

MOTORSPORTS

**SUPERCONCURSO II
"CORRA" Y GANE CON SUS IDOLOS
CON LARRAURI EN JEREZ
BALESTRE HABLA DE TODO
LA INSOLITA "MARATON" DEL C.A.P.
MAS COLOR: RALLY, T.C. Y DOS LAMINAS**

Nº 1082 del 1º al 7 de abril de 1987 - Argentina: ★ 2.60 - Uruguay: NS 210 - Paraguay: Gs. 1.350.

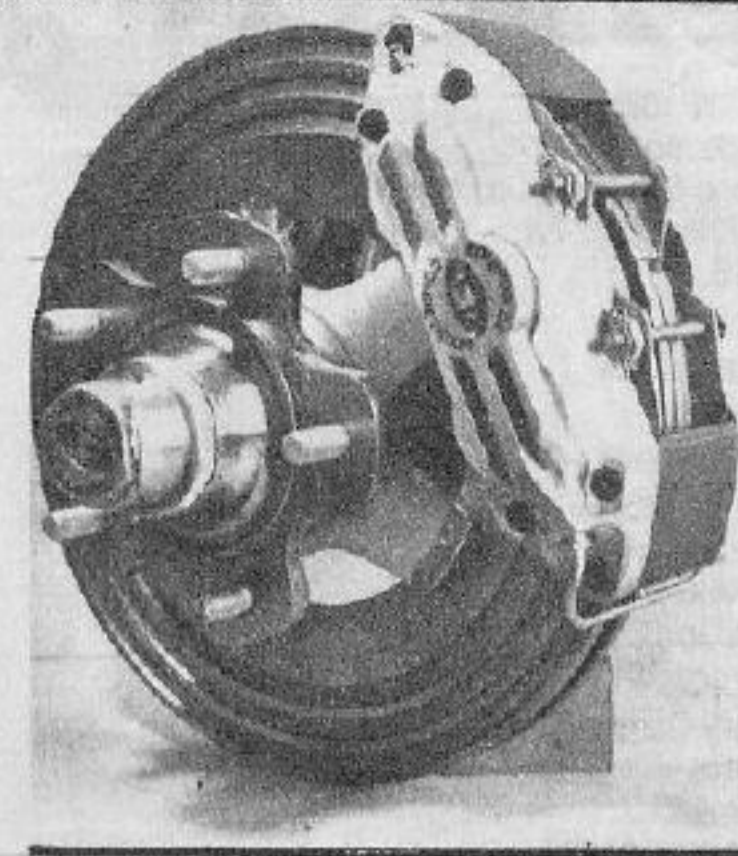


**ESTA ES LA...
FERRARI F1-87
DESCUBRALA**

TECNOLOGIA Y DISEÑOS EXCLUSIVOS EN LOS NUEVOS EQUIPOS DE FRENO A DISCOS CON RANURAS COAXIALES.



AHORA PARA LA LINEA RENAULT Y FORD SIERRA



Agradece a los Preparadores CARLOS AKEL y a RUBEN BENAVIDEZ el haber confiado en los nuevos Equipos de freno con ranuras Coaxiales para el Ford Sierra y Renault Fuego respectivamente. Haciendo extensivo nuestro agradecimiento a SILVIO OLTRA y a ERNESTO TITO BESSONE por tan brillante actuación el domingo 15 de marzo en la prueba apertura de T.C. 2000 en el AUTODROMO MUNICIPAL, como así también a OSCAR CASTELLANO y ESTEBAN CHANGO FERNANDINO por sus triunfos en Santa Teresita y el Autódromo Porteño respectivamente en Turismo Carretera.

**ESTRADA 1655
SAN MARTIN - 755-4678**

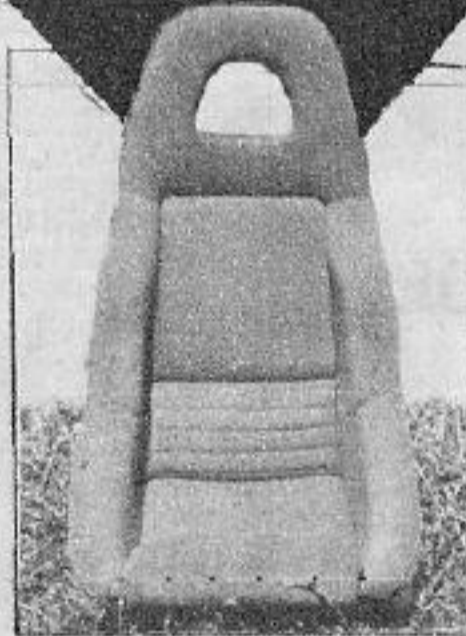
Para mayor información: H.B. Producciones Andra, Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

Claudio Néstor Etchart

DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA.
KITS, y HOT ROD CALIDAD.
SOBRIEDAD Y ESTILO.
Conózanos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villegas).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2109; 657-7828



**CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS
COMPETICION**



PRESENTA SU NUEVA BUTACA DE COMPETICION ESPECIAL RALLY - TC - TOTALMENTE DE CAÑO REFORZADO - RELLENO DE POLIURETANO - TAPIZADO DE VINILO - APOYACABEZA INTEGRADO - ENVIOS AL INTERIOR.
E. de OLIVEIRA 4683, CASEROS, Pcia. Bs. As.
(CP. 167M) TEL. 654-5400
J.B. JUSTO 3350, Capital Federal

**EN UNA OPERACION
RESULTADOS:**



- * LAVA
- * LUSTRRA
- * Y PLASTIFICA

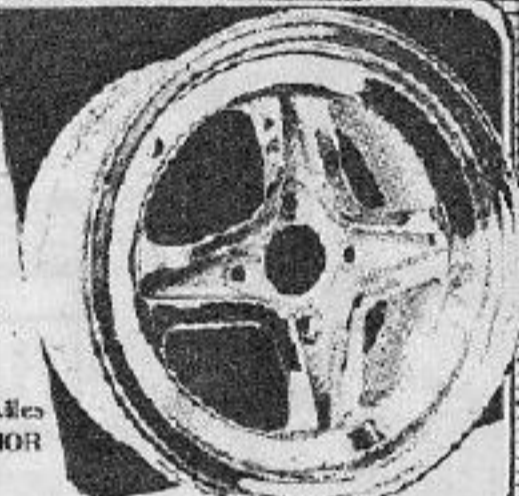


- * UNICO CON SILICONAS
- * NO ES ABRASIVO
- * PROTEGE LA PINTURA
- * NO SE ENJUAGA

SOLICITELO
EN ESTACIONES DE SERVICIO
Y CASAS DE ACCESORIOS

AERAS
LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000 CAP
F2 Limitado-Fraccional F-850
F. Renault Argentina RALLY
F2 Codasur y Entrecor MILLE - NIDGE
FS LLANTAS ESPECIALES
Turismo clase 2, 3 y 4 Y además
SPORT PROTOTIPO categorías zonales
También llantas de abstracción Botana para automóviles nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR



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

LEVAS BOSCH Pastor Luis 7957 (ex 3871), Villa Bosch.
Competición TEL 769-1304

EL NEGRO JUAREZ



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

VARAKart

**"MAS QUE UNA MARCA, UNA COSTUMBRE...
¡¡LA DE GANAR !!**

**PRESENTA SU MODELO G-R 86 II
FABRICADO CON:**

- *Chassis realizado en tubo de acero SAE 1045, con certificado.
- *Eje 30 mm. rectificado en acero 1045.
- *Disco de freno en fundición nodular
- *Rulemanes importados 1ª calidad.
- *Rótulas forjadas con deslizamiento en nylon.
- *Camisa del cable de freno en acero con deslizante de teflón.
- *Nueva pintura EPOXI en polvo electro-estática inalterable.
- *Puntas de eje matrizadas en una sola pieza.
- *Pastillas de freno, nuevo compuesto tipo "RACING".



PARA MOTOR 100 ó 125 cms³
CON O SIN CAJA

**LA MEJOR CALIDAD
AL MENOR PRECIO**
CONSULTE PLAN 3 PAGOS

₳ 550

FABRICA DE CHASSIS PARA KARTING
DE COMPETICION Y ALQUILER
AV. GRAL. PAZ 13929.
BS. AS. TEL. 652-7937. (cp. 1752)

**VARA KART
SRL.**
DISTRIBUIDORES
OFICIALES

- SANTA FÉ: Federación Regional Nº 4 Arenales 1308, TOTORAS. Tel.: 93221
- NEUQUEN: Flores y Estevez: Conquistadores del Desierto 120, Neuquen, Tel.: 25-878
- CHACO: Alejandro Giampietro, Av. 9 de Julio 1762, Resistencia, Tel.: 20-312 ó 29-668
- LA PAMPA: Raúl Alberto Sosa, Avda. Vial s/n. CATRILO, Tel.: 91-115
- BUENOS AIRES: Carlos Palomar, S. Martín y Belgrano, Villa Flandria, Luján, Tel.: 94-242
- CORDOBA: M. Garovese: Boulevard Alvear 345, VILLA MARIA, Tel.: 25-085
- CORDOBA: ABALON: Rivera Indarte 388, Córdoba, Tel.: 31-271
- USHUAIA: Tierra del Fuego, Miguel Angel Rosendo, Don Bosco 509, Tel.: 92239

CORSA

Año XX N° 1082
Del 1° al 7 de abril 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Télex: 17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7691/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Filippaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Chiappe

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

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

Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti

(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

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

Fotógrafos Especiales

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

Fotógrafo

Cristian Frölich

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Encargada: Mariú Olguín

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril s.a.

GERENTE GENERAL

Julio César Bianco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Muleiro

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.

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

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Departamento Promoción: Héctor S. Bustos

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543

"NO HAGAS A LOS DEMAS LO QUE NO QUIERES QUE TE HAGAN A TI"

La cesión que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires ha hecho del Autódromo capitalino en beneficio del Automóvil Club Argentino parecería constituirse, a priori, en un movimiento inteligente del gobierno de la ciudad en la búsqueda de eficiencia utilizando el inevitable camino de la privatización, aunque en este caso no lo sea en propiedad absoluta sino por contrato de explotación y mantenimiento por un periodo determinado de tiempo.

El puro acto administrativo entre correligionarios políticos parece impecable y de una asombrosa justeza.

Hasta parece cuento que los churrigüescos vericuetos burocráticos no hayan detenido la propuesta en alguna misteriosa gaveta. Parece ser que, afortunadamente, el genial Rocambole no estaba de humor para intervenir en tan pedestres cuestiones y dejó pasar la operación, que viene a convertirse, por obra y gracia de la casualidad, en una perla rara de eficiencia.

El resultado previsto por los artifices del trámite y/o expediente es la descarga de pesados compromisos que el Autódromo de Buenos Aires ocasiona sobre el ya raído erario público, y la liberación de buena cantidad de personal que no correspondió nunca con el deplorable estado de mantenimiento del trazado más importante del país, y motivo -altri tempi-, de orgullo nacional.

Parecería ser que así el Autódromo tendrá, por fin, un uso y una vida mucho más activa y acorde con su objetivo fundacional, que la que tuvo durante los últimos años. No está de más recordar que en los tiempos actuales, y aun en los años pasados el estado de mantenimiento y las condiciones leoninas de arrendamiento a los clubes, hicieron que muchos de ellos comenzaran a dedicarse a otros menesteres o buscaran otros caminos más favorables a sus inquietudes. Hechos como la retención de algunos cientos de entradas para compromisos municipales o la inevitable factura extra oficial para habilitar los necesarios baños de boxes, son simplemente algunas de las cosas denunciadas decenas de veces y que, impunemente, se volvían a reiterar en cada carrera.

A partir de los próximos meses, el Automóvil Club Argentino tendrá plenos poderes (...eso al menos es lo que se supone) para conducir y explotar el Autódromo Municipal de Buenos Aires.

Si bien este anuncio parecería ser el ideal tantas veces proclamado, no es menos cierto que el futuro del complejo deportivo dependerá de la implementación de la ordenanza respectiva y de la política que siga el ACA para hacer frente a los costos que insuñará la buena marcha del circuito y de sus instalaciones complementarias.

Ambas partes, el Concejo Deliberante y el ACA, deberán ser celosamente puntillosos en la definición del camino a seguir, pues no son pocos quienes se encuentran al acecho de la explotación comercial del recinto y de su conse-

cuencia más definitiva que es la **televisión**.

Ignoramos los detalles de la implementación de la ordenanza respectiva pero creemos que el Concejo Deliberante no tiene muy en claro su puesta en marcha y ha optado por el mejor camino, que es el de la consulta a quienes operan naturalmente el escenario en carácter de sufridos locales.

Por el lado del Automóvil Club Argentino aún no se han revelado los entretelones del proyecto que debería haber pergeñado la institución, pero es razonable pensar que constará de dos etapas muy definidas por las necesidades y delimitadas en el tiempo.

• La primera etapa consistirá en una importante inversión de capital por parte del ACA y que deberá ser aplicada a la puesta en orden de las instalaciones, equipos y servicios. Lo que se invierta en este primer paso deberá contar con una amortización a muy largo plazo que no recargue los valores de arriendo accesibles a los clubes.

• La segunda etapa estará constituida por las inversiones que deberán hacerse día a día y que serán aplicadas al mantenimiento de un escenario en pleno funcionamiento. Estos costos deberán ser absorbidos por los clubes organizadores y no por recursos provenientes de otras fuentes. El esquema es simple y no admite muchas opciones.

Pero si bien no hay dudas de que el ACA habrá de asumir con buena predisposición, por razones de honor institucional y político, la primera etapa, no pienso que lo mismo ocurra con la segunda, ya que la falta de definiciones en ese aspecto ya está preocupando -con razón- a quienes serán usuarios del circuito y en especial a quienes habrán de encarar el importante compromiso internacional del **Grand Prix de la República Argentina** por el **Campeonato Mundial de Motociclismo**.

Como en la primera etapa a la que nos hemos referido existe un solo camino y es el de la sincera inversión de capital, en la segunda, las rutas son dos: una, que indica que los clubes que alquilan el escenario podrán disponer de la totalidad del espacio para colocar publicidad estática con la consiguiente posibilidad de aportar la TV al espectáculo y de obtener recursos suficientes para cubrir premios, gastos de organización y alquiler, complementando así los impredecibles recursos de la boletería. En esta opción -la que otorga mayor libertad creativa y adjudica mayor responsabilidad a los organizadores- el ACA deberá limitarse a entregar el escenario en óptimas condiciones, aportar los servicios solicitados por el organizador, supervisar el acto y la entrega final del circuito en las mismas condiciones con que se alquiló y cobrar un justo precio por todo ello.

La segunda variante es que el ACA "tome" para sí o para terceros (...agencias publicitarias, promotores, sponsors) la totalidad de la explotación comercial del circuito, contrate el "paquete" anual de carreras con la televisión y convierta a los clubes y categorías en meros convidados de piedra del circuito, especies de juglares mecánicos a disposición de un sistema de relaciones poco éticas (TV-promotores-dirigentes-categorías) que se complican día a día mientras subsiste el doble juego de intereses y la falta de definiciones sobre el rol que le toca a cada uno.

El final de estas líneas busca remonstrarse en la memoria y logra atrapar un antecedente más en este camino hacia un autódromo eficiente: "Otra posibilidad es darle el autódromo a Ecclestone a cambio de que traiga la Fórmula Uno gratis y que invierta lo necesario para adecuar el escenario. Así los clubes nuestros podrán hacer carreras sin que les cueste un peso". Aunque ustedes no lo crean, esta idea supo (...¿sabe todavía?) rondar algunas testas coronadas. El planteo es fantástico, no por lo bueno sino por lo fantasioso, y habrá entonces que preguntarse si alguien en este mundo conoce un caso (...¡uno solo!) en que Bernie Ecclestone haya puesto un solo centavo para modificar o mantener un circuito. Deberá preguntarse a los brasileños cuánto les lleva la manutención y modificación anual del circuito de Río de Janeiro, y cuánto plata les aporta Bernie Ecclestone. Ni una moneda. Y eso pasará con nuestro Autódromo Municipal si esa idea no se abandonó en los hemisféricos pasillos del palacio de la Avenida del Libertador.

Por último es bueno que el ACA recuerde aquellos años de Fórmula Uno en que el municipio, en uso de sus facultades, entregaba la concesión de venta de nafta y gaseosas a YPF y a Coca Cola acompañadas en los pliegos de condiciones de la facilidad de instalar publicidad estática en todo el circuito durante todo el año. Recuerde el ACA, también, el perjuicio económico que se vio obligado a soportar al verse atado de pies y de manos para venderle estática a Shell, a Pepsi Cola o a quien se le viniera en gana en ambos rubros. Y para colmo de males, con la concesión de venta de nafta y gaseosas ambas empresas se beneficiaban con el envío de sus mensajes publicitarios (...gratis, obvio) a cientos de canales en nuestro país y en el mundo entero, mientras otras empresas pagaban buena cantidad de dólares por la ubicación de sus carteles en la pista.

Deberá tener en cuenta el ACA su condición de club organizador, la consulta a quienes utilizan el autódromo y no a los "monstruos sagrados" del automovilismo, habituados más a bajar una bandera que a correr, y más allá de todo, y muy emparentado con la moral institucional, aquello que proclama "...no hagas a los demás lo que no quieres que te hagan a ti".

Jorge Augé Bacqué

el personaje y la opinión

EL POLEMICO PRESIDENTE DE LA F.I.A. HABLA DE SUS PLANES, P.

“PROFESIONA YA ES INEVIT



El enfermo está en plena forma, y quien renunció a su titularidad en la FISA, jamás ha trabajado tanto. A partir de ahora se aboca a una nueva FISA. Si su proyecto es aceptado, se presentará a las elecciones presidenciales de octubre. He aquí una reveladora entrevista “total” con él, encarada por el especialista Patrick Camus, de la revista francesa “Autohebdó”.

—Presidente, antes de abordar los temas graves, hablemos un poco de su salud.

—En plena forma. Me he convertido en un nuevo hombre, física y moralmente. Lo que me sucedió a mediados de diciembre fue simple, corriente. Un malestar cardíaco, lo que se llama vulgarmente una angina de pecho. Por suerte no llegué al infarto. Las causas fueron varias: colesterol elevado, surmenage, cincuenta cigarrillos por día durante cincuenta años... pero ya olvidé todo.

—¿La enfermedad fue la única explicación de su renuncia?

—No. La enfermedad sólo contribuyó. Me hacían críticas permanentes, procesos de intención y también verdaderos... Algunos días después de mi operación, yo había reunido a mis colaboradores más cercanos a fin de preparar los temas de discusión del Comité Ejecutivo del 17 de diciembre. Cada punto estaba anotado con precisión. Dos días más tarde me enteré de que no se había hecho nada. Renuncié de rabia.

—Esta renuncia no cambió mucho las cosas. Ud. está siempre ahí...

—El Comité Ejecutivo juzgó que si mi estado de salud lo permitía, yo podía asumir la presidencia interina hasta las próximas elecciones. En octubre se verá. En esa época organizaremos los “Estados Generales del Deporte Automovilístico”, y programaremos los puntos de los diferentes campeonatos del mundo. Serán tres días de debates, con la presencia de la prensa, que podrá de este modo juzgar la seriedad y la democracia de nuestras discusiones.

—¿Será Ud. candidato en estas elecciones de octubre?

—Durante estos “Estados Generales” presentaré el proyecto de una nueva FISA, con estructuras diferentes, numerosas ideas de reforma y un programa preciso. Si este proyecto es aceptado, puedo, eventualmente, representarme.

—¿Por qué una nueva FISA?

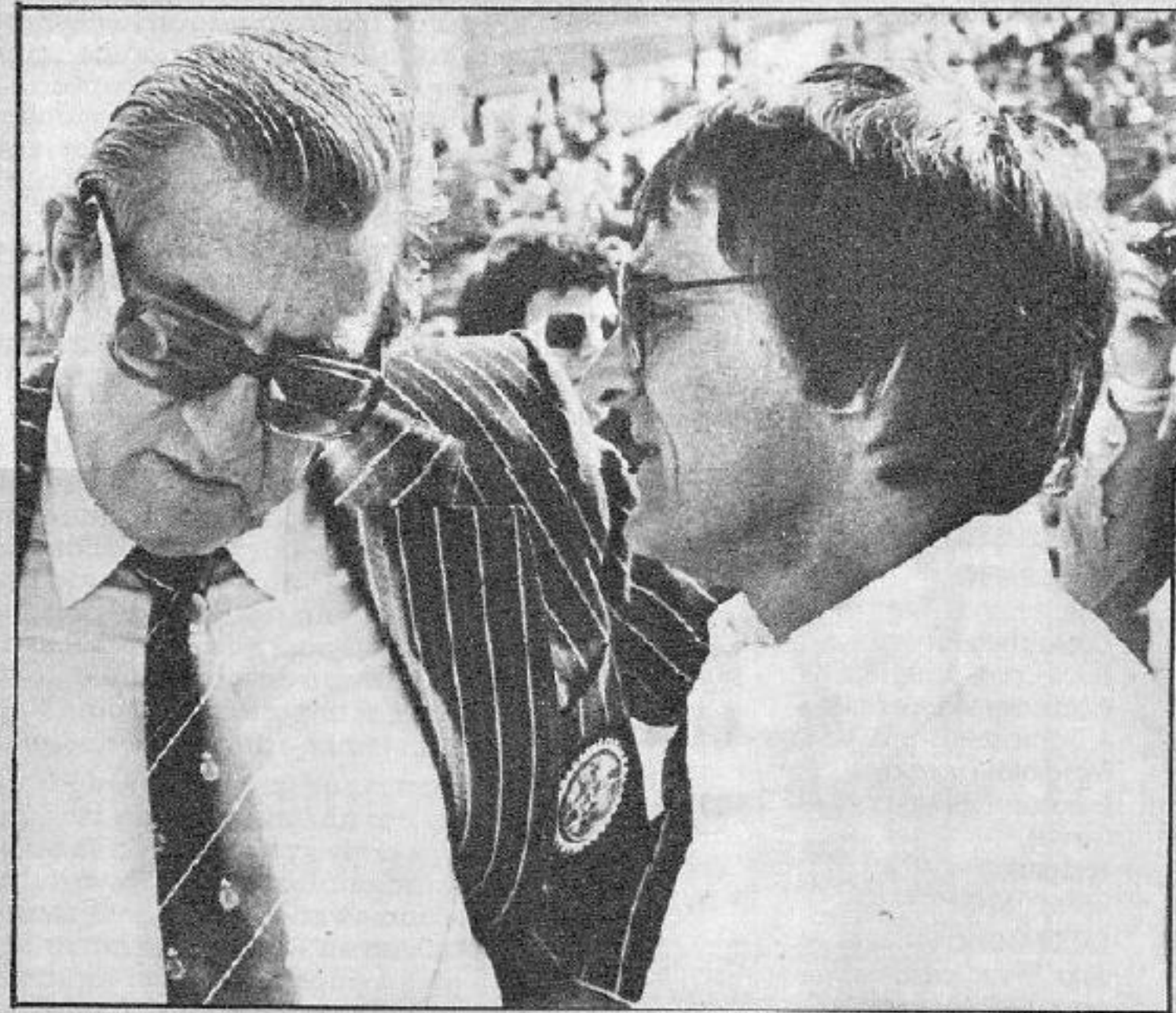
—Vivimos una mutación del deporte automovilístico. Las viejas costumbres federales se han modificado, trastocado, a causa del tema de los sponsors y del dinero. Todos los deportes están en la misma: profesionalizados a ultranza. Inevitablemente. Ni un piloto amateur puede hacer algo sin el apoyo de un comanditario local. Fútbol, tenis, vela, esquí... El fenómeno es general. Las federaciones deben, pues, vivir en función de estas características y estructuras en consecuencia. No hacerlo es, además de ir en contra de la corriente moderna, plantearse grandes problemas en sus relaciones con las diferentes partes. Nosotros, por ejemplo, conocimos enormes problemas con la FOCA. Aquello fue un golpe espectacular de un hombre de negocios profesional contra una Federación que carecía de adaptación en todos los niveles, incapaz de hacerle frente a los intereses particulares y a los furiosos apetitos de algunos o a las astucias de ciertos constructores. Provocamos una primera revolución imponiendo un “funcionario” a la cabeza de la Comisión Técnica: Gabriele Cadringer, un verdadero profesional. Ahora, venimos de contratar a dos ingenieros suplementarios y a dos mecánicos. Hemos encargado un camión-taller para seguir los Grandes Premios y controlar las válvulas “pop-off” (de limitación de la sobrealimentación) ¿Un lujo? No, una obligación. No tenemos derecho a equivocarnos; eso sería dramático para la credibilidad y el profesionalismo de la F.I. El pasado nos ha dado algunas bellas lecciones. También en rally.

—Sponsors, medios, financiamientos... ¿La FISA también se va a “manejar” por cuenta de un comanditario?

—En efecto, estamos abiertos a los sponsors o a cualquier otra solución. Con el acuerdo de todas las partes, y solamente en el terreno de los campeonatos mundiales.

—¿Cómo llegó Ud. a tomar tales decisiones?

—La creación del Campeonato del Mundo Grupo A sirvió de detonador.



Poner en marcha un campeonato así, sin promoción ni medios, no servía para nada. Entonces, recibimos al representante de una gran agencia que se encargó de encontrar los tres millones de dólares necesarios para la operación. Pero inmediatamente nos dimos cuenta de que esta persona estaba, de antemano, tentada más por el afán de lucro que por la parte deportiva de la cosa, y reclamaba enormes libertades. No podíamos negociar en esas circunstancias. Luego de una última reunión y de nuevas proposiciones de parte nuestra, hace menos de dos meses, el acuerdo no se pudo llevar a cabo. Sus exigencias eran inaceptables, a pesar del cheque por los tres millones que nos extendía.

—Este dinero se llama ahora Bernie Ecclestone...

—¿Por qué necesitábamos nosotros tres millones de dólares? Para crear un campeonato totalmente nuevo, en sus estructuras, su personal permanente y todo lo que concierne a organizar un sistema de prensa, instalaciones técnicas para las televisiones, etc. Debíamos convertirnos en “el Ecclestone del Turismo” y proveerle a esta categoría todo lo que la FOCA le provee a la F.I. De aquí la importancia de ese dinero.

La agencia se quedaba con el 30% de esta suma, mientras que la FISA sólo reclamaba; ¡de 2 a 3 millones de francos para gastos reales de funcionamiento! La idea “Ecclestone” germinó, pues. Sea quien sea, si la F.I. ha obtenido la audiencia mundial actual, es gracias a su acción comercial y promocional. Todo el mundo está de acuerdo en este punto. ¿Por qué no proponerle el mismo rol para todos los campeonatos del mundo y a la F.3000? El hace sus montajes financieros como le parece más efectivo. A nosotros nos importa poco.

—¿No hubo reacciones entre los miembros del Comité Ejecutivo?

—Todos votaron a favor, salvo uno, el italiano Serena. Y además, él se abstuvo, según nos dijo, por una parte de alrededor de un 20%.

—¿Y Bernie?

—¡El está loco de alegría!

—Evidentemente. ¡Habrá sido divertido acordarle un poder semejante a quien suponer su enemigo número uno!

—No, el ambiente está sano entre nosotros desde hace mucho tiempo. Tal vez él jugó a hacerse el “duro” en una época en que el poder no era tan fuerte como ahora, pero ya comprendió. Cada uno está en su lugar. El poder deportivo es nuestro. El contra-poder ya no es la FOCA. Las rela-

RA EL DEPORTE MOTOR, DE SUS RAZONES... DE ECCLESTONE Y SU ALIANZA CON EL

VALORIZARSE "ABLE"

ciones entre la FOCA y los otros, léase "grandes constructores", son excelentes. ¡Pregúnteselo a Ferrari! No más malentendidos entre ellos. La verdad, no faltó ni paciencia ni diplomacia para llegar a esto... Pero, finalmente, cada uno entendió que nosotros deseábamos hacer de la F.1 una disciplina ejemplar fuerte, en la cual el derecho y los reglamentos deben ser respetados.

-Sin duda. De aquí a prepararle un sillón de vicepresidente de la FIA... Bueno, hay motivos para la sorpresa. Y para ponerse inquieto.

-¿Por qué? Repito: el trabajo comercial, financiero y promocional llevado a cabo por Ecclestone, en el campo de la F.1, es admirable. El conoce perfectamente esta disciplina. Si, como nosotros le demandamos, él se estructura en forma diferente, su rol será importante para el futuro de los distintos campeonatos del mundo. Los constructores y los organizadores de pruebas se agruparán, se comunicarán mejor. Serán desarrollados diversos argumentos para influir preferentemente a la prensa y a los sponsors... Todo el mundo ganará. Además, si nosotros le dimos algunos poderes a Ecclestone es porque conocemos bien su personalidad. ¿El gana mucho dinero? ¡Sí, pero también hace que todo el mundo gane con él! Los negocios son su fuerza, su "truco". También es necesario saber que esta operación es experimental, prevista con una duración de cinco años y revocable.

-Abrir la FIA a un "mercader". ¿no es aceptar a un conejo dentro de un cajón de zanahorias? ¿No tiene miedo de que haga demasiado?

-Ecclestone no hace más que trasladar a otras disciplinas lo que ha asegurado perfectamente bien en F.1. Es un interlocutor al que preferimos, antes de poner a cualquier agente comercial que ignore todo el deporte automovilístico. Por otra parte, creemos que no hace demasiado! Esperemos que "rolle" tanto dinero para las otras disciplinas como lo hace con la F.1.

-¿Cómo reaccionaron Ferrari y su "eminencia" Marco Piccinini al enterarse de la noticia?

-Muy bien. Ferrari está relacionado con la FOCA desde hace 15 años y nunca ha habido un entredicho entre ambos. Espero que Piccinini también tome más responsabilidades en el seno de nuestra administración. Es un hombre excepcional, de gran valor jurídico. Participa, por otra parte,

en la redacción del nuevo "Código Deportivo" que pondremos en vigencia a partir de 1989.

-Sinceramente, ¿no podemos interpretar la oficialización de Ecclestone como una vulgar recuperación? Asalarado por la FIA, ¿se lo ve mal ubicado para jugar al sindicalista de la FOCA?

-Las monarquías que nos dieron los Estados modernos actuales, conocieron numerosas guerras entre príncipes. ¿Qué se hacía con los vencidos? Se les cortaba la cabeza o se los enrolaba en sus filas. Bernie está enrolado ahora en la FIA. El ya no será un francotirador, un "paralelo", "una enfermedad vergonzosa", sino que deberá rendirle cuentas al Comité, como todo el mundo. Será juzgado según sus resultados. Si es necesario, se lo dejará de lado.

-¿Qué obtuvo Ud. a cambio de la promoción de Ecclestone?

-Los Acuerdos de la Concordia antebaron a su vencimiento el 31 de diciembre último. FIA y FISA pueden vivir sin ellos pero son un elemento de paz, de unidad y de tranquilidad para todos. Por parte de los constructores, todas las escuderías FOCA y Ferrari desean la reconducción de este texto. Un documento efectivamente único en deporte en la medida que, en cien páginas, regula todos los aspectos de la F.1 y sirve de referencia a cada problema. Ya que la FISA no fue el demandante de esta prolongación, pudo obtener la revisión de ciertas cosas muy importantes para el ejercicio de su trabajo.

-¿Por ejemplo?

-Por ejemplo, esta regla de unanimidad que nos bloqueó a menudo, que era antidemocrática. Bastaba con que un constructor no estuviese de acuerdo con una proposición de la FISA, para que todo se detuviera. Nosotros cambiamos por la simple ley de la mayoría. Es más razonable.

-Financieramente, ¿los intereses de la FISA fueron revalorizados con la llegada de Ecclestone y sus "Acuerdos Concordia" nueva versión?

-La primera página de estos Acuerdos precisa que la FIA es propietaria de todos los campeonatos del mundo y de las imágenes que de

ellos se desprenden. Hasta ahora, Ecclestone era concesionario de estos derechos. El trataba en nuestro nombre y volcaba un determinado porcentaje. Encargado ahora de este aspecto en todos los otros campeonatos, procederá de la misma manera, oficialmente. Pero nosotros obtu-

vimos la revalorización de nuestra parte.

-¿Un gran aumento?

-Pedimos el 75% de los derechos, lo que provocó un cambio de humor. Bajamos entonces a un 70%...

-¿Lo tienen?

-No, ¡pero es necesario poner siempre la barra muy alto para obtener un poco!

-La FOCA les reconocía hasta el presente el 7% de estos derechos. Se habla hoy de un aumento más razonable, que llega a un 33%. ¿Es así?

-¡Uds. están bien informados!

-En cuanto a los derechos de imágenes de F.1, deben alcanzar los cuatro millones y medio de dólares, lo que hace pasar vuestra parte, de 315.000 dólares a un millón y medio de la misma moneda. ¡Interesante! Pero se dice también que Ecclestone les habría adquirido esta concesión exclusiva por un millón de dólares...

-¡Eso es falso! Jamás en la vida! Le acordamos esta concesión de explotación de manera totalmente regular.

-Promover rallies, resistencia, F.3000 y Grupo A, y el consiguiente trato con sus sponsors y la prensa, ¿no pone en peligro de descuidar a la F.1?

-No. Valorizar a una disciplina no irá en detrimento de otra, y menos con el avance del que goza la F.1.

-Es difícil hablar de promoción sin prensa. Se murmura que la lista de los periodistas acreditados en F.1 habría sido revisada porque se advirtió una baja en los acreditados. Además de las televisoras y radios comerciales, ¿tendremos que esperar, en el futuro, la venta de fotos y artículos?

-Ecclestone no interfiere para nada en los problemas de prensa. La prensa sigue y seguirá siendo el dominio de la FISA y de la FIA, cuyo "Consejo de Prensa" (compuesto por algunos colegas vuestros) trabaja con eficacia. Si el número de credenciales disminuyó este año, es sin duda porque algunas no debían de ser particularmente necesarias o justificadas...

-¿El puesto federal de Ecclestone no es encontrado con el que ocupa a la cabeza de la FOCA?

-No hay ninguna contraindicación entre estas dos ocupaciones. Por el contrario, creo saber que en el seno de la FOCA algunos malos "renegados" encuentran hoy a su representante y abogado un poco demasiado teñido por la FISA... La pelea causa estragos. Ridículo.

Izquierda. Con su "colega". "Ecclestone debe ser vigilado, es cierto (yo también, a su juicio...), pero es 'derecho' y eficaz en los negocios. Y, por otra parte, ¿quién mejor que él en la FOCA...?

Abajo. El activo don Bernie en oportunidad de una conferencia en Povo de Varzim, cuando el último Rally de Portugal. Lo escoltan colaboradores y hombres de la categoría: Mosley, Fall, Whittaker y Davenport. "Lo poco que Ecclestone pueda hacer en rally será mejor que lo nada de hecho hasta hoy", dice Balestre.



LAS NUEVAS BASES DEL PACTO DE LA CONCORDIA

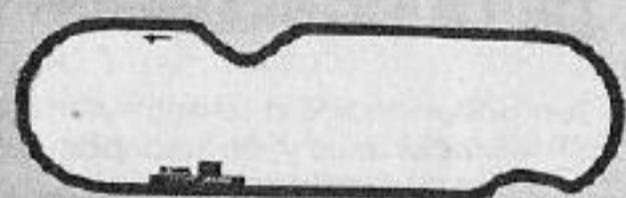
Con posterioridad a la entrevista que aquí reproducimos y en una pomposa ceremonia realizada en el clásico restaurante "Il Cavallino" de Maranello, se anunció oficialmente la renovación del Pacto de la Concordia, que tendrá vigencia ahora hasta diciembre de 1991. El instrumento, que viene rigiendo a la F.1 desde el último cisma, fue suscripto otra vez por Balestre, el propio Enzo Ferrari y Bernie Ecclestone. Entre las varias adecuaciones y modificaciones que ha sufrido el documento original, las más importantes son: se prohíbe la rotación de los G.P. dentro del mismo país, las competencias en EE.UU. y Canadá quedan limitadas a un máximo de tres en total; en la Comisión Fisa de F.1 no estará más presente el Campeón del Mundo del año precedente; las modificaciones reglamentarias que hagan a la base de la categoría (cilindrada, consumo, etc.) se tomarán por unanimidad; las modificaciones en chasis y seguridad podrán realizarse de un año para el otro; los derechos de TV se reparten ahora en la siguiente proporción: 30% FISA, 24% Ecclestone y 46% los equipos (antes la relación era 10%, 30% y 60%). Finalmente, digamos que el "Bureau" permanente de la categoría, que en la práctica es el que toma decisiones, queda conformado por Ecclestone, Balestre y Piccinini por Ferrari.

EN RAFAELA, una entretenida apertura de temporada

LA SOBRIA RAP



Foto mayor: Cocho Lopez doblando la primera chicana del circuito rafaellino mientras es perseguido por Silvio Oltra. Arriba: Un pasaje de la notable lucha por el liderazgo de la división Datsun 280 ZX. Comanda Hugo Redolli ganador seguido por Alejandro Romentena y Daniel Sancho. Abajo: Festejo en el podio. Cocho levanta feliz sus dos pulgares, mientras que Jorge Cyhanart -segundo- lo toma del brazo.



FICHA GENERAL

Denominación de la prueba: "300 Kilómetros del Club Atlético Rafaela". Primera competencia de los torneos de Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX.

Lugar: Autódromo Ciudad de Rafaela.

Ubicación: 5 km al norte de la ciudad de Rafaela.

Autoridades: Director de la prueba: Eros Borgogno. Comisarios deportivos: Juan Rodríguez y Elvio Rizzo. Comisario Técnico: Juan Manuel Eanal.

Condiciones climáticas: Caluroso y nublado.

Participantes: 19 en Nissan 300 ZX, 19 en Datsun 280 ZX.

Público: 5.000 personas.

Infraestructura del escenario: Muy buena.

Organización: Buena.

Espectáculo: Muy bueno.

Hay que convenir en que cualquier categoría que corra en el autódromo de Rafaela, las competencias allí disputadas son espectaculares. Las dos rectas y los curvones del óvalo santateño permiten, generalmente, emparejar las posibilidades de los autos lentos, con los más veloces, por el solo hecho de trabajar en la succión. Este recurso es imprescindible en Rafaela. En este trazado hay un viejo axioma: quedarse sin pareja es, casi siempre letal, si no se cuenta con un "superauto".

La primera presentación del C.A.P. de esta temporada les dio plena vigen-

cia a los conceptos precedentes. Fue un "carrerón", con lucha permanente en todos los puestos y para la mayoría pasó casi inadvertido que los dos primoros de cada clase aventajaron por giros completos a sus rivales.

Para esta carrera se experimentaron dos variantes nunca utilizadas anteriormente. Una fue la incorporación de dos chicanas al circuito N° 1 -el tradicional óvalo- colocadas unos 600 metros antes de entrar a cada curva clotoide para llegar a éstas con menor velocidad, y que fueron muy eficaces. La construcción de las mismas fue realmente de

primer nivel, como acostumbra a hacer las cosas la gente del Atlético. Otra variante la introdujo la categoría corriendo una hora y media con un solo piloto. Es válido recordar que el CAP ya había ensayado la alternativa de carreras de mayor duración, pero siempre con parejas de pilotos. Ahora no solo puso a prueba la resistencia de los autos, sino también la de sus conductores. La experiencia demostró que no todos -y muchos tuvieron la sinceridad de reconocerlo- están preparados física y psicológicamente para un esfuerzo tal.

Fue un carrerón en las dos clases. En

IDEZ DEL N°1...



Nuevamente con "el uno" bien pintado sobre su Nissan, "Cocho" López se impuso con gran "oficio" en esta excelente competencia que convocó a una cuarentena de coupés japonesas. Hugo Redolfi condujo el mejor Datsun 280 ZX.



300 ZX Ultra, Olmi, Pisandelli —con la coupé Nissan ex Traverso— Ohanessian, "Cocho" López y René Zanatta rayaron gran nivel, mostrando todo el potencial de sus autos y su calidad conductiva, pasándose en todos lados y varias veces en cada giro. A un nivel levemente inferior trabajaron muy bien el debutante en la categoría (con el auto que corrió Crocetti el año pasado), el leceista Jorge Oyhanart, Oscar Rodríguez Marsilli, Angel Monguzzi, Norberto Picetti —reapareciendo tras larga ausencia—, Carlos González y Fernando Boggio, casi todos hasta el final de la

carrera, y algunos parcialmente como González, Rodríguez Marsilli y Boggio. Los planteos de carrera fueron disímiles. Oltra, Zanatta y Pisandelli salieron a jugar todas sus cartas de entrada, arriesgaron mucho, y de ellos, solo "Pisa" finalizó. Ohanessian y Olmi no fueron quizá tan frontales, si bien pelearon con los mencionados mano a mano, pero también sucumbieron tracionados por sus cajas de velocidades. El planteo más sereno e inteligente lo hizo el ganador "Cocho" demostró una vez más que los 20 años que tiene de experiencia automovilística no han pasado

en vano. Que le sirvieron no sólo para ganar carreras y campeonatos en muchas de las categorías en que participó sino para juntar una experiencia que le permitió madurar humanamente y también como piloto. Muy lejos quedó aquel "Cocho's Yellow Team" que con más entusiasmo que conocimientos, con más audacia que lógica, armó el Peugeot 404 amarillo para que el "chiquilín", por entonces, de una de las tantas "barras" de Mataderos, se diera el gusto de acelerarlo. Ahora es diferente. Sin perder la alegría ni las ganas, (ni la verbosidad) es otro López. Sereno, ma-

duro, inteligente, para plantear todo. No sólo las carreras. El trabajo de "Cocho" no es únicamente manejar, sino también juntar un grupo de mecánicos —que además son sus amigos, muy jóvenes—, tan alegres como él, pero serios y responsables en el trabajo de armar el auto para ganar. Así llegaron los campeonatos '85 y '86 del CAP, e iniciaron el '87 con la victoria de Rafaela, con un planteo de carrera que consistió en no entregar todo el potencial desde el inicio.

Tras retrasarse, fue subiendo gradualmente hasta llegar a la punta en la

LOS PROTAGONISTAS PISANDELLI: "ME FUI CON OLTRA"

"Cocho" López: "Todo anduvo a la perfección. Creo que la clave de la carrera estuvo en hacer un ritmo muy parejo siempre. Más rápido cuando íbamos en succión y más lento cuando me quedaba solo, pero siempre igual. De esa manera las diferencias se fueron estirando y yo controlaba la nafta que iba quedando. Habíamos establecido un código de señales con mi equipo a través del cual yo les indicaría cuándo me detendría y cuánto combustible cargar. Cuando decidí parar, sabía que con 5 litros alcanzaba y como adelantaba a Oyhanari por una vuelta, sabía que era imposible perder la carrera. El equipo y el auto fueron una maravilla".

Oyhanari: "La experiencia fue genial. Veremos si el señor Rigliá quedó conforme, quizá la podamos repetir. A mí, el auto no gustó mucho, espero haberlo respondido al propietario. Para subirme el viernes anterior por primera vez creo que fue bastante. Lo que más valoro es la experiencia que me dejó esta carrera para cuando corramos con el T.C. en junio; aprendí un montón de cosas".

Pisandelli: "Cuando Hugo (Olmi) se pasó en la chicana de atrás, yo me fui con él rompiendo la trompa por primera vez, después pinché una goma. De cualquier manera estoy conforme. El auto es muy bueno y creo que me permitirá correr muy sereno todo el año".

Ohanessian: "Muy pocas veces me divertí tanto en una carrera. Creo que fue buenísima. Mi auto ahora anda realmente bien y por eso pude pelear la punta hasta que se rompió la quinta marcha".



Der Ohanessian estuvo en los puestos de punta

Allí decidí parar para no sacrificar el motor o que la caja se termine de romper. Hoy no llegué, pero igual estoy feliz porque recuperamos nuestro nivel".

Olmi: "La rotura de la caja me dejó a pie, pero no importa. Lo que vale es que el auto está a nivel de punta y eso me conforma".

DATSUN

Redolfi: "La carrera fue muy buena y había que trabajar con inteligencia. Creo que cumplimos. La lucha con Sancho y Rementería fue muy buena y manejamos sin molestarnos nunca. Creo que será un gran año para la categoría y para nosotros. Solo aspiro a conseguir el pequeño apoyo que me falta para mantener este nivel. Lo de hoy es el resultado de haber trabajado en el verano sin parar, es obra de mi equipo".

Pairetti (h): "Cuando me quede solo perdí un poco el ritmo, y lo recupere cuando me reencontré con Sancho en el final. Iba mejor en la succión con los Datsun que los Nissan. Estoy conforme".

Bulla: "Esta carrera es el fruto del trabajo de mi equipo durante el verano, por eso mejoramos; además existe el punto clave: la ayuda del 'Jaco' Porta".



Johnny De Benedictis con su habitual despeinado, sonríe satisfecho en los boxes de Rafaela. Foto mayor: Encabeza el grupo Alfredo Pisandelli -neuquino ausente de la especialidad desde tiempo ha-. Lo sigue el rataelino Rene Zanatta.

EN POCAS PALABRAS

Monguzzi: "Afortunadamente dejé el Ford Sierra de Bamse"... R. Zanatta: "Estoy atendiendo mi auto, los de mi hermano Oscar y el Datsun de Barbieri, es una locura"... Zabala: "De un golpe voló el alerón"... Bulla: "Es el colmo de la mala suerte, hice un buen tiempo y se rompió la caja"... Zenklusen: "Se me cruzaron los pianitos de la primera chicana"... Oyhanari: "Todo lo que está en el suelo me lo llevo por delante, antes fue pasto y ahora un alerón"... Cao: "Estoy tan atrás que largaré desde Paraná"... Larroca: "Un colaborador estaba asentando mi Nissan 300 ZX, sufrió un accidente y por eso no participé"... Rementería: "Empecé mal y terminé bien. Se nos rompió el omnibus en Ramallo y casi llego tarde para la clasificación"... Rodolfo Morosano: "El astillero La Rioja arregló con el C.A.P. realizar toda la atención de plásticos en las carreras"... Ponta: "De Benedictis me frenó antes y no pude evitar llevármelo por delante"... De Benedictis: "Yo no sentí ningún golpe"... Ferrante: "Compré el auto campeón del '85 ex Cocho y seguiré todo el año en Datsun"... Albertengo: "Llamaron al ingeniero Garibaldi para ampliar la apelación a mi desclasificación en Turismo".

DRAMA EN LA CHICANA 6. Daniel Barbieri se cruza en el medio de la primera chicana, mientras se va (a la izquierda) Johnny De Benedictis. 7. Luego de un giro de 180° Barbieri se enfrenta al pelotón, integrada, entre otros, por Abelardo Zenklusen (centro). 8. Mientras la polvareda se levanta (junto al humo del caucho quemado por gomas bloqueadas), Barbieri decide encarar hacia el lado contrario. Milagrosamente no hubo ninguna pinta fuerte..



vuelta 17, después de estar a más de 4s del grupo que "se mataba" por la primera posición. Porque había elaborado un código de señales con su equipo para decidir cuándo detenerse a cargar combustible y en qué cantidad. Cuando se detuvo, a 4 vueltas del final, sabía que 5 litros eran suficientes, indicándosele a "sus muchachos" en la vuelta anterior al pasar por el abastecimiento, donde sólo demoró poco más de 20s. Tanta era la confianza en la puesta a punto realizada que ni se revisaron los neumáticos, lo que CORSA observó cuando finalizaron, en estado co-

mo para girar otras 50 vueltas. Victoria impecable de quien demostró una vez más por qué es el campeón de la categoría.

Muy digno fue el sobrio trabajo de Jorge Oyhanari para conducir su Nissan al segundo lugar. Sin estridencias ni orreros y con ritmo, el "vasco" de Pilar satisfizo el trabajo de su coterráneo Juan Pozniak. Pisandelli y Monguzzi completaron el marcador de los que hicieron las cosas bien entre los Nissan.

La carrera de Datsun fue para no perder detalle. Hugo Redolfi y Daniel Sancho se enfrascaron en una lucha sin

cuartel desde el comienzo, hasta que se les unió Alejandro Rementería, quien debió remontar desde un lejano, y poco habitual para él, 26° lugar en la partida, fruto de los problemas que tuvo en la clasificación. No obstante, el comodorense demostró también por qué es "el uno" de su división, y a las pocas vueltas de largar peleaba la punta de la clase con los dos santafesinos. Finalmente las detenciones para reabastecimiento y una goma que pinchó Sancho privaron de un final que hubiese sido de antología. Mérito grande el de Redolfi. Finalmente vale la pena desta-



car la tarea encomiable que les cupo a los arrecifeños Carlos "Tim" Pairetti y Rubén Bulla, escoltas de quienes hicieron el gasto de la carrera.

Conclusión: Buen inicio de año de una categoría que conoció en el '86 un periodo de baja, y arrancó el '87 con un nivel que ojalá logre mantener o superar. En la inteligencia con que se manejan las nuevas autoridades del CAP está la clave.

OVALITOS

SANCHO DESCLASIFICADO. El Datsun 280 ZX de Daniel Sancho fue des-

LA CARRERA EN SINTESIS

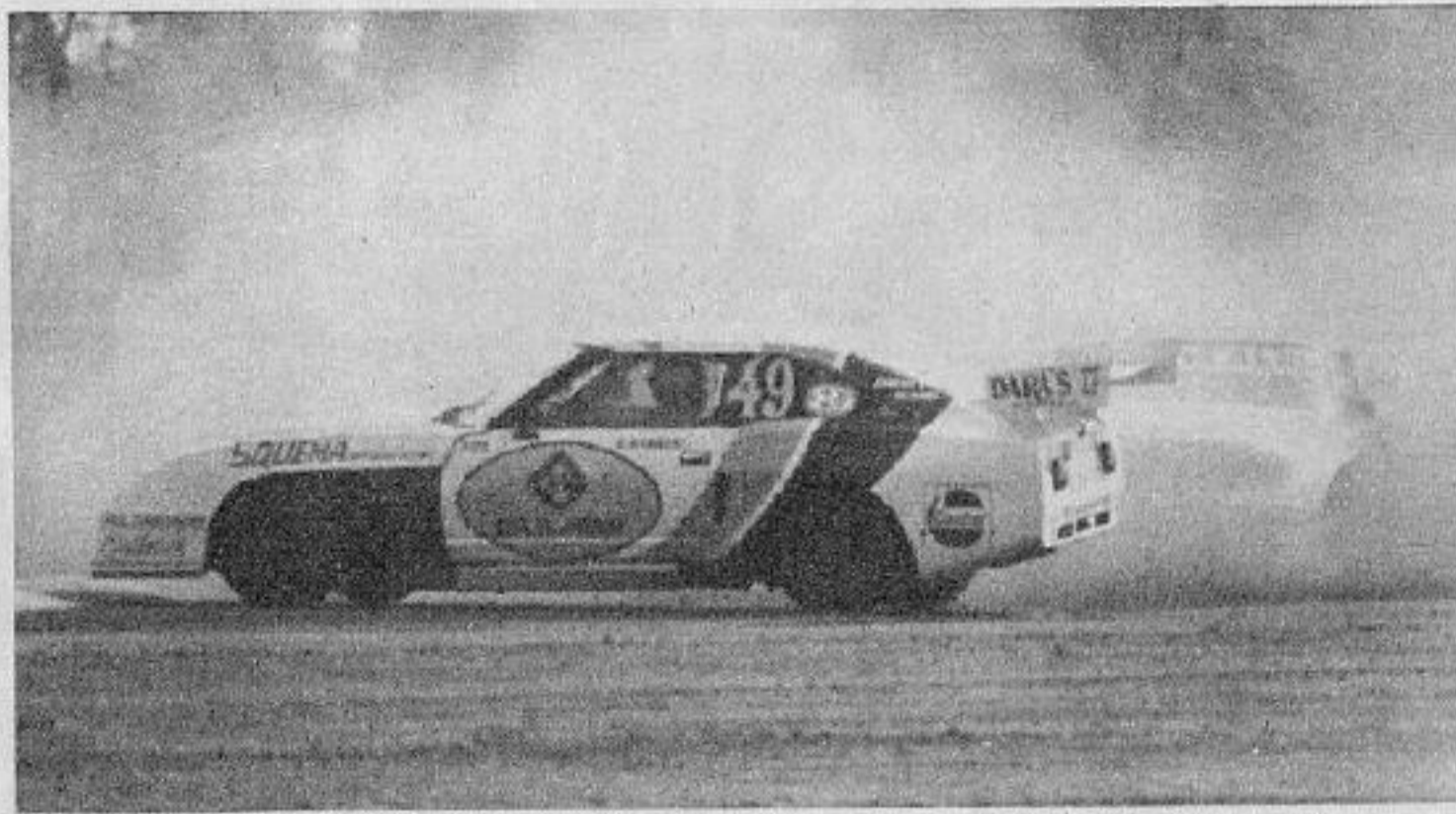
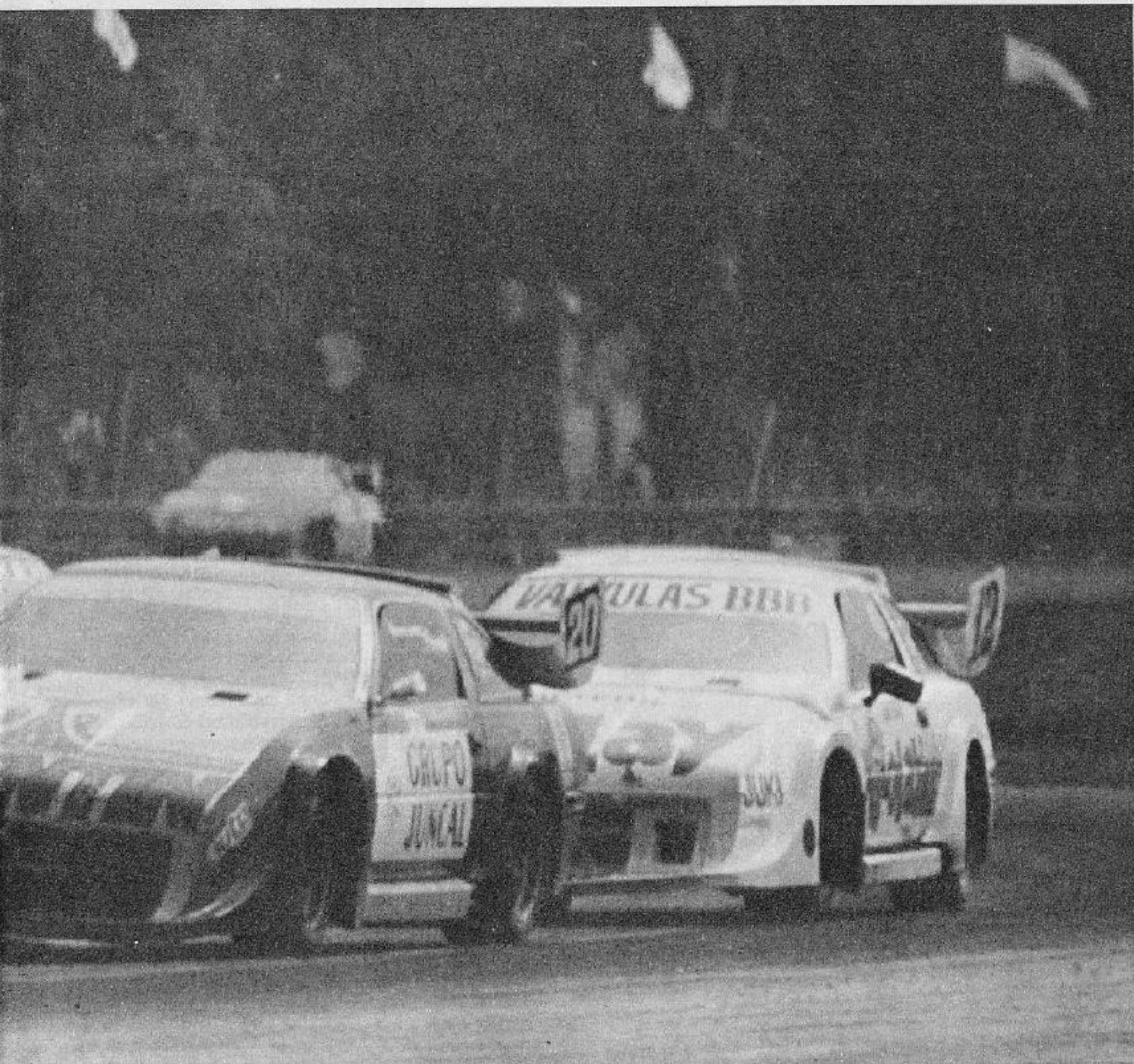


Alfredo Pisandelli

Es muy difícil afirmar en una carrera de estas características cuál fue el orden de la misma en las dos categorías a lo largo de toda la competencia y mucho menos ubicar al lector respecto a los innumerables cambios de posiciones que se produjeron ya que las variables fueron infinitas en todos los puestos, debido a la paridad de los autos y la naturaleza del circuito.

Baste con indicarle que hasta la vuelta 23, en que "Cocho" tomó la punta en forma definitiva, la vanguardia había cambiado de manos en 8 oportunidades y 4 habían sido los pilotos que pasaron por el control en primer lugar en diferentes giros, pero más allá de la línea de sentencia los cambios posicionales fueron muchos más. Un detalle somero diría que en el primer giro punteó Oltra, en el segundo y tercero lo hizo Pisandelli, para volver Oltra a la vanguardia en la cuarta vuelta. Otra vez el de Neuquén volvió al frente por dos vueltas y posteriormente Oltra fue líder por una vuelta. "Pisa" comandó desde la octava hasta la 16ta y allí fue "Cocho" el que llegó al tope. El campeón lideró durante 5 giros hasta que Hugo Olmi tomó la punta resignándola definitivamente a manos del campeón, quien la conservaría hasta el final. Este fue el detalle de la punta solamente, pero detrás de ellos René Zanatta, Gustavo Der Ohanessian y Oscar Rodríguez Marsili también integraron el grupo de los líderes e incluso el rataelino estuvo en el comando varias veces pero nunca en la línea de llegada. Entre esos siete pilotos los cambios de posiciones en el orden fueron tan incontables como imposible detallar en este breve espacio.

Las características de la clase menor fueron similares. Allí los actores principales del inicio fueron Daniel Sancho, Hugo Redolfi y Alejandro Rementería, quienes se cambiaron la punta y las posiciones siguientes infinidad de veces. Detrás "Tim" Pairetti, Ariel Bakst, Rubén Bulla, Carlos Zabala, Daniel Musso y Carlos Boni, hicieron lo propio hasta que los trencitos se desarmaron por distintas razones.



clasificado luego de la revisión técnica posterior a la competencia. En efecto, en esa división fue comprobado el peso de los tres primeros autos, así como la alzada de válvulas de los cinco punteros. Esta última no debía superar los 10,7 mm., mientras que en el auto excluido llegaba a 10,93 mm. En Nissan 300 ZX se pesaron los tres punteros, revisándose también los tanques de combustible y los conductos de admisión del múltiple y las tapas de cilindros.

"SATANAS" QUIERE CRECER: Nos referimos a Gabriel Rates pero no a su estatura o volumen, sino a la especie

que circuló en Rataela en referencia a la posibilidad que tiene de adquirirle a Ernesto Soto la coupe Fuego que corrió José Luis Di Palma en T.C.2000, elaborada y atendida por Oreste Berta en 1986.

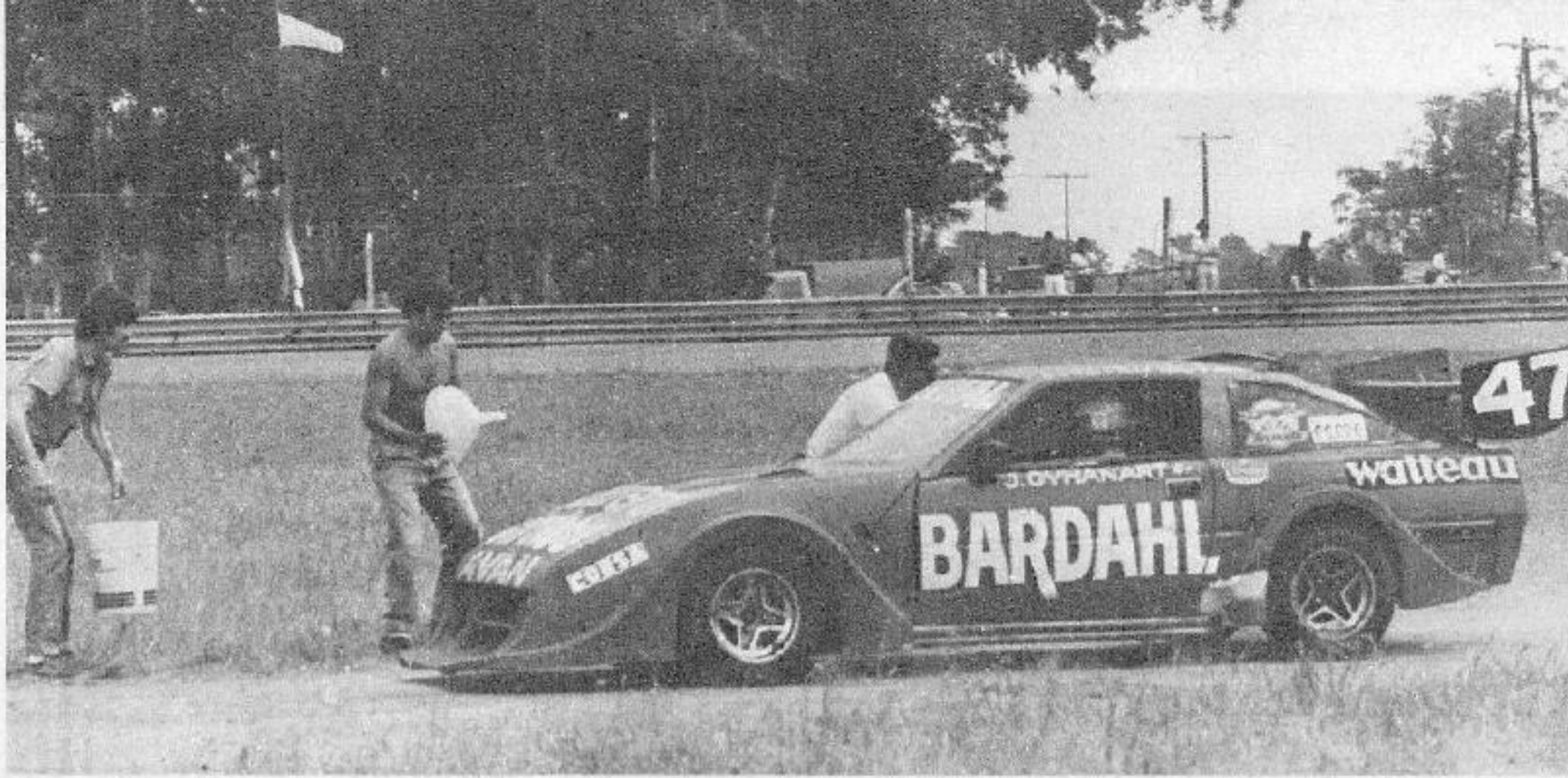
C.A.P. y TURISMO EN PARANA: El nuevo titular del C.A.P., Fernando Boggio confirmó que la próxima presentación de la categoría -aprobación de circuito por medio- será el 26 de abril en Paraná, compartiendo la fecha con las 3 clases de Turismo y con 3 horas de televisión. "Esa fecha es nuestra e

invitamos a Turismo para que ellos puedan recuperar una carrera de las perdidas por la reestructuración del calendario. Después ellos harán lo propio con nosotros en otra reunión, para poder llegar a fin de año con todas las fechas previstas."

GUSTAVO Y EL T.C. 2000: Esta semana Jorge Meriggi le entregará a Gustavo Der Ohanessian la caja de cambios para su coupé Fuego de T.C. 2000. Tito Vitelli la montará en el taller de Oreste Berta y la semana próxima es intención probar en el Cabalén. "Si esta caja da el resultado que esperamos es posi-

ble que anulemos la compra de la Helwand que tenemos encargada y sigamos trabajando definitivamente con la Meriggi. Lo que es casi seguro que estaremos en Roca si no surge ningún inconveniente", comentó el piloto.

LOS TECNICOS ORGANIZADOS: Un buen esquema de trabajo han organizado para esta temporada los integrantes de la subcomisión Técnica del A.C.A. El diagrama prevé la siguiente distribución: T.C. 2000, titular Daniel Atione, colaborador Juan Manuel Esnal. F.R.A., titular Juan Carlos Marsico,



9. Reabastecimiento inminente para Jorge Oyhanart. El sistema empleado por el C.A.P. pareció poco seguro. 10. Carlos Zabala delante de De Benediclis. 11. Pirelli "Junior" superando en la recta de boxes a otro arrecireño: Ruben Pulla. 12. Luego de reabastecerse y golpear algunas defensas, el auto de "Cocho" López se le desprendió una traba del capot, originando esta molesta circunstancia a su piloto. 13. Caras serias. Heritier y Boggio escuchan a René Zanatta. 14. Carga de nafta para Norberto Picetti, quien retorna a la categoría. 15. Distendida reunion en el box de Cocho López, quien departe con Angel Monguzzi -de excelente actuación- y Carlos González (sentadillo educadamente en el piso).



colaborador Esnal Fórmula Dos Nacional, titular Alberto Rosso, colaborador Esnal. En estos tres casos el colaborador o sustituto es el mismo ya que generalmente las tres categorías correrán juntas. En Turismo el titular será Rubén Flores, y los colaboradores Afione y/o Esnal. En Nissan y Datsun la titularidad estará a cargo de Esnal y el alternativo será Rubén Flores. Por su parte Alfredo Menendez, el integrante que resta de los seis comisarios técnicos con que cuenta la CDA será el "libero" y podrá actuar alternativamente en cualquiera de las categorías, respaldando o reemplazando a sus titulares según sea prudente o necesario.

RETRASOS Y ABANDONOS

DATSUN 280 ZX

Bakst: sin combustible (AB). **Heritier:** rotura de motor (AB). **Musso:** caja de velocidades, engranaje de quinta marcha (AB). **Marich:** temperatura de agua (AB). **Sánchez:** Alimentación (AB). **Bulla:** goma trasera derecha. **Sancho:** goma trasera izquierda. **Arias:** presión de aceite. **Ferrante:** caja de velocidades, engranaje de quinta marcha. **Cao:** gomas delantera derecha y trasera izquierda. **3 roturas de correa de alternador.** **Comito:** rotura del motor (No

largo). **Capozzolo:** trompa rota, temperatura de agua.

NISSAN 300 ZX

Boggio: caja de velocidades (AB). **González:** junta de lapa de cilindros quemada (AB). **Olmi:** caja de velocidades, rotura engranaje quinta marcha (AB). **Oscar Zanatta:** rotura radiador (AB). **Der Ohanassian:** caja de velocidades, rotura engranaje quinta marcha (AB). **R. Zanatta:** rotura engranaje quinta marcha. **Oltra:** rotura radiador. **Monguzzi:** toque con Marsili, trompa rota. **Mar-**

sili: toque con Monguzzi, caja trabada. **Picetti:** escape. **De Benediclis:** trompa rota, temperatura de agua.

CAMPEONATOS

NISSAN 300 ZX

López, 20 puntos; Oyhanart, 15; Pisanelli, 12; Monguzzi, 10; Sapino, 8; Picetti, 6; Zenklusen, 4; Oltra, 3.

DATSUN 280 ZX

Redolfi, 20 puntos; Remenleria, 15; Pairelli, 12; Bulla, 10; Boni, 8; Barbieri, 6; Zabala, 4; Heritier, 3; Alifracco, 2; Arias, 1.



CLASIFICACION

PRUEBAS DE CLASIFICACION DATSUM 280 ZX

Bulla, 1m33s166/1000 (Promedio: 181.805 km/h); Redolfi, 1m33s604; Sancho, 1m33s862; Musso, 1m34s119; Pairetti, 1m34s236; Boni, 1m34s260; Marich, 1m34s699; Heritier, 1m34s728; Comilo, 1m35s078; Bakst, 1m35s259; Rementeria, 1m35s365; Zabala, 1m35s798; Barbieri, 1m36s157; Alliraco, 1m36s637; Ferrante, 1m36s754; Arias, 1m38s331; Sanchez, 1m38s580; Cappozzolo, 1m39s012; Cao, 1m59s725

PRUEBAS DE CLASIFICACION NISSAN 300 ZX

Oltra, 1m32s057/1000 (Promedio: 183.995 km/h); Olmi, 1,32s566; López, 1m32s848; Pisandelli, 1m32s961; R Zanatta, 1m33s135; Monguzzi, 1m33s140; Daray, 1m33s172; Der Ohanessian, 1m33s185; Rodriguez Marsili, 1m33s244; O Zanatta, 1m33s256; Oyhanart, 1m33s346; Boggio, 1m34s165; Urrutia, 1m34s289; Vido, 1m34s715; Picetti, 1m35s012; De Benedictis, 1m36s486; Sapino, 1m37s482; Gonzalez, 1m37s510. Sin tiempo: Zenklusen.

CLASIFICACION GENERAL

Fos.	N°	Piloto	Auto	Tiempo	Vtas
1°	1	Oswaldo López	Nissan	1h30m22s991/1000	57
2°	103	Hugo Redolfi	Datsun	1h31m07s557	57
3°	101	Alejandro Rementeria	Datsun	1h30m43s268	56
4°	47	Jorge Oyhanart	Nissan	1h30m43s478	56
5°	106	Carlos Pairetti (h)	Datsun	1h30m56s904	56
6°	20	Alfredo Pisandelli	Nissan	1h31m19s021	56
7°	10	Angel Monguzzi	Nissan	1h31m34s574	56
8°	130	Rubén Bulla	Datsun	1h31m44s193	56
9°	128	Carlos Boni	Datsun	1h30m25s590	55
10°	149	Daniel Barbieri	Datsun	1h30m26s141	55
11°	115	Carlos Zabala	Datsun	1h30m45s812	55
12°	141	Alberto Heritier	Datsun	1h30m57s063	55
13°	42	Arcadio Sapino	Nissan	1h30m29s069	54
14°	133	Walter Alliraco	Datsun	1h30m33s568	54
15°	22	Norberto Picetti	Nissan	1h30m44s420	54
16°	44	Abelardo Zenklusen	Nissan	1h30m44s993	54
17°	147	Ramón Arias	Datsun	1h31m35s217	53
18°	169	Ariel Bakst	Datsun	1h23m43s710	51
19°	135	Oswaldo Cao	Datsun	1h04m00s464	41
20°	3	Silvio Oltra	Nissan	1h31m14s880	41

No clasificaron: Gonzalez-N (37v); De Benedictis-N (31v); R Zanatta-N (30v); Marich-D (24v); Olmi-N (24v); Der Ohanessian-N (22v);

Rodriguez Marsili-N (22v); Boggio-N (20v); Urrutia-N (19v); Musso-D (16v); Sanchez-D (16v); Daray-N (13v); O Zanatta-N (9v); Vido-N (7v); Cappozzolo-D (4v); Ferrante-D (2v).

No largó: Comilo. Record de vuelta: no fue suministrado.

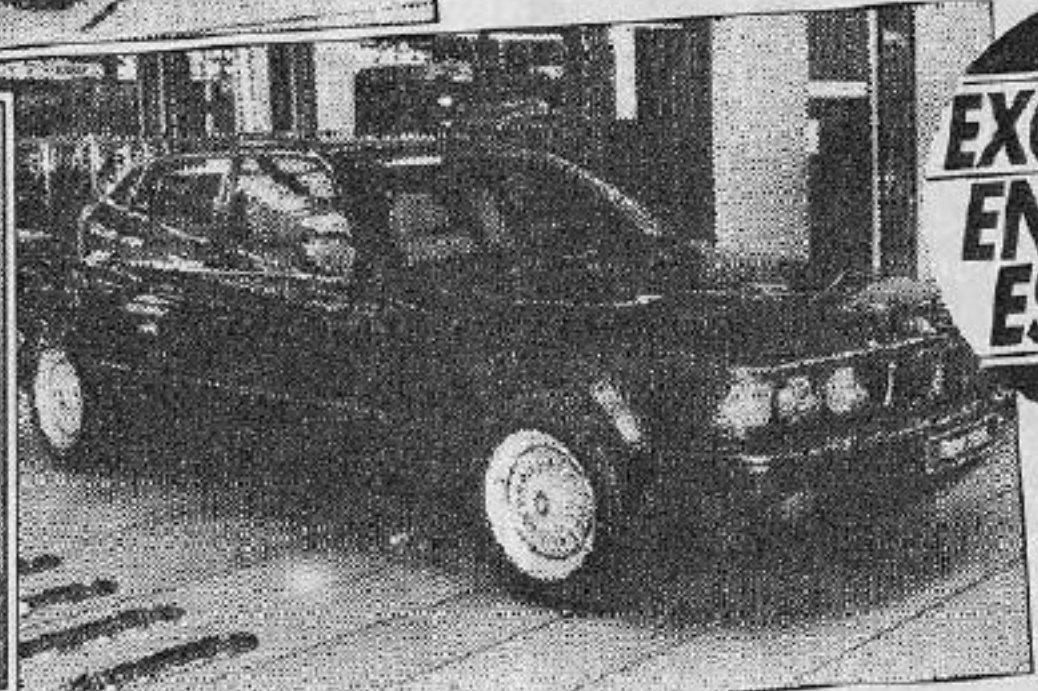
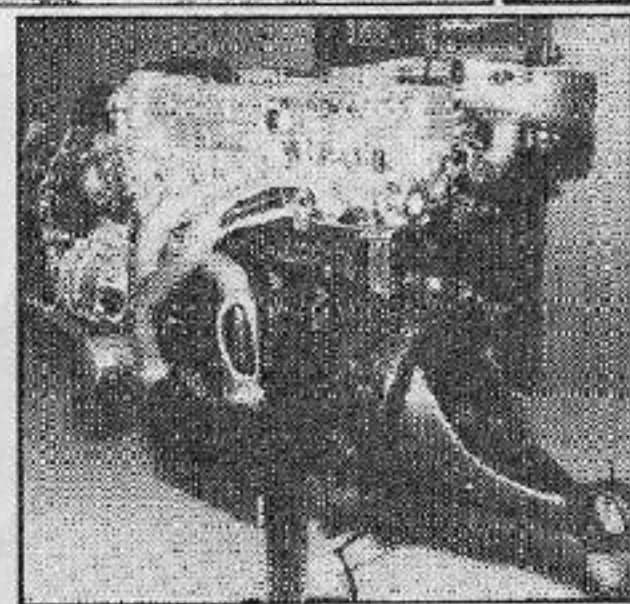
Promedio del ganador: 178.031 km/h. Referencias: N-Nissan, D-Datsun.

ABRIL EN Parabrisas ES ESPECTACULAR



SALON DE GINEBRA

Mostramos los modelos más sobresalientes del '87. Todos, desde el BMW 750-i a la "estrella" de la muestra: el Mercedes Benz 300 CE.



**EXCLUSIVO
ENVIADO
ESPECIAL**

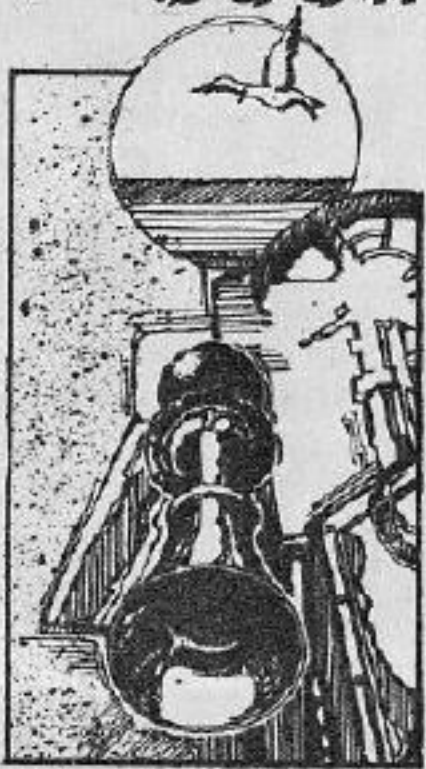
FIAT SPAZIO TR (1.300)

**Parabrisas
ROAD-TEST**

Probamos otro de los "chicos" de la industria nacional. Consumo. Prestaciones. Equipamiento. Una nueva evaluación a fondo con el estilo de Parabrisas.

Parabrisas
LA REVISTA INTEGRAL DEL AUTOMOVIL

Toquecitos de bocina



EL TELEFONO BLANCO

—Hola... ¿CORSA?!
 —Sí, señor... ¿quién habla?
 —Habla un allegado a "Coco" Fortunato, desde Lobos. Quería aclarar lo que sucedió el fin de semana de la carrera de TC2000 en el Autódromo, porque el "Teléfono Negro" que ustedes publicaron hace pensar que el motor con el que clasificó "Coco" estaba perreado... y yo les aseguro que no es así...

—Bueno, no fue nuestra intención... Pero adelante, lo escuchamos con mucha atención...

—Bien, les adelanto que sí Fortunato se enterara de que los llamé, me mata, pero quiero contarles lo ocurrido. El motor que iban a utilizar en la carrera tenía seis caballos más que el de clasificación, y esos "burros" adicionales podían servir para un segundo puesto que para nosotros sería como un triunfo. Ese motor tiene las válvulas de titanio, y usted sabe que esas válvulas llevan un baño por razones térmicas. En una de ellas se saltó una parte de ese tratamiento, lo que hacía que se trabara la válvula. Como este impulsor tenía más caballos y la tapa de cilindros era distinta, no se quisieron mezclar los elementos de los dos motores, o incluso por la noche del sábado y la madrugada del domingo fueron hasta Lobos para solucionar el tema. Como estaba de seguro "Coco", que va a ir con ese mismo motor a la carrera de General Roca, y ya empezó a trabajar en dos impulsores más para ir bien preparado a Río Negro. ¿Entendí?

—Sí, todo lo que usted explicó...
 —Bueno... así me gusta. Yo, lo único que quiero es que se respeten los trabajos de los particulares, porque parece que a muchos no les hace ninguna gracia que anden tan bien. Chau, y perdonen por el tiempo que les hice perder...

fórmula dos sudamericana

MALDONADO Y CROCERI PROBARON EL NUEVO BERTA-VW COMENZO LA NUEVA ERA

El sábado 28 de marzo asistimos a las primeras pruebas del nuevo coche que Guillermo Maldonado utilizará este año. Exactamente a las 14 horas el Berta-VW Gacel pisó la pista del circuito "chico" del Autódromo Municipal de la Ciudad de Nueve de Julio, con "Yoyo" al volante.

Una sesión de 60 vueltas sirvió para tomar las primeras impresiones del auto, que además de chasis y motor nuevos presentaba la también nueva caja Meriggi, que se comportó sin problemas. Si bien no se buscaron tiempos, giró en 1m14s, marca aceptable teniendo en cuenta que no se usaron neumáticos nuevos. (N. de la R.: Los anteriores registros eran de 1m11s.)

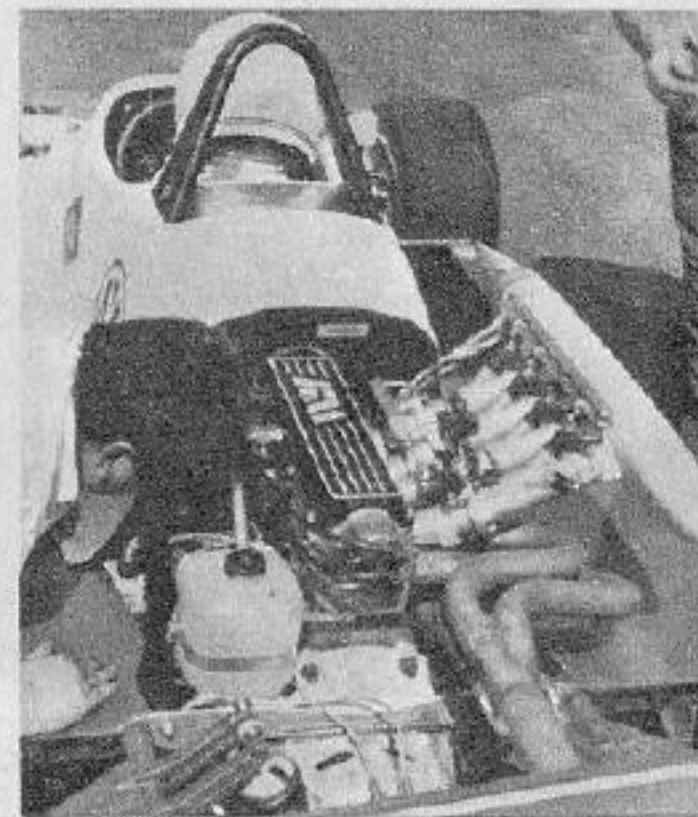
Al respecto, Maldonado manifestó: "Considero que este primer ensayo fue satisfactorio. El auto y todos los elementos que lo componen son totalmente nuevos, y si bien no salimos a exigirlo, el ritmo que impulsamos fue constante. El chasis actual es más rígido que el anterior, y lo pudimos comprobar. En lo referente al tema aerodinámico, la diferencia más notoria está en la toma dinámica que ahora se ubica en el costado derecho, a la cual le adosamos una malla metálica para impedir la entrada de obje-

tos extraños. El motor, al cual pudimos extraerle 169 HP, demostró tener más salida de abajo, a diferencia del 1500, aunque la velocidad final de ambos es prácticamente la misma. Nos faltaría probar la suspensión progresiva, pero lo haremos luego que Oreste Berta la haya probado en Alta Gracia".

Fernando Croceri también estuvo presente y se alternó en la conducción. "Estoy muy conforme con la confiabilidad del motor, ya que te permite girar y girar sin ningún problema—decía Fernando—; lo mantuvimos siempre arriba de las 6.000 rpm y solamente nos deteníamos en boxes para cargar combustible."

A las 16.45 hs. se dio por terminado el trabajo que demandó este primer ensayo. Los resultados del mismo servirán para que luego sean aplicados en los otros dos autos del equipo, los de Croceri y de Gabriel Furlán (este último, ausente por encontrarse probando un F.R.A. en Gral. Roca).

En lo que respecta a la denominación de la categoría, es muy probable que la misma pase a llamarse Fórmula Tres Sudamericana, para lo cual sólo habría que realizar los



Vista desde atrás. La planta impulsora con tapas Spiess en primer plano, con su correspondiente sistema de tracción.

trámites pertinentes ante los dirigentes de la Codasur. En eso se está...

Informe y fotos: Duilio Caro
 (enviado especial a Nueve de Julio)



Maldonado al volante en el circuito chico de 9 de Julio. Se aprecia la toma dinámica provista de malla metálica.



En el auto y pronto a salir Fernando Croceri. Sentado en una rueda, "Yoyo" le da las últimas inspecciones.

DESDE URUGUAY

APERTURA DEL NACIONAL DE KARTING EN PUNTA DEL ESTE PROMESA DE GRAN AÑO



¡Inquieto! El "manosón" Alberto Olmedo en la jornada de Karting. Dicen las malas lenguas que tuvo más éxito que el acostumbrado. Ariba: Jose Pedro Passadore recordando viejas épocas. Derecha: El campeón sudamericano Jorge Soler, ganador de la categoría Internacional del Karting.



Gran expectativa creó la inauguración de la temporada 1987 del Campeonato Uruguayo de Karting en Punta del Este. Gran parte de ella se debió a los recientes títulos obtenidos por el Campeonato Sudamericano. También aportó la presencia del conocido Pedro Passadore.

En esta oportunidad, y a modo experimental, se utilizó el sistema Sudamericano de prefinal y final en lugar de las dos series y final por suma de tiempos. El programa lo conformaron las categorías: Internacio-

nal, Stock, 125 cm³ y Junior.

En Internacional ganó Jorge Soler, quien con este triunfo se despide del Karting local, ya que incursionará en el torneo Mundial a realizarse en septiembre próximo en Italia. Segundo fue Fernando Decal y tercero Rafael Barbanza. En Stock, Gustavo Rivera, actual Campeón de Junior, fue el ganador, sus escoltas fueron Raúl Jaurena y Guillermo Sabella. En 125 cm³, se impuso José Gamón, seguido por Alejandro Ferrari y su hermano Gustavo. Por último,

la categoría Junior fue ganada por Juan Ghisolfo, y detrás suyo se ubicaron Sergio Sabella y Mario Famiglietti.

Con un interesante marco de público transcurrió la primera fecha de la temporada 1987. Entre ese público estuvo nuestro compatriota Alberto Olmedo "descargando" a algunos pilotos y amenizando la reunión.

Mario Rosa
 (Moto News-Uruguay)

Fotos: Alberto Magnone (diario El País)

LOS DIRIGENTES HABLAN DEL '87

CARLOS AKEL

(Presidente de la A.P.T.C.2000)



El Turismo Competición 2000 es la categoría que "está de moda". La gran cantidad de figuras presentes en la misma, la lucha de marcas que siempre seduce al público, el apoyo de terminales automotrices y el permanente comentario de la especialidad son indicios necesarios para valorizar al T.C.2000.

Toda buena categoría necesita tener gente que trate de los aspectos institucionales de la misma, y T.C.2000 no es la excepción, pues la Asociación de Propietarios se ocupa de todo ese aspecto. Carlos Akel es el presidente, y su opinión de la marcha de la categoría es la siguiente:

"Pienso que anda muy bien, es la categoría que más rápido está pagando los viáticos, pues todos los miércoles en la Asociación, después de cada carrera, se realiza el pago a los pilotos. No tenemos problemas económicos, y el sistema de los balances carrera por carrera nos ha beneficiado mucho porque es más sencillo que hacer un balance anual.

"En la parte deportiva es un éxito. Hay que tener en cuenta que catorce campeones argentinos están corriendo en la categoría; justamente estuve leyendo el libro que CORSA publicó, y entre los ídolos reconocidos en él, en nuestra especialidad están Di Palma, Traverso, 'Cocho' López y Mayorga. Tuvimos treinta y dos pedidos de fecha para la temporada 1987, de los cuales sólo pudimos cumplir con doce fechas, que es lo que la Asociación estipula para una temporada. En la categoría hay una cordialidad muy importante, y eso es muy difícil de lograr donde corren

tantas figuras, porque cada uno quiere que se lo trate de alguna forma diferente o que se lo tenga en cuenta de diversas maneras, pero por suerte nosotros hemos logrado un equilibrio en ese sentido. Estamos en el pico máximo de la categoría: el público responde, las fechas se piden, económicamente andamos bien y reglamentariamente poco a poco vamos solucionando los problemas para que todas las marcas puedan estar en la categoría. La pregunta que todos se hacen es: ¿por qué tiene tanto éxito el TC2000? Nosotros tenemos un promotor al cual respetamos, queremos que los clubes ganen dinero con nuestra especialidad y deseamos que la gente que hace publicidad de distintas formas dentro de la categoría esté conforme. Nosotros no pretendemos abarcar mucho y que las cosas se hagan mal, queremos dar pasos cortos y firmes y que la gente esté contenta y gane plata."

Con respecto al futuro institucional del T.C. 2000, Akel agregó: "Siempre se trabaja para nuevas cosas, ahora estamos pensando en dar apoyo a cuatro equipos que no tienen ningún aporte de fábrica. Aún no sabemos cuáles, pero serán de los que han luchado en la categoría y han colocado los autos en pista a pesar de no tener un apoyo sólido. La elección se hará en la APTC2000 y se tendrán en cuenta muchos aspectos, aunque por supuesto que los que no sean beneficiados van a criticarnos. Otro de los inconvenientes que teníamos el año pasado eran los neumáticos para clasificar, pero por suerte en esta temporada logramos que no se hagan más, para no encarecer tanto a la categoría. El año '87 va a ser difícil, complicado, pero seguiremos trabajando para mejorar todo".

Con mucha fe y trabajo, con pasos cortos y firmes -tal como lo dijo el propio Carlos Akel- así se maneja la APTC2000 para mantener el rotundo éxito del presente.

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS

¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

Todo aquel que tenga interés en participar de esta iniciativa de "Campeones" que, de algún modo muy especial, le ofrece la posibilidad de participar también más intensamente de las carreras, sólo tendrá que llenar los espacios destinados a sus datos personales en la boleta adjunta y marcar con una cruz el casillero que considere más adecuado de los tres (I, izquierda; E, empate; D, derecha) que presenta cada "match" planteado entre dos de los pilotos competidores en la prueba en cuestión.

Los nombres de los mismos serán suministrados a partir del programa diario de "Campeones" del lunes inmediato anterior a cada competencia, a fin de componer la integración de los seis "duelos" de turno.

En cada caso se impondrá el piloto que termine la carrera de marras adelante de su contrincante directo para el "concurso" correspondiente, y el empate se dará en la eventualidad de que ambos abandonen o no se clasifiquen al final.

Las boletas podrán ser enviadas por correo hasta la víspera de la competencia, a "Concurso de pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A. Arenales 2896, P.B. (1425) Buenos Aires, o bien depositadas en la urna que a tal efecto llevará el equipo "Campeones" al escenario de cada prueba válida para el concurso, siempre antes de largarse la carrera.

Obviamente, durante la transmisión de la misma, este equipo irá informando del desarrollo del C.P.A.C.C.O. de la fecha, así como de sus resultados, al igual que CORSA en sus ediciones pertinentes.

El miércoles siguiente a dicha competencia, en su audición diaria por Radio El Mundo, Campeones anunciará el nombre del ganador, que será quien haya resultado el titular de la primera boleta extraída ante escribano público esa tarde, con el total de adiertos. El mismo se hará acreedor a un estupendo reloj Orient que habrá de serle entregado en fecha y lugar a establecerse oportunamente. Por supuesto, también los domingos a partir de las 21 hs. y los

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 001 CARRERA: TC en Bahía Blanca

Nombres

Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento

Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Campeones **CORSA**
RELOJES
ORIENT

jueves desde las 23, por Canal 2 se suministrará amplia información.

De modo que llene su boleta, participe, palpíte la carrera con nosotros... ¡y avive la emoción de los domingos!

Nota: para participar del concurso no es necesario comprar la revista. Además de originales recortadas se podrán enviar fotocopias o copias pofijas de los mismos, donde consten todos los datos indicados en aquéllos.

POR LA NOCHE Y EN LA COSTANERA

PRESENTACION OFICIAL DE LAS "CUPECITAS DEL T.C."

La Asociación Cupecitas del Turismo de Carretera, que preside Oscar Calandra, reunió a

todos sus integrantes y un especial al periodismo especializado, con motivo de la presenta-

ción oficial de su temporada, en el Carrito Nº 10 de la Costanera.

Si bien no están totalmente definidas sus presentaciones a lo largo del año, la Comisión Directiva trabaja arduamente para la concreción del calendario, que seguramente se iniciará en el mes de abril y que como es costumbre tocará diversos puntos del país para regocijo de los nostálgicos del Turismo de Carretera.

La reunión llevada a cabo el jueves 12 por la noche, y que fundamentalmente estaba dirigida a los periodistas, contó con la presencia de numerosos colegas.



Entre los muchos invitados vemos a Oscar Calandra, Ricardo Ingenito, "Mandake" Ángel Rinaldi, Segundo Ale y Rubén Roux.

CRESPI EN BALCARCE

Como es sabido, Tulio Crespi ha trasladado el grueso de su industria a Balcarce. Para contestar a las incontables consultas sobre su nueva dirección, acá va: Tulio Crespi, Ruta 226, Km 62, Balcarce. Dirección postal, Casilla de Correos 101, Balcarce. Más información en la antigua fábrica de Crespi, en Chacarita, Santos Dumont 4811, Buenos Aires, Tel. 854-9144.

FRENOS NUEVOS PARA SERAFINI

Jorge Serafini estuvo la semana pasada en Rosario, en lo de "Nino" Pozzi, a quien le adquirió un nuevo equipo de frenos para la coupé Fuego de TC 2000. Los mismos tienen doble calíper adelante, son más livianos que los anteriores y fueron utilizados por Juan Pablo Zampa en la primera prueba del año en el Autódromo de Buenos Aires.

LOS LYNN ESTARAN EN BAHIA

"No alcanzamos a probar antes del sába-

do, y preferimos ir directamente, con mi auto y el de mi hermano Osvaldo, a Bahía Blanca." Estas palabras fueron dichas por Carlos Lynn en Nueve de Julio, cuando se le preguntó el motivo de su ausencia allí como participante. Ambos pilotos trabajan para el próximo fin de semana.

A RIO NEGRO CON VIATICOS

La APF4 ha concretado la intención de pagar viáticos a todos los pilotos que se clasifiquen entre los 24 habilitados para largar la final en la competencia de General Roca. La medida ha sido bien recibida entre los asociados.

200 VECES CAMPEONES

El pasado jueves 19 de marzo, la edición televisiva de "Campeones" por el Canal 2 de La Plata cumplió 200 emisiones. Vayan las felicitaciones para Carlos Alberto Legnani y todo su equipo por la labor realizada.

¿QUE PASA CON LA PRIMERA FECHA DE F-2 SUDAMERICANA?

Trascendió en los últimos días la posibilidad de una postergación de la primera carrera de 1987 de la Fórmula Dos Sudamericana, que debe llevarse a cabo en Florianópolis, Brasil, el 19 de abril. La versión indicaba que a raíz de inconvenientes en el Municipio de Florianópolis, la competencia sería trasladada a Taramá el 26 de abril. Por otra parte, los brasileños no tendrían listas las plantas motrices para esta primera prueba -según esos mismos trascendidos- y se consideraría además que la mayoría de los equipos que integran la F-2 "Sudam" no contarían, por el momento, con el apoyo necesario para encarar la temporada. ¿Cuál será el verdadero motivo?

Ante tales versiones consultamos a Guillermo Maldonado, Rafael Fossacecca y Mario Biagini. Los tres manifestaron que no hay confirmación oficial de postergación de la primera competencia de la categoría.

De todos modos, habrá que mantenerse atentos ya que esta temporada, con la nueva reglamentación, es de suma importancia para la especialidad. Este miércoles 1° de abril, como es habitual, se reunirá la cúpula de F-2 Asociados en la sede central del Automóvil Club Argentino, donde, entre otros, seguramente este tema será tratado.

DISTINCION DE "PARABRISAS" A SEVEL ARGENTINA



Fue entregada al presidente de Sevel Argentina, Sr. Francisco Macri, la distinción que se le otorgará al Peugeot 505-

Injection como "El Auto del '86", elección en la que participaron los lectores de la revista junto a un grupo de periodistas

especializados de "Parabrisas" y otros medios.

Jorge Augé Bacqué, director de Editorial Abril, fue el encargado de entregarle la bandeja de plata al Sr. Francisco Macri quien agradeció el honor que le correspondía a la empresa. Estuvieron presentes en la misma, el Dr. Armando Amasanti (director general), el Sr. Adolfo Morelli (director comercial), el Sr. Serafin Alvarez Tato (subdirector comercial) y el Sr. Raúl Canizaro (gerente de Prensa) por parte de Sevel y Norberto Alvarez Ojea y Carlos Figueras por Parabrisas.

LAS MUJERES MODERNAS NO OCULTAN LAS REVISTAS QUE LEEN.

Summa

Usted... ¿qué lee?
 ¿Prefiere una revista con ideas distintas todas las semanas?
 ¿Busca columnistas de nivel, prestigio y capacidad informadora?
 ¿Quiere variedad de temas, rápida lectura y más de sesenta notas de sorprendente actualidad?
 Usted lee SIETE DIAS.

DE NUEVO

SIETE DIAS

UNA REVISTA INQUIETA E IMAGINATIVA PARA ENTENDER NUESTRA EPOCA

MIRADOR PERSONAL
 por Ronald Hansen



LAS CHICANAS

Mucha alharaca sobre el tema de la chicana en Nueve de Julio. Las chicanas, ¿sirven o no sirven?

Teóricamente tendrían que servir cuando se emplean correctamente, por ejemplo cuando tenés una recta larga y el quia viene entonces a 650 y pretende frenar en diez metros, que para eso siempre hay trasnochados. En esos casos una chicana puede reducir la "velocidad de punta", como dicen los franceses, entregando el auto a la curva más despacio.

Pero, por un lado la chicana es un obstáculo en sí, de modo que a veces es una cuestión filosófica. ¿Dónde querés que se den la piña? ¿Aquí o más allá?

Además de filosófico el problema de las chicanas es psicológico. El corredor respeta la curva del circuito porque, después de todo, un circuito tiene que tener curvas. Algunas son rápidas, otras lentas. Algunas se abren y entonces podés plantar el acelerador a la alfombra, otras se cierran y entonces doblás finito, cortando clavos vuelta tras vuelta (alguna vez un veterano corredor de Indianápolis dijo: "¿Cuentavueltas? ¿Para qué, cuantavueltas? Si entrás en la curva sin asustarte, pues es que estás andando muy despacio...").

Pero la curva es curva, es decir, forma parte integrante del circuito. No así la chicana, la que el corredor instintivamente percibe como una molestia, como un estorbo que colocaron a su paso ("Y justo cuando el motor venía como un violín alcanzando las ocho lucas, resulta que tenés que aflojar por esa maldita chicana...").

Entonces no la trata con respeto, afloja lo menos posible (es decir, en cualquier curva se afloja lo menos posible, pero

siempre dentro de un margen de respectito por la curva), hace como si la chicana no existiera, y por eso es que hay tantos accidentes en la chicana. A nivel psicológico, los corredores "la niegan", y así les va a veces.

Una de las chicanas más conocidas del mundo es la de Mónaco, que teóricamente sirve para hacer frenar a los enloquecidos que vienen por la recta de la costanera y se encontrarán con una curva de 90 grados a la izquierda para tomar la escollera. Teóricamente está muy bien, pero ya ha habido varios accidentes en esa chicana. Se mató Lorenzo Bandini, Alberto Ascari se fue al agua con auto y todo, y hubo otro choque múltiple quedando varios autos fuera de carrera.

Pero, si no hubiera estado la chicana, ¿habría habido accidentes en la curva de 90 grados? Yo creo que habría habido varios. Así que probablemente la chicana hubiera justificado su existencia.

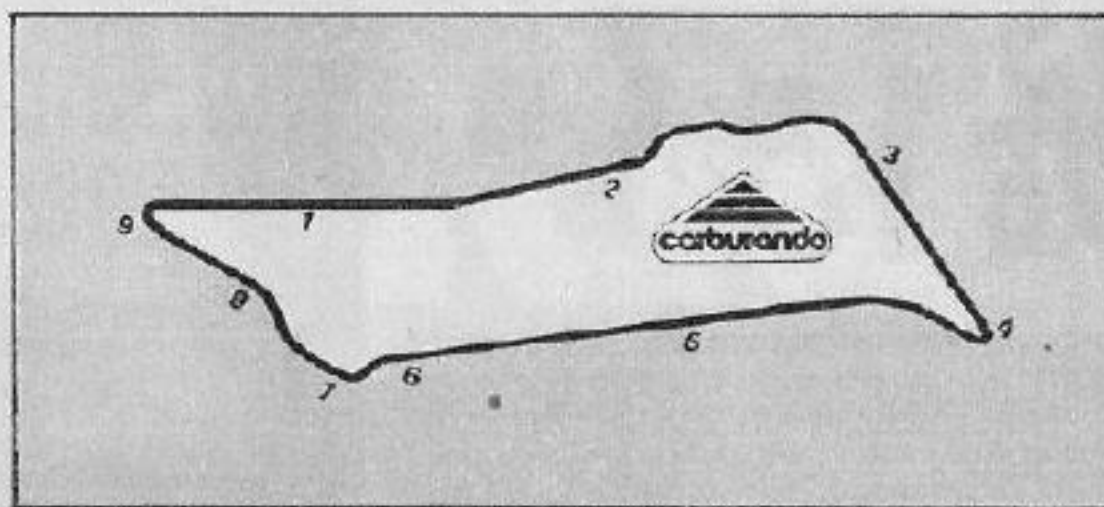
Pienso que hay que considerar que una chicana es una curva más, y no considerarla como un producto del genio maldito de los organizadores. Lo que pasa es que una chicana puede ser suave, es decir que no haya que reducir mucho, o abrupta, es decir que haya que frenar casi a cero. Creo que estas son las mejores, porque efectivamente reducen la vitesse de point, y porque cuando los corredores se enfrentan con las chicanas "rápidas" todos pretenden pasar a fondo, y es ahí donde la chicana, en vez de aportar una solución, se convierte en parte del problema.

Mi consejo es: si hay una chicana, poné la alpargata en el pedal del medio, flaco. Mirá que la chicana muere como si fuera una curva de veras...

TURISMO CARRETERA EN BAHIA BLANCA

La tercera fecha del Campeonato tendrá lugar en el circuito semipermanente "Grünbein" de 12,74 km, cercano a Bahía Blanca, con la organización del Bahía Blanca Automóvil Club. Será otra oportunidad más que interesante para ver a los T.C. en su elemento —la ruta— y en donde la lucha de marcas y pilotos no estará ausente.

Carburando, a través de Radio Rivadavia, y Campeones, por Radio El Mundo, brindarán una completa información de todo lo que allí acontezca.



CRONOGRAMA

SABADO 4:
14.00 a 19.00 hs.: Verificación técnica y administrativa.
20.00 hs.: Clausura de parque cerrado

DOMINGO 5:
7.30: Apertura parque cerrado.
8.30: Cierre de rutas.
9.30: 1ª serie a 5 vueltas (63,7 km).
10.10: 2ª serie a 5 vueltas (63,7 km).
11.30: Final de no clasificados a 5 vueltas (63,7 km).
12.30: Final a 12 vueltas -152,88 km- (participan los 40 mejores tiempos de ambas series).



Mouras y Castellano charlan mientras De Benedictis reflexiona.

CAMPEONATO (Luego de Santa Teresita, Buenos Aires y Nueve de Julio)

1º Castellano, 62 puntos; 2º Oyhanart, 52,50; 3º Satriano, 46,50; 4º Fernandino, 35,50; 5º Angeletti, 32; 6º Morresi, 28,50; 7º Antonio Aventin, 28; 8º De Benedictis, 26,50; 9º Marcos, 24; 10º Brescia, 20,50; 11º Doumic, 17,50; 12º Nespras y Jorge Roux, 15; 14º Saiz, 12,50; 15º Oscar Aventin y Caparros, 12; 16º Hernandez y Paolucci, 11,50; 17º Polanco, 9,50; 18º Marinovich, 8,50; 19º Giustozzi y Pachialat, 7,50; 20º Saigada, 6,50; 21º Finocchio y Mouras, 6; 23º Sasso y Urretavizcaya, 5,50; 25º Carlos Calamante, 5; 26º Altuna, Gardinali, Luppi y Martinez, 4,50; 30º Martinez Boero, 3,50; 31º Reimonte y Costa, 3; 33º Bustos, Mariano Calamante, Fangio y Ruben Roux, 2,50; 37º Occhionero y Spinello, 2; 38º Apella, Becco, Benito, Del Conte, Duarte, Fernandez, Firpo, Garcia, Loico, Lynn, Miraldi, Nathan, Perio y Urquiza, 1 punto

ANTECEDENTES

El 23 de marzo de 1986, oportunidad en que se disputó la 10ª Vuelta Ciudad de Bahía Blanca, se llevaron a cabo dos series preliminares a 5 vueltas y una final a 12.

En la primera serie Oscar "Pincho" Castellano fue quien vio primero la cuadrícula estableciendo un tiempo de 20m45s49 a un promedio de 184,120 km/h. En tanto que en la segunda batena resultó ganador Oscar Angeletti en 21m02s21 a una media de 181,681 km/h.

La final consagró a Johnny De Benedictis con un tiempo de 49m42s38 para las 12 vías a un promedio de 184,539 km/h. Posteriormente se ubicaron Antonio Marcos, 49m46s92; Oscar Angeletti, 49m58s92; Mariano Calamante, 50m01s91; Antonio Aventin, 50m07s16; Osvaldo Morresi, 50m13s22.

Por último señalamos el record de vuelta que en aquella ocasión estableció Antonio Marcos con 4m04s20 a 187,813 km/h. Todos estos guarismos servirán de referencia para que Ud., amigo lector, vaya sacando sus propias conclusiones en esta nueva presentación de la categoría más popular.



Oyhanart y Angeletti en acción.

RANKING 1987

1 - Oscar Angeletti	Dodge	36 - Osvaldo Lynn	Chevrolet	74 - Alberto Sabano	Dodge	117 - Francisco Iacono	Dodge
2 - Juan De Benedictis	Dodge	39 - Osvaldo Luppi	Dodge	75 - Jose Palazzo	Dodge	118 - Jorge Polanco	Dodge
3 - Oscar Castellanos	Dodge	40 - Ruben Blanco	Chevrolet	76 - Daniel Goyenatche	Dodge	119 - Julio Belgiorini	Chevrolet
4 - Osvaldo Morresi	Chevrolet	41 - Francisco Politano	Dodge	77 - Enrique Sanguinetti	Chevrolet	120 - Norberto Torre	Torino
5 - Jorge Oyhanart	Ford	42 - Nestor Apella	Ford	78 - Sergio Crova	Torino	121 - Osvaldo Duarte	Chevrolet
6 - Emilio Satriano	Chevrolet	43 - Eduardo Finocchio	Dodge	79 - Juan C Lopez	Dodge	122 - Raul Pérez	Dodge
7 - Pedro Doumic	Dodge	44 - Juan Spinello	Dodge	80 - Juan Occhionero	Chevrolet	123 - Alberto Marelli	Torino
8 - Oscar Aventin	Ford	45 - Nestor Gardinali	Ford	81 - Hugo Piccini	Ford	124 - Antonio Baulista (h)	Chevrolet
9 - Mariano Calamante	Chevrolet	46 - Jose Matista	Chevrolet	82 - Mario Segard	Chevrolet	125 - Natalio Ciccia	Dodge
10 - Eduardo Marcos	Ford	47 - Julio Colabella	Dodge	83 - Gonzalo De Quesada	Dodge	126 - César Padilla	Torino
11 - Roberto Mouras	Chevrolet	48 - Hugo Mazzacane	Dodge	84 - Jurgen Nathan	Dodge	127 - Alberto Pinarelli	Ford
12 - José Paolucci	Dodge	49 - Hector Pachialat	Dodge	85 - Carlos Lynn	Dodge	128 - Raul Banegas	Dodge
14 - Juan Carlos Nespras	Dodge	50 - Rommel Vigilanco	Chevrolet	86 - Ruben Salerno	Chevrolet	129 - Alberto De La Mata	Dodge
15 - Edgardo Caparros	Dodge	51 - Francisco Altuna	Dodge	87 - Oscar Altuz	Chevrolet	130 - Alberto Ernst	Torino
16 - Esteban Fernandino	Ford	52 - Ruben Gil Bicella	Dodge	88 - Norberto Bressano	Ford	131 - José Dibenedetto	Dodge
17 - Antonio Aventin	Dodge	53 - Roque Miraldi	Chevrolet	89 - Carlos Aranzana	Dodge	132 - Roberto Santonocito	Dodge
18 - Julio Saigada	Dodge	54 - Manuel Carelli	Torino	90 - Edgardo Lovari	Chevrolet	133 - Roberto Dolfa	Dodge
19 - Roberto Urretavizcaya	Chevrolet	55 - Antonio Baulista	Chevrolet	91 - Aurelio Martinez	Dodge	134 - Oscar Fangio	Torino
20 - Carlos Saiz	Ford	56 - Vicente Fernia	-	92 - Francisco Aleazar	Dodge	135 - Jorge Reimonte	Chevrolet
21 - Oscar Spinello	Dodge	57 - Hector Benito	Dodge	93 - Julio Faustino	Chevrolet	136 - Rafael Canillo	Torino
22 - Marcelo Polinori	Chevrolet	58 - Ruben Muñoz	Dodge	94 - Ruben Darry	Dodge	137 - Eduardo Rodriguez	Ford
23 - Miguel Atauri	Dodge	59 - Roberto Zanardi	Dodge	95 - Ramon Aldana	Dodge	138 - Roberto Caparelli	Chevrolet
24 - Gustavo Brescia	Dodge	60 - Carlos Calamante	Chevrolet	96 - Marcela Gonzalez	Dodge	139 - Hector Valio	Dodge
25 - Carlos Nani	Chevrolet	61 - Angel Becco	Ford	97 - Carlos Caprile	Chevrolet	140 - Victor Moreno	Dodge
26 - Jose M. Romero	Dodge	62 - Jorge Garcia	Chevrolet	98 - Rene Ducret	Ford	141 - Daniel Sacani	Dodge
27 - Hector Fiora	Dodge	63 - Leon Urquiza	Dodge	99 - Roberto Oubina	Dodge	142 - José Baida	Torino
28 - Francisco Arrechea	Dodge	64 - Juan Carlos Jazma	Dodge	100 - Jorge M. Boero	Ford	143 - Sergio Gomez	-
29 - Osvaldo Sasso	Ford	65 - Daniel Perlo	Dodge	101 - Gustavo Degiantoni	Ford	144 - Ruben Roux	Chevrolet
30 - Jorge Roux	Dodge	66 - Hugo Pasenti	Dodge	102 - Roberto Fernandez	Ford	145 - Gerardo Risatti	Ford
31 - Jorge Reynoso	Dodge	67 - Juan C. Deambrossi	Dodge	103 - Armando Ciccia	-	146 - Matias Arrechea	-
32 - Arturo Costa	Chevrolet	68 - Alberto Palma	Dodge	110 - Ulises Pourcel	Chevrolet	147 - Tomás Ranalli	-
33 - Alberto Arana	Ford	69 - Luis Delconte	Dodge	111 - Carlos Garcia	Dodge	148 - Nestor Gurni	Dodge
34 - Angel Di Nozio	Ford	70 - Ruben Cuicoga	Chevrolet	112 - Jose Santagati	Torino	149 - Anibal De Giannini	-
35 - Carlos Giustozzi	Dodge	71 - Marcos Loico	Chevrolet	113 - Jose Dielsi	Ford	150 - Eduardo Nicleza	Torino
36 - Luis Hernández	Chevrolet	72 - Antonio Fernandez	Dodge	114 - Domingo Martinez	Torino	153 - Orlando Rodriguez	Dodge
37 - Juan C. Bustos	Dodge	73 - Cleomar Firpo	Dodge	115 - Julio Co	Ford	158 - Ruben Muñoz (h)	Dodge
				116 - Juan Fava	Ford	160 - Carlos Marinovich	Dodge
						184 - Eduardo Acastelli	-

EMILIO SATRIANO y su retomo al triunfo en la "XI Vuelta de Chivilcoy"

"JOHNNY ANDABA MUCHO MAS JUGADO QUE YO"

Emilio Satriano es indiscutiblemente uno de los ídolos actuales del Turismo Carretera. Es necesario observar la actitud de su público, la de la hinchada de los "chivos" y el permanente reparto de autógrafos, adhesivos y todo tipo de "souvenirs", para darse cuenta de que es una de las grandes figuras de la categoría más popular. Para mejor, tras siete meses de "abstinencia", volvió a ganar... y en sus "pagos".

"Nosotros nos preparamos muy bien para la carrera de Nueve de Julio; trabajamos mucho desde la última en el Autódromo. Aprovechamos hasta sábado y domingo intermedio y la base de las pruebas fue la ruta. Íbamos, probábamos algo, volvíamos al taller a cambiar alguna cosa y nuevamente partíamos hacia la ruta para saber si el auto mejoraba o no. El trabajo fue constante y se basó en las levas y la puesta a punto, la tapa y todo el conjunto. En lo que más se trabajó fue en el motor, aunque en lo que a suspensiones respecta, modificamos los valores de espirales, amortiguadores y el diámetro de las barras."

En el Autódromo de la ciudad de Nueve de Julio, Emilio Satriano fue candidato desde el mismo viernes, cuando comenzaron los entrenamientos. Todo el trabajo que se había realizado en las dos semanas previas, había dado buenos resultados, y los mismos se reflejaban en los tiempos.

"El viernes pusimos el auto en la pista y dimos siete u ocho vueltas con valores de suspensión duros. Iba bastante bien. Luego se cambió por valores más blandos, y tras cuatro vueltas no nos gustó como andaba. Entonces volvimos a lo que habíamos colocado primero, para la tanda inicial de clasificación del día sábado, y aún nos quedaba otra opción. Esa alternativa la colocamos para la segunda tanda, que finalmente no se realizó, y así largué la carrera, con la más blanda que tenía. ¿Viste qué bien que andaba?!"

Pero llegar a colocarse la corona de laureles del ganador no fue nada sencillo para Emilio Satriano, como no lo es desde hace tiempo en la categoría. Hubo que luchar con Osvaldo Morresi, su compañero de equipo, con Oscar Castellano y también con Juan De Benedictis. El superar a estos rivales a la hora de la bandera a cuadros, le ha dado más sabor al nuevo triunfo de Satriano, lo que fue largamente festejado por su hinchada.

"Fue una carrera muy difícil. Cambié relaciones en dos oportunidades, para la serie y para la final, pero considero que si en la carrera definitiva hubiera tenido la misma relación que en la batería, habría andado mejor. Yo corrí bastante tranquilo, y en muchas oportunidades no viajé a fondo, 'Johnny' era uno de los principales rivales, porque cuando me tuvo que superar, lo hizo sin problemas. De todos modos, yo lo veía a él que andaba mucho más jugado, y por eso le pegó a la goma de la chicana. Lo mismo le pasó al 'Pato' Morresi, rompiendo una parrilla de suspensión, lo cual fue una lástima porque estábamos para hacer el uno-dos. A mí, lo que más me complicó en la final fueron los rezagados que debí pasar, porque entonces Oscar Castellano se me

acercó y también tuve que luchar con él."

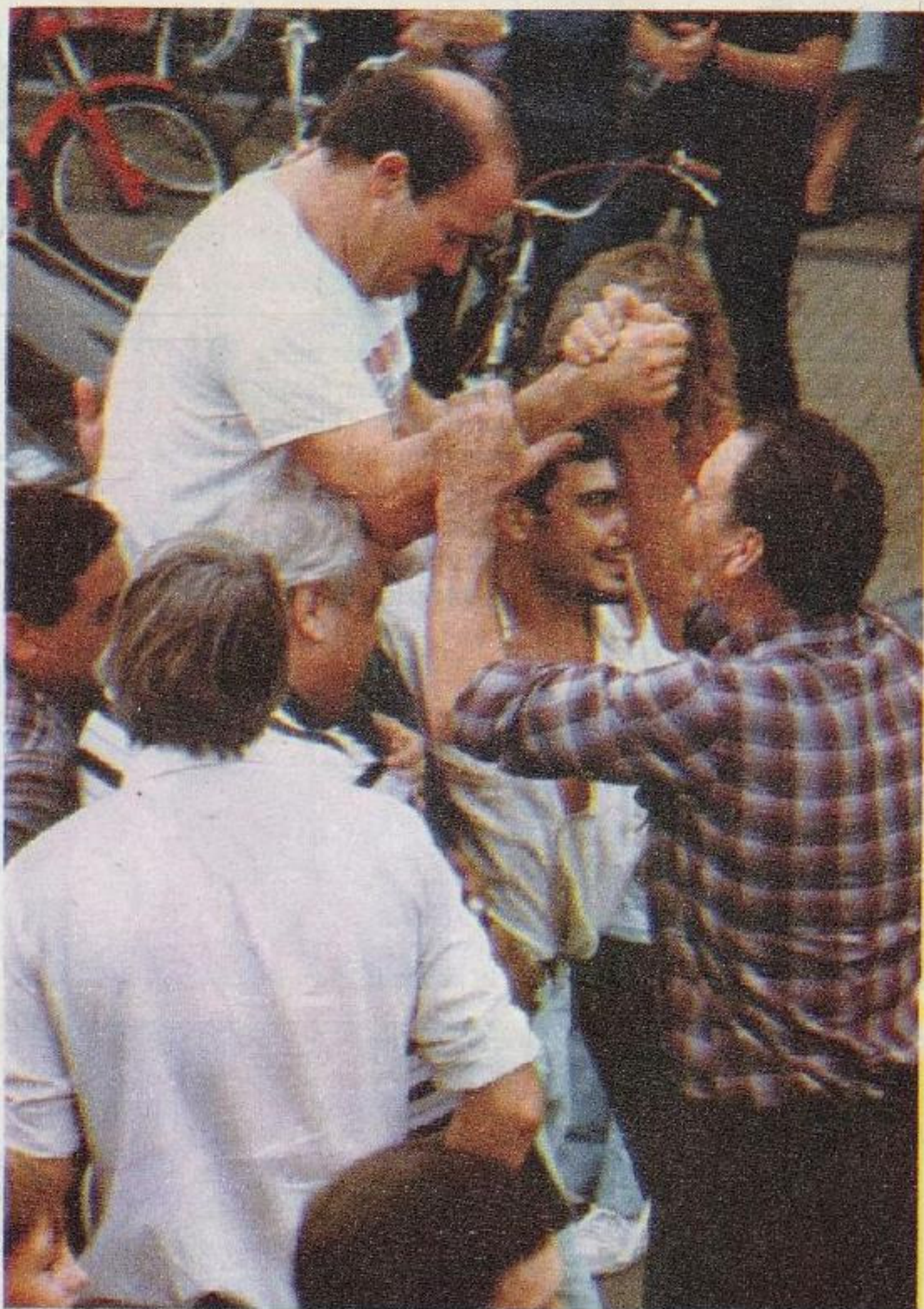
El festejo se prolongó hasta la noche en Chivilcoy. Esa localidad de la provincia de Buenos Aires estuvo en boca de todos, porque el organizador de la prueba fue el Autoclub Chivilcoy, el nombre oficial de la carrera, "XI Vuelta Ciudad de Chivilcoy", y de yapa, el triunfador fue Emilio Satriano, oriundo de ese lugar. Más completo, imposible.

"Para la próxima carrera en Bahía Blanca, vamos a efectuar algunas pruebas más, aunque con competencias cada quince días es muy poco lo que se puede hacer. El auto va al desarme completo, y casi seguro que estaremos con el mismo motor con el que triunfamos en Nueve de Julio. Al menos, ése anduvo muy bien, y no se justifica hacer ningún cambio."

Así es Emilio Satriano. De los que no se duermen en los laureles. A pocas horas del éxito de Nueve de Julio, todavía en pleno festejo, ya estaba pensando en la próxima.

Marcelo Padin

Abaixo la algarabía incontrolable en el Autódromo de Nueve de Julio, en torno del box y del camión del vencedor. Arriba, el júbilo de sus coleráneos lo lleva en andas y saluda al arribo triunfal de Chivilcoy. La mecánica de su hermano Pablo volvió a imponerse.



CORSA A FONDO

TURISMO CARRETERA EN NUEVE DE JULIO (22/3/87)

FERVOR SIN BARRERAS

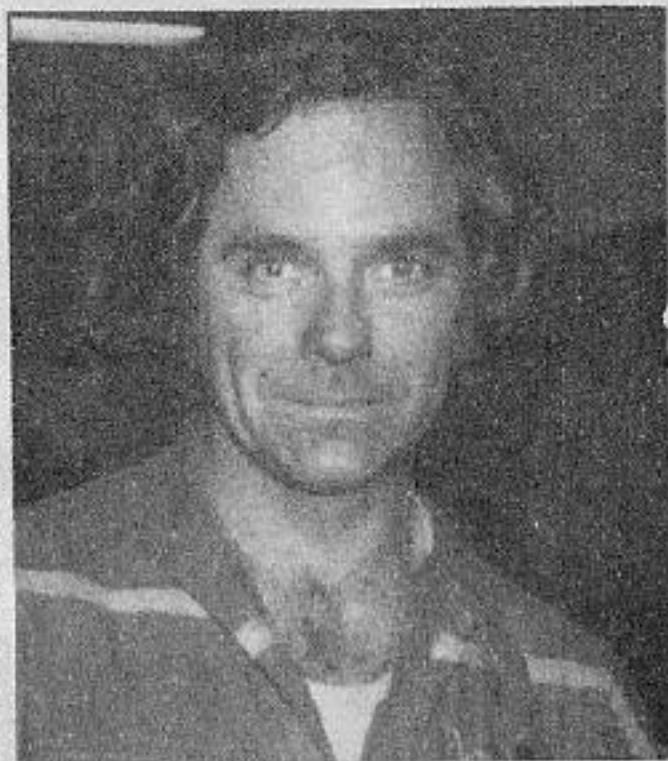


En primer plano se aprecia a un protagonista importante de la jornada de Nueve de Julio: la chicana. Carlos Colomano y todo el millón intentarán superarla.

*Por Alberto O. Juárez y
Marcelo Padin
Fotos: Juano Fernández, Enrique
Perrupato, Oscar Pittipaldi y M.P.*

Por más que la dirigencia de la categoría siga poniéndole vallas —a veces, insuficientes— a la velocidad, ante las limitaciones propias de las máquinas o de los diversos circuitos donde el T.C. se presenta, el entusiasmo del público se mantiene intacto. Y la especialidad sigue reforzando sus mejores argumentos para esto. Un vivo ejemplo de ello lo dio un tenso fin de semana sobre cuyas alternativas aquí profundizamos

CARTA DE PRESENTACION JORGE ROUX



Nació el 25 de febrero de 1948 en Monte Grande, está casado con Teresa del Carmen Cueto y tiene dos hijos, Adrián y Romina. Comenzó su carrera automovilística en 1971, en Turismo Mar y Sierras, consiguiendo el campeonato una temporada más tarde. Entre el '73 y el '75 se dedicó a competir en Mecánica Argentina Fórmula Uno, con el Trueno que había corrido anteriormente Jorge Cupoito. Desde 1976 hasta 1982 corrió en TC del Oeste y TC Bonaerense, consiguiendo dos campeonatos y dos subcampeonatos en la primera de la categorías nombradas. A fines de 1982 se presentó en algunas carreras en TC 2000 con el VW 1500 que perteneciera a Gonzalo de Quesada.

Su debut en Turismo Carretera se produjo en el Autódromo de Buenos Aires en diciembre de 1985, en la recordada competencia que ganó Ernesto Bessone con el Falcon de Felipe Salgado. Desde esa prueba, con el Dodge que le había comprado a "Johnny" De Benedictis estuvo en cinco carreras más en TC durante 1986, siendo su mejor resultado el séptimo puesto logrado en Las Flores. Dentro de su equipo, colaboran permanentemente con él su acompañante, Floreal Silva, Angel Borrelli, José Badecastro, Oscar Piatti, "Tito" Litterra, en la parte de carburación "Gigi" Hurlado, y además Jorge Pedersoli, Omar Wilke y el "Negro" Benavidez.

"Este año vamos a tratar de hacer la mayor cantidad de carreras posible, pero todo el Campeonato no podremos porque se nos complica mucho. Desde ya, como tenemos que trabajar en el Dodge, a la carrera de Bahía Blanca no vamos a ir porque queremos prepararnos bien para las siguientes."

Jorge Roux, de familia con tradición automovilística, es ahora el encargado de presentar "La Negrita" (denominación que hiciera famosa el auto de su padre) en los distintos escenarios del TC.

En la tranquilidad que da el transcurrir de los días, acallados la euforia del triunfo de Emilio Satriano y el festejo retenido durante seis meses por la hinchada de Chevrolet, la memoria, ayudada por los apuntes, nos obliga a volver sobre lo vivido la semana anterior en 9 de Julio.

En la reciente convocatoria del T.C. a un recinto cerrado, quedó plenamente demostrado que el montaje de una carrera ahí puede ser tan complejo como en el empleo de un escenario semipermanente. Salvo el caso del autódromo de Buenos Aires y algunos otros que por su trazado, condiciones de piso y vías de escape, simplifican el trámite.

Los hechos de la última competencia nos obligan a reconocer que los riesgos no solo están en velocidad y el peso de los actuales autos de Turismo Carretera. Los curvones peraltados demostraron que a través de la fuerza centrífuga, generan valores de carga que son superiores a lo que puede soportar la suspensión de un T.C., con 1.500 kilogramos de peso doblando a más de 180 km/h. con la agravante de los desniveles del piso que agudizaban las exigencias. Así fue que aparecieron roturas de llantas y de elementos de suspensión, eventualmente derivados en reventos

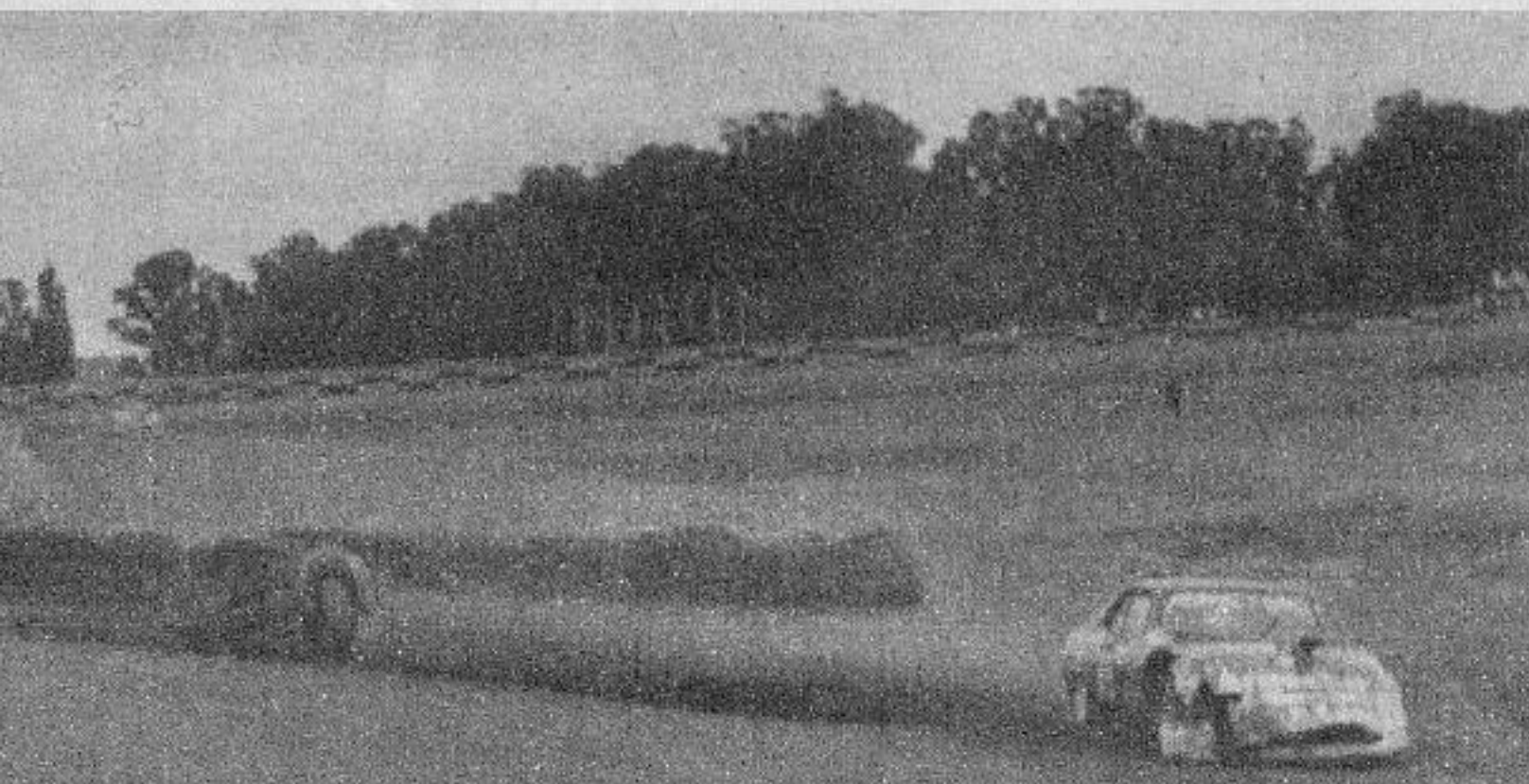
de neumáticos, desencadenándose así los accidentes que le costaron materialmente el deterioro de tres autos a la categoría, pero sin lamentar daños físicos en sus tripulantes.

Reiteramos que aunque no nos guste, nos pareció lógica la creación de la chicana para entrar en los límites de la seguridad, pero lo que no compartimos es que se largaran las series sin hacer girar previamente los autos lanzados a velocidad. Las tres vueltas preliminares no podían dar la referencia que necesitaban los pilotos y las autoridades para evaluar la modificación del circuito. Insistimos: ante la imposibilidad de hacer una nueva clasificación, bien podrían haberse llevado a cabo pruebas libres para realizar la necesaria evaluación. Es muy difícil acertar en estos cambios cuando es escasa la experiencia y no hay antecedentes en el trazado.

La carrera de Nueve de Julio debe servir también para que en la próxima de autódromo esté previsto un repechaje. No es posible que el mínimo incidente en la serie deje al espectáculo sin la presencia de alguno de los principales protagonistas, a los cuales entendemos que es válido entregarles la posibilidad de recuperación. En la última competencia el campeón Angeletti,

Oscar Aventín y Juan C. Nesprías pudieron acceder a la final sólo porque algunos de los habilitados no estaban en condiciones mecánicas para correr. No puede ser que antes de que esto se confirmara, se haya pensado en realizar un sorteo para incorporar a alguno de ellos en la final, como se comentó en cierto momento en boxes. Los nombrados tienen suficiente capacidad y mérito para no necesitar de una modificación reglamentaria que les permita estar en la final; sólo precisan de un repechaje que les dé la posibilidad.

En otro orden de cosas, el Turismo Carretera le sigue entregando a su público lo que el mismo va a buscar: lucha de marcas y de pilotos. Santa Teresita, Buenos Aires y 9 de Julio vieron ganar a Castellano con Dodge, a Fernandino con Ford y a Satriano con Chevrolet. El Campeonato muestra también ese orden en las marcas que lo disputan, aunque Oyhanart reemplaza a Fernandino en la sumatoria de puntos. La última carrera mostró la recuperación de Angeletti y ratificó que Jorge Pedersoli es el dueño de la velocidad, según lo visto en la performance de los autos de Roberto Mouras y Juan De Benedictis. Las posibilidades de los Ford seguramente se incrementarán.



cuando Herceg encamine su equipo de T.C. 2000. Estas son buenas razones para que la categoría siga siendo la más popular, convocando a más de 20.000 personas en cada reunión.

BRASITAS DE LA PARRILLA

EL PISO DE 9 DE JULIO. Varios integrantes de la A.C.T.C. comprobaron la existencia de un marcado desnivel metros antes de donde se iniciaron los desfiles de Urretavizcaya, Saiz y Mouras. Testigos del lugar dieron fe del salto que pagaban los autos en ese sector.

EL ACCIDENTE CAMBIO LOS PLANES. Después de verificar los daños en el auto de Supertap que conduce Roberto Urretavizcaya, su preparador, Luciano Giacomini ya consideraba seriamente la posibilidad de acelerar los trabajos en el nuevo T.C. antes de recuperar el accidentado.

REPARACION POSTERGADA. Raúl Edgardo Lavari se quedó con las ganas de reaparecer con el T.C. que le prepara Antonio Constantino, porque cuando ablandaban el motor, se vino abajo la presión de aceite. Fue espectador en



LUCES Y SOMBRAS

Lo festejado: El triunfo de Emilio Satriano y de Chevrolet; los simpatizantes de ambos eran mayoría entre el público de 9 de Julio.
Lo positivo: Para el T.C., que ganara un Chevrolet; ya lo había hecho Dodge en Santa Teresita y Ford en Buenos Aires...
Lo negativo: La modificación de la chicana entre las series, y la reiteración de este hecho antes de la final.
Lo lamentable: Que no se realizaran pruebas libres antes de las series para verificar la efectividad de la chicana.
La corrida: De un auxiliar de pista, cuando acomodando un neumático en la chicana, casi lo atropella De Benedictis.
La frase del sábado: "Con estos autos, que se diseñaron hace un cuarto de siglo, se hace muy difícil correr en este circuito". De Jorge Pedersoli, preparador de Mouras y De Benedictis.
La frase del domingo: "En la final se volvieron a adelantar, pero una vez más no hubo recargos". De varios que se sintieron perjudicados.
La demora reiterada: En la entrega de las clasificaciones finales, tanto el sábado como el domingo.
El cartel: "Satriano es el Maradona del T.C.". Lo vimos en un camión, de regreso a Buenos Aires.
El toque (que ya se hizo clásico) en la primera curva: Fue en la primera serie, entre Paolucci, Hernández, Nesprías y O. Aventin.
La alegría: Serena, pero intensa, que dejaban traslucir los ojos de Pablo Satriano por el triunfo de su hermano.
El retorno: De una figura del T.C., Carlos Mannovich. Condujo el Dodge que usó Luis Di Palma en un par de carreras el año pasado.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Club Chivilcoy
Accesos: Tres. Alcanzan, son de tierra en aceptable estado. **3 puntos.**
Controles: Buenos en el acceso al autódromo, prácticamente no existían en los boxes, con la agravante de que ese recinto fue Parque Cerrado en la noche del sábado. **2 puntos.**
Comodidades: Regulares para que el público presenciara el espectáculo, levanta el puntaje la aparición de los módulos de sanitarios que en número de 15 llevó la A.C.T.C. **3 puntos.**
Estado del circuito: Si bien se mejoraron los guardrails en lo que hace a su fijación, el piso estaba muy ondulado, incrementando las exigencias a que se sometían los autos y suceso. **2 puntos.**
Boxes (instalaciones): Regulares. Si bien son amplios, no tienen divisiones laterales, el piso firme cubre un área reducida, y además el número de autos hizo que la cantidad de aquéllos fuera insuficiente. **2 puntos.**

Boxes (condiciones de trabajo): Regulares. Había mucha gente sin más función que la de "curioso" en el lugar, dificultando la tarea de los que trabajaban. Muchos autos tuvieron que ser atendidos sobre la tierra en estado barroso por las lluvias de los días anteriores. Entre ellos los de Mouras y De Benedictis. **2 puntos.**
Promoción del espectáculo: Pareciera que los organizadores creyeran que el T.C. no la necesita. El puntaje simplemente quiere indicar que es el normal para esta categoría, pero nos parece que ya se exagera. En el A.C.A. de Chivilcoy, un lugareño tomando gaseosa nos preguntó dónde había corrido el T.C. **3 puntos.**
Servicio de prensa: No existió. **0 punto.**
Puntualidad: Se cumplió el sábado por los accidentes de Urretavizcaya y de Saiz, e incluso no se hizo la segunda tanda. El domingo las modificaciones de las chicanas retrasaron un poco las series, y en la final, recién 18 minutos después de lo previsto, se dan el vía libre; bastante, teniendo en cuenta que había televisión en directo. **2 puntos.**
Total: 19 puntos (ideal, 45)

1- El "Chango Fernandino" consolándose con un male. No pudo largar la final. 2- Osvaldo Duarte terminó la carrera de esta forma, contra el guard-rail a la entrada de la chicana. 3- Jorge Poianco, "lindo" noveno con su Dodge. 4- Gustavo Erescia, con las huellas de un accidente particular. Debía abandonar con la junta de tapa de cilindros quemada. 7- Juan Carlos Bustos apunta hacia el camino correcto, mientras Rubén Salerno lo hace por el equivocado. Detrás, el malón acecha. 6- Oscar Aventin mostrando las huellas del toque múltiple. Terminó en decimotercer lugar. 5- "Tito" Delconte con su trompa destruida. Instantes después de pegarle a la chicana. 8- Una imagen de los concurridos boxes. 9- Carlos Saiz mira con desazón su auto, luego del "crash" sabatino.



o OSCAR ANGELETTI



Piloto y equipo no habían encontrado el camino hasta la media mañana del domingo. Durante la clasificación, la rotura de una llanta y de dos neumáticos sólo había permitido que diera unas pocas vueltas sin llegar a un tiempo significativo. En la serie, la rotura de una manguera de agua le impidió completar el recorrido. No bajaron los brazos, piloto ni equipo. Realizaron cambios de motor, relaciones de transmisión y valores de suspensión, aunque su participación en la final dependía de la deserción de varios de los habilitados. Largó desde el trigésimo cuarto lugar, pasó decimotercero en la primera vuelta; siguió superando autos, llegando a ser cuarto en la vuelta 17; sólo se benefició con los abandonos de Morresi y De Benedictis, al resto los pasó en carrera. En las últimas vueltas el motor perdió rendimiento, quedó quinto ante la bandera a cuadros, cediendo una sola posición durante la carrera, a manos de Antonio Aventin. Pocas veces se dio en T.C. una trepada semejante, y no deja de ser una demostración de la garra del Campeón.





Arriba. Giambone, De Benedictis y Pedersoli, quienes trabajaron mucho en el Dodge "de Necococha" pero no tuvieron fortuna al final. Derecha. Un pelotón integrado por Moura, Oyhanart, Castellano y Daumic. El primero y el último debieron abandonar por bien distintos motivos. Abajo. Uno de los momentos más emocionantes de la final cuando De Benedictis era acosado por Satriano y Morresi. Foto Mayor. Dos pilotos que hicieron muy buena carrera en la salida de la chicana, y corrigiendo, Antonio Aventin, con Oscar Angeletti a sus espaldas



9 de Julio, pero piensa estar como protagonista el próximo domingo en Bahía Blanca.

NO PASO DE UN SUSTO... Y UN POCO DE SANGRE. "Scarface" Brescia apareció en 9 de Julio... con la cara tajeada como consecuencia de un accidente que lo tuvo como protagonista en Azul, probando un auto particular.

SE LARGO DISTINTO. En 9 de Julio se aplicó el ordenamiento de largada que reconoce más el mérito de la clasificación. Se ubicaron en zig-zag, de uno en uno, con 7 metros de distancia entre auto y auto.

ESCUCHADO EN LA REUNION PREVIA DE PILOTOS. "Acá no se le echa la culpa a las gomas, recuerden que Osvaldo Sasso en el '85, se pegó por el reventón de un neumático de los autorizados para correr en ruta". Lo dijo el C.D. Eduardo Pereyra después de decidir la incorporación de la chicana.

LAS VELOCIDADES MAXIMAS EN 9 DE JULIO. Son referencia del sensor del equipo "Campeones" y se tomaron al final de la recta principal. En la primera serie: Moura, 235 Km/h; Oyhanart, 230 Km/h; Castellano y Paolucci, 227 Km/h. En la segunda serie: De Benedictis,

234 Km/h; Morresi, 231 Km/h; Satriano, Brescia y A. Aventin, 227 Km/h. En la final: De Benedictis, 233 Km/h; Morresi, 231 Km/h; Satriano y Oyhanart, 230 Km/h.

¿MINERVINO AL TC? "Patita" estuvo en Nueve de Julio. Entre otros proyectos suyos figura el de hacer un Chevrolet para TC. La gente que estará junto a él es de Chacabuco, y el plan se concretaría en algunos meses, de acuerdo con lo dicho por el propio Luis. ■

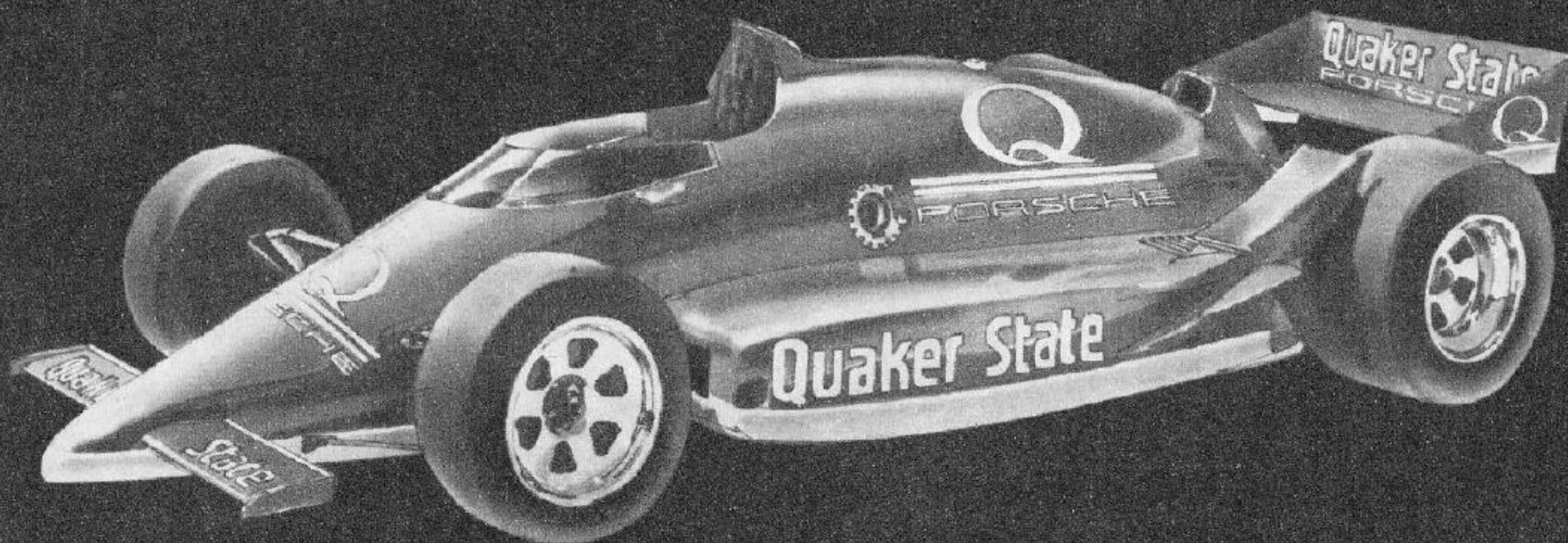




PROYECTO INDY CAR ¡CONFIRMADO!

El Porsche-Indy estará propulsado por este V8 de 2,6 l. doble árbol con turbo. 700 HP serán de rigor y ha sido diseñado, al igual que el chasis, enteramente por Porsche en su centro de investigación y desarrollo en Weissach, Alemania.

PORSCHE SALE AL RUEDO



Más que nada para mostrar los colores del patrocinante, Quaker State (verde y blanco), se ha difundido esta concepción artística del nuevo Porsche que comenzará a rodar a fin del Campeonato '87, para encarar toda la temporada del '88.

La marca de Stuttgart ha confirmado su presentación en las tres últimas pruebas del campeonato '87 como preparación para la temporada completa en 1988.

Por Héctor Cadematori
(desde los Estados Unidos).

La fenomenal difusión que en los últimos tres o cuatro años ha tenido la categoría Indy Cars, ha producido un movimiento que no era muy difícil adivinar: la participación de las grandes productoras de automóviles.

Es claro, lo que antes era la gloria de los artesanos, ahora es la gloria de las marcas que en el cada vez más competitivo mercado mundial del automóvil, deben buscar prestigio y laureles donde la ocasión se presente. Pues bien, se ha presentado en Indy Cars, el ahora prestigiosísimo campeonato organizado por el CART, con pilotos de todo el mundo y premios que cortan la respiración.

Chevrolet, con su nuevo Ilmor V8, entró al ruedo sumándose al grupo que ya integraba Buick con sus V6 de efímera fama en Indy '85, y Honda con un V8 preparado en forma privada (por lo menos hasta ahora, y que corriera Geoff Brabham), y por supuesto, el dominador de la categoría: el legendario Cosworth. Se habla de Toyota, se hablaba de Porsche y Ferrari.

De estos tres últimos se ha anunciado oficialmente la participación de la firma alemana para fines de año, en tres pruebas para, entonces sí, encarar el Campeonato en 1988.

En los Estados Unidos, Porsche man-

tiene un largo liderazgo, un guante de hierro aprisionando la categoría GTP de IMSA, siendo redundante hacer mención de su participación en Europa, tanto en prototipos como en Fórmula Uno.

Después de ganar las 24 Horas de Daytona '87, Porsche anunció su programa de Indy Cars, que estará patrocinado en parte por la marca de lubricantes Quaker State, la que se extenderá hasta 1990 y que, de paso, es patrocinante, asociada del auto oficial de GTP IMSA.

El equipo de Indy Cars tendrá base, obviamente, en los Estados Unidos, y estará a cargo de quien tantas veces ha llevado a la victoria a esta marca: Al Holbert, aunque la responsabilidad del asunto recaerá en el ya famoso Director de Porsche Motorsports, Peter Falk, mientras Norbert Singer ocupará el sillón de Ingeniero Jefe y Hans Metzger será el encargado de los motores.

A diferencia de los esfuerzos de Porsche en Fórmula Uno, en que solamente provee los motores, en el caso del proyecto Indy todo el auto será desarrollado en la casa alemana.

Durante la conferencia de prensa se mostró un motor con la inscripción "Porsche-Indy" en sus tapas, aunque poco se pudo saber además de que es un 2.6 l. doble árbol V8.

El diseño que acompaña esta nota,

en cierta forma también fue "desmentido" por los directivos de la marca, señalando que servía principalmente a efectos de mostrar al principal patrocinador del equipo, dejando entrever que las formas definitivas del auto serán bastante diferentes a las del dibujo. La pregunta de rigor: ¿Y el piloto?, aún no ha sido contestada, aunque Al Holbert mencionó que se está buscando un hombre experimentado que ayude a desarrollar el auto, y aunque prácticamente ya ha sido designado Hans Stuck para los primeros tests. Stuck mantiene una larga relación con Porsche, recordándose que ganó el Campeonato Mundial de Resistencia con Derek Bell en 1985, y anteriormente su campaña en Fórmula Uno comprende 74 Grands Prix. Si todo marcha de acuerdo con el programa, las primeras pruebas del Porsche Indy comenzarán en agosto para participar en Pennsylvania, Laguna Seca y Tamiami, las últimas tres pruebas del torneo del presente año.

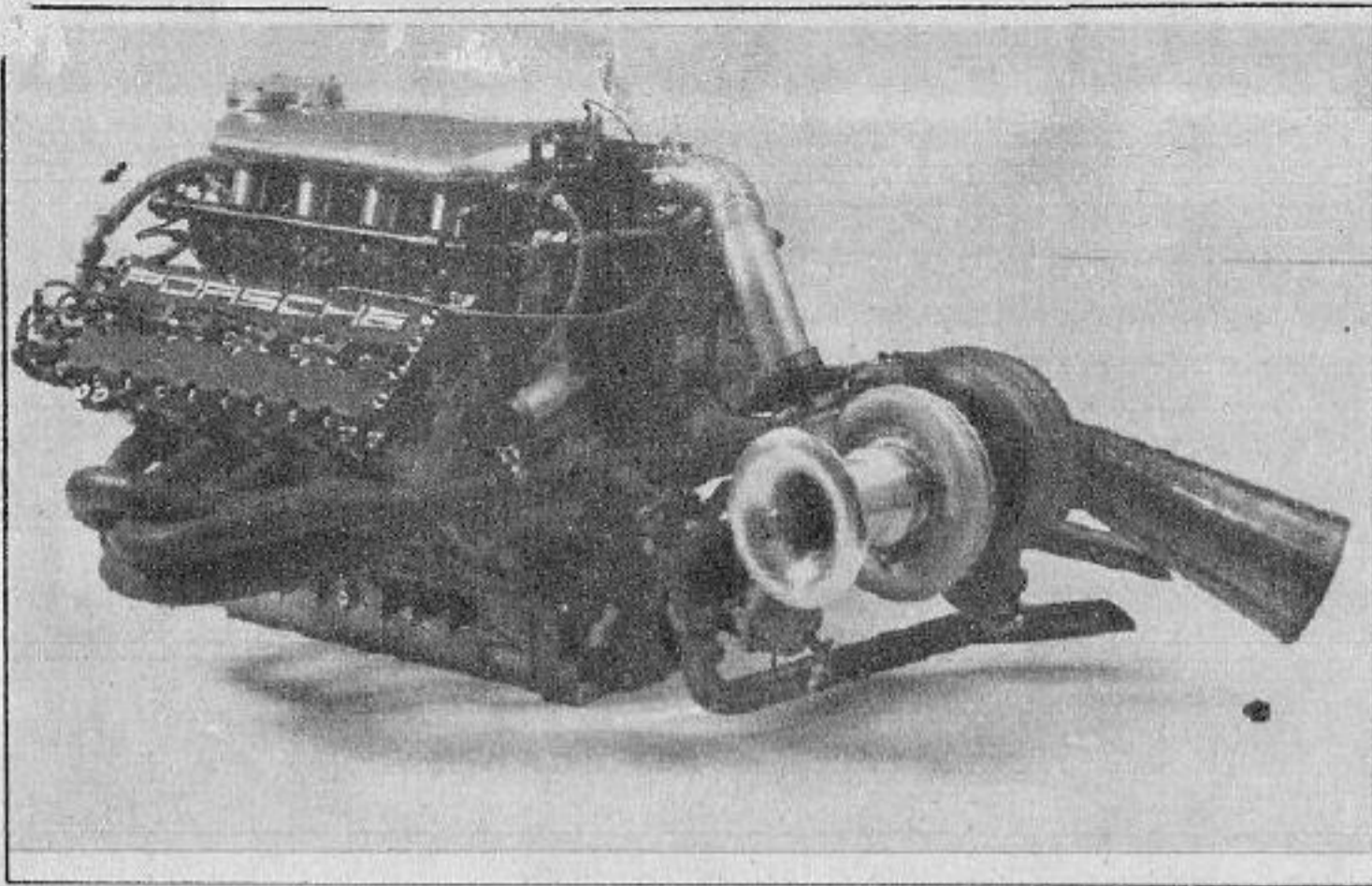
Posiblemente todos recuerden a Dan Gurney manejando un auto plateado a principios de la década del sesenta; lo que quizá pocos sepan es que Porsche estuvo a punto de intervenir en Indy Cars no hace muchos años. En 1979, época de arduas disputas entre el USAC y el recientemente creado CART sobre el control de la categoría, Pors-

che anunció sus planes de correr en 1980, todavía bajo la bandera del USAC.

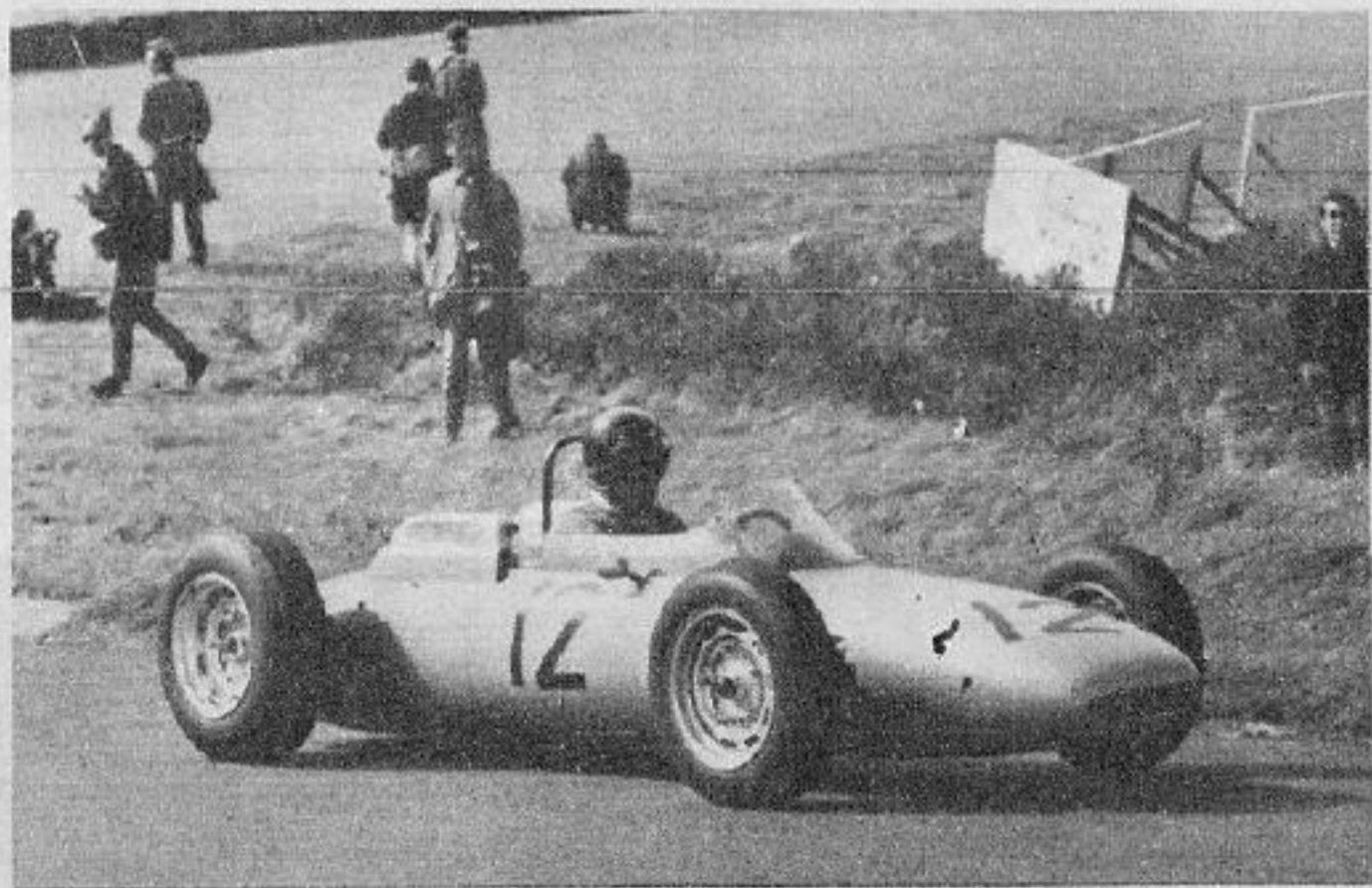
Danny Ongais incluso testeó un seis cilindros boxer turbo, refrigerado por agua, montado sobre un chasis Parneilli, en el ahora desaparecido circuito de Ontario, en Phoenix y en Atlanta, como preparación para la temporada siguiente, en que el auto completo, como es el caso ahora, sería Porsche.

Por lo que dicen las malas lenguas, alguien tomó un par de tiempos durante las pruebas y, percatados de la fenomenal performance y de la potencia que el motor entregaba, se decidió limitar reglamentariamente la presión de los sobrealimentadores, con lo que se redujeron, drásticamente, las posibilidades del motor alemán, abandonándose entonces el proyecto.

Ahora es ansiosamente esperada la presentación del auto y, por supuesto, su participación en una temporada que se plantea más competitiva que nunca. ■



"804 FORMULA UNO"



Varios pilotos privados llevaron al triunfo a Porsche de Sport en la Europa de posguerra, pero no fue hasta 1951 que la fábrica inscribió sus autos oficialmente en Le Mans, ganando su categoría.

Otros triunfos siguieron, pero ya el motor varillero de litro y medio había llegado a su límite de desarrollo, con lo que se decidió dotarlo de un doble árbol de levas a la cabeza y así el Spyder se convirtió en el 550/1500 RS (por Rennsport) Le Mans y las Mille Miglia fueron para Porsche en 1954.

Estos Spyder, de familiares líneas, obtuvieron innumerables victorias durante la década y vieron sus órganos modificados y mejorados. Versiones despojadas de carrocería compitieron en Fórmula Dos con éxito aunque, por supuesto, sus miras estaban puestas en Fórmula Uno. El 718/2, tal su denominación, era básicamente el auto Sport con el motor del RSK de cuatro árboles.

En 1960 se formó el equipo oficial y uno privado comandado por Rob Walker y con Stirling Moss, como piloto para la Fórmula Dos.

Buenos resultados culminaron con una "barrida" en el GP de Alemania terminando primero (Bonnier), segundo (von Trips), cuarto (Graham Hill), quinto (Herrmann) y sexto (Barth). En Zeltweg, Moss (que volvía de un accidente en Spa) le dio a Porsche el primer puesto, Bonnier ganó en Modena, y la temporada terminó con un par más de carreras ganadas, en Sudáfrica.

En ese 1960 se aprobó la construcción de un nuevo motor de 1,5 lit. para Fórmula Uno, y un dos litros para Sport, ambos ocho cilindros-Flat refrigerados por aire. El primero de ellos, sin embargo, no estuvo terminado para la temporada inicial de la categoría 1500 (1961), de forma que se rediseñó el 718/2 con caja de quinta e inyección Kugelfischer.

El auto fue un desastre tal —a pesar de los esfuerzos de Bonnier y el contratado para la ocasión, Dan Gurney—, que Ferry Porsche decidió volver a los autos del '60, conocidos y confiables, con los que se consiguieron decorosos resultados.

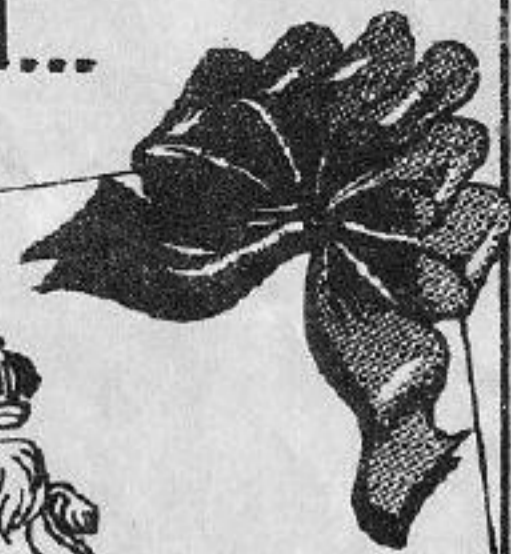
En 1962, con el nuevo motor ocho cilindros listo (que no fue todo lo potente que el optimismo de los alemanes esperaba) y un nuevo chasis, se encaró una temporada desfavorable, principalmente porque había salido a la palestra el primer monocoque de Colin Chapman, el Lotus 25 con motor Climax. A partir de ese momento, todos los demás autos quedaron fuera de conversación. Un efímero momento de alegría (joto) llegó en el GP de Francia, en Rouen-les-Essarts, en el que Dan Gurney llevó al Porsche 804 a la victoria al producirse una debacle mecánica en el grupo de los autos favoritos, y prosiguió una semana más tarde en Solitude (fuera de Campeonato).

Pronto se volvió a la normalidad y, comprobándose la falta de competitividad del auto, Porsche decidió abandonar el proyecto del monoposto.

Muchas razones se dieron explicando esta decisión, dinero una de ellas, pero se dice que la principal, aunque no oficialmente confirmada, fue que Porsche nunca "le encontró la vuelta" a la Fórmula Uno, clase de monostos sumamente especializada, en la que otros sí, en cambio, sabían, como dicen por estos pagos, "de que lado de la tostada se unta la manteca..."

Porsche se dedicó, entonces, a sus autos sport, terreno que sí dominaba con comodidad.

Regálese algo muy especial...



Hotel Dos Reyes

CATEGORIA INTERNACIONAL
☆☆☆☆

...su estadía en el hotel más moderno, suntuoso y confortable de Mar del Plata!

Hotel Dos Reyes

Av. COLON 2129 - TEL. 24574 - 25708 - 28694 - 35610 - 43260

TELEX 39902 DVREY ARG. MAR DEL PLATA - ARGENTINA



En las Escuelas Rurales es difícil hacer buena letra.

Y esto nos compromete a todos. Porque esos chicos que hoy no tienen útiles para estudiar, mañana no tendrán conocimientos para progresar. Y ellos, serán los integrantes de la Argentina del futuro. Unámonos para ayudarlos en la compra de útiles escolares, libros, ropa, alimentos y todo lo que esté a nuestro alcance. En las escuelas rurales, sus manos pueden hacer buena letra.

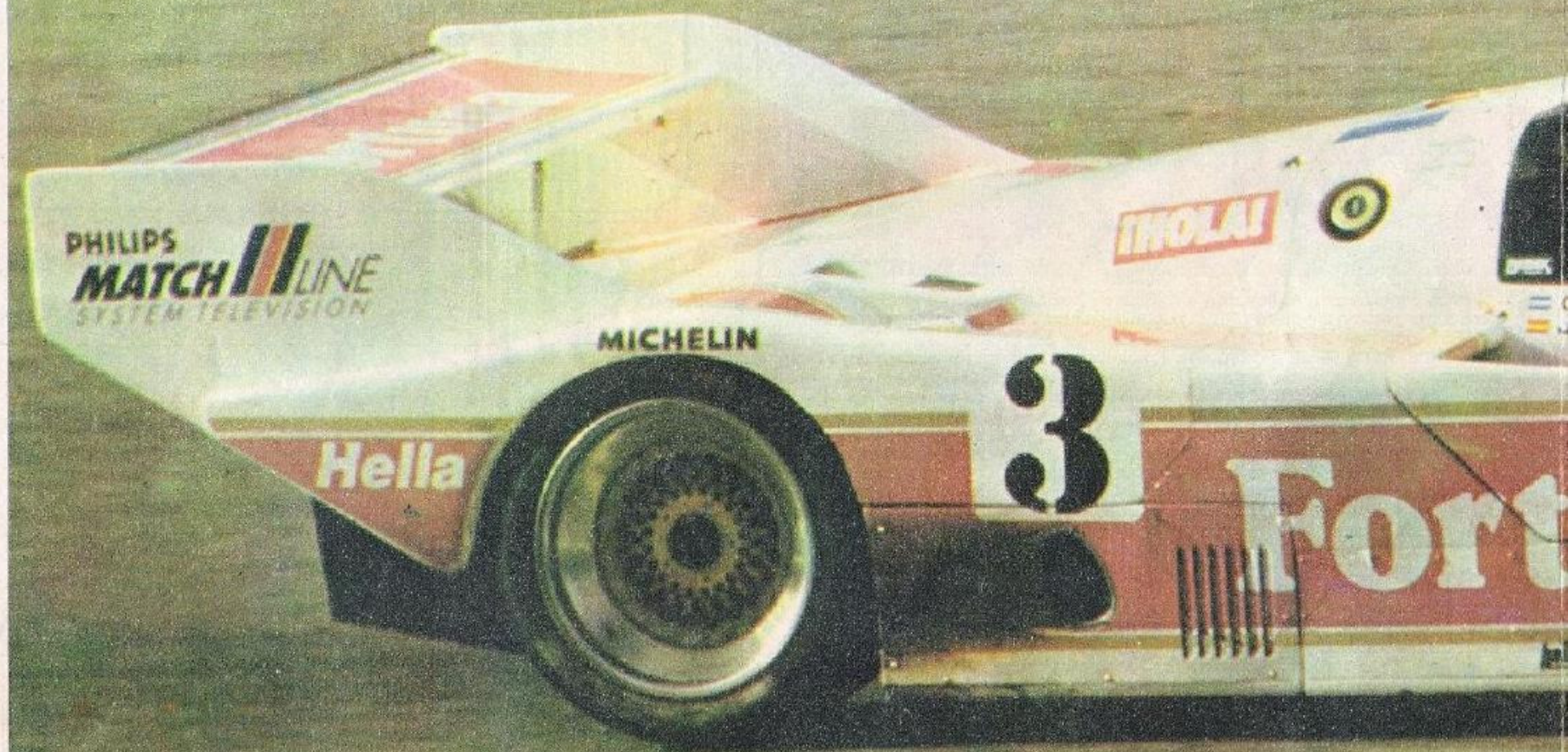


CAMPAÑA DE BIEN PUBLICO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas

Riobamba 1036 - (1116) Buenos Aires - 42-8447

Colección
CORSA



Oscar Rubén Larrauri (RA)
Jesús Pareja (E)
PORSCHE 962
Equipo Brun Motorsport
CAMPEONATO MUNDIAL 1987 DE SPORT PROTOTIPOS

Foto: Néstor Palmetti



CORSA

VINETAS

NORTEAMERICANAS



Para usted, que quería estar más y mejor enterado del acontecer automovilístico estadounidense. Para usted, que hace tiempo que deseaba interiorizarse de las diversas novedades de todo tipo de las cuales es usina permanente el "gran país del Norte". Para usted, que vive inquieto buscando lo más "posta", va esta advertencia: no pierda el tiempo leyendo este chuserío.

Muchos de nuestros lectores, tratando de justificar esta semanal sangría que significa la compra de nuestra querida publicación, se leen hasta la página del "staff".

Esta columna de nombres, por lo menos agrega algo más y distrae un poco del constante aumento en ese numerito que aparece en la tapa precedido por el signo del austral.

Curiosamente, el precio de Corsa la ubicará en una famosa frase que usan por aquí: "Hay dos cosas inevitables: la muerte y el aumento de los impuestos" que habría que reconstruir de la siguiente forma: "Hay tres cosas inevitables: la muerte, el aumento de los impuestos y el del precio de CORSA..."

En fin, que la columna del "staff" (poca trama pero muchos personajes) alberga, recordarán los más memoriosos, el nombre de nuestro subdirector, Oscar Fillipaldi, sin relación de parentesco alguna con el gran corredor y campeón mundial brasileño; aunque Oscar no lo desmienta y Emerson sí.

"Peor para él", sentenció aquí al conocer la actitud del paulista (de paso, menos mal que Emerson nació en São Paulo, que si hubiera nacido en Manaus no sé cómo me las hubiera arreglado para terminar esta frase).

Oscar Fillipaldi es mi amigo, lo que, a diferencia de Emerson, no desmiento, pero de lo cual tampoco me enorgullesco, que quede claro.

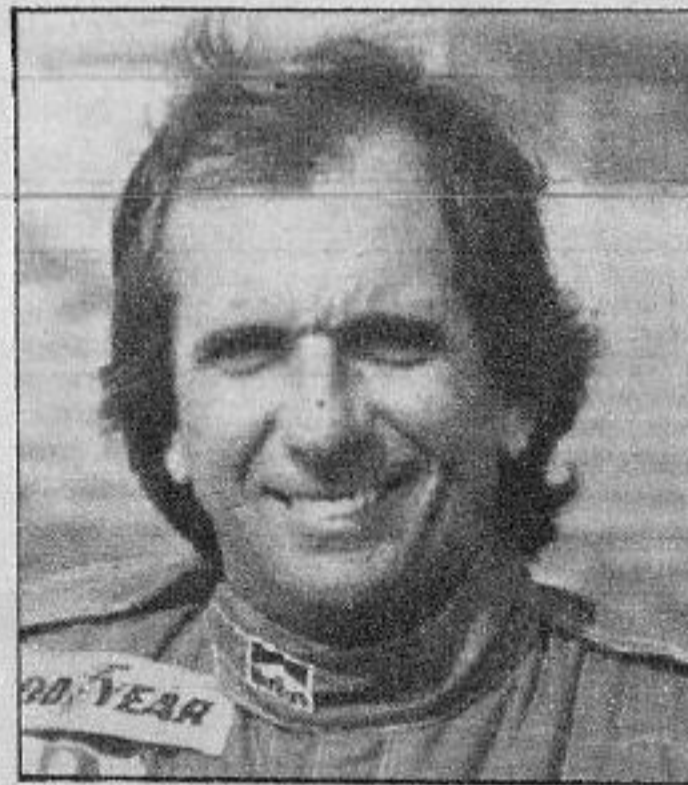
Entre sus muchos defectos, Oscar es insistente. Muy insistente en rigor de verdad. Debo reconocer, sin embargo, que ese defecto lo ha llevado a conseguir sus propósitos; de lo que no estoy seguro es de adónde lo llevarán algunos de sus otros defectos.

Esta columna de "Viñetas Norteamericanas" es una rendición incondicional de mi paciencia enclenque a su insistencia vigorosa.

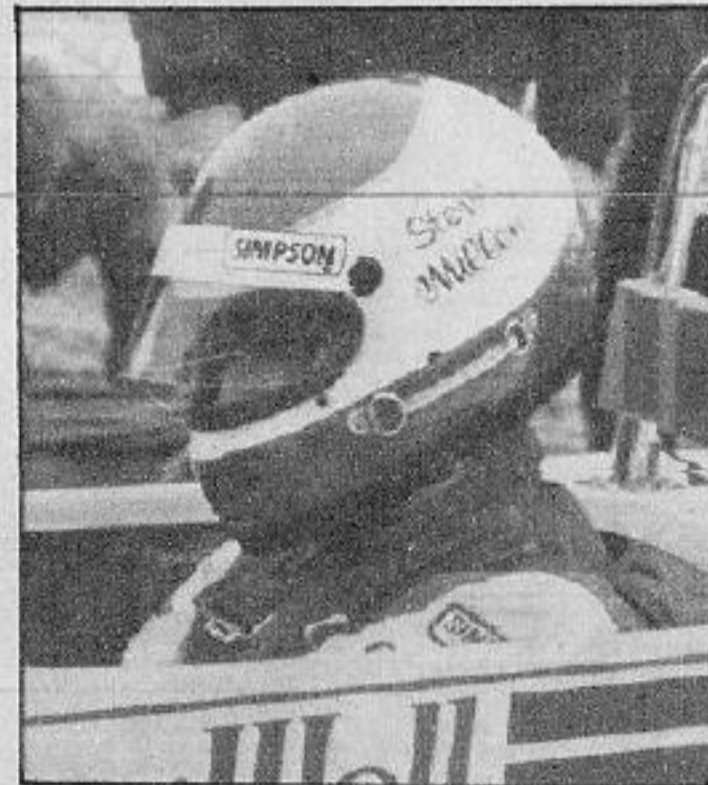
Oscar, me rindo, aquí van tus Viñetas Norteamericanas.

ANDANDO A LOS PIQUES

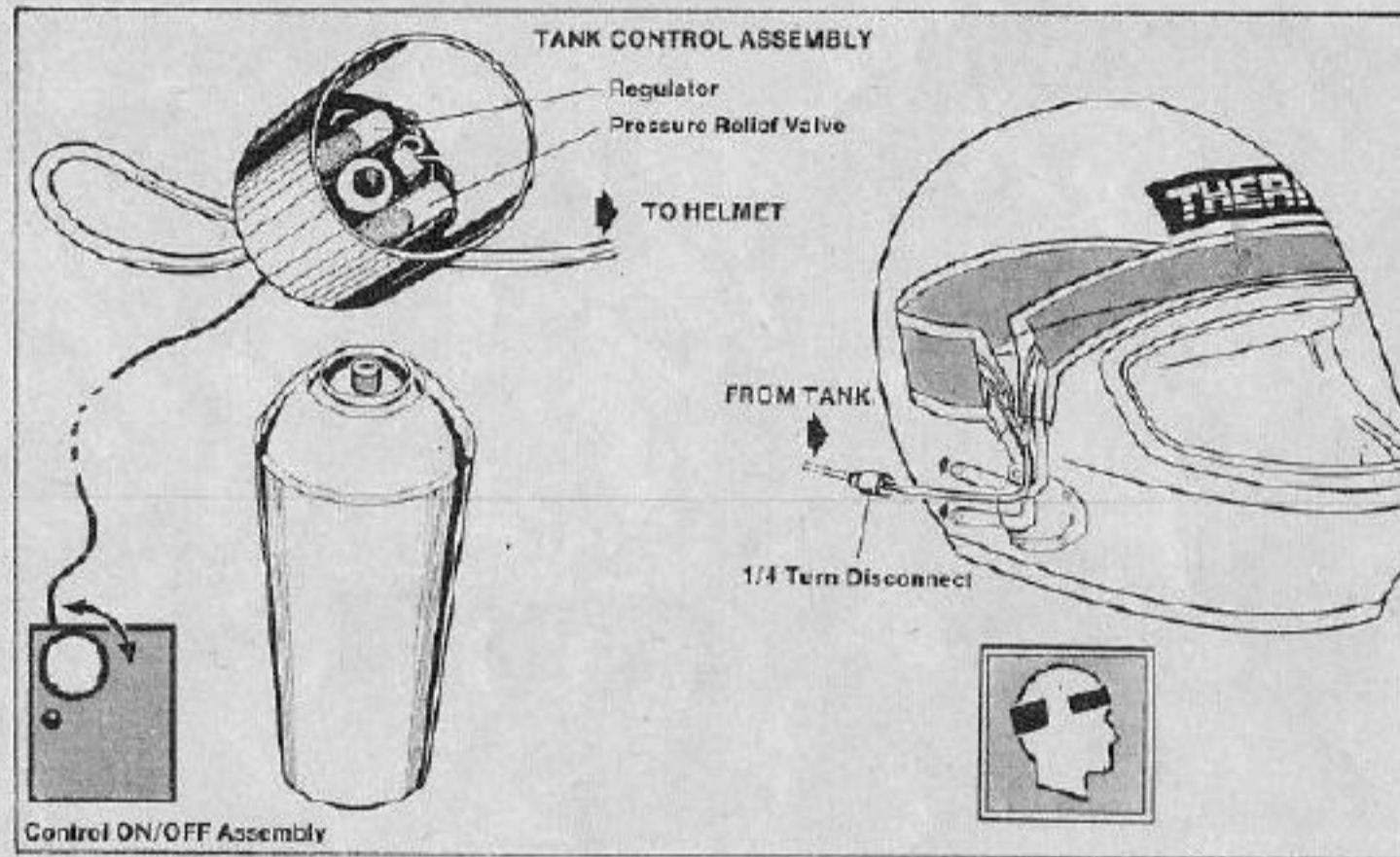
El nombre Craig Breedlove no es desconocido para los que siguen los intentos de batir records de velocidad. Con su "Spirit of America", Breedlove alcanzó los 650 y pico km/h en Bonneville con un siluro propulsado por turbina el primero en su tipo. Al año siguiente, 1964, después de una pasada a 800 km/h, el auto terminó en una laguna,



El legendario "O Rio" Emerson, hoy figura de los Indy Cars. ¿Pariente... o mito?



Steve Millen, rival de Fangio Jr. en ARS 86, ahora en Indy Cars.



En los dibujos se aprecia el tanque y el dispositivo de control del novedoso equipo que se conecta al casco. Las cosas que inventan para conservar la cabeza irán...

sobreviviendo milagrosamente su piloto.

Hombre de agallas (por ponerlo de alguna manera publicable), Breedlove no se echó atrás y se subió a otro aparato, el "Sonic I" en el que consiguió, esta vez oficialmente y sin contratiempos, obtener un nuevo record a 966,5 km/h. Cabe agregar que después de este record, su esposa Lee manejó ese mismo auto a casi 500 km/h, la velocidad máxima en la categoría reservada al "débil". El record de Breedlove no sería balido sino cinco

años después por Gary Gabelich y su "Blue Flame". Trece años más tarde un inglés, Richard Noble, en el desierto de Nevada llevó a su maquina con turbina Rolls Royce a la velocidad de 1.020 km/h, el 4 de octubre de 1983. "Lo hice por la Reina, por mi Patria... y porque se me dio la gana", sentenció.

Este impresionante record estaría en peligro, ya que un ambicioso proyecto encabezado por Craig Breedlove, ahora de 47 años, pretende superar esa marca "por más de 100 millas/h", como decía la información recibida. Esta

vez también sería con un auto jet, el "Sonic II", pero con una particularidad: el record se intentará sobre tierra y sobre agua, obviamente con dos aparatos diferentes, en el verano de los Estados Unidos. Veremos.

ENTUSIASTAS DE LA FOSA

Desde 1983 funciona la Formula One Spectators Association, cuya sigla, FOSA, resume la actividad de un matrimonio que fundó esta empresa nucleando a los simpatizantes norteamericanos de la popular categoría.

FOSA mantiene una línea que sus suscriptores pueden usar llamando después de las carreras, para enterarse de los resultados y otras cuiltas. La difusión de la Fórmula Uno en los Estados Unidos no es lo que ustedes imaginan. Algún recuadrillo en un diario o, si no, esperar "On Track", una especie de Corsa local pero que aparece cada dos semanas, así que minga de historia caliente.

Otra publicación dedicada a esta categoría es el mensual Road & Track, pero las pautas de cierre de esta revista son extremadamente anticipadas, de forma que las carreras de Fórmula Uno, exquisitamente relatadas por Innes Ireland o el legendario Rob Walker, aparecen dos y tres meses después de corrido el G.P. Si creo que la última nota fue sobre la carrera en la que Jo Schleser se mató con el Honda de magnesio...

En fin, que FOSA cubre una necesidad y, además del informe telefónico del domingo, envía a sus miembros una especie de folleto con fotos, comenta-



Las popularísimas "Stocks" en Daytona, su "catedral"... Pero se van a correr canguros.

rios y las estadísticas de la prueba. Hace poco ha agregado un nuevo servicio que consiste en "tours" a las carreras.

FOSA está en manos de dos simpáticos amigos, Pam Lauesen y George Goad, quienes descubrieron, a través de algún hispano-parlante, que FOSA también significa "tumba" en castellano. Afortunadamente les di algo de alegría al comentarles que, por lo menos en la Argentina, "fosa" se utiliza como el agujero para trabajar debajo de los autos, mucho más automovilístico que

el sombrío significado anterior.

Si alguien quiere comunicarse con FOSSA, escribirles a 8033 Sunset Blvd. 60. Los Angeles, California 90046. USA.

CABEZA FRESCA

Hace muchos años aparecía una publicación de dudosa moralidad, con este nombre. Juro que ni yo ni nadie de mi conocimiento jamás compró un ejemplar, y sólo tengo referencias a través de terceros de su contenido. Lo juro.

Establecidos moralmente, digamos que este comentario no tiene nada que ver con ese pasquín ni con personajes de disipadas costumbres como también se adjetivaba a través del término "cabeza fresca". Ej.: "Ese es un cabeza fresca, nena. Te va a arruinar la vida, haceme caso y salí con el hijo del doctor, que es un chico asentado y de familia..."

Nuestro comentario tiene que ver con un sistema para mantener a los pilotos frescos, ergo, cómodos, dentro de sus habitualmente estrechos habitáculos. Es sabido que el calor que deben soportar los corredores, enfundados en sus trajes protectores, es impresionante, y no pocas veces lleva a desvanecimientos, malestares y, normalmente, a una merma importante del rendimiento del piloto a medida que transcurre la carrera.

sabido que en los monopostos el espacio es tan justo que algunos corredores, si se ponen dos pares de medias, no entran en el auto.

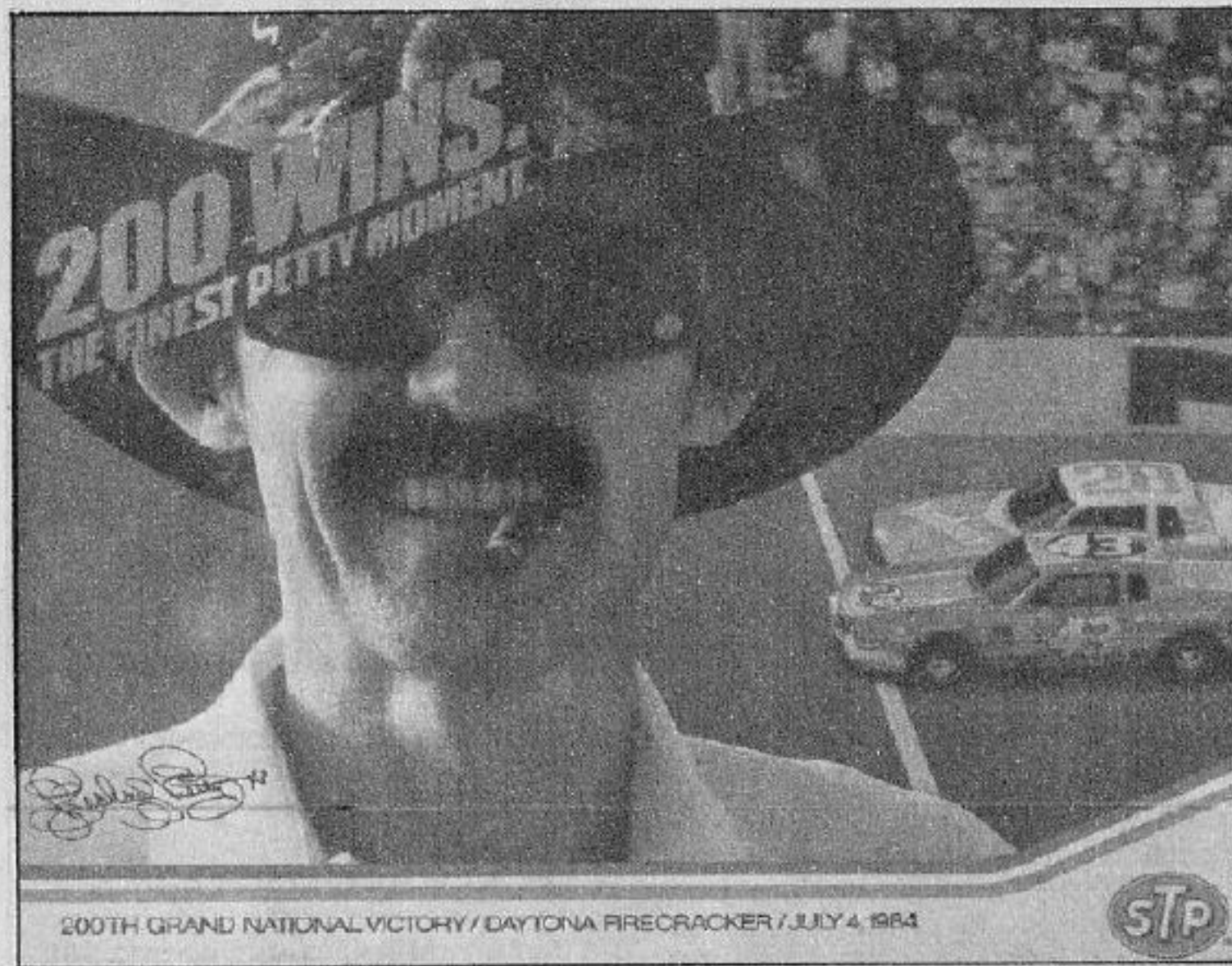
Ha salido un sistema producido por la firma Thermacor, que simplificó todo esto mediante una botellita de gas que en su tapa contiene un regulador de impulsos, y un par de bandas con capilares aplicadas dentro del forro del casco.

Ken Wright, buen amigo y quien nos familiarizó con el sistema, nos decía: "Lo están usando en Indy Cars, especialmente por lo reducido del sistema. Es increíble, pero a pesar de que el cilindro con el gas mide apenas unos 20 cm de largo, algunos equipos tienen problemas en ubicarlo."

Incluimos unos gráficos explicatorios. El control, regulado por el piloto desde el cockpit, incrementa o disminuye la cantidad de impulsos del gas que llega



El pibe Unser se prende en todas... y anda bien. No hay nada que hacerle, sale al viejo... Salvo en la pinta.



Y por el mismo importe, señores, he aquí una postal autografiada del más grande de los 'stockistas': Richard Petty, yeah sir...!

Hay unos sistemas que combaten esta situación. Unas gorritas que se colocan en la cabeza y chalecos debajo del antillama, ambos con capilares, producen recirculación de agua que mantiene el cuerpo y la cabeza frescos.

Se han dado casos de falla en estos sistemas, que al producirse ocasionan mucho más daño que si no se tuviera nada, sumando a ello el hecho de que es necesario cierto espacio para colocar reguladores y depósitos de líquido dentro del auto. En los de Turismo o Stock Cars no hay problemas pero es

hasta las almohadillas de la cabeza. Algunos corredores, comentaba Wright, hasta han tenido que apagarlo totalmente porque tenían frío y, obviamente, el objeto del sistema es estar cómodo, no frío, lo que también puede acarrear inconvenientes, como calambres, por ejemplo. Sin duda, no quisiera que se me acalambalara un brazo en la curva de Indy a tres gambas cincuenta...

Thermacor, por el momento, está instalando sus sistemas en cascos Bell, empresa que ha cooperado con el desa-

rollo del equipo, pero se estima que en el futuro se podrá aplicar a otras marcas de cascos.

Los primeros tests se hicieron con Michael Andretti y, según la anécdota, un día apareció Mario Andretti en la oficina de Ken Wright, pidiendo uno de esos sistemas: "Al principio Michael hablaba todo el tiempo, pero un día dejó de hablar del asunto por completo. Ahí me di cuenta de que esto funcionaba...", decía Andretti padre, reclamando uno. Filippaldi y Guerrero también están "testeando", y la firma, en estos momentos, trabaja en el chaleco de similares características. Por ahora, según parece, estas almohadillas están ayudando a superar un serio problema en el automovilismo de competición. ¿Se acuerdan de cuando en los años cincuenta refrescaban a los pilotos tirándoles baldazos de agua al pasar? Seguro que "Talicho" Fresco se

por su don de gentes y modestia. Ojalá lo veamos entre los 33 en Indianápolis.

STOCK CARS A AUSTRALIA

Primero la America's Cup se fue a Australia, y ahora los muchachos del NASCAR van Australia. En efecto, Bob Jane, un empresario australiano, está construyendo el primer "superspeedway" peraltado fuera de los Estados Unidos, según reza la información (¿y Rafaela dónde queda, ¿en Oklahoma?!), en las afueras de la cosmopolita Melbourne. La carrera inaugural sería el 29 de noviembre, una semana después de la "gran finale" de la "Winston Cup" en Atlanta.

El Calder Park Thunderdome es una copia del Speedway de Charlotte con peraltes de 24 grados y un suave declive de 6 grados en la recta principal. Una mezcla entre Charlotte y Daytona.

VERSÁTIL

Hablábamos de pilotos versátiles. Bien parece que el chico Unser también gusta de subirse a cualquier cosa con un número al costado (¿subiría a un 60?).

La vez pasada anunció ciertos planes de manejar el dragster del campeón Kenny Bernstein (Funny Car) en ciertos "eventos", y ya ha firmado contrato para correr en Off-Road en equipo con su padre, un par de Jeep "Comanche" en algunas carreras del Campeonato de Estado organizado por Mickey Thompson. Si agregamos a esto su calendario de Indy Cars, el año '87 se perfila ocupado para Al Jr.

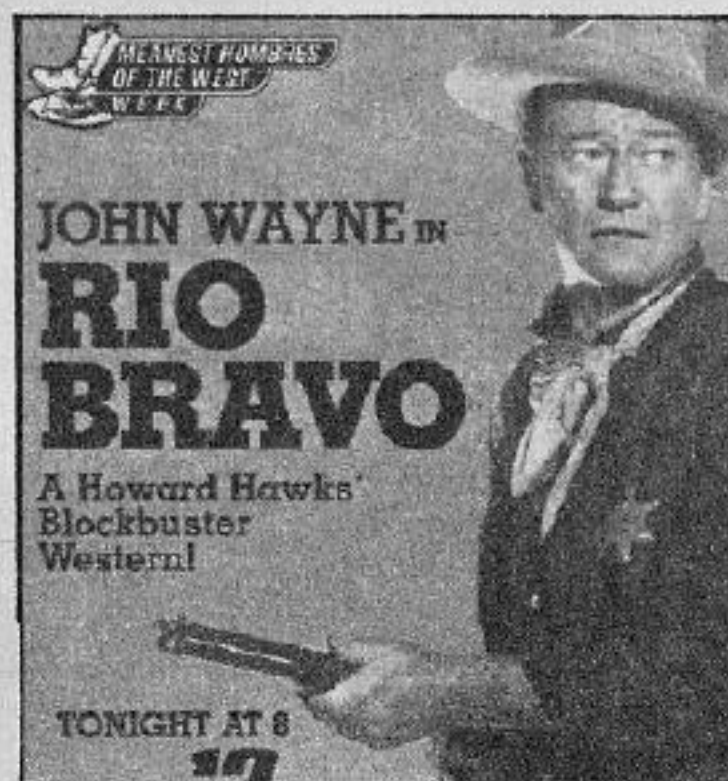
QUE TE CURE LOLA

Sin duda, no fue una temporada feliz para Lola la del año pasado en Indy Cars. Después del campeonato ganado por Mario Andretti en el '84, los productos Lola no alcanzaron nunca el nivel de los March, y es por eso que para el '87 los responsables de la marca inglesa han decidido empezar "de cero".

El chasis diseñado por Nigel Bennett se presenta, como es costumbre, en dos versiones: de circuito mixto y de óvalo, que, esta vez en contra de la costumbre, recibirán diferente denominación: T87/00 para la primera y T87/01 para la de óvalo. El costo completo del auto sin motor es de 164.000 dólares (con caja Hewland DGB), pero por lo que parece, el auto vale lo que piden, porque el campeón del '86, Bobby Rahal, ha dejado March y ya está "testeando" su Lola del Truesport Team. Andretti padre, viejo cliente de Eric Broadley, ha instalado un Chevrolet/Ilmor V8 en su auto, planta matriz que como ya comentáramos alguna vez, era exclusiva de Penske por un año. Terminada la temporada '86, el nuevo V8 que confrontará al legendario Cosworth, está disponible para cualquiera. Cualquiera con 50 lucas verdes, de más está decir...

La tarde estuvo lluviosa y fría. La noche no parece mejorar, así que la receta es la vieja y compañera tele. Esta noche me abulono a "Rio Bravo" con John Wayne. Es esa en que unos pistoleros lo acorralan en la oficina del "sheriff" con Dean Martin y, quién si no, el legendario Walter Brennan. Cuenta la leyenda que cuando Walter Brennan nació, el padre le preguntó al médico: "¿Varón o mujer?"

"Cocheo de Diligencia", contestó el galeno. ■



"OK, señores ¡¡¡aa basta!!" ¿Qué diablos hacen todos ustedes por aquí?! ¡Vamos, larguense de prisa de esta pábina!"

acuerda...

Para más información, escribirle a Ken Wright, Thermacor, 24052 La Hermosa, Laguna Niguel, California 92677. USA.

V-10

Desde hace un tiempo estoy escuchando que los constructores de Fórmula Uno están jugueteando con diseños de motores V-10 para ser aplicados a la nueva categoría 3.5 litros, normalmente aspirados. El otro día leí que Alfa Romeo está en eso, sumándose Audi, quien sería un joven miembro de la colectividad, curiosamente mencionado junto al más antiguo ganador del Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

PALPITANDO INDY

El equipo Hemmelgarn (para quien alguna vez corrió "Quique" Mansilla) ha presentado su inscripción oficial en la edición '87 del clásico. Nada menos que cinco autos, cuatro March 87C y un 86C, para Arie Luyendyk, Rich Vogler y el versátil Steve Millen, este último quien deberá superar los tests de adaptación o "Rookie Orientation", como se lo denomina oficialmente. Aprovechemos el espacio para recalcar las condiciones de este neocelandés que no sólo ha ganado el Campeonato de "Off-Road" 1986 de estadio organizado por Mickey Thompson, sino que también ha corrido con éxito en las ARS, es piloto del All American Racers de Dan Gurney en la clase GTO de IMSA, y ahora pone las miras en Indy Cars. Millen es un corredor muy querido en estas zonas



UNA MANZANA ARENOSA

Por lo general esta variante del "delicioso" fruto, no es de las más agradables para degustar... Por ello —y por los caminos transitados— puede calificarse así a la edición '87 de esta clásica Vuelta de la Manzana, la cual nos introduce al torneo argentino, en principio huérfano de figuras y del apoyo de las fábricas. Analicémoslo.

El comienzo del campeonato argentino enfrentó a la especialidad con realidades. La falta de figuras y apoyo de las fábricas terminales conspirará este año para que el torneo retome la brillantez de otras épocas, dejando sobre los hombros —y bolsillos— de los pilotos particulares la responsabilidad de mantener a sus máquinas en el mayor grado de competitividad posible. La ausencia de Renault Argentina —hasta el '86 presente con sus semioficiales— fue sumamente notable en esta primera competencia: menos lo fueron las de Volkswagen y Sevel Argentina, hasta ahora desinteresadas de la categoría. En el caso de VW, la probabilidad de que Alfredo Altamirano domine el torneo de la Clase Dos es muy fuerte y quizá ello le reporte algún apoyo de la marca, aunque ésta prefiera promocionar sus productos con competencias pisteras. Sevel, por su parte, deja también en sus principales privados la responsabilidad de representarla, aunque en el marco de una política de

competición prácticamente inexistente.

Otra realidad del rally '87 es la escasa cantidad de pruebas que se disputarán. Tan sólo faltan otras siete pruebas. El entusiasmo de los organizadores ha decaído notoriamente en la misma proporción que han subido los costos del certamen. Recordamos que hace tan sólo un par de años había cerca de una veintena de fechas solicitadas. El contraste es grande.

Indudablemente la presencia en General Roca de autoridades de la Comisión Deportiva Automovilística y del Automóvil Club Argentino sirvió para que tomasen contacto con los problemas que enfrenta la especialidad —tan saludable en el nivel zonal— y considerasen soluciones. Ellas urgen.

REGALO — Alfredo Altamirano obsequió a nuestro colega riojano cordobés Jorge Ocampo (A Fondo) la remera que utilizó en esta competencia. "Es

por cábala", dijo el piloto del VW Gol. La próxima vez haría lo mismo con una vestimenta sin usar.

¿CUANDO VOLVERA? — Si bien se da como un hecho el retorno a la categoría de Miguel Torrás, aún no está definida la fecha en que lo haría. Su intervención con R-18 quizá se haga esperar hasta mediados de año.

NO COSTO NADA — Ver el desarrollo de la competencia. No se cobró entrada para ver las pruebas clasificatorias, a excepción del que se desarrollaría en Catriel, donde los Bomberos Voluntarios de la ciudad lo hicieron para destinar lo recaudado a la entidad.

ATAJO — En el PC 3, el que iba desde Canal 10 a la zona del Aeropuerto de General Roca, algunos pilotos utilizaron un atajo existente. Dicho camino en realidad cubre la misma distancia que el correcto. Enterados los fiscalizadores de ello, restaron importancia porque

A



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación de Volantes de General Roca.
Accesos: Suficientes, 4 puntos.
Controles: Muy buenos, 4 puntos.
Estado del trayecto: Bueno, 3 puntos.
Parque cerrado: instalaciones, muy buenas 4 puntos; condiciones de trabajo, muy buenas, 4 puntos.
Promoción del espectáculo: Regular, 3 puntos.
Servicio de prensa: Bueno, 3 puntos.
Puntualidad: Excelente, 5 puntos.
Total: 29, ideal, 40.



1. El Gasol de Allamirano-Guerra circulando al sur del Rio Negro en la primera etapa. Comenzaban a perfilarse como posibles ganadores. 2. Bravo-Ezquerria en el final de la primera etapa, hasta entonces eran segundos en la general. 3. El abrazo emocionado de Stella-Venturi en la llegada. 4. Raúl Nizzo corrió con un estado gripal las dos primeras etapas, lo que no evito que el cordobés cierra la vuelta



LUCES Y SOMBRAS

La mayor frustración: La de Ricardo Passi al quedarse su Renault 18 a metros de la llegada. Su llanto en el Parque Cerrado fue elocuente.

Lo más añorado: El clásico recorrido de la Vuelta de la Manzana de años anteriores hacia la zona de Bariloche y San Martín de los Andes. La nostalgia envolvía a todos: periodistas, corredores, mecánicos y hasta a los mismos organizadores.

Los más hospitalarios: Los hermanos Salem, quienes se ofrecieron para cuanto necesidad tuvierá el periodismo. También los colegas del diario Río Negro, quienes nos ofrecieron sus instalaciones.

La mayor alegría: La que tenía el binomio Altamirano-Guerra al término de la carrera. "Hacia mucho que lo esperábamos..."

La sorpresa: Se la llevó hasta Juan Carlos Silenzi, ganador de la Clase Uno. "No esperaba llegar primero, me sorprendí..."

La amargura: La de Gabriel Raies cuando se enteró por la radio, mientras esperaba en el auxilio al final del PC 6, del abandono de su amigo Miguel Tubal.

Lo espectacular: Lo del binomio Bortoni-Duprat, que a los siete kilómetros de la largada del PC5, uno de los más duros, rompió la caja de dirección y una rótula del Regatta 85, siguiendo de largo en una curva quedando, el auto, colgado.

Lo más delicioso: La paella a la que fuimos invitados por los hermanos Salem.

Lo prematuro: El abandono del local Félix Veronesi por rotura del motor en el primer tramo. Era uno de los principales animadores y posible ganador. La gente de la zona lo lamentó mucho.

La grata compañía: La de los colegas, de "Motores en Marcha" del Canal 10 Universidad Nacional de Córdoba. Con ellos compartimos gran parte del rally.

Lo más llovido: la sala de prensa durante el domingo.

Lo menos aplaudido: en la entrega de premios, el título de "caballero del camino" otorgado a Casagrande (quien había clasificado último).

CARTA DE PRESENTACION FERNANDO STELLA



Nació en Córdoba el 1º de agosto de 1963. A los siete años ya estaba entre los fierros en el taller de Biangulli.

En 1970 su hermano comenzó a participar en carreras zonales, haciendo que Fernando viviera más cerca de los autos de carrera. A los dieciséis años le compraron un kart con el cual participó en seis carreras. En esa época, Víctor Romagnoli y el mismo Biangulli lo ayudan y asesoran sobre los secretos del manejo y la técnica de competición.

Como la mayoría de los cordobeses, acostumbrados a la montaña, le apasiona el rally. Es así que en 1981 debutó como navegante junto a Carlos Piazza. De ahí en más se sentaría en la butaca derecha, acompañando a "Cuchi" Salazar, Omar Degiovanni, Miguel Torrás —con quien obtendría su primer campeonato nacional en 1985— y Mario Stillo, con quien culmina su carrera como navegante en 1986.

Con el empuje y apoyo moral de Ernesto Soto y Osvaldo Batelli, decide incursionar como piloto en rally por el campeonato nacional. Ya lo había hecho anteriormente en el torneo zonal cordobés obteniendo muy buenos resultados. Debutó en la Vuelta de la Manzana 1987 con un Renault 12 preparado por Batelli y que pudo adquirir gracias a los frutos de sus actuaciones como navegante. La que buscó en este debut fue la prioridad y cumplió su cometido, obteniendo, con Sandro Venturi como navegante, el tercer lugar en su clase (la Dos) y el cuarto en la general.



entendieron que quienes lo atravesaban no ganaban nada.

DEMASIADO FUERTE — Recorrió Jorge Bortoni el enlace que une Villa Regina con Roca. Por el apuro para llegar rápido a sus auxilios realizó una alocada carrera por donde debía ir a una velocidad normal, asustando a algunas personas que circulaban por allí.

RUIDO INFERNAL — Hacia el Peugeot 504 de Hernández luego que destroza-

ra el cano de escape. "Era imposible el batifondo, ni siquiera podía escucharlo a Haberkon y para colmo nos quedamos encajados en un enorme arenal", comentaba el piloto de Carriel.

Texto y fotos: Eduardo E. Neira y Rubén Lettieri



LIDERES

LOS PUNTEROS: Clase 3: PC1: Veronesi. PC2/4: Maciel. PC5: Tubal. PC6: Passi. PC7/8: Diaz Mayer. PC9/14: Passi. PC15: Diaz Mayer.

Clase 2: PC1/3: Altamirano. PC4: Beschman. PC5/15: Altamirano.

Clase 1: PC1/8: Grasso. PC9: Recalt. PC10: Gómez. PC11/12: Silenzi. PC13: Gómez. PC14/15: Silenzi.

LOS GANADORES DE PRIMES: Clase 3: Maciel 8, Passi 3, Tubal 2, Diaz Mayer y Veronesi 1. Clase 2: Altamirano 6, Beschman 5, Bravo 3, García Jurjo 1. Clase 1: Grasso 7, Recalt 2, Gómez 2, Bernardi, Bastos y Drudi 1.

10



5 Los hermanos Maciel saltando. Su carrera fue excelente, pese a que abandonaron. 6. El 504 de Hernández. Lo usó en vez del R-18. "El Renault lo locaba a mi hermano". 7. Vista parcial del parque cerrado inicial realizado en las calles de General Roca. 8. Momento en que Passi se convierte en puntero. Fue al final del PC6. 9. Ubaldo Lambrecht "in fraganti" cerca de Krause. Debutó con VW Gacel y lo hizo dignamente. 10. Silenzi -riogegino de Allen- fue el ganador de la clase menor. 11. Los bartlochenses García Jurjo- González fueron los mejores representantes de Río Negro finalmente. 12. Héctor Maccari -Alta Gracia- no las tuvo todas consigo. Sin embargo logró terminar la Manzana.

11



12



Clase Tres a RICARDO PASSI



Porque forma parte de la sangre nueva del rally. Buscó siempre descontar sin darle respiro a los que tuvo adelante. Nunca decayó su ánimo cuando alguno de los varios problemas que tuvo lo retrasaba. Cuando toda esta labor parecía cristalizarse, a pocos metros de la llega-



da lo detuvo un inconveniente insalvable. En su desesperación por llegar dejó que lo ayudaran a empujar el auto—algo que no está permitido— y fue excluido de la competencia. No obstante entregó el R-18 a parque cerrado en medio de la ovación de los presentes.

Clase Dos a CARLOS BRAVO



Fue escolta de Altamirano en buena parte de la competencia con un auto prácticamente nuevo en la categoría—el modelo intervino 3 veces en el nacional— al que con su preparación y la mecánica de Julio Pardo logró hacerlo, en un tiempo relativamente corto, muy competitivo. Un brazo de dirección, cerca del final, no le permitió redondear su excelente labor. Realmente una pena...

Clase Uno a JOSE GOMEZ

Se había preparado especialmente para esta edición de La Vuelta de la Manzana puesto que quería ganar en su zona, pero la bomba de agua del Fiat 128 1.100 lo privó de ese privilegio. Este se convirtió en uno de sus escasos abandonos. Ojalá que el veterano cuarentón no se desdienta.



CAMPEONATO (disputada una competencia)

En nuestro número anterior se publicaron la clasificación del Rally Vuelta de la Manzana y los campeonatos respectivos con diversos errores. El 18° puesto en la general, y octavo en la Clase Uno se clasificó el binomio Velázquez-Pomata, con un Fiat 128 1.1. El culpable será ejecutado, y aquí van los campeonatos con el puntaje real que otorgó el rally.

CLASE 3

Pilotos: Díaz Mayer, 25 puntos; Hugo Hernández, 19; Casagrande, 15.
Navegantes: Valles, 25 puntos; Haberikon, 19; Aracosta, 15.

CLASE 2

Pilotos: Altamirano, 25 puntos; Beschman, 19; Stella, 15; García Jurjo, 12, 5; Mastromarino, 10; Liberatti, 7,5; Maccari, 5; Cáceres, 4; Rizzo, 3; Moreira, 1,5 punto.
Navegantes: Gerra, 25 puntos; Argüello, 19; Ventura, 15; J. González, 12,5; Jawerbaum, 10; Miasco, 7,5; Paz, 5; Diem, 4; Armitano, 3; Arévalo, 1,5.

CLASE 1

Pilotos: Silenzi, 25 puntos; Nizzo, 19; Angelini, 15; Sciangula, 12,5; Barroero, 10; Drudi, 7,5; Velázquez, 5; Bernardi, 4; Palma, 3; Uriarte, 1,5.
Navegantes: Meza, 25 puntos; Cali, 19; Chiarotto, 15; Yañez, 12,5; Demich, 10; León, 7,5; Pomata, 5; Castro, 4; Guadoni, 3; Sosa, 1,5.

CAMPEONATO DE MARCAS

CLASE 3

Renault 18, 40 puntos; Peugeot 504, 19.

CLASE 2

Volkswagen Gacel GS, 37,5 puntos; Renault 12 TS, 31,5. Fiat Regatta 85, 19; Volkswagen Gacel GL, 10.

CLASE 1

Fiat 128 1.1, 94,5 puntos; Fiat 147, 7,5.

El primer éxito de CARLOS DIAZ MAYER en su carrera deportiva.

QUINCE AÑOS PARA SABOREAR UN TRIUNFO



Carlos Díaz Mayer corte en rally desde 1972. Tiene 41 años, nació en Adrogué (Buenos Aires), es casado y tiene cuatro hijos. Debutó -paradójicamente- en la Vuelta de la Manzana del '72 con un Peugeot 504, marca con la que compitió hasta 1976. Su triunfo es altamente significativo, pues no es usual que alguien nacido en la llanura gane en una categoría dominada por montañistas.

Si bien su trayectoria dentro de las competencias de tipo rally es muy dilatada, por diversos motivos nunca fue hombre candidato a la victoria. Los modestos medios con los cuales contaba al comienzo de su campaña, y la presencia de equipos oficiales con todo el apoyo necesario para ganar, fueron postergando las aspiraciones de Díaz Mayer, que no obstante esto no bajó nunca los brazos y permanentemente se presentó en las rampas de largada de los distintos rallies.

"El motor que use no tiene las modificaciones que el reglamento permite en esta temporada, pues lo hizo Antelo el año pasado. La caja arrimada no es la provista por Renault, y yo encaraba las cosas como para llegar y estar lo mejor ubicado posible."

Luego de estar inactivo, volvió a correr en Rally en el Gran Premio de 1982, que se desarrolló en los caminos cercanos a San Carlos de Bariloche, cambiando de marca y de categoría, pues esa vez compitió con Renault 12 en la clase 2.

"Nos teníamos mucha fe en la Vuelta de la Manzana. 'Puchi' Valles decía que teníamos que ganar, porque él había salido tercero en 1985 navegando a Jorge Maggi, segundo en 1986 en la butaca derecha del auto de Landriscina, y este año tenía que ser primero. Afortunadamente los cálculos salieron bien, y el resultado se dio luego de mucho tiempo de buscarlo. Imagínate que debuté en 1972, y me costó nada más que quince años en ganar ese rally."

Su navegante "Puchi" Valles es uno de los colaboradores en el equipo.

mientras que "Pescado" y "Pilín" trabajan en el taller para poner el Renault 18 en condiciones de competir.

"El rally fue complicado, pero todas las cosas que nos sucedieron las pudimos solucionar luego de la finalización de los tramos de velocidad, sin perder demasiado tiempo. En el primer parcial rompi una rueda trasera izquierda y se rompió la punta de eje. En los últimos 10 km de ese prime, el auto venía zigzagueando, pero afortunadamente llegamos al auxilio y todo lo que se había roto lo teníamos de repuesto. Nos quedamos cortos de relación en las rectas, y a pesar de que yo le había puesto ruedas más altas, igual la relación no era la apropiada. En el primer PC del sábado, me quedé sin nafta, pero conecté la bomba eléctrica y llegamos hasta el final. 'Puchi' selló el carnet de ruta, pues primera, segunda... y me quedé sin combustible. El domingo, en el PC inicial, tuve una pérdida de líquido de frenos y llegué con lo justo al final."

En la Vuelta de la Manzana, además de su equipo, Alberto Pérez Nonnenmacher y Juan Odriozola le brindaron ayuda, una colaboración que fue muy importante para lograr el resultado final.

"Voy a intentar hacer todo el campeonato de rally. Eso depende mucho del tiempo y el dinero. Por el momento, lo que tengo que hacer es poner el motor con las modificaciones que el reglamento permite, y también conseguir la caja arrimada de fábrica, que ya me prometieron. En Madariaga rompi ese elemento, en las 24 horas de Córdoba también me sucedió lo mismo cuando faltaban cinco kilómetros para la llegada y, en la segunda etapa del Gran Premio también la caja me dejó 'tirado'. Yo espero conseguir la oficial, así se me terminan los problemas de ese tipo."

Carlos Díaz Mayer es nuevo ganador en rally. "Solo" necesitó quince años para comerse "La Manzana".

Marcelo Padín



En la Vuelta de la Manzana Díaz Mayer tuvo muchos problemas que hacían posible algún retraso importante, sin embargo no se desanimó. Llegó al final triunfante y pudo lucir la tradicional corona de manzanas junto a su navegante Héctor Valles.

Jorge Raúl Recalde - Jorge Del Buono (RA)
FIAT UNO TURBO Grupo A
10° en el Rally de Portugal 1987

Foto: Martín Holmes



RALLY VUELTA DE LA MANZANA



Carlos Veronesi, el primer fue suyo, luego de la izquierda abandonó



Osvaldo Lovagnini, de buena actuación a pesar de no terminar, carrera en pista proximo

LOS PRIMES

P.C.1: Cervantes (Lavacara) - Ing. Huergo 1 - Carlos Veronesi - Juan Carbonari (Renault 18 GTX) 16m51s (1° Clase Tres - Promedio: 103,65 km/h); 2. Alfredo Altamirano-Carlos Guerra (VW Gol G5) 16m54s (1° Clase Dos - Promedio: 103,34 km/h); 3. Miguel Tubal-Carlos Baleno (Renault 18 GTX) 16m59s; 4. Jesús Maciel-Luis Maciel (Renault 18 GTX) 17m07s; 5. Jorge Bescham-Aldo Argüello (PIAT SE 1500) 17m16s; 6. Bernardo Bruck-Roberto Suraci (Renault 18 GTX) 17m48s; 7. Héctor García Jurjo-Jorge González (VW Gol G5) 17m49s; 8. Carlos Díaz Mayer-Hector Valles (Renault 18 GTX) 17m54s; 9. Omar Hernández-Horacio Haberkon (Peugeot 504) 17m56s; 10. Hugo Hernandez Adolfo Cocciola (Renault 18 GTX) 17m58s; 11. Alejandro Miglio-Victor Farias (Renault 12) 18m04s; 12. Bonardi-Merlo (Renault 18 GTX) 19m09s; 13. D. Faini-C. Faini (VW Gol G5) 18m33s; 14. Fernando Stella-Sergio Venturi (Renault 12) 18m37s; 15. Ricardo Prasi-Rafael Gati (Renault 18 GTX) 18m44s; 16. Ubaldo Lambrecht-Silvano Scialoja (VW Gol G5) 18m47s; 17. Jorge Bortoni-Carlos Duprat (Fiat Regatta 85) 18m50; 18. Oscar Maccari-Alberto Paz (Renault 12) 18m58s; 19. Rudy Dellavallentina-Maria De Elias (Renault 12) 19m; 20. Osvaldo Lovagnini-Juan C. De Rioja (VW Gol G5) 19m07s; 21. Victor Lamperti-Carlos Lisi (Renault GTX) 19m09s; 22. José Grasso-Ricardo Sessana (Fiat 128 1100) 19m10s (1° Clase Uno - Promedio: 91,126 km/h); 23. Carlos Mastromarino-Edgardo Jaberbaum (VW Gol G5) 19m12; 24. Promedio 91m12s; 24. Miguel Debsa Juan Debasa (Renault 12) 19m16s; 25. José Gómez-Eric Heckmann (Fiat 128 1100) 19m19s; 26. Bruno Liberati - José Miasso (Renault 12) 19m29s; 27. Raúl Mazocchi-Héctor Roldán (Renault 12) 19m30s; 28. Iván Sainza - Víctor Roca (Fiat 128 1100) 19m34s; 29. Alberto Massetti-Ricardo Giulino (Fiat 128 1100) 19m35s; 30. José Scianguila-Yañez (Fiat 128 1100) 19m45s; 31. Aldo Recati-Oscar Moyano (Fiat 128 1100) 19m50s; 32. Moreira-Arévalo (Fiat SE 1500) 19m54s; 33. Juan C. Silenzi-Jorge Meza (Fiat 128 1100) 19m59s; 34. José Angelini-Dario Chiaroto (Fiat 128 1100) 20m05s; 35. Roberto Drudi-Ramón León (Fiat 128 1100) 20m16s; 36. Mario Rizzo-Horacio Armitano (Fiat SE 1500) 20m17s; 37. Miguel Pellejero-Daniel Zeiss (Fiat 128 1100) 20m18s; 38. Raúl Luna-Ricardo Luna (Renault 12) 20m21s; 39. Raúl Nizzo-Carlos Cali (Fiat 128 1100) 20m29s; 40. Eduardo Ricca-Manuel Elordi (Fiat 128 1100) 20m31s; 41. Daniel Velázquez-Pomata (Fiat 128 1100) 20m40s; 42. Luis Brihueza-Roberto Buick (Renault 12) 20m40s; 43. Ramon Testa-Andrés Pedemera (Fiat 128 1100) 20m43s; 44. Osvaldo Piries-Ismail Albandoz (Fiat 147) 20m46s; 45. Mario Casagrande-Horacio Araneda (Renault 18 GTX) 20m49s; 46. Jorge Lujan-Nafria (Renault 12) 20m58s; 47. Palma Guadoni (Fiat 128 1100) 20m58s; 48. Alejandro Uriarte-Rolando Sosa (Fiat 147) 21m02s; 49. Ruben Cáceres-Eduardo Diem (Renault 12) 21m03s; 50. Julio Barroero-Daniel Demich (Fiat 147) 21m05s; 51. Carlos Casadey-Victor Oviedo (Renault 12) 21m06s; 52. "Bambino"-Schlagertweit (Fiat 128 1100) 21m11s; 53. Alejandro Konicoff-Walter Pesci (Fiat 128 1100) 21m12s; 54. Sergio Bustelo-Luis Lorenz (Fiat 128 1100) 21m12s; 55. Rolandi-Rolandi (VW Gol G5) 21m20s; 56. Lionel Bernardi-Eduardo Castro, 21m22s; 57. Enrique Merlo-Juan C. Ibáñez (Fiat 128 1100) 21m25s; 58. Rodolfo Calendino-Alberto Gentile (Fiat 128 1100) 21m27s; 59. Elío Gomez-Gustavo Fernandez (Fiat 128 1100) 21m30s; 60. David Schmidt-José Fernandez (Fiat 128 1100) 21m36s; 61. Hernán Ripoll-Jorge Mora (Fiat 128 1100) 21m48s; 62. Claudio Door-Gustavo Arnaldo (Fiat 128 1100) 22m00s; 63. Antonio Bonilla-Angel Zella (Fiat 128 1100) 22m37s; 64. Fernando Palomo-Daniel Cadona (Fiat 128 1100) 22m40s; 65. Raúl Sosa-Jacobo Castro (Fiat 128 1100) 22m52s; 66. Victor Solmi-Maggianni (Fiat 147) 22m54s; 67. Manzanera-Pollini (Renault 12) 23m03s; 68. Elson Casanova-Juan Casanova (Fiat 128 1100) 23m06s; 69. Carlos Bravo-Guillermo Ezquerria (Fiat Regatta 85) 23m29s; 70. José Canale-Mario González (Fiat 128 1100) 24m26s; 71. Carlos Rodríguez Anibal Acri (Peugeot 504) 24m53s; 72. Juan González-Ruben Giaccone (Daihatsu) 24m57s; 73. José Reyna-Eduardo Perera (Fiat 147) 25m05s; 74. Berbel-Alesi (Fiat 128 1100) 34m51s; 75. Enrique Martina-Adalberto Davi (Fiat 128 1100) 36m32s; 76. Gabriel Marín-Adolfo Martínez (Fiat Regatta 100) 43m50s; 77. Carlos Miranda-Raúl Bello (Fiat 128 1100) 51m51s; 78. Carlos Bastos-Alejandro Martirian (Fiat 128 1100) 54m12s; 79. Aprimo Ferravante (Fiat 125 B).

P.C.2: Est. Iaria (Villa Regina)-Chichinales

31,80 Km. Maciel 19m49s (1° Clase Tres - Promedio: 96,282 km/h); Bravo-Ezquerria, 20m32s (1° Clase Dos - Promedio: 92,922 km/h); Bescham-Argüello, 20m42s; Tubal-Valerio, 20m48s; García Jurjo-González, 20m57s; Altamirano-Guerra, 20m58s; Hernández H. Cocciola, 21m19s; Bruck-Suraci, 21m25s; Miglio-Farias, 21m30s; Lovagnini-De Rioja, 21m34s; Pasi-Gait, 21m35s; Stella-Ventura, 21m36s; Lambrecht-Scialoja, 21m44s; Díaz Mayer-Valles, 22m01s; Maccari-Paz, 22m04s; Grasso-Sessana, 22m15s (1° Clase Uno - Promedio: 85,762 km/h); Dellavallentina De Elias, 22m21s; Sainza-Roca, 22m33s; Lamperti-Lisi, 22m27; Massetti-Gullino, 22m45s; Mazocchi-Roldán, 22m56s; Angelini-Chiaroto, 23m00s; Debasa M-Debasa, J., 23m04s; Luna R-Luna R., 23m10s; Silenzi-Meza, 23m12s; Gómez Heckmann, 23m13s; Drudi-León, 23m17s; Recati-Moyano, 23m21s; Konicoff-Pesci, 23m36s; Rica Elordy, 23m39s.

P.C.3: Canal 10 TV (Gral. Roca) - Empalme Camino Casa de Piedra 15,87 Km. Bescham-Argüello, 10m58s (1° Clase Dos - Promedio: 86,826 km/h); Altamirano-Guerra, 11m02s; Maciel J. Maciel, L., 11m03s (1° Clase Tres - Promedio: 86,171 km/h); Bravo-Ezquerria, 11m05s; Tubal-Valerio, 11m11s; Pasi-Gait, 11m14s; Bruck-Suraci, 11m35s; Miglio-Farias, 11m40s; Stella-Ventura, 11m40s; Hernández O-Haberkon, 11m43s; Lambrecht-Scialoja, 11m44s; García Jurjo-González, 11m45s; Lovagnini-De Rioja, 11m46s; Díaz Mayer-Valles, 11m48s; Hernández H-Cocciola, 11m57s; Bonaldi-Merlo, 11m58s; Recati-Moyano, 12m07s (1° Clase Uno - Promedio: 78,586 km/h); Dellavallentina-De Elias, 12m10s; Gómez Heckmann, 12m22s; Liberati-Miasso, 12m22s; Maccari-Paz, 12m23s; Lamperti-Lisi, 12m25s; Moreira-Arévalo, 12m26s; Debasa, M-Debasa, J., 12m28s; Sainza-Roca, 12m30s; Grasso-Sessana, 12m32s; Angelini-Chiaroto, 12m35s; Rizzo-Armitano, 12m35s; Silenzi-Meza, 12m39s; Testa-Pedemera, 12m39s.

P.C.4: Allen-Aeroclub (Allen) 31,30 Km. Bescham-Argüello 18m19s (1° Clase Dos - Promedio: 102,56 km/h); Tubal-Valerio, 18m34s (1° Clase Tres - Promedio: 101,3 km/h); Bravo-Ezquerria, 18m46s; Maciel J-Maciel, L., 18m47s; Hernández, O-Haberkon, 18m58s; Hernández, H-Cocciola, 19m39s; Lovagnini De Rioja, 19m52s; Altamirano Guerra, 19m55s; Lamperti-Lisi, 20m10s; Lambrecht-Scialoja, 20m19s; Miglio Farias, 20m29s; Díaz Mayer-Valles, 20m32; Dellavallentina-De Elias, 20m33s; García Jurjo-González, 20m36s; Grasso-Sessana, 20m44s (1° Clase Uno - Promedio: 90,6 km/h); Stella-Ventura, 20m45s; Pasi-Gait, 20m50s; Liberati-Miasso, 21m07s; Debasa M-Debasa J., 21m15s; Silenzi-Meza, 21m16s; Gómez Heckmann, 21m17; Recati-Moyano, 21m36s; Sainza-Roca, 21m49s; Rizzo-Armitano, 22m05s; Angelini-Chiaroto, 22m18s; Mastromarino-Jaberbaum, 22m21s; Luna R-Luna R., 22m21; Massetti-Gullino, 22m23s; Velázquez-Pomata, 22m28s; Moreira-Arévalo, 22m38s.

P.C.5: Puente Paso Córdoba-Empalme Ruta Provincial 6 50,20 Km. Tubal-Valerio, 30m21s (1° Clase Tres - Promedio: 99,242 km/h); Bravo-Ezquerria, 30m57s (1° Clase Dos - Promedio: 97,318 km/h); Altamirano-Guerra, 31m39s; Pasi-Gait, 32m17s; Hernández H-Cocciola, 32m47s; García Jurjo-González, 32m51s; Maccari-Paz, 33m05s; Lamperti-Lisi, 33m29s; Lambrecht-Scialoja, 33m42s; Díaz Mayer-Valles, 33m48s; Grasso-Sessana, 34m03s (1° Clase Uno - Promedio: 88,458 km/h); Liberati-Miasso, 34m46s; Dellavallentina-De Elias, 34m55s; Lovagnini-De Rioja, 35m00s; Luna R-Luna R., 35m36s; Miglio Farias, 35m39s; Gómez Heckmann, 35m41s; Debasa M-Debasa J., 35m46s; Recati-Moyano, 35m48s; Stella-Ventura, 36m00s; Silenzi-Meza, 36m17s; Angelini-Chiaroto, 36m40s; Nizzo-Cali, 36m44s; Mastromarino-Jaberbaum, 36m46s; Testa-Pedemera, 36m56s; Velázquez-Pomata, 37m42s; Lujan-Nafria, 37m52s; Rolandi-Rolandi, 38m05s; Schmidt-Fernandez, 38m18s; Calendino-Gentile, 38m33s.

P.C.6: Cervantes (Cañadón Hotimeyer)-Ing. Huergo 40,85 Km. Altamirano-Guerra, 31m02s (1° Clase Dos - Promedio: 94,446 km/h); Bravo-Ezquerria, 32m17s; Pasi-Gait, 32m26s (1° Clase Tres - Promedio: 90,369 km/h); Bescham-Argüello, 32m49s; Stella Ventura, 32m49s; Miglio Farias, 33m07s; García Jurjo-González, 33m16s; Díaz Mayer-Valles, 33m17s; Lambrecht-Scialoja, 33m38s; Hernández O-Haberkon, 34m10s; Lovagnini-De Rioja, 34m23s; Mastromarino-Jaberbaum, 34m37s; Dellavallentina-De Elias, 34m40s; Liberati-Miasso, 34m49s; Grasso-Sessana, 35m05; Maccari-Paz, 35m27s; Recati-Moyano, 35m35s (1° Clase Uno - Promedio: 82,370 km/h); Schmidt-Fernandez, 36m03; Konicoff-Pesci, 36m05s; Rolan-

di-Rolandi, 36m06s; Silenzi-Meza, 36m12s; Angelini-Chiaroto, 36m15s; Nizzo-Cali, 36m34s; Testa-Pedemera, 36m38s; Cáceres Diem, 36m45s; Barroero-Demich, 36m48s; Scianguila-Yañez, 36m58s; Drudi-León, 37m04s; Luna R-Luna R., 37m13s; Gómez Heckmann, 37m18s.

P.C.7: Est. Iaria (Villa Regina)-Chiquiniques 31,80 Km. Maciel J-Maciel 20m21s (1° Clase Tres - Promedio: 93,759 km/h); Bescham-Argüello 20m53s (1° Clase Dos - Promedio: 91,364 km/h); Altamirano-Guerra, 20m55s; Stella Ventura, 20m56s; Lovagnini-De Rioja, 21m32s; Hernández O-Haberkon, 22m29s; Grasso-Sessana, 22m38s (1° Clase Uno - Promedio: 84,300 km/h); Díaz Mayer-Valles, 22s41s; Maccari-Paz, 22m42s; Bravo-Ezquerria, 22m43s; Dellavallentina-De Elias, 22m43s; Rolandi-Rolandi, 22m58s; Liberati-Miasso, 22m59s; Mastromarino Jaberbaum, 23m06s; Silenzi-Meza, 23m15s; Cáceres Diem, 23m17s; Angelini-Chiaroto, 23m23s; Velázquez-Pomata, 23m24s; Barroero-Demich, 23m25s; Rizzo-Armitano, 23m34s; Luna R-Luna R., 23m39s; Konicoff-Pesci, 23m49s; Gómez Heckmann, 24m04s; Recati-Moyano, 24m04s; Drudi-León, 24m10s; Schmidt-Fernandez, 24m10s; Palma Guadoni, 24m14s; Scianguila-Yañez, 24m22; Nizzo-Cali, 24m44s; Uriarte-Sosa, 24m46s.

P.C.8: Chimpay-Belisle 19,86 Km. Altamirano-Guerra, 10m44s (1° Clase Dos - Promedio: 111,01 km/h); Maciel, J-Maciel, L., 10m52s (1° Clase Tres - Promedio: 109,65 km/h); Pasi-Gait, 10m58s; García Jurjo-González, 11m02s; Bravo-Ezquerria, 11m08s; Díaz Mayer-Valles, 11m12s; Lovagnini-De Rioja, 11m18s; Bescham-Argüello, 11m22s; Stella-Ventura, 11m33s; Hernández O-Haberkon, 11m37s; Mastromarino-Jaberbaum, 11m47s; Casagrande-Araneda, 11m47s; Rizzo Armitano, 11m56s; Liberati-Miasso, 11m58s; Maccari-Paz, 12m04s; Recati-Moyano, 12m07s (1° Clase Uno - Promedio: 98,343 km/h); Luna R-Luna R., 12m24s; Moreira-Arévalo, 12m25s; Lujan-Nafria, 12m27s; Grasso-Sessana, 12m30s; Nizzo-Cali, 12m32s; Silenzi-Meza, 12m33s; Gómez Heckmann, 12m34s; Cáceres Diem, 12m35s; Testa-Pedemera, 12m39s; Rolandi-Rolandi, 12m42s; Velázquez-Pomata, 12m50s; Pellejero-Zeiss, 12m50s; Drudi-León, 12m52s; Scianguila-Yañez, 12m56s.

P.C.9: Pomona-Lamque 15,51 Km. Altamirano-Guerra, 9m21s (1° Clase Dos - Promedio: 99,529 km/h); Maciel, J-Maciel 9m29s (1° Clase Tres - Promedio: 98,130 km/h); Bescham-Argüello, 9m31s; Pasi-Gait, 9m32s; Stella-Ventura, 9m47s; Díaz Mayer-Valles, 9m56s; Lovagnini-De Rioja, 9m59s; Hernández O-Haberkon, 10m07s; García Jurjo-González, 10m11s; Casagrande-Araneda, 10m24s; Maccari-Paz, 10m30s; Silenzi-Meza, 10m39s (1° Clase Uno - Promedio: 87,380 km/h); Rolandi-Rolandi, 10m42s; Cáceres Diem, 10m44s; Bravo-Ezquerria, 10m45; Liberati-Miasso, 10m46s; Rizzo-Armitano, 10m46s; Testa-Pedemera, 10m49s; Nizzo-Cali, 10m51s; Luna R-Luna R., 10m51s; Gómez Heckmann, 10m52s; Recati-Moyano, 11m00s; Lujan-Nafria, 11m02s; Barroero-Demich, 11m04s; Drudi-León, 11m06s; Calendino-Gentile, 11m06s; Pellejero-Zeiss, 11m08s; Moreira-Arévalo, 11m12s; Scianguila-Yañez, 11m17s; Bernardi-Castro, 11m18s.

P.C.10: Luis Boltrán-Emp. Ruta 416 y 307 75, 97 Km. Maciel, J-Maciel, L., 31m53s (1° Clase Tres - Promedio: 142,96 km/h); Altamirano-Guerra, 32m52s (1° Clase Dos - Promedio: 138,68 km/h); Pasi-Gait, 32m52; García Jurjo-González, 33m29s; Bescham-Argüello, 33m43s; Díaz Mayer-Valles, 34m14s; Stella-Ventura, 34m22s; Bravo-Ezquerria, 34m26s; Hernández O-Haberkon, 34m32s; Casagrande-Araneda, 34m55s; Maccari-Paz, 35m53s; Mastromarino-Jaberbaum, 36m58s; Liberati-Miasso, 37m14s; Moreira-Arévalo, 37m23s; Luna R-Luna R., 37m34s; Rizzo-Armitano, 38m21s; Gómez Heckmann, 38m23s (1° Clase Uno - Promedio: 118,75 km/h); Grasso-Sessana, 38m29s; Nizzo-Cali, 38m32; Angelini-Chiaroto, 38m44s; Silenzi-Meza, 39m01s; Scianguila-Yañez, 39m25s; Cáceres-Diem, 39m42s; Bastos-Varianian, 39s05; Bernardi-Castro, 39m56s; Drudi-León, 40m14s; Testa-Pedemera, 40m22s; Velázquez-Pomata, 41m07s; Barroero-Demich, 41m07s; Casanova, E.-Casanova, J., 41m21s.

P.C.11: Valle Azul-Emp. Ruta 6 (Paso Córdoba) 83,19 Km. Altamirano-Guerra, 33m59s (1° Clase Dos - Promedio: 146,87 km/h); Bescham-Argüello, 34m37s; Pasi-Gait, 34m44s (1° Clase Tres - Promedio: 143,70 km/h); Díaz Mayer-Valles, 35m11s; Bravo-Ezquerria, 35m30; Stella-Ventura, 35m38s; Maciel, J-Maciel, L., 35m55s; García Jurjo-González, 36m10s; Maccari-Paz, 37m10s; Mastro-

marino-Jaberbaum, 37m27s; Gómez Heckmann, 39m49s (1° Clase Uno - Promedio: 125,35 km/h); Luna R-Luna R., 40m11s; Grasso-Sessana, 40m32s; Rizzo-Armitano, 40m51s; Nizzo-Cali, 41m19s; Cáceres-Diem, 41m20s; Velázquez-Pomata, 41m44s; Silenzi-Meza, 41m45s; Drudi-León, 41m57s; Scianguila-Yañez, 42m00s; Casagrande-Araneda, 42m01s; Liberati-Miasso, 42m07s; Bernardi-Castro, 42m41s; Bastos-Varianian, 43m16s; Moreira-Arévalo, 43m18s; Barroero-Demich, 43m27s; Angelini-Chiaroto, 44m22s; Casanova, E.-Casanova, J., 44m40s; Calendino-Gentile, 44m51s; Sosa-Castro, 44m54s.

P.C.12: T.N.T.A. La Escondida (Catriel) 66,45 Km. Maciel J-Maciel, L., 27m58s (1° Clase Tres - Promedio: 140,30 km/h); García Jurjo-González, 28m39s (1° Clase Dos - Promedio: 136,96 km/h); Bescham-Argüello, 28m53s; Díaz Mayer-Valles, 28m55s; Hernández O-Haberkon, 29m17s; Pasi-Gait, 29m20s; Altamirano-Guerra, 29m47s; Rolandi-Rolandi, 29m58s; Mastromarino-Jaberbaum, 30m17s; Maccari-Paz, 30m23s; Liberati-Miasso, 31m04s; Cáceres-Diem, 31m26s; Bravo-Ezquerria, 31m42s; Stella-Ventura, 31m51s; Grasso-Sessana, 31m53s (1° Clase Uno - Promedio: 123,00 km/h); Angelini-Chiaroto, 32m28s; Silenzi-Meza, 32m51s; Scianguila-Yañez, 33m24s; Velázquez-Pomata, 33m34s; Barroero-Demich, 33m39s; Nizzo-Cali, 33m41s; Luna R-Luna R., 34m07s; Testa-Pedemera, 34m07s; Drudi-León, 34m18s; Gómez Heckmann, 34m23s; Uriarte-Sosa, 34m49s; Palma Guadoni, 34m53s; Bernardi-Castro, 35m07s; Merlo-Ibanez, 35m23s; Calendino-Gentile, 35m25s.

P.C.13: Los Polvorines (Catriel)-Ceferino (Catriel) Bescham-Argüello, 16m08s (1° Clase Dos - Promedio: 99,037 km/h); Stella-Ventura, 16m14s; Maciel, J - Maciel, L., 16m21s (1° Clase Tres - Promedio: 97,724 km/h); Hernández O-Haberkon, 16m27s; Pasi-Gait, 16m27s; Díaz Mayer-Valles, 16m59s; Altamirano-Guerra, 17m03s; Bravo-Ezquerria, 17m06s; Cáceres-Diem, 17m26s; García Jurjo-González, 17m31s; Liberati-Miasso, 17m55s; Mastromarino-Jaberbaum, 18m00s; Bernardi-Castro, 18m10s (1° Clase Uno - Promedio: 87,952 km/h); Luna R-Luna R., 18m11s; Nizzo-Cali, 18m14s; Gómez Heckmann, 18m18s; Drudi-León, 18m22s; Angelini-Chiaroto, 18m41s; Uriarte-Sosa, 18m57s; Moreira-Arévalo, 18m58s; Palma Guadoni, 18m58s; Velázquez-Pomata, 19m09s; Rizzo-Armitano, 19m12s; Merlo-Ibanez, 19m14s; Bastos-Varianian, 19m25s; Pellejero-Zeiss, 19m52s; Barroero-Demich, 20m04s; Scianguila-Yañez, 20m27s.

P.C.14: Catriel-Loma del Mojón (El Manzano) 69,84 Km. Pasi-Gait, 28m25s (1° Clase Tres - Promedio: 147,46 km/h); Bravo-Ezquerria, 28m35s (1° Clase Dos - Promedio: 146,60 km/h); Díaz Mayer-Valles, 28m56s; Bescham-Argüello, 29m03s; Hernández O-Haberkon, 29m47s; García Jurjo-González, 29m48s; Stella-Ventura, 29m54s; Rolandi-Rolandi, 30m32s; Mastromarino-Jaberbaum, 30m38s; Altamirano-Guerra, 30m41s; Maccari-Paz, 31m18s; Cáceres-Diem, 31m31s; Liberati-Miasso, 33m17s; Grasso-Sessana, 33m46s (1° Clase Uno - Promedio: 124,09 km/h); Luna R-Luna R., 34m37s; Moreira-Arévalo, 34m37s; Bastos-Varianian, 34m47s; Rizzo-Armitano, 34m58s; Bernardi-Castro, 35m13s; Barroero-Demich, 35m19s; Angelini-Chiaroto, 35m21s; Pellejero-Zeiss, 35m22s; Scianguila-Yañez, 35m39s; Velázquez-Pomata, 35m47s; Silenzi-Meza, 35m47s; Uriarte-Sosa, 35m05s; Nizzo-Cali, 36m12s; Casagrande-Araneda, 37m21s; Merlo-Ibanez, 38m08s; Casanova, E.-Casanova, J., 38m25s.

P.C.15: Cervantes (Cañadón Hoffmeyer)-Cervantes (Est. Don José) 42,17 Km. Bescham-Argüello, 27m46s (1° Clase Dos - Promedio: 92,204 km/h); Stella-Ventura, 28m39s; García Jurjo-González, 29m07s; Díaz Mayer-Valles, 29m38s (1° Clase Tres - Promedio: 86,395 km/h); Altamirano-Guerra, 30m21s; Mastromarino-Jaberbaum, 30m24s; Liberati-Miasso, 30m31s; Maccari-Paz, 30m32s; Drudi-León, 30m53s (1° Clase Uno - Promedio: 82,899 km/h); Grasso-Sessana, 31m00s; Rolandi-Rolandi, 31m03s; Silenzi-Meza, 31m05s; Nizzo-Cali, 31m22s; Cáceres-Diem, 31m34s; Angelini-Chiaroto, 31m47s; Palma-Guadoni, 32m00s; Moreira-Arévalo, 32m28s; Velázquez-Pomata, 33m24s; Hernández O-Haberkon, 34m07s; Bernardi-Castro, 34m14s; Lujan-Nafria, 34m27s; Bastos-Varianian, 35m03s; Scianguila-Yañez, 35m13s; Casanova, E.-Casanova, J., 35m19s; Casagrande-Araneda, 35m38s; Barroero-Demich, 35m40s; Sosa-Castro, 35m21s; Uriarte Sosa, 37m20s; Merlo-Ibanez, 38m18s; Calendino-Gentile, 38m50s.



RAVAZZI ARGENTINA

ESCAPES - ANTIVUELCO - DEFENSAS

Agradecemos a todos los pilotos y equipos del "Club Argentino de Pilotos" por la confianza depositada en nuestros productos, logrando de esta manera una performance óptima en los escapes de los automóviles Nissan 300 Z X y Datusun 280 Z X. Y también a los siguientes participantes:

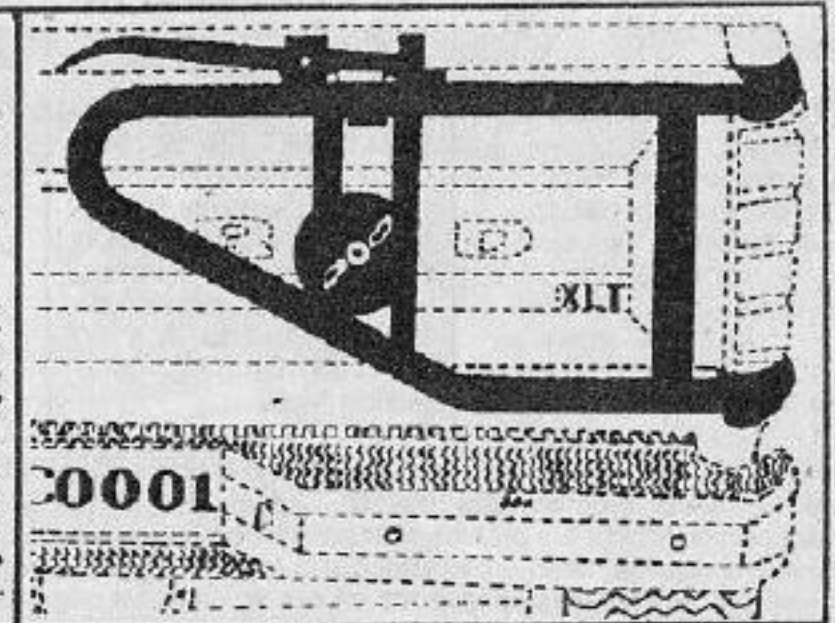
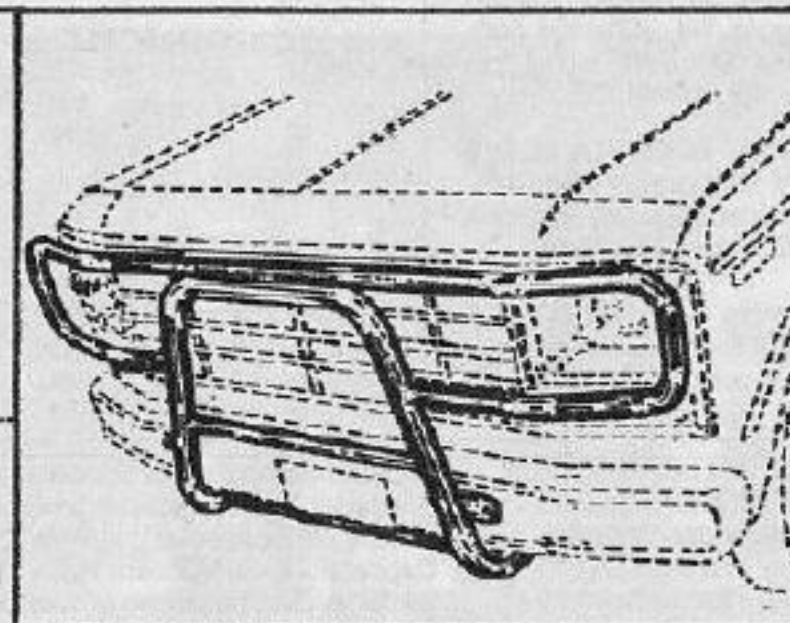
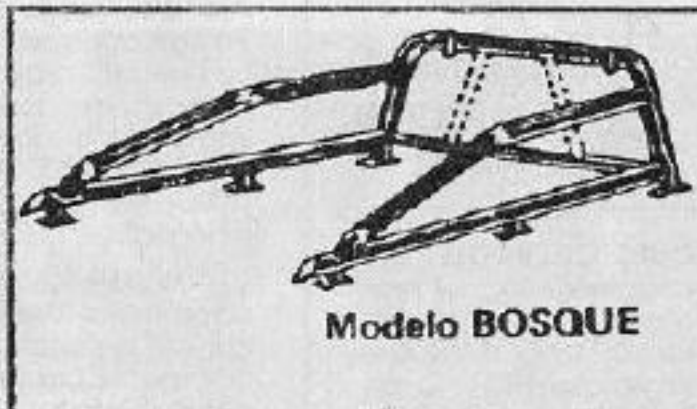


Oscar Caputo	Peugeot 504	Rally
Guillermo Nadin	Alfa Romeo	Grupo 2
Daniel Difalcis	VW	T.C. 2000
Hugo Olmi	Nissan 300 ZX	Nissan 300 ZX
Miguel Golia	Nissan 300 ZK	Nissan 300 ZK
Oswaldo Ballestero	Ford	T C Biplaza
Mario Viana	Torino	T C Biplaza
César Rivara	Ford Falcon	Stock Car
Pedro Battista	Chevrolet	Stock Car

ELEMENTOS QUE FABRICAMOS PARA COMPETICION: JAULAS ANTIVUELCO - MULTIPLES ESPECIALES - PEDALERAS - ETC...

EQUIPAMIENTO
COMPLETO

BARRAS
DEFENSAS
ESTRIBOS
TRANQUERAS
PORTA FAROS
LANZAS REMOLQUE TRIANGULADAS
BARRAS PROTECTORAS DE PUERTA TRASERA
Y TODO LO QUE USTED SOLICITE



RAVAZZI ARGENTINA

FABRICA
CONVENCION 347 (1706) HAEDO
Tel.: 659-5830

VENTAS
AV. CATAMARCA 3256
(1754) SAN JUSTO

ZONAS DISPONIBLES

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

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

IMPORTANTE

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

Parabrisas Corsa Casilla de Correo N° 4494 Correo Central	1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados	CUPON	

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Luis Cagna vende **FIAT 1300 EUROPA TURISMO PISTA CLASE DOS**, listo para largar. Para pista o categoría zonal. Cubiertas y repuestos, caja quinta o cuarta con autoblocante. Tel.: 762-0451 0321-21470.

Chevrolet 400. Campeó 1/4 milla 86' C.A.M. MOTOR 2 F. plus Km/h 235. Rojo, cristales negros, ventana, pintura americana Firestone Cavallino. Permuto moto 766-1872 765-9920, Daniel.

FIAT 128 1300 CLASE 2 urgente con todo lo mejor. Fierros Pardo, ruedas más 4 lluvia. Barato. Permuto. Tratar 243-2761, Eduardo, después 18 hs.

Vendo **FORMULA DOS ANDUJAR** mecánica Dodge, caja Merigi R5, trailer doce ruedas completas, repuestos varios, permutas, facilidades. Acepto auto menor/mayor valor. Tel.: 52-5991 52-9710, horario comercial. A 14000.

Vendo o permuto **TMO. CARRETERA BONAERENSE CLASE L**, mecánica Torino, caja ZF, motor 0 km, listo para largar. Cláudia, tapa, bieles, pistones del mismo. Llamar al 761-3737 o dirigirse a Lavalle 4725, V. Martelli.

Hugo Panero vende **CHASIS SABE KART** Campeón Argentino temporada 1986 sin motor, impecable. Ver Tucumán 1857, San Jorge, Tel.: 0401 40569.

BERTA MK III RENAULT 18 el mejor auto de la entrecor que piloteara Zanatta. Acepto permuto auto camion cereales innueble. Tratar Héctor Charahir, Tel.: 0455-22226 21226, horario comercial, Brown y Dorego 3240, Vilaguiay, E. Rios.

Victor Lepore vende **Spazio Campeón 1986**. 683-2057 de 8 a 11:30 hs. - 99 0601 de 19 a 22 hs.

Vendo **RENAULT RALLY** mecánica 80, casco B5. Lote repuesto. Dirigirse Chubut 345, San Francisco (2400) Córdoba.

KARTING COMPETICION MOTOR RF CHASSIS FOXTRAK caro km vendido por cambio de categoría o permuto por motor FIAT SPAZIO 1100 o casco 147. Dr. Luis Belaustegui 3418, Tel.: 67-9251, Capital.

KARTING CHASSIS FOXTRAK motor Parilla a 0 km. Llanas Swiss Hülless, varios repuestos. Su precio casi un regalo. Vendo urgente en conjunto o separados. Tel.: 566-6454 568-4841 luego 18 hs. Lope de Vega 2291, Cap.

Tilin Fiorida vende **DOIDGE o CHEVROLET TURISMO DE CARRETERA** listo para largar. Mecánica Izguirio, velocidad garantida. Tratar Colón 2950, Mar del Plata, Tel.: 3-3184 y 29480.

KARTING DAP italiano, motor RF, preparación Acuña. Gas nueva, listo para largar con ocho gomas nuevas y accesorios vendido o permuto por automovil pequeño. Valor U\$S 1000, Borges 2563, Olivos.

Vendo **FIAT 600 TURISMO SANTAFESINO** armado completo con trailer. Una sola carrera, además un motor standar desarmado Juan de Garay 3869, Santa Fe, Tel.: 042-37290.

FIAT 128 1300 CLASE 2 urgente con todo lo mejor. Fierros Pardo, 8 ruedas más 4 lluvia. Barato. Permuto. Tratar 243-2761 Eduardo, después 18 hs.

RALLY FIAT 128 MOTOR 1300 excelente estado vendido o permuto. Repuestos autoblocante, caja de 5ta., llantas, cubiertas, jaula, faders, suspensión Liggett. Líquido A 8.200 Mod. 81, Tel.: 792-0812, Adrián Manl.

STOCK-CAR CUPE TORINO con todos los fierros listo para largar. Multidisco Wobron sintetizado y jaula, escapapilen, motor nuevo, hecho por Marchese vendido urgente o permuto. Avenida Roca 801, Hurlingham, Tel.: 665-909.

KARTING DAP italiano, motor RF 0 km, preparac. Acuña con ocho gomas nuevas y accesorios lista para probar. Permuto por coche chico vendido A 1.700, Borges 2563, Olivos.

KARTING DAP ITALIANO MOTOR RF OK. Preparac. Acuña con ocho gomas nuevas y accesorios lista para correr o permuto por moto. Precio A 1.700, Borges 2563, Olivos.

FALCON TC 3 LITROS equipo oficial Ford. Preparación Héreg, Fierros importados. Listo para largar. Gomas nuevas, repuestos varios con licencia. Llamar 0346 24596 Sr. Ambrosia, Chivilcoy. A 35000.

Vendo **RAIT RT1** para F.2. Entrecor o similar zonales, para andar en punta, listo para largar. Motor R 18, antena, cara Tiewland 20, relaciones mil, repuestos trailer o permuto. Llamar 20 horas 785-2699.

KARTING CHASSIS NUEVO 0 KM MOTOR RF hecho por Acuña vendido o permuto por motor Fiat Spazio 1100. Tel.: 67-6687, Doctor Luis Belaustegui 3418, Capital.

KARTING CHASSIS FOXTRAK MOTOR PARILLA A 0 KM. Llanas Swiss Hülless, repuestos varios vendido urgente. Su precio casi un regalo. Tel.: 431-1858 566-6454 568-4811. Ver Lope de Vega 2291 Cap.

Vendo **FORMULA I.E.S. 3 CV** listo para largar. Mecánica Giqueña. España 340, Tigra, 749 2848.

Vendo **CITROEN FORMULA IES** completo p/amarisa jaula. Heredia 317, Tigra - Tel.: 749-6019.

Fernando Padilla vende **FIAT SL 1.5 de TURISMO PISTA**. Preparación Pardo, listo para largar, con autoblocante italiano. Franca 1051 (Mar del Plata) Tel.: (023) 738591.

Kissling Competición vende **BERTA-RENAULT 18** completo, con motores utilizados en F-2 Sudamericano durante 1985. Uzal 3740, Dilios (Buenos Aires). Tel.: (01) 791-2722.

SUPER EUROPA 1.5 listo para largar. Mecánica Pardo. Auto de punta. Toma vehiculo particular en pago. M. T. de Alvear 2440, José Ingenieros 757-5250.

Vendo **TURISMO PISTA o RALLY FIAT S.E. 1.5 1985**. Mecánica Balestrini. Accesorios standard completos, repuestos varios. Sin gomas A 10.000 y Fac. CM. Ramirez 1908, Pompeya, Cap. Tel.: 01 923-5112.

Vendo **FORMULA 5 CHASIS LADI** manecasco, suspensiones independientes, frenos a disco, motor Zanella, carburador Mikuni, encendido electrónico. Todo nuevo sin radar. Listo para largar. 665-6805.

KARTING FOXTRAK MOTOR GAE para Juniors o Internacional. Buen precio. Permuto por auto de mayor o menor valor o moto. Boderaco 744, Ituzaingo norte, Tel.: 623-3390.

Humberto Dana vende su **BERTA FORMULA 2** nuevo, completo, listo para largar. 2 motores armados, caja Merigi 15, ruedas armadas, cantidad de repuestos. Av. Marquez 2279, José León Suárez, 769-2643.

Vendo **CITROEN FORMULA IES**, listo para largar con gomas y repuestos. Ver Bro 347, Tigra - Tel.: 749-6019 después 21 horas.

Vendo **TC DEL OESTE** mecánica Falcon. Auto Campeón Categoría B - completo. Tratar Mocho Automotores, Alsina 128, San Antonio de Are-

co, Pcia. Bs.As. Tel.: 03262665. Vendo **CAJA SAENZ** con relaciones. Alsina 128, San Antonio de Areco, Pcia. Bs.As. Tel.: 03262665.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **KOMBI VOLKSWAGEN MODELO 85** con ventanas y asiento trasero, cama, estado excelente. A 8.500. Acepto permuto por F-100 V8 o Ranger V8. Llamar 242-4013 de 10 a 16.

Vendo **CITROEN GSA PALLAS 81** caja 5ta., color gris, metal perfecto estado. Llamar 0924-20686 Doregueira, Bs.As.

Vendo **CUPE FIAT 1500** modelo 69 muy buena chapa y pintura, sin golpes, cinco gomas nuevas color blanco portillo. Calle 14 N° 1163, La Plata, Teléfono 35920.

Vendo **VALIANT III** motor para ablandar. Excelente estado, palanca al piso. Bien de tapizados. Tel.: 653-0469.

Vendo **504 GR 2 1984** color tierra de siena muy bueno. A 11.500. Roque Sáenz Peña 2921, Olivos.

Vendo o permuto **LOTUS SEVEN** en excelente estado para hacer mucha fama. Mecánica SIAM - José María Paz 957 - Ituzaingo - Tratar con el Sr. Davis.

PICK UP CHEVROLET 73 línea nueva. Vendo o permuto por moto importada. Diferencia contada. Exijo papeles completos. Llamar 0471 61375, preguntar por Juan.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

CUPE CHEVROLET 1947 totalmente original vendido o permuto. Muy buen estado. Precio A 2.900 ver Bernaldes 1837, Capital Federal. Tel.: 567-9968.

COUPE FORD 42 restaurado 80. Permuto por Opel 1978. Bmé Mitre 382, Villa María. Tel.: 0535 20387, lunes a viernes 9 a 11 horas.

Vendo **CHEVROLET COUPE 1941** ideal para coleccionistas hacer fama. Rally zona Santa Fe. Tratar Oscar Yossen 1° de Mayo 452, San Gerónimo Norte 3011, Pcia Santa Fe.

B.M.W. ISETTA 300 totalmente restaurado, 100% original. Repuestos manuales, bike. Vendo urgente A 3.000. Escucha ofertas, forma de pago. Eduardo 824-7330 962/9782.

Vendo dos auténticas joyas del automovilismo argentino... **EL TRUENO NARANJA Y EL CHELCO EX NESTOR JESUS GARCIA VEIGA**. Ambos sin motor y sin caja. Tratar con Carlos Alvarez en Compuchole 580, Cap. Fed. o llamar al Tel.: 982-5412-85.

CISITALIA CUPE replica nueva a terminar. Mecánica Fitto. Montada en casco Fiat nueva. Faltan tapizado, ruedas, pintura, detalles. Suspensión nueva accesorios, papeles bien A 1.800. Permuto. Calle 1 N° 62, La Plata.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

PORSCHE 911 réplica plástico a terminar. Montada casco Fitto nuevo, mecánica fitto. Faltan pintura, tapizado, ruedas. Puede colocarse motor 128. Hay accesorios lista patentar. A 1.800. Permuto. Calle 1 N° 66, La Plata.

Arenero, vendo **CHASIS 70 Kgs** con o sin mecánica Renault Gordini. Acepto pago en dos veces. Jaula tubular dos pulgadas 14 N° 1153, La Plata (1900) Tel.: 021-45012 de mañana.

Vendo **JEEP IKA** de exposición motor Diesel, caja cuarta, butacas, Instrum Compet. Carrocería de chapa Reform. Cupota.

puertas, barra antivuelco, gomas, T.V., llantas Magnec. 652-0261, Yrigoyen 1560, Lomas del Mirador.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo **MOTO HONDA 750 COUSTOM** último modelo sin uso. Única. Una preciosa. A 6.500 con todo. Bolívar 56, 5800 Río Cuarto, Tel.: 0586 25404.

Vendo **KAWASAKI Z 750** 12.000 kms reales, joya única. A 3.500. El interesado preguntar por Tato. Tel.: 0477-25474, Ruta 8 B. La Amalia, Pergamino.

Vendo o permuto **ZANELLA 200 c.c. JR. COMPETICION**, cigueñal RK 60 mm, jaula de plata, motor hecho a nuevo, se desarma para revisar, gomas nuevas. A 1.200 o motor solo completo A 900. Sáenz Peña 261 (6550) Bolívar, Bs.As. Tel.: 0314 7889.

Vendo **PLAN MOTO JUKI JX 80 HZO** en auto 9 cuartos al día A 540. Arnesti 2416, Banfield. Tel.: mensajes 953-2336 4956, lunes a viernes 10 a 19 hs. Oscar.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **CASCO FIAT 1600** modelo 70 con fallantes, sin motor, sin parabrisas ni luneta, lateral izquierdo un poco golpeado. Ideal categoría Clase "5" rally provincial. Saavedra esquina Santa Fe, Merlo Norte.

Autopardo Competición vende **MECANICA COMPLETA FIAT 600 S.M.** Tel.: 652-1008.

PIONEER KE 3000 AUTOESTEREO semi-nuevo (8 meses de uso), Super Sintetizador - Display Digital - Memorias AM y FM - Fader - Vendo. Provincias Unidas 5222 - San Justo - Tel.: 651-4677.

Revista CORSA N° 1082. 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 Corsa esté de acuerdo necesariamente con las opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o servicios, se hizo 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: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

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

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 683, 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 la imprenta Gráfica de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Abril de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 147

1° de abril de 1987

Temporada de Midget Nocturno en Bahía Blanca

JUAN CARLOS SALABERRY, EN FINAL BANDERA VERDE

Bahía Blanca, BA - El piloto de la localidad de Cabildo (a 80 km al NE de esta ciudad), Juan Carlos Salaberry, se coronó campeón en la 32° temporada nocturna de autos Midget, disputada en las instalaciones del Tiro Federal de Bahía Blanca, entre mediados de diciembre y principios de marzo.

A la última fecha, realizada el viernes 6 de marzo, llegaron tres pilotos con posibilidades de conseguir el título, que en la temporada anterior había sido para Hugo Salaberry, hermano de Juan Carlos; éste, el local Daniel Vicente y el dorreguense Fabián Colturi, ganador de las tres fechas anteriores.

El triunfo en esa última presentación veraniega fue para Vicente, pero al salir segundo Juan Carlos Salaberry, el campeonato fue para él por la exigua diferencia de 4 puntos sobre 282 que reunió.

La temporada tuvo el brillo de las mejores vistas en ésta, considerada la meca de esta difícil y espectacular especialidad. Por la cantidad de autos

participantes -por lo menos 35 por reunión, con picos de 40- y por la calidad de las máquinas intervinientes. La del campeón Salaberry, por ejemplo, está equipada con un VW 1500 cuyos principales elementos provienen de la usina de Guillermo Maldonado, luego armados por otro activo midgista y rival del nuevo campeón, Francisco Palma.

En otro concepto se basó mecánicamente Daniel Vicente, el subcampeón: su mecánica es la añeja y noble que proviene originalmente de las entrañas de algún viejo Jeep IKA, pero exprimiendo y perfeccionado al máximo para hacer de este impulsor de la vieja ola, un arma como para convertir a su piloto en el más ganador de la temporada. Lo preparó Teodoro Urbán.

En cuanto a la repercusión obtenida, las 14 noches a estadio colmado, muestran una vez más el poder de convocatoria del midget, el espectáculo deportivo preferido en las noches de verano bahiense.

POSICIONES FINALES DEL TORNEO

- 1° Juan Carlos Salaberry (Medina-VW 1500/Cabildo) 282
- 2° Daniel Vicente (Medina-Jeep IKA/Bahía Blanca) 278
- 3° Fabián Colturi (Colturi-VW 1500/Cnel Dorrego) 245
- 4° Francisco Palma (Medina-Peugeot 504/Bahía Blanca) 215
- 5° Rubén Lorré (XX-Fiat Regatta/Cabildo) 195
- 6° Alberto Sabaño (Medina-Jeep IKA/Bahía Blanca) 165
- 7° Omar Villar (Medina-Peugeot 504/Bahía Blanca) 164
- 8° Néstor Rossini (XX-Jeep IKA/Cabildo) 160
- 9° Hugo Salaberry (Medina-VW 1500/Cabildo) 148
- 10° Hugo Schmidt (Medina-VW 1500/Bahía Blanca) 135
- 11° Oscar Hernandorena (Camili Fiat 1600/Bahía Blanca) 110
- 12° Gustavo Zennaro (Zennaro-Fiat 125/Bahía Blanca) 108
- 13° Roberto Tarulli (Plano-Peugeot 504/Bahía Blanca) 102
- 14° Néstor Fino (XX-Fiat 125/Puán) 101
- 15° Alejandro Cirelli (XX-Peugeot 504/Bahía Blanca) 95

Luego se clasificaron, en este orden, Raúl Batistelli, Hugo Schaposchnik, Juan Carlos Melger, Enrique Rouaix, Adolfo Ortiz, Francisco Martínez, Oscar Sarcou, Raúl Braida, Néstor Prozorovich, Héctor Pascual, "Pardal", Ramon Keegan, Guillermo Motrico y Dante Andrenacci, en los 30 primeros lugares. En total sumaron puntos 46 volantes.

LOS GANADORES

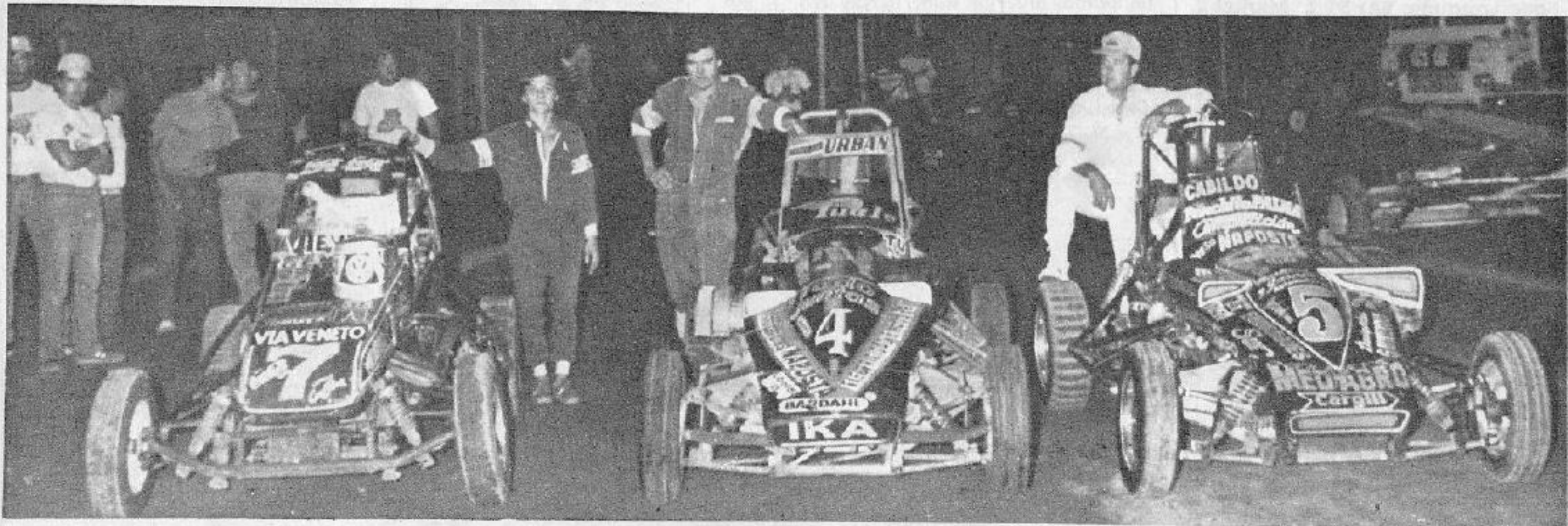
Siete fueron los ganadores a lo largo de las catorce fechas que compusieron el 32° campeonato del Club Midgistas del Sur, de Bahía Blanca. De ellos, el que más veces se reiteró en lo más alto del podio fue el local Daniel Vicente, con cuatro triunfos, tres de ellos consecutivos.

- 1° fecha: Omar Villar (Peugeot/Bahía Blanca)
- 2° fecha: Juan C. Salaberry (VW/Cabildo)
- 3° fecha: Juan C. Salaberry (VW/Cabildo)
- 4° fecha: Francisco Palma (Peugeot/Bahía Blanca)
- 5° fecha: Fabio N. Rossini (Jeep IKA/Cabildo)
- 6° fecha: Rubén Lorré (Fiat Regatta/Cabildo)
- 7° fecha: Daniel Vicente (Jeep IKA/Bahía Blanca)
- 8° fecha: Daniel Vicente (Jeep IKA/Bahía Blanca)
- 9° fecha: Daniel Vicente (Jeep IKA/Bahía Blanca)
- 10° fecha: Juan C. Salaberry (VW/Cabildo)
- 11° fecha: Fabián Colturi (VW/Cnel Dorrego)
- 12° fecha: Fabián Colturi (VW/Cnel Dorrego)
- 13° fecha: Fabián Colturi (VW/Cnel Dorrego)
- 14° fecha: Daniel Vicente (Jeep IKA/Bahía Blanca)



● Fabio Rossini, por la cuerda, y Adolfo Ortiz, por afuera. El primero de ellos fue uno de los siete ganadores de la temporada estival en Tiro Federal.

Una foto que equivale a un podio, con los tres primeros del torneo. De izquierda a derecha, Fabián Colturi, Daniel Vicente y el campeón Juan Carlos Salaberry. ●



Fórmula IES 3CV RANKING 1987

Dieciséis carreras compusieron el calendario del año pasado de esta categoría, en lo que fue la temporada 17°. Efectivamente, fue en 1970 cuando comenzó su actividad en aquella época con el nombre de Citroën Semipreparados. En las dos primeras temporadas ('70 y '71) se alternaron en el título los hermanos Hugo y Jorge Pramparo, figurando después entre los campeones los actuales tecnistas Emilio Satriano (cuatro veces), Juan Jazma (dos veces) y Alberto Moretti (dos veces).

El campeón de 1986 presenta una curiosidad: no ganó ninguna de las 16 carreras, sumando en cambio 6 segundos puestos, 1 tercero, 2 cuartos, 3 quintos y 1 octavo. Los triunfadores del '86 fueron: Nelson Gianetto (tres veces), Carlos Altamirano (tres veces), Carlos Gianetto (cuatro veces), René Rivanegra (dos veces), Sergio Gianetto (dos veces) y Horacio Begué y Edgardo González, una vez cada uno.

Treinta pilotos sumaron puntos el año pasado, figurando más de treinta más, de acuerdo al siguiente detalle:

1 - Oscar Villamor	Pachecho	149	34 - Pedro Begué	Florida	—
2 - Carlos Gianetto	Tigre	139	35 - Rafael Bogatag	Haedo	—
3 - Nelson Gianetto	Tigre	129	36 - Héctor Jeancon	Tigre	—
4 - Carlos Altamirano	Tigre	126	37 - José Podestá	Pergamino	—
5 - Horacio Begué	Florida	120	38 - Carlos Castelli	Tigre	—
6 - René Rivanegra	Bs. Aires	91	39 - Rubén Salerno	San Justo	—
7 - Edgardo Núñez	Tigre	85	40 - Carlos Ginnandrea	Lobos	—
8 - Omar Morelli	San Martín	77	41 - Javier Villamor	Tigre	—
9 - Julio Pucciarelli	Tigre	44	42 - Guillermo Sanchez	Tigre	—
10 - Edgardo González	Morón	43	43 - Roberto Rodriguez	Roque Pérez	—
11 - Jorge Cicchini	Victoria	42	44 - Luis Minutela	Claypole	—
12 - Sergio Gianetto	Tigre	41	45 - Alfredo Becerra	Pachecho	—
13 - Hugo Cuello	Pachecho	30	46 - Marcos Dorsi	Lobos	—
14 - Alberto Gobetto	Castelar	30	47 - Mario Mori	J.L. Suárez	—
15 - Oscar Niego	San Fernando	20	48 - Jorge Colucci	Lanús	—
16 - José Molina	Junín	19	49 - Hugo Narbay	Pachecho	—
17 - Omar Flores	Lobos	18	50 - Raúl Rey	Pachecho	—
18 - José Dutra	Victoria	15	51 - Daniel Altamirano	Victoria	—
19 - José Vendramin	Tigre	14	52 - Fco. La Paz Telechea	G. Calán	—
20 - Daniel Jeancon	Pachecho	14	53 - Gustavo Alfano	Haedo	—
21 - Guillermo Visconti	Bs. Aires	10	54 - Alberto Oxoby	Burzaco	—
22 - Juan Amusquibar	Bs. Aires	10	55 - Alfredo Lecam	Ciudadela	—
23 - Néstor Arce	Bs. Aires	9	56 - Daniel Borsalino	Caseros	—
24 - Carlos Cano	M. Coronado	6	57 - Rubén Foglia	San Justo	—
25 - Ricardo Robertson	Lobos	4	58 - Marcelo Cilli	San Justo	—
26 - Roberto Hermo	San Justo	4	60 - Roberto Sanchez	Martinez	—
27 - Carlos Cuatrini	Lobos	4	61 - Juan Lospennato	Martinez	—
28 - Ricardo Hegui	Tapiales	2	62 - José C. Freire	Castelar	—
29 - Gustavo Erdman	Monte Grande	1	64 - José Giuliani	Tigre	—
30 - Ruben Moreno	Pachecho	1	65 - Paulo Raimondis	Tigre	—
31 - Jorge Beynet	Nueve de Julio	—	66 - Claudio Ferlito	San Martín	—
32 - Araujo de Melo	San Fernando	—	70 - Jorge Zerbo	L. de Zamora	—
33 - Horacio Cañas	Tapiales	—			

Nocturno de Karting de Miguel Cané

POSICIONES FINALES

En nuestro número anterior omitimos en la nota correspondiente a la fecha final del Campeonato Nocturno de Karting de la Federación Regional de Miguel Cané, La Pampa, la información relativa a las posiciones finales del torneo que abarca tres categorías. Con lo siguiente, salvamos el olvido:

Categoría 180 con Caja: Campeón, Raúl Peluccio (Rufino, SF) 35 puntos; 2º Manuel Pinto (Trenque Lauquen, BA) 30; 3º Miguel Angel Zaninovich (Gral. Pico, LP) 17; 4º Miguel A. Calamari (Int. Alvear, LP) 14, y 5º Fernando Teves (Gral. Pico, LP) 10 puntos.

Categoría 125 cc Nacional: Campeón, Carlos Agullera (Quemú Quemú, LP) 26 puntos; 2º Edgardo Laco (Quemú Quemú, LP) 22; 3º Eduardo Cavanelles (Catriel, LP) 19; 4º Federico Galligo (América, BA) 18.

Categoría 100 cc Fórmula Internacional: Campeón, Jorge Elortegui (Quemú Quemú, BA) 30 puntos; 2º Oscar Noesch (Carhué, BA) 19; 3º Raúl Montegrosso (Tres Algarrobos, BA) y Carlos González (Carhué, BA) ambos con 14; 5º Sergio Migliore (Quemú Quemú, LP) 13, y 6º Oscar Simón (Alpachiri, LP) con 12.

Karting en Comodoro Rivadavia

MARIO NAVARRO, TRIUNFADOR

Comodoro Rivadavia, Chubut - El 22 de febrero se realizó en un circuito callejero de aproximadamente 500 metros, en el Barrio Pueyrredón de esta ciudad, el Gran Premio Aniversario de Comodoro Rivadavia, primera competencia del calendario kartístico local.

En una jornada sumamente calurosa -incluso para estas latitudes- se pudo constatar la presencia de un numerosísimo público, y una novedad: la incorporación de carrocerías a los karts.

Se disputaron dos series y una final. Las series fueron muy parejas, ganando la primera de ellas el campeón de la temporada anterior, Roberto Navarro, mientras que Castro hacía lo propio en la segunda. Curiosamente, ninguno de

los dos pudo participar de la final por problemas mecánicos. En la final se impuso Mario Navarro, de acuerdo a este detalle:

1º Mario Navarro (M-101-RF Corto); 2º Marcelo Artigas (M-101-RF Corto); 3º Gabriel González (Vara Flecha-RF Corto); 4º Francisco Matias (Vara Flecha-RF); 5º Fabio Lanús (Vara Flecha-RF), y 6º Guillermo Sartorio (Vara Flecha-RF).

La próxima fecha de este torneo se disputará en Las Heras, provincia de Santa Cruz, gestionándose la participación de algunos pilotos de Rio Gallegos, especialmente invitados.

(Informe de Rafael Gardoqui)

Castro toma la bandera a cuadros después de ganar una serie. Foto Carpio, gentileza Diario Crónica de Comodoro Rivadavia



La crisis institucional en Tucumán EL PANORAMA NO SE ACLARA

San Miguel de Tucumán

Y sigue la problemática desatada desde el año anterior, en torno a la lucha por la conducción "oficial" del automovilismo deportivo tucumano, por parte de dos entidades que pretenden estar en lo mismo. Ahora resulta que a las puertas del comienzo de la temporada 1987, prevista para el 5 de abril en el "Nasif Estéfano" con la primera carrera de los "monomarca" VW 1500 y de la F-4 Tucumana, se dio a publicidad una resolución de la Inspección General de Personas Jurídicas de la Provincia, quien con la firma de su directora, doctora Dolores González de Astigueta, dispuso "no hacer lugar al recurso de reconsideración interpuesto por la Federación Tucumana del Deporte Motor N° 9, contra la Federación Tucumana del Automovilismo Deportivo", donde la primera "solicitaba se revoque el nombre y la personería jurídica de la segunda", luego de extensos considerandos.

Sobre el particular, cabe recordar que, según informaciones llegadas desde Buenos Aires, la CDA del A.C.A. habría resuelto esta "lucha deportiva" bajo una lente distinta.

Harry W. Gray

Campeonato Bonaerense de Rally

SIGUE EN OLAVARRIA, ESTE FIN DE SEMANA

La segunda fecha del Campeonato Bonaerense de Rally se realizará entre el sábado 4 y el domingo 5, es decir este próximo fin de semana, en las proximidades de Olavarría. El Automóvil Moto Club de Olavarría (AMCO) será el encargado de organizar esta prueba con la habitual fiscalización de la Federación Regional N° 1.

El sábado, a partir de las 14 horas, se llevarán a cabo tres PP.CC. sobre

un recorrido de 12 kilómetros, de los cuales el primero clasificará para la largada de los dos restantes. El domingo, la primera de las seis PP.CC. de la segunda etapa se largará a las 14.

Serán entonces 9 PP.CC. con un total de 313 km, para las clases 1, 2, 3 y 5, ya que como de costumbre, la clase 8 (hasta 850 cm³) efectuará un recorrido menor, cumpliendo el domingo con sólo tres primes. Es-



ta clase, la 8, tendrá seguramente un número mucho mayor de inscriptos que en otras fechas, ya que se espera la masiva anotación de pilotos de la categoría Promocional 850 del centro de la provincia de Buenos Aires, en su mayoría olavarrrienses.

El recorrido total de este primer Rally Ciudad de Olavarría, será de 415 kms, incluyendo en ellos primes y enlaces.

Fórmula Renault 4 Santafesina y Grupo 2 en Firmat

ARANCI, MUY OPORTUNO



En la foto de archivo, vemos una largada de Grupo 2. Maceroni (Fiat) y Espósito (Renault) en primera fila. A la derecha puede verse la Renault de Olivieri, ganador de la primera fecha de 1987 en Firmat.

Totoras, SF - Rodolfo Aranci, en Fórmula Renault 4 Santafesina, y Héctor Olivieri, en Turismo Grupo 2, fueron los ganadores de las fechas iniciales de esas categorías, realizadas en forma conjunta en el autódromo de tierra compactada del Club Atlético Argentino, de la ciudad de Firmat, circuito de 1.434 metros, el 15 de marzo pasado.

Se presentaron 19 máquinas de FR4S y 25 de Grupo 2, asistiendo un numeroso público, del cual 1.450 personas pagaron su entrada.

En Fórmula Renault, Hugo Cortéz fue el más rápido en la clasificación, confirmando al ganar su serie de punta a punta. La otra fue para Germán Martínez.

Catorce autos largaron la final, a 20 vueltas. Cortéz puntuó hasta la 13ª en la que abandonó por problemas mecánicos. Rubén Gómez, Sergio Castro y Ariel Giovannetti sufrieron en enganche múltiple y abandonaron. Aprovechó Aranci para hacerse del liderazgo, que pudo mantener pese a la escalada de Germán Martínez que terminó muy cerca suyo.

Final FR4S: 1° Rodolfo Aranci (Firmat) a un promedio de 105,168 km/hora. 2° Germán Martínez (San José de la Esquina) a 78,100; 3° Elvio Perren (San

Carlos Centro) a 8s 23; 4° Héctor Muzzo (Rosario) a 34s 34; 5° Víctor D'Antonio (Rosario) a 39s 68, y 6° Marcelo Michelini (Granadero Baigorria) a 40s 51/100.

En Turismo Grupo 2 Héctor Olivieri fue el más veloz en las pruebas de clasificación. Las series fueron ganadas por Edgardo Espósito y Ricardo Broda.

La final tuvo 18 participantes y en ella Espósito marcó el camino, con Olivieri y Broda peleando el segundo puesto. En la octava pasada, arremete el negro Olivieri y se pone segundo, para dos giros más tarde pasar al liderazgo. Poco después se quedaban Brocca y Braccacini, y Maceroni, con gran maniobra, despoja del segundo lugar a Espósito.

Final Grupo 2: 1° Héctor Olivieri (Renault 4/Rosario) a 92,606 km/hora; 2° Francisco Maceroni (Fiat 600/Rosario) a 20s 34; 3° Edgardo Espósito (R. Gordini/San Lorenzo) a 20s 89; 4° Carlos Spinelli (Fiat 600/Hughes) a 35s 34; 5° Sergio Mandola (R. Gordini/Zavalla) a 40s 59, y 6° Adolfo Hernández (R. Gordini/Rosario) a 41s 86.

(Informe de Raúl Toia)

Motociclismo Bonaerense en Luján AMOROSO EN 205

Luján, BA - Néstor Amoroso fue el triunfador en la clase mayor del motociclismo bonaerense, durante la segunda fecha del campeonato disputada el 14 de marzo ppdo. en esta ciudad. Se impuso en la carrera final a Carlos Arrausi, Rugby Arrausi, Raúl Aguilera, Juan Carlos Ghinassi y Francisco Dardex, en 205 cc Libre Preparación. Los otros ganadores de la jornada fueron Daniel Simón (en Promocional), Enrique Coultade (en 155 cc Standard Exterior) y César Espinel (en 55 cc LP). Amoroso lidera los campeonatos de 155 y 205. Espinel el de 55 cc y Daniel Simón el de Promocional.

Karting del Oeste

MARCELO MARTINEZ, CON EL N° 1

Los Toldos, BA - Marcelo Martínez, el piloto de esta ciudad, campeón de Karting del Oeste en 1986, por esa razón ostentará en la temporada 1987, que se abrirá el 5 de abril en el kartódromo local de Alsina, el N° 1 en su Kart.

El ranking es encabezado por Martínez, siguiendo en los primeros 15 puestos: 2. Pedro Bulich (Junín); 3. Marcelo Varesco (Junín); 4. Marcelo Tellaeche (Los Toldos); 5. Oscar Viola (Salto); 6. Marcelo Benítez (Los Toldos); 7. Roberto Linguado (Junín); 8. Carlos Palumbo (Nueve de Julio); 9. Omar Lara (Junín); 10. Martín Ibarbia (Los Toldos); 11. Marcelo Iparraguirre (Los Toldos); 12. Sergio Ayastuy (Salto); 14. Guillermo Castellano (Nueve de Julio); 15. Daniel Aguirre (Arre-

cifes), y 16. Juan Carlos Tonello (Salto).

Tras la fecha del 5 de abril en Los Toldos, el torneo continuará el 19 de abril en Junín, el 3 de mayo en Nueve de Julio y el 17 de Mayo en Baigorrita (partido de Los Toldos), donde habrá también una carrera sin puntos, el 29 de marzo. Todo regido por la Federación Regional N° 2



Marcelo Martínez, campeón 1986 del Karting del Oeste. (Foto Horacio Birello)

(Informe de Luis D. Carabajal)

RESPONSABLE DE LA COUPE RENAULT FUEGO DE SILVIO OLTRA, PRIMER GANADOR DE LA TEMPORADA EN T.C.2000

RUBEN BENAVIDEZ EL HOMBRE DETRAS DEL EXITO



2.



3.



4.

1- Ruben Benavidez con sobradas razones para sonreir. 2- La Renault Fuego "rompeventos" en accion. La trampa, un impecable trabajo de Carlos Limido. 3- Año 1976 Jorge Recalde en T.C. conduciendo el Dodge de Isoldi, que preparaban los hermanos Benavidez. 4- El auto que marco el inicio de una época, el Dodge 1500 que desarto a los T.C. 3 litros en manos del "Tero" Pontoriero. Otra vez los Benavidez con el apoyo de Isoldi en el nacimiento de una categoría que se convirtió en éxito: el Turismo Competición 2000.

El triunfo de Silvio Oltra en la primera competencia de T.C.2000 significó un logro importantísimo para el piloto de Olivos. Sin embargo reconoció que el merito no era exclusivamente suyo, ya que la labor de su equipo fue factor fundamental para obtener el triunfo. De ese equipo rescatamos a su responsable máximo, Ruben Benavidez, quien con su trabajo y el de sus colaboradores dio forma al auto con el cual Oltra estuvo a la altura de los mejores.

"Al llegar el fin de la temporada '86, luego de la carrera de Bahía, donde se quemó el auto, tuvimos largas charlas con Silvio para cambiar el sistema dentro del equipo, algo necesario para lograr resultados, y para ello había que organizarse mejor en el trabajo y en la presentación de los autos. Y como todo el mundo sabe, con trabajo y organización los resultados aparecen solos."

Y ese fue el punto de partida para encarar una temporada que se perfilaba muy competitiva. Por tal motivo el "team" no se tomó vacaciones. "El trabajo para poner en orden de partida a esta nueva Renault Fuego -continúa diciendo Ruben- fue muy intenso y nos llevó prácticamente tres meses. Como se habrán dado cuenta, sale bastante de lo común, ya que quisimos innovar y tal vez por eso nos llevó tanto tiempo."

Todo se inició en el taller de Carlos Limido, donde se hizo la jaula y la chapa para luego llevarlo a nuestro taller, a mediados de enero, donde empezamos a trabajar en la mecánica. El tiempo nos apremiaba y nos quedaron muchas pruebas por hacer. A pesar de todo, fuimos a la primera carrera sin haber experimentado mucho, la Fuego se mostró buena desde el principio. El primer día de pruebas, Silvio marcó en la quinta vuelta un tiempo de 1m30s80 y quedamos muy conformes. Sin embargo, no quisimos hacer cambios en la puesta a punto como para bajar ese registro, ya que consideramos que lo hecho era suficiente. Eso no significa que nos quedaremos quietos, por el contrario, tenemos en mente hacer más cosas. Y con el triunfo hay todavía más ganas de seguir."

Lo más llamativo de la Fuego de Oltra es la trompa, pero no solamente en ella había diferencias.

"El factor aerodinámico fue sumamente importante para nosotros y por esa razón presentamos una trompa con bastante penetración, con toma dinámica, a diferencia de los demás, que utilizan la denominada 'camara tranquila'. Tam-

bién utilizamos diferentes tipos de barras, como las traseras de doble cuchilla. Y en las suspensiones también se hizo mucho hincapié."

Ruben Benavidez ha sido un luchador desde siempre y vale recordar algo de su pasado como para comprender que este presente exitoso no es obra de la casualidad.

"Yo me inicié en 1970 junto a mi hermano Juan Carlos, con quien preparamos un Dodge para el 'Tero' Pontoriero y un Falcon para Eduardo Sáenz, ambos de T.C. 3 litros. Junto a mi hermano aprendimos mucho y nos lanzamos a hacer cosas a veces siendo pioneros, como cuando construimos el primer monocasco de Mecánica Argentina Fórmula Uno. Tengo el orgullo de decir que fuimos los primeros en hacer un T.C. 2000 que compitió en aquel triangular en el Autódromo contra los T.C.3 litros. Cosas que difícilmente se puedan olvidar, producto de mucho esfuerzo. Sin embargo decidí desvincularme de mi hermano, ya que consideré que buscábamos la misma meta por distintos caminos. Fue entonces que tuve la suerte de vincularme con una excelente persona, como es Orlando Buzurro, con el cual hicimos un Dodge para T.C.2000, aunque la continuidad se vio afectada por falta de apoyo. Tiempo después llegó Silvio Oltra, quien me propuso formar un equipo para el C.A.P. pero mi idea era volver al T.C.2000. Por suerte, Silvio se hizo eco de mi inquietud y aquí estamos con un auto que debutó ganando."

Habían pasado los momentos de euforia en el podio y en la pista. Y cuando el reloj marcaba casi las tres de la tarde del domingo 15 de marzo fuimos testigos de las permanentes muestras de afecto hacia Ruben por parte de toda la "troupe" de la categoría, testimoniando su reconocimiento. Un hecho que habla a las claras de la alta estima demostrada por parte de sus rivales.

No podía ser de otra manera para un hombre que luchó permanentemente al igual que su hermano, el popular "Negro" Benavidez. Con la dedicación de siempre seguirá adelante, con sus 34 años, su mujer y sus tres hijos ("Natalia cumplió 9 años el día de la carrera, a ella le dedico este triunfo"). Y con el compromiso de conseguir resultados que por lógica consecuencia aparecen cuando la dedicación al trabajo se toma como filosofía de vida.

Producción:
Dulio Caro y Néstor Carbica

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD

LOUZAÑO
COMPETICION AMORTIGUACION

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

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CANONERAS

● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

radaf

● SUSPENSION
● DIRECCION
● REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
suspencar s.r.l.

Envíos al interior Tarjetas de Crédito

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

En Avda. La Plata se atiende: Sábado 9.30 a 12 - 14.30 a 20 - Domingo: 9 a 12.30 hs.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

automundo

● SCALEXTRIC
● SEBRING ● LEONE

FOR MAYOR, UNICAMENTE MARTES A VIERNES: 10.30 a 17.30 hs

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

● Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault

Informes por carta: Bastreador Fournier 2522, Olivos (1636), Bs. As. o personalmente en el Autódromo de Bs. As.

Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs.

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

● BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

● REPARACION Y RECAMBIO
● CREMALLERAS
● BOMBAS
● CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

RACING PARTS

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

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

BUZOS ANTIFLAMA

YAMOS IMPOSICION EN EL AMBIENTE AUTOMOTIVISTICO NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TERCER PAIS

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX 11 USA

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR:
BRANDSEN 1123.
TEL 744-2583

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).

CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL: 541-2694
70-6387

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆
☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS

SPINA HNOS.

● LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

● ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

● SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquiralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

● SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

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

CONSULTEMOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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

EGE

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

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

● ASIENTOS Y AGUJAS ● CONEXIONES, etc.
● SURTIDORES ● VENTAS POR MAYOR

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

☆☆ **TODO PARA EL DIESEL** ☆☆☆

de: JORGE DETOMASI

● Repuestos para bombas inyectoras
● Toberas ● Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

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

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

FERRAZZI
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

● NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)

● CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)

● TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD

● NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

WINDTOP
Cable Automático para el motor de vapor

GRUMA
Cable y bujías

PURIFIL

AUTO-MOVI S.R.L.
Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital TEL. 683-1351 582-9001

H.B. Producciones S.R.L. - Avda. Corrientes 3783 - B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7134

LA NUEVA FERRARI YA ESTA EN PISTA Y...

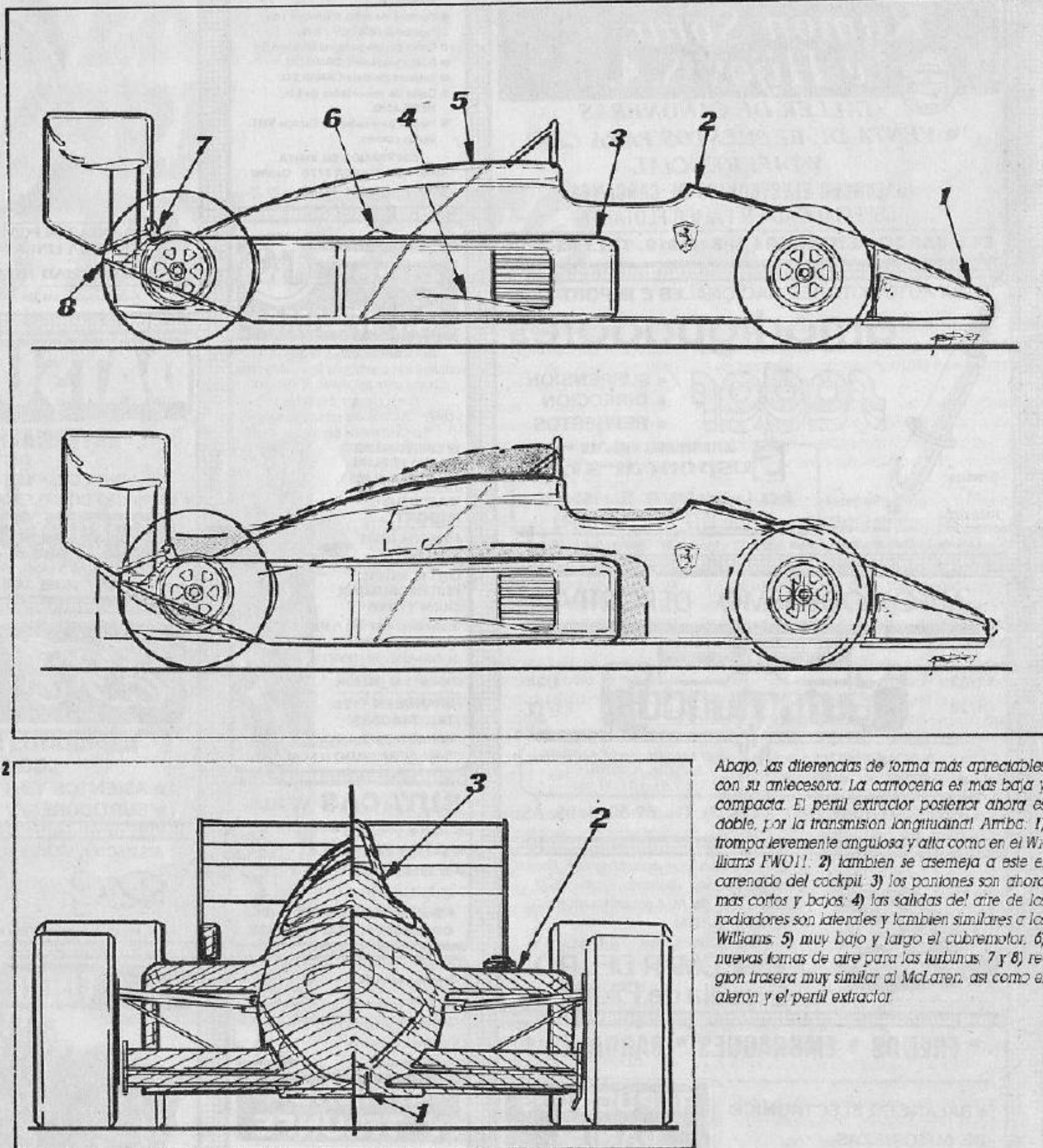
MARANELLO VUELVE A

Con una sesión inicial de pruebas en Fiorano y una más prolongada en Imola ante una importante congregación de aficionados, el arma de Ferrari para el próximo Mundial de F.1 tuvo su bautismo oficial. El nuevo producto de Maranello tiene muy pocos puntos de contacto con el auto del año pasado y puede definirse como un clásico monoplace británico, si bien la paternidad del proyecto le pertenece al austriaco **Gustav Brunner** con algunos toques de **John Barnard**. Enseguida la prensa italiana bautizó al auto como "McWilliams" en clara alusión a la similitud externa del coche con referencia a los monoplaces que ganaron el año pasado la Copa de Constructores uno y el Campeonato de pilotos con **Alain Prost** otro.

El mismo **Barnard** se encargó de aclarar que **Brunner** había trabajado sobre una evolución de los conceptos más efectivos del momento y que, debido a la situación actual de Ferrari, no cabía otra cosa para aspirar a resultados en breve plazo. "Con más tiempo -dijo **Barnard**- me volcaré de lleno en el auto del '88 con motor aspirado, y allí sí produciremos novedades".

Exteriormente la Ferrari 87 muestra una gran diferencia con respecto a su antecesora, voluminosa y poco aerodinámica. La trompa es mucho más afinada, superada sólo por la "sotificación" del nuevo Benetton. El carenado de motor es sensiblemente más bajo, y el arco de seguridad metálico -antes formaba parte del monocasco en fibra de carbono- está al descubierto. Los pontones son más pequeños y están más retrasados, manteniéndose la disposición de los elementos radiantes. El sector trasero es un calco de McLaren con una acentuada realización del efecto "botella de Coca Cola" y con un carenado para el flujo de aire inferior, más ancho y más largo. En gran parte esto se debe a la adopción de la caja longitudinal, luego de más de una década de fidelidad de Ferrari al cambio transversal.

Las suspensiones difieren totalmente con respecto al coche del '86, pasándose al esquema clásico con el grupo resorte-amortiguador en posición vertical, tanto atrás como adelante. En el caso del tren delantero, el conjunto se aloja en una celda del monocasco. La calidad de construcción de las suspensiones nada tiene que envidiar a lo mejor de la categoría, y es que fueron realizadas en Inglaterra por **BS Fabrications**, empresa que provee a la mayoría de los constructores británicos. Exquisiteces como brazos y tirantes en sección oval para colaborar con el flujo aerodinámico, son inéditas para vehículos realizados por Maranello, como los detalles de terminación en rótulas y anclajes. También se ha abandonado la



Abajo, las diferencias de forma más apreciables con su antecesora. La carrocería es más baja y compacta. El perfil extractor posterior ahora es doble, por la transmisión longitudinal. Arriba: 1) trompa levemente angulosa y alta como en el Williams FW011. 2) también se asemeja a este el carenado del cockpit. 3) los pontones son ahora más cortos y bajos; 4) las salidas de aire de los radiadores son laterales y también similares a los Williams; 5) muy bajo y largo el cubremotor. 6) nuevas tomas de aire para las turbinas. 7 y 8) región trasera muy similar al McLaren, así como el alerón y el perfil extractor.

tendencia italiana a construir soportes de la suspensión en fundición. En la nueva Ferrari casi todo está realizado sobre estructuras de chapa plegada o sobre piezas trabajadas en base al trozo de metal original.

Este "alivio" que recibió el Reparto Corse de Maranello, permitió acelerar la producción en serie del nuevo motor a 90 grados y la nueva caja longitudinal. Precisamente con los engranajes realizados por Ferrari, se han resuelto los problemas detectados en los tests de Jerez.

En materia de accesorios externos, es de notar que por el momento se ha

recurrido a las llantas Dymag de una sola pieza, en lugar de las componibles Speedline, a la espera de que la casa "Veneta" realice un nuevo modelo a pedido de Barnard. También los frenos son nuevos aunque siempre provistos por Brembo, con pinzas 350 gramos más livianas cada una, lo que significa una buena ganancia de peso.

En general el auto se muestra más pequeño y es también más liviano por sobre todas las cosas: la racionalidad del diseño ha dado como resultado un auto sencillo para el trabajo de puesta a punto, y que requiere mucho

menor tiempo que el anterior para el reemplazo de elementos, que en el caso del motor tiene gran importancia ante imprevistos durante un "warm up", por ejemplo.

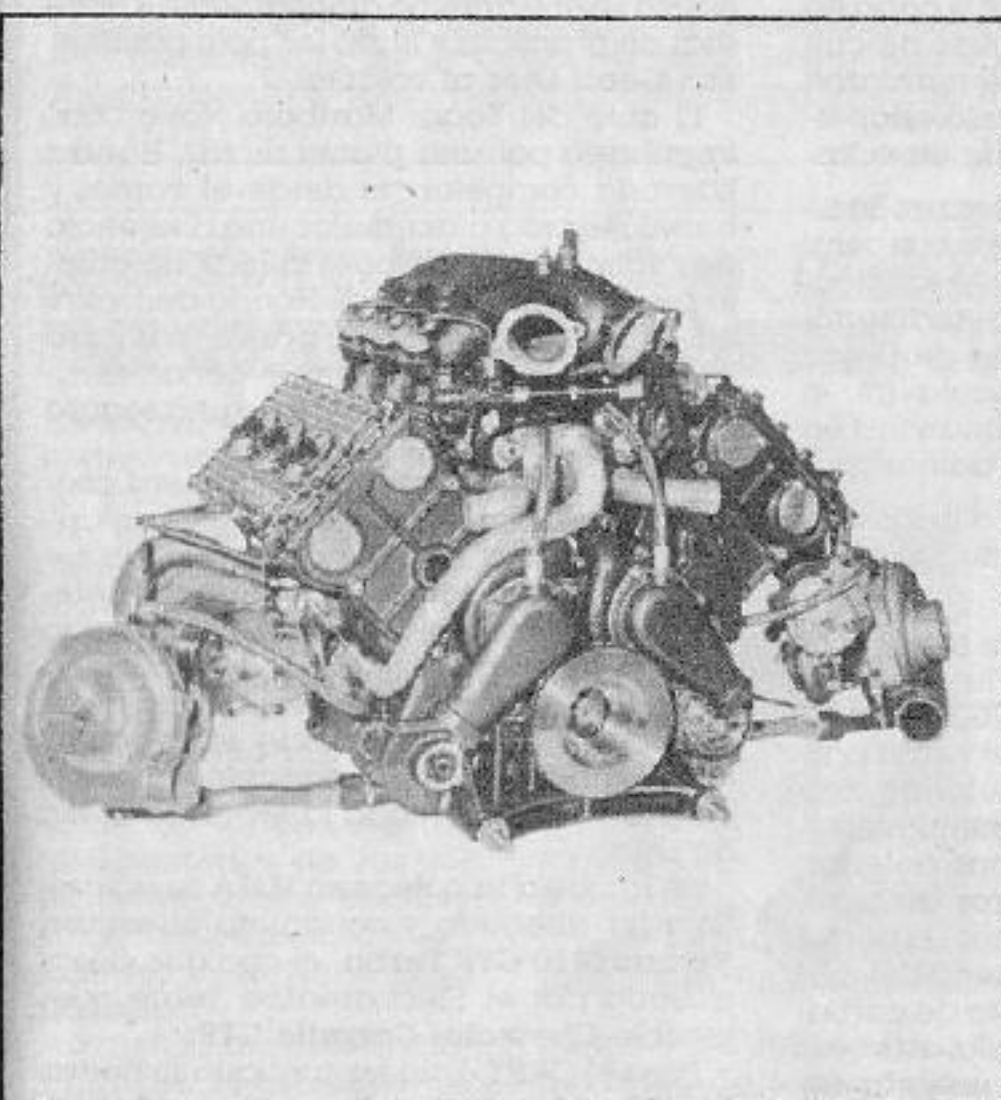
Precisamente el buen trabajo de Brunner, ha provocado un movimiento bastante importante dentro del staff técnico de Maranello. En principio el austriaco debía seguir en pista el auto de **Berger**, pero ahora ha sido pasado a la Oficina Técnica como responsable del sector, razón por la cual no se lo vea por ahora "en pista". Esto provocó la decisión de Barnard de seguir personalmente el auto del austriaco,

CREER

CUADRO COMPARATIVO

F1-86 F1-87

Motor	1500 Ferrari sobrealimentado con 2 turbocompresores	1500 Ferrari sobrealimentado con 2 turbocompresores en V a 90°
Número de cilindros	6 en V a 120°	6 en V a 90°
Número de válvulas	24	24
Diámetro y carrera	81 x 48.4	81 x 48.4
Cilindrada (cm ³)	1.495.43	1.495.43
Relación de compresión	7.5	8.1
RPM a potencia máxima	11.500	11.500
Potencia máxima (CV)	850	880
Alimentación	Inyección electrónica digital Weber-Marelli	Inyección electrónica digital Weber-Marelli
Caja y Diferencial	Transversal en bloque único Ferrari	Longitudinal Ferrari
	Diferencial autoblocanteZF	Diferencial autoblocanteZF
Número de marchas	5 + MA	5 + MA
Casco	Matecompuesto panel de abeja con fibra de carbono y kevlar	Matecompuesto panel de abeja con fibra de carbono y kevlar
Trocha delantera (mm)	1.807	1.791
Trocha trasera (mm)	1.663	1.673
Longitud (mm)	4.296	4.280
Ancho (mm)	2.120	2.120
Altura (mm)	920	800
Distancia ejes (mm)	2.766	2.600
Peso con agua y aceite (kg)	543	542
Ruedas	Componibles Speedline delanteras y traseras de 13	Fundidas en bloque único delanteras y traseras de 13
Neumáticos	Goodyear	Goodyear



El dominio de Williams no fue la sorpresa en los tests de Imola...

ALFA ROMEO Y UN RETIRO IMPACTANTE

Muy pocos reparaban en el excelente trabajo realizado por el equipo Williams en la última jornada de tests en Imola. Todos en boxes estaban "shockeados" por la novedad: Alfa Romeo decidió interrumpir su colaboración con Ligier y dejar la F.1. a dos semanas de iniciarse el Campeonato del Mundo. El escuadro comunicado distribuido el mismo viernes por Alfa Corse decía lo siguiente: "Debido a las declaraciones sin fundamentos realizadas por el piloto René Arnoux, componente de la escuadra oficial Ligier, acerca del funcionamiento del motor Alfa Romeo, la Alfa Corse entiende que no existen las condiciones de colaboración, previstas también contractualmente, que hacen a la base de la relación. Por estas consideraciones, la Alfa Corse decide interrumpir la relación con el equipo Ligier de F.1".

Efectivamente el día antes, consultado por varios periodistas, René Arnoux no ocultaba su preocupación por el retraso en el desarrollo del nuevo impulsor italiano. El francés reflexionaba: "¿Cómo no estás preocupado? Estamos a dos semanas de iniciar el Campeonato y todavía seguimos con problemas y roturas que no permiten realizar una sesión completa de ensayos. Creo que el potencial del motor existe, pero lo que falta es gente que trabaje en el desarrollo. Aquí en pista hay dos ingenieros, mientras que en la fábrica todo está parado hasta que ellos vuelvan. Los demás constructores tienen un 'arsenal' de ingenieros trabajando al mismo tiempo en pista y en fábrica. Así no creo que la cosa funcione".

Si bien las declaraciones de Arnoux resultaron un poco crudas, no hacían más que reflejar la realidad de un proceso que ya hace tiempo habíamos apuntado como problemático. Evidentemente la gente de Alfa Romeo —y en especial la de Fiat— aprovechó "al vuelo" la primera oportunidad que se les presentó para desistir de un acuerdo firmado por la administración anterior, opuesto a la filosofía general del Grupo, posteriormente integrado, y con muy pocas posibilidades de éxito.

Guy Ligier, el directo perjudicado por la decisión, decía: "Esto no es lógico. No se puede deshacer un contrato en base a declaraciones de un piloto, que no es más que un simple dependiente del equipo. No sé qué haremos, a 15 días del GP de Brasil y sin motores. El daño es enorme. Pase lo que pase, tanto Arnoux como Ghinzani seguirán con nosotros".

Enseguida aparecieron posibilidades alternativas para Ligier. Desde París se aseguraba que, mientras esta edición arriba a la calle, se celebraría una reunión entre Ligier y el vértice de Renault para reconsiderar la posibilidad de utilización de los V6 franceses por parte del team galo. También Motori Moderni se sugería como una posibilidad más, declarando el Ing. Chiti: "Creo que en Alfa todavía no estaban preparados para la empresa. Son tensiones que se producen cuando se quieren forzar etapas".

Sin embargo, horas después, en un comunicado firmado por el mismo Guy Ligier, aparecía una apelación del constructor al mismísimo Giovanni Agnelli en la que se leía: "El (Agnelli) que conoce a los deportistas y sabe cuánto pueden dar, pero que también conoce ciertos aspectos difíciles de su carácter, espero que pueda ser indulgente e interceder ante esta apresurada decisión de la Alfa Corse". De más está decir que en la semana, seguramente se sabrá qué pasará con el destino del equipo francés.

A la derecha, la F1-87; a la izquierda, la '86: 1) "hocico" más lanzado y alto; 2) pontones más bajos, anchos y angulosos; tomas para los turbos mucho más bajas; 3) desapareció el "cupulón" posterior.

Obviamente, el nuevo motor en V a 90 grados, de cuidada y bien anticipada elaboración, permite otra concepción general del conjunto y una diferente disposición de los elementos accesorios. Todo ha sido bien aprovechado.

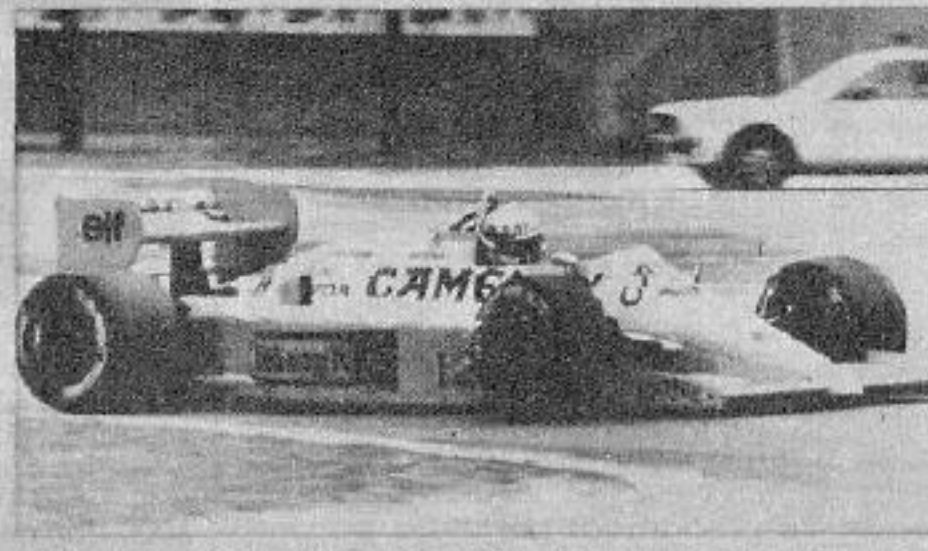
LA SUPREMACIA DE WILLIAMS

Mientras tanto, en pista los Williams-Honda se mostraban como los más sólidos aspirantes a la primera victoria de la temporada, registrando tiempos excelentes con sus dos pilotos, Piquet, trabajando con la suspensión electrónica, hacía 1m26s64 y mejoraba en 2 décimas la marca que pocas horas antes había señalado Senna con el Lotus también equipado con dispositivo similar. Al día siguiente y en la simulación de un GP, Piquet llegaba a marcar 1.27.40 lo que mejora su propio record de la pista de 1.28.667, realizado en el GP de San Marino del año pasado. Durante la primera jornada de trabajo, el brasileño volvió a sufrir una falla en el sistema de control y, ante la ausencia de resortes, el Williams llegó a boxes tocando el piso con su "panza". Es por ello que este dispositivo no será utilizado en carrera hasta que demuestre su absoluta confiabilidad.

Por su parte, Mansell trabajó con el auto convencional, despachándose el viernes con un inesperado 1m25s55 que se pone muy cerca de la "pole" de Senna del año pasado (1.25.06), lograda con presión libre, neumáticos de clasificación y mayor temperatura en pista. El trabajo de ambos pilotos fue seguido personalmente por Frank Williams, quien a partir de Rio estará en todas las competencias, asistido por un enfermero y un auxiliar. Esta es la confirmación de que las riendas han vuelto a sus manos, tranquilizando así a Piquet, que ya en Brasil dispondrá de la prioridad para el uso del muletto.

También Senna estuvo esta semana en Imola, enfrascándose en una batalla con Piquet por el mejor tiempo, aunque en las declaraciones no hacía mención a ello. La jornada del jueves mucho se parecía a una verdadera disputa por la pole en un GP. Aunque más lentos que Piquet, Senna y su equipo están conformes con la confiabilidad del "active ride" y esperan usarlo ya en la carrera de Rio de Janeiro.

RESUMEN DE LOS TIEMPOS REGISTRADOS: Mansell, 1.25.55; Piquet, 1.26.64; Senna, 1.26.85; Alboreto, 1.30.14; Nakajima, 1.31.21; Ghinzani, 1.32.01; Caffi, 1.32.93 (con el nuevo Osella); Arnoux, 1.33.01; Berger, 1.33.33; Nannini, 1.33.41; Campos, 1.38.47. Los tiempos de los pilotos Ferrari y Minardi (los dos últimos de la lista) corresponden a la semana anterior, en que se probó con más frío y sin sol.



Totalmente ajenos al "afaire" Ligier-Alfa y entrascados en su duelo personal con Piquet, parece que Ayrton y Lotus llevan ventaja en "electrosuspensiones".

hasta tanto "consiga un ingeniero capaz para esta tarea", precisó el británico. Si bien el hecho de que el número 1 del equipo pase a trabajar directamente con Berger, quedando Alboreto con Nardon, está dado por una simple cuestión idiomática —Nardon no sabe inglés—, eso no deja de preocupar al piloto italiano, que teme por un tratamiento de "segunda mano", pese a las garantías recibidas.

LOS TESTS DE IMOLA

Luego de un ligero rodaje de "chequeo" en Fiorano, la nueva Ferrari llegó a Imola para la primera confronta-

ción sería con el cronómetro. En primer lugar trabajó Alboreto durante dos jornadas, llegando a marcar un registro de 1m30s14/100 que mejora la mejor vuelta del italiano en carrera durante el GP de San Marino del año pasado, que fue 1m30s316/1000, pero que no se acerca al record de Piquet con 1m28s667. De todos modos el comparativo debe tomarse con pinzas, en primer lugar porque este resultó sólo un test de comprobación previo al inicio del Campeonato, y luego porque el clima reinante nada tenía que ver con la primavera anunciada por el calendario. Sin lugar a dudas,

los records que días más tarde señalarían los Williams y el Lotus, dejarían muchas dudas sobre el potencial del nuevo auto, aunque en este caso la temperatura era mayor y el circuito estaba más engomado. En conclusión, lo importante es que Ferrari ha comenzado a enderezar la curva descendente del '86. No se pueden esperar milagros, pero al menos se está en el camino de retorno a la victoria.

Ambos pilotos se mostraron conformes con el auto, destacando la increíble sensibilidad que notan en el mismo ante la menor variación de puesta a punto, cosa que antes no sucedía.

Alboreto tuvo un problema de principio de incendio a causa de la rotura de un conducto de combustible durante la segunda jornada de pruebas, hecho que no pasó a mayores debido a que ocurrió en la zona previa a boxes. En cambio, Berger pudo trabajar muy poco, primero por una rotura de motor y luego por un espectacular despiste provocado por la de un soporte del disco de freno de la suspensión trasera izquierda, a más de 200 km/h de velocidad. Allí se dieron por concluidos los tests, comenzándose a trabajar sobre el material a expedir rumbo a Rio de Janeiro.

PORSCHE INSISTE CON EL 961. Nuevos tests realizó el equipo Porsche con el 961 de tracción integral, que será presentado en las 24 Horas de Le Mans. El auto, con mayor potencia (480 CV) y neumáticos más anchos, fue visto en Paul Ricard, junto a los 962 tradicionales del Mundial de Sport Prototipos. En la ocasión las pruebas estuvieron a cargo de Claude Haldi, quien junto a René Metge serán los pilotos del auto en la clásica competencia francesa. El 961 alcanzó en las pruebas una velocidad de punta de 310 km/h.

LARINI F 3000. Con uno de los nuevos Dallara 3087, el Campeón Italiano de F3 competirá este año en F 3000, a partir de la competencia de Donington prevista para el 28 de junio. En principio, Nicola Larini debía correr con un auto de Coloni, pero la decisión del "manager" peninsular, de concentrarse sólo en F3 y en el proyecto F1, dejó sin actividad momentánea a Larini, que de este modo no perderá continuidad. De todas formas Larini será el encargado de testear y conducir el F1 de Coloni en su debut. El Dallara asignado al equipo de Guido Forti es el tercer chasis de la marca que pisará la pista, luego de los dos autos del team oficial de Venturini y Pavanello.

QUIEREN EL GRUPO S. Luego del Rally de Portugal, los constructores franceses interesados en el Mundial de Rally -Renault, Peugeot y Citroën- elevaron un pelitorio dirigido a Jean-Marie Balestre, solicitando se estudie la factibilidad de crear el Grupo S para ese Campeonato. En el pelitorio, los fabricantes sostienen que los actuales Grupo A, además de resultar caros para las fábricas al tener que trabajarse sobre la base de los 5.000 ejemplares, resultan difíciles de adecuar a las particulares exigencias del Rally, para nada comparables a la pista. Los galos proponen trabajar sobre una base reglamentaria basada en un mínimo de peso y un techo de potencia. Los valores propuestos son 1.100 Kg y 300 CV, prohibiendo absolutamente el empleo de materiales livianos como el Kevlar y el Titania.

LOS JAPONESES SE ADAPTAN A LA FORMULA 3000. Inquietos como siempre, en busca de mejores objetivos, los nipones han decidido cambiar este año el reglamento para su máxima categoría de monoplasas. Como consecuencia de ello, desde 1987 dejara de existir la Fórmula Dos Japonesa, que en la temporada anterior consagrara nuevamente Campeón al británico Geoff Lees, pasando ahora a aplicarse el reglamento de la Fórmula 3000 "mundial". Esta variante permitirá, en el rubro motores, competir, además de las distintas versiones del Cosworth, a los Honda V8 preparados por Judd para el team oficial Ralt, y también a los nuevos Yamaha. Asimismo la instancia abraja la posibilidad de que el próximo año, los japoneses cuenten con una fecha en el certamen oficial de la categoría.

LAVADO, EL MEJOR DEPORTISTA DE VENEZUELA. Este, al menos, fue el criterio, referido a 1986, sustentado por el Circulo de Periodistas de Venezuela para otorgar al simpático motociclista, dicha mención. Lavado, que en la temporada anterior conquistó su segundo título Mundial en la clase 250 cm³, se mostró muy emocionado al recibir el premio, expresando: "Es sumamente grato el momento en que uno alcanza una meta. La mía era ser de nuevo Campeón Mundial, y lo he conseguido, y eso de por sí me confirma. Pero además me emociona, y mucho, que se me reconozcan esos méritos en mi país". En la volación de los colegas venezolanos, Lavado prevaleció con 902 puntos, superando ampliamente al boxeador Bernardo Pinango, Campeón Mundial de los Gallo en su versión Asociación, quien reunió 577 votos.

UN CAMPEON LATINOAMERICANO POR DOS. Se

NUEVOS F.1 EN INGLATERRA

Tres nuevos autos fueron presentados en Gran Bretaña, antes de ser expedidos a Rio de Janeiro para los tests generales previos al G.P. de Brasil. Se trata del Brabham BT 56, los Arrows A10 y el Tyrrell 016, probando los dos primeros en el circuito de Donington.

Según lo anticipado, el nuevo Brabham resulta bastante convencional, con mucho de Williams en su aspecto. El proyecto realizado por Dave North -ex brazo derecho de Murray- con la colaboración del argentino Sergio Rinland y del británico John Baldwin, en efecto es convencional en sus conceptos. El piloto vuelve a ubicarse en posición más vertical, el tanque de combustible es más corto y alto, habiéndose reducido sensiblemente la distancia entre ejes, de 2,90 a 2,65 m. Se continúa utilizando el cambio Weissman Transversal, aunque en una reelaboración propia de Brabham más compacta y más corta. La evacuación de aire en los pontones es superior, como usara el McLaren el año pasado. La suspensión delantera es similar a la del Brabham BT49, de 1979, y la trasera continúa con el conjunto resorte-amortiguador ubicado detrás de la caja. El alerón posterior es el mismo de los FORCE del año pasado, ya que Ecclestone había adquirido el material en desuso del team de Carl Haas. Sobre el segundo piloto para este auto continúa el misterio, aunque ahora parece ser Mauro Baldi el mejor "posicionado" para el puesto, por delante de De Cesaris y Kaiser.

También el nuevo Arrows fue "chequeado" en Donington por sus dos pilotos. Chee-

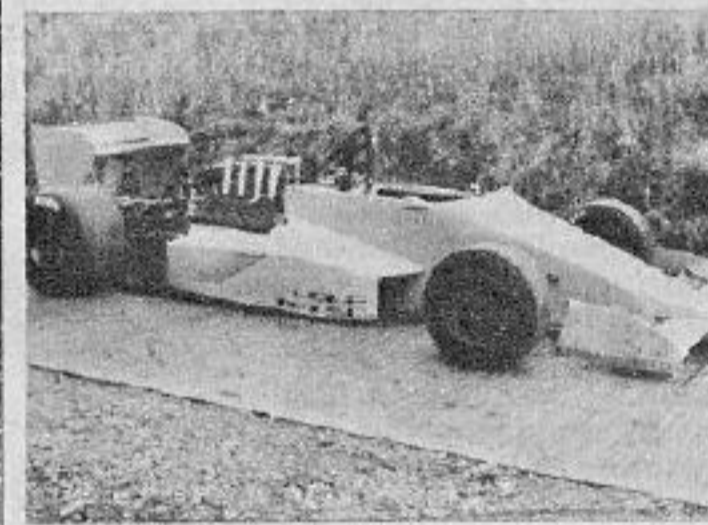
ver y Warwick. El auto diseñado por Ross Brawn tiene mucho del Lola del año pasado, y es que esa es la procedencia del nuevo jefe Técnico del team USFG. Se nota un cuidado especial por el aspecto aerodinámico del coche. Está equipado con una caja elaborada por Arrows sobre la base de la Hewland de seis marchas, y por supuesto es impulsado por el motor BMW vertical bautizado "Megatron" y revisado por Heini Mader en Suiza. Warwick declaró luego de los tests "El coche impresiona bien. Es notable la diferencia con el motor inclinado. Este eroga la potencia en forma más progresiva y más vigorosa que el Brabham". Cheever, por su parte, dijo: "Por ahora va bien. Resta ver si estamos ante un auto excelente o simplemente bueno".

Por último, estáticamente se conoció al



El Arrows A10-Megatron BMW probando por primera vez en Donington y con Eddie Cheever al volante. Aientador

EL LOLA T 87/50 FORMULA 3000



El esbelta Lola que este año se espera dar batalla en F.3000.

El auto que utilizará Lola en la Fórmula 3000 durante el corriente año es el lógico desarrollo del exitoso T86/50 diseñado por Ralph Bellamy y Mark Williams.

Aunque de aspecto exterior se muestra aparentemente similar a su antecesor, en realidad es un 60% nuevo, con particular énfasis en las áreas de suspensión y aerodinámica.

La nueva suspensión tipo "Pushrod" en el tren trasero ha reemplazado al sistema anterior de brazos oscilantes, lo que ha originado una sensible mejora en lo que a eficiencia mecánica se refiere, mientras que en el tren delantero la configuración Pullrod se ha mantenido.

Las geometras de suspensión tanto delantera como trasera han sido considera-

blemente alteradas como resultado de un intenso trabajo de tests llevados a cabo en España inmediatamente después de culminada la temporada '86, que marcaron el fin del programa de desarrollo establecido durante la estación de competencias.

El túnel de viento Cranfield desarrollado por Lola y que incorpora equipos con células computadorizadas altamente sofisticadas para reproducir cargas aerodinámicas, ha logrado nuevos niveles de precisión utilizando modelos en escala 1/3, lo que ha significado notables ganancias en el campo de la resistencia aerodinámica.

Ello ha sido comprobado durante un programa de evaluación efectuado en el último invierno europeo.

Pese a que fueron efectuadas serias consideraciones hacia el uso de la pequeña caja Hewland FT, la unidad FGB fue conservada, manteniéndose de tal forma particularmente elevados los niveles de rigidez, confiabilidad y bajo mantenimiento, ítems considerados mucho más determinantes que los teoricos ahorros de peso, tanto estáticos como dinámicos. Especial atención se ha puesto en el diseño del monocasco confeccionado en fibra de carbono y fabricado por la misma Lola, así como también en la búsqueda de mejorar aspectos de detalle, lo que ha redundado en una ganancia de alrededor de quince kilos en los autos.

En la primera competencia japonesa bajo el reglamento de F.3000, de 1987, lle-

nuevo Tyrrell 916, con el cual el equipo aspira a "ganar algún GP callejero y obtener las copas Colin Chapman y Jim Clark para los F1 aspirados", según palabras del propio Ken Tyrrell. El auto, hecho por Brian Lisle, fue concebido con el auxilio de Cad Cam y programadores tridimensionales aportados por el sponsor Data General. El otro auspiciante del team se encargó de la confección del monocasco en fibra de carbono. Siguiendo la tendencia actual, la caja de velocidades es de realización propia, con posibilidades de utilizar 5 o 6 marchas, según el tipo de circuito. En los frenos se emplean discos de carbono y el sistema ha sido concebido especialmente por AP teniendo en cuenta las características de los autos con motor aspirado. Los impulsores del equipo son revisados por Brian Hart -actualmente absorbido por Cosworth- y disponen de 570 CV a 10.200 RPM, previendo el arribo a los 600 CV en poco tiempo más.

vada a cabo en el circuito de Suzuka, el nuevo T87/50 dominó ampliamente los tres días de prácticas y logró la "pole position" con Geoff Lees al volante.

El auto del Team Marlboro Nova Lola, impulsado por una planta motriz, Honda lideró la competencia desde el vamos y había llegado a acumular una diferencia de cuatro segundos sobre su más inmediato perseguidor, el March-Honda de Hoshino, cuando faltando solo dos vueltas para culminar la prueba, el cable del acelerador no resistió, privando así de una segura victoria a Lees.

El otro T87/50 presentado, que era conducido por Haseemi, durante el "warm-up" se fue de pista al pisar una mancha de aceite, y como consecuencia de los deterioros producidos en la máquina, no pudo ser de la partida.

Tres T87/50 más fueron despachados hacia Japon para que desde la segunda competencia de este importante torneo nipón, se vea aumentada la representación de Lola.

En lo que a la categoría IMSA se refiere, Lola ha diseñado y construido el exitoso Nissan T810 GTP Turbo, el cual fue desarrollado por el Electramotive Team, y el temible Chevrolet Corvette GTP.

Para el CART, Lola ha confiado su nuevo T87/00 a los teams Truesports (Bobby Rahal) y Newman Haas (Mario Andretti).

Con Rahal y Andretti, Lola tiene inmejorables chances de repetir el título logrado en 1984, y de adjudicarse por tercera vez las 500 Millas de Indianapolis.

tualmente están por encima de los 550 HP.

MOTOS SOBRE EL PUCHO. Con interés creciente, las marcas de cigarrillos se han volcado masivamente al auspicio de equipo de motociclismo a través de las 16 fechas que componen el Campeonato Mundial 1987 de Velocidad. Las siete principales marcas en pugna son: HB, Rothmans, Marlboro, Ducados, Parisiennes, Gauloises, Lucky Strike. Otras, publicitan en los GP de sus respectivos

motos - velocidad **BUEN COMIENZO PARA MAMOLA Y KOBAYASHI**

Comenzó el pasado domingo el **Campeonato Mundial de Motociclismo**. Un certamen al que este año los argentinos deberán prestarle más atención ya que su fecha final está programada en el Autódromo de Buenos Aires. Y la cita inicial fue el **Gran Premio de Japón** (uno de los cinco que junto con el de Argentina ingreso este año al incrementado ca-

lendario de la especialidad) donde, en el circuito de Suzuka, estuvieron las clases 250 y 500, coincidentemente las que tendremos el privilegio de ver en acción el próximo 4 de octubre.

Una vez más la clase mayor concentró las máximas expectativas. Y los cien mil espectadores observaron en dicha carrera

el triunfo de **Randy Mamola**. Tras partir desde el segundo lugar, el estadounidense pasó en la segunda ronda a encabezar con su **Yamaha**, las posiciones, y ya no dejó más ese lugar hasta completar las 22 vueltas en 57m22s889/1000 a un promedio de 135.998 km/h, y superar por 42s389/1000 a la Honda del australiano Wayne Gardner. No tuvo suerte el

Campeón Mundial **Eddie Lawson**, quien debió abandonar en la decimo-segunda vuelta, en tanto no participó **Freddie Spencer**, convaleciente aun de las heridas sufridas en su caída de semanas atrás en Daytona.

La carrera de 250 le dio a los aficionados locales la satisfacción de ver triunfar a un compatriota. **Masaru**

Kobayashi fue quien vivió esa alegría, en lo que además resultó su primer triunfo en un Gran Premio. Sobre su **Honda** y bajo una torrencial lluvia, el nipón mantuvo durante gran parte de las 20 vueltas un emocionante duelo con el español **Alfonso Pons**. El desequilibrio en favor del ganador llegó en las últimas rondas. Kobayashi alcanzó la victoria en

51m15s000/1000, a un promedio de 138.399 km/h, escoltado por Pons, Roth y Shimizu, todos con **Honda**. Tampoco en esta categoría hubo fortuna para el actual monarca, en este caso **Carlos Lavado**, quien ya el viernes quedó fuera de carrera al sufrir una caída durante la clasificación, que le produjo fractura múltiple en su clavícula derecha.

MIENTRAS YA COMIENZAN LAS F.3 EN EUROPA...

ROSSO, TODAVIA INACTIVO

Ya se han puesto en marcha dos de los más importantes certámenes de la F3 europea: el inglés y el italiano. En tanto el torneo Alemán aun no prevé actividad, y al respecto nos aclaraba **Victor Rosso**, instalado ya en Bilburg (Alemania): "Ha habido mucho retraso en la entrega de los autos nuevos por parte de todos los fabricantes, razón por la cual aquí en Alemania se decidió aplazar la apertura del Campeonato. En principio se iba a hacer una carrera en Hockenheim sin puntos el 5 de abril, pero desde ya nosotros no vamos, porque los autos recién se están alistando y hasta la semana próxima (por ésta) no podremos realizar las primeras pruebas en pista. El campeonato se inicia oficialmente el 26 de abril en Nürburgring, prosiguiendo el 10 de mayo en Avus (Berlin) y el 24 de mayo en Zolder (Belgica)".

Lo que nos decía Rosso —el retraso en la entrega de los autos— pudo verificarse en la apertura del Campeonato Italiano. En la prueba, disputada en Magione, ganó **Andrea Chiesa** con un Dallara-Alfa del team Euroracing de Pavanello, superando a **Mauro Martini** con un conjunto similar. Tercero quedó el mejor Reynard —Eugenio Visco— que fue el del equipo que el año pasado lanzara a Stefano Modena. Los esperados Reynard del team Coloni no lucieron y, como los demás, evidenciaron falta de puesta a punto y ensayos.

Tras la suspensión de la apertura por nieve, el certamen británico se puso en marcha en Thruxton. Ganó **Johnny Herbert** con un Reynard del team de Eddie Jordan. Herbert corre su segunda temporada en la categoría y mostró una gran superioridad, ganando la clasificación con 1s14/100 de ventaja sobre el holandés Peter Kox, verdadera revelación de la competencia. Luego de haberse quedado en la largada, Herbert recuperó y sin problemas superó al belga Bertrand Gachot con uno de los nuevos Ralt RT31. Tercero quedó el sueco Niklas Schonstron con Reynard 873.

INTERESANTES DECLARACIONES DE PROST

"ME GUSTARIA SER CAMPEON CON FERRARI"

Distendido, sereno, paseando una felicidad moderada en sonrisas tímidas, como si ser dos veces Campeón del Mundo de Fórmula Uno ya fuera —y lo es— cosa de todos los días para él. Alain Prost ha dicho, en declaraciones a la prensa italiana: "Finalmente, pasé un invierno como yo quiero, sin las obligaciones de las representaciones. Llegaré a Rio descansado, cosa que no sucedió el año pasado".

Prost reconoció, además, que al enterarse de que John Barnard dejaba McLaren para irse a Ferrari, sintió mucho miedo. La cuestión se tornaba gris, puesto que Porsche no garantizaba un adecuado desarrollo de sus seis cilindros turbo. "Sin un buen



motor, y sin John, no hubiese tenido sentido hacer una temporada mediocre", ha dicho el Campeón, para agregar: "No obstante, todo se solucionó y Porsche va a proveernos de un óptimo motor que me permitirá un muy buen desempe-

ño. Además, el staff técnico de McLaren ha demostrado trabajar en un buen nivel, a pesar de la falta de Barnard".

En los "corrillos" de la máxima categoría automovilística, los rumores son insistentes en cuanto a la posibilidad de una dupla Prost-Barnard en Ferrari en los próximos años. Prost, que de improvisado no tiene nada y de apresurado tampoco, ha preferido manifestar, simplemente: "Estar en Ferrari cuando pierdo, es terrible, como en cualquier otra escudería, pero vencer con un monoposto de Maranello tiene un encanto que supera casi cualquier otra cosa. Me gustaría ganar un título mundial sobre una Ferrari...".

países.

Nada difícil resulta imaginar, dicen los especialistas, las razones que mueven a estas empresas a anunciar en motociclismo: 1) la edad promedio de los espectadores coincide con el mercado que estas publicidades buscan; 2) la cantidad de espectadores que acuden a los GP de motociclismo, es hoy levemente superior a la de los que siguen a la F.1, pero se afrontan valores publicitarios sensiblemente más bajos.

De esta forma se agrega un nuevo incentivo en la competencia... Aparte de la lucha en pista, se debe tener en cuenta la que ahora se produce fuera de ella entre pilotos, motos... y cigarrillos.

Argentina, que será sede de la última competencia del Mundial '87, el próximo 4 de octubre, no podía estar fuera de este contexto, y ya se rumorean importantes conversaciones entre los organizadores y una importante tabacalera. ¿Cuál será...?

turismo mundial

CAOS EN LA APERTURA



A la izquierda, el BMW M3 de Ravaglia y Capelli, que habían terminado 3°. A la derecha, Laudá saluda desde el que iba a compartir con Pirro y Ratzenberger.

Mucha expectativa había por la puesta en marcha del nuevo **Campeonato Mundial de Turismo**, que se iniciaba con los **500 Km de Monza**. Tanto es así que el clásico esconario italiano presentaba un aspecto solo superado en ocasiones del G.P. de F.A. Golpes de escena no faltaron en esta competencia, siendo los más notables los relacionados con la verificación técnica de los autos, tanto previa como posterior a la carrera en sí.

Todo comenzó el viernes, cuando los comisarios de FISA decidieron no aceptar a los coupes **Ford Sierra Cosworth** oficiales. Esto estaba provocado por el hecho de que el suizo **Eggenberger** tenía montado sobre los motores del sistema de inyección **Bosch Motronic** en lugar del **Weber** que figura en la ficha de homologación del auto de no poder remplazar a aquél, los dos autos oficiales de Ford fueron embarcados nuevamente hacia su origen, quedando la marca representada por la solitaria Sierra del "Andy Rouse Engineering", que al día siguiente conquistaría la "pole" y en carrera puntuaría durante 12 vueltas hasta sufrir la rotura del motor.

Pero el verdadero balde de agua fría vino luego de terminada la prueba, dominada ampliamente por los nuevos **BMW M3**. Se dice que la irregularidad de los autos germanos ya había sido observada en la verificación del viernes, pero los comisarios habían decidido esperar hasta el domingo, a efectos de no poner en riesgo la realización de la competencia. Sucede que la gente de la **BMW Motorsport** liderada por **Peter Flohr**, cometió un "pequeño error" al producir los "kits" del M3 destinados a competición empleando chapas de mitad de espesor en la construcción de gran parte del casco como ser techo y puertas... También se equivocaron al montar una tapa de baul en fibra de carbono, en lugar de la plástica de serie. En el caso del espesor de la chapa, los comisarios midieron 0,45 mm en los autos hechos a partir del kit de BMW, contra los 0,85 mm que tenía el auto de los checoslovacos **Szabo-Cserkuti-Fischhaber** que habían partido de un auto de serie para hacer el Grupo A. Debido a esto los siete BMW M3 que habían finalizado entre los ocho primeros, fueron excluidos de la prueba. BMW decidió presentar una apelación, sobre la cual se abrigan muy pocas esperanzas, siendo

bastante comprometida la situación de **Peter Flohr** en la casa bávara, en razón del desprestigio acusado por un hecho que no influye en gran medida en la superioridad de prestaciones evidenciada por el auto germano.

Además, BMW se juega a concurrir a la carrera de **Donington** el 5 de abril por el europeo, con los mismos autos, ya que por un lado refuerzan políticamente el sentido de la apelación, pero en realidad sucede que no hay tiempo material para hacer nuevos coches, ya que todos los cascos de kits deben ser reemplazados por completo.

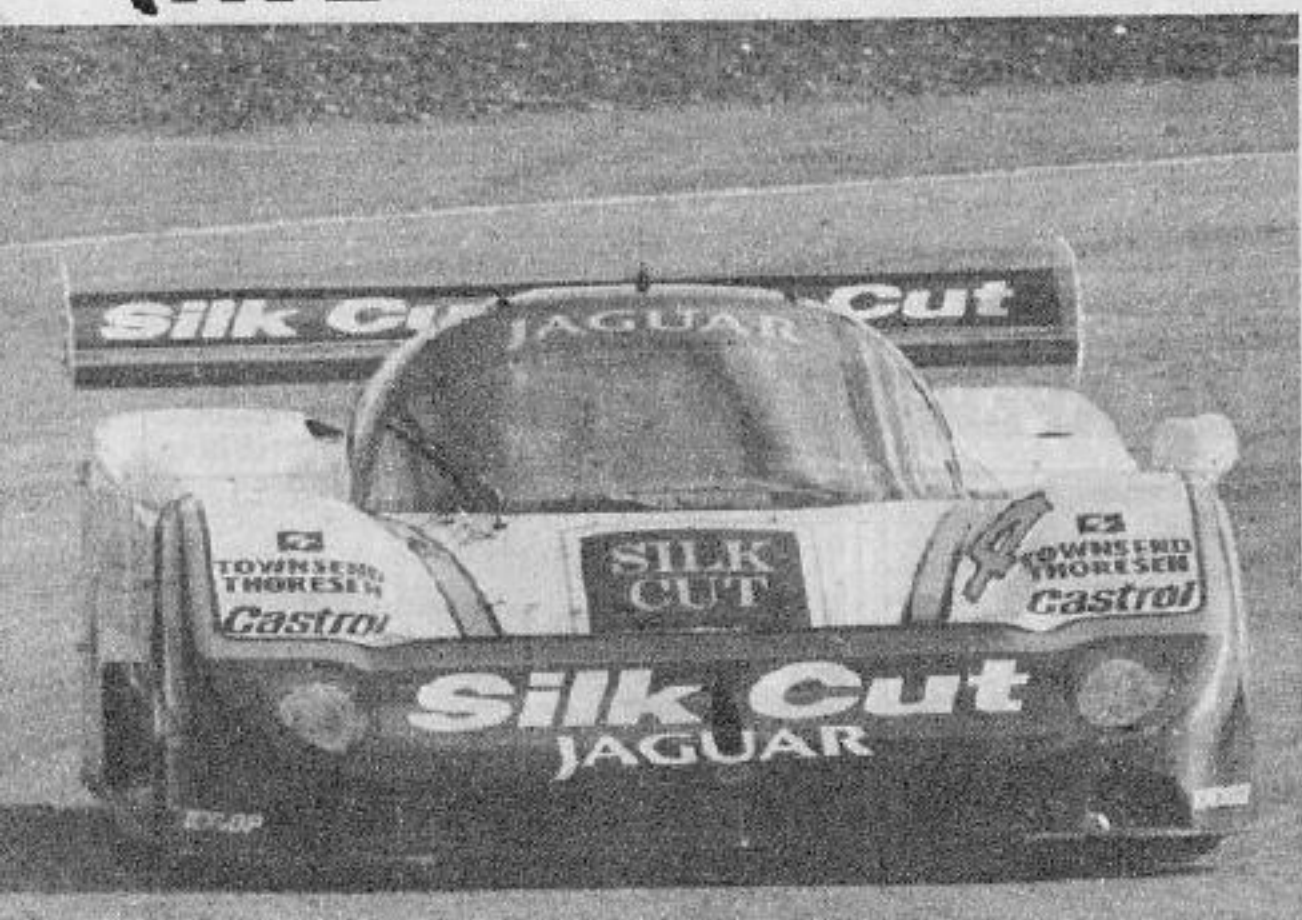
Tras la pole del Sierra y las primeras vueltas de liderazgo en carrera, luego todo había sido un monótono dominio de BMW en Monza. La prueba se limitó a un duelo entre los autos bávaros, imponiéndose en pista el team italiano C.I.B. Emme, conducido por el venezolano **Johnny Cecotto** y el italiano **Riccardo Patrese** que, con la venia de Ecclestone, reemplazaba a **Branzotelli**, ocupado este en la prueba de SP en Jarama. En 28 segundos terminaban la carrera de los dos autos de Schnitzer y los dos de Linder. Esto es: **Pirro - Ratzenberger**, **Ravaglia-Capelli**, **Oestrick-Heger**, y **Vogl-Danner** respectivamente, quedando sexto el M3 de **Sala-Grouillard**. Séptimo el a la postre triunfador: el solitario **Holden Commodore** de **Moffat-Harvey**, que para confusión del lector no suma puntos en el certamen, debido a que este equipo no abonó los 60.000 dólares de inscripción oficial en el tomo exigidos por F.I.S.A., por ello los puntos del vencedor quedan para el **Alfa Romeo** de **Voulaz-Cipriani** que finalizó séptimo (...) tras la desclasificación de los BMW, pero 14TO en la realidad... Sobre este tema nos ocuparemos la semana próxima a efectos de aportar mayor claridad.

CLASIFICACION FINAL:

1°) **Moffat-Harvey** (Holden Commodore), 86 v; 2°) **Bosshard-Saslamberrenna** (BMW 635 CSI), 84 v; 3°) **Oberndorfer-Klammer** (Mercedes Benz 190 E), 83 v; 4°) **Szabo-Cserkuti-Fischhaber** (BMW M3), 82 v; 5°) **Castagna-Orlandi** (BMW 635 CSI), 82 v; 6°) **Da Schio-Seikel** (Ford Mustang 5,0 GT) 81 v; 7°) **Voulaz-Cipriani** (Alfa Romeo 75 Turbo), 69 v.

1.000 KILOMETROS DE JEREZ

JAGUAR SIGUE FIRME (...Y LARRAURI "SE CAYO" DEL PODIO)



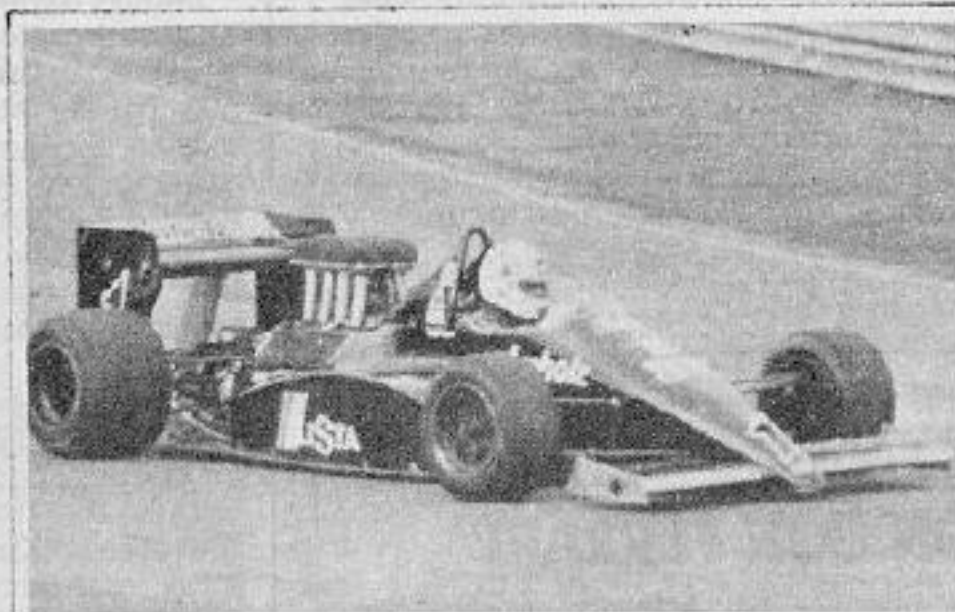
Eddie Cheever, Raul Boesel y John Nielsen se alternaron en este Jaguar XJR6 para gran escandalos mediante. Ingresar el segundo trunfo al hilo de la marca.



Pareja (centro) tratando de explicar lo inexplicable a Larrauri al cabo de la prueba. A la izquierda el ex piloto de "Poppy" Massimo Sigala.



En acción, el Spice-Pontiac, otro ganador repetido pero en Grupo C2 y siempre a cargo del binomio que componen su constructor y el español Vélez.



Bien puede ser como este March 872-Cosworth del Genoa Racing (de Cesare Santobaldi) aquí a cargo del suizo Foltek, el arma de "Poppy" en F3000.

Era sabido que los 1.000 km de Jerez no podían presentar un aspecto sustancialmente diverso de lo observado siete días antes en Jarama, y en gran parte así fue. Adelante la lucha se limitó al duelo que promete salvar la temporada: Porsche vs Jaguar. Y los autos equipados con neumáticos Dunlop volvieron a demostrar una total superioridad con respecto al resto, ampliándose en este caso las diferencias cronométricas debido a la mayor extensión del circuito. Salvo roturas o incidentes, la victoria estaba solo al alcance de estos cuatro coches. En el caso de Porsche, se presentaba el segundo 962 oficial en manos del binomio, Mass-Wollek.

Dentro de este panorama, para Oscar Larrauri la victoria era ganarle al resto, tratando de exprimir al máximo las posibilidades del Porsche que debía compartir con el español Pareja—quien tiene un futuro incierto dentro del equipo al disponer sólo de "sponsorización" por estas dos carreras en su país. Fue así que Larrauri trabajó en entrenamientos y clasificación, logrando en esta instancia superar a los demás Porsche al clasificarse 5to. Las diferencias en clasificación dan un poco la pauta del desnivel apreciado en esta apertura de Campeonato. Bell-Stuck hacía la "pole" con su Porsche Rothmans 1m29s19, a sólo 3 segundos del record absoluto del circuito, en poder de la F.1 desde el año

pasado. Cheever clasificaba segundo al mejor Jaguar, a 19/100, en tanto que el otro quedaba a 75/100, mientras que el segundo Porsche estaba a 1s63/100. Luego el abismo. Larrauri se ubicaba a 4s14/100, superando por sólo 22/100 al Porsche de Baldi-Palmer, por 31/100 al de su compañero Jelinski—con chasis de carbono y motor de 3 litros—y por 41/100 al tercer auto de Brun, conducido por Brancatelli y Sigala.

Estos tiempos demostraban que en condiciones normales, para el argentino mantener el quinto puesto era la única aspiración posible. "Espero que las cosas cambien en Monza—nos decía "Poppy"—y allí podamos volver a lo que era el año pasado. La gente de Michelin aportará lo suyo y nosotros también haremos algunos cambios en el auto, como por ejemplo poner el diferencial progresivo, que va mejor con estos neumáticos, y trabajar con distintos valores de resortes. Para mañana (por el domingo) será difícil seguir al Porsche Liqui Moly y al Kremer. Nosotros no podremos hacer turnos de más allá de una hora, por los neumáticos, y eso nos hará perder tiempo." Luego, la carrera confirmaría la presunción de Larrauri.

La primera víctima de los 1.000 km de Jerez fue el auto del "Patron". El Porsche de Jelinski-Brun rompió motor durante el "warm up" y como este se realizó solo una

hora antes de la carrera, los mecánicos no llegaron a tiempo con el reemplazo. De todos modos el auto partió desde boxes con la competencia iniciada, pero de poco sirvió el esfuerzo, porque el auto dio un par de vueltas y abandono. El duelo Jaguar-Porsche sólo se vivió en pista en las primeras vueltas. Rápidamente los Porsche comenzaron a escaparse, ayudados por un par de desafortunadas situaciones que casi dejan K.O. al equipo británico a poco de comenzar. Primero resultó Lammers el que se fue de pista en la vuelta 18 perdiendo una rueda y debiendo retornar a boxes con solo tres. Insumió bastante tiempo la reparación del auto, que más tarde abandonaría definitivamente en la vuelta 70 por rotura de semieje. El otro Jaguar tuvo un contacto con el guardrail, presumiblemente tocado desde atrás, que obligó a Cheever a ingresar a boxes luego de haber realizado el primer reaprovisionamiento para reemplazar partes de carrocería del sector trasero y los escapes, también dañados por el impacto. En este momento y sin haber llegado al primer tercio de carrera, todo parecía indicar un paseo de los Porsche. Sin embargo no fue así.

En el resto de la carrera la recuperación del auto guiado por Cheever-Boesel-Nielsen fue notable. Aclaremos que el piloto danés se hizo presente aquí porque

fue contratado por el equipo de Tom Walkinshaw para reemplazar a Cheever en casos como el de Monza, en que el italoamericano debe competir ese mismo día en F.1 en Rio de Janeiro. Cumplidos 2/3 de carrera, ya el Jaguar estaba en la misma vuelta de los Porsche punteros y se presagiaba un final electrizante. Sin embargo, las cajas de velocidades de los coches germanos lo impidieron, facilitando el trabajo del biplaza británico. Ambas cajas PDK (semiautomáticas) comenzaron a fallar. En el caso de Mass-Wollek, el auto quedó detenido en la salida de boxes tras cuatro horas y media de carrera. En tanto, Bell-Stuck pudieron seguir pero sobre el final debieron girar a ritmo lento, llegando a perder seis vueltas con respecto al Jaguar y dejando escapar una victoria que tenían entre manos. Para Jaguar, la satisfacción del doblete en la apertura y el incentivo para un campeonato que promete mucho.

Larrauri por su parte intento desde el principio mantener el control sobre sus "rivales de categoría". De movida se encontró con el abandono del coche de Baldi-Palmer por rotura de transmisión cuando apenas iban 22 vueltas de carrera. Luego la prueba se hizo interesante por el duelo que libraban con el Porsche Kremer de los alemanes Nissen Weidler, quienes contaban con una mayor duración en los neumáticos Yokohama. Pese a algunos problemas menores—rotura de una pastilla de freno y detención para reemplazar la trompa dañada en un C2—, todo parecía ir por buen camino para el binomio Larrauri-Pareja, que al igual que la otra tripulación del equipo había recibido la adición de Walter Brun, deseoso de sumar puntos pese al abandono de su coche.

Lamentablemente, mientras Jesús Pareja estaba en la conducción, el auto apareció a marcha lenta en boxes... con la suspensión rota. Pese a marcas en un lateral, el hispano no acusó haber entrado en contacto con otro auto... Lo cierto es que la tarea de reemplazo implica más de media hora de pérdida en boxes, volviendo Poppy a pista ya sin posibilidades de recuperación. "Es una lastima—reflexionaba Larrauri en boxes luego de la llegada—, estábamos para ser terceros tranquilamente. Qué le vamos a hacer. Lo único que queda es esperar que en Monza la fortuna empiece a sonreírnos. Al menos vamos a ayudarla..."

Consultado, en otro orden de cosas, sobre la posibilidad de disponer este año de un auto de F 3000, Larrauri prefirió mantener reserva sobre el tema, quizá porque aún tiene fresco lo sucedido en años pasados con el caso F.1... Por lo que pudimos saber, la negociación en este momento no está en sus manos y recién la semana próxima Poppy recibirá en Milan una propuesta concreta, la cual deberá estudiar para luego dar una respuesta. Pese al silencio, algo se está gestionando y la cosa está orientada hacia un team italiano muy exitoso durante la última temporada de la categoría... Seguramente la semana próxima quedará develado el misterio.

CLASIFICACION FINAL

(1.000 km de Jerez - Circuito de 4.128 m. - 29/3/87)

1°) Cheever-Boesel-Nielsen (Jaguar XJR6), 211 vts; 2°) Nissen-Weidler (Porsche 962) a 3 v.; 3°) Bell-Stuck (Porsche 962) a 6 v.; 4°) Spice-Vélez (Spice Pontiac) a 12 v. (Iros. en C2); 5°) Mallock-Leslie (Ecosse Cosworth) a 13 v.; 6°) Sigala-Brancatelli-Brun (Porsche 962) a 23 v.; 7°) Larrauri-Pareja-Brun (Porsche 962) a 25 v.; 8°) Villota-Romero (Porsche 962) a 49 v.

Campeonato de Equipos:
Silk Cut Jaguar, 40 pts.; Rothmans Porsche, 27; Kremer Porsche, 25; Brun Motorsport, 14.

Campeonato de Pilotos:
Cheever-Boesel, 32; Stuck-Bell, 27; Nissen-Weidler, 25; Watson-Lammers, 20.

Próxima fecha:
12 de abril, 1.000 km de Monza.

Scopessiveas

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS
ESPECIALES
PARA AUTOMOVILES
NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS
PARA TODAS
LAS MARCAS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

FILTROS



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

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

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

• TARJETAS DE CREDITO.

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

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

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

Envios al interior

Fabrica. Administracion.

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



LEVAS ROMERO

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 163) - V. LYNN
S. MARTIN. D. AL. (1672). TEL: 755-3825

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

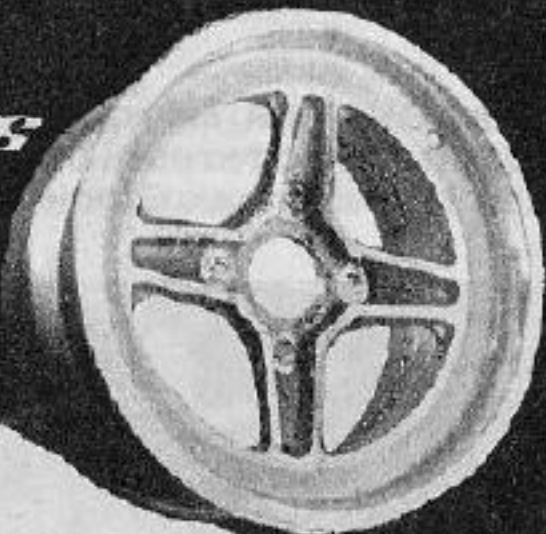
5 MOTORES de CARRERA

Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

ruedas argentinas



COMPETICION

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

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

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

JAULAS DE PLATA IMPORTADAS Z SAP Z. 200

LINEA YAMAHA • ENCENDIDO ROTOR INTERNO • ROTOR EXTERNO
PLAT Y CONVERSORES • MOTOPLAT OKm.
• KIT ZANELLA 5 VELOCIDADES DE CILINDRO, PISTON Y TAPA.
• ESPECIALES POTENCIADOS (KART. LIBRES Y FORMULA 5)

CESAR GOÑI COMPETICION
PINERO 1294 - José C. Paz - TEL: 0320-22781

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL: 765-2497



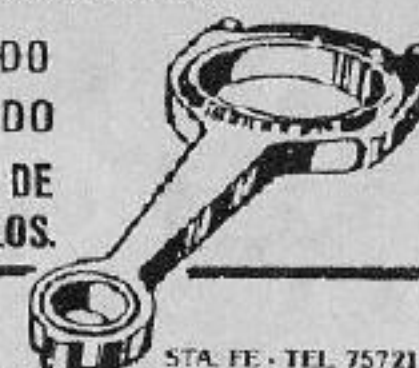
bielas de competición

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

OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION.

STA. FE - TEL: 75721



CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

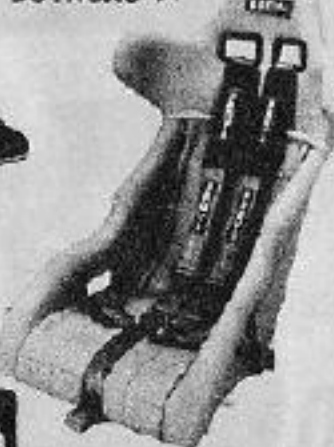
CAPUCHAS

BUZOS

CASCOS

BOTAS

BUTACAS



- Goma
- Cuero

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

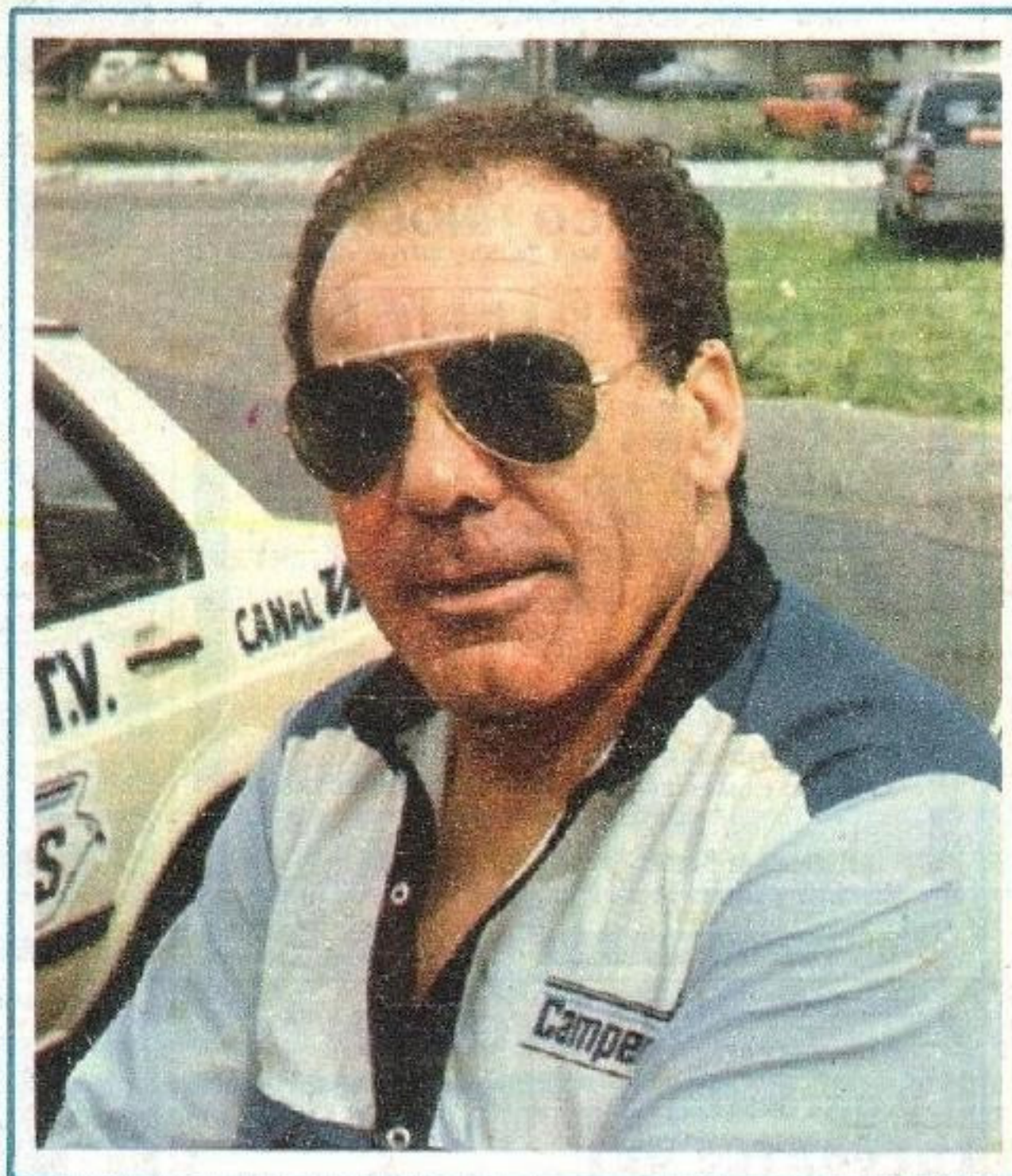
Fabrica y distribuye: **PROVA**

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

Campeones

Radio El Mundo

LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



Canal 2

JUEVES
23 a 24 hs.
DOMINGO
21 a 22 hs.

Conducción y Dirección General
CARLOS ALBERTO LEGNANI
La imagen y el relato del automovilismo actual

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.

Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO