de los dos primeros primos, pero en el tercero y cuarto del día, sendos trompos protagonizados por Recalde, hicie-

ron que la punta cambiara de dueño, ya que el italiano invirtió las posiciones, con dos segundos de ventaja sobre el minaclaverense luego de disputados tres primos, y veintitrés tras los cuatro que conformaron esta etapa de apertura, en la que sobre el final, Biasion puso una barra más dura.

Tras ellos, el Mazda de Carlsson-Carlsson se quedó con el tercer puesto con una marcha sumamente veloz, mientras que el VW Golf de Weber-Feltz no tuvo la misma suerte y el panorama se le complicó aún más con el vuelco sufrido en el PC 4.

A partir del quinto lugar se pudieron apreciar una serie de circunstancias interesantes, y ellas estuvieron dadas en los excelentes trabajos que con Renault 18 GTX protagoni-

zaron —en este orden— Ernesto Soto, Gabriel Rales y el "nuevito" Juan María Traverso, quien respondió plenamente a las expectativas creadas en torno a su participación en este Rally de Argentina. Lo del irio de autos Renault es brillante sobre todo si se tiene en cuenta que Soto quedó a 1m22s de Weber (Volkswagen Golf GTI), y éste estaba a casi el doble de Carlsson y su Mazda que se ubicaba en el tercer lugar. Allí apuntaba lo realizado por Soto, con lo que podía pasar de ahí en más y con alguna "apretada" de la que fuese capaz, sobre todo teniendo en cuenta sus declaraciones al finalizar la etapa: "Estoy tranquilo y el auto está perfecto". Entre Soto y Rales había sólo 20 segundos que —como la diferencia entre Biasion y

Recalde— eran tras esta primera etapa fácilmente descontables con sólo esperar un es tornudo del rival... Traverso, muy bien ubicado en la 7ª posición, tenía quien le respirara en la nuca. Fleck y su VW Gol estaba a 12s. También era cuestión de no estomudarse. Noveno se ubicaba el otro brasileño, Lemos, quien estaba separado por 24 segundos de su compañero de equipo, y por algo así como un minuto de Bescham y su Regatta. El Subaru 4WD Turbo era un auto para estar más adelante, y sin embargo Celsi-Clave tuvieron problemas en varias ocasiones y se vieron ubicados finalmente en la 11ª posición, precediendo a su compatriota Schmauck con el Alfa Romeo "Cuadrifoglio" 33, a Veglia (R.18) y Eriksson (Volks-

EN POCAS PALABRAS

Füchter: "Sufrí el clásico problema de los autos con tracción delantera: la junta homocinética". **Alejandro Salar:** "Desde Rosario a Córdoba viajé con la caja trabada. En el taller de Rates me la cambiaron". **Quiroz:** "Para ir en el auto N° 0 hicimos la hoja de ruta". **I. Carlsson:** "Realmente no anduve rápido. Queríamos probar la nueva caja de seis...". **Foche:** "Se nos rompió la punta de eje y Díaz Mayer nos prestó la suya". **Comisario Técnico:** "Hicimos una revisión de sellos en el parque cerrado final, y Weber pidió permiso para cambiar el parabrisas...". **Celsi:** "Hice un trompo a los 500 metros de largar el primer prime...". **Bescham** (debutando en Regatta): "La diferencia con el 1500 está en lo veloz. En lo trabado se comportan en forma muy similar...". **Rates:** "No exprimimos más del auto porque tengo algo de cuidado con la caja. Hasta ahora -en otras ediciones- siempre rompimos algo de la transmisión...". **Maineri:** "¡Es increíble! Rompimos la caja antes de largar el PC1. Al menos, llegamos al final de la etapa".

la figura

TRAVERSO: "Me hizo acordar al T.C."

La participación del Campeón Argentino de TC 2000 era uno de los polos de atracción de este 7° Rally de Argentina. Inclusive él se lo había tomado lo suficientemente a pecho como para encarar su entrenamiento durante un rally zonal realizado semanas atrás en Catamarca. Si bien se esperaba una performance digna, la realizada en la Primera Etapa superó esa expectativa: "Creo que perdí mucho en el primer prime de la carrera -dijo después-. Para mí el piso estaba muy malo, y el estar sin diferencial autoblocante me retrasaba en algún momento. Con Stella no practicamos mucho pero nos entendíamos muy bien igualmente, mejorando con respecto a lo hecho en Catamarca. Por lo pronto, creo que lo mejor será tratar de llegar al fin de la carrera. En definitiva, el auto está algo carrereado, aunque anda muy bien y está entero. En comparación con la cupé Fuego, lo siento más difícil de frenar, algo lógico porque éstos son calipers y discos totalmente standard. La especialidad me gusta y me recuerda bastante al Turismo Carretera



El "Fiasco" Traverso y Stella llevando tuerle al R.18 para alegría de todos.

en el que yo supe participar en mis primeros años. Me llama la atención la cantidad de gente que hay entre las piedras. ¡Es increíble que un día laborable haya tanto público! Evidentemente el gusto de los cordobeses por el rally es inmenso".

GENERAL TRAS LA ETAPA

Bs.As.-Icho Cruz-Córdoba. Total PC: 82,100 km. Total etapa: 981,550 km. 4 y 5/8/87

1°) 1 Bionson	(1° C. 8)	1h01m07s.
2°) 5 Recalde	a	23s.
3°) 4 Carlsson	a	1m25s.
4°) 2 Weber	(1° C. 7)	3m56s.
5°) 7 Soto	a	5m18s.
6°) 9 Rates	a	5m38s.
7°) 18 Traverso	a	7m35s.
8°) 15 Fleck	(1° C. 6)	7m47s.
9°) 17 Lemos	a	8m10s.
10°) 11 Bescham	a	8m47s.
11°) 6 Celsi	a	9m42s.
12°) 10 Torrás	a	9m42s.
13°) 30 Maciel	a	10m53s.
14°) 24 Schmauk	a	12m33s.
15°) 49 Giró	a	13m43s.
16°) 35 Pigliacampo	a	13m49s.
17°) 32 Veglia	a	14m10s.
18°) 79 Gianre	(1° G.S. Cl.10)	14m14s.
19°) 31 Sala	a	16m20s.
20°) 26 Cecchetto	a	16m24s.
21°) 78 Maselli	a	16m36s.
22°) 23 Oribe	a	17m43s.
23°) 65 Menem (h)	a	17m48s.
24°) 52 Menem	a	18m15s.
25°) 46 Urrutia	1° C. 5)	18m19s.
26°) 19 Passi	a	18m40s.
27°) 22 Maineri	a	18m51s.
28°) 25 Pardo	a	19m18s.
29°) 21 Israel	a	19m50s.
30°) 89 Frigo	a	20m27s.
31°) 43 Aguirre	a	21m24s.
32°) 54 Cordovanna	a	21m33s.
33°) 64 Levalle	a	22m25s.
34°) 47 Luna	a	22m31s.
35°) 80 Frecha	a	22m34s.
36°) 66 Nathan	a	24m05s.
37°) 3 Eriksson	a	24m21s.
38°) 30 Foche	a	27m16s.
39°) 27 Adriani	a	27m46s.
40°) 38 Alanoca G.	a	28m56s.
41°) 55 Ch. Flores	a	29m14s.
42°) 92 Besso	a	34m57s.
43°) 81 Bulgias	a	35m32s.
44°) 75 Ruggiero	a	37m33s.
45°) 62 Smith	a	44m47s.
46°) 51 Campra	a	45m12s.
47°) 70 Manzanares	a	46m30s.
48°) 71 Vacarezza	a	48m29s.
49°) 83 Carnevallino	a	58m46s.
50°) 72 Rey	a	1h09m49s.
51°) 53 Waidart	a	1h14m50s.

Recargos

Maciel, 1m00s; Veglia, 1m00s; Passi, 1m00s; Nathan, 1m00s; Menem (h), 2m00s; Bulgias, 2m00s; Besso, 3m00s; Ruggiero, 4m00s; Ch. Flores, 5m00s; Adriani, 6m00s; Vacarezza, 7m00s; Waidart, 11m00s; Eriksson, 11m00s; Campra, 12m00s; Carnevallino, 12m00s; Manzanares, 15m00s; Smith, 16m00s; Rey, 17m00s.

RETRASOS Y ABANDONOS

Abella Nazar (Dacia): Paliere derecho, PC1 (Ab.); Füchter (VW Golf 1,6): Suspensión delantera y vuelco, PC1 (Ab.). Plaza (Fiat SE 1,5): Paliere, PC2. Marquet (Volkswagen Gacel GL): Vuelco, PC1 (Ab.); Scallise (VW Gacel GL): PC2 (Ab.). Galotta (Renault 18 GTX): PC2 (Ab.). De Giovanni (Fiat Regatta 85): Se desbarrancó (Ab.). Díaz Mayer (R.18 GTX): Vuelco (Ab.). Weber (VW Golf GTI 16v): Vuelco, PC2. Eriksson (VW Golf GTI 16v): Semble, PC1. Passi (Renault 18 GTX): Caja trabada en 2da. Maineri (VW Gacel GL): Caja trabada, caja de dirección rota. Celsi (Subaru RX Turbo): Trompo, PC1; pinchadura goma DL PC 4. Foche (R.18 GTX): Punta de eje TD. Bescham (Fiat Regatta 85): Amortiguadores traseros. Torrás (R.18 GTX): rueda delantera. Soto (R.18 GTX): frenos. Cordovanna (R.18 GTX): Trompo, PC1. Gachan (Citroen 1000 P): PC3 (Ab.). Abarca (VW Gacel): PC3 (Ab.). Velazco (Alfaud SV 1,5): PC3 (Ab.). Lonati (Renault 18 GTX): PC4 (Ab.). D. Rodriguez (Renault 18 GTX): Enlace (Ab.).



EL "Dacia" de Abella Nazar-Aschiero,

wagen Golf GTI), quien remontó lo que pudo achicando diferencias pero sin poder modificar la posición en que había quedado con su retraso inicial. El desarrollo de la etapa fue particularmente interesante, sobre todo en cuanto a expectativas hacia el futuro de la carrera. Lo de Recalde en los primeros minutos de competencia fue excelente, y así lo dijeron los hombres del equipo Fiat Lancia cuando terminó la etapa. También lo del Mazda, que aparecía como un gran candidato a descontar aun ante el contundente 1-2 de los Lancia. Y el resto, que era altamente positivo. Y por sobre todas las cosas, la comodidad para nosotros de trabajar con un plantel reducido (lamentable, en otro orden) de participantes.

CLASIFICACIONES POR P.C.

PC-1: Villa Icho Cruz - Cavañango, 14,82 km. Camino en subida y angosto.

1°) J. Recalde, 12m56s. Promedio 68,800 km/h. 1° Clase 8: 2°) M. Bionson, 13m02s; 3°) I.4°) E. Weber, 13m34s. Prom. 65,580 km/h. 1° Clase 7: 5°) E. Soto, 14m18s; 6°) G. Rates, 14m27s; 7°) M. Torrás, 14m37s; 8°) P. Lemos, 14m45s. Prom. 60,330 km/h. 1° Clase 6: 9°) J. Fleck, 14m46s; 11°) O. Degiovanni, 14m54s; 12°) J. Bescham, 14m59s; 13°) J.M. Traverso, 15m01s; 14°) J. Maciel, 15m24s; 15°) D. Rodriguez, 15m58s; 16°) N. Veglia, 16m04s; 17°) J. Galotta, 16m08s; 18°) A. Schmauk, 16m09s; 19°) E. Pigliacampo, 16m14s; 20°) E. Lonati, 16m17s; 21°) A. Sala, 16m17s; 22°) E. Oribe, 16m25s; 23°) J. Cecchetto, 16m25s; 24°) C. Gachan, 16m27s. Prom. 54,070 km/h. 1° Clase 10: 25°) C. Israel, 16m30s; 26°) O. Giró, 16m34s; 27°) J. Maineri, 16m35s; 28°) M. Foche, 16m35s; 29°) D. Waidart, 16m40s; 30°) C. Menem (h), 16m47s; 31°) C. Piazza, 16m48s; 32°) N. Gianre, 16m56s; 33°) J. Abarca, 17m09s; 34°) F. Urrutia, 17m12. Prom. 51,730 km/h. 1° Clase 5: 35°) A. Maselli, 17m26s; 36°) C. Menem (p), 17m33s; 37°) E. Aguirre, 17m35s; 38°) R. Luna, 17m41s; 39°) A. Cordovana, 18m00s; 40°) J. Pardo, 18m01s; 41°) C. Frigo, 18m04s; 42°) C. Díaz Mayer, 18m12; 43°) C. Frecha, 18m23s; 44°) A. Adriani, 18m44s; 45°) E. Levalle, 18m55s; 46°) J. Nathan, 18m57s; 47°) C. Scallise, 19m17s; 48°) Alanoca, Q. 19m57s; 49°) A. Smith, 20m36s; 50°) C. Besso, 20m48s; 51°) R. Passi, 21m15s; 52°) A. Bulgias, 22m19s; 53°) H. Ruggiero, 22m26s; 54°) E. Vacarezza, 23m42s; 55°) E. Velazco, 24m07s; 56°) E. Eriksson, 24m14s; 57°) J. Flores, 25m06s; 58°) S. Manzanares, 25m59s; 59°) E. Rey, 26m02s; 60°) N. Carnevallino, 26m13s; 61°) H. Campra, 33m36s.

PC 2: Tanti - Cosquín, 21,040 km. Camino en subida sumamente angosto y trabado.

1°) J. Recalde, 11m35s. Prom. 108,960 km/h. 1° Clase 8: 2°) M. Bionson, 11m47s; 3°) I. Carlsson, 12m12s; 4°) E. Eriksson, 12m29s. Prom. 101,120 km/h. 1° Clase 7: 5°) E. Weber, 12m32s; 6°) E. Soto, 12m33s; 7°) G. Rates, 12m38s; 8°) J. Celsi, 12m57s; 9°) M. Torrás, 13m02s; 10°) P. Lemos, 13m05s. Prom. 96,490 km/h. 1° Clase 6: 11°) J. Traverso, 13m07s; 12°) J. Fleck, 13m13s; 13°) O. Degiovanni, 13m13s; 14°) J. Bescham, 13m14s; 15°) D. Rodriguez, 13m13s; 16°) J. Maciel, 13m36s; 17°) R. Passi, 13m43s; 18°) A. Schmauk, 14m02s; 19°) N. Gianre, 14m02s. Prom. 89,960

km/h. 1° Clase 10: 20°) N. Veglia, 14m19s; 21°) E. Oribe, 14m26s; 22°) S. Pigliacampo, 14m27s; 23°) C. Israel, 14m30s; 24°) O. Giró, 14m30s; 25°) J. Cecchetto, 14m35s; 27°) M. Foche, 14m58s; 28°) C. Díaz Mayer, 15m00s; 29°) Ch. Flores, 15m00s; 30°) J. Maineri, 15m03s; 37°) R. Luna, 15m30s. Prom. 81,440 km/h. 1° Clase 5:

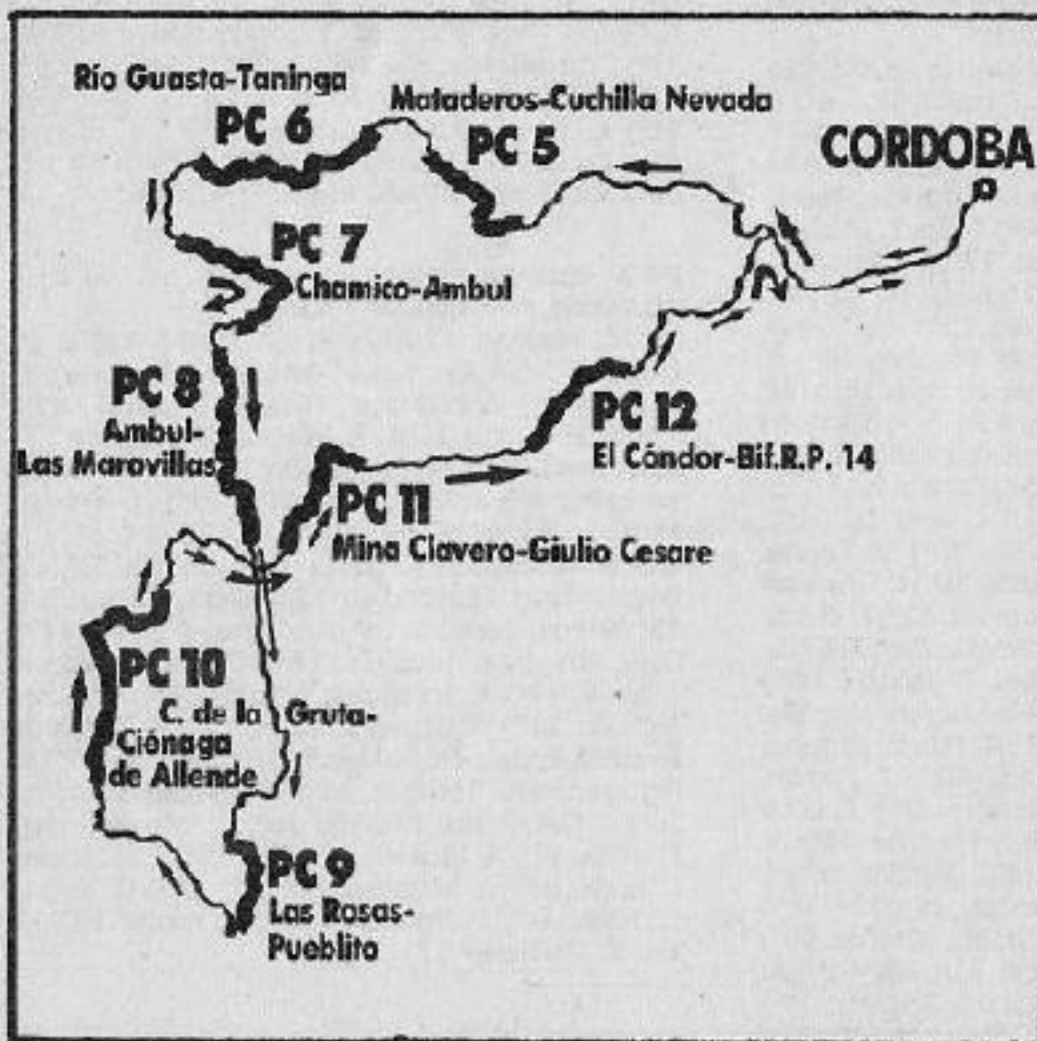
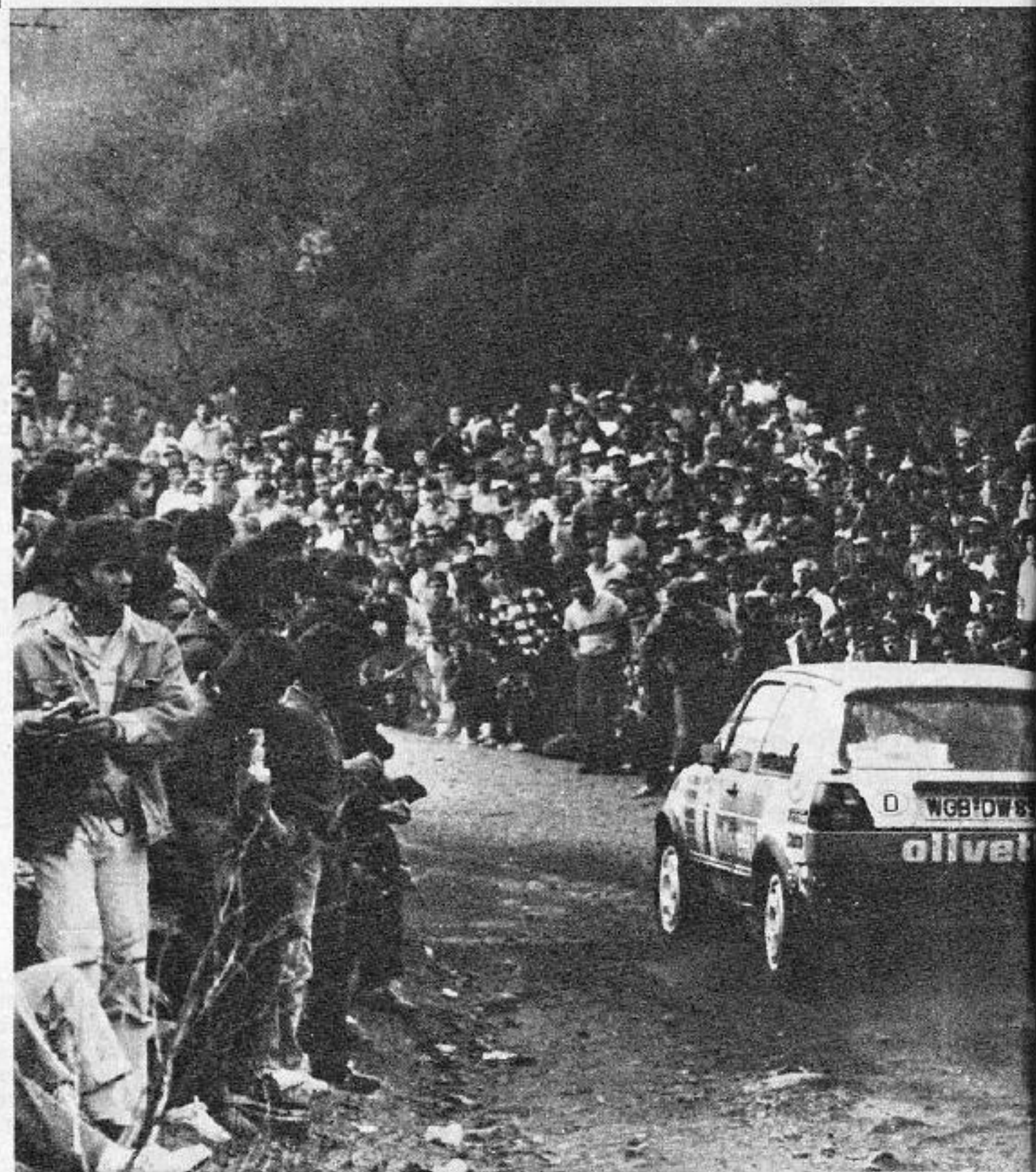
PC 3: Pan de Azúcar - Unquillo, 18,140 km. Trabado con ripo y vados.

1°) M. Bionson, 13m57s. Prom. 78,020 km/h. 1° Clase 8: 2°) J. Recalde, 14m13s; 3°) I. Carlsson, 14m14s; 4°) K. Eriksson, 14m31s. Prom. 74,970 km/h. 1° Clase 7: 5°) E. Weber, 14m32s; 6°) E. Soto, 15m04s; 7°) G. Rates, 15m08s; 8°) M. Torrás, 15m19s; 9°) J. Celsi, 15m28s; 10°) J. Fleck, 15m37s. Prom. 69,690 km/h. 1° Clase 6: 11°) J. Traverso, 15m38s; 12°) P. Lemos, 15m40s; 13°) O. Degiovanni, 15m54s; 14°) J. Bescham, 15m58s; 15°) E. Passi, 16m04s; 16°) J. Maciel, 16m11s; 17°) D. Rodriguez, 16m21s; 18°) C. Díaz Mayer, 16m44s; 19°) A. Schmauk, 16m45s; 20°) O. Giró, 16m54s; 21°) C. Israel, 16m55s; 22°) N. Gianre, 16m56s. Prom. 64,340 km/h. 1° Clase 10: 23°) S. Pigliacampo, 16m56s; 24°) N. Veglia, 16m57s; 25°) J. Cecchetto, 17m00s; 26°) C. Menem (h), 17m12s; 27°) A. Maselli, 17m22s; 28°) Ch. Flores, 17m29s; 29°) J. Maineri, 17m30s; 30°) C. Frigo, 17m36s; 34°) F. Urrutia, 17m52s. Prom. 60,920 km/h. 1° Clase 5:

PC 4: Salsipuedes - La Falda, 28,090 km. Camino trabado al principio y al final, con tramo veloz en el medio.

1°) M. Bionson, 22m21s. Prom. 75,410 km/h. 1° Clase 8: 2°) J. Recalde, 22m46s; 3°) I. Carlsson, 22m53s; 4°) K. Eriksson, 23m14s. Prom. 72,540 km/h. 1° Clase 7: 5°) E. Weber, 24m25s; 6°) E. Soto, 24m30s; 7°) G. Rates, 24m32s; 8°) J. Traverso, 24m56s; 9°) J. Fleck, 25m16s. Prom. 66,610 km/h. 1° Clase 6: 10°) P. Lemos, 25m47s; 11°) J. Maciel, 24m49s; 12°) J. Bescham, 26m06s; 13°) A. Schmauk, 26m44s; 14°) O. Giró, 26m52s; 15°) N. Veglia, 26m57s; 16°) E. Oribe, 27m10s; 18°) S. Pigliacampo, 27m19s; 19°) N. Gianre, 27m28s. Prom. 61,360 km/h. 1° Clase 10: 20°) H. Campra, 27m40s; 21°) R. Passi, 27m43s; 22°) Ch. Flores, 27m46s; 23°) A. Maselli, 27m46s; 24°) C. Menem (h), 27m50s; 25°) M. Torrás, 27m51s; 26°) A. Sala, 28m16s; 27°) F. Urrutia, 28m30s. Prom. 59,130 km/h. 1° Clase 5: 28°) J. Pardo, 28m47s; 29°) C. Menem, 29m04s; 30°) E. Levalle, 29m25s.

SEGUNDA ETAPA ...Y EL "PATIO" CAMBIO DE DUEÑOS



1)...Y no cabe duda de que uno de los nuevos dueños del famoso "patio" ahora "ex Recalde" resultó ser el voluptuoso sueco Eriksson, de sensacional remontada. Y el público lo entendió así. El otro, claro, fue Biasion... 2) Bescham-García llevando a su Regatta en la ardua persecución de los Gol. 3) Luna-Luna, de interesante actuación hasta ahí con su "Dacia". 4) El R.18 de Campa-Narvaja, como quedó. 5) Saludos radicales al paso de Menem (h). Luego abandonó.



La apertura de esta Segunda Etapa significó otro éxito para Biasion, quien superó por cuatro segundos a Recalde, pero la cosa se ponía interesante en la Clase 7, donde Eriksson recuperó notablemente, colocándose cuarto a 19s. del Mazda de Carlsson. En cuanto a los demás argentinos más destacados Soto, Rates y Traverso se ponían adelante de autos más poderosos, como el Subaru RX Turbo de los chilenos Ceist-Olave. En la Clase 6 se consolidaba Bescham con su Regatta, detrás de los brasileños Fleck y Lemos con sendos VW Golf 1,6 mientras que Gianre se afianzaba en la Clase 10 del Grupo B con 39s. sobre el Fiat 128 SE de Frecha. En la Clase 5 del Grupo A se impuso el Subaru de los chilenos Levalle-Silva, y aquí

merece mencionarse el trabajo de Luna-Luna en ese mismo grupo.

En el tramo entre Río Guasta-Taninga, Jorge Recalde llegó a un segundo de Biasion, y en cuanto a Traverso, un montañazo lo retrogradó al último lugar en la clasificación, mientras que Soto quedó a 26s. de Weber.

El PC 5 entre Chamico y Ambul significó el primer halago del día para Recalde, que "durmió" a Biasion por 20s., achicando a 8s. la diferencia en la General. En cuanto a Eriksson, continuó con su vertiginoso ascenso, llegando tercero, mientras que el Mazda de Carlsson se retrasaba levemente y Traverso subía un poquito más, con la parte delantera de su R.18 bastante deteriorada. El Dacia de Luna ganaba la Clase 5.

Ambul-Las Maravillas era una excelente oportunidad para que Recalde prevaleciera sobre Biasion, aunque finalmente el italiano no logró dejarlo atrás por un segundo, y la diferencia en la General quedaba en los nueve segundos. El de Mina Clavero erró un cambio en la partida y realizó un semitiempo en Los Morteritos.

El Mazda de Carlsson seguía retrasándose y Soto empató con el VW Golf de Weber.

Entre Villa Las Rosas y El Pueblito, la cosa fue favorable a quienes residen por la vecindad. En primer lugar, Recalde le sacó cinco segundos a Biasion, y Soto aventajó por 14s. a Weber, con lo que el "Cabezón" fijó en 2m29s. la diferencia que le llevaba el VW Golf en la General hasta el PC 9. Gianre

seguía cómodo en la Clase 10, y el Mazda de Carlsson-Carlsson se detenía unos minutos para abandonar en el PC siguiente. En cuanto a Recalde, la diferencia en la General con respecto a Biasion era de cuatro segundos...

El tramo entre Cuesta de la Gruta y Ciénaga de Allende significó otro éxito de Biasion, esta vez por dos segundos, sobre Recalde, mientras que Soto volvía a empalar con Weber, y Bescham sumaba otra victoria parcial frente a los dos VW Golf de los brasileños Lemos y Fleck. En cuanto a Rates y Traverso, ambos "se vinieron para atrás", mientras que Gianre continuaba sólido en la punta de la Clase 10.

En el mentado "Patio de su casa" (Mina



EN POCAS PALABRAS

Massimo Biasion: "Lo de hoy fue muy difícil, Recalde anduvo muy fuerte". **Jorge Recalde:** "Tuve que hacer 25 kilómetros en llanta". **Erwin Weber:** "En la etapa de hoy, Eriksson estuvo forzado a andar más fuerte que yo". **Antonio Meritello:** "A raíz del fallecimiento de su madre, el ingeniero Sierra debió viajar a Buenos Aires, por lo que Carlos García Remohí pasó a ser director de la Prueba, y yo, adjunto a la Dirección". **Paulo Lemos:** "Me siento muy mal, estoy engripado y no sé qué me va a pasar mañana". **Gabriel Raies:** "Tardé cinco minutos en cambiar una goma, porque se trabó un bulón". **Ingeniero Bascou:** "No nos debe sorprender la actitud del Comisario Técnico Caneschi. A él se lo manda para hacer cumplir el reglamento". **Carlos Menem:** "Estoy sumamente satisfecho por todo lo que viene haciendo mi hijo. Es un valor muy joven que tiene futuro dentro del automovilismo". **Ernesto Soto:** "En lo veloz lo emparejo, pero en lo lento no puedo hacer nada frente a Weber, porque su VW Golf tiene más aceleración y mejores gomas". **Jorge Bescham:** "El motor está un poco 'chancha', y no sé si podré repararlo".

RETRASOS Y ABANDONOS

Wraydatt (Renault 18 GTX): No salió del Parque Cerrado (Ab.); **Cecchetto (Fiat Regatta 85):** Caja, PC5 (Ab.); **Cordovana (Renault 18 GTX):** Cortó eje del carburador, PC5 (Ab.); **Buigas (Fiat 147 S):** PC5 (Ab.); **Frecha (Fiat SE 1500):** PC6 (Ab.); **Torrás (Renault 18 GTX):** "Pina" en el PC7 (Ab.); **Giró (Renault 18 GTX):** PC7 (Ab.); **Campia (Renault 18 GTX):** vuelco en el PC8 (Ab.); **Carlsson (Mazda 323 4WD):** Cigüeñal, PC9 (Ab.); **Celci (Subaru 1.8 4WD):** Rotura manguera del turbocompresor, PC9 (Ab.); **Flores (VW Gacel GL):** PC11 (Ab.); **Besso (Fiat 147 S):** PC11 (Ab.); **Traverso (Renault 18 GTX):** Junta de tapa de cilindros, PC12 (Ab.); **Sala (R.18 GTX):** Tanque de nafta y 17 gomas, PC8; **Eriksson (VW Golf):** Problemas de caja, PC8; **Recalde (Lancia):** Cambió cable de acelerador en PC8, trompo y reventó una cubierta T.I. en el PC12; **Raies (R.18 GTX):** Cubierta y frenos; **Biasion (Lancia):** Cubierta D.D. en el PC12; **Menem (R.18 GTX):** Junta de tapa quemada; **Bescham (Fiat Regatta):** Embrague; **Pardo (Fiat Regatta):** Volante, maza trasera y pñña; **Nathan (R.18 GTX):** Penalizó 1m para dejar largar adelante a Eriksson; **Maineri (Gacel):** Se quedó sin nafta al romper el tanque; **Pasi (R.18 GTX):** Vuelco; **Lemos (VW Golf):** Amortiguadores traseros; **Menem (h) (R.18 GTX):** Pina (Ab.); **Rey (Gacel):** CH24 (Ab.); **Masseti (Fiat SE 1500):** CH24 (Ab.).

Clavero-Giulio Cesare). Biasion le sacó tres segundos al "dueño de casa", Recalde, quien realizó otro semitrompo en las cercanías de Va. Giulio Cesare.

Sobre el final de la etapa, la sorpresa la dio el VW Golf GTI de Eriksson-Diekmann, que a favor de sendas pinchaduras en las gomas de los Lancia de Biasion y Recalde, se adjudicó el tramo El Cóndor-Bifurcación Ruta 14. En cuanto a lo que hizo a la etapa en su clasificación, Biasion le sacó 26s más a Recalde, y luego se escalonaron Eriksson, ganador de la Clase 7, Weber, Soto, Raies, Fleck, Lemos y Bescham, mientras que Gianre se adjudicó la Clase 10 con total solvencia sobre el Fiat 147 que comparte con Giac-

la figura

KENNETH ERIKSSON, UN "HEROE"

O ganarse se pega" se decía en la Sala de Prensa cuando en el pizarrón de tiempos iban apareciendo los parciales del sueco casi pegado a los Lancia y marcando invariablemente el tercer registro en cada tramo. De las dos opciones que arriesgaba el vaticinio, se cumplió la primera, porque Kenneth Eriksson resultó tercero absoluto en la etapa, colocando "a la cola" de los dos Lancia al Volkswagen Golf GTI. Contento, feliz por lo hecho, el piloto dialogó con nosotros con absoluta franqueza: "¿Y qué te parece que podía hacer?... ¿Esperar que me regalaram los tiempos?... Esta mañana salí a ganar la etapa, y lo hice. Tal vez anduve un poco más fuerte de lo que lo hubiese hecho si no tuviese que recuperar tiempo... pero así son las

carreras. Cuando las condiciones cambian hay que modificar los planteos.

¿La diferencia con Erwin Weber? Que él no tenía nada que perder ni nada que ganar. Su posición detrás de los Lancia es cómoda porque de atrás está bastante seguro. Yo tengo que hacer todo lo posible y eso se traduce en la necesidad de cometer algunas locuras". Lo hecho por Eriksson fue a toda luces extraordinario, ya que estuvo, como decíamos, detrás de los "monstruos" en cada prime del día. Su forma de manejar en estas condiciones fue muy aplaudida por el público en la ruta, y hasta el se dio cuenta: "¿La gente? Yo veía cómo me gritaban... Estaban muy entusiasmados."

CLASIFICACIONES POR P.C.

PC5: Mataderos - Cuchilla Nevada. 21,370 km. Camino de ripio firme con muchas curvas al principio. Sumamente veloz.

1°) Biasion, 12m52s. a 99,650 km/h. (1° Clase 8); 2°) Recalde, 12m56s; 3°) Carlsson, 13m16s; 4°) Eriksson, 13m34s; a 94,510 km/h. (1° Clase 7); 5°) Weber, 14m01s; 6°) Soto, 14m06s; 7°) Raies, 14m07s; 8°) Traverso, 14m15s; 9°) Celsi, 14m23s; 10°) Fleck, 14m34s. a 88,020 km/h. (1° Clase 6); 11°) Lemos, 14m34s; 12°) Bescham, 15m08s; 13°) Maciel, 15m11s; 14°) Torrás, 15m14s; 15°) Schmaruk, 15m17s; 16°) Giró, 15m33s; 17°) Oribe, 15m37s; 18°) Gianre, 15m48s. a 81,320 km/h. (1° Clase 10); 19°) Pasi, 15m47s; 20°) Veglia, 15m56s; 21°) Pigliacampo, 16m05s; 22°) Sala, 16m06s; 23°) Israel, 16m09s; 24°) Ch. Flores, 16m12s; 25°) Campa, 16m25s; 26°) Frecha, 16m25s; 27°) Menem, 16m32s; 28°) Menem (h), 16m38s; 29°) Foche, 16m42s; 30°) Pardo, 16m51s; 34°) Levalle, 17m32s. a 73,130 km/h. (1° Clase 5).

PC6: Rio Guasta - Taringa. 31,090 km. Camino de ripio en bajada al principio, luego arenoso y veloz.

1°) Biasion, 20m20s. a 91,740 km/h. (1° Clase 8); 2°) Recalde, 20m21s; 3°) Carlsson, 20m54s; 4°) Eriksson, 20m58s. a 89,180 km/h. (1° Clase 7); 5°) Weber, 21m43s; 6°) Soto, 22m09s; 7°) Raies, 22m22s; 8°) Fleck, 22m48s. a 81,810 km/h. (1° Clase 6); 9°) Celsi, 23m01; 10°) Lemos, 23m11s; 11°) Bescham, 23m39s; 12°) Schmaruk, 24m08s; 13°) Oribe, 24m21s; 14°) Veglia, 24m33s; 15°) Israel, 24m46s; 16°) Giró, 24m51s; 17°) Maciel, 24m55s; 18°) Sala, 25m01s; 19°) Pasi, 25m08s; 20°) Campa, 25m09s; 21°) Gianre, 25m15s. a 73,880 km/h. (1° Clase 10); 22°) Menem (h), 25m22s; 23°) Pardo, 25m29s; 24°) Pigliacampo, 26m43s; 25°) Foche, 26m48s; 26°) Frigo, 26m06s; 27°) Menem, 26m14s; 28°) Nathan, 26m26s; 29°) R. Luna, 26m43s. a 69,820 km/h. (1° Clase 5); 30°) Masseti, 26m46s.

PC7: Chamico - Ambul. 23,730 km. Sinuoso veloz al comienzo, con piso de tierra luego ripio, en descenso.

1°) Recalde, 19m49s. a 71,850 km/h. (1° Clase 8); 2°) Biasion, 20m09s; 3°) Eriksson, 20m32s. a 69,340 km/h. (1° Clase 7); 4°) Carlsson, 21m08s; 5°) Weber, 21m10s; 6°) Soto, 22m00s; 7°) Celsi, 22m17s; 8°) Raies, 22m37s; 9°) Fleck, 22m59s. a 61,950 km/h. (1° Clase 6); 10°) Lemos, 23m15s; 11°) Bescham, 23m39s; 12°) Traverso, 24m04s; 13°) Israel, 24m40s; 14°) Oribe, 25m03s; 15°) Campa, 25m21s; 16°) Veglia, 25m41s; 17°) Masseti, 25m44s. a 55,330 km/h. (1° Clase 10); 18°) Menem (h), 25m48s; 19°) Nathan, 25,58s; 20°) Schmaruk, 26m00s; 21°) Pasi, 26m16s; 22°) Pigliacampo, 26m27s; 23°) Menem, 26m29s; 24°) Gianre, 26m37s; 25°) R. Luna, 26m45s. a 53,230 km/h. (1° Clase 5); 26°) Urrutia, 26m57s; 27°) Foche, 27m11s; 28°) Levalle, 27m27s; 29°) Aguirre, 27m32s; 30°) Pardo, 27m39s.

PC8: Ambul - Las Maravillas. 25,460 km. Camino de ripio muy veloz.

1°) Biasion, 14m11s. a 107,700 km/h. (1° Clase 8); 2°) Recalde, 14m12s; 3°) Eriksson, 14m31s. a 105,230 km/h. (1° Clase 7); 4°) Weber, 15m01s; 5°) Soto, 15m01s; 6°) Carlsson, 15m04s; 7°) Raies, 15m31s; 8°) Maciel, 16m15s; 9°) Traverso, 16m16s; 10°) Bescham, 16m18s. a 93,720 km/h. (1° Clase 6); 11°) Fleck, 16m26s; 12°) Lemos, 16m32s; 13°) Schmaruk, 17m16s; 14°) Oribe, 17m19s; 15°) Israel, 17m32s; 16°) Veglia, 17m33s; 17°) Pigliacampo, 17m42s; 18°) Gianre, 17m47s. a 85,900 km/h. (1° Clase 10); 19°) Sala, 17m50s; 20°) Pasi, 18m05s; 21°) Celsi, 18m12s; 22°) Pardo, 18m17s; 23°) Masseti, 18m17s; 24°) Foche, 18m19s; 25°) Menem, 18m26s; 26°) Menem (h), 18m53s; 27°) Nathan, 18m55s; 28°) R. Luna, 19m15s. a 79,350 km/h. (1° Clase 5); 29°) Urrutia, 19m29s; 30°) Frigo, 19m37s.

PC9: Villas Las Rosas - Pueblito. 13,320 km. Primera parte angosto y trabado, luego más veloz, con ripio grueso.

1°) Recalde, 9m31s. a 93,980 km/h. (1° Clase 8); 2°) Biasion, 9m36s; 3°) Soto, 10m08s. a 78,870 km/h. (1° Clase 7); 4°) Eriksson, 10m15s; 5°) Weber, 10m22s; 6°) Raies, 10m45s; 7°) Fleck, 10m55s. a 73,210 km/h. (1° Clase 6); 8°) Lemos, 11m02s; 9°) Bescham, 11m03s; 10°) Traverso, 11m22s; 11°) Maciel, 11m28s; 12°) Israel, 11m56s; 13°) Pigliacampo, 11m57s; 14°) Schmaruk, 12m02s; 15°) Veglia, 12m04s; 16°) Oribe, 12m10s; 17°) Gianre, 12m11s. a 65,600 km/h. (1° Clase 10); 18°) Sala, 12m16s; 19°) Menem (h), 12m19s; 20°) Masseti, 12m19s; 21°) Pardo, 12m36s; 22°) Menem, 12m36s; 23°) Frigo, 12m56s; 24°) Foche, 12m57s; 25°) Nathan, 12m58s; 26°) R. Luna, 13m00s. a 61,470 km/h. (1° Clase 5); 27°) Aguirre, 13m04s; 28°) Ch. Flores, 13m09s; 29°) Urrutia, 13m15s; 30°) Maineri, 13m17s.

PC10: Cuesta de la Gruta - Ciénaga de Allende. 23,770 km. En subida y veloz.

1°) Biasion, 13m08s. a 106,690 km/h. (1° Clase 8); 2°) Recalde, 13m10s; 3°) Weber, 14m04s. a 101,390 km/h. (1° Clase 7); 4°) Soto, 14m04s; 5°) Bescham, 15m18s. a 93,210 km/h. (1° Clase 6); 6°) Lemos, 15m22s; 7°) Fleck, 15m32s; 8°) Maciel, 15m49s; 9°) Eriksson, 16m06s; 10°) Schmaruk, 16m32s; 11°) Israel, 16m37s; 12°) Gianre, 16m41s. a 85,490 km/h. (1° Clase 10); 13°) Pigliacampo, 16m52s; 14°) Veglia, 16m56s; 15°) Oribe, 16m58s; 16°) Sala, 17m03s; 17°) Menem (h), 17m05s; 18°) Menem, 17m05s; 19°) Foche, 17m49s; 20°) Pasi, 17m52s; 21°) Nathan, 17m55s; 22°) Pardo, 18m04s; 23°) Raies, 18m23s; 24°) Frigo, 18m26s; 25°) Adriani, 18m38s; 26°) Urrutia, 18m40s. a 76,400 km/h. (1° Clase 5); 27°) Aguirre, 18m44s; 28°) R. Luna, 18m44s; 29°) Maineri, 19m00s; 30°) Ch. Flores, 19m15s.

PC11: Mina Clavero - Giulio Cesare. 22,260 km. Camino en subida y muy trabado.

1°) Biasion, 19m27s. a 68,670 km/h. (1° Clase 8); 2°) Recalde, 19m30s; 3°) Eriksson, 20m21s. a 65,630 km/h. (1° Clase 7); 4°) Weber, 20m48s; 5°) Soto, 20m54s; 6°) Raies, 21m48s; 7°) Lemos, 22m16s. a 59,980 km/h. (1° Clase 6); 8°) Fleck, 22m17s; 9°) Maciel, 22m25s; 10°) Bescham, 22m45s; 11°) Traverso, 23m11s; 12°) Schmaruk, 23m25s; 13°) Pasi, 23m41s; 14°) Oribe, 23m46s; 15°) Veglia, 24m17s; 16°) Pigliacampo, 24m21s; 17°) Menem (h), 24m24s; 18°) Israel, 24m26s; 19°) Gianre, 24m30s. a 54,510 km/h. (1° Clase 10); 20°) Masseti, 24m41s; 21°) Nathan, 24m53s; 22°) Foche, 25m26s; 23°) Frigo, 25m34s; 24°) Pardo, 26m36s; 25°) Aguirre, 26m49s. a 51,730 km/h. (1° Clase 5); 26°) Urrutia, 25m59s; 27°) R. Luna, 26m08s; 28°) Maineri, 26m11s; 29°) Adriani, 26m22s; 30°) Levalle, 26m26s.

PC12: El Cóndor - Bifurcación Ruta Prov. 14. 29,570 km. En descenso, trabado y angosto, luego veloz.

1°) Eriksson, 22m17s. a 79,520 km/h. (1° Clase 7); 2°) Biasion, 22m26s. a 79,080 km/h. (1° Clase 8); 3°) Weber, 22m50s; 4°) Soto, 22m51s; 5°) Recalde, 23m06s; 6°) Raies, 23m38s; 7°) Bescham, 24m07s. a 73,570 km/h. (1° Clase 6); 8°) Fleck, 24m13s; 9°) Lemos, 24m17s; 10°) Maciel, 24m59s; 11°) Schmaruk, 25m11s; 12°) Oribe, 25m33s; 13°) Gianre, 25m34s. a 69,390 km/h. (1° Clase 10); 14°) Veglia, 25m49s; 15°) Masseti, 26m16s; 16°) Israel, 26m27s; 17°) Pigliacampo, 26m33s; 18°) Frigo, 26m47s; 19°) Sala, 26m49s; 20°) Foche, 27m12s; 21°) Menem, 27m13s; 22°) R. Luna, 27m17s. a 65,030 km/h. (1° Clase 5); 23°) Nathan, 27m17s; 24°) Menem (h), 27m20s; 25°) Levalle, 27m41s; 26°) Aguirre, 27m50s; 27°) Adriani, 28m09s; 28°) Urrutia, 28m33s; 29°) Maineri, 29m09s; 30°) Ruggiero, 29m13s.

GENERAL TRAS LA ETAPA

Bs. As. - Córdoba - Mina Clavero - Córdoba.
Total pruebas de clasificación: 101,670 km.
Total recorrido: 1.426,390 km. 6/8/87.

1°) 1 Biasion	(1° C. 8)	3h13m16s.
2°) 5 Recalde	α	49s.
3°) 2 Weber	(1° C. 7)	11m46s.
4°) 7 Soto	α	14m22s
5°) 9 Raies	α	22m40s.
6°) 15 Fleck	(1° C. 6)	25m21s.
7°) 17 Lemos	α	26m30s.
8°) 11 Bescham	α	28m35s.
9°) 3 Eriksson	α	30m43s.
10°) 24 Schmaruk	α	40m15s.
11°) 36 Maciel	α	41m44s.
12°) 32 Veglia	α	44m49s.
13°) 35 Pigliacampo	α	45m20s.
14°) 23 Oribe	α	46m21s.
15°) 79 Gianre	(1° GB. C. 10)	48m26s.
16°) 21 Israel	α	50m14s.
17°) 52 Menem	α	47m14s.
18°) 46 Urrutia	(1° C. 5)	1h03m44s.
19°) 31 Sala	α	1h04m41s.
20°) 66 Nathan	α	1h04m53s.
21°) 47 R. Luna	α	1h06m15s.
22°) 30 Foche	α	1h06m31s.
23°) 43 Aguirre	α	1h07m07s.
24°) 25 Pardo	α	1h08m26s.
25°) 89 Frigo	α	1h09m00s.
26°) 64 Levalle	α	1h09m19s.
27°) 19 Pasi	α	1h18m03s.
28°) 27 Adriani	α	1h20m14s.
29°) 22 Maineri	α	1h26m00s.
30°) 38 Alanoca Q.	α	1h33m39s.
31°) 75 Ruggiero	α	1h37m27s.
32°) 62 Smith	α	1h42m16s.
33°) 63 Carnevallino	α	2h07m02s.
34°) 71 Vaccarezza	α	2h06m50s.
35°) 70 Manzanares	α	2h25m30s.

Promedio del 1°: 84,650 km/h

TOTAL RECARGOS

Israel, 1m00s; Veglia, 1m00s; Gianre, 2m00s; Nathan, 2m00s; Sala, 3m00s; Alanoca, 3m00s; Maciel, 4m00s; Frigo, 5m00s; Adriani, 6m00s; Vaccarezza, 7m00s; Ruggiero, 9m00s; Eriksson, 11m00s; Pasi, 14m00s; Maineri, 15m00s; Smith, 17m00s; Carnevallino, 18m00s; Manzanares, 44m00s.

TERCERA ETAPA UN DRAMA EN BLANCO Y NEGRO



1- La etapa comenzó muy bien con Recalde, y Soto estaba luchando con los VW Golf GTI, hasta que esa puja finalizó con un vuelco que dejó al R.18 en este estado... 2- La jornada fue muy dura. Aquí, Pardo-Vignau y Buigas-Isa en un auxilio 3- Erwin Weber en un recoveco cordobés, ganando su clase, antes de sus respectivos abandonos. 4- Paulo Lemos alcanzó el primer puesto en la Clase 6, en la tercera jornada. 5- Norberto Gianre doblando muy apurado con el Fiat 147; obsérvese la "patilla" levantada..



El tercero de este Rally de Argentina sirvió, se suponía ya, para sellar definitivamente la aspiración de Jorge Recalde, en un día que apareció bastante auspicioso con su victoria en el prime inicial, pero luego los hechos se fueron encadenando adversamente y la esperanza se derrumbó junto con la pinchadura de la goma trasera izquierda en el Lancia número 5.

Biasion fue el constante dominador, y aunque a su llegada al Parque Cerrado en el Chateau Carreras haya dicho que tuvo problemas con la caja de velocidades, entendemos que se tomó al principio un pequeño respiro pero cuando entró en calor, decididamente fue imparable prime tras

prime.

Otro que también pasó por amargo trance fue Ernesto Soto, quien luego de dos etapas brillantes, con un ritmo que mantuvo en la primera parte de esta, padeció un vuelco. Pese a todo, su temple quedó puesto de manifiesto y continuó desde atrás, luego de perder precioso tiempo.

La otra cara de la moneda se dio en Gabriel Rates, quien se fue superando con el correr de los primes hasta encontrar un merecido lugar entre los primeros al cabo de las tres etapas, pese a los problemas de combustible e incendio.

A todo esto, el avance de Kenneth Eriks-

son fue constante y desembocó en el tercer puesto, y bajo similar lineamiento se condujo su coequipier Weber.

Pero más era el interés por la suerte de Recalde y lo que pudieran hacer Soto o Rates por colocar al primer auto de fabricación nacional en el marcador, y por entonces ese halago se lo llevaba, como queda dicho, Rates.

Sin embargo, entre las cosas agradables que nos mostraba permanentemente este rally, estaba la citada actuación de Eriksson, que tras un comienzo con bastantes problemas se recuperó notablemente, y verlo funcionar por los vericuetos de la sierra era un

espectáculo. Su trabajo adquiría más dimensión si se tomaba en cuenta que en el PC 14 se le desprendió la rueda trasera derecha -tal como en Acropolis-, y en el PC 15 tuvo problemas con la caja y luego con el embrague, lo que le valió una penalización de 15 minutos. Por eso, no se extrañe al ver la clasificación de esta etapa. La ubicación mencionada es real, el sueco no le escatimó nada...

Otro de los mencionados animadores, Erwin Weber, se mantenía firme en su marcha detrás de Eriksson, pese a que se "pinó" contra un camión Pirelli en un tramo de enlace; cuando los auxilios de Lancia le estiraron la chapa, continuó con el mismo ritmo.



EN POCAS PALABRAS

Carlos Pascualini: "El público en el PC 20 dio bastante trabajo". **Guillermo Maldonado:** "Vine para conversar con gente de VW con vistas a la temporada de P-3 que próximamente haremos". **Jorge Del Buono:** "En el equipo nunca nos impusieron una orden". **Carlos García Remohí:** "Demoramos siete minutos la largada porque no estaban todas las condiciones de visibilidad como para iniciar la carrera". **Fleck:** "Este es un verdadero rally mundial. Duro y con diferentes pisos. Me gusta mucho". **Masetti:** "Entré a Parque Cerrado, pero por las penalizaciones quedé fuera de la carrera. Todo por un distribuidor". **Sas:** "Voy a dejar el Daihatsu y armaré un Volkswagen Golcel". **Aflone (comisario técnico):** "Probablemente haya revisiones sorpresa entre primes". **Relator aéreo cordobés:** "(Huuuyyy...!) No, no, parecen aviones pero en realidad son pájaros... ¡Qué susto!". **Ricardo Suárez (Radio Champaquí de Villa Dolores):** "Me parece bien que haya lugares separados para la prensa radial y escrita, lo que me parece mal es que en nuestro sector no tengamos pizarra con los tiempos ni monitor."

RETRASOS Y ABANDONOS

Recalde (Lancia): Pinchó goma delantera (PC14). **Manzanares (Regatta '85):** Vuelco en PC15 (Ab). **Menem (Renault 18 GTX):** Quemó junta de tapa en CH 22 (Ab). **Bescham (Regatta '85):** 2 pinchaduras y cambio de embrague. **Rates (Renault 18 GTX):** Combustible incendio y frenos. **Soto (Renault 18 GTX):** Vuelco PC18. **Weber (VW Golf GTI):** Se pegó en enlace contra una camioneta. **Eriksson (VW Golf GTI):** Pérdida rueda T.D. caja de cambios y embrague. **Pigliacampo (R.18 GTX):** Pinchadura rueda T.D. y salida de ruta. **Foche (R-GTX):** Frenos traseros. **Ruggiero (Dacia):** Vuelco PC 15 (Ab). **Fleck (VW Gol 1.6):** Pinchadura D.D. **Lemos (VW Gol 1.6):** Amortiguadores delanteros. **Gianre (Fiat 147 Sorpasso):** Soporte motor, fuelle de caja de cambios, junta múltiple escape y frenos. **Passi (R-GTX18):** PC20 (Ab). **Pardo (Fiat Regatta '85):** PC16 (Ab). **Maciell (R.18):** PC20 (Ab). **Luna (Dacia):** PC19 (Ab). **Nathan (R.18 GTX):** PC18 (Ab). **Carnevalino (Fiat 147):** PC16 (Ab).



Colaboradores ayudando a Carlos Menem (en el R.18), quien finalmente abandonó.

No había que olvidarse de lo que venía haciendo Gianre en la Clase 10, lo mismo que el Subaru de Levalle en la Clase 5.

Por último, un párrafo particular para el público, especialmente para el que eligió el último prime. Su comportamiento no fue el ideal, ya que dio bastante trabajo y durante la disputa del P.C. su mala ubicación puso en peligro el normal desarrollo, aunque finalmente no pasó nada... Pero sobre ese aspecto debe entenderse perfectamente que se estuvo muy lejos de lo conveniente.

Las quejas de la mayoría de los pilotos extranjeros en ese sentido no deben ser tomados a la ligera.



CLASIFICACIONES POR P.C.

PC 13: El Manzano - Bifurc. a La Cumbre, 30,110 km. Camino de ripio, muy sinuoso y angosto, al final tramos veloces.

1°) Recalde, 30m56s a 56,400 km/h (1° Clase 8); 2°) Biasion, 31m14s; 3°) Eriksson, 32m33s a 55,500 km/h (1° Clase 7); 4°) Weber, 32m42s; 5°) Rates, 33m45s; 6°) Soto, 34m01s; 7°) Lemos, 35m12s, a 51,320 km/h (1° Clase 6); 8°) Maciell, 37m46s; 9°) Schmauk, 38m09s; 10°) Passi, 38m14s; 11°) Oribe, 38m29s; 12°) Bescham, 38m31s; 13°) Pigliacampo, 38m32s; 14°) Veglia, 38m54s; 15°) Urrutia, 39m27s, a 45,790 km/h (1° Clase 5); 16°) Gianre, 39m27s, a 45,790 km/h (1° Clase 10); 17°) Sala, 39m30s; 18°) Levalle, 39m44s; 19°) Foche, 39m47s; 20°) Aguirre, 40m01s; 21°) Maineri, 40m39s; 22°) Nathan, 40m50s; 23°) Israel, 42m02s; 24°) Pardo, 42m25s; 25°) R.Luna, 42m26s; 26°) Fleck, 42m32s; 27°) Smith, 42m42s; 28°) Carnevallino, 43m05s; 29°) Manzanares, 43m06s; 30°) Frigo, 43m09s.

PC 14: La Cumbre - S. Marcos Sierra, 23,940 kms en bajada y trabado. Se cruza dos veces el río Pintos.

1°) Biasion, 21m55s, a 79,230 km/h (1° Clase 8); 2°) Weber, 22m18s, a 77,860 km/h (1° Clase 7); 3°) Soto, 22m42s; 4°) Eriksson, 22m45s; 5°) Recalde, 23m35s; 6°) Fleck, 24m05s, a 72,100 km/h (1° Clase 6); 7°) Maciell, 24m08s; 8°) Lemos, 24m38s; 9°) Bescham, 24m49s; 10°) Oribe, 25m51s; 11°) Israel, 25m55s; 12°) Veglia, 26m18s; 13°) Pigliacampo, 26m30s; 14°) Schmauk, 27m11s; 15°) Urrutia, 27m50s a 62,380 km/h (1° Clase 5); 16°) Aguirre, 28m15s; 17°) Gianre, 28m20s a 61,280 km/h (1° Clase 10); 18°) Nathan, 28m24s; 19°) Foche, 28m50s; 20°) Maineri, 29m48s; 21°) Pardo, 29m50s; 22°) Adriani, 30m11s; 23°) Urrutia, 30m02s; 24°) Manzanares, 30m22s; 25°) Carnevallino, 31m44s; 26°) Passi, 32m10s; 27°) Luna, 33m11s.

PC 15: S. Marcos Sierra - Capilla del Monte, 20,600 km. Camino de ripio muy trabado, primero en ascenso y luego descendiendo.

1°) Biasion, 16m44s, a 73,860 km/h (1° Clase 8); 2°) Recalde, 16m47s; 3°) Weber, 17m46s a 69,440 km/h (1° Clase 7); 4°) Soto, 18m14s; 5°) Eriksson, 18m36s; 6°) Fleck, 19m00s, a 65,050 km/h (1° Clase 6); 7°) Lemos, 19m40s; 8°) Maciell, 19m53s; 9°) Bescham, 20m05s; 10°) Oribe, 20m25s; 11°) Schmauk, 20m30s; 12°) Veglia, 20m40s; 13°) Pigliacampo, 20m46s; 14°) Rates, 21m27s; 15°) Urrutia, 21m44s a 56,870 km/h (1° Clase 5); 16°) Nathan, 21m45s; 17°) Levalle, 21m51s; 18°) Gianre, 22m14s, a 55,590 km/h (1° Clase 10); 19°) Foche, 22m24s; 20°) Passi, 22m25s; 21°) Aguirre, 22m30s; 22°) Maineri, 22m48s; 23°) Luna, 23m02s; 24°) Adriani, 23m23s; 25°) Smith, 23m26s; 26°) Pardo, 23m40s; 27°) Frigo, 23m42; 28°) Sala, 24m30s; 29°) Israel, 24m59s; 30°) Ruggiero, 25m18s.

PC 16: Bifurc. a La Cumbre - Ascocchinga, 28,410 km. Camino trabado y veloz, primero en ascenso, luego descendiendo.

1°) Recalde, 21m09s, a 80,590 km/h (1° Clase 8); 2°) Biasion, 21m32s; 3°) Weber, 22m03s a 77,300 km/h (1° Clase 7); 4°) Eriksson, 22m05s; 5°) Soto, 23m00s; 6°) Rates, 23m10s; 7°) Fleck, 23m50s, a 71,520 km/h (1° Clase 6); 8°) Lemos, 23m51s; 9°) Maciell, 24m18s; 10°) Schmauk, 24m41s; 11°) Oribe, 24m51s; 12°) Pigliacampo, 25m17s; 13°) Veglia, 25m21s; 14°) Israel, 25m36s; 15°) Gianre, 25m56s, a 65,730 km/h (1° Clase 5); 16°) Nathan, 26m35s; 17°) Urrutia, 26m38s a 64,000 km/h (1° Clase 10); 18°) Levalle, 26m43s; 19°) Frigo, 27m05s; 20°) Maineri, 27m11s; 21°) Nathan, 27m22s; 22°) Aguirre, 27m36s; 23°) Smith, 28m14s; 24°) Bescham, 28m15s; 25°) Luna, 28m30s; 26°) Passi, 28m42s; 27°) Adriani, 28m56s; 28°) Alanoca, 29m55s; 29°) Sala, 31m08s; 30°) Ruggiero, 32m46s; 31°) Vaccarezza, 33m27s.

PC 17: El Alamo - Ascocchinga, 18,170 km. Camino de tierra floja, muy veloz.

1°) Recalde, 9m38s, a 113,170 km/h (1° Clase 8); 2°) Biasion, 9m43s; 3°) Eriksson, 9m43s, a 112,200 km/h (1° Clase 7); 4°) Soto, 10m19s; 5°) Weber, 10m36s; 6°) Rates, 10m23s; 7°) Lemos, 11m00s, a 99,110 km/h (1° Clase 6); 8°) Maciell, 11m00s; 9°) Fleck, 11m01s; 10°) Bescham, 11m02s; 11°) Veglia, 11m30s; 12°) Schmauk, 11m31s; 13°) Pigliacampo, 11m36s; 14°) Israel, 11m39s; 15°) Oribe, 12m; 16°) Frigo, 12m02s a 90,600 km/h (1° Clase 5); 17°) Gianre, 12m21s; 18°) Foche, 12m44s; 19°) Levalle, 12m44s; 20°) Aguirre, 12m52; 21°) Urrutia, 12m59s; 22°) Nathan, 13m00s; 23°) Sala, 13m16s; 24°) Maineri, 13m23s; 25°) Passi, 13m58s; 26°) Luna, 14m03s; 27°) Smith, 14m26s; 28°) Alanoca, 15m25s; 29°) Vaccarezza, 16m06s; 30°) Adriani, 16m36s; 31°) Ruggiero, 18m08s.

PC 18: Ascocchinga - San Pellegrino, 28,610 km. Camino en bajada, con ripio y final veloz.

1°) Recalde, 21m51s a 79,160 km/h (1° Clase 8); 2°) Biasion, 22m06s; 3°) Eriksson, 22m16s, a 77,570 km/h (1° Clase 7); 4°) Weber, 22m50s; 5°) Rates, 23m49s; 6°) Fleck, 24m31s a 70,550 km/h (1° Clase 6); 7°) Lemos, 25m00s; 8°) Maciell, 25m15s; 9°) Bescham, 25m32; 10°) Pigliacampo, 25m51s; 11°) Veglia, 25m59s; 12°) Schmauk, 26m15s; 13°) Oribe, 26m31s; 14°) Israel, 26m32s; 15°) Gianre, 27m12s a 63,590 km/h (1° Clase 5); 16°) Urrutia, 28m05s a 61,590 km/h (1° Clase 10); 17°) Foche, 28m15s; 18°) Levalle, 28m30s; 19°) Passi, 19m12s; 20°) Frigo, 29m14s; 21°) Maineri, 29m24s; 22°) Smith, 30m29s; 23°) Alanoca, 31m26s; 24°) Ruggiero, 31m46s; 25°) Adriani, 32m21; 26°) Sala, 32m45s; 27°) Aguirre, 32m58s; 28°) Vaccarezza, 34m30s; 29°) Soto, 47m34s; 30°) Luna, 1h05m23s.

PC 19: Todos los Santos - Charbonier, 28,600 km. Ripio grueso y veloz.

1°) Biasion, 17m42s, a 96,950 km/h (1° Clase 8); 2°) Eriksson, 17m46s, a 96,580 km/h (1° Clase 7); 3°) Recalde, 17m52; 4°) Weber, 18m25s; 5°) Rates, 19m21s; 6°) Soto, 20m21s; 7°) Fleck, 20m21s, a 84,320 km/h (1° Clase 6); 8°) Lemos, 20m23s; 9°) Bescham, 20m45s; 10°) Maciell, 20m46s; 11°) Oribe, 21m00s; 12°) Veglia, 21m00s; 13°) Israel, 21m18s; 14°) Schmauk, 21m26s; 15°) Pigliacampo, 21m36s; 16°) Gianre, 21m39s a 79,250 km/h (1° Clase 10); 17°) Urrutia, 23m11s a 74,020 km/h (1° Clase 5); 18°) Levalle, 23m14s; 19°) Foche, 23m19s; 20°) Frigo, 24m02s; 21°) Maineri, 24m13s; 22°) Passi, 24m25s; 23°) Aguirre, 24m28s; 24°) Ruggiero, 24m37s; 25°) Adriani, 24m42s; 26°) Smith, 24m44s; 27°) Alanoca, 25m36s; 28°) Sala, 26m15s; 29°) Vaccarezza, 29m03s.

PC 20: Cerro Pan de Azúcar - Unquillo, 18,140 km. Camino en subida y bajada, con tramos sinuosos y veloces.

1°) Recalde, 14m24s a 75,580 km/h (1° Clase 8); 2°) Biasion, 14m27s; 3°) Eriksson, 14m35s a 74,630 km/h (1° Clase 7); 4°) Weber, 15m02s; 5°) Soto, 15m27s; 6°) Rates, 15m37s; 7°) Bescham, 15m56s a 68,310 km/h (1° Clase 6); 8°) Fleck, 16m17s; 9°) Lemos, 16m18s; 10°) Schmauk, 16m37s; 11°) Pigliacampo, 16m49s; 12°) Israel, 16m52s; 13°) Veglia, 16m53s; 14°) Oribe, 17m00s; 15°) Gianre, 17m19s a 62,850 km/h (1° Clase 5); 16°) Maineri, 17m31s; 17°) Foche, 18m04s; 18°) Levalle, 18m06s; a 50,130 km/h (1° Clase 10); 19°) Urrutia, 18m20s; 20°) Aguirre, 18m28s; 21°) Adriani, 18m40s; 22°) Smith, 19m47s; 23°) Alanoca, 20m26s; 24°) Ruggiero, 20m33s; 25°) Sala, 21m06s; 26°) Frigo, 21m18s; 27°) Vaccarezza, 22m14s.

GENERAL TRAS LA ETAPA

Bs.As. - Córdoba - Icho Cruz - Córdoba
Mina Clavero - Córdoba - Ascocchinga - Córdoba.

Total pruebas de clasificación: 474,470 km. Total recorrido 1.846,840 Km. 7/8/87.

1°)	1	Biasion	(1° C.8)	5h48m39s
2°)	5	Recalde		a 1m40s
3°)	2	Weber	(1° C.7)	a 17m54s
4°)	9	Rates		a 40m30s
5°)	17	Lemos	(1° C.6)	a 47m31s
6°)	3	Eriksson		a 47m41s
7°)	15	Fleck		a 51m35s
8°)	11	Bescham		a 1h07m04s
9°)	24	Schmauk		a 1h11m04s
10°)	32	Veglia		a 1h16m01s
11°)	35	Pigliacampo		a 1h16m53
12°)	23	Oribe		a 1h17m05s
13°)	7	Soto		a 1h18m37s
14°)	79	Gianre	(1° C.5, C.10)	a 1h37m32s
15°)	21	Israel		a 1h30m06m
16°)	86	Urrutia	(1° C.5)	a 1h49m37s
17°)	30	Foche		a 1h51m06s
18°)	64	Levalle		a 1h52m36s
19°)	83	Aguirre		a 2h00m54s
20°)	89	Frigo		a 2h09m04s
21°)	82	Maineri		a 2h16m34s
22°)	27	Adriani		a 2h24m43s
23°)	31	Galar		a 2h36m25s
24°)	38	Alanoca Q.		a 2h50m54s
25°)	52	Smith		a 2h59m46s
26°)	75	Ruggiero		a 3h01m22s
27°)	71	Vaccarezza		a 3h43m44s

Promedio del ganador: 81,650 Km/h.

TOTAL RECARGOS

Rates, 1m00; Veglia, 1m00; Israel, 1m00; Gianre, 2m00; Aguirre, 2m00; Frigo, 2m00; Adriani, 7m00; Alanoca Q, 9m00; Vaccarezza, 11m00; Ruggiero, 17m00; Maineri, 19m00; Eriksson, 23m00; Smith, 26m00; Soto, 28m00; Sala, 30m00.

CUARTA ETAPA RECALDE BAJA EL TELON



1. Apoteósica llegada de Jorge Recalde-Jorge Del Buono al Chateau Carrera. El estadio contenía cerca de 40.000 personas. 2. Festejo para Rates. En la última jornada se despistó y pinchó un neumático. 3. Malnori-García condujeron el único VW Gacel GL que finalizó. 4. Alejandro Sala tuvo que luchar con la dirección del auto alquilado a Gabriel Rates.

En la culminación de este 7º Rally de Argentina, afloró la emoción ante el decidido avance de Jorge Recalde en su afán de descontar ese minuto cuarenta segundos que le llevaba el italiano Biasion. La cosa no era fácil, incluso para el minaclaverense aparecía como indescontable. Sin embargo, fue ganando primos desde el primero hasta el penúltimo de la jornada de epílogo, y sólo se le quedó el último "atravesado" en la ilusión, pero ello resultó contrarrestado con la conquista de la Cuarta Etapa, y por supuesto con la alegría de ser segundo en una prueba de la magnitud de ésta. Claro que hay que ser realista y comprender que durante toda la etapa Biasion especuló por completo, aunque ello no pretende desme-

tercer lo hecho por Recalde, que de por sí es sumamente positivo.

Pero si el accionar de Recalde fue un punto importante en el desarrollo de la etapa, lo de Kenneth Eriksson merece catalogarse como excepcional y escapa a lo imaginable. Verlo andar ponía los pelos de punta. La marcha de su VW Golf GTI 16V contrastaba con la del resto de los competidores, por su estilo tan particular que fue un deleite para la vista. Luego de todos los contratiempos padecidos, se propuso volver a "juntarse" con su coequipier Weber, y lo logró, acaparando los dos VW sendos puestos inmediatos detrás del Lancia. Sin dudas, en Eriksson—ganador también de la Segunda Etapa en la Clase 7 del Grupo A— la carrera tuvo el

brillo y el interés que le faltó en varios otros aspectos.

Los chilenos Urrutia (Suzuki SA 310), Levalle (Subaru 3WD 1.2) y Aguirre (Subaru J12 4WD) se repartieron equitativamente las posiciones en la Clase 5 del Grupo A, dominando "a piacere", mientras que los brasileños Lemos y Fleck entreveraron sus VW Gol 1.6 entre autos argentinos, uno de los cuales (el Fiat Regatta 86 de Bescham) los dejó atrás al ganar el PC 26.

Y justamente entre los argentinos hubo dos que protagonizaron una carrera aparte dentro de la Clase 7 del Grupo A, y que en esta última etapa alcanzó su punto culminante. Nos estamos refiriendo a Gabriel Rates y Ernesto Soto, quienes con diferentes

motivaciones afrontaron la etapa final: por el lado de Rates, la ambición era colocar a su Renault 18 GTX al tope de los autos de fabricación nacional, y lo logró, no sin antes pasar por contingencias adversas en las que tuvo el temple suficiente como para no bajar los brazos. Para Ernesto Soto, en esta última etapa la cuestión era vital. Después del vuelco en la anterior, se puso especial énfasis en hacer "un auto nuevo de abajo". Los resultados están a la vista, ya que el villadolorense encaró la etapa con la exclusiva finalidad de llegar, pues la posibilidad de alternar en la punta en su clase era algo sumamente remoto, de manera tal que, libre de preocupaciones, hizo una etapa a su manera, corriendo a base de garra y ascendiendo en



EN POCAS PALABRAS

Rates: "Nunca se me ocurrió pensar que el equipo Volkswagen iba a mandar un auto para que me tapara..."
Oribe: "Al largar, pensé que llegar al Chateau era un sueño... y aquí estoy".
Schmauk: "En esta etapa no quise acelerar el auto".
Bescham: "Esta carrera me vino bien para probar varios elementos en el Regatta".
Soto: "Pude llegar gracias al trabajo arduo del equipo".
Informante anónimo: "Los dos VW Golf utilizaron gomas usadas atrás".
Lemos: "Este equipo es una belleza...".
Oscar Gálvez: "Estoy muy emocionado por la cantidad de gente que me aplaudió en el Chateau. Y pensar que hace cincuenta años yo debutaba en esta misma provincia...".
Feltz: "Lo que hicimos era lo que teníamos previsto, ni más ni menos. ¿La carrera? Me pareció una de las mejores del mundo. Si el público pone un poco más de cuidado en los primes, no hay duda de que podrá ser la mejor del mundo".
Bob Sharp: "Pensar que decidimos venir a correr este Mundial el 22 de julio, y tuvimos nada más que tres días para repasar los autos... ¡Y ganamos!".
Lemos: "La enfermedad me tuvo loco toda la carrera... Pero al final anduve mejor y pude ir mejorando los tiempos".

la figura

EL PUBLICO

Los vendedores de la FISA son algo así como "los maestros malos" de cada rally. En efecto, su opinión sobre cada competencia se refleja rápidamente en los informes que elevan a la Comisión de Rally de la entidad, calificando estrictamente cada elemento de la competencia. Sus comentarios deben ser fríos, precisos y se resumen en una cifra final, exenta de cualquier sensibilidad o subjetividad. Pues bien, el francés François Regis comentó al apreciar las 40.000 personas que copaban el estadio Chateau Carreras de la ciudad de Córdoba: "Este espectáculo bien vale todo

el Rally". No era para menos.

La Argentina se caracteriza por la calidez de su gente, y la llegada al Parque Cerrado final, siempre ha sido una vivencia digna de ser vivida. Desde aquel 1984 cuando la competencia llegó a la provincia mediterránea, el público se ha transformado en protagonista principalísimo, otorgando con su presencia un factor exclusivo. Sin embargo, sería injusto limitar a esta última jornada el predominio de la gente al costado de la ruta. Durante los cinco días hubo el mismo fervor, pocos excesos cometidos, aparte.

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

Marcas (disputadas 8 fechas): Lancia, 124 puntos; Audi, 62; Volkswagen, 61; Renault, 55; Mazda, 42; Ford, 28; Toyota, 22; BMW, 20; Subaru, 10; Nissan, 9; Fiat, 5; Opel, 2; Alfa Romeo, 1.
Pilotos (disputadas 9 fechas): 1º Biasion, 74 puntos; 2º Kankunen, 72; 3º Ales, 60; 4º Eriksson, 46; 5º Ragnotti, 37; 6º Mikkola, 32; 7º Recalde, 30; 8º Röhl, 27; 9º Weber, 27; 10º Chatriot, 24; 11º Beguin, Salonen, Wittmann, 20; 14º Carlsson, 18; 15º Blomqvist, 16; 16º Eriksson, Louhel, 15; 18º Bourne, 12; 19º Stohl, Millen, Teesdale, 10; 22º Alessandrini, Oppice, Rates, 8; 25º Fischer, Ulyate, Duez, Waldegaard, Adamson, Lemos, 6; 31º Kirkland, Sainz, Fleck, 4; 34º Mehta, Davies, Bescham, 3; 37º Danielsson, Santos, Aaltonen, Oreille, Hazu, Soto, 2; 43º Vatanen, E. Johansson, Poggi, Smith, Schmauk, 1 punto.

RETRASOS Y ABANDONOS



Imprevisto "alerón" del Lancia líder en el PC 21.

Luna (Dacia): (Ab.); Frigo (Fiat SE 1.5);
PC 22 (Ab.): Pigiaccampo (R18 GTX);
PC24 (Ab.): Foche (R18 GTX); PC24 (Ab.); Ruggiero (Dacia); PC26 (Ab.);
Rates (R18 GTX): Mojadura en un vado y pinchadura; Weber (VW Golf GTI): Cable de bujía; Sala (R18 GTX): Dirección sin servo y rola; Alanoca Quino (Toyota Corolla): Suspensión trasera; Maineri (VW Gacel GL): Caja rota; Gianre (Fiat 147 S): Escape roto; Lemos (VW Gol 1.6): Cable de acelerador y "simulacro" de pinchadura; Soto (R18 GTX): Nubes de tierra...; Urrutia (Suzuki): Detención en vado; Biasion (Lancia Delta): Chapon delantero suelto.

buena medida, y encontrando el premio en ese ascenso.

Por último, un párrafo especial para el desempeño de Norberto Gianre a bordo de su Fiat 147 S con el que elaboró un trabajo paciente y a la vez consistente en la Clase 10 del Grupo B, que en esta última etapa lo tuvo como solitario representante.

Así cayó el telón sobre este Rally de Argentina, con el Chateau Carrera colmado a pleno, y sus adyacencias ocupadas por un fervoroso público. Tal vez el saldo técnico no haya tenido el brillo de ediciones anteriores —eso se trata páginas más adelante—, pero lo concreto es que emotivamente hubo material a raudales.

CLASIFICACIONES POR P.C.

PC 21: José de la Quintana - Ciudad América, 11,230 km. Camino de ripio muy trabado en subida al principio y bajada al final.

1º Recalde, 8m50s a 76,280 km/h (1º Clase 8); 2º Biasion, 8m55s; 3º Eriksson, 8m55s a 75,560 km/h (1º Clase 7); 4º Soto, 9m38s; 5º Rates, 9m47s; 6º Lemos, 9m50s a 68,520 km/h (1º Clase 6); 7º Weber, 9m51s; 8º Fleck, 10m02s; 9º Pigiaccampo, 10m17s; 10º Bescham, 10m20s; 11º Veglia, 10m26s; 12º Oribe, 10m28s; 13º Israel, 11m06s; 14º Schmauk, 11m13s; 15º Maineri, 11m16s; 16º Levalle, 11m19s a 59,540 km/h (1º Clase 5); 17º Foche, 11m23s; 18º Gianre, 11m25s a 59,020 km/h (1º Clase 10); 19º Urrutia, 11m26s; 20º Aguirre, 11m50s; 21º Sala, 12m01s; 22º Ruggiero, 12m27s; 23º Smith, 12m34s; 24º Adriani, 13m42s; 25º Vacarezza, 14m06s; 26º Alanoca, 14m11s; 27º Frigo, 18m40s.

PC22: Calamuchita - San Agustín, 25,430 km. Camino de ripio trabado.

1º Recalde, 17m30s a 87,530 km/h (1º Clase 8); 2º Biasion, 17m34s; 3º Eriksson, 17m44s a 86,380 km/h (1º Clase 7); 4º Soto, 19m36s; 5º Fleck, 19m58s, a 76,720 km/h (1º Clase 6); 6º Rates, 20m01s; 7º Bescham, 20m02m; 8º Lemos, 20m12s; 9º Oribe, 20m25s; 10º Pigiaccampo, 20m35s; 11º Veglia, 21m00s; 12º Israel, 21m31s; 13º Weber, 21m32s; 14º Schmauk, 21m38s; 15º Gianre, 21m41s a 70,640 km/h (1º Clase 10); 16º Levalle, 22m29s a 68,130 km/h (1º Clase 5); 17º Maineri, 22m34s; 18º Urrutia, 22m42s; 19º Foche, 22m50s; 20º Aguirre, 23m01s; 21º Sala, 23m40s; 22º Ruggiero, 24m03s; 23º Smith, 24m31s; 24º Alanoca, 25m27s; 25º Adriani, 27m18s; 26º Vacarezza, 27m54s.

PC 23: Las Bajadas - Villa del Dique, 19,710 km. Camino de ripio sinuoso y veloz.

1º Recalde, 12m48s a 92,390 km/h (1º Clase 8); 2º Eriksson, 12m54s a 91,670 km/h (1º Clase 7); 3º Biasion, 12m59s; 4º Soto, 13m38m; 5º Weber, 13m44s; 6º Fleck, 14m09s a 83,570 km/h, (1º Clase 6); 7º Lemos, 14m18s; 8º Pigiaccampo, 14m26s; 9º Veglia, 14m27s; 10º Oribe, 14m30s; 11º Israel, 15m07s; 12º Bescham, 15m09s; 13º Gianre, 15m13s, a 77,720 km/h (1º Clase 10); 14º Schmauk, 15m31s; 15º Maineri, 15m51s; 16º Sala, 16m25s; 17º Levalle, 16m29s a 71,740 km/h (1º Clase 5); 18º Aguirre, 16m34s; 19º Rates, 16m39s; 20º Foche, 16m52s; 21º Urrutia, 16m55s; 22º Alanoca, 17m34s; 23º Ruggiero, 17m36s; 24º Adriani, 18m55s; 25º Smith, 19m00s; 26º Vacarezza, 19m28s.

PC 24: Amboy - Bifurc. a Yacanto, 23,840 km. Camino rápido en subida.

1º Recalde, 15m43s a 91,010 km/h (1º Clase 8); 2º Biasion, 15m47s; 3º Eriksson, 15m06s a 88,840 km/h (1º Clase 7); 4º Soto, 17m08s; 5º Weber, 17m09s; 6º Rates, 17m32s; 7º Fleck, 18m10s a 78,740 km/h (1º Clase 6); 8º Veglia, 18m31s; 9º Lemos, 18m34s; 10º Oribe, 18m47s; 11º Bescham, 19m06s; 12º Israel, 19m22s; 13º Schmauk, 19m44s; 14º Gianre, 20m16s a 70,580 km/h (1º Clase 10); 15º Levalle, 20m33s, a 69,600 km/h (1º Clase 5); 16º Urrutia, 21m14s; 17º Aguirre, 21m28s; 18º Smith, 22m07s; 19º Alanoca, 22m53s; 20º Adriani, 24m17s; 21º Maineri, 25m07s; 22º Vacarezza, 25m36s; 23º Sala, 25m43s; 24º Ruggiero, 26m48s.

PC 25: Bif. a Yacanto - Santa Mónica, 20,670 km.

Fue suspendida por la Dirección de la prueba en razón de que el promedio de velocidad superaba lo recomendado por la FISA.

PC 26: Potrero de Garay - Río de la Suela, 28,030 km. Camino de ripio trabado, luego sinuoso veloz.

1º Recalde, 16m51s a 99,810 km (1º Clase 8); 2º Biasion, 17m09s; 3º Eriksson, 17m34s a 96,730 km/h (1º Clase 7); 4º Weber, 18m21s; 5º Soto, 18m25s; 6º Rates, 19m06s; 7º Bescham, 19m19s a 87,060 km/h (1º Clase 6); 8º Lemos, 19m23s; 9º Fleck, 19m57s; 10º Schmauk, 20m26s; 11º Veglia, 20m37s; 12º Oribe, 20m47s; 13º Gianre, 21m19s a 78,890 km/h (1º Clase 10); 14º Israel, 21m34s; 15º Levalle, 22m44s a 73,980 km/h (1º Clase 5); 16º Urrutia, 22m46s; 17º Aguirre, 22m59s; 18º Smith, 24m31s; 19º Maineri, 24m34s; 20º Alanoca, 24m56s; 21º Adriani, 25m12s; 22º Sala, 26m06s; 23º Vacarezza, 27m23s.

PC 27: Bosque Alegre - Falda del Carmen, 13,750 km. Camino trabado al principio, luego veloz y en bajada.

1º Biasion, 9m24s a 87,760 km/h (1º Clase 8); 2º Recalde, 9m27s; 3º Eriksson, 9m43s a 84,900 km/h (1º Clase 7); 4º Weber, 10m01s; 5º Soto, 10m07s; 6º Rates, 10m21s; 7º Lemos, 10m25s a 79,200 km/h (1º Clase 6); 8º Fleck, 10m42s; 9º Oribe, 10m53s; 10º Schmauk, 10m57s; 11º Veglia, 11m10s; 12º Israel, 11m14s; 13º Maineri, 11m32s; 14º Bescham, 11m49s; 15º Aguirre, 12m07s, a 68,090 km/h (1º Clase 5); 16º Levalle, 12m10s; 17º Urrutia, 12m31s; 18º Smith, 12m37s; 19º Alanoca, 12m53s; 20º Adriani, 12m56s; 21º Sala, 13m52s; 22º Gianre, 14m25s a 57,220 km/h. (1º Clase 10); 23º Vacarezza, 19m54s.

GENERAL FINAL

Bs.As.-Córdoba-I. Cruz-Córdoba-M. Clavero-Córdoba-Ascochinga-Córdoba-Calamuchita-Córdoba. Total pruebas de clasificación: 617,230 Km. Total recorrido: 2,214,580 Km. 4 al 8 de agosto de 1987.

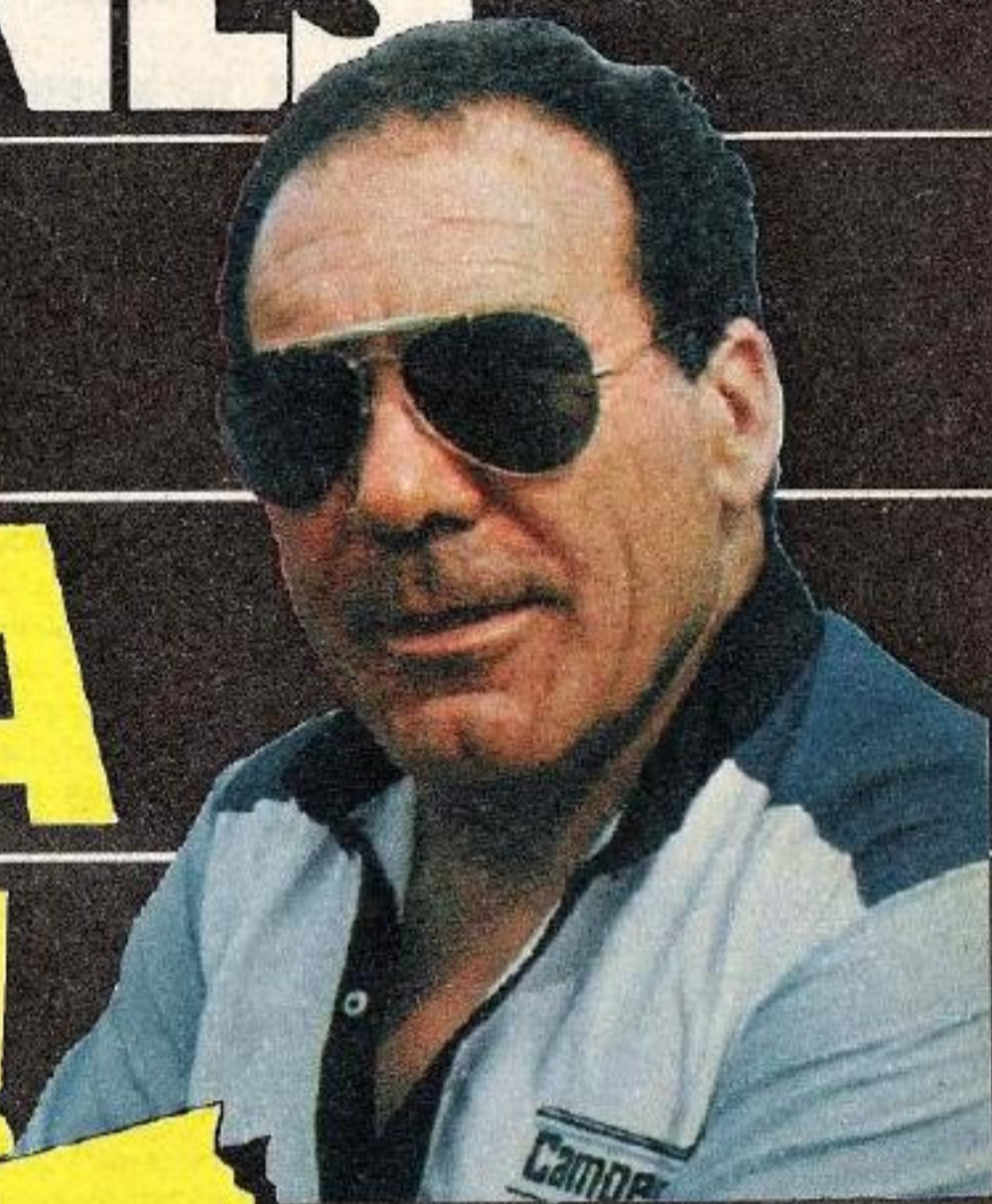
1º	1	Biasion	(1º C. 8)	7h10m27s
2º	5	Recalde	(2º C. 8)	a 1m01s
3º	2	Weber	(1º C. 7)	a 24m44s
4º	3	Eriksson	(2º C. 7)	a 48m49s
5º	9	Rates	(3º C. 7)	a 52m16s
6º	17	Lemos	(1º C. 6)	a 58m15s
7º	16	Fleck	(2º C. 6)	a 1h02m45s
8º	11	Bescham	(3º C. 6)	a 1h21m01s
9º	7	Soto	(4º C. 7)	a 1h25m21s
10º	24	Schmauk	(4º C. 6)	a 1h28m45s
11º	32	Veglia	(5º C. 7)	a 1h30m24s
12º	23	Oribe	(5º C. 6)	a 1h31m07s
13º	21	Israel	(6º C. 6)	a 1h48m52s
14º	79	Gianre	(1º GR. C10)	a 1h55m02s
15º	46	Urrutia	(1º C. 5)	a 2h15m24s
16º	64	Levalle	(2º C. 5)	a 2h16m34s
17º	43	Aguirre	(3º C. 5)	a 2h30m05s
18º	22	Maineri	(7º C. 6)	a 2h47m40s
19º	27	Adriani	(8º C. 6)	a 3h06m15s
20º	31	Sala	(6º C. 7)	a 3h30m24s
21º	62	Smith	(4º C. 5)	a 3h33m20s
22º	38	Alanoca	(9º C. 6)	a 3h42m00s
23º	71	Vacarezza	(5º C. 5)	a 4h36m17s

Promedio del ganador: 83,150 km/h.

TOTAL RECARGOS

Rates, 1m; Veglia, 1m; Israel, 1m; Aguirre, 5m; Gianre, 7m; Adriani, 8m; Bescham, 9m; Vacarezza, 11m; Maineri, 18m; Eriksson, 23m; Alanoca, 24m; Smith, 26m; Soto, 28m; Sala, 46m.

CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



Campeones

**DOMINGO DE
13.00 A 14.00 HS.
PRIMEROS EN
AUDIENCIA***

**Y COMO SIEMPRE
DE LUNES A SABADO
LIDERES ABSOLUTOS EN
LA PREFERENCIA
DEL PUBLICO!****

CAMPEONES, el programa de Automovilismo Deportivo conducido por CARLOS ALBERTO LEGNANI, brinda el mejor espectáculo televisivo y radial.

Un equipo constituido por unidades móviles terrestres y aéreas, camarógrafos y periodistas, que todos los días logran la mejor cobertura.

Una poderosa razón para que CAMPEONES INEXORABLEMENTE SIGA CRECIENDO!

POR RADIO EL MUNDO

Lunes a Sábado de 20 a 21 hs.
Domingo de 8 a 14.30 hs.

POR CANAL 2

Jueves de 23 a 24 hs.
Domingo de 21 a 22 hs.

Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**

ARENALES 2896 P.B. (1425) BS. AS.
TEL.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Colección
CORSA

Ingvar Carlsson - Per Carlsson
MAZDA 323 FWD Grupo A
VII RALLY DE ARGENTINA
CAMPEONATO MUNDIAL 1987



Marlboro



EOS

7° Rally Marlboro Argentina '87 - Córdoba

Tal como se preveía, pocos autos tomaron la partida; aunque la rigurosa Verificación Técnica —esta vez, auténtica "vedette" implacable de los prolegómenos— hizo que aquéllos fueran aun menos que los previstos. Por su parte, no demasiado público les dio entorno, aunque igual fue bastante y harto suficiente para brindarle el tono emotivo al lanzamiento de los más esperados. Entonces, espectacular como siempre, pero menos farragosa, no más...



1



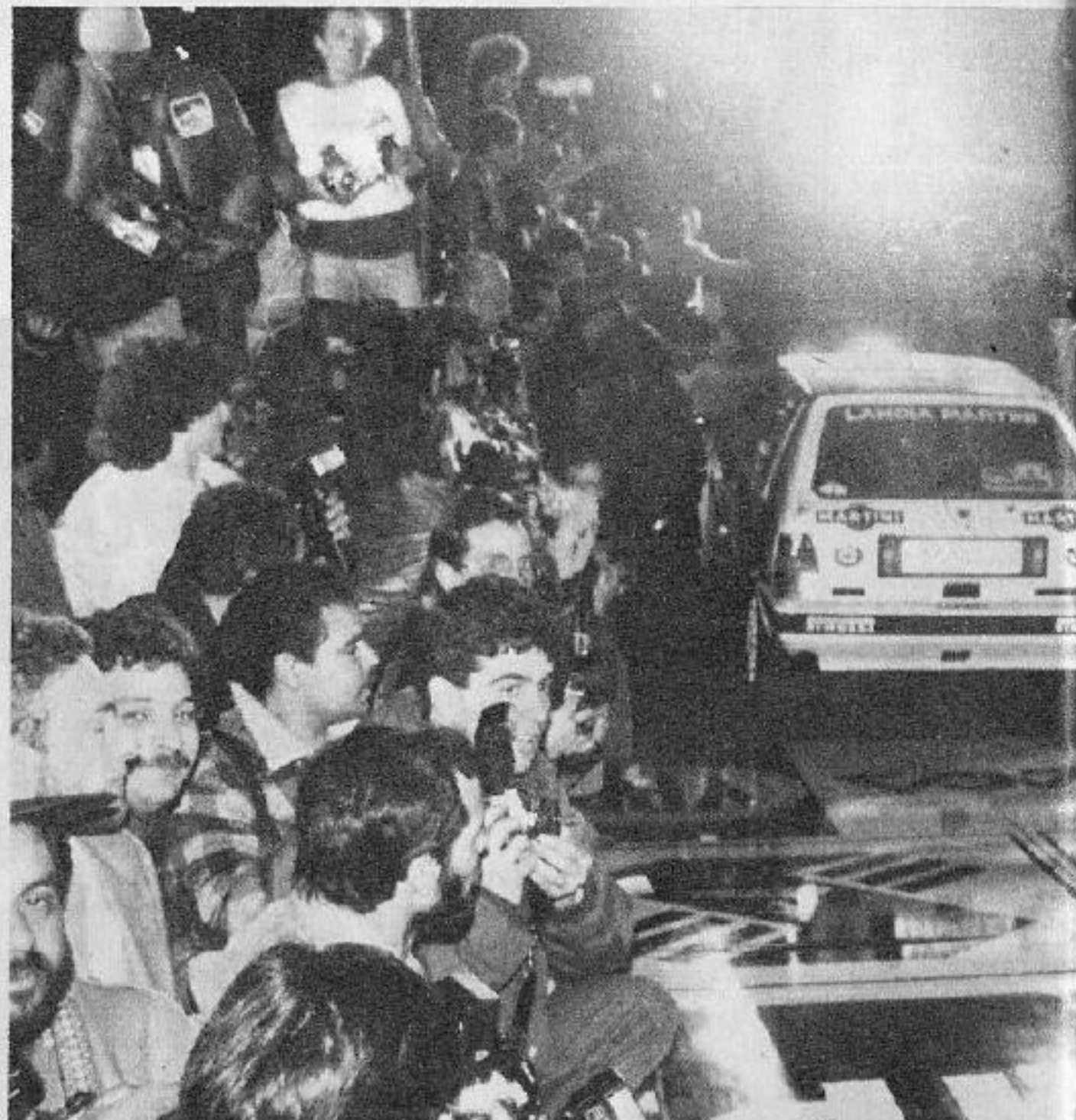
2



3



5



6

Ya desde el vamos la caravana que partió hacia Córdoba había quedado bastante raleada. En primer lugar era de público conocimiento la falta de renovación de la ficha de homologación del Renault 12, lo que trajo aparejada la probabilidad de convertirlos en Dacia "Made in Argentina", gestión que prosperó muy parcialmente.

Suerte totalmente adversa en este sentido corrieron los Fiat 128 "mil cien" y, con ello, alrededor de sesenta máquinas que participaron en la edición '86 del Rally de Argentina no podrían hacerlo en esta ocasión.

A esto debe agregarse los entredichos y cabildos acontecidos en el transcurso de la Verificación Técnica a causa de innumerables objeciones reglamentarias de las que fueron victi-

mas gran cantidad de autos allí presentados.

Las discusiones giraban en torno de las jaulas antivuelcos, de la nueva disposición vigente acerca de los mata-fuegos y de la ubicación de los tanques de nafta —se estuvo incluso al límite del forcejeo—, y con todo ello sumarian veintisiete los autos que se agregarían a último momento a la lista de inhabilitados para tomar parte de esta prueba. Sólo sesenta y cuatro de los noventa y un inscriptos pudieron ser de la partida entonces, del VII Rally de Argentina.

RAMPLONAS

PUBLICO. En menor proporción que en ediciones anteriores, concurrió a presenciar la puesta en marcha de la exigente competencia. El frío y el escaso

número de máquinas y pilotos de primera línea internacional que tomaron parte de la prueba seguramente han sido factores determinantes para ello. No obstante, el operativo de control de tránsito y cierre de calles circundantes resultó más riguroso (y molesto para los vecinos) que nunca.

DUPLAS DIRECTIVAS. Las parejas pertenecientes a la Dirección de la Prueba, que "abrirían" el camino, fueron conformadas de la siguiente manera: en el auto identificado con el "00" viajaban Mesa y Marielli, mientras que en el "0" hacían lo propio Pascualini y Quiroz.

DIRECTIVAS II. Los dos Regatta afectados a la Dirección de la Prueba son nada menos que los "muletos" que se hubieran utilizado —de ser necesario—

en el "Desafío de los Valientes". Estos autos están equipados con jaula antivuelco y el nuevo sistema de extinción con matafuegos en el cockpit.

HERMANDOS LATINOAMERICANOS. Estuvieron representados a través de seis parejas de Chile, tres de Brasil, una de Bolivia y una de Venezuela. (Fueron bien "despedidos".)

MODESTO, EL HOMBRE. El Volkswagen Gol N° 15 perteneciente a los brasileños Fleck-Klein mostraba en sus puertas la inscripción "Campeón Sudamericano". Parece que la dupla está orgullosa del título obtenido...

OVACION. Obviamente, estalló ante la partida del cordobés Jorge Recalde en el Lancia Delta, a las 22.04 hs. En el "ovaciometro" lo siguieron muy cerqui-

LUSIVA" QUE NUNCA



1) Juan María Traverso ofreciéndose a su público... Fue el más ovacionado. 2) Paulo Lemos asoma mano enguantada esgrimiendo gorra para el Ing. Sierra, en actitud capaz de sorprender a una estirpe... 3) Sector de autoridades en el palco oficial. Entre ellas, el vicepresidente, Martínez; el gobernador de Bs. As., Armendáriz, el vicegobernador de Córdoba, Grosso, y —apenas asomado— el presidente del ACA, Carman 4) El Citroën Visa Millo Pistas, Grupo B, saliendo del Estadio Obras, lugar de la exigente verificación técnica. 5) Otra escena tradicional de estas largadas frente a la sede central del ACA: el gobernador Menem saludado por "su" pueblo, poco antes de partir. 6) Se va Recalde... con toda la esperanza.

ta (¿... o lo pasó?) Juan María Traverso, Gabriel Raies y el Gobernador de la Provincia de La Rioja, Carlos Saúl Menem.

MADE IN ARGENTINA. Por supuesto que el favoritismo del público también se inclinó hacia el primer equipo en partir con auto y pilotos argentinos. En esa ocasión la simpatía les fue brindada a Ernesto Soto y Marilín Christie, quienes tomaban parte del Rally de Argentina con un Renault 18 GTX.

¿PASE DEL AÑO? Se comenta muy insistentemente la ya citada posibilidad de que Juan María Traverso pase a ser piloto Sevel en 1988, manejando el Regatta dos litros, que se encontraría en avanzado estado de desarrollo. También estarían apalabrados el "Toto" El-

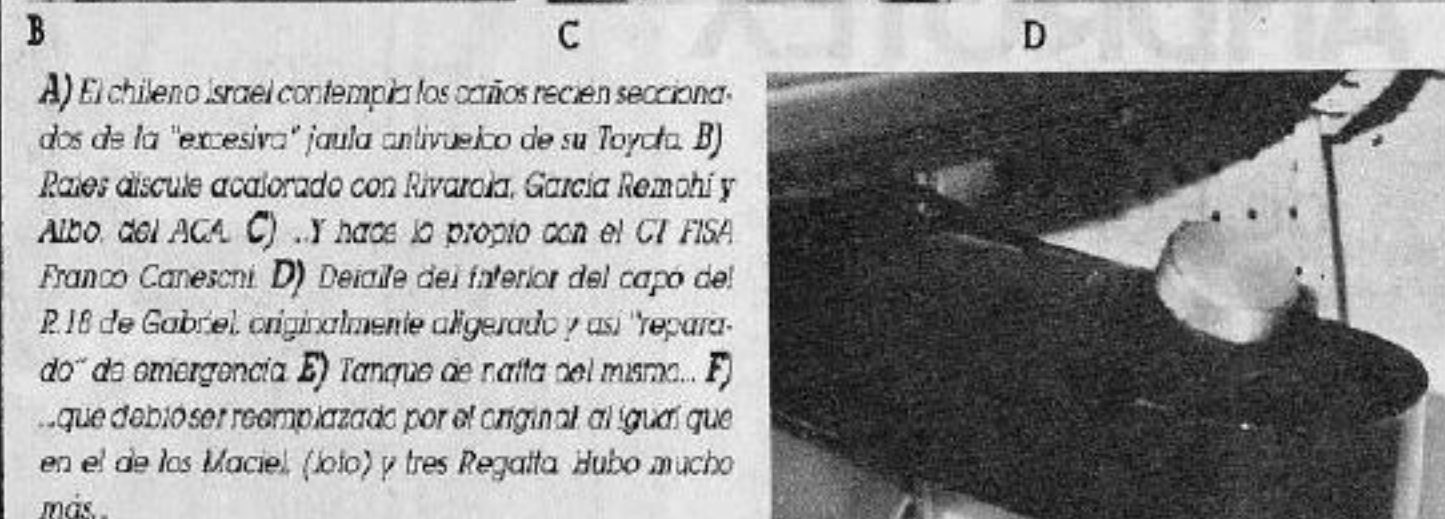
chegaray y Miguel Ángel Guerra, y el Director Deportivo sería nada menos que Carlos Reutemann.

LOS MAS MIMADOS. Fueron, como sucede siempre, los más chiquitines. En esta oportunidad resultaron el Suzuki SA 310 de los chilenos Urrutia-Troncoso, y el Subaru J12 del binomio Aguirre-Celsi, de la misma nacionalidad.

RETIRO LAMENTADO. De las dos modelos pertenecientes a la firma tabacalera que auspicia el Rally de Argentina. Se fueron de la rampa de lanzamiento a las 22.20 hs. y fueron ovacionadas. Sin lugar a dudas, dos máquinas más que ya forman parte tradicional de esta prueba.

INCERTIDUMBRE. A causa de la gran cantidad de autos que fueron objeto-

PRIMER GRAN "FILTRO": LA VERIFICACION



A) El chileno Israel contempla los años recién seccionados de la "excesiva" jaula antivuelco de su Toyota. B) Raies discute acalorado con Rivarola, García Remohí y Albo, del ACA. C) ...Y hace lo propio con el CI FISA Franco Caneschi. D) Detalle del interior del capo del P.18 de Gabriel, originalmente aligerado y así "reparado" de emergencia. E) Tanque de nafta del mismo... F) ...que debió ser reemplazado por el original al igual que en el de los Maciel, (Joto) y tres Regatta. Hubo mucho más.

SIDA
y
YO



Foto Mayor: Jorge Recalde y Jorge Del Buono, saludados por el expectante público, rumbo a una nueva actuación en el Rally de Argentina. Abajo: Los amigos chilenos Schmauk-Horta con su Alfa, bajando la rampa ubicada frente a la sede del ACA. Abajo, izquierda: instantes antes de la largada (a las 22 del martes 4), Massimo Biasion y Tiziano Siviero se acomodan en el lugar correspondiente al N° 1. Abajo, derecha: el actual Campeón Mundial de Grupo A, Kenneth Eriksson, comenzando su carrera.



ANDROTEX

Con Cloruro
de Benzalconio

El Cloruro de Benzalconio es un potente antiséptico y viricida. En Octubre de 1986 el Instituto Pasteur de París demostró que este principio inactiva al virus del S.I.D.A. lo que evita su propagación y contagio.

•
VENTA
EXCLUSIVAMENTE
EN FARMACIAS
•





dos en el transcurso de la Verificación Técnica, se rumoreaba incluso que corría peligro la realización de esta competencia, pues se aseguraba que eran muy pocos los autos que se encontraban encuadrados en un ciento por ciento dentro de las reglamentaciones vigentes. Se llegó a decir—... y de fuente atendible— que se permitió largar la carrera a un Renault 18—perteneciente a una figura cordobesa— el cual no llegaba al peso mínimo reglamentario...

CHAU DATSY. Ninguno de los cinco Daihatsu Charade inscriptos pudo ser de la partida. Sucede que, en el momento de la Verificación Técnica, se les informó a los respectivos pilotos que los únicos Daihatsu homologados eran los cuatro puertas, mientras que todos los japonesitos presentados eran cupés. Sus dueños todavía deben estar destilando bronca...

AUTORIDADES. El vicepresidente de la Nación, Dr. Víctor Martínez, el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dr. Alejandro Armendáriz, y el secretario de Seguridad Social, Dr. Fernando Alfonsín fueron algunas de las autoridades que presenciaron la partida del VII Rally de Argentina 1987.

MARCAS. Son once las que tomaron parte de esta prueba: Lancia, Volkswagen, Mazda, Subaru, Renault, Fiat, Toyota, Alfa Romeo, Suzuki, Dacia y Citroën. De los 64 autos que iniciaron la competencia, 24 son extranjeros.

EL PRIMER BANDERAZO... al auto N° 1, el Lancia tripulado por los italianos Massimo Biasion y Tiziano Siviero, fue dado por el vicepresidente de la Nación, Dr. Víctor Martínez, dando con ello por iniciado el VII Rally de Argentina.

FUMANDO ESPERO. Ante el delirio del público, el "Flaco" Traverso largó la competencia "pucho con boca". ¿Habrá sido un "falso" de la tabacalera que lo auspicia?...

PAPA, NO CORRAS. La dupla Pigliacampo-López salió de la rampa "a los piques" como si se tratara de una prueba de F-1. ¡Calmá, muchachos!

ENTENDIDO. Un elegante señor, que se paseaba autoritariamente por la zona de la rampa de lanzamiento, le preguntó a un periodista allí presente: "Perdone, pero ¿podría decirme a qué lugar llegarán los autos en esta etapa?"...

MUCHAS GRACIAS. Ante la requisitoria de un fotógrafo a un guardián del orden para que éste accediera a "correrse un poquito" para así poder lograr buenas tomas de la largada y no un retrato del uniforme, éste le contestó: "Estoy cumpliendo funciones"...



En el aceite,
en la nafta,
en el gasoil y
en el radiador...

BARDAHL

...y no hay
más que agregar!

SU AUTO LO NECESITA, COMO UD. NECESITA SU AUTO.

LOS QUE LARGARON

He aquí los rostros y números de todos quienes el martes 4 de agosto por la noche se lanzaron desde la rampa erigida ante la sede central del Automóvil Club Argentino. Y en la página 32, los identificamos.



6



7



8



9



17



18



19



20



21



28



30



31



32



33



42



43



46



47



49



57



58



59



62



64



75



76



77



78



79



1



2



3



4



5



10



11



14



15



16



22



23



24



25



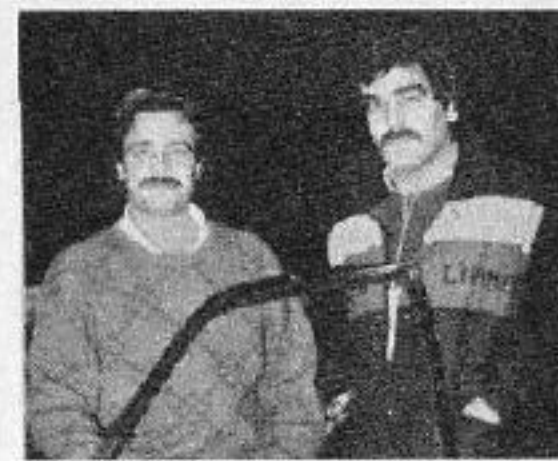
27



34



35



36



51



38



52



53



54



55



56



65



66



70



71



72



60



81



83



89



92



**PARQUE CERRADO 1ra. Etapa, Estadio Chateau Carreras,
VII RALLY DE ARGENTINA CAMPEONATO MUNDIAL 1987**

Marlboro



ACA

7° Rally Marlboro Argentina '87 - Córdoba



Colección

CORSA

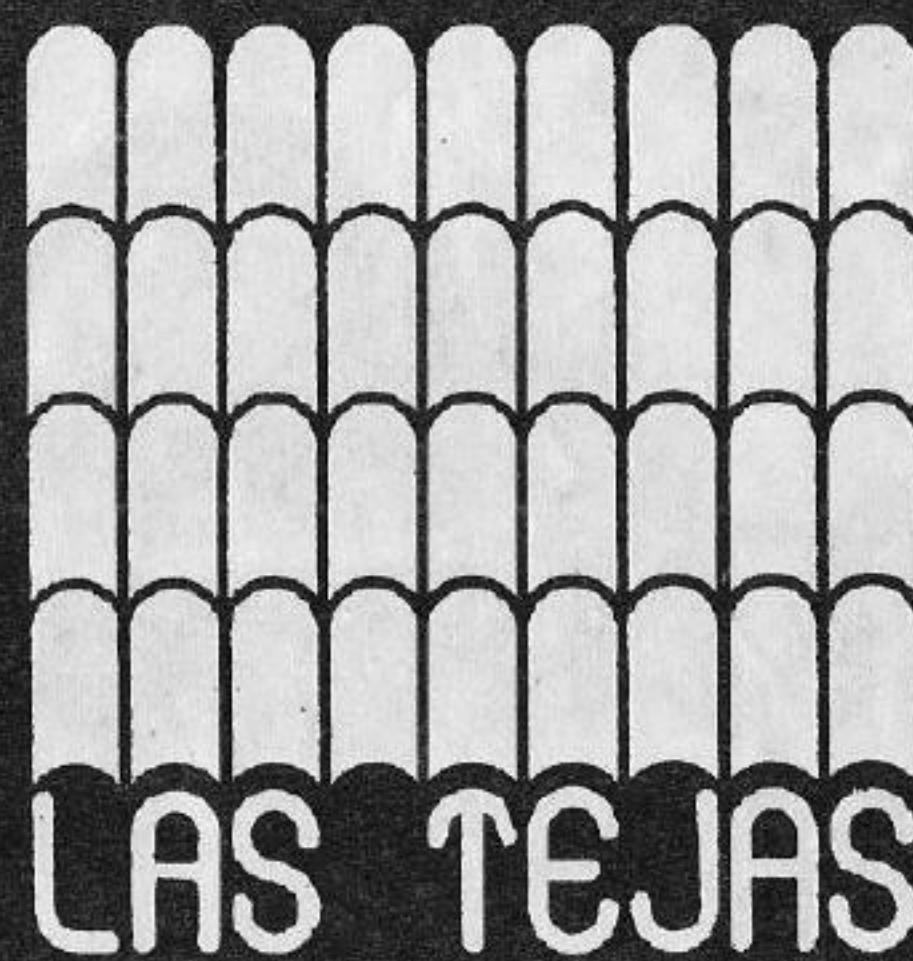
QUIENES SON

Nº	Tripulación	Nac	C	Cl	Marca						
1	Massimo Biondi - Tiziano Siviero	I	8	A	Lancia Delta HF 4WD	36	Hernán Maciel-Luis Maciel	RA	7	A	Renault 18 GTX
2	Erwin Weber-Matías Felz	D	7	A	VW Golf GTI 16	38	Jesús Alanoca-Victor Alanoca	B	6	A	Toyota Corolla
3	Kenneth Erickson-Feier Dieckmann	S	7	A	VW Golf GTI 16	42	E. Velazco-M. Castaing	RCH	6	A	Alfasud SV 1.5
4	Ingvar Carlsson-Per Carlsson	S	8	A	Mazda 323 4WD	43	E. Aguirre-A. Celsi	RCH	5	A	Subaru J12 4WD
5	Jorge Recalde-Jorge Del Buono	RA	8	A	Lancia Delta HF 4WD	46	F. Urrutia-C. Troncoso	RCH	5	A	Suzuki SA 310
6	José Celsi-Elvio Olave	RCH	8	A	Subaru 1.8 4WD	47	Raúl Luna-Ricardo Luna	RA	5	A	Dacia
7	Ernesto Soto-Martin Crischie	RA	7	A	Renault 18 GTX	49	O. Gird-C. Choldi	RA	7	A	Renault 18 GTX
8	Carlos Díaz Mayer-Héctor Valles	RA	7	A	Renault 18 GTX	51	Hector Campra-Roque Narvaja	RA	7	A	Renault 18 GTX
9	Gabriel Rájes-Raúl Campaña	RA	7	A	Renault 18 GTX	52	Carlos Menem-Rubén Valentini	RA	7	A	Renault 18 GTX
10	Miguel Torrás-Luis Oyola	RA	7	A	Renault 18 GTX	53	Daniel Maidati-Miguel Campello	RA	7	A	Renault 18 GTX
11	Jorge Bescham-José García	RA	6	A	Fiat Regatta 85	54	Alfredo Cordovanna-Enrique Jarwerbaum	RA	7	A	Renault 18 GTX
14	Edio Fuchter-Ricardo Costa	BR	6	A	VW Gol 1.6	55	E. Chreim-Venezia	RA	6	A	VW Gacel GL
15	Jorge Fleck-Sirvio Klein	BR	6	A	VW Gol 1.6	56	José Abarca-Julio Toledo	RA	6	A	VW Gacel GL
16	Omar Degiovanni-José Ellera	RA	6	A	Fiat Regatta 85	57	Jorge Marquet-José Casiello	RA	6	A	VW Gacel GL
17	Paulo Lemos-Arthur Cezar	BR	6	A	VW Gol 1.6	58	C. Scalis-J. Lalocono	RA	6	A	VW Gacel GL
18	Juan M. Traverso-Fernando Stella	RA	7	A	Renault 18 GTX	59	Arturo Abella Nazar-Carlos Aschiero	RA	5	A	Dacia
19	Ricardo Pasi-Rafael Gail	RA	7	A	Renault 18 GTX	62	A. Smith-Hilda Mercadier	RA	5	A	Subaru 1.3
20	Enrique Lonati-Danilo Logegaray	RA	7	A	Renault 18 GTX	64	Enrique Levalle-J. Silva	RCH	5	A	Subaru 4WD 1.2
21	C. Israel-M. Jaurena	RCH	6	A	Toyota Corolla	65	Carlos Menem (h)-Carlos Guidone	RA	7	A	Renault 18 GTX
22	Juan Maineri-José García	RA	6	A	VW Gacel GL	66	Jurgen Nathan-Carlos Neira	RA	7	A	Renault 18 GTX
23	Enrique Oribe-Ignacio Oribe	RA	6	A	VW Gol 1.6	70	Santos Manzanares-Alma Polini	RA	6	A	Fiat Regatta 85
24	Alejandro Schmauk-Félix Horta	RCH	6	A	Alfa Romeo 33 Q	71	E. Vacarezza-N. García	RA	5	A	Subaru 1.3
25	Julio Pardo-Juan P. Vignau	RA	6	A	Fiat Regatta 85	72	E. Rey-N. Callegari	RA	6	A	VW Gacel GL
27	Alberto Mazzani-Paolo Mazzani	V	6	A	Fiat Ritmo 105	75	H. Ruggiero-N. Ascetti	RA	5	A	Dacia
28	José Cecchello-Justo Carrera	RA	6	A	Fiat Regatta 85	76	C. Gachan-D. Breton	F	10	B	Citroën 1000 P
30	Marcelo Foche-Guillermo Madero	RA	7	A	Renault 18 GTX	77	Carlos Piazza-Dardo Vacchiani	RA	10	B	Fiat SE 1500
31	Alejandro Sala-Carlos Minardi	RA	7	A	Renault 18 GTX	78	A. Massetti-G. Fernández	RA	10	B	Fiat SE 1500
32	Néstor Veglia-O. Ocampo	RA	7	A	Renault 18 GTX	79	Norbert Gianre-R. Giaccone	RA	10	A	Fiat 147 S
33	J. Gallata-D. Belluzzo	RA	7	A	Renault 18 GTX	80	C. Frecha-A. Descolle	RA	10	B	Fiat SE 1500
34	Daniel Rodríguez-Luis Rodríguez	RA	7	A	Renault 18 GTX	81	A. Bulgas-A. Isa	RA	10	B	Fiat 147 S
35	Sebastián Pigliacampo-J. López Piccioni	RA	7	A	Renault 18 GTX	83	N. Carnevalino-J. Oddone	RA	10	B	Fiat 147 S
						89	C. Frigo-A. Paz	RA	10	B	Fiat SE 1500
						92	C. Besso-J. Pellegrino	RA	10	B	Fiat 147 S

SI AMA USTED A
UN AMIGO...

...REGALELE

LA PARRILLA
(muy sofisticada)



LAS TEJAS

UN LUGAR PARA LLENARSE DE AMISTAD
CORDOBA 4083 esq. RAWSON BS. AS. ARGENTINA.

Sugerencias... Por avisos en esta sección llamar a:
EDDIE PUBLICITARIA SRL.
 Córdoba 443. 1º P. "A". Tel. 311-2184

TRIA presenta:
 el Superencendido
 electrónico
 de efecto
 "Hall"



TRANSISTORIZADO
 SIN PLATINOS NI
 CONDENSADORES
 Y EVENTO DE
 MANTENIMIENTO
 Para Dodge 1500, 1.8
 VW 1500 - VW Gollet
 VW Kombi
 Renault 6, 11, 12, 18
 Peugeot 404-504

Fácil instalación
 Especialmente
 diseñado para todas las condiciones de marcha
 El coche de carrera VW Gollet, pilotado por
 CARLOS GALICCHIO, está equipado con el
 SUPERENCENDIDO ELECTRONICO TRIA.
 Equipo original del VW CARAT.

Fabrica y Garantiza: T.R.I.A. S.A.
 GUIDO SPANO 1840 - VILLA LUZURIAGA (Bs. As.) Tel. 659-0891 / 6415/9004
 COLOCACION Y VENTA: CAXABAVILLE 4941 - TEL. 683-2366 - CAPITAL

VOLANTES
 DEPORTIVOS
 MATRA 5
 Y ORIGINALES
 AUTOMOTORES
 TRACTORES Y
 NAUTICA

REPARACION Y RECAMBIO

CADENAS
 para BARRO,
 NIEVE Y HIELO

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
 WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAP.

**Seguridad
 y garantía!...**
**RESORTES DE
 SUSPENSION**



CONSULTE
 SOBRE
 AGENTE
 MAS CERCA
 641-2907/8429
 641-5736

**CAJAS
 AUTOMATICAS**
**DIRECCIONES
 HIDRAULICAS**

COLOCACION
 REPARACION Y SERVICE
 REPUESTOS
 FALCON - TAUNUS - TORINO
 DODGE - CHEVY - PEUGEOT
 BMW - MERCEDES - HONDA
 TOYOTA - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA
 INTEGRAL A CREMALLERA
 TAUNUS L, GXL y
 GHIA.



IMPORTADORES
 EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
 24 DE NOVIEMBRE 561
 Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL



**NUEVO FILM
 PARA POLARIZAR
 QUE NO SE RAYA**



**LA
 COSMETICA
 PARA EL
 AUTOMOTOR**

lo más moderno
 y novedoso
 en decoración
 de vehículos

Amplia gama de
 diseños y colores
 en cintas
 decorativas



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

WARNES 1180
 CAPITAL (1414)
 TEL. 855-1652 / 854-5156

VENTAS POR MAYOR
 Y A DISTRIBUIDORES

JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS

**CURSO AVANZADO DE CONDUCCION
 DEPORTIVA**



Aprendizaje y Entrenamientos
 a bordo de Monoplazas de
 Competición de 1er. nivel.

**DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS,
 CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION
 FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI
 LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.**

SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO
 Personalmente Autódromo de Buenos Aires:
 Miércoles y Viernes de 11 a 14 Hs.
 o por carta: P.E.U. 1065. 1º Piso,
 Capital Federal (C.P. 1068)



NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE
 LO MEJOR
S.A. PROTTO Hnos. SIERRA, TAUNUS y FALCON
 GHIA - RENAULT 18 FUEGO - PEUGEOT - GACEL - REGATTA
 BRONCO - PICK-UPS - FORMULA • LEGITIMAS



TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS
**LLANTAS PARA CAMIONES
 Y ACOPLADOS**
 • TARJETAS
 DE CREDITO
 • PRECIOS
 SENSACIONALES !!!
 • UTILICE EL PLAN CANJE

NO CERRAMOS AL MEDIODIA
 VENTAS POR MAYOR Y MENOR
WARNES 1401 ESQUINA DORREGO
854-7322/0902 ENVIOS AL INTERIOR

TARJETAS DE CREDITO

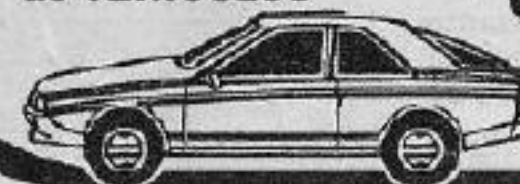


Su casa, oficina o
 negocio POLARIZADO
 con MATERIAL
 ESPEJADO

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
 Polarizamos su auto, lancha, casa, etc.
 con el **NUEVO FILM PARA POLARIZAR
 QUE NO SE RAYA.**

...y conseguirá de 5 a 7
 grados más frío de su equipo
 de aire acondicionado.

**DECORACION
 de VEHICULOS**



AUTODECOR
 Av. J.B. JUSTO 3324,
 CAPITAL, TEL. 58-9551.
 VENTAS POR MAYOR

CORSA A FONDO

Por Marcelo Padin
Fotos: Enrique Bianco y Dullio Caro

TURISMO COMPETICION 2000, FORMULA DOS Y FORMULA RENAULT EN RAFAELA, SANTA FE (2/8/87)

ASI, DA GUSTO...

En efecto, da gusto asistir a una reunión bien organizada, en un predio apto y presenciar buenos espectáculos en pista. Entonces, ¿cómo no volver, profundizando, sobre el abundante tema...?

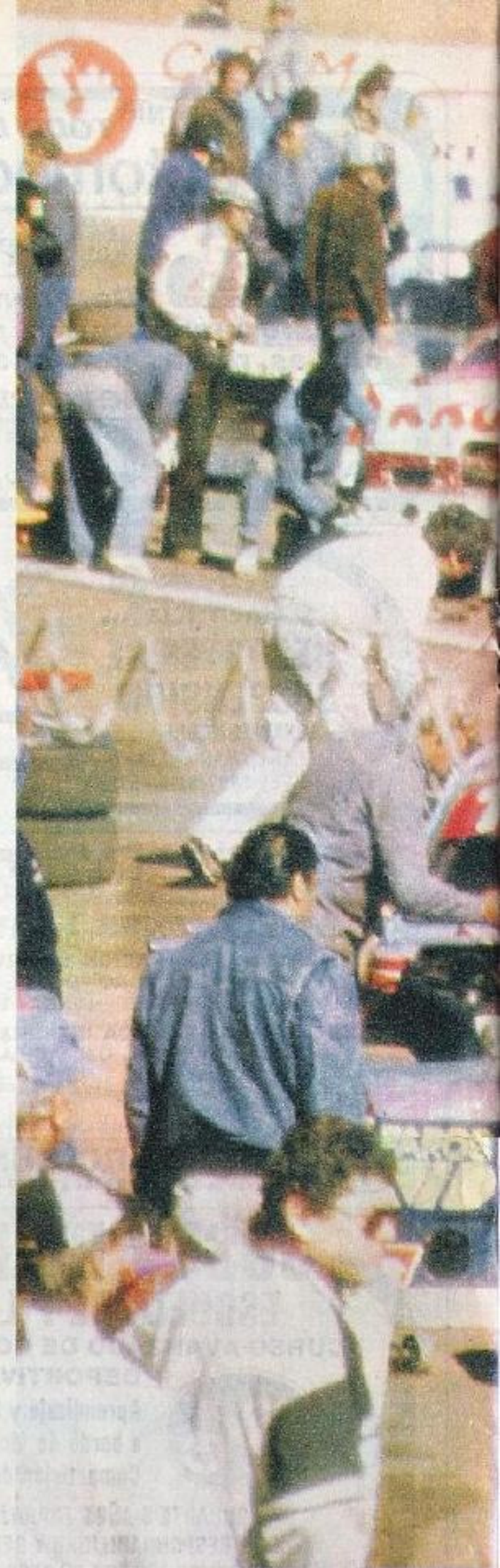


Foto mayor: Trabajo febril en los boxes de Rafaela mientras se desarrolla la clasificación del TC 2000. **Arriba:** Oscar Saboretli, adelante del debutante Jorge Mizarwak, en la F-2. El primero finalizó tercero y el entrerriano debió abandonar. **Extrema derecha:** Di Palma se fue del cuadro, Ferdinando lo sigue y Bessone aparece en primer plano. Entre ambos se alcanza a ver a Gayraud, y sobre la izquierda, Seratini, en la primera parte de la final de TC 2000. Estos pilotos se "sacaron chispas" para conseguir la mejor posición posible. **Abajo, centro:** Mandrini, Riva, Neviani, Martín y Mazzini integran un "movidito" peñolón en la Fórmula Renault, categoría que nos tiene acostumbrados a los buenos espectáculos y a una gran cantidad de autos disputando cada posición.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Club Atlético de Rafaela, Urquiza y Dentonano (Rafaela), teléfono 24341 y 22306.

Promotor: Alcides Raies.

Accesos: Tres, de tierra, en muy buen estado: 4 puntos.

Controles: Correctos en todo momento, permitieron el paso a todos los que tenían cosas que hacer en distintos lugares. No llegaron al puntaje máximo por un pequeño inconveniente, rápidamente solucionado el sábado por la mañana, con las credenciales permanentes del ACA: 4 puntos.

Comodidades: Excelentes: 5 puntos.

Estado del circuito: Excelente: 5 puntos.

Boxes (condiciones de trabajo): Amplios, cómodos y con llave para

evitar problemas. Los que se quedaron sin boxes, fueron bien ordenados en el patio. Muy buenos: 4 puntos.

Boxes (instalaciones): Óptimas. Hubo luz, baños limpios con duchas y una carpa que hacía las veces de restaurante en boxes: 5 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena: 4 puntos.

Servicio de prensa: Excelente, con sala de prensa cómoda, líneas telefónicas, información al instante y teléfono público para realizar llamados de larga distancia: 5 puntos.

Puntualidad: Excelente. Se cumplieron los horarios religiosamente, tanto el sábado como el domingo: 5 puntos.

Seguridad: Excelente, tanto en boxes como en pista: 5 puntos.

Total: 46 puntos (Ideal: 60).





CARTA DE PRESENTACION

HENRY MARTIN

Henry Rubén Antonio Martín, con acento en la "i" de su apellido, a pesar de que todo el mundo lo conoce sin cuál, nació el 25 de julio de 1967 y festejó sus 22 años con el triunfo en Rafaela.

Comenzó a correr en karting, categoría Junior, el 16 de abril de 1978 en el zonal sanjuanino, y volcó en su primera carrera cuando estaba en la tercera posición. Siguió corriendo en karting y fue campeón sudamericano de la categoría Junior, y Subcampeón Internacional en 1980, detrás de Ayrton Senna Da Silva. Entre el '79 y el '85 fue campeón cuyano de karting, y consiguió el Campeonato Argentino en 1980. En los años siguientes finalizó tercero, segundo y cuarto en el Torneo Argentino de Karting, y en el '82 fue subcampeón panamericano en un torneo realizado en Chile.

En 1985 comenzó a correr en la Fórmula Renault Cuyana, que en ese momento tenía reglamento antiguo y utilizaba motores de hasta 1020 cm³. "Guillermo Giménez me prestó un auto y realizamos dos carreras que terminaron en sendos abandonos". En 1986 siguió en la Cuyana, pero ya con reglamento modificado, "Alejandro Giménez, el que ahora está corriendo en la nacional, me ayudó mucho a comprar el auto para 1986, y pude hacer cuatro carreras, de las que me quedó como mejor resultado un tercer puesto". Debutó, en el Chaco, en la temporada pasada, en la Fórmula Renault Argentina, y corrió entonces cinco carreras puntuables, obteniendo como mejor posición un undécimo puesto en Bahía Blanca, pero varios parciales muy interesantes. En la prueba de no ganadores hecha en di-



ciembre pasado, finalizó en tercer lugar.

En torno de este sanjuanino se desató una áspera polémica por su desclasificación de la competencia que había ganado en pista en el Autódromo de Buenos Aires, y por su posterior trato en la CDA. De todos modos, Martín apeló y por eso pudo estar en Rafaela.

"Estoy dispuesto a acatar lo que diga el Tribunal de Apelaciones, sin ningún tipo de rebeldía. Mi honor ya está limpio, y quería demostrar que podía ganar, porque estábamos trabajando para eso. La revisión técnica en Rafaela demostró que todo estaba en orden, y eso me dejó muy contento."

La figura

SILVIO OLTRA y su segundo triunfo en el TC 2000 "CUIDE MUCHO LAS GOMAS"

La segunda victoria de Silvio Oltra en TC 2000 se produjo en un trazado donde prevalece la velocidad, con un serio compromiso en el rubro neumáticos, no sólo para ser rápido en la zona de mixtos sino para aguantar una carrera completa.

"Nosotros llegamos a Rafaela sin grandes modificaciones en el auto; trabajamos con el pirómetro en las temperaturas de las gomas, y especialmente sobre la delantera izquierda, que es la que más apoya en este trazado. Corrimos con las 12-85 de Paul, que tenían que aguantar las treinta y dos vueltas de la carrera por todo lo hecho en los días previos", comenta.

La competencia mostró en los primeros momentos a Traverso al frente, Oltra en segundo lugar y Der Ohanessian tercero, sin intentos de sobrepaso entre los tres que encabezaban el lote.

"Aproveché la succión de Traverso y de esa forma ciudaba la temperatura de las gomas. Mi auto doblaba mejor que el de él, y con Gustavo habíamos hablado antes de la carrera para 'tirar' juntos y no molestarnos, y definir en las últimas vueltas, que iban a ser 'a cara de perro'. Gustavo no podía doblar tan rápido, pero se mantenía cerca porque era veloz en la recta. Cuando se quedó Juan (Traverso), logré hacer una dife-

VIERNES		SABADO		DOMINGO	
11:30 a 12:00 TC 2000	11:30 a 12:00 VERIFICACION	09:00 a 9:20 FRA			
12:20 a 13:00 FRA	11:30 a 12:00 TC 2000	9:30 a 9:50 F2N			
13:20 a 14:00 F2N	12:00 a 12:30 FRA	10:00 a 10:30 TC 2000			
14:00 a 14:50 TC 2000	12:45 a 13:10 FRA	FINALES			
15:00 a 16:00 FRA	13:20 a 15:00 TC 2000	11:05 FRA			
16:00 a 16:50 TC 2000	14:00 a 14:25 F2N	11:30 F2N			
17:00 a 17:30 F2N	14:35 a 15:00 FRA	12:05 TC 2000			
	15:10 a 15:35 FRA				
	15:45 a 16:15 TC 2000				
	16:25 a 16:50 FRA				

1- Este pizarrón que estaba colocado en boxes fue muy consultado. Los horarios se cumplieron con estricta puntualidad. 2- Luis Belloso luchando con Hugo Mazzini rumbo a la horquilla. El de Zárate siempre está cerca... 3- Guerra "Con una mano en el corazón le digo, Herceg, que me gustaría estar sobre un Ford..." (?) 4- Fernando y Jorge Ternengo, padre e hijo, recordando historias. 5- El público y colaboradores enmarcan a Mano Gayraud. El piloto de Pigué corrió, luchó, abandonó y luego fue presa de sus nervios. 6- Akel y Bessone: "Hummm... esta relación había que dividirla en dos y luego multiplicarla..."



La jornada rafaeline ratificó una vez más que las tres categorías se complementan bien, y que el TC 2000 es la especialidad pistera que mayor atracción produce en el aficionado al automovilismo. La organización por parte del Club Atlético Rafaela fue lo más cercano a la perfección, que hayamos visto en los últimos tiempos, con un par de puntos que deben ser mejorados cuanto antes, y que son el sector de bajada y subida del túnel, que no se hallaba en buen estado, y el agua permanente que hay en éste, a pesar del canal de desagote y la bomba que se colocó para extraer el líquido. Este

punto, si bien debe ser mejorado, no puede empañar una organización que respetó en todo momento horarios, credenciales, y tuvo la predisposición necesaria para solucionar cualquier inconveniente "fuera de libreta".

En lo que a la parte deportiva respecta, indudablemente le hace muy bien a las Fórmulas Dos y Renault que hayan ganado nombres nuevos. En la primera de ellas, habrían sido ideal que Gentili luchara por la punta con Massei que, a pesar del abandono, sigue siendo el rival a vencer. Las apariciones de Mizawak y Villa le han dado un panorama más interesante a la categoría. Te-

niendo en cuenta que por diversos motivos faltaron a la cita Lara, Guidi, Ballari, Fasanelli, Mannini y Horner a la hora de la largada, es fácil notar que los autos necesarios para repuntar están y no tardarán en reunirse. En lo que a Fórmula Renault respecta, lo mejor que le podía pasar a la especialidad es que ganara un piloto que no lo hubiera hecho nunca antes; y se le dio a Henry Martín. Mejor para él, pues su máquina fue revisada "con lupa" por los técnicos, certificando que estaba en reglamento.

En lo que respecta al TC 2000, se produjo el retorno de Fortunato con el

Peugeot 505 y el de Maldonado con el VW 1500, ambos en un excelente nivel. Faltó Hugo Olmi con el otro "quintientos cinco", que seguramente estarán en la próxima, y Renault se desquitó luego de dos derrotas consecutivas en Córdoba y en Buenos Aires, lo que demuestra que ambas marcas están en condiciones de luchar por el Campeonato, el que por el momento se encuentra muy difícil de dilucidar por la cantidad de aspirantes a llevarse el título.

NEBLINITAS MAÑANERAS

CABALLERO DIXIT. "No creo que sigamos en Turismo, con un Fiat hay pocas

Revista CORSA N° 1101. Director: Jorge Augé Bacque. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A. Suipacha 664. 5° Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. 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 Corsá 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, Efe, los Press, Noticias Argentinas.

EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté 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, Sigma. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Fyela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.G.R., Pachacutec 1329, 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. Foca 4410, Florida, poja de Buenos Aires. Agosto de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B. Sucursales 1°-27-34-50	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1000
	Concesión N° 7.970

rencia para que Gustavo no pudiera intentar nada en la última vuelta".

Luchando por el Campeonato de TC 2000, a sólo nueve puntos del primero, Silvio Oltra ya tiene programado el trabajo para la próxima competencia. "Trabajaremos en suspensiones; la parte aerodinámica del auto quedará tal cual está, porque anda bien, pero con Rubén Benavidez probaremos varias cosas para que el auto doble mejor en un trazado difícil como lo es el de Las Parejas".

Así, con sencillez y muchas esperanzas, Oltra sigue en el buen camino, apuntando nada menos que al título del Turismo Competición 2000.

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: Que se haya reincorporado **Guillermo Maldonado** al TC 2000, con una marca y un auto que últimamente permanecían marginados de los primeros planos de la categoría.

Lo preocupante: La niebla que hubo el domingo por la mañana en "tanques llenos" y que redujo la visibilidad a sólo doscientos metros.

Lo natural: Que hayan salido buenas carreras. El circuito ayuda mucho.

Lo acostumbrado: Ver a más de cuarenta autos de Fórmula Renault disputar un puesto en la grilla de partida.

La bronca: La de Juan María Traverso.

El abandono: El de Gabriel Massel.

La frase premonitrice: De Norberto Gentili: "Algún día le sacaremos el invicto a Gabriel, y puede ser mañana" (por el domingo).

El acuerdo: El de Silvio Oltra y Gustavo Der Ohanessian para tirar juntos y definir al final.

Lo cercano a la perfección: La organización del Club Atlético Rafaela.

Lo correcto: La lucha que mantuvieron en pista y por la punta en determinado momento de la carrera Mario Riva y Daniel Neviani.

El debut: El de Jorge Mizawak.

La revisión: La que se le hizo al auto del ganador de F.R.A., Henry Martín, luego del triunfo. No hubo inconvenientes esta vez.

El accidente feo: El que le ocurrió a Enrique Porrini, responsable del auto de Carlos Rossi, quien se lastimó el dedo meñique al colocarlo entre la rueda delantera y la parilla de suspensión del Crespi de F.R.A.



F.R.A. a OSCAR PEREYRA

Tuvo un fin de semana complicado, con final feliz. El sábado habían tomado en su box un tiempo menor al que le habían dado oficialmente, fue a dialogar en la torre de control y le reconocieron el registro propio. El domingo por la mañana no pudo girar en tanques llenos, y en carrera consiguió el cuarto puesto final luego de luchar con varios rivales.



F-2 NACIONAL a JORGE MIZAWAK

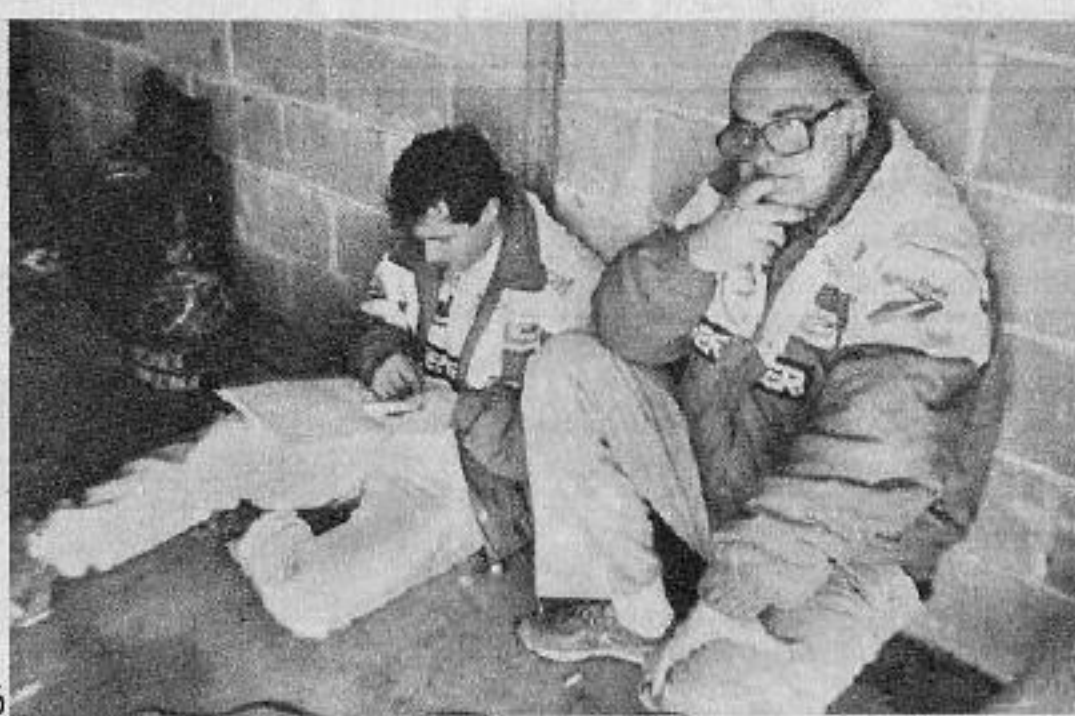
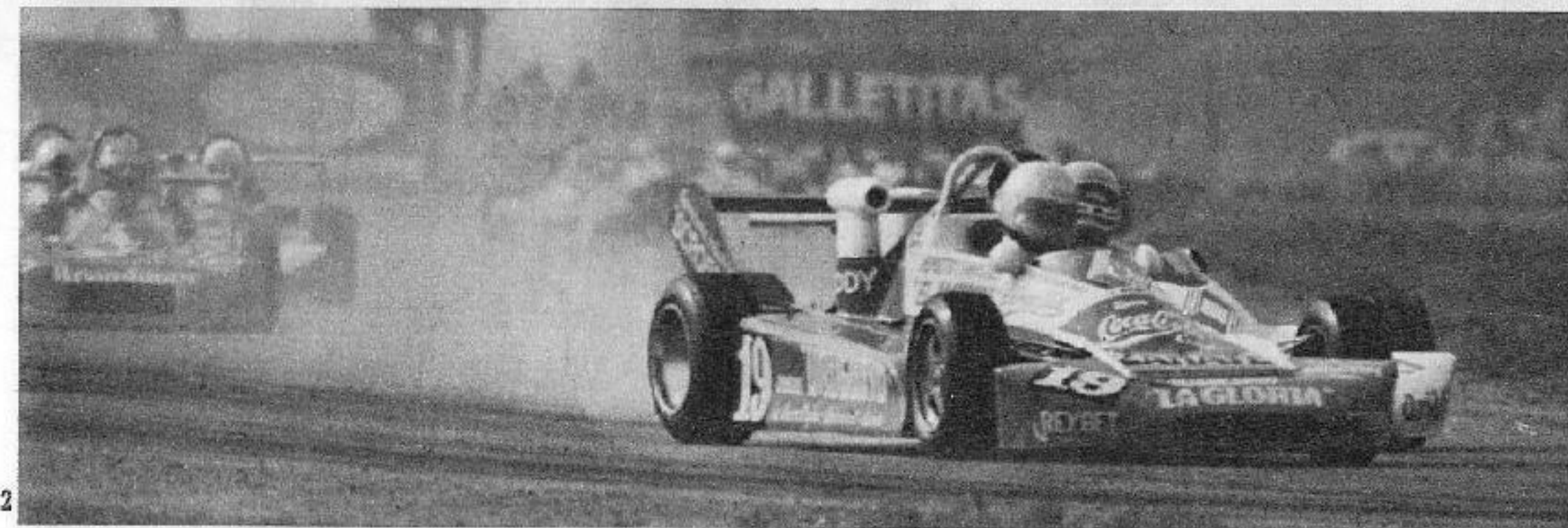
Este joven debutante de Paraná largó octavo y a las pocas vueltas estaba luchando por el tercer puesto, detrás de Norberto Gentili, luego ganador. Aún tiene que hacer mucha experiencia, pero lo demostró en la primera carrera no deja margen para las dudas; seguramente no le regalaban los pergaminos que consiguió en el karting de su zona.



T.C. 2000 a GUILLERMO MALDONADO



Retorno a la categoría con un auto que no era el ideal para Rafaela, pues la velocidad no lo favorece. Realizó en el mismo una serie de mejoras junto al ingeniero Edgardo Fernández, y en carrera luchó con Ernesto Solo por las posiciones de vanguardia. Se jugó en la última vuelta y no pudo con el "cabezón", hecho que ocurrió cuando ya se había roto la palanca de cambios en el VW 1500.



posibilidades. Probablemente nos concentremos en la Fórmula Dos para terminar la temporada, y si hacemos algún auto de Turismo, recién será para el año próximo". El piloto de Totoras hablaba de su actividad y de la opinión propia y del San Lorenzo Automóvil Club que lo respalda.

ACERCA DE PARANA. Dialogamos con Enrique Mizawak, alegre progenitor de Jorge que tuvo un excelente debut en la Fórmula Dos. Con respecto al autódromo de Paraná, comentó que ya está adjudicada la licitación para la repavimentación, el montaje de nuevos guard-rails y la construcción de boxes. La empresa que tomó las obras es Luis Lossi S.A. de la capital entrerriana, y el plazo son sesenta días. Esperamos que todo funcione bien.

EL REAPARECIDO FORTUNATO. "Nos decidimos a venir a Rafaela porque el motor anda muy rápido, y pensamos que tenemos que andar bien", dijo. Lamentablemente, una goma le quitó posibilidades cuando estaba bien encaminado en la carrera.

ZAMPA Y LA LUBRICACION. La instalación del sistema de cárter seco en la coupé Renault Fuego de Juan Pablo Zampa implicó varios inconvenientes para el resarino. En los días previos a la carrera, rompieron tres motores, y cuando ya estaban pensando en volverse, Traverso hizo las gestiones para que pudieran utilizar uno de los motores oficiales de Renault. Finalmente también ese motor acusó problemas y Zampa debió desertar.

PRUEBAS DE UN R.18. Luis Druetta estuvo presente como "civil" en Rafaela. No corrió en el Autódromo con el R.18 porque a último momento rompió la caja de cambios y no tenía otra para suplantarla. Irán esta semana al Cabalén para probar varias cosas en la nueva unidad.

DECISION INMEDIATA. "Luego de la competencia de Las Parejas, tomaré una decisión pensando en el '88". La confesión fue de Horacio Varela, que es consciente de las pocas posibilidades que tiene dentro del TC 2000 con los modestos medios con que cuenta. Entre lo dialogado con Varela, se puede en-

trever su intención de dejar la categoría.

LOS PROBLEMAS DE LOS MASSEL. A Osvaldo se le cortó la correa dentada en las pruebas clasificatorias, y Gabriel tuvo problemas con las relaciones en las de la mañana del domingo. Finalmente, ambos abandonaron en carrera.

F-2 SE ORGANIZA. Poco a poco la F-2 va organizándose. En Rafaela estaban Patricia y Zulema, que brindaban información de prensa y a pilotos y todo aquel que la necesitara, acerca de la especialidad; la que en Rafaela presentó por primera vez este año una lucha franca por la punta.

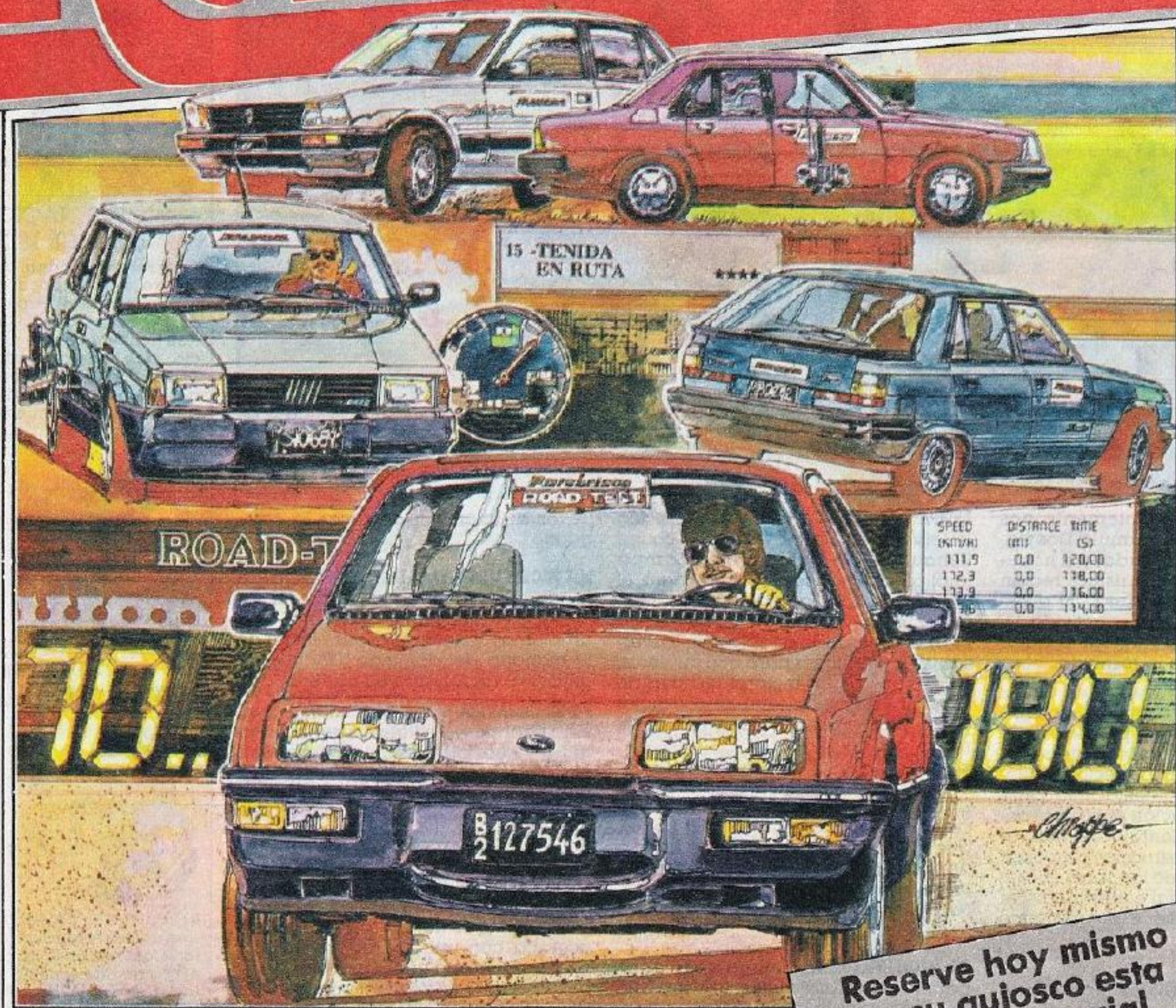
SALA DE PRENSA. "Esta sala de prensa es una cosa de locos, no te dejan hacer nada porque tenés todo servido", acotaba con una sonrisa un colega, mientras tomaba una planilla de tiempos. El ejemplo de Rafaela debería ser imitado, porque además de tener un mentado buen servicio, la amabilidad con que Néstor, Susana, Liliana, Mónica y Alicia atienden a todos los que necesitaban información, hacen más fáciles las cosas.

PORQUE USTED LO ESTABA ESPERANDO...

Parabrisas

PRESENTA

EL LIBRO DEL ROAD-TEST



Una recopilación extraordinaria con todas las pruebas a las que fueron sometidos los últimos modelos de la industria nacional. La más completa evaluación de todos los autos testeados y las más severas conclusiones.

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>

Reserve hoy mismo en su quiosco esta entrega especial.

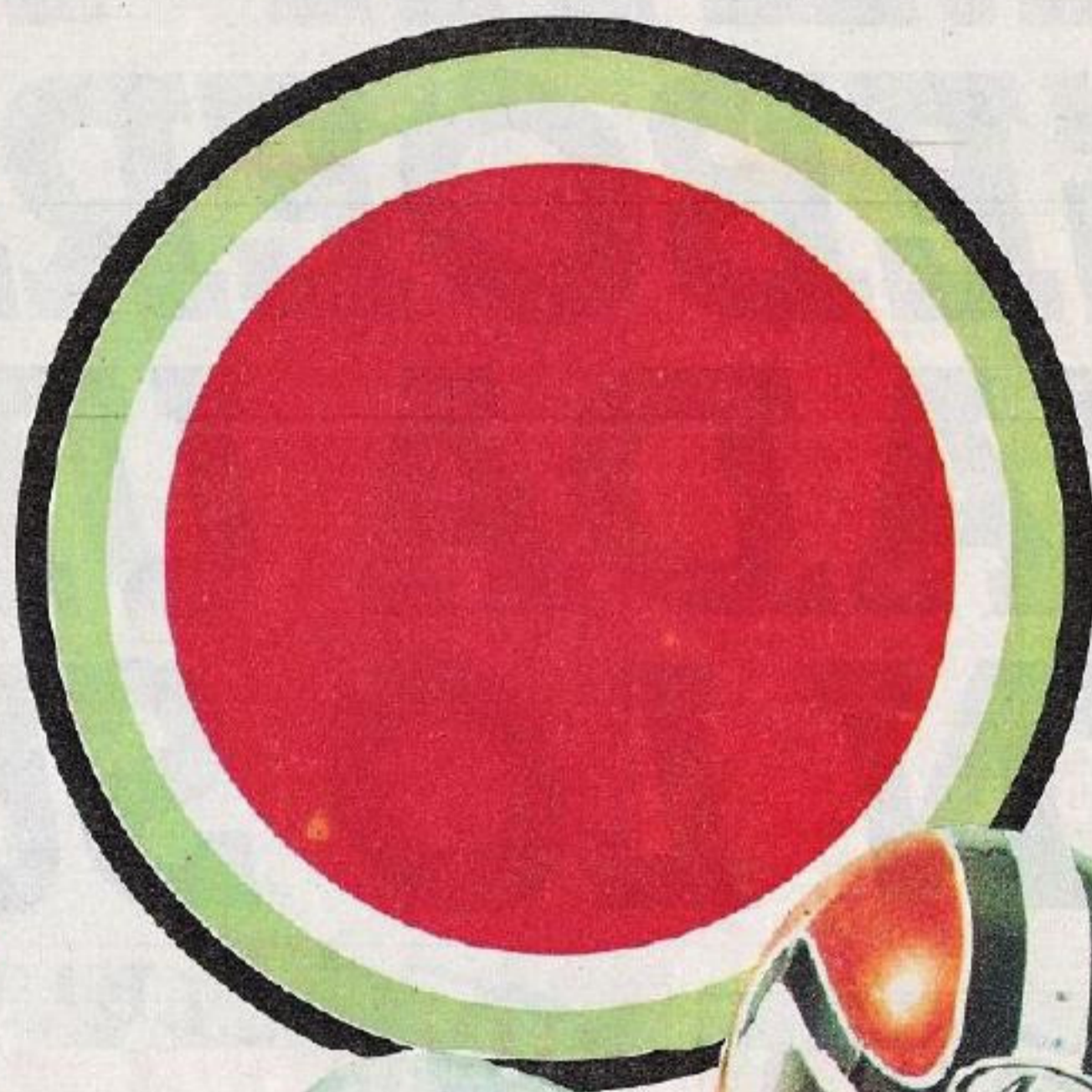
¡APARECE EL 14 DE AGOSTO!

Final Campeonato Mundial de Motociclismo 1987.

TEAM

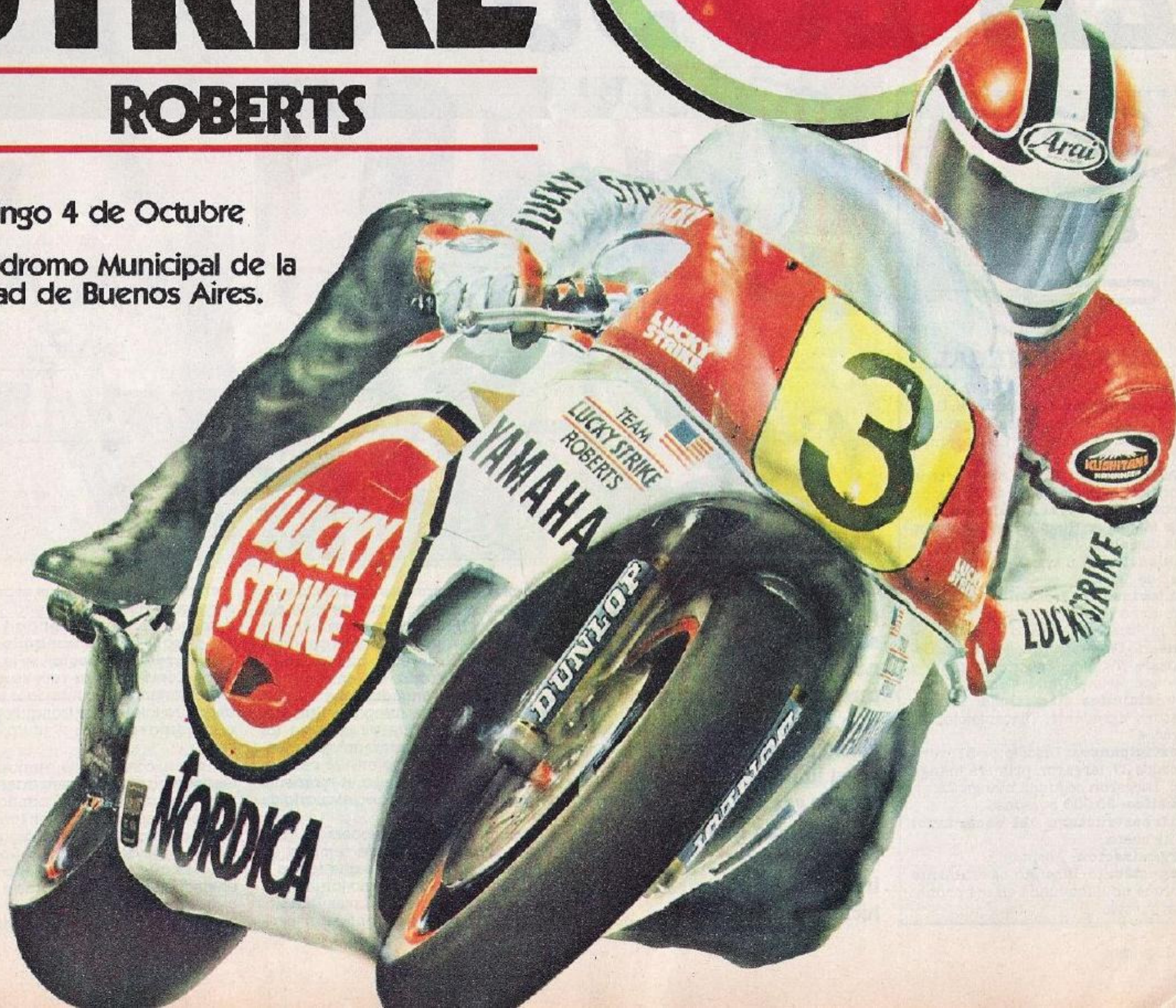
LUCKY STRIKE

ROBERTS



Domingo 4 de Octubre

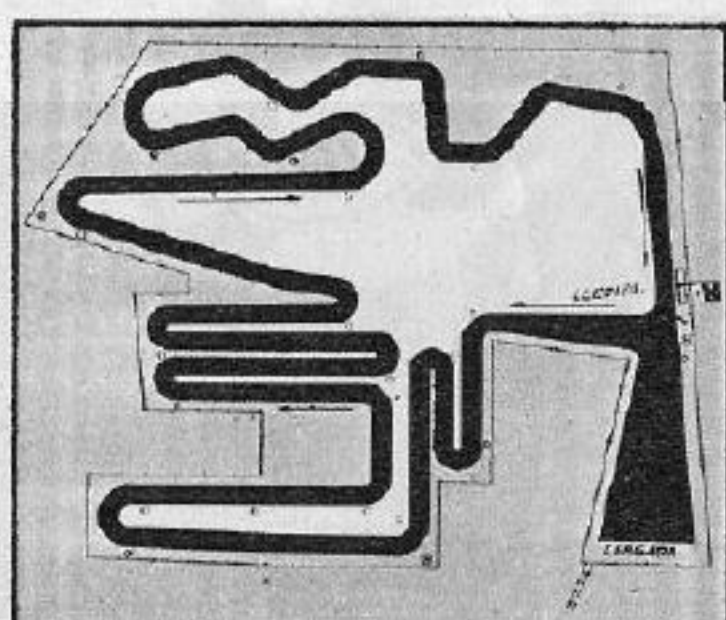
Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.



EN SALTA se corrió el Gran Premio, imponiéndose...

Por Mario Armas
Fotos: Enrique Bianco

SMITH Y GEBOERS, CADA UNO EN LO SUYO



FICHA GENERAL

Fecha: 9 de agosto de 1987.
Denominación de la prueba: Gran Premio de la República Argentina. Undécima fecha del Campeonato Mundial de la Clase 250 cm³.
Lugar: Circuito de 1.850 metros, construido en las laderas de los cerros adyacentes al Autódromo Martín Miguel de Güemes, en la provincia de Salta.
Ubicación: A 6 km al este de la ciudad de Salta.
Autoridades: Presidente del Jurado: René Parent (Bélgica); Director de la Prueba: Armando Vivaqua; Comisario Deportivo: Jorge Wilson; Comisario Técnico: Oscar Bonaglioní y cronometrista: Omar Vázquez.
Condiciones climáticas: Temperatura agradable. Día soleado, 25 grados.
Participantes: Inscriptos 51, verificados 27, largaron primera manga 25. Largaron segunda manga 22.
Público: 20.000 personas.
Infraestructura del escenario: Muy buena.
Organización: Aceptable.
Espectáculo: Discreto, básicamente porque no hubo lucha en los primeros puestos.



En su segunda presentación a nivel mundial, el primero se llevó la victoria sin que nadie intentara arrebatársela, mientras que el segundo corrió pensando en el título, y lo logró por tercera vez, en una competencia que no ofreció matices interesantes en la lucha por la punta.

La tercera edición mundial fue la vencida para el Gran Premio de la República Argentina de Motocross. Fue la vencida, porque finalmente concretó la posibilidad, otras veces también latente aunque frustrada, de entregar un nuevo Campeón mundial. Ahora llegó. Y el agraciado de turno fue Eric Geboers, un belga que ya conocía las mieles que suele deparar un título mundial. Lo había ganado en 125 cm³. En 1982 y 1983. Ahora llegó el momento del tercero, y el primero en el cuarto de litro.
 Fue entonces Eric Geboers el gran afortunado de este fin de semana en Salta. No sólo por todo lo que rodea a un flamante campeón, sino también la suerte jugó bastante a su favor. Una sincera como realista confesión pre-



carrera, no esbozaba las expectativas sobre su coronación en Salta. "Mi idea es lograr la mayor cantidad de puntos, para ir lo más tranquilo posible a la carrera de Suecia", se le escuchó decir. Como algunas veces suele suceder, la fortuna le dio más de lo pedido. Y ahora irá totalmente tranquilo a tierras escandinavas con el título bajo el brazo.

Fiel a su consigna de "sumar puntos", Geboers hizo una carrera tranquila. Sólo le puso algún calor, cuando enterado de la deserción de Vehkonen en la segunda manga, quemó algunos cartuchos para dar alcance a Robert Herring. Es que ese tercer puesto que por entonces tenía el inglés Robert Herring, estaban los quince puntos que el belga precisaba. Lo consiguió y se dio por sa-



LOS PROTAGONISTAS



Rob Herring

Rodney Smith: "Las cosas no comenzaron muy bien para mí en Salta, ya que por un problema en la Aduana se demoró la llegada de la moto. Así perdí las primeras prácticas del sábado. Por suerte, ya desde la primera salida al circuito, la moto se mostró sumamente veloz. Esto lo pude ratificar en la clasificación del domingo. Ahí supe que podía ganar. Era cuestión de hacer una buena largada. Y la hice por partida doble, lo que me permitió tomar la delantera desde el principio. Esto fue fundamental para imponer un ritmo de marcha que no tuvo demasiados contratiempos, a excepción de la pinchadura del neumático trasero en las últimas vueltas de la segunda manga".

Robert Herring: "Estoy más que satisfecho con esta actuación, que me incentiva para seguir en la categoría el año próximo. Eso es lo que espero. En la primera manga, después de llegar al segundo lugar, me mantuve, porque no tenía sentido ir a buscar a Smith. En la segunda, no largué demasiado bien, y después en el duelo con Eric, él andaba un poco más rápido".

Eric Geboers: "Realmente ni esperaba salir campeón en esta carrera. Las cosas vinieron algo complicadas, pero luego la suerte me ayudó con el abandono de Pekka. Mi objetivo era sumar la mayor cantidad de puntos. En la primera manga, después de la segunda vuelta, se empezó a bajar la goma trasera, y eso me hizo retroceder un par de puestos. En la segunda, anduve rápido hasta que alcancé el tercer puesto. Informado de que éste me aseguraba el título, me dediqué a cuidarlo".

Pekka Vehkonen: "No hubo esta vez suerte para mí en Salta. En la primera manga, largué bien, pero me tocó Vehkonen y me caí, quedando vigesimocuarto. Empecé a recuperar, pero sobre el final sentí algunos dolores. En la segunda manga, me fue peor. Ya en la primera curva, se rompió el escape, empezó el motor a levantar temperatura y tuve que parar. Fue una lástima, porque estaba en condiciones de ganar y luchar por el campeonato".



1) Los intrépidos en acción... Un compacto grupo en el que alternan el ganador, Rodney Smith (30), Jurgen Nilsson, el segundo (5), Eric Geboers, campeón (20), y Marc Velkeneers (12) que se manda por otro lado. 2) Rodney Smith (izq.) y Eric Geboers sosteniendo al troteo, flanqueado por Jurgen Nilsson y Rob Herring. 3) El nuevo Campeón del Mundo en arriesgado salta. 4) Con el marco de un público numeroso, aquí vemos circular al dinamarqués Soreh Mortensen, quien ocupó el sexto lugar.

tisfecho y ¿para qué más?

La existencia de un gran afortunado supone la presencia de un desafortunado. Es casi habitual. Esta vez no falló y el "desgraciado" de turno fue Pekka Vehkonen. Con 22 puntos en desventaja con relación a Geboers, el finlandés debía encarar la carrera con exclusivas aspiraciones de victoria. No tuvo tiempo. En la segunda curva, llegó el confuso loque, seguido de caída, con Mark Velkeneers, casualmente belga, que corre con Honda y en equipo con Geboers. Cierta suspicacia empezó a correr. Con mucha diplomacia, Vehkonen (y la gente de Cagiva) calificó de "accidental" a ese episodio.

No sabemos si habrá sido accidental o no, pero si podemos afirmar que resultó decisivo. Si bien Pekka se levantó y

recuperó hasta un octavo lugar, ya buena parte de sus cartas en pos del campeonato estaban echadas. Y terminaron de jugarse, cuando el escape resentido por aquella caída, se rompió en el nacimiento de la segunda manga. Seis giros más tarde la deserción definitiva cerró las ilusiones.

¿Y el ganador? No lo hemos olvidado a Rodney Smith, el merecido y rotundo vencedor que tuvo esta edición 1987 del Gran Premio de la República Argentina. No lo olvidamos. Pero si lo dejamos al margen de los aspirantes al campeonato, porque Rodney hizo su carrera. Su gran carrera, con una Honda, asistida por el equipo Hollywood de Brasil, con la gran estructura que le otorga el apoyo de la fábrica japonesa en dicho país. A esta excelente base,

este norteamericano de 23 años, residente desde hace tres años en Brasil, le puso en ésta su segunda incursión en el Campeonato Mundial 87 (debutó la semana anterior en Brasil, ganando una manga y saliendo tercero en la restante) un manejo prolijo, firme y consistente. Así tras largar ambas mangas en forma impecable, se fue solito adelante. Y nadie pudo, ni intentó poner en discusión su dominio.

Esto le quitó atractivos a buena parte de la carrera. Atractivos, que aunque en menor escala, los encontramos en lo que sucedió detrás del americano, obviado también Geboers y Vehkonen, y donde vimos muy buenos trabajos del británico Robert Herring, un jovencito de 18 años con un excelente futuro, el sueco Jurgen Nilsson y el italiano MI-

chele Fantón, una verdadera revelación.

Tampoco dejamos de lado a los argentinos, pese a que fueron más noticia los que no estuvieron que los que corrieron, que apenas sumaron tres, o dos si tomamos en cuenta la solitaria vuelta de Julio Farias. Ese lote de compatriotas sufrió fuertes bajas a su ya raída formación el sábado. Tras la verificación técnica quedaron afuera Fred y Campbell, Jorge del Viso y Alfredo Olmedo. ¿Por qué? Cada uno de ellos presentó motos de 125 cm³ con cilindrada elevada a 184. Algo permitido por un reglamento que establece esos márgenes entre 180 y 250. Pero ese mismo reglamento impone un peso mínimo de 98 kilos no logrado por ninguna de esas máquinas. La exclusión por parte del

RETRASOS Y ABANDONOS

Primera manga: Brizuela (se resintió de un golpe en la rodilla, sufrido en una caída); Regunaschi (dolor por torcedura de un tobillo); Combée: motor; Arietti (caída y golpe en la rodilla derecha); Simioni (caída y pérdida de potencia del motor); Rinaldi (mala largada); Vehkonen: caída tras encontronazo con Velkeneers; Geboers: neumático trasero bajo.

Segunda manga: Vehkonen (rotura de caño de escape y temperatura en el motor); Velkeneers (rotura del caño de escape); Rinaldi (pinchadura del neumático trasero); Ríos: agotamiento; Andreani: escape; Arietti: (dolores por una caída); Brizuela: (dolores por una caída).



Smith, Nilsson y Pekka Vehkonen, retrasado por una caída.

DESARROLLOS



Jurgen Nilsson perseguido de muy cerca por Rob Herring

Primera manga: Rodney Smith tomó la punta en la primera curva y no la dejó hasta el final. Detrás suyo hubo algunos cambios y alternativas de interés. Una fundamental para el desarrollo posterior de la carrera, fue una caída que involucró básicamente a Pekka Vehkonen y Mark Velkeneers. El finlandés fue el más perjudicado, quedando retrasado al vigesimocuarto lugar, desde donde inició una interesante reacción aunque lejos del grupo puntero.

Detrás de Smith se encolumnaron inicialmente Nilsson, Geboers y Herring. Este último fue ganando posiciones con el transcurrir de las vueltas y así en la quinta superó a Geboers y en la novena hizo lo propio con Nilsson, accediendo a la posición de escolta aunque muy lejos de Smith, que la ganó con una ventaja de diez segundos.

Segunda manga: Otra vez fue Rodney Smith, quien mejor largó y nuevamente el estadounidense se fue adelante hasta el final. En esta ocasión, detrás hubo menos alternativas, ya que Jurgen Nilsson fue su permanente escolta. El tercer puesto cambió de dueño en varias ocasiones. Hasta el tercer giro resultó su ocupante un sorprendente Yannick Kervella. A partir de la cuarta fue para el inglés Robert Herring, seriamente acosado por Eric Geboers. Este duelo le dio mayor atractivo a este parcial, y Geboers consiguió quebrar al británico en la vuelta trece para acceder al tercer puesto, que junto a la deserción de Pekka Vehkonen, producida en la novena vuelta, al romper el caño de escape, le brindaron el título mundial.

comisario técnico llegó un ratito antes que la gente de Honda pusiese el grito en el cielo.

Por si fueran pocos los males, el sábado durante las pruebas cronometradas, Claudio Pesce sufrió el esguince de su tobillo derecho al enterrar su pie en una de las subidas. Yeso y descanso forzoso para Claudio y la representación Argentina otra vez disminuida, Hernán Baña y Marcelo Regunaschi quedaron entonces para salvar los principales honores el domingo. Con poca experiencia en motos del cuarto litro hicieron lo que pudieron. Baña fue el más regular y llegó decimoséptimo. Regunaschi se dobló el tobillo derecho en la segunda manga inicial abandonando. Recuperado arribó decimosexto en la segunda. Más no podían hacer los muchachos.

Quedó atrás otro Gran Premio de Motocross. Con luces y sombras. Luces con la presencia de Clase 250 cm³. Una categoría donde la prolijidad conductiva es casi imprescindible para manejar la potencia. Sombras con un lote de participantes disminuido sensiblemente, ya que de los 51 anotados, hubo veintisiete en condiciones de largar. Algo para analizar. Y con un marco de público, que si bien fue importante, no resultó lo multitudinario de las ediciones anteriores ¿Habrá sido algún preanuncio?



El italiano Michele Fantón haciendo acrobacia. Esta prueba se llevó a cabo en las laderas de los cerros adyacentes al Autódromo Martín Miguel de Güemes.

EN POCAS PALABRAS

Si no hubiera sido por la ayuda de un diplomático alemán que me compró la moto, no hubiera podido estar en Salta" (Claudio Pesce). "Largar bien será fundamental para tener una buena actuación" (la mayoría de los pilotos de punta). "Si en el campeonato nacional se permitieran correr juntas a las 125 y 250, hubiera habido más corredores argentinos" (Jorge del Viso). "Soy corredor de 125, la 250 es muy cansadora" (Tomy Ríos). "La Clase 250 es para pilotos con fuerza, y yo soy más fuerte que Vehkonen. Por eso voy a ganarle el título" (Eric Geboers). "No sólo vale la fuerza, sino la inteligencia" (Pekka Vehkonen). "Creo que el campeón mundial será Vehkonen, aunque la lucha con Geboers será muy brava" (Carlos Pernat, director de Cagiva). "Si no hubiera sido por algunos problemas físicos debido a mi lesión en la espalda, le podría estar discutiendo el título a Geboers y Vehkonen" (Michele Rinaldi). "Las motos de 250 exigen un manejo menos brusco" (la mayoría de los pilotos).

CLASIFICACIONES

Gran Premio de la República Argentina - Autódromo Martín Miguel de Güemes - Circuito 1.850 metros. Dos mangas de 20 vts. c/u. Recorrido total: 74 km. 9/8/87.

PRIMERA MANGA: 1. Smith, 45m24s66/100 (Promedio: 48,89 km/h, 20v.); 2. Herring, 45m24s85; 3. Nilsson, 45m43s06; 4. Geboers, 45m45s88; 5. Paulón, 45m48s20; 6. Rinaldi, 45m48s94; 7. Mortensen, 46m24s31; 8. Vehkonen, 46m45s29; 9. Andreani, 46m47s25; 10. Johansson, 46m48s29; 11. Kervella, 46m50s14; 12. Velkeneers, 46m51s01; 13. Smits, 47m03s99; 14. Hansson, 47m21s38; 15. Ferrarini, 47m45s17; 16. Ríos, 45m47s91 (19v.); 17. Simioni, 46m13s01; 18. Baña, 46m11s95 (18v); 19. Jayo, 47m35s89; 20. Zolli, 47m28s47 (16v); 21. Arietti, 47m27s01 (15v.); 22. Combée, 47m07s86 (14v); 23. Regunaschi, 48m07s23 (13v); 24. Brizuela, 12m01s47 (4v); 25. Farias, S/T.

SEGUNDA MANGA: 1. Smith, 45m42s72/100 (Promedio: 48,56 km/h20v.); 2. Nilsson, 45m51s92; 3. Geboers, 45m53s24; 4. Herring, 46m01s98; 5. Hansson, 46m04s70; 6. Kervella, 46m12s20; 7. Mortensen, 46m34s78; 8. Fantón, 46m49s20; 9. Smits, 46m51s27; 10. Rinaldi, 45m53s00 (19v); 11. Ríos, 46m23s01; 12. Simioni, 47m05s72; 13. Zolli, 48m10s19; 14. Johansson, 45m46s33 (18v); 15. Jayo, 46m30s78; 16. Regunaschi, 46m46s94; 17. Baña, 46m51s44 (17v); 18. Brizuela, 41m13s07; 19. Arietti, 47m24s32; 20. Andreani, 9v; 21. Velkeneers, 8v; 22. Vehkonen, 5v.

FINAL POR SUMA DE POSICIONES

Pos.	Nº	Piloto	País	Marca	Pts.
1º	30	Rodney Smith	E.E.U.U.	Honda	2
2º	5	Jurgen Nilsson	Suecia	Honda	5
3º	18	Rob Herring	Inglaterra	Yamaha	6
4º	20	Eric Geboers	Bélgica	Honda	7
5º	8	Michele Fantón	Italia	Yamaha	13
6º	14	Soren Mortensen	Dinamarca	Yamaha	14
7º	21	Adriano Ferrarini	Italia	Kawasaki	15
8º	2	Michele Rinaldi	Italia	Suzuki	16
9º	26	Yannick Kervella	Francia	Honda	17
10º	6	Peter Hanson	Suecia	KTM	19
11º	17	Mark Smits	Holanda	Honda	22
	15	Leo Combée	Holanda	Kawasaki	22
13º	10	Peter Johansson	Suecia	KTM	24
14º	33	Julio Farias	Argentina	Yamaha	25
15º	45	Tomy Ríos	Perú	Yamaha	27
16º	19	José Andreani	Italia	Yamaha	29
	29	Luca Simioni	Italia	Kawasaki	29
18º	16	Pekka Vehkonen	Finlandia	Cagiva	30
19º	12	Marc Velkeneers	Bélgica	Honda	33
20º	48	Valentino Zolli	Venezuela	Kawasaki	33
21º	50	John Jayo	Venezuela	Yamaha	34
22º	36	Hernán Baña	Argentina	Suzuki	35
23º	37	Marcelo Regunaschi	Argentina	Kawasaki	39
24º	51	Hernán Arietti	Argentina	KTM	40
25º	49	Julio Brizuela	Venezuela	Yamaha	42

Nota: Las posiciones de la presente clasificación, surgen de la suma de las ubicaciones obtenidas en cada manga. Con respecto al puntaje correspondiente al Campeonato, cada una de las mangas lo otorgan individualmente

CAMPEONATO: Geboers, 341 puntos (Campeón Mundial); Vehkonen, 229; Nilsson, 287; Rinaldi, 169; Herring, 167.

Próxima competencia: el 30 de agosto, en Suecia.

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS



LIDER EN SERVICIOS

CORDOBA 5700 esq. BONPLAND
1414 - BUENOS AIRES
TEL 773-1759/1779

TARJETAS DE CREDITO

- ALINEACION (con revolucionaria alineadora computarizada que imprime ficha técnica).
- BALANCED estático y dinámico
- TREN DELANTERO: reparación integral

INSTALADOR AUTORIZADO



1ª FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE, TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADOS



ENVIOS AL INTERIOR



Fábrica y Ventas:
Gral. M. A.

Rodriguez 2632

Tel.: 58-7843

1416 - Capital

PRECIOS

SIN COMPETENCIA

CASA GIOBELLINA

PARA SU AUTOMOVIL TODO...

ACCESORIOS - PARTES DE CHAPA

EN GENERAL -

CERRAJERIA COMPLETA -

COLIZAS - BURLETES

TODAS LAS MARCAS

ENVIOS A DOMICILIO
Y AL INTERIOR

VIEYTES 1442 - Tel. 28-7882
Capital Federal

FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS

NACIONALES E IMPORTADAS

PROTEJA
SU MOTOR



RAFAEL NETO

AV. VELEZ SANSFIELD 786 VILLA MADERO

TEL. 622 4312

REPUESTOS

MACH 1

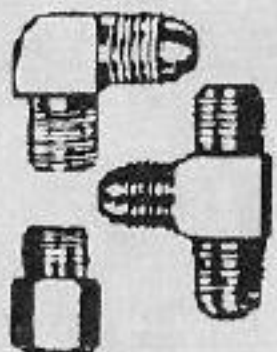
RASTROJERO
MOTORES
INDENOR

HUMBOLDT 17
(Alt. Warnes 1200)
1414 - Tel.: 854-4048

ENVIOS AL
INTERIOR



- Fábrica de conexiones en bronce, acero, aluminio, etc.: Para Frenos hidráulicos - Aire - Temperatura y Aceite



- Cañerías de cobre y Poliamida.
- Flexibles en Malla de acero, Alargues de bujías.
- Tuercas, Tornillos, etc.
- Bulbos Presión de Aceite-Alemites.
- Trabajos sobre planos.

PROVEEDOR DE INDUSTRIAS TERMINALES

MIGUEL DE AZCUENAGA 4057
(1678) CASEROS - Tel.: 750-5411/1285

pistones

ODDI



PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE
MUESTRAS Y PLANOS

J. M. ESTRADA 1974 - Tel. 31587
5800 RIO CUARTO (Córdoba)

EXCELENTE
OFERTA
PROMOCIONAL

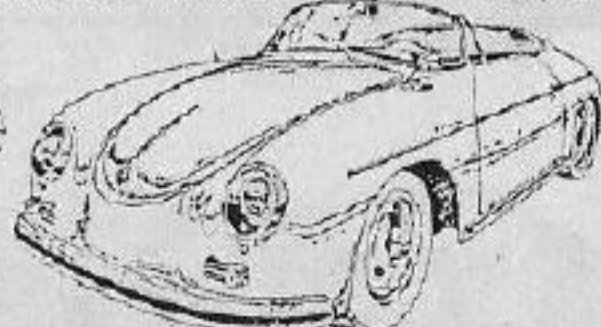
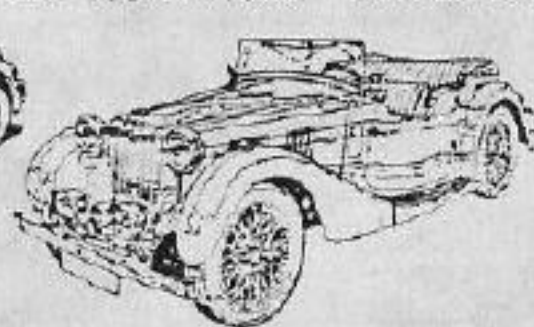
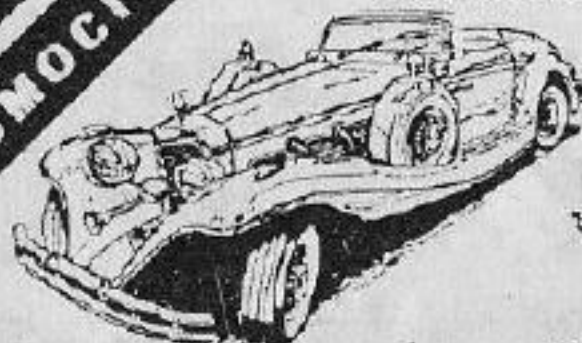
POR 45 DIAS - VENGA, VEA, ELIJA, 7 MODELOS! EN 3 y 4 PAGOS!

REPRODUCCIONES ORIGINALES

- CLASSIC MG 1937 - A 1250.- TOTAL 3 PAGOS DE A 417.-
- CLASSIC MERCEDES 540 1936: A 2600.- TOT. 4 PAGOS A 650.-
- ALFA SPIDER 1961: A 1600.- TOTAL 4 PAGOS DE A 400.-

- CLASSIC PORSCHE 1958: A 1800.- TOT. 3 PAGOS DE A 600.-
- CLASSIC JAGUAR MARK V 1950: A 2400.- TOT. 4 PAG. DE A 600.-
- SAHARA SPORT (CITROEN): A 720.- TOT. 3 PAGOS DE A 240.-

• CHASIS, CARROCERIA Y ACCESORIOS BASICOS!



UNICA FABRICA
EN SUDAMERICA
DE CARROCERIAS
DE FIBRA DE
VIDRIO Y ACERO
(MEIPAC 1010)

Necesitamos representantes en: Córdoba, Mendoza, Tucumán, Mar del Plata, Rosario, Corrientes, Paraguay y Uruguay
AUTOMOVILES TOTALMENTE TERMINADOS SOBRE PEDIDOS. TODOS LOS MODELOS ESTAN REGISTRADOS Y SON DE FABRICACION ARTESANAL ("MEIPAC" MALLA ENVOLVENTE INTERMEDIA PROTECTORA DE ACERO

TIT-CAR S.R.L.

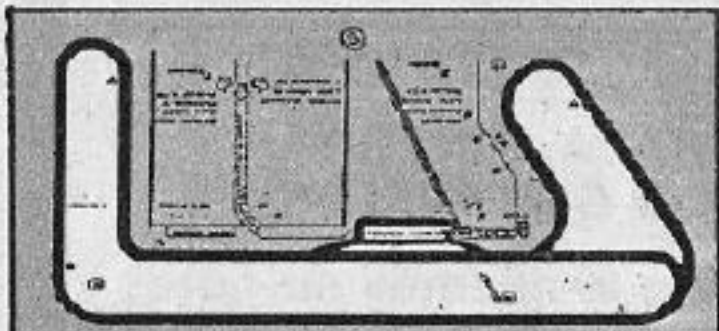
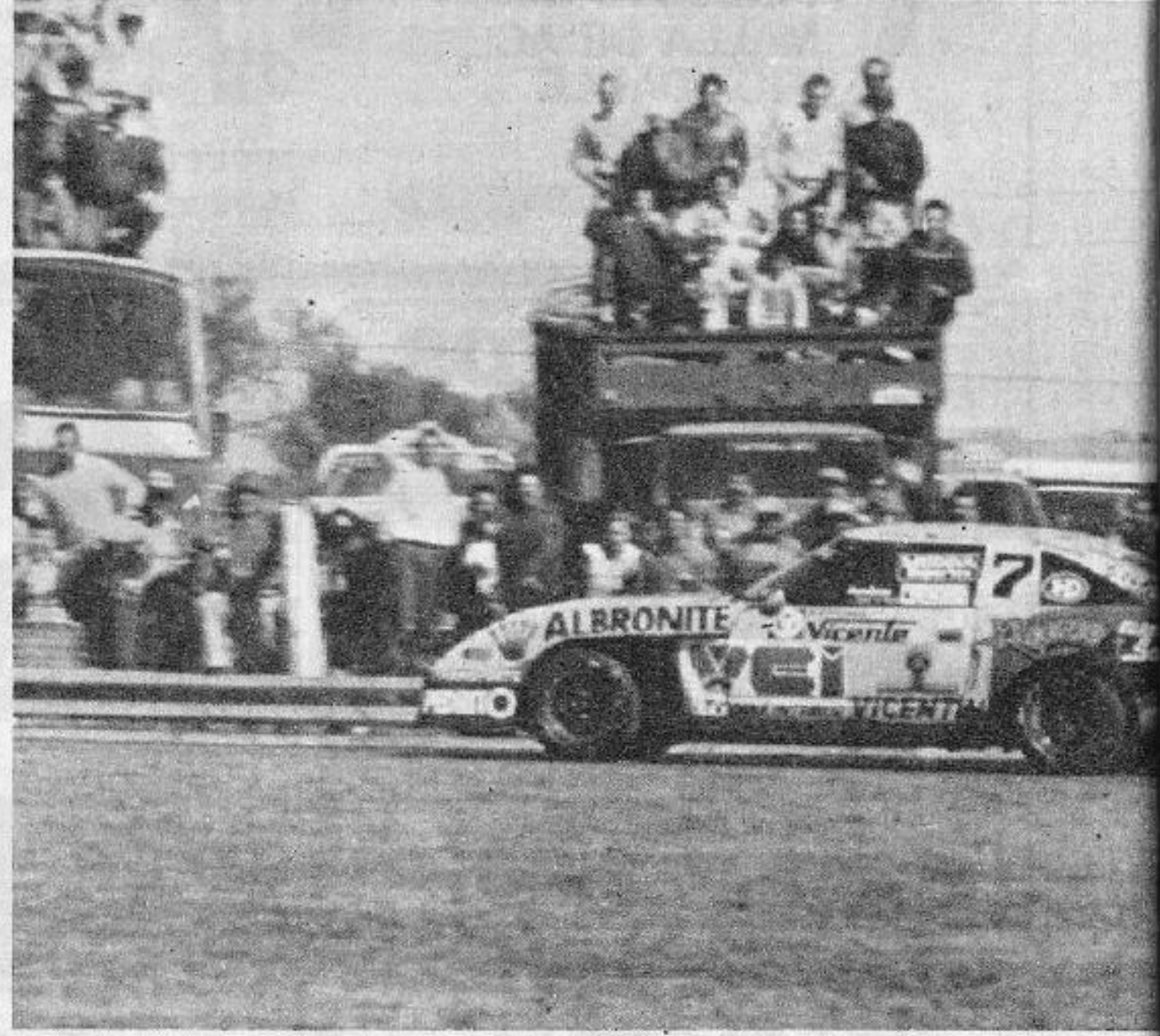
ENVIE A 10.- Y RECIBIRA: INFORMACION, FOLLETOS EN COLORES Y LISTAS DE PRECIOS

NECOCHEA 1358 - TEL 28-6044 (1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

EN AVELLANEDA (SANTA FE), Redolfi y Mayorga triunfaron en sendas definiciones

EL DIABLO ME

El "Diablo" Mayorga, quien más que por Diablo sabe por viejo, le ganó en reñido final a "Cocho" López en los Nissan 300 ZX; en tanto que entre los Datsun 280 ZX, otro Diablo le dio la victoria a Redolfi, luego de encerrar en un infierno a Daniel Musso, que dominaba cómodamente hasta la penúltima vuelta, en su tierra y ante la euforia de su público.



FICHA GENERAL

Fecha: 9 de agosto de 1987
Denominación de la prueba: Premio "Vicentín", sexta competencia de los Campeonatos Argentinos de Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX.
Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Avellaneda.
Ubicación: 1 km. al oeste de la ciudad de Avellaneda, 326 km al norte de la ciudad de Santa Fe.
Autoridades: Director de la prueba: Gerardo Restelli; Adjunto: Orlando Gianti; Comisario Deportivo: Héctor González; Comisario Técnico: Juan Manuel Esnal; Adjunto: José "Balanza" Maíquez.
Condiciones climáticas: Tiempo bueno y soleado.
Participantes: Datsun 280 ZX: 23. Nissan 300 ZX: 19.
Público: Alrededor de 7.000 personas.
Infraestructura del escenario: Muy buena.
Organización: Excelente desde todo punto de vista.
Espectáculo: Muy bueno en ambas categorías.

EN POCAS PALABRAS

Oswaldo Cao: "El motor no tiene reacción". **Daniel Musso:** "Queremos que se lleven el mejor recuerdo de este lugar". **José Luis Borda:** "Quiero hacer escuela con los Datsun". **Carlos Manzano:** "Otra vez está tomando temperatura el motor". **Enrique Urrutia:** "Me lo paso mirando el reloj de la temperatura". **Hugo Olmi:** "Lo pare porque hice un buen tiempo". **Silvio Oltra:** "No clasifiqué bien porque había un tensor roto". **Miguel Golía:** "En el Sanatorio me atendieron de primera". **Carlos Zabala:** "Hoy (por el domingo) mejoré todo". **Hugo Redolfi:** "Anoche cambiamos la junta de tapa de cilindros y los amortiguadores". **Abelardo Zenklusen:** "No tengo ganas de largar mañana". **Daniel Barberi:** "Las carreras son para sufrir y yo realmente tengo mala suerte".

LA DIOSA FORTUNA

Lo de Daniel Musso es propio de un cuento de Alfred Hitchcock, con ingredientes variables entre la euforia y el drama en pocos segundos de diferencia. Es que el piloto local había hecho todo bien para ganar. Pole position, largada excelente y hasta hasta había tenido la suerte parcial del inconveniente de Redolfi, hasta que la "Diosa" fortuna le negó el triunfo como tantas otras veces, aunque esta oportunidad era muy especial por estar en su tierra. Por eso cuando ganó Hugo Redolfi, pocos fueron los que estaban atentos a la bajada de bandera, y el cerrado aplauso que todo el autódromo le brindó a Musso —con lágrimas en los ojos—

fue parte del reconocimiento que se ha ganado en la categoría.

Es indudable a esta altura que Redolfi tiene la suerte y el equipo necesario que se necesita para llegar a ese campeonato. Un zapaticito de válvulas del primer cilindro lo dejó rateando y el segundo puesto era su destino final. Pairetti Junior y Bulla nada podían hacer para impedirlo a pesar de tirar todo lo que tenían, pero una vez más intervino la "Diosa" fortuna...

Cao y Bakst lidiaron durante gran parte de la carrera. Con un toque por acá y un empujoncito más allá, el de Banfield y el rosarino no se dieron tregua. Buen debut de José Luis Borda, que finalizó noveno en una carrera en

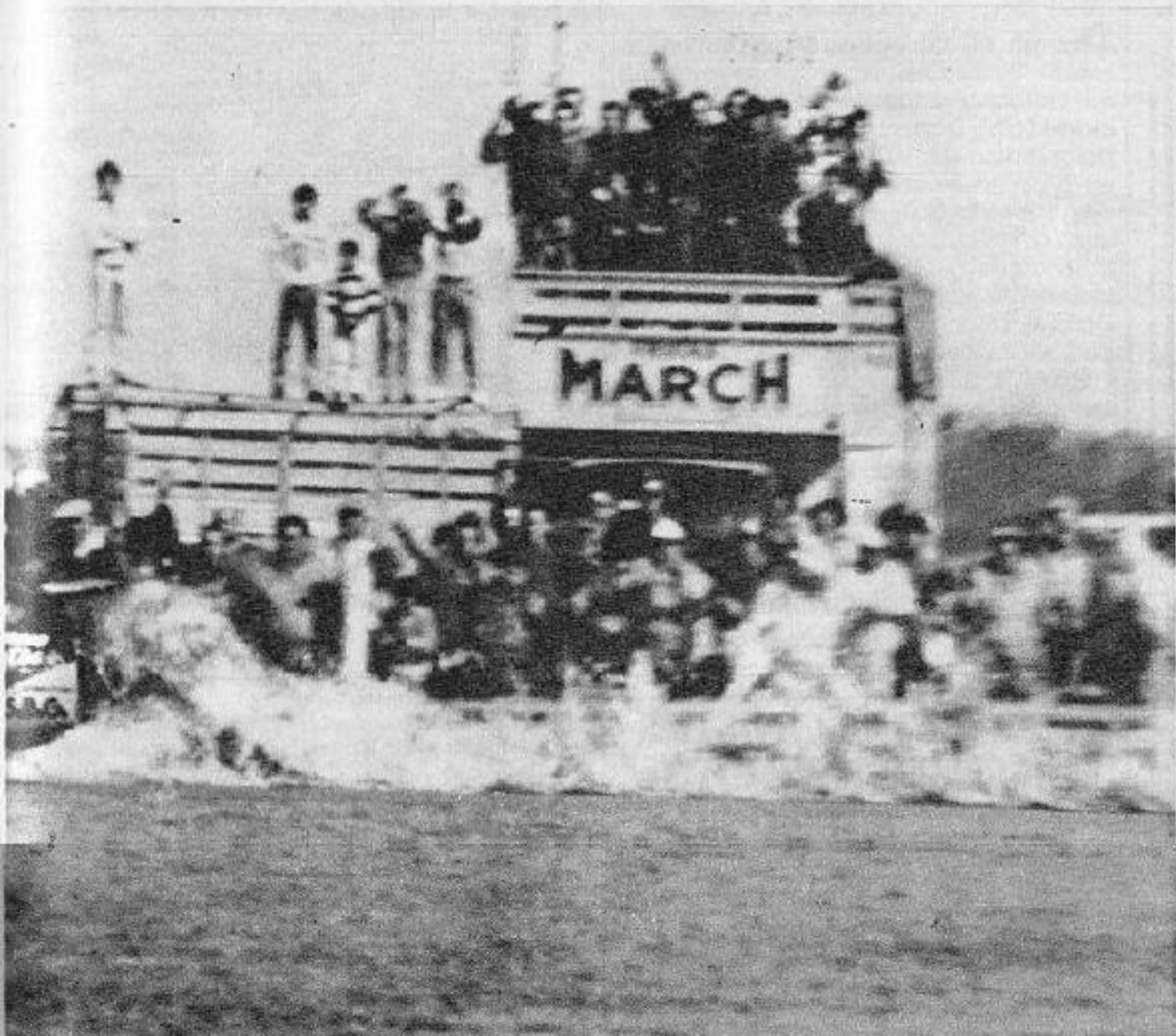
la que tuvo que luchar con Zabala, Comito y Alitraco, entre otros. Este piloto de Las Flores que alquiló el auto de Eduardo Tuero fue campeón en el TC Roqueperense en 1985 y declaró con mucha sinceridad su intención de hacer escuela en el CAP. En Avellaneda cumplió con creces su "primer grado" obteniendo buenas calificaciones. Además del mencionado debutante, también apareció el menor de los hermanos Iglesias —Jorge—, quien piensa seguir con los "dos-ochenta".

El espectáculo fue muy bueno. Tanto en la lucha por la punta como en los puestos de atrás, con los clásicos pelotones que se forman en la especialidad, donde suelen mostrarse diversas ma-

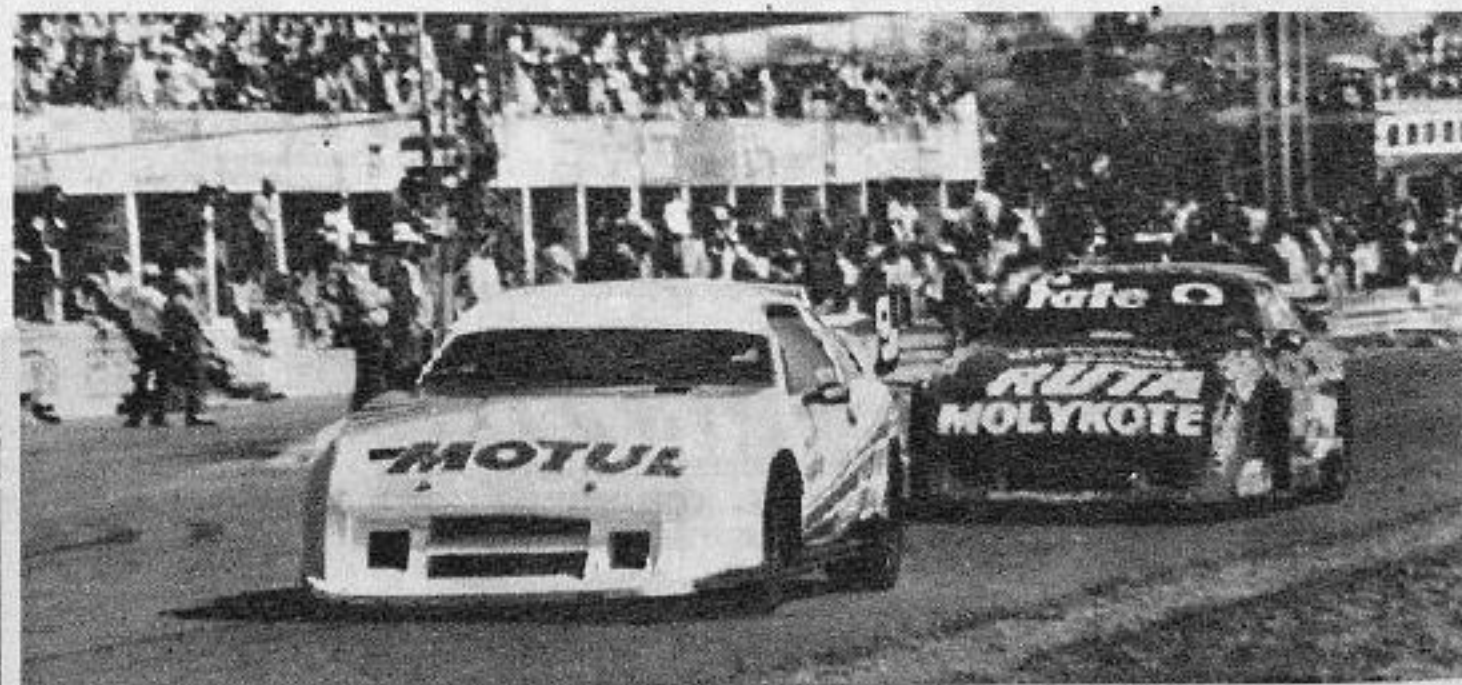
donde sin dudas...

... Y LA COLA

1- Momento dramático para Daniel Musso: su auto toma fuego y deberá dejarlo metros más adelante. 2- En el podio, dos "viejitos": "Paco" y "Cocho". 3- Redolfi, que estaba "herido", se encuentra con la estela de fuego dejada por Musso, para superarlo. 4- Oltra y Olmi lucharon mucho en carrera, tanto que no terminaron con saludos amistosos... 5- Musso saliéndose de pista y pegándole a un cartel.



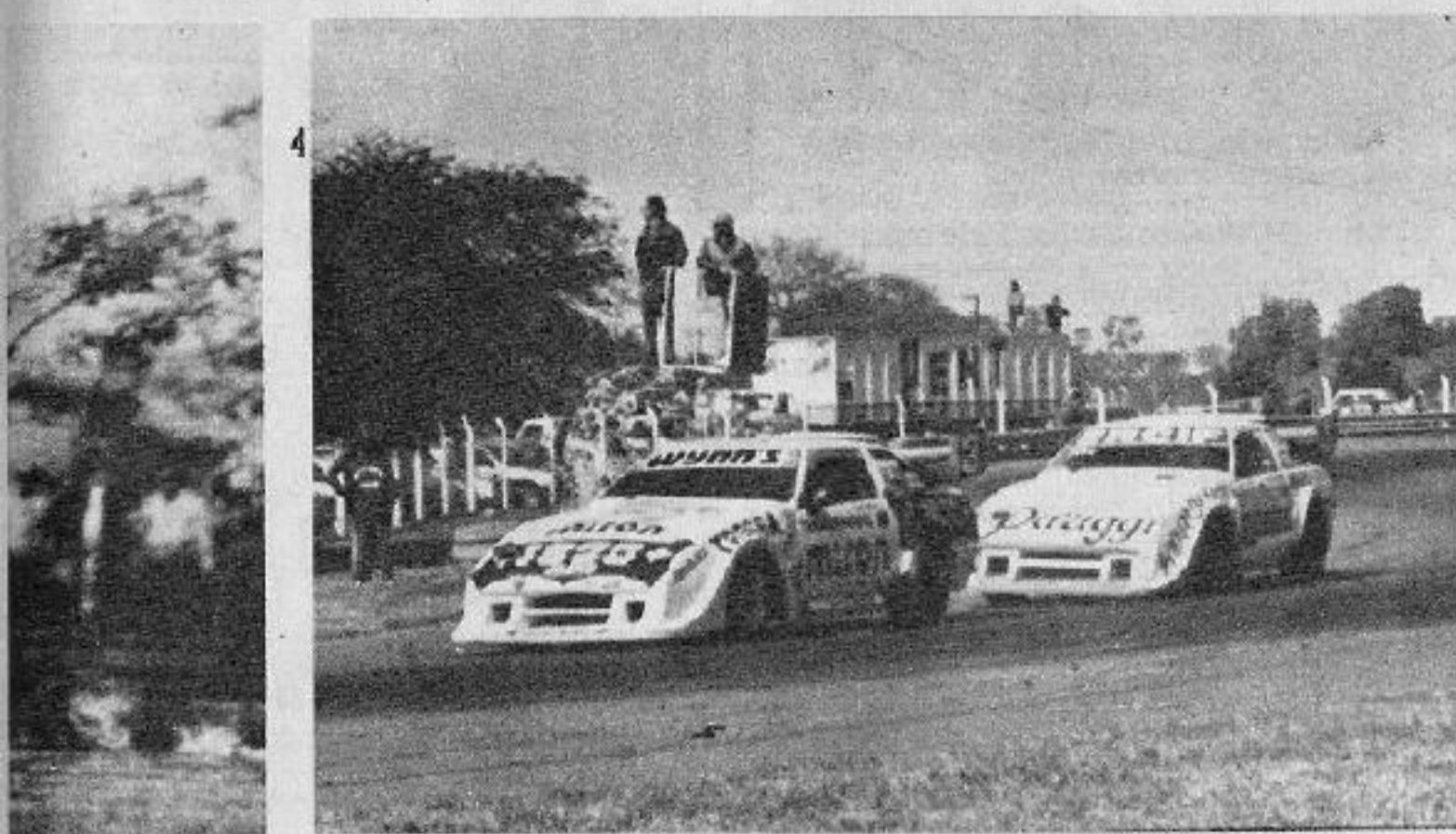
LA CARRERA EN SINTESIS



Mayorga y Lopez "discutiendo" por la punta en las Nissan 300 ZX.

Datsun 280 ZX: Musso hizo una largada impecable y se escapó primero, escoltado por Bulla, Sancho y Cao. En la tercera vuelta el orden era: Musso, Redolfi, Sancho, Bulla, Cao, Pairetti, Bakst, Harpe, Bonil, Alifrao, Zabala, Comito, Marich, Borda, De Giusti y el resto. Sancho apareció con la trompa algo levantada y Boni lo imitó posteriormente, denotando ambos algún toque. En la décima vuelta se formó un primer pelotón con Musso y Redolfi. Sancho y Bulla formaban otro más atrás, Pairetti circulaba solo y en "patota" lo hacían Bakst, Harpe, Boni, Zabala, Comito, Alifrao y Borda estaban algo más atrás. A mitad de carrera se quedó Sancho, Pairetti iba para adelante y Harpe desertó. La lucha se centraba en la punta entre Musso y Redolfi, hasta que el de San Jorge se retrasó a partir de la vuelta veinte. Cuando prácticamente todo estaba definido, Musso despistó y su auto tomó fuego en la penúltima vuelta. Redolfi herido lo superó y se adjudicó la prueba.

Nissan 300 ZX: Paco mandó desde el comienzo, con Olmi, López, Pisandelli, Zanatta y Urrutia. En la segunda vuelta Cocho pasó al segundo lugar, pero Mayorga ya estaba algo lejos. En la tercera el orden era: Mayorga, López, Olmi, Zanatta, Urrutia, Pisandelli, Oltra, González, Boggio, Monguzzi, Rodríguez Marsilli, Vido, Larroca, Zenklusen, Iparraguirre, Abdala y Bessone. Oltra escalaba posiciones y, en la vuelta veinte, ya estaba cuarto. En el final la lucha por la punta se centró entre Mayorga y López, y entre Oltra y Olmi por el segundo lugar. Entre los primeros no hubo problemas, pero sí algunos roces de Olmi a Oltra, que finalmente ganó la posición limpiamente.



ñas para salvar la situación cuando las "papas queman".

"EL TIGRE NO PIERDE LAS MAÑAS"

Esta frase que fue pronunciada por "Cocho" López luego del festejo en el podio muestra muy bien todas las artilmanas que Francisco Mayorga puso en la pista al servicio del espectáculo y de su triunfo. Toda la motivación que este "demonio" tenía para correr el Rally de Argentina con un Lancia Delta HF 4WD la puso en Avellaneda, y así le fue... "Todos me dicen los mismo del rally" -acoló Mayorga con una sonrisa. En esta especialidad se vio la dura portía entre el ganador y el campeón. Ambas se llevaron los aplausos de una exquisita lucha por la punta, brindándole

al público todo lo que saben hacer arriba de un auto de carrera.

El espectáculo no estuvo centrado solamente en ellos, porque Olmi, Zanatta, Urrutia, Pisandelli mientras se mantuvo en carrera y Oltra que remontaba posiciones desde atrás -una vez más tuvo problemas en clasificación debido a la rotura de un tensor- también acechaban. Luego el pelotón se fue desgranando en los puestos de retaguardia hasta la culminación, algo polémica en lo que respecta a la definición de las posiciones entre Oltra y Olmi, pues Silvio le ganó limpiamente la posición aunque Olmi no opinaba lo mismo y se lo manifestó con cierta violencia luego de la carrera, motivo por el cual la clasifi-

cación quedó en suspenso.

En definitiva salió una buena jornada de automovilismo, con mucho público presente y hasta gente haciendo cola el domingo por la mañana para ingresar al circuito, algo que el CAP estaba extrañado y al mismo tiempo necesitando. Debutaron Claudio Abdala y Francisco Iparraguirre en los Nissan 300 ZX, y una vez más se quedó sin correr Carlos Manzano, aquejado por un crónico problema con la punta de tapa de cilindros de su auto.

El CAP levantó la cotización. Ahora Trelew espera, y la promesa de una buena jornada debido fundamentalmente a la virginidad del escenario para categorías nacionales.

NORTENITAS

MALTRECHO - Miguel Golía, el dueño del auto de Silvio Oltra, se cayó en la fosa del taller antes de viajar hacia el norte de Santa Fe. Estaba con fuertes dolores en piernas y costillas, pero lo "verificaron" en el sanatorio y pudo estar en la carrera.

AGRADECIMIENTO - A Daniel Musso y "Cacho" Cao que tuvieron atenciones para con CORSA en las dos jornadas de la carrera del CAP.

MALAS JUNTAS - Fueron varios los que tuvieron inconvenientes con la junta de tapa de cilindros, tanto en los Nissan como en los Datsun. Sancho, Harpe, Cao, Pisandelli, Redolfi y Zanatta fueron algunos de los aquejados.

RG

MOTORES

Especialistas en motores y árboles de levas especiales. Línea completa de repuestos para motores de competición F.128 - 147-Spazio-Bino- 800 SM y Ford Sierra.

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



Resortes especiales de válvulas
Árboles de levas
Todas las marcas

J.L. RAPONI

competición

Avda. Mitre 198.
V. Martelli, Prov. Bs. As.
TEL. 761-1536

JOSE MASCIOTRA

José P. Varela 6015, Cap.
642-5584

AUTOPARTES DE COMPETICION
BALANCINES * VARILLAS
PERNOS * EJES DE BALANCIN
BOTADORES PLANOS
ENGRANAJES CORRECTORES

ANEXQ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

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

BOBINAS POTENCIADAS

Juan B. Justo 4300 - Tel: 543-5201

ANDREO

e Hijos

CARDANES

BALANCEO
ELECTRONICO

Avda. Warnes 1996/98.
Bs. As. Tel. 59.5334

H.B. Producciones S.R.L. ☆ Avda. Corrientes 3782 4º B
(1194) CAPITAL - Tel: 86-7734 ☆



EQUIPAMIENTOS SOUZA

TODO PARA JEEP TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7

Carrocería Modelo original americano * Fina terminación y solidez * Colores combinados con la tapicería. * Butacas Tipo ZC * Capota Renegade.

Chassis OKin tubular en acero 1020; estructural con clásicos Pullman modelo Rangler • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Puente caja, soporte de dirección y radiador

Reductor de alta y baja acopladas a caja 4ta.

Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición
Tensoras y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1202 (ex-Humaitá) VALENTIN ALSINA
T.E. 208-6604

JEEP SOUZA

PRESENTA SU NUEVO
CHASIS PARA JEEP



INFORMESE EN: José Ignacio RUCCI 1202 V. ALSINA, TEL.: 208-6604

CONCESIONARIO OFICIAL en CORDOBA:
"Pelanda y Cía." Avda. VELEZ SANSFIELD
1421. TEL: 00007

FERRAZZI

COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO,
UTILIZADO
EN TODAS
LAS CATEGORIAS
DEL PAIS

• 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



Gral. E. Garzón 5255.
(1440) Cap. Tel. 683-1351 y 682-9001

FABRICANTES

EMMENA

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

• PARAGOLPES M. BENZ 3500 - 1112 - 1114 - 1517 - 608
• CAPOT R.4 L.-S. y JEAN
• CAPOT R. 12 GUARDABARROS
• ENVIOS AL INTERIOR

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

Gral. ROCA 3520 (1702). Ciudadela. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

RETRASOS Y ABANDONOS



Sancho rumbo a boxes con la junta de tapa de cilindros quemada.

Datsun 280 ZX: Rubén Marich: Temperatura. Walter Alifracco: "No lo podía tener derecho". Ricardo De Giusti: Electricidad (ab). Daniel Sancho: Junta de tapa cilindros (ab). Hugo Redolfi: Se salió un zapaticito de válvulas del primer cilindro. Thomas Harpe: Quemó la junta de tapa de cilindros (ab). Luis Ponte: Caja trabada (ab). "Carly" Cura: Toque y rotura de la válvula de una goma (ab). Daniel Musso: Acelerador trabado y posterior incendio (ab).

NISSAN 300 ZX: Alberto Heritier: Toque con José Luis Bessone y rotura de un neumático (ab). Alfredo Pisandelli: Quemó la junta de tapa de cilindro (ab). José Luis Bessone: Toque con Heritier y temperatura alta (ab). René Zanatta: junta de tapa de cilindros (ab). Claudio Abdala: Rotura de caja (ab). Fernando Boggio: "Se pincho una goma" (ab). Enrique Urrutia: Temperatura.

CLASIFICACIONES

Comisión Mixta de los Clubes Unión de Avellaneda y Reconquista Auto Club- Autódromo de Avellaneda. de 2.114 metros de extensión- Final a 29 vueltas. Recorrido total: 61.310 km- 9/8/87.

DATSUN 280 ZX
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Musso, 1m06s396/1000 (Promedio: 114,621 km/h); Redolfi, 1m06s757; Bulla, 1m06s982; Sancho, 1m07s200; Bakst, 1m07s244; Pairetti (h), 1m07s288; Harpe, 1m07s398; Cao, 1m07s402; Cura, 1m07s564; Boni, 1m07s618; Zabala, 1m07s836; De Giusti, 1m07s855; Alifracco, 1m07s929; Arias, 1m07s956; N. Comito, 1m08s143; Sánchez, 1m08s184; Borda, 1m08s302; J. Iglesias, 1m08s478; Marich, 1m08s623; Ponte, 1m09s344; Flores, 1m09s657; Barbieri, 1m09s830; Marianovic, 1m09s862.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vts.
1º	3	Hugo Redolfi	32m46s78/1000	29
2º	6	Carlos Pairetti (h)	32m50s433	29
3º	30	Ruben Bulla	32m54s855	29
4º	35	Oswaldo Cao	32m59s934	29
5º	69	Ariel Bakst	33m00s413	29
6º	28	Carlos Boni	33m06s397	29
7º	25	Nicolas Comito	33m09s389	29
8º	15	Carlos Zabala	33m09s893	29
9º	63	José Borda	33m10s408	29
10º	33	Walter Alifracco	33m14s404	29
11º	47	Ramón Arias	33m26s882	29
12º	97	Hector Sánchez	33m27s417	29
13º	46	Rubén Marich	33m34s374	29
14º	49	Daniel Barbieri	33m35s506	29
15º	64	Jorge Iglesias	33m36s032	29
16º	57	Raúl Flores	33m12s299	28
17º	7	Daniel Musso	30m15s961	27
18º	12	Tomás Harpe	31m01s479	27
19º	4	Daniel Sancho	22m08s051	19
20º	55	Ricardo De Giusti	19m40s945	17
21º	50	Luis Ponte	13m21s661	11
NC	13	Carlos Cura	1m40s364	1

No largó: Marianovic

Promedio del ganador: 112,332 km/h

Record de vuelta: Musso en 1m06s396/1000 a un promedio de 114,344 km/h.

NISSAN 300 ZX
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Mayorga, 1m05s935/1000 (Promedio: 116,423 km/h); Ojito, 1m06s023; Pisandelli, 1m06s104; López, 1m06s273; Urrutia, 1m06s356; R. Zanatta, 1m06s490; Ojito, 1m06s592; C. González, 1m06s709; Boggio, 1m06s765; Manguzzi, 1m06s806; Rodríguez Marill, 1m07s014; Vico, 1m07s017; J.C. Luaces, 1m07s155; Abdala, 1m07s718; Manzano, 1m07s934; J.L. Bessone, 1m07s954; Iparraqui, 1m09s655; Zanklussen, S.T.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vts.
1º	9	Francisco Mayorga	32m15s935/1000	29
2º	1	Oswaldo López	32m17s206	29
3º	3	Silvo Ojito	32m25s117	29
4º	7	Raúl Ojito	32m25s396	29
5º	21	Enrique Urrutia	32m32s445	29
6º	23	Carlos González	32m44s368	29
7º	10	Angel Manguzzi	32m52s906	29
8º	28	Roberto Vico	32m53s443	29
9º	19	Juan Carlos Larroca	32m59s502	29
10º	44	Abelardo Zanklussen	32m17s081	29
11º	61	Francisco Iparraqui	32m19s545	28
12º	61	Claudio Abdala	26m31s861	23
13º	12	René Zanatta	19m06s012	17
14º	15	Fernando Boggio	16m13s503	15
15º	60	José Luis Bessone	15m09s110	13
16º	20	Alfredo Pisandelli	11m19s549	10
17º	15	Oscar Rodríguez Marill	8m05s935	7
18º	53	Alberto Heritier	2m36s315	2

No largó: Manzano

Promedio del ganador: 113,944 km/h

Record de vuelta: López en 1m06s396/1000 a un promedio de 115,232 km/h.

CAMPEONATOS

(Disputadas seis competencias)

DATSUN 280 ZX

Redolfi, 95 puntos; Pairetti (h), 54; Bulla, 45; Comito, 36; Musso, 33; Boni, 32; Rementier, 27; Zabala, 25; Sancho y Harpe, 21; J.L. Bessone y Cao, 20; G. Sánchez, 18; Benaro, 15; Giacchino, 12; Alifracco, 11; R. Iglesias y Bakst, 10; Cura, Barbieri y Tuero, 9; Mandini, 8; Tortani, 6; D. García y Ferrante, 4; Heritier y J. Zanatta, 3; Borda y Etchegaray, 2; Arias, Cavallaro y Fraga, 1.

NISSAN 300 ZX

López, 105 puntos; Ojito, 46; Ojito, 42; Pisandelli, 34; Urrutia, 29; Oyhanart, 27; Manguzzi, 25; Ferrandino y Mayorga, 20; Luaces, 18; Vico, 17; Baldinelli, 15; Corquetti y Dor Ohanesian, 13; Crocetti y Guerra, 12; Zanklussen, C. González, Daray, Manzano y Garro, 10; Zanatta, Sapino, Raies y Serafini, 8; Boggio y Larroca, 7; Picetti, 6; Solo y Rodríguez Marill, 4; Gunther, Ruiz y Heritier, 2; Maldonado, 1.

Próxima entrega: el 23 de agosto, en Trelew (Pcia. de Chubut).

LOS PROTAGONISTAS MUSSO: "ENSEGUIDA VI EL FUEGO"



Musso, llorando, aún no puede entender el motivo de tanta "muja".

Daniel Musso: "Estaba todo en orden, y al llegar a una de las curvas se quedó el acelerador trabado a fondo. El fuego lo vi enseguida, pero quise seguir pensando en que podía completar la vuelta, hasta que sentí que me quemaba la espalda y tuve que parar. Esto es el colmo de la mala suerte".

Hugo Redolfi: "Iba a ser una linda lucha con Musso, porque estábamos cerca. Pero el motor comenzó a ratar y me quedé cuidando el segundo lugar. Bueno... lo de Musso es terrible, me tocó ganar a mí... así son las carreras".

Carlos "Tim" Pairetti: "Al comienzo me cuidé mucho de todo, los frenos, las gomas pero cuando me avisaron que Redolfi tenía problemas y luego de pasarlo a Bulla, me tiré con lo que tenía pero lamentablemente no me alcanzó".

Francisco "Paco" Mayorga: "Todas las ganas que tenía de correr el rally las puse acá en Avellaneda. Últimamente estaba desilusionado con el automovilismo, porque si bien lo amo siempre corría pensando que este dobla mejor que yo y aquel acelera más rápido que yo. Hoy fue al revés, tenía un auto de primer nivel que me hizo Juan Pozniak y luego de una dura lucha con 'Cocho' pude volver a ganar".

Oswaldo "Cocho" López: "Paco no pierde las mañas y me tapó muy bien. Solo quedaba jugarme en la última vuelta y en la última curva, y eso no alcanzó. Intenté varias veces pasar, pero no podía y me quedaba atrás para cuidar los frenos y el aceite. Fue una pelea limpia y muy linda".

CRISTEM

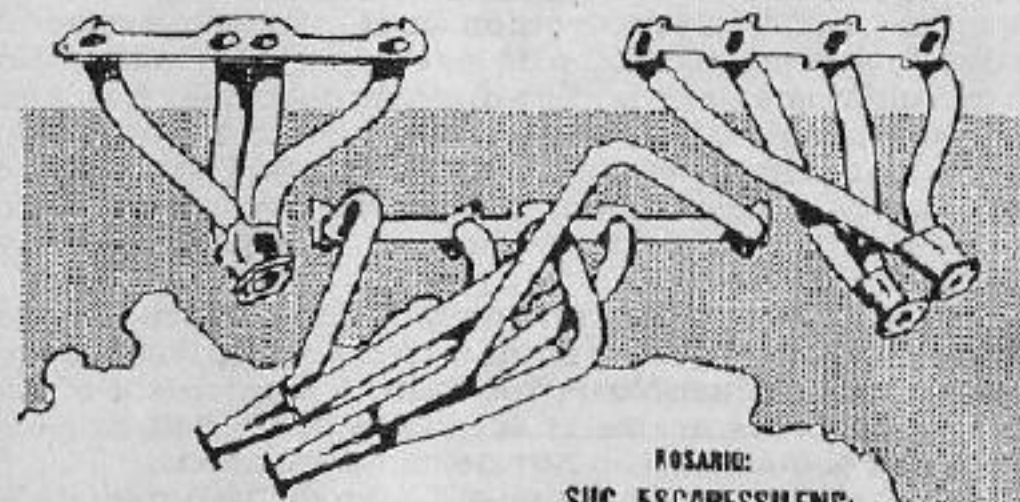
SU MARCA EN PARABRISAS

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ROSARIO:

SUC. ESCAPESSILENS:
9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO

HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717
Tucumán
Saumento 451. Tel. 0465-90122-90119
Cáceres (Sta. Fe)

ZONA PCIA. NEUQUEN

GIROTTI e HIJOS

NEUQUEN (Cod. B300)
TEL. 0943-23518

ZONA LITORAL:

JOSE MARIA ANGELINI:

Mendoza 363
VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL. 0462-25960

ZONA MENDOZA:

LA CASA DEL DODGE 1500:

Brasi 165 - BODOY CRUZ - MENDOZA
TEL. 24-6814

ZONA SUR:

DISTRIBUIDORA SUR:

Chile 250 - BAHIA BLANCA
TEL. 001 26191-41560-24733

ZONA CORDOBA

E. PABLO GANGOSO

Vicente Lopez y Planes 2442
Barrio S. Vicente
Córdoba - Tel. 55-7382

10 EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



ESCAPESSILENS
BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7 - KM 36.600 - MORENO
TEL. 0228-21543 20356

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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

* ASISTENCIA TECNICA
PARA VEHICULOS
DE TRACCION
EN LAS 4 RUEDAS.

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

• LINEA COMPLETA
• LEGITIMOS
• IMPORTADOS
• NACIONALES

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

• TARJETAS DE CREDITO.

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

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,
542-1530 CAP (1431)
TEL. 543-9489



CUBIERTAS WALTRAC BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



SIMPSON

ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

- BUZOS
- GUANTES
- ROPA INTERIOR
- CAPUCHAS



Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

CALZADOS CARCER

PIEDRA POR CASILLA DE CORREO N° 50
(1584) EL PALOMAR

TENGA UN SISTEMA
CONTRA INCENDIO

PROGAS

Y participe del
7° RALLY MUNDIAL
SIN INCONVENIENTES

Unicos homologados
por el A.G.A. y F.I.A.

Consultas 568-3722,
Fco. Belro 5491, Capital (1419)

PARA:
• CUEROS
• GOMAS
• VINILICOS

ES UNICO

- * CORLOK
- * AZULEJOS
- * PLASTICOS
- * FORMICA,
etc.



ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.
Turismoclase 2 y categorías especiales



- Rectificación general e integral del
carburador Marino - Aeronáutico
Automotor - Para máquinas viales
- Equipos para competición inyección
Yectronic - Cayotronic - Bosch -
- Agente autorizado Solley-Holley - Weber -
Galileo
- Alineación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

AV. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842), MONTE-GRANDE, BS. AS.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32
1/28



1/24
1/12

SCALEXTRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE

POR MAYOR, UNICAMENTE
MARTES A VIERNES:
10.30 a 17.30 hs.

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

Claudio Néstor Etchart

DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA
KITS, y HOT ROD CALIDAD,
SOBRIEDAD Y ESTILO

Conózanlos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esp. Villegas),
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2109; 657-7828



PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores



sadaf

- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.

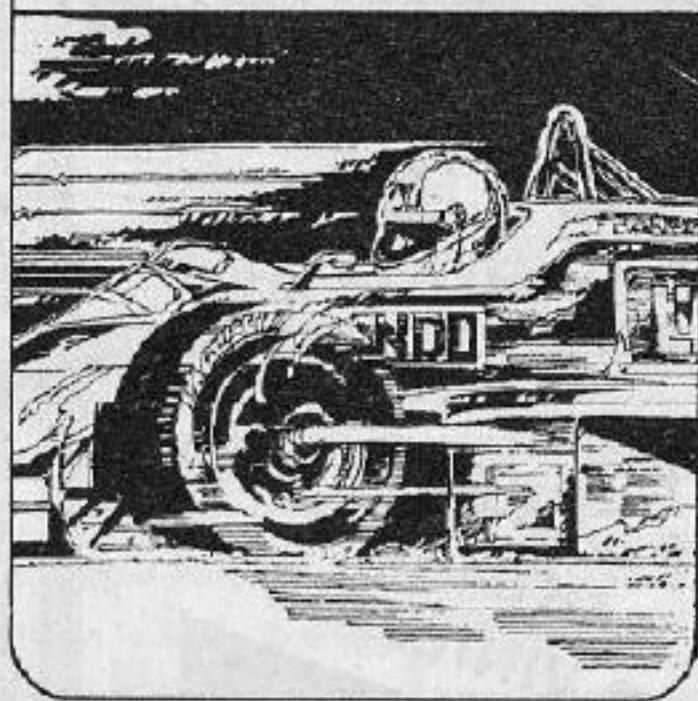
Avda. La Plata 568/72. TEL: 983-4792
Viamonte 1512. Tel. 40-3191/2255

Envios
al
interior

Tarjetas
de Crédito

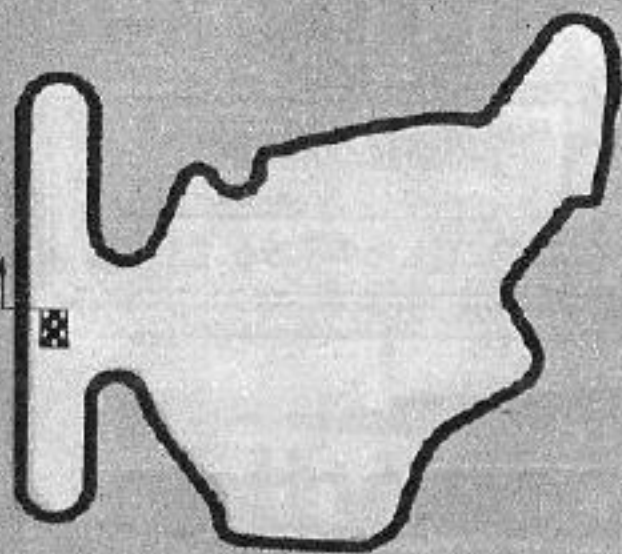
PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

Grand Prix de HUNGRIA



Como en el G.P. inmediato anterior —el de Alemania—, Nelsinho ya corría virtualmente resignado a ocupar un escalafón secundario en el podio... cuando otra vez le sonrió la fortuna. Sólo que en esa oportunidad no era —como en aquélla— Prost el último e insalvable escollo a vencer, sino en "SuperAmigo" Nigel Mansell, quien por otra parte en Hockenheim había caído peleando con el Bicampeón en ejercicio.

En la foto mayor, el agraciado vencedor de dos increíbles GG.PP. consecutivos, adelante del Minardi de Sandro Nannini, ¿su reemplazante en Williams?... A la izquierda, el testejo bien "a la húngara" del carioca, conforme. Y a la derecha, Prost seguido de Nakajima, Johansson y Ghinzani



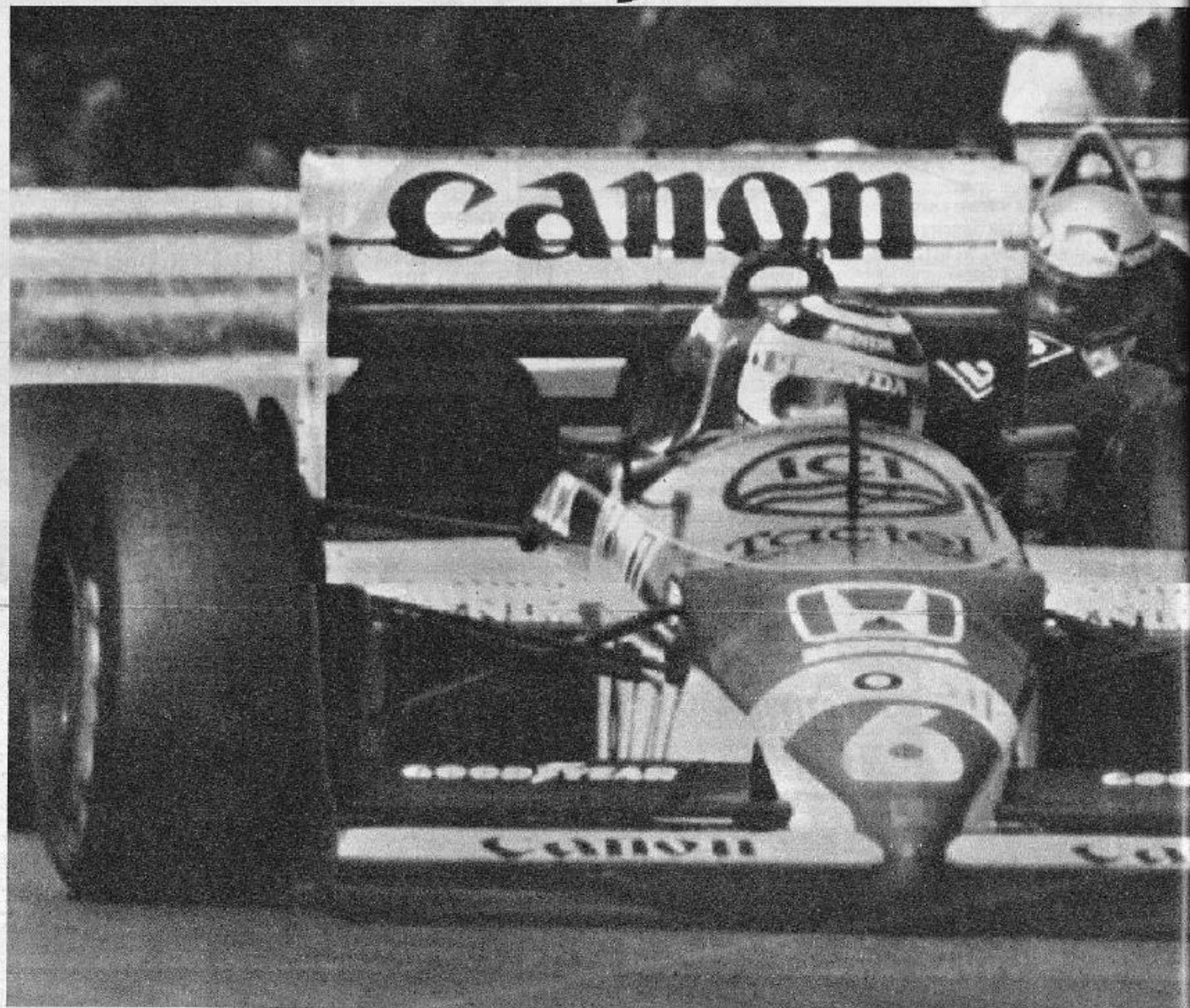
FICHA GENERAL

Fecha: 9 de agosto de 1987
Denominación de la prueba: Gran Premio de Hungría (novena fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno)
Lugar: Autódromo de Hungaroring
Ubicación: 20 km al SO de Budapest
Organizador: Magyar Auto-es Motorsport Szovetseg
Condiciones climáticas: Cielo limpio y temperatura agradable
Participantes: 26
Público: cerca de 150.000 personas
Espectáculo: regular

fórmula uno

EN HUNGARORING, cuando esta vez Mansell ya corría con la

PIQUET, UN H



victoria "asegurada", nuevamente cayó el líder y volvió a ganar el "rebelde"...

OMBRE DE SUERTE



La suerte volvió a proteger a Nelson Piquet y a revelarse en contra de Nigel Mansell, que perdió una victoria prácticamente segura, a seis vueltas del final de la competencia. La fijación de la rueda trasera derecha saltó y la rueda acabó por soltarse, impidiéndole a Mansell continuar, pese a intentar llegar a su box para resolver el problema. Pero aunque hubiese logrado hacerlo, ciertamente no habría conseguido mantener el primer lugar y apenas si podido, eventualmente, obtener algunos puntos. Al quedar parado en la pista, Mansell le ofreció "en bandeja" la victoria a su compañero de equipo y gran rival en la carrera por el título.

Dos semanas después de que el propio Piquet admitiera haber sido ayudado por la suerte al ganar en Alemania, teniendo en cuenta que en condiciones normales no podía aspirar a más que al tercer puesto, en Hungría parecía otra vez "condenado", ahora al segundo lugar, cuando la infelicidad de Mansell, como pasó en Hockenheim con Prost, lo dejó al comando de la carrera a seis rondas del epílogo.

Con este resultado, Nelson Piquet reforzó su liderazgo en el Mundial, pasando a contar con siete puntos de ventaja sobre Ayrton Senna, que volvió a acompañar a su compatriota en el podio. Fue la quinta vez que los dos festejaron en ese sitio este año, y la tercera en que ocupan los dos escalones más altos, mientras en las dos anteriores de esta fue Senna el que terminó primero. Ahora Piquet "huyó" de sus adversarios más directos, y tanto Senna como Prost consiguieron puntos, limitando así al mínimo posible sus pérdidas de puntuación, mientras que Mansell no sumó... Considerando, por otra parte, la eficiencia demostrada, una vez más, por los Williams-Honda, esto debe estimarse importante para Piquet, porque el británico tiene que ser visto por él como su principal adversario en la lucha por el cetro.

El dominio de Mansell a lo largo del Gran Premio de Hungría, fue muy evidente hasta seis giros antes de la bandera a cuadros. En efecto, el inglés arrancó de la "pole position" y se colocó al frente del pelotón luego del inicio, sin dejar a nadie con posibilidades. El único que se permitió aguantar su ritmo fue el austriaco Gerhard Berger, pero éste dejó de ser una preocupación para Mansell a partir del momento en que se supo que el piloto de Ferrari había sido penalizado en un minuto por haberse adelantado en la largada. Poco después, Berger abandonó con la transmisión rota, y Alboreto desistió también más tarde con problemas en el motor, después de haber sido superado por Piquet en el puesto de escolta. De este modo, y a pesar de confirmar la excelente forma de los autos de Maranello, ya revelada durante las pruebas de clasificación intercalándose entre los Williams, los ferraristas volvieron a vivir otra magra jornada. Las máquinas rojas, de hecho, fueron las únicas

que consiguieron seguir el paso de los Williams durante la primera parte del Gran Premio, lo que por sí solo constituye una buena referencia, y fue una pena, como decíamos, que ninguno de sus dos pilotos pudiese concretar el buen resultado que estaba a su alcance y que ni siquiera el minuto de penalización de Berger habría evitado. En el dominio de los autos de Frank Williams volvió a ser Nigel Mansell el hombre fuerte del equipo, lo que significó que estuviese adelante desde la partida para imponer el ritmo que más le convenía. Entre tanto, Piquet estaba preso atrás de las dos Ferrari, que mantuvieron, como está dicho, un andar próximo al de Mansell, pero que perdieron bastante tiempo en los encuentros con los rezagados. Ahí nacía la desventaja de Piquet, que luego no podría recuperar. Eso fue lo que Nelson verificó al intentar un "forcing" a cerca de quince vueltas del final, momento en el que realizó la mejor ronda de la carrera, pues Mansell respondió con tiempos semejantes que demostraban que el británico no tenía problemas y que no iba a permitir, por lo tanto, la recuperación del carioca.

En ese momento Piquet no podía pretender ir más allá del segundo lugar que ocupaba, toda vez que Mansell se encontraba demasiado lejos y el brasileño tenía algunos problemas. "Al principio de la prueba me quedé atrás de las dos Ferrari y no quise correr riesgos, pero mientras tanto perdí 19 segundos con respecto a Mansell. Cuando faltaban cerca de veinte giros comencé a sentir una fuerte vibración en mi auto, y a diez vueltas vibraba de forma tal que parecía una coctelera; por eso me conformaba con el segundo lugar. Pero ganar fue bastante mejor...", dijo.

Nelson Piquet, naturalmente, se mostró muy satisfecho por su décima novena victoria en Fórmula Uno, pero sobre todo por lo que ello significó para él en su lucha por el título: "Todavía falta mucho para el final del Campeonato, pero no hay dudas de que ahora todo está bastante mejor para mí".

Al asumir el comando de la carrera a seis circuitos del final, Piquet estaba totalmente liberado de cualquier tipo de amenaza. De hecho, Senna giraba a casi medio minuto y Prost tenía una desventaja de casi un minuto y medio, lo que no les daba ninguna posibilidad de recuperación.

Ayrton Senna mantuvo un interesante duelo con Thierry Boutsen al principio de la carrera, consiguiendo mantenerse al frente del piloto de Benetton. Pero la amenaza de éste se fue diluyendo, y por eso Senna quedó segundo cuando Mansell abandonó. "A partir de la mitad de la carrera empecé a sentir vibraciones bastante fuertes, de tal forma que no estaba seguro de llegar al final. El Lotus es muy resistente y aguantó las vibraciones, que se fueron tomando cada vez más intensas en la espalda y en mi costado dere-

cho. Encima, a partir de determinado momento empezó a saltar la cuarta...". Esto decía Senna al finalizar la carrera.

Al brasileño le vino bien entonces que Boutsen tuviera que debatirse con inconvenientes mayores que los de él. Decía el belga al respecto: "Tuve problemas con los frenos desde el principio del GP, y por eso no lo pude pasar a Senna. La situación se agravó cuando el motor comenzó a perder potencia. Estoy contento por haber terminado la carrera, y confío en la posibilidad de conseguir un buen resultado en Austria". Recordando la actuación de los Benetton el año pasado en Zeltweg, el optimismo de Boutsen es perfectamente justificable, los problemas del piloto belga liberaron a Senna de una presencia que podría haberle incomodado, y además permitieron a Alain Prost ganar una posición y subir al podio. Pero sin duda fue ésta una carrera difícil para el piloto francés. Al terminar la misma Prost decía: "El motor de mi auto empezó a fallar en la vuelta previa. Pensaba que podía resolver la situación durante la competencia, pero no pude hacer nada. No hay cosa peor que una carrera irritante y frustrante como la que me vi obligado a hacer hoy". Prost sumó cuatro puntos, lo que le permitió igualar a Mansell en el Campeonato, a dieciocho unidades de Piquet, una diferencia difícilmente descomorable para el actual Campeón del Mundo.

En posiciones puntuables terminaron Ricardo Patrese, cuyo motor comenzó a perder presión de sobrealimentación cerca del final, y Derek Warwick que se atrasó un poco a cerca de treinta vueltas del término de la prueba, cuando en un toque con Cheever, pinchó una goma. Este incidente acabó por ser más perjudicial para Cheever que para Warwick, porque ocurrió en la curva anterior a la entrada de boxes, y el piloto inglés pudo cambiar rápidamente sus cubiertas. El toque podría haber causado malestar en el equipo Arrows, pero no fue así. Cheever tuvo la valentía de asumir la responsabilidad por lo que pasó.

Si el primer lugar absoluto casi no cambió de manos —no llegó a ser disputado—, lo mismo no aconteció entre los motores atmosféricos. Ivan Capelli llegó a tener seis segundos de ventaja sobre Philippe Streiff. Sin embargo, en la mitad de carrera se vio alcanzado y luego sobrepasado por éste, porque el neumático delantero izquierdo del March había levantado demasiada temperatura, lo que lo obligó a girar más despacio. Idéntico problema tendría poco después Streiff. De esta situación sacó provecho Jonathan Palmer, que volvió a imponerse entre los atmosféricos...

Palmer había quedado en una mala posición en la partida, pero después fue recuperando lugares, aprovechando las curvas para sorprender a que-

nes lo padecían. Una de las "víctimas" fue Streiff, que luego de una tenaz resistencia acabó por ceder: "No facilité el paso de Jonathan, pero sabía que él era más rápido que yo y que acabaría por pasarme. Como tuvo que andar despacio al principio, ahorró involuntariamente las gomas...". Eso le dio ventaja en las últimas vueltas. Así, Palmer aumentó su ventaja en el trofeo Jim Clark, mientras Tyrrell ya prácticamente se adjudicó el trofeo Colin Chapman. Y a propósito de atmosféricos, Pascal Fabre volvió a terminar por octava vez en nueve Grandes Premios... El AGS-Ford es, sin duda, bastante más resistente que rápido.

HUNGARAJES

NOVEDADES EN LOTUS. El Lotus de Ayrton Senna apareció en Hungría con algunas modificaciones aerodinámicas. La carrocería se mostraba seis centímetros más baja al nivel del habitáculo, como así también se vieron distintos los flancos y el carenado del motor. Estos cambios resultaron por demás productivos ya que el piloto paulista era el más rápido al final de la recta principal. Los problemas de la casa británica se centraron en la suspensión activa, que no les permite a los autos una tracción ideal...

HONESTIDAD. La de Gerhard Berger: "Honestamente, debo decir que puse a punto el auto con lo que me dijo Alboreto. En mi mejor vuelta cometí un pequeño error que prácticamente no influyó en mi tiempo de clasificación. De cualquier modo, el registro de Nigel estaba fuera de mi alcance". En este mundillo de declaraciones altisonantes, costó creer la actitud del austriaco.

VELOCIDADES. Ayrton Senna fue el más veloz al final de la recta, consiguiendo pasar los 300 km/h. Después de Senna, y en este orden, se encolumnaron Piquet (297,7), De Cesaris (297,6), Mansell y Prost (296), Nakajima (295,1), y Alboreto (293,0). Entre los atmosféricos, el más rápido fue Ivan Capelli con 267,3 km/h.

FELIZ CUMPLEAÑOS. Miguel Mansell festejó su trigésimo tercer cumpleaños, con la conquista de su séptima pole position en la temporada, lo que lo coloca en excelente posición para establecer un nuevo record: superar las nueve poles conseguidas por Peterson en 1973, por Niki Lauda en los dos años siguientes y por Nelson Piquet en 1984.

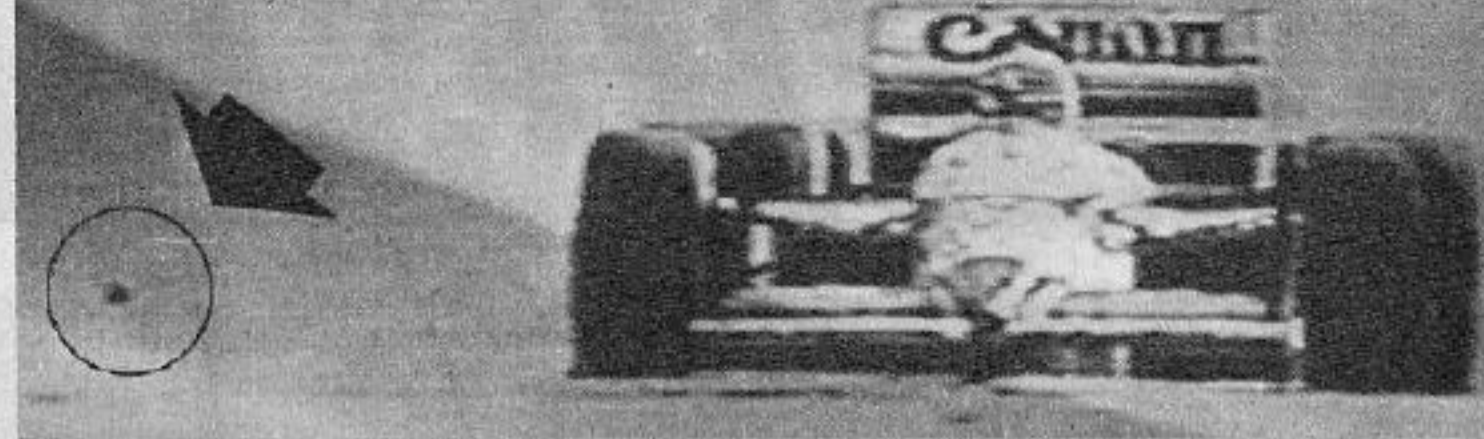
SORPRESA. La que dieron las Ferrari. Desde 1985 en el Gran Premio de Alemania, no había una Ferrari en primera línea de partida. Además, Alboreto se ubicaba quinto: "Podría haber andado mejor si no hubiese hecho un trompo cuando iba en quinta a 200 km/h. De cualquier modo, no habría superado a Mansell". El sábado, la gente de Maramello volvió a sonreír.

PROBLEMAS. El equipo McLaren se vio aquejado el sábado por innumerables problemas de tenida. Al respecto, Ron Dennis dijo: "La estabilidad todavía no es la ideal, pero no me parece que se trate de falta de adherencia. Es la pista la que cambia constante-

mente y nos obliga a cambiar muchas veces las soluciones adoptadas".

COINCIDENCIA. Satoru Nakajima coincidió en todo con Senna, su compañero de equipo: "Preciso mayor grip en las ruedas traseras. Este es un circuito totalmente nuevo para mí, y a pesar de no ser el tipo de trazado que me gusta, voy progresando de a poco". Esto lo dijo el sábado. ¿Se nota?...

VOLVER A LAS FUENTES. Thierry Boutsen volvió a utilizar frenos de aleación lo que significa un auténtico volver a las fuentes... El belga se retrasó por problemas de frenos... Las conclusiones quedaban a cargo del equipo Benetton.



El gran infortunio de Mansell cobra forma en la tuerca central que (círculo y flecha) escapa de su rueda trasera derecha. (Foto TV)

PIQUET A LOTUS, SENNA Y HONDA A McLAREN, DECLARACIONES URTICANTES...

REVOLUCION EN EL MERCADO

Informe: Néstor Palmetti

En la vigilia del G.P. de Hungría, el mercado de pases de la F.1 se conmovió con la confirmación del pase de Nelson Piquet a Lotus. La noticia indicó en Londres que el brasileño firmó contrato por dos años con el team británico que, por otra parte, continuará utilizando en 1988 los motores Honda. Sobre ello, los comentarios de Piquet resultaron bastante escuetos en un primer momento: "Creo que en el '88 el Lotus será un auto de primerísimo nivel, y por lo tanto estoy ansioso de comenzar a trabajar con ellos; pero por ahora me concentro en la definición de este Campeonato".

El pase de Piquet abre una reacción en cadena, con un primer efecto lógico: Senna no seguirá en Lotus; están avanzadas sus conversaciones con Ron Dennis, y teniendo en cuenta que Prost ya firmó por dos años más, es muy posible que se dé la combinación Senna-Prost de la cual se hablaba el año pasado.

Pero las novedades no terminan allí. Con Senna también arribarían a McLaren los motores Honda, por lo cual en el '88 habría tres equipos impulsados por los propulsores nipones: Williams, Lotus y McLaren. Pero también se habla de que tal vez dejarían el primero de los equipos nombrados... y de que Nannini y Patrese son quienes tienen más posibilidades de reemplazar a Piquet... Todo esto, ampliado en el siguiente informe.

PIQUET ABRE LA POLEMICA. Nelson Piquet hizo, el fin de semana pasado en Budapest, un examen detallado de su situación. El brasileño ha aclarado que la separación contractual de Frank Williams no se debió a un problema económico, sino más que nada a una desinteligencia de fondo que, desde el año pasado, lo separa de la gestión del equipo. "He perdido el Campeonato Mundial '86 —dijo el carioca— porque en el interior de la escuadra había una competitividad extremadamente vivaz. Yo habría ganado fácilmente ese campeonato si Williams hubiese respetado mi contrato de primer piloto. Ahora me doy cuenta de que este año puede suceder lo mismo, y por eso fui un poco obligado a tomar una decisión que no hubiera adoptado de no haber recibido tales presiones. Williams me había hablado para continuar por dos años más en su equipo, y también tuve proposiciones de McLaren y de Lotus". Ante la requisitoria de por qué eligió Lotus, el brasileño dijo: "La respuesta es clara. En McLaren me hubiese encontrado de nuevo con una situación similar a la que tenía en Williams, es decir una confrontación interna con un piloto en las mismas condiciones, y por otra parte a mí me apasiona el trabajo de la puesta a punto de una máquina, y puedo decir francamente que no me gusta trabajar como lo hice el año pasado en

Williams: 'reglar' perfectamente un auto y convertirlo en ganador para que luego, en el seno del equipo, con situaciones poco claras, mi compañero pueda tomar provecho de todas estas ventajas. Es por esto que dejó bien entendido que al separarme de Williams no es por un problema de dinero sino simplemente de disenso respecto de cómo se manejan las cosas dentro de la escudería".

Posteriormente, Piquet explicó cómo había cambiado la situación en el team desde que él se incorporó: "En el momento de dejar Brabham, dos años atrás, tenía la posibilidad de elegir entre dos equipos, Williams o McLaren. En ese momento Frank me garantizó un contrato como primer piloto. En efecto, la interpretación de ese contrato no ha sido para nada respetada por el equipo. No hubo nunca precisión en las definiciones de cada detalle del contrato, y tampoco preveía la hipótesis de una confrontación directa con mi compañero de equipo. Por lo tanto, no tengo nada que recriminarle a Mansell; simplemente, repito, todo se debió al manejo de la escuadra y a la gestión en pista. Ya sin ganas de seguir en Williams, elegí la alternativa Lotus a la de McLaren, pues me garantiza mejores condiciones de trabajo para el año próximo".

LA OPINION DE WILLIAMS.

En Budapest continuaron circulando versiones con respecto a que además de abandonar Nelson Piquet el equipo de Frank Williams, también los japoneses de Honda retirarían las unidades propulsoras para esta escudería con vistas a 1988. La perspectiva no parece preocupar demasiado al dueño del team, quien declaró: "Tenemos un contrato con los japoneses por dos años, que nos asegura la provisión de motores para el próximo, y no creo que ellos dejen de respetar lo firmado. No estoy sorprendido por la decisión de Piquet. Sin embargo, a pesar de que lo esperaba, es algo que me desagrada. Todavía es muy temprano para hablar de su reemplazante. Aún no estoy preocupado por el tema del piloto; pilotos hay muchos; lo que realmente me preocupa es el equipo y, sobre todo, tener un auto ganador para el año próximo".

Nigel Mansell, por su parte, se negó a efectuar declaraciones sobre el pase de Piquet: "No quiero hacer ningún comentario al respecto. No es problema mío. A mí en Williams me pagan para pilotear y para tratar de vencer, y yo me limito a hacer este trabajo lo mejor que puedo. Por lo tanto, tengo serias intenciones de ganar este campeonato del mundo tratando de evitar lo que pasó el año pasado, cuando el equipo lo perdió".

PROST, CONFORME CON LA LLEGADA DE PIQUET

En Hungría se informó que la semana próxima, en el circuito austriaco de Zeltweg, Honda va a dar a conocer su programa para 1988 y 1989. La casa automovilística japonesa debería, el próximo año, establecer un tratamiento de provisión de motores a dos equipos solamente, y se asegura que serían McLaren (con la dupla Prost-Senna) y Lotus (Piquet-Nakajima). En lo que a esto último concierne, Alain Prost fue consultado en Budapest con respecto a la llegada a su equipo del piloto brasileño, y declaró: "En mi carrera yo he participado con todo tipo de pilotos, con algunos extremadamente veloces como Watson, Arnoux, Cheever, Lauda y Rosberg, y puedo decir que he ganado dos campeonatos del mundo cuando teniendo confrontaciones directas con campeones de la talla de Niki Lauda y Keke Rosberg. Por lo tanto, yo nunca me he opuesto al arribo de un piloto de primer nivel".

SENNACUSA A LOTUS.

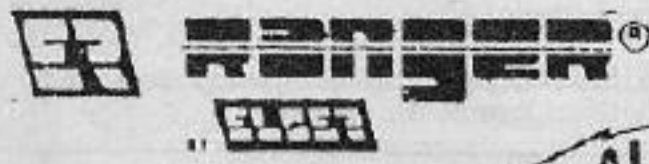
El Ayrton Senna que se vio en los boxes del circuito de Hungría fue un Senna totalmente diferente al habitual: para nada sereno y bastante atormentado por todas las negociaciones que tienen con su contratación para la próxima temporada. Su reacción ante el equipo Lotus, que sorpresivamente anunció la contratación de Nelson Piquet, fue la siguiente: "No entiendo como Lotus se ha portado de esta manera conmigo. Yo siempre me comporté con ellos de una forma profesional, y ya les había advertido que mi intención era abandonar el equipo para 1988. Sabía, hasta el miércoles pasado, que estaban en serias tratativas con Nelson Piquet, pero aguardaba que Lotus actuara de otro modo. Esperaba un mayor respeto hacia mí ya que los considero siempre como integrantes de una escuadra profesional y prestigiosa dentro de la Fórmula Uno, como Ferrari y ahora me encuentro con que esta apreciación mía era equivocada... Nadie tuvo la delicadeza de avisarme que Piquet había firmado contrato con ellos, y tuve que enterarme el jueves a la mañana, por los diarios. Creo que Lotus ha cometido un gran error de estilo, y no han entendido cómo hay que manejarse profesionalmente". Respecto de sus futuras posibilidades, Ayrton declaró que actualmente tiene ofertas de McLaren y de Williams, aunque ya se da por cierto su acuerdo con la primera. Lo que evidentemente ha dejado poco conforme al brasileño es que venía negociando con Ron Dennis la cifra de la contratación, y ahora, con el pase de Piquet a Lotus, no le queda alternativa sino aceptar la última oferta económica que le ha efectuado el "team manager" de McLaren.

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



ALARM COMPUTER

ALARMA PARA COCHES Italianas

☆ Sirena incorporada, batería propia y blindada a prueba de agua, llave de seguridad. ☆ Contról remoto, ultrasonido interior, ☆ Proteje todo el interior del abitaculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

Importa, garantiza y vende PEVIDAN S.R.L. Av. Fondo de la Legua, 2026 ☆ Centro de colocación AUTO RADIO PANAMERICANA Av. Fondo de la Legua 2038 Tel: 766-6179/8399 O (1607) O Villa Adelina (Ail. PANAMERICANA y YRIGOYEN)

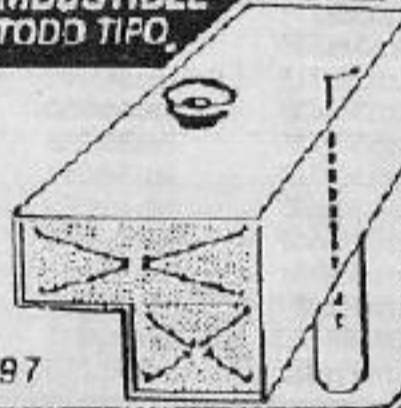
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO.

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD. SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



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

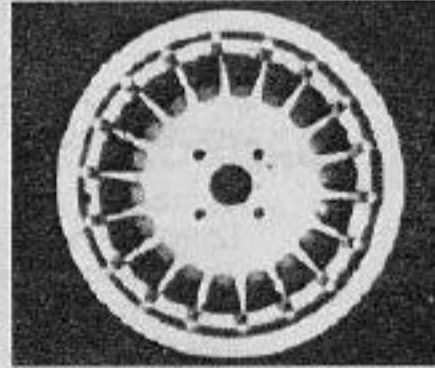
SUDAM Ruedas

ALSIM S.R.L. 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

- Las llantas más livianas y más resistentes.
- Para todas las categorías Nacionales y Sudamericanas

También: Cricques rápidos, combinetros balanceadoras, balanzas y discos de alineado. Línea completa para autos nacionales e importados.

CALLE 105 N° 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846/5301



RACING PARTS

- Roscas para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Bole doros a Pedillo, CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas leventas válvulas ISKY.
- Plátiles para válvulas Titano Marro y Dual ISKY.
- Tacómetro JONES con agujales Igo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- 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 bola CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varlos colores

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7170 - Capital
☆☆ TEL 701-7948 ☆☆

BUZOS



ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO. NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS CON TELAS PRELAVADAS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TURCA. YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET: BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE PEDIRLOS VISITENOS. CON PARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA: FIRST COMPETICION Av. Colón 5302. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123. TEL. 744-2583

Delante a Estación SAN FERNANDO (1646).



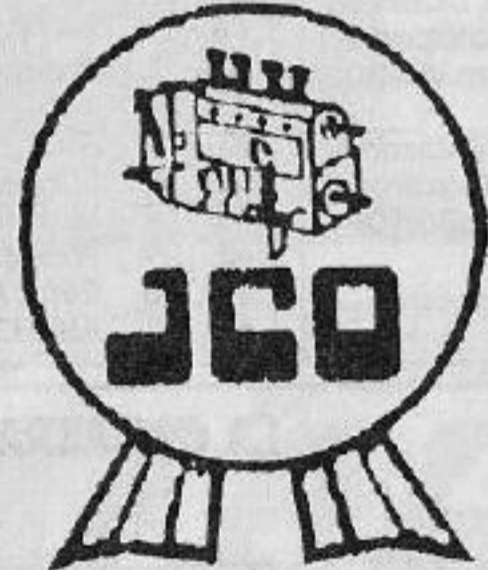
LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 3157). Villa Bosch TEL. 769-1304

SERVICE DIESEL BARRACAS

BANCO DE PRUEBA • BOSCH •



REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371 (cp. 1275). TEL. 28-9032

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

- LLANTAS DEPORTIVAS
- SEGURIDAD EN TODA LINEA
- ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- TOTAL

Adqueralas 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. CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

DIREC. MIERS 4710. BUENOS AIRES (1427) 47-2424



REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

- REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES

Ventas por mayor y menor Tarjetas de crédito

Avda. ASAMBLEA 627 (1424). CAP. 923-6695



Equipe su unidad con TOMA DE AIRE

BUGOMCAR

Distribuidores y Mayoristas

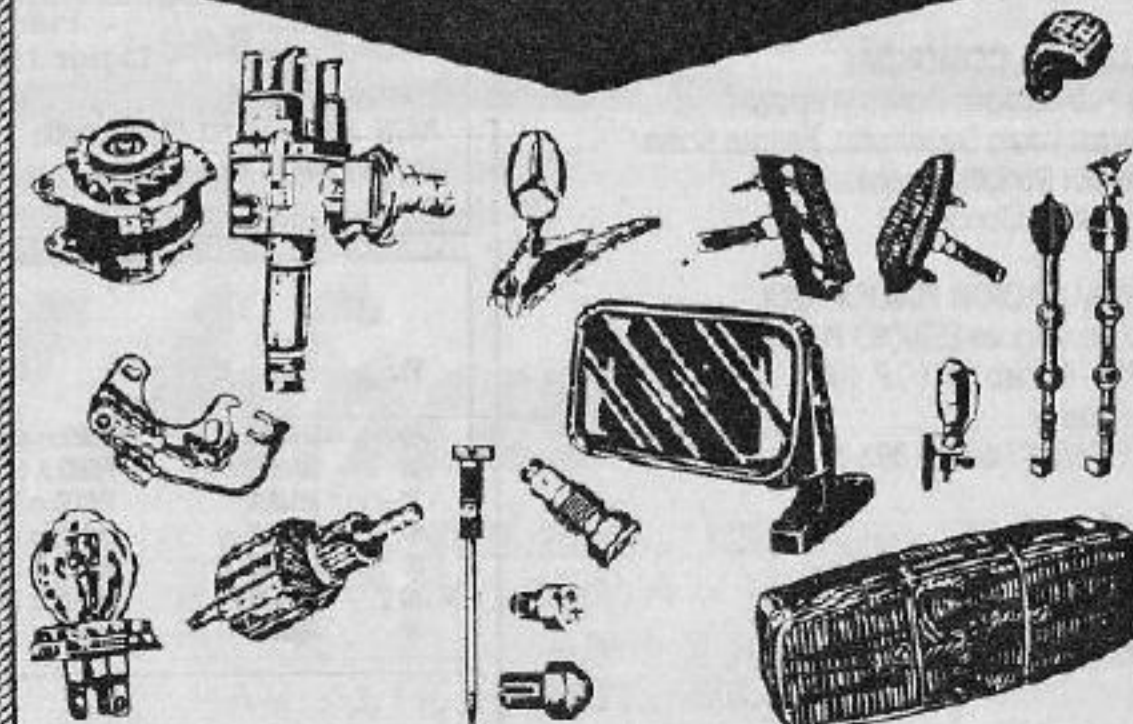
Gral. MADARIAGA 3191 San Justo. 651-4468; 651-3293

- SPOILER DELANTERO
- FENNDERS DE GOMA

ACCESORIOS • CARBURACION • ENCENDIDO • ELECTRICIDAD

“EL MAGO”

DEL AUTOMOTOR S.R.L.



Av. Pcias. Unidas 5138/43. SAN JUSTO

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511



TRABAJOS Y HELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA

CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Carlo 14 n° 3820/30 (ex-Espora 169/170) VILLA LYNCH (cp. 1672) S. MARTIN. TEL. 755-3826 y 753-3229

CORSA

Año XXI N° 1101
Del 11 al 17 de agosto de 1987
Avda. Suipacha 664, 5° piso - (1008) Capital Federal
Teléx: 9229 ABRIL-AR.
Tel. 331-0112/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/
1860/ 2114/ 8557/ 9280/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/
9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9609/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/
1187/ 9140

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi

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)

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin
Holmes (Rally), Molar News (Uruguay), Héctor
Codemariotti (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carta, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafos
Cristian Frölich, Guillermo Cantón

LABORATORIO
Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Marilú Olguín

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril s.a.

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco

AREA EDITORIAL
Director Periodístico
Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte:
Carlos Muleiro
Directora de Coordinación:
Estela Hershberg
Jefe Promoción:
Héctor S. Bustos

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Danilo Phippatti
Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Bossa
Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio
Medios: Rubén Conzatti

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
Maipú 712 - 3° piso "B" (C.P. 1006)
Capital Federal
Tel. 392-5176/0507/6449 - 393-3236

AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 (1602) - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Ptos.
1°	Williams-Honda	78
2°	McLaren-TAG Porsche	49
3°	Lotus-Honda	47
4°	Ferrari	17
5°	Tyrrell-Ford Cosworth	8
	Benetton-Ford	8
7°	Arrows-Megatron	7
8°	Brabham-BMW	6
9°	Zakspeed	2
10°	March-Ford Cosworth	1
	Lola-Ford Cosworth	1
	Ligier-Megatron	1

TROFEO COLIN CHAPMAN: (Para equipos que utilizaron motores aspirados): Tyrrell-Ford Cosworth, 102 puntos; AGS-Ford Cosworth, 35; Lola-Ford Cosworth, 19; March-Ford Cosworth, 10.

ORDEN DE LARGADA

Gerhard Berger Ferrari F1-87 1m28s549	Nigel Mansell Williams FW11B-Honda 1m28s047/100 Promedio: 164,121 Km/h
Alain Prost McLaren MP4D-TAG Porsche 1m30s155	Nelson Piquet Williams FW11B-Honda 1m29s724
Ayrton Senna Lotus 99T-Honda 1m30s387	Michele Alboreto Ferrari F1-87 1m30s310
Stefan Johansson McLaren MP4D-TAG Porsche 1m31s228	Thierry Boutsen Benetton B187-Ford 1m30s748
Riccardo Patrese Brabham BT56-BMW 1m31s586	Derek Warwick Arrows A10-Megatron 1m31s416
Teo Fabi Benetton B187-Ford 1m32s452	Eddie Cheever Arrows A10-Megatron 1m32s336
Philippe Streiff Tyrrell 016-Ford Cosworth 1m33s644	Andrea De Cesaris Brabham BT56-BMW 1m32s628
Jonathan Palmer Tyrrell 016-Ford Cosworth 1m33s895	Philippe Alliot Lola LC87-Ford Cosworth 1m33s777
Ivan Capelli March 871-Ford Cosworth 1m34s425	Satoru Nakajima Lotus 99T-Honda 1m34s297
Alessandro Nannini Minardi M187-M. Moderni 1m34s770	René Arnoux Ligier JS29C-Megatron 1m34s518
Martin Brundle Zakspeed ZK841-Zakspeed 1m35s754	Alex Caffi Osella FA1D-Alfa Romeo 1m35s594
Adrián Campos Minardi M187-M. Moderni 1m36s067	Christian Danner Zakspeed ZK841-Zakspeed 1m35s930
Pascal Fabre AGS JH22-Ford Cosworth 1m37s730	Piercarlo Ghinzani Ligier JS29C-Megatron 1m36s109

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

Pos.	Piloto	País	Ptos.	16°	17°	18°
1°	Nelson Piquet	Brasil	48	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
2°	Ayrton Senna	Brasil	41	Riccardo Patrese	Italia	2
3°	Nigel Mansell	Gran Bretaña	30	Philippe Alliot	Francia	1
	Alain Prost	Francia	30	René Arnoux	Francia	1
5°	Stefan Johansson	Suecia	19	Ivan Capelli	Italia	1
6°	Gerhard Berger	Austria	9			
7°	Michele Alboreto	Italia	8			
8°	Satoru Nakajima	Japón	6			
9°	Thierry Boutsen	Bélgica	5			
10°	Andrea De Cesaris	Italia	4			
	Eddie Cheever	EE.UU.	4			
	Philippe Streiff	Francia	4			
	Jonathan Palmer	Gran Bretaña	4			
14°	Teo Fabi	Italia	3			
	Derek Warwick	Gran Bretaña	3			

TROFEO JIM CLARK: (Para pilotos que utilizan máquinas equipadas con motores aspirados): Jonathan Palmer (Gran Bretaña) 57 puntos; Philippe Streiff (Francia) 45; Pascal Fabre (Francia) 35; Philippe Alliot (Francia) 19; Ivan Capelli (Italia) 10.

Próxima competencia: el 16 de agosto en Zellweg, Gran Premio de Austria.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena. V	Clasif. V	Entrena. S	Clasif. S	Tanques Llenos
Mansell	1m31s018	1m28s047	1m29s481	1m28s582	1m31s719
Berger	1m32s400	1m31s080	1m29s845	1m28s549	1m32s882
Piquet	1m32s638	1m30s842	1m30s475	1m29s721	1m32s754
Prost	1m30s734	1m30s156	1m30s764	1m30s327	1m32s307
Alboreto	1m32s647	1m30s472	1m30s592	1m30s310	1m33s750
Senna	1m43s072	1m31s387	1m31s274	1m30s387	1m35s096
Boutsen	1m33s630	1m30s748	1m32s488	1m30s810	1m34s474
Johansson	1m33s374	1m31s228	1m33s223	1m31s940	1m35s012
Warwick	1m35s105	1m31s416	1m34s300	1m34s386	1m36s470
Patrese	1m34s298	1m31s586	1m32s947	1m32s422	1m36s186
Cheever	1m33s899	1m32s336	1m33s127	1m33s700	1m36s119
Fabi	1m33s403	1m32s452	1m32s760	1m32s639	1m36s245
De Cesaris	1m33s971	1m32s628	1m33s694	1m43s913	1m36s934
Streiff	1m35s137	1m33s644	1m35s122	1m34s383	1m37s760
Alliot	1m35s171	1m33s777	1m34s402	1m34s014	1m36s779
Palmer	1m38s538	1m34s398	1m34s859	1m33s895	1m37s443
Nakajima	1m36s718	1m34s297	1m36s387	1m34s476	1m36s459
Capelli	1m35s435	1m34s960	1m35s404	1m34s426	1m37s157
Amour	1m37s788	1m35s346	1m36s114	1m34s518	1m36s998
Nannini	1m35s712	1m34s796	1m37s278	1m34s770	1m38s080
Caffi	1m34s697	1m36s693	1m37s342	1m35s594	1m36s807
Brundle	1m36s667	1m35s754	1m36s059	1m35s818	2m06s842
Danner	1m35s731	1m35s930	1m35s123	1m36s371	1m37s985
Campos	1m38s087	1m36s067	1m36s729	1m37s948	1m39s391
Ghinzani	1m38s110	1m36s411	1m36s310	1m36s109	1m38s810
Fabre	1m39s262	1m38s803	1m37s859	1m37s730	1m38s853

CLASIFICACION

Gran Premio de Hungría - Circuito de 4.014 metros - 76 vueltas - Recorrido total: 305,06 km - 9/8/87.

Pos. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	6 Nelson Piquet	Williams FW11B-Honda	1h59m26s793/100	76
2°	12 Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	α 37s727/1000	76
3°	1 Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	α 1m27s456	76
4°	20 Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	α 1 vuelta	75
5°	7 Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	α 1 vuelta	75
6°	17 Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	α 2 vueltas	74
7°	3 Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	α 2 vueltas	74
8°	18 Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	α 2 vueltas	74
9°	4 Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth	α 2 vueltas	74
10°	16 Ivan Capelli	March 871-Ford Cosworth	α 2 vueltas	74
11°	24 Alessandro Nannini	Minardi M187-M. Moderni	3 vueltas	73
12°	26 Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29C-Megatron	α 3 vueltas	73
13°	14 Pascal Fabre	AGS JH22-Ford Cosworth	α 5 vueltas	71
14°	5 Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	α 6 vueltas	70

Record de vuelta: Piquet en la 63a. en 1m30s149/1000 a un promedio de 160,295 km/h. Record de vuelta anterior: Piquet en 1m31s001/1000 a 158,704 km/h.
Promedio del ganador: 153,239 km/h. Promedio del año anterior: 151,804 km/h (Nelson Piquet).

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta. N°	Piloto	Marca	Causa
1	11 Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	Junta de semieje
3	10 Christian Danner	Zakspeed ZK841	Electricidad
13	28 Gerhard Berger	Ferrari F1 87	Transmisión
14	23 Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	Trompo-Motor detenido
14	19 Teo Fabi	Benetton B187-Ford	Caja de velocidades
14	2 Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	Trompo-Caja de velocidades
43	8 Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Caja de velocidades
43	27 Michele Alboreto	Ferrari F1 87	Motor
45	9 Martin Brundle	Zakspeed ZK841	Turbo
48	29 Philippe Alliot	Lola LC87-Ford Cosworth	Trompo-Suspensión
57	25 René Arnoux	Ligier JS29C-Megatron	Encendido
64	21 Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	Alimentación

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
10	MANSE	BERG α 610	ALBO α 167	PIQUE α 28	SENNA α 1161	BOUT α 1166	JOHA α 1265	PROST α 1362	PATRE α 1669	WARW α 226
20	MANSE	ALBO A 561	PIQUE α 864	SENNA α 1865	BOUT α 1867	FROST α 2465	PATRE α 3667	WARW α 2261	CHEEV α 4361	DE CES α 646
30	MANSE	PIQUE α 1462	ALBO α 1769	SENNA α 2364	BOUT α 2368	FROST α 296	PATRE α 5367	WARW α 1m07s	CHEEV α 1m06s	DE CES α 1 vta
40	MANSE	PIQUE α 1269	ALBO α 2162	SENNA α 2769	BOUT α 3166	FROST α 3563	PATRE α 1m26s	WARW α 1m31s	CHEEV α 1 vta	DE CES
50	MANSE	PIQUE α 116	SENNA α 3069	BOUT α 4064	FROST α 4862	PATRE α 1vta	WARW	PALME	STRE	NANNI
60	MANSE	PIQUE α 1364	SENNA α 4261	BOUT α 5668	BOUT α 1m11s	PATRE α 1vta	WARW α 2 vtas	PALME	STRE	NANNI
70	MANSE	PIQUE α 1669	SENNA α 1m01s	PROST α 1m31s	BOUT α 1vta	PATRE	WARW α 2 vtas	PALME	CHEEV	STRE

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

BUJIPAR
S.A
EL MUNDO DE LAS BUJIAS

IMPORTACION - EXPORTACION
AUTOLITE - ATLAS - BOSCH - MOTORCRAFT - P.V.I.
BERU - A.C. - CHAMPION - MARCHAL - ABARTH - LODGE
MARELLI - HITACHI - N.G.K. - NIPPON - DENSO
PLATINOS:
DODUCO - BORG WAGNER - BOSCH - SCHIER

HUMBOLDT 13 - Av. Dr. H. PUEYRREDON 2050 (1414) Bs. AIRES
Tel. 854 - 1534 / 7292

PEUGEOT-REP

DINERO CLUB argencard

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
403 404 148 504 404 0
"505"
ENVIOS AL INTERIOR

Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 88-8555

REPUESTOS

TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION FABRICACION

Kofron S.O.C.I.
Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires

REIMS
SERVICIO ESPECIALIZADO PEUGEOT

DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA

*REPARACION COMPLETA DE MOTORES STANDARD Y COMPETICION.
*TREN DELANTERO COMPLETO
*CAJA Y DIFERENCIAL.

Alto. FRANCISCO J. SEGUI 1515/17 - Tel. 59-0775 - (1416) BUENOS AIRES

BIMAR

Línea completa de repuestos y accesorios

AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR
CHICLANA 3658 - Tel 923-0070
(1262) Capital
ATENDEMOS COMPAÑIAS DE SEGUROS

FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS PARA FRENOS

WOBRON

RECTIFICACION DE CAMPANAS
COLOCACION DE CINTAS DE FRENOS PEGADAS
SISTEMA PERMAFUSE

Wagner Bendix TENSA

REPARACION Y VENTA DE SERVOS FRENOS

PASCO 649 - TEL 942-7241 - (1219) CAPITAL FEDERAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

REPARACION - VENTA - COLOCACION DE TODO TIPO DE DIRECCIONES MECANICAS - CREMALLERAS - HIDRAULICAS

TARJETAS DE CREDITO
CASA FELIPE

CAMARONES 1507 - (1416) Tel. 59-4300 Y ALVAREZ JONTE 1884/86 - Cap.

ESCAPES ESPECIALES • SILENCIADORES
NACIONALES IMPORTADOS

DANIELSILEN

JAUAS ANTIVUELCO • DEFENSAS
MUÑECAS 1038 • 854-0688
ENVIOS AL INTERIOR

FIAT ANSELMO

... LO TIENE

GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS - ENVIOS AL INTERIOR

MUNECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL
• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

PALAGI Hnos

* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA (Agregado al equipo de alineación por computadora - unico en la zona sur).
* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.

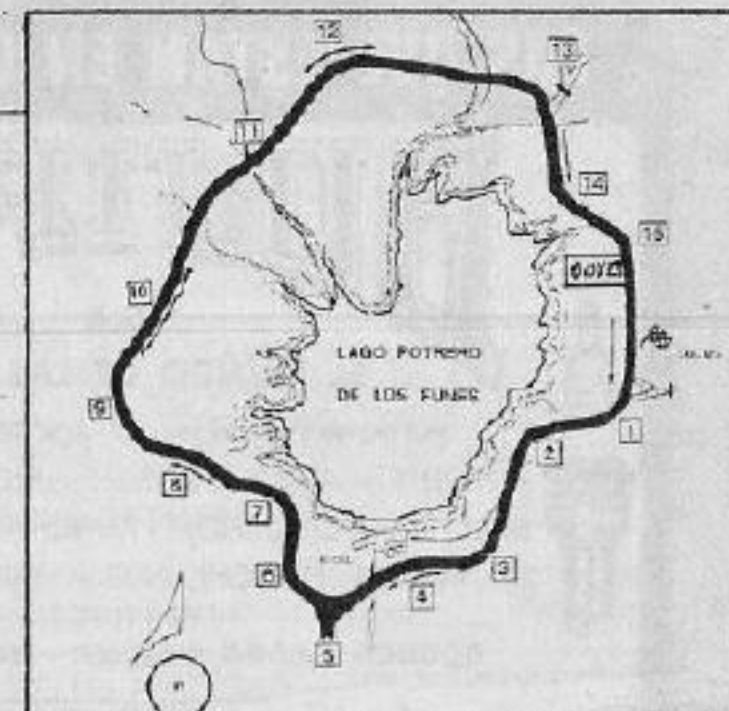
* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA
40 Años de experiencia al servicio del automotor
AV. ALTE BROWN 3976 - (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134

T.C. EN SAN LUIS



En Potrero de los Funes, un escenario de 6.206 metros, habrá de disputarse la décima competencia del año. De esta forma, se sale nuevamente de la provincia de Buenos Aires, y para concurrir a un trazado serrano, bastante exigente para máquinas y pilotos. He aquí el programa completo de la reunión, que será televisada en directo por ATC y transmitida por los equipos "Carburando" y "Campeones", por radios Rivadavia y El Mundo, respectivamente.

Das vistas del circuito y del Hotel Potrero de los Funes.



ASI ESTA EL CAMPEONATO

Disputadas las competencias de Santa Teresita, Buenos Aires, Nueve de Julio, Bahía Blanca, Junín, Tandil, Raicela, Buenos Aires y San Lorenzo, el campeonato 1987 tiene estas posiciones:

	Puntos
Oyhanari	174
Castellano	171,50
Satriano	127,50
Mouras	95,50
De Benedicis	88,50
Angeletti	76
Morresi	75
C. Avenin	68
Brescia	62,50
Marcos	55,50
Fernandino	53,50
Urrelaviczaya	49
M. Calamante	46
Nesprías	43,50
Paolucci	41,50
J. Roux	41
Caparrós	40,50
A. Avenin	39,50
Hernández	37
Doumic	33,50
Romero	29
Martincovich	26
Salz	23,50
Gardinalli	22,50
Salgado	22
R. Roux	21,50
Colabella	20,50
Giustozzi	19,50
Pacchialat	18
Malisa	17
A. Martínez	16,50
Rnocchio	14
Alcauz	13
C. Calamante	13
Sasso	13
Bustos	11
Luppi	10,50
Polanco	10,50
Spinello	8
Altuna	7,50
Martínez Boero	6,50
Polinori	6,50
Reimonte	6
De Arzave	5
C. Lynn	5
Occionero	5
Salerno	5
Appella	4,50
Duarte	4,50
Daray	4
Loloco	4
Ramos	4
Alaux	3,50
Caparello	3,50
Mazzacane	3,50
Palma	3,50
Costa	3
A. Fernández	3
Garrido	3
Perlo	3
Fangio	2,50
Aversi	2
M. González	2
Nani	2
H. Piccinini	2
Solmi	2
Dopico	1,50
Forchetto	1,50
Balda	1
Becco	1
Benito	1
Ciccia	1
Delconte	1
Firpo	1
C. García	1
Miraldi	1
Nathan	1
Pesenti	1
Risatti	1
G. Rodríguez	1
Urquiza	1

ANTECEDENTES

La única vez que el Turismo Carretera corrió en este circuito de 6.206 metros de extensión, fue el 20 de agosto de 1978, oportunidad en que se disputaron tres series de ocho vueltas cada una, surgiendo el ganador por suma de tiempos. Dichas series fueron ganadas por Jorge Martínez Boero, Juan María Traverso y Héctor Luis Gradassi, mientras que en la clasificación final se impuso Traverso

(Ford), en 1h06m39s05, a 135,259 km/h. El mismo piloto logró el récord de vuelta, en 2m42s07, a 137,317 km/h. Cabe consignar que esta competencia fue organizada por el Auto Moto Club Ricardo Risatti, de Laboulaye, mientras que en esta oportunidad, la carrera, que llevará la denominación "Premio Rosendo Hernández", será organizada por el Automóvil Club San Luis y el Moto Club San Luis.

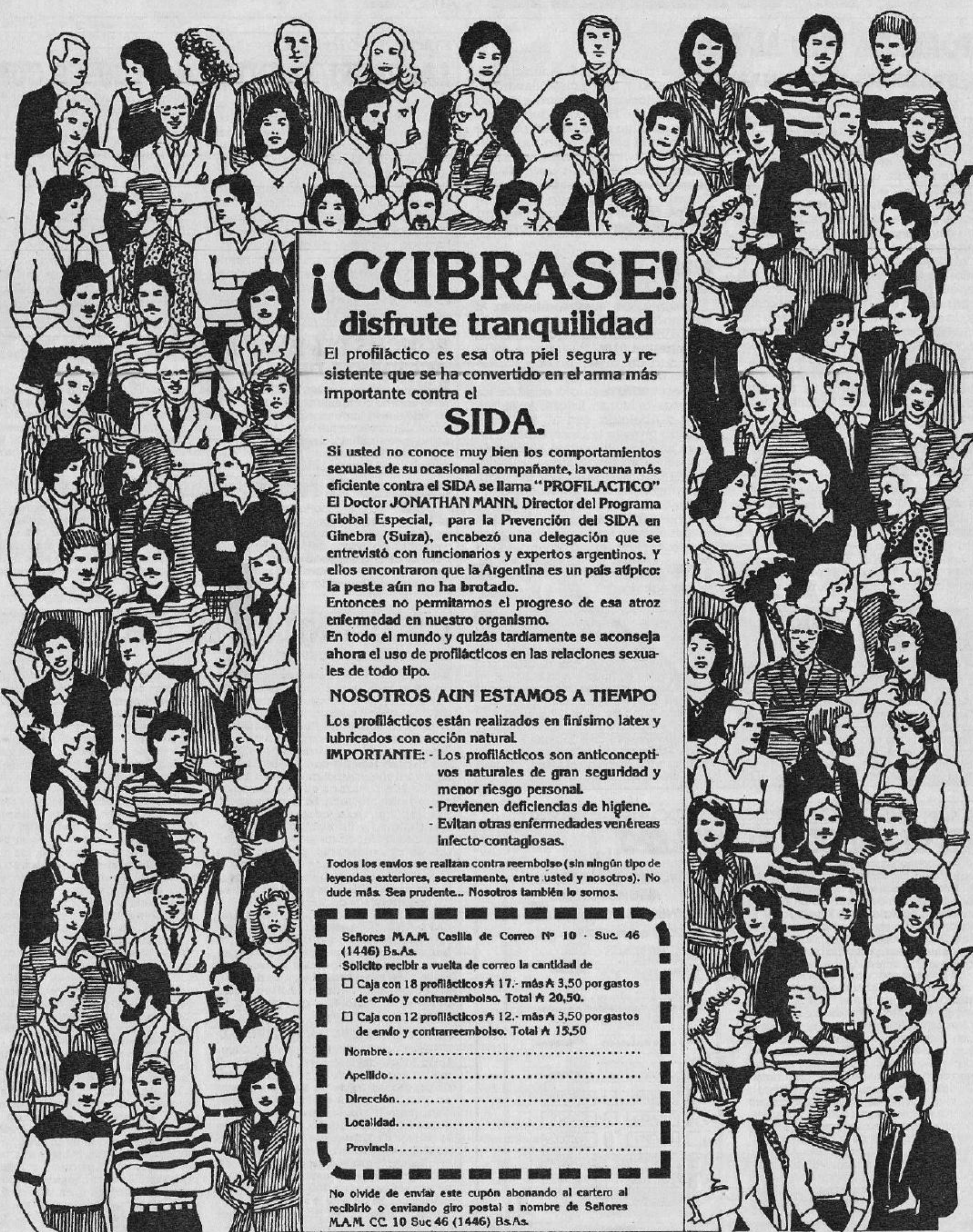
ESTO ES POTRERO DE LOS FUNES

Este lugar debe su nombre a una antigua estancia, subdividida entre los sucesores de don Diego Funes y doña María Petrona Miranda. Se encuentra a una altitud de 1.000 metros sobre el nivel del mar, y cuenta con una población estable de 450 habitantes. Esta villa turística, de singular belleza, es visitada durante todo el año, pudiendo rescatarse entre lo hermoso del paisaje, lugares como el Salto de la Moneda, la Quebrada del León Colgado, la Casa de Piedra, el Vallecito y el cerro Aguas Hediondas, uno de los picos más altos de la provincia puntana.

En las aguas del lago, que el circuito circunda, se pueden practicar todo tipo de deportes náuticos y de paso disfrutar del Hotel Potrero de los Funes. En cuanto a distancias, San Luis está a 900 kilómetros de Buenos Aires, y Potrero de los Funes a unos 12 de la capital puntana.

LOS PARTICIPANTES

1 Oscar Angeletti	Dodge	58 Rubén Muñiz	Dodge	114 Domingo Martínez	Torino
2 Juan de Benedicis	Dodge	59 Roberto Zanardi	Dodge	115 Julio Ca	Ford
3 Oscar Castellano	Dodge	60 Carlos Calamante	Chevrolet	116 Juan Fava	Ford
4 Osvaldo Morresi	Chevrolet	61 Angel Becco	Ford	117 Francisco Iacono	Dodge
5 Jorge Oyhanari	Ford	62 Jorge García	Chevrolet	118 Jorge Polanco	Dodge
6 Emilio Satriano	Chevrolet	63 León Urquiza	Dodge	119 Julio Delgiorgio	Chevrolet
7 Pedro Doumic	Dodge	64 Juan Carlos Jazma	Dodge	120 Norberto Torre	Torino
8 Oscar Avenin	Ford	65 Daniel Perlo	Dodge	121 Osvaldo Duarte	Chevrolet
9 Mariano A. Calamante	Chevrolet	66 Hugo Pesenti	Dodge	122 Raúl Pérez	Dodge
10 Eduardo A. Marcos	Ford	67 Juan Carlos Deambrosi	Dodge	123 Alberto Moretti	Torino
11 Roberto Mouras	Chevrolet	68 Alberto Palma	Dodge	124 Antonio Baulista (h.)	Chevrolet
12 José Luis Paolucci	Dodge	69 Luis Delconte	Chevrolet	125 Natalio Ciccia	Chevrolet
13 Juan Carlos Nesprías	Dodge	70 Rubén Quiroga	Chevrolet	126 César Padilla	Torino
14 Edgardo Caparrós	Dodge	71 Marcos Loloco	Dodge	127 Alberto Pínanelli	Ford
15 Esteban Fernandino	Ford	72 Antonio Fernández	Dodge	128 Raúl Banegas	Dodge
16 Antonio Avenin	Dodge	73 Cleomar Firpo	Dodge	129 Alberto de la Mata	Dodge
17 Julio Salgado	Dodge	74 Alberto Sabano	Dodge	130 Alberto Ernst	Chevrolet
18 Roberto Urrelaviczaya	Chevrolet	75 José Palazzo	Dodge	131 José Dibenedetto	Dodge
19 Carlos Salz	Ford	76 Daniel Goyenèche	Dodge	132 Roberto Santonocito	Dodge
20 Oscar Spinello	Dodge	77 Enrique Sanguinetti	Chevrolet	133 Roberto Dotta	Dodge
21 Marcelo Polinori	Chevrolet	78 Sergio Crovo	Torino	134 Oscar Fangio	
22 Miguel Altuna	Dodge	79 Juan Carlos López	Dodge	135 Jorge Reimonte	Chevrolet
23 Gustavo Brescia	Dodge	80 Juan Occionero	Chevrolet	136 Rafael Carullo	Torino
24 Carlos Nani	Chevrolet	81 Hugo Piccinini	Dodge	137 Eduardo Rodríguez	Ford
25 José M. Romero	Dodge	82 Mario Segad	Chevrolet	138 Roberto Caparello	Chevrolet
26 Héctor Fiorida	Dodge	83 Gonzalo de Quesada		139 Héctor A. Vallo	Chevrolet
27 Francisco Arrechea	Dodge	84 Jürgen Nathan	Dodge	140 Víctor Moreno	Dodge
28 Osvaldo Sasso	Ford	85 Carlos Lynn	Dodge	141 Daniel Saccani	Dodge
29 Jorge Roux	Dodge	86 Rubén Salerno	Dodge	142 José Balda	Torino
30 Jorge Reynoso	Dodge	87 Oscar Alaux	Chevrolet	143 Sergio Gómez	Dodge
31 Arturo Costa	Chevrolet	88 Norberto Bressano	Ford	144 Rubén Roux	Chevrolet
32 Alberto Arana	Ford	89 Carlos Aranzana	Dodge	145 Gerardo Risatti	Ford
33 Ángel Di Nezio	Ford	90 Edgardo Lavari	Chevrolet	146 Matías Arrachea	Dodge
34 Carlos Giustozzi	Dodge	91 Aurelio Martínez	Dodge	147 Tomás Ranalli	Dodge
35 Luis Hernández	Chevrolet	92 Francisco Alcauz	Dodge	148 Néstor Gurini	Dodge
36 Juan Carlos Bustos	Dodge	93 Julio Faustino	Chevrolet	149 Aníbal Degioanini	Dodge
37 Osvaldo Lynn	Chevrolet	94 Rubén Daray		150 Eduardo Nicleza	Torino
38 Osvaldo Luppi	Dodge	95 Ramón Aldana	Dodge	151 Federico Urruti	
39 Rubén Blanco	Chevrolet	96 Marcelo González	Dodge	152 Eduardo Ramos	Dodge
40 Francisco Pollano	Dodge	97 Carlos Caprile	Chevrolet	153 Orlando Rodríguez	Ford
41 Néstor Appella	Ford	98 René Ducret	Ford	154 Mario Di Nezio	Dodge
42 Eduardo Finocchio	Dodge	99 Roberto Oubiña	Dodge	155 Carlos Porchetto	Dodge
43 Juan Carlos Spinella	Dodge	100 Jorge Martínez Boero	Ford	156 Carlos Garrido	Chevrolet
44 Néstor Gardinalli	Ford	101 Gustavo Degiantoni	Dodge	157 Enrique Pourciel	Torino
45 José Malisa	Chevrolet	102 Roberto Fernández	Ford	158 Rubén Muñiz (h.)	Dodge
46 Julio Colabella	Dodge	103 Armando Ciccale	Dodge	159 Rodolfo Speranza	Torino
47 Hugo Mazzacane	Dodge	104 Osvaldo Bianchi	Dodge	160 Carlos Marinovich	Dodge
48 Héctor Pacchialat	Dodge	105 Elias Aversi	Dodge	161 "Cocho" López	Dodge
49 Ramel Viglianco	Chevrolet	106 Ricardo de Arzave	Dodge	162 Roberto Molteni	Dodge
50 Francisco Altuna	Dodge	107 Enrique Bravi	Ford	163 Carlos Vanrell	Chevrolet
51 Rubén Gil Biceña	Dodge	108 Carlos Luaces	Dodge	164 Raúl Johnston	Dodge
52 Roque Miraldi	Chevrolet	109 Agustín Dopico	Dodge	168 Sergio Solmi	Dodge
53 Manuel Carelli	Dodge	110 Ulises Pourciel	Dodge	169 Angel Banfi	Chevrolet
54 Antonio Baulista	Chevrolet	111 Carlos García	Dodge	175 Horacio Messineo	Chevrolet
55 Vicente Pernía		112 José Santagati	Torino	177 Guillermo Rodríguez	Chevrolet
56 Héctor Benito	Dodge	113 José Dielsi	Ford	184 Eduardo Accastelli	Dodge



¡CÚBRASE!

disfrute tranquilidad

El profiláctico es esa otra piel segura y resistente que se ha convertido en el arma más importante contra el

SIDA.

Si usted no conoce muy bien los comportamientos sexuales de su ocasional acompañante, la vacuna más eficiente contra el SIDA se llama "PROFILACTICO". El Doctor JONATHAN MANN, Director del Programa Global Especial, para la Prevención del SIDA en Ginebra (Suiza), encabezó una delegación que se entrevistó con funcionarios y expertos argentinos. Y ellos encontraron que la Argentina es un país atípico: la peste aún no ha brotado.

Entonces no permitamos el progreso de esa atroz enfermedad en nuestro organismo.

En todo el mundo y quizás tardíamente se aconseja ahora el uso de profilácticos en las relaciones sexuales de todo tipo.

NOSOTROS AÚN ESTAMOS A TIEMPO

Los profilácticos están realizados en finísimo latex y lubricados con acción natural.

IMPORTANTE: - Los profilácticos son anticonceptivos naturales de gran seguridad y menor riesgo personal.
- Previenen deficiencias de higiene.
- Evitan otras enfermedades venéreas infecto-contagiosas.

Todos los envíos se realizan contra reembolso (sin ningún tipo de leyendas exteriores, secretamente, entre usted y nosotros). No dude más. Sea prudente... Nosotros también lo somos.

Señores M.A.M. Casilla de Correo Nº 10 - Suc. 46 (1446) Bs.As.

Solicito recibir a vuelta de correo la cantidad de

Caja con 18 profilácticos \$ 17.- más \$ 3,50 por gastos de envío y contrarrebolso. Total \$ 20,50.

Caja con 12 profilácticos \$ 12.- más \$ 3,50 por gastos de envío y contrarrebolso. Total \$ 15,50

Nombre.....

Apellido.....

Dirección.....

Localidad.....

Provincia.....

No olvide de enviar este cupón abonando al cartero al recibirlo o enviando giro postal a nombre de Señores M.A.M. CC. 10 Suc 46 (1446) Bs.As.

FORMULA UNO AL DIA

¿BRABHAM A ESPAÑA?!

Contemporáneamente al festejo de los 25 años de actividad como equipo, **Bernie Ecclestone** está llevando adelante negociaciones para concretar la venta de Brabham. Precisamente sobre el team que iniciara su actividad el 5/8/62 en el G.P. de Alemania con el mismo **Jack Brabham** al volante, se supo que una seria propuesta de compra por parte del empresario español **Jesús Gil**, actual presidente del Atlético de Madrid, la cual ya hemos participado. Gil, convencido del poder promocional de la F1, pretende arribar a la concreción de un equipo todo español, y para ello contaría con cierto apoyo del gobierno. El mismo Ecclestone aceptó que las negociaciones están en curso y si bien la cifra resultaría alta para los hispanos, se habla de una operación a cuatro años vista, que haría factible la transacción.

GUGELMIN CON MARCH

Otro piloto brasileño está en la antecámara de la F1. Se trata de **Mauricio Gugelmin**, quien tripulará el año próximo el segundo March del equipo de **Robin Herd**. La novedad más importante en este team será la relación con el cambio de impulsor, puesto que abandonarían el Cosworth y pa-

sarán a utilizar un V8 realizado por **John Judd** y que incluso llevará su nombre. Básicamente se trata de una evolución del Honda V8 que actualmente se utiliza en la Fórmula 3000. El March-Judd comenzará a rodar luego del GP de Italia, y los primeros tests estarán precisamente a cargo de **Gugelmin**. Por su parte, el italiano **Ivan Capelli** seguirá siendo parte del equipo, que de este modo presentará dos autos a partir del año próximo.

PIRRO DEBUTA EN MONZA

Confirmando nuestro adelanto, el italiano **Emanuelle Pirro** debutará en el próximo Gran Premio de Italia con un **Benetton B186**, iniciándose así la actividad del nuevo equipo capitaneado por **John McDonald**.

La escuadra realizará este año las carreras de Monza, Estoril, Jerez, Suzuka y Adelaida, con un solo auto, estando prevista la incorporación de un segundo piloto para el '88, ocasión en que habrá renovación de unidades. El "sponsor" principal del team -el grupo japonés Middlebridge- pretende la incorporación del joven nipón **Aguri Suzuki**, mientras que también **Paolo Barilla** pugna por ese puesto. Incluso, en Inglaterra se da por descontada la incorporación de **Gustav Brunner** (ex Ferrari) a este flamante equipo.

turismo mundial SPA PARA BMW

Pese al incontrastable dominio de las **Ford Sierra Cosworth**, un **BMW** particular se llevó el triunfo en las célebres 24 Horas de SPA, válidas por el Mundial de Turismo. Los autos de **Eggenberger** ganaron la clasificación y puntuaron hasta faltar 4 horas para el final, cuando un problema mecánico provocó el abandono de la entonces tripulación puntera conformada por **Boutsen-Ludwig-Niedzwiedz**. Poco antes

también se había retirado el otro auto, conducido por **Soper-Streiff-Dieudonne**. Fue así que el triunfo resultó para el equipo belga **Waterloo Motors**, que utilizaba un M3 preparado en Italia por **CLIBEMME** y conducido por los locales **Eric Van de Poelle**, **Didier Theys** y **Jean Michel Martin**, este último ganador en el '79 y el '80 de esta competencia. En el Campeonato del Mundo por Equipos continúa aún la paridad de **Schnitzer (BMW)** y **Eggenberger (Ford)**, quienes empatan el primer puesto con 95 unidades cada uno.

CONCURSO CAMPEONES-CORSA-ORIENT

UN GANADOR Y AL POTRERO

La semana pasada se llevó a cabo la extracción de boletas del Concurso N° 011 con las respuestas correctas, correspondientes a la competencia de TC 2000 realizada en Rataela el 2 de agosto. El favorecido en esta oportunidad fue **Pablo Daniel Curtoni**, domiciliado en Intendente Alvear, provincia de La Pampa, quien se hizo acreedor a un reloj Orient.

El próximo concurso será el N° 012, correspondiente a la competencia de Turismo Carretera que se realizará el domingo venidero en Potrero de Los Funes (San Luis). Sólo tienen Uds. que llenarla con los datos personales y marcar con una cruz el casillero correspondiente al piloto que estimen sea ganador en cada uno de los "enfrentamientos" personales. De optarse por un empate (abandonos o no clasificación de ambos), se colocará la cruz en la columna central. La correspondencia deberá ser enviada a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeon del Camino S.A., Arenales 2896 PB, Buenos Aires, pero también puede Ud. depositar su pronóstico en la urna que el equipo "Campeones" habilitará al efecto junto a su cabina de transmisión en el lugar.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 012 CARRERA: POTRERO D. L. FUNES

Nombre Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	MOURAS	<input type="checkbox"/>	OYHARART	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	POLANORI	<input type="checkbox"/>	SASSO	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	ANGELTTI	<input type="checkbox"/>	MARCOS	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	SATRIANO	<input type="checkbox"/>	DE BENEDETTI	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	CASTELIANI	<input type="checkbox"/>	MORRESI	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	D. AVERNINI	<input type="checkbox"/>	ERESCIA	<input type="checkbox"/>

Campeones
ORIENT CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sport prototipos

LARRAURI, QUINTO EN LA SUPER CUP

Todo le fue mal a **Oscar Larrauri** el fin de semana pasado en **Diepholtz**, Alemania, por una nueva fecha del certamen por la Super Cup. En carrera, que ganó **Klaus Ludwig** y donde **Hans Stuck** fue segundo, y tercero **Frank Jelinski**, el argentino se ubicó en el quinto lugar. Ya en clasificación la máquina de "Poppy" tuvo problemas en el motor (hizo el octavo tiempo de largada) y a pesar de que lo cambiaron para la carrera, los buenos resultados no llegaron puesto que esta vez se trataba de un impulsor experimental que no tenía salida "de abajo". Todo esto contribuyó para que la com-

petencia no fuese mucho brillo para la gente del equipo de Brun, incluido **Jochen-Mass**, que tenía un buen auto y estaba peleando la punta cuando sufrió un accidente al tocar las gomas de defensa del circuito y quedó fuera de carrera. **Walter Brun** finalizó sexto detrás de Larrauri.

Por otra parte se suscitaron algunos inconvenientes con el circuito. El dinamárquico **Kris Nissen** sufrió un grave accidente al despistarse con su Porsche, pegó contra unas defensas de gomas, el auto dio dos vueltas en el aire y el piloto debió ser hospitalizado...

NOTICIAS DEL RALLY MUNDIAL ACCIDENTE DE ZANUSSI

Probando el **Peugeot 205 T16 Grand Raid** en Francia, con vistas al Rally de los Faraones, sufrió un serio accidente el piloto italiano **Andrea Zanussi**. En la ocasión estaba "testeando" una nueva suspensión con tres amortiguadores por rueda, cuando de pronto el auto capotó. El incidente fue leve e incluso el automóvil apenas sufrió las consecuencias del golpe, pero misteriosamente el cinturón de **Zanussi** se desprendió, siendo el italiano expulsado del habitáculo. El volante Veneto sufrió fractura de la séptima vértebra dorsal y deberá soportar un proceso recuperatorio de no menos de dos meses...

CERRATO AL FRENTE EN EL EURORALLY

Con una cómoda victoria en el Rally de Madeira, el italiano **Dario Cerrato** se afirma en la punta del Europeo de Rally. El triunfo del team **Jolly Club** se completó con el segundo puesto del francés **Ives Loubet**. Ambos vieron facilitado su trabajo por el prematuro abandono del belga **Patrick Snijers**, quien se despistó en la primera prueba especial de la competencia, con el Lancia del **Tre Gazzelle**. Este nuevo error del belga, que se suma a los despistes en Canarias e Ypres, le significan resignar posibilidades en el Campeonato, quedando ahora segundo de **Cerrato**.

LOS ARGENTINOS EN EUROPA

ROSSO PRUEBA SUSPENSIONES

Esta semana **Victor Rosso** realizará una sesión de tests en el circuito alemán de **Nürburgring**, con el **Ralt RT 31** del team **VW** con importantes modificaciones. En esencia, el objetivo de las pruebas es "chequear" el comportamiento de nuevas suspensiones realizadas por el propio **Bertram Schäfer** con el objetivo de lograr un mejor rendimiento del bastidor de **Ron Tauramac** con los neumáticos radiales **Michelin**. La nueva suspensión implicará una reducción en la tracha del auto y un trabajo diverso del conjunto, tratando de lograr más cambio de convergencia y por lo tanto mejor aprovechamiento de la goma.

De funcionar todo bien, estas suspensiones serán utilizadas por el equipo en los compromisos de **Siegerland (23/8)** y **Nürburgring (30/8)**, ambos por el Alemán de F3. A través de esta vía, **Schäfer** piensa poder reducir la distancia con los **Dallara**, concebidos especialmente para los neumáticos radiales. Por su parte el team de **Hérit Schübel**, que domina el Campeonato germano, ha realizado pruebas en Inglaterra con vistas a la fecha por el Europeo.

POPPY CON MUCHA ACTIVIDAD

Varias competencias disputará **Oscar Larrauri** durante el mes de agosto. El mismo nos explicaba en Milán su nutrido programa: "Este fin de semana corri en **Diepholtz (Alemania)** por la Super Cup, junto a **Mass** y **Brun** con los tres autos del equipo. Luego, el 16 estaré en la carrera de **Milwaukee (USA)** por la serie **IMSA**, debiendo retornar de inmediato a Europa para probar el 18 y el 19 en **Nürburgring** nuevos neumáticos **Michelin** con vistas a los 1.000 Km. que se disputarán el 30 de este mes".

Con respecto a su última participa-

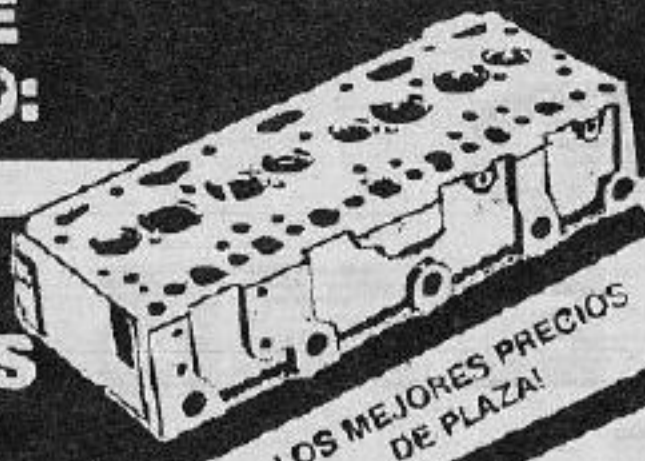
ción previa, en **Brands Hatch**, el santafesino nos decía: "El problema estuvo dado por la adopción del diferencial **Thorsen** en el auto. Este diferencial va mejor, tal como quedó demostrado el año pasado, pero es necesario hacer todo un trabajo previo de puesta a punto que para **Brands Hatch** no hicimos. Incluso habríamos necesitado otro tipo de resortes, de los cuales no disponíamos allí. Yo recibí el auto directamente para clasificar y por ello mucho no se pudo hacer. Para **Nürburgring** tengo confianza y espero que podamos cumplir un buen papel".

Para los usuarios Porsche, las grandes expectativas están centradas en el nuevo auto que están realizando en **Weisach**, cuyo debut, por lo que pudimos saber, sería sensiblemente anticipado. El cambio fundamental está dado por la adopción de un nuevo propulsor, que no es otro que una versión adecuada del V8 destinado a **Indianápolis**. A través de esta arquitectura de planta motriz, con cilindros en V, el auto podrá realizar un mejor aprovechamiento del efecto suelo, con un "Venturi" más amplio. De ese modo se espera poder darle lucha franca a los **Jaguar**, que están monopolizando la temporada.

Con respecto al futuro del equipo de **Walter Brun**, hemos podido saber en Alemania que el suizo está trabajando en los planes del '88 y no sería de extrañar que aquel comentado pase a la F1 pueda adelantarse en función de los grandes cambios reglamentarios que se avizoran para el '89 en las categorías de autos con techo. Si bien al respecto el hermetismo de Larrauri ha sido total, podría ser éste un proyecto no del todo ajeno al santafesino, en vista de la excelente relación entre "Poppy" y la escuadra con sede en **Lucerna (Suiza)**.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES



INDUSTAP

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

ANEXQJ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

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

BOBINAS POTENCIADAS

Juan B. Justo 4300 - Tel.: 543-5201

- Inyección para Motor Dodge GTX V.8 Completa, Bieles Carrillo, Cajas Hewland-MKS, 0 Km.
- Juego completo Carrisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo, Parrilla Faroles completos y Tallas de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

JERARQUE SU 505

DEFLECTOR LINEA INJECTION
(Para cualquier modelo de 505)
EXCELENTE CALIDAD!!



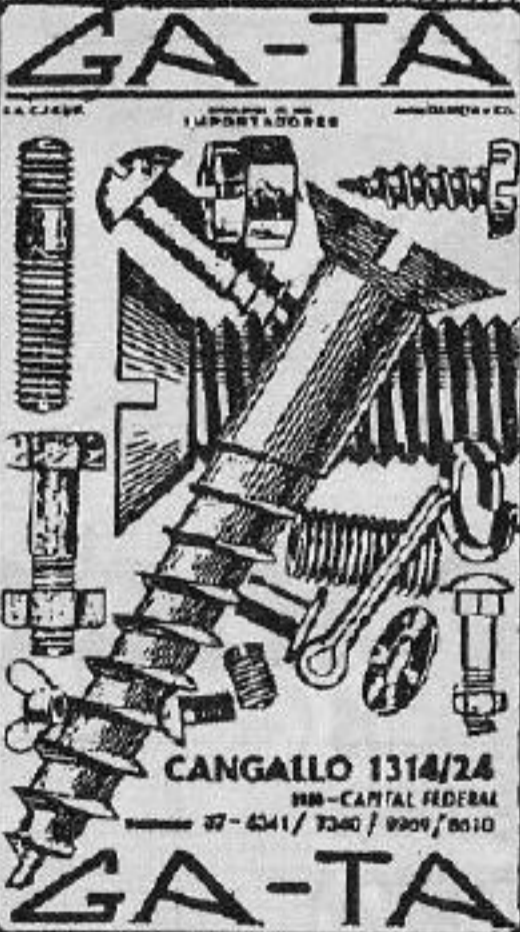
También para REGATTA
Diseño Exclusivo

Honduras 4154. CAP.
Envío al interior
TEL. 86-9102/9282; 89-5629/7767

R.I.D.A.C.
REPUESTOS

PEUGEOT
CITROEN

LINEAS COMPLETAS
Av. LA PLATA 1917
(1250) Cap. 923-1247/9570



ARENEROS
TODO TERRENO



KITS UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS.
RALLY KAR
Campichuelo 585. CAP.
Tel.: 982-5412

ruedas argentinas



COMPETICION

TC2000 ☆ 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

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

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

LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Lana 7957 (ex 3157). Villa Bosch.
TEL. 769-1314

* ASISTENCIA TECNICA PARA VEHICULOS DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS.

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



HIPOLITO YRIGUYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap. 642-5584

- * AUTOPARTES DE COMPETICION
- * BALANCINES - VARILLAS
- * PERNOS - EJES DE BALANCIN
- * BOTADORES PLANOS
- * ENGRANAJES CORRECTORES

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

TANQUES

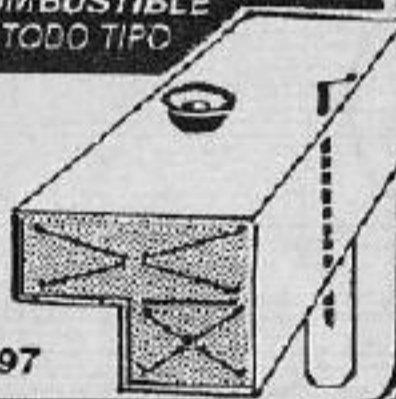
PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



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 *



GAS

Avda. Libertador 2184/86 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

Para autos: H.B. Producciones, Avda. Corrientes 3182, 40 B. Tel. 86-7734

carburando SE ENCIENDE EN TODO EL PAIS LOS DOMINGOS A LA MAÑANA



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

**CONDUCCION Y RELATOS:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI**

**CON EL MEJOR EQUIPO
DE PERIODISTAS
Y TECNICOS
ESPECIALIZADOS**

**CARBURANDO S.A.P.I.C.A.F.I.
Juan D. Perón 1515 8º Piso.
(1037) Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345**

**LUNES A SABADO 21,30 A 22HS
DOMINCO 8 A 14HS**

**carburando
ESTA CON UD. PORQUE UD.
ESTA CON CARBURANDO**





A LA HORA DE RECTIFICAR, SIGA CON FEDERAL-MOGUL

SU RECTIFICADOR AMIGO SABE...

sabe y conoce la calidad de los productos **FEDERAL-MOGUL** principal fabricante de **cojinetes** y único proveedor nacional de **cojinetes para motor de equipo original**. Su Rectificador Amigo sabe también que en **pistones, conjuntos armados, válvulas y aros de pistón "HASTING"** debe utilizar **FEDERAL-MOGUL** a la hora de rectificar.

SU RECTIFICADOR AMIGO PUEDE

Confíe en él; cuenta con la tecnología adecuada y la calidad **FEDERAL-MOGUL**. Rectifica con herramientas de precisión, auxiliado por personal capacitado y con asistencia de **FEDERAL-MOGUL** y su Departamento Técnico. Por ello aseguramos: **SU RECTIFICADOR AMIGO SABE Y PUEDE.**



**PARA SENTIR NUEVAMENTE
UN CERO KM RECTIFIQUE
Y EXIJA REPUESTOS FEDERAL-MOGUL**



**COJINETES - PISTONES - CONJUNTOS
VALVULAS - AROS**



Secretaría de Turismo
Gobierno de Córdoba