



**ARRAURI CON ALFA**  
**ARGENTINA CON GRAND PRIX**

**ARRAURI**

Turismo Competición 2000 en Río Cuarto  
**TRAVERSO CONTRA TODOS**

Nº 1011 del 14 al 20 de noviembre de 1985  
Argentina: \$ 1,20  
Uruguay: \$ 190 - Pataguar: Ga. 1.200

**Las Revistas de Mauro**

**TAPAS DE CILINDRO:** **LAS TENEMOS TODAS!**

INDUSTAP

INDUSTRIA DORES

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA

CIGÜEÑALES GARANTIZADOS CAMIONES

AUTOMOVILES TRACTORES

**PEFECT CIRCLE**

CONJUNTOS ARMADOS LINEA COMPLETA PRECIO SIN COMPETENCIA

Avda. Juan B. Justo 3032 - Tel: 855-9537 Cap. Federal  
Brandsen 231 - Tel: 38480. Bahía Blanca

**HANDICRAFT**

SERVICIO ESPECIALIZADO

**MECANICA CHAPA PINTURA**

¡AH!... Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA

CALDAS 1328 (CP 1427) 552-9051

**BRONCO JEEPS**

ARMADO DE VEHICULOS SIMPLE Y DOBLE TRACCION CON MECANICA 4 y 6 CILINDROS

Ej. Jeeps std. 6 cilindros c/carrocería de fibra... A 1900 por pedido

AV. PIKHESTEGUI 2174 (frente Septima Brigada Aérea) MORON 628-0169

CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO

**PEUGEOT CIUDADELA**

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel

Abierto Sábado todo el día, y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GADNA 4214 (CP 1702) - Ciudadela

**CARLOS ALBERTO PRANDI**

FRENOS Y EMBRAGUES COMPETICION

AGENTE AUTORIZADO WOBRON RIVADAVIA 12.526 CIUDADELA - Tel. 653-6568

**WARNES-DODGE**

WARNES 1171 - CAPITAL TEL 855-0523 854-6655

ENVIOS AL INTERIOR

**REPUESTOS Y ACCESORIOS**

DODGE 1500 • KOMBI • VOLKSWAGEN • GACEL • PASSAT •

**ESCAPES ESPECIALES "EL CIRCUITO"**

Rodolfo O. Malagrino EQUIPOS DEPORTIVOS Y ORIGINALES

PUAN 5752 - Caseros (cp.1678)

**WOTEC**

FRENOS Y EMBRAGUES TODAS LAS MARCAS

JUAN B. JUSTO 9701 - CAP 641-8998

SOMOS FABRICANTES

**VERVI ESCAP**

Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1624). LANUS OESTE. TEL. 240-3264

JAUAS - DEFENSAS

EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS RITS ARMADOS O SEMIARMADOS

GANADOR DEL 1er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS

AUTOS ARENERS PARA TODO TERRENO

**LEVAS ROMERO**

COMPETICION

Calle 14 N° 3329 (ESPOSA 1663) - V. LYNCH S. MARTIN. B. As. (1672). TEL. 754-3926

**AHORA APRENDA UNA PROFESION**

\*\*\*\*\* ¡Y TRIUNFE! \*\*\*\*\*

ASEGURE SU PORVENIR, MEJORE SU EMPLEO Y GANE MAS DINERO

**INDEPENDICесе**

no importa su edad.

Basta saber leer y escribir!

**ELIJA SU CURSO:**

- 1 Electricidad del Automóvil
- 2 Carburación - Afinación - Encendido
- 3 Mecánica de Motores Nafteros y Diesel
- 4 Mecánica de Motos de 2 y 4 Tiempos.
- 5 Mecánico-preparador de motores de Carrera.

CURSOS UNICOS EN LATINOAMERICA POR CORREO

Pida informes GRATIS Y SIN COMPROMISO hoy mismo

**IMA** C.C.40 Suc. Caseros (B) 1678. BUENOS AIRES

★ ESTUDIE ★ APRENDA ★ PROGRESE ★ TRIUNFE ★

**CYCLE WORLD**

DEFENSAS INTEGRALES Y LINEA "U"

PARA AUTOMOVILES Y PICK-UPS

Precios especiales a rondedores

Envios al interior

Av. del Libertador 6822 (cp. 1429) BS. AS. 2784-4808

**REPUESTOS FIAT**

STOCK COMPLETO

OMNIBUS 320-341A - 341A1 CAMIONES 619N- 643EP-682

**Horacio A. Ayosa**

REPUESTOS AUTOMOTOR

Importación - Exportación - Autopartes Adm. y Ventas:

Envios al interior

MONTENEGRO 133 - TEL. 855-6632 (cp. 1427). Bs. As.

**FIAT TURBO**

REPUESTOS FIAT

COMPETICION - STANDARD

Av. Santa Fe 2441 - (1640) Martínez. TEL. 792-5914

**BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S."**

GARANTIDOS

Brandsen 1123. San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583

Distribuidor en Rosario: SAGAL San Martín 2369 - Tel. 82-9998

Necesito distribuidor zona Córdoba

**V.M.V. AUTOS ESPECIALES**

VENTA Y ARMADO DE LOTUS, JEEP, MEHARI y TODO TERRENO Llantas deportivas

LUIS PIEDRABUENA 4831 - CAP. 601-6332/0927

**TAPAS DE CILINDRO EL NEGRO JUAREZ**

COMPETICION

Pulido y mecanizado para TC - TN y standard

B. de Monteagudo 1776 - MARTIN CORONADO (cp. 1682) Pdo. 3 de Febrero - Pcia. Bs. As.

**HURON Jeep**

REPLICA "RENEGADE" ORIGINAL!

UNICO EN PARTES REEMPLAZABLES

ADEMAS FABRICAMOS:

- MATRICERIA INDUSTRIAL
- BOTES SWIMI 32 y HURON 400
- CANOAS Y KAYAKS HURON
- TRABAJOS ESPECIALES

CABRED 130 (alt. Pasco 1500). TEMPERLEY. TEL. 244-7589

**LEVAS PATRIREC**

COMPETICION

RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS

Alta. Brown 716. Tel. 290-0701. Monte Grande (Pcia. Bs. As.)

**MECANICA CUMBIA** de Bernardo Verges

• MECANICA GENERAL • POTENCIADO DE MOTORES

CAXARVILLE 4160 - CIUDADELA (cp. 1702)

**BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR "NESTOR SALERNO"**

Tel. 821-2226 y 701-7948

**NEUMATICOS DE COMPETICION "PAUL"**

Fórmula 1-2-4-5-6. - Flat 600 - Karting Slik y para tierra

Representante en Buenos Aires

**NEUMATICOS ROMEGOM S.R.L.**

Pcias. Unidas 7498. I. Casanova. TEL. 625-3994

**AUTOMODELISMO DEPORTIVO**

1/32 1/28

**automundo**

1/24

• SCALEXTRIC • BACHI • SEBRING • LEONE

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.

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

SOTO-CHRISTIE Y RECALDE-DEL BUONO, DESTACADOS

# CUATRO ARGENTINOS EN SAN MARINO



**Foto mayor:** Jorge Recalde largando en San Marino. El piloto cordobés lo hizo en segundo lugar gracias a su prioridad A.  
**Foto menor:** El equipo argentino-italiano en pleno. Pasando para Acasta, vemos a Recalde, Del Buono, Soto y Christie con sus autos de carrera. Detrás, parte de los auxilios.

Sumamente fructífera resultó la incursión argentina en el Rally de San Marino por el Campeonato Europeo. Y a los resultados nos remitimos, ya que con otro adjetivo no se puede calificar el uno-dos logrado por Ernesto Soto y Jorge Recalde en su clase (la 2 del Grupo B) y el quinto y el séptimo puestos, respectivamente, que ambos pilotos argentinos, sobre sendos Citroën Visa Mille Pistes de doble tracción, lograron en la clasificación general.

Esta edición del Rally del pequeño estado independiente de San Marino, contó con puntaje para el certamen europeo de la especialidad, y su recorrido comprendió 593 kilómetros con 29 pruebas de clasificación. Soto y Recalde, con dos Citroën pertenecientes al equipo dirigido por el ex campeón italiano y europeo Maurizio Verini, contando con la atención en ruta montada por el preparador Mauro Nocentini, se convirtieron, desde los instantes iniciales de la competencia, largada a las cuatro de la tarde (hora italiana) del viernes, en protagonistas importantes, especialmente en su división.

Recalde, que partió en segundo lugar detrás del español Salvador Serviá con Lancia Rally—del prime inicial en su categoría. Pero la fortuna no lo

acompañaría por más tiempo a Jorge en este tramo inicial, ya que en los sucesivos primes se encontró con distintos inconvenientes. Primero fueron los amortiguadores, luego un semieje trasero, más tarde un despiste que provocó algunos daños en sus faros y en el tren delantero, cuya demora en la reparación motivó una penalización, y finalmente la pinchadura de un neumático. Problemas todos, que lo hicieron perder valiosos minutos y provocaron su retraso al décimo puesto en la general y al segundo en su clase.

Soto tuvo mayor fortuna. Pese a algunos inconvenientes con la fragilidad demostrada por el tren delantero de su auto (un mal crónico de este modelo de Citroën), el de Villa Dolores pudo acceder, tras el retraso de Recalde, al liderazgo de su clase y al sexto puesto en la general, posiciones que no abandonarían en el resto de la etapa.

La segunda jornada no deparó mayores cambios y así pudo Soto coronar su actuación con un triunfo en su clase y, al mismo tiempo, el quinto puesto en la clasificación general. Por su lado, Recalde, impedido de descontar, en circunstancias normales, la diferencia de cuatro minutos y medio que le había sacado su compatriota en el tramo ini-

cial, dedicó sus esfuerzos a tratar de llegar sin otros problemas al final, y así lo consiguió, manteniendo el segundo lugar en su categoría y ascendiendo al séptimo en la general.

Las exigencias que planteó este rally quedaron evidenciadas en los numerosos abandonos registrados, que alcanzaron a 39 de los 61 participantes que iniciaron la competencia. Quien mejor pudo sobrellevar dichas exigencias fue el italiano Massimo Ercolani, quien al comando de un Lancia Rally 037, se adueñó de la victoria general de la competencia, con un tiempo total de 4h16m01s. Segundo, y favorecido por el agónico abandono de Luigi Bussazzi, quedó el español Salvador Serviá, quien condujo otro Lancia Rally 037 y registró un tiempo de 4h19m38s, mientras que el tercer puesto fue para el brillante inglés Andrew Llewelin, que sobre un Audi 80 Quattro, finalizó con un tiempo total de 4h26m52s, siendo también el vencedor del Grupo A. Posteriormente y completando las ubicaciones de privilegio, se ubicaron Federico Ormezzano (otro que se retrasó sobre el final) con un Opel Manta 400 y 4h27m52s, Ernesto Soto (Citroën Visa) con 4h37m34s, Luigi Carradini (Opel Manta 400) con 4h38m49s, Jorge Recalde (Citroën Vi-

sa) con 4h41m31s, y Fausto Riva (Peugeot 205 GTI) con 4h45m04s.

Un simple vistazo al lote de participantes, da la pauta de que la actuación de ambos binomios argentinos, en éste su reingreso al plano de mayor competitividad del rally internacional, adquiere relieve. Pero más importancia aún, tiene el mero hecho de que Jorge Recalde —navegado por Jorge Del Buono— haya vuelto al exterior en una prueba de alto nivel, cosa que no ocurría desde sus incursiones europeas de Portugal y Grecia, y la africana de Costa de Marfil, todas destacadas y en 1980. La misma importancia que tiene el debut en este tipo de pruebas extranjeras, por parte de Ernesto Soto-Marlín Christie. Y con la trascendencia de que, esta vez sí, la intención de seguir "proyectándose hacia fuera" (en 1986) sea firme, especialmente por parte del de Mina Clavero, que ojalá siga "empujando" a su vecino villadolorense. Para que no tengamos que esperar otros cinco años antes de enorgullecernos nuevamente con una buena actuación rallística argentina en el exterior y al máximo nivel.

Fotos: Héctor Acosta

# LARRAURI, MUY CERCA DE ALFA ROMEO

*En una semana que fue pródiga en rumores y en la comprobación de ciertas sugestivas coincidencias, el nombre de "Poppy" -dentro de dicho juego de conjeturas bien fundamentadas- quedó muy ligado al del equipo semioficial Alfa Romeo que, el año que viene y estrenando sus motores turbocomprimidos de cuatro cilindros, regentearía nuestro conocido Gianpaolo Pavanello.*



*En el mismo contexto se encuadraría la reforzada posibilidad de realización de nuestro Gran Premio de Fórmula Uno en 1986, acerca del cual poco se sabe concretamente hasta el momento, como no sea que el ambiente europeo es optimista... aunque el local es hermético y, por otra parte, ningún (obligado) trabajo de refacción ha sido encarado aún en el Autódromo. De todos modos, lo mismo que para la fuerte chance de Larrauri, diciembre sería mes de definiciones.*

*En la foto mayor, Gianpaolo Pavanello quien, al mando del equipo Euroracing, consagró a varios campeones europeos de F-3 -entre ellos a Larrauri (foto menor)- y llegó a la F-1 encargándose del oficial Alfa Romeo.*



Oscar Rubén Larrauri se ha convertido en las últimas semanas en la gran "vedette" para la actividad periodística en la que el automovilismo deportivo se refiere. Es que la posibilidad de que "Poppy" se incorpore a la Fórmula Uno en la temporada 1986, está ahí, "al caer", y por eso el transcurrir de las jornadas va aportando nuevos datos que tienden a esclarecer el panorama en busca del tan ansiado objetivo.

La semana que pasó hizo avanzar en gran medida una de las posibilidades, con algunas variantes, que manejamos en la nota de este mismo número sobre las opciones que actualmente tiene Larrauri para pasar por fin a la categoría mayor. Se trata de la de Alfa Romeo, que, según se rumoreaba, sería el lugar donde recalaría el piloto argentino en su ingreso a "la Uno". No ya en el equipo oficial, que quedaría disuelto, sino en uno que tendría carácter de semioficial y que estaría regentado por Gian-

paolo Pavanello (el mismo que dirigió hasta hoy el Euroracing Alfa y que tuviera bajo sus órdenes a Larrauri cuando fue campeón en la Fórmula Tres Europea, allá por 1982), quien llegaría a Buenos Aires en los próximos días con el fin de agilizar las gestiones.

El acceso de Larrauri a la Fórmula Uno estaría respaldado por el apoyo que brindaría una conocida lotería provincial que no sería otra que la de La Rioja. Los anuncios de la incorporación de Larrauri a la Fórmula Uno, como así también del auspicio que tendría, serían hechos, según se afirma, en una conferencia de prensa que tendría lugar en Buenos Aires, y más precisamente en la sede central del Automóvil Club Argentino, en la primera semana de diciembre y en la cual, paradójicamente, no estaría presente el principal interesado, es decir, Larrauri, ocupado por entonces en Malasia en la última fecha del

Campeonato Mundial de Resistencia.

Hasta aquí las versiones que sonaron con gran intensidad en los últimos días. Especies que no queríamos dejar pasar sin cotejarlas con las opiniones del propio Larrauri, a quien pudimos localizar en la tarde del sábado en su casa de Granadero Baigorria. "Poppy" mantuvo en la oportunidad la cautelosa actitud manifestada en ocasión de la nota más amplia publicada en este mismo número, aunque algunas de sus apreciaciones coincidieron plenamente con las versiones de que damos cuenta unas líneas arriba.

Así, ante la consulta sobre una inminente incorporación a Alfa Romeo, Larrauri nos reiteró que: **"No me gusta que se hagan nombres porque sí, ya que pueden complicar las gestiones. Lo único cierto que puedo decir en estos momentos, es que las posibilidades de estar en Fórmula Uno en la temporada**

**1986, son muy firmes. Nadie más que yo deseo que esto se haga realidad, pero no quiero que se anticipen a los hechos. Todo se sabrá a su tiempo, y ello, posiblemente, ocurra en los primeros días de diciembre, en una conferencia de prensa que se efectuaría en Buenos Aires y donde, posiblemente, yo no pueda hacerme presente ya que en esos momentos estaré en Malasia por la carrera de Endurance".**

Hasta aquí entonces, las versiones y lo que dice su primer implicado, es decir Oscar Larrauri. Como se puede deducir, hay algunas sugestivas coincidencias que permiten ir teniendo una idea algo más aproximada de lo que puede llegar a ocurrir en los próximos días. Sólo es cuestión, ahora, de que se unan los cabos que aún parecen estar sueltos, o que si ya están atados, se lo conozca oficialmente. A esperar, entonces, que falta poco.

# MANSILLA TRABAJA PARA 1986

Interesaba en estos días conocer también la actualidad de Enrique Oscar Mansilla. Es que el pasado sábado, el certamen estadounidense del CART, en el cual participara recientemente el piloto argentino, llegó a su fin con la carrera realizada en el circuito de Miami, donde triunfó Danny Sullivan y Al Unser, con su cuarto puesto, se consagró campeón superando por un solo punto a su hijo, que llegó tercero. Una carrera con muchas alternativas, que próximamente comentaremos pero en la cual "Quique" estuvo ausente. ¿Por qué? Hallar respuesta a este interrogante no nos demandó esta vez ninguna llamada internacional, ni télex alguno, sino simplemente trasladarnos al octavo piso del Hotel Continental de Buenos Aires, donde "Quique" tiene instaladas sus oficinas. Allí lo encontramos y, junto a él, a su respuesta al primer interrogante y otras cosas más.

"No corrí en Miami porque todavía no estoy totalmente recuperado del golpe que me di en Canadá. Me duelen un poco la tercera y la cuarta vértebra cervicales, pues aún no están en su lugar exacto y además están algo atrofiados los músculos del cuello. Para recuperarme estoy haciendo un intenso tratamiento con sesiones de fisioterapia y acupuntura a cargo de los mejores especialistas, que en pocos días más me dejarán en óptimas condiciones. Por eso decidí no viajar, y además porque no tenía sentido irme, arriesgándome a que no me dejaran correr. Ya tendré tiempo el año que viene..."

Y la referencia hecha por Mansilla del "año que viene", nos da lugar para avanzar en la obvia pregunta. ¿Qué pasará en 1986? "El objetivo principal es seguir en el CART. Para eso estamos trabajando teniendo varias posibilidades. Con el Hamel-

**Forzado a la inactividad, esta vez por cuestiones físicas como secuela de su duro accidente en Sanair, el hombre de Lanús, aunque lejos por ello de las pistas, no descansa. Habiendo "relanzado" la semana pasada una campaña promocional, la charla con él recobraba actualidad. Así nos enteramos de sus planes y de su pronto regreso a los EE.UU. y a Inglaterra.**

gam Racing, el equipo con el que corrí este año, mi contrato vence el 30 de noviembre y tanto puede ser que me quede o que busque otras escuderías como la de Pat Patrick, donde este año corrí Emerson Fittipaldi, la de Don Shierson, donde estuvo Al Unser Jr., y la que patrocina Skoal Bandit. Con todas estas he tenido conversaciones, que retomaré en estos días cuando retorne a los Estados Unidos. Tengo pensado hacerlo este miércoles 13 y quedarme una semana para luego ir a Inglaterra a fin de ver los March que se utilizarán el próximo año en el CART."

El tercer tema de la charla lo da un hecho sumamente trascendente para Mansilla, producido en el curso de la semana anterior, como lo fue el lanzamiento publicitario del proyecto que, llevado adelante por la empresa denominada "Azul y Blanco, Barras y Estrellas" persigue como finalidad rescatar la continuidad de pilotos argentinos en el automovilismo internacional. "Es una idea que teníamos desde hace un buen tiempo y que busca ayudar a todos los pilotos argentinos que vayan a correr al exterior. Esto que hoy se inicia conmigo, con un contrato de tres años, seguirá próximamente con otros jóvenes pilotos que demuestren condiciones y tengan ganas de correr en el exterior. Es un proyecto interesante que, hasta el momento, he encontrado una buena respuesta en mucha gente que nos llamó o se ha acercado a nuestras oficinas para conocer sus detalles."

Esperanzado, optimista y laborioso como siempre, Quique sigue trabajando para el futuro. Ojalá 1986, por fin, lo vea en actividad continua, pero ya en pista...

## Congratulations

### ENRIQUE MANSILLA

On winning the *Vandervell Rookie of the Year Race Award* for your impressive 12th place finish in the CART Molson Indy 200 at Sanair Super Speedway in Canada on Sunday. Enrique drives the Living Well Spa\*erobics Lola Cosworth.



Ride With The Winner -  
Vandervell Engine Bearings

## Vandervell Engine Bearings

2488 Tuckerstone Parkway  
Tucker, Georgia 30084

Telephone: (404) 491-3935

Member of G K N Engine Parts Division

*Ante ustedes, el aviso publicado en un periódico norteamericano, donde la empresa Vandervell anuncia la adjudicación de su premio al "Novato del año" en la carrera "Molson Indy 200" disputada en el "Sanair Super Speedway" de Canadá, a Enrique Oscar Mansilla. Pese a su grave accidente en dicha competencia, Quique logró clasificarse en el 12º puesto final... y este reconocimiento a su destacada actuación.*

## Móviles en ruta y nuestro propio sistema de computación

Conduce: JORGE OCAMPO

Participación especial de:  
WILLIAMS ALEM Y M. CAMISSA

Locución:  
HECTOR GRANDE  
y un calificado equipo  
de periodistas.

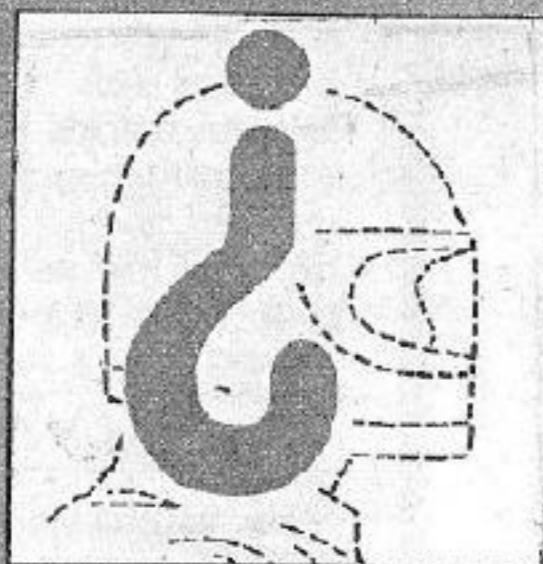
Diariamente de lunes a viernes 20 hs.  
sábado y domingo 20, 30 hs.

San Martín 70 2º piso - of. 76 tel. 20996



**USTED ELIGE**

# **CORSA BUSCA AL PILOTO DEL AÑO**



**En efecto, CORSA quiere ungir al mejor piloto argentino de la temporada 1985. Y para eso - como para tantas otras cosas...- necesita de su ayuda, amigo lector.**

**Esta es nuestra propuesta: Usted elige. Llene este cupón con los nombres de quienes, a su juicio, sean los seis (6) mejores pilotos argentinos de la actualidad - se desempeñen en el ámbito local o internacional-, ubicándolos por orden de méritos según su criterio, y envíenoslo a la brevedad posible. Nosotros escrutaremos los votos, otorgándole 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente, al 1°, 2°, 3°, 4°, 5° y 6° de cada cupón.**

**La suma total de unidades consagrará al preferido del público y CORSA lo designará "El Piloto del Año" al cierre de la temporada '85. Con su ayuda. Con su voto. Con su opinión.**

**Nosotros nos comprometemos a tenerlo al tanto de las alternativas del escrutinio (ver página siguiente). ¿Usted? Usted decide. Ya puede ir votando.**

*Nota: El cierre de recepción de cupones será el último día hábil de la semana siguiente a la última carrera puntuable de jerarquía nacional del año*

## **Acá había un cupón**



Guillermo Maldonado



Oscar Larrauri

¿Qué es eso, Cocho?... Está bien que la consideración popular lo ungiera (hasta ahora) como "El Piloto del Año", pero eso de sacar la lengua, no...

## CENTRO DE COMPUTOS

Al cabo de dos semanas (el concurso se lanzó en el número 1009 la respuesta de nuestros lectores superó todos los cálculos. A diario recibimos en nuestra redacción una cantidad asombrosa de cupones en los cuales los lectores expresan su opinión para la elección del "Piloto del Año".

Debemos destacar que a lo largo de todo el escrutinio, el nombre de **Oswaldo "Cocho" López** apareció como dominador, mientras que detrás, al principio, se destacó **Juan de Benedictis**, que luego fue perdiendo terreno ante el arrollador avance en los últimos días, de **Maldonado, Larrauri, Rosso, Traverso, Mouras y Recalde**.

Al cierre de esta edición de **CORSA** (11/11/85), el escrutinio arroja las siguientes cifras:

Oswaldo López	225	Ernesto Soto	8
Guillermo Maldonado	200	Miguel Angel Guerra	7
Oscar Larrauri	197	Rubén L. Di Palma	7
Victor Rosso	98	Willy Pérez	4
Juan María Traverso	87	Carlos Sciz	4
Roberto Mouras	67	Juan Carlos Giacchino	4
Jorge Recalde	54	Eduardo Rodríguez Canedo	4
Juan de Benedictis	44	Angel Monguzzi	3
Esteban Ferrandino	44	Mario Di Nozio	2
Mario Gayraud	42	Fernando Craceri	2
Gustavo der Ohanesián	34	Jorge Omar del Río	2
Emilio Satriano	33	Mario Serravalle	2
Ernesto Bessone (h)	27	Mario Stillo	2
Enrique Oscar Mansilla	31	Nicolás Salzman	1
Gustavo Sommi	24	Silvio Oltra	1
Miguel Etcheagaray	19	Hugo Dante Juritsch	1
Eduardo Marcos	15	Jorge Martínez Boero	1
Gabriel Raies	15	Oscar Aventín	1
Guillermo Kissling	13	Luis Minervino	1
Ernesto Bessone (p)	11	Oswaldo Morresi	1
Enrique Umutia	9	Horacio Santángelo	1
Carlos Crocco	9	Daniel Mustafá	1
Jorge Bescham	9	Eduardo García Gómez	1
Rubén Daray	9	Carlos Reutemann	1

# A FONDO

con todo el automovilismo

Viva por LV2 el Rally 24 horas (A.C.R.Y.R.)

Desde el próximo 15/11 al 17/11  
en transmisión completa.  
Móviles en ruta y nuestro propio  
sistema de computación



970 Kh 25 Kw

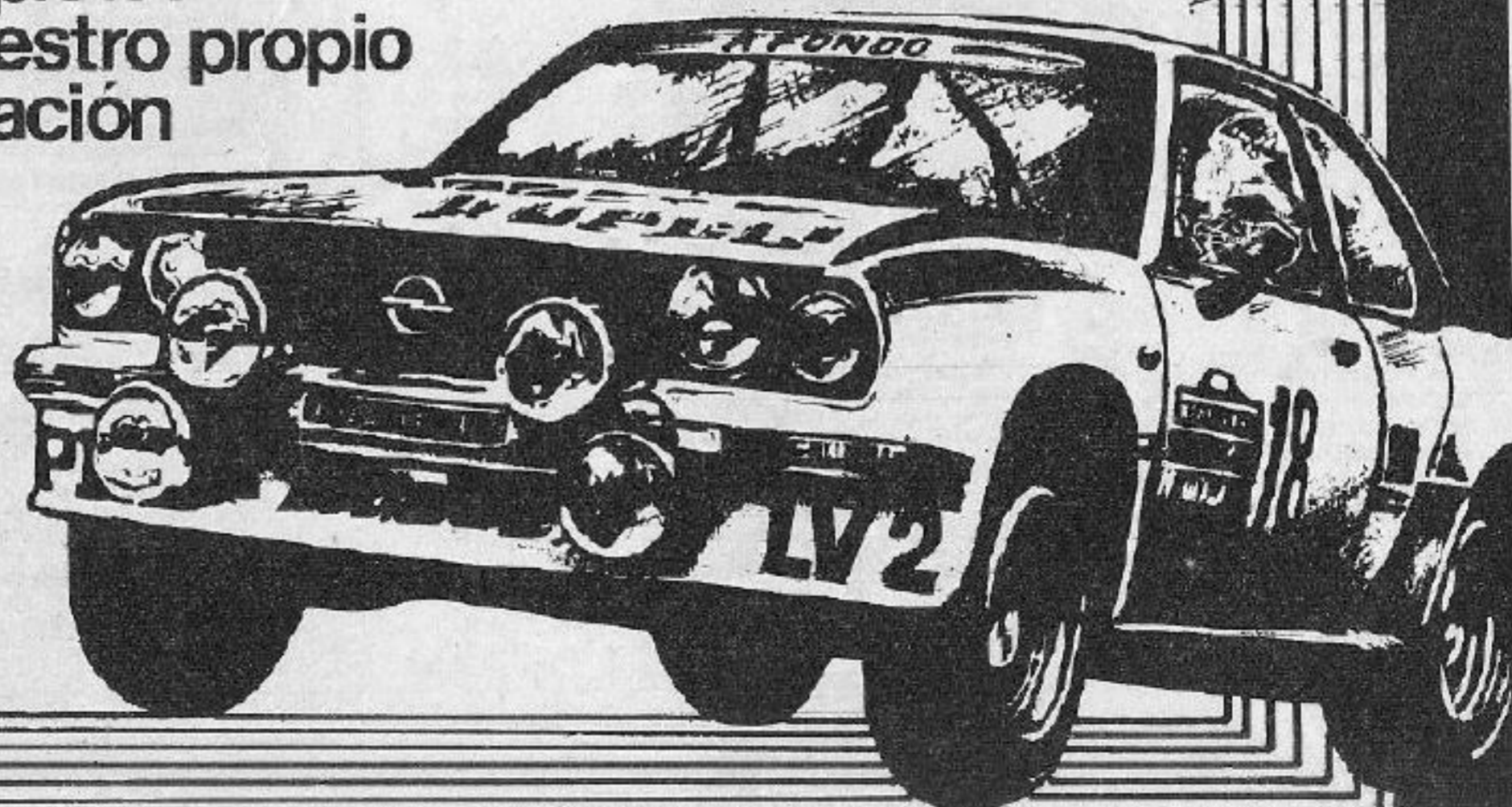
Norte PROD. CBA.

Conduce: JORGE OCAMPO

Participación especial de:  
WILLIAMS ALEM Y M. CAMISSA

Locución:  
HECTOR GRANDE  
y un calificado equipo  
de periodistas.

Diariamente de lunes a viernes 20 hs.  
sabado y domingo 20,30 hs.



San Martín 70 2° piso - of. 76 tel. 20996





# FITITO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS  
Y ACCESORIOS

## FIAT



Adherido al



AMERICAN EXPRESS  
ENVIOS AL INTERIOR

AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL  
TEL. 982-1824

# TOYOTA

## Argent - Part

REPRESENTANTE OFICIAL  
FUIMOS y SOMOS

LA PRIMERA ORGANIZACION  
DEDICADA EXCLUSIVAMENTE  
AL REPUESTO TOYOTA

Av. CENTENERA 3534 - (1437)  
Tel. 91-6237  
(Entre Av. Roca y Av. Saenz) - Capital



# REPUESTOS



## TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION  
FABRICACION



Av. SCALABRINI ORTIZ 1990  
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125  
(1425) Buenos Aires

# CASA FELIPE

DIRECCIONES

- mecánicas - hidráulicas
- sectores • bombas
- sin fines • válvulas



colocación en el acto  
recambios de cremalleras hidráulicas  
nacionales e importados

FALCON - TAUNUS - GHIA - SIERRA - PEUGEOT - BMW - ETC.

colocación de equipos hidráulicos  
CAMARONES 1507 - Tel. 59-4300 - (1416)  
BUENOS AIRES

## La Esquina del Instrumental AVELLANEDA Y OTAMENDI

- Velocímetros • Calefactores
- Limpiaparabrisas
- Indicadores opcionales
- Tableros Deportivos
- Radio • Estereo • Parlantes

# A Instrumental AVELLANEDA

Avellaneda 199 - Tel. 982-1555 - Cap.

# casa DOMINE

## • aire acondicionado

AUTO-RADIO Y CALEFACCION

Todas las marcas Nacionales e Importadas.

VENTAS

REPARACIONES - INSTALACIONES

ADHERIDOS PLAN



Av. ESPORA 35/41 - (1846)  
ADROGUE

## REPUESTOS Y ACCESORIOS COBAS-FELIX



- \*DISTRIBUIDORES MAYORISTAS  
DE REPUESTOS Y ACCESORIOS  
GENERAL MOTORS.
- \*AUTOPARTES-PARTES DE MOTOR  
CAJA Y SUSPENSION.



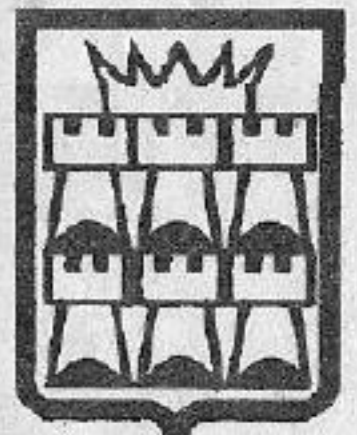
NUEVA DIRECCION  
Av. SANTA FE 2158/58 - (1870) -  
Tel. 208-3144/9602-AVELLANEDA

# MOLISE DIESEL

DE ALBERTO FARDELLA  
REPARACION DE CAMIONES  
FIAT Y MERCEDES BENZ

REPUESTOS ORIGINALES

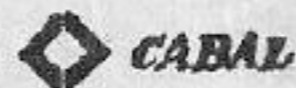
EL PARQUE 8121 - (1657) Pablo Podesta  
(A metros Avenida Marquez)



# Resi-Mar

ACUMULADORES

- \*ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ
- \*NAUTICA - AVIACION
- \*TODAS LAS LINEAS REFORZADAS
- \*GARANTIA 15 MESES



VENEZUELA 3902 - Tel. 761-4480 - (1603)  
VILLA MARTELLI



# ISIAR S.A.

CONCESIONARIO OFICIAL



## EN ISIAR PODRA OBTENER UN "IES" EN 50 CUOTAS SIN INTERESES

Visitenos en:

Av. ZEBALLOS 2187 - Tel. 628-3649 (1712) CASTELAR

# PALAGI Hnos

AHORA INCORPORAMOS BANCO DE PRUEBA PARA  
DIRECCION HIDRAULICA (AGREGADO AL EQUIPO  
DE ALINEACION POR COMPUTADORA - UNICO EN ZONA SUR)

CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMAS DE FRE-  
NOS 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 - 244-1990/2893/9134  
(1834) - TEMPERLEY



## CHARLA CON EL PRESIDENTE DE APAT CON RESPECTO AL TURISMO, LA NUEVA CLASE 4 Y LOS PLANES PARA EL 86

**OSCAR PENTECOSTE:**

# “NUESTRA INVERSION EMPIEZA A DAR SUS FRUTOS”

Para que nuestros lectores tengan una visión de cómo serán los Ford Sierra L.3 Ghia de la flamante Clase 4, munidos de tijera y pincel nuestros artistas imaginaron cómo quedarán de aspecto. El resto se lo explica Pentecoste.

Para 1986 tendremos el Grupo 4, que comprenderá autos de 2.000 a 2.500 cm<sup>3</sup>. Se crea así la “Clase 4” que, por una gestión que APAT hizo con Ford Motor Argentina, arrancará con unidades Ford Sierra 2,3 Ghia. Nosotros le pedimos a Ford que homologue este auto, que el año anterior fue rechazado al no existir la categoría; ahora quedará homologado con sus extensiones, caja arimada, bótadores mecánicos más aptos para competición, etc.

De esta manera, Ford proveerá, mediante un convenio con APAT, de 25 unidades Sierra 2,3 Ghia (cuatro puertas, no la cupé) para las cuales ya tenemos pedidos de numerosos pilotos. Trataremos, en principio, de que las primeras vayan a mano de los más conoci-

dos, pues ya pidieron Alaux, Pemá, Mayorga, Clement, Zampa, Lavari, Guiral, etc... Esto es una de las ideas para demostrar la seriedad del proyecto, que se complementa, por ejemplo, con el contrato que los compradores deberán hacer obligatoriamente con APAT, mediante el cual se compromete a participar en el 80% del calendario; además, durante el primer año, todas las unidades entregadas por Ford permanecerán bajo la supervisión directa de la Asociación. Los pedidos se reciben únicamente por escrito y acompañados de antecedentes del piloto.

Todos los autos, mediante convenios paralelos, se venderán con todo el equipo de seguridad colocado: jaula, butacas, cinturones, etc. De esta mane-

ra se abaratarán costos y se garantiza la utilización de equipamiento de primera línea en el rubro seguridad. Está en tratativas, también con Ford, la posibilidad de una cuenta corriente para la provisión de repuestos y motores que funcionará con APAT como intermediaria entre el interesado y la fábrica.”

### LAS CLASES 2 y 3

“Indudablemente nuestro fuerte actual es la Clase 2, que seguirá como hasta el momento, aunque pondremos un poco el énfasis en algunos detalles menores que son perfectibles.

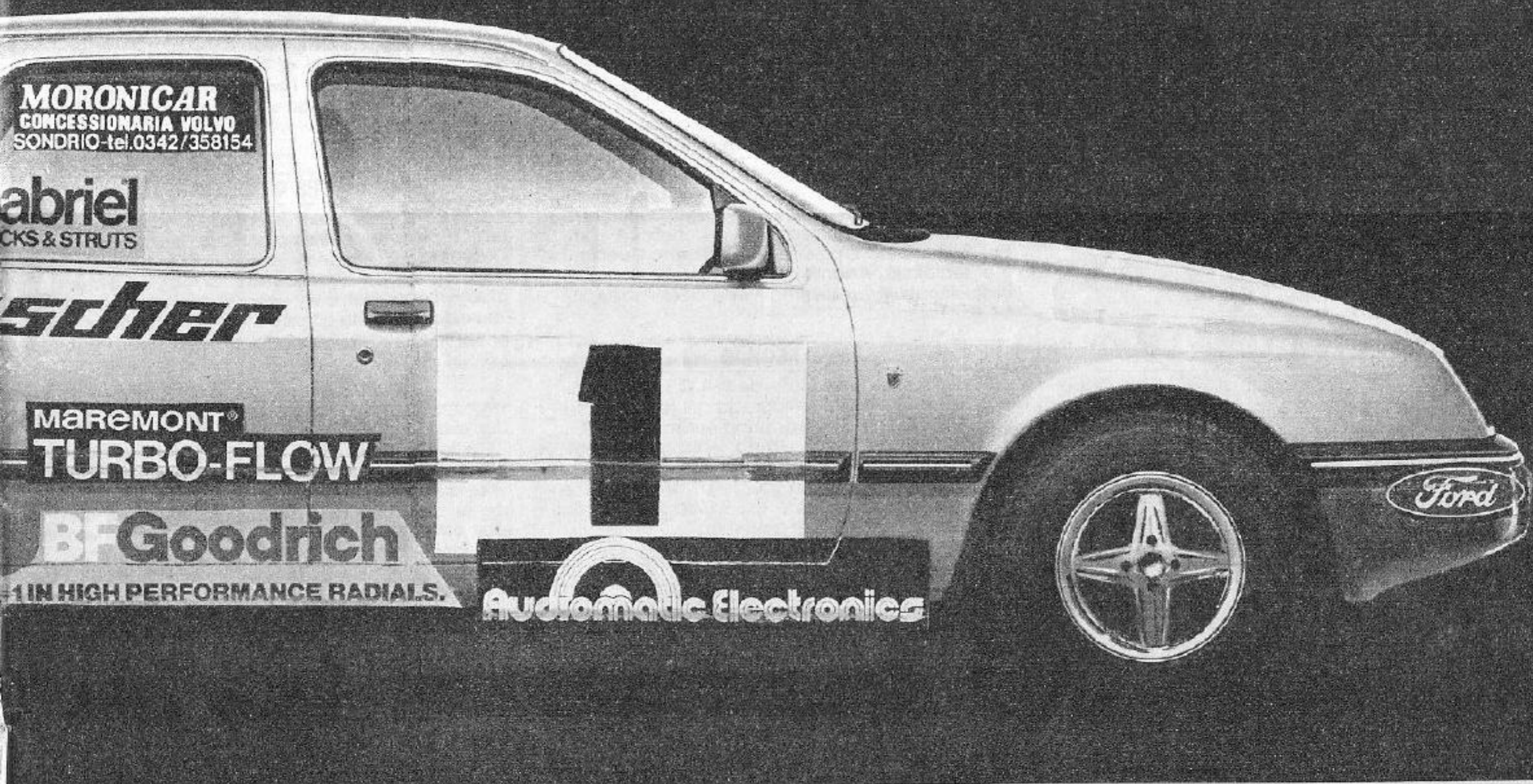
“La Clase 3 ya dio algún indicio de progreso específico con la incorpora-

ción de los dos Alfa de Maggi y Breard, pero, para afianzarla para el 86, tenemos la promesa de Renault de que darán más apoyo a aquellos pilotos que se interesen o estén participando en esta categoría. Por otro lado, se habló por ahí de que las clases 3 y 4 podrían correr juntas, pero eso lo decidirá APAT y en función de la mejora del espectáculo; no tiene nada que ver la cantidad de autos de una u otra clase.”

### 1986: INDEPENDENCIA Y ¿TV?

“Para el año próximo tenemos pedidos concretos de fechas por 12 carreras en principio solamente para las tres categorías del Turismo Pista. Esto permitiría





Igualmente que pilotos de esta especialidad puedan correr en otras y viceversa, ya que la tesitura de no superponer fechas, lo que nos parece muy inteligente, sería compartida, el año próximo, por otras categorías que habitualmente corren para la televisión. Nosotros tenemos un alto porcentaje de seguridad de que nuestras carreras serán televisadas. Esto será posible gracias a como el Turismo pista se mostró en estos dos últimos años, gracias a la posibilidad que le brindó el Club Argentino de Pilotos y el apoyo constante de SEVEL en el plano institucional y económico. Para el '86 nos es solamente necesario equilibrar el plano económico, lo que se soluciona mediante la continuidad del apoyo de SEVEL, la incorporación

de Ford (Akel fue quien nos hizo las gestiones) y el respaldo de una tabacalera.

—Con todo esto, creemos que estaremos a la altura de las mejores categorías en cuanto al espectáculo a ofrecer, y tenemos una gran posibilidad de futuro por los bajos costos relativos de nuestras clases.

—¿Piensan, de alguna forma, convertirse en competidores de las actuales categorías "reinas"?

No, para nada. Si bien nosotros salimos a hacer nuestro propio camino, creemos que justamente el hecho de que cada especialidad tenga su propio espacio va en favor del conjunto.

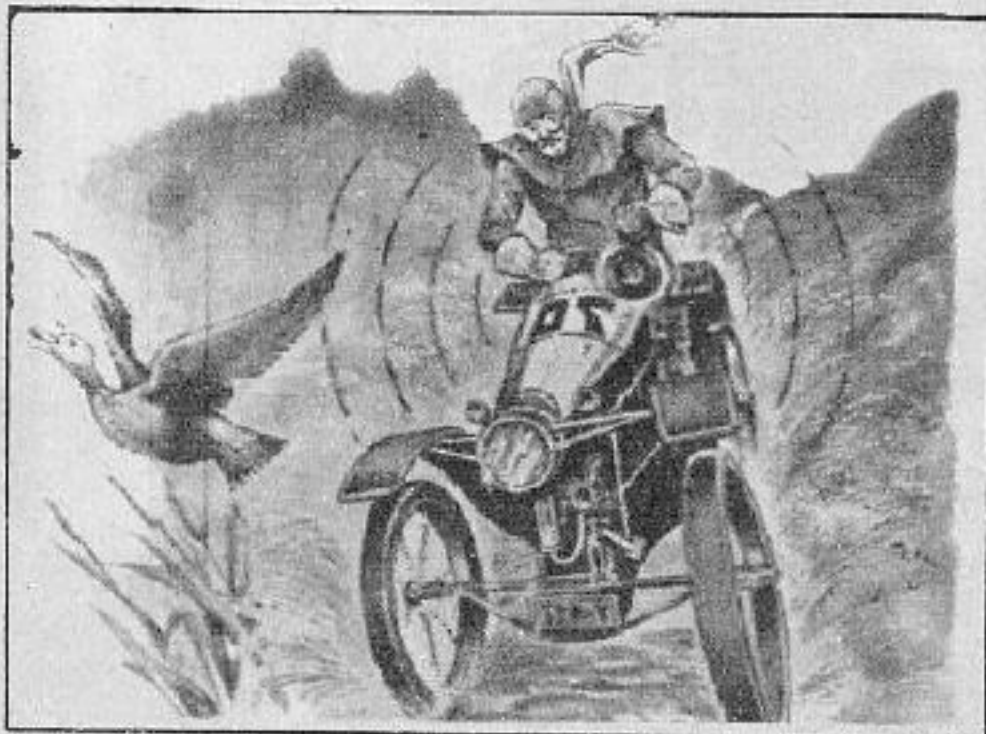
—¿Y a qué plazas apuntarían, a las mismas que otras categorías, a nuevas...?

—En general, nosotros sabemos cuáles son los lugares donde nuestra categoría gusta más, pero trataremos también de abrir nuevos mercados, según cómo evolucione la cosa.

Y llevando un poco el asunto por otro lado, siempre dentro del marco institucional, nos parece interesante comentar que estamos en gestiones con el ACA para que en la parte técnica se establezca una colaboración con APAT. Es un primer paso hacia lo que nosotros entendemos que debe ser una mayor injerencia de las Asociaciones de Pilotos para poder imponer disci-

na entre sus asociados. De esta manera se puede defender mejor los intereses de grupo. En ese sentido, APAT se ha caracterizado este último tiempo por una unión entre sus asociados y un sacrificio en común, lo que nos permitió llegar adonde estamos y progresar aún más en el futuro. Por ejemplo, en los dos últimos años ningún piloto de Turismo cobró viáticos ni premios, para destinar esa plata a financiar la televisión. Ahora, en 1986, tendremos la TV y ya los pilotos volverán a percibir sus premios y viáticos. De esta manera, pensándolo como empresa, salimos adelante; lo que hicieron los pilotos no fue una donación, fue una inversión que a partir de ahora empezarán a recuperar con creces.

# Toquecitos de Bocina



## MOTOCICLISMO

La **Asociación Bomberos Voluntarios de Justiniano Posse**, en la provincia de Córdoba, nos hace conocer que el próximo domingo 10 del corriente se correrá el **Premio Coronación del Campeonato Argentino de Motociclismo**, con la intervención de las categorías 100 cm<sup>3</sup>; Promocional; 100 cm<sup>3</sup> libre y 200 cm<sup>3</sup> libre. Los organizadores hacen también saber que se brindará alojamiento al corredor y dos mecánicos si su domicilio está a más de 300 kilómetros de Justiniano Posse, y en materia de premios habrá 4.101 australes, estableciéndose viáticos por un monto de 1.249 australes. Para cualquier información, los interesados podrán llamar a Luis Alborn al 0534-91295 o a Roberto Theller, al 0534-91234.

## MISION CUMPLIDA



Se los presentamos porque la empresa que acometieron y finalizaron con éxito bien se lo merece. Se trata de **Carlos Albornoz** (29) y **Angel Brambilla** (28), ambos oriundos de Concordia, Entre Ríos, electrotécnicos y que se ocupan de la compra y venta de automóviles antiguos. Justamente en un Chevrolet 1931, partieron de Concordia el 2 de marzo y llegaron al Centro Técnico Chevrolet, en Warren, el 5 de setiembre. Emplearon seis meses recorriendo 21.145 kilómetros de viaje directo y 4.800 en desvíos y demostraciones a lo largo de doce países.

A excepción del tramo entre Bogotá y Panamá—hecho por avión—todo el viaje se desarrolló por tierra, contando con el apoyo de los representantes de General Motors. Tuvieron, sin embargo, algunos problemas con los neumáticos en Guatemala, debiéndose apelar al recauchutaje en frío y la rotura de una biela en pleno desierto de Arizona. Pero pese a todo, llegaron y la intención de estos animosos jóvenes es la de repetir, pero a la inversa, el viaje, que pretenden reflejar en un libro, no sólo con vivencias y anécdotas, sino también con todo tipo de datos.

## DEGIONINI AL TC

En su taller de San Justo, "Pardal" está armando una coupé Dodge, partiendo de un casco que aún no ha corrido y cuyo destinatario es **Anibal César Degioninni**, quien pretende competir el año entrante en Turismo Carretera. Actualmente, Degioninni corre en TC del Oeste Clase "A" con un Balaguer-Chevrolet equipado con fierros de Wilke-Pedersoli que son armados por el piloto y sus colaboradores.

## CENA DE FIN DE AÑO

Los entusiastas muchachos de la **Asociación Argentina de Rally** programaron ya su tradicional **cena de fin de año**. La misma tendrá lugar en el restaurante del Automóvil Club Argentino el próximo **11 de diciembre a las 21**. Las tarjetas para la cena [... que promete ser espectacular] están a la venta y pueden reservarse en el 49-0785.

## ZABALA VENDE

Para la competencia del domingo en Santa Fé, **Carlos Zabala** estrenará un auto, que como de costumbre responde a la preparación de Julio Pardo, mientras que la atención estará a cargo de Luis Guyari y De Martínez, bajo los sabios consejos del "Reverendo" Fernando Falangone (a) Chandón. El piloto ya tiene decidido que en 1986 correrá en la clase 4 del Turismo, por lo que ya tiene en venta el auto que utilizó hasta ahora y gran cantidad de repuestos.

## OTRO CLUB EN SAN LORENZO

El pasado 24 de agosto se fundó en la ciudad de San Lorenzo (Santa Fe) el "**San Lorenzo Automóvil Club**", entidad que entre sus fundamentos tiene el fomento del deporte automotor en beneficio y nombre de su ciudad. El presidente es **Roberto Gueroni** y el secretario, **Ademar R. Dascani**. La flamante institución tiene su sede en la Avenida San Martín 582 de San Lorenzo.

## MAS FECHAS

Siguen llegando a la sede de la **A.C.T.C.** los pedidos de fecha para la temporada del año entrante. Los últimos fueron del **Pergamino Automóvil Club** y del **Auto Moto Club Olavarría**, institución que solicita el 6 de abril y el 12 de octubre. Además, durante la semana anterior, en la sede de la calle Bogotá se recibió la visita de **gente de Rafaela**. ¿Querrán llevar el TC a su óvalo?... La semana que viene se lo contamos.



Carlos Zabala vende su auto de Turismo clase 2 y se dedicará a la clase 4.

## LA "FIERA" Y EL TC

"Mi auto de TC está en venta y si bien mi intención es continuar en el Turismo, si consigo un buen auto correría en Tandil una de TC..." Lo dijo **Vicente Pemía**, quien en una de esas se puede dar el gusto en su ciudad.

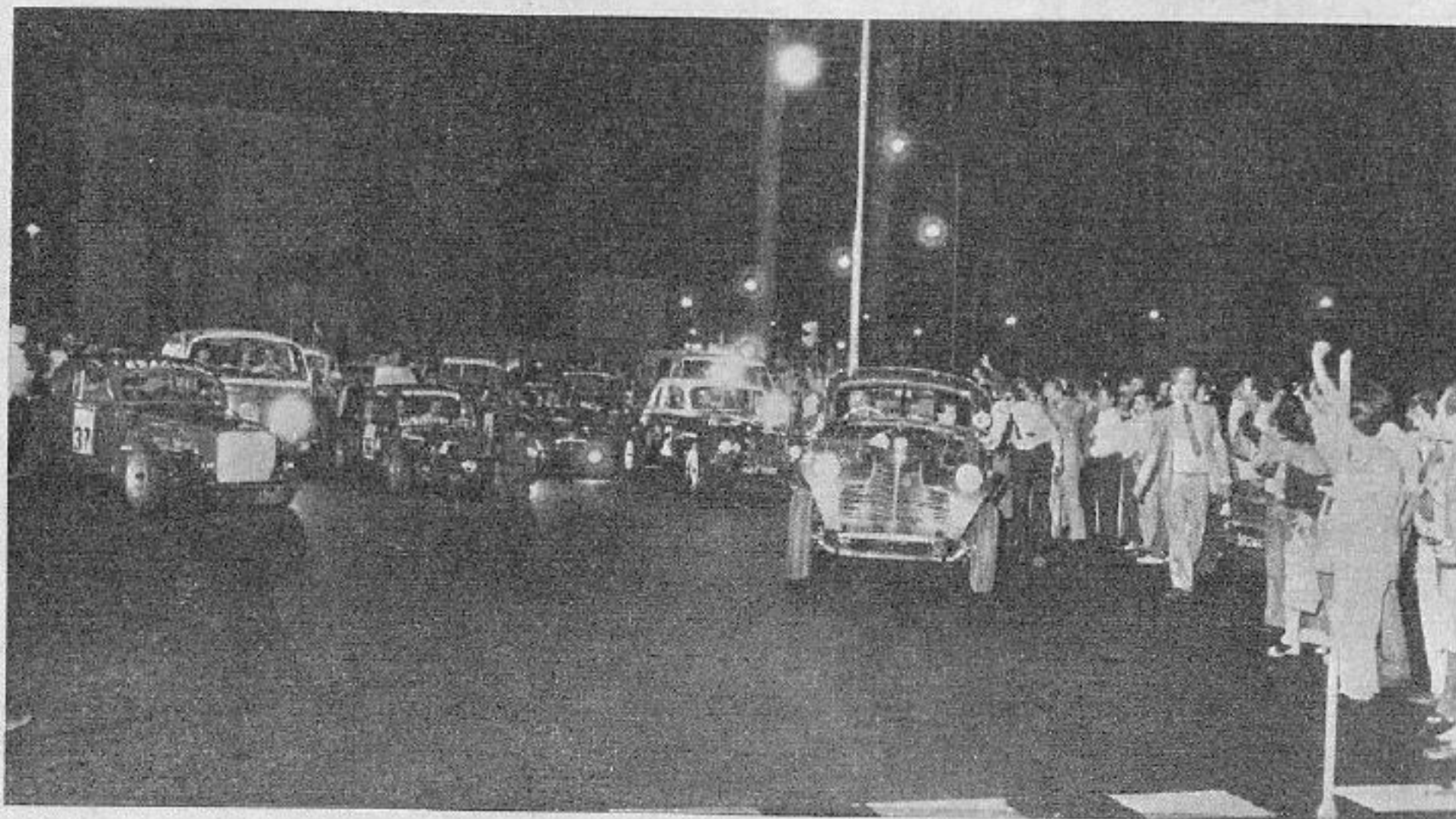
## ESTUDIANTES DE OLAVARRIA

El 15 de octubre quedó integrada la flamante **Comisión de Automovilismo del Club Estudiantes de Olavarría**. Su presidente es el señor **Oswaldo Castrovinci**, mientras que **Alberto Labaca** y **José Mucci** son vicepresidente 1º y vicepresidente 2º, respectivamente. La citada comisión ya está trabajando en la organización de importantes eventos para el futuro.

## LA F-2 EN MARDEL

**Guillermo Kissling** y **Mario Biaggini** estuvieron hace unos días inspeccionando el circuito marplatense donde el próximo 15 de diciembre se correrá una competencia de **Fórmula Dos Codasur**. Con ellos, estuvieron los señores **Carpaneto** y **Canelo**, del Mar del Plata Automóvil Club y un representante

## 2º GRAN PREMIO T.C. DEL AYER





Biaggini de espaldas, Kissling enfrente y directivos de Mar del en el circuito.

de la Municipalidad de General Pueyrredón. Todos recorrieron el trazado y cambiaron opiniones sobre la reforma de la chicana y el salto que hay luego de la largada.

### Y SE CASO NO MAS

El viernes 25 de octubre, en el marco de una casona en la avenida Forest y Virrey del Pino, terminaron las "hazañas" de Néstor "Buby" Verardi, activo representante del Sanatorio Güemes en las competencias automovilísticas, especialmente de T.C. Ese día, Sandra Fullone lo atrapó definitivamente, llevándose a cabo una ceremonia de Mixta Religión, oficiada por el Pastor Mario Tesore, de la Iglesia Evangélica de Campaña y el Padre Tomás, de la Parroquia San Patricio. Resignación, Buby... resignación.

### AGRADECIMIENTO

El pasado jueves 7 del corriente se festejó el Día del Periodista Deportivo y, con tal motivo, el Club Atlético Rafaela nos hizo llegar su adhesión en un telegrama que reza: "Felicitaciones en vuestro día y éxitos". Evidentemente, el CAR es una institución que está en todas y agradecemos que se haya acordado de nosotros en nuestro día.

En pocas horas más se pondrá en marcha la segunda edición del Gran Premio Turismo Carretera del Ayer, que en características de caravana, presidida por un coche piloto recorrerá rutas de la Provincia de Buenos Aires y de Santa Fe, de acuerdo con el siguiente cronograma.

**Jueves 14/11:** Largada desde el ACA ubicado en Olivos, frente a la Ruta Panamericana y Paraná, a las 21.30, siendo el punto final de esta primera etapa la ciudad de Luján. **Viernes 15/11:** Largada de Luján, pasando por San Andrés de Giles, Carmen de Areco, donde habrá neutralización, Salto y finalizando en Rojas. **Sábado 16/11:** Largada de Rojas, pasando por Carabelas, Colón, Wheelwright, Labordeboy, Firmat, ChañarLadeada, donde habrá otra neutralización culminando en Venado Tuerto. Allí habrá un agasajo a Marcos Ciani, organizado por el Club Atlético Jorge Newbery. **Domingo 17/11:** Largada de Venado Tuerto, pasando por Villa Cañas, Teodelina, General Arenales, Inés Indart, Salto, Capitán Sarmiento y culminando este Gran Premio en San Antonio de Areco.

Entre otros, participarán Juan M. Fangio, Daniel Musso, Marcos Ciani, Torcuato Emiliozzi, Rodolfo de Alzaga, Juan Manuel Bordeu, Juan Carlos Navone, Esteban Sokol, Jesús Risatti y Aurelio Santoro.

**SAFARI**  
**AL-RO** SUPER POTENTE  
EQUIPADO CON LAMPARA DE YODO  
FABRICANTE: AL-RO S.R.L.  
PJE. LUIS BRAILLE 5620 - Tel.: 567-6006/1469  
Bs. As. (1408) CASILLA CORREO 83 (SUC. 8)

más vida en la suspensión de su vehículo con **RESORTES**  
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO • 641-2907/8429/5735

**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.

SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS

IMPORTADORES - EXPORTADORES **DE MARCO HNOS. S.R.L.**  
24 de NOVIEMBRE 551 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

**Decore su vehículo con cintas decorativas**

Lápices especiales para el pintado de neumáticos

Llegaron los **MUSTANG** (caballos)  
Por par en 4 colores. Medida 61 x 14 cms.

Una amplia gama de diseños y colores.  
ENVIOS AL INTERIOR

Llegaron **FENDER** para F-100 y BRONCO

AHORA EL NUEVO MODELO Medida 20 x 10 cm. • Colores: Rojo - Marrón - Oro, Metalizados, y Negro - Azul - Naranja.

**FILM PARA POLARIZAR DECORAUTO**  
CASAFOUST 547 (Esq. Warnes 1300) (1414) Tel. 50-7606/855-1652 - Cap.

**NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO**

INFORMES DE COLOCACION **750-5692/5483**  
de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

**GUARDAPLAST** LEGITIMO

**¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!**  
Polarizamos su auto en 2 hs...  
...y conseguirá de 5 a 7 grados más frío de su equipo de aire acondicionado

**AUTODECOR**  
AV. J. B. JUSTO 3316 CAPITAL (1416)

**SUGERENCIAS**  
POR AVISOS EN ESTA SECCION ELANAR A: EDDIE PUBLICITARIA SRL. CORDOBA 440 - 1° P. "A" - Tel. 331-2164

**ESCRIBANO PUBLICO**  
Certificación de firmas para contratos de transferencia de automóviles y fotocopias poderes incluso irrevocables, actas de guarda real del automotor, etc.  
Tel.: 45-1307 y 46-6244

**mp EQUIPAMIENTOS ESPECIALES**  
PRESENTA LA LINEA DE DEFENSAS DE PARRILLAS PARA AUTOMOVILES MODELOS REGISTRADOS

PROTECTOR TRASERO MODELO RALLY  
PROTECTOR TRASERO MODELO SAFARI

EXIJA PRECINTO DE GARANTIA **mp** COLOCADO EN EL ACCESORIO

**VOLANTES Ematray**

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO.  
Cinturones de Seguridad, Consolas, Butacas, Apoya Cabezas, Tuercas Antirrotas de Ruedas, Sistema Antideslizante para Nieve y Barro para automóviles y Pick-Ups.  
VENTAS POR MAYOR Y MENOR  
**LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.**  
WARNES 1400 • Tel. 50-9604 • CAPITAL OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

EN CAPITAL FEDERAL:  
**CAR'S SHOP**, Warnes 910 (1414) Tel. 854-2815/6899  
**AL-RONCE**, Jujuy 332 (1083) Tel. 93-8246  
**NEUMATICOS PETRUCHELLI**, Av. del Trabajo 7233 (1439) 687-7139  
ZONAS DISPONIBLES: Consultas al Tel. 749-6222

EN INTERIOR:  
**JORGE SARTORI**, Francisco Roca 717 (2705) Rojas, (Bs. As.)  
**AUTOPARTES SALTO**, Buenos Aires y R. Franco (2741) Tel. 23056, Salto, (Bs. As.)  
**OMAR RUBEN BAZ**, Calle 9 esq. 2 (5360) Tel. 21258, Gral Pico (La Pampa)  
**FIAT SAN MARTIN**, Av. San Martin 722 (1748) Gral. Rodriguez (Bs. As.)

**IMPORTADAS de FRANCIA**  
Para su PEUGEOT BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "RATED"

**EYQUEM CONCORDE**

**TATEOSSIAN HNOS. S.A.**  
CABELLO 3263/65 - (1425) PALERMO Tel. 801-3352/3957/6534/8959

Un toque de distinción a su Ok, Auto o Pick-Up, le brinda **NEW YORK RUEDAS**  
E.A. PROTO HNOS. LEGITIMAS PRECIOS SENSACIONALES  
TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS  
WARNES 1401 - ESQ. DORREGO - TEL. 854-7322/0902

VENTAS POR MAYOR Y MENOR Tarjetas de Crédito ENVIOS AL INTERIOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA UTILICE EL PLAN CANJE

GACEL BRONCO PEUGEOT

## ¿UN RECORD MUNDIAL?

Podría haberse establecido durante el reciente Concurso Goodyear "EL ARMADOR DE CUBIERTAS 1985" un récord mundial.

En efecto, el armador de cubiertas Juan Carlos Luna, del Serviclub Goodyear, Fidel J. Leone e Hijo, de la localidad de Martínez, Pcia. de Bs. As., estableció durante la final del concurso el mejor tiempo, conquistando el título de "Campeón 1985".

Para la prueba, que consistió en sacar las cuatro ruedas Grand Prix "S" de un vehículo elevado, desarmarlas, armar un nuevo juego de cuatro cubiertas Grand Prix "S", darle la presión recomendada y colocar las cuatro ruedas nuevamente en el automóvil, Juan Carlos Luna empleó tres minutos, cuatro segundos, 597 milésimas (3'14"597/000).

La prueba final del concurso fue presenciada en el local de la firma Fidel J. Leone e Hijo por directivos de Neumáticos Goodyear S.A., miembros de Serviclub Goodyear, clientes de la firma, los participantes de la gran final, diversos medios periodísticos y por los cronometristas oficiales del Automóvil Club Argentino, Sres. Oscar Yáñez y Angel Neira, que tuvieron a su cargo la delicada tarea de tomar los tiempos de los seis finalistas.

Para la prueba se emplearon los más modernos equipos y herramientas: Elevador de cuatro ruedas, desarmadora automática de cubiertas y pistola de impacto. La tarea debió, además, efectuarse en un todo de acuerdo con las técnicas para el armado y desarmado de cubiertas.

El objetivo de la prueba, más que procurar establecer un posible récord para la tarea, fue el de alentar el espíritu de competencia entre los integrantes del equipo de armadores de cubiertas de Serviclub Goodyear, con la intención de que se superen constantemente y de informar a la opinión pública y en especial a los usuarios de cubiertas para automóvil sobre los avances logrados en materia de servicios por parte de la cadena de locales Serviclub Goodyear.

Participaron de la "final" —realizada el miércoles 16 de octubre, a las 10.30



hs., en el local de la firma Fidel J. Leone, Av. Santa Fe 1240, de la localidad de Martínez— los representantes de Serviclub Goodyear que resultaron ganadores de las tres "series" de las semifinales realizadas el día anterior en diversos locales Serviclub Goodyear de Buenos Aires.

"Subcampeón" resultó Ceferino López, del Serviclub Goodyear Ismael Coscollá, con un excelente tiempo de tres minutos treinta y cinco segundos, seiscientos sesenta y siete milésimas (3'35"667/000).

Destacada actuación también cupo a los restantes finalistas del certamen: Julio C. Torres (3'44"119/000), del Serviclub Goodyear Alfredo Testa, de Mercedes (Pcia. de Buenos Aires); Abel Sandoval (3'46"548/000), que representó al Serviclub Goodyear Neumáticos RO-MA, de la ciudad de Bahía Blanca; Sergio Zapata (4'21"575/000), del Serviclub Goodyear Juan Carlos Huete y Cia., de Buenos Aires, y Héctor Cardozo (4'36"781/000), del Serviclub Goodyear Fernando Mattano, de Capital Federal.

Los directivos de Goodyear, así como los de los Serviclub Goodyear, coincidieron en que los objetivos se alcanzaron plenamente y que, además, como complemento, es posible que se haya logrado establecer un récord mundial para la tarea, ya que no se tiene conocimiento de marcas a nivel mundial que mejoren la lograda por Juan Carlos Luna.

## IMPORTANTE ADQUISICION DE FORD MOTOR COMPANY

El señor Donald E. Petersen, presidente del directorio de Ford Motor Company de Estados Unidos, anunció que su empresa acaba de adquirir la Compañía "Sperry New Holland", el fabricante de maquinaria agrícola especializada más grande del mundo.

Al efectuar el respectivo anuncio, el señor Petersen dijo que la flamante adquisición tiene por objeto reafirmar y consolidar la posición de privilegio que Ford Motor Company ocupa actualmente en la industria manufacturera de maquinarias y equipos agrícolas.

El precio de compra asciende a unos 330 millones de dólares e incluye los activos que "Sperry New Holland" posee en todo el mundo, así como también instalaciones de manufactura en diez países y marcas de fábrica.

Una de las principales ventajas de la operación consiste en la complementación de las líneas de productos que, hasta ahora, han sido fabricadas por las dos empresas de manera separada, ya que Ford produce principalmente tractores agrícolas e industriales,

mientras que el campo específico de "Sperry" es la fabricación de cosechadoras, máquinas segadoras-trituradoras y otros implementos mecánicos para el agro.

Este principio de complementación también se aplica a la organización de distribución y ventas de las dos empresas.

Cabe señalar que todas las instalaciones, equipos y operaciones que Ford acaba de adquirir a la Corporación Sperry, que es la empresa propietaria de "Sperry New Holland", formarán parte de la División de Tractores de Ford Motor Company.

Con respecto al futuro, el señor Petersen puntualizó que por ahora no se contempla ningún cambio inmediato ni en la actual línea de productos ni en la modalidad de las respectivas operaciones. Esto, sin embargo —recalcó—, no excluye la posibilidad de buscar mejoras capaces de satisfacer, en una medida cada vez mayor, los requerimientos y necesidades de operarios, empleados, concesionarios y principalmente clientes.

## TELEFONO NEGRO

—Hola... ¿CORSA?

—Sí, señor...

—¡Por fin!... viejo. Hace diez minutos que estoy dale que dale, discando, y nada...

—La verdad es que tuvo suerte, porque sabemos de gente que se quedó dormida, fatigada, después de tanto tiempo de discar y esperar en vano...

—Bueno, le anticipo que voy a ser rápido, porque estoy hablando desde teléfono público y, además, tengo servido un vermouth y no quiero que se caliente. Así que escuche, no pregunte nada y anote.

—Lo escucho, señor...

—Mi nombre no interesa, sólo quiero desasnarlos de algo que ni se imaginan. ¿Qué me dirían si les cuento que dentro de —quizá— poco tiempo, la fiscalización y el control del automovilismo argentino partirá de la calle Bogotá 1667...

—Que usted está borracho...

—Pare la mano, que en lo que va del día aún no probé una gota de alcohol. Lo que digo es cierto y le tiro algunos indicios...

—A ver...

—Espere que ponga otra ficha... Ya está. ¿Sabe cuánto le cobra la CDA al Turismo por enviar un fin de semana dos personas para cronometroaje en el lugar de la carrera?... ¡1.700 australes!... Y siga. Llegué a enterarme de que por la A.P.T.C. 2000 no tienen interés alguno en continuar bajo el control de la CDA. Las macanas que hizo esta gente son muchas y no están dispuestos a seguir "bancando" más errores. ¿Y en quién pensaron?... En la ACTC, viejo... En la ACTC. Y lo mismo pasa con el Turismo, y aunque los muchachos de APAT no lo manifiesten públicamente, están pensando en algo para revertir el proceso...

—¿Me permite que le pregunte algo?... A todo esto, ¿qué sabe usted sobre la gente de la CDA?

—Y yo le contesto con otra pregunta: ¿usted no fue nunca por las oficinas de la Avenida del Libertador donde funciona ese organismo?... Algunos están más desorientados que Adán en el Día de la Madre; otros navegan en su incapacidad, y los más resueltos tratan de ganar algún lugarcito. ¿Quiere más?... Si hasta el presidente de la CDA, Dr. Horacio Rivarola, gestionó, vía Eduardo Bouvier, titular de la Asociación Pilotos Fórmula Cuatro, una entrevista con Juan Carlos Deambrossi, presidente de la ACTC...

—Muchas gracias por toda su información, señor... Cuando quiera, dése una vueltita por la redacción, así tomamos algo y seguimos charlando...

—Le agradezco, pero no soy hombre de "trocón". Cuando quiera, lléguese hasta Chiclana y avenida La Plata; nos encontramos en el "chebolí" y tengo la seguridad de que le voy a tirar datos "posta"...

—Bien, ¿no puede decirme su nombre?...

—No... ponga que llamó un "anónimo", nada más. Adio...

—Hola... ¿CORSA?... Habla "el anónimo"...

—Ah, es usted, otra vez.

—No. Si "vua ser" el otro. ¡Qué pregunta!... Pero si le molesta, corto.

—No es para tanto, no lo tome así. Pero hable más fuerte, porque no lo oigo bien, hay mucho ruido...

—No me oye bien porque justo por acá está pasando una manifestación y los muchachos le están pegando parejo al bombo...

—Ah... bueno. ¿Le quedó algo en el tintero después de su llamado de hace quince minutos...?

—No... Lo que pasa es que, hablando, me olvidé del vermouth. Así que corté, le puse un par de cubitos y me lo tomé tranquilamente. Lo que quería contarle es que el otro martes salí de farra con el Toto, en la chatita. Fuimos al Italpark, ¿vio?

—La verdad que usted no se priva de nada. Pero, ¡a mí qué me importa!... No me va a decir que llamó para contar esa pavada...

—No se caliente, pebete. Y escuche... Entramos y, "¡huy Dió!"... estaban el Tony Aventin, el Pato Morresi, el Petiso Daray, el Angelito Guerra, el Coco Mouras, Madera Croceri, el chico Oltra, Oscarito Angeletti y Giacchino. Todos juntos... El Toto no lo podía creer...

—Pero, señor, ¿usted no sabía que ese día, la gente de "Campeones", capitaneada por Carlos Alberto Legnani, el mismo de Radio El Mundo y Canal 2 de La Plata, organizó una carrerita en el Italpark?...

—No... Yo no sabía eso, pero usted tampoco sabe lo que voy a contarle a continuación. ¿Me escucha?... Sucedió que Tony Aventin vio un auto que tenía pintado el número 29, el mismo que usa en el TC, y como le gustó se subió. Giacchino vino casi al instante, diciéndole al Tony que se bajara, que ese auto lo iba a correr él. Que sí... que no... la discusión fue interrumpida al darse la orden de largada. Giacchino quedó a pie en medio de la pista, gesticulando, y Tony, junto con el pelotón, se puso en carrera. Al pasar cumpliendo la primera vuelta, Giacchino le propinó un salivazo a Aventin y, no contento con ello, corrió hasta un auto desocupado, se subió y, cuando volvió a pasar el de Morán, lo embistió. A esta altura, nadie de los que estábamos allí entendíamos nada. Pero lo "mejor" vino una vez que terminó la carrera, ya que Giacchino encará a Aventin, sacando a relucir algunos hechos que fueron noticia hace bastante tiempo. Allí se colmó la paciencia de Tony y, de no ser por la intervención de casi todos los presentes, Giacchino hubiera ido a parar al hospital. ¡Qué desubicación la de este muchacho!... Y pensar que con el Toto lo teníamos como ídolo. La verdad es que con su actitud les amargó la noche a todos. Habían ido para divertirse y el anormal de Giacchino... bué', mejor no seguir con todo eso, fue muy triste...

—Es verdad y lo lamentamos por Carlitos Legnani, su gente y la del Italpark. Ellos no merecían ese bochomoso espectáculo... Pero más que nada, lo lamentamos por Giacchino.

## ESCAPES

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

### DISTRIBUIDORES

ZONA NOROESTE Y CUYO

**HECTOR ANGELINI:**  
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE  
TEL: 0465-90119

ZONA LITORAL:

**JOSE MARIA ANGELINI:**  
Saavedra 365 - VENADO TUERTO (STA. FE)  
TEL: 0462-25960

ZONA SUR:

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

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS

**MOTORESCAP**  
San Martín 1654. V.GDOR.GALVEZ (STA. FE)  
TEL: 041-921483

ZONA PCIA. NEUQUEN

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

## ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS  
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS  
TALLERISTAS Y MECANICOS: SOLICITAR CATALOGOS

OPERTAS NUEVOS DE LLAVES Y LLAVES  
SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION

### SANY S.R.L.

TEL 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.  
(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Filiz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

**BUCCI**

de Oscar y Claudio Bucci  
Pasco 1213 - TEL. 245-3538 - TEMPERLEY (c.p. 1834)

### TERAN COMPETICION

REPARACION DE TROMPAS PLASTICAS, SPOILERS,  
PARAGOLPES PLASTICOS, etc. ☆ TRABAJOS GARANTIDOS

TEL. 642-2104 • Envíos al interior

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD

## OPP-BAG

- SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
- ESPECIALES Y REFORMAS

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.  
TEL 654-1246 - SAN JUSTO

## HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION TURISMO - DATSUN TC. 2000 - RALLY F 2.00ASUR PISTA FRA

Envíos al Interior

Fabrica Administración Ventas UNICA DIRECCION MILLER 3464 TEL. 542-1533 - CAP. (C.P. 1431)

Nuevo TEL. 543-9489

## EMBRAGUES

**WOBRON**  
Legítimo

Vulcanizado de Pastillas y Patines de Freno para todo tipo de vehículos Importados y Nacionales

EQUIPOS DE COMPETICION

EMBRAGUES NOGOYA NOGOYA 6187 CAP. TEL. 642-0773 Envíos al interior

## F.A.D.E.S

BUTACAS JAULAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen. FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)  
**760-0866**

## LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 2157). Villa Bosch. TEL 769-1304

### TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALGUATTI - PITTATORE)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platinillos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DOCE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

**OSVALDO MACEIRA**  
COMPETICION ITALIA 355 TIGRE - TEL. 749-1502 (c.p. 1648)

## DA-DA

### PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

• BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS • APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS

TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 128 E ORIGINALES TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Envíos al Interior Colocación en el acto

Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449  
Avellaneda 435 - Ute. López. 795-1607

### ALINEACION Y BALANCEO

CHASIS Y COMPACTOS PARA FORMULA 5

Chivilcoy 3145/75. CAP. (1417). TEL 53-0347

Cursos prácticos sobre monoplasas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el Autódromo de Bs. As.

Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.

## JORGE OMAR DEL RIO

### Escuela de Pilotos

### REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

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

### OSCAR M. CACERES CIGÜEÑALES ESP. PARA COMPETICION

Turismo Carretera: Dodge, Torino 7 banc, Ford 221 contrap. 188 y balanceado de motores

J. Morganti 8241 - Loma Hermosa (alt. Av. Marquez y Santos Vega) Pdo. 3 de Febrero TEL. 769-0361

## AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

**Suspencar s.r.l.**

DISTRIBUIDORES OFICIALES AMORTIGUADORES REPARADOS VIAMONTE 1512 640 3191/2255 SUSPENCAR

ACCESORIOS ENCENDIDO

VENTA • COLOCACION Y OTRAS MARCAS GARANTIZADOS TARJETAS DE CREDITO

*La línea más completa en repuestos para tren delantero.*

### ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

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

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

## ALFREDO LOPEZ

### LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

## COMPETICION

### TODAS LAS CATEGORIAS

PRECIOS PROMOCIONALES A CORREDORES

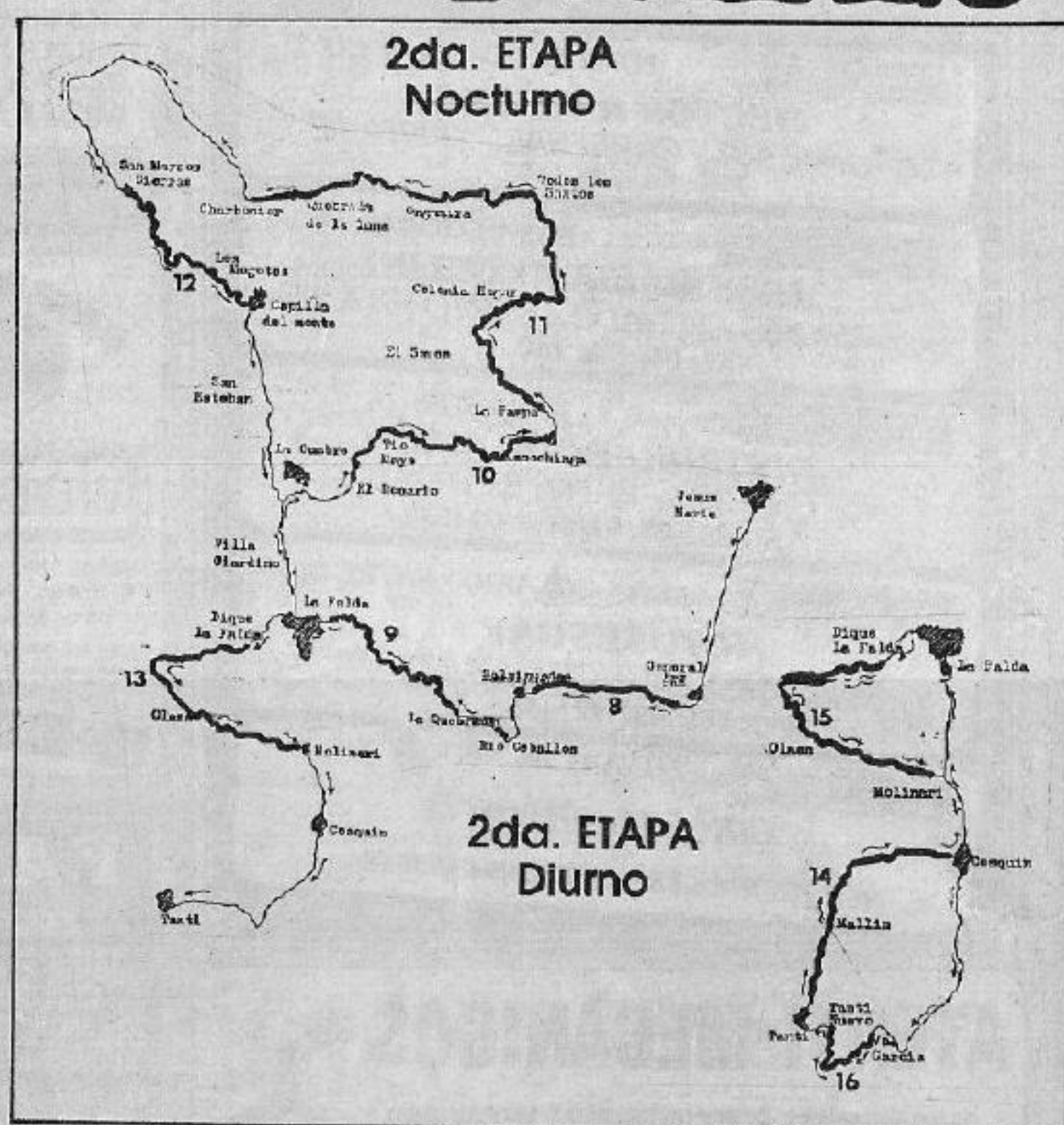
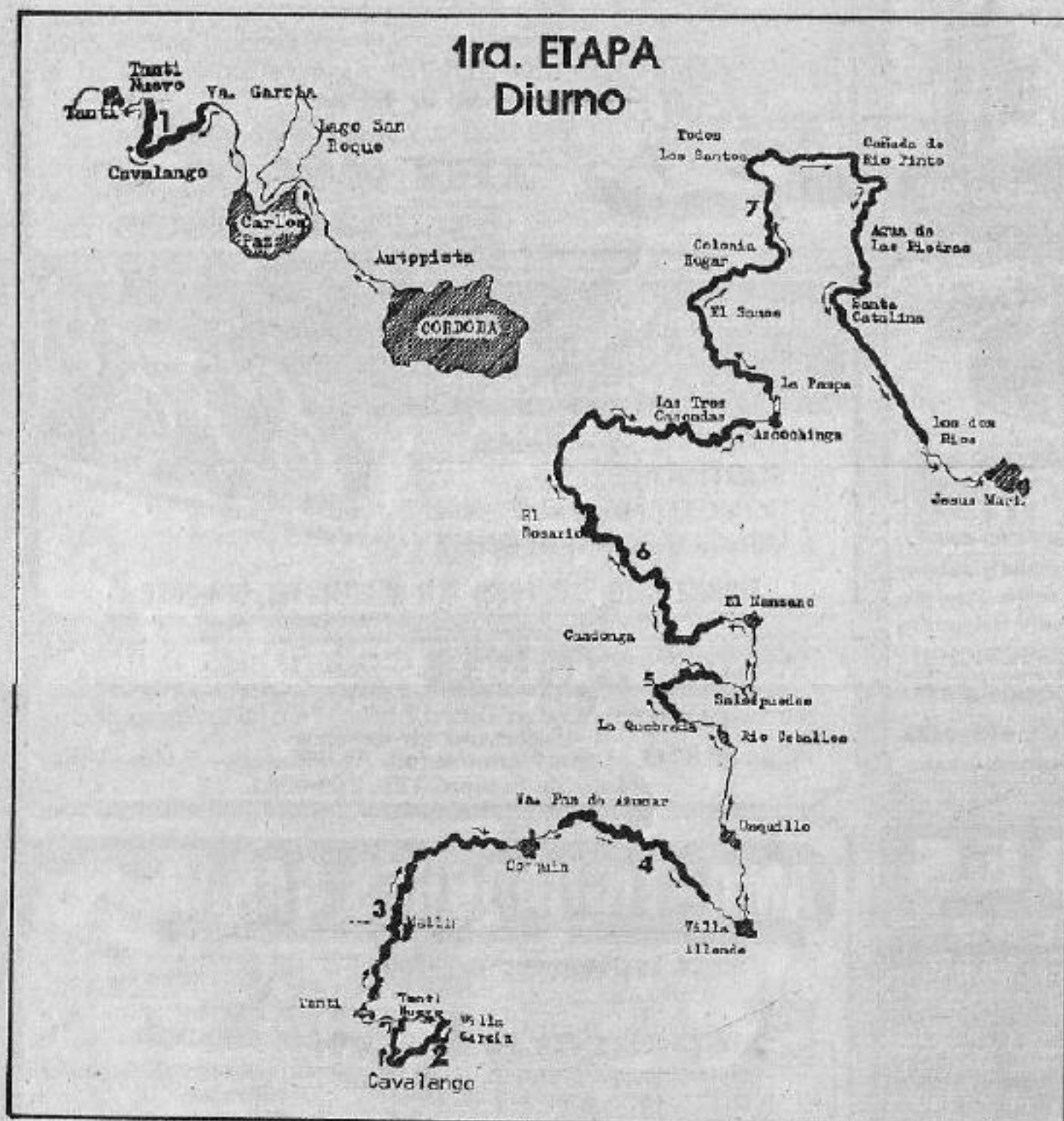
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS

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

# EL PROXIMO FIN DE SEMANA

CON PUNTOS PARA LOS CAMPEONATOS ARGENTINO Y CODASUR SE REALIZARA EN TANTI, CORDOBA, LA TERCERA EDICION DEL

# RALLY 24 HORAS



Tal como decíamos en el número pasado de CORSA, posiblemente en esta tercera edición del Rally 24 Horas de Tanti se defina uno o más de los tres campeonatos argentinos de la especialidad. Esta carrera, que organiza la **Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally**, es sumamente exigente para con los autos y, sobre todo, para con sus tripulantes, quienes se ven obligados a correr durante más de 24 horas casi continuamente. Sin embargo, en esta oportunidad, el esquema utilizado alarga considerablemente la cantidad de días necesarios para participar, a la vez que prevé una cantidad de horas importante entre reagrupamientos y/o etapas. Efectivamente, el **viernes 15** sólo se realizará el **prime clasificatorio** entre Villa García y Tanti Nuevo, ya que el tiempo previsto para ordenar nuevamente a la gran cantidad de autos (cerca de 120) demoraría mucho la continuación de la prueba en la misma jornada. Por ello, la primera etapa se completará durante la mañana y mediodía del sábado, partiendo de Tanti, centralizando los primes

en el valle de Punilla, y finalizará ese mismo día a las 14.53 en **Jesús María**. Luego de un descanso de cinco horas y media, comenzará la **segunda etapa** a las 20.33, desarrollándose durante **toda la noche**, hasta las 4 de la mañana del domingo cuando se concretará un reagrupamiento en Tanti. La parte final del rally se largará a las 9.30 del domingo, y luego de recorrer los tres últimos primes, terminará nuevamente en Tanti a las 12.34.

La primera etapa tendrá un total de 334,26 kilómetros, de los cuales 204,93 km corresponden a los 7 primes que posee y 129,33 km son de los enlaces. En la segunda etapa serán 227,65 km de primes y 215,32 km de enlaces. El total del rally alcanza a los 777, 23 km.

Como se puede apreciar, estas 24 Horas comienzan a las 8 horas del viernes 15, cuando se retiran los autos del parque cerrado, y terminan al mediodía del domingo, transformándose, por esa rara alquimia del automovilismo, de 24 en 52 y media plus.

Nos vemos en Córdoba...

## TODOS LOS PRIMES

PRIMERA ETAPA: Viernes 15 y sábado 16 de noviembre

Récords

Prueba de clasificación	Nº Km.	Hora	Clase 3	Clase 2	Clase 1
Villa García-Tanti Nuevo 1	1 7,88	14:13	Recalde 5m22s	Rales 5m23s	Parfumo 6m11s
Reagrupamiento					
Villa García-Tanti Nuevo 2	2 7,88	8,43			
Tanti-Cosquín 1	3 21,04	9,16	Recalde 12m51s	Bascham 13m43s	Rocchi 14m56s
Pan de Azúcar-Va. Allende	4 20,89	9,54	Recalde 16m19s	Torrás 17m21s	
Río Ceballos-Salsipuedes	5 13,98	10,67			
El Manzano-Ascochinga	6 63,65	11,50	Rales 58m53s	Sillo 1h02m13s	
La Pampa-Dos Ríos	7 69,61	13,23			

SEGUNDA ETAPA: Sábado 16 y domingo 17 de noviembre

Gral. Paz-Salsipuedes	8 14,56	21,18			
Río Ceballos-La Falda	9 28,54	21,56	Solo 25m40s	Sillo 27m23s	
La Cumbre-Ascochinga	10 29,58	23,09	Solo 23m15s	Sillo 23m47s	Cecchiato 25m16s
La Pampa-Charbonier	11 61,00	20,07	Solo 45m35s	Torrás 46m26s	
San Marcos Sierra-Capilla	12 20,47	1,50			
La Falda-Molinari	13 22,25	22,25	Solo 16m02s	Rales 17m05s	Rocchi 18m12s
Reagrupamiento					
Tanti-Cosquín 2	14 21,04	13,13			
La Falda-Molinari 2	15 22,25	11,16			
Villa García-Tanti Nuevo 3	16 7,88	12,11			



LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

# CASA Carlucho

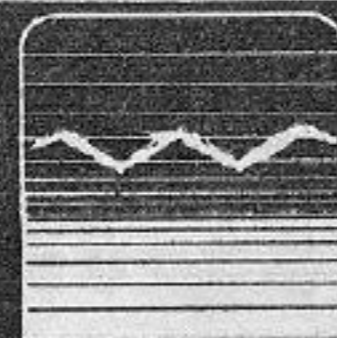
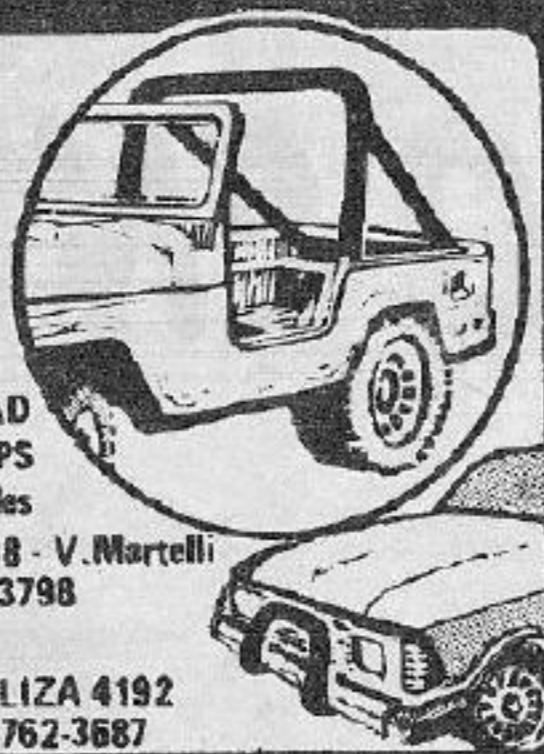
VANELLI Hnos.

Fabricación y colocación de silenciadores y caños de escape para autos nacionales e importados.

- EQUIPOS DEPORTIVOS • JAULAS DE SEGURIDAD
- DEFENSAS PARA PICK-UPS y línea "U" para automóviles



AV. MITRE 338 - V. Martelli  
Teléfono: 761-3798  
Anexo:  
MARIANO PELLIZA 4192  
MUNRO - Tel. 762-3687



# Técnica Mazzeo S.A.

Servicio integral CITROËN

NACIONALES E IMPORTADOS

MECANICA CHAPA Y PINTURA

TARJETAS DE CREDITO - CREDITOS PERSONALES



Estados Unidos 2140 - Capital - Tel. 941-2254

## Ahora en Castelar



"Todo"



para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA ORIGINALES: OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"

"OFERTA" Cascos de Chevy 4 puertas \$ 150.-

Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 (1712) Castelar

## SAN JUAN y SOLIS

ALVAREZ Y DI LEVA S.A.

ESTACION DE SERVICIO

- GARAGE
- GOMERIA
- ALINEACION
- BALANCEO

- TREN DELANTERO •

SAN JUAN 1701 (Esq. Solis) Cap. Fed.  
Tel. 23-2115/8720

## FIAT PEUGEOT ANSELMO

lo tiene



Repuestos originales  
Equipos escapes especiales  
Distribuidor "Escapessilens"  
Techos panorámicos Venta y colocación

- SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

MUÑECAS 1046 - Tel. 855-5323

(1414) CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

## ESTABLECIMIENTO DE MARTINO INDUSTRIAL COMERCIAL S.R.L.

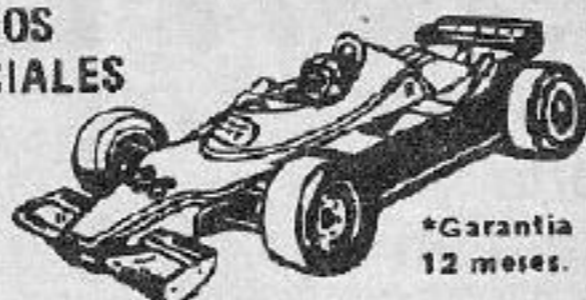
- \*Recambiamos y colocamos su caja de dirección en el acto
- \*Venta reparación y service
- \*Estacionamiento propio

SABADOS de 8 a 12 Horas.

JOSE M. MORENO 987/989  
Tel. 923-8435-(1424)-Capital

## ESCAPES VERTIGO

EQUIPOS ESPECIALES



\*Garantía 12 meses.

Colocación en el acto - Atención a talleristas

Av. DE LOS CONSTITUYENTES 3614 (1431) - CAPITAL FEDERAL - Tel. 571-6499  
Av. NAZCA 3524 - (1419)  
CAPITAL FEDERAL - Tel. 50-0380  
ALVAREZ JONTE 3685 - (1407) - CAP. FED.



## FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS PARA FRENOS



RECTIFICACION DE CAMPANAS  
COLOCACION DE CINTAS DE FRENOS  
PEGADAS  
SISTEMA PERMAFUSE  
REPARACION Y VENTA DE SERVOS FRENOS



SABADOS: ABIERTO TODO EL DIA  
RASCO 649 - TEL. 942-7241 (1219 CAP. FED.)



## Taller DAYTONA

ARTURO A. CISTERNAS  
REPARACION INTEGRAL DEL AUTOMOVIL  
CHAPA Y PINTURA

14 de Julio 450 (Rte. Vías F.C.G.U.) (1427) Capital - Paternal

## RECTIFICADORA "LUPPI"

RECTIFICACION DE MOTORES Y TAPAS DE CILINDROS.

ABRAHAM J. LUPPI 1543 • 923-6997 (1437) POMPEYA-BUENOS AIRES



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

## HORACIO M. BOJANICH RUEDAS Y LLANTAS

Unico Servicio Integral en el País de venta y reparación de llantas con Alineación, Balanceo y Gomería en nuestro propio edificio.

Distribuidores de Ruedas

CIMETAL y llantas PRATI y PROTTO

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

## distri ford

Distribuidor mayorista TRINTER

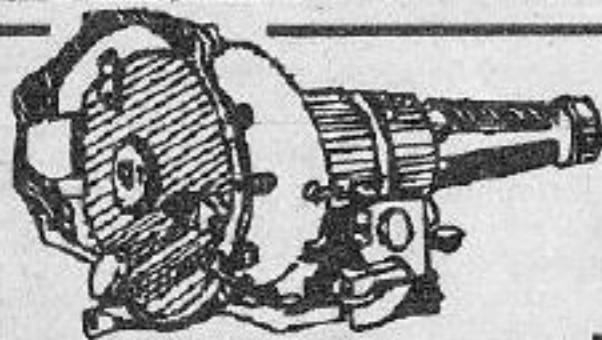
COLUMNAS - CAJAS DE DIRECCION - DESPIECES.

- Envios al interior
- Pedidos al Tel. 629-1407



ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407 1712 - CASTELAR

## CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS  
REPARACION  
CALIBRACION  
REPUESTOS

ROBERTO A. ZANESE y Cia.

AV. DE LOS INCAS

5411/13

1427 BUENOS AIRES

TEL. 52-7669

## AUTO RADIO "DANY"

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

## Yamabiko

- \* REPUESTOS - ENCENDIDO
- \* ACCESORIOS
- \* AUTO-RADIO - PARLANTES
- \* ANTENAS

ANGEL GALLARDO 45 (1405) CAPITAL

## Corestepco S.R.L.

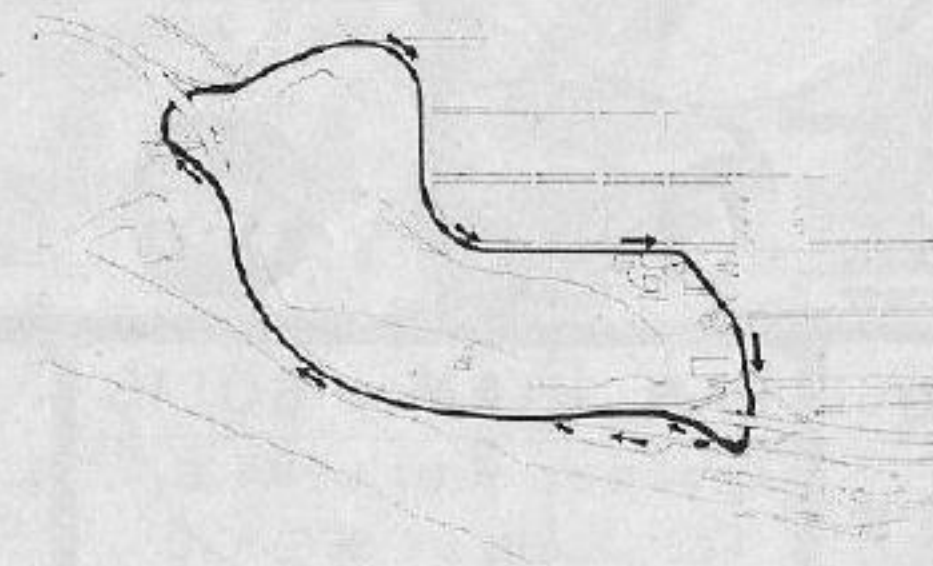
VENTA - COLOCACION - REPARACION DE AUTOESTEROS NACIONALES E IMPORTADOS  
COLOCACION Y VENTA DE CONSOLAS E INSTRUMENTAL

TRABAJOS GARANTIDOS.

Av. Córdoba 5235 - Tel. 771-1764 (1414) CAP

# CAP Y TURISMO EN SANTA FE

Esta será la segunda vez que el Club Argentino de Pilotos y el Turismo se presentan en el circuito semipermanente Carlos Alberto Reutemann, de 3.180 metros de longitud. La anterior fue en la inauguración de este escenario, el 1º de diciembre de 1984.



## ANTECEDENTES

1º-12-84: En el CAP el mejor registro en clasificación fue para Bessone (h) en 1m24s10/100 a un promedio de 135.671 km/h. Se disputaron dos series a 6 vueltas, las que fueron ganadas por el mismo Bessone y por Ferdinand respectivamente. La final a 20 vueltas también fueron para "Tito" Bessone empleando un tiempo de 24m45s88/100, a un promedio de 132.662 km/h. Y el campeón se llevó todo, hasta el record de vuelta con un registro de 1m25s04/100 a 134.619 km/h. de promedio. En la clase Dos del Turismo, la Pole

Position fue para Omar Bonomo (Fiat 128 1.3) con 1m30s06/100, que también ganó la competencia, realizada a 15 vueltas, empleando un tiempo de 22m45s03/100 a 121.799 km/h de promedio. La vuelta más veloz fue para el mismo Bonomo en 1m29s76/100 a un promedio de 127.540 km/h. En la clase mayor Ricardo Dipaoli, con Renault 18, fue el ganador, empleando un tiempo de 30m13s91/100 para las 20 vueltas, a un promedio de 126.224 km/h. El record de vuelta también fue para Dipaoli en 1m29s10 a 128.484 km/h de promedio.

## LOS HORARIOS

### SABADO 16

8.30 a 10.00 hs. Verificación técnica y administrativa Turismo Clase 2 y 3  
 10.00 a 11.00 hs. Verificación técnica y administrativa Datsun  
 10.30 a 10.50 hs. Entrenamientos oficiales Turismo C-3 (1ª tanda)  
 11.00 a 11.20 hs. Entrenamientos oficiales Turismo C-2 (1ª tanda)  
 11.30 a 12.00 hs. Entrenamientos oficiales Datsun (1ª tanda)  
 12.40 a 13.00 hs. Entrenamientos oficiales Turismo C-3 (2ª tanda)  
 13.10 a 13.40 hs. Entrenamientos oficiales Datsun (2ª tanda)  
 13.50 a 14.10 hs. Entrenamientos oficiales Turismo C-2 (2ª tanda)  
 15.00 a 15.30 hs. Entrenamientos oficiales Datsun (3ª tanda)  
 15.40 a 16.10 hs. Clasificación Turismo C-3 (1ª tanda)  
 16.20 a 16.40 hs. Clasificación Turismo C-2 (1ª tanda)  
 16.50 a 17.10 hs. Clasificación Turismo C-2 (2ª tanda)  
 17.20 a 17.50 hs. Clasificación Datsun

### DOMINGO 17

10.30 hs. Final Turismo Clase Tres a 17 vueltas (52.173 km)  
 11.15 hs. Primera Serie Datsun a 6 vueltas (18.414 km)  
 11.30 hs. Segunda Serie Datsun a 6 vueltas (18.414 km)  
 11.45 hs. Final Turismo Clase Dos a 17 vueltas (52.173 km)  
 12.20 hs. Final Datsun a 20 vueltas (61.380 km)

# F-2 CODASUR EN BRASIL

Por cuarta vez en el año (antes habían sido Porto Alegre, Brasilia y Goiania) la categoría incursiona en territorio brasileño. Ahora será en el circuito de Guaporé, de 3.080 metros y ubicado a 180 kilómetros al norte de Porto Alegre, hacia la montaña. La competencia será transmitida en directo por ATC.

## HORARIOS

**VIERNES**  
 9.00 a 10.00: Entrenamientos  
 11.30 a 12.30: Entrenamientos  
 14.30 a 15.15: Primera tanda de clasificación  
**SABADO**  
 9.00 a 10.00: Entrenamientos

11.30 a 12.30: Entrenamientos  
 14.30 a 15.15: Segunda tanda de clasificación  
**DOMINGO**  
 10.00 a 10.45: Prueba con tanques llenos  
 13.15: Final a 30 vueltas (92.400 km)

## EL CAMPEONATO

Guillermo Maldonado.....	51	Leonel Friedrich.....	7
Gustavo Sommi.....	37	Marcos Troncón.....	6
Guillermo Kissling.....	31	Eliseo Salazar.....	3
Fernando Crocetti.....	20	Joca E. Jochamowitz.....	2
Alberto Scarazzini.....	18	Víctor Romagnoli.....	2
Miguel A. Guerra.....	14	Ricardo Risatti.....	1
Pedro Passadore.....	13	Roberto Urretavizcaya.....	1
Juan C. Giacchino.....	11	Juan Cochese.....	1
César Pegoraro.....	7		

## NOVEDADES

- **Darcio Dos Santos** correrá con el segundo auto del equipo INI, en virtud de que Eliseo Salazar no participará ya que correrá en Chile una competencia de rally por el campeonato que lo tiene como líder.
- Los brasileños **Luis Castro** y **Victor Marrese** reaparecerán con sendos Muffatao-Passat.
- Los autos de los brasileños participarán por primera vez con alimentación a nafta.
- Posiblemente **Leonel Friedrich** y **César Pegoraro** intervengan en Guaporé con dos chasis Berta.

## Por fin se dio a conocer el recorrido del Rally 25º Gran Premio EL ACA SE DECIDIO

A menos de un mes de la fecha de su largada, el Automóvil Club Argentino dio a conocer (juro hora) el recorrido del Rally 25º Gran Premio Turismo 1985, que tendrá como epicentro la ciudad de San Carlos de Bariloche entre el 5 y el 8 de diciembre, inclusive. Se hará en tres etapas con un total de 1.349,16 kilómetros, de los cuales 420,12 son de tramos de enlace y 929,04 corresponden a "pírras". A continuación, brindamos el programa y el desarrollo de las etapas.

### CRONOGRAMA

**Aperтура de las inscripciones**  
 Distribución Libro de Ruta  
 Cierre de inscripciones  
 Sorteo orden de largada  
 Verificación Administrativa y Técnica en la Ciudad de San Carlos de Bariloche  
 Verificación de los automóviles observados **exclusivamente**  
 Aperтура de Parque Cerrado  
 Cierre del Parque Cerrado sin penalizaciones  
 Cierre definitivo del Parque Cerrado con penalización  
 Lista oficial de participantes que largan  
 Reunión general con los participantes  
 Entrada pilotos a Parque Cerrado

**Lunes 11.11.85 a las 12 hs.**  
 Lunes 11.11.85 a las 12 hs.  
**Miércoles 27.11.85 a las 19 hs.**  
 Viernes 29.11.85 a las 19 hs.

**Miércoles 4.12.85 de 8 a 20 hs.**

**Jueves 5.12.85 de 8 a 10 hs.**  
 Jueves 5.12.85 a las 9 hs.

**Jueves 5.12.85 a las 11 hs.**

**Jueves 5.12.85 a las 12 hs.**  
 Jueves 5.12.85 a las 12.30 hs.  
 Jueves 5.12.85 a las 12.45 hs.  
 Jueves 5.12.85 a las 13.50 hs. para el primer automóvil

**Jueves 5.12.85 a las 14 hs. para el primer automóvil**

**Jueves 5.12.85 a las 14.10 hs.**  
 Viernes 6.12.85 a las 7.50 hs. para el primer automóvil

**Viernes 6.12.85 a las 8 hs.**

**Sábado 7.12.85 a las 8 hs.**

**Domingo 8.12.85 a las 7 hs.**  
 Domingo 8.12.85 a las 21 hs.

### DESARROLLO

La **primera etapa** constará de las siguientes pruebas de clasificación: **PC1:** Cerro León-Aero Club Bariloche, 6,57 km; la **segunda sección de esa primera etapa** tendrá los **PC2:** Confluencia-El Portezuelo, 59,23 km; **PC3:** El Portezuelo-Confluencia, 115,13 km; **PC4:** Paso Flores-Pilcaniyeu, 83,36 km; **PC5:** Pilcaniyeu-Aero Club Bariloche, 53,09 km.  
 La **segunda etapa:** **PC6:** Lago Guillermo-Los Repollos, 61,85 km; **PC7:** Epuyén-El Matén, 30,13 km; **PC8:** Norquinca-Pilcaniyeu, 104,35 km; **PC9:** Pilcaniyeu-Aero Club Bariloche, 53,09 km.  
 La **tercera y última etapa** constará de **PC10:** Villa Cafedral-Grube RN 268, 10,99 km; **PC11:** Aeropuerto-Las Bayas, 84,86 km; **PC12:** Las Bayas-Pilcaniyeu, 37,68 km; **PC13:** Pilcaniyeu-Aero Club Bariloche, 53,09 km; **PC14:** Aeropuerto-Las Bayas, 84,86 km; **PC15:** Las Bayas-Pilcaniyeu, 37,68 km; **PC16:** Pilcaniyeu-Aero Club Bariloche, 53,09 km.

**PANTHER KARTS**

**ANUNCIA LA APARICION DE SU NUEVO CHASSIS MODELO "JAVI 85"**

\*\*\*\*\*

**CONSULTENOS**



\*\*\*\*\*

**CORONEL MOLINEDO 1848. AVELLANEDA (c.p. 1670) TEL. 208-3859**

**RACING PARTS**

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Ecladores a Rodillo, CHEVY y DODGE, ISKY.
- Varillas levanta válvulas, ISKY.
- Flatillos para válvulas Titanio hierro y Dual ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Totala frea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape YHT. Varios colores.

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

**CRIQUEOS DOBLE TIJERA**

**VENARO**

- PARA COCHES CHICOS
- MEDIANOS • GRANDES
- PICK-UP
- BOMBAS DE AGUA PARA PICK-UP GM. MODELO CHEYENE Y SILVERADO
- BARRAS DE REMOLQUE CON AMORTIGUACION



FABRICANTES METALURGICA **VENARO** Envíos al interior

**CARLOS BERG 2856/58 (1437). CAPITAL FEDERAL TEL. 92-8439/0791**

**LLANTAS DE COMPETICION**

☆ **AERA** ☆

PARA: T.C. 2000, BONAERENSE y DEL OFSTE • F.2 Codasur • F4, • F.5 • SPORT 1050, 850 • C.A.P. • TURISMO CLASE 2 y 3 • RALLY y demás categorías zonales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS **DORREGO 58 CAP. Tel: 854-7062** Envíos al interior



AMPLIA GARANTIA REPARACIONES

**CABLES DE BUJIAS PARA COMPETICION**

**FERRAZZI S.R.L.**  
U. Schmid 5784 (1440) Cap. 431-9616

**CHASSIS TODO TERRENO O ARENERO "LORITO DE MAR"**

VENTA DE JAULAS PARA MECANICA RENAULT, SISTEMA M.I.G. 255 BL. Envíos al interior



Lascano 2635 (alt. Nazca 2500). CAP. **58-3080**

**HIDRAULICA TOTAL DIRECCIONES HIDRAULICAS**

Reparación - Ventas Colocación

Válvulas, Bombas, Cilindros

TODAS LAS MARCAS

Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948 (cp. 1708) MORON. Bs. As.

**ANEXO J**

BUZOS • GUANTES BOTAS • CAPUCHAS ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4309, Cap.

**TECNO - PLAS**

FABRICA DE CARROCERIAS EN P.R.F.V.

☆ MEHARI ☆ JEEP ☆

TRABAJOS ESPECIALES MATRICERIAS

SOMELLERA 5270 - CAP. ☎ 602-6612

**ESCAPES GOBO**

COMPETICION

- JAULAS ANTIVUELCOS
- COLOCACION EN EL ACTO

ROOSEVELT 3641 CASEROS

**ADOLFO PERLINGIERI e HIJOS COMPETICION**

**CIGÜEÑALES**

- REPARACION Y VENTA PARA AUTOMOTORES, EQUIPOS INDUSTRIALES, TRACTORES Y OTROS TERMINADOS O SEMITERMINADOS
- SOLDADURAS Y RELLENOS DE ALTA RESISTENCIA A LA FRICCION, TORSION e IMPACTO
- DETECTOR DE FISURAS

A. MAGARIÑOS CERVANTES 4657/59. TEL. 557-8373 BS. AS.

**AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO**

ARBOL DE LEVAS STD. ESPECIALES. EQUIPOS DEPORTIVOS



EJ: EQUIPO Fiat 128 - Regatta ..... = 184 Km/h A 170  
DEPORTIVO VW. Gacel ..... = 178 Km/h A 190  
COLOCADO Peugeot 504 ..... = 186 Km/h A 185

**OTRAS MARCAS. CONSULTENOS**

INCLUYE

- Arbol de Levas especial
- Resortes de válvulas especiales
- Escape de competición (Múltiple caño, silenciador)
- Puesta a punto de distribución
- Calibración de Carburador

REPUBLIQUETAS 3595/99 Cap. Fed. (1430). TEL 542-8970

**bielas de competición**

COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO




**OSVALDO ERCOLI**  
Av. Centenario 856 - Tel. 75721.  
Villa Constitución. Sta. Fe

**1ro EN TODAS LAS MARCAS**

**Farias Farias**

COMPETICION

KAWASAKI - SUZUKI - HONDA - YAMAHA -

CURUPAYTI 1044/46 - MORON

**INPLASCAR S.R.L.**

COMPETICION

FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS PARA TC: TC. 2000 - C.A.P. y otros

- DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)
- REPARACION DE PARAGOLPES PLASTICOS ORIGINALES
- FABRICAMOS PARA MITSUBISHI L 300 y L 100

TRABAJOS ESPECIALES

"VENTA DE KAYAC Y CARROCERIAS DE JEEP Y LOTUS"

ANGEL PINI 5331 - Caseros - (cp. 1678) - TEL. 750-7080

**BATERIAS UNIVERSAL**

PARA ARRANCAR, ANDAR Y CONFIAR

OFERTA: NUEVAS 12 x 55 ... \$ 19

ARENALES 780 (esp. H. Yrigoyen) cp. 1708. MORON. TEL. 628-5348

**BALNE**

TAPAS DE CILINDRO STANDARD Y DE COMPETICION

Cnel. Cardenas 2322. Mataderos Tel. 687-7593

**TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR**

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE TAPAS Y ROTORES



**CASA ISIDRO** VENTAS POR MAYOR

GALICIA 102 esq. Warnes 600 Tel. 855-4464 - Capital Federal

**LLEVANDO EL N° 1 EN LA PUERTA...**

**26 AÑOS**

PARA TODA LA LINEA DE VEHICULOS



**CAÑOSSILEN**

ESCAPES ESPECIALES

AV. CORDOBA 5672 - CAP. TEL. 772-2347 / 771-3354

UNICOS FABRICANTES ENVIOS AL INTERIOR

# LA VENGANZA DE LOS PANZERS

## (Röhrl y 500 HP mediante)

*Luego de muchas carreras en que sus participaciones eran frustradas por múltiples fallas mecánicas en el Audi, Walter Röhrl —en Pisa, obviamente— logó la primera victoria de la marca en el Mundial en once meses, tripulando el monstruoso Sport Quattro S-1, el coche más potente de rally jamás visto.*



Hacia once meses que Audi no lograba una victoria en el Campeonato Mundial de Rally. Fue necesario que el Sport Quattro tuviese **500 HP** (de los cuales disponía en realidad desde Argentina...), que se solucionase una serie de inconvenientes y que **Walter Röhrl** tomara cartas en el asunto. Fue en los primos de tierra, donde se mostró rapidísimo, donde Röhrl elaboró su victoria, sabiendo que los Peugeot Turbo 16 de Salonen y Saby lo podrían vencer— aunque no fácilmente— en los tramos de velocidad libre sobre pavimento, gracias a un menor peso y a una mejor distribución —para ese caso específico— de la potencia. Esta victoria muestra, por primera vez en un año y cuatro meses, a los Peugeot batidos sobre una superficie de tierra, lo cual habla a las claras del notable progreso del nuevo Audi, presentado hace tan sólo tres carreras. Pero no sólo cambió el auto sino la mentalidad toda del equipo alemán. Aunque tiene bajo contrato a cuatro pilotos de punta (de los cuales tres han ganado San Remo...), Audi e-

gió acentuar más aún la tendencia a reducir su número de presentaciones mundiales y le dejó a Walter Röhrl y Christian Geistdörfer la responsabilidad de luchar por la punta.

La diagramación del rally cambió bastante con respecto a ediciones anteriores, teniendo en su nuevo esquema un mayor porcentaje de asfalto y un solo prime nocturno, lo que da a los pilotos mayor tiempo para descansar.

Durante los primeros tramos, la lucha estuvo centrada entre Saby y Röhrl con clara supremacía del francés. Pero eso sólo duró cuatro primos. Los primeros de asfalto en la zona de Liguria. Luego, cuando Saby tuvo algunos inconvenientes de tenida en su 205 Turbo 16 Evolución 2, a los que se sumaron unas fallas en el encendido electrónico, Walter Röhrl tomó la delantera para ya no dejarla hasta el final del rally. En esos primeros momentos, los Lancia Rally de Toivonen y Alen tampoco estuvieron en su mejor condición, ya que también sufrían con la tenida, además de estar presionados por la excelente perfor-

### LOS AUTOS DE SAN REMO

**PEUGEOT** - El principal cambio que se realizó sobre los **205 Turbo 16 Evolución 2**, fue la incorporación de la dirección asistida, la cual agregó 7 kilos al peso total, mientras que en las suspensiones se trabajó para acomodarse al piso cambiante de San Remo (asfalto y tierra). Los autos de Salonen y Saby disponían de 460 HP con 960 kilos para la tierra y 5 kilos menos para el asfalto. En esta última superficie se colocaron frenos de mayor diámetro, mientras que la distribución de la potencia se realizaba allí en la proporción 25 adelante 75 atrás, mientras que en tierra era de 33/67. Se usaron nuevos neumáticos **Michelin** de 15 pulgadas para tierra con ruedas de 415 mm de diámetro (para Michelin M50, equivalentes a las M5 usadas en las ruedas de 390 mm).

**LANCIA** - Los autos que utilizaron Toivonen y Alen en ambos casos fueron ya empleados en rallies anteriores. **Pirelli** puso a disposición del team nuevos compuestos para las gomas P7 de asfalto, que tomaban temperatura más velozmente, con la única variante visible de un extractor de aire para los frenos —pero sólo en los primos de piso pavimentado—.

**AUDI** - Sólo un auto del equipo oficial fue presentado en este rally italiano. Se realizaron algunas modificaciones en los discos de frenos, los cuales tuvieron a maltraer al equipo durante un buen tiempo, adaptándoles el sistema de refrigeración por agua para los primos de asfalto únicamente.

La caja de cambios fue la normal de seis velocidades, complementada por un diferencial mecánico Torsen Gleason que fue previamente probado en Finlandia. La distribución de la potencia en ambos ejes fue la normal de 50/50, con el diferencial delantero de cupla viscosa mientras que el trasero fue uno normal de deslizamiento limitado.

El turbocompresor sufrió algunas modificaciones en sus conductos de aire y gases, las que redujeron su tiempo de respuesta transformando al S-1 en un auto mucho más competitivo.



mance de los Lancia semioficiales de Biasion y el Campeón Europeo '85, Dario Cerrato. Salonen penaba con la caja de velocidades, algo nuevo en los autos franceses.

Con Röhrl adelante, en los primeros tramos de la segunda etapa Volkswagen perdió a Jochi Kleint quien, al irse afuera, rompió irremisiblemente la suspensión delantera de su Golf GTI.

Pero San Remo es muy particular, sobre todo por la locura de los muchos espectadores quienes no dudan en colocarse literalmente delante de los autos de carrera, actitud que puede provocar un gravísimo accidente en cualquier momento.

Por Peugeot, las cosas no iban bien, sobre todo por los inconvenientes de neumáticos que tenía Salonen, ya que las Michelin M50 perdían pedazos enteros de caucho. Luego, para recuperar parte del tiempo así perdida, en Peugeot se le aumentó la presión del turbocompresor a Salonen, pero una pérdida de tres minutos cambiando una rueda hizo que el Campeón Mundial viera alejarse las posibilidades de alcanzar a Röhrl.

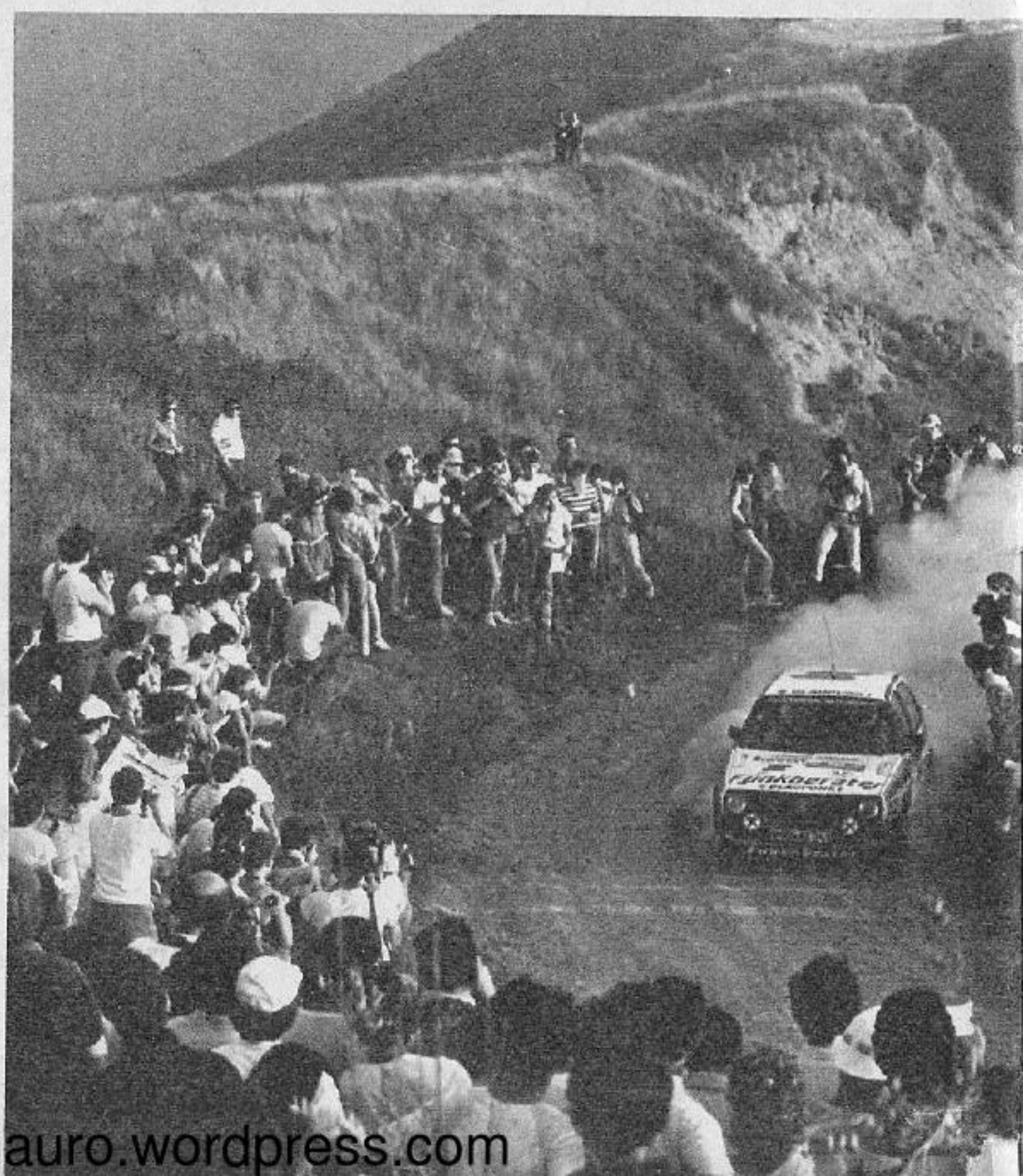
También Saby penaba con el mismo problema. En los demás grupos, el A y el N, sendos **Ford Escort Turbo** dominaban el panorama. Röhrl y Audi lideraban la general por más de cuatro minutos.

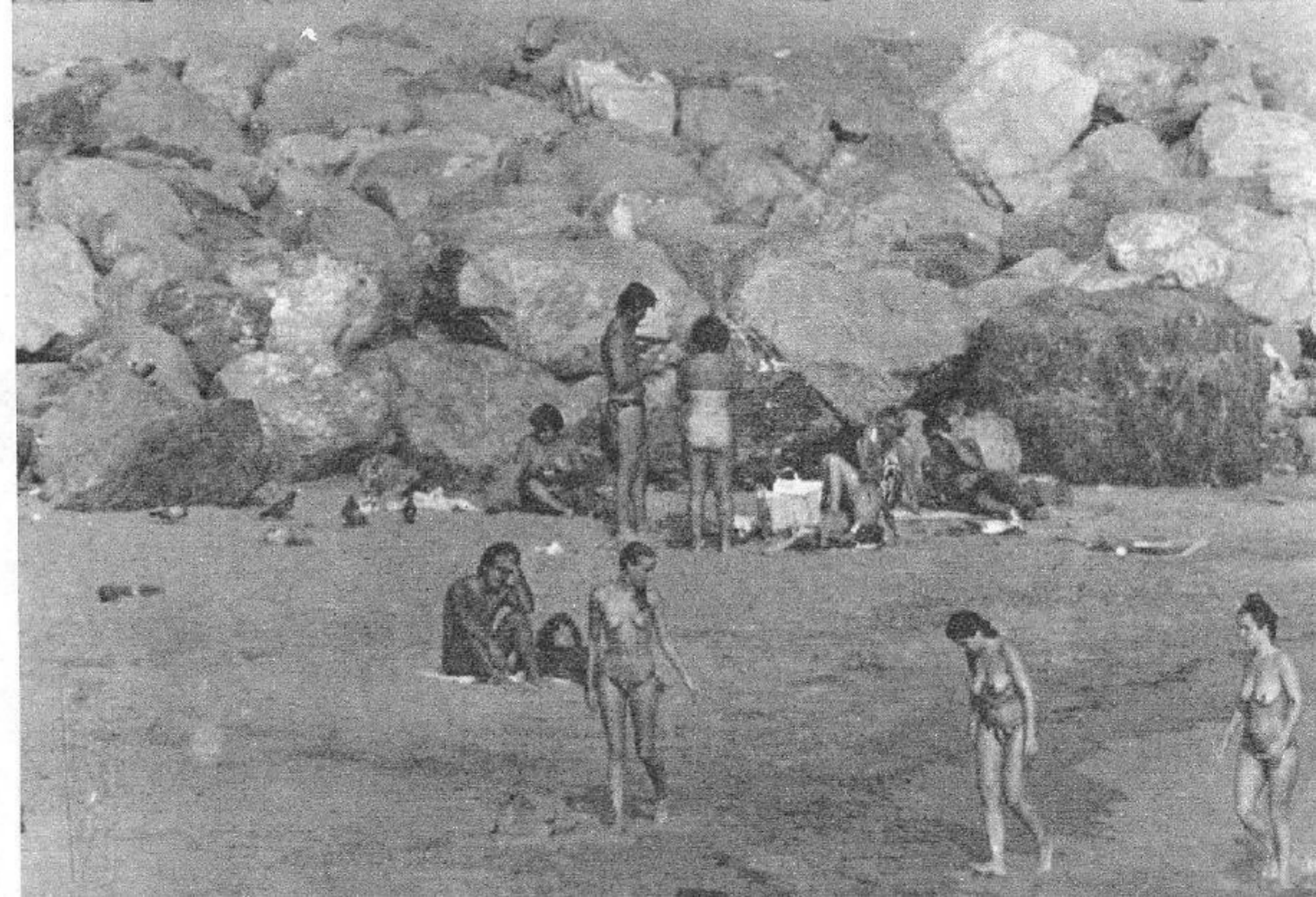
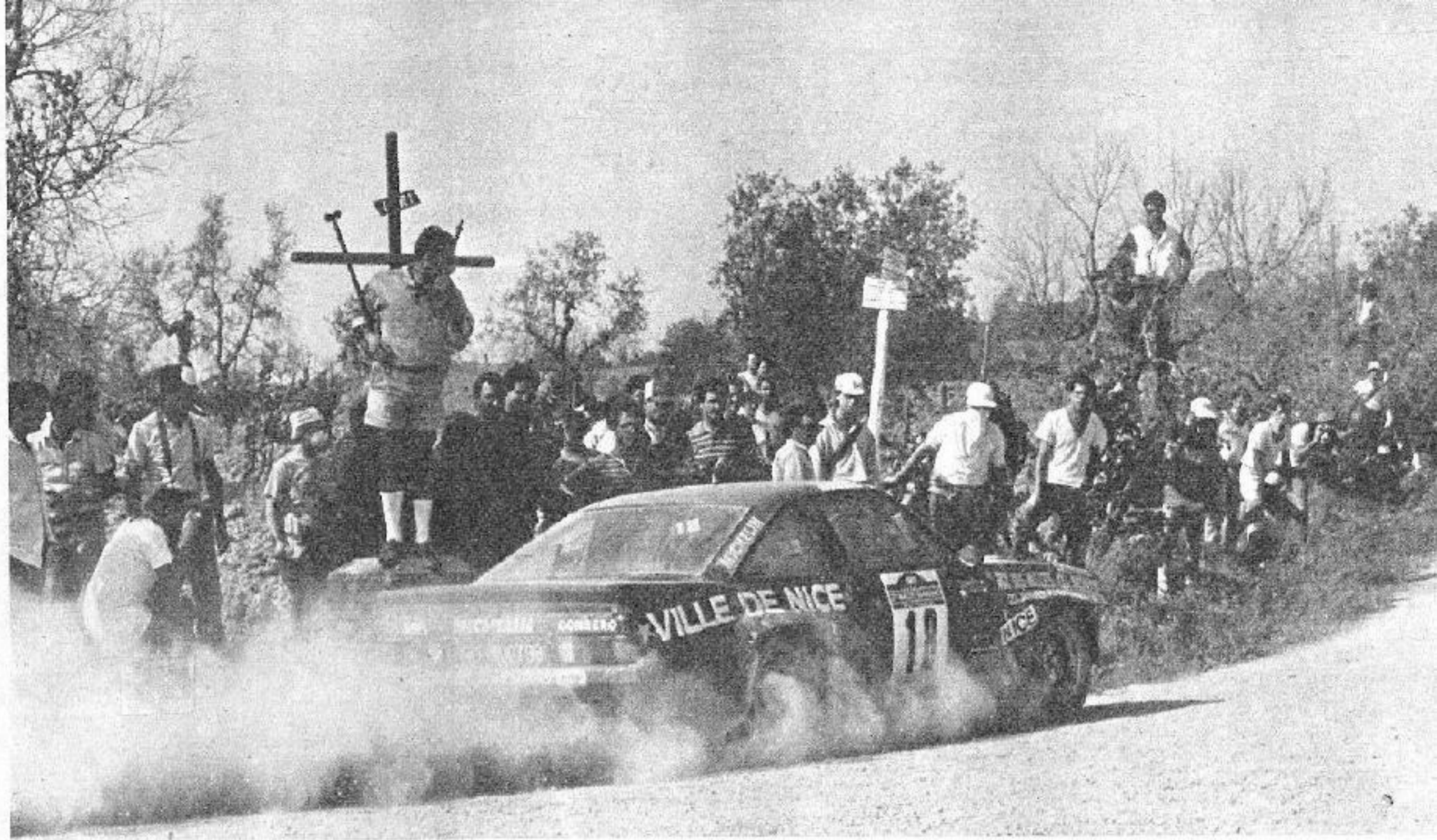
Todos los primes de la tercera etapa -11- fueron ganados por Röhrl salvo una excepción. Para Saby las cosas mejoraron al cambiar las barras antirrolido, lo que lo hizo mucho más veloz, sobre todo en el asfalto. El mejor italiano, mientras, era Biasion, quien se colocaba quinto, demostrando su valía por enésima vez, antes de ingresar, en el '86, al equipo oficial Lancia-Martini. El mejor privado era el austriaco Werner Grissmann, con un Audi Quattro (de dos válvulas por cilindro) auspiciado también por HB. Otro piloto particular, especialmente popular en Europa, el monégasco "Tehine", iba en camino de cumplir con su ambición más cara: terminar un rally mundial "en los puntos", algo que jamás consiguió en los casi veinte años en que participó. El último día se desarrollaba íntegramente sobre primes de asfalto. Para Audi era un gran desafío.

Sobre todo por sus frenos. Como recordarán, en Córcega, hace unos meses, provocaron el retiro de Röhrl; pero no en esta oportunidad. No sólo el Audi se mantuvo en punta en la última etapa sino que aumentó la diferencia con respecto a Salonen, permitiendo sin embargo acercarse en alguna medida a Toivonen y Alen, aunque igualmente estos dos pilotos estaban demasiado lejos de la punta como para intentar alcanzarla. Entre ambos hombres de Lancia se desarrolló cierta lucha en las postrimerías del rally, mostrándose Toivonen circunstancialmente más veloz que su coequipier. El abandono de Biasion, por fallas en su encendido, fue el principal de ese día, mientras que Cerrato cambió un neumático en mitad de un prime, en un auxilio de emergencia.



3. Vivido ejemplo de la locura de algunos Italianos durante el rally. Mientras Alen trata de enderezar al Lancia Rally, los chicos intencian sacarte una buena foto aunque para eso tengan que arriesgarse demasiado. 4. En ningún rally mundial un particular pudo hacer que un Opel Manta 400 sumara puntos. "Tehine" lo logró. 5. Esto usaban los Lancia oficiales y "semi" en los primes de asfalto. Sirve para que el aire que pasa por los frenos circule más rápidamente. 6. En medio de las montañas del norte de Italia, Wittmann -ganador del Grupo A- avanza entre el numeroso público. 7. "Antonella, aquí hay muchos autos, mucho ruido, mucho olor a nafta... ¿Por qué no nos ponemos el corpiño y nos vamos a tomar sol a otra parte...?"





Aparte de finalizar segundo ("Eso es terrible para un campeón mundial"), Salonen corrió casi toda la última etapa sin la tercera velocidad, pero la performance de los Peugeot no causó alarma en el equipo: "Ahora iremos a Toscana para tratar de establecer qué es lo que estaba mal en nuestros autos", dijo Jean Todt cuando terminó la prueba.

Walter Röhrl se sentía especialmente conforme, no sólo por el hecho de haber ganado por segunda vez esta carrera sino también por su performance en la última etapa: "Mi única emoción es el no haber caído en mi marcha el último día, ya que di todo lo que podía".

Es la primera vez que el Audi Quattro Sport gana un rally "Grande", ya que su primera victoria la concretó en Costa de Marfil '84. Luego de tres carreras, la evolución S-1 mostró de lo que es capaz, pese a necesitar 500 HP para lograrla. Hace tan sólo seis años, en la Fórmula Uno, esa potencia era suficiente para acceder a una pole position...

Abajo: Dario Cerrato con uno de los Lancia Rally semioficiales, los cuales todavía son considerados más competitivos que el -por ahora- problemático Delta S-4. En frente. Otro ejemplo de cómo se arriesgan los italianos para sacar una lotito decente, o "Mi vida no me importa demasiado". Mientras Salonen libera los 460 HP de su Peugeot, se colocan en su línea de marcha. Después dicen que el TC es peligroso.

## REMITOS

**CONTRASTES** - Fue los que tuvo en San Remo Cesare Fiorio, "Boss" de Lancia. Por una parte, se mostró sumamente disconforme con la escasa competitividad que posee actualmente el Lancia Rally de dos ruedas motrices. Sin embargo, la performance de su hijo Alessandro -de 19 años- sobre un Fiat Uno de la copa Challenge que auspiciaba la marca, le levantó el ánimo.

**ACOMODANDO LOS TANTOS** - Los organizadores del Olympus Rally -la prueba americana que espera contar con puntos para el Mundial en un futuro próximo- están aguardando que el USAC se decida a acogerlos en su seno, ya que la SCCA, único ente fiscalizador de rallies en EE.UU. hasta el momento, y que desde hace cinco años controla esa actividad en Norteamérica, no tiene mayor interés en utilizar las normas de la FISA para sus rallies, donde hasta ahora se han admitido autos no homologados por la entidad que regula el deporte motor mundial.

## 27° RALLY DE SAN REMO

2.300,66 km. 43 primes = 650,56 km. Cuatro etapas: San Remo-Pisa, Pisa-Siena, Siena-San Remo, San Remo-San Remo. 29 de septiembre a 4 de octubre 1985.

POS	Nº	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	5	B	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	Audi Quattro Sport S-1	7h10m10s
2º	3	B	Timo Salonen-Seppo Harjonne	Peugeot 205 Turbo 16 E2	7h16m39s
3º	1	B	Henri Toivonen-Juha Piironen	Lancia Rally	7h18m02s
4º	6	B	Markku Aler-Iikka Kivimäki	Lancia Rally	7h18m43s
5º	8	B	Dario Cerrato-Giuseppe Cerri	Lancia Rally	7h25m35s
6º	4	B	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Rally	7h33m33s
7º	9	B	Giovanni Del Zoppo-Betty Tognana	Peugeot 205 Turbo 16	7h58m02s
8º	26	B	Werner Grissmann-Jörg Parfemian	Audi Quattro	8h15m16s
9º	14	B	Franz Wittmann-Matthias Feltz	Volkswagen Golf GTI	8h15m47s
10º	18	B	"Terine"-Pierre Gandolfo	Opel Manta 400	8h28m56s
18º	94	N	Matteo Bozzo-Roberto Ferrando	Fiat Abarth 130	9h27m53s

Largaron 98 autos, llegaron 39. 6 pilotos prioridad A

### LOS PRINCIPALES ABANDONOS

Nº	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
7	Bruno Saby-Jean Francois Fauchille	Peugeot 205 T16 E2	Motor
10	Jochi Kleint-Werner Hohenadel	Volkswagen Golf GTI	Accidente
11	Massimo Ercolani-Loris Roggia	Ferrari 308 GTB4v.	Heridas
12	Gabriele Naberasco-Bruno Scabini	Citroën Visa Mille Pistes	Serieje
15	David Llewellyn-Phil Short	Audi 80 Quattro	Distribuidor

**Campeonato Mundial de Rally (Marcas): Peugeot, 142 (164) puntos.** Audi, 126; Lancia, 52; Nissan, 50; Renault, 38; Toyota, 34; Volkswagen, 29; Porsche, 24; Ford, 21; Mazda y Subaru, 20; Opel 17; Alfa Romeo, 14; BMW y Chevrolet, 9; Talbot, 8; Citroën, 4.

**Campeonato Mundial de Rally (Pilotos): Salonen, 127 (143) puntos.** Blomqvist, 75; Röhrl, 59; Toivonen, 55; Toivonen, 28; Saby y Biasion, 23; Kankkunen, Ragnotti y Mehta, 20...







**PROST "SALVO" SU REGISTRO DE CONDUCTOR:** Sí, porque aunque parezca increíble, el flamante campeón mundial de Fórmula Uno estuvo a punto de perderlo debido a una infracción de tránsito cometida un año atrás en la autopista cercana a la localidad francesa de Valence. Días pasados se efectuó una audiencia en el tribunal local de faltas, donde como habíamos anticipado un par de télex atrás, las perspectivas no eran buenas para Prost, pues cabía la posibilidad de que le fuese retirado el registro y por un tiempo bastante largo. Pero la habilidad de Pierre Laurent, abogado de Prost, lo evitó, ya que con el argumento de que "Alain Prost a 170 km/h. es menos peligroso que cualquier otro conductor particular a 130" convenció al juez de turno, quien teniendo en cuenta las cualidades del piloto de Mc Laren decidió tomar las circunstancias atenuantes y solo se limitó a imponer una multa de 1.200 francos, o sea unos 150 dólares. Lo que es ser campeón mundial de Fórmula Uno...

**REGAZZONI Y SUS OPINIONES DE LA FORMULA UNO:** Siempre cercano a todo lo que ocurre en la categoría máxima, Clay Regazzoni no dejó pasar esta vez la oportunidad de dar a conocer su opinión sobre la definición que tuvo en esta temporada el Campeonato Mundial. Así, ante una consulta de un colega italiano, el simpático Clay señaló: "Alain Prost es el justo campeón de hoy", en clara alusión a los merecimientos largamente acumulados por el francés para llegar al cetro. Pero no se quedó con esa opinión sola, ya que a continuación agregó: "Pero la gran figura de la temporada ha sido Ayrton Senna, quien demostró tener un talento fuera de lo común, que me permite anticipar que en él tiene la Fórmula Uno al gran campeón del futuro, como hace tiempo lo fueron Fangio, Clark y Stewart".

**¿A DONDE IRA EDDIE CHEEVER EN 1986?:** Es un interrogante que en estos momentos ni el propio piloto puede contestar con alguna posibilidad de acertar. Es que su futuro deportivo aparece rodeado de una gran incógnita ya que si bien sus intenciones prioritarias son las de mantenerse en la Fórmula Uno, las posibilidades de materializar este deseo no aparecen muy sólidas, no sólo por el seguro desmantelamiento de Alfa Romeo, sino porque las opciones para pasar a otros equipos no abundan para Eddie. Quizá la alternativa más pota-

ble aparece por el lado de Toleman, cuyo dueño y sponsor principal Benetto guarda una excelente relación con Cheever. De cualquier manera y fiel al refrán que dice "mejor es prevenir que curar", Eddie ya anda tanteando posibles destinos en otras categorías y fundamentalmente en el CART habiendo realizado ya contactos con la escudería Galles Racing para ocupar en el torneo 1986 el puesto que tiempo atrás fuese de Geoff Brabham, Pancho Carter y Roberto Moreno.

**AGS CAMBIO DE PLANES:** Y todo por culpa del giro que dio la política comercial de la firma Gitanes, que decidió volcar la totalidad de su apoyo en Fórmula Uno al equipo Ligier en vez de otorgar como había anunciado tiempo atrás una parte del mismo a la AGS, con el fin de que este equipo pudiera ingresar a la categoría mayor. El apoyo económico de la tabacalera gala era el empujón que faltaba para que AGS concretara el ansiado objetivo, ya que por otro lado ya tenía decidido que el motor que iba a equipar el chasis fuese el Moderni de Carlo Chiti. Pero todo quedó en la nada al menos en lo que respecta a la Fórmula Uno, aunque el contratamiento no pareció desmoralizar a la gente de AGS, quien anunció que continuará en la Fórmula 3000, pero no con el Cosworth, sino con el nuevo motor Lamborghini, cuya preparación será encargada a los responsables de Motori Moderni.

**DALLAS RECIBIRA AL CART:** No sólo pilotos le va quitando el CART a la Fórmula Uno, sino también circuitos. Tras el ejemplo de Long Beach se agrega ahora el de Dallas, un escenario que el Campeonato Mundial utilizase por única vez el año anterior y que tras algunos inconvenientes surgidos con el estado del piso fuese excluido del calendario. Bueno, ahora la gente del CART lo ha recuperado para su certamen, aunque en este caso el lugar elegido para el trazado no será el mismo que utilizó la Fórmula Uno, sino uno nuevo que llevará la denominación de Reunion Park y está situado en los suburbios de la ciudad, en una zona de parques y jardines. Las gestiones con los dirigentes locales llegaron a feliz término gracias a los servicios de Chris Pook, uno de los más acérrimos enemigos que tiene la Fórmula Uno y Bernie Ecclestone en territorio norteamericano. ¿Casualidad o no?

**TRES NUEVOS REYES EN LA TRES:** Se trata en este caso de los correspondientes a los certámenes italiano, alemán y francés de la Fór-

## LOS ECOS QUE DEJO LA FORMULA 1 EN AUSTRALIA



Niki Lauda poco después de su abandono explicando los problemas de frenos que le hicieron terminar la carrera contra el guardrail. "Fue una lástima, porque estaba para ganar" comentó resignado el tricampeón, que si mantiene su promesa, cumplió en Australia su última presentación en la Fórmula Uno.

Pasó el frenético Gran Premio de Australia, final "a toda orquesta" del 85, y ya todos, en la Fórmula Uno, están pensando en lo que ocurrirá en 1986. Pero antes de dar vuelta la hoja es importante rescatar algunos ecos de la competencia australiana. Ecos que resultaron muchos y de distinto tono, debido a las múltiples y cambiantes alternativas que tuvieron las extenuantes 83 vueltas al trazado callejero de Adelaida.

Y haciendo honor a los méritos, vamos a empezar por el ganador, o sea el mismísimo Keijo Rosberg, quien no tuvo mejor idea que despedirse de Williams con una victoria. Una situación que así comentó el bigotudo finlandés: "Nada era mejor que un triunfo para este adiós mío a Williams. Estuve cuatro años trabajando con el equipo y, durante ese tiempo, mantuve una estrecha amistad con mis mecánicos. A ellos quiero dedicarles esta victoria que, precisamente, no resultó para nada sencilla ya que fue una carrera muy dura, especialmente por el intenso calor".

Y el turno siguiente lo ocupa Niki Lauda, el hombre que, si cumple lo anunciado, en esta carrera australiana puso punto final a su exitosa y dilatada trayectoria en la Fórmula Uno. Y a punto estuvo en esta, su despedida de la Fórmula Uno, de regalarle un triunfo. ¿Qué se lo impidió? El propio Lauda lo explicó así: "Fue un irrisorio problema con los frenos. No me quedó otro remedio que aminorar la marcha en plena recta y frenar de a

poco contra el guardrail. Fue una lástima porque, hasta ese momento, el auto andaba bien y estaba seguro de poder ganar la carrera".

Con menos resignación tomó Nigel Mansell su frustrado intento de hiltanar el tercer triunfo consecutivo. El inglés fue el primero en abandonar, luego que, según su opinión, una brusca maniobra de Ayrton Senna en el giro inicial provocara su despiste. Y Mansell, como era de esperar conociendo su carácter, descargó toda su ira contra el brasileño, diciendo cosas como éstas: "Senna es un idiota total. No sé por qué se apuró tanto para pasarme en una carrera que tenía 82 vueltas". "El problema que tenemos con Senna es que es un piloto sumamente talentoso, pero al mismo tiempo muy temperamental" -acotó Rosberg-. "Puede que sea rápido pero en definitiva no es un buen corredor" -remató Mansell-.

Quienes aguardaban la respuesta del brasileño se quedaron con las ganas, ya que el hombre de Lotus, apenas se limitó a lamentarse del problema de motor que provocó su abandono, y a señalar su dificultad para apoyar el pie en los frenos debido a una quemadura en la planta del pie derecho. Esta pasiva actitud de Senna enfureció aún más a Mansell, quien prometió que en caso de repetir el brasileño su actitud, "tendrá que vérselas conmigo cara a cara o, si fuera preciso, por intermedio de los puños". Lástima que quien sabe si se verán antes del año próximo...



El Toyota Celica de Jukka Kankkunen en plena acción. El piloto finlandés se apuntó en el Rally Costa de Marfil su segundo éxito de la temporada, en una competencia que tuvo una definición singular, ya que tras 4.192 km de recorrido en cuatro etapas, los Toyota de Kankkunen y Waldegaard llegaron empatados en tiempo a la meta.

mula Tres. Certámenes que ante la desaparición del europeo cobraron esta temporada una inusitada trascendencia. Y en la enumeración comenzamos con **Franco Forini**, quien con su Dallara Alfa Romeo se adjudicó del título italiano, superando por 17 puntos a Alessandro Caffi, que por segundo año consecutivo debió resignarse al subcampeonato. Por el lado del alemán, fue **Volkert Weidler**, con un Martini VW, quien llegó al título superando por 43 puntos (195 contra 152) al dinamarqués Kriss Nissen, de quien se dice habría recibido un ofrecimiento para probar un RAM de Fórmula Uno, en tanto quedó tercero el español Adrián Campos. Finalmente, el torneo francés fue para **Pierre Henri Raphanel**, un par de carreras antes de la culminación y luego que lograra ventajas indeseables para Yannick Dalmas, su inmediato escolta.

**UN CAMPEON "MASS":** Y no lo decimos porque sí, sino porque el campeón que ahora nos toca hacer referencia es **Jochen Mass**, el piloto alemán, que tras abandonar años atrás la Fórmula Uno dedicó su actividad a los coches Sport y con bastantes éxitos, como que ahora agregó a sus pergaminos la conquista del título en el Campeonato Alemán de Autos Sport. Para ello, ni siquiera le hizo falta correr la última carrera, realizada en Nurburgring, ya que Hans Stuck, el único en condiciones de arruinarle la fiesta, tampoco lo hizo ya que ambos estaban ocupados por una carrera del Mundial de Endurance. Así la ventaja de 127 puntos contra 109 quedó inamovible en favor de Mass que de esta manera se consagró titular. Y algo más, su auto en la carrera final de Nurburgring fue confiado al italiano Paolo Barilla, quien tanto como para que no se acordaran de su habitual conductor, se mandó un verdadero carrerón imponiéndose sobre Marc Surer y cerrando así una auspiciosa temporada que lo vio, además, ganar en Le Mans y obtener el torneo Interserie.

**INSOLITO Y TRAGICO ACCIDENTE:**

Ocurrió en el circuito de Brands Hatch, en ocasión de la pasada jornada del Gran Premio de Europa de Fórmula Uno. El percance tuvo lugar durante una competencia de automóviles antiguos, efectuada con anterioridad a la carrera principal y se originó cuando el vehículo a cargo del piloto inglés **Stephen Langton** fue embestido por otro en una de las curvas. Como consecuencia del impacto, Langton resultó despedido de su vehículo, cayendo en medio de la pista con tan mala suerte que otro auto que lo seguía no pudo evitar impactar de lleno contra su cuerpo. Rápidamente asistido, se comprobó que Langton presentaba graves heridas en la cabeza, el tórax y las piernas, que lamentablemente provocaron su muerte poco después de ingresar al hospital del circuito.



Para Jochen Mass pasan los años, pero su vigencia en la actividad y sus condiciones le permiten seguir sumando halagos. El último, fue la conquista del Campeonato Alemán de Autos Sport, que el veterano piloto germano logró con cierta amplitud sobre su compatriota Hans Stuck.

**ESPAÑA BUSCA UN NUEVO ESCENARIO PARA SU GRAN PREMIO**

España quiere volver a tener su Gran Premio de Fórmula Uno. Y la prueba está con su aparición tras algunos años de ausencia, en el calendario tentativo anunciado recientemente por la FISA y en el cual la competencia española figura con fecha asignada para el domingo 13 de abril.

Pero de esta posibilidad a que los españoles finalmente logren concretar sus deseos hay un largo camino, y con algunos obstáculos por sortear. Uno de ellos lo constituye el escenario que tendrá la carrera. Seguramente muchos pensarán que éste no puede ser un problema para los españoles, teniendo un autódromo como el del Jarama, que en repetidas ocasiones ha sido utilizado por la Fórmula Uno.

Sin embargo el tema no es tan simple, ya que las últimas ediciones del Gran Premio de España efectuadas en Jarama han demostrado reiteradamente la escasa respuesta entregada por el público madrileño al espectáculo de la Fórmula Uno. Una respuesta diametralmente opuesta a la que encuentra el motociclismo, que acostumbra a reunir multitudes cada vez que se llega hasta el Jarama, aunque acompañando esta afirmación debemos decir que son unos cuantos los motociclistas españoles en el primer nivel contra la carencia absoluta de figuras en la Fórmula Uno.

Lo cierto y concreto es que quienes anhelan la reincorporación de España al calendario de la Fórmula Uno no desean que la carrera se efectúe en el Jarama o al menos van a agotar todos los medios para que ello no ocurra. Por eso desde hace tiempo vienen barajando nombres de posibles nuevos escenarios.

Frustrada ya el año anterior la posibilidad de construir un circuito en la balnearia ciudad de Puengirola, en Marbella, dos son las nuevas opciones que en los últimos tiempos han comenzado a cobrar fuerza.

Una de ellas es efectuar el Gran Premio en el circuito de Jerez, un trazado próximo a construirse con el aporte económico de los dueños de cognac El Fundador y cuya inauguración está prevista para mediados de temporada, con una carrera válida por el Campeonato de Fórmula 3000. La restante alternativa estaría dada por hacer retornar la carrera a Barcelona, pero no ya en el trazado parque de Montjuich, definitivamente vedado para la categoría, sino en uno nuevo, que también tendría características urbanas, pero mucho más seguras que Montjuich. Esta es una idea que ha gustado bastante a los catalanes que ven en la realización de un Gran Premio de Fórmula Uno en Barcelona un interesante medio de promoción para su candidatura como sede de los Juegos Olímpicos de 1992.

En caso de prosperar cualquiera de estas posturas la idea de realizar el Gran Premio debería esperar hasta 1987, ya que por razones de tiempo sería casi imposible hacerlo el próximo año. Entonces no les quedaría otra alternativa a los españoles —si desean hacer su carrera el próximo año— que recurrir al Jarama. Algo que no parece tener muchos adeptos en la federación local, lo que permite anticipar que el Gran Premio de España recién se podría concretar realmente en 1987, aunque con el atractivo de tener un nuevo circuito.

**KANKKUNEN GANO EN DESEMPATE EL RALLY COSTA DE MARFIL**

El Campeonato Mundial de Rallies se encamina a su culminación, al menos en lo que respecta a la edición 1985. Y en ese tránsito días atrás dio el antedúltimo paso con la realización del Rally de Costa de Marfil, competencia que sólo tuvo validez por el certamen de Pilotos, lo que unido a la definición ya conocida de ambos certámenes, provocó que la mayoría de las escuderías y hombres fuertes de la categoría decidieran abstenerse de participar.

Pero a falta de interés por la presencia de autos y nombres famosos, el Rally de Costa de Marfil, si lo tuvo, y de qué manera, con su definición. Una definición que mostró un hecho insólito, como lo fue el que los Toyota del finlandés **Jukka Kankkunen** y el sueco **Bjorn Waldegaard** llegaron a la meta estableciendo ambos un tiempo similar de 4h.46m lo que originó un empate. Pero como la carrera debía tener un ganador hubo que recurrir a un método para establecer el desempate. Y dicho método consistió en tomar los tiempos establecidos por Kankkunen y Waldegaard en el último tramo, que sobre un recorrido de 48 kilómetros, unió las localidades de Abidjan y Yamoussoukro. Allí prevaleció Kankkunen, quien de esta manera se quedó finalmente con el triunfo tras esta singular definición.

Más allá de este hecho, la carrera mostró un amplio dominio de los Toyota Celica, que ocuparon las dos primeras posiciones, con una abrumadora ventaja, que en los cronómetros fue exactamente de 1h.33m, sobre su más inmediato escolta, que en esta ocasión fue el Nissan 240 RS que tuvo a su cargo el crédito local, Alain Ambrosino.

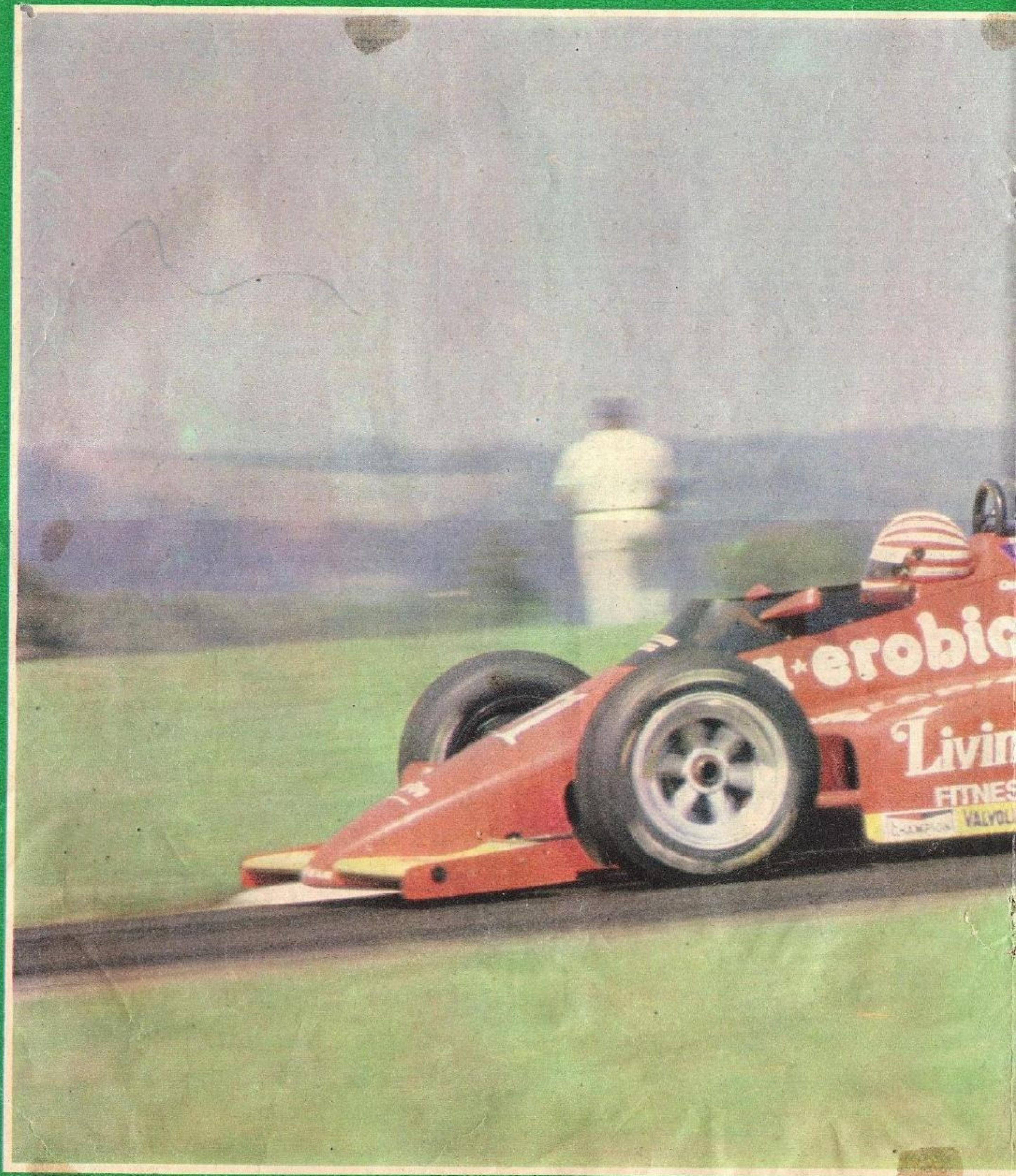
Retornando a la singular definición que tuvo este rally, digamos que en la historia del rally, existía un antecedente similar con lo ocurrido en 1983 en el Safari, cuando nuestro conocido **Shekar Mehta** igualó en puntos de penalización con el sueco **Harry Kallstrom**, pero se impuso en la clasificación general al ser más rápido en el último tramo clasificatorio.

Un matiz curioso para esta edición 1985 del Rally de la Costa de Marfil y que quizá pueda ser la última que tenga validez por el certamen mundial de pilotos, ya que son grandes las posibilidades que sea eliminada para el próximo año. Por el momento no figura en el calendario tentativo anunciado por la FISA días atrás y su destino final recién se conocerá el 13 de diciembre cuando sea oficializada la programación del torneo para la próxima temporada.

Revista CORSA N° 1011. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corssa 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, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.I., Sipa Press, Ita. Miembro de la Sociedad Interamericana de

Prensa (SIP); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AARER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 910, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Distribuidor Internacional: Editorial Abril S.A., Departamento Exportaciones, Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires. Tel. 37-9003, 37-6443, 38-2136. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Rocca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Noviembre de 1985. IMPRESA EN ARGENTINA.

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



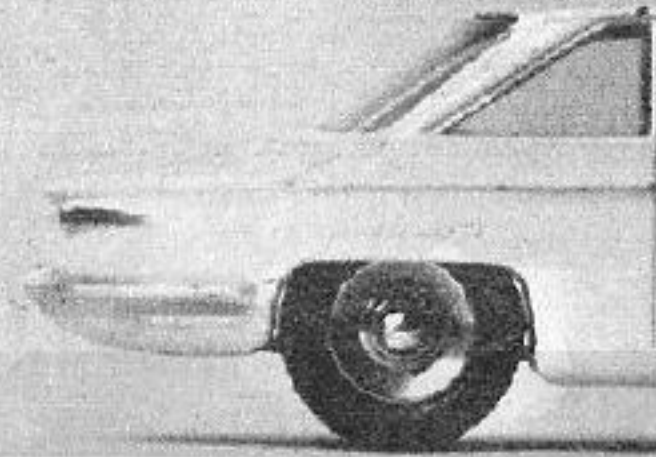
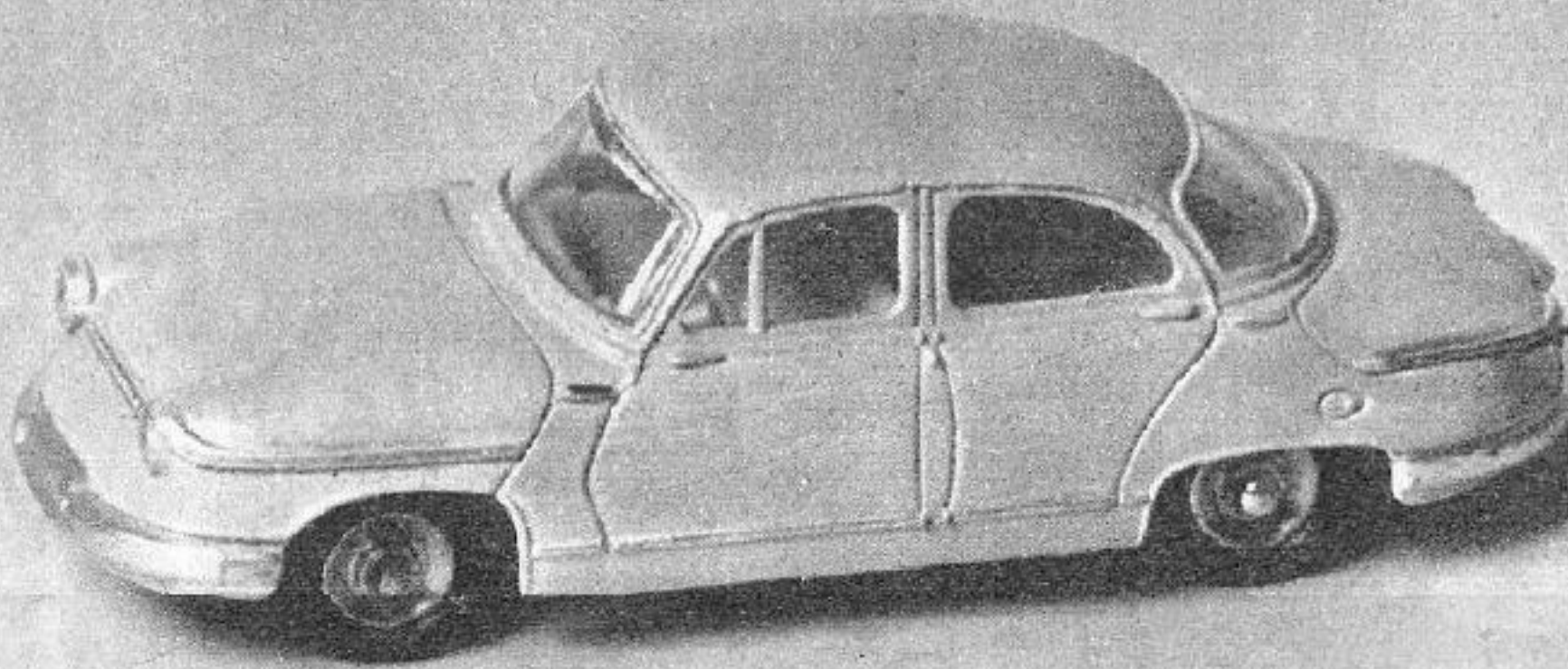
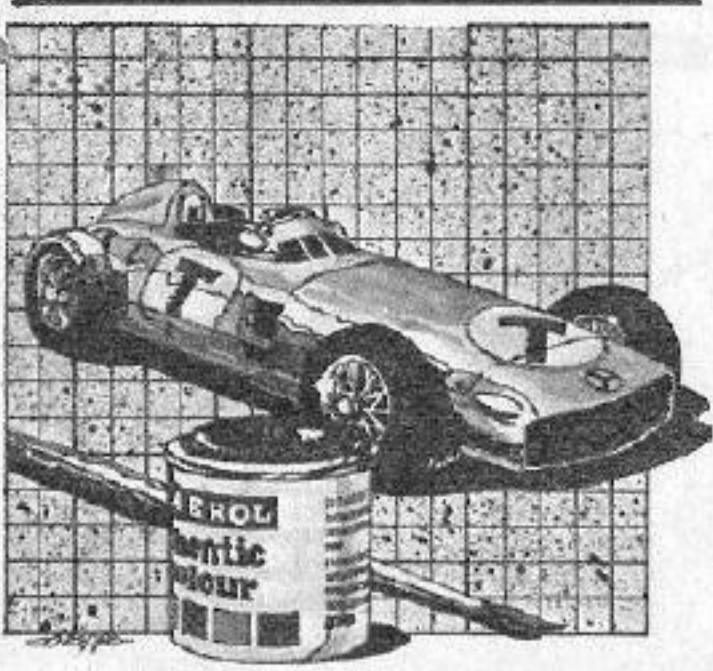
**Enrique Oscar Mansilla**  
**LOLA T900 - COSWORTH DFX**



Indy Car Series del C.A.R.T. 1985

Foto: Nicky Park

# ¡MIRA, PAPA, AUTO RARO!



1. "La joyita en escala 1/43 del Panhard de posguerra es, a criterio de muchos coleccionistas, el 24 BT que lanzó Solido en 1966. No sólo sus líneas son perfectas, sino que también posee detalles de lujo para aquellos años: apertura de capó, baúl, puertas, faros agregados y... ¡asideros para los asientos!". 2. Toda la belleza de los Dinky France de antaño se ve reflejada en este hermoso Panhard PL 17 de principios de 1960. Todos los coleccionistas sabemos que éste es uno de los períodos más prolíficos de la casa francesa, y el PL 17 es un digno representante de este segmento histórico. 3. El Panhard 24 CT fue el digno reemplazante del PL 17 en la serie Dinky France y fue continuador de éste en cuanto a calidad y proporciones se refiere. De lejos se aprecia que se trata de un "France" y no un "England". 4. Tres excelentes ejemplos de Panhard de posguerra que fueron llevados a nuestro pequeño mundo gracias a Dinky France y Solido. Podemos apreciar aquí el PL 17, el 24 CT y, por último, el 24 BT.



Y es muy lógica la exclamación de este imaginario niño al ver pasar un Panhard, pues este automóvil tuvo siempre una línea muy particular, que llevó a su styling a convertirse en víctima de muchas polémicas.

Hay que reconocer que siempre se caracterizó por ser "diferente a todos" sus contemporáneos, ya que se mostraba con una marcada línea "lanzadita", pero muchos lo han criticado, argumentando que de sus modelos eran iguales adelante y atrás -como se decía también del Studebaker Champion, ¿se acuerdan?

El punto de partida luego de la Segunda Guerra Mundial fue el Dyna de 610 cm<sup>3</sup>, que sólo se mantuvo en producción hasta 1953, cuando el nuevo Dyna 54 hizo

su aparición en escena. El motor, refrigerado por aire, fue llevado a 850 cm<sup>3</sup>, conservándose la tracción delantera. La carrocería autoportante estaba confeccionada en su totalidad por secciones de aleaciones livianas y no era tan pesada como su aspecto proponía. Luego llegó el PL 17 de 60 bhp, con casco de acero prensado (1958), mucho más económico pero a su vez más pesado. Este no fue obstáculo para que en el año 1961 se alzara con un impecable triunfo en el Rally de Montecarlo.

El año 1955 fue fundamental para los intereses de la Panhard, ya que la Citroën tomó parte de los intereses financieros, que fueron completados en 1960, cuando la marca del Chevron la absorbió definitivamente.

vamente.

En 1963, el PL 17 fue desplazado por el 24C y CT. Ambos modelos fueron creados por el departamento de styling de Citroën, siendo el "C" un salón de dos puertas y el "CT" una coupé de chasis corto.

La serie 24 ya orillaba los 90 bhp, pero lamentablemente estos motores no pudieron empujar durante mucho tiempo al atractivo styling de la serie 24, ya que Citroën cerró la planta en 1967.

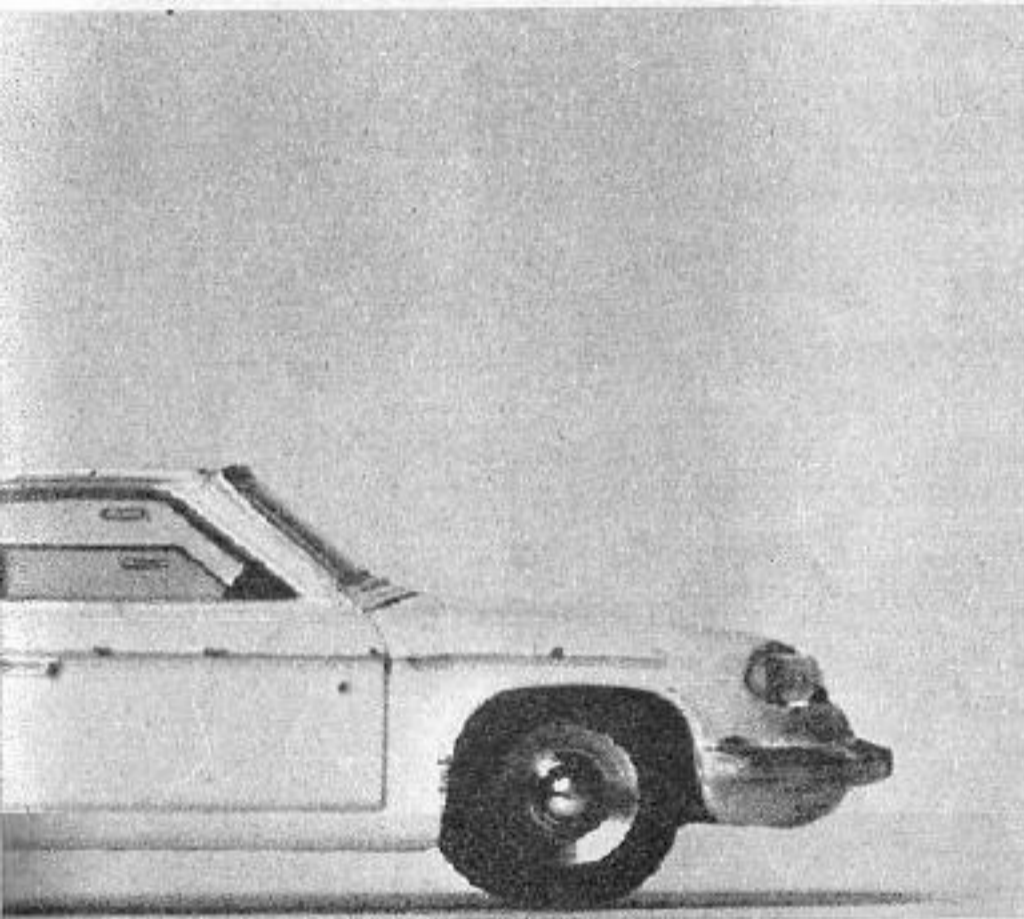
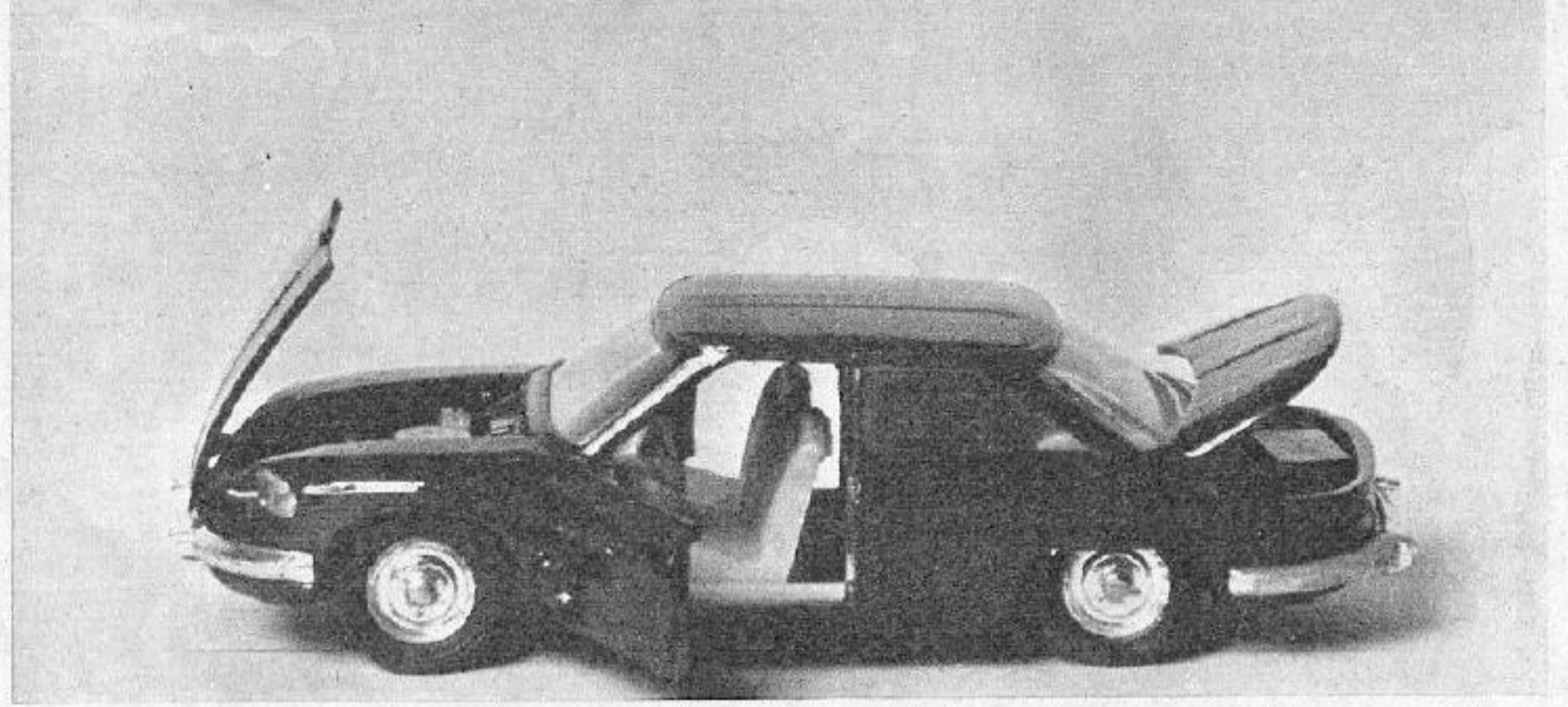
Realmente este hecho fue lamentable, pero por suerte los coleccionistas de autos en miniatura aún podemos seguir disfrutando de los Panhard gracias a los excelentes trabajos realizados por Dinky France y Solido.

Dinky nos ofreció hace ya bastante

tiempo atrás, en 1960, una bella réplica del PL 17 que, si bien no posee ningún tipo de aperturas, evidentemente esto no le afecta, pues este detalle pasa a segundo plano, desplazado por la perfección de las líneas de esta miniatura. La construcción de la réplica es la típica de Dinky France por aquellos años, es decir, bien macizos en comparación con los Dinky England, mucho más prolíficos que éstos y, lógicamente, con el típico "chasis" en lata con la inscripción "Made in France, Meccano".

Fue ella misma, quien en 1964 dio cuenta de la obsolescencia del PL 17 y lanzó el 24 "C". La calidad, por suerte, se mantuvo sin variantes con el agregado de un chiche; las ventanitas delanteras se podían

# QUE



levantar y bajar (con el dedo; lógicamente), dándole un nuevo atractivo.

La joyita, en cambio, la realizó Solido en enero de 1966, cuando lanzó la réplica del 24 BT. Aquí, los detalles sobran. La miniatura posee apertura de puertas, capot y baúl, faros agregados adelante y atrás, pero lo notable es que las butacas tienen correderas por si las queremos adelantar o alejar con respecto al volante. ¡Qué lujo!

Por suerte, gracias a estas excelentes réplicas, los coleccionistas podemos mantener latente aún toda la tradición de una marca desaparecida, pero que en nuestras vitrinas brilla: Panhard.

Sergio Marcelo Goldvarg

Lunes 2 de Diciembre a las 20.

# ROCANRROL en PALADIUM



¡...Y COMO INVITADOS...  
**TODAS LAS FIGURAS DEL ROCK NACIONAL!**

VALOR UNICO  
\$ 5.-

RESERVE YA SU ENTRADA EN  
Belgrano 1580 - 4to. piso - Capital.

Y, a partir del 25 de noviembre, en PALADIUM,  
Reconquista 945 - Capital.

En el transcurso del recital se hará entrega del libro "20 AÑOS DE ROCANRROL",  
de Raúl Perrone, a todos los pioneros de este ritmo en la Argentina.



EN 1982, LO CONSAGRO LA F-3;  
EN 1985, LA COPA EUROPA RENAULT  
ALPINE; PARA 1986...

**OSCAR LARRAURI**

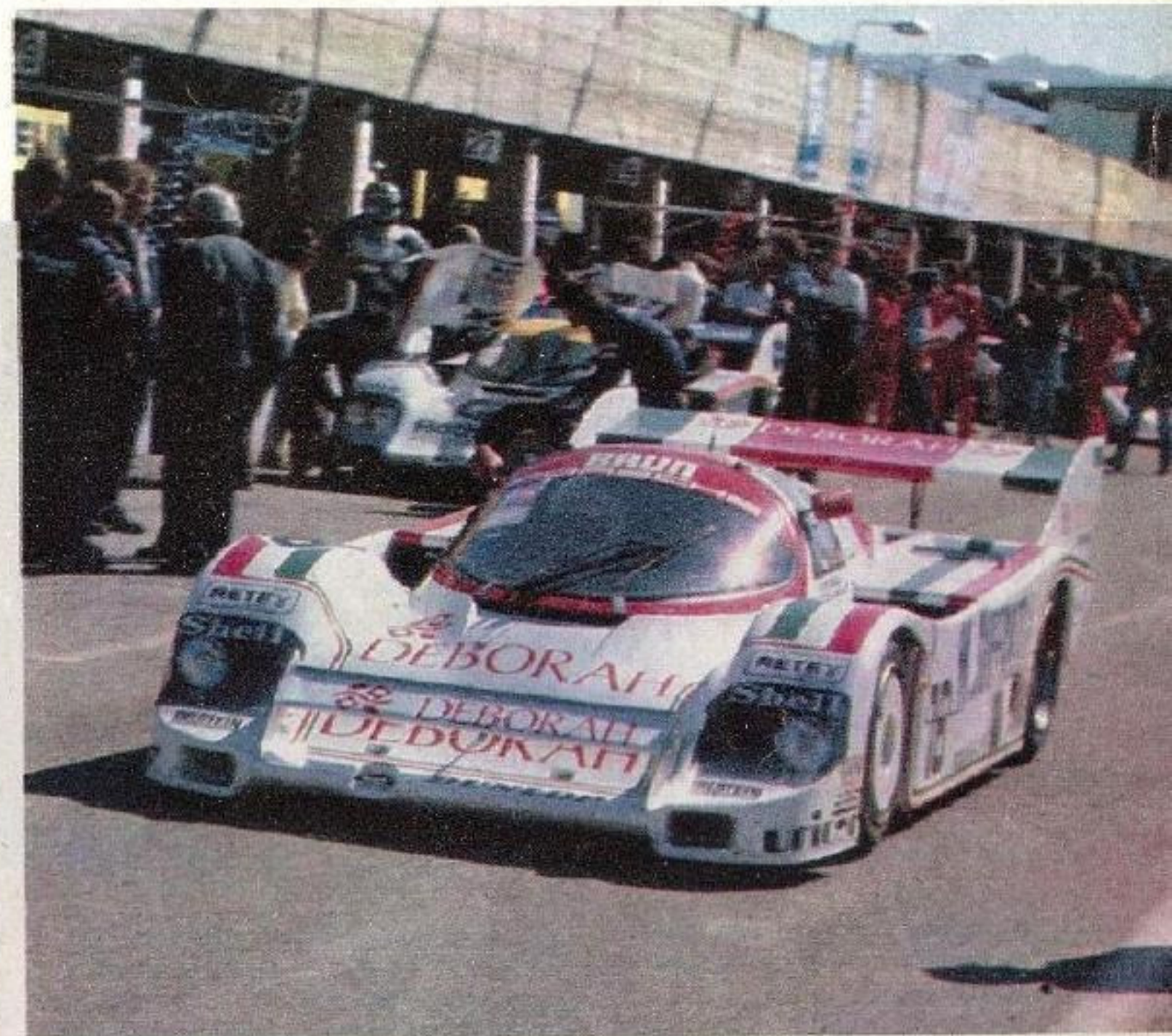
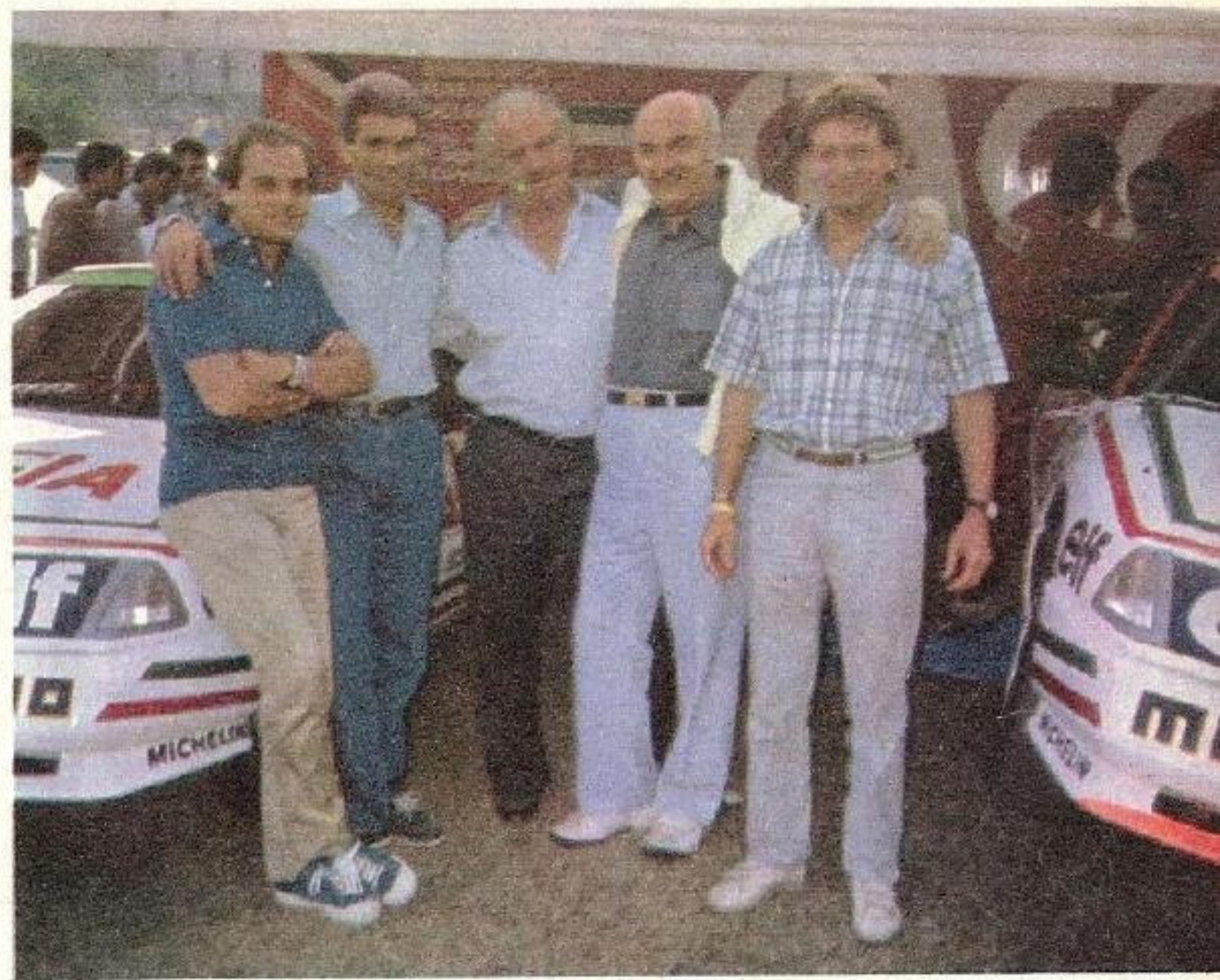
**BICAMPEON  
BUSCA UN F-1**

Oscar Larrauri está una vez más de regreso en el país. Pero no como ocurriese en los dos últimos años, casi olvidado para la mayoría de los aficionados argentinos. Por el contrario, la exitosa temporada 1985, con la conquista de la Copa Europa Alpine Turbo, y la gran posibilidad que actualmente tiene de poder ingresar a la Fórmula Uno lo han convertido nuevamente en el centro de muchas expectativas. Es, por lo tanto, un momento especial y trascendental para su trayectoria deportiva y sobre el cual nos pusimos a charlar con él para conocer cómo lo vive y cuáles son sus esperanzas.

Las reglas del exitismo son las que generalmente rigen los vaivenes de la inquietud periodística. No es esto ningún descubrimiento. Sí, en cambio, algo que se debe recordar para que no extrañen ni provoquen indignación, aunque quizá lo merezcan, los distintos niveles de interés que pueden oscilar sobre un mismo personaje según su momento deportivo.

El caso de Oscar Rubén Larrauri no pudo ser la excepción. De polarizar la atención allá por 1982 con su título de Campeón Europeo de la Fórmula Tres y la gran posibilidad de subirse a un Fórmula





En la foto mayor, largando en Monza en primera línea junto a un "ex" de la Fórmula Uno, Jan Lammers, quien resultara subcampeón de la categoría monomarca de los Renault Alpine V6 Turbo. La Copa Europa realizó varias de sus competencias con la Fórmula Uno, lo que propició el acercamiento de "Poppy" y Massimo Sigala, su mecenas, al ambiente de "la máxima". Junto a éste (extremo derecho) posa en la toma superior con José Fraillón González e hijo y el amigo Andrea Fabbri. Abajo, el Porsche 956 del equipo Brun, que compartieron.

Uno, pasó en poco tiempo a una situación de olvido casi total cuando la frustración se instaló en su vida deportiva—o al menos así lo estimaron muchos—al no poder ingresar a la máxima categoría y tener que recalcar en el lameo de Resistencia. Tras un breve y poco exitoso paso por la Fórmula Dos Europea.

Das largos años pasó "Poppy" en dicha situación. Olvidado para muchos. Y con los pocos que se acordaban, suponiendo, de acuerdo con las circunstancias que lo rodeaban, que el sueño de acceder a "la Uno" había quedado ya definitivamente archivado. Pero nunca nada pue-

de darse por seguro en este mundo y menos en un ambiente con tantos matices cambiantes como el del automovilismo deportivo. Es que el sol puede volver a salir en cualquier momento, y en el horizonte deportivo de Larrauri, ese sol volvió a asomar en este 1985 que ya nos comienza a dejar. Un sol con forma de Fórmula Uno...

Queremos entonces ahora, antes de zambullirnos en lo que seguramente muchos estarán esperando de esta nota—que es saber qué pasará con Poppy el año que viene, si correrá o no en la Fórmula Uno—, detenemos un poco en conocer cómo Oscar Larrauri, en éste su breve re-

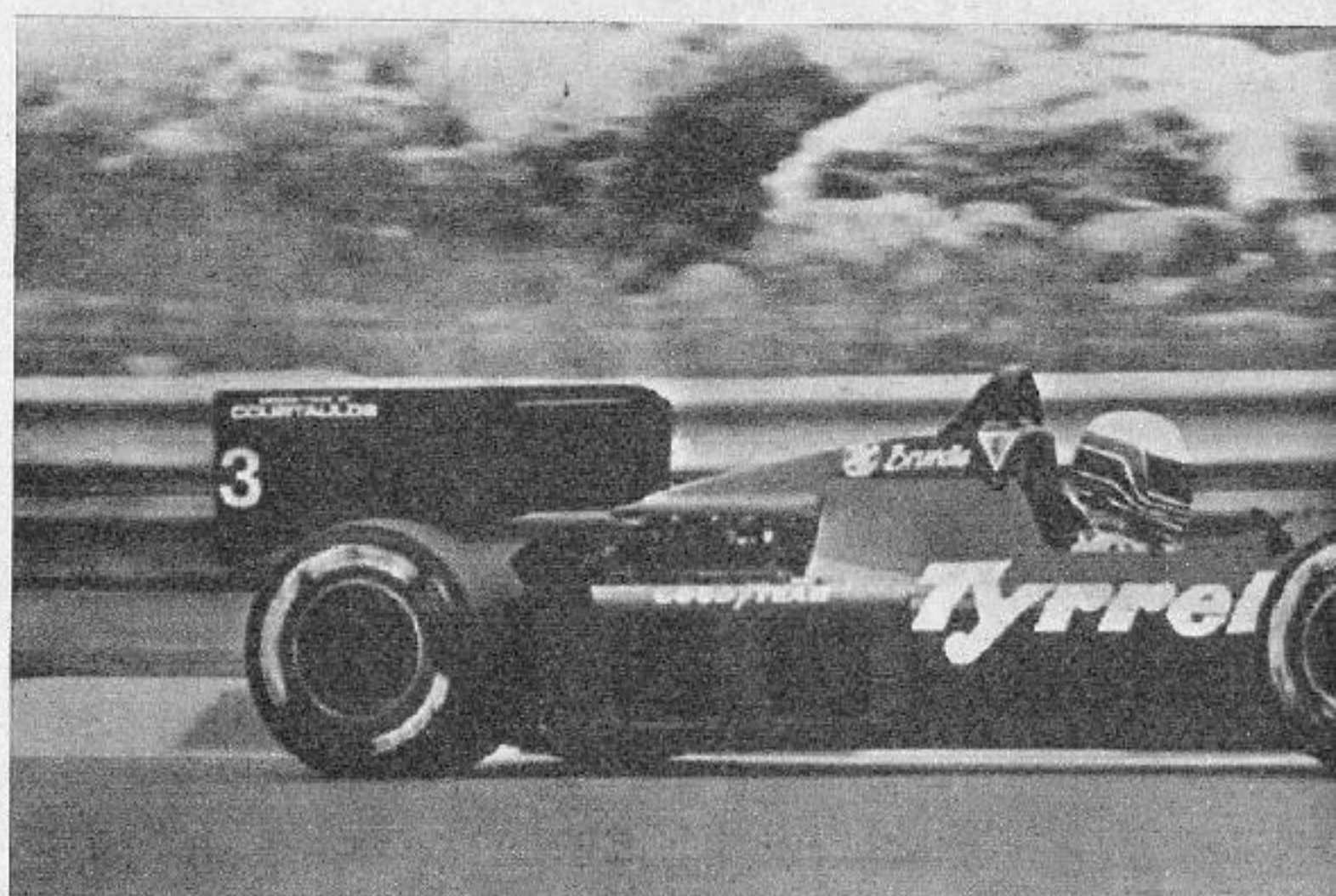
torno al país, vive este singular momento en el cual su nombre vuelve a estar en boca de todos como la gran esperanza de qué, nuevamente, un piloto argentino se incorpore a ese reducido núcleo de privilegiados que integran el Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

"Mirá, en mi caso no siento nada extraordinario. Sigo actuando y trabajando de la misma forma en que lo hice siempre. Como en estos últimos años, cuando las cosas se presentaron muy difíciles. Lo que si veo que cambió fue la actitud de la gente y

también del periodismo, que ahora me busca mucho más que antes. Y lo entiendo, ya que soy consciente de que éste es un mundo existista y por eso la gente ahora vuelve a estar pendiente de mí porque salí campeón y tengo posibilidades de pasar a la Fórmula Uno. Así son las cosas y hay que aceptarlas. En mi caso lo hago sin perder mi forma de ser y actuar, que fue siempre igual en las buenas y en las malas. Pienso que, seguramente, este buen momento es la recompensa a los momentos difíciles que pasé en Europa durante varios años. Momentos



Alfa Romeo, Toleman, Ligier, Tyrrell. En este "Poker" de equipos está encerrada la gran posibilidad de Oscar Larrauri para incorporarse el próximo año a la Fórmula Uno. Como prioridades, aunque Poppy no quiera decir nada, aseman las dos primeras. En el caso de Alfa Romeo, no ya en equipo oficial, cuyo desmantelamiento se da por descontado, sino con la alternativa de que el mismo sea adquirido por un grupo de patrocinantes internacionales. Lo que le abriría a Larrauri la puerta para ingresar como piloto de una escudería privada. Lo de Toleman también aparece como bastante firme y como testimonio están las pruebas que el argentino realizará con uno de sus autos en la primera semana de diciembre en Paul Ricard. Las opciones de Ligier y Tyrrell aparecen ya mucho más lejanas pues confirmados Jacques Laffite y Martin Brundle respectivamente como primeros pilotos, son Philippe Streiff e Ivan Capelli quienes actualmente tienen las mayores chances para acompañarlos. De cualquier manera, nada aún es definitivo y por eso tampoco hay que descartarlos como posible destino de Larrauri.

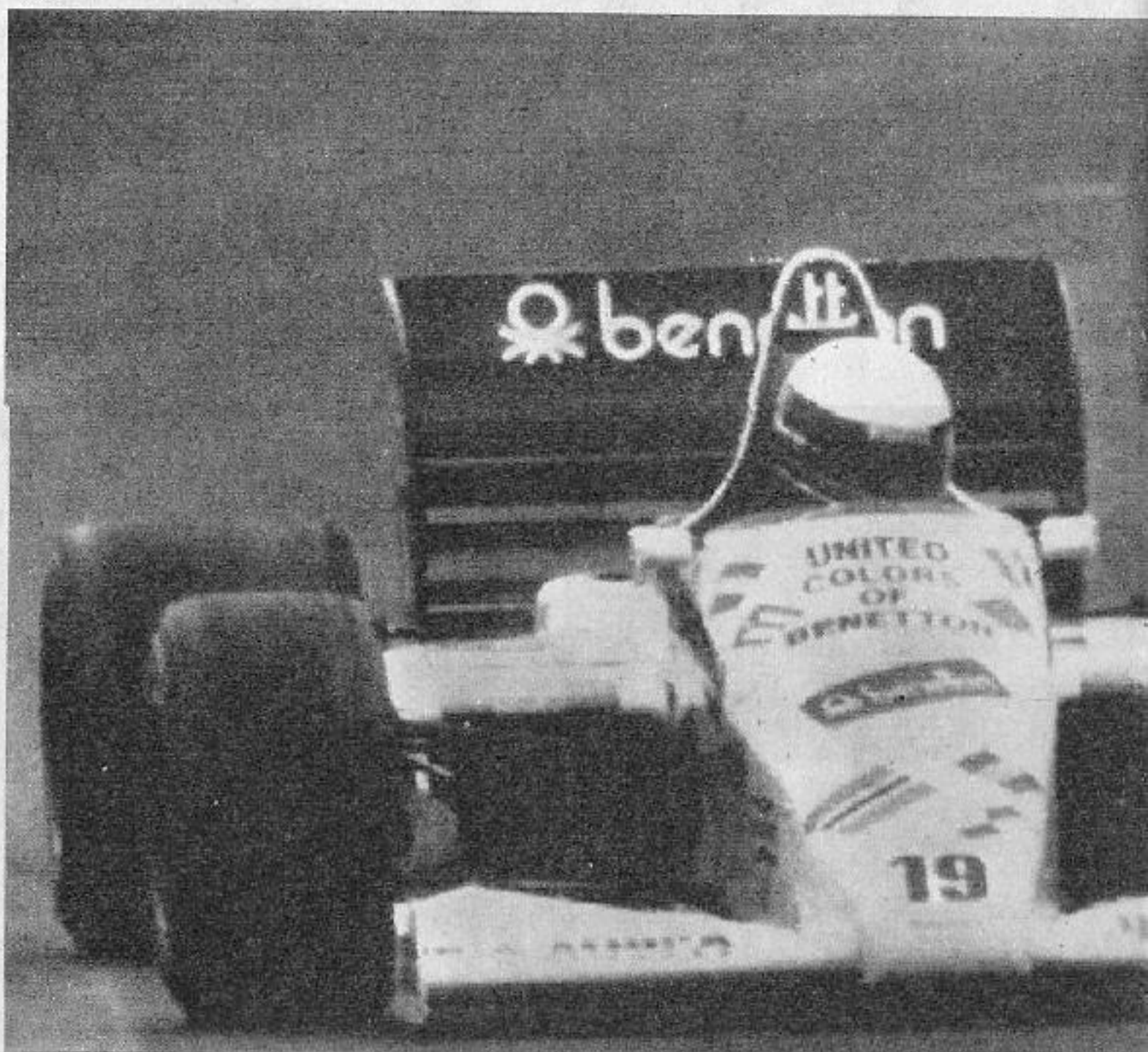


TYRREL

### SU CAMPAÑA 1985

FECHA	CIRCUITO	PI. CLAS.	CARRERA	AUTO	CATEGORIA
31/3	Vallelunga	8º	Aban.	Argo Alfa Romeo	F-3 Ital.
14/4	Mugello	6º	Aban.	Porsche 956	Endurance
28/4	Monza	7º	6º	Porsche 956	Endurance (1)
6/5	Imola	3º	<b>GANO</b>	Renault Alpine V6	Europa Alp.
13/5	Silverstone	8º	Aban.	Porsche 956	Endurance
2/6	Spa	P.P.	<b>GANO</b>	Renault Alpine V6	Europa Alp.
15-16/6	Le Mans	13º	Aban.	Porsche 956	Endurance (2)
30/6	Nürsring	P.P.	<b>GANO</b>	Renault Alpine V6	Europa Alp.
7/7	Paul Ricard	3º	4º	Renault Alpine V6	Europa Alp.
14/7	Hockenheim	9º	2º	Porsche 956	Endurance
27/7	Spa	4º	Aban.	Renault Alpine V6	Europa Alp.
4/8	Nürburgring	P.P.	<b>GANO</b>	Renault Alpine V6	Europa Alp.
25/8	Zandvoort	P.P.	3º	Renault Alpine V6	Europa Alp.
1/9	Spa	10º	Aban.	Porsche 956	Endurance
8/9	Monza	2º	2º	Renault Alpine V6	Europa Alp.
6/10	Bronck's Hatch	P.P.	Acch.	Renault Alpine V6	Europa Alp.
20/10	Vallelunga	P.P.	7º	Renault Alpine V6	Europa Alp.

NOTA: (1) Compartió el auto con Massimo Sigala y Renzo Zorzi. (2) Compartió el auto con Massimo Sigala y Gabriele Tarquini. En las restantes carreras del Mundial de Endurance corrió únicamente junto a Sigala.



TOLEMAN

que fueron muy duros porque incluso me tocó la época de la guerra de las Malvinas..."

—Pero no todas fueron cosas negativas...  
—Desde ya que que no. Haciendo un balance, surgen muchos hechos muy positivos como los dos títulos europeos que obtuve, la posibilidad, pese a mis limitados recursos económicos, de seguir corriendo en forma permanente y, fundamentalmente, el lugar que, por todo esto, me he ganado en un ambiente tan difícil y exigente como el del automovilismo.

### UNA COPA Y ALGO MAS

Ahora sí entremos de lleno a este presente de Poppy. Este presente con futuro de Fórmula Uno. Pero no nos apuremos y, para hacer las cosas bien y aunque sea una perogrullada decirlo, empecemos por el principio. Y el principio, para esta posibilidad actual de Larrauri en la Fórmula Uno, fue su fructífera temporada

1985. Con el título de Campeón en la Copa Europa Renault Alpine y unas cuantas actuaciones de mérito en el Mundial de Resistencia, como flamantes incorporaciones a sus pergaminos. Y a su repaso vamos, arrancando con la Copa Europa.

"La idea inicial no era buscar el título, sino ayudarlo a Massimo Sigala a que lo obtuviese él. Pero las cosas empezaron a cambiar al ganar yo la primera carrera en Imola. Ahí me di cuenta de que la posibilidad del título estaba dada también para mí. En Mónaco no pude repetir porque me dediqué, más que a otra cosa, a prepararle el auto a Sigala. De todos modos salí tercero y eso me permitió mantenerme puntero. Luego vinieron los dos triunfos consecutivos en Spa y Nürsring, que resultaron decisivos ya que me permitieron sacar una considerable ventaja y además recibir el consentimiento de Sigala para que todos los esfuerzos del equipo se orientaran a posibilitarme a mí llegar

al título. No anduvieron bien las cosas, después, en Paul Ricard, pero en la siguiente carrera, disputada en Nürburgring, volví a ganar y ése fue el 'golpe de gracia' para tirarlo moralmente a Joël Gouhier, que era quien me escoltaba. Después sólo fue cuestión de llegar, tratando de lograr la mayor cantidad de puntos. Así me pude asegurar el título una carrera antes del final."

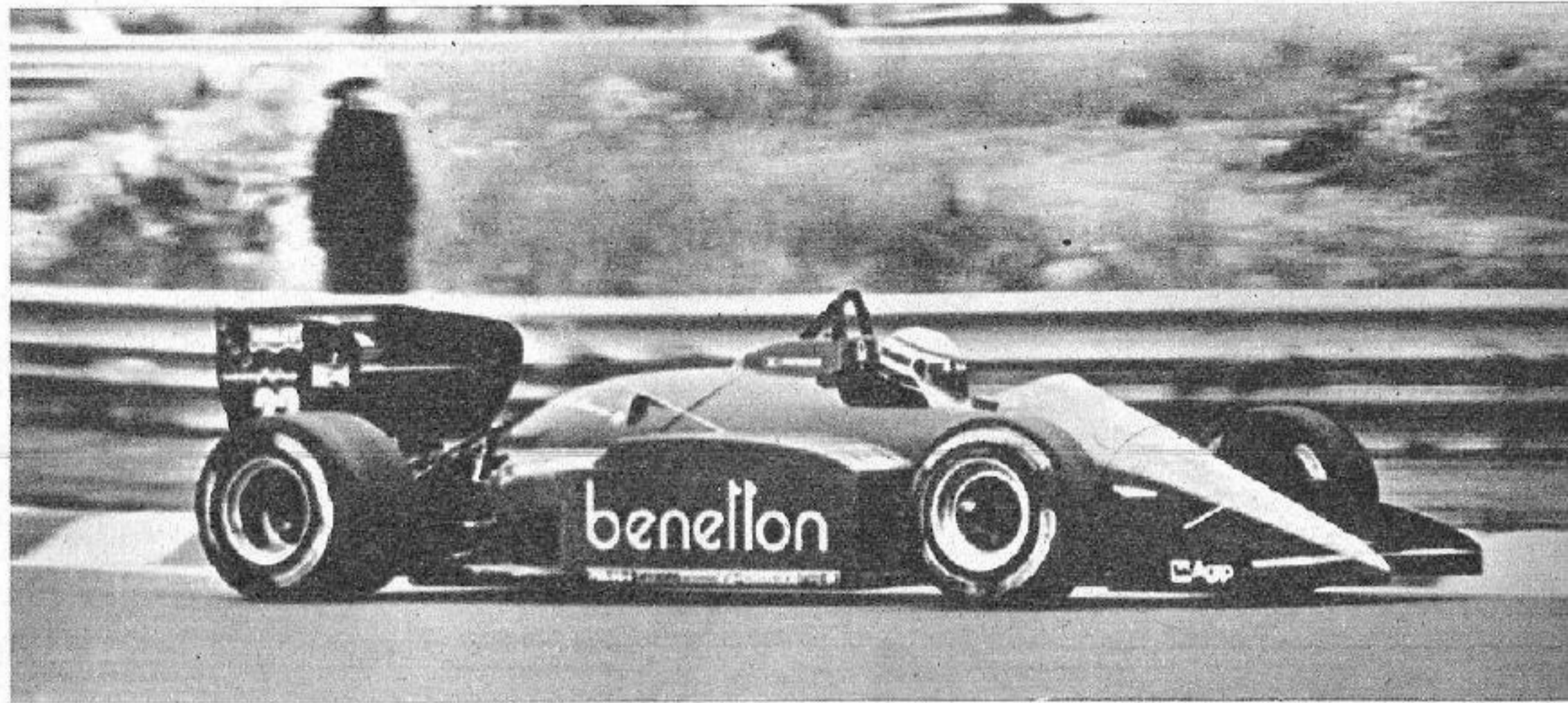
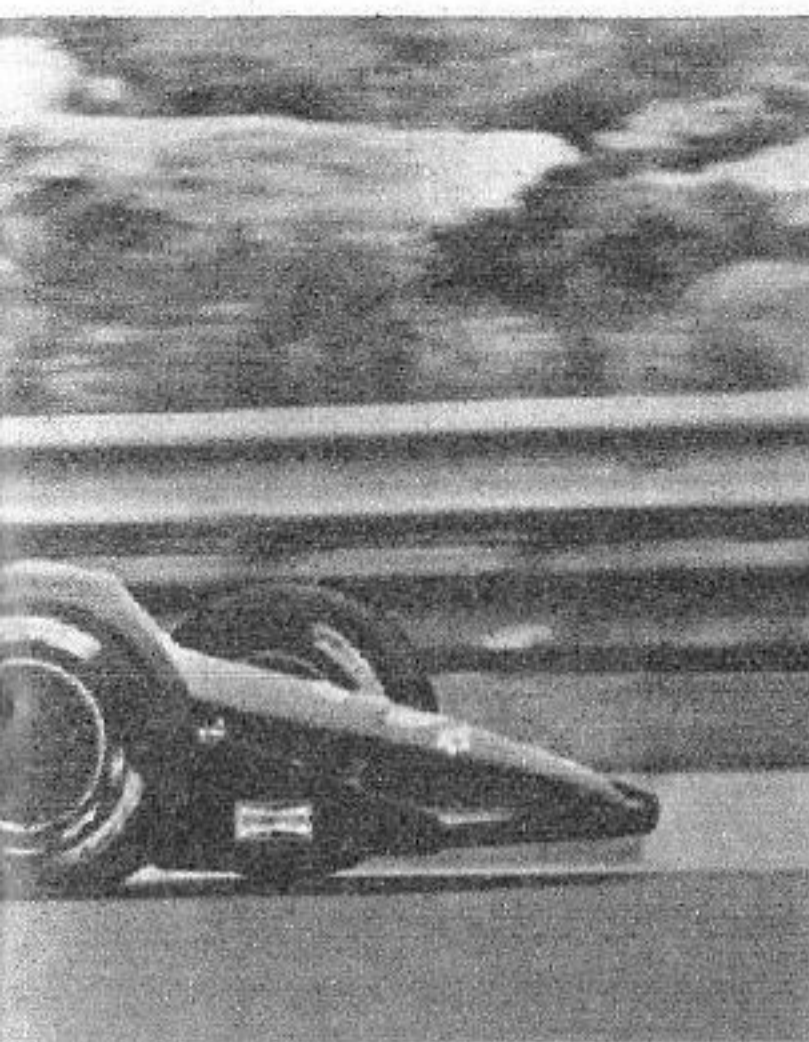
—Quizá para muchos, en Argentina, este torneo de Renault Alpine no tenía demasiada trascendencia: ¿ocurre lo mismo en Europa?

—Para nada. Este torneo con los Renault Alpine tiene un lugar ya ganado en el ambiente. Un lugar cuya magnitud e importancia las da el hecho de que varias de las carreras se programan como preliminares de las de Fórmula Uno. Y esto es sumamente importante no sólo para la categoría sino también para quienes corren y ganan en ella, ya que ahí te ven correr y ga-

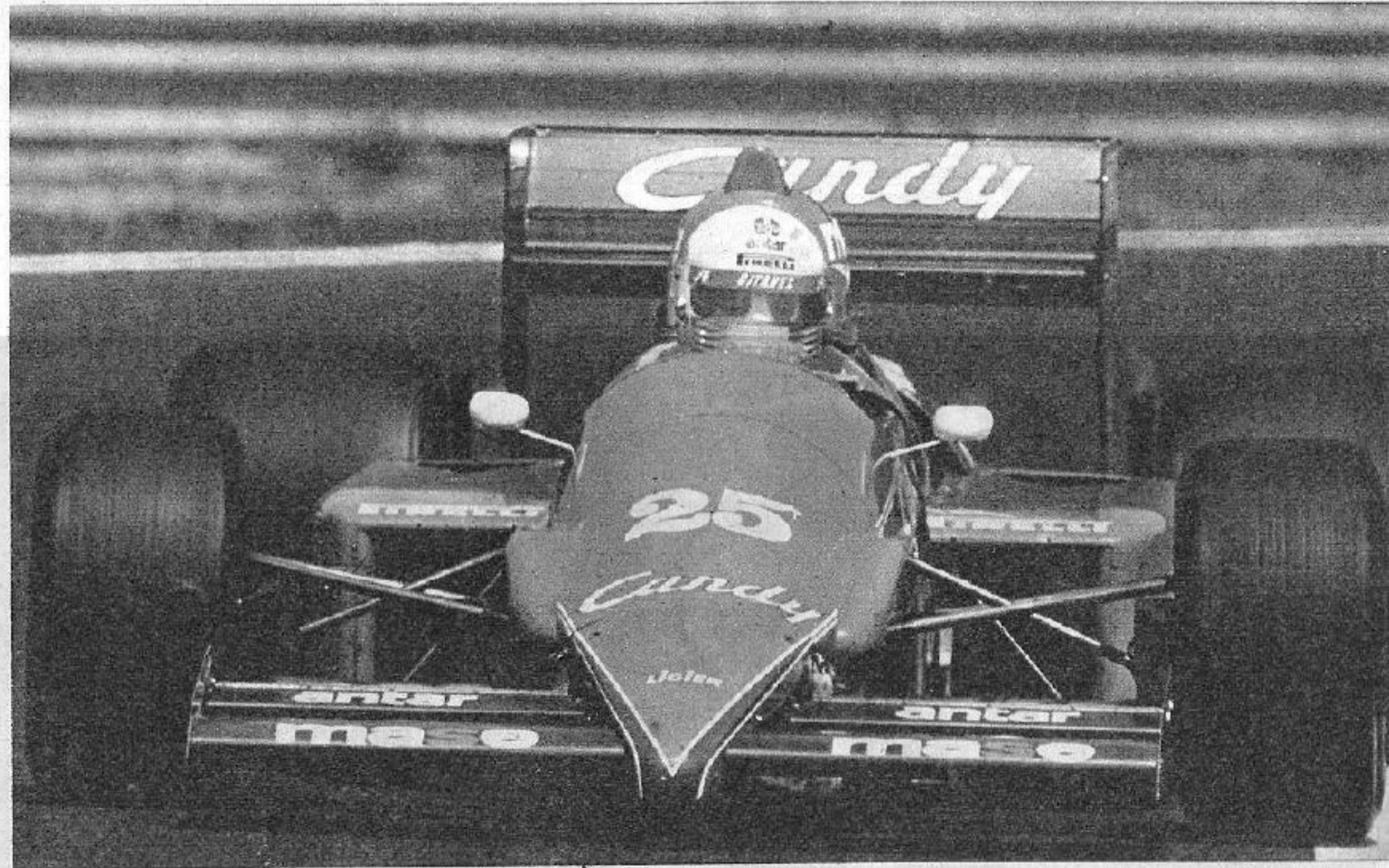
nar los directores de equipos de Fórmula Uno, con los posibles beneficios que ello puede traer. Asimismo, hay otro punto para destacar y es que, económicamente, es una categoría mucho más redituable para los pilotos que muchas otras que tienen mayor trascendencia.

—Y en el Mundial de Resistencia, ¿cómo anduvieron las cosas?

—Muy bien también, pese a que no pudimos ganar ninguna carrera. Pero tuvimos actuaciones bastante buenas, como el segundo puesto en Hockenheim, llegando a sólo 35 segundos de los ganadores, y la de las Veinticuatro Horas de Le Mans, donde estuvimos durante mucho tiempo en el tercer lugar. Estas actuaciones tuvieron una gran repercusión ya que todos saben allá que no tengo el mejor auto. Y una prueba del reconocimiento ganado es el hecho de haber sido llamado para desarrollar y probar durante quince días en Nürburgring los nuevos



ALFA ROMEO



MIGIER

compuestos que Michelin está fabricando para la categoría.

En cuanto a la categoría, particularmente, ¿levantó este año su nivel en relación con temporadas anteriores?

—Fue una temporada positiva. Y para el análisis hay que tomar distintos puntos. Por el lado técnico, hubo un gran desarrollo, que no es nuevo en la categoría ya que hay que recordar que gracias a la experimentación realizada durante años en el Mundial de Resistencia es que Porsche logró sacar el motor tan eficaz y resistente que dominó los dos últimos años en la Fórmula Uno. En el aspecto de los pilotos, también se jerarquizó con la presencia de muchos de la Fórmula Uno de quienes lamentablemente dos, Manfred Winkelhock y Stefan Bellof, murieron en carreras de Endurance. En cuanto al interés del público, también lo hubo, en especial en escenarios clásicos, como Le Mans, Silverstone y Spa.

### Y CON LA FORMULA UNO, ¿QUE PASA?

Ahora sí llegó el momento. Ese cuya demora quizás habrá hecho impacientarse a más de un lector y que nos permite entrar en el terreno que actualmente ocupa la mente y todos los esfuerzos de Larrauri: su posible ingreso a la Fórmula Uno. Pero, paradójicamente, éste es un tema del cual Poppy prefiere no hablar mucho. Sabe que es un terreno delicado y, en comprensible actitud, prefiere transitarlo con cautela.

—Mirá, mucho no quiero decir porque todos saben cómo son estas cosas, donde hablar demás o decir un equipo, por decir, puede frustrarlo todo. Lo único que puedo asegurar es que, para poder concretar algo, vengo trabajando desde hace bastante tiempo, y que actualmente las gestiones están bien encaminadas. Lograr un puesto en la Fórmula Uno no es algo

simple, y ahí tenemos los casos de pilotos de las condiciones y experiencia de Eddie Cheever, Derek Warwick, Riccardo Patrese y Andrea De Cesaris, que están por quedarse sin un auto para la próxima temporada. Por eso éste es un tema que hay que tratar con cuidado y tener paciencia, ya que hay que darle tiempo para que las piezas de este tablero, que es el mercado de pilotos, se acomoden.

—¿Y cuáles son los equipos donde están tus posibilidades?

—No es prudente hablar de equipos en forma concreta, porque son más de uno y nombrarlos puede complicar las gestiones con los otros.

—Pero se habla mucho de Toleman. ¿Es esa la opción mejor y la más cercana?

—Es una de las posibilidades, aunque no diría que es la mejor ni la más cercana...

—Te entendemos, Poppy, y dejamos ahí el tema de los equipos. Supongamos ahora que lográs finalmente incorporarte a

uno de ellos. ¿seguirías corriendo el Mundial de Resistencia?

—Sí, aunque no todas las carreras. Correría solamente seis con el Porsche del equipo de Walter Brun. El resto del tiempo lo dedicaría a la Fórmula Uno.

—¿Y si se frustra lo de la Fórmula Uno?

—Igual tendré bastante trabajo porque, en este caso, a las carreras del Mundial de Resistencia agregaría diez más en el torneo IMSA, en los Estados Unidos, con un Porsche 962, junto a Massimo Sigala, y todo el certamen de la Copa Europa Renault Alpine, donde defendería el título logrado este año.

Oscar Rubén Larrauri. De la fama al olvido con pasaje de ida y vuelta. Ahora, nuevamente en el pico más alto del interés, vuelve a tener la posibilidad de conquistar esa dama, tan tentadora como casquivana, que es la Fórmula Uno. Que esta vez se te haga, Poppy.

Miguel Angel Sebastián

Ferrari B.B.

Sólo la Testa Rossa pudo con ella...



FERRARI 512 BB (1971)

OWNER: PETER KOESTE

Conjugar la belleza con el poder es algo muy difícil de conseguir. Cuando algún objeto es hermoso transmite una sensación de fragilidad que inmediatamente logra percibirse. Esto no fue, precisamente, el resultado logrado tras el matrimonio entre Sergio Pininfarina y la casa de Maranello, que dio como resultado a la exitosa Ferrari "B.B."

Su aparición en 1971 hizo temblar a la reducida élite de G.T. europea, y sólo el Lamborghini Countach se animaba a enfrentar la osadía con la que la B.B. (Berlinetta Boxer) comenzó su reinado. Un reinado que tuvo como "primera corona" a la 365 G.T.B.B. (que poseía una planta impulsora de 4.390 cm<sup>3</sup>) hasta que, en el verano europeo

de 1976, fue "derrocada" por la 512 B.B., que hizo su aparición en el Paris Motor Show.

A diferencia de la anterior, la cilindrada de la nueva reina era de 4.924 cm<sup>3</sup>, pero las modificaciones generales no fueron radicales, salvo la longitud del chasis, que se incrementó en 6,5 cm.

Toda la tecnología, el más puro

diseño y la leyenda de un gran apellido se conjugaron para hacer de la B.B., uno de los automóviles más deseados del mundo.

Pero el tiempo pasa inexorablemente y sólo la Testa Rossa, que lleva el mismo apellido, pudo con ella.

S.M.G

Ilustración: Jorge Ferrera B...

# ACTIVIDAD ZONAL

Año II N° 85

13 de noviembre de 1985

## Motociclismo en Resistencia

### CHINA SEGOVIA, Y UN BUEN TRIUNFO

**Resistencia, Chaco** - El domingo 13 de octubre, con la organización del Club Policial de esta capital se realizó una fecha correspondiente al campeonato **Mercediense de Motociclismo**, la mayoría de cuyas pruebas se disputa en la provincia de Corrientes. La carrera estuvo destinada a máquinas de la categoría hasta 200 cc. y fue desarrollada en un circuito céntrico callejero de nuestra ciudad, por lo que fue presenciada por apreciable cantidad de público; aunque el número de participantes fue reducido, se produjeron interesantes alternativas con cambiantes situaciones.



Julio "China" Segovia liderando un pelotón en la carrera de Resistencia, por el tomo mercediense (*Gentileza Diario Norte*).

Hubo tres series con suma de tiempos. La primera la ganó el saenzpeñense Julio "China" Segovia, escoltado por Víctor Coronel (Corrientes), Alberto Arancibia (Resistencia) y Daniel Mosqueda (Resistencia).

La segunda serie la ganó Arancibia, seguido por Pablo Domínguez (Resistencia), Mosqueda y Camilo Nassir (Resistencia). En la tercera el triunfo fue para Mario Pegoraro (Posadas, Misiones), a quien siguieron Segovia, Domínguez, Mosqueda, Arancibia y Delssin.

**Clasificación final por suma de tiempos:** 1° Julio Segovia (Gilerá/Pcia Roque Saenz Peña); 2° Alberto Arancibia (Zanella/Resistencia); 3° Pablo Domínguez (Zanella/Resistencia); 4° Mario Pegoraro (Zanella/Posadas); 5° Daniel Mosqueda (Zanella/Resistencia).

(Informe de Carlos Cacho Silva)

## Monomarca del NOA en Salta

### LALO OLAZ, EL CUARTO GANADOR

**San Miguel de Tucumán** - Cuatro fechas y cuatro ganadores diferentes. En la 4ª jornada del campeonato del Club de Pilotos Monomarca, disputada sobre los 3.420 metros del autódromo salteño Martín Miguel de Güemes, el triunfo correspondió al piloto tucumano Eduardo Lalo Olaz, quien como todos sus rivales condujo un Volkswagen 1500. La jornada, ventosa y de calor, lo que restó concurrencia de público, fue complementada con competencias de las categorías **Fórmula 4 Tucumana** y **TC del NOA**. Estos fueron los resultados de las carreras finales:

**Monomarca del NOA:** 1° Eduardo Olaz (Ranchillos, T) 26m 01s 43 a un promedio de 117,494 km/hora; 2° Mario Berral (Tucumán) 26m 10s 11; 3° Guillermo Alonso (Tucumán) 26m 18s 95; 4° Jorge Seleme (Catamarca) 26m 19s 16; 5° Eduardo Formoso (Tu-

cumán) 26m 25s 43; 6° José Nanni (Tucumán) 26m 25s 65; 7° Luis Carrizo (Tucumán) 26m 25s 87; 8° Adolfo Turbay (Salta) 26m 26s 02; 9° Cachín Díaz (Tucumán) y 10° Luis Galindo (Tucumán). **Campeonato:** M. Berral, 62 puntos; Alonso, 47; Olaz, 35; Seleme, 28; Turbay, 27; Formoso, 24; Farina, 20; E. Humbert, 12; Elías y Nanni, 11 puntos.

**Fórmula 4 Tucumana:** 1° Juan Fogliatta, 19m 59s 39; 2° Lito Mohamed, 20m 02s 54; 3° Pablo Padilla, 20m 07s 80; 4° Mario García, 20m 12s 33; 5° Emilio Humbert, 20m 14s 80 y 6° Ricardo García, 20m 26s 77.

**TC del NOA:** 1° Miguel Fabroni (Torino/Salta); 2° Marcelo Pastore (Torino); 3° Juan Jiménez (Dodge) y 4° Rubén Velazco (Torino).

(Informe de Harry W. Gray)



Mario Berral, el tucumano que lidera el campeonato de los Monomarca en el NOA. En Salta fue segundo tras Lalo Olaz. (Foto Daniel Font)

## Karting en Charata

### LUIS KALBERMATTER GANO EN LA APERTURA

**Resistencia, Chaco** - Durante los días 11, 12 y 13 de octubre, la ciudad de Charata a unos 280 Km de esta capital provincial, vivió intensamente las alternativas de la primera fecha del Campeonato Argentino de Karting 125 cm<sup>3</sup> con Caja de Velocidades, oportunidad en que quedó inaugurado el kartódromo pavimentado Juan Carlos Ferrer, con una longitud de cuerda de 740 metros.

Pese al clima adverso, ya que durante las tres jornadas sopó un intenso viento norte con ráfagas de 70 Km/hora, y con temperaturas del orden de los 37° C, el público brindó su apoyo y unas 3000 personas presenciaron la final.

Más de 60 participantes de diversas regiones del país contribuyeron al éxito deportivo del torneo, desarrollado en esa "joyita" construida por la Cooperadora del Centro de Educación Física N° 9, el que cuenta con una tribuna tubular, sectores de boxes apropiados, parque cerrado, camping, etc. Por sobre todo la pista se mostró muy buena en el aspecto seguridad. La carrera fue patrocinada por el expiloto choqueño Eduardo Lalo Carraun.

Desde las pruebas de clasificación se vivieron momentos de intensa lucha, ya que sólo 24 de los karts estarían en la largada de la final dominical, quedando excluidos de ella más de 30. Así, el calor jugó un papel preponderante, siendo factor decisivo para varias roturas de motor, debiéndose jugar muchos pilotos, como Ulises Armellini (San Nicolás), Sergio Ayastui (Salta), el campeón choqueño Jorge Walcott, y el entrerriano Jorge Pauloni, el todo por el todo en el repechaje dominical, para asegurarse un lugar en la final.

El choqueño (de Gral. Pinedo) Luis Kalbermatter hizo el mejor tiempo de todas las series y se aseguró así la "pole-position" dominical. En tanto que el santafesino Hugo Panero se quedaba con el segundo mejor registro, delante de Claudio y Jorge Gómez Luna (Charata), mientras que del repechaje pasaban Armellini, Ayastui, Danilo y Paulini.

En la final, a 30 vueltas, pisó en punta Kalbermatter, seguido por Panero, los Gómez Luna, Adrián Hang (Frank, SF) y Marcelo Sniadniewsky (Oberá, Mnes). Mientras tanto lo mejor lo realizaba Armellini, que desde el puesto 21° se ponía 4° momento en el que su excesiva vehemencia lo



Arba, el Gringo Kalbermatter, flanqueado por los primos Jorge y Claudio Gómez Luna. El podio de Charata. (Foto Hipólito Morinigo)

mandó fuera de pista, dañándose su máquina y abandonando el karting.

Hang (de sólo 14 años) estaba tercero cuando perdió una rueda en la vuelta 21, cuando ya Kalbermatter habíase afianzado en la punta. Sin embargo en las últimas vueltas el puntero aflojó algo su fren (posiblemente afectado por el intenso calor) y Jorge Gómez Luna se le fue encima, manejando muy fuerte en la trabada, haciendo casi nula la diferencia con el puntero y provocando un gran duelo con él en las dos últimas vueltas.

Por fin ganó el gringo Kalbermatter, segundo fue Jorge Gómez Luna y tercero su primo Claudio, con lo que el podio fue totalmente choqueño, el que también responde a la sapiencia de un solo preparador: Miguel Tosticarella, ganador del match con el otro preparador de envergadura en la categoría: Adolfo Montiel.

**Final, 30 vueltas:** 1° Luis Kalbermatter (G. Pinedo, Chaco) 18m 44s 99/100 a 70,431 km/hora; 2° Jorge Gómez Luna (Charata, Chaco) 18m 45s 35; 3° Claudio Gómez Luna (Charata, Chaco) 19m 13s 65; 4° Mario Bruni (Posadas, Misiones); 5° Carlos Aguilar (Jujuy); 6° Ricardo Notti (Villa Angela, Chaco); 7° Sergio Ayastui (Salta Argentina, Bs. As.); 8° Héctor Egoa (Santiago del Estero) 9° Lalo Rubens (Santiago del Estero) y 10° Daniel Calzonego (Posadas, Misiones).

(Informe de Carlos Silva)

Año XXX N° 1011  
Del 14 al 20 de noviembre de 1985  
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal  
Teléx: 9229/22148 - ABRIL AR.  
Tel.: 30-7891/99

**DIRECTOR**

Jorge A. Augé Bacqué

**JEFE DE REDACCION**

Oscar D. Filippaldi

**SECRETARIO DE REDACCION**

Ricardo O. Delgado

**REDACCION**

Jorge R. Fernández Morano,  
Eduardo Enrique Neira,  
Marcelo D. García Lobelos y Oscar A. Izzo  
(Redactores)

**DIAGRAMACION**

Eduardo César González  
(Jefe de Arte)  
Carlos A. Romanó  
(Jefe de Diagramación)  
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich  
(Diagramadores)

**COORDINADOR**

Rubén Lettieri

**SECRETARIA**

Maria Delia Cedrés de Margo

**COLABORADORES**

Rolf Hansen, Miguel Colazo, Jorge Maggi,  
Sergio M. Goldvarg,  
Miguel A. Sebastián, José Olmo,  
Anselmo P. Chiappe

**En el exterior:** Franco Lini, Giorgio Piolo (F-1),  
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),  
Héctor Codemartori (EEUU.)

**FOTOGRAFIA**

Jefe: Armando Piro

**Coordinadores**

Enrico Carra, Daniel León  
**Producciones Especiales**  
A. Calascione, A. Capria, C. Sala, M. Paganetti.  
**Fotógrafos Especiales**  
E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñez, A. Rivas,  
J.M. Urteaga.

**Fotógrafo**

L. Gemelli.

**SERVICIOS EXTERIORES**

Jefe: Hugo García

**Corresponsales**

Mario Diamant (Nueva York);  
Fernando Benberg (Roma)

**LABORATORIO**

Jefe: Omar García

**ARCHIVO**

Jefe: Francisco Forciniti



**AREA EDITORIAL**

**Director Periodístico:** Jorge A. Augé Bacqué  
**Dirección de Arte:** Carlos Muleiro  
**Coordinación General:** Estela Herszberg

**AREA PUBLICIDAD**

**Gerente:** Fernando Costanzo  
**Gerente de Ventas:** Roberto Ares  
**Jefe de publicidad:** Héctor Bustos  
**Jefe de Tráfico:** Rodolfo Eusebio  
**Promotor:** Marcelo Schaefer

**AREA INDUSTRIAL**

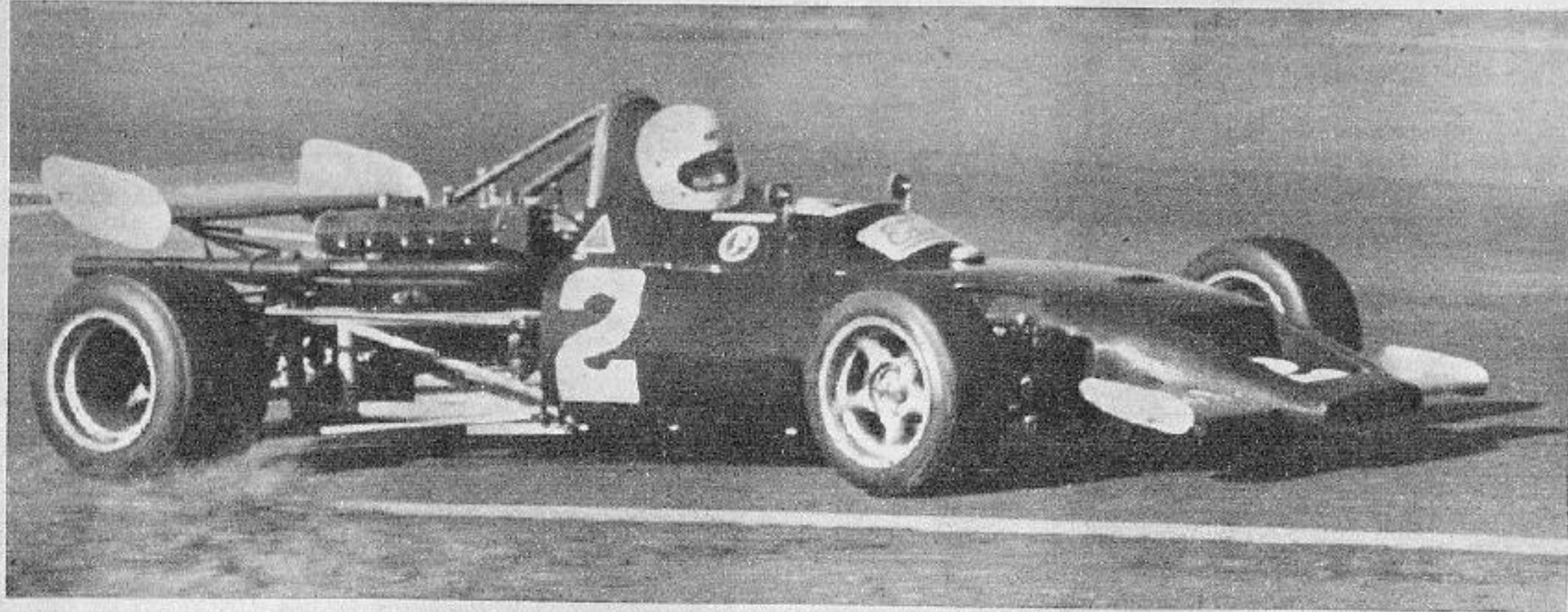
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida  
(Prov. de Buenos Aires)  
Tel. 760-5543

## FORMULA UNO 4000

De acuerdo a lo que nos informa el piloto-dirigente Carlos Canteros, esta fórmula de monoplazas, que reactualiza la otrora famosa (y nacional) Fórmula 1 de Mecánica Argentina, se encuentra en un franco despegue. Además de haberse presentado el pasado domingo en Paraná como complemento de la Fórmula 6 Entre-

rriana en el Premio Coronación (aclaramos que esto se escribió antes de esa fecha), las máquinas de la **Fórmula Uno 4000** competirán en el Autódromo Don Eduardo, de Las Parejas, el 17 de noviembre, y en fecha a determinar pero a mediados de diciembre, en el Eusebio Marcilla de Junín. Entre otros, tienen autos listos Heraldo Medrano, Jorge Tenengo (el de la Peña Ruedas), Enzo Salas, Carlos Meyer, Orlando Sotro, Norberto Pauloni, Ca-

viglia, Carlos Santamaria, Juan Carlos Castilla, Carlos Scuteri, Oscar Moreira, Carlos Agüero, Carlos Alvarez, Oscar Mazzafiero, Alberto Redondo, Ricardo Ballari, y por supuesto Carlos Canteros, quien además compró un segundo auto: el Bravi-Chevrolet con el que Daniel Sancho ganara en Tucumán en 1970. Además se prepara una mini-temporada de dos fechas en Junín, carreras sujetas aún a confirmación.



Orlando Sotro, gran animador de la categoría de grandes monoplazas.

## Motociclismo de Velocidad en Ferreyra

### CUATROCOLO, MEJIAS, GHI Y CRESCIMBENI EN GRAN JORNADA

**Córdoba - Gran jornada para el motociclismo de velocidad en óvalos de tierra fue la del 20 de octubre en Ferreyra, en cuyo recuperado circuito de 410 metros de extensión tuvo lugar la 6ª fecha del campeonato provincial, con clima bastante caluroso.**

**Desde el punto de vista del público, las competencias fueron realmente sensacionales desde el mismo inicio de las series, siendo definidas casi todas las carreras por ínfimas diferencias.**

**Para destacar tras el desarrollo del programa en las cuatro categorías, el triunfo de Miguel Angel Mejías en la clase intermedia, donde sus derrotados fueron Néstor Llabrés y Javier Colasilli; la victoria del pibe César Crescimbeni en la clase Cadetes; la de Andrés Ricardo Ghi, en Promocional, que es la primera en el historial del piloto de Saldán y la importantísima afirmación del possessense Dario Cuatrocolo, en la categoría mayor, lograda tras excelente gestión ante Tayy el sorprendente Santiago Nigra,**

**Miguel Angel Mejías (con el N° 41) retomó la senda del éxito. A su lado, el campeón Leonardo Bagnis (Fotos gentileza H. Vilchez)**

**La categoría Cadetes es un samillero que da espectáculo. Acá vemos liderando a Salguero, seguido por Bravo (N° 8) y Romero (N° 9). Con el N° 14, el vencedor en Ferreyra, César Crescimbeni. (Vilchez)**



quien cumplió su mejor actuación desde su ingreso a la 200 cc. Doble satisfacción para los de Justiniano Posse, Cuatrocolo y Crescimbeni, quienes se llevaron dos coronas de laureles para sus pagos, y además la punta de un campeonato, ahora en manos de Cuatrocolo.

En **Cadetes**, Leonardo Bagnis (h) y Eduardo Salguero ganaron sus series. **Final, 10 vueltas: 1° César Crescimbeni (Puma/Justiniano Posse); 2° Marcelo Bravo (Puma/Córdoba); 3° Leonardo Bagnis, (h) (Carlos Paz); 4° Alejandro Romero (Córdoba); 5° Eduardo Salguero (Pilar); 6° Leonardo Diani (Córdoba) y 7° Claudio Mejías (Córdoba). Campeo-**

**nato: Bravo, 90; Salguero, 73; Bagnis (h) y A. Romero, 58; Diani, 36 puntos.**

En **Promocional 100 cc**, las series fueron para Oscar Roggio y Juan Carlos Turletti. **Final, 16 vueltas: 1° Andrés Ghi (Zanella/Saldán); 2° Oscar Roggio (Zanella/Cnia. Caroya); 3° Carlos Peralta (Zanella/Córdoba); 4° Juan C. Turletti (Zanella/Río Ceballos); 5° Guillermo Fassi (Puma/Córdoba) y 6° Daniel Villegas (Puma/Córdoba). Campeonato: Roggio, 93; Ghi, 49; Cossutta, 44; Fassi, 41; Peralta, 36 y Toledo, 34 puntos.**

**100 cc Libre Preparación** tuvo como ganadores de las series a Néstor Liabrés y a Javier Colasilli. **Final, 16 vueltas: 1° Miguel Angel Mejías**

**(RF/Córdoba); 2° Néstor Liabrés (RF/Córdoba); 3° Javier Colasilli (Zanella/Los Surgentes); 4° Rubén Villán (RF/Córdoba); 5° Jorge Nievas (Tosticarelli/Córdoba); 6° Oscar Roggio (RF/Cnia. Caroya); 7° Faustino Guevara (XX/Córdoba) y 8° Juan Faye (Córdoba). Campeonato: Liabrés, 90 puntos; Villán, 60; Nievas, 51; Mejías, 42; R. González, 41 y Hugo Rosso, 33 puntos.**

La categoría mayor, 125 a 250 cc **Libre Preparación**, comenzó con los triunfos en las baterías de Santiago Nigra (gran sorpresa) y Cuatrocolo. La final estaba pactada a 16 vueltas, pero dado lo avanzado de la hora se acortó sobre la marcha en dos

vueltas. **1° Dario Cuatrocolo (Zanella Tosticarelli/Justiniano Posse); 2° Rodolfo Tay (Zanella 250/Jesús María); 3° Santiago Nigra (XX/Córdoba); 4° Eduardo Carrillo (Zanella/Córdoba); 5° José Cid (Zanella/Alta Gracia); 6° Horacio Novillo (Zanella/Córdoba); 7° Leopoldo Conde (Zanella/Carlos Paz) y 8° Pablo Vallés (Zanella/La Rioja) (Este último es un changuito de 12 años, que sorprendió gratamente con su vehemencia y buen manejo, debutante en circuitos de óvalo.) Campeonato: Cuatrocolo, 75 puntos; Liabrés y Tay, 66; Novillo, 58; Carrillo, 48; L. Bagnis, 30 puntos.**

(Informe de Luis J. López, Motokart)

Nocturno de Midget y Speedway en Buenos Aires

## CARLOS GALICHIO Y JORGE GRIGOLI EN LA APERTURA

Finalmente luego de tres sábados consecutivos en que la lluvia impidió la puesta en marcha del **Campeonato Metropolitano Nocturno de Midget y Speedway**, el mismo se inició recién el pasado sábado 26 de octubre. Y como siempre las instalaciones del **Club Atlético Nueva Chicago**, del barrio de Mataderos, fueron escenario de las competencias, a las que el público acudió en considerable cantidad.

Con respecto a los midgets, éstos mostraron un numeroso parque, al igual que las motos, y esperamos que el mismo se mantenga para bien del espectáculo y de la **Asociación Argentina de Pilotos Midget** (entidad organizadora del Torneo).

Los midgets cumplieron su esquema habitual de cuatro series, las que fueron ganadas por Enrique Aranzana, Eugenio Chemoli, David Martínez y Carlos Galichio. Finalizadas las mismas se continuó con los **repechajes**, que fueron tres, siendo sus ganadores: Aquiles Corvalán, Daniel Napolitano y Carlos Cotelletza.

Luego las **semifinales** mostraron el accionar de Galichio y Bordignon, en la discusión por el primer lugar, a los que se agregó David Martínez, y en ese orden cruzaron la línea de llegada. En la segunda semifinal, Héctor Pozuelta (el hombre de San Justo) se impuso sobre Enrique Aranzana y Eugenio Chemoli.

La **final**, pactada a ocho vueltas, puso de pie al público, desde el mismo momento de la largada, cuando Galichio picaba en punta y empezaba a escaparse. Mientras detrás suyo Aranzana y Pozuelta se engancharon quedando retrasados, a la vez que Juan Carlos Bordignon fue el hombre que se propuso darle alcance a Galichio. Y para ello puso de manifiesto todo su virtuosismo e hizo gala de un manejo, que difícilmente podamos olvidar los que estuvimos allí presentes. El show de Bordignon terminó cuando un neumático de los que se utilizan para delimitar el circuito se deslizó debajo de su auto, truncando las esperanzas de triunfo del espectacular "Tano". En tanto que Galichio, solo en la punta, recorrió las vueltas finales con tranquilidad y fue el primero en ver la cuadrícula. El triunfo

de Galichio confirma las ganas de este piloto de dominar este torneo, como lo hizo el año anterior. Veremos lo que sucede a lo largo de la temporada.

**Clasificación: 1° Carlos Galichio (Fiat 1600) con un tiempo de 2m18s97 para las 8 vueltas, 2° Eugenio Chemoli, (Fiat 125); 3° David Martínez, (Fiat 125); 4° Juan Carlos Bordignon, (VW 1500); 5° Héctor Pozuelta, (Fiat 1600); 6° Enrique Aranzana, (Peugeot).**

Pasando a las motos **Speedway de 200 cm<sup>3</sup>**, luego de disputadas las series que fueron ganadas por Jorge Grigoli y Fabián Rodríguez y del **repechaje** que se adjudicó Hugo Ballesteros, la final tuvo como ganador a **Jorge Grigoli**, quien superó a Jorge Balián y a Luis Narvaiz.

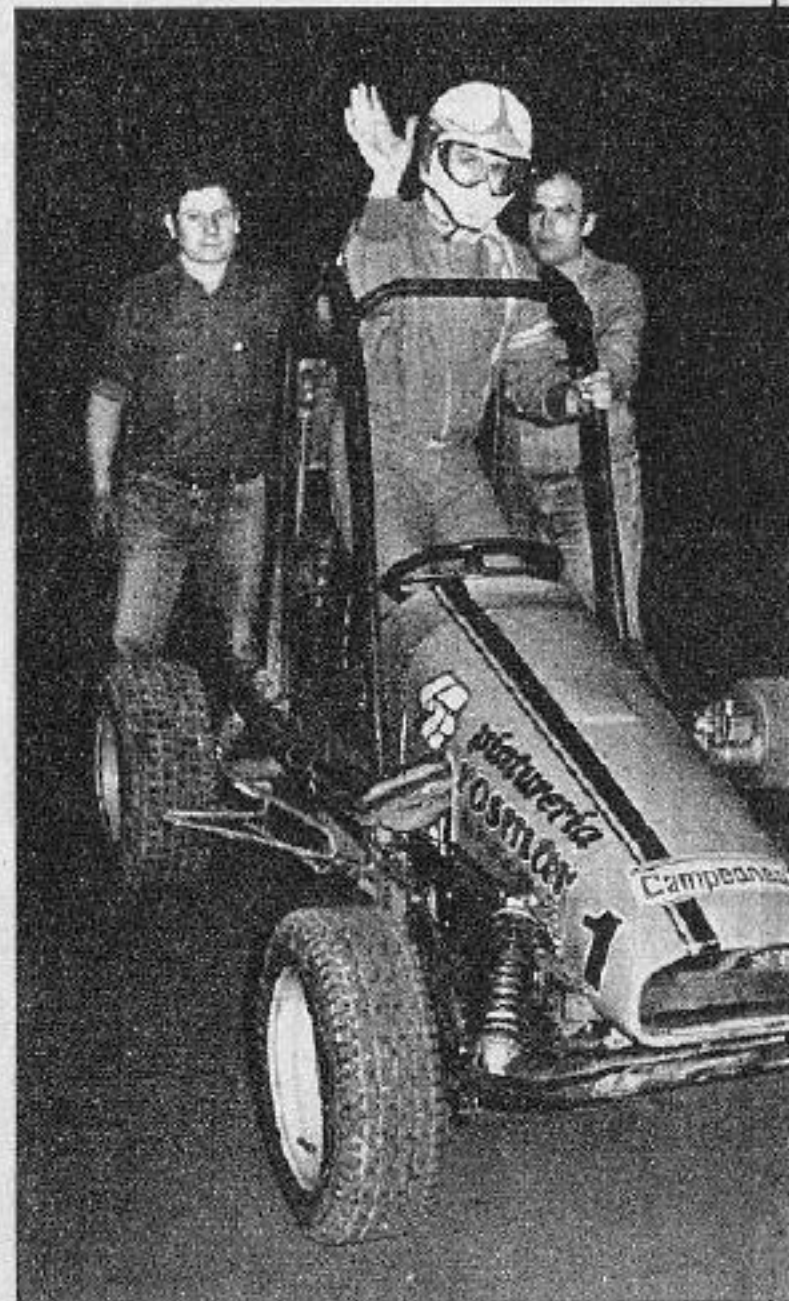
Según se pudo apreciar todo quedó en manos de los actuales campeones de midget y speedway, vale decir Carlos Galichio y Jorge Grigoli (que amenazan con llevarse todo este año). Pero esto recién comienza y el próximo sábado continúa a partir de las 21.30 hs. Nosotros no lo vamos a perder y esperamos que Ud. tampoco.

(Informe de Duilio Caro.  
Fotos de Héctor Ocampo)



El campeón Carlos Galichio abrió la temporada con un categórico triunfo.

Podio de Speedway 200 cm<sup>3</sup>: de izquierda a derecha, el 2° Balián, el ganador y campeón Jorge Grigoli y el tercero Narvaiz.



Motociclismo (CAM) en Morteros

## BOSCAROL, DAGMA Y CARESTIA

Rosario, SF - Dos mil personas presenciaron el sábado 12 de octubre la 10ª fecha del **Campeonato Argentino de Motociclismo (CAM)** de la especialidad de velocidad en óvalos de tierra. Fue en Morteros, provincia de Córdoba donde organizó el Club Deportivo, el que presentó un circuito en regulares condiciones.

En la clase 100 cc **Promocional**, Víctor Bruno (Rafaela) y Rubén Carestia (Justiniano Posse) se adjudicaron las series a 8 vueltas. En la final éste fue el resultado: **1° Rubén Carestia (Justiniano Posse, Cba) a 68.936 km/hora de promedio para las 16 vueltas; 2° Javier Colasilli (Los Surgentes, Cba);**

**3° Jorge Lessio (Los Surgentes, Cba); 4° Amílcar Zaffrea (Tucumán, SF); 5° Hugo Miniotti (Rafaela, SF) y 6° Norberto Ramos (Esperanza, SF). Campeonato: Colasilli, 76 puntos; Zaffrea, 62; Lessio, 59; Bruno, 49; Miniotti, 32; Carestia, 31 puntos.**

En 100 cc **Libre Preparación** ganaron las series Héctor Mattei (Casilda) y Oscar Salicrú (Ceres, SF). **Final, a 20 vueltas: 1° Juan Dagma (Pergamino, BA) a 72.517 kms/hora. 2° Oscar Salicrú (Ceres, SF); 3° Roberto Pairetti (Gálvez, SF); 4° Gabriel Giavitto (Santa Fe); 5° Javier Colasilli (Los Surgentes, Cba) y 6° Rubén Candelero (Mor-**

**teros, Cba). Campeonato: Mattei, 75 puntos; Salicrú, 66; Dagma, 53; Colasilli, 41 y Pairetti, 39 puntos.**

En 200 cc **Libre Preparación**, Hugo Boscarol (Suardi, SF) y Carlos Franck (Suardi, SF) fueron los ganadores de las baterías previas. **Final, 20 vueltas: 1° Hugo Boscarol (Suardi, SF) a 73.936 Km/hora. 2° Norberto Gatti (Santa Fe); 3° Hugo Miniotti, (Rafaela, SF); 4° Héctor Zaffrea (Tucumán, SF); 5° Rubén Candelero (Morteros, Cba) y 6° Hugo Mondino (Gálvez, SF). Campeonato: Gatti, 81 puntos; Boscarol, 65; Franck, 58; Miniotti, 35; H. Zaffrea, 27; y Ghinassi, 26 puntos.**

## CENA PRESENTACION DE LOS STOCK CARS ARGENTINOS

El Club de Pilotos de Stock Car Argentino presentará a la categoría el **miércoles 20 de noviembre** en la Cabaña San Roque, en San Justo. Los socios pueden pasar a retirar las invitaciones correspondientes en la sede del Club, Avenida Kennedy 3450, San Justo. Recordemos que esta categoría iba a presentarse el mes pasado, con una exhibición en el autódromo, que fue suspendida hasta tanto fuera reconocida por el ACA y la rectora CDA, trámite éste cumplimentado, como así también la adhesión a la Federación Regional I, en cuya jurisdicción quedan los stock cars.

### TC del SE y Promocional del SE en Dolores

## DIA PARA LOS RAULES: MARINO Y CUNQUEIRO

**Dolores, BA** - En el autódromo asfaltado de esta ciudad se presentaron el 27 de octubre dos categorías fiscalizadas por la Federación Regional N° 3: **TC del Sudeste**, clases "B" y "SP" y **Promocional 850**, utilizando el circuito de 1660 metros con la organización del Auto Moto Club Dolores. En las tres divisiones se efectuaron series y final.

En **TC del SE, Clase "B"**, Raúl Cunqueiro ganó la primera serie sobre Manuel Feliciano, mientras que en la segunda triunfó Antonio Brion (Mar del Plata) aventajando a Luis Troglia. En la final, éste fue el resultado tras la disputa de 20 vueltas:

1° Raúl Cunqueiro (Peugeot/Balcarce) 16m 32s 27/100 a 120,451 km/hora  
2° Manuel Feliciano (Peugeot/Vivorata) 16m 36s 23;  
3° Jorge Cunqueiro (Peugeot/Balcarce) 16m 49s 85;  
4° Luis Troglia (Peugeot/Balcarce) 16m 59s 64;  
5° Juan Paradiso (Peugeot/Mar del Plata) 17m 12s 91;  
6° José Solís (Dodge/Mar del Plata) y 7° Luis Fiore (Peugeot/XX) 17m 17s 31. **Campeonato:** Troglia, 50 puntos; R. Cunqueiro, 41,5; Feliciano, 30; Brion, 26; J. Cunqueiro, 18.

En la **Clase "SP" del TC del SE**, Raúl Marino ganó muy ajustadamente la

primera serie a Eduardo García Blanco. En la segunda, Gustavo Báez ganó ampliamente a Miguel Mangoni. La final, también tras 20 vueltas, este fue el resultado:

1° Raúl Marino (Chevrolet/Balcarce) 16m 07s 51/100 a 123, 533 Km/hora.  
2° Eduardo García Blanco (Chevrolet/Mar del Plata) 16m 10s 79;  
3° Gustavo Báez (Chevrolet/Mar del Plata) 16m 18s 38;  
4° Guillermo Machín (Ford/Dionisia) 16m 38s 81;  
5° Miguel Mangoni (Chevrolet/Balcarce) 16m 44s 03;  
6° Héctor Laurenti (Chevrolet/Cnel. Vidal) 19 v. y 7° Jorge Pertierra (Chevrolet/Mar de Ajó) 19 vueltas. **Campeonato:** Marino, 45 puntos; Garrido, 34; Machín, 25,5; Báez, 23 y A. García, 22,5 puntos.

En **Promocional 850** ganaron las series Luis Villabrile (Lobería), Ricardo Bastons (Pinamar) y Daniel Pereyra (Castelli). En la final, éste fue el clasificador:

1° Ricardo Bastons (Fiat/Pinamar);  
2° Sergio Figliuolo (Mar del Plata);  
3° Juan F. Gorostidi (Tandil);  
4° Luis Domínguez (Necochea);  
5° Juan Pablo Gorostidi (Tandil) y 6° Daniel Giménez (Tandil). **Campeonato:** J.F. Gorostidi, 35 puntos; Villabrile, 31 y Julio Barbería, 24.

### Karting con Caja en Devoto

## PAUTASSO TERCERO, PERO CAMPEON

**Córdoba** - El campeonato provincial de **Karting con Caja**, consagró a su primer campeón de la temporada: **Carlos Pautasso**, de la Categoría 180 (o mayor), se consagró en el kartódromo Roberto Sandri, de la localidad de **Devoto**, cuando el domingo 13 de octubre en ese trazado de 615 metros se ubicó tercero en la final.

Más de 60 karts de ambas categorías estuvieron presentes en el kartódromo inaugurado ese día, lo que demuestra el interés que ha despertado este torneo organizado por el CA Bernardino Rivadavia, de Río Primero, y fiscalizado por la Regional N° 4 de Automovilismo Deportivo. Había tenido un comienzo incierto, pero el interés de participantes y público fue en crescendo a lo largo de las fechas, de las cuales sólo falta después de ésta que comentamos la de cierre del certamen, en Matorrales, la que definirá el campeonato entre los de la clase Juniors.

Precisamente en **Juniors**, "Panda 1" inició la tarde ganando la **primera serie** sobre Rubén Cáceres y Néstor Ciocatto. La **segunda** fue para "El Tuco" sobre Agostinelli y Brignone. Los dos que peleaban el título ganaron sus series, con lo que la final ganaba en interés. Y en ella "Panda 1" se anotó un triunfo fundamental para sus pretensiones, seguido por el rehabilitado Turletti, quien es ahora el tercero en discordia, luego de liderar la primera parte del certamen.

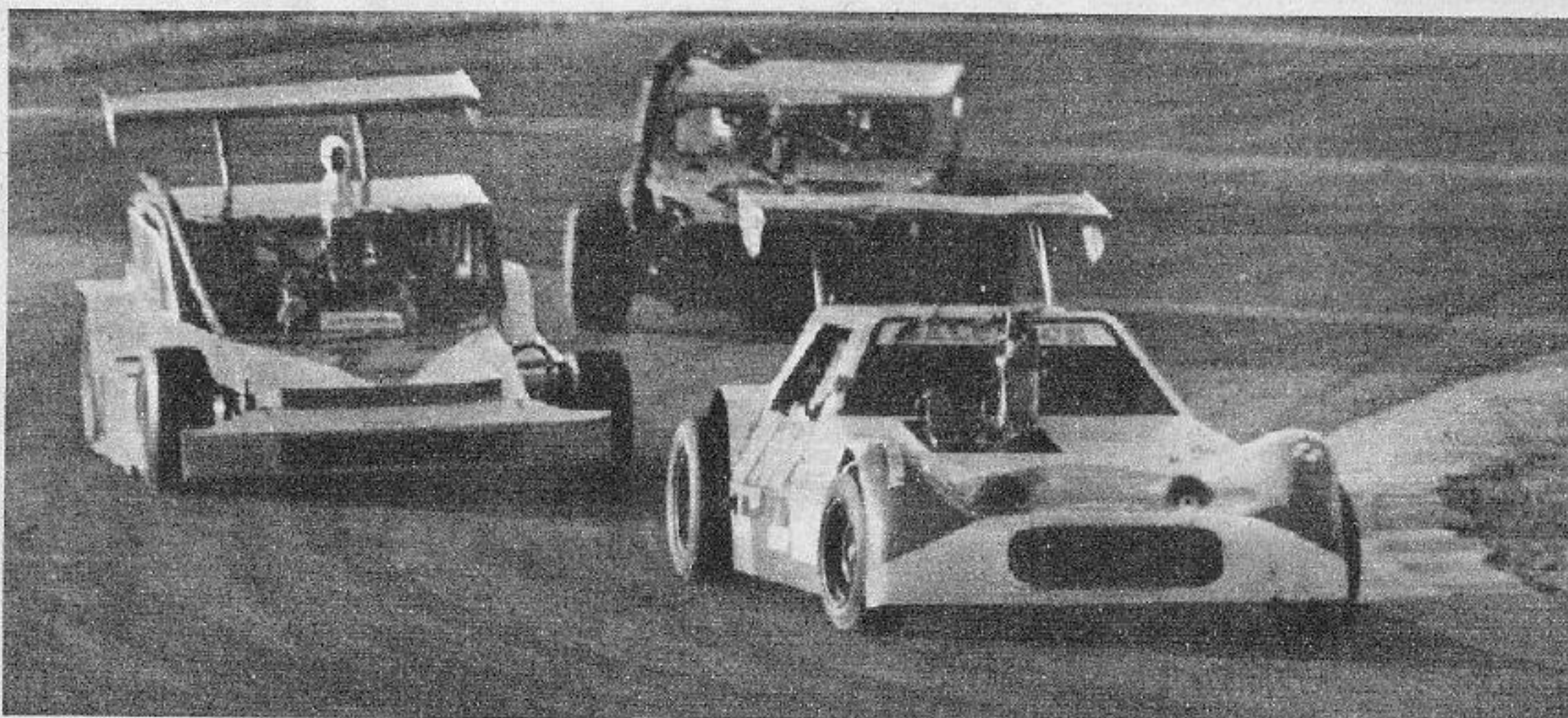
**Juniors, Final 20 vueltas:** 1° "Panda 1" (Tiger/Carlos Paz); 2° Raúl Turletti (Panther/Río Ceballos), 3° José Luis Brignone (Panther/Santa Rosa de Río Primero), 4° "El Tuco" (DAP/Santa Rosa de Río Primero), 5° Rubén Cáceres (Panther/Río Ceballos). **Campeonato:** "El Tuco", 162 puntos; "Panda 1", 154; Turletti, 133; Cáceres, 126 y Brignone, 114 puntos.

En la **Clase Mayor**, hasta 180 cm<sup>3</sup>, Pautasso especuló en la final con los puntos que necesitaba para el campeonato e hizo "su" carrera sin preocuparse mayormente por el resto. Fue tercero y eso alcanzó para su consagración, aunque aún falta disputar la última fecha. En las series habían ganado Héctor García (en la primera, a Papa y Pautasso) y en la otra Gustavo Chelerino, desplazando a Abundo García y a Cavallo.

**Final, Clase Mayor, a 32 vueltas:** 1° Héctor García (Panther/Córdoba); 2° José Luis Grasso (Savekart/Jesús María); 3° Carlos Pautasso (Savekart/Jesús María), 4° Gustavo Chelerino (Panther/La Para), 5° Elio Tomavaca (Panther/Deán Funes). **Campeonato:** Pautasso (virtual campeón) 221 puntos; Grasso, 181; Cavallo, 124; H. García, 99; A. García 92.

La final del torneo es el domingo próximo 10 de noviembre en Matorrales.

(Informe de Luis J. Lopez, Motokart-IV 3)



En una foto de archivo vemos a Luis Troglia, seguido por Raúl Cunqueiro, en ese orden primero y segundo en el campeonato anual de TC del SE, Clase "B".



# EL BATACAZO DE MARINO

Los platenses Marino-Ghilini, con un Fiat Supereuropa 1.5, sorprendieron en la sexta fecha del Provincial de Rally, al ganar su clase y la clasificación general, que hasta 5 Km antes de finalizar el último primer era de Gastón Perkins. Interesante recorrido con una excelente organización.

Un verdadero "tapado", con los únicos antecedentes de un par de carreras anteriores, se alzó en los últimos 5 Kms del último PC, con la clasificación general del Rally de Pringles. El halago de los platenses Marino-Ghilini, pilotando un Fiat SE 1.5 atendido en Mar del Plata por Papo Cadaveira, fue el teatral desenlace de una serie de defecciones de quienes habían ocupado

las cinco primeras posiciones en la primera etapa, cosa que por supuesto no pretende restarle méritos al ganador, a quien CORSA destacó en oportunidad del Pagos del Tuyú.

La lluvia del viernes complicó de entrada la excepcional labor de los organizadores, al punto que —utilizando PPCC del día domingo— hubo de reemplazarse a los tres primeros previstos pa-



Arriba a la izquierda el veterano Dodge 1.8 de los primos Moissonave, ganadores de la clase 3. A la derecha, Ricca-Elordi, que ganaron el duelo personal con Salmi y ahora pasaron a liderar el torneo. En la foto grande, el sorpresivo triunfador en la clasificación general, con el fondo del lago.

ra el sábado, por la intransitabilidad del circuito aledaño a la ciudad. Así, toda la acción se desarrolló en las serranías de Pillahuincó, las que enmarcan al pintoresco lago Paso de las Piedras.

El sábado, la primera etapa consistió en tres pasadas por un prime de 6.400 metros. Con asombrosa precisión Gastón Perkins hizo el esperado "uno", clavando 3m37s y 3m38s y 3m37s, lo que le valió acumular 42 segundos de ventaja sobre el segundo, Miguel "José" Tubal, quien pese a romper una parrilla de suspensión y sufrir una falla eléctrica, superaba al renacido Lepphaille y al local Chimondeguy, que empataban la tercera posición a cuatro segundos. Luego seguían, en la general, Gora, Bilbao, Marino, Maisonnave (segundo en la clase 3, a más de un minuto de Gastón) y el primero de los paraguayos, que se vinieron con tres autos desde Asunción para correr en la clase 5, la de los invitados. Era éste Mazzen Annahas con un BMW 323. En la clase 1, la lucha por el campeonato y la

punta era sin cuartel entre Somi-Maggiani y Ricca-Elordi, que quedaron separados por seis segundos a favor del primero al cabo de la etapa. En la clase 850 libre, Porcaro-Tornatore ganaron la etapa, tras el abandono de Carnevalino-Motta que hicieron la punta al principio.

La expectativa para el domingo—seis primes de caminos serranos de piso bastante áspero—era la afirmación de los dos binomios de nivel nacional presentes: Perkins-Muzio y Tubal-Valerio. Tubal arrancó muy bien, pero en el segundo PC perdió una rueda y desde ahí, pese a que ganó todos los restantes tramos, no pudo recuperar la posición de privilegio en la clase. En cuanto a Perkins, paseó su solvencia y su prestancia hasta que inopinadamente, cuando sólo faltaban 5000 metros de carrera, su auto acusó un problema de pérdida de agua y abandono en el último stop de la carrera.

La violencia del tren que llevaban los de más atrás, también produjo víctimas: Lepphaille-Fernández, queda-

ron sin aceite y rompieron el motor; a Chimondeguy-Prosio se les reiteraron los problemas de bomba de nafta del sábado; varios volcaron, entre ellos Arroqui-Aroqui, los lobenses Ambrosetti y los debutantes Batisteza-Pirone.

En la clase 2, Gora y Marino venían peleando a muerte al segundo, por lo que en definitiva sería el primer puesto general, hasta que una diferencia a favor del platense en el PC 7, inclinó la balanza a su favor. Ese PC fue también fatal para Solmi-Maggiani, quienes venían ganando a Ricca pero tuvieron que detenerse unos cuantos minutos con el filtro del carburador tapado.

Entre los invitados, Clase 5, los paraguayos se asentaron con el tiempo. Sus impresionantes máquinas, calzadas con neumáticos tipo M&S, más adecuadas para el Transchaco que para ésto, fueron afirmándose con el paso de los sectores, terminando terceros los Fadul (Pedro y Víctor) que pusieron tercera en la general a la Cética de dos carburadores 40/40, pero standard de mecánica. Quizá si hubieran apretado

algo más al final, hubieran podido descontar la diferencia que les sacó el Fiat 128, llegando a un resultado que pocos habrían arriesgado al verlos el sábado en un elemento (montaña y ripio) en el que evidentemente no se sienten cómodos.

Otras labores destacables: Pace-Juárez en su segunda carrera; Maroa-Duval, casi debutantes (la anterior la hicieron con un auto de calle) y Porcaro-Tornatore, brillantes ganadores de la clase Promocional, con una performance magnífica para autos de ese tipo.

Una palabra de cierre para la organización: perfecta, más teniendo en cuenta el problema de cambiar recorridos sobre la marcha. Se montó un operativo de seguridad impecable (una ambulancia cada 25 kms y dos aviones sobrevolando y "marcando" los accidentes. El control y la información también rayaron alto y en cuanto a la atención a todos los forasteros, la cordialidad de los "gauchos" del "Togón", hizo el resto.

La siempre simpática presencia de los autos de la categoría menor. En este caso, el ganador Porcaro-Tornatore con su rendidor Gordini, Fernando Marino (a la izquierda) con su navegante Rodolfo Ghilini y el preparador platense (radicado en Mar del Plata) "Papa" Cactaveira. La embajada guaraní en pleno: el Mitsubishi, la trompa del BMW y la Toyota que fue tercera en la general. Lindos fierros...



## CLASIFICACION FINAL

Rally de Pringles - Asociación El Fogón de los Gauchos - 9 PPCC con un total de 181,35 Km. más enlaces - 9 y 10 de noviembre de 1985

Pas.	Nº	Piloto-Navegante	Clase-Marca.Procedencia	Tiempo
1º	25	Marino-Ghilini	2-Fiat SE 1.5/La Plata	1h47m26s
2º	11	Gora-Aliberfi	2-Renault 12/Quilmes	1h47m55s
3º	44	Fadul-Fadul	5-Toyota/Asunción, PY	1h48m22s
4º	3	C. Maisonnave-F Maisonnave	3-Dodge 1.8/C. Sjaroz	1h48m54s
5º	10	Bilbao-Bilbao	2-Renault 12/C. Suárez	1h48m56s
6º	46	González Maya-Barua	5-Mitsubishi Lancer/Asu.PY	1h49m22s
7º	47	Annahas-Vázquez	5-BMW 323i/P.Straesser, PY	1h52s08s
8º	4	Caputo-Christensen	3-Peugeot 504/Buenos Aires	1h52s43s
9º	17	García Bilbao-Sánchez	2-Fiat 128/C. Suárez	1h55s01s
10º	30	Pace-Juárez	2-Renault 12/Buenos Aires	1h56m16s
11º	9	Tubal-Valerio	2-Fiat 128/Buenos Aires	1h59m03s
12º	32	Ricca-Elordi	1-Fiat 147/La Plata	2h01m18s
13º	34	Maroa-Duval	1-Fiat 128/C. Suárez	2h06m47s
14º	12	Roncoyolo-García	2-VW Golf/Pilar	2h12m33s
15º	15	Maisonnave-Maisonnave	2-VW Golf/C. Suárez	2h16m47s
16º	16	Fernández-Fernández	2-Renault 12/Turdera	2h17m11s
17º	35	Matzkin-Villard	1-Fiat 128/C. Pringles	2h21m46s
18º	31	Solmi-Maggiani	1-Fiat 147/San Pedro	2h21m46s
19º	37	Porcaro-Tornatore	8-Renault Gordini/Bolivar	2h31m22s
20º	18	Arroqui-Aroqui	2-Renault 12/C. Suárez	2h31m26s
21º	48	Pascucci-Ramaglia	8-Renault Gordini/Azul	2h52m24s
22º	49	Provenzano-Zampini	8-Renault Gordini/Azul	3h14m39s

Promedio de Ganador (Marino): 101.281 Km/hora.



**RENAULT**  
Automóviles

Coronel Pringles Automotores S.A.  
Concesionario  
Rivadavia 1102  
7530 Coronel Pringles - Buenos Aires  
Tel.: 2510



*Matyfin Agropecuaria*  
Comercial  
Oficina  
San Martín 250  
Tel. 3132 - 3527  
7530 Coronel Pringles Bs. As.

**AVENIDA HOTEL**  
AIRE ACONDICIONADO  
— CONFITERIA — COCHERAS —

DORREGO 1181 Tel. (0922) 2083 y 3204 CNEL. PRINGLES

**Gabral**  
**Suarez S.A.**

JUAN P. CABRERA 841  
TEL. 2330  
7530 CORONEL PRINGLES  
BUENOS AIRES

PLANTA INDUSTRIAL DE RENOVACION DE NEUMATICOS



MAQUINAS — IMPLEMENTOS AGRICOLAS  
AVENIDA 25 DE MAYO 87 Y V. B. • TEL. 2449 Y 3529  
**NAVARRO & TURRIOZ**  
CORONEL PRINGLES



**Bitácora**  
discotheque



**D. A. HERRERIAS**

Venta de Automotores  
Transferencias

Moreno 640

(7530) Coronel Pringles

Comisiones

**ADRESION DE TAMARA**

Discotheque



GOMERIA  
**WAL DIE**

Servi club Good Year Mitre y Alvear

Mecánica en General  
Especialidad Peugeot

de JULIO Y CARLOS PEREZ

Sáenz Peña 1542

tel. 2806

Coronel Pringles



**AUTOMOTORES**

**AVENIDA**

Av. 25 DE MAYO 761

Usados y 0 Km.

2529

7530 Cnel. PRINGLES



**YAKY SPORT**

VESTIR Y DEPORTES CON 'ADIDAS' 'PUMA' 'PONY'

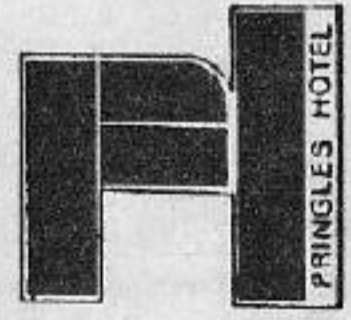


**"El Conel"**

Confitería y Bowling

OSCAR GELSO  
LUIS GERMAIN

Pringles



STEGMANN 656 TEL. 2049  
CNEL. PRINGLES 2050

**CARLOS LLANO**  
NEUMATICOS

Balaceo electrónico  
Alineación

ALVEAR Y MITRE



ACCESORIOS - AUTOPARTES  
Y ARTICULOS de GOMA

**Circuito 1**  
Avda. 25 de Mayo  
739  
7530 Coronel Pringles



**Lagleyze Hnos. S.C.**

CONCESIONARIOS

**Plan Ovalo**

VENTAS: TEL. 2212

DORREGO Y BELGRANO

SERVICIO: TEL. 3047

7530 CNEL. PRINGLES



**ESTALURGICA ROMERO S.R.L.**  
FABRICA DE AIREADORES

S.R.L.



Italia 755

tel. 70280

ELORTONDO Sta. Fe

DISTRIBUIDOR OFICIAL:



7530 C. PRINGLES  
SAN MARTIN 355 T. E. 2677-3645

LANAS - CEREALES

HACIENDAS

**ADURIZ Y OLHABERRY S.C.**  
San Martín 342 TE. 2515-3303

# El Fogón de los Gauchos



La Asociación "El Fogón de los Gauchos" de Coronel Pringles fue creada en 1948. Fundamenta su objetivo esencial en la preservación y difusión de las tradiciones gauchas argentinas, extendiendo sus actividades hacia otras expresiones determinadas por la demanda actual de la comunidad.

En su parque social aloja a la Escuela de Danzas folklóricas, Museo Regional, distintas subcomisiones (Campo, Automovilismo, Tiro, etc.), salones sociales, sala de actos, secretaría, fogones y otras dependencias. Asimismo posee un polígono de tiro ubicado a la vera del arroyo Pillahuincó, y un campo deportivo, en cercanías de ruta 85, con pista para carreras hípicas, campo de deportes, de doma y destreza criolla, pista de automovilismo y demás instalaciones que erigen a la entidad en un verdadero puntal de la vida social de Coronel Pringles.

Actualmente, durante el mes de la tradición, "El Fogón de los Gauchos" pone en marcha por tres días una fiesta que convoca a participantes y turistas de toda la región, pudiéndose apreciar un verdadero despliegue de nuestras costumbres genuinas. Fogones al aire libre, espectáculos folklóricos, domas y jineteadas, exposiciones, un gran almuerzo comunitario, las largas hileras de asados durante toda la noche, su desfile tradicionalista con participación del cuerpo de jinetes, tropillas, danzas, carrozas, reinas de la tradición, emprendados, tanto del mismo "Fogón" como de la zona, ponen un marco puro de argentinidad en todo su esplendor.

Realiza también un intensivo intercambio con la mayoría de los centros tradicionalistas de la provincia.

La subcomisión de Automovilismo, que hoy organiza el Rally Ciudad de Coronel Pringles, se integró a la Asociación "El Fogón de los Gauchos" en 1964, trabajando

desde entonces en la incentivación permanente de la actividad mecánica en nuestra región.

## Un poco de historia

La actividad Rally en Coronel Pringles es directa consecuencia de la intensa difusión alcanzada por las pruebas de regularidad, cuando promediaban los años '60, que contaban con el concurso de nutridas caravanas de aficionados que aportaban desde 60 hasta 120 automóviles por competencia.

Roberto Villard Lagleyze fue instructor propulsor y "alma mater" de esta disciplina, acompañado por entusiastas colaboradores.

De allí al rally mediaba un solo paso. Luego de algunas pruebas-escuela y otras zonales se acometió la gran empresa: el Rally de los mil kilómetros de Coronel Pringles, realizado en 1973 y 1974, con puntaje por el campeonato argentino, con récords de inscripción, como asimismo con el apoyo de toda la ciudad y la zona, conformando auténticos éxitos deportivos.

De allí surgieron varios campeones nacionales: Rubén Cruat, Daniel Obregozo, Miguel A. Hardoy, Ricardo Fackeldey, Carlos A. Miganne, Eugenio Saint Lary, Esteban Germain, etc. El éxito deportivo de los citados estuvo apuntalado por quienes gestaron y organizaron esas competencias, dentro de las instituciones patrocinantes.

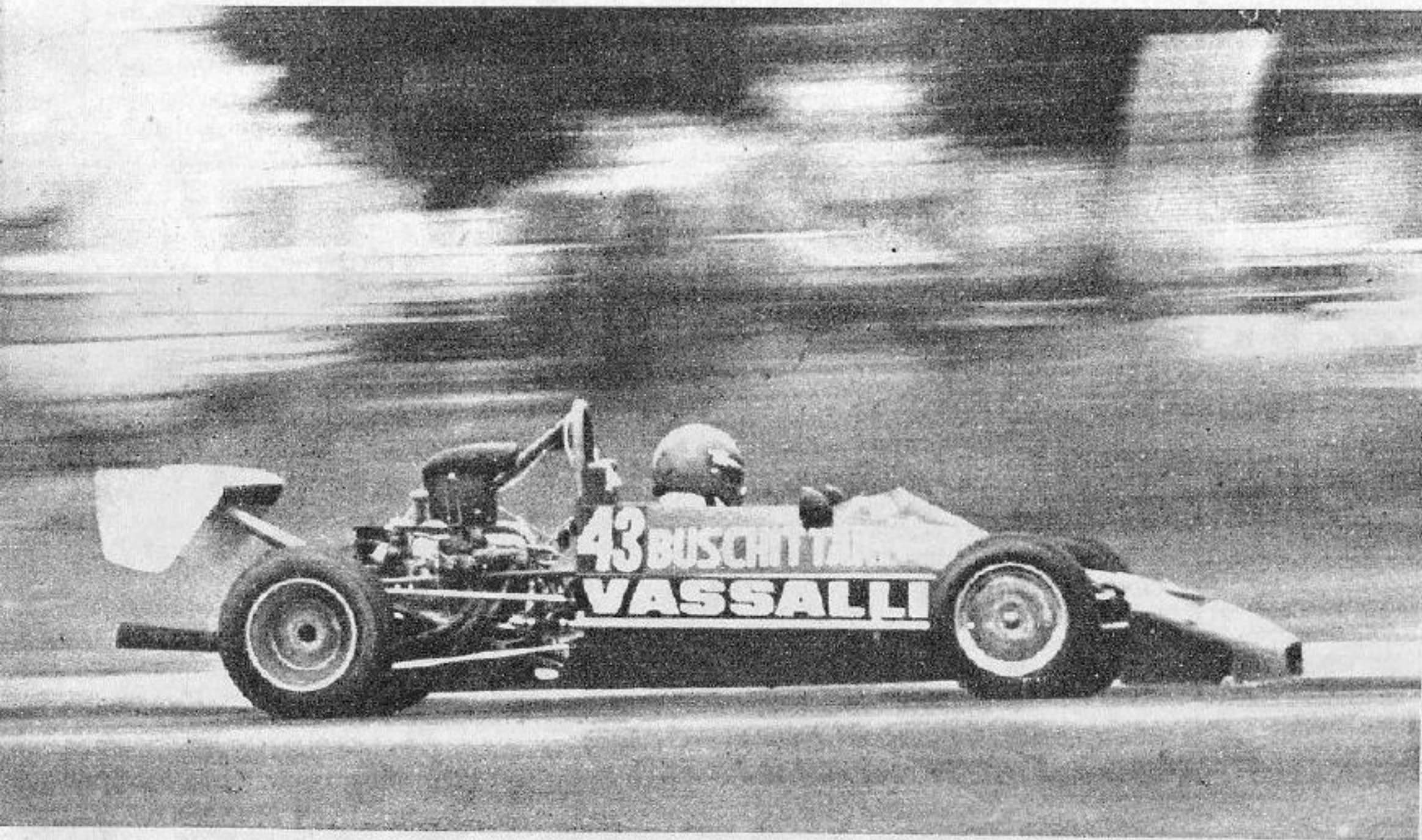
Roberto Villard Lagleyze, Walter Rouvellat, Gabriel Hardoy y muchos más fueron responsables por sus méritos deportivos, pero más que eso por ser dignísimos seres humanos de aquellas gestas.

Este Rally Ciudad de Coronel Pringles 1985 dará oportunidad a rendirles el homenaje del recuerdo y la gratitud de sus continuadores, al imponerse sus nombres a distintos tramos del mismo. Y SERA JUSTICIA.

# T.C. 2000 Y FORMULA RENAULT

EN RIO CUARTO se cortaron dos rachas

# TRAVERSO Y TORREGIANI, DOS INSOLENTES



*Foto mayor:* Traverso comandando la carrera en la primera vuelta sobre Mustafá, Bessone y, por afuera, Daray. Los dos cupés lo desalojaron por un rato, pero el Flaco no perdona... *Foto Menor:* Nuevo ganador para la F.R.A. Rodolfo Torregiani quien culminó un ascenso que empezó en 1984 en este mismo circuito. ¿Gardel?

**El inefable "Flaco" de Ramallo quebró el predominio de Ford en la categoría, imponiendo su Renault 18 en áspera porfía con Bessone, Mustafá, y la C.D.A.. El ascendente "Gardel" de la F.R.A. (¿remember su debut ahí mismo el año pasado?), por su parte, se encargó de truncar la seguidilla del "supercampeón" Etchegaray, retirado en situación incierta. Gran espectáculo.**

Por Marcelo García Lobelos y Eduardo E. Neira  
Fotos E.E.N., M.G.L. y Miguel Tillous



## T.C. 2000 TRAVERSO SE HIZO JUSTICIA

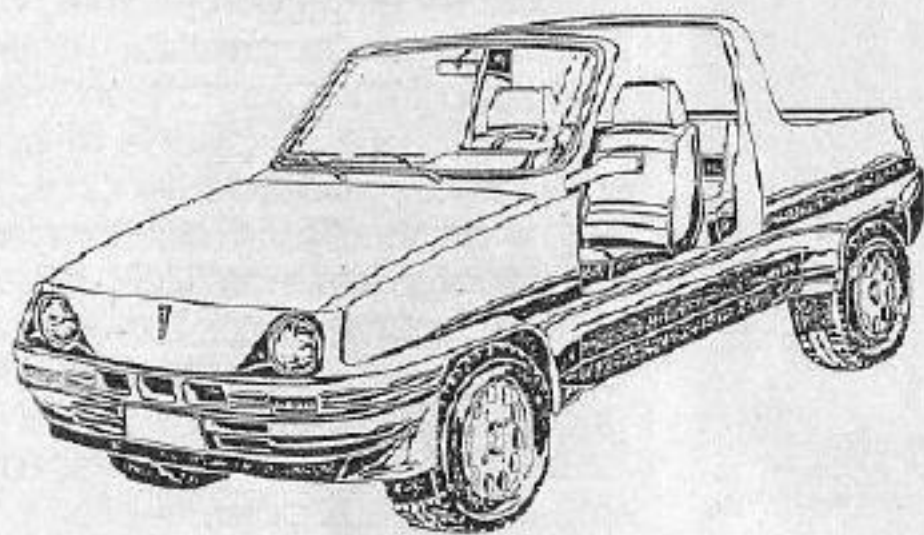
Valió la pena soportar el infernal calor de viernes y sábado, intolerable por momentos sin la sombra salvadora ni una bebida en mano. Valió la pena que la llovizna y el frío sorpresivo del domingo nos calaran hasta los huesos en las primeras horas de la mañana. Valieron la pena las zapatillas mojadas.

Todo quedó olvidado cuando la mejor categoría del automovilismo de pista del momento, demostró todo su potencial. El T.C. 2000 nos llenó de calor y emoción en una de las mejores carreras que se recuerden.

**S**i usted se para un poco a pensar sobre la combinación T.C. 2000-F.R.-F.2 Nacional (Entrecor), no tardará en descubrir que es una de las más acertadas que se puedan dar en materia de carreras de autos. El T.C., con todo el "gancho" de las grandes marcas, las figuras y los autos con techo (el summum del gusto popular) que andan rápido en serio, y de respetable técnica, la F-R —no la vamos a descubrir ahora— con la garantía de carrerón estampada en el orillo, y la F.2, con la técnica y la velocidad típicas de los monopostos de alto nivel. Ahí está casi todo lo que se puede pedir a una carrera de autos en un fin de semana. Esta es una combinación con gran futuro; espere y verá.



**TULIO CRESPI TIENE PARA UD. DESDE UN SPIAGGIA A TODO LO QUE NECESITE PARA CUALQUIER AUTO DE CARRERA**



- Radiadores (agua) en aluminio • Alerones • Trompas • Radiadores de aceite (Tipo Arrows) • Amortiguadores regulables • Tomas dinámicas • Espirales • Rótulas • Protectores de carter para rally • Criques de acción rápida • Cinturones de 4 y 5 hebillas para todas las categorías • Pastillas de freno, discos y mordazas • Cañerías flexibles blindadas para freno y aceite • Nivel regulable para alineación y regulación de alerones • ¿Necesita otra cosa?: Crespi se la fabrica...

PARAGOLPES PARA MITSUBISHI L 100, L 300 y SUBARU 600

**KIT SPIAGGIA,  
EL AUTO DEL VERANO**

**OJO CON LAS  
IMITACIONES**

ENVIOS AL INTERIOR TULIO CRESPI, Santos Dumont 4811 (1427) Buenos Aires, Tel. 854-9144



## PREMIO CORSA - FORMULA ONE



**CORSA** entregándole el par de guantes **Fórmula One** a Traverso, "poleman" de Río Cuarto. "A ver si para la próxima carrera traen otra cosa —nos dijo— porque ya tengo varios pares de guantes ganados. "Si, te vamos a llevar seis buzos para que elijas. ¡Pero rajáaca...!"

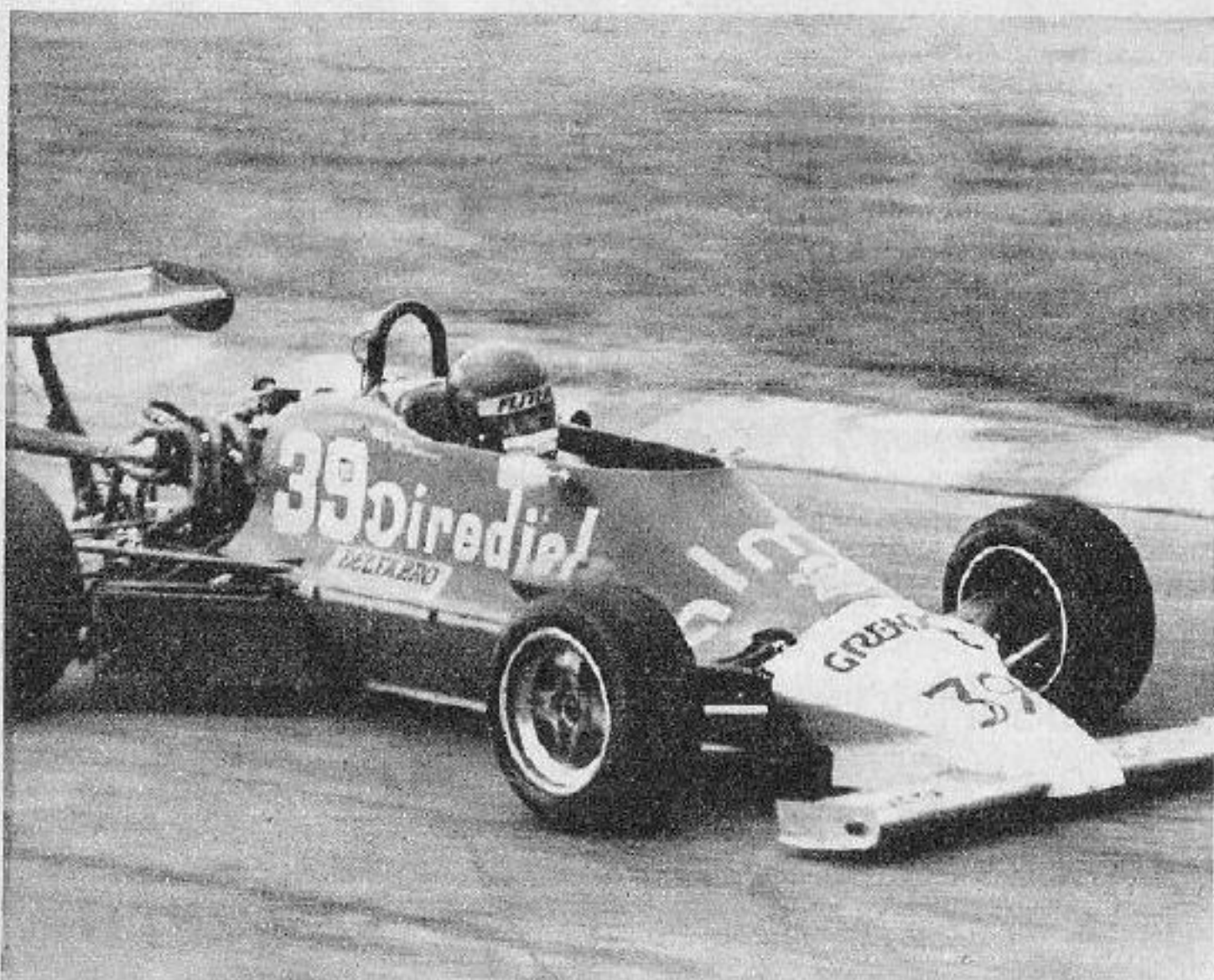
Se define la carrera para Daray y Pisanelli a causa de una maniobra del rezagado Foissac, quien se les cruza adelante tras salir de boxes. En la toma superior —foto menor— el momento en que "Piso" se "traga" a Daray y éste a Foissac; en la segunda foto —mayor— la coupé Taunus sale marcha atrás mientras Daray esquiva por afuera. Pisanelli, con la suspensión rota, se tira hacia adentro. y Del Campo busca escape tras Daray. Derecha, arriba: Gutini, con su segunda apuesta y nuevo preparador, ahora puede aspirar al subcampeonato.



## JOSE LUIS YA VUELA SOLO

**José Luis Di Palma** hizo olvidar al "Lo-oo" su frustración por el abandono en T.C 2000 y se cambió por alegría. Es que "José" ganó la punta a punta la carrera de F2 Nacional (Entrecor) sobre el flamante modelo que Oreste Beria destinara a esta categoría en 1986. José se aten-

dió solito el auto equipado con motor **Renault 18** y calladito, calladito, les dio la gran sorpresa a todos. En 1986 dará mucho que hablar, porque comentarios que circulaban en Río Cuarto le asignaron el récord del Cabalén, ¡un segundo abajo de los F2 Codasur!

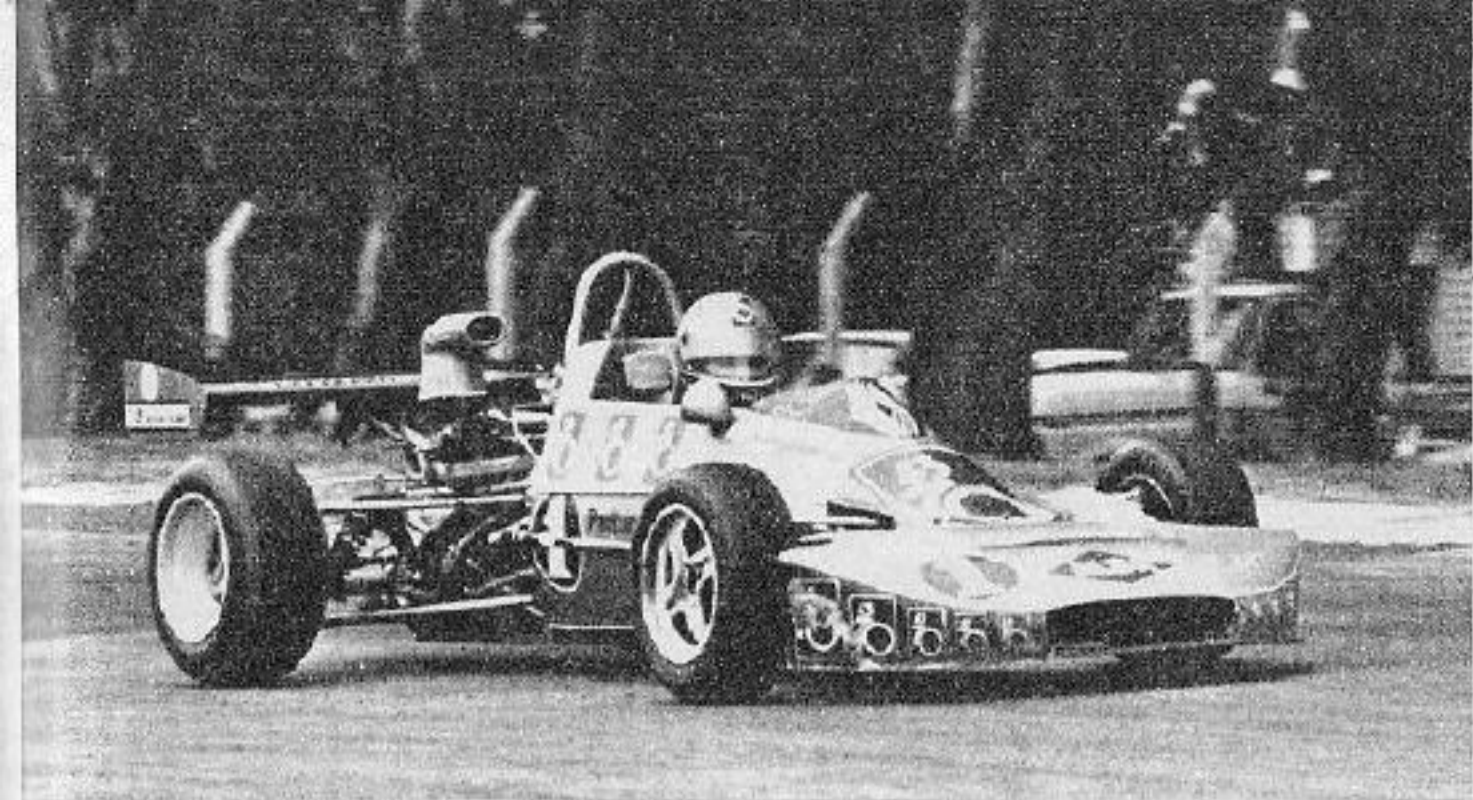


*Rodolfo Tairegrani, quien con esta, su primera victoria en Fórmula Renault, engrasa la lista de aspirantes al disputado subcampeonato*

Y en ese clima "el Flaco de Ramallo", Juan María Traverso, fue figura excluyente. Desde los días previos los comentarios giraban a su alrededor, el tema era si podría, o no, participar de la carrera, habida cuenta de que pesa sobre él una suspensión de dos fechas, decidida por la CDA del ACA a raíz del polémico toque con Mustafá en la carrera de Las Parejas. Durante todo el viernes el Renault 18 con el número 14 en las puertas, permaneció sobre el trailer en la puerta de un hotel céntrico de Río Cuarto. Del Flaco, ni noticias.

El sábado por la mañana fue bajado en el circuito en medio de una multitud de curiosos (que en este autódromo ya se han hecho institución; uno no puede ni caminar por la marea de señoras, bebés, mangueros de calcamoniás, vendedores de naranjas, pibes y otro centenar de especímenes que gozan de un increíble libre albedrío...); en fin, decíamos que el R.18 apareció en el patio de boxes y, rato después, hacia lo propio "el Juan María", abordado por medio mundo con la misma pregunta: "¿Corrés?"

Las dudas quedaron despejadas rato más tarde, cuando, en la primera tanda de entrenamientos, el auto número 4 fue uno de los prime-



ros en salir a girar. Lo que habían previsto los más duchos en este asunto de los reglamentos y otras yerbas leguleyes, era que el Flaco iba a presentarse a la justicia ordinaria con el problema; cosa que efectivamente hizo, consiguiendo del juez de turno un recurso de amparo y la orden de "no innovar" en el caso, dada al ACA que inmediatamente lo comunicó al Comisario Departivo de la carrera para que el de Ramallo pudiese correr.

Con esto se puso punto final al aspecto legal (por el momento, porque esto, a no dudarlo, sigue...).

Y sólo quedaba entonces la única valedera: ver quién era el más rápido en la pista.

Y en este asunto no contaba solamente el del R.18 blanco, porque ahí estaban "Tito" Bessone y Mustafá con sus temibles cupés Fuego, el campeón Gayraud y el puntero del campeonato, Daray; los Del Campo con los "imbatibles" Sierra, Di Palma y Crocco con los taxis espaciales de San Justo... y Pisandelli, Zuain, el reaparecido Fernandino, "Pucho" Sáenz y el debutante Carlos Garro con la cupé Taunus de Herceg. Todos con los dientes apretados.

**NO FUE FACIL PARA EL "FLACO"**

Si usted lo vio saludando a una

hinchada eufórica desde el podio, podría caer en la errónea tentación de pensar que Traverso encontró sencillo el treparse al primer escalón. No fue así. A pesar de haber hecho el mejor tiempo de clasificación el sábado, tenía a Daray, Bessone, Mustafá y Pisandelli mordándole los talones, todos con el antecedente de haber tenido algún problema que les impidió trabajar más en los autos.

Bessone terminó de adaptar la barra de torsión durante los entrenamientos del sábado y no podía dar más de dos vueltas sin que se le evaporara el líquido de frenos; completó la racha con un principio de incendio en boxes. Mustafá perdió todo el viernes esperando un radiador que evitara que se le derriera todo; lo tuvo para el sábado pero justo en el momento de salir con las gomas nuevas a hacer el tiempo, un engranaje de segunda roto lo dejó la mayor parte de la tanda en boxes. Daray trabajó un poco más tranquilo y se llevó el segundo tiempo pero con una lista de cosas para mejorar en el auto.

Pisandelli dio tres vueltas, y cuando amenazaba dar la gran sorpresa, se quedó sin nafta en la otra punta del circuito. Fernandino, intimidando con un R.18 preparado por Mascaro de Trenque Lauquen,

# Aire & Sol

**LE PROPONE**

- Conocer a una tana con tutti: la **BENELLI B-76**
- Bucear con nosotros en **PARATY**, un paradisíaco lugar de la **Costa Verde del Brasil**
- Recorrer el **Uruguay** en busca de un **verano diferente**
- Descubrir **Puerto Madryn** (a la manera de **Aire y Sol**)
- Volar, a través de las imágenes, a la cuna de **Buda**
- **Y VIVIR LA AVENTURA DE NUESTRO DESAFIO AUSTRAL: EN BOTES NEUMATICOS, HACIA EL FARO DEL FIN DEL MUNDO**

**EL VERANO YA EMPEZO CON**

# Aire & Sol

## CARRILLO CARBURACION

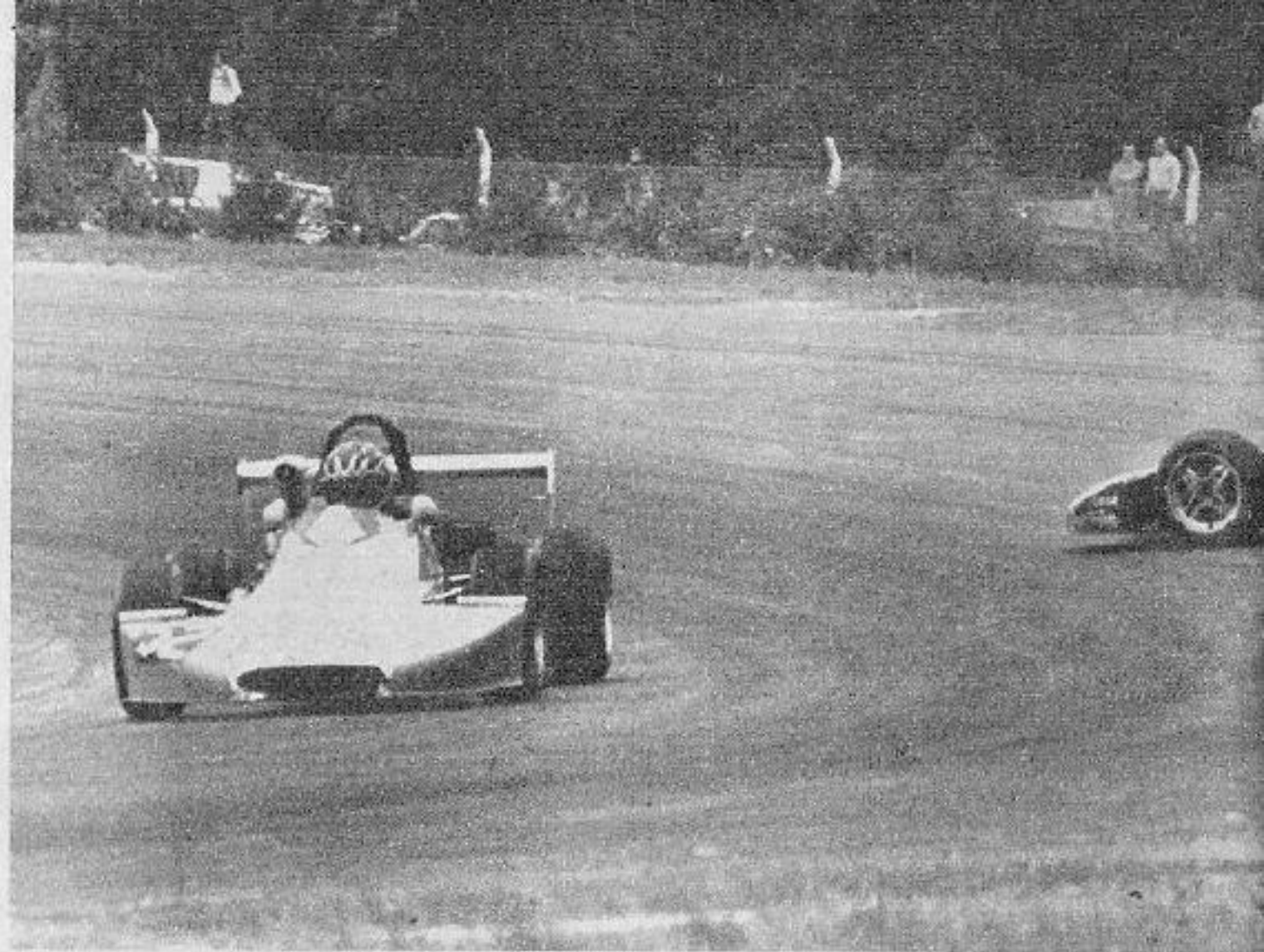
Felicita al piloto Jorge Trejo y a su equipo encabezado por Manolo Arias, por la brillante labor cumplida en su debut en la carrera disputada el 27 de Octubre ppdo. en Tierra del Fuego y les agradece haberle confiado la asistencia de su Renault Fuego.

HOMO SAPIENS

## CARRILLO CARBURACION

**REFORMAS Y PREPARACION DE CARBURADORES POR COMPUTACION**

**TABLADA 257 — (5000) CORDOBA**



## FORMULA RENAULT ARGENTINA

Automóvil Club Río Cuarto. Autódromo de Río Cuarto. Circuito N°1 de 3.276 metros. Recorrido de la final: 65,52 km. 10-11-85.

### CLASIFICACION

**Etchegaray, 1m13s89;** Neviani, 1m14s07; Diaz, 1m14s16; Torregiani, 1m14s35; Gurini, 1m14s51; Romagnoli, 1m14s53; Mandrini, 1m14s63; Bovone, 1m14s71; Solmi, 1m14s72; Furlan, 1m14s75; Imposti, 1m14s75; Giorgi, 1m14s88; Minervino, 1m14s90; Barreto, 1m14s92; Riva, 1m14s92; Fabi, 1m14s93; Cingolani, 1m15s10; Nicolini, 1m15s14; Mancuso, 1m15s17; Chialvo, 1m15s18; Ballardó, 1m15s37; Barceló, 1m15s45; Pereyra, 1m15s51; Santina, 1m15s55; Lui, 1m15s55; Bavler, 1m15s73; Di Meglio, 1m15s80; Laguna, 1m16s00; Ezeverri, 1m16s10; Delgado, 1m16s11; Odetto, 1m16s13; Occhionero, 1m16s39; Palmero, 1m16s49; Spongia, 1m16s79; "Giorgio", 1m17s33; Arlandis, 1m17s57; Rossi, 1m18s21; Marcelo Gaggino, 1m19s38; Rovere, 1m19s37.

**Primera serie (10 vueltas): Etchegaray 12m36s86;** Mandrini, 12m39s53; Gurini, 12m43s85; Riva, 12m50s41; Diaz, 12m50s63; Imposti, 12m50s97; Minervino, 12m51s82; Cingolani, 12m52s26; Mancuso, 12m57s28; Pereyra, 12m57s80; Odetto, 12m59s24; Ballardó, 13m09s88; Lui, 13m12s95; Ezeverri, 13m13s33; Rossi, 13m37s87; "Giorgio", 13m42s56; Rovere, 8m41s66 (6 vueltas); Solmi, 4m09s65 (3 vueltas); Di Meglio, 1 vuelta) 3m03s26.

No registró paso: Palmero.

Promedio del ganador: 155,822 km/h.

**Récord de vuelta:** Miguel Etchegaray, en la 6ta vuelta, 1m14s52/100 a un promedio de 156,260 km/h.

**Segunda serie (a 10 vueltas): Neviani 12m38s08;** Torregiani, 12m39s79; Furlan, 12m41s21; Bovone, 12m42s98; Romagnoli, 12m44s38; "Giorgio", 12m47s92; Barreto, 12m47s94; Chialvo, 12m50s12; Fabi, 12m50s91; Nicolini, 12m52s00; Della Santina, 12m54s40; Barceló, 12m55s82; Bavler, 12m58s42; Delgado, 13m05s28; Laguna, 13m13s10; Spongia, 13m18s65; Arlandis, 13m20s59; Occhionero, 10m35s63 (8 vueltas); Gaggino, 8m20s46 (6 vueltas).

Promedio del ganador: 155,571 km/h.

**Récord de vuelta:** Néstor Furlan en la 5ta vuelta, 1m14s57 a un promedio de 158,154 km/h.

**Repechaje (a 6 vueltas): Solmi, 7m52s11;** Ballardó, 7m52s13; Laguna, 7m53s42; Palmero, 7m53s11; Arlandis, 8m10s35; "Giorgio", 8m13s20; Occhionero, 8m16s07; Ezeverri, 6m51s06 (5 vueltas); Spongia, 6m51s60 (5 vueltas); Rossi, 8m09s96 (5 vueltas); Lui, 4m01s57 (3 vueltas); Odetto, 4m01s98 (3 vueltas); Gaggino, 2m56s21 (2 vueltas); Rovere, 3m12s19 (2 vueltas); Delgado, 1m40s70 (1 vuelta).

No registró paso: Rodolfo Di Meglio.

Promedio del ganador: 149,883 km/h.

### FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Procedencia	Tiempo	Vtas
1º	43	Rodolfo Torregiani	Crespi	S. J. Esquina	25m11s40/100	20
2º	1	Néstor Gurini	Crespi	La Plata	25m18s65	20
3º	52	Gustavo Mandrini	Crespi	Leones	25m25s91	20
4º	51	Juan D. Bovone	Crespi	Laboulaye	25m32s80	20
5º	3	Luis Minervino	Crespi	Chacabuco	25m44s30	20
6º	64	Gustavo Chialvo	Crespi	San Francisco	25m46s60	20
7º	55	Luis P. Nicolini	Crespi	San Francisco	25m55s25	20
8º	46	Eduardo Ballardó	Crespi	Marcos Juárez	25m55s46	20
9º	33	Oswaldo Imposti	Berta	Castelar	25m56s20	19
10º	12	Sergio Solmi	Depac	San Pedro	22m30s92	17
11º	18	Gustavo Mancuso	Crespi	Chacabuco	20m56s10	16
12º	50	Victor Romagnoli	Crespi	Córdoba	21m38s95	16
13º	4	Daniel Neviani	Laboulaye	Laboulaye	19m04s92	15

No se clasificaron: N. Della Santina y Miguel Etchegaray (8 vueltas); "Giorgio" (7 vueltas); Néstor Furlan y Benjamin M. Barreto (6 vueltas); Daniel Cingolani (5 vueltas); Carlos Barceló (4 vueltas); Mario Riva (3 vueltas); Marcelo Diaz (2 vueltas); Oscar Pereyra y Guillermo Fabi, 1 vuelta.

Promedio del ganador: 156,061 km/h.

**Récord de vuelta:** Daniel Neviani en la vuelta 10, 1m14s24 a un promedio de 158,856 km/h.

**Próxima competencia:** el 24 de noviembre en Las Flores.

### CAMPEONATO

(Disputadas las siguientes competencias: Graf, Roca, Rafaela 1, Salta, Rafaela 2, Buenos Aires 1, Buenos Aires 2, Las Parejas, Oscar Cabalén, Balcaray y Río Cuarto): **Etchegaray 60;** Torregiani, 18; Palmero, 18; Solmi, 17; Romagnoli, 17; Minervino, 17; Furlan, 16; Gurini, 14; Mandrini, 11; Cingolani, 9; Neviani, 8; Della Santina, 7; Verna, 6; Nicolini, 6; Bovone, 6; Mancuso, 5; Mazzini, 5; Riva, 4; Barreto, 2; Imposti, 2; Barceló y Chialvo, 1.

sufrió los lógicos problemas de dentición (ojo con este auto). Más Gerardo Del Campo sin poder hacer doblar bien a su Sierra, más Di Palma con dos motores rotos, más Crocco con dramas similares, más Gayraud con una bomba de nafta rota en la primera tanda y un difusor que se cayó dentro del carburador en la segunda...

### ...Y SALIÓ UN CARRERON

Largada impecable de Traverso, Mustafá y Bessone, que lo madrugaron a Daray para hacer un tren de punta todo-rombo (¿lo madrugaron o el de San Isidro evitaba la pelea pensando en los puntillos??). Rápidamente el Turco dio cuenta de Traverso y se puso adelante. Ya

algunos se restregaban las manos esperando un desenlace como el de Las Parejas, pero Tito Bessone lo pasó al Flaco y se puso de valla entre los dos polémicos rivales, para inmediatamente pasar a la punta.

Daray se mantenía expectante en el cuarto puesto y Del Campo hacía lo propio en el quinto, mientras un sorprendente Miguel Mayeste dejaba boquiabierto a la cátedra peleando con Pisandelli (que se venía a la punta como "chanchito pa' los chochos") y Gayraud, dispuesto a no cortar la racha. Se produjo entonces el primer golpe de escena cuando Mustafá perdió el capot por empujar a Bessone tratando de poner luz sobre Traverso, y comenzó a retrasarse. Fue entonces cuando se introdujo en escena un temido protagonista: **el deterioro a pasos agigantados de la capa asfáltica del circuito,** que desapareció para dejar lugar a enormes cráteres en las curvas claves del trazado, y piedras sueltas de todo tamaño regadas por doquier.

Zuain y Di Palma fueron las primeras víctimas, entrando a boxes con gomas rotas. La carrera comenzó a perder protagonistas: Gayraud con el motor roto, más tarde, Pisandelli, a punto de pasar a Daray, lo embistió a causa de una maniobra deplorabile de un rezagado, quedando tirado con la suspensión rota. A Fernando se le salió el cable del distribuidor y la casa quedó centrada en Bessone y Traverso al lado adelante. Pero Tito fue otra víctima del camino en este "rally": la tapa del cárter se salió, bañando las ruedas en aceite y mandándolo al pasto. La carrera quedó entonces definida, porque Traverso era inalcanzable, Daray se venía cuidando porque el tren delantero quedó sentido en el toque, Gerardo Del Campo prefería conservar su tercer lugar a caer en un cráter, y Miguel Mayeste se llevaba para el sur el premio a manejar con la cabeza fría.

Además de Traverso, que acaparó toda la atención dentro y fue-

ra de la pista, hubo otro gran satisfeco: Rubén Daray. Con su segundo puesto se afianzó en la punta del torneo y se cansó de tirar gorras desde el podio; su barra le gritaba: "¡Vamos, Gordo! ¡Vamos, Gordo!", pero casi sonaba a "¡Vamos Campeón!".

### F.R.A.

### LA VARIANTE TORREGIANI

Con el título '85 ya en manos de Miguel Etchegaray, las expectativas que despertaba esta décima competencia del torneo de la Fórmula Renault Argentina, estaban claramente centradas en la encarnizada disputa del subcampeonato. Cinco pilotos eran candidatos, separados entre sí por tan sólo tres puntos: Oscar Palmero, Sergio Solmi, Víctor Romagnoli, Néstor Furlan y Luis Minervino llegaron al veloz circuito de Río Cuarto con la intención de volcar a su favor los resultados. Sin embargo, incluyendo a esta prueba, 27 puntos estaban en juego, posibilitando que la discusión por el segundo puesto en el certamen se prolongara y admitiera asimismo otras pilotos.

La posibilidad de que el piloto de San José de la Esquina, Rodolfo Torregiani, pudiese incorporarse a ese grupo de cinco que mencionamos, se empezó a vislumbrar definitivamente el sábado luego del mediodía cuando finalizaron las pruebas de clasificación, donde, al realizar el cuarto registro a exacto medio segundo de Etchegaray, quedó en excelente ubicación para realizar una serie rápida y con pocas molestias de tránsito, lo que, a su vez, le permitiría acceder a una colocación de privilegio en la grilla de partida de la final. "Exactamente; aunque el viernes nos dedicamos sobre todo a probar nuevos escapes, luego de la clasificación arreglamos con Neviani para hacer una serie bien rápida, y nos salió bien. Había puesto cubiertas nuevas y terminamos el primero y yo segundo a 1s71/100".





El de Río Gallegos, Miguel Mayeste, asombró a la catedral del TC-2000 con su performance sobre la tercera curva Sierra de Akei. Fue uno de los que usaron la cabeza y recogieron resultados. FOTO MAYOR: Mientras Gustavo Mandrini hace el radio ideal en la horquilla de Río Cuarto, Bobone hace un trompo, luego de intentar un difícilísimo "sorpasso".

Para entonces, Etchegaray era el dominador neto, tal como acostumbra, y tal como los demás 38 participantes, sus problemas se centraban en la alta temperatura de funcionamiento del motor. Los normales 85° c se transformaron, debido a un par de tórridos días (viernes y sábado) en 105°, lo cual implicó cambios en la carburación para adecuarla a la baja presión. Los candidatos al subcampeonato sufrían diferentes inconvenientes que iban relegándolos: Palmero: "Los motores no andan..."; Solmi: "El motor levanta mucha temperatura..."; Romagnoli: "Me fui de pista, rompí la trompa y no tuve mucho tiempo para clasificar"; Furlan: "Estoy un segundo abajo de tiempo, pero creo que puedo sumar algún punto"; Minervino: "No sé qué pasa, el auto no anda...".

Dos de los protagonistas de la lucha principal por el subcampeonato, Solmi y Palmero, corrieron en el repechaje para poder integrarse a la final. Fue Solmi el ganador, y su participación fue cuestionada por un importante grupo de pilotos quienes argumentaron que el de San Pedro había utilizado allí el auto de Etchegaray —su compañero de equipo—. Tomaron cartas en el tema los comisarios deportivos y técnico, sin descubrir anomalía alguna, pero el clima que vivía la categoría en la reunión se había enrarecido sensiblemente, pese a que el mejor registro de Solmi en el repechaje fue 1s77 más alto del que logró en clasificación.

El domingo por la mañana, los 24 participantes en la final se encontraron con varias novedades. La temperatura había bajado considerablemente tras la copiosa lluvia

caída en la noche anterior, y algunos sectores de la pista se encontraban en estado francamente deplorable. Tres "remiendas" en el asfalto de la misma se convirtieron en respectivos pozos rodeados por peligrosas y voladoras piedras.

En la largada de la final, un pique impecable de Neviani y una bloqueada de cubiertas de Etchegaray en la horquilla, primera curva de la prueba, hizo que aquél tomara la vanguardia, la cual conservó hasta la cuarta vuelta, cuando fue superado por el campeón mientras que Torregiani, Gurini y Mandrini los seguían aunque algo distanciados entre sí. Por tres giros —del quinto al séptimo inclusive— Etchegaray encabezó el lote, sin alejarse en demasía de Neviani.

Tras el abandono de Etchegaray, su escolta tomó otra vez la punta, pero los baches en el circuito hicieron estragos en su portamazas trasero derecho, motivando su retiro en la decimoquinta ronda. Así, Torregiani se colocó puntero en la vuelta N° 13, sin preocuparse mucho por Gurini, quien lo seguía a más de 6 segundos, ni por Mandrini (a 16 segundos). Romagnoli, sexto durante buena parte de la prueba, también quedó a un costado de la pista, mientras que Bovone intentaba superar a Mandrini hacia el final de la carrera por el exterior de la horquilla, haciendo un trompo que si bien no le impidió mantener su lugar, arruinó el buen trabajo de acercamiento que hasta allí concretó. Néstor Furlan había abandonado en la sexta vuelta luego de un "fuoripista" en la salida del último curvón ("Pisé las piedritas de un enorme bache, me fui afuera, se me tapó el radiador de agua con pasta, recalentó el motor y paré. No valía la pena seguir y arriesgarme a romper"). Minervino llegó quinto luego de largar 18°, y con los dos puntos logrados revalida sus chances: "Quería llegar, y después de hacer un motor juntando fierros de los dos que tenía, me limité a cuidarme de los pozos y llegar". Gustavo Chialvo, de San Francisco, estrenando un nuevo chasis Crespi —con motores de Benedetti— completó con su sexto lugar los puestos puntuables: "Corrí tranquilo, quise tirar en la final con Minervino, pero no me alcanzó...".

Con este primer triunfo, logrado justamente en el circuito que lo vio debutar hace tan sólo un año, Rodolfo Torregiani se suma a la lucha por el segundo puesto en el certamen, al igual que el bicampeón Néstor Gurini, quien a partir de esta prueba utiliza motores del preparador de General Viamonte, Saúl Lui, en vez de los de Rullo ("El está muy ocupado con la F.2...").

Las dos últimas carreras del año, Las Flores y Buenos Aires, darán entonces la clave para una interesante definición que ahora procuran siete pilotos.

# DURACELL®

## CLASIFICADOR TC 2000

### PRUEBA DE CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Traverso	Renault 18 GTX	1m21s93
2º	Daray	Ford Sierra XR 4	1m22s07
3º	Bessone (h)	Renault Fuego	1m22s15
4º	Mustafá	Renault Fuego	1m22s26
5º	Pisandelli	Ford Sierra XR 4	1m22s38
6º	Fernandino	Renault 18 GTX	1m22s78
7º	Gerardo Del Campo	Ford Sierra XR 4	1m22s83
8º	Zuain	Renault 18 GTX	1m22s94
9º	Mayeste	Ford Sierra XR 4	1m22s46
10º	Rubén Di Palma	VW 1500	1m22s54
11º	Gayraud	Ford Sierra XR 4	1m22s62
12º	Garró	Ford Taunus	1m22s99
13º	Saenz	VW 1500	1m24s16
14º	Crocco	VW 1500	1m24s31
15º	Gustavo del Campo	Ford Sierra XR 4	1m24s60
16º	Varela	Renault 18 GTX	1m24s68
17º	Bessone	Ford Taunus	1m25s78
18º	Uriarte	Ford Taunus	1m25s94
19º	Ramos	VW 1500	1m26s24
20º	Rivelli	Ford Taunus	1m26s80
21º	Tuero	VW 1500	1m27s11
22º	Foissac	Ford Taunus	1m27s74
23º	Ivanoff	VW 1500	1m28s58
24º	Speziale	Ford Taunus	1m32s68
25º	Baligian	Ford Taunus	1m36s26

No clasificó: Becker, Opel K 180. Promedio del ganador: 145,725 km/h

### CAMPEONATO

(disputadas 10 carreras)

Pos.	Piloto	Puntos	15º	Piloto	Puntos
1º	Daray	112	15º	Ramos	13
2º	Gayraud	80	16º	Tortiani	12
3º	Traverso	76	17º	Mayeste	10
4º	Del Campo Gu.	65		Canedo	10
5º	Del Campo Go.	62	19º	Foissac	9
6º	Di Palma	48	20º	Manziano	8
7º	Berardini	45		Rossone	8
8º	Crocco	38		Garró	8
9º	Zuain	28		Calliocchio	8
10º	Saenz	21	24º	Medrano	6
11º	López	17		Aventin	6
12º	Di Palma (h)	15	27º	Rivelli	6
	Fortunato	15	28º	Mustafá	4
	Varela	15	30º	Bonomo	3
			31º	Foletti	3
				Speziale	2
				Uriarte	1
				Cacciola	1
				Bessone (h)	1

### FINAL

Pos.	Nº Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1º	4 Juan M. Traverso	Renault 18 GTX	32m10s02	23
2º	32 Rubén Daray	Ford Sierra XR 4	32m13s76	23
3º	3 Gerardo Del Campo	Ford Sierra XR 4	32m18s18	23
4º	55 Miguel A. Mayeste	Ford Sierra XR 4	32m38s28	23
5º	56 Carlos A. Garró	Ford Taunus	32m52s55	23
6º	8 Eduardo Saenz	VW 1500	33m28s36	23
7º	XX Oscar A. Rivelli	Ford Taunus	33m24s63	22
8º	XX Rubén Di Palma	VW 1500	27m14s83	19
9º	XX Jorge Speziale	Ford Taunus	33m09s74	19
10º	XX Ernesto Bessone (h)	Renault Fuego	25m10s85	18
11º	XX Jorge Ramos	VW 1500	25m11s25	17
12º	XX Esteban Fernandino	Renault 18 GTX	22m19s23	16
13º	XX Daniel Mustafá	Renault Fuego	23m26s91	16
14º	XX Rolando Uriarte	Ford Taunus	23m36s85	16
15º	XX Alfredo Pisandelli	Ford Sierra XR 4	21m24s61	15

No se clasificaron: Mario Gayraud, Ford Sierra XR 4, 10 vueltas; Eduardo Tuero, Peugeot 505, 10 vueltas; Gustavo Del Campo, Ford Sierra XR 4, 9 vueltas; Rodolfo Zuain, Renault 18 GTX, 8 vueltas; Eduardo Baligian, Ford Taunus, 4 vueltas; Carlos Crocco, VW 1500, 3 vueltas; Carlos Ivanoff, VW 1500, dos vueltas, y Raúl Foissac, Ford Taunus, 14 vueltas.

No largaron: Norberto Rossone (Ford Taunus), Rodolfo Becker (Opel K180), y Horacio Varela (Renault 18 GTX).

Promedio del ganador: 140,544 km/h.

Récord de vuelta: Alfredo Pisandelli, en la vuelta N° 9, 1m22s46 a un promedio de 143,022 km/h.

Próxima competencia: el 24 de noviembre en Los Flores.

# DURACELL®

## La pila con casco color cobre.

Dura hasta 5, 6 veces y más...  
que las pilas comunes de carbon, según el aparato



## LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

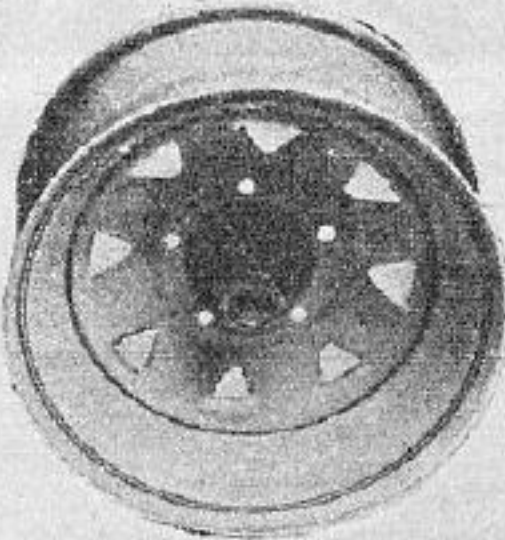
R U E D A S



☆ LLANTAS DEPORTIVAS  
EN TODA LINEA

☆ ESTAMPADAS EN  
CHAPA DE ACERO

☆ SEGURIDAD TOTAL  
\*\*\*\*\*



RUEDAS  
**SPINA HNOS**

Adqueralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

### HOT ROAD

☆ TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, etc.

☆ VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

☆ TODO PARA EL TUERCA

Ruta 8 N° 9774 (Alt. Km. 21.300). TEL. 769-0430

EQUIPOS ESPECIALES  
6x1 4x1 2x1



UNICO EN EL PAIS  
EN CROMADO NEGRO

TODOS LOS ACCESORIOS  
PARA VOS Y TU MOTO

TODA LA LINEA ANTIFLAMAS  
"FORMULA ONE"

Avda. del LIBERTADOR 8404  
Cap. (CP. 1429) - Tel. 701-5419

CALZADOS **CARCAR**

PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60  
(1364) EL PALOMAR

## LEON MOTORS

TODO PARA SU PEUGEOT

J. J. MOGRABI

Colocación de Parabrisas en el acto.

● AUTOS ● CAMIONES ● COLECTIVOS ●

Av. URIBURU 1484 - LUIS GUILLÓN - TEL. 290-0073

**CESAR GOÑI**  
PREPARACION Y RECTIFICACION  
Prox. Motores Ultra livianos  
PIÑEIRO 1294, JOSE C. PAZ  
TEL. 0320-22781

**ELECTRICIDAD  
DEL AUTOMOVIL**  
ARRANQUES - DINAMOS

**"TONY"**

● CARGA Y VENTA DE BATERIAS  
INSTALACIONES  
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

ING. T. DI TELLA 1426  
(alt. Entre Ríos 1400)  
AVELLANEDA

UNICA CASA EN EL PAIS  
Atención Compañías de Seguros  
Reparamos su automóvil afectado  
por granizo sin dañar su pintura  
original  
Colizas - Bujías - Cerrajería

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS  
LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad  
en Sistemas  
Mc. Pherson



**LOUZAO**  
AMORTIGUACION

HORACIO LOUZAQ  
Emilio Lamarca 1273.  
(c.p.1407)CAP Tel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION

AVALAN NUESTRA CALIDAD.  
Solicite vendedor  
ENVIOS AL INTERIOR

☆ KAWASAKI ☆ HONDA ☆  
☆ SUZUKI ☆ YAMAHA ☆  
REPUESOS NUEVOS Y USADOS  
Envios al interior.  
**568-4109**  
MOTO PARTS  
CUENCA 2470 - CAP.

**SERGIO COMPETICION**  
PREPARACION DE MOTORES  
Espec. Ford y Chevrolet  
LA PATRIA 3240. V. TESEI  
(Morón)

### BUTACAS

● JEEP, KOMBIS, TORO.  
● VENTAS Y RECAMBIOS  
● Fiat 600 con cabezal.A 15  
GAONA 4058 (1702). Ciudadela

### ARENEROS



Y TODO TIPO DE  
VEHICULOS ESPECIALES  
VENTA DE KITS Y SEMIARMADOS  
Campichuelo 595  
CAP. 982-5412/85

### MELIGENI GONZALEZ

COMPETICION  
POTENCIAMOS MOTORES

★ Fiat - Peugeot ★  
A. VACA 984 (1704). R. MEJIA  
(Alt. Diaz Velez 1400)

● FRENOS ● EMBRAGUES  
● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO  
DE AUTOPIEZAS  
E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESOS DANIEL**  
Prov. UNIDAS 4618  
- TEL. 651-9936 -  
SAN JUSTO

VALVULAS  
DE COMPETICION  
CON ACEROS  
ESPECIALES  
**competición 5**  
NUEVA  
DIRECCION  
JORGE  
BIANCOSPINO  
BOLIVIA 3668 - TEL. 571-8778  
(a 1 1/2 cuadra de Francisco Beiró, alt. 2500)

**R.O.A. ELECTROMECANICA**  
FABRICANTES DE EJE FLEXIBLE PARA:  
Desbastes - Pulidos - Bruñidos de tapas de cilindros y  
matrillería. CONSULTE PRECIOS Y PIDA DEMOSTRACION  
ESTEBAN MERLO 5099 - CASEROS. 750-4856

**FORMULA ONE** J. B. JUSTO 4300  
CAP.

CABLES DE BUJIA  
**CHEFREN**  
PARA COMPETICION  
UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE  
ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS  
**L'ELECTRICFIL**  
sociedad anónima  
ANDONAEGUI 2819. CAP. (1431). Tel. 52-4504

ENCENDIDO - CARBURACION - ELECTRICIDAD  
**"EL MAGO"**  
Provincias Unidas 5143 - SAN JUSTO (Frente a "Accesorios EL MAGO")

BARRAS ANTIVUELCO  
DEFENSAS ESPECIALES  
SANTA ROSA 857  
CASTELAR. TEL. 624-1668

Freno de mano electrónico ..... A 60 instalado  
Equipos que saltan BNC y GL ..... A 160 / A 390  
Antirrobo, antisello y corte  
de combustible ..... A 40

CARROCERIAS  
NAVARRO HNOS. S.A.



● Cúpulas (de fibra y metálicas)  
● Furgones (de todo tipo).  
● Carrocerías especiales. Sobre Furgón Volkswagen: Colocación de ventanas panorámicas, tapizado interior, asientos varios.  
● EQUIPAMIENTO: Casa rodante y ambulancia, accesorios varios.

PARAGUAY 350

(Alt. Laprida al 4000)

V. Martelli. Bs. As.

760-6062 761-6702

# SPORT PLAST

IMPOSIBLE

☆ KITS DE FIBRA DE VIDRIO ☆ CARROCERIAS ESPECIALES ☆

SABADOS y DOMINGO ABIERTO

☆ JEEP  
☆ MEHARI  
☆ AMERICANO  
☆ AMERICANO LARGO  
☆ RENEGADE-IKA



TEL 750-3697

TOTALMENTE  
EN  
CUOTAS!

ENTREGA INMEDIATA!!!

Aseguramos un verano feliz

... AL MEJOR PRECIO!!

J. SPANDONARI 3134 - CASEROS (Alt. Av. Mitre 5400)

LA TECNICA EN EL AUTOMOVILISMO

# EL AMORTIGUADOR PROGRAMABLE

No hay duda de que la Fórmula Dos Cadasur ha logrado erigirse en una categoría donde la técnica evoluciona día a día, carrera tras carrera. Desde sus comienzos hasta ahora, muchas cosas han cambiado y, por supuesto, desde el punto de vista técnico es desde donde mejor se ven esos cambios. Uno de esos ejemplos es el de los amortiguadores. Los monopostos, por su "fineza" en la puesta a punto y por sus suspensiones, deben —necesariamente— contar con amortiguadores sumamente precisos y que permitan su regulación sin que sea necesario su recambio.

Es en este punto en el que Miguel Angel Guerra y Oreste Berta comenzaron a trabajar en el Autódromo Oscar Cabalén. Guerra y Berta, apoyados por don Luis Delfabro, trabajaron un 20 de junio de 1984 en el autódromo cordobés y, luego de haber dado cientos de vueltas al circuito, se trasladaron a San Francisco (Cba.), donde se encuentra la fábrica Delfabro. A partir de allí elaboraron lo que hoy es el amortiguador programable. Es por ello que a Guerra se lo considera el verdadero pionero de este elemento tan importante para la categoría.

El amortiguador programable es una necesidad imperiosa en la especialidad. Antes de la aparición de este amortiguador se utilizaban exclusivamente los famosos Koni. Estos, importados, ya fueron reemplazados en un 90% de la categoría por los Delfabro nacionales.

Para llegar a obtener una eficiencia total, Delfabro ha montado un departamento de competición que está dirigida por Luis Delfabro y que cuenta con la asistencia de verdaderos expertos como Nelson Ladrones, Carlos Confini y Carlos Pons. Allí se elaboran únicamente los amortiguadores que equiparan autos de carrera como los Fórmula 2 Cadasur, TC 2000, Entrecor, TC o Fórmula Renault. El equipo se completa con la presencia de José Tosco, César Delfabro y

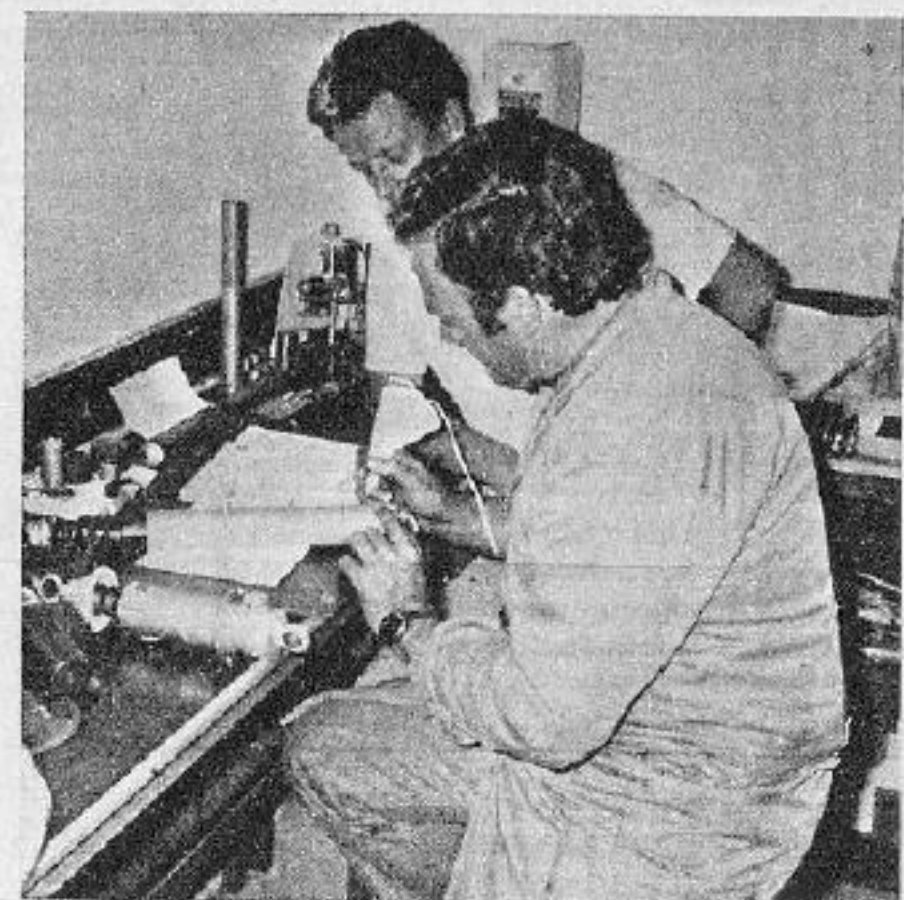
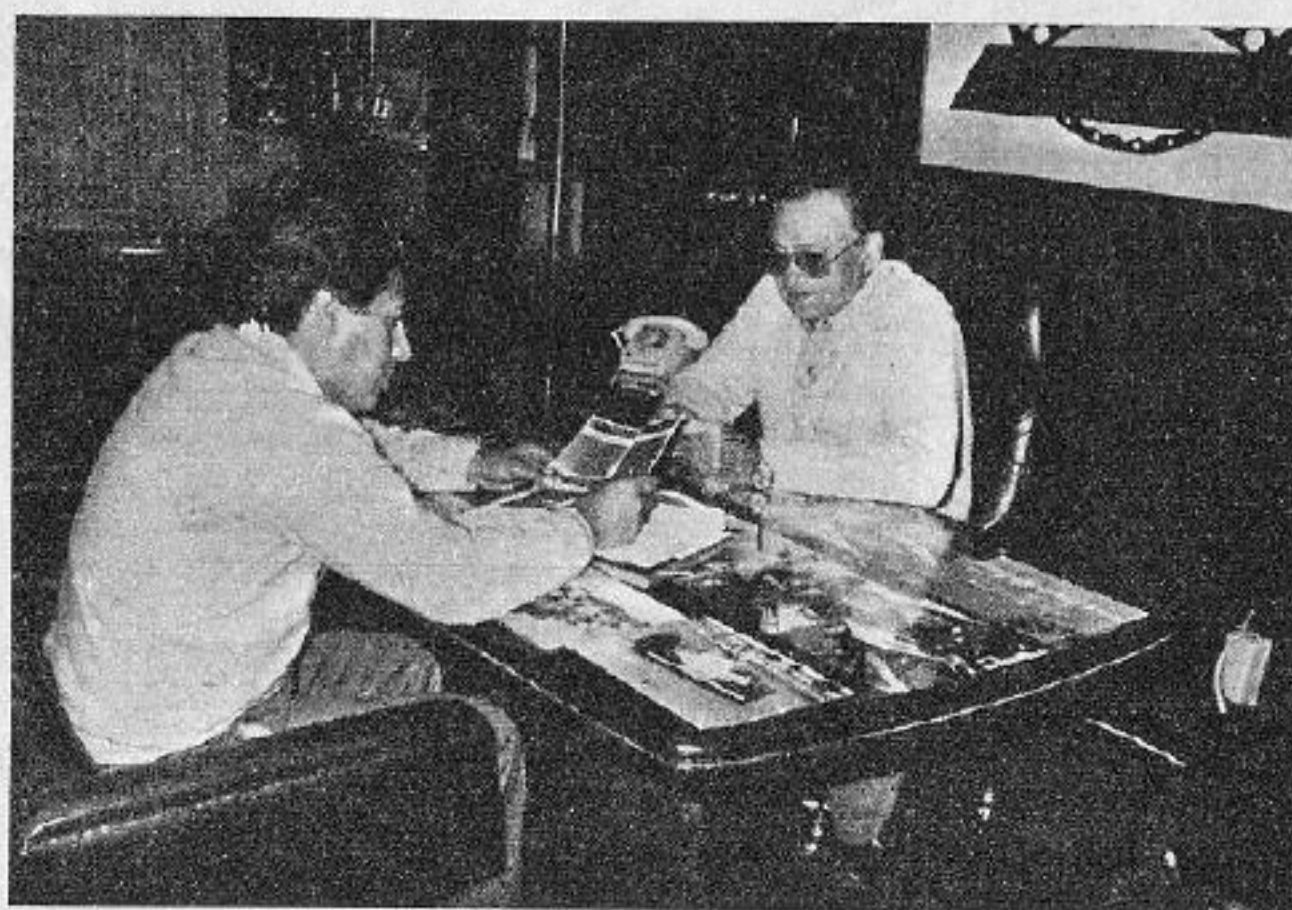
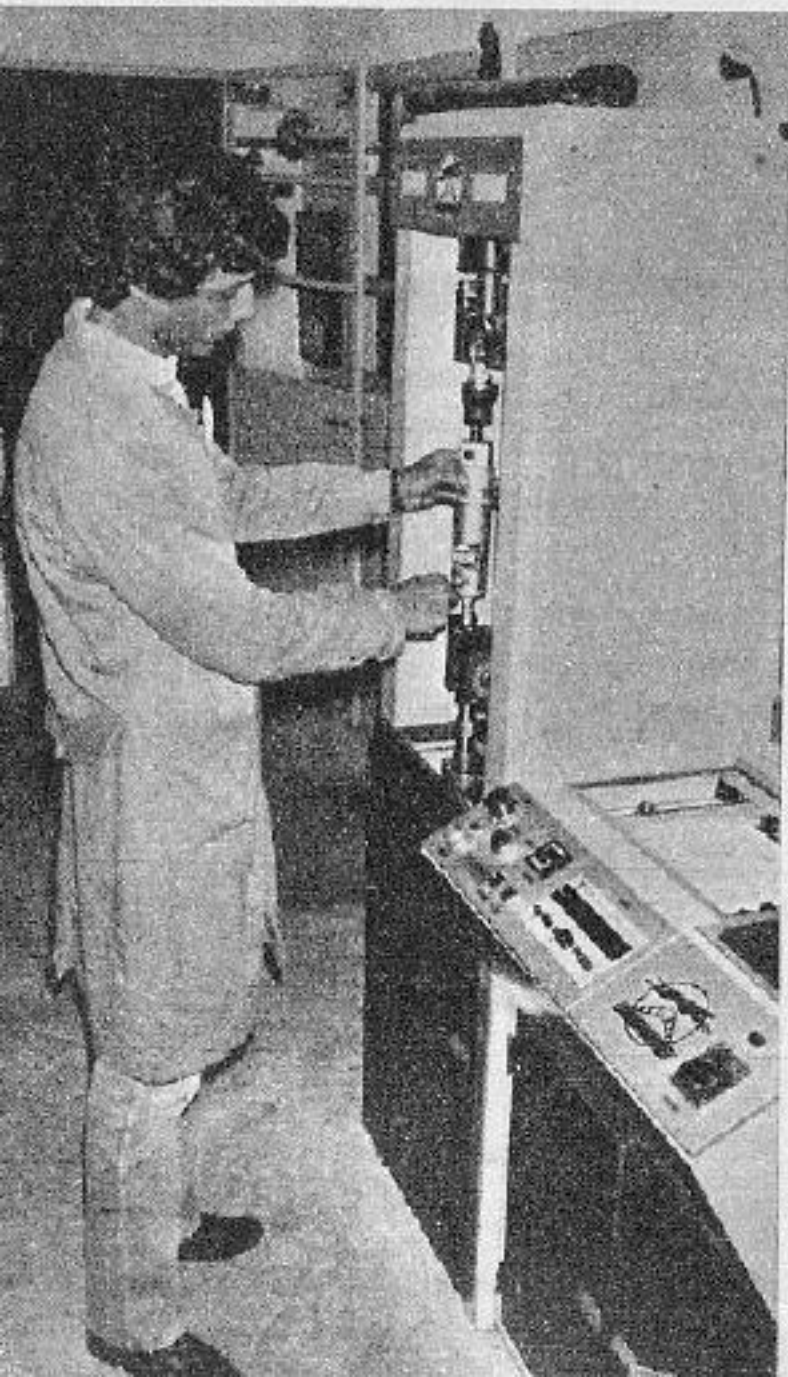
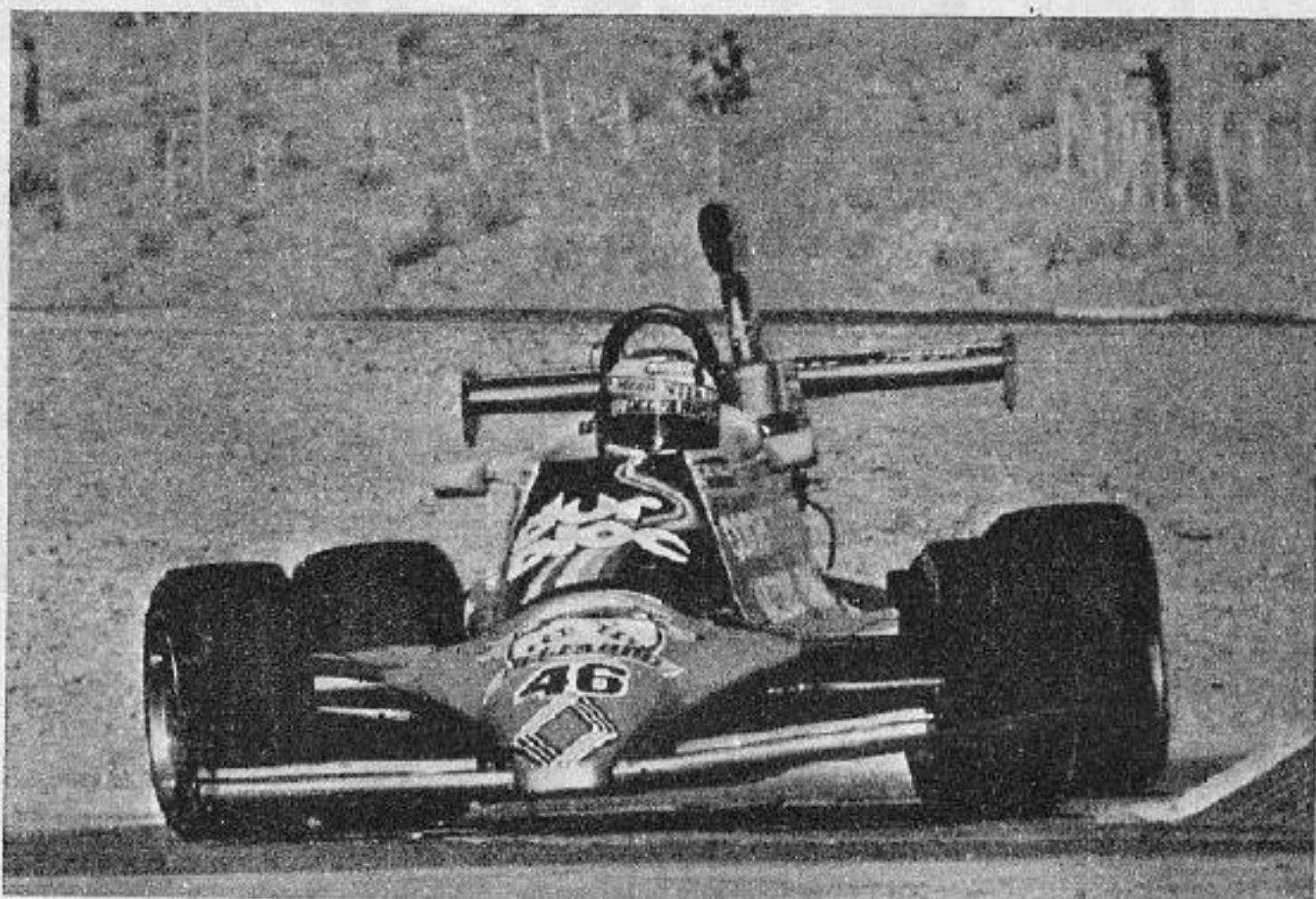
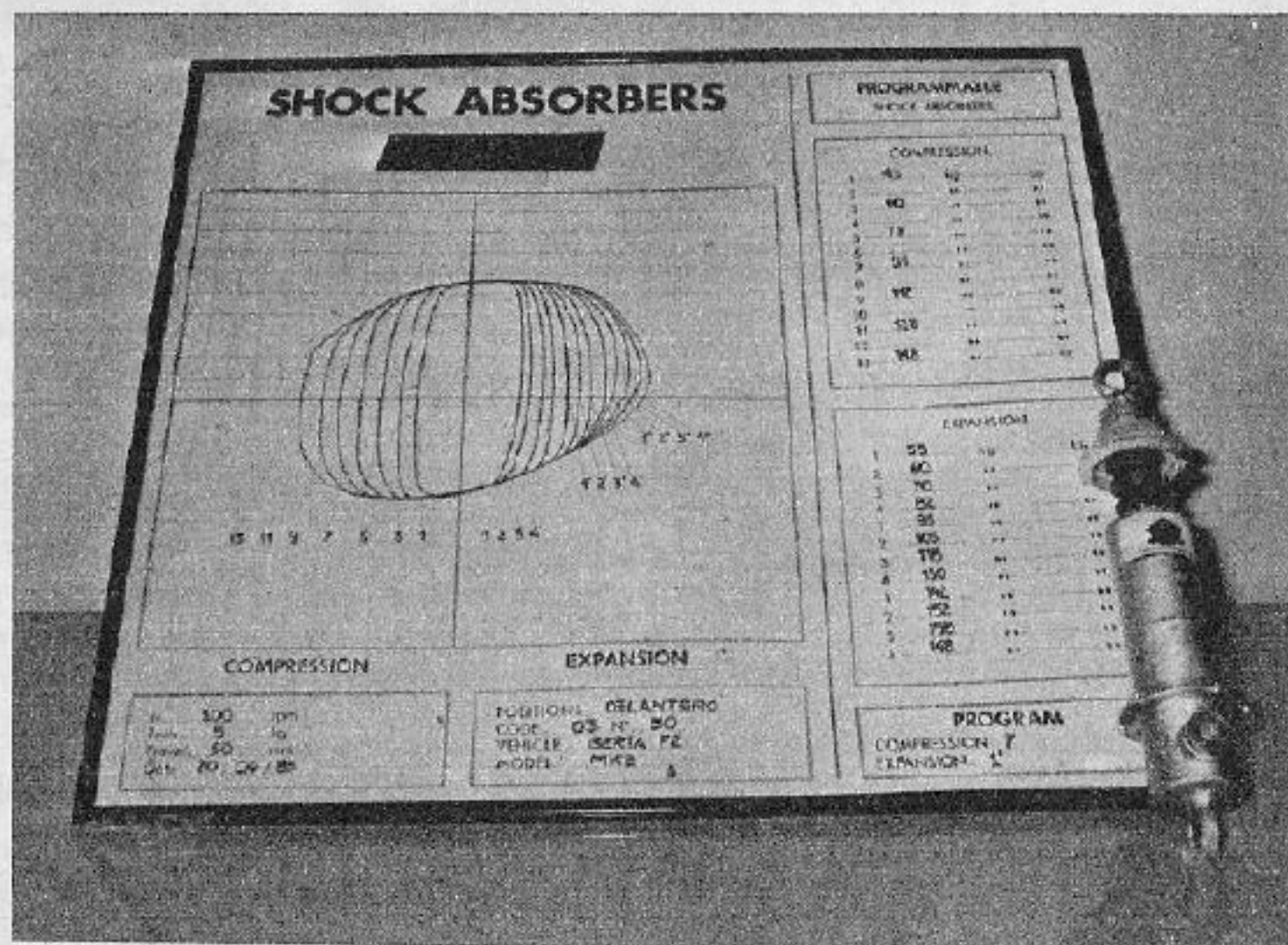
Marice, que está en todos los circuitos llevando la asistencia técnica que cada corredor adquiere al comprar un amortiguador.

Los amortiguadores especiales y programables son sometidos a numerosas pruebas antes de ser entregados a los compradores, y durante los intervalos entre carreras son controlados puntualmente por el laboratorio de ensayos y en especial por su máquina Dinamométrica.

El amortiguador programable es una de las conquistas de la F.2. Usted se preguntará para qué sirve un programable. Un amortiguador de estas características sirve, fundamentalmente, para que el piloto pueda probar varias "durezas" rápidamente y sin necesidad de cambiar el amortiguador. Esos cambios se registran en una planilla —que lleva prolijamente el bueno de "Pepe" Tosco— que corresponde a cada auto en particular. Esa planilla es un poco "la historia" de cada amortiguador, a la que el piloto puede recurrir en las carreras subsiguientes para constatar con qué valores hizo determinado tiempo y qué presión de cubiertas o qué espirales utilizó con esos amortiguadores.

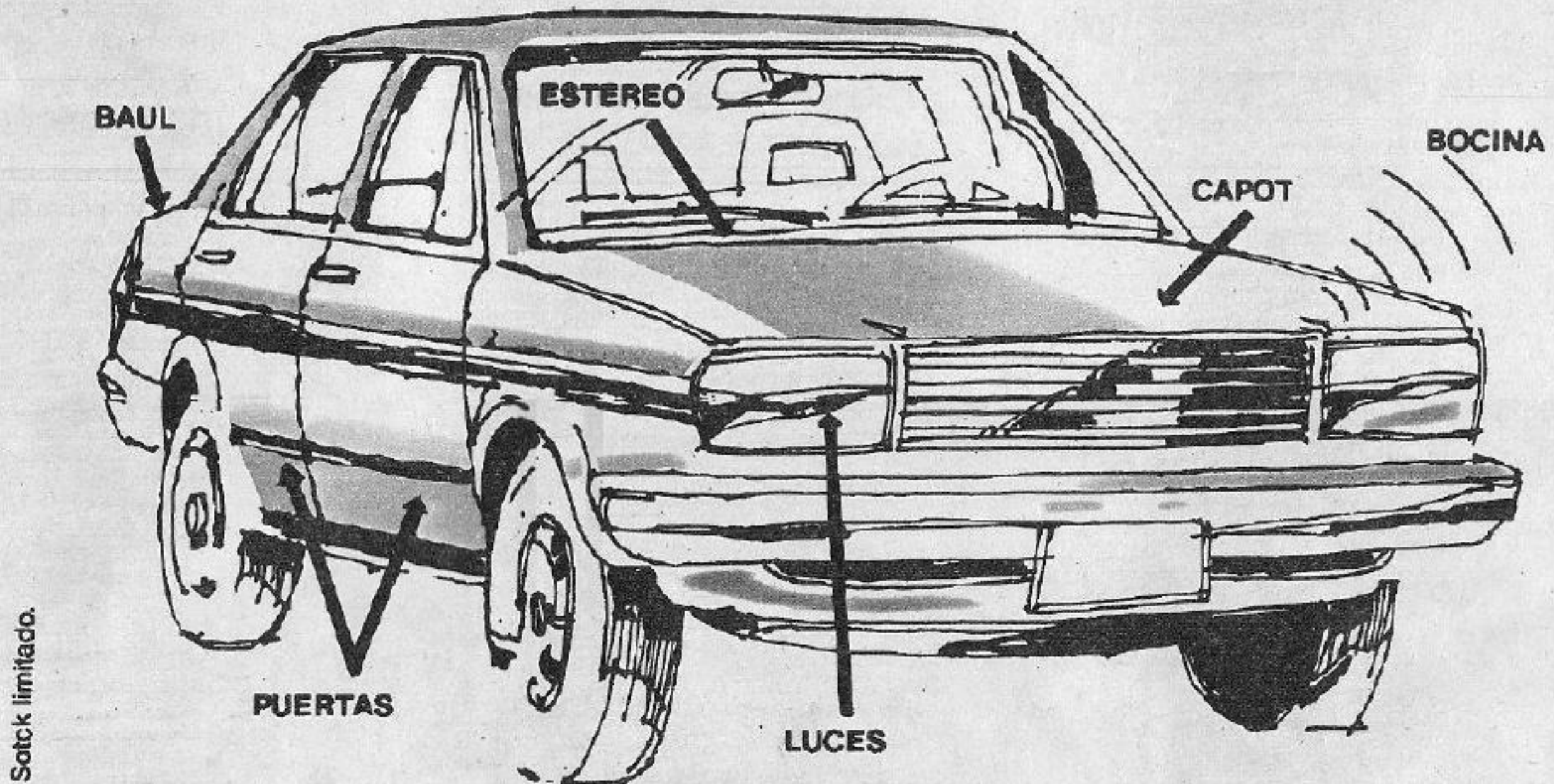
El amortiguador programable es uno de los avances técnicos que aporta el automovilismo deportivo. Y para los Delfabro es expresión de una vocación que viene desde 1952, en que comenzó la relación de la marca con las carreras.

*Diversas escenas captadas en la planta cordobesa fabricante de los amortiguadores nacionales de marra permiten apreciar distintos pasos en el proceso de elaboración y riguroso control del producto. Luis Delfabro, titular de la empresa, entrevistado por CORSA (representada por Jorge Ocampo en la forma correspondiente) en su despacho, y el amigo "Pepe" Tosco —representante en las carreras—, obviamente no son ajenos a este avance de la industria nacional. Miguel Angel Guerra, a cuyo F-2 vamos en exigida acción, tampoco.*



# EVITE EL ROBO DE SU AUTO MOTO, LANCHA, ESTEREO

El equipo KY-CAR lo protege interrumpiéndole en 3 fases el sistema eléctrico y dándole protección a sus PUERTAS, CAPOT, BAUL, ESTEREO. Este fabuloso equipo se activa al retirar su tarjeta programada KY-CAR, y ante la menor tentativa de robo, funcionarán su BOCINA y LUCES dándole una mayor seguridad a su vehículo, y además este equipo es el único que permite su ampliación de diversas formas.



Satck limitado.

## INSTALELO UD. MISMO • DE FACIL COLOCACION CON FOLLETO DE INSTRUCCIONES

**KY-CAR • Código 010**  
**TARJETA PROGRAMADA**  
Interrumpe en 3 fases la corriente.  
Acciona su bocina.  
**2 Pagos de**  
**₡ 12,45 c/u**  
**total ₡ 24,90**

**KY-CAR • Código 011**  
**ALARMA**  
Protege Baúl - Capot - Puertas Aberturas y Estereo.  
Acciona luces y bocina.  
**2 Pagos de**  
**₡ 19,95 c/u**  
**total ₡ 39,90**

**KY-CAR • Código 012**  
**TARJETA PROGRAMADA y**  
**ALARMA**  
Interrumpe en 3 fases la corriente.  
Protege Baúl - Capot - Puertas Aberturas y Estereo.  
Acciona luces y bocina.  
**3 Pagos de**  
**₡ 23,30 c/u**  
**total ₡ 69,90**

**Ky-car**



Consúltenos personalmente o por carta en Suipacha 670, 7° D (1008) Capital Federal, o telefónicamente al 392-7532 o 393-8410, de lunes a viernes de 9 a 19 hs. y sábado de 9 a 12 hs.

**TAMBIEN ALARMAS  
PARA CASAS**

**ANTIRROBO - GASOLEROS  
CORTE DE NAFTA - ANTIASALTO**



SE CONFIRMA EL ABANDONO DE ALAN JONES... ¡ALAN JONES SALE NUEVAMENTE A PISTA!

¡QUE ILUMINACIÓN TIENE ESE CIRCUITO, NEGRO!

¿POR QUÉ NO TE ACOSTAS CON LOS NENES, VIEJA?

¿PORRRR?

CUANDO TERMINE LA CARRERA VAMOS A VER UNOS VIDEOS DE LA VIDA DE FANGIO

¡QUE PLOMAZO!

ME IMAGINO QUE SON ÉSTOS: "LUJURIA AFRICANA" Y "TRÓPICO CALIENTE", ¿EH?...¿Y LAS PRIMITAS DE JULIO, TAMBIÉN SE QUEDAN A VER LA VIDA DE FANGIO?

¡JUAH! EL DUO DINÁMICO NO PEGA UNA

¡QUE LO TIRO! KEKE EN MEDIA HORA CAMBIÓ 6 GOMAS Y YO HACE UN AÑO QUE ANDO CON 4 RECAPADAS

MANDALA A DORMIR, PERICO

¡SE ARMÓ!

DOÑA, ESTÁN LLORANDO LOS NENES

¡BUH! NO LA ACIERTAN DE DÍA, LA VAN A EMBOCAR A LAS DOS DE LA MATINA



**Thompson**  
INDUSTRIA ARGENTINA



AMORTIGUADOR  
PRESURIZADO

**GAS**

REPUESTOS  
LEGITIMOS

DISTRIBUIDORA  
**dinema**

SUSPENSION Y  
TREN DELANTERO

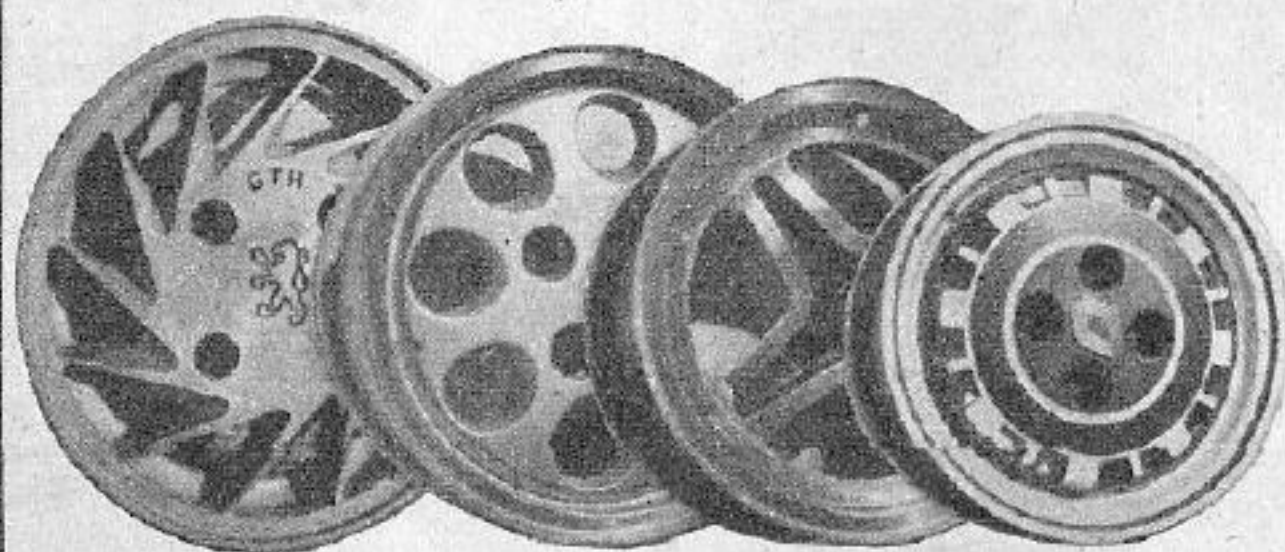


HONDURAS 5259 - CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

TEL. 71-9062/72-8381

RUELDAS DEPORTIVAS



Pasaje 127 N° 1808 Ex Calle Comercio 124 San Martín Tel. 752-2215



COMPLETE EL TABLERO  
DE SU VW GACEL

SIAP

**MODENA**  
CALIDAD ORIGINAL

Andalgala 1917 - Cap. - 68-8732/6121  
Almirante Brown 567 - Tigre - 749-3450



Baterias **IMPERIO**  
30 años  
acumulando experiencia

Fáb.: Gral. de la Quintana 150  
(5800) RIO CUARTO (Cba.)

REPUESTOS

**MACH 1**

RASTROJERO  
MOTORES  
INDENOR

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

ENVIOS AL  
INTERIOR

pistones



**ODDI**

PARA TODO TIPO  
DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE  
MUESTRAS Y PLANOS

J. M. Estrada 1974 - Tel. 25587  
5800 RIO CUARTO (Córdoba)

Técnica y experiencia  
aplicadas

PARA CATEGORIAS  
NACIONALES Y ZONALES

Transmisiones especiales  
Bielas especiales para motores potenciados

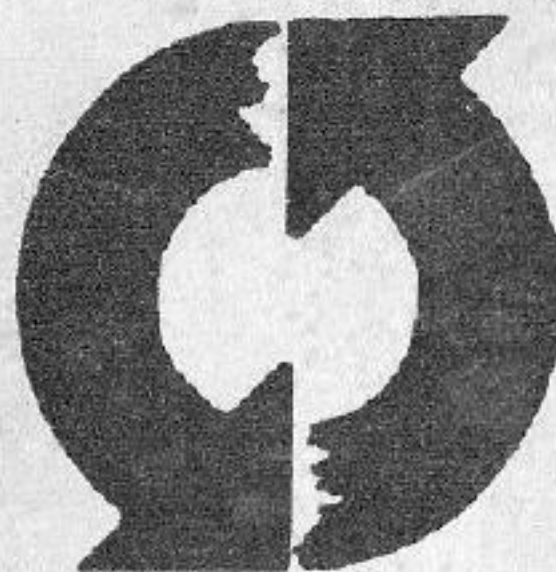


**SAENZ Hnos. S.C.A.**

RUTA 3 KM. 21

ISIDRO CASANOVA - TEL. 651-2564

AUTOBLOCANTES PARA  
RENAULT 12 Y 18



**CORREAS  
DATTOLA**

# Marlboro



Alain Prost

Campeón del Mundo 1985

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>