# CORSA

TRIPLE EDICION
MAS PAGINAS - MAS COLOR

Paraguay Gs. 1.350. Uruguay: N$ 265

## CORSA NEWS

INFORME TOTAL
LAS CARRERAS
DEL DOMINGO 3.

LAS NOTICIAS
DE ULTIMO
MOMENTO

## RALLY GUIA

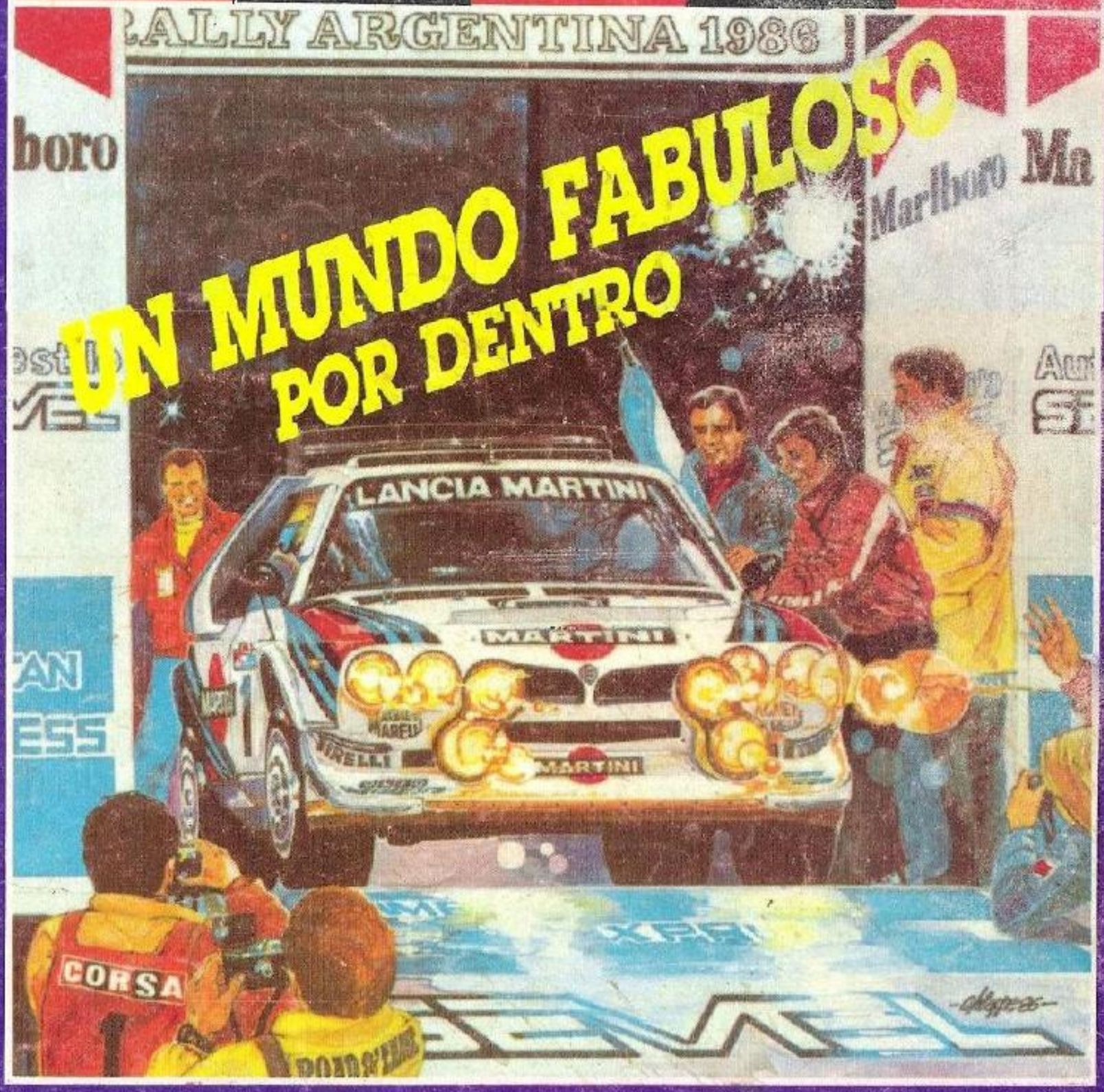
PROGRAMA
COMPLETO.

TODO LO QUE
HAY QUE SABER
PARA SEGUIR
LA GRAN PRUEBA.

# RALLY

RALLY ARGENTINA 1986

UN MUNDO FABULOSO
POR DENTRO




LOS HOMBRES. LOS EQUIPOS. LOS AUTOS.
LOS SUPERAUTOS. ¡DOS LAMINAS!
LOS PREPARATIVOS. LOS ENTRETELONES.
TODOS LOS DETALLES. LA MAYOR INFORMACION.

Marlboro Autoestilo SEVEL AMERICAN EXPRESS
5° RALLY ARGENTINA 1986

N 1048 del 9 al 12 de agosto de 1986 - Argentina $ 1.50

Las revistas de Mauro

COLECCION CORSA

# Kenneth Eriksson-Peter Diekmann
# VOLKSWAGEN GOLF GTI Grupo A
## CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE RALLY

Foto: Martin Holmes

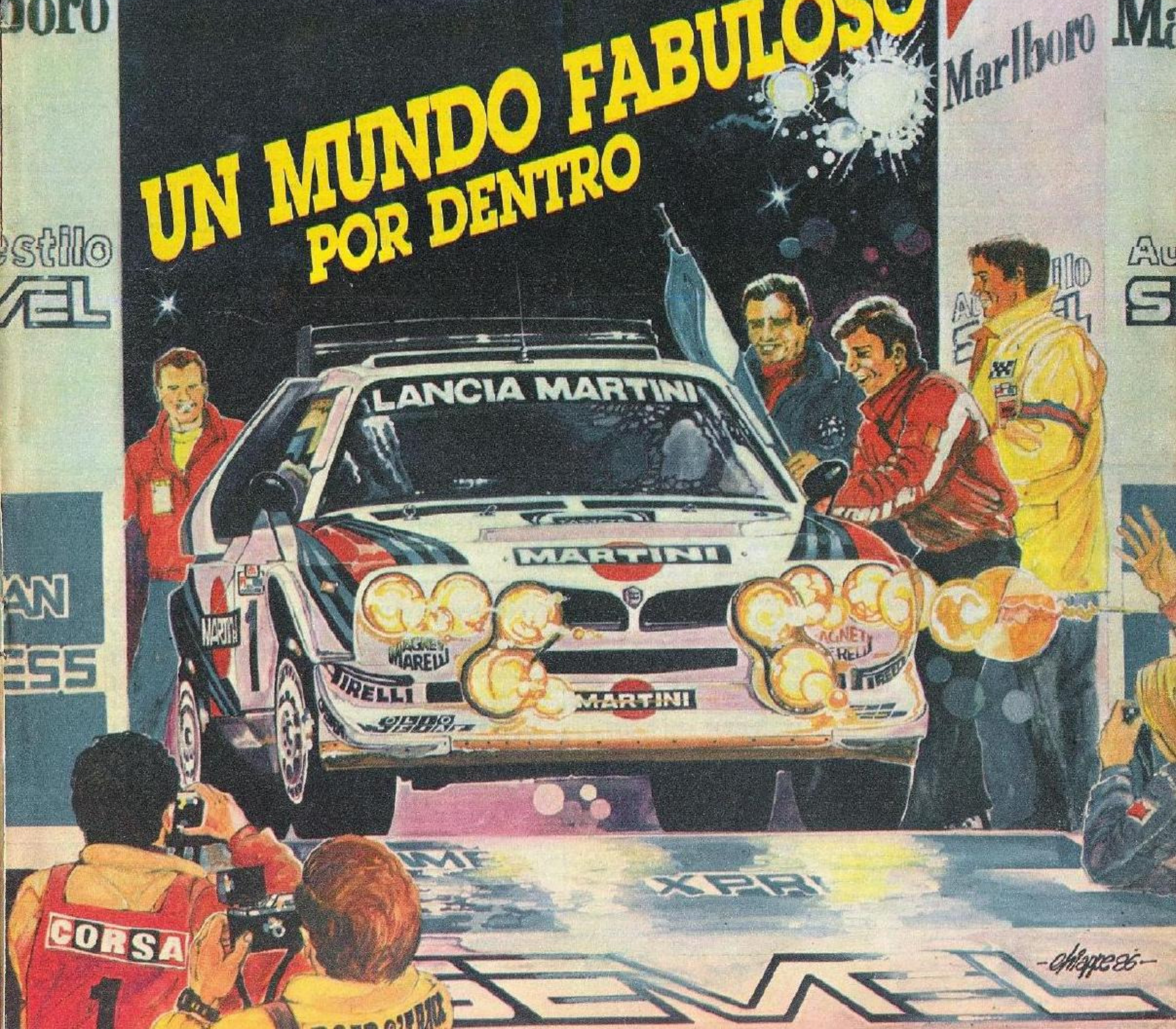
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA

# RALLY

RALLY ARGENTINA 1986

## UN MUNDO FABULOSO POR DENTRO



**¿Cómo se hace?**

Gracias al descubrimiento de dos médicos alemanes, los doctores Hay y Walb, sabemos hoy que para formar grasas, algunos alimentos **deben combinarse juntos** en nuestro organismo.

Por ejemplo, todo el mundo sabe que la manteca engorda. Pero usted puede comer tanta manteca como desee en el transcurso de una comida sin engordar un gramo, si no la acompaña al mismo tiempo con pan, papas, u otros alimentos que Demis Roussos le indicará en su libro (el cual usted podrá leer y experimentar completamente por nuestra cuenta).

**Evidentemente, no está obligado a hacer 5 comidas diarias.**

Ud. probablemente no tiene un apetito tan feroz como el de Demis Roussos, ni quizás 53 kilos de más. Por lo tanto no es indispensable comer cinco veces por día. Pero, es **indispensable,** si se desea adelgazar 1,5 a 2 kg. por semana, no consumir al mismo tiempo ciertos alimentos en la misma comida.

**¿Cuáles son los alimentos que NO DEBEN ser ingeridos en una misma comida?**

El libro de Demis Roussos, escrito en colaboración con la nutricionista especializada en dietética Veronique Skawinska, le indica:

1) Todos los alimentos que forman grasas cuando son ingeridos juntos en una misma comida (lo cual es preciso evitar).

2) Todos los alimentos que no forman grasas cuando no son ingeridos juntos en una misma comida (y que pueden ser ingeridos a voluntad).

**Otras "revelaciones".**

En su libro y **en las últimas revelaciones de su experiencia que Ud. recibe además del libro,** Demis Roussos le indica tambíen:

–El poder mágico de algunas legumbres para su salud.

–Cómo eliminar la celulitis e impedir su formación.

–Extraordinarias recetas que le hacen adelgazar comiendo como un rey. Por ejemplo las famosas recetas de ensaladas Demis Roussos, pescados asados, diferentes verduras, carnes y tortas, etc. (57 recetas en total).

–La utilización de las plantas.

–Y sobre todo cómo permanecer delgado. Las últimas y extraordinarias revelaciones de Demis Roussos (que no encontrará en los comercios).

**Esta es mi propuesta.**

Lea y experimente los consejos de Demis Roussos y de Veronique Skawinska, completamente por nuestra cuenta, y sin ningún compromiso. Si Ud. no pierde al menos 1,5 kg. por semana y a partir de la primera semana, devuélvanos el libro antes de 3 meses y le devolveré un cheque por ₳ 11,50.- a más tardar 5 días después de haber recibido su libro. Esto sin condiciones y sin hacerle ninguna pregunta, así Ud. no corre ningún riesgo haciendo esta prueba.

**Lea esto, solo si duda en hacer esta prueba libre y sin ningún compromiso.**

1) Esta prueba es libre. Deberá pagar ₳ 11,50.- solo si pierde al menos 1,5 kg. por semana. Y es Ud. quien juzga.

2) Ud. come todo cuanto desea. La única restricción: no comer juntos en el curso de una misma comida los alimentos que Demis Roussos le indicará.

3) ¡EXITO TOTAL! Ud. lo puede verificar viendo a Demis Roussos ayer (148 kg.) y hoy (95 kg.).

4) Desbordará de energía. Es la ventaja que le proporciona la alimentación disociada. Este es el secreto de la extraordinaria vitalidad del presidente Reagan.

5) Cuando no tenga kilos de más, se sentirá mejor. Estará más saludable y en consecuencia más linda, más seductora, gustará más. Una nueva vida comenzará para usted.

6) Adelgazar, recuperar su silueta, le costará la mitad que llenar de nafta el tanque de su auto. La elección es suya, viajar en automóvil o volver a ser delgada comiendo tanto como desee.

Corte y envíe el cupón al pie de página HOY MISMO. Hágalo ahora. No correrá el peligro de olvidarlo.

Jean Paul Perrin

## IMPORTANTE

**A causa de la naturaleza especial de esta oferta enteramente a nuestro cargo, la garantizo solamente por 20 días.**

# La increíble transformación de Demis Roussos



*Demis Roussos*
*AYER*



*Demis Roussos*
*HOY*

Todo el mundo vió las fotos de Demis Roussos antes y después de haber seguido el método que le ha permitido perder 53 kilos haciendo 5 comidas diarias (con un pollo entero en la cena). El revela los secretos de su "régimen sin privaciones" en su libro "Cuestiones de peso", que puede recibir como prueba sin compromiso a través del cupón al pie de página.

## REGALO GRATUITO

Si Usted envía el cupón antes de los 5 días, recibirá además un pequeño regalo. ¡UNA SORPRESA!

## GARANTIA FORMAL

Los libros de Demis Roussos que fueran devueltos como máximo 90 días después de su recepción serán reembolsados con un cheque por ₳ 11,50.– a más tardar 5 días después de su recepción.

**Centro Franco Argentino de Venta Directa al Consumidor**
Paraguay 794, piso 1°, (1057) Capital Federal - Casilla de Correo 5507 - C.P. 1000 - Buenos Aires

## CUPON PARA UNA PRUEBA GRATUITA Y SIN COMPROMISO

Para ser enviado sin ningún compromiso a:
**Centro Franco-Argentino de Venta Directa al Consumidor:**
Paraguay 794, 1er Piso - Buenos Aires, 1057
Casilla de Correo 5507 - C.P. 1000 Buenos Aires

DR

☐ Si, me interesa la propuesta de experimentar totalmente por cuenta de ustedes, entendiendo que:

1 - Debo perder por lo menos 1½ kg. por semana.
2 - Si no pierdo este peso, desde la primera semana, o si por cualquier causa no estuviera completamente entusiasmada, tendré 90 días para devolver mi ejemplar y me reembolsarán un cheque por valor de ₳ 11,50.– sin hacerme ninguna pregunta.
Con esta garantía quisiera me enviaran en un paquete sin indicaciones exteriores el método de Demis Roussos al precio especial de promoción, de sólo ₳ 11,50.–.

Junto a este cupón envío:

☐ Cheque (orden CENTRO FRANCO-ARGENTINO DE VENTA DIRECTA AL CONSUMIDOR).
☐ Giro postal
Por el valor de ₳ 11,50.– más ₳ 2 para gastos postales, o sea, un valor de ₳ 13,50.–
☐ Prefiero pagar el método al cartero al precio de ₳ 13,50.– mas los gastos de contrareembolso.

☎ o solicítelo por Teléfono al 313-8387/8435

APELLIDO: .....
NOMBRE: .....
DIRECCION: .....
LOCALIDAD: ..... C.P. .....
PROVINCIA: ..... TEL. .....

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 17/7/86

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL

# CADA VEZ MAS

Allá por 1983, cuando se retomó la realización anual de un Rally en la Argentina por el Campeonato Mundial de la especialidad, iniciamos formalmente la serie "extraordinaria". Es que si bien ya en dos oportunidades previas a la interrupción de 1982, el país había contado con similar distinción en el mundo deportivo, y CORSA le dio a cada una de ellas el relieve correspondiente en sus páginas... ¡Vaya entonces no era lo mismo!

Por aquellos tiempos –hasta 1981– todavía se corría el Gran Prix de la Argentina de F-1, y la categoría "máxima", con el vigoroso ingrediente de la presencia de Reutemann, era objeto de nuestros mayores desvelos... como de casi todo el resto del "país automovilístico".

Pero los tiempos cambiaron, y mucho. La F-1 se nos alejó inexorablemente, como "Lole" de la actividad continua. Y como tantas veces antes hemos recordado, volvimos a acercarnos todos a lo automotor, fuera nacional o aun zonal, encarando el repecho que nos ha llevado al nivel actual de este deporte, ya profesional, en nuestro medio.

Sin embargo, la disciplina del rally, no obstante, ganando posiciones en todo el orbe y dentro nuestro volvió a darnos pautas con hitos renovados y dadas nuestras circunstancias, ya como el acontecimiento vedette del año. Situación económica global y evolución tecnológica aceleraca mediante, los costos también trepaban en su seno, aunque las características generales menos "exclusivas" de esta disciplina resultaban más accesibles para las posibilidades del país. Ya no era cuestión de pegar cuantiosas sumas a una sofisticada "troupe" errante, sino de invertir en una infraestructura –eso sí dado el desarrollo propio de las pruebas de la especialidad– para recibir como Dios manda a extranjeros muy importantes que, como otros que no lo eran tanto y muchos locales, venderían por su cuenta hacia por el dinero por una merced a un grupito de empresas patrocinantes pero también de nuestro entusiasmo, caro lector, enhorabuena. Si no, ¿de qué valdría tanto empeño?













No obstante, por si acaso, cada año –como en cada número de CORSA, bah– tratamos de dar holgadamente atrás lo brindado en la ocasión anterior, con el sencillo método de tomar a esta como (remoto) punto de partida.

Y, humildemente, daría la impresión de que vamos superándonos. ¿Que le parece, por las dudas, una edición triple, para ir demostrándolo?

Si usted se obstina, compre esto nomás, con cualquier cosa por el estilo que recuerde o se le ocurra... Así comprobará que nuevamente hemos dedicado todo nuestro tiempo para que sólo en aquel caso usted pierda el tiempo...

Bien, no lo pierda mas, entonces, y en lugar de resignarse a un mero rol expectante entre en acción con nuestras páginas. Otra vez, mas.

## SUMARIO


CON USTEDES, NOSOTROS. Una vez mas, por si nos olvidado nuestras calas, volvamos a presentar al equipo que se encargará de que el lector **viva** desde todos los ángulos en incluso **desde adentro** esta edición del gran Rally. En todo caso, conózcamos y, por favor, vuelva a olvidarlo. **Pagina 6.**

VELANDO LAS ARMAS. Bajo este original (...) título, encerramos aquí el cabal reflejo íntimo la vastedad de **los últimos preparativos** de los equipos mas importantes en la semana previa a la esperada competencia. Desde **pagina 8.**

LAS MAQUINAS. Completa reseña en **imagenes y datos técnicos y deportivos**, de los muy diversos **autos** que animarán esta fecha del Campeonato Mundial de Rally en nuestro suelo. Algunos archiconocidos, otros que veremos correr por esta única vez en el año en territorio argentino. Lindo ¿no? **Largamos en pagina 12.**

LA ESPERANZA. En esta oportunidad, como en tantas otras, habrá un representante argentino compitiendo **al máximo nivel** del Rally Mundial, en este caso el Grupo B. Precisamente con **Jorge Recalde** repasamos sus auspiciosos antecedentes en ese altísimo plano, como digno prólogo de lo que todos esperamos sea una gran actuación suya sobre el **Lancia Delta S4.** La retrospectiva parte de **pagina 18.**

LOS MONSTRUOS. Una completa travesía histórica por la gloriosa, descontrolada trayectoria de los "**superautos**" que han dominado las ediciones del Rally Mundial en los últimos años, y sobre los cuales hoy pende una trágica, inevitable pena de muerte. Justamente este año los veremos acá **por última vez.** Subimos de **pagina 22.**

EL CAMPEONATO. Si usted quiere **saber en que situación llegan** los teams extranjeros que **luchan** por la obtención del **título**, nada mejor que remitirse a la "puesta al día" que le proponemos a partir de la **pagina 48.**

ADEMAS: **Actividad Zonal** (pág. **43**) - **Programas** del **G.P. de Hungría** de F-1 y de las pruebas de **T.C. 2000** y **F.R.A.** en **Chaco** del próximo fin de semana (pág. **54**) - Mas fotos color, apostillas y conclusiones de la reunión del **Turismo en Las Parejas** (pág. **56**).

**Y POR SI ESTO FUERA POCO**

**CORSA News.** Con todas **las carreras del domingo** 3 de agosto, revividas como nadie más puede, y las noticias de **último momento.** Toquecitos de Bocina incluidos.

**RALLY Guía.** Donde encontrará las precisiones **mas útiles** para seguir este VII Rally de la República Argentina conociendo **la mayor información especifica** y **vivirlo** ¡casi como si lo corriera...!



CORSA
Marlboro Autoestilo SEVEL AMERICAN EXPRESS
6° RALLY ARGENTINA 1986

## ¡HENOS AQUI... Y EN TODOS LADOS!

# PARA QUE NADA SE ESCAPE...

Como ya va siendo (sana) costumbre en oportunidad de cada edición del Rally de la Argentina, CORSA se lanza masivamente a la ruta para seguir las alternativas de la gran prueba. En realidad, no solo para seguirla sino para **vivirla** lo mas adentro posible (ver recuadro adjunto, si no), y hacerlo a usted partícipe, claro lector, de nuestras vivencias como de las de cada uno de los protagonistas principales de la compelencia.

Claro que no es simple cuestión de largarse a perseguir autos como desaforados, integralmente un acontecimiento de esta magnitud. Para que la cosa salga como corresponde a nuestros buenos antecedentes e inmejorables ambiciones, hace falta que el "sacrificio" se reparta entre el escenario de la brega misma, y el calido ámbito de las oficinas de prensa y de la vieja redacción, como asi también en la febril aporte –sumado al de "Photo Lettering" en la **fotocomposición**– todo este esfuerzo serviria apenas para mantener una fluida comunicación epistolar con nuestros seguidores mas consecuentes...

Esta vez nos moveremos por lo menos en **cuatro unidades móviles**, de las cuales en la foto aparecen –de izquierda a derecha– nuestra joya de coleccion, el **VW 1500** que aún no hemos podido destruir, un robusto **Renault 18 GTL** cedido gentil e inconscientemente por **Renault Argentina**, y una cómoda **Sierra Ghia Rural** facilitada amable e irresponsablemente por **Ford Motor Argentina**. Gracias a ellos por esta brava "patriada" que vuelven a jugarse con nosotros, así como también a **SEVEL Uruguay** que, a traves de nuestro corresponsal y "manager" de Motor News, **Diego Lamas** –que se unirá nuestro despliegue en Córdoba–, suministra un interesante **Fiat Premio** (basicamente, un Uno de tres volúmenes) para nuestros locos desplazamientos.

También en la foto del conjunto, pero de derecha a izquierda, vemos prolijamente formados a destacados miembros de nuestro "staff", logicamente afectados por completo, no solo por sus reconocidos problemas mentales sino –en este caso– a la frenetica cobertura del Rally. **Carlos Manzur, Jorge Augé Bacqué, Juano Fernandez, Oscar Fittipaldi, Oscar Izzo, Eduardo González, Enrique Bianco y Eduardo Neira.** Faltan, entre otros, Miguel Tillous, Fabiana Casadio, Miguel Colazo, Rubén Lettieri, Carlos Romano, Salvador Pierro, Oscar Stepancich, Sergio Goldvarg, Silvia Arias, Marcelo Armentano, Pablo Vignau, Marcelo Garcia Lobelos, Alberto Falcon, Duilio Caro, Alfredo Calascione, Pedro Chiappe, Enrique Perrupato, Silvio Formoso... y vaya a saber uno cuantos mas. Pero hete aqui que dio la nefasta casualidad de que justo ese dia –el de la foto– les tocaba trabajar... o estaban enfermos. ¡Ah! Se impone asimismo la mencion del autor de la magnifica instantánea, el inefable **Carlos Figueras** quien, en sus rutas libres como jefe de redaccion de la colega "Parabrisas", se dedica a hacernos favores... pensando en lo (poco) que nos va a sacar a cambio, claro está.

Como veran, unos cuantos que, de las maneras mas diversas, estan semanalmente al servicio del lector a traves de estas gloriosas paginas, y que en esta instancia especial redoblan esfuerzos para ponernos a la altura de las circunstancias. O, mejor, para poner sus vivencias –las de usted que en estos momentos nos estara leyendo– a tono con las propias de un hecho auténticamente singular.

Nuevamente, esperamos cumplir. Creanos que hemos hecho todo lo posible, mucho mas, aun, que en anos anteriores, aunque poco sera acaso, comparado con lo que seguramente le brindaremos el ano proximo.

Por ahora, conformese con lo que le damos en esta modernisima version 1986. Aunque habiendo otros medios menos riesgosos, esta redaccion no se hace responsable por los accidentes que pudiera ocasionar la lectura de esta revista. Por las dudas... pongase el casco.



*Equipado con abrigadisimas y practicas camperas "Dufour", parte del "staff" de CORSA que se encargara de llevar hasta ustedes todas las alternativas de este VI Rally de la Argentina. Los moviles, prestos a partir rumbo a un mundo apasionante.*

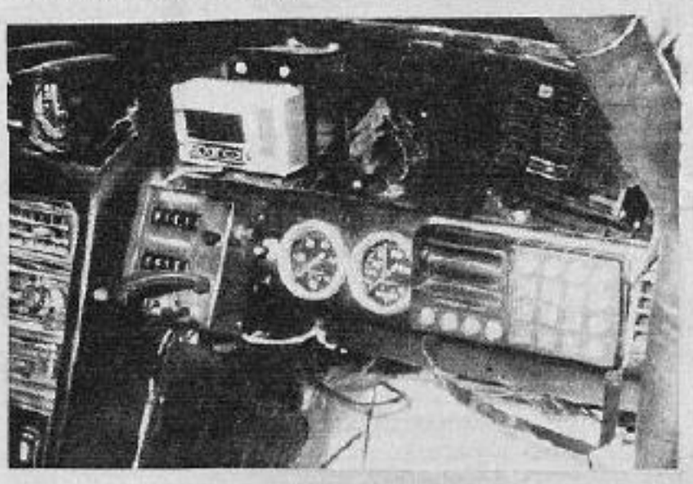
## ¡CORSA DESDE ADENTRO!

Este ano CORSA se embarca en un **Renault 18 GTX**-EL para agregar a las cronicas del Rally de la Argentina 1986, las vivencias a bordo de uno de los autos que participan en el maximo acontecimiento de nuestro deporte motor.

**Carlos Neira**, "El Negro Ene", ocupara la butaca derecha en el auto de **Eduardo Lonati**, subcampeon bonaerense de la Clase 3, con la responsabilidad de suplantar nada menos que al "**Bicho**" **Del Buono**, quien como es notorio, navegara a Jorge Recalde en el Lancia Delta oficial.




*Lonati y Neira junto al R.18 GTX-EL. Atras, uno de los "mulettos" del equipo.*



*¿Sabra el Negro como se maneja todo esto? ¡Que mambo!...*

El **Renault 18** de Eduardo Lonati-Carlos Neira esta equipado con un motor trucado por **Oreste Berta**, cuenta con caja corta "arrimada" y suspensiones Liggett-Fric-rol, además de completo instrumental de navegacion, considerado la ultima palabra en el tema.

Son responsables de la mecanica del auto los hermanos Roberto y Lito Pecci, con quienes colaboran **Miguel Amaro** (suspensiones y frenos), el "general" Digiacomo (electricista), Carlos Amorim (chapa y pintura) y **Carlitos Lemos** (auxiliar). Director deportivo es Guillermo Madero, quien a su vez participa como navegante de Danilo Longegaray en un Renault 12.

Desde ya le deseamos suerte a nuestro auto, puesto bajo la advocacion de la yerba mate Rosamonte (de Apostoles, Misiones) y en cuanto al Negro Ene, le recordamos la promesa del '85, renovada ahora: "**Si llega al final, se afeita ese horrible bigote...**".

Por su parte, tambien nuestro preclaro colaborador **Jean-Paul Vignau** la vera desde bien adentro, enfundado en flamante buzo "Formula One" para navegar a **Carmelo Cordovanna** sobre otro R.18 GTX-EL.

¿Uno mas que se afeitaria el "mouslache"?!



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

## FITITO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS

FIAT

AMERICAN EXPRESS

Adherido al ACA

AMERICAN EXPRESS
ENVIOS AL INTERIOR

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

---

repuestos
CARBURACION
BOMBAS DE NAFTA
repuestos

CENTENERA 2987 Buenos Aires
(1437) TEL. 923-7264/922-7924

---

## REPUESTOS

TRADICION EN
VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofran S.A.C.I.

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

---

## Ahora en Castelar

OPEL

"Todo"

CHEVROLET

para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"
OFERTA PANELES DE PUERTAS TRASERAS Y DELANTERAS
OPEL K 18º LEGITIMAS
Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 (1712) Castelar

---

## PEUGEOT-REP

DINERO CLUB

argencard

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
403 404 T4B 504 404 D
"505"
ENVIOS AL INTERIOR
Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 88-8555

---

## Resi-Mar

ACUMULADORES

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

ACA CABAL

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

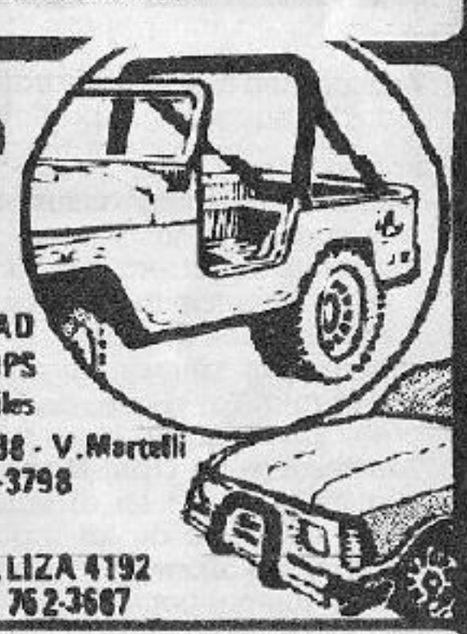
---

## CASA Carlucho

VANELLI Hnos.

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

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



AV. MITRE 338 - V. Martelli
Teléfono: 761-3798
Anexo:
MARIANO PELLIZA 4192
MUNRO - Tel. 762-3667

---

REPUESTOS Y ACCESORIOS
## COBAS-FELIX

OPEL GM CHEVROLET

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

AVAM FAC

NUEVA DIRECCION
Av. SANTA FE 2156/58 - (1870) -
Tel. 208-3144/9602-AVELLANEDA

---

## HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS




Venta
y Reparación

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL y llantas PRATI y PROTTO

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

---

distri ford

Distribuidor mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE
DIRECCION - DESPIECES.
● Envios al interior ●
Pedidos al Tel. 629-1407

ATENDEMOS TARJETAS DE CREDITO

INDALTMEC

ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407
1712 - CASTELAR

---

## S.E.A. Repuestos

Envios al interior



● LINEA COMPLETA EN BOMBAS
DE AGUA PARA AUTOMOTORES
NUEVAS Y RECAMBIOS
● BOMBAS DE NAFTA - ACEITE
● FILTROS DE AIRE - ACEITE -
NAFTA - ETC.

CABILDO 247 – (1870) AVELLANEDA

---

## Electro-Car

INSTALACION

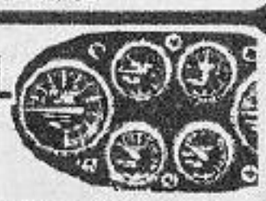
SERVICE

AUTOESTEREOS – ANTENAS
PARLANTES – ALARMAS
ENCENDIDO ELECTRONICO

Serrano 21
855-9850

---

## INSTRUMENTAL "César"



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

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS
Y COMPETICION.

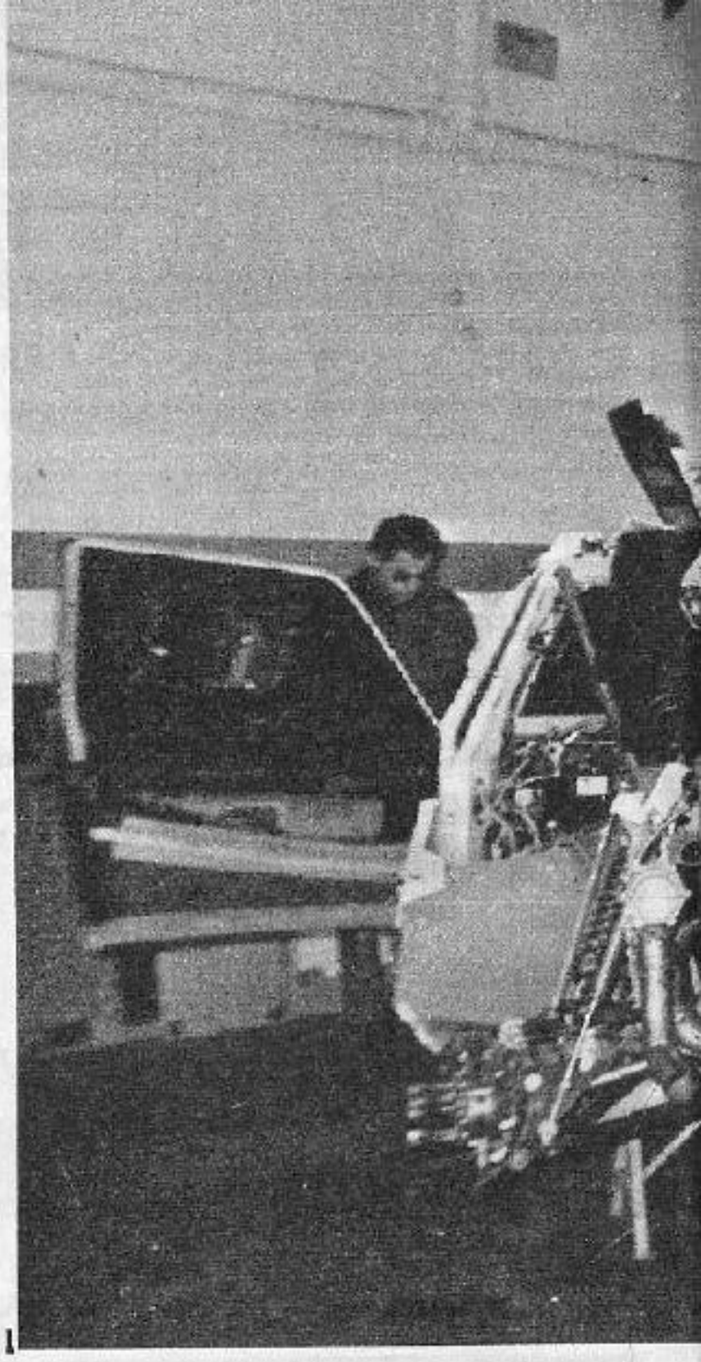
SERRANO 15 – Tel. 855 9847
(1414) – altura Warnes 900 Bs. As

Marlboro CORSA Autoestilo SEVEL AMERICAN EXPRESS
6° RALLY ARGENTINA 1986

¡FALTAN HORAS!

## CON LOS PRINCIPALES EQUIPOS EN SUS ULTIMOS PREPARATIVOS

# SOBRE EL FIN DE LA CUENTA REGRESIVA



La semana fue de preparativos para todos los equipos que participarán de este rally. Sobre todo para los tres más importantes (**Lancia**, **Peugeot** y **Volkswagen**), que, mientras sus pilotos daban vueltas y más vueltas a las tres etapas de la carrera, preparaban en Buenos Aires los autos de carrera.

Asimismo, en Córdoba algunos pilotos tomaban contacto por primera vez con la ruta. Tal el caso de **Basil Critticos** –quien correrá junto a **Surinder Thatti** sobre un **Opel Manta 400** (el cual finalizó 11° en el Safari Rally 1985), así como de las tripulaciones de ambos **Volkswagen Golf GTI** oficiales, quienes tienen algunos puntos de contacto con **Rudolf Stohl**, piloto del **Audi Coupe Quattro**. Por lo pronto, los tres autos tuvieron como base en Buenos aires a la concesionaria Rossi y Vilapreño S.A., en Avenida Rolón y Ruta Panamericana. Allí, el manager del team, **Andy Hansch**, se encargó de distribuir los repuestos y neumáticos **Michelin** sobre las cinco camionetas de auxilio que tendrá el equipo, a lo cual habrá que sumarles entre cuatro y cinco **VW Gacel GS** más (incluyendo a los dos que fueron utilizados para la recorrida de ruta).

El taller de la calle Añasco, en Villa Crespo, se encontraba abarrotado de neumáticos, camiones de auxilio, repuestos, jeeps que serán utilizados por el equipo **Peugeot Talbot Sport** en la asistencia de sus tres tripulaciones. **Julia Kankkunen** usará, al igual que el recién llegado al equipo, **Stig Blomqvist**, un auto de carrera traído exprofeso. En cambio, **Bruno Saby** competirá con uno de las dos "mulettas" que fueran usados para recorrer la ruta. El miércoles anterior a la largada aún no había arribado desde Córdoba. Sobre ese mulelto se hará un trabajo similar al efectuado para Carlos Reutemann el año pasado. Esto es, se le cambiará motor, suspensiones, caja, diferenciales, instrumental y todo lo pasible de ser removido.

El equipo **Lancia Martini** estuvo instalado en Buenos Aires en la recientemente nominada concesionaria SEVEL, Claudio Fernández SA, cuyo homónimo vicepresidente puso a disposición del equipo italiano las comodidades de su local. El primero piso del mismo, entonces, estaba reservado a ellos, donde el jueves 31 de agosto por la mañana se comenzaron a armar los tres Lancia **Delta S4** matrículas: TO 90680E (chasis 223) para **Markku Alen**, TO 77890E (Chasis 204) para **Jorge Recalde**, y TO 73073E (chasis 209) para **Massimo Biasion**. El auto que correrá el piloto argentino había sido utilizado como coche de carrera por el sueco Mikael Ericsson en el Rally de Acrópolis, su primera intervención en el team Lancia.

Supervisando todo el trabajo de armado de los autos, se encontraban "Nini" Russo; y el jefe de los mecánicos, y posteriormente a la puesta a punto definitiva de los tres autos de carrera, se ocuparon los últimos días en la distribución de los repuestos en cada uno de los camiones de asistencia, así como de los neumáticos **Pirelli** en otros camiones argentinos éstos. Por otra parte, todo el equipo Lancia se moviliza en varias rurales Fiat Regatta, identificadas por una calcomanía con rayas oblicuas rojas y azules.




### ENTRE TALLER Y TALLER

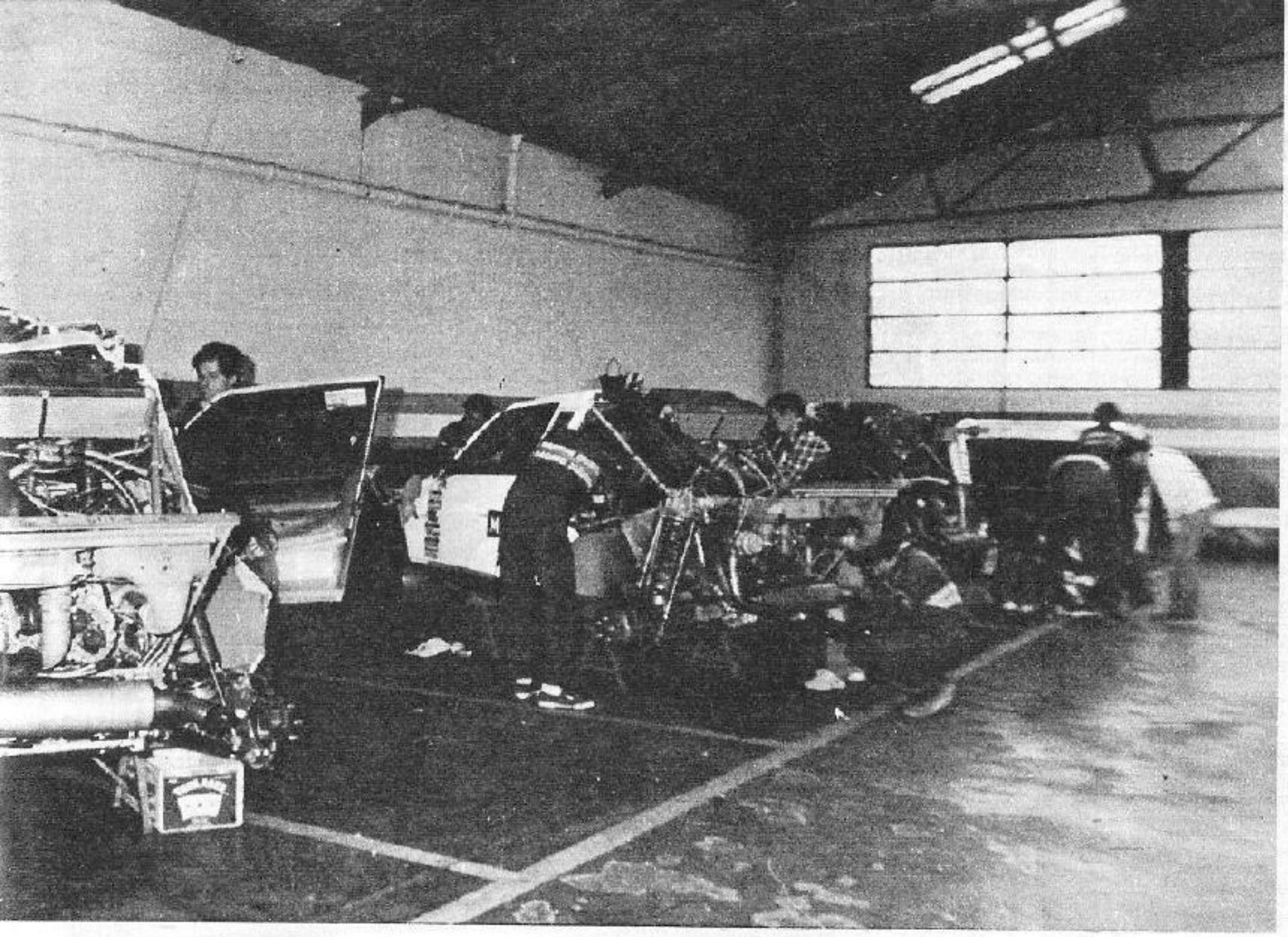
**ENTREGA DE PREMIOS** - Luego de finalizado el Rally de Argentina, se realizará el sábado **9 de agosto** por la noche, en el estacionamiento cubierto del Hotel César C. Carman, sito en la ciudad de Córdoba.

**MUJER** - **Hilda Mercadier** será la única mujer que competirá en esta edición del Rally de Argentina. Lo hará con **Subaru 1300** particular, en condición de navegante de **Gustavo Dechechi**.

**MODIFIE** - Fue modificada una referencia en el "road book" (página 70 ref. 11) sobre el P.C.3. La misma fue



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

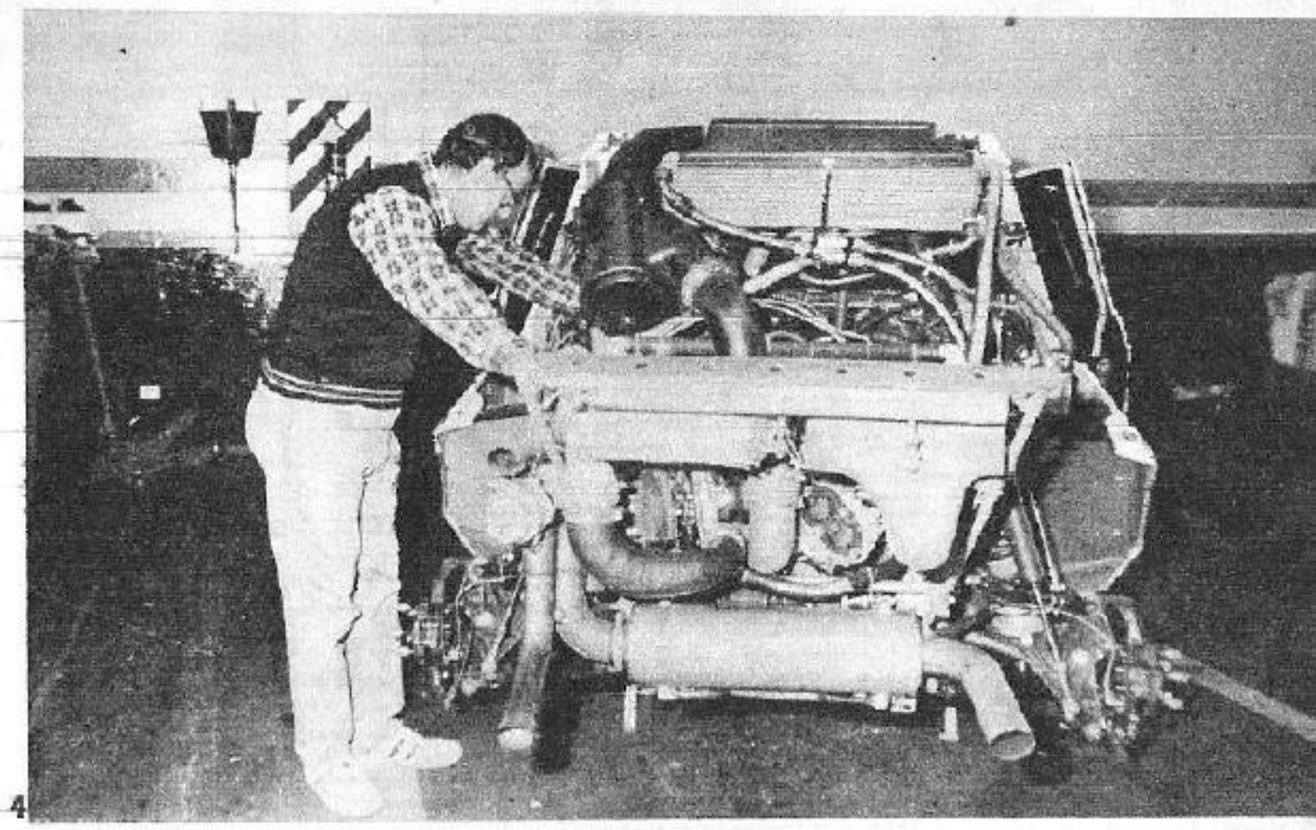




2

*1. Preparación de los tres Lancia. En primer plano el auto de Markku Alen, oculiando al de Recalde y al de Biasion. 2. Andy Hansch, jefe del equipo Volkswagen (derecha). 3. Los Peugeot 205 Turbo 16 E2 en el ex taller del equipo oficial SEVEL. Treinta y pico de toneladas de repuestos y más de 1200 gomas. Como para ir tirando. 4. El Lancia Delta S4 que manejará Recalde mientras es armado. 5. Los Volkswagen Golf GTI de Eriksson y Wiltmann junto a camionetas de auxilio. Al fondo, las gomas Pirelli que usarán.*



4




5

## NUEVOS HORARIOS

Imprevistamente, el **Automovil Club Argentino** decidio cambiar los horarios de la **segunda y la tercera etapas** del Rally de Argentina, tan solo siete dias antes de la **largada del mismo**. Una muestra de improvisacion mas que, como es natural, no le hace bien a esta prueba. Normalmente, los horarios en cada rally mundial son fijados con meses de antelacion y se mantienen incólumes. En este caso, la partida de la **segunda** etapa **se atrasó una hora**, mientras que la tercera etapa se postergó **una hora y cuarenta y cinco minutos**.

Entre las paginas 2 y 5 de la Guia del Rally que está incluida en este ejemplar, facilitamos todos los horarios, asi como las horas de partida de cada uno de los primes y el cierre de ruta correspondiente. Todo lo referente a la primera etapa queda tal como está publicado, mientras que estos son los nuevos horarios de las dos ultimas jornadas.

### SEGUNDA ETAPA

| PC | DESDE... | HASTA | KM ENLACE | KM PC | HORA | CIERRE RUTA |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Córdoba | Tanti | 50,45 | | 7 | |
| 9 | **Tanti** | Cosquin | | 21,04 | 8.30 | 6.03 |
| | Cosquin (Cruce) | | 6,34 | | | |
| 10 | **Cosquin** | Va. Allende | | 20,89 | 8.36 | 6.36 |
| | Va. Allende | | 30,11 | | | |
| 11 | **El Manzano** | Bif. a la Cumbre | | 30,11 | 9.54 | 7.54 |
| | Bifurcación a la Cumbre | | 3,55 | | | |
| 12 | **Bif. a la Cumbre** | Ascochinga | | 28,41 | 10.52 | 8.52 |
| | Ascochinga | Jesus Maria | 23 | | | |
| | **Parque de reagrupamiento en Jesus Maria 30 minutos al 1°.** | | | | | |
| | Jesus Maria | El Alamo | 16,78 | | | |
| 13 | **El Alamo** | Ascochinga | | 18,17 | 12.50 | 10.50 |
| | Ascochinga (La Pampa) | | 3,90 | | | |
| 14 | **Ascochinga** | San Pelegrino | | 28,61 | 13.23 | 11.23 |
| | San Pelegrino | Todos los Santos | 3,58 | | | |
| 15 | **Todos L Santos** | Charbonier | | 28,60 | 14.01 | 12.01 |
| | Charbonier | La Cumbre | 30,98 | | | |
| 16 | **La Cumbre** | S.Marcos Sierra | | 28,94 | 15.04 | 13.04 |
| | S. Marcos Sierra (Cruce) | | 4 | | | |
| 17 | **S.Marcos Sierra** | Cita d Monte | | 20,60 | 15.47 | 13.47 |
| | Cita d. Monte | La Falda | 32,53 | | | |
| 18 | **La Falda** | **Rio Ceballos** | | 24,30 | 16.45 | 14.45 |
| | Rio Ceballos | Parque Cerrado | | 41,81 | | |

### TERCERA ETAPA

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Parque Cerrado | Tanti | 59,82 | | 6.45 | |
| 19 | **Tanti** | C.Nevada | | 30,59 | 7.48 | 5.48 |
| | C.Nevada | Rio Guasta | 7,85 | | | |
| 20 | **Rio Guasta** | Taninga | | 31,09 | 8.36 | 6.46 |
| | Taninga | Chamico | 9,61 | | | |
| 21 | **Chamico** | Ambul | | 23,73 | 9.24 | 7.24 |
| | Ambul (cruce) | | 2,87 | | | |
| 22 | **Ambul** | L.Maravillas | | 25,46 | 10.07 | 8.07 |
| | L.Maravillas | Cura Brochero | 5,92 | | | |
| 23 | **Cura Brochero** | Nono | | 19,10 | 10.45 | 8.45 |
| | Nono | Va.Las Rosas | 25,75 | | | |
| 24 | **Va.Las Rosas** | Pueblito | | 13,32 | 11.38 | 9.38 |
| | Pueblito | Villa Dolores | 20,20 | | | |
| | **Parque de reagrupamiento en Villa Dolores, 30 minutos al 1°.** | | | | | |
| | Villa Dolores | C.de la Gruta | 9,54 | | | |
| 25 | **C.De la Ruta** | C.de Allende | | 23,77 | 13.16 | 11.16 |
| | C.de Allende | Mina Clavero | 25,22 | | | |
| 26 | **Mina Clavero** | Giulio Cesare | | 22,26 | 14.04 | 12.04 |
| | Giulio Cesare | El Condor | 15,40 | | | |
| 27 | **El Condor** | **Bif.RP14** | | 29,57 | 15.02 | 13.02 |
| | Bif. RP14 | Villa Carlos Paz | 25,33 | | | |
| | **Parque de reagrupamiento en Villa Carlos Paz 15 minutos al 1°** | | | | | |
| | Villa Carlos Paz | Parque Cerrado | 32,65 | | | |

Llegada al Parque Cerrado: hora 17.02

entregada en la reunión de pilotos

**ASADO - Sevel Argentina S.A.** agasajó al equipo **Lancia Martini** con un asado realizado el jueves por la noche en las instalaciones de su concesionaria Claudio Fernández, donde el team italiano ha sentado sus reales para el trabajo previo a la prueba.

**CONFERENCIA** - Se realizó en el Automóvil Club Argentino una conferencia de prensa convocada por el equipo **Lancia Martini** y por el servicio de competición de **Pirelli**.

**PRUEBAS** - Es sumamente probable que luego del Rally de Argentina, se realicen pruebas de neumáticos **Michelin** en nuestro país. La razón de efectuar las mismas en esta ocasión, es que, aprovechando la estadía en la Argentina, irian a probar algunos nuevos neumáticos para nieve en la zona aledaña a San Carlos de Bariloche o en los Andes mendocinos. Sin embargo aún resta confirmar la realización de estos ensayos, ya que estarían supeditados a la existencia de un tipo de nieve en particular. Para estos tests, si se realizan, se utilizará un **Peugeot 205 Turbo 16 Evolucion 2** del equipo PTS.

**ASADO** - Fue el que se realizó la semana pasada en el Motel Mónaco de Villa Carlos Paz, donde casualmente se alojaron en sus recorridas de ruta los equipos **Peugeot**, **Lancia**, **Volkswagen**, **Audi** semicficial y **Opel** privado, los cuales fueron agasajados por la familia **Pierini**.

## EL SORTEO

El lunes 28 por la noche, se realizo el sorteo del orden de largada en el decimo piso de la sede central del Automovil Club Argentino. Fue el mismo presidente de la institución, **Sr. César Carman**, quien saco la bolilla correspondiente al auto N° 1, el cual fue sorteado entre los pilotos inscriptos poseedores de prioridad A (FISA) y que compitieran con un auto del Grupo B, clase 11. Como se sabe, fue Juha Kankkunen el agraciado.




## LOS GRUPOS Y SUS CLASES

### GRUPO A

Esta dividido en **cuatro clases** de acuerdo con su cilindrada:

**Clase 5**: Hasta 1.300 cm³ (Subaru 1300, Daihatsu Charade)

**Clase 6**: Desde 1.300 hasta 1.600 cm³ (Renault 12 TS, Ford Escort 1,6; Volkswagen Gacel, Mitsubishi Lancer, VW Voyage, Alfa SV, VW Gol).

**Clase 7**: Desde 1.600 hasta 2.000 cm³ (Renault 18 VW Golf GTI, Honda Prelude, Renault Fuego, BMW 320).

**Clase 8**: A partir de 2.000 cm³ (Audi Coupé Quattro, Subaru FWD RXT)

### GRUPO B

Esta dividido en **tres clases**:

**Clase 9**: Hasta 1.300 cm³

**Clase 10**: Desde 1.300 hasta 2.000 cm³ (Fiat Sorpasso, 128 CLI, SE, 1.5, Peugeot 504).

**Clase 11**: A partir de 2.000 cm³ (Peugeot 205 T16, Lancia Delta S4, Opel Manta 400, Nissan 240 RS).

## AUTORIDADES

### COMITE DE HONOR

Sr. Presidente de la Nación: **Dr. Raúl Alfonsin**; Sr. Vicepresidente de la Nación: **Dr. Víctor Martinez**; Sr. ministro del Interior: Dr. **Antonio Troccoli**, Sr. secretario de Deportes de la Nación: **Sr. Rodolfo O'Reilly**; Sr. secretario de Energia de la Nacion: **Ing. Jorge Lapeña**; Sr. gobernador de la Provincia de Cordoba: **Dr. Eduardo Angeloz**; Sr. vicegobernador de la Provincia de Cordoba: **Dr. Eduardo Grosso**; Sr. intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires: **Dr. Julio C. Saguier**, Sr. intentende municipal de la Ciudad de Córdoba: **Dr. Ramón B. Mestre**; señor presidente de Yacimientos Petroliferos Fiscales: **Ing. Rodolfo Otero**; senor presidente de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro: **Dr. Carlos Augusto Conte**.

### COMITE DE ORGANIZACION

Presidente: Sr. **Cesar C. Carman**; vicepresidente: capitan de navio **Jorge A. Ledesma**; vocales: Dr. **Juan Manuel Sandberg Haedo**, Sr. **Eduardo Tarraubella**, Dr. **Juan Carlos Laurens**, Sr. **Juan Manuel Bordou**, Dr. **Horacio C. Rivarola**, Sr. **Francisco Borgonovo**, Sr. **Juan Manuel Fangio**, Esc. **Enrique F. Ghezzi**, capitan de navio Ing. **Luis Gianelli**, Sr. **Manuel Uravich** (coordinador con las autoridades de la Provincia de Córdoba), Sr. **Juan Oria** (presidente Federacion N° 5).

### COMISARIOS DEPORTIVOS

Presidente del colegio: Sr. **Oscar T. Albo**. Integrantes: Sr. **Ernesto Salitti (Italia)**, **Ing. Victor Dumot** (Paraguay); Sr. **Roberto Gardiol** (Uruguay), Sr. **Ronaldo Bittencourt** (Brasil), Sr. **Rene Ferrero**, Sr. **Antonio Meritello**, Esc. **Hernán López Fontana**, Sr. **Oliver Coldwell**.

### VEEDORES DE LA F.I.S.A.

Sr. C. **Glossotis** (Grecia) y Sr. L. **Oesterlind** (Suecia).

### DIRECCION DE LA PRUEBA

Director: **Ing. Rafael Sierra**. Adjuntos: Ing. **Carlos García Remohi**, capitan de fragata **Luis A. Ballesi**, Sr. **Italo Avaro**.

Secretaria administrativa: Sr. **Eduardo Cartamil**, Sr. **Pedro Oscar Arrieta**. Comisarios tecnicos: Sr. **Angel Patinelli**, Ing. **Juan Carlos Marsico**. Responsable de clasificaciones: Sr. **Carlos Frecha**. Adjunto: **Sr. Blas Eduardo Blanda**.

Responsable de los controles de ruta: Sr. **Félix Barral**. Responsable del servicio de seguridad: Sr. **Raúl Marielli**. Responsable del servicio medico: Dr. **Hugo Bogetti**. Responsable libro de ruta: **Oficina cartografica del ACA**. Responsable de Promoción y RR.PP.: Sr. **Juan Manuel Storni**. Responsable de Parque Cerrado: Sr. **Eduardo Scao**. Responsables de las relaciones con los concurrentes: Sr. **Jorge Yebra**, Sr. **Raúl Escolar**. Responsable de las relaciones con la prensa: **Oficina de prensa** del ACA. Servicio de comunicaciones: **Oficina de telecomunicaciones** del ACA.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## SCAPES SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS

- 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**

SCAPES SILENCIADORES — ZONA NOROESTE Y CUYO

**HECTOR ANGELINI:**

Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE

TEL: 0465-90119

SCAPES SILENCIADORES — ZONA LITORAL:

**JOSE MARIA ANGELINI:**

Saavedra 365 - VENADO TUERTO (STA. FE)

TEL: 0462-25960

SCAPES SILENCIADORES — ZONA SUR:

**DISTRIBUIDORA SUR:**

Chile 250. - BAHIA BLANCA

TEL. 091-28191/44588/24733

SCAPES SILENCIADORES — ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS

**MOTORESCAP**

V. GDOR. GALVEZ (STA. FE)

TEL: 041-921483

SCAPES SILENCIADORES — ZONA PCIA. NEUQUEN

**GIROTTI e HIJOS**

NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

## ALFREDO LOPEZ — LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.

Turismoclase 2 y categorías zonales

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

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

## FERRAZZI NF

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9619 y 687-0051

## ruedas argentinas S.A.C.I.F.I.A.

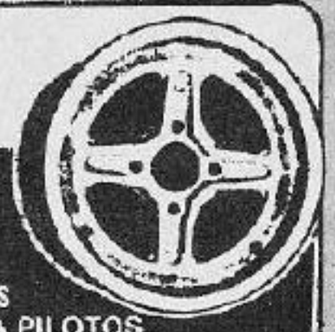
**COMPETICION** T.C. 2000

F. RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA

NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2

CODASUR ● C.A.P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS



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

## HORACIO — AMORTIGUACION

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA

Envíos al interior

Fábrica. Administración.

VENTAS:

UNICA DIRECCION:

MILLER 3464.

542-1533 CAP. (1431)

TEL. 543-9489



## Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS

para

- CHEVROLET - FALCON
- OPEL y TAUNUS

Competición y calle

- TAPA CILINDROS POTENCIADAS
- REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.208 (1640)

Tel. 747-2557 - ACASSUSO

## CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

FORMULA ONE

- ☆ TRAJES ANTIFLAMA
- ☆ CAPUCHAS
- ☆ BABEROS
- ☆ GUANTES
- ☆ BOTAS
- ☆ TIRACABEZAS
- ☆ TAPONES AUDITIVOS
- ☆ ANTIEMPAÑANTE, etc.

CASCOS

- BELL
- NAVA
- SIMPSON



Envíos al interior

Av. del Libertador 6822 (cp. 1429) BS. AS. TEL. 784-4808

## F.A.D.E.S

BUTACAS

JAULAS DE SEGURIDAD

CINTURONES ARNES

TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen.

FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

## castaño

Bufalo

FABRICA DE AUTOS ESPECIALES PASTEUR 1687 (Alt. H. Yrigoyen 1800)

MORON TEL 629-4901 (cp. 1708) Bs. As. ARGENTINA

*FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS*

☆ *VENTA Y ARMADO DE TODA LA LINEA DE KITS EN FIBRA DE VIDRIO Y CARROCERIAS ESPECIALES*



*REPARACIONES EN FIBRA DE VIDRIO*

*ENVIOS AL INTERIOR*

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

**REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES**

☆ ASIENTOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.

☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

## ATENTI-MECANICOS

**HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS**

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS

TALLERISTAS Y MECANICOS SOLICITAR CATALOGOS

*OFERTAS JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION*

SANY S.R.L.

TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.

(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito



## Ramón Solar e Hijos



- VENTA DE REPUESTOS - RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
- ENGRANAJES EN GENERAL

REPUESTOS PARA CAMIONES

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

## AUTOPARTES PARA CARROCERIAS EMMCA



- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

## RUBEN HORACIO NAVARRO

*CARROCERIAS PLASTICAS *CONCESIONARIO OFICIAL Lodi

- TALLER DE ARMADO DEDICADO UNICAMENTE A LA CONSTRUCCION DE UNIDADES ESPECIALES
- POTENCIACION DE MOTORES ● ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION
- LINEA COMPLETA EN ACCESORIOS
- BARRAS ANTIVUELCOS Y DEFENSAS
- REFORMAS EXCLUSIVAS ● CUBOS MAGICOS

POTENCIACION DE MOTORES

- JEEP ● JEEPON ● CITRAK ● RETRAK
- TECHOS DUROS PARA TODAS LAS MARCAS

RESPALDAMOS NUESTROS TRABAJOS CON 38 AÑOS DE EXPERIENCIA AL SERVICIO del AUTOMOTOR

Lunes a viernes de 9 a 12 hs. y de 14 a 20 hs. Sábados hasta 18 hs. ● ENVIOS AL INTERIOR

CNEL. PERIN 3790. CIUDADELA SUR 653-2197






# Las Máquinas

## PARA TODOS LOS GUSTOS

# TODOS LO

1) OPEL MANTA 400: tipo coupe; motor: delantero longitudinal, de 4 cilindros en linea, de 2.420 $cm^3$; potencia: 260 HP a 7.000 r.p.m.; tracción: trasera; caja de cambios: 5 marchas hacia adelante; peso: 980 kg.; largo: 4,46 m; distancia entre ejes: 2,51 m; trochas: delantera 1,38 m y trasera, 1,37 m; frenos: a disco ventilados. Grupo: B.

2) RENAULT 18 GTX EL: tipo: berlina; motor: delantero longitudinal, de 4 cilindros en linea, de 1.955 $cm^3$; potencia: 175 HP a 7.500 r.p.m.; traccion: delantera; caja de cambios: de cinco marchas; peso: 1.003 kg; largo total: 4,46 m; distancia entre ejes: 2,44 m; trochas: delantera 1,40m. y trasera 1,34; frenos: a disco adelante y tambor atras Grupo: A.



1

3) NISSAN 240 RS: tipo: coupe 2 puertas; motor: delantero longitudinal, de 4 cilindros en linea, de 2.340 $cm^3$; potencia: 260 HP a 8.000 r.p.m.; traccion: trasera; caja de cambios: de cinco marchas; peso: 970 kg; largo: 4,30 m; distancia entre ejes: 2,40 m; trochas: delantera 1,41 m y trasera 1,39 m.; frenos: a disco en las cuatro ruedas. Grupo: B.

4) GACEL GS: tipo: berlina 4 puertas; motor: delantero longitudinal, 4 cilindros en linea, 1.598 $cm^3$; potencia: 115 HP a 7.200 r.p.m.; traccion: delantera; caja de cambios: 5 velocidades; peso: 820 kg; largo: 4,13 m; distancia entre ejes: 2,36 m.; trochas: delantera 1,35 m. y trasera: 1,37 m.; frenos: a disco adelante, a tambor atras Grupo A.



2



4


3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Para que usted tenga una idea cabal del parque de autos (los "superautos" los encontrará a partir de la página 22) que intervendrán en el Rally Argentina '86, aquí se lo mostramos, no sólo en sus formas sino también al detalle, con sus características técnicas y cualidades, para palpitar mejor el rally.

# S AUTOS







5




6

*5) DAIHATSU CHARADE: tipo: berlina 2 o 4 puertas; motor: delantero transversal, de 3 cilindros en linea, 993 cm³; potencia: 65 HP a 7500 r.p.m.; tracción: delantera; caja de velocidades: 5 marchas; peso: 630 kg; largo: 3,46 m; distancia entre ejes: 2,30 m; trochas: delantera 1,30m y trasera 1,28 m; frenos: delanteros a disco, traseros a tambor; grupo: A.*

*6) FIAT SE 1.5: tipo: berlina 4 puertas; motor: delantero transversal, 4 cilindros en linea, 1498 cm³; potencia: 130 HP a 7000 r.p.m.; tracción: delantera; caja de velocidades: de 5 marchas; peso: 896 kg; largo: 3,88 m; distancia entre ejes: 2,44 m; trochas: delantera 1,34 m y trasera 1,34 m; frenos: delanteros a disco, traseros a tambor; grupo: B.*

*7) SUBARU 1300: tipo: Coupe Hatch Back; motor: delantero longitudinal, 4 cilindros opuesto, 1297 cm³; potencia: 70 HP a 5500 r.p.m.; tracción: delantera; caja de velocidades: 5 marchas; peso: 875 kg; largo: 3,88 m; distancia entre ejes: 2,38 m; trochas: delantera, 1,68 m y trasera 1,52 m; frenos: delanteros a disco, traseros a tambor; grupo: A.*

*8) PEUGEOT 504 GR TN: tipo: berlina 4 puertas; motor: delantero longitudinal de 4 cilindros en linea: 1.971 cm³; potencia: 160 HP a 7.300 r.p.m.; tracción: trasera; caja de velocidades: 5 marchas; peso: 1090 kg; largo: 4,49 m; distancia entre ejes: 2,74 m; trochas: delantera, 1,42 m y trasera 1,33 m; frenos: delanteros a disco, traseros a tambor; grupo: B.*

*9) AUDI COUPE QUATTRO: tipo: Coupé; motor: delantero longitudinal, de 5 cilindros en linea, 2144 cm³; potencia: 220 HP a 8000 r.p.m.; tracción: en las 4 ruedas; caja de velocidades: 5 marchas; peso: 1050 kg; largo: 4,40 m; distancia entre ejes: 2,52 m; trochas: delantera, 1,42 m, trasera, 1,33 m; frenos: a disco en las cuatro ruedas; grupo: A.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

*10) **FIAT 128 1300**: **tipo**: berlina 4 puertas. **motor**: delantero transversal de 4 cilindros en línea, 1301 cm³, **potencia**: 125 HP a 9.500 r.p.m.; **tracción**: delantera; **caja de cambios**: 4 o 5 marchas; peso: 825 kg, largo: 3,84 m. **distancia entre ejes**: 2,44 m; **trochas**: delantera, 1,34 m, trasera 1,34 m; **frenos**: delanteros a disco, traseros a tambor; **grupo**: B.*

*11) **FORD ESCORT 1600**: **tipo**: berlina 2 puertas; **motor**: delantero longitudinal, 4 cilindros en línea, 1597 cm³; **potencia**: 130 HP a 7000 r.p.m.; **tracción**: trasera; **caja de velocidades**: 5 marchas; peso: 850/860 kg; **largo**: 4,15 m, **distancia entre ejes**: 2,40 m; **trochas**: delantera, 1,32 m y trasera, 1,31 m; **frenos**: delanteros a disco, traseros a tambor; **grupo**: A.*

10




*12) **GOLF GTI**: **tipo**: berlina 3 puertas; **motor**: delantero transversal, 4 cilindros en línea, 1781 cm³; **potencia**; 165 HP a 7000 r.p.m., **tracción**: delantera, **caja de velocidades**: 5 marchas, peso: 900 kg; **largo**: 3,98 m; **distancia entre ejes**: 2,47 m; **trocha**: delantera, 1,41 m y trasera 1,41 m; **frenos**: a disco en las 4 ruedas; **grupo**: A.*

*13) **RENAULT 12 TS**: **tipo**: berlina 4 puertas motor: delantero longitudinal de 4 cilindros en línea, 1397 cm³; **potencia**: 115 HP a 7000 r.p.m.; **tracción**: delantera; caja de cambios 4 marchas; **peso**: 970 kg; **largo**: 4,37 m **distancia entre ejes**: 2,44 m; **trochas** delantera, 1,31 m, trasera, 1,31 m. frenos delanteros a disco, traseros a tambor, grupo*

11







12

13




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**Detenga la caída del cabello**

# Comience ya su reactivación capilar

***¿Está usted perdiendo día a día su cabello? ¿Teme quedarse calvo? Ahora se puede recuperar el tiempo y el cabello perdidos gracias a un importante avance científico en el campo de la estética capilar. NOVELTI presenta en la Argentina PEL PLAN®: un concepto revolucionario para que Usted logre su plena reactivación capilar. Es un sistema totalmente nuevo, probado y perfeccionado después de años de investigación en laboratorio. Usted debe llenar ya el cuestionario y enviar con él una muestra de su cabello, que será examinada en el microscopio por expertos en estética capilar. Sus respuestas serán procesadas por un moderno sistema de computación que seleccionará, entre cientos de posibles opciones, el tratamiento y la fórmula PEL PLAN® más adecuados para su caso, con las instrucciones de aplicación. Recibirá así la fórmula de reactivación capilar más moderna y de mayor eficacia. Usted puede probarlo con garantía total.***

¿Contó cuántos cabellos está perdiendo Usted por día? Si se le caen más de 20, al peinarse, al lavarse la cabeza, o quedan en su almohada o en su ropa, usted está sufriendo una caída anormal del cabello.

Lleve hacia atrás su cabello y observe si éste presenta "entradas", y si las primeras líneas de pelo crecen debilitadas. Luego, incline su cabeza y observe en el espejo su coronilla. ¿Su cabello crece allí más delgado y ha empezado a ralear? ¿Padece además de caspa y excesiva grasitud? Si Usted observa alguno de estos síntomas, entonces ha entrado EN UN PROCESO PAULATINO PERO CONSTANTE HACIA LA CALVICIE PROGRESIVA.

## Reaccione ante la primera señal de alarma

Si Usted es totalmente calvo, ya no podrá recuperar de ninguna manera el cabello natural.

Pero si no ha llegado a ese punto sin retorno, TODAVIA ESTA A TIEMPO PARA DETENER LA CAIDA DE SU CABELLO Y HACER QUE VUELVA A CRECER FUERTE Y SANO.

Su cabello es único. No existen dos personas que tengan exactamente el mismo problema capilar. Por eso, ahora **NOVELTI División Estética** pone a su alcance, en cualquier punto del país, **el primer tratamiento integral, computado y personalizado para resolver SU problema capilar en forma científica y efectiva. Es decir, el tratamiento específico adecuado para su problema capilar.**

Ahora con **PEL PLAN®** Usted, cualquiera sea su edad, ALEJARA EL FANTASMA DE LA CALVICIE Y RESOLVERA SUS PROBLEMAS CAPILARES sin moverse de su casa y protegido por una garantía real de éxito.

## LA CIENCIA Y LA COMPUTACION SOLUCIONARAN SU PROBLEMA CAPILAR

A los pocos días de remitir el cupón con su cuestionario completo y la muestra de su cabello, recibirá su tratamiento personalizado **PEL PLAN®**, que Usted mismo se aplicará:

- SIN perder tiempo en concurrir a un instituto para someterse a tratamientos largos y costosos;
- SIN someterse a incómodos entrabijados ni trasplantes;
- SIN ser engañado por las "habituales" falsas soluciones, y
- SIN correr riesgos de ningún tipo, porque su tratamiento personalizado tiene una **garantía del 100%**. ¡Usted obtiene resultados o no paga nada!

Los productos que Usted recibe para efectuar su tratamiento **PEL PLAN®** han sido obtenidos con el máximo rigor científico, y eficacia ampliamente comprobada en miles de casos diferentes. En su elaboración se han empleado **ingredientes especiales y de acción específica**, en cada caso, para detener la caída del cabello y reactivar el crecimiento de su pelo:

- Aminoácidos azufrados
- Derivados opoterápicos (extracciones biológicas de ganado) obtenidos bajo técnica Filatov
- Aceites de germen de semillas vegetales
- Aceite de jojoba
- Ginseng
- Acidos orgánicos
- Extractos vegetales
- Aceites esenciales

Todos estos elementos, combinados y seleccionados para su caso personal, están dirigidos a un mismo fin: **su recuperación capilar total.**

## PEL PLAN® reactiva la raíz dormida de sus cabellos

Con PEL PLAN®, Usted alcanzará en breve tiempo LA RECUPERACION CAPILAR TOTAL, porque actúa sobre su cabello y cuero cabelludo de esta manera:



* **Activa la circulación sanguínea de su cuero cabelludo, regularizando su sistema glandular** (sudoríparo y sebáceo), **y desarrollando el bulbo capilar afectado por la falta de irrigación.**

* **Detiene la caída anormal de su pelo, y permite que sus cabellos vuelvan a crecer fuertes y sanos** en poco tiempo.

* **Permite la oxigenación del bulbo piloso**, algo fundamental para la salud de su pelo porque el oxígeno es un elemento vital para su desarrollo y crecimiento.

* **Limpia los conductos de las secreciones glandulares**, evitando que se formen las desagradables e incómodas costras cerosas en el cuero cabelludo, que impiden el crecimiento normal de su cabello.

* **Elimina las células muertas del cuero cabelludo** y activa la reproducción celular del mismo, facilitando el crecimiento del bulbo piloso.

* **Controla el desarrollo de los microorganismos** en el cuero cabelludo, preservándolo así de molestas afecciones que atacan al pelo desde su raíz.

* **Equilibra la humedad de su pelo**, dándole más volumen, más brillo y salud.

Con esta acción combinada específica y sus nuevas y probadas fórmulas de laboratorio, **PEL PLAN®** detiene la caída de su cabello, fortalece los existentes y hace que vuelva a crecer con renovado vigor el cabello de los bulbos pilosos debilitados.

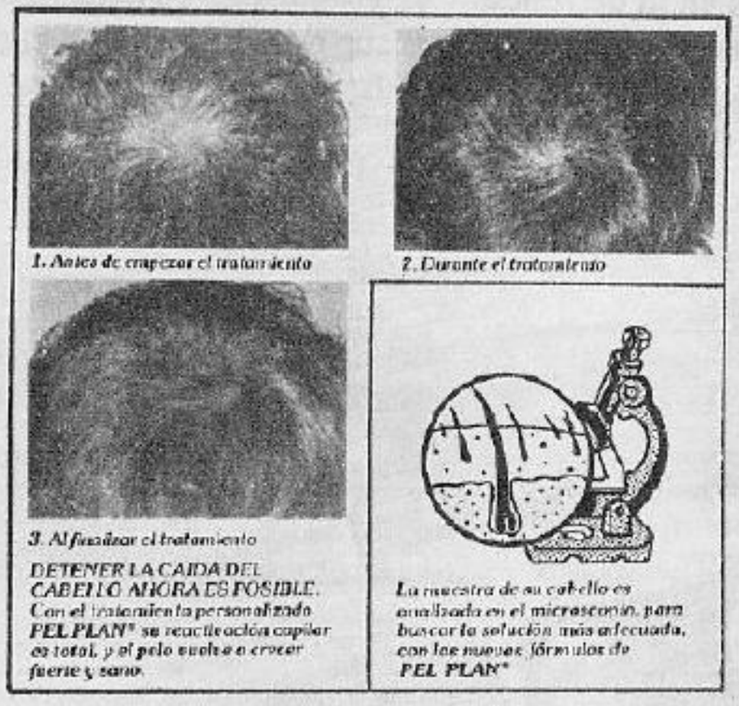
## El cabello es una parte importante de su personalidad y apariencia

Un hombre con todo su cabello parece mucho más joven que uno calvo o semicalvo. Está comprobado que resulta mucho más atractivo para el 95% de las mujeres, y que se siente mucho más seguro con respecto a su apariencia.

Termine hoy mismo con el "fantasma" de la calvicie. ¡NO ESPERE A QUEDARSE PELADO PARA INICIAR SU TRATAMIENTO! Hágalo ahora mismo y asegure de este modo la belleza y la salud de su cabello durante muchos años.

A **PEL PLAN®** lo recomiendan los más destacados especialistas en problemas capilares como **LA SOLUCION PERSONALIZADA CON MAYOR GRADO DE EFICACIA**, debido al examen de la muestra de su cabello en el microscopio, y a la utilización de la moderna **tecnología de la computación.**

Tenga en cuenta que Usted recibe su **PEL PLAN®** directamente, sin intermediarios. Como es totalmente exclusivo de **NOVELTI División Estética**, no lo encontrará en farmacias ni perfumerías. Por eso: ¡conteste su cuestionario y envíelo **ya mismo** con la muestra de su cabello!



*1. Antes de empezar el tratamiento*

*2. Durante el tratamiento*

*3. Al finalizar el tratamiento*

*DETENER LA CAIDA DEL CABELLO AHORA ES POSIBLE. Con el tratamiento personalizado **PEL PLAN®** su reactivación capilar es total, y el pelo vuelve a crecer fuerte y sano.*

*La muestra de su cabello es analizada en el microscopio, para buscar la solución más adecuada, con las nuevas fórmulas de **PEL PLAN®***



*1) La falta de irrigación y la secreción excesiva de las glándulas sebáceas debilitan los folículos pilosos.*

*2) Como resultado del debilitamiento de los folículos pilosos, se produce la caída del pelo.*

*3) **PEL PLAN®** reactiva los folículos pilosos dormidos, y el cabello debilitado es impulsado a crecer rápidamente.*

*4) Después de su tratamiento personal **PEL PLAN®**, el cabello vuelve a crecer más sano y fuerte que antes.*

## PEL PLAN® es el único método de recuperación capilar con resultados garantizados

En este mismo momento muchos ofrecen soluciones "mágicas" para recuperar su pelo. **NOVELTI División Estética**, en cambio pone a su alcance **EL PRIMER PLAN COMPUTADO DE RECUPERACION CAPILAR** de la Argentina, basado en un sólido criterio científico, y apoyado por excelentes resultados. Y Usted no arriesga nada al probarlo, porque está **TOTALMENTE GARANTIZADO.**

No deje que pase el tiempo. No espere que su situación actual se agrave hasta llegar a la calvicie. Si usted está perdiendo su pelo, no puede dejar de probar **PEL PLAN®**.

Piense que usted **pagará sólo si PEL PLAN® resulta totalmente eficaz para resolver su problema capilar.** Responda ya mismo el cuestionario del cupón complete sus datos y envíelo junto con la muestra de su cabello a **NOVELTI División Estética.**

Si lo desea, puede completarlo personalmente en Córdoba 1768 Capital Federal, de lunes a viernes de 9 a 20 horas y los sábados de 9 a 13 horas. Consulte las telefónicas a los T.E. **41-8058 y 42-2993.**

## GARANTIA TOTAL CERTIFICADA

Estamos tan seguros de la efectividad de **PEL PLAN®** que podemos ofrecerle esta **GARANTIA EXCLUSIVA**: si Usted no obtiene los resultados esperados, puede devolvernos el tratamiento dentro del término de 30 días a contar de la fecha de recepción de su tratamiento **PEL PLAN®** —aunque haya usado la totalidad de su contenido— y recibirá un giro postal por el valor abonado, sin efectuarle ningún tipo de condicionamiento ni pregunta. Esta es una garantía FORMAL y ESCRITA de **NOVELTI División Estética.**

## YO DESEO RECIBIR UN TRATAMIENTO PERSONALIZADO PARA MI CABELLO

Para ser enviado a: **NOVELTI División Estética**, Av. Córdoba 1768, (1055) Capital Federal.

Por favor, llene este cupón respondiendo todas las preguntas del cuestionario, y marcando con una X en el casillero que corresponda. Hágalo con cuidado, ya que de ello depende todo su tratamiento, que es encarado de una manera **totalmente personalizada** para tratar su problema capilar particular. Envíenos una muestra de su cabello: saque de raíz 3 cabellos de la coronilla (parte superior de la cabeza) y péguelos con una cinta adhesiva en el espacio que sigue:

a. ¿Cómo es su cuero cabelludo? seco ☐ graso ☐ normal ☐

b. ¿Padece caída de cabello? no ☐ sí ☐ ¿Desde hace cuánto tiempo? .....
¿Cómo es la caída? abundante ☐ leve ☐ cuando se lava ☐ ¿Cuántos cabellos por día? .....

c. ¿Padece de caspa? no ☐ sí ☐
¿Cómo es? suelta ☐ adherida al cuero cabelludo ☐ con incrustaciones cerosas ☐

d. ¿Su caspa le produce comezón? no ☐ sí ☐

e. ¿Cómo se encuentra su pelo? seco ☐ graso ☐ normal ☐

f. ¿Cada cuánto tiempo lava su cabello y cuero cabelludo? todos los días ☐ cada 2 días ☐ cada 3 días ☐ cada 4 días ó más ☐

g. ¿Con qué producto efectúa su lavado? con jabón ☐ con champú medicamentoso (de farmacia) ☐ con champú cosmetológico (de perfumería) ☐

h. ¿Padece de algún trastorno orgánico? no ☐ sí ☐
¿De qué tipo? infeccioso ☐ glandular ☐ nervioso ☐ otro (detallar) .....

i. ¿Está realizando algún tratamiento medicamentoso? no ☐ sí ☐
¿De qué tipo? hormonal ☐ vitamínico ☐ antibiótico ☐ otro (detallar) .....

j. ¿Su alimentación incluye muchos alimentos grasosos y fritos? no ☐ sí ☐

k. ¿Qué tipo de trabajo realiza? sedentario (oficina o comercio) ☐ fabril (taller o fábrica) ☐ agropecuario ☐ otro (detallar) .....

l. ¿Cómo es el clima de la zona en que vive? muy seco ☐ seco ☐ húmedo ☐ muy húmedo ☐

Sí. Envíenme en un embalaje discreto y sin leyendas exteriores mi tratamiento personalizado PEL PLAN®. Queda entendido que si no quedo conforme con los resultados obtenidos, podré remitirlo de vuelta dentro de los 30 días de su recepción y se me enviará un giro postal por su valor, sin ninguna clase de condicionamientos ni preguntas.

Para ello:

☐ Adjunto cheque o giro postal a la orden de **NOVELTI** por un valor de A 16,99 más A 2,00 de gastos de envío.

☐ Prefiero pagar al cartero al recibir el envío en mi domicilio por el valor de A 19,99 más A 3,00 de gastos de envío.

Nombre y Apellido .....

Dirección .....

Localidad ..... C.P. .....

Provincia ..... Tel. .....

Firma ..... Sexo ..... Edad .....

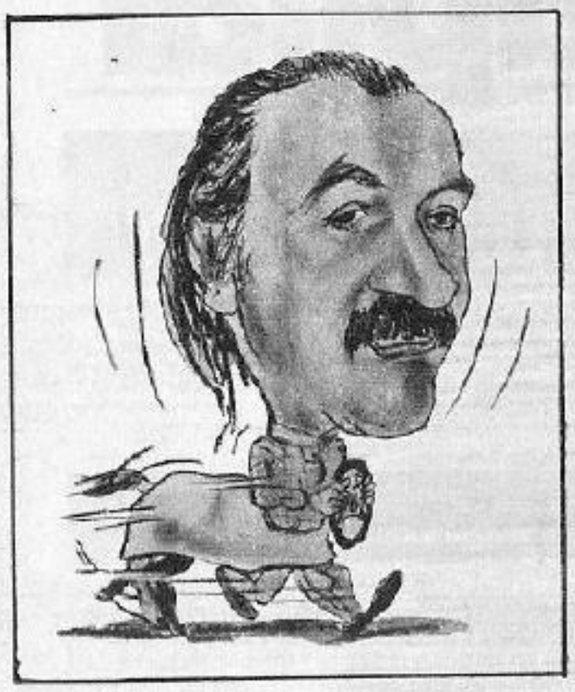
**Para ser llenado exclusivamente por el Laboratorio**

Análisis Nº ..... Respuesta del analista .....

Respuesta computadora ..... Respuesta de microscopía .....

PPCO 1

CORSA
Marlboro Autoestilo SEVEL AMERICAN EXPRESS
6° RALLY ARGENTINA 1986

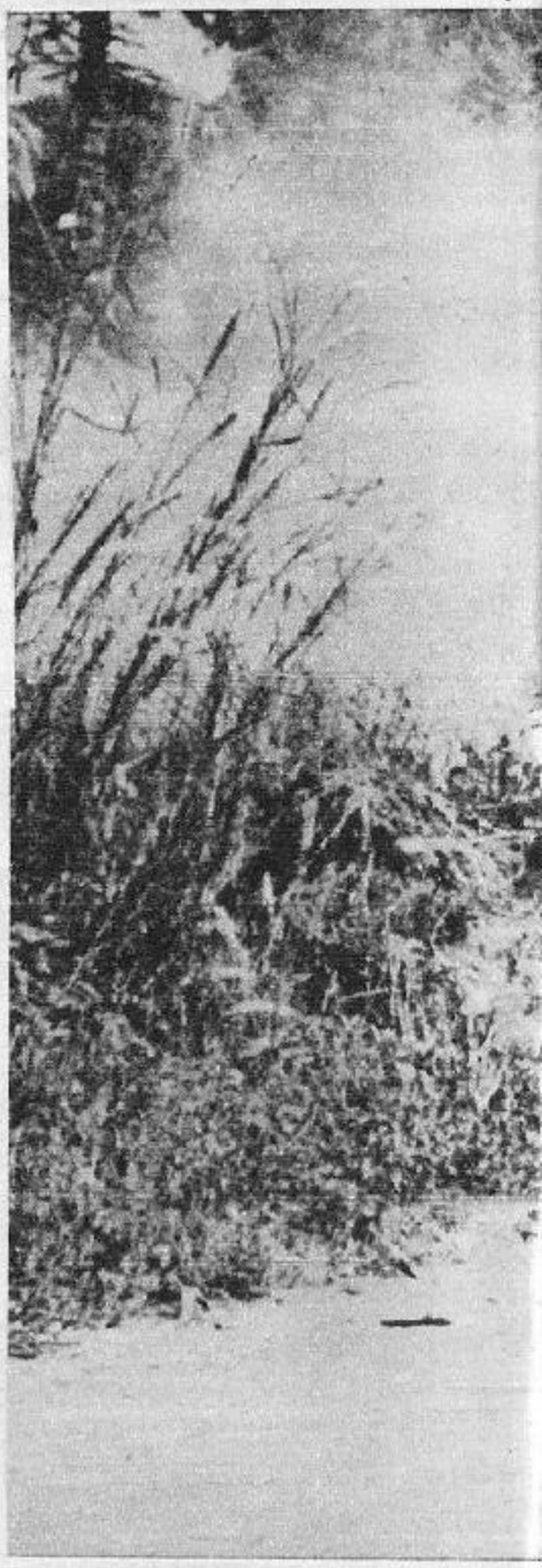


## Los Hombres

# JORGE RAUL RECALDE Y SUS NUEVE PARTICI

# GALOPANDO P

**Campeón argentino en numerosas oportunidades, un día de 1980 decidió probar fortuna a nivel mundial, dando rápidas muestras de estar casi en un mismo plano con los mejores de la actividad. Corrió con Ford Escort, Datsun, Audi Quattro y Mercedes Benz, siendo con uno de estos autos con el que logró su mejor resultado (2°) en la edición '80 del Rally Costa de Marfil. Además, participó del Rally de Argentina en dos ocasiones a bordo de un Renault 18. Aquel "Cabayo 'e lona" ya se ganó un lugar preferencial en la actividad, y en vísperas de su décima intervención a nivel mundial, recordamos todas sus presentaciones y el análisis que cada una le mereció a Recalde mismo.**






2

**E**s indudable que de seis años a esta parte, la trayectoria deportiva de **Jorge Recalde** (9-8-51) cambió sustancialmente. Este cordobés de Mina Clavero, dio sus pininos iniciales en el automovilismo sobre un **Fiat 600**, dibujando arabescos por las sierras, y posteriormente fue ascendiendo en forma paulatina al mando de un Fiat 128 y un 125, antes de comenzar su era **Renault**, que lo proyectó –por si algo le faltaba– hacia un plano mucho más elevado.

Hoy, Jorge ("Cabayo e' lona") es el exponente nacional "number one" cuando de raily se trata y el indiscutido en el momento de hacerle frente a los especialistas



3

que anualmente recorren el mundo sobre vehículos de alta potencia en todo tipo de caminos.

A partir de 1980 transitó en nueve oportunidades el sendero junto a los consagrados, y desde el comienzo mismo de su nueva era en el automovilismo, lo hizo a la altura de los mejores, aunque los elementos de que dispuso no fueron –en la mayoría de los casos– de las mismas características que aquéllos. Pese a todo afloró su técnica, su talento, y sus condiciones fueron mostrándose en toda su dimensión.

Ahora que Recalde está en vísperas de cumplir la decena de participaciones en competencias



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## CIONES EN RALLIES POR EL MUNDIAL

# OR EL MUNDO

*1) El Mercedes Benz 500 SLC con el que Jorge Recalde logró en la edición '80 del Rally de Costa de Marfil, el segundo lugar, lo mejor de sus incursiones a nivel mundial. 2) Saltando con el Ford Escort RS 1800, durante el Rally de Acrópolis '80. 3) En la nieve, con Del Buono sobre el capot del R-18 GTX, para que el auto tenga más adherencia. Fue en El Portezuelo, en el Rally de Argentina '83.*



por el Campeonato del Mundo de Rally, conviene hacer un repaso de las nueve participaciones anteriores.

En un alto de las pruebas previas que estuvo desarrollando sobre el Lancia Delta S4 en el escenario del 6° Rally de Argentina, Recalde fue rememorando sus impresiones sobre cada uno de los nueve rallies mundiales en los que participó. Volvamos atrás en el tiempo y veamos qué nos dice.

**PORTUGAL '80**

"Sinceramente, reconozco que para mí fue todo una novedad... Corrí con un Ford Escort RS 1800, alquilado al equipo de David Sutton, el mismo que contaba con Vatanen y Mikkola como pilotos. En esa oportunidad me navegó Horacio Moyano, y me llamó mucho la atención la organización que había dentro del equipo. En cuanto al auto, me pareció bueno y nervioso y pude 'tirar' hasta casi 9.500 vueltas, aunque pienso que me faltó oportunidad para pisarlo realmente a fondo. De todos modos pude terminar en el octavo lugar y eso me reconfortó, más que nada por ser la primera vez que manejaba un auto de esas características."

**ACROPOLIS '80**

"Aquí comprobé realmente en qué nivel estaba dentro de este mundo, para mí nuevo. Antes de largar, dije que prefería terminar vigésimo a media hora y no octavo a dos horas y media, como en Portugal. Pese a que el auto que corrí tenía 230 HP y me dijeron que esa potencia era la ideal para llegar, estoy seguro de que tanto Vatanen como Mikkola tenían los 260 caballos que debía tirar un Escort de Grupo 4. Igual, en muchos primes comprobé que estaba cerca de Vatanen, Mikkola y otros de primer orden. Los que terminaron delante de mí eran hombres de punta, varios de ellos estuvieron detrás de mí en algún momento. Entre los contratiempos que tuve figura un choque de frente, producido en un enlace y con el Mercedes Benz de Danielsson, cruzado en el camino, y al querer pasar rápido mientras él maniobraba para salir, rocé un guardabarros. Otro de los detalles fue que tanto Vatanen como Mikkola tenían unas gomas nuevas, anchas y más resistentes en los caminos de piedra, mientras que yo corrí con cubiertas de nailon, de las que rompí once. Pero de todos modos entré más en confianza, puesto que me adapté más al auto, algo que es muy importante, lo mismo que mantener el ritmo en la forma en que lo hice. Al Escort lo pisé con todo y me encontré cómodo manejándolo."

**ARGENTINA '80**

"Tuve en mis manos un Mercedes Benz 450 SLC, y dentro del equipo un trato igual al que se le dispensaba a Waldegaard, Mikkola y Cowan. En esa oportunidad mi navegante

## SUS NUEVE "MUNDIALES", AL DETALLE

| Año | Rally | Auto | Navegante | Posición |
|---|---|---|---|---|
| 1980 | Portugal | Ford Escort RS 1800 | Horacio Moyano | 8° |
| | Acrópolis | Ford Escort RS 1800 | Horacio Moyano | 12° |
| | Argentina | Mercedes Benz 450 SLC | Néstor Straimel | Ab. |
| | Costa de Marfil | Mercedes Benz 500 SLC | Néstor Straimel | 2° |
| 1981 | Argentina | Datsun 160 J | Jorge del Buono | 3° |
| | Brasil | Datsun 160 J | Jorge del Buono | 4° |
| 1983 | Argentina | Renault 18 GTX | Jorge del Buono | 3° |
| 1984 | Argentina | Audi Quattro A2 | Jorge del Buono | 3° |
| 1985 | Argentina | Renault 18 GTX EL | Jorge del Buono | Ab. |

fue Néstor Straimel, y cumplimos un buen trabajo en la primera etapa, pero se decidió el cambio de gomas para la siguiente, reemplazando las Pirelli por Dunlop, y eso provocó la rotura de palieres, entre ellos en el auto de Waldegaard y el mío. Pero como él tenía prioridad en los auxilios, esperaron hasta último momento para cambiárselo, pero no hubo tiempo. Empezaron a cambiar el mío y finalmente quedé afuera por treinta segundos."

### COSTA DE MARFIL '80

"Participé también con Mercedes Benz, aunque en este caso el modelo fue un 500 SLC, que tenía el block de aluminio. Mi intervención fue a raíz de una invitación de Mercedes y me prometieron hacer cuatro o cinco carreras en 1981. Estuve recorriendo la fábrica, en Alemania, y allí Waxemberger se enteró de que el equipo había sido disuelto... Volviendo a la carrera, recuerdo que al principio me atrasé, por problemas en el acelerador y los frenos. Perdí más de diez minutos y comencé a remontar corriendo desde atrás, pero como no había nada de viento, la tierra quedaba quince minutos suspendida en el aire y se tornaba muy complicado pasar. Finalmente, logré terminar segundo detrás de Waldegaar, siendo éste el mejor resultado que logré."

### ARGENTINA '81

"Aquí empecé a correr –internacionalmente– con Jorge Del Buono. Lo hicimos sobre un Datsun 160 J, que era el 'muletto' de Salonen. En líneas generales se trataba de un auto bueno y duro, pero muy carreado... Venía haciendo una buena carrera hasta que quedé encajado en la arena en el prime que llegó a Cachi. Tuve que prestarle mi batería a Mehta y a pesar de todo llegué en tercer lugar y, lo que también es importante, conseguí ganar primer (3) por primera vez."

### BRASIL '81

"Tuve el mismo auto que en la carrera anterior, aunque en esa ocasión no recibí asistencia técnica oficial. Iba tercero y al irme fuera del camino rompí la dirección, pero la até con un cable y así continué, finalizando en cuarto lugar. A la carrera del año siguiente, que iba a hacerse en nuestro país, Nissan trajo dos autos: una coupé Silvia y una coupé Silvia Turbo. Marubeni Maquinarias pidió uno para mí, pero finalmente el Rally de Argentina '82 no se realizó y el equipo embarcó hacia Brasil, donde corrió Mehta con el Silvia común, mientras que el turbo fue utilizado como 'muletto'."

### ARGENTINA '83

"En esta carrera, que se corrió en San Carlos de Bariloche, participé con un Renault 18 GTX. En la segunda etapa me fui afuera por la nieve, y el 'Bicho' Del Buono tuvo que acostarse sobre el capot para que el auto tuviera más adherencia, pero antes estuve casi una hora parado. En la clasificación general del Grupo A fui tercero, e idéntica ubicación logré en mi clase."

### ARGENTINA '84

"A través de Volkswagen Argentina se logró que Audi me diera un Quattro que el equipo utilizaba como 'muletto'. Al principio solicitaron U$S 30.000, pero luego desistieron de cobrar cifra alguna y la cesión fue gratuita. Para mí fue una experiencia más, positiva al máximo, más que nada por la doble tracción y la potencia. Para la primera etapa no hubo ninguna orden y si bien gané el primer prime, lo hice cuidando el auto, lo mismo que en los restantes, y todo salió redondito. En la segunda no arranqué del todo bien, ya que en el primer prime, que se corrió de noche, conecté mal los auriculares y en consecuencia debí correr sin hoja. Luego, en algunos primes me molestó la tierra suspendida y el sol en contra, y terminé la segunda jornada con una falla que se solucionó cambiando las bujías. En la tercera etapa gané algunos primes más, aunque a veces estuve 700/800 vueltas debajo del límite, ya que no tenía sentido pelear contra los autos del equipo oficial. En la última etapa, la premisa para el equipo era llegar ocupando los tres primeros lugares, y trabajamos para eso, y al cabo, con el tercer puesto logré nuevamente la 'Prioridad A'."

### ARGENTINA '85

"Hasta último momento hubo tratos con Audi, pero la gestión se 'pinchó' al final, y corrí con un Renault 18 GTX EL. No me fue nada bien, ya que volqué en la segunda etapa, y posteriormente quemé la junta de tapa y... chau Rally para mí."

.....

Hasta aquí, las nueve intervenciones de Recalde por el Campeonato Mundial. ¿La décima?... En una semana más se la contamos, pero no dude de que habrá de ser buena.









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





5




8



9

***4)*** *Otra de Argentina, esta, de la edición '80 con el Mercedes Benz 450 SLC y navegado por Nestor Straimel. En esa ocasión debió abandonar.* ***5)*** *El primer paso de su trayectoria mundial. Fue en Portugal '80, navegado por Horacio Moyano y sobre este Escort RS 1800.* ***6)*** *Espectacular vuelco en la segunda etapa de Argentina '85, en el prime Las Bajadas-Villa del Dique. Lo enderezaron y siguió en carrera, pero más tarde el R 18 GTX EL abandonó por quemarse la junta de tapa.* ***7)*** *Con el Audi Quattro A2, con el que junto a Jorge del Buono terminó en tercer lugar.* ***8)*** *Por el recorrido del Rally de Brasil '81, acompañado por Jorge del Buono en un Datsun 160 J con el que finalmente clasificó en cuarto lugar.* ***9)*** *Argentina '81 y el Datsun 160 J.*

Marlboro ACA Autoestilo SEVEL AMERICAN EXPRESS

## La Evolución
### LOS SUPERAUTOS

# APOGEO Y DECADENCIA




**Los "superautos" o "monstruos", tal como se denominó a los vehículos que integran la actual generación mayor del rally, no podrán competir más a partir del próximo año en pruebas del Campeonato Mundial de dicha especialidad. Evidentemente, tuvieron una vida efímera pero que ha dejado muy marcadas las páginas de la historia del rally.**

*Sergio Marcelo Goldvarg*
*Fotos: Martin Holmes*

En menos tiempo del imaginable, se produjo el nacimiento y la muerte de los "superautos" de rally, una raza que tuvo su punto de partida con el Audi Quattro y que llegó a un grado tal de desarrollo que llegó a límites insospechables. Fue tan lejana la frontera alcanzada, que de pronto se volvieron ingobernables, tal como criaturas monstruosas nacidas de un laboratorio, capaces de matar al científico que las ha creado.

En este caso son los propios pilotos y el público de rally, los que han conocido la muerte en muchas oportunidades y en breve lapso, síntoma inequívoco de que hay cosas graves por corregir. Y el momento de las correcciones ha llegado, con la prohibición a partir de 1987 de la participación de las bestias de 500 HP, que desde entonces se deberán cobijar en las competencias de trepada o de alguna división pistera.

Pero, claro está que "nada surge de la nada", y las actuales reglamentaciones vigentes en la categoría Rally han tenido un paulatino desarrollo, con idas y venidas y no pocas contradicciones que han llevado en cierto momento a incertidumbres totales, sobre todo en lo que concierne a desarrollos futuros proyectados con mucha antelación.

Si tomamos como punto de partida, y a la vez de referencia, a las divisiones que regían a la categoría en **1978**, entonces encontrábamos seis grupos definidos de acuerdo con los diferentes diseños y grados de desarrollo: el **Grupo Uno** abarcaba autos de producción en serie, el **Grupo Dos** comprendía a los "Touring Cars", el **Tres**, "Series Production Grand Touring Cars", el **Cuatro**, específicamente a los "Grand Touring Cars", el **Grupo Cinco** a los autos de producción especial derivados de los grupos Uno a Cuatro, y el **Grupo Seis** a los "Two Seater racing Cars" o automóviles de competición biplazas.

El año 1978 marcó el final de una serie de autos a través de la aplicación del **Anexo "J"** que fuera presentado a principios de 1976, en el cual había una serie de correcciones reglamentarias en cuanto a tapas de cilindros y cajas de velocidades. Cuando estas estrictas reglamentaciones para Grupo 2 y 4 entraron en vigencia, paralelamente comenzaron a operar cláusulas de transición. El efecto más importante de esta aplicación fueron las modificaciones permitidas en autos homologados en el Grupo 2 al final de 1975, que serían prohibidos bajo los reglamentos de 1976 pero que podrían ser utilizados durante las temporadas de 1976 y 1977 siempre que el auto perteneciera ahora al Grupo Cuatro.

A partir de allí hubo una teórica estabilidad reglamentaria que duraría aproximadamente unos cuatro años, más precisamente hasta 1982. Justo en el medio del transcurso de dicha "calma reglamentaria", es decir en 1980, nacieron los que podrían denominarse el punto de partida de una loca evolución del deporte mecánico. El **Renault 5 Turbo** y el **Audi Quattro**.

**RENAULT 5 TURBO:**
**EL PRIMER SUPERAUTO**

Un año después de la presentación en el Salón de París de 1979, el Renault 5 Turbo realizó su debut en el campo deportivo, más precisamente en el "Giro D'Italia", conducido por **Guy Frequelin**. El

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

*Dos de los autos que veremos en el Rally de Argentina '86: el Lancia Delta S4 y el Peugeot 205 T16 E2, son los mejores –y últimos– exponentes de los "superautos" del Grupo B, esa raza que nació en 1980 con el Audi Quattro y el Renault 5 Turbo (abajo, izquierda y derecha, respectivamente).*

# DE UNA RAZA INDOMITA









comienzo fue más que prometedor ya que el R. 5 estuvo punteando en algunos parciales de la prueba hasta que insolubles problemas mecánicos determinaron el prematuro retiro de Frequelin pero habiendo dejado entre los asistentes la clara sensacion de que un gran auto había nacido.

Con respecto al Alpine, fueron varias las modificaciones introducidas, como por ejemplo la disposición del motor, ahora montado en forma central, detrás de los asientos. La cilindrada era la misma también (1.397 $cm^3$) pero se le incorporó un turbocompresor Garrett (con una presión de 1,4 bar) con el cual arrojaba un valor de 250 HP, casi el doble que los Alpine.

Por supuesto que el trabajo efectuado comprendió también la aerodinamia, donde claramente puede verse el ensanchamiento de los pasaruedas, el aditamento de un labio en la sección trasera del techo y el agregado de estribos que son el nexo entre los pasaruedas delanteros y traseros. Algunas de sus características técnicas son: motor de cuatro cilindros en línea; cilindrada, 1.397 $cm^3$; potencia máxima, 250 HP a 6.000 rpm; torque máximo, 30 kgm a 7.000 rpm; homologación, 1/9/80.

## LA DOBLE TRACCION DEL QUATTRO

En realidad, el proyecto "Quattro" comenzó en 1977 con **Walter Treser** como responsable del desarrollo. La **tracción en las cuatro ruedas**, sistema aplicado al Audi Quattro, tuvo su origen en los positivos resultados alcanzados en una serie de observaciones efectuadas sobre prototipos, donde se apreciaban con claridad los beneficios en la repartición de la potencia, la reducción del rolido y una mayor estabilidad en "acquaplanning". Las ventajas en el rubro "repartición de potencias" se comprobaban sobre todo en terrenos resbaladizos. En los tests se apreciaba que la diferencia a favor de este tipo de tracción era impresionante; así, por ejemplo, en terrenos de grava, el tiempo utilizado para recorrer los primeros treinta metros con partida detenida, se reducía de 4,4 segundos a 3,3 segundos, y en nieve, el tiempo empleado para recorrer setenta metros se reducía de 9,6 seg. a 6,8 segundos.

Paralelamente al programa de desarrollo para rally, Audi también tuvo en consideración que el Quattro podría ser utilizado en competencias de circuito bajo las reglamentaciones del Grupo 2.

Claro que alguna desventaja debía tener, y era a la hora de doblar en curvas pronunciadas; pero esto era casi insignificante comparado con los valores antes mencionados. Si, en cambio, era problemático el peso total del auto, de **1.270 kg.** medido con dos ruedas de auxilio y 90 litros de combustible.

Walter Treser, nueva cabeza de Audi en el Departamento de Competición, explicó que la tracción en las cuatro ruedas era sólo una faceta del Quattro, ya que este auto poseía otras características de igual importancia, como la de tener motor turbo, ser el primer auto importante de rally en poseer cinco cilindros, y el hecho de incorporar ignición electrónica; sólo que la tracción en las cuatro ruedas fue el elemento que "bautizó" al modelo.

El motor turbo comprimido fue algo en lo que la gente de Audi pensó inmediatamente cuando **Ferdinand Piech** se hizo cargo del Departamento de Desarrollo en Ingolstadt. Se trataba simplemente de que Piech llegó a Audi desde Porsche, donde fue el responsable directo de los casi mil caballos del motor que equipaba a los temibles Porsche 917.

El motor del Quattro era de cinco cilindros. Su cilindrada de 2.144 $cm^3$, multiplicada por el factor para unidades turbocomprimidas (1,4), arrojaba un equivalente a tres litros.

**Hannu Mikkola** fue el primero en pilotear en competencia al Audi Quattro, en el **Rally de Algarves**, Portugal, en **octubre de 1980**; pero la primera temporada completa en la que participó el Quattro fue **1981** llegando a la victoria en la segunda fecha del Mundial, **Suecia** (Hannu Mikkola-**Arne Hertz**), luego del abandono en Montecarlo por problemas en el sistema de combustible. Portugal significó un nuevo abandono por problemas de motor al igual que en el "Tour de Corse", mientras que en Acrópolis el team completo fue descalificado, lo que provocó el alejamiento de Treser. En los Mil Lagos de Finlandia, Mikkola llegó tercero mientras que en San Remo la victoria fue para el Quattro de **Michele Mouton - Fabrizia Pons** y finalmente en el RAC resultó Mikkola quien se llevó el sabor del triunfo. El resultado final fue un discreto quinto puesto en el Mundial de Marcas, que sería bien superado por la corona obtenida en **1982** tras dura lucha con el team Opel Rothmans, si bien el título de pilotos quedó en manos de **Walter Röhrl**, piloto Opel, ocupando Mouton y Mikkola el segundo y el tercer lugar, respectivamente, en el certamen. Curiosamente, **1983** significó la obtención del título de pilotos para un integrante del team Audi (Mikkola), pero en esta oportunidad el cetro máximo, en cuanto a marcas se refiere, correspondió a Lancia, que apareció en escena con el "037", ocupando Audi el segundo lugar.

Los sacrificios y la aventura de una teoría que había que comprobar sobre la marcha, valieron la pena para Audi, que volvió a adueñarse de la corona en **1984** pero ya con el **Sport Quattro**. En 1985 llegaría otra "evolución", el S1 de 500 HP...

Otras **Características técnicas** del primer "monstruo", fueron: diámetro y carrera, 79.5 x 86,4; **Nº de válvulas**, 10; potencia máx. 350 HP a 6.500 rpm; torque máx., 42 kgm/3500 rpm; ubicación del motor, delantera; sistema de lubricación, cárter seco; frenos a disco ventilados; suspensión Mc Pherson; peso, 1.190 kg; fecha de homologación, 1/1/81.

## NO ME VENGAN CON GRUPOS...

El año **1982** marcó una nueva era en cuanto a los reglamentos que regirían el Campeonato Mundial de Rally. Así, se producía la desaparición de los Grupos 1 a 5 y se los reemplazaba por los Grupos A, B y N. Si bien las reglamentaciones bajo los Grupos 1 a 5 eran un poco confusas, funcionaban, pues no había nada básicamente malo en las normas mismas sino en la forma en que éstas se aplicaban.

Los Grupos 2 y 4 comprendían automóviles en versiones bastante más sofisticadas que en los Grupos 1 y 3. Entonces, ¿por qué no diseñar directamente un vehículo de alta performance y homologarlo en los Grupos 2 y 4, utilizando las facilidades de la baja producción necesaria? De tal manera, sólo sería necesario contar con **400 unidades** para poder homologar un auto, en lugar de 5.000 y modificarlo "a placere".

En consecuencia era necesaria una simplificación para aclarar el tema y lograr autos más de producción para competición, más identificables con los "road cars". Así fueron creados los **Grupos "A"** (5.000 unidades necesarias para lograr la homologación), **"B"** (preparación similar y 200 unidades necesarias) y un grupo especial **"N"** (lógicamente, Nacional donde se encuadran los autos nacionalmente homologados).

Bajo estas reglamentaciones, los cambios permitidos en las especificaciones de los coches, especialmente de aquellos elementos que se convierten en esenciales a medida que un diseño de un auto de rally es desarrollado, están comprendidos bajo los rubros "Variación" o "Evolución".

Para que la modificación esté comprendida dentro de las **variaciones permitidas, un fabricante puede decir**, por ejemplo, que se incorpora al auto de serie una suspensión delantera de geometría completamente diferente, para aquellos casos en que se logre una mayor adaptación al terreno al que es exportada esa partida de autos; es decir, modificaciones efectuadas por el fabricante para adaptarlo en la forma más conveniente a un determinado mercado en el cual es introducido cierto modelo.

En el caso de la **"Evolución"**, la modificación es permitida si se demuestra que cierto elemento obsoleto fue reemplazado por otro completamente nuevo. De tal manera, los cambios técnicos o de styling pueden ser aceptados sin la necesidad de la aplicación de la homologación para un modelo completamente nuevo, ya que justamente se trata de una evolución sobre la base de un mismo auto.

Pero la pregunta resulta inevitable: ¿cuál es el cambio aceptable para ser considerado "evolución"? Pues bien, sólo es necesario introducir la modificación en el diez por ciento de la producción realizada hasta ese instante, lo que bajo las reglamentaciones del Grupo B equivale a modificar nada más que **veinte autos** sobre los doscientos necesarios para lograr la homologación.

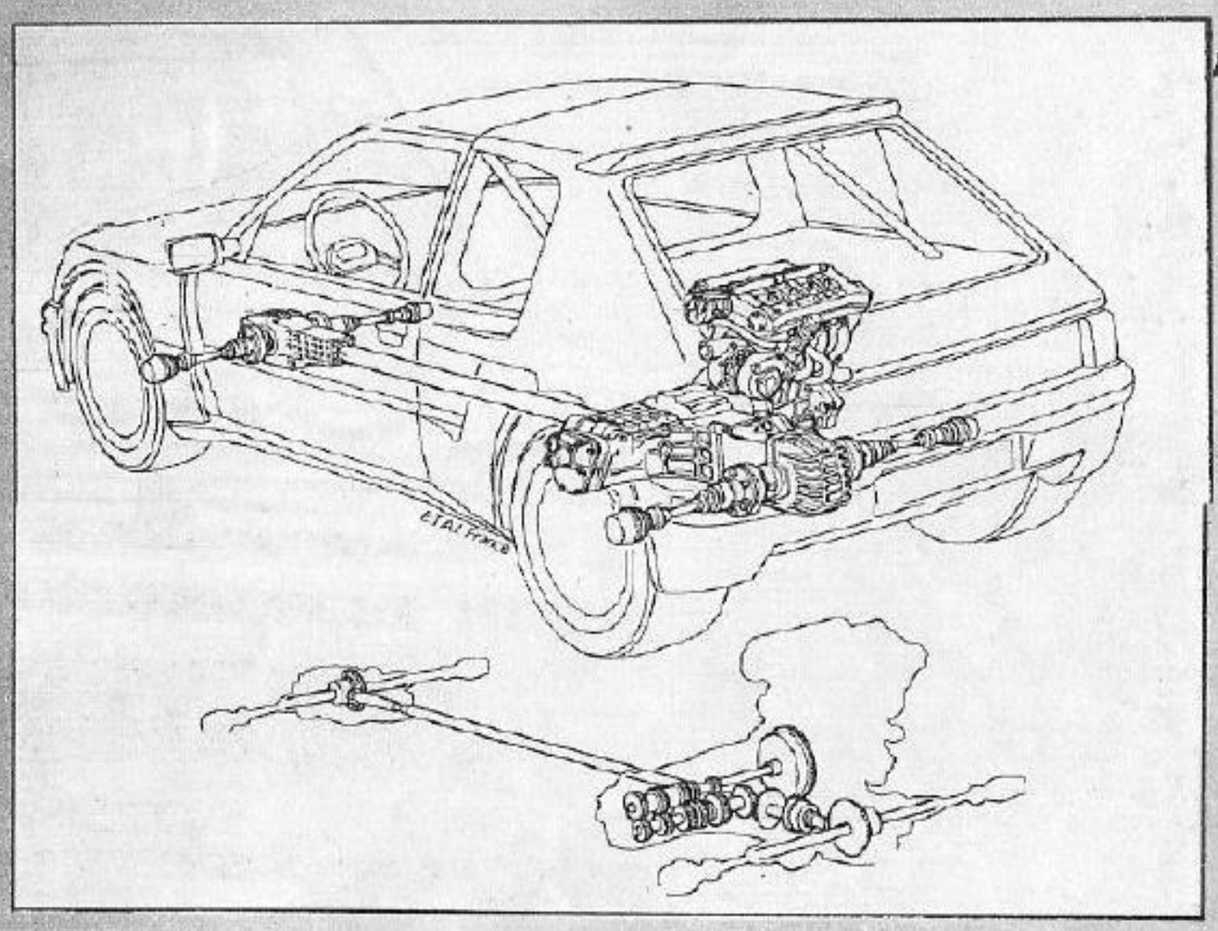
## EL AÑO DE LOS PROTOTIPOS

La temporada 1982 se caracterizó por la gran cantidad de autos nuevos presentados. El nuevo Anexo J trajo aparejados cambios importantes, puesto que ahora ya no era tan fácil hacer grandes modificaciones durante el desarrollo de un diseño después de su homologación, como si era posible en los Grupos 1 a 4.

Si nos referimos a diseños especialmente encuadrados en los Grupos A y B los autos tenían que ser desde un primer momento los definitivos, lo que significa que debían ser muchísimo más intensos los tests con los prototipos, previos a la homologación. Las reacciones de los fabricantes fueron variadas, ya



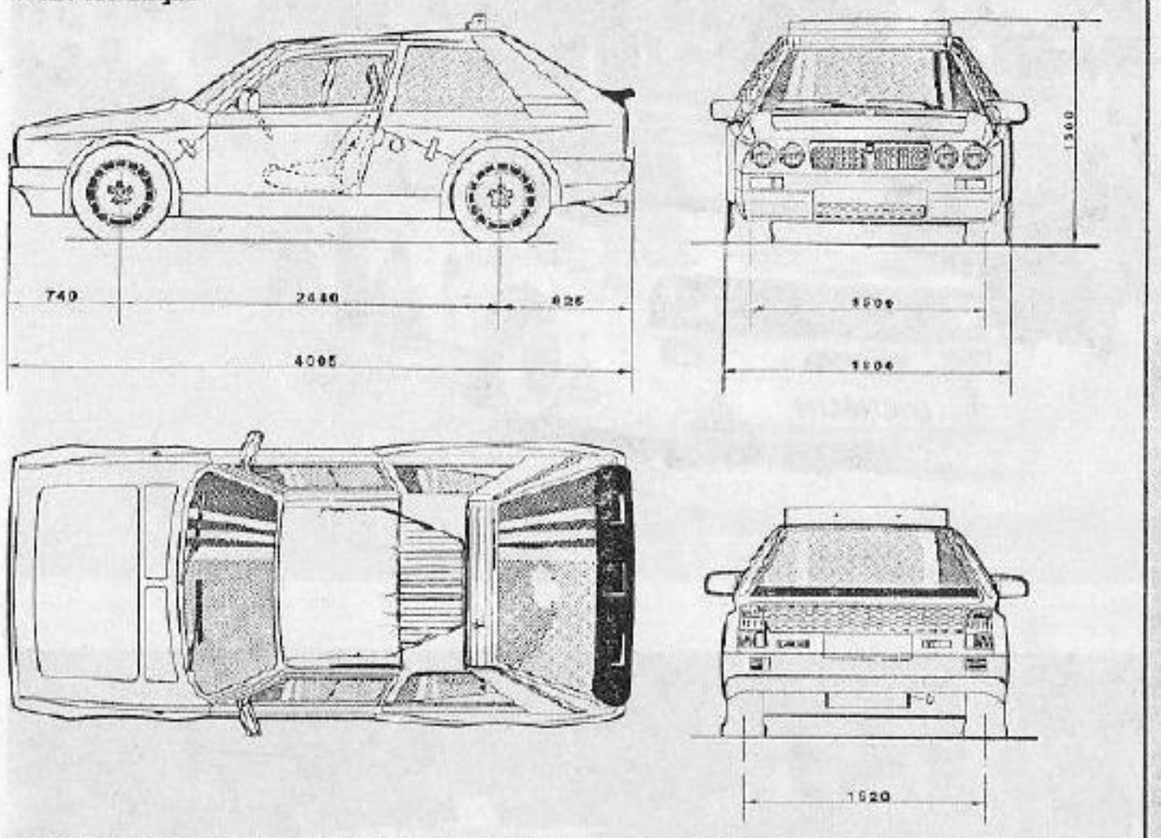

*El Lancia Rally (037) fue el primer auto de Grupo B especialmente diseñado para rally. Aunque su estrella duró poco, fue muy brillante.*




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fiche technique

C




## LANCIA DELTA S 4

| 1985 | MATRICULA | RESULTADO |
|---|---|---|
| RAC: | Debut. | |
| Toivonen | (A6 37353) | 1° |

**1986**

**MONTECARLO:** Peso, 1.000 Kg. Potencia, 452 HP. Tracción, 25% Ad./75% Atr. Configuración asfalto. Diferencial Hewland trasero y ZF delantero y central.

| | | |
|---|---|---|
| Toivonen | (A6 37616) | 1° |
| Alen | (A6 37617) | Ab. Arbol de levas, PC 16 |
| Biasion | (A6 37615) | Ab. Accidente. Problemas eléctricos. Penalizo en auxilio.) |

**SUECIA:** Diferentes amortiguadores y resortes (probados en Finlandia). Diferenciales ZF. Potencia 430 HP. Transmisión, 30/70.

| | | |
|---|---|---|
| Toivonen | (A6 37614) | Ab. (Motor.) |
| Alen | (A6 37613) | 2°. Falta de performance. |

**PORTUGAL:** Potencia, 452 HP. Transmisión, 25/75 para asfalto, 30/70 para tierra. Peso: 1.000 kg.

| | | |
|---|---|---|
| Toivonen | (A6 37614) | Ab. voluntario |
| Alen | (A6 37613) | Ab. voluntario |

**CORCEGA:** Potencia, 450 HP. 2.6 bar. Transmisión, 25/75. Relación final más corta.

| | | |
|---|---|---|
| Toivonen | (TO 73074 E) | Ab. (Accidente.) |
| Alen | (TO 76794 E) | Ab. (cambio, turbo y electricidad.) |
| Biasion | (TO 76795 E) | Ab. voluntario por accidente de Toivonen. |

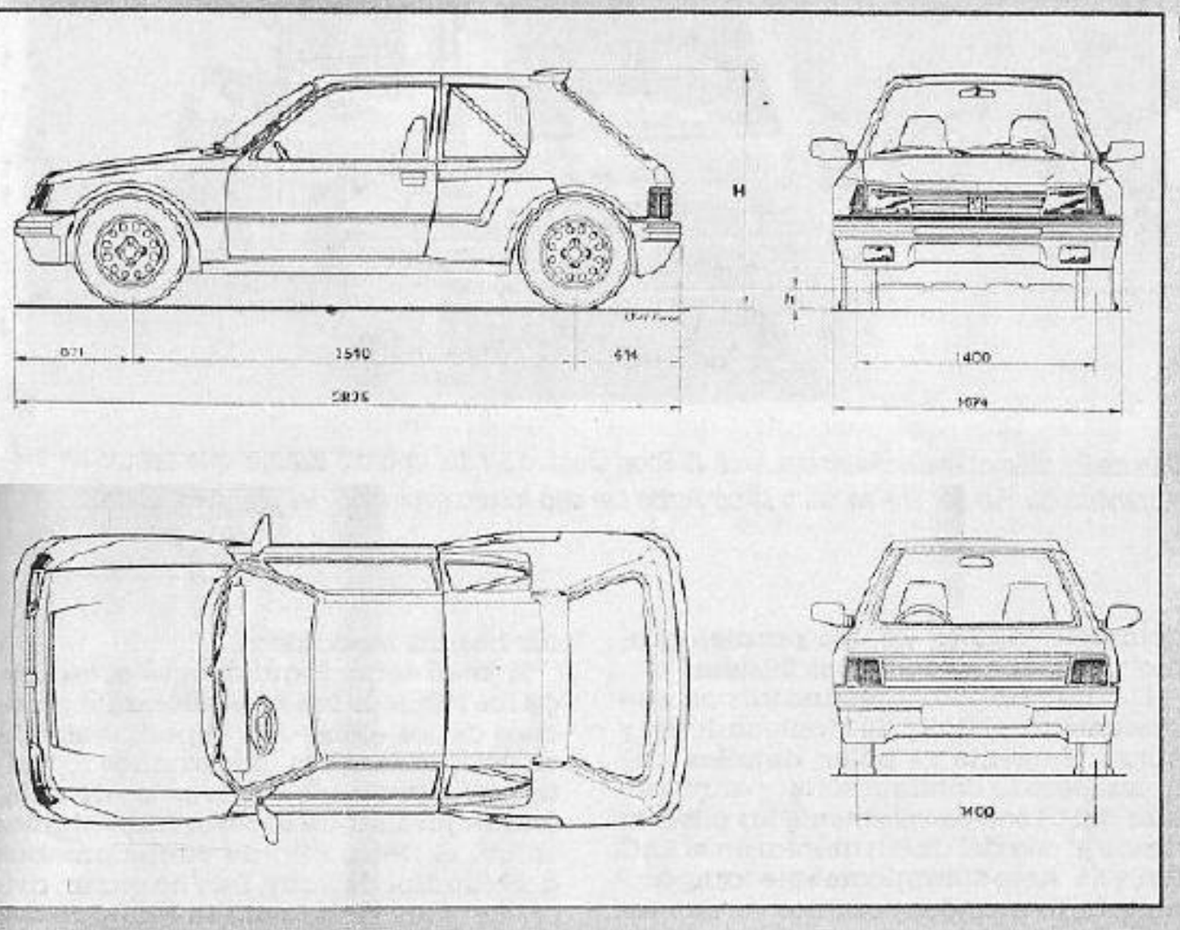
**ACROPOLIS:** Potencia, 440 HP. 1.6 bar y mas aceleracion. Suspensión reforzada con dos resortes delanteros. Gomas Pirelli S 635 16". Capacidad de extinción mayor.

| | | |
|---|---|---|
| Alen | (TO 76794 E) | Ab. (PC 43, motor, pérdida de tracción.) |
| Biasion | (TO 76795 E) | 2°. Dos pinchaduras. |
| Ericsson | (TO 76790 E) | Ab. (Suspension.) |

**N. ZELANDIA:** Peso, 1.060 Kg. 2.5 bar. Nuevo sistema de extinción de incendio. Resortes dobles de mayor efecto progresivo. Neumáticos Pirelli similares a los usados en el RAC.

| | | |
|---|---|---|
| Alen | (TO 90679 E) | 2° |
| Biasion | (TO 90681 E) | 3° |
| Ericsson | (TO 76794 E) | 4° |

D




## PEUGEOT 205 TURBO 16 EVOLUCION 2

**1985**

| COMPETENCIA | | CHASIS | RESULTADO |
|---|---|---|---|
| **Córcega** | Saby | C 201 | 2° |
| **1000 Lagos** | Salonen | C 202 | 1° |
| **1000 Lagos** | Grundel | C 203 | 5° |
| **San Remo** | Salonen | C 204 | 2° |
| **San Remo** | Saby | C 205 | Ab. (Junta de tapa de cilindros.) |
| **RAC** | Grundel | C 205 | Ab. (Salida de ruta.) |

**1986**

**MONTECARLO:** Configuración para asfalto.

| | MATRICULA | |
|---|---|---|
| Kankkunen | (25 FGV 75) | 5°. Problemas de combustible. |
| Salonen | (24 FGV 75) | |
| Saby | (26 FGV 75) | Pérdida de aceite y fuego en el turbo. |

**SUECIA:** Potencia, 450 HP. Tracción, 33% adelante 67% atrás.

| | | |
|---|---|---|
| Kankkunen | (25 FGV 75) | 1° |
| Salonen | (709 EXC 75) | Ab. (Perdida de aceite.) |

**PORTUGAL:** Ruedas 16" para asfalto. Tracción 35/65. Spoilers delanteros.

| | | |
|---|---|---|
| Kankkunen | (319 FPF 75) | Ab. voluntario |
| Salonen | (311 FPF 75) | Ab. voluntario |

**SAFARI:** Dos tanques de 60 litros. 400 HP a nivel del mar/ 360 HP en altura. 2,5 bar. Sistema de refrigeración para amortiguadores. Ruedas de 15" para tierra. Tracción 33/67.

| | | |
|---|---|---|
| Kankkunen | (287 FPF 75) | 5°. Problemas electricos (relay). Vibraciones en los ejes. |
| Mehta | (290 FPF 75) | 8° |

**CORCEGA:** Cajas de 6 velocidades. Amortiguadores hidraulicos. Tracción 33/67.

| | | |
|---|---|---|
| Salonen | (237 FWH 75) | Ab. Accidente. |
| Mouton | (244 FWH 75) | Ab. Selector de caja. |
| Saby: | (709 EXC 75) | 1° Problemas de neumáticos por alta temperatura. |

**ACROPOLIS:** Cajas de 6 velocidades. 440 HP, 1,5 bar. Mejor torque a bajas r.p.m. Traccion 37/63. Saby corrió con dos gomas de auxilio. Usaron neumáticos Michelin Serie F.

| | | |
|---|---|---|
| Kankkunen | (319 FPF 75) | 1° Rotura de servo dirección. |
| Salonen | (311 FPF 75) | Ab. Suspension. |
| Saby | (290 FPF 75) | 3° |

**NUEVA ZELANDIA:** Desconectaron el sistema de refrigeración de agua en los amortiguadores. Nuevo sistema anti incendio que agrega 11 kg. al peso del auto. Potencia, 450 HP. 2.6 bar. Cajas de 6 velocidades. Neumáticos Michelin de 16" series F y M (para piso húmedo).

| | | |
|---|---|---|
| Kankkunen | (319 FPF 75) | 1° |
| Salonen | (311 FPF 75) | |

*A: Distribución de motor transversal y elementos de transmisión en el Peugeot 205 Turbo 16, con un detalle de los engranajes de caja (transversal) y diferenciales. B: Esquema de transmisión del Lancia Delta. Notar la disposición longitudinal del motor, la caja. C: Cuadro de medidas del Lancia Delta S4. D: Cuadro de medidas del Peugeot 205 T16. A priori, el Lancia es diez centímetros más corto entre ejes y también diez centímetros más ancho de trocha.*

que algunos mantuvieron sus desarrollos en secreto, mientras que otros mostraban al público el monstruo que nacía en forma inmediata (ciertamente, por publicidad) aunque el producto final variara.

Algunos fabricantes como **Audi** y **Opel** (cuyos productos aún eran competitivos) consultaron a la FISA sobre la posibilidad de que sus autos pudieran correr bajo las viejas reglamentaciones, mientras que **Ford** y **Lancia**, cuyos coches ya habían cumplido su ciclo, no se hicieron mucho problema y comenzaron el proyecto y desarrollo de nuevos modelos.

Bajo las reglamentaciones del Grupo B, los autos con un máximo de tres litros de cilindrada podían pesar hasta **960 kg**, pero el Quattro pesaba nada menos que 1.100 kg, por lo que la idea de un Quattro "corto" comenzó a rondar las cabezas de la gente de Audi, aunque aun había otro inconveniente: el motor estaba homologado con una cilindrada de 2144 $cm^3$ y multiplicándolo por el factor de conversión para autos turbocomprimidos (1.4) llegaba a un valor de 3.001 $cm^3$. Entonces sobrevenía otro problema ya que los vehículos con una cilindrada comprendida entre los tres y cuatro litros no debían pesar menos de 1.100 kg... Claro está que la tracción integral del Audi Quattro acarreó profundas influencias en otros autos. Así, Opel desarrolló durante 1982 su 4x4. Tomaron un Manta 400 y le encargaron a Ferguson de Gran Bretaña la instalación del sistema. También **Porsche** incluyó en sus experimentos el desarrollo del 911 4x4 que fue testeado por Walter Röhrl y que es el embrión del 961 con tracción integral que ha participado este año en las 24 Horas de Le Mans... Tampoco Francia fue ajena a la tracción integral ya que **Citroën**, luego de 47 añitos de profesar la tracción delantera, realizó un prototipo Visa con tracción trasera, para culminar con un 4x4; mientras, el jefe del departamento de competición del Grupo **Talbot-Peugeot, Jean Todt**, anunciaba el retiro oficial de la marca para retornar, luego de dos años, con un vehículo de tracción integral: el **205**.

Pero curiosamente, la gran novedad para 1982 era la aparición de un auto con tracción trasera, que se constituía en el primer coche de rally que sacó ventajas respecto de las nuevas reglas de "Evolución" que habían entrado en vigencia con los flamantes reglamentos: el **Lancia Rally**.

### LA RESPUESTA ITALIANA

Fue sencillamente "el" debut del año '82. El Lancia Rally se constituyó así en el primer auto en correr totalmente bajo las nuevas reglamentaciones.

Apareció por vez primera en el **Rally Costa Smeralda**, diseñado de acuerdo con el Anexo J, y ya para Madeira se había presentado el "Evolución". Siguiendo las prácticas del grupo **Fiat**, el Lancia **037** estaba equipado con un compresor volumétrico en lugar del turbo utilizado por sus adversarios. Este compresor fue utilizado por primera vez en competición en un Lancia Beta Montecarlo modificado, con el cual Attilio Bettega participó del Giro D'Italia. Posteriormente, para la version "Evolución", se utilizó un sistema de alimentación de agua al compresor. En un primer momento esta modificación causó una gran confusión cuando se requirió su homologación, pero finalmente fue permitida ya que se la consideró un sistema de refrigeración, más que una inyección directa de agua, la cual no estaba permitida... En el "Evolución", el peso total del auto, que originalmente era de 1.020 kg, se redujo a 960 kg, y su potencia se incrementó de 260 a 300 HP.

La primera participación del Lancia Rally en el Mundial fue en ocasión del "Tour de Corse" (Córcega), donde **Markku Alen** logró terminar en novena posición tras un inicio de competencia muy promisorio. También tuvo parciales descollantes en Grecia, los Mil Lagos y San Remo donde, hasta su abandono, parecía ser el único en poder complicarle la vida a los Audi. Pero el grave accidente sufrido por Attilio **Bettega** en Córcega al salirse de pista, mostró que tal vez la seguridad para el piloto no era uno de los puntos fuertes del Lancia Rally. Lógicamente que nadie en Fiat esperaba obtener resultados contundentes en el año del debut, pero sí eran esperados para **1983**, donde por sólo dos puntos, el Lancia Rally se impuso en

la corona mundial por sobre el team Audi (118 de aquél contra 116 de éste) aunque el título de pilotos fue a manos de Hannu Mikkola, integrante del equipo alemán. La primera fecha del Mundial, Montecarlo, significó el 1-2 para la escuadra italiana (Walter Röhrl y Markku Alen), aunque Portugal significó un revés al pasar el "1-2" a manos de Audi (Mikkola y Moulon). El Tour de Corse fue directamente un abuso, donde los Lancia hicieron el "1-2-3-4" (Alen, Röhrl, Vudafieri y Bettega), mientras que en Acrópolis se volvió a la normalidad, es decir al "1-2" (Röhrl y Alen). Nueva Zelandia significó otro "poroto" para Röhrl pero en la Argentina las cosas no salieron del todo bien: sólo un quinto puesto para Markku Alen. En los Mil Lagos siguió la suerte adversa: 3° Alen detrás de dos Audi. La reivindicación llegó en San Remo, donde los Lancia ocuparon los tres primeros puestos (Alen, Röhrl y Bettega), y ya con el título de marcas en el bolsillo, el equipo Lancia no se presentó en la última fecha del torneo, es decir el RAC.

Pero si bien en 1984 el cetro Mundial de Marcas de Rally regresó a Audi, el tercer puesto final en el torneo para Peugeot presagiaba momentos difíciles tanto para Audi como para Lancia en la temporada '85...

### EL PENULTIMO MONSTRUO

El **Peugeot 205 Turbo 16** posee el privilegio de haber sido el primer automóvil de rally, con tracción en las cuatro ruedas, que se cobijó bajo los lineamientos del Grupo B, salvo la excepción del Citroën visa "Mille Pistes".

El anunciado retorno del team oficial para 1985, parecía más bien un deseo, pero la presentación a la prensa del "205 Turbo 16" el 23 de febrero de 1983 confirmó la firme convicción del grupo Talbot-Peugeot de conquistar el Mundial de Rally. Dos grandes fuentes de inspiración tuvo el proyecto "205": del Audi captó el principio de las cuatro ruedas motrices y el turbo único para sus 1.775 cm³, mientras que del Lancia Rally se tomó la arquitectura general, es decir la disposición central-posterior de la planta impulsora. Pero si bien en el Lancia el motor se encuentra ubicado en posición longitudinal, en el Peugeot 205 Turbo es transversal.

En diciembre de 1983 comenzó la fabricación del mínimo de unidades requeridas para su pronta homologación en el Grupo B (200 autos), y a fines de enero de 1984 ya se encontraban culminados los trabajos en las **veinte** que habían nacido con el único fin de participar en competencias de Rally.

El 29 de marzo el Peugeot 205 quedó oficialmente homologado en Grupo B, y el 3 de mayo **Ari Vatanen** y **Jean-Pierre Nicolas** se encontraban prestos para llegar a la rampa de lanzamiento del Tour de Corse. Sólo Nicolas logró arribar al final, ubicándose en cuarta posición, ya que Vatanen debió desertar a causa de un accidente cuando lideraba.

En realidad, los planes de Peugeot eran presentar al nuevo auto en el "1000 Pistes" en julio '83 pero la primera competencia en la cual se presentó el 205 (no puntable) fue el trofeo "Jean-Francois Piot" en Sarlat, a fines de octubre de aquel año.

La primera victoria llegó en los Mil Lagos'84, de la mano de **Vatanen-Harryman**, quienes repetirían posteriormente en San Remo y el RAC Rally.

Finalmente, 1985 significó para el Peugeot 205 la obtención del título máximo gracias a los buenos oficios de Vatanen-Harryman en Montecarlo y Suecia (hasta el accidente del rubio piloto en la Argentina, el cual le impediría continuar corriendo esa temporada), aunque fue el binomio **Timo Salonen-Seppo Harjanne** quien defendió hasta el final como correspondía los colores del team francés, adjudicándose los rallies de Portugal, Acrópolis, Nueva Zelandia, Argentina, los Mil Lagos y obteniendo al epílogo de la temporada la justa recompensa: el título de Campeón Mundial de Pilotos para Salonen y el Mundial de Marcas para Peugeot.

Otras **características técnicas** del turbo 16:
Grupo B; número de cilindros, 4 en línea; cilindrada, 1.775 cm³ multiplicado por el factor de conversión 1,4: 2.484 cm³; **diámetro y carrera, 83x82; pot. máx.** 350 HP a 7.500 rpm; torque máx; 40/5.000; sistema de inyección Bosch K-Jetronic, Turbo KKK; número de válvulas, 16; posición del motor, central-transversal; tracción integral.

### EL RALLY ACTUAL: UNA EXCELENTE VIDRIERA

Pero si bien el Audi Quattro se constituyó en el punto de partida de esta enloquecida evolución y el Lancia Rally recogió el guante y a su vez Peugeot aceptó el desafío de ser el tercero en discordia, la categoría tomó un auge tal que pasó a ser la mejor vidriera para los productos que las fábricas de automóviles ofrecerían a su clientela.

Ello fue comprendido por **Ford**, quien luego de un silencio de casi cinco años, regresó al ruedo con el impresionante **RS 200**. Tampoco **Mitsubishi** quiso desaprovechar semejante oportunidad de exhibir su tecnología en el campo europeo, para lo cual desarrolló una versión de rally desde el **Starion 4x4** sobre dibujos efectuados en Gran Bretaña por el team regenteado por **Andrew Cowan** y **Allan Wilkinson.**

Inglaterra tiene hoy un digno embajador en el **Metro 6R4** desarrollado por **Austin-Rover** y que utiliza, justamente, la planta motriz V6 de aspiración normal derivada del Rover V8. Y a su vez Francia respaldó la gestión de Peugeot con el aporte del no tan exitoso **Citroën BX4TC**, presentado en Jablines, cerca de París, el 17 de octubre de 1985. Para nuestro Rally de la Argentina, además del regreso a los caminos cordobeses del Peugeot 205, tendremos el debut para nosotros (y la despedida, ya que las normas vigentes para 1987 impedirán su participación) del **Lancia Delta S4.**

### EL ENEMIGO N° 1

Según declaraciones de **Giorgio Pianta**, ya a principios de 1983 existía la inquietud del reemplazo del 037, máquina que habiendo realizado una excelente campaña deportiva, tuvo un ciclo corto por la aparición de la tracción integral como elemento fundamental para lograr una buena performance. El grupo **Fiat y Abarth** ya tenían en mente el desarrollo de un vehículo con tracción integral, independientemente de la aparición del Audi Quattro o del Peugeot 205 Turbo 16.

El Delta que hoy compite en el Mundial de Rally es en realidad un "pura sangre" creado específicamente con fines de competición, no tratándose, en consecuencia, de un modelo de serie modificado, sino que al público se le ha querido mostrar simplemente la imagen del Delta en este prototipo, por ser ese modelo el más deportivo de la casa italiana en la actualidad. El diseño es realmente de avanzada y esto se puede comprobar con el tipo de materiales altamente sofisticados que han sido utilizados en la construcción. Así, por ejemplo, el chasis posee componentes de carbono, al más puro estilo de la Fórmula Uno.

El Lancia Delta arroja valores de aceleración realmente impresionantes: **de cero a cien km/h** llega en sólo **dos segundos-siete décimos**, y en apenas **cuatrocientos metros** arriba de cero a **doscientos km/h.** Además, el sistema de sobrealimentación comprende un compresor volumétrico al que se le agrega un turbocompresor con intercambiador de calor, es decir que desde cierto régimen trabaja sólo el turbo y a bajas revoluciones es el otro compresor el que recupera la potencia.

Por supuesto que el Lancia Rally 037 sirvió como experiencia y banco de datos de invalorable contribución. Tanto es así que de él se han tomado para el Delta S4, parte de la suspensión delantera y la suspensión trasera en forma completa, ambas de tipo paralelogramo y con amortiguadores Bilstein.







*Una de las últimas evoluciones del Audi. El Sport Quattro S-1. Un aparato infernal que debutó en Argentina '85. Abajo: El Renault 5 Maxi Turbo fue una lozana evolución del primitivo modelo.*

El auto vino a la Argentina tal como se presentó en el Rally de Montecarlo'86, y constantemente se pulen detalles menores, pero la configuración y arquitectura del S4 son exactamente las mismas desde el día del debut triunfal en el RAC Rally'85. Aerodinámicamente tampoco ha sufrido grandes cambios ya que éstos no han sido necesarios.

Hay fabricados hoy 200 ejemplares del Delta 4x4 en versión "Stradale", que ya poseen dueño en Italia y el resto del mundo. A partir de allí se han construido veinte "Evolución dos" por lo que en total existen 220 Delta S4. En todos los casos, la transmisión es idea de Abarth y fabricada por **Hewland**, mientras que el block motor, en aluminio, es proyecto del ingeniero **Lombardi.**

Según el mismo Pianta, **"por el momento no hay nada que nos lleve a efectuar grandes modificaciones, ya que el automóvil responde tal como estaba previsto".**

Otros datos técnicos del S4:
Motor, 4 cilindros en línea; cilindrada, 1.759 cm³; diámetro y carrera; 88,5 mm x 71,5 mm; transmisión con posibilidad de repartir el torque según las características del terreno; potencia, 450 CV a 8.000 rpm; cupla máxima, 46 kmg a 5.000 rpm; alimentación sistema electrónico integrado digital I.A.W. Weber-Magneti Marelli; lubricación cárter seco; Caja de velocidades cinco marchas hacia adelante con diferencial central repartidor de cupla y autoblocante; suspensión a paralelogramo, amortiguadores Bilstein; frenos a disco ventilados Brembo.

### LOS DIAMANTES NO SON ETERNOS...

Evidentemente, los sistemas de seguridad tanto para los pilotos como para el público habían sido completamente desbordados por las increíbles potencias y velocidades alcanzadas por estas bestias mecánicas.

Si bien tecnológicamente el aporte de las fábricas fue impresionante y muchos de los elementos experimentados en estos auténticos laboratorios rodantes serán aplicados a los autos de serie, una seguidilla de sucesos lamentables enlutó el desarrollo de varias pruebas del Mundial de Rally. Esto no era un aviso sino más bien la cruda realidad del descontrol mecánico; el caballo se había desbocado y semejantes potencias ya no podrían ser dominadas.

Un comunicado de prensa emitido por el vocero del team Audi Motorsport el 13 de mayo de este año, resume un poco el punto al cual se había arribado: **"FISA sabe ahora que el Grupo B tiene serios problemas de seguridad, pero ha decidido continuar con esta división hasta fines del corriente año. ¿Quién será el responsable si ocurre otro accidente antes que culmine esta temporada? No queremos ser nosotros".**

Evidentemente los accidentes ocurridos en Portugal, Safari y en Córcega (en este caso, también en 1985) tuvieron una preponderancia fundamental para esta toma de decisión, aunque tampoco debemos olvidar el terrible vuelco de Ari Vatanen en el Rally de Argentina'85.

Lo cierto es que por una decisión de la FISA ya no veremos más en el Mundial de Rally, a partir del 1° de enero de 1987 a estos monstruos del Grupo B. Lógicamente que el accidente fatal sufrido por **Henri Toivonen** y **Sergio Crespo** en Córcega -con un S4 que venía dominando, precipitó una serie de medidas que en realidad se pensaban tomar sin tanto apresuramiento, 24 horas luego del accidente. **Jean-Marie Balestre** anunció las normas básicas que regirán a partir del próximo año y que, desde ya, comprenden el adiós a los "superautos" tal como, dramáticamente, se hicieron conocer en todo el mundo. Es que no hay superhombres...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 119 — 6 de agosto de 1986

### F-07, F2 BB, F-1 MN y F-5 en Buenos Aires

# LA NOSTALGIA Y OTRAS YERBAS EN EL AUTODROMO

El domingo 27 de julio, la Asociacion Pilotos de **Fórmula 07**, utilizando la variante N° 5 del autodromo de **Buenos Aires**, organizó la novena fecha de su campeonato, la octava de **Fórmula Dos Biplaza Bonaerense**; la tercera del año para **Fórmula Uno Mecanica Nacional** y la octava de **Fórmula Cinco**.

Los que oficiaron como dueños de casa realizaron dos series clasificatorias, imponiéndose en ellas Carlos Nicieza y Ricardo Torresse. La final se disputo a diez rondas mostrando el camino en todas ellas Carlos Nicieza, acosado seriamente hasta el giro séptimo por Mario Caselli y Hector Romano, que desertó entonces y resignandose a partir de alli Caselli al segundo lugar. Abandonó tambien Santana, curiosamente al mismo tiempo que su compañero de equipo (Romano). Maximo Spandel, de esta forma, obtuvo el tercer puesto destacandose el accionar del ex campeon de F-5, Ricardo Torresse, quien en cada competencia asciende un poco mas en el marcador final.

**Clasificación final F 07: 1° Carlos Nicieza (Renault-Bs.As.), 11m45s72/100, a 108,466 km/h**; 2° Mario Caselli (Renault-Ituzaingó), 11m55s89; 3° Máximo Spandel (Fiat-Lanus), 12m7s65; 4° Ricardo Torresse (Fiat-Bs.As.), 12m9s80; 5° Omar Bonanducci (Fiat-Bs.As.), 12m10s10; 6° Salvador Amato (Fiat-Bs.As.), 12m12s41; 7° César Fernandez (Renault-Bs.As.), 12m13s68; 8° Carlos Dapino (Fiat-San Martin), 12m19s53; 9° Enrique Lopez (Fiat-Lanus), 12m25s79; 10° Ruben Gendre (Fiat-Bs.As.), 12m28s11.

**Campeonato**: 1° Santana, 119 puntos, Nicieza 116, Spandel 52, Diaz 48, Caselli 41.

**Fórmula Dos Biplaza Bonaerense**: En esta categoria aparecio un "tapado" que no figuraba en los papeles de nadie, sorprendiendo al pasar en punta al cumplirse el primer giro. Se trata del representante de Berisso, Roberto Sosa, quien aunque luego perdiera el liderazgo a manos de Grigione y sobre el final tambien el segundo puesto con Moix (primero y segundo en el campeonato) dejo abierta una carta de credito para futuras competencias. Aboy, en base a regularidad, supero a un eufórico y "delgado" (¿o buzo grande?) Atilio Clerico, que por primera vez en el año termino en puesto puntable.

**Clasificación final 15 v: 1° Walter Grigione (Peugeot-La Plata), 14m56s56/100, a 128,068 km/h**; 2° Pedro Moix (Peugeot-La Plata), 15m3s68; 3° Roberto Sosa (Peugeot-Berisso), 15m5s41; 4° Carlos Aboy (Peugeot-Wilde), 15m9s55; 5° Atilio Clérico (Peugeot-Monte Grande), 15m20s21; 6° Renzo Fabris (VW 1500-Quilmes), 7° Jose Talamona (Peugeot-Bs.As.).

**Campeonato**: **Grigione** 54, Moix 51, Marich 28, Arrom 19, Aboy y Trovatto 14.

**Fórmula Cinco**: Como es costumbre en este año, Konowalik paseo en el autódromo delante de la carrera de la fórmula menor, en la que lucharon Martinez y Alifraco durante las dos terceras partes de la competencia, hasta la deserción de Alifraco, con duelos similares entre Pérez, Gómez y Sambiasse.

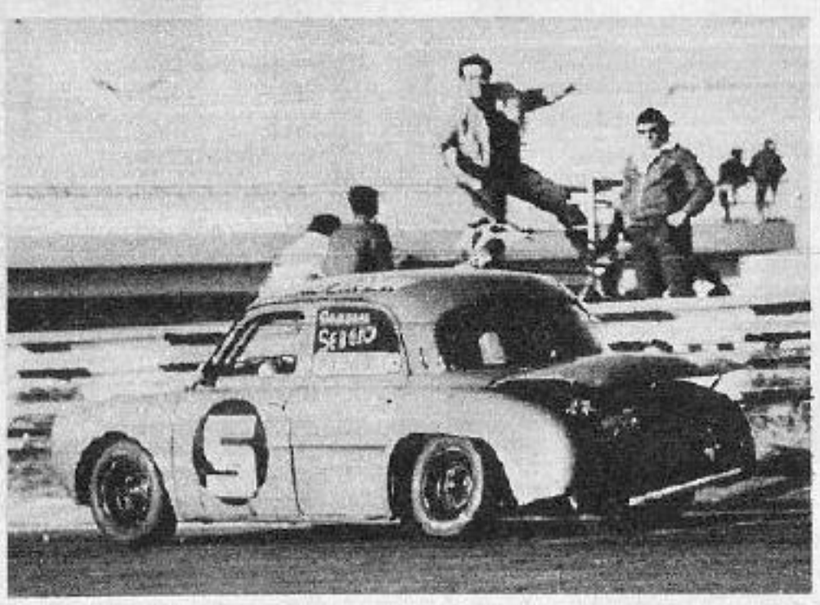
**Clasificación final 10v: 1° Carlos Konowalik (Fer/Car-Zanella), 11m12s1/100, a 113,907 km/h**; 2° Germán Martinez (Perri-Gilera), 11m57s76; 3° Oscar Sambiasse (OMAS-Zanella), 12m16s30; 4° César Gomez (Perri-Gilera), 12m18s18; 5° Ricardo Carricaberri (Perri-Gilera) 9v; 6° Jorge Alvarez Morales (Fer/Car-Zanella) 9v; 7° Norberto Perez (NC3-Gilera) 9v; 8° Néstor D'Ercole (Perri-Zanella) 9v; 9° Walter Alifraco (Perri-Zanella).

**Campeonato: Konowalik 155**, Alifraco 79, Martinez 69, Gómez 58, Pérez 44.

**Fórmula Uno Mecánica Nacional**: Nuevamente, en un esfuerzo por reverdecer los laureles de la vieja Fórmula Uno, se dieron cita en el maximo coliseo argentino figuras como Sotro, Ternengo, Pauloni, Caviglia, etc. El parque lucio mucho más saludable de lo que habiamos visto en otras oportunidades, demostrado ello en el 100 x 100 de arribos a la bandera a cuadros, perdiendo la vuelta una sola máquina. Sigue siendo Sotro el dominador, aunque en esta oportunidad Pauloni ofreció lucha con un auto muy mejorado. Mas atrás se apreció un aguerrido duelo entre Castilla (retrasado luego por una perdida de aceite), Caviglia, Medrano, Ternengo (al principio con problemas de embrague y al final solamente en tercera velocidad) y Agüero que tambien penó con pérdidas de aceite. Un buen balance final entregó la que otrora fuera "la" categoria del automovilismo argentino, dejando la promesa de volver a realizar una carrera mensual en el mismo escenario.

**Clasificación final 15v: 1° Orlando Sotro (Sotro-Ford/Banfield), 14m50s34/100, a 128,962 km/h**; 2° Norberto Pauloni (Pauloni-Chevrolet/Quilmes), 14m50s60; 3° Hugo Caviglia (Paracas-Ford/Banfield), 14m57s69; 4° Heraldo Medrano (Grisani-Ford/T. Lauquen), 15m2s25; 5° Juan Castilla (Castilla-Ford/Bs.As.), 15m02s40; 6° Mario Agüero (Paracas-Torino/Avellaneda), 15m5s25; 7° Roberto Rodal (Berta-Torino/Banfield); 8° Mario Redondo (Berta-Ford/Tres Lomas); 9° Jorge Ternengo (Berta-Torino/Rafaela).

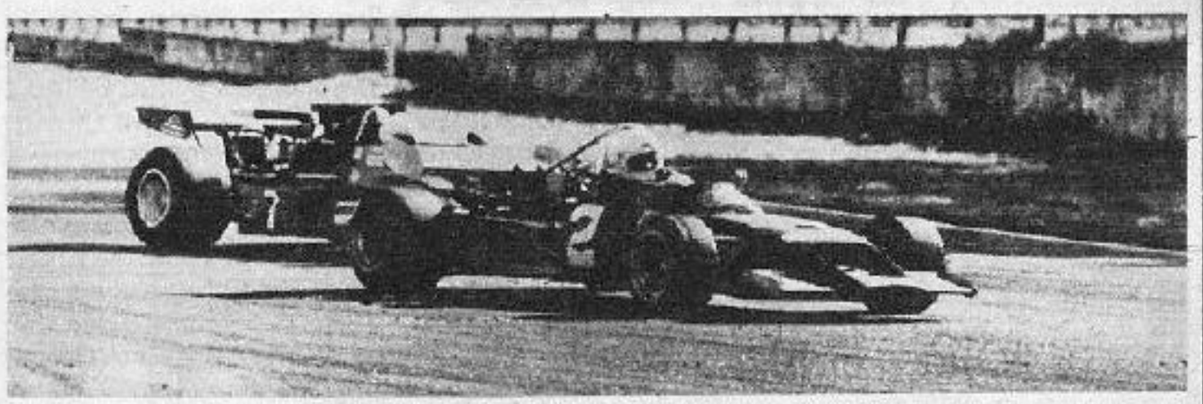
*(Informe y Fotos de Carlos Ramón Varela)*

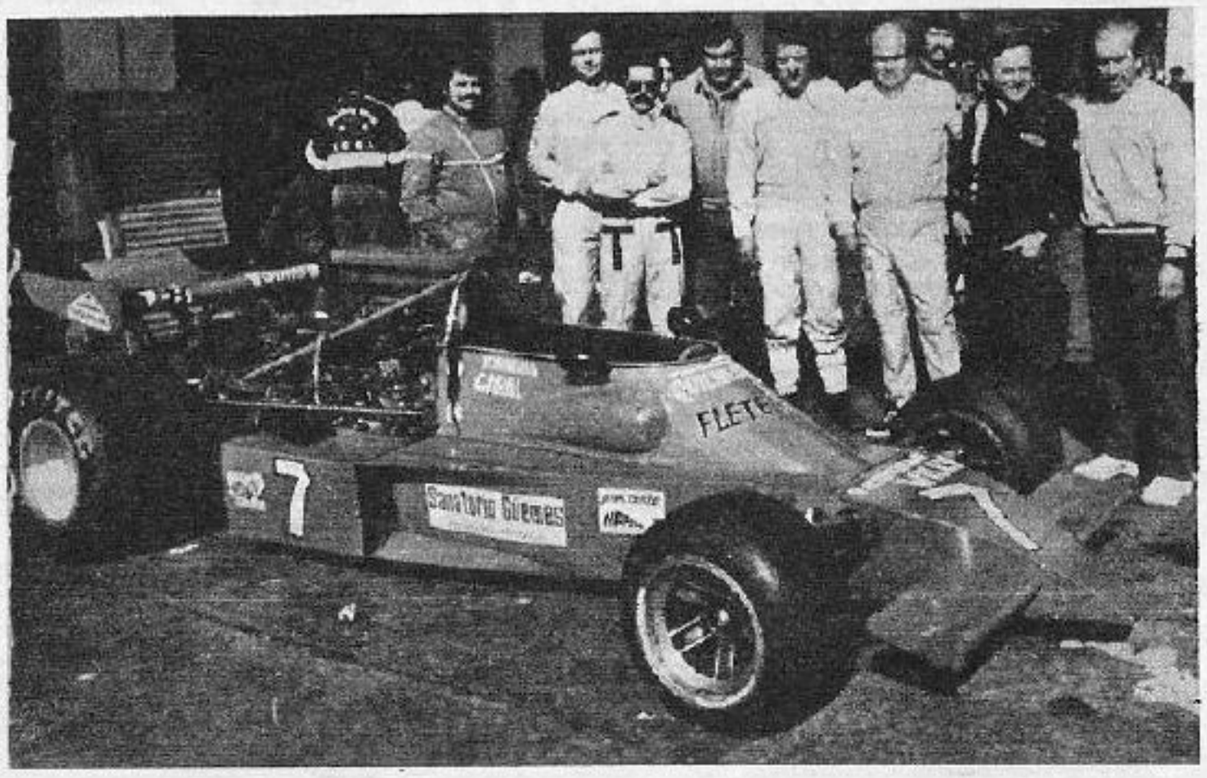


*Sotro supera al final a Pauloni por la diferencia que vemos en es a loma.*

*Pese a llevar a un senor con bandera a cuadros en el techo, triunfo Nicieza.*

*De izquierda a derecha, Castilla, Garcia, Redondo, Medrano, Rodal, Sotro, Pauloni y Ternengo firmes en la brecha. La F-1 MN, se afianza.*





## Regularidad en Tucumán

# LOS GOMEZ GUCHEA, CAMPEONES

**San Miguel de Tucumán** – Finalizó el campeonato **"Apertura"** que organizó el **Club Tucumano de Regularidad** el 20 de julio, entre esta capital y la localidad turística de **San Pedro de Colalao**, ida y vuelta, con un recorrido de 183,5 kilómetros. Se clasificaron **campeones** en **primera, Antenor Gómez Guchea-Eduardo Gómez Guchea**, con 540 puntos; vice, Hugo Gómez Guchea-Antonio Estofan, 516,33; luego 3°, Martin Méndez Uriburu-Julio Méndez Uriburu, 498,68; 4° Moisés Kira-Domingo Stanich, 400 y 5° Roberto Rivero, padre e hijo, 354,93.

Los resultados de esta competencia que comenzó con tiempo lluvioso, sobre la avenida de Los Próceres, frente al monumento a Fray Ildefonso de las Muñecas y finalizó en el Parque 9 de Julio, frente al reloj de flores, fueron los siguientes: **Novicios:** 1° Cyntia Cuezzo-Rodolfo Buron, 55 puntos; 2°, Roberto Madrid-Miguel A. Uro, 127; 3°, Luis Jaimes-Carlos Shutemberger, 199. **Primera categoría:** 1°, Moisés Kira-Domingo Stanich, 405 puntos; 2° Antenor y Eduardo Gómez Guchea, 520; 3°, Hugo Gómez Guchea-Antonio Estofan, 584. Los **campeones de novicios** fueron: 1° **Cyntia Cuezzo-Rodolfo Buron**, 600 puntos; 2°, Jesús Martínez de Goñi-Antonio Martínez de Goñi, 520,30; 3°, Roberto Madrid-Miguel A. Ugo, 516,03. Todos usaron velocimetro original.

*(Informe de Harry W. Grey)*

Año III N° 119 — 6 de agosto de 1986

## FR Pampeana y TC del Comahue en Santa Rosa

# ZUBIA E ITURBURU CON LA ULTIMA PALABRA

**Santa Rosa de La Pampa.** - El 20 de julio se llevó a cabo una competencia más, la quinta, del Campeonato 1986 de **Fórmula Renault Región Pampeana**, la que fue complementada con otra, también la quinta, del certamen de **Turismo Carretera del Comahue**, en el excelente autódromo asfaltado de la capital pampeana, el que es propiedad del Aero Club Pampeano de Santa Rosa.

Unas 1.500 personas asistieron a la reunión efectuada en jornada de pleno sol y agradable temperatura. Cabe destacar la calidad de todas las instalaciones del circuito, tanto las destinadas a la competición, como aquellas que sirven para brindar confort a público y periodismo.

### Fórmula Renault

En esta categoría se hicieron dos series clasificatorias a 12 vueltas y una final de 25 giros al trazado menor, de 1.620 metros de cuerda. Juan Carlos Maldonado (Poggi/Victorica, LP) y Hugo Luis Guerediaga (Crespi/Pellegrini, BA) fueron los triunfadores en las series, de las cuales la segunda fue más veloz que la anterior.

En la **final**, Guerediaga salió en punta aprovechando la "pole", pero acosado por Maldonado, que lo pasó en el segundo circuito; en el tercero, otra vez lideraba Guerediaga y cuando comenzaba a distanciarse, un pañer lo dejo de a pie en la sexta vuelta. Maldonado no pudo resistir el embate de Zubía, quien lo pasó y se aseguró el triunfo, que es el segundo consecutivo.

**Clasificación final:** 1° **Ricardo Zubía (Berta/Trenque Lauquen, BA), 18m32s62/100 a 131,042 km/hora.** 2° Juan Carlos Maldonado (Poggi/Victorica, LP), 18m36s24; 3° Hugo Gómez (Crespi/Inte. Alvear, LP); 4° Adolfo Ré (Rossi/Merlo, BA); 5° Carlos Abalo (Crespi/Gral. Pico, LP), 6° Pablo Decristófaro (Crespi/Santa Rosa, LP). **Campeonato:** Maldonado, 37 puntos; Lavin, 28; Zubía, 23; Guerediaga, 15; Otamendi, 15 y Hugo Gómez, 14 puntos.

### TC del Comahue

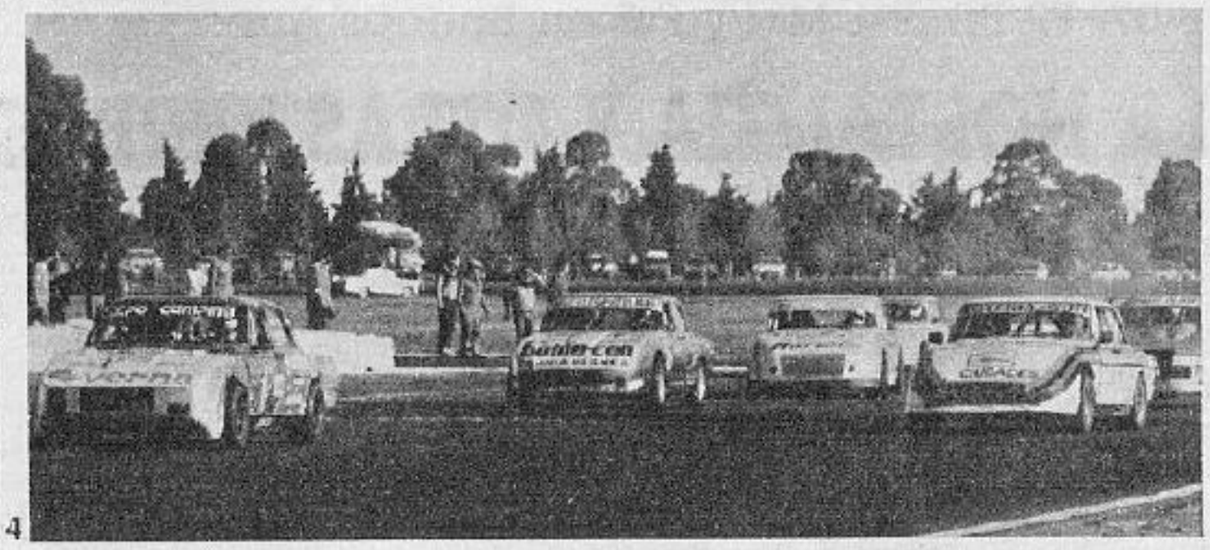
Esta categoría, integrada por autos similares a los del TC 3 litros de la provincia de Buenos Aires, tiene su hábitat natural en la zona del Comahue, es decir el norte de la Patagonia. Por primera vez en su historial llegó tan "arriba" como a Santa Rosa, donde se programaron dos series de 8 vueltas y una final a 18, esta vez en el circuito de 2.360 metros.

En las series ganaron Jorge Luis Eidilstein (presidente de la Asociación de Pilotos y campeón de la categoría) y Carlos Iturburu, subcampeón y su más peligroso rival en el campeonato actual. Ambos vencieron con comodidad en esa instancia.

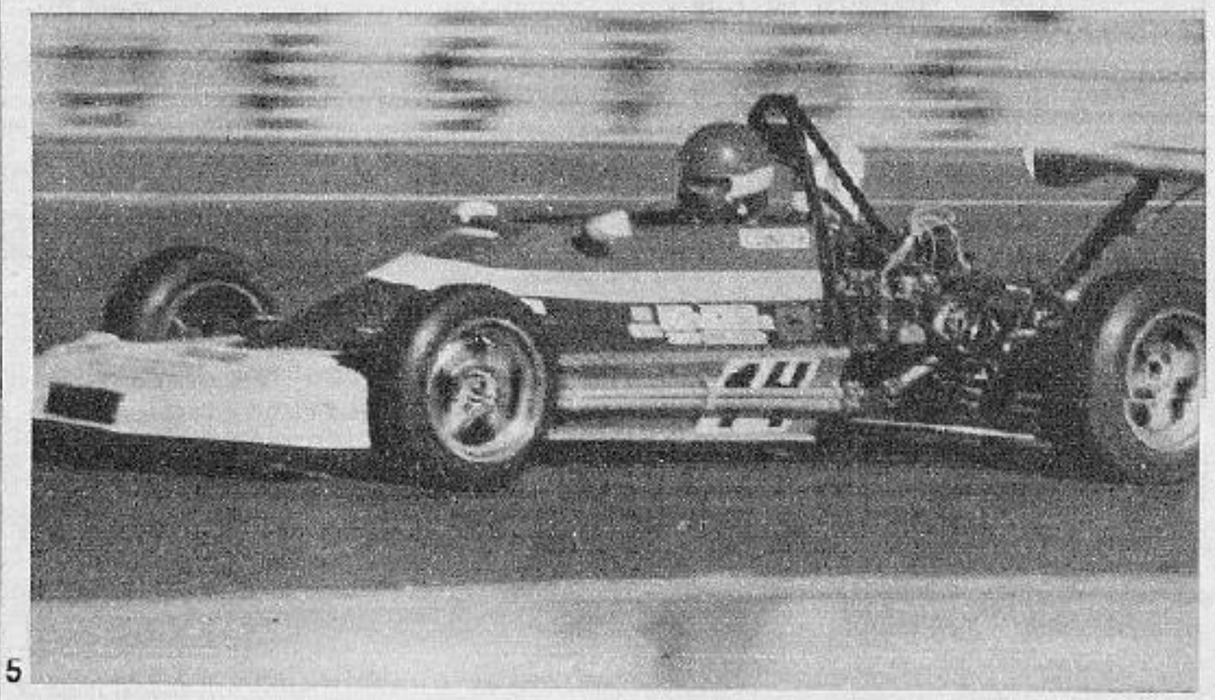
La **final** pareció ser cosa fácil para Eidilstein, quien acumuló ventajas que parecían indescontables precisamente sobre Iturburu. Pero las gomas sintieron el trajín y comenzaron los problemas para varios pilotos, incluido el campeón, cuando sólo le faltaban recorrer dos vueltas. Aprovechó la circunstancia Iturburu y se llevó la carrera por un campo de ventaja.

**Clasificación final:** 1° **Carlos Iturburu (Chevrolet/Viedma, RN), 23m17s27/100** a un promedio de **109,091 km/hora**; 2° Jorge Eidilstein (Chevrolet/Allen, RN), 23m33s89; 3° Rafael Rizzo (Chevrolet/Bahía Blanca, BA); 4° Juan A. Testore (Cupé Chevy/Patagones, BA); 5° Rafael Oyarzabal (Torino/Neuquén) y 6° Jorge Turner (Valiant/Bahía Blanca, BA). **Campeonato:** Eidilstein, 76 puntos; Iturburu, 71; Rizzo, 59; Testore, 30 puntos. La próxima fecha de esta categoría será en el circuito semi-permanente de Viedma, el 10 de agosto.

*(Fotos e informe de Héctor Ocampo)*



4



5




6

*El Berta de Ricardo Zubía, ganador por segunda vez en Fórmula Renault Pampeana.*

*Iturburu cuido las gomas y pudo pasar al frente al final.*

## Monomarca del NOA y F-4 Tucumana en Salta

# OSVALDO SOLIS, PARA LA TV



*El salteño Osvaldo Solis, seguido por el catamarqueño Seleme en la cuarta fecha del Campeonato de Monomarca del NOA, que ganó en Salta* (Foto Fernando Seleme)

**San Miguel de Tucumán** - Junto con la presentación de la categoría nacional TC 2000, compitieron las categorías **Monomarca del NOA y Fórmula 4 Tucumana**, el 13 de julio en el Autódromo Martín Miguel de Güemes, de la ciudad de **Salta**, carreras que fueron televisadas a todo el país.

En **Monomarca del NOA** largaron 30 máquinas para cumplir con las 18 vueltas reglamentarias, al circuito de 3.409 metros. Tras una porfía dura, pero divertida, Osvaldo Solis obtuvo el triunfo. Primero debió luchar con Seleme, Díaz, Berral (campeón de 1985), Farina, Elías y Salim.

Por el segundo lugar, Berral había logrado una amplia diferencia con quienes los seguían, pero lograron descontarla Seleme y Díaz, quienes lo superaron. Pero se recupero y reconquistó el segundo lugar, y pudo subir al podio. Una docena de máquinas llegó al fin en la misma vuelta del puntero.

**Clasificación Monomarca:** 1° **Osvaldo Solis (Rosario de la Frontera), 30m36s08/100 a un promedio de 120,312 km/hora.** 2° Mario Berral (Tucumán), 30m41s51; 3° Cachin Díaz (Concepción, T), 30m43s20; 4° Jorge Seleme (Catamarca), 30m48s20; 5° Lalo Díaz (Ranchillos, T), 30m48s44; 6° Braulio Elías (Santiago del Estero), 31m33s27; 7° Jose Vasile (La Cocha, T), 8° Fernando Lombardo (Tucumán); 9° Manuel Gómez (Tucumán) y 10° Julio Cruzado (Ciudad Alberdi, T). **Campeonato:** Solis, 33,5 puntos; Díaz, 28; Díaz, 24,15; Seleme, 21,05; Berral, 20,80; Formoso, 16; Farina, 14,80; Nanni, 14,25 y Cruzado, 13,45 puntos.

En **Fórmula 4 Tucumana**, categoría que se vale de monoplazas propulsados uniformemente por motores Renault 850 cm³, tras 8 vueltas se impuso el veterano **Rodolfo Crespo**, quien aventajo por muy poca diferencia a Lito Mohamed y a Reynaldo Bravo, quien estuvo en la punta hasta la anteúltima vuelta.

El **campeonato** presenta las siguientes posiciones: Mohamed, 19 puntos; Crespo, 17; Padilla, 11; Reginato, 9, Berral, 7; Fogliata, Abreu y Morales, 6 puntos.

*(Informe de Harry W. Gray)*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273. (c.p.1407)CAPTel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD.

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

DISTRIBUIDORES:

TRES ARROYOS: HUGO MALACCORTO y DISTRIBUIDORA BELGRANO: Avda. BELGRANO 816

TRELEW: LA CASA DEL RECAMBIO: GALINA Y URQUIZA



LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país






PARA:
- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO

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



RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzoz y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

● BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital

TEL. 701-7948





VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES

JORGE BIANCOSPINO

competicion 5

NUEVA DIRECCION

BOLIVIA 3668 - TEL. 371-0726

(a 1 1/2 cuadra de Francisco Beiró, alt..2500)



CARBURADORES

CARESA

CUERPO DE ALIMENTACION

MASTER

FABRICADOS CON PRODUCTOS EFE

TELEFONO: 753-4789



PROVA

☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos Antiflama Visores

Dtos. Asoc. Pilotos, Clubes e instituciones



Fabrica y distribuye PROVA

A/THOMAS [illegible] - CAPITAL

TEL. [illegible]



ESCAPES Y SILENCIADORES

FANTIN

MOTOS AUTOS

ENVIOS AL INTERIOR

STANDARD Y COMPETICION

WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4265



AUTOS ESPECIALES JEEP-PICK UP

DEDICACION EXCLUSIVA AL ARMADO TOTAL O PARCIAL

● ACCESORIOS ● ALARMAS ● INSTRUMENTAL

VISITENOS ALVAREZ JONTE 5139. TEL. 566-5929



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 TERRENO



ARENEROS

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS

DESDE ..... A 190

Campichuelo 585 CAP. 982-5412/05



EQUIPAMOS SU MOVIL

SPECIAL'S CAR'S

EQUIPAMIENTOS PARA KOMBI ● VAN ● PICK ● UP ● JEEPS ● VENTANAS ● DEFENSAS ● ALFOMBRAS ● BUTACAS ● ASIENTOS CAMA y REBATIBLES ● TECHOS PANORAMICOS SOLARES ●

ALARMAS - AUDIO

Colocación en el día.

AVDA JUAN B. JUSTO 6237.CAP.





MALACATES ELECTRICOS

EL POTRO

TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESCINDIBLE PARA BARRO Y NIEVE

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

EN FORD ● CHEVROLET TOYOTA ● JEEP ● RANGER

Precio al público: $ 870

FABRICA Y DISTRIBUYE:

ALPA DIESEL

AV. DORREGO 242.

TEL. 854-9995; 855-4076



LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL 755-3826



FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.



DIRECCIONES HIDRAULICAS



● REPARACION Y RECAMBIO
● CREMALLERAS
● BOMBAS
● CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERERIENCIA

Tecno hidraulica s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585

(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644



anri



● SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.
● SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEÑALES.
● MECANIZADO COMPLETO.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204


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

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 119 — 6 de agosto de 1986

## IES 3CV, Fiat 600 TN y Limitada 1931 en Estancia Chica

# SERGIO, EL GIANETTO QUE FALTABA

**La Plata** – La Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata, en el circuito de **Estancia Chica**, organizó el domingo 20 de julio competencias por los campeonatos de las categorías **Fórmula IES 3CV Competición, Fiat 600 Turismo Nacional y Limitada 31.**

Contrarrestando el intenso frío reinante, en la pista los muchachos pusieron verdadero calor, aunque para ello en algunos momentos circularon demasiado "juntos", como en el caso del **Fiat TN**, en donde el comisario deportivo impuso algunos recargos, seguramente con intención de prevenir nuevos incidentes, más que de castigar, dado que la mayoría de esos roces fue producto de la intensa lucha, en donde fueron cinco pilotos los que se alternaron en la punta en las 16 vueltas de la final, una competencia que fue calificada como la mejor del historial de la categoría.

Los **IES 3CV** mantuvieron el mismo nivel de los Fiat, alternándose en la punta [illegible] Bagué y Altamirano, definiéndose las posiciones en las últimas rondas, ingresando el benjamín al círculo familiar de triunfadores.

En **Limitada 31** también se incorporó un nuevo ganador a la galería de 1986, al imponerse Norberto Spinella, luego de soportar el asedio de Núñez, controlando por los espejos, luego del abandono de éste, al ascendente Moreira, quien venía penando con una caja de velocidades de funcionamiento deficiente.

**Clasificación Limitada 31:** 1° **Norberto Spinella (Jeep-Sarandí), 12m42s6/10, a 113,208 km/h**; 2° Oscar Moreira (Jeep-Sarandí), 12m47s1; 3° Carlos Cogñetti (Jeep-La Plata), 12m52s; 4° Jorge Rea (Jeep-La Plata), 12m51s5; 5° Ricardo Pérez (Jeep-Espeleta), 13m2s3; 6° Roberto Costa (Jeep-La Plata), 13m28s5. Récord de vuelta: Núñez en 45s4 a 118,943.

**Campeonato: Lloveras, 54 puntos;** Spinella, 29; Núñez, 24; Dolcini 19, Pérez 13.

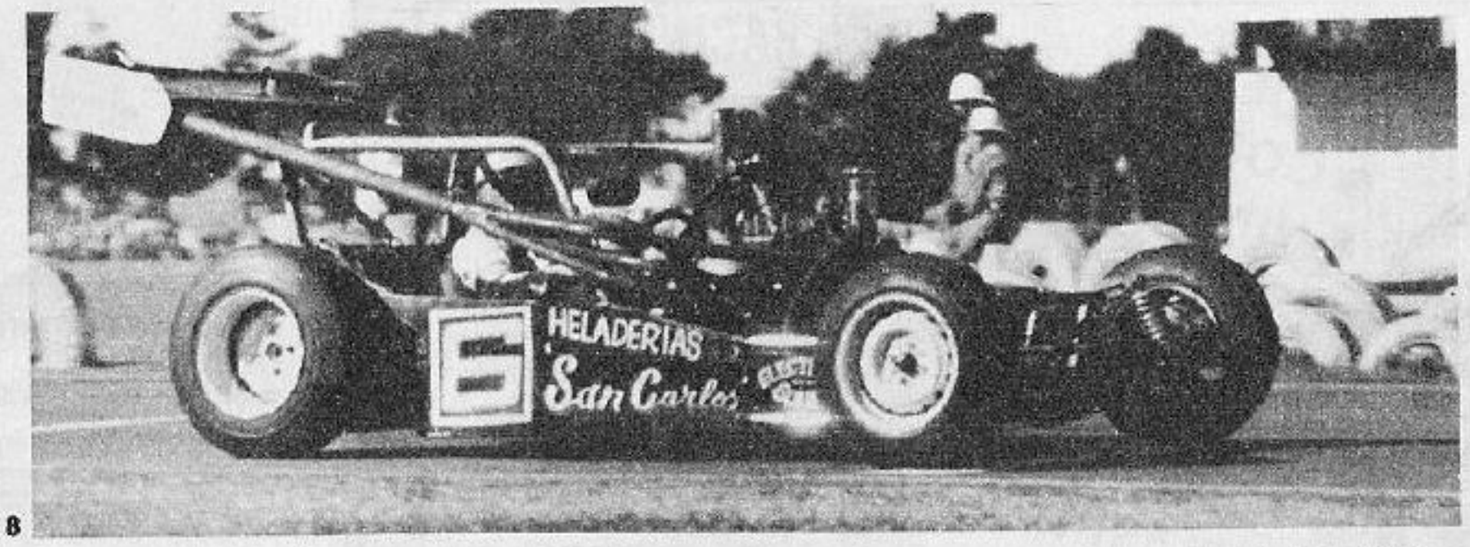
**F. IES 3 CV Competición: 1° Sergio Gianetto (Tigre), 12m58s, a 104,046 km/h;** 2° Carlos Altamirano (Tigre), 13m1s4; 3° Horacio Bagué (Bs.As.), 13m22s9; 4° Oscar Niego (Tigre), 13m23s9; 5° José Dutra (Victoria), 13m34s3; 6° Jorge Cicchini (Victoria), 13m47s6; 7° José Molina (Junín), 13m53m4; 8° Omar Morelli (San Martín); 9° Julio Pucciarelli (Tigre); 10° Daniel Jeancon (Pacheco). Récord de vuelta: Gianetto en 50s4/10 a 107,143 km/h.

**Campeonato: Rivanegra, 72 puntos;** N. Gianetto, 67; Bagué, 66; C. Gianetto, 59; Altamirano, 56.

**Clasificación Fiat 600 Turismo Nacional: 1° Juan Beloqui (Berisso), 13m10s7/10, a 109,312 km/h;** 2° Jorge Abad (Bs.As.), 13m12s9; 3° Roberto Perono (Bs.As.), 13m16s5; 4° José Boriani (La Plata), 13m20s3; 5° Gabriel Medrano (La Plata), 13m21s4; 6° Raúl Muñiz (La Plata), 13m18s9; 7° Antonio Barrasso (La Plata), 13m29s2; 8° Omar Marchese (Sarandí), 13m35s8; 9° Ricardo Francisconi (Quilmes), 13m50s1; 10° Luis Simonetti (La Plata), 13m52s5. Record de vuelta: Muñiz en 47s7/10 a 113,208 km/h.

**Campeonato: Marchese, 97 puntos;** Abad, 95; Beloqui, 70; Medrano, 63; Pereyra, 51.

*(Informe y fotos Carlos Plani)*



8

*Norberto Spinella, tras dos años de desventuras volvió al triunfo en la Limitada 1931.*

*Bagué –ganador de la fecha anterior– luchando con Niego por el tercer lugar.*

*Con su triunfo, Jorge Abad está cercano al primer puesto en el campeoanto.*



9



10

*Fórmula Renault Cuyana*

# SERRANO Y BUSTOS MANDAN EN EL TORNEO

**Mendoza** – Después de disputadas las cuatro primeras competencias del calendario 1986, por el campeonato cuyano, la **Fórmula Renault Cuyana**, categoría equiparada técnicamente y en reglamento a la FRA, muestra como dominadores a los mendocinos Jorge Serrano y Daniel Bustos, quienes se repartieron las victorias equitativamente: dos a dos. Pese a ello, Serrano lidera en la tabla de posiciones por haber resultado segundo en las dos competencias ganadas por su rival.

Recapitulemos y veamos los resultados de las cuatro carreras.

**San Juan, 4 de mayo:** la "pole" fue para Giménez. **Carrera: 1° Bustos**, 2° Serrano, 3° J.M. Basco, 4° Martin, 5° Sabatini, 6° Stabio, 7° Caccavari, 8° Maffei, 9° Hernández.

**San Martín (Mza.), 25 de mayo:** pole para Martin. **Carrera: 1° Serrano**, 2° Bustos, 3° Giménez, 4° Taffarelli 5° J.M. Basco, 6° Caccavari, 7° Sabatini 8° Maffei y 9° Hernández.

**San Martín (Mza.), 20 de junio:** pole para Bustos. **Carrera:** 1° Serrano, 2° Giménez, 3° Martin, 4° Caccavari, 5° Basco, 6° Sabatini **(esta carrera otorgó la mitad del puntaje, siendo el habitual 9 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1).**

**San Juan, 6 de julio:** pole, Daniel Bustos. **Carrera: 1° Bustos**, 2° Serrano, 3° Giménez, 4° Basco, 5° Martin, 6° Caccavari, 7° Galvani y 8° Maffei.

El **campeonato**, en consecuencia, está así:

**Jorge Serrano, 25,5 puntos**; Daniel Bustos, 24; Alejandro Giménez, 11; Juan Manuel Basco, 10; Henry Martin, 7; Daniel Caccavari, 3,5; Julio Taffarelli, 3; Angel Sabatini, 2,5; Luis Stabio, 1 punto. Lamentablemente, la comunicación de la Asociación FRC no incluye marcas de chasis ni procedencias en su ranking, omisión que pedimos subsanen para completar nuestro archivo.

La próxima competencia, la quinta de 1986, se hará el 10 de agosto de acuerdo con el cronograma que nos envía dicha asociación, con la organización de A.V.E., aunque no se aclara que significa dicha sigla ni el lugar donde se llevará a cabo.



11

*Un pelotón de la Fórmula Renault Cuyana encabezado por Alejandro Giménez quien marcha tercero en el campeonato 1986.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

## ESCAPES ESPECIALES · SILENCIADORES

NACIONALES IMPORTADOS

**DANIELSILEN**

JAULAS ANTIVUELCO · DEFENSAS

MUÑECAS 1038 · 854-0688

ENVIOS AL INTERIOR

## FIAT ANSELMO

... LO TIENE

GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS – ENVIOS AL INTERIOR

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL

• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

## ESTABLECIMIENTO DE MARTINO

**INDUSTRIAL COMERCIAL S.R.L.**

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

SABADOS de 8 a 12 Horas.

JOSE M. MORENO 987/989

Tel. 923-8435-(1424)-Capital

## Blanco

MECANICA INTEGRAL AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

TABARE 1435 - Tel. 923-8775

(1437) - BUENOS AIRES

AUTO RADIO "DANY"

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

Taller Integral "PARQUE PATRICIOS"

CARLOS P. VILLARES

Nacionales e importados

* CARBURACION
* ELECTRICIDAD
* CHAPA
* PINTURA
* MECANICA INTEGRAL

LA RIOJA 1641 - Tel. 942-1800 - Capital

## SAN JUAN Y SOLIS S.A.

ESTACION DE SERVICIO — ESTACION DE SERVICIO

• GOMERIA SERVI-CLUB "GOODYEAR"
* ALINEACION Y BALANCEO
* FRENOS – TREN DELANTERO
* TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO

ATENCION: "COMBUSTIBLE" - ARGENCARD - CREDENCIAL - CARTA FRANCA - CABAL

San Juan 1701 ( esq. Solis) - Tel. 23-2115/8720 - Capital

## Instrumental AVELLANEDA

LA ESQUINA DEL INSTRUMENTAL



SIAP

JAEGER

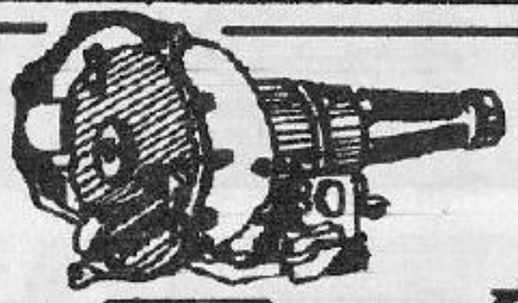
CALEFACTORES
LIMPIAPARABRISAS
ESTEREOS – ANTENAS

VDO

TODO PARA EL TABLERO DEL AUTOMOVIL

AVELLANEDA 199 Esq. OTAMENDI - Tel. 982-1555 - Capital

## CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

MITSUBISHI MOTORS

SERVICE AUTORIZADO

ROBERTO A. ZANESE y Cía.

AV. DE LOS INCAS 5411/13

1427 BUENOS AIRES

TEL. 52-7663

## ESCAPES F.R.



- Nacionales e Importados Colocación en el acto.
- Especiales y adaptaciones
- Electricidad del Automovil

Abierto de Lunes a Sábados de 9 a 20 hs

AV. JUAN B. JUSTO 1691 (1414) Cap.

Teléfono: 773-9172

## FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS PARA FRENOS

WOBRON



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

Wagner Lockheed

Bendix

TENSA

PASCO 649 - TEL. 942-7241
(1219 CAP. FED.)

## DESARME JARA S.R.L.

COMPRA-VENTA DE REPUESTOS NUEVOS Y USADOS
Y UNIDADES PARA DESARME EN GENERAL

CAJAS – EJES DELANTEROS – MOTORES – DIFERENCIAL

RECAMBIOS DE BOMBAS DE AGUA Y ACEITE –
CREMALLERAS – PLACAS, EMBRAGUES, ETC.

AVENIDA JARA 3755/3760 – Telefono: 72-4388
( 7600 ) MAR DEL PLATA

## DRESS-CAR

AHORA VENDE



TODO PARA COMPETICION

- Cascos
- Butacas



VISION "SU PUERTA AL SOL"
(Agente autorizado)

- Buzos antiflama
- Cables de bujia
- Radiadores de aceite

• INDEPENDENCIA 4101 - Tel. 72-7147 - (7600) Mar del Plata

1

El CAMPEONATO MUNDIAL AL DIA

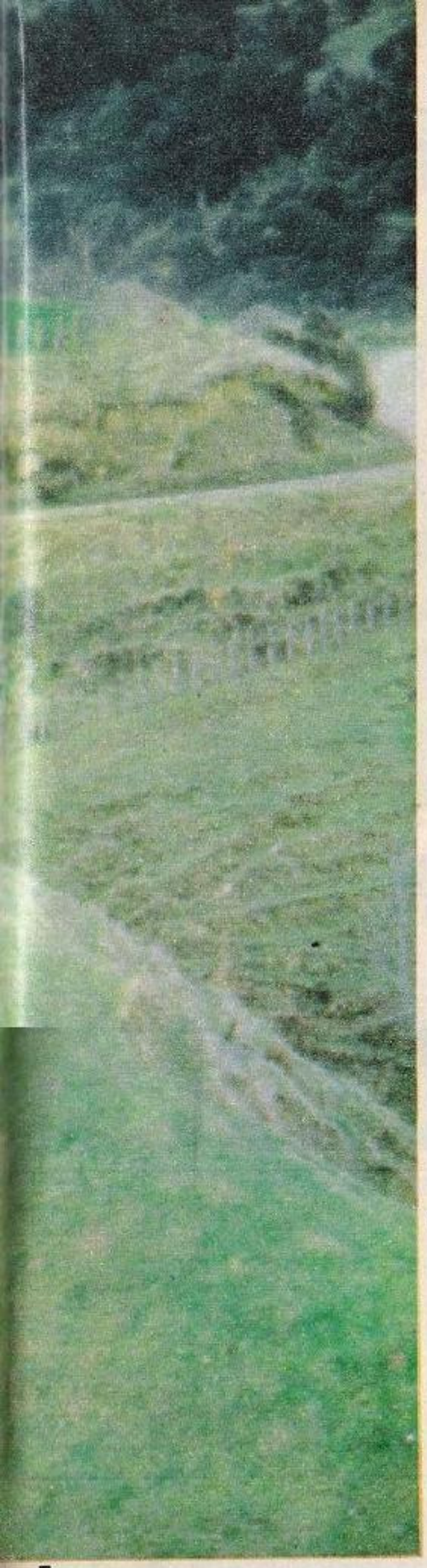
# EL ULTIMO DUELO INFERNAL

*Texto y fotos: Martin Holmes*




3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





**Izquierda:** *Juha Kankkunen es vigilado por el helicóptero del equipo Peugeot mientras avanza en un sinuoso camino neocelandés. El finlandés ha ganado tres rallies este año y es el más claro candidato a ganar el torneo.*
**Arriba:** *Kankkunen y Markku Alen en el parque cerrado de Auckland.*
**Abajo:** *El Ford RS 200 evolucionando en el Rally de la Acrópolis. Finalmente, Ford decidió retirarse del campeonato y dejar a un lado este auto.*
**Izquierda, abajo:** *Un Austin Rover Metro 6R4 particular en Nueva Zelanda.*




**A** principios de la temporada, y aún antes, se suponía que este año sería uno de los más interesantes en cuanto a la disputa del Campeonato Mundial. Los planes a largo plazo de las fábricas involucradas en el más alto nivel del rally mundial, habían sido anunciados con mucha anticipación —años, inclusive— y así se llegó al primer rally del año, Montecarlo, con no menos de cuatro equipos con aspiraciones. En la siguiente competencia, Suecia, se agregó otro contendiente de peso, como lo fue el muy esperado Ford RS 200. Asimismo, novedades técnicas en el creciente y más modesto Grupo A le daban interés a cada carrera no sólo en sus primeros puestos sino también detrás. Sin embargo, las exigencias del principal torneo de rally no son pocas, y está demostrado que no todos los pretendientes pueden desplegar similares medios técnicos y presupuestarios como para mantener vigentes sus aspiraciones a lo largo de toda la temporada. Ello,

agravado por los mortales accidentes que hubo en Portugal, Kenya y Córcega, hizo desistir a varios teams (Audi, Ford, Citroën), centralizando la atención en sólo dos equipos: **Peugeot** y **Lancia**. Ambos han demostrado tener todos los medios necesarios como para mantener en todo momento la altísima competitividad de sus autos. El **205 Turbo 16 Evolución 2** y el **Delta S4** están en el punto crucial de su lucha. De las siete pruebas, Peugeot se impuso en cuatro y Lancia en una, al igual que Renault y Toyota. Esa diferencia debería bastarle al team peninsular para resignarse. Pero, por el contrario, no se da por vencido y sigue luchando por el título mundial. Por el momento, éste sería el último campeonato que se dispute con autos de estas características de potencia y peso, y con seguridad será el más espectacular en muchos años, debido justamente a lo especial de sus dos principales contendientes. Argentina podría ser o bien el escenario de la consagración francesa, o bien la apertura de Lancia a una nueva esperanza. Luego del Rally de Argentina faltarán tres pruebas más: Mil Lagos, San Remo y el RAC.

En cuanto al **Grupo A, Volkswagen** ha efectuado el esfuerzo más notable al participar en todas las pruebas del mundial, facilitando a sus pilotos **Kenneth Eriksson** y **Franz Wittmann** excelentes posiciones en el Campeonato Mundial de Pilotos de Grupo A. Sólo es comparable a ese esfuerzo el realizado por **Rudolf Stohl**, en forma semioficial con un **Audi Coupe Quattro**. Seguramente, ambos autos (que correrán en la Argentina) serán protagonistas de fuste en la próxima temporada.

## MONTECARLO

Aunque concurrieron **Peugeot, Audi** y **Lancia** con ánimos de ganar la 54ª edición de esta gran prueba, fue esta última la que logró, gracias a un inspiradísimo **Henri Toivonen**, vencer otra vez. Fue la segunda presentación del **Delta S4** en el Campeonato Mundial, y también la segunda victoria, ambas con Toivonen al volante. Este la logró en esta ocasión pese a sufrir un accidente de tránsito en un enlace, el cual destrozó la trompa de su auto, la que fue siendo reparada progresivamente por los mecánicos a medida que iban transcurriendo los tramos de velocidad. Luego de una lucha notable con **Timo Salonen**, finalmente venció Toivonen, quien tras finalizar cada etapa, tomaba un helicóptero, iba a los primes del siguiente día, los recorría cada uno y luego era llevado por el helicóptero a otro prime, donde había otro auto... **Alen** y **Biasion** habían abandonado con sus respectivos Lancia, mientras que **Kankkunen** había tenido problemas con el circuito de combustible de su **205 Turbo 16 E2**, y **Saby** penó con una pérdida de aceite, se le prendió fuego el turbo y tuvo inconvenientes con la caja. **Mikkola** y **Röhrl** terminaron tercero y cuarto con sendos **Audi Sport Quattro S-13** del team dirigido por el yugoslavo **Herwart Kreiner**. El **Grupo A** lo ganó el **Renault 11 Turbo** de **Alain** y **Sylvie Oreille**, mientras que se presentaron los **Mazda Familia BFMR** y el **Fiat Uno Turbo**.

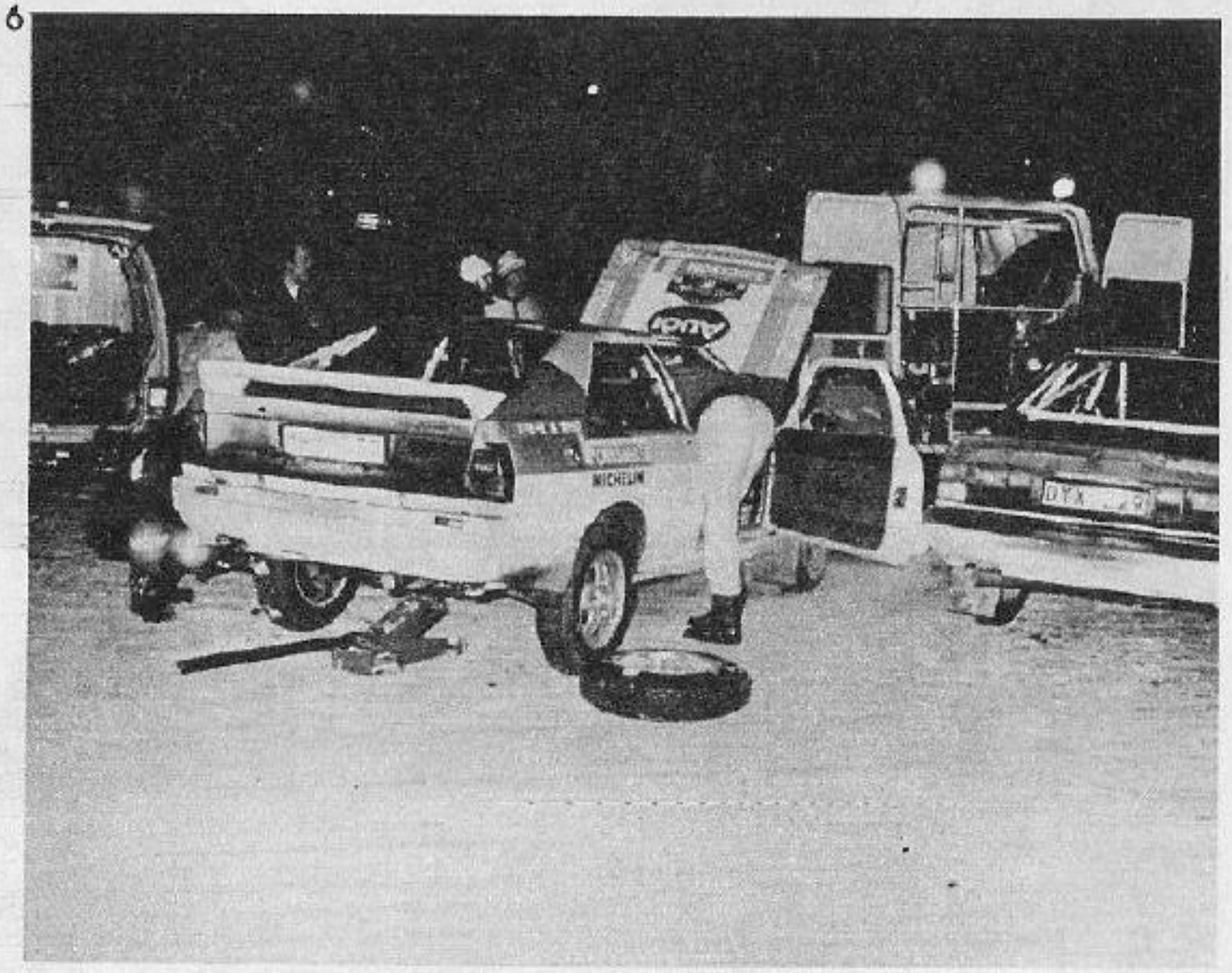
## SUECIA

En esta oportunidad, **Juha Kankkunen** ganó su tercer rally mundial y el




*5. El safari fue la última victoria de un auto de tracción simple. En la foto mayor se los ve festejando a Fred Callagher –navegante–, Liddon –team manager–, Ove Andersson –team manager– y Bjorn Waldegaard, a su arribo en Nairobi. 6. El Audi Coupé Quattro se ha mostrado sumamente competitivo en el Grupo A. En la foto, un auxilio de Gunnar Petterson en el Rally de Suecia. 7. El dominador del Grupo A: el Volkswagen Golf GTI de 8 válvulas manejado por Kenneth Eriksson, actual piloto del Campeonato Mundial de Pilotos de esa división. 8. Nuevos neumáticos Michelin Serie F, diseñados especialmente para autos de doble tracción. Ellos posibilitaron que Michelin igualara a Pirelli en victorias del Campeonato Mundial. 9. El primer ministro de Nueva Zelandia recorrió buena parte del Rally en el auto de apertura de la ruta, manejado por Jim Donald, antiguo ganador de este rally.*

6



7





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









# ADIOS AL GRUPO B

## LAS DECISIONES DEL COMITE EJECUTIVO DE LA F.I.S.A.

En la reunión del C.E. de la FISA realizada el 26 de junio último en París con la presidencia del vicepresidente del organismo internacional, Sr. **J.B. Roxburgh**, se tomaron las siguientes resoluciones que en su momento anticipáramos y ahora transcribimos textualmente:

"**Campeonatos de Rallies de la FIA y Rallies Internacionales.**

"En razón de los numerosos y graves accidentes sobrevenidos con los autos del Grupo B y en aplicación del capítulo XV del Código Deportivo Internacional, por razones de seguridad el Comité Ejecutivo ha tomado las decisiones siguientes:

"Confirmación por unanimidad menos una abstención, de las decisiones del 6 de mayo de 1986.

"A partir del 1° de enero de 1987:

"Limitación a 300 CV de la potencia de todos los autos en los rallies internacionales. La FISA tomará en todo momento todas las disposiciones necesarias para hacer respetar esta limitación de potencia en cualquier circunstancia.

"Sólo podrán participar en los rallies internacionales:

A) Los autos de Turismo (Grupo A) sin evolución al 10% (pasadas, presentes o futuras).

B) Los autos de producción (Grupo N).

C) Los autos Sport (Grupo B) tal como se los define abajo:

1) Los autos de 2 y 4 ruedas motrices homologados en una clase de cilindrada inferior o igual a 1.600 $cm^3$. 2) Los autos de 2 ruedas motrices homologados en una clase de cilindrada superior a 1.600 $cm^3$ e inferior o igual a 3.000 $cm^3$. 3) Los autos que no correspondan a las condiciones arriba dadas, sin limitación de cilindrada a condición de que su homologación haya sido acordada antes del 1° de enero de 1984 (auto base y evoluciones en una configuración anterior al 1-1-84). 4) La reglamentación de los puntos 2 y 3 es aplicable hasta la expiración de la homologación de cada auto (pero en ningún caso después del 31-12-89).

"Para todos los rallies internacionales:

A) Prohibición del empleo de chapas de aleación de magnesio si su espesor es inferior a los 3 mm (Grupos Producción, Turismo y Sport).

B) Obligación de un sistema de extinción automático para los autos Sport (Grupo B) de una cilindrada superior a 2.000 $cm^3$, imposición del sistema utilizado con Sport Prototipo, a partir del 1-7-86. Para los autos sport de cilindrada inferior a dos litros, imposición del sistema usado en Sport Prototipo, a partir del 1-1-87.

En Producción (Grupo N) y en Turismo (Grupo A), el sistema de extinción automático será obligatorio a partir del 1° de enero de 1988 en todos los rallies y a partir del 1° de enero de 1987 en los rallies del Campeonato Mundial.

"Campeonato del Mundo de rallies en 1987. Admisión de los Grupo B:

"Sólo los autos Sport (Grupo B) homologados en una clase de cilindrada inferior o igual a 1.600 $cm^3$ podrán participar en las pruebas del Campeonato Mundial pero sin obtener puntos.

"El Comité Ejecutivo ha adoptado los reglamentos deportivos del Campeonato Mundial de Rallies 1987 para Pilotos y para Constructores, reservado a los autos de Turismo (Grupo A) y de Producción (Grupo N)."

El comunicado lleva la firma de **Yvon Leon**, secretario general de la FISA.

## CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY
(MARCAS)

| POS. | MARCA | MC | S | P | EAK | F | G | NZ | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | Peugeot | 17 | 20 | — | 10 | 20 | 20 | 20 | 107 |
| 2° | Lancia | 20 | 17 | — | 14 | — | 17 | 17 | 85 |
| 3° | Volkswagen | 9 | 10 | — | — | 9 | 11 | 13 | 52 |
| 4° | Audi | 14 | 15 | — | — | — | — | — | 29 |
| 5° | Toyota | — | — | — | 20 | — | — | — | 20 |
| 6° | Renault | — | — | — | — | 16 | — | — | 16 |
| 7° | Ford | — | 14 | — | — | — | — | — | 14 |
| 8° | Subaru | — | — | — | 13 | — | — | — | 13 |
| 9° | Citroën | — | 10 | — | — | — | — | — | 10 |

MC: Montecarlo. S: Suecia. P. Portugal, EAK: Safari, F. Córcega, G. Acrópolis, NZ: Nueva Zelanda.



## CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY
(PILOTOS)

| POS. | PILOTO | MC | S | P | EAK | F | GR | NZ | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | Juha Kankkunen | 8 | 20 | — | 8 | — | 20 | 20 | 76 |
| 2° | Markku Alen | — | 15 | — | 12 | — | — | 15 | 42 |
| 3° | Bruno Saby | 6 | — | — | — | 20 | 12 | — | 38 |
| 4° | Massimo Biasion | — | — | — | — | — | 15 | 12 | 27 |
| 5° | Timo Salonen | 15 | — | — | — | — | — | 8 | 23 |
| 6° | Henri Toivonen | 20 | — | — | — | — | — | — | 20 |
| | Joaquim Moutinho | — | — | 20 | — | — | — | — | 20 |
| 8° | Mikael Ericsson | — | 10 | — | — | — | — | 10 | 20 |
| 9° | Kenneth Eriksson | 2 | 4 | — | — | 3 | 4 | 4 | 17 |
| 10° | Carlos Bica | — | — | 15 | — | — | — | — | 15 |
| | Lars E. Torph | — | — | — | 15 | — | — | — | 15 |
| | François Chatriot | — | — | — | — | 15 | — | — | 15 |
| 13° | Hanny Mikkola | 12 | — | — | — | — | — | — | 12 |
| | G. Del Zoppo | — | — | 12 | — | — | — | — | 12 |
| | Yves Loubet | — | — | — | — | 12 | — | — | 12 |
| 16° | Walter Rohrl | 10 | — | — | — | — | — | — | 10 |
| | Jorge Ortigao | — | — | 10 | — | — | — | — | 10 |
| | Erwin Weber | — | — | — | 10 | — | — | — | 10 |
| | Jean Ragnotti | — | — | — | — | 10 | — | — | 10 |
| | Saed Al Hajri | — | — | — | — | — | 10 | — | 10 |

## CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS DE GRUPO A

| POS. | PILOTO | MC | S | P | EAK | F | GR | NZ | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° | Kenneth Eriksson | 10 | 9 | — | — | 8 | 11 | 13 | 51 |
| 2° | Rudolf Stohl | 5 | — | — | — | — | 13 | 7 | 25 |
| 3° | Franz Wittmann | 7 | — | — | 9 | — | 8 | — | 24 |
| 4° | Alain Oreille | 13 | — | — | — | — | — | — | 13 |
| | Mikael Ericsson | — | 13 | — | — | — | — | — | 13 |
| | Giovanni Del Zoppo | — | — | 13 | — | — | — | — | 13 |
| | Mike Kirkland | — | — | — | 13 | — | — | — | 13 |
| | Yves Loubet | — | — | — | — | 13 | — | — | 13 |
| 9° | Jean Ragnotti | — | — | — | — | 11 | — | — | 11 |
| | José Ortigao | — | — | 11 | — | — | — | — | 11 |
| 11° | Gunnar Petterson | — | 10 | — | — | — | — | — | 10 |
| | Frank Tundo | — | — | — | 10 | — | — | — | 10 |
| | Rod Millen | — | — | — | — | — | — | 10 | 10 |
| 14° | Pierre Bas | 8 | — | — | — | — | — | — | 8 |
| | Ram Fernandes | — | — | 8 | — | — | — | — | 8 |
| | Wilson | — | — | — | — | — | — | 8 | 8 |
| 17° | Roger Ericsson | — | 6 | — | — | — | — | — | 6 |
| | Lorenzo Ricci | — | — | 6 | — | — | — | — | 6 |
| | Gerard Muller | — | — | — | 6 | — | — | — | 6 |
| | Laurent Poggi | — | — | — | — | 6 | — | — | 6 |
| | J. E. Silvani | — | — | — | — | 6 | — | — | 6 |
| | Michel Rayneri | — | — | — | — | — | 6 | — | 6 |
| | E. Panagiotopoulos | — | — | — | — | — | 6 | — | 6 |
| | Stokes | — | — | — | — | — | — | 6 | 6 |

primero en Europa. No le costó demasiado, puesto que varios autos de punta sufrieron inconvenientes con sus motores, pero hay que considerar que ganó en su segunda presentación con un auto de doble tracción...

Pese a estar su trazado totalmente cubierto de nieve y hielo, este rally es el segundo más rápido del mundo, algo logrado por la nueva reglamentación de neumáticas que hubo en Suecia. Gracias a más y mayores clavos en las gomas, se pudo andar tan rápido. "Incluso en algunos primes vamos más rápido que en pleno verano", decía **Per Eklund**, un especialista en esta prueba.

**Markku Alen** terminó como escolta, con un problema de falta de potencia que llevó a cambiarle de todo –compresor, turbo, escapes...– én los auxilios. La nota más destacada fue el debut –mundial– del **Ford RS 200**, y pese a que **Blomqvist** abandonó rápidamente al romper su motor, **Kalle Grundel** logró un tercer puesto digno –que a la postre fue la mejor performance de ese modelo en el torneo–.

**Toivonen** y **Salonen**, dos en los punteros que tuvo la prueba, debieron detenerse con inconvenientes en sus respectivas plantas motrices. El **Grupo A** fue obtenido por el **Audi 90 Quattro** de **Mikael Ericsson** (quien luego fue piloto Lancia). Petterson (Coupé Quattro) obtuvo el segundo lugar en la división, mientras que la presentación de Citroën con sus BX4TC fue un fracaso.

**PORTUGAL**

El rally, antes de largarse, prometía. Estaban los equipos **Peugeot, Lancia, Audi, Ford y Austin Rover.** Había al menos **trece autos** de alto nivel que podrían disputarse la punta durante el rally. Pero no fue lo deportivo de su enfrentamiento el punto de interés, finalmente. El accidente protagonizado por el **Ford RS 200** del portugués **Joaquim Santos** durante el prime N° 1, causó la muerte a tres espectadores y con ello provocó el retiro voluntario de los principales pilotos, debido a que la indisciplina del público no garantizaba su propia seguridad. De esa manera, **Joaquim Moutinho,** con un **Renault 5 Turbo**, ganó la prueba, mientras que el joven italiano **Giovanni Del Zoppo** obtuvo el primer lugar en el **Grupo A** con un **Fiat Uno Turbo**.

**SAFARI**

La victoria de **Björn Waldegaard**, quien es el único extranjero que ganó **tres veces el Safari de Kenya**, además de ser el único que lo hizo, en más de 20 años, desde la largada hasta la llegada, fue rubricada por el segundo puesto de su compañero de equipo, **Lars-Erik Torph**, demostrando que la experiencia del team **Toyota** en los caminos africanos es algo para tener en cuenta. Tanto importa, que se impuso al equipo **Peugeot**, quien contó con la presencia de **Kankkunen** y **Mehta**. **Lancia** utilizó el modelo **037** para **Biasion y Alen**, aunque sólo finalizó este último –en tercera posición–. La nota trágica fue dada por la muerte de un joven de 14 años, que estaba mirando la carrera. Falleció al ser atropellado por el **Volkswagen Golf** de **Kenneth Eriksson**. El **Grupo A** fue ganado por **Mike Kirkland**, al mando de uno de los tres **Subaru RX Turbo** del equipo oficial. Por primera vez en la historia del Campeonato Mundial –esta prueba era la N° 151 desde la creación del torneo–, las diez primeras posiciones fueron ocupadas por autos con sistemas de sobrealimentación en sus motores.

**CORCEGA**

En esta oportunidad, lo trágico fue la muerte de **Henri Toivonen** y **Sergio Cresto** mientras disputaban el prime N° 18 de los que componían esta asfaltada Vuelta de Corcega. Su accidente –debido probablemente a error del piloto– causó el inmediato retiro del equipo **Lancia** y el anuncio por parte de **Jean-Marie Balestre**, del **cambio en la reglamentación** técnica y deportiva del Campeonato Mundial. Finalmente fue **Saby** el ganador, un año después que se presentara en esta misma prueba la segunda versión del **Peugeot 205 T16**. **Salonen** y **Michele Mouton**, sus compañeros de equipo, abandonaron por accidente y selector de caja, respectivamente. El **Grupo A** fue ganado por **Yves Loubet**, con un **Alfa Romeo GTV 6** –el cual usó ya la mecánica del modelo 75 Quadrifoglio–.

**ACROPOLIS**

Una vez más, **Peugeot** volvió a batir a **Lancia**. **Juha Kankkunen** ganó en Grecia con una tranquilidad pasmosa. "Aunque no se puede estar muy cómodo en la punta, sabiendo que detrás de mi había otro finlandés". **Massimo Biasion** logró la segunda posición. Por primera vez **Ford** punteo con el **RS 200**, gracias a los oficios de **Kalle Grundel**, quien había sufrido el incendio de un muletto durante la recorrida de ruta y finalmente se retiro abandonando. **Salonen**, otro de quienes estuvieron en la punta, abandonó debido a una falla de la suspensión de su **205 T16**, mientras que **Markku Alen** rompió el motor de su Lancia.

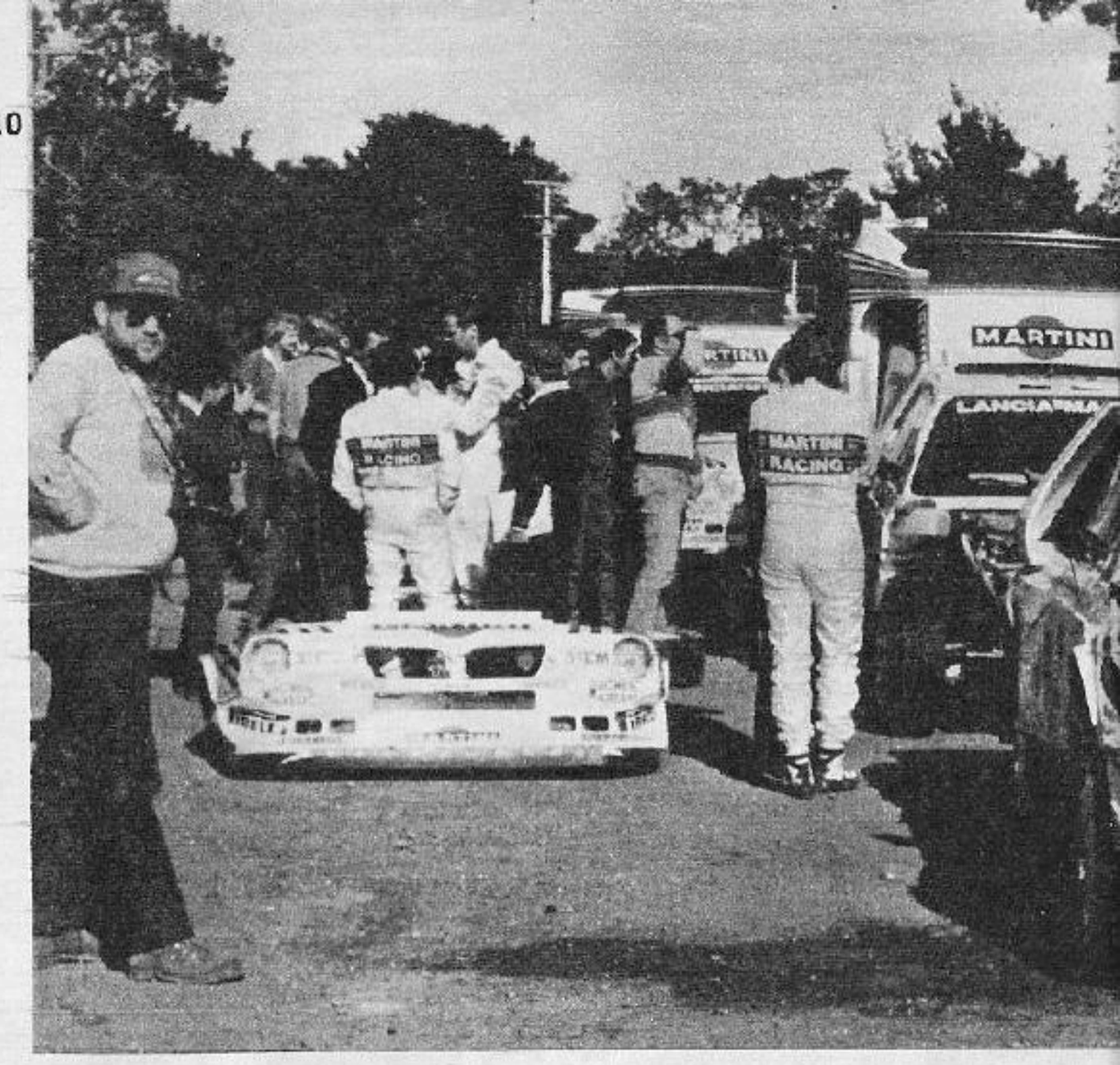
Con los cambios reglamentarios más explícitos, Peugeot anunció que no participaría en un Campeonato Mundial de Rally con automóviles **Grupo A** (donde en Acrópolis ganó **Slöhl** con un **Coupe Quattro**), al tiempo que se retiraba **Audi** del torneo mundial por motivo de los reiterados accidentes morlales.

**NUEVA ZELANDA**

**Lancia** y **Peugeot** se trasladaron a nuestrás antípodas para continuar su lucha por el Campeonato Mundial en los excelentes caminos de este pequeño país de Oceanía. Básicamente, la carrera fue un continuo duelo entre **Juha Kankkunen** (Peugeot) y **Markku Alen** (Lancia), el cual los llevó a empatar su tiempo en la punta al término de la primera etapa, tras 21 primes disputados... Ni **Biasion** ni **Ericsson** ni **Salonen** estuvieron al mismo nivel que los punteros. Salonen sufrió un choque de frente contra otro competidor, en un tramo de enlace que se recorría en ambos sentidos, perdiendo 26 minutos.

Los mejores pilotos locales eran **Teesdale (Austin Rover Metro 6R4)** y **Allport (Mazda RX7)**. Mientras, **Kenneth Eriksson** se afirmó como puntero en el **Grupo A** con su **Volskwagen Golf GTI**. Al término de la etapa siguiente, Kankkunen lideraba sobre Alen por 21 segundos, lo cual, considerando la competitividad de ambos rivales, era un margen saludable. La victoria de Peugeot le dio 22 puntos de ventaja sobre Lancia, suficientes como para que el equipo italiano se preocupe más sobre el futuro.

10




***10:*** *Un auxilio Lancia en Nueva Zelanda, en momentos en que Alen se baña en la punta con Juha Kankkunen. Los restantes autos corresponden a Biasion y Ericsson.*

***11:*** *El proyecto de una tracción integral realizado por Citroën y cuyo resultado fue este BX 4 TC, no rindió desde su debut en Montecarlo los frutos esperados. Las performances estuvieron lejos de ser competitivas.*

11







*Mikael Ericsson y Kenneth Eriksson. Dos suecos que sólo tienen en común su juventud y ganas de imponerse, además de cierta cacofonía...*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




## 33er. RALLY DE ACROPOLIS

2 al 4 de junio de 1986 - Recorrido total: 1.890,34 km (38 pirmes. 574 km)

CLASIFICACION

| Pos. | N° | Gr. | Piloto/Navegante | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 5 | B | Juha Kankkunen/Juha Piironen | Peugeot 205 T 16 | 7h20m01s |
| 2° | 8 | B | Massimo Biasion/Tiziano Siviero | Lancia Delta S 4 | 7h21m38s |
| 3° | 9 | B | Bruno Saby/Jean Fauchile | Peugeot 205 T 16 | 7h29m55s |
| 4° | 15 | B | Saeed Al Hajri/John Spiller | Porsche 911 SC RS | 8h11m11s |
| 5° | 16 | B | "Stratissino"/Costas Fortakis | Nissan 240 RS | 8h20m51s |
| 6° | 35 | A | Rudolph Stohl/Reinhard Kaufmann | Audi Cupe Quattro | 8h24m44s |
| 7° | 23 | A | Kenneth Eriksson/Peter Diekmann | VW Golf GTI | 8h27m55s |
| 8° | 12 | B | George Moschous/Dimitris Vazakas | Nissan 240 RS | 8h28m34s |
| 9° | 25 | A | Franz Wittman/Matthias Feltz | VW Golf GTI | 8h34m22s |
| 10° | 24 | A | Michel Rayneri/Stefano Cassina | Fiat Uno Turbo | 8h40m00s |
| 22° | 54 | B | Pascale Neyret/Carole Cerboneschi | Citroën Visa 1000 Pisles | 10h03m51s |

Largaron 102. Llegaron 34

PRINCIPALES ABANDONOS

| N° | Piloto/Navegante | Marca | Motivo |
|---|---|---|---|
| 1 | Timo Salonen/Seppo Harjanne | Peugeot 205 T16 | Suspensión |
| 2 | Stig Blomqvist/Bruno Berglund | Ford RS 200 | Accidente |
| 3 | Markku Alen/Ilkka Kivimaki | Lancia Delta S 4 | Motor |
| 6 | Kalle Grundel/Benny Melander | Ford RS 200 | Rueda |
| 10 | Giovanni Del Zoppo/Loris Roggia | Fiat Uno Turbo | Suspensión |
| 11 | Mikael Ericsson/Claes Billstam | Lancia Delta S 4 | Suspensión |
| 14 | Jean C. Andruet/Annick Peuvergne | Citroën BX4TC | Accidente |

## RALLY DE NUEVA ZELANDA

6 al 8 de julio de 1986

CLASIFICACION

| Pos. | N° | Gr. | Piloto/Navegante | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 3 | B | Juha Kankkunen/Juha Piironen | Peugeot 205 T 16 | 5h43m45s |
| 2° | 2 | B | Markku Alen/Ilkka Kimivaki | Lancia Delta S 4 | 5h45m25s |
| 3° | 4 | B | Massimo Biasion/Tiziano Siviero | Lancia Delta S 4 | 5h53m36s |
| 4° | 6 | B | Mikael Ericsson/Claes Billstam | Lancia Delta S 4 | 5h56m37s |
| 5° | 1 | B | Timo Salonen/Seppo Harjanne | Peugeot 205 T 16 | 6h16m36s |
| 6° | 16 | B | Neil Allport/Rodger Freeth | Mazda RX 7 | 6h27m27s |
| 7° | 11 | A | Kenneth Eriksson/Peter Diekmann | VW Golf GTI | 6h34m15s |
| 8° | 20 | B | Paddy Davidson/Mike Carmichael | Nissan 240 RS | 6h36m18s |
| 9° | 8 | B | Reg Cook/Wayne Jones | Nissan 240 RS | 6h38m12s |
| 10° | 12 | A | Rod Millen/John Bellefleur | Mazda Familiar 4WD BFMR | 6h40m03s |

Largaron 52 autos, llegaron 34.

***12:*** *El Mazda RX-7 sigue siendo un auto notable pese a tener tracción en dos ruedas únicamente. Neil Allport en Nueva Zelanda.*

***13:*** *El proyecto R.11 Turbo para Grupo A fue una interesante inversión realizada por Renault. Ya ha dado resultados promisorios.*

12



13




## ERICSSON - ERIKSSON: POCO QUE VER

**Mikael** nació el 28 de febrero de 1960 en Umea, Suecia. Hoy es piloto oficial en el equipo Lancia-Martini, aunque no vino a nuestro país. **Kenneth** nació el 13 de mayo de 1956 en Appelbo, y correrá en Argentina con un **VW** Golf GTI.

Su única coincidencia en el rally es que ambos quieren ganar a toda costa.

–¿Cómo llegaron al rally?

Mikael Ericson: –**Mi padre era piloto en la década del 60** (fue campeón del norte de Suecia) **y así empecé a interesarme. Luego, fui navegante entre el 76 y el 78, y mi actual etapa como piloto comenzó en 1977 con un Volkswagen Golf GTI.**

Kenneth Eriksson: –**Desde que tenía cinco o seis años, quería ser piloto de rally. La única alternativa posible era que siguiese veterinaria... Vivía en la región de Dalarna (cerca de Malung, donde se corre el Rally de Suecia) y comencé en 1977** con un **viejo Saab V4.**

–¿Qué pilotos favoritos tienen?

ME: –**En F-1 era Ronnie Petersen, en rally eran Harry Kallstrom y Erik Carlsson.**

KE: –**Fundamentalmente, Stig Blomqvist y Per Eklund.**

–¿Cuáles fueron sus primeros éxitos?

ME: –**Cuando pude ganar mi clase (C); eso fue suficiente.**

KE: –**Cuando pude correr el Rally de Suecia con un presupuesto holgado por primera vez en mi vida. Terminé 15° en la general y 2° en mi clase.**

–¿Cómo se transformó en piloto profesional?

ME: –**Fue cuando buscaba sponsors para correr el Campeonato Sueco del '79; por consejo de mi padre fui a Estocolmo (700 km al sur de donde vivíamos), y así corrí. En 1981 fui Campeón sueco junior, pero gracias a mi padre, que lo hizo posible, apoyándome.**

KE: –**Un hombre que se llama Ove Johansson me vio en un rally y se acercó a ofrecerme la ayuda que pudiera necesitar para correr. Con esa ayuda pude correr un Saab y un Ascona, sumándole luego cierto pequeño apoyo del representante Opel en Suecia. Ellos me dieron la oportunidad de correr el Campeonato nacional en 1983, en Grupo A.**

–Básicamente, ¿su experiencia fue hecha en autos de tracción delantera?

ME: –**Sí, hasta el final del '83 yo sólo había manejado dos veces un Audi 80 Quattro (que anteriormente, manejó Blomqvist). Ese año perdí el Campeonato Sueco de Grupo A, por 24 segundos... Claro, entre los autos de tracción delantera y los de trasera hay muchas diferencias, pero luego de manejar uno con tracción adelante, conducir un 4 x 4 es más fácil.**

KE: –**Sí, y tuve algunos inconvenientes para manejar el Opel Ascona con que terminé 7° en el Campeonato Sueco. Era muy diferente del Saab a que estaba acostumbrado. Tuve que aprender –lo cual fue bueno– a practicar un estilo de manejo nuevo.**

–¿Cómo han progresado en su profesión?

ME: –**En Acrópolis, por primera vez manejé un auto ajeno. He manejado VW Golf, Audi Coupé, 80 Quattro y 90 Quattro y el Lancia Delta S4. Fui campeón sueco junior en el '81 y '83, gané el Grupo A en el RAC '82 y '84, y terminé segundo en el Campeonato Sueco de Rally '83, ganándolo en 1985.**

KE: –**Luego de mis comienzos, tuve un hermoso año en 1985 con el Opel Kadett Gsi. Participé en su desarrollo, probando diferentes elementos. Lo hice con Bo Thorszelius. Ese año terminé tercero en el Campeonato Sueco, con el mejor auto de dos ruedas motrices.**

–¿Cuáles son sus objetivos en el rally?

ME: –**Yo he trabajado desde 1978 para convertirme en profesional, y ya lo soy. Mi próxima meta es ser piloto de prioridad A. Cuando llegué a Lancia era un gran paso adelante y yo sabía que lo más importante era terminar cada rally, mientras aprendo a manejar el auto. Cuando Fiorio me diga y yo me sienta seguro, trataré de andar más rápido.**

KE: –**VW me hizo un contrato por un año, pensando en ganar el Campeonato Mundial de Grupo A, aunque nunca se sabe lo que puede acontecer en el futuro. A mí me gusta todo esto, es una linda vida en la que he hecho una cantidad de amigos.**

–¿Qué otras cosas hacen?

ME: –**Squash, tenis, windsurfing, esquí sobre nieve, agua y slalom en descenso.**

KE: –**Supongo que mi otra actividad es manejar coches en dos ruedas. Tengo dos records mundiales: sobre distancia (20 km) y de velocidad (122,86 km/h). Sólo se necesita un auto con diferencial de deslizamiento limitado e inyección de combustible...**

*M.H.*

# *El próximo fin de semana*

## EL PRIMER GRAN PREMIO DE HUNGRIA

# CITA EN BUDAPEST

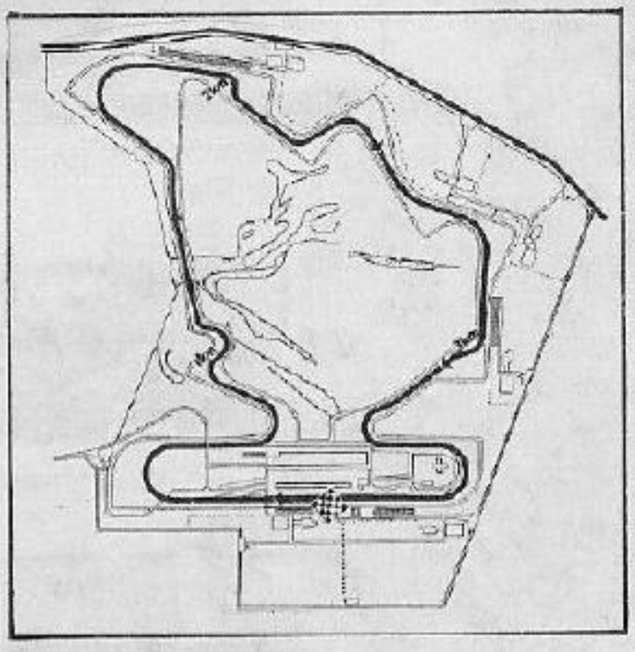
**Con la realización del Gran Premio de Hungría, el Campeonato Mundial de Fórmula Uno no sólo cumplirá el próximo domingo su undécima fecha de la temporada, sino que también marcará un hito fundamental en su historial, como lo será la concreción de la primera competencia en un país de Europa Oriental. Para ello inaugurará un moderno circuito de *4.013 metros*, ubicado en las inmediaciones de la ciudad de Budapest. La actividad oficial comenzará el viernes con los entrenamientos, de 10 a 11.30 hora local, y la primera tanda clasificatoria, a desarrollarse entre las 13 y 14. El programa se repetirá el sábado, para así dejar ordenada la grilla de largada para la carrera que Canal 9 transmitirá en directo el domingo, desde las 9.15 hora argentina.**

El Campeonato Mundial de Fórmula Uno afrontará el próximo domingo una jornada atípica. Tan atípica que no tiene precedentes en los 430 Grandes Premios que hasta el momento lleva contabilizados el certamen que involucra a la máxima categoría del automovilismo mundial. Y la novedad estará representada por la concreción del **primer** Gran Premio en un país de Europa Oriental, que en este caso será **Hungría**, que con su inserción como **undécima prueba** del calendario **1986** marcará un hito de enorme trascendencia en el historial de la categoría.

La idea, finalmente ahora concretada, de llevar un Gran Premio de Fórmula Uno a un país de los denominados socialistas no resulta nueva ni mucho menos, ya venía elaborándose desde hace algunos años, aunque en sus orígenes otros países fueran los candidatos para su realización. Así, con las primeras intenciones, conocidas allá por los comienzos de la década del ochenta, las expectativas estuvieron dirigidas hacia la URSS e incluso **Bernie Ecclestone** efectuó algunas visitas a Moscú, que en algún momento estuvieron a punto de hacer realidad el Gran Premio en tierra soviética. Pero finalmente todo quedó en la nada, como también ocurrió con el libio intento que poco después efectuó Checoslovaquia.

Pareció entonces que el proyecto de hacer una carrera de Fórmula Uno en Europa Oriental se evaporaría como pasó con tantos otros en la categoría. Sin embargo a principios del año pasado, algo imprevistamente, surgió la chance de los húngaros con una propuesta que entusiasmó, y mucho, a Ecclestone. Detalle éste más que significativo para que los trámites se agilizaran y el Gran Premio de Hungría fuese ubicado en la programación de la temporada 1986.

No hubo entonces tiempo para que los escépticos que nunca faltan comenzasen a dudar sobre la verdadera realización del Gran Premio. Es que apenas logrado el acuerdo con Ecclestone, con un contrato que liga a las partes por el término de **cinco años**, los magyares pusieron manos a la obra en la construcción del escenario de la competencia. Y para ello, los dirigentes locales eligieron una zona estratégicamente ubicada, a sólo cuatro kilómetros de Budapest y en las cercanías del aeropuerto local, y cuyos terrenos les fueron cedidos por las autoridades municipales de la región.



Allí se plasmó lo que según se comenta es uno de los circuitos más modernos del mundo, con una pista cuyo recorrido alcanza poco más de cuatro mil metros, más exactamente 4.031. Un trazado salpicado por numerosas curvas de los más variados radios, con 13 metros de ancho y con su recta más extensa localizada en el tramo que transita paralelamente a la zona de boxes. Para la construcción de este circuito los húngaros debieron desembolsar nada menos que **siete millones de dólares**, provenientes en su gran mayoría de los aportes de la Compañía de Asfalto de Hungría y de dos empresas de turismo. Una cifra que los dirigentes automovilísticos magyares confían en recuperar en un plazo de dos o tres años.

Y este deseo quizá pueda concretarse, ya que la idea de llevar la Fórmula Uno a su tierra ha prendido de buena manera entre los aficionados locales, al punto de haberse **agotado** con quince días de anticipación la totalidad de las **55.000 entradas** puestas a la venta. Un reflejo cabal de las expectativas que la presentación de la categoría ha despertado, y un elemento para tomar en cuenta en el momento de elegir nuevas y futuras plazas para el Campeonato.

Como toda cosa nueva, este Gran Premio de Hungría no puede escapar a su cuota de incertidumbre. Y en este rubro encuadramos el tema eminentemente deportivo, ya que al enfrentarse a un circuito desconocido para todos, resulta arriesgado hablar de posibilidades de tal o cual auto o piloto. Seguramente la lista de potenciales aspirantes a la victoria no excederá de los integrantes habituales, o sea **Williams**, **McLaren**, **Lotus**, quizá **Benetton** o **Ligier**. Sin embargo, nunca es descartable alguna sorpresa, que de producirse agregaría un nuevo matiz a este primer Gran Premio de Hungría que ya tiene motivos suficientes como para quedar grabado en la historia del Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

### ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

**PILOTOS**

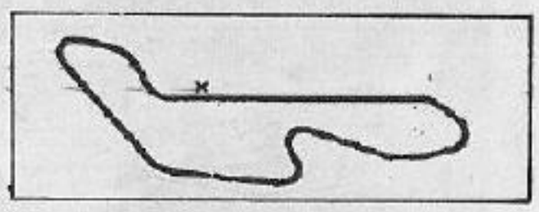
| | | |
|---|---|---|
| 1º) | **Nigel Mansell** | 51 puntos |
| 2º) | Alain Prost | 44 puntos |
| 3º) | Ayrton Senna | 42 puntos |
| 4º) | Nelson Piquet | 38 puntos |
| 5º) | Keijo Rosberg | 19 puntos |
| 6º) | Jacques Laffite | 14 puntos |
| | René Arnoux | 14 puntos |
| 8º) | Stefan Johansson | 7 puntos |
| 9º) | Gerhard Berger | 6 puntos |
| | Michele Alboreto | 6 puntos |
| 11º) | Martin Brundle | 4 puntos |
| 12º) | Teo Fabi | 12 puntos |
| | Riccardo Patrese | puntos |
| 14º) | Philippe Streiff | punto |

**COPA DE CONSTRUCTORES**

| | | |
|---|---|---|
| 1º) | **Williams** | **89 puntos** |
| 2º) | Mc Laren | 63 puntos |
| 3º) | Lotus | 42 puntos |
| 4º) | Ligier | 28 puntos |
| 5º) | Ferrari | 13 puntos |
| 6º) | Benetton | 8 puntos |
| 7º) | Tyrrell | 5 puntos |
| 8º) | Brabham | 2 puntos |

## T.C. 2000, FORMULA RENAULT Y FORMULA ENTRECOR

# CHACO POR TRES



**Intensa actividad habrá durante el próximo fin de semana en el *Autódromo Regional del Nordeste*, de *Resistencia*, Chaco, ya que en su perímetro de *2.312 metros* competirán *T.C. 2000, Fórmula Renault Argentina* y *Fórmula Entrecor Nacional*. ATC televisará en directo y aquí está lo que interesa como para ir palpitando todas las competencias del programa**

### LOS CAMPEONATOS

**FRA**: Furlán, 78 pts.; Neviani, 64; Elchegaray, 58; Mancuso, 36; Solmi, 30.
**TC 2000**: Gayraud, 78 pts.; Traverso, 56; Bessone, 48; Banfi, 42; Daray, 33.
**ENTRECOR**: Minervino, 24 pts.; J.L. Di Palma, 22; Massei, 18; Gentili, 17; Zanatta, 9.

### LOS HORARIOS

**VIERNES 8-8-86**

**12-12.40:** Entrenamientos TC-2000.
**12.45-13.45:** Entrenamientos Fórmula Renault A.
**13.50-14.20:** Entrenamientos Fórmula Entrecor.
**14.25-15.05:** Entrenamientos TC-2000.
**15.10-16.10:** Entrenamientos Fórmula Renault.
**16.15-16.45:** Entrenamientos Fórmula Entrecor.
**16.50-17.30:** Entrenamientos TC-2000.

**SABADO 9-8-86**

**9-10:** Verificación técnica y administrativa TC-2000.
**10-11:** Verificación técnica y administrativa Fórmula Entrecor.
**11-12:** Verificación técnica y administrativa Fórmula Renault.
**11-11.30:** Entrenamientos TC 2000.
**11.40-12.10:** Clasificación Fórmula Renault.
**12.20-12.50:** Clasificación Fórmula Renault.
**13-13.30:** Clasificación TC 2000.
**13.40-14.10:** Clasificación Fórmula Entrecor.
**14.20-14.50:** Clasificación Fórmula Renault.
**15-15.30:** Clasificación Fórmula Renault.
**15.40-16.00:** Clasificación TC 2000.
**16.20-16.50:** Clasificación Fórmula Entrecor.

**DOMINGO 10-8-86**

**8.50:** Pruebas de tanques llenos de Fórmula Renault (20 m).
**9.20:** Pruebas de tanques llenos de Fórmula Entrecor (20 m).
**9.50:** Pruebas de tanques llenos de TC-2000 (20 m).
**10.30:** Final No Clasificados de Fórmula Renault (15 vueltas).
**11.05:** Final de Fórmula Renault Argentina (26 vueltas, 22 autos permitidos).
**11.35:** Final de Fórmula Entrecor (36 vueltas, 30 autos permitidos).
**12.05:** Final de TC-2000 (43 vueltas, 24 autos permitidos).

### LOS ANTECEDENTES

**TC 2000.** La última prueba de esta especialidad, desarrollada en el circuito de 3.112 metros, fue el 7 de julio de 1985. En aquella oportunidad, el mejor tiempo de clasificación lo realizó **Mario Gayraud** con una coupé Ford Sierra XR4, al marcar un registro de **1m 07s 96/100** promediando 122,511 km/h. Lo siguieron en la grilla Gustavo del Campo (1m 08s 21), Rubén Daray (1m 08s 25), Traverso (1m 08s 30), Crocce (1m 09s 46) y Eduardo Rodríguez Canedo (1m 09s 66).

En tanques llenos fue también **Gayraud** quien concretó el mejor tiempo (1m 07s 90), mientras que el **mismo piloto** se impuso en la carrera –disputada a 31 vueltas– con un tiempo de **36m 12s 21/100**, haciendo un promedio de 118,820 km/h.

También **Gayraud** hizo el récord de vuelta en aquella oportunidad, al marcar en la décima un tiempo de 1m 09s 07 promediando 120,543 km/h.

**FORMULA RENAULT ARGENTINA.** Hace dos años que la Fórmula Renault Argentina no participa en el Autódromo Regional del Nordeste, en Resistencia, Chaco. La última oportunidad en que lo hizo fue el 12 de agosto de 1984. En esa competencia el mejor registro en clasificación lo efectuó el piloto de Laboulaye, **Daniel Neviani**, al marcar 1m 30s 37, haciendo un promedio de 131,137 km/h. Lo siguieron Rivo (1m 03s 69), Solmi (1m 03s 92), Verna (1m 03s 98), Gurini (1m 04s 09), Dana (1m 04s 18), Minervino (1m 04s 25).

Se realizaron dos series a 10 vueltas y un repechaje a 7 giros, cuyos respectivos ganadores fueron **Neviani** (10m 52s 56), **Dana** (11m 01s 31) y **Gurini** (7m 47s 81). La final, concretada sobre 26 giros, fue ganada por **Eduardo Drivet** (Berta) en **28m 49s 99/100** a un promedio de 126,089 km/h. El récord de vuelta lo hizo el mismo piloto en la 18ª en **1m 05s 26/100** a un promedio de 127,598 km/h.

**FORMULA ENTRECOR NACIONAL.** Esta especialidad hizo su última presentación en el autódromo de Resistencia el mismo día que corrió el TC-2000. Fue el 7-7-85. En esa prueba **René Zanatta** hizo el mejor tiempo de clasificación al marcar **1m 00s 50/100** y un promedio de 137,618 km/h. Lo siguieron en el orden Osvaldo Massei (1m 00s 65) y Keegan (1m 01s 20). La competencia se concretó sobre 25 rondas y fue ganada por **Osvaldo Massei**, quien marcó **25m 47s 39/100**, aventajando a René Zanatta, Miguel Konjuh, Amadeo Mannini, Fernando Castellano y Osvaldo Niomiz. El promedio del ganador fue de 134,515 km/h. **Osvaldo Massei** hizo también el récord de vuelta en la 12ª con un tiempo de **1m 01s 12** a 136,222 km/h.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# *Rally de Argentina*

## Campeonato Mundial 1986

**SIERRAS DE CORDOBA - 6 al 9 de agosto**

# Transmisión Completa




# 40 HORAS

# LV3 RADIO CORDOBA

Sprinter Producciones

autodinámica

**RODRIGUEZ PEÑA 452 - CORDOBA - TEL. 46589 - 81-4041**

# INTIMIDADES DE LAS PAREJAS...

Por Carlos Neira

**El fin de semana "turístico" en la laboriosa localidad santafesina, dio, como era de esperarse, tema para seguirla... y largo. ¿Por qué no internamos un poco más en sus entretelones, entonces?...**

1




2



3




4



**CALENDARIO TURISTICO**. Aunque no totalmente definido, el programa de Turismo Pista propone de aquí a fin de año las siguientes fechas: 24 de agosto, en **Nueve de Julio**; 14 de setiembre, en **Gral. Roca**; 19 de octubre, en **Rafaela**; 16 de noviembre, en lugar a designar; 14 de diciembre, en ¿Santa Fe?; 28 de diciembre, **Coronación** en lugar a designar por licitación.

**SPOILER 2 x 1**. Desde la carrera de Las Parejas los **Sierra** utilizan (por reforma reglamentaria) el alerón de un solo elemento, el que equipa al modelo **Sierra Ghia S**, que reemplaza al doble, original de la cupé XR4. El cambio se debe a un pedido de Ford por una cuestión de identificación con el nuevo auto de cuatro puertas.

**BESSONE: K.O. TECNICO. José Luis Bessone**, quien había sido tercero en la carrera de los **Sierra**, fue **desclasificado** por una transgresión al reglamento técnico y no por denuncia, como equivocadamente informamos en nuestro número anterior. La razón de tal medida, fue la ausencia del eje y la **mariposa del cebador** en el carburador de su auto.

**RIOJANOS**. Daniel **Valdez** y **Germán Arballo** son los dos riojanos presentes en la **Clase B**, y con sendos **Renault 18**. El primero debutó en el Oscar Cabalén, y con dos carreras (sin experiencia previa) ya tiene 10 puntos. Germán tiene una larga trayectoria como piloto... de avión, ya que es Director de Aeronáutica de su provincia, y corrió con el auto que fuera de don Ernesto Bessone. Usan levas de **Berta** y **Antelo**, respectivamente, y las máquinas son atendidas por el **trucador Jorge Sarubbi**, de Boulogne.

**ADBA ACLARA**. El arabesco piloto de Wheelright, **Fernando Adba**, nos aclara que su motor es **preparado por Miguel A. Prato (de Hughes)**, colaborando en las suspensiones el Ing.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## CAMPEONATOS

(Disputadas seis competencias)

### CLASE DOS

**Baldinelli, 75 puntos**, Percaz, 45; Basso, 36; Bessone y Faure, 32; Guiral, 30; Pentecoste, 20; Cogno, 18; Tschopp, Di Paolo y Fierros, 16; Bonomo, 15; Fossati y Ansaldo, 14; Pernia y Mateo, 12; Antúnez y Nizzo, 10; Santacaterina, 9; Ojeda "El Suizo" y Trejo, 8; Tome, 7; Vuono y Caballero, 4; Paolucci y Galluzi, 3; Cacia y Carignano, 2; Pizzorno, Krujosky y Ortiz Basualdo, 1.

### CLASE TRES

**Maggi, 67 puntos**; Breard, 65; Abda, 62; Romero, 48; Gianni, 43; Lustig, 40; Rodriguez, 29; Valenti y "Zorba", 26; Ciaglia, 18; Arbalio, 17; Valdivieso, 11; Valdez, 10; Delgado, 7; Abiusi, 3; Prelo, 1.

### FORMULA SIERRA

J. **Bessone, 28 puntos**; Albertengo y Fineschi, 27; Raies, 25; Guiral, 24; Sgroppo, 22; Patti e Iglesias, 14; Pentecoste, 13; Marincovich, 12; Basualdo, Clementi y Moyetta, 6; Cunqueiro, 5; Ferrer, 4; Bauque, 1.

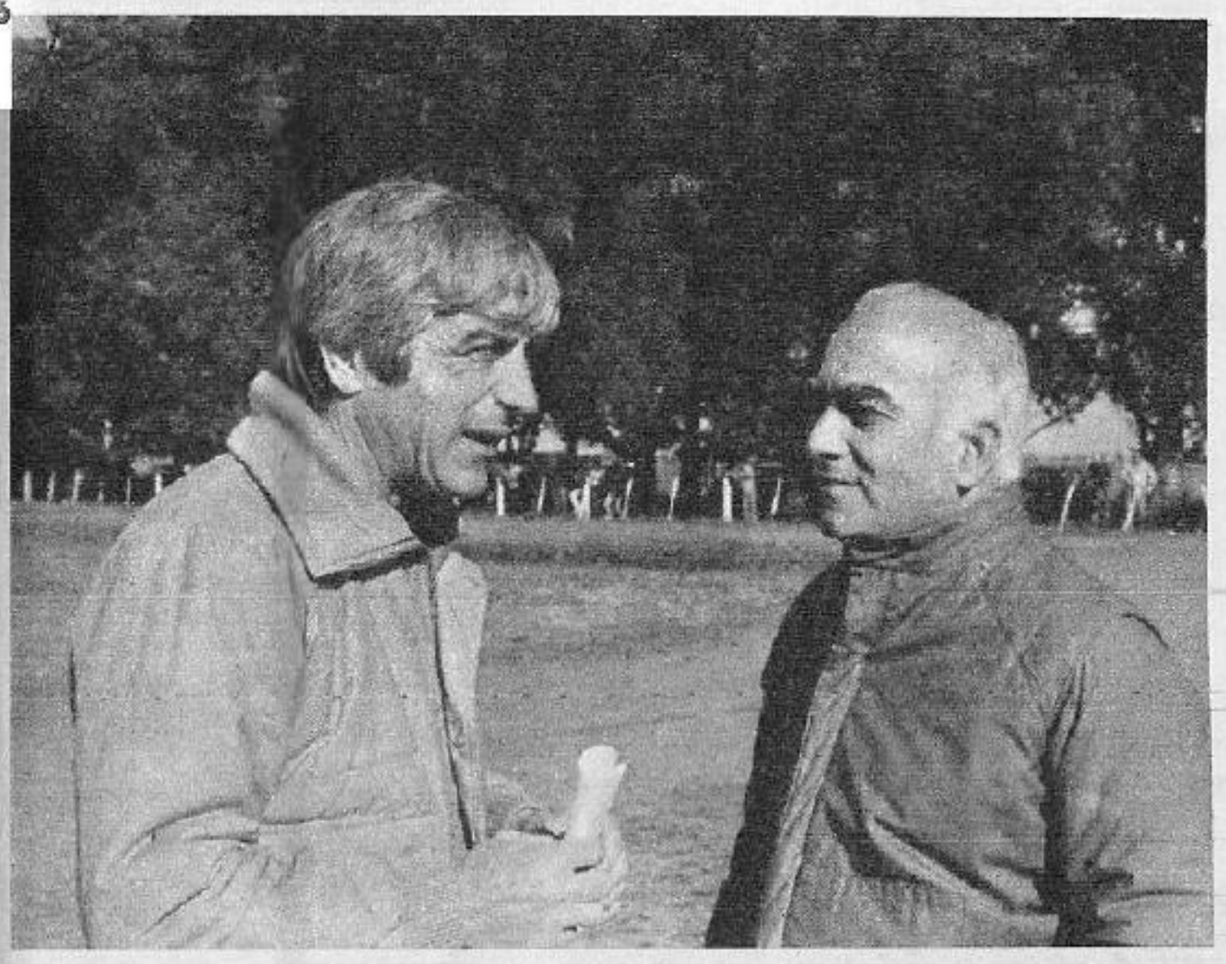
**Próxima competencia**: el 24 de agosto en Nueve de Julio

*Fotos: Enrique Bianco y C.N.*

5




6



7



8




*1 - El VW Gacel de Omar Bonomo, actual "cuco" de la clase 2; lo siguen Faure, Percaz, "El Suizo" y Baldinelli. 2 - ¿Quién las entiende? Bonomo y Baldinelli, haciéndose arrumacos ¡Por favor! (foto gentileza de Lito Rebak). 3 - Lustig liderando un trencito con Valdez, "Zorba" y Arballo. 4 - Sandy Marincovich, en clase de boxeo dictada por el "Colora" Pianello. 5 - Attenti con Ottaviani y su Regatta 85; hay muy buenos progresos. 6 - No son dos galanes maduros: Coco Rizar y Alberto Rodriguez, Comisarios Deportivos. 7 - Luis Cosma confesándolo a Alfredo Altamirano, antes de su debut con otro Gacel. 8 - Fernando Adba, una de las figuras de la Clase 3.*

## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador**: Argentino Atlético Club de Las Parejas

**Promotor**: Lic. Néstor Papini

**Accesos**: de tierra, muy polvorientos, 29 pts.

**Controles**: correctos, 4 pts.

**Comodidades**: suficientes, 3 pts.

**Estado del circuito**: muy bueno, 4 pts.

**Boxes, instalaciones**: buenos, 3 pts.

**Boxes, condiciones de trabajo**: regulares, 2 pts.

**Promoción del espectáculo**: buena, 3 pts.

**Servicio de prensa**: bueno, 3 pts.

**Facilidades para transmisiones**: buenas, 3 pts.

**Puntualidad**: excelente, 5 pts.

**Total**: **32 pts.** (ideal, 50).






## a JOSE DANIEL SGROPPO

Una copa que necesariamente debe compartir con **Jackie Silva**, su preparador. Porque este "gringo chaqueño" exponente de un automovilismo regional alejado de los centros neurálgicos del deporte motor, comenzó en 1985 (luego de una profusa actividad zonal) a intentar abrirse camino en el nivel mayor, entreverándose bien en la Clase 2 del Turismo. Con toda seriedad y dedicación, entre ambos lograron un auto ganador en **Sierra**, con el que concretó José Daniel un incuestionable triunfo en Las Parejas.

## LOS MAS Y LOS MENOS

**Lo bueno**: la pluralidad de marcas en la clase 2, con parecidas posibilidades para el triunfo.

**Lo malo**: mucha gente en boxes (y van...)

**Lo feo**: los aulazos, las recriminaciones, las amenazas, las broncas, etc.

**Lo lindo**: el **Peugeot** de **Abiussi**, el auto mejor pintado y presentado.

**Lo mejorable**: **los pianitos**, que en la opinión de muchos pilotos tendrían que suavizarse, con menos serrucho.

**Lo llamativo**: la limpieza de los **baños de boxes**, con agua caliente mucho azulejo y un encargado. (Los mejores, después de los de los de Resistencia).

**La mala racha**: del misionero **Carlos Okulovich**, quien desde hace 7 carreras no puede llegar.

**La buena racha**: de **Baldinelli**, quien sumó 75 puntos en cinco carreras consecutivas.

**La comilona**: el "buffet frold" servido por los Patti, Faure y Compañía, del que afortunadamente participo CORSA.

**Lo fastidioso**: como en otros circuitos con boxes al centro, la ausencia de túnel.

**El micro**: el de **Hernán Ayerza**, de lujo asiático: aire acondicionado, dos baños, cama camera (de verdad), TV color, videograbador, etc. etc.

**Eduardo Marziali** y en la atención del auto, **Fondatti**. En la clasificación, Adba tuvo un problema de junta de cárter que le ensuciaba las gomas. Remontó en carrera hasta encontrarse con un rezagado cuando se acercaba a Romero, por lo que tuvo que conformarse con el tercer lugar.

**GAVA Y LOS HP**. Según **Franco Gava**, sus motores 1.5 tienen entre 135 y **138 HP**, con un régimen máximo de seguridad de **7.800 rpm.**, lo que en buen romance es ... muy buena guita.

**BONOMO EN LA MIRA**. Durante la verificación previa, el sábado se sellaron piezas vitales de todos los autos participantes. En la revisión que se efectuó otra vez a todos los autos tras las pruebas de clasificación, miradas suspicaces quisieron ver una especial minuciosidad cuando le tocó el turno al auto de **Omar Darío Bonomo**, que pasó la prueba con todo OK. El **VW Gacel** se ha constituido, sin lugar a dudas, en el "cuco" de la categoría.

**FRUSTRACION DE RUDY**. El sábado a la noche, las listas daban al barbado y voluminoso piloto rosasino, "**Rudy**" **Manzur**, como uno de los habilitados para largar la carrera de **clase 2**. Sin embargo, el domingo amaneció con una nefanda noticia para el bueno de Rudy: al revisarse (por enésima vez) la tira de cronometrajes, su auto quedaba afuera. Dicen las malas lenguas que el damnificado fue visto el

domingo en bodegones del puerto de "la Chicago Argentina", tratando de mitigar su pena con el auxilio del alcohol...

**BALDI, AQUI Y ALLA.** Baldinelli probó el viernes y clasificó el sábado para correr el domingo. Pero lo del viernes fue en Buenos aires: "**Mi referencia más válida es el circuito N° 9; si el auto anda ahí, anda en cualquier lado. Si no nos conformaba el tiempo, ya salíamos de Buenos Aires con otro motor colocado, de lo de Julio Pardo**".

**GASTON FRANCO.** "**Y... ¿qué querés? Tengo que aprender**". Este fue el remate de un chisme que nos pasó el mismo **Gastón Clement**: su **Sierra** fue probado el viernes –a pedido suyo– por el urquizano Raúl Sinelli (FRA) quien giró varias veces en 1m10s7/10, tiempo mejor en un segundo que el logrado por el ex rallista en clasificación con el auto que atienden los hermanos **Solmi** y **Donofrio** en Urquiza. Sin embargo, en carrera, Gastón mostró un buen desempeño, arribando sexto tras pelear mano a mano con varios.




*Arriba: Pinto muy bien "El Suizo" hasta que le tallo la bomba de nafta de su Alfasud. Estaba peleando la punta, cosa que ya no extraña. Le sigue "Balbi". Los Sierra se van afianzando en cada presentación. Acá salen a pista encabezados por Pentacosto (con el auto mas lindo) y el mendocino Roberto Patti*






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COLECCION CORSA

LANCIA MARTI

PIRELLI

MARTINI

PEUGEOT

5

shell

MICHELIN

Jose B. Gonzalez





# TENIA QUE SER SUIZO.
# TENIA QUE SER TRESSA.

Un reloj, además de ser exacto, debe ser completo. Debe reunir elegancia, practicidad, diseño. Debe ofrecer tecnología. Y la tecnología suiza, no ha sido superada.
TRESSA. El reloj que marca con exactitud la hora de la moda.

**Cuarzo análogo - Sumergible 100% - Extraplano**
**Colores a elección - Modelos juveniles y deportivos**
**Diseños exclusivos para dama y caballero.**

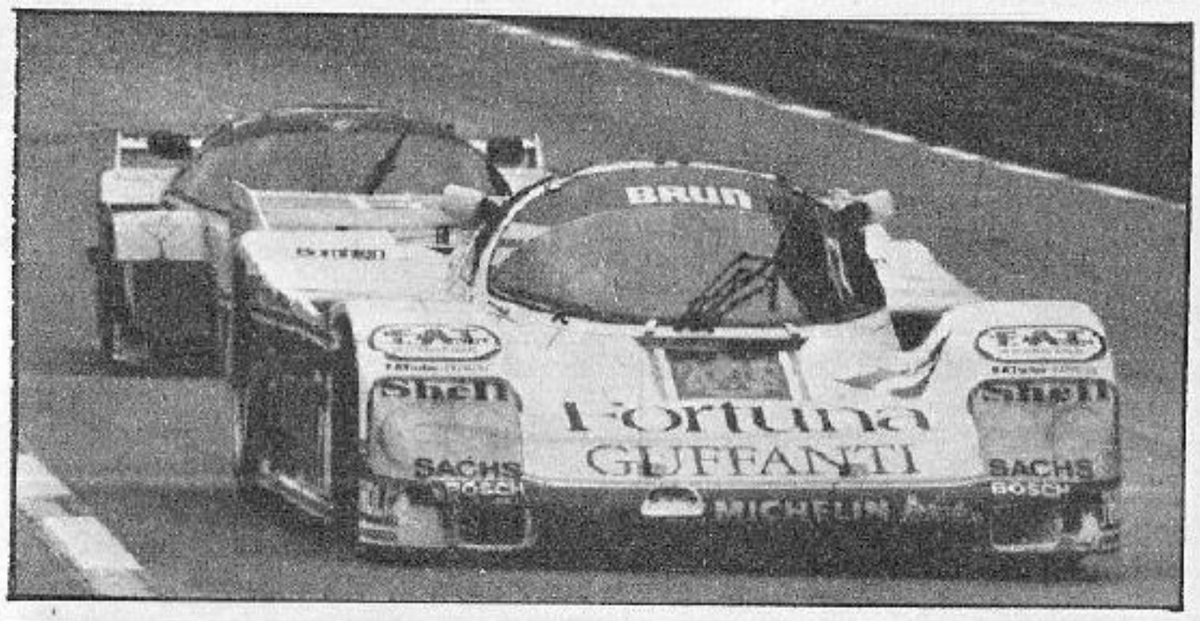
TRESSA
Swiss Made

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# CORSA

Suplemento del N° 1048 de revista CORSA, del 6 al 12 de agosto de 1986

NEWS




## ¡LARRAURI GANADOR EN S.P.!

(página 27)

## T.C.
## EN 25 DE MAYO, DIA DE FIESTA

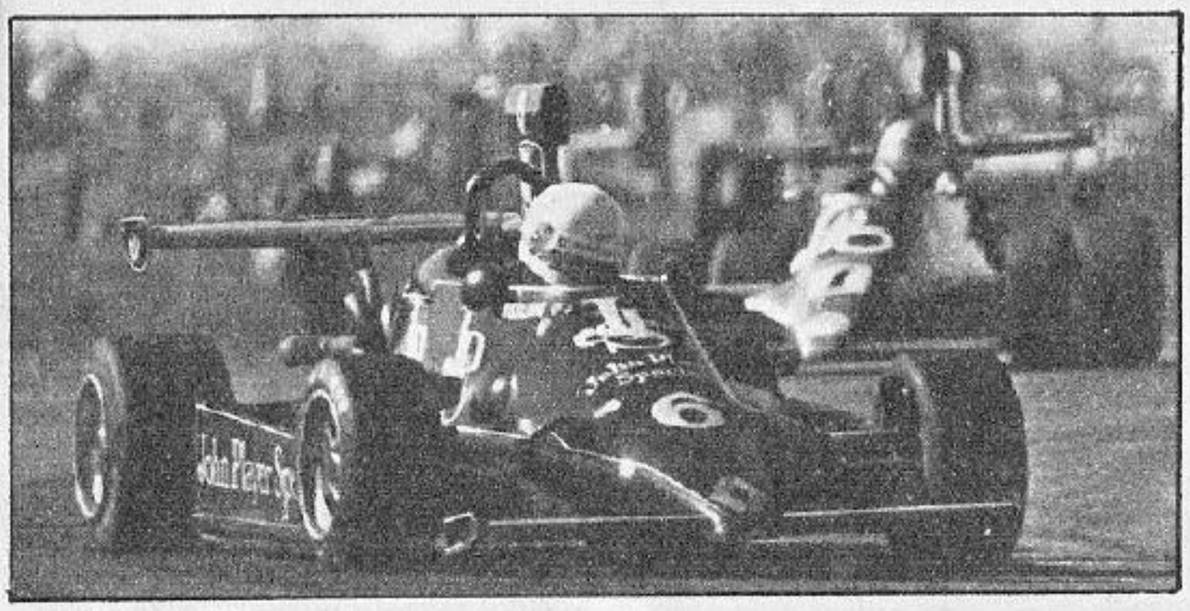
(página 24)






## C.A.P.
## LAS BATALLAS DE RIO CUARTO

(página 32)



## F-2 Codasur
## "YOYO", LA MALDICION PAULISTA Y... "WILLY"

(página 28)



## RALLY MUNDIAL
## LAS NOTICIAS DE ULTIMO MOMENTO

(página 36)

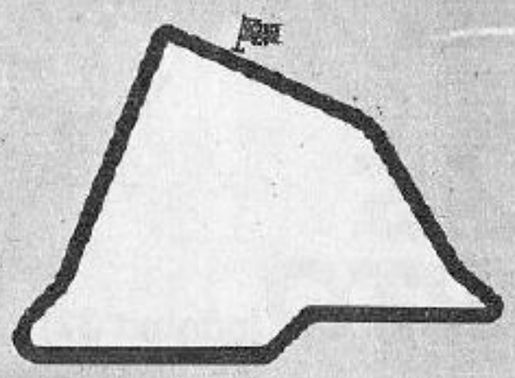
**Turismo Carretera** **EN 25 DE MAYO, BS. AS., "bis" del Oscar del momento**

# ANGELETTI EN

**Y no es para menos... En su segunda temporada completa en la categoría, esta nueva figura del T.C. sumó la segunda victoria de su corta campaña... y en forma consecutiva. Pero no sólo eso: ahora lidera el Campeonato junto con De Benedictis –su escolta en "25"–, aunque éste lo supera en triunfos (quién sabe por cuánto tiempo...). ¿Qué más se puede pedir? Al comienzo de la final –donde no largó Satriano– hubo lucha Ford-Chevrolet entre Oscar Aventín y Mouras, pero sólo aquél sobrevivió, y llegó tercero. Récord de inscriptos y linda carrera.**




**FICHA GENERAL**



**Fecha:** 3 de agosto de 1986.
**Denominación:** Gran Premio Sesquicentenario de la Fundación de la Ciudad de 25 de Mayo.
**Lugar:** Circuito semipermanente de 25 de Mayo, de 14,960 km de extensión.
**Ubicación:** A 4 km de la ciudad de 25 de Mayo.
**Autoridades: Director de la prueba:** Jorge Conti; **Comisario Deportivo:** Nelo Massola; **Comisario Técnico:** Carlos Marchese; **Adjunto:** Remo Ríos.
**Condiciones climáticas:** Día muy fresco, con cielo parcialmente nublado.
**Participantes:** 73 en las series; 44 en la final.
**Público:** 10.000 personas.
**Difusión:** Carburando, Campeones. Canal 2 La Plata, Canal 5 de Saladillo, Canal 2 de Azul y Coche A la Vista.
**Infraestructura:** Aceptable, para lo que es habitual en circuito de ruta.
**Organización:** Buena.
**Espectáculo:** Discreto.

Ganó otra vez Oscar Angeletti. Y en esta ocasión en uno de los tradicionales circuitos ruteros que tiene el Turismo Carretera. Tanto como para que no queden dudas que en esta actualidad que transita la categoría es el hombre a vencer. Y el mismo que empujado por este doblete de éxitos precedidos de un segundo puesto, ha capturado, aunque en forma compartida con Johnny De Benedictis, el liderazgo del campeonato.

Este nuevo triunfo de Angeletti volvió a encuadrarse dentro del rubro de los que no admiten discusión. Ya para arrancar, su dominio en la serie que le tocó, tuvo características contundentes, al punto de ganar cómodamente no sólo en los relojes, sino también haciéndolo en el camino. Un detalle que resulta significativo, si conocemos que una fila delante del piloto de Burzaco, largaron nada menos que Mouras y De Benedictis.

Si embargo no fue Angeletti el más veloz en los aprestos preliminares que dieron las series. Castellano y Satriano, en su interesante e intensa lucha por el éxito parcial, le quitaron ese privilegio por apenas un puñado de centésimas. Pero más allá de este relegamiento aritmético, quedó la sensación de que ese Dodge número ocho era "el coche" de esta gélida jornada en 25 de Mayo. Una sensación compartida por muchos.

No hizo falta mucho para comprobarlo. Solamente esas tres vueltas de tanteo que Oscar se tomó en el comienzo. **"No era cuestión de apretar desde el principio, porque la carrera era a doce vueltas"** apuntaba luego criteriosamente en el podio. Ya para ese instante en que Angeletti decidió encarar su excursión por la punta, la fortuna le había tendido también su imprescindible mano, sacándole del camino a tres posibles complicaciones. Una, antes de la largada, como fue la que podía proponerle Emilio Satriano. El de Chivilcoy volvió a escribir un importante capítulo en el haber de sus infortunios, al tener que resignarse a permanecer en boxes, tras su segundo puesto en la serie con un pistón inutilizado. **¿Por qué la suerte será tan esquiva con alguien que como Emilio trabaja tanto y tan bien?** Castellano, en cambio, logró largar pero no fue más allá de la vuelta y media, en tanto Mouras, que cada vez se acerca mas a la punta, logró permanecer en ella hasta que la tempera-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Mario Armas  Fotos: Enrique Perrupato

# EL PARAISO








lura del motor, lo retrasó primero y lo marginó después.

La carrera le quedó servida al contundente accionar de Angeletti y el de Burzaco no lo desperdició. Rápidamente, sacó cuatro segundos, que se transformaron en once, cuando el relevante Marcelo Polinori, también quedó "out". Ya entonces no hubo más nada que discutir. Johnny y Oscar Aventín estaban lejos y cada cual en su carrera. El de Necochea pensando en los puntos. Oscar en un lugar en el podio.

Y tanta fue la tranquilidad y monotonía que invadió la carrera, que a punto estuvo de costarle un dolor de cabeza al ganador, que se confió demasiado en sus ventajas, y así la vio, imprevistamente, reducida por su desconcentración. Pero fue un susto pasajero, que sirvió para darle algo




*Angeletti en una de las tres chicanas del circuito. Tenía el auto más veloz de la jornada y lo supo aprovechar. Arriba: Johnny De Benedictis entrando a una chicana en tres ruedas. El de Necochea viajaba apurado... Socicales en 25 de Mayo: Maximo Senopoli, Juan Carlos Deambrosi ("presi" de la ACTC), Angeletti, colado y Luis "Tito" Delconte. Abajo: El Chevrolet de Ramel Viglianco volcado.*




de emoción al final, que en definitiva no mostró cambios. Como tenía que ser.

El TC cumplió así su fecha en 25 de Mayo. Una prueba que por muy poco estuvo a punto de ser frustrada por esa lluvia que parece estar alerta cada vez que en 25 de Mayo se espera a la categoría.

Deportivamente, al margen del inobjetable triunfo de Angeletti, hubo cosas para rescatar. De todo tipo. Como la interesante actuación de José María Romero, que por unas centésimas perdió el cuarto lugar ante Oyhanart. O la auspiciosa reaparición de Francisco Espinosa. O las tempranas frustraciones de Morresi y Marcos. También tuvimos lugar para el accidente espectacular, a cargo en este caso de Romel Vigliarco, con un impresionante vuelco en la última chicana en la vuelta final de la segunda serie. La fisura del antebrazo derecho de su acompañante y primo Dante Vigliarco puede considerarse una consecuencia más que afortunada.

Pero además dejó la lucha del campeonato al rojo vivo, al punto que ahí están De Benedictis y Angeletti igualados en 145 puntos. El primer desempate llegará en quince días más en Monte.

*Oscar Aventín tuvo una buena performance, aunque responsabilizó al viento de no poder llevar a su Falcon más adelante en la clasificación.*

## LOS PRINCIPALES ABANDONOS

**Osvaldo Morresi**: Despiste y choque contra el guard-rail en la primera vuelta de la serie inicial. "Quise pasarlo a Oscar Aventín por afuera y agarré una parte del circuito que estaba algo sucia. Llegué muy fuerte a la curva, aunque creí que la pasaba. Pero el auto se fue y golpeó primero de frente y después de cola contra el guard-rail".

**Emilio Satriano**: Pistón.

**No pudo largar la final**. "Sentimos un golpeteo en el motor. Podíamos haber largado, pero ante la posibilidad de romper, decidimos no hacerlo. La verdad que es increíble esta mala racha. Ya no sé qué hacer. Es una lástima, porque el auto estaba para ganar".

**Oscar Castellano**: Tren de válvulas.

**Roberto Mouras**: Problemas de temperatura.

**Marcelo Polinori**: Rotura del platillo de válvulas.

## EL DESARROLLO

**Primera Serie**: Antes de completarse el primer giro, Osvaldo Morresi golpeó el guard-rail en la curva de la estación de servicio, abandonando. Esta batería tuvo como dominadores a Satriano y Castellano. El de Chivilcoy punteó durante las dos primeras vueltas, y Pincho lo pasó en la frenada de la última chicana. Satriano recuperó la punta en el tramo de la ruta 51, pero Castellano lo volvió a pasar.

**Segunda Serie**: Angeletti fue el permanente ocupante de la posición de privilegio. Detrás Polinori concretó una interesante actuación, que desde la primera vuelta lo encaramó en la posición de escolta delante de Mouras. De Benedictis, y Brescia. Este superó a Johnny, quedando cuarto. En la última vuelta se produjo en la entrada de la tercera chicana el vuelco de Romel Vigliarco, que ocasionó heridas en el brazo a su acompañante.

**Final**: Mouras punteó los dos primeros giros, al tiempo que en la segunda vuelta abandonaba Castellano. Detrás del campeón se encolumnaron De Benedictis, Oscar Aventín, Angeletti y Polinori. En la tercera vuelta se retrasó Mouras al ingresar a boxes, apoderándose del liderazgo De Benedictis, pero no por mucho tiempo ya que en la ronda siguiente accedió al mismo angeletti.

Desde ese momento, el piloto de Burzaco estiró sus diferencias, en tanto en la quinta vuelta abandonaba Mouras y dos más tarde Polinori. Así, con ocho vueltas, Angeletti mandaba con once segundos de ventaja sobre De Benedictis y quince sobre Oscar Aventín, en tanto avanzaba José María Romero, quien desde la quinta posición asediaba a Oyhanart. Las diferencias entre el puntero y sus inmediatos escoltas descendió a cuatro segundos en los dos últimos giros, pero por un exceso de confianza de Angeletti que advertido de la cercanía de sus perseguidores, aceleró en el final.

## LOS PROTAGONISTAS

**OSCAR ANGELETTI**: "Este es el triunfo de todo el grupo de gente que trabaja en el auto. En mi caso, sólo aporto el tratar de llevarlo lo mejor posible. Sabía que tenía un auto para ganar desde la serie y por eso no apuré mucho en el comienzo de la final. Fui viendo que se acomodaran las cosas, y entonces le dí para adelante. ¿Qué me pasó en las últimas vueltas cuando Johnny y Oscar se me vinieron encima? Nada raro. Simplemente que al tener once segundos de ventaja me confié un poco, y ellos se me acercaron demasiado. Pero cuando me advirtieron la realidad desde mi box, volví a pisar y llegué sin problemas.

¿Si pienso en el campeonato? Claro que sí, pero todavía falta mucho, aunque me sobra confianza para poder ganarlo."

**JOHNNY DE BENEDICTIS**: "Este segundo puesto es importante en función de los puntos para el campeonato. Nadie podía hoy (por el domingo) con Angeletti. Quizás si en mi caso hubiera largado algo más adelante, a lo mejor podría haberle planteado lucha. Pero en la serie tuve algunos problemas con los neumáticos, que me hicieron ir para atrás. En la final, hice lo que pude y el único gran inconveniente fue en la primera chicana, cuando por venir a fondo, seguí de largo. Por suerte pude parar y retomar la marcha en la forma correcta y sin perder mucho tiempo".

**OSCAR AVENTIN**: "Este es un muy buen resultado, dadas las circunstancias de esta carrera. Si bien teníamos un auto en el cual habíamos ganado unos caballos más de fuerza, no pudimos hacer demasiado, porque el viento en contra en la recta más larga del circuito, prácticamente frenaba al auto y lo hacía casi arrastrar. De todos modos estoy satisfecho, por este podio que incentiva para seguir trabajando y creo que en un circuito más corto, en poco tiempo más volveremos a estar en la punta".

## TURISMO DE CARRETERA

Auto Club 25 de Mayo - Circuito semipermanente de 14.960 metros - Dos series de 4 vueltas y Final a 12 vueltas - Recorrido total: 179,520 Km. 3/8/86.

**PRIMERA SERIE**

**Castellano, 20m27s87/100**; Satriano, 20m28s11; O. Aventín, 20m36s39; Paolucci, 20m48s93; M. Calamante, 20m54s91; A. Aventín, 20m56s26; Spinella, 20m59s56; Espinosa, 21m02s31; Romero, 21m04s37; Nesprias, 21m05s91; Saiz, 21m06s47; Giustozzi, 21m08s84; Salgado, 21m13s99; Colabello, 21m24s31; Apella, 21m34s54; Pinocho, 21m36s67; Palma, 21m37s08; Perlo, 21m44s18; C. Calamante 21m49s71; Becco, 21m49s44; A. Fernández, 22m10s57; Benito, 22m11s34; Faustino, 22m12s26; Padilla, 22m25s90; Santonocito, 22m29s10; Goyeneiche, 22m30s88; Pesenti, 22m43s12; Reynoso, 15m43s41 (3v); E. Rodríguez, 11m43s18 (2v); G. Lynn, 20m23m53s75 (2v); Sanguinetti, 5m31s58; (1v).

**No registraron paso**: Morresi, Altuna, Gallinoti, Dolta. **No largaron**: Florda y Nicioza.

**Promedio del ganador**: 178,259 Km/h.

**Récord de vuelta**: Castellano en la 3a. en 5m05s78/100 a 180,130 Km/h.

**SEGUNDA SERIE**

**Angeletti, 20m28s23/100**; Polinori, 20m33s55; Mouras, 20m39s32; Brescia, 20m44s40; De Benedictis, 20m44s89; Doumic, 20m49s07; Oyhanart, 20m50s04; Di Nezio, 20m58s34; Degliantoni, 21m00s64; E. Martínez, 21m04s84; Muniz, 21m22s57; Blanco, 21m23s98; Nani, 21m24s26; Politano, 21m24s41; Pacchiolat, 21m32s92; Alcuaz, 21m33s62; Zanardi, 21m39s36; Urquiza, 21m46s23; Spinello, 22m00s11; Delconte, 22m01s47; Luppi, 22m01s68; Miraldi, 22m08s46; J. García, 22m15s98; Gil Bicella, 22m24s51; Sabaño, 22m027s05; J. López, 22m37s16; Delgiorgio, 22m46s44; Aldana, 23m33s21; Vigliarco, 16m19s87 (3v); Carullo, 18m07s11 (3v); Jasma, 19m31s24 (3v); Costa, 24m22s71 (ev); Paris, 5m47s73 (1v).

**No registraron paso**: Bustos y Balda. **No largó**: Marcos.

**Promedio del ganador**: 176,772 Km/h.

**Récord de vuelta**: Angeletti en la 4a. en 5m03s62/100 a 180,225 Km/h.

**FINAL**

| POS | Nº | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VUELTAS |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 1h01m10s91 | 12 |
| 2º | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 1h01m15s02 | 12 |
| 3º | 6 | Oscar Aventín | Ford | 1h01m26s38 | 12 |
| 4º | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 1h02m07s28 | 12 |
| 5º | 137 | José Romero | Dodge | 1h02m08s06 | 12 |
| 6º | 31 | Angel Di Nezio | Ford | 1h02m19s53 | 12 |
| 7º | 15 | José Luis Paolucci | Dodge | 1h02m25s03 | 12 |
| 8º | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 1h02m27s25 | 12 |
| 9º | 11 | Antonio Aventín | Dodge | 1h02m53s52 | 12 |
| 10º | 51 | Francisco Politano | Dodge | 1h03m07s85 | 12 |
| 11º | 50 | Rubén Blanco | Chevrolet | 1h03m27s27 | 12 |
| 12º | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 1h04m13s45 | 12 |
| 13º | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 1h06m13s08 | 12 |
| 14º | 47 | Héctor Pacchiolat | Dodge | 59m10s44 | 11 |
| 15º | 142 | Oscar Spinello | Dodge | 59m40s73 | 11 |
| 16º | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 1h00m56s00 | 11 |
| 17º | 92 | Daniel Perlo | Dodge | 1h01m10s49 | 11 |
| 18º | 86 | Jorge García | Chevrolet | 1h01m28s77 | 11 |
| 19º | 76 | Julio Faustino | Chevrolet | 1h01m45s74 | 11 |
| 20º | 16 | Carlos Saiz | Ford | 52m54s03 | 10 |
| 21º | 84 | Rubén Gil Bicella | Dodge | 1h02m49s19 | 10 |
| 22º | 94 | Luis Delconte | Chevrolet | 49m18s88 | 9 |
| 23º | 61 | Francisco Alcuaz | Dodge | 1h03m19s69 | 9 |
| 24º | 90 | Eduardo Pinnochio | Dodge | 1h02m43s62 | 8 |

**No se clasificaron**: Marcelo Polinori (Chevrolet), León Urquiza (Dodge), Julio Salgado (Dodge) con 7 vueltas, Gustavo Degliantoni (Dodge), Nestor Apella (Ford), Roberto Zanardi (Ford), Alberto Palma (Dodge), 5 vueltas, Roberto Mouras (Chevrolet) Juan Carlos Nesprias (Dodge) 4 vueltas, Gustavo Brescia (Dodge), Angel Becco (Ford), Héctor Benito (Dodge), Francisco Espinosa (Chevrolet), 3 vueltas, Eduardo Martínez (Torino), Roque Miraldi (Chevrolet), 2 vueltas Oscar Castellano (Dodge) Julio Colabello (Chevrolet), Juan C. Spinella (Dodge).

**No registraron paso**: Rubén Muniz (Dodge), Carlos Calamante (Chevrolet), Carlos Giustozzi (Dodge).

**No largó**: Emilio Satriano (Chevrolet).

**Promedio del ganador**: 178,876 km/h.

**Récord de vuelta**: Oscar Angeletti en la vuelta Nº 7 en 5m02s64 a 180,808 km/h.

**Nota**: Daniel Perlo: 30 segundos de recargo. Jorge García: 10 segundos de recargo.

## CAMPEONATO

(Disputadas nueve competencias)

**De Benedictis y Angeletti**, 145; Castellano, 138,5; Morresi, 110,5; M. Calamante, 105; Satriano, 103,5; O. Aventín, 83,5; Oyhanart, 71,5; Fernandino, 71; Doumic, 70,5; Marcos, 64,5; A. Aventín, 61,5; Caparros, 50,5; Mouras, 43; Saiz, 39; Ataun, 36,5; Nesprias, 33,5; Arrechea, 30; Polinori, 27;

**Próxima competencia**: el 17 de agosto en San Miguel del Monte.

CALCOMANIAS esepe®

ALTO NIVEL EN CALCOMANIAS COMERCIALES Y PUBLICITARIAS

EN PUNTA CON LOS CAMPEONES...

Coco López Racing Team · DI PALMA Competición · OHANESSIAN Competitions · Autopista Automotor Rufo Quien-Mecochea Johnny De Benedictis

... Y AL SERVICIO DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS PATROCINANTES

Campeones · fate · Canossilen · LSS Radio Rivadavia · Juntas Meyro · Quilmes · Molykote · AgipGas · carburando

FABRICA: ESEPE PLANOGRAF S.A.
GUATEMALA 5614 - TEL. 771-6064 / 772-6363 - CAP.

CON MATERIAL tak-tik AUTOADHESIVO QUE DISTRIBUYE

DISTRIBUIDORA SCIURANO y Cía. SOC. RESP. LTDA.

SEGUROLA 49
TEL. 67-9653/9578
(1407) BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

*Sport prototipos*

# LARRAURI, AL JEREZ Y CON FORTUNA

El título tiene algo más que una connotación con los cigarrillos españoles que patrocinan a los Porsche del equipo Brun. Es que esta primera victoria de **Oscar Larrauri** en una carrera puntable por el **Campeonato del Mundo**, estuvo apoyada por la cuota de suerte indispensable para concretar un éxito que tantas veces se le negara al argentino. Esta vez todo funcionó muy bien. La estrategia planificada dio sus frutos y la vehemencia de los pilotos **Jaguar** eliminó una cuota de riesgo que existía en el planteo del duelo entre alemanes y británicos. Pero vayamos por orden.

Las pruebas de clasificación en Jerez de la Frontera permitieron vislumbrar una realidad: Jaguar venía a tomarse revancha de la derrota sufrida en Brands Hatch, trayendo tres autos y cuatro pilotos de Fórmula Uno para asegurar el festejo ante la ausencia del equipo oficial Porsche. Los alemanes se atienen a su programación de comienzos de temporada y como esta carrera se confirmó luego, quieren mantenerse fieles a su esquema inicial. El prestigio alemán quedaba en manos de los equipos Brun y Fitzpatrick. La clasificación indicó que el primero de los teams citados contaba con los mejores Porsche 962 para intentar la lucha. Así fue que **Frank Jelinski** hacía el mejor tiempo y aseguraba la pole para Porsche, en compañía de **Walter Brun**. Sorpresivamente **Schlesser y Brancatelli** ubicaban al mejor Jaguar en segunda posición a 32/100. La segunda fila era toda británica y para las duplas más fuertes conductivamente hablando: **Cheever-Brundle** quedaban a 83/100 y **Warwick-Lammers** a 1s39/100. A continuación "Poppy" colocaba el segundo auto del equipo a 1s49/100 de Jelinski. Nos decía Larrauri que la diferencia en el tiempo estaba dada por el diferencial, puesto que su auto disponía del autoblocante tradicional en tanto que el otro Porsche rendía mucho mejor con el de tipo progresivo. De todos modos el objetivo estaba en la carrera y para ello trabajó el argentino.

La estrategia unía varios factores: por un lado apuntaba a reducir la ventaja que daba Jesús Pareja. El piloto español no le había podido tomar la mano al circuito, y para compensar eso, Poppy haría dos turnos de conducción, al comienzo y al final de la carrera. En este esquema, con dos detenciones se podía trabajar el auto más duro y usufructuar mejor los neumáticos, que serían reemplazados en dos oportunidades, permitiendo disponer siempre de caucho fresco y buena adherencia. El otro auto de Brun se jugó a perder menos tiempo con un solo relevo y un único cambio de neumáticos. Al dar el vía libre el pace-car se intuía la fricción en los primeros metros... Los autos de adelante partieron muy agrupados y la consecuencia fue un desbande de proporciones, injustificable por partida doble: primero, por el tipo de carrera que evidentemente no es de las que se ganan en la ronda inicial; y segundo, por el nivel de los pilotos involucrados, léase Cheever y Warwick.

Larrauri fue el privilegiado observador de la carambola y nos explicaba que la cosa había comenzado entre Brun y Brancatelli, ayudados por la excesiva vehemencia de los otros dos autos ingleses. Como consecuencia, al primer paso por boxes, Larrauri marchaba cómodo al frente escoltado por el Porsche de los españoles **De Villota-Vélez**, tercero quedaba Brun y los Jaguar ocupaban las tres últimas colocaciones de la fila, intentando una recuperación estéril. Brancatelli tuvo que detenerse definitivamente en la vuelta doce y otro tanto ocurrió con Cheever, que no pudo llegar a boxes para el relevo con Brundle previsto a mitad de carrera.

Walter Brun comenzó a recuperar logrando pasar al segundo puesto en la vuelta octava, pero no se podía aproximar a Larrauri porque el argentino estaba girando con todo, a tal punto que hizo el récord de vuelta de la carrera en la sexta ronda, aprovechando el buen "grip" de las **Michelin** y el menor peso en combustible que tenía en los tanques de su Porsche. De allí en más todo ocurrió según lo previsto: Larrauri paró en la vuelta 30 cediendo el lugar a Pareja, quien volvió a dejarle el puesto a 25 vueltas del final. Precisamente cuando Poppy volvió a la pista en la segunda oportunidad, se encontró unos metros adelante del otro auto del equipo, y mantuvo sin problemas el ritmo de punta por disponer de mejores gomas. A ocho rondas del epílogo nos alarmó la inversión del orden de los dos autos. Luego Larrauri explicaría: "**Creí que me quedaba sin combustible para el final, y por eso lo dejé pasar, luego verifiqué que podía llegar con lo que tenía y volví a pisar y pude retomar la delantera a cinco vueltas del final**". Por si esto no hubiera sido definitorio, Jelinski se quedó sin combustible y debió entrar a boxes poco antes del banderazo, para no poner en riesgo el segundo puesto del equipo. Tercero pero a dos vueltas quedaba el único Jaguar sobreviviente, el de Warwick-Lammers.

Luego de esta inmensa satisfacción por la que tanto luchó, Oscar Larrauri viaja a la Argentina para correr por el Campeonato Argentino de Pilotos en Las Parejas, y retornará a Europa para participar el **24 de agosto en Nürburgring** en la novena fecha del Campeonato que ahora lo ubica en la cuarta posición.

**Clasificación Final**: (circuito de Jerez de la Frontera, de 4.268 m. 86 vueltas): 1°) **Larrauri-Pareja (Porsche 962), 2h27m47s34/100 a 147,260 km/h** para los **367,048 km** de recorrido total; 2°) Jelinski-Brun (Porsche 962), 2h28m23s24/100; 3°) Warwick-Lammers (Jaguar XJR6) a 2 vueltas; 4°) Ballabio-Lassig (Porsche 956) a 4 vueltas; 5° Smiles-Bell (Pontiac-Cosworth), 6°) Harower-Clemens (Sebhardt-Cosworth), ambos a 7 vueltas. **Record de vuelta**: Larrauri en 1m38s9/100 a 154,805 km/h. **Campeonato** (disputadas seis carreras): Stuck y Bell, 60 puntos; Warwick, 54; Larrauri y Pareja, 51; Clemens, 41; Jelinski, 39; Brun, 36.

*Néstor Palmetti*
*(Desde Milán, Italia)*

*Fórmula Uno*

# EL MERCADO AL DIA

En el equipo **Williams** hay absoluta confirmación por la continuidad de **Nelson Piquet**. No así respecto de **Nigel Mansell**. Es que luego de la carrera de Hockenheim se reveló un planteo muy similar al que vivió Carlos Reutemann cuando perdió el Campeonato del Mundo. Aparentemente, antes de la competencia de Alemania la gente de Williams solicitó a Mansell una definición o una firma para las dos próximas temporadas, a lo que Mansell respondió evasivamente pidiendo más tiempo ya que cuenta con mejores ofertas económicas. Hay que tener en cuenta que el británico este año está ganando **quinientos mil dólares**. Su situación es muy similar a la de Reutemann en su momento... Venía de un equipo no de primera línea como era dos años atrás Lotus, y Williams, al ponerlo en un auto ganador en F-1, pretende ahora la fidelidad garantizada. Y por ahí se podría canalizar la alternativa **de Alain Prost**, un hombre que cuenta con la simpatía de la gente de **Honda**, que estaría dispuesta a pagarle al piloto francés si ingresara al equipo, pues de esta manera la escudería contaría de antemano con dos pilotos ya Campeones del Mundo. Aparentemente, Prost, terminada la carrera de Hockenheim, se mostró muy disconforme con el problema de consumo del motor Porsche, y habría dado el sí a la gente de Honda, y a su vez ellos, con **Frank Williams**, decidirían la incorporación del piloto francés al equipo de Fórmula Uno. Otra de las opciones que tiene Williams si Mansell no firma contrato eligiendo en cambio alguna de las dos ofertas que tiene (McLaren y Ferrari), es **Jonathan Palmer**, que es piloto de pruebas del team y que les costaría bastante poco, lo que cubriría de esta manera con un británico la segunda plaza del equipo.

En el caso de **Lotus**, es el único team confirmado por completo, ya que además de la confirmación de **Ayrton Senna y Gerard Ducarouge**, se incorporaría como segundo piloto el japonés Satoru Nakajima, que cuenta con la simpatía tanto de Honda como de "John Player Special". Nakajima es un piloto de 32 años y tiene ya mejores pergaminos que **Johnny Dumfries**, al que debe reemplazar en el equipo. Hace tres años que viene siendo patrocinado por JPS y actualmente está corriendo un Ralt-Honda oficial en Fórmula 3000; ha corrido en Europa en F-3 y ya llegó a probar un Lotus de F-1 en una oportunidad luego de haber obtenido títulos de relevancia en su país. El acuerdo firmado por Lotus y Honda tiene una duración de dos años, pero para todos, vale decir: Honda, esta vez, pidió dos años de Senna y dos años de Ducarouge a cambio de dos años de provisión al team Lotus. Por supuesto, con Williams sucede lo mismo. Los pilotos que van a firmar con el equipo deben hacerlo por dos años, lo cual indica que los japoneses no quieren correr más riesgos...

Además de este acuerdo hay otro subterráneo firmado por Honda con el equipo fundado por Colin Chapman, que va más allá de la simple complementación técnica y apunta también a algunos aspectos económicos, como que Honda se hace cargo de lo que le van a pagar a Senna, algo así como **cuatro millones de dólares**.

El que **sí** se retiraría de la Fórmula Uno es **Renault**, ya que al no tener más a **Ligier** que el año que viene corre con **Alfa Romeo**, y al no contar con Lotus que lo hará con Honda, simplemente le quedaba la alternativa de **Benetton**, pero consideran ellos que no es de primera línea y piensan dedicarse el año próximo al Campeonato Mundial de Rally y al de Turismo.

Por el lado de **McLaren**, al margen de todo lo que se pudo comentar, sigue firme la relación con **Manssour Ojjeh**, dueño de **TAG**. Habrá nuevos desarrollos en Stuttgart, que apuntan a reducir el consumo, que es hoy el punto débil del motor Porsche. John Barnard, casi seguro, va a seguir en McLaren, por lo cual se descarta su pase a Ferrari. **Keijo Rosberg** ya anunció su retiro y aparentemente ahora estarían en la disyuntiva de quien será el segundo piloto, de no ir Prost a Williams, que podría ser **Stefan Johansson**, Mansell o **Gerhard Berger**, que están en la mira pero que, en caso de partir Prost, para McLaren sería un gran golpe pues se quedarían sin ningún piloto de primera línea porque ninguno de los tres es actualmente un nombre de grueso calibre. De todas maneras, en la semana próxima habrá definiciones porque Mansell tiene puesto un plazo máximo hasta antes de que se largue el Gran Premio de Hungría, para decidir su situación contractual con Williams, lo cual lo obligaría a aceptar o desechar prontamente el ofrecimiento de McLaren.

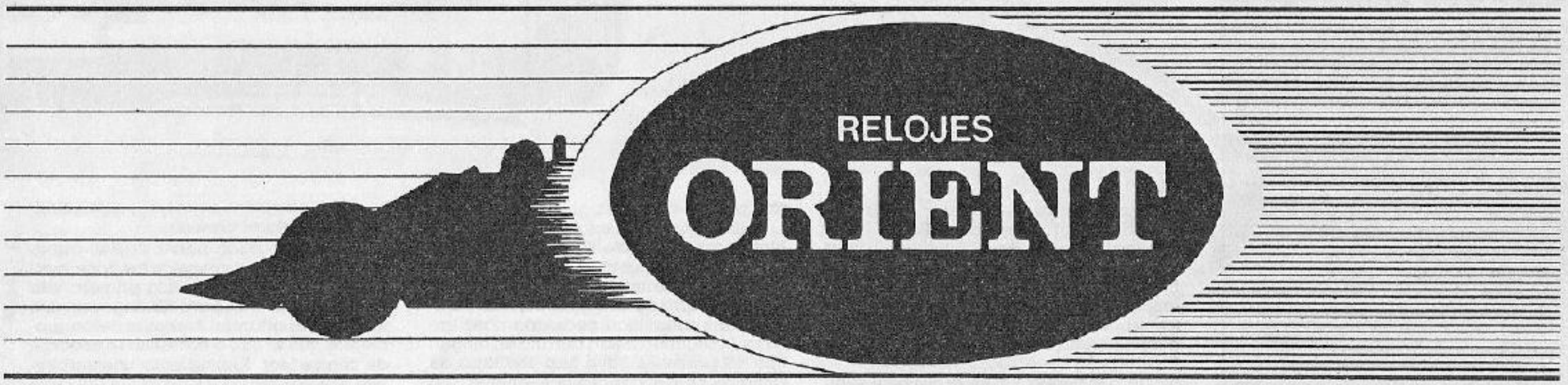
Con respecto a **Benetton**, es el equipo que está en la picota porque al no tener más motores **BMW** y al descartarse la alternativa Renault, la sola perspectiva es usar motores **Ford**, si es que **Bernie Ecclestone**, que también está detrás de los motores americanos, hace lugar a que la provisión no sea muy exclusiva y de esta manera pueda alimentar a otros grupos. Con respecto a pilotos, también surge el problema de Berger que está tentado tanto por McLaren como por Ferrari. Lo único seguro para el año que viene sería la presencia de **Eddie Cheever**, que tiene la venia de Ford.

En **Ferrari** se descarta lo de Barnard por su confirmación en McLaren. Simplemente los diseños de chasis estarían en manos del alemán **Brunner** y del inglés Postlethwaite, que de esta manera retornaría al primer nivel. Tienen el contrato definido con Michele **Alboreto**, y Berger o Mansell serían la alternativa para reemplazar a Johansson.

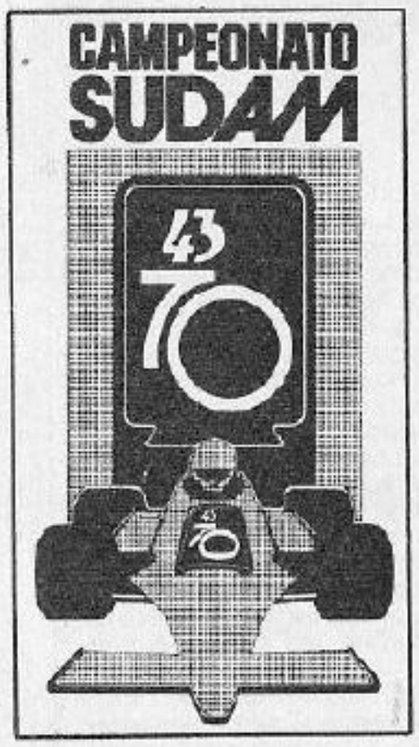
Los demás equipos están muy condicionados por la falta de motores e incluso se estaría hablando de que podría volver **Brian Hart**, el preparador británico, con un motor suyo "aggiornado", ya que hay varios teams que, si no, no podrían competir el año entrante. El que seguramente no va a poder seguir es **Osella** y también habría otras escuadras que estarían en una situación bastante peligrosa.

N. P.


PRIMEROS EN TIEMPO



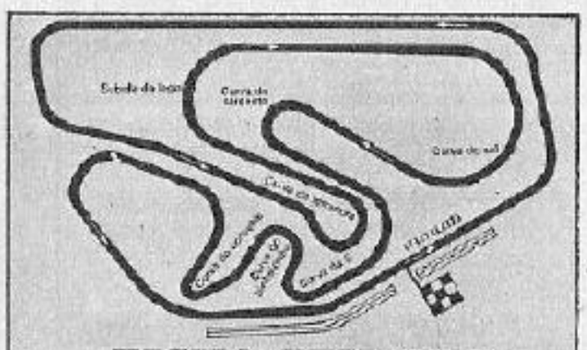

COMPETICION TEAM




## Fórmula Dos Codasur EN SAN PABLO, BRASIL, MALDONADO

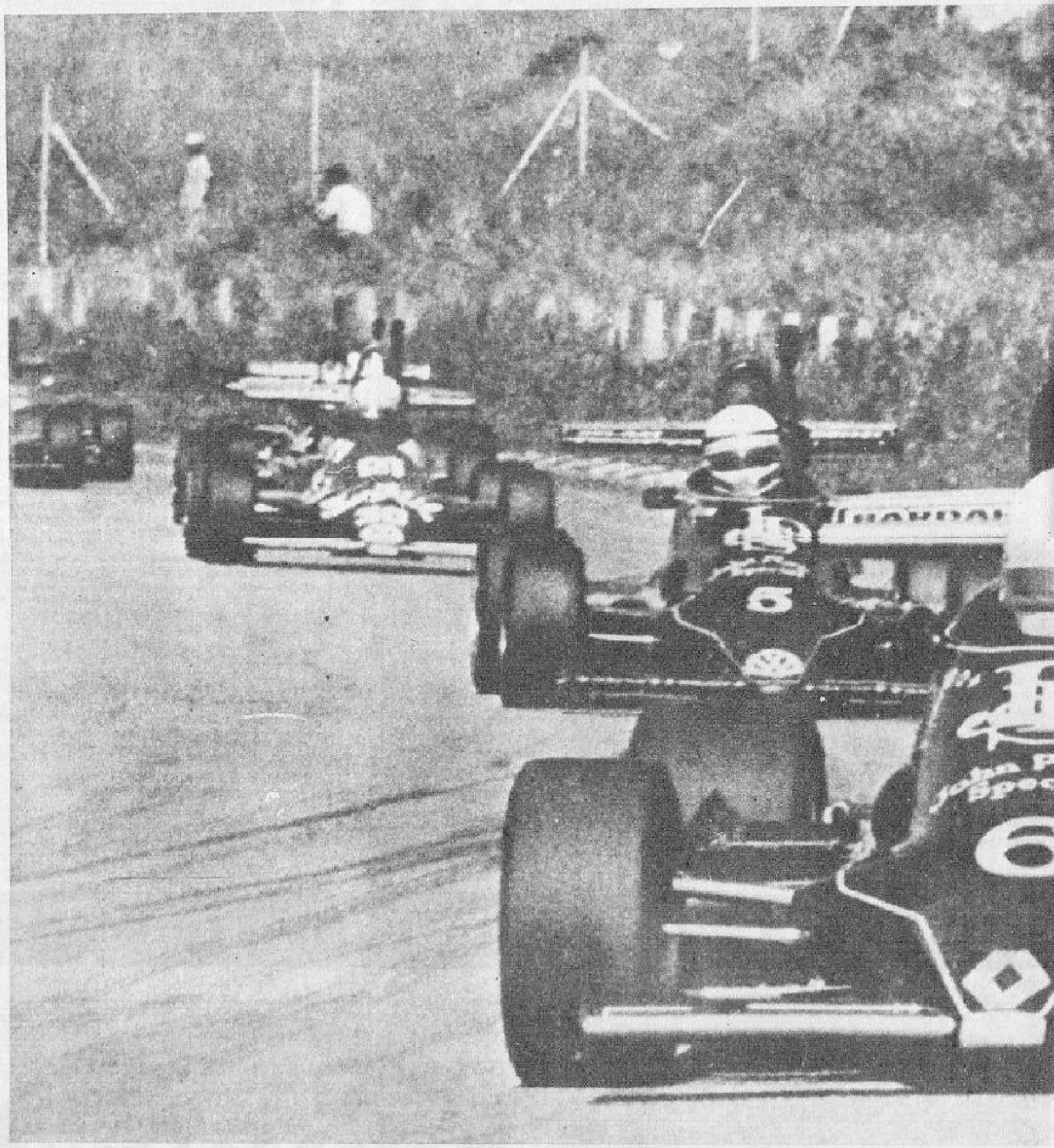
# KISSLING NO SE I

**"SuperMáldonado" había puesto pronto las cosas en su lugar, pasando al frente en la primera vuelta tras doblegar fácil al "poleman" Leonel Friedrich y a Kissling. Y controló cómodamente el trámite. Pero, una vez más, sobre el mismo epílogo lo alcanzó al "SuperYoyo" cierta dosis de "kryptonita", que le desinfló una goma y lo dejó a merced de "Lex Luthor" Kissling, quien se había afirmado como su escolta. Así, en el mismísimo "último rounq" de la brega paulista revivió la emoción y, reactualizando el duelo Renault-VW, "Willy" salvó sus esperanzas de disputar el cetro.**



### FICHA GENERAL

Fecha: 31 de julio de 1988.
**Denominación:** Gran Premio de San Pablo (6ª prueba del Campeonato Codasur de F-2).
**Lugar:** San Pablo, Brasil.
**Ubicación:** Autódromo "José Carlos Pace". En la zona de Interlagos, 25 km. al sudeste del centro de la ciudad. 830 mts. de altitud.
**Autoridades:** Director de la Prueba, Mario Figueiredo; Adjuntos, Marcos Bortolin y Renato Barranco; Colegio de Comisarios Deportivos, Orlando Casanova (Codasur), Arlindo Schunck y Ernesto Costa e Silva (CBA); Comisario Técnico, Carlos G. Funes.
**Condiciones climáticas:** Excelentes. Sol a pleno. 23° C de temperatura.
**Participantes:** En pista, 27; largaron 23, clasificaron 17.
**Público:** 8.000 espectadores.
**Difusión:** Televisión, Rede Bandeirantes, para todo Brasil y Canal 9 para toda la Argentina; radios, en directo El Mundo ("Campeones"), Rivadavia ("Carburando"), Splendid ("Autorradio Sport"); en diferido Canal 2 ("Campeones") y Radio Excelsior ("Ruedas").
**Infraestructura del escenario:** Muy buena.
**Organización:** Muy buena.
**Espectáculo:** Bueno.




Fue una carrera no excelente, pero sí con matices la del "José Carlos Pace" –muy remozado– de San Pablo. Los dos máximos exponentes que tiene la categoría en este momento mostraron a lo largo del fin de semana todo el bagaje de conocimiento técnico, de inspiración y de talento que ambos poseen en grado sumo. Los lacayos **Kissling** y **Maldonado** hicieron todo, o casi todo, a la perfección en el weeken paulista. Salvo el primer entrenamiento del viernes –que fue para **Sommi**– y la "pole" del sábado, que quedó en manos del "gaúcho" **Friedrich** por sólo diez centésimas, entre "**Willy**" y "**Yoyo**" se quedaron con todo lo demás. Entrenamientos, carrera y récords de vuelta.

Ambos encararon esta competencia sabiendo que era clave. Otro triunfo de Maldonado alejaría las chances de las huestes de **Renault** de manera casi inapelable. Paralelamente, la victoria le daría al Campeón la tranquilidad necesaria para encarar la segunda mitad del año sin ningún tipo de presiones. Yoyo hizo una tapa de cilindros nueva que, evidentemente, dio los resultados esperados, dándole mayor elasticidad al motor. Kissling no terminó el desarrollo del nuevo motor y espera confiado el futuro. Los dos escuderos de marcas rivales (Renault-Volkswagen) se preparan para las próximas batallas, que se espera sean épicas. Así lo hace presumir lo actuado hasta el presente.

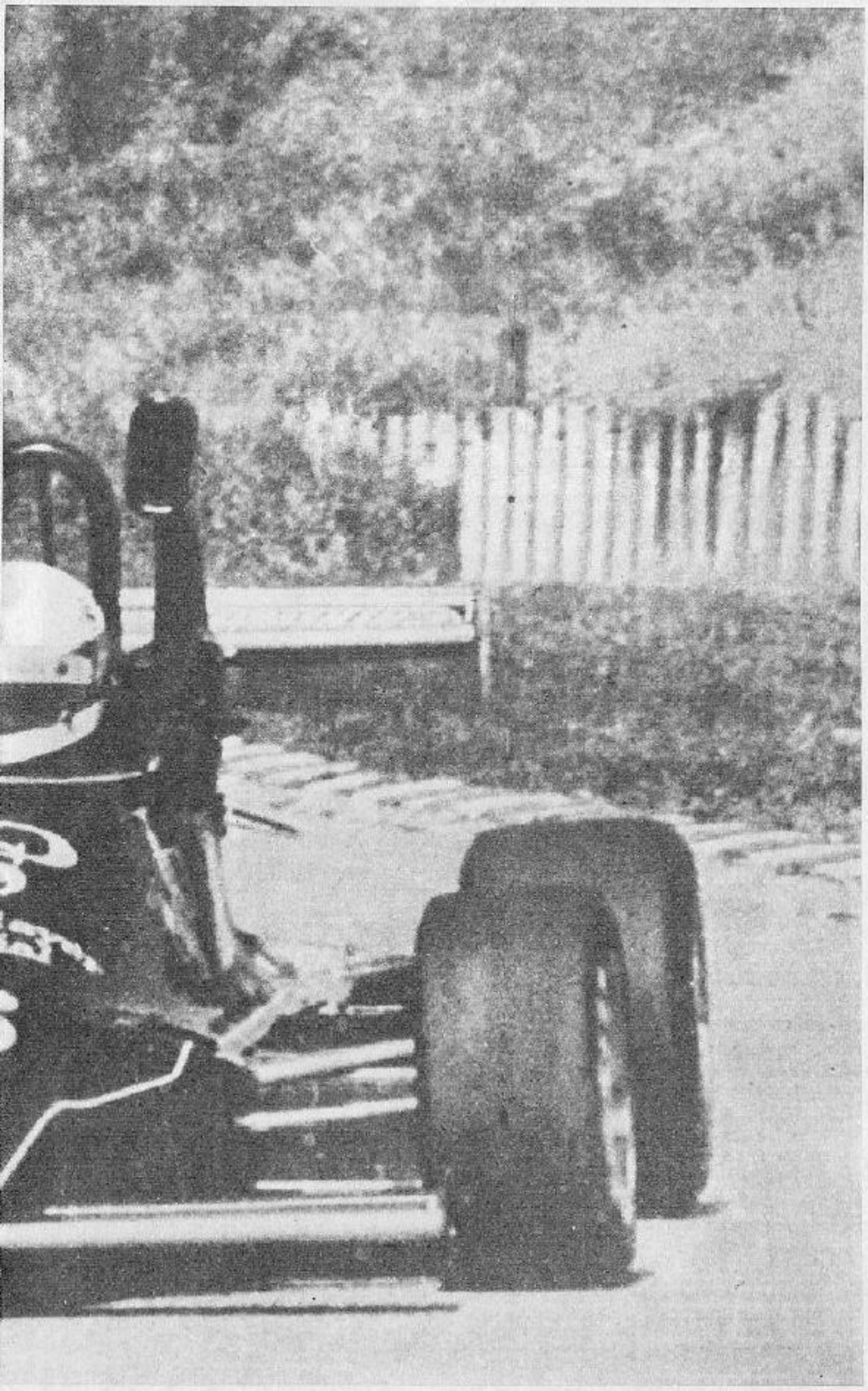
Maldonado pudo haber sido el ganador. Estuvo al frente once de las doce vueltas de la carrera. La media primera y la media final fueron para Kissling; esas son las más importantes. Ambos tuvieron problemas que el otro o el destino se encargó de compensar. Kissling puso una suspensión que le sirvió para ir rápido al principio pero deterioró rápidamente los neumáticos. Maldonado fue siempre parejo y veloz, pero una goma pinchada le hizo perder la carrera en la última media vuelta. Lo concreto es que los dos merecían la victoria... pero gana sólo uno, y esta vez fue



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESTUVO A PUNTO DE QUEDAR A UN PASO DEL CUARTO TITULO, PERO...

# ENTREGA






*En la foto mayor, "Willy" conduciendo el pelotón de persecución sobre Scarazzini, Crocerí, Friedrich y Pegoraro, al principio. Y el podio, donde alza el trofeo flanqueado por Maldonado, Scarazzini, Guerra y Romagnoli.*




## LOS PROTAGONISTAS

**Guillermo Kissling**: "La suspensión que montamos por la mañana para las pruebas libres, con la que hicimos el 2m41s39/100, era para hacer sólo una o dos vueltas rápidas, ya que al ser muy dura por los valores de resortes con los que trabajamos, las ruedas patinaban mucho y se deterioraban en seguida; es por ello que el cambio no dio el mismo resultado en la carrera. Salvo con la suspensión que usamos el sábado habría sido otra cosa. Cuando llegamos en la última vuelta a la curva Del Sol me di cuenta de que 'Yoyo' venía con problemas, y me preparé para un final 'libre'. El me tapó bien en dos curvas pero luego se abrió y me dio paso, demostrando que también sabe perder".

**Guillermo Maldonado**: "Fue una mezcla de buena y mala suerte. Mala porque se perdió la carrera, buena porque llegar segundo en estas condiciones es muy importante. El neumático comenzó a desinflarse en la vuelta seis y percibí que el auto se iba de trompa, le aflojé la barra y siguió la tendencia, hasta que lo dejé totalmente suelto y seguía yéndose más. Allí me di cuenta de que era la goma. Cuando lo dejé pasar a Guillermo, fue porque pensé que si no era allí, cuando saliéramos a la recta igual me iba a pasar".

**Alberto Scarazzini**: "Cuando se soltó el comando regular de la barra, era toda una lotería embocar las curvas 'de alla' porque nunca sabía para dónde iba a salir el auto. Estaba en todo momento esperando una reacción diferente a la habitual. La mejora de esta carrera estuvo en el equilibrio general del auto, pero, fundamentalmente, en la tapa de cilindros que hizo Celso, mi mecánico, y que copió de la de Yoyo".

**Miguel Á. Guerra**: "No es excelente pero estoy conforme. Nos falló la carburación, ya que a raíz de una pieza que se trabó, se inundaba un carburador y varió totalmente lo que habíamos puesto".

**Víctor Romagnoli**: "Estoy contentísimo con el rendimiento del auto. El cambio de neumáticos que hicimos en las pruebas libres fue clave para el equilibrio general del mismo".

**Lucio D'Andrea**: "A pesar de que en Iguazú saqué tres puntos y aquí uno, estoy más contento con esta actuación que con aquélla. Aquí tuve que pelear toda la carrera con el pelotón, como nunca lo había hecho desde la Fórmula Renault. En el final con Romagnoli me equivoqué cuando doblé una de las curvas, que era de cuarta, en quinta, me quedé sin potencia en la salida y Víctor volvió a superarme".

**Marcos Troncón**: "No me pasó nada. Sólo que sin 'sponsor', sin dinero para el desarrollo, no puedo aspirar más que a tener lo que tengo, un motor de 175 HP y armado con lo que nos quedó de los que rompimos viernes y sábado".

**Cezar Pegoraro**: "No sé qué pasó en ninguna de las dos veces que me golpeé. El auto se me escapó en ambas ocasiones de golpe y sin hacer nada raro antes. Realmente estoy preocupado con el tema de la suspensión progresiva en este circuito".

## CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Scheer**: Se detuvo por quedarse sin visión a raíz del aceite que arrojaba Verna o Gurini.
**Giacchino**: Cable de acelerador cortado.
**Troncón**: Falta de potencia en su motor.
**Pimenta**: Rompió la goma trasera derecha, la que se golpeó en el toque de la largada con Verna.
**Maldonado**: Se desinfló la goma delantera izquierda, se rompió uno de los tanques de combustible e inundó el habitáculo del auto.
**Friedrich**: Motor.
**Pegoraro**: El Berta se le fue de cola en la curva uno y pegó de frente en el guard-rail luego de completar el trompo. Rompió la suspensión delantera.
**Crocerí**: Rompió la maza delantera izquierda.
**Sommi**: Reventó la goma trasera izquierda.
**Guerra**: Carburador que se inundaba.
**Dana**: Se quedó sin combustible.
**Scarazzini**: Se desprendió el comando de la barra antivuelco delantera y cayó entre sus pies.
**Gurini**: Temperatura de agua. Llegó con 110° C.
**Feoli**: Se trabó la leva de uno de los carburadores.
**Pescador**: Perdió rendimiento el motor.
**Muffato**: Sobreviviente.
**Verna**: Rompió el spoiler izquierdo en el toque con Pimenta y se desbalanceó la rueda delantera de ese mismo lado. El auto perdió equilibrio.
**D'Andrea**: Dobló en quinta una curva que era de cuarta y fue superado por Romagnoli cuando luchaban palmo a palmo por el quinto lugar.
**Günther**: Corrió con el visor empañado casi toda la carrera a raíz del aceite que arrojaba el motor de Gurini.
**Sessano**: Se cortó un flexible de freno y perdió el líquido.
**Feoli**: También padeció con los frenos. Las pastillas se cristalizaron.
**Los que no largaron**:
**Dos Santos**: Su motor no rendía.
**Romano**: Se cortó una biela en las pruebas libres.
**González**: Se quedó sin corriente al quemarse la bobina antes de salir del box.
**Bartelle**: Le cedió el auto a su coequipier Pegoraro, que destruyó el suyo en las pruebas libres de la mañana.

para Kissling, en una de las carreras en que mejor planteo recordamos del ingeniero de Olivos. Para Yoyo los seis puntos también fueron buena cosecha. Faltan seis carreras, lleva dieciséis de ventaja y su VW normalmente no se para. Ahora, Colombia aguarda la próxima pero nosotros volveremos sobre lo visto en San Pablo, en nuestro número venidero.

## APOSTILLAS

**GOMAS** - Hubo preocupación con los neumáticos en San Pablo. **Kissling, Benamo** –2–, **Giacchino, Feoli, Pimenta, Maldonado, Sommi**, fueron los damnificados entre viernes, sábado y domingo. Kissling sostiene que debe de haber un problema puntual de un circuito de estas características: "**Los autos van mucho tiempo seguido en alta y quizá la goma no aguante ese esfuerzo**". La gente de **Pirelli** de Brasil sostiene que no hay inconvenientes en ese sentido.

**REGLAMENTO '87: FORMULA TRES TOTAL** - Luego de dos reuniones generales –miércoles y sábado– entre los integrantes de Fórmula Dos de **Brasil** y **Argentina**, y varias parciales entre los representantes de **Renault** y sus pilotos, **VW** y sus preparadores, y los brasileños por su lado, quedó decidido, no sin tórridas discusiones previas y

## EL DESARROLLO

En los primeros metros se lucieron con Verna y Pimenta, sin daños de importancia, continúan en carrera. Kissling puntea en el inicio y Maldonado logró superarlo saliendo de la succión en la mitad del circuito. Al llegar a la curva de la Herradura, y mientras Scarazzini se asegura el tercer lugar, Pegoraro, Friedrich y Crocerí lo hicieron en la misma línea. El primero fue unos metros más adentro en la frenada y captura el cuarto lugar. Leonel quedó 5º y Crocerí 6º. Más atrás venían Sommi, Pimenta, Giacchino, Guerra y Verna.

**Vuelta 2:** Mientras disputaba en un pelotón muy apretado compuesto por Verna, Pescador, Romagnoli, D'Andrea, Gurini, Muñato y el, Osvaldo Scheer hizo un trompo en la Herradura al recibir aceite en su visor, probablemente arrojado por el auto de Verna o el de Gurini. Dejó pasar a todos y reanudó la marcha último. Paralelamente se golpeó muy fuerte Pegoraro en la curva uno, sin daños para el piloto pero sí para el auto. Maldonado estableció el récord de vuelta.

**Vuelta 3:** Crocerí entró a boxes lentamente y Friedrich se apoderó del quinto puesto. A boxes también, Francisco Feoli.

**Vuelta 4:** Pimenta siguió su marcha ascendente, superó a Sommi –quedó 5º– y comenzó a hostigar a Leonel.

**Vuelta 5:** Pimenta y Sommi superaron a Friedrich en forma conjunta y se ubican 4º y 5º respectivamente. Giacchino va a boxes lentamente y es feroz la lucha por el octavo lugar entre Romagnoli, D'Andrea, Gurini, Verna, Günter, Pescador y Muñato.

**Vuelta 6:** Sommi a boxes con una goma rota y Scheer recupera base de su trompo, superando al colombiano Sesana y al debutante Dana.

**Vuelta 7:** Muchas alternativas. Trompo de Muñato en la Herradura, Sesana a boxes al quedarse sin frenos y Sommi volvió a pista luego de cambiar la goma rota pero quedando una vuelta atrás. En la punta, Maldonado hizo una luz de más de 3s con Kissling, casi 8s sobre Scarazzini y 14s con su coequipier Pimenta, quien hará la última pasada de lo que es para él una brillante carrera. La goma dañada en el toque con Verna lo dejó de a pie. Scheer abandona.

**Vuelta 10:** "Yoyo" sigue firme en la punta, la diferencia con Kissling está estabilizada en los 3 segundos a pesar de haber elevado su ritmo en más de 1s. Scarazzini está ya a más de 11s y Friedrich va en su búsqueda ubicándose a 14s del líder. Volvió Sesana a pista, Sommi recuperó posiciones de manera implacable y Dana hizo su última pasada por el control porque se quedaba sin combustible.

**Vuelta 11:** Los cronómetros indicaban que Maldonado tenía problemas. Su giro es casi un segundo y medio más lento que en la vuelta 9, en tanto que Kissling y Scarazzini acortaban diferencias en relación con la vuelta anterior. Friedrich pasaba por la recta principal con el motor apagado, el final para él. Guerra accedía al cuarto lugar.

**Vuelta 12:** Se produce el gran golpe de escena de la carrera. Cuando doblaron en la curva del Sol, Maldonado se dio cuenta de que podía perder e intentó el esfuerzo supremo de ir más lento para tratar de llegar al final, pero... Interlagos es muy largo, aún le quedaban más de 6.000 metros por recorrer. Kissling también se da cuenta de que algo le pasaba al líder y que no era sólo la tranquilidad de la última vuelta, y lo fue a buscar. En la Herradura estaba a 1s y en la curva 6 se le pasó a la cola. "Yoyo", muy hábil, lo tapó en la 7 y en la 8, pero al salir de la curva del Pico de Pato, se abrió a la derecha con su goma ya sin aire. Kissling fue por la cuerda a la victoria e hizo en punta los 1.500 metros finales.

posiciones encontradas, el tema del **reglamento técnico** de la Fórmula Dos Sudamericana para los próximos **dos años** a partir de la temporada próxima. El mismo será el de la Fórmula Tres con varios apartados, a saber: a) chasis libre, se pueden usar los actuales con efecto suelo y también los importados de fondo plano; b) tapa de cilindros enfubadas; c) neumáticos Pirelli brasileños. El Campeonato comenzará en la **última semana de marzo o la primera de abril del año '87. Las carreras** serán aproximadamente de **150 km** y el torneo de un mínimo de doce carreras y un máximo de catorce.

*Por Néstor Carbia*



*El salteño Lucio D'Andrea avanzó otro paso en su proceso de afianzamiento en la F-2.*

## FORMULA DOS CODASUR

Gran Premio de Interlagos - Autódromo de Interlagos - Circuito de 7.960 metros - 12 vueltas - Recorrido total: 95.520 km - 9/3/86

### PRUEBAS DE CLASIFICACION

**L. Friedrich, 2m42s133/1000** (prom. 174,831 km/h); Maldonado, 2m42s237; Kissling, 2m42s634; Scarazzini, 2m43s060; Crocerí, 2m43s613; Pegoraro, 2m44s362; Somini, 2m44s433; Guerra, 2m44s579; Verza, 2m45s337; Pimenta, 2m45s370; Giacchino, 2m46s247; Troncón, 2m46s616; Gurini, 2m46s795; D'Andrea, 2m47s475; Feoli, 2m47s581; **Scheer**, 2m47s730; Günter, 2m47s835; Romagnoli, 2m48s660; Barielle, 2m49s248; Pescador, 2m49s817; Benamo, 2m49s979; Dana, 2m50s309; Dos Santos, 2m52s763; Sesana, 2m58s483; Muñato, 3m04s904.
**Sin tiempo:** González y Romano.

### PRUEBAS LIBRES

**Kissling, 2m41s398** (Prom. 177,548 km/h); Crocerí, 2m42s415; Pimenta, 2m43s083; Maldonado, 2m43s092; Verna, 2m44s051; Scarazzini, 2m44s627; Romagnoli, 2m44s812; L. Friedrich, 2m44s816; Guerra, 2m45s393; Giacchino, 2m45s745; Gurini, 2m45s826; Pegoraro, 2m46s093; Benamo, 2m48s124; Muñato, 2m48s364; Somini, 2m48s574; Barielle, 2m49s396; Scheer, 2m49s751; Troncón, 2m49s798; Günter, 2m50s515; D'Andrea, 2m50s607; Sesana, 2m57s238; Pescador, 3m00s525.
**Sin tiempo:** González, Feoli y Romano.

### FINAL

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 6 | Guillermo Kissling | Berta-Renault 18 | 33m29s878/1000 | 12 |
| 2º | 1 | Guillermo Maldonado | Berta-VW | 33m30s886/1000 | 12 |
| 3º | 5 | Alberto Scarazzini | Berta-VW | 33m42s659/1000 | 12 |
| 4º | 15 | Miguel A. Guerra | Berta-Renault 18 | 34m03s092/1000 | 12 |
| 5º | 60 | Víctor Romagnoli | Berta-Renault 18 | 34m14s589/1000 | 12 |
| 6º | 18 | Lucio D'Andrea | Berta-Renault 18 | 34m15s116/1000 | 12 |
| 7º | 31 | Néstor Gurini | Berta-VW | 34m24s208/1000 | 12 |
| 8º | 45 | Carlos Günter | Berta-Renault 18 | 34m37s214/1000 | 12 |
| 9º | 19 | Rafael Verzna | Berta-Renault 18 | 34m44s619/1000 | 12 |
| 10º | 16 | Marcos Troncón | Heve-Passat | 34m45s060/1000 | 12 |
| 11º | 54 | Enrique Benamo | Berta-Renault | 34m46s054/1000 | 12 |
| 12º | 68 | Luis Pescador | Berta-VW | 34m59s042/1000 | 12 |
| 13º | 20 | Pedro Muñato | Muñato-Passat | 35m23s414/1000 | 12 |
| 14º | 3 | Leonel Friedrich | Berta-Passat | 30m33s646/1000 | 11 |
| 15º | 14 | Gustavo Somini | Berta-Renault 18 | 35m46s422/1000 | 11 |
| 16º | 23 | Giovani Sesana | Berta-Renault 18 | 36m23s166/1000 | 11 |
| 17º | 59 | Humberto Dana | Berta-VW | 30m15s849/1000 | 10 |

**No clasificaron:** Pimenta y Scheer (7 v.); Giacchino (5 v.); Crocerí (3 v.); Feoli (2 v.); Pegoraro (1 v.).
**Promedio del ganador:** 169,239 km/h.
**Récord de vuelta:** Maldonado en la 3ª, en 2m45s19/1000 a 173,472 km/h.

### CAMPEONATO

(Disputadas seis competencias)

**Maldonado, 40 puntos**; Kissling, 26; Guerra, 18; Scarazzini, 15; L. Friedrich, 12; Somini, 10; Giacchino, 6; Pimenta, 5; D'Andrea y Verna, 4; Pegoraro, Crocerí y Romagnoli, 3; Günter y Benamo, 1.
**Próxima competencia:** el 31 de agosto en Colombia.

***Indy Cars***

## RUTHERFORD, EL GANADOR MAS VETERANO

**Johnny Rutherford** se impuso en las **500 Millas de Michigan**. El piloto de Fort Worth, Texas, utilizó para ello un **March-Cosworth**, convirtiéndose, a sus 47 años, en el piloto de mayor edad que haya ganado una prueba de Indy Cars. Anteriormente ese lauro lo poseía Bobby Unser Sr.

Rutherford logró la victoria luego de que Bobby Rahal abandonara cuando estaba punteando, mientras que Josele Garza finalizó en segunda posición. Los accidentes y abandonos estuvieron a la orden del día en éste, el circuito más veloz de la temporada del C.A.R.T. La pole position la había logrado **Rick Mears** con un promedio cercano a los **360 km/h**, el mas alto efectuado por un auto de carreras en un circuito cerrado. Anteriormente, el récord lo poseía el Porsche bilubo de Can-Am, manejado por Mark Donohue. La próxima competencia de este torneo serán las **500 Millas de Pocono**, el próximo **17 de agosto**, con lo cual finalizará la disputa de la "triple corona" que comprende a Indianápolis, Michigan y, justamente, Pocono.

*Información Héctor Cademartori desde los EE.UU.*

***Motos-Velocidad***

## PEREZ, SEXTO EN SILVERSTONE

En el circuito inglés de Silverstone, se realizó el pasado domingo una nueva fecha del Campeonato Mundial de Motociclismo. Se disputaron pruebas correspondientes a los torneos de 125, 250 y 500 cm³. En la primera de ellas participó el piloto argentino Guillermo "Willy" Pérez, quien había sufrido inconvenientes con el encendido de su moto el viernes y el sábado de clasificación, ubicándose 19º y 23º respectivamente en las tandas de esos días. Finalmente, en la competencia de 125 cm³, a 20 vueltas, ganó **August Auinger (Bartol)** empleando 39m04s57/100 (promedio **145,260 km/h**). Lo siguieron Domenico Bragaglia (MBA, 39m03s55) y **Luca Cadalora** (Garelli, 39m06s). Pérez finalizó sexto. El torneo lo lidera Cadalora con **86 puntos** seguido por Fausto Gresini, quien posee 54 unidades. Pérez es octavo en el certamen con 26 puntos.

La competencia de 250 cm³, a 24 giros, la ganó **Dominique Sarron (Honda)** con un tiempo de 44m41s76/100. A continuación se ubicaron Carlos Lavado Jones (Yamaha) con un registro de 44m57s21, y Alfredo Pons (Honda), quien tardó 45m02s87. Este campeonato lo encabeza Lavado Jones con **99 puntos**, seguido por Pons quien posee 84.

La carrera, de las "500" fue ganada por **Wayne Gardner (Honda)** quien empleó 51m24s03, a un promedio de **155,550 km/h**. Le escoltó Didier De Rodrigues, también con Honda, que empleó 51m33s29, y tercero arribó **Eddie Lawson** (Yamaha) con 51m34s66. Lawson manda en el torneo mayor del motociclismo mundial con **109 puntos**, seguido a corta distancia por Gardner (93 puntos) y Randy Mamola (92 puntos). La próxima competencia será el **Gran Premio de Suecia**, el **9 y 10 de agosto**.

## COMPLICADA OPERACION A LAFFITE

**Jaques Henri Laffite** continúa su proceso recuperatorio del grave accidente que en el reciente **Gran Premio de Inglaterra** le ocasionara serias heridas en las piernas y pelvis. Y dicho proceso tuvo a mediados de la semana anterior una instancia importante, con la extensa operación a que fue sometido en la **Clínica Choisy de París**, que se prolongó nada menos que durante catorce horas.

**Emile Letournel**, el famoso cirujano que atendiera antes atras a **Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille y Didier Pironi**, fue el encargado de realizar la intervención. Según su opinión, la misma resultó tan prolongada al comprobarse que las diversas fracturas sufridas por Laffite eran más serias y complicadas de lo que se había creído inicialmente. Asimismo, señaló Letournel, su decisión de extender la operación a tantas horas se debió al deseo de efectuar en una sola intervención las múltiples curaciones que necesitan las heridas del piloto francés, y que de otra manera tendrían que haber motivado una serie de operaciones menores. De todas maneras, puntualizó el cirujano, Laffite deberá ser sometido en los próximos días a una nueva operación, en este caso de su talón derecho.

El primer parte médico emitido tras la extenuante intervención informó que "**el estado de Laffite es bueno y tan satisfactorio como es posible. El paciente siente dolores porque la operación fue prolongada y complicada, pero no existen mayores problemas para asegurar su recuperación**". Y ya que se menciona la recuperación, la misma, según los cálculos de los facultativos que asisten a Laffite, demandará un tiempo no inferior a los cuatro meses.

Revista CORSA Nº 1048. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1986 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, 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 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Agosto de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1082

Concesión Nº 7.970

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



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# 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

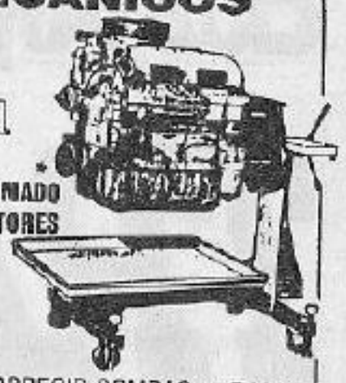
Bmé. MITRE 3482 (c.p. 1201) - CAPITAL - Tel.: 87-6321

## PARA TALLERES MECANICOS

maquin parts srl



* CRIQUE HIDRAULICO PARA CAJAS Y DIFERENCIALES



BANCO ARMADO DE MOTORES

DISTRIBUIDORES:

● FLPAT. S.A.: Viamonte 1581 CAPITAL TEL. 41-1091/9
● HERRAMIENTAS AVENIDA: Av. Roca 119, SANTA ROSA LA PAMPA Tel. 0954-23497
● HECTOR PRASSO: Entre Ríos 1894, Barrio S. Vicente, CORDOBA 051-557-406
● BARBERO Y VILOSIO: Boulevard Garibaldi 1293, S. Francisco CORDOBA 0564-26793

* EQUIPOS PARA CORREGIR COMBAS ● F.100 ● TAUNUS ● R.12 ● R.18 ● PEUGEOT ● DODGE
* DESMONTA RUEDAS PARA CAMIONES Y TRACTORES ZONAS DISPONIBLES

Fabrica:
MITRE 1709 (cp. 2600).
VENADO TUERTO. SANTA FE. TEL. 0462-24053

## LEVAS BOSCH
Competición
Pastor Luna 7957 (ex 8157) Villa Bosch. TEL. 769-1304

## PARA: T.C. 2000, T.C. del OESTE y BONAERENSE F.2 LIMITADO-NAC

★ F.2 Codasur
★ F.4 ★ F.5
★ SPORT 1050,
★ C.A.P. ★ RALLY ENTROCOR FORMULA 850 MILLE LLANTAS ESPECIALES
★ TURISMO CLASE 2 y 3 y demás categorías zonales

## LLANTAS DE COMPETICION AERA



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES
PROMOCIONALES A CORREDORES
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

## TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE
BUJIAS INCANDESCENTES
TERMOARRANQUES PERKINS-FIAT
PLUS ULTRA
CASA ISIDRO VENTAS POR MAYOR
GALICIA 102 esq. Warnes 600
Tel. 855-4464 • Capital Federal

## ANTIFLAMA PROVA

Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326- 7°ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al interior

## DISTRIBUIDORA "SUD"

REPUESTOS Y ACCESORIOS

* A-3 * S.M. * LAMPARAS * VIMOR * NIC * CABLES TAIVOT * ESPEJOS W.G. * PLASTILLIT * R.T.M. * AUTOKLINER * CINTURONES: B.R.D. * ANTENAS ELEMAR * APOYA CABEZA TOTAUTOS * PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE - ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-6431

## FORMULA ONE

* TRAJES ANTIFLAMA
* CAPUCHAS
* GUANTES
* BOTAS

CASCOS

Envíos al interior Av. del Libertador 6822 (cp. 1429) BS. AS. TEL. 784-4808

## DULBECCO

PEUGEOT 505·COUPE FUEGO
A INYECCION
SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
E INYECCION CONSULTENOS
MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

## ahora...el

NUEVO



ATRILES
PARA COLOCAR SOBRE EL MOSTRADOR SISTEMAS PARA LISTAS DE PRECIOS Y DIRECTORIOS EN VARIOS FORMATOS Y MEDIDAS.

ATRIL DE MESA

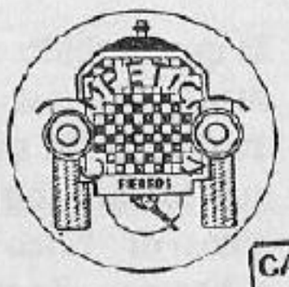


PLANCHA IMPRESA
para lista de precios con 30 renglones por las comerciales modelos confeccionados perfectos de varias dimensiones medidos de toda plancha 215 cm por 30 cm.

CALLE 120 Nº 4365 V. BALLESTER (1653) – Bs. As. TEL.: 768-8484
De Lunes a Viernes de 7 a 16 Hs.

## "COMPETICION FIERROS"

JORGE DRAGO
HECTOR NAVONE



JUNTAR MEVRO

GUIAS DE VALVULAS R.Y.C.
BOBINAS INDUMAG COMPETICION
CONDENSADORES MAXICAP COMPETICION
FILTROS VINTO COMPETICION

CASILLA DE CORREO 73 (1706) HAEDO
TEL. 650-6655 y 552-8994
ENVIOS AL INTERIOR Y EXTERIOR

## NUEVA BATERIA prestolite

UNICAS HECHAS EN EL PAIS
CON SELENIO
LIBRES DE MANTENIMIENTO

EN MUNRO AVDA. MITRE 2906. TEL. 88-9857
TARJETAS DE CREDITO

## AUTO-TINT UNICO LEGITIMO POLARIZADO

DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS
Consulte COLOCAMOS EN EL ACTO



AV. EL LIBERTADOR 6602 TEL. 782-9965

## ● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN * RENAULT ● CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS ● CHASIS PARA TODO TERRENO



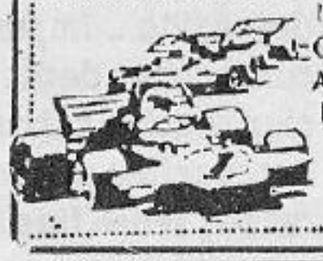
WORLD CAR S.A.
Avda. MITRE 1130/38
(cp. 1602) FLORIDA.
TEL. 760-8995

## PEUGEOT CIUDADELA



LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel
Abierto Sábado todo el día.
y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela

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



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

## HOT-ROD

☆ TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK etc.
☆ VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS
☆ TODO PARA EL TUERCA



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21,300) ☎ 769-0430
Loma hermosa. Envíos al interior

## CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich
PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS · PICKS-UP
TEL. 541-2694 70-6387



## BELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferenciales
Corona Piñón
Palieres

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
FRICTION Gabriel
GAS

ENGRANAJES
FAE
EATON

WARNES 1285 esq. Av. Parral. TEL.854-0864; 855-3579


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

**Club Argentino de Pilotos** EN RIO IV (CORDOBA), CON MAL TIEMPO Y POR

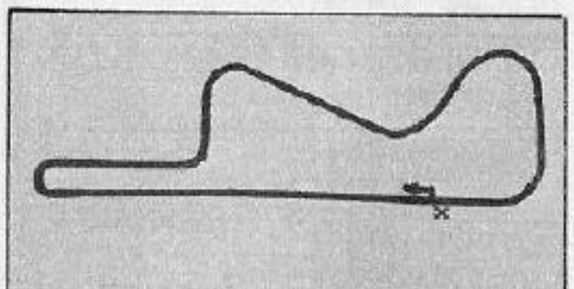
# TRAVERSO, EN TIEMP











## FICHA GENERAL

**Fecha:** 3 de agosto de 1986.
**Escenario:** Autódromo "Ciudad de Río Cuarto".
**Lugar:** Río Cuarto, Provincia de Córdoba.
**Ubicación:** A 5 kilómetros del centro de la ciudad.
**Autoridades: Director de la Prueba:** Juan Carlos Ortelano; **Comisario Deportivo:** Raúl Mariell; **Comisario Técnico:** Juan M. Esnal.
**Condiciones climáticas:** Frío y lluvioso.
**Participantes:** 17 en Datsun y 16 en Nissan.
**Público:** Estimado en 3.000 espectadores.
**Difusión:** ATC en directo; Campeones por Canal 2 La Plata, fragmentos en diferido; Carburando, Radio Rivadavia; Campeones, Radio El Mundo.
**Infraestructura del escenario:** Buena.
**Organización:** Buena.
**Espectáculo:** Regular en Datsun, muy bueno en Nissan.

**Es que, habida cuenta de la suspensión que pesa sobre su auto desde la semana pasada y que comenzaba a regir este lunes, al "Flaco" se le acababa el tiempo... Y vaya si aprovechó el escaso margen que le quedaba para la forzada despedida... Impuso condiciones desde la clasificación sabatina, y en un desapacible domingo conquistó ambas series tras lucha cerrada, especialmente contra su archirrival "Cocho" López, quien lo escoltó a la postre aunque conservando el liderazgo del Campeonato. De los Datsun, el de Cano resultó el mejor, tras las eliminaciones de Zenklusen y Redolfi.**

Mañana fría. Muy fría y para colmo con lluvia... Además hubo que contabilizar que el domingo pasado fue el "Día del Niño", y que las posibilidades de ver una buena carrera aparecían un tanto lejanas, a raíz de un cambio en la programación dominguera, ya que los Nissan (por haber pocos autos) correrían dos series por suma de tiempos.

Ante este panorama, muy pocos se atrevieron a llegarse al Autódromo Ciudad de Río Cuarto, pero contrariamente a lo que se presumía, los Nissan ofrecieron un espectáculo que podría catalogarse como brillante, con dos series disputadas a un ritmo intenso y con variaciones de todo tipo. Y aunque las condiciones del piso no fueron las ideales, ningún hecho derivado de esa contingencia alteró el desarrollo. Hubo sí algún toquecito entre "Cocho" y Traverso, pero ello no pasó de un simple detalle, producto de lo ya apuntado, y en el que la mala intención no tuvo cabida.

Donde las cosas fueron de un tenor opuesto, creando fundadas dudas en la clasificación, fue en la competencia de Datsun, donde tras el toque propinado por Zenklusen a Cerquetti y que desplazó a este de la primera posición, el panorama se oscureció (o se aclaró) con la desclasificación de Redolfi, porque el volante motor pesaba 15 gramos menos que el peso mínimo. En consecuencia, Zenklusen fue excluido y Redolfi desclasificado.

### NI ZENKLUSEN NI REDOLFI: GANO CANO

Vamos a contar lo que sucedió durante las 19 rondas de esta final para los Datsun 280 ZX, una competencia pobre, en la que la televisión y los espectadores se llevaron la imagen de **Abelardo Zenklusen** como ganador y de **Hugo Redolfi** como su escolta. Aunque finalmente no fueron ni uno ni otro.

En el caso de Zenklusen (que junto con **Gerardo Cerquetti** se habían escapado notablemente del resto) se intercambió la punta con Cerquetti, pero cuando este la ostentaba a la sazón, un topetazo de Zenklusen lo quitó de la circulación cuando su chance era mucha. Pero nadie creía que Zenklusen ganó la carrera, como se vio en el circuito y mostró la TV, ya que Cerquetti presentó una denuncia en su contra que finalmente prosperó con la exclusión de Zenklusen. La última alternativa se produjo en la revisión técnica, donde Redolfi, teóricamente el ganador, fue desclasificado por la razón apuntada líneas arriba.

¿Y quién ganó? Pues **José Cano**, que prefirió hacer una carrera prudente cuidando el auto para tratar de llegar, imposibilitado de otra cosa en virtud de que, según comentara Cano: "**No veía absolutamente nada y por ese motivo no quise arriesgar**". Pero llegó tercero en la pista y si bien la televisión no lo mostró, "Pepe" Cano se llevó los veinte puntitos a su casa.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUMA DE TIEMPOS...

# O DE DESCUENTO

*Por Oscar Izzo*
*Fotos: Juano Fernández*



*"Cocho" adelante (izq.) con Traverso al acecho. Los dos en brillante labor. José Cano y su sorpresa ante una victoria que no esperaba. Oltra en situación comprometida al paso de Monguzzi y Der Ohanessian. Un primer plano para Rementería, que protagonizó tres trompos.*



Por situación distinta pasó **Daniel Sancho**, quien luego de una remontada paciente en una carrera que desarrolló en forma por demás regular, llegó al segundo lugar a sólo tres giros del final, pero un trompo volvió a alejarlo en la pista, aunque en el "Comisariato" tuvo una recompensa llevándose ese tercer puesto. Otro de los que tuvo una llamativa regularidad fue **Daniel Musso**, mientras que **Oscar Zanatta** no desentonó dentro de un pelotón que viajó peleando sin concesiones, aunque algo alejado de Zenklusen y Cerquetti.

## TRAVERSO GANO EN SU ESTILO

Entre los Nissan 300 ZX había tres candidatos "de fierro" para la victoria. Ellos eran **Juan María Traverso**, **"Cocho" López** y **Ernesto Bessone (h)**. Pero prontamente la cifra se acortó en virtud de la prematura renuncia del último.

Las condiciones climáticas tenían preocupados a todos. No hubo otra manera de actuar que no fuera la de "jugarse" por auto para piso seco o mojado. A cara o cruz. Y en esas condiciones, Traverso y "Cocho" se decidieron por las slick. Lo mismo que **Silvio Oltra**, mientras **Gustavo Der Ohanessian** y **Esteban Fernandino** optaron por el neumático con dibujo.

Y nadie salió a arriesgar... Cada uno en su medida expuso las intenciones traídas a Río Cuarto, y al cabo resultó claro que Traverso supo especular con ese segundo ocho centésimas de ventaja logrado ante "Cocho", en la primera serie, aunque la

## LOS DESARROLLOS

**Nissan 300 ZX - Primera serie:** Al cabo de la primera vuelta, Traverso fue el líder, escoltado por Oltra, "Cocho", Luaces, Fernandino, Ohanessian, Mayorga, R. Zanatta, Monguzzi y Bergallo. Al giro siguiente, el "Chango" superó a Luaces, y una vuelta más tarde "Cocho" se puso a la cola de Traverso, mientras que Mayorga se retrasaba. Esas posiciones se mantuvieron hasta la vuelta octava, cuando "Cocho" pasó a encabezar el pelotón y Mayorga y Boggio se intercambiaban el décimo puesto. En la novena pasada Traverso recuperó la punta, pero la perdió durante las dos siguientes rondas, mientras que detrás todo siguió igual. Con una docena de giros, Traverso pasó a la punta, y las posiciones se mantuvieron sin variantes hasta el final de la serie.

**Segunda serie:** Tras una excelente largada, Ohanessian se hizo de la punta, seguido por "Cocho", Traverso, Oltra, Fernandino, Luaces y Monguzzi. En la tercera vuelta, Traverso pasó a ser escolta, desplazando a "Cocho" mientras comienza la lucha entre Oltra y Fernandino por el cuarto puesto, Mayorga y Bessone por el sexto, y Monguzzi-Bergallo por la octava colocación. Traverso recuperó la punta en el octavo giro, con Ohanessian a su cola y "Cocho" en el tercer puesto, pero todos bien juntitos, sin demasiada luz entre ellos. En la vuelta once, "Cocho" superó a Der Ohanessian, y Monguzzi lo hizo con Bergallo, manteniéndose estas posiciones hasta el final.

**Final Datsun 280 ZX:** En el pique sacó ventajas Zenklusen, seguido por Cano, Cerquetti, Redolfi, Sancho, Musso, Tuero, Harpe y Rementería. En la vuelta siguiente, Cerquetti se puso detrás de Zenklusen y Tuero superó a Musso, mientras que Oscar Zanatta comenzaba a remontar. Con media docena de giros, Cerquetti desplazó a Zenklusen y Rementería subió dos puestos, pero vivió a retrasarse inmediatamente. En la vuelta doce Sancho se colocó cuarto mientras que el resto se mantenía sin variantes. En la vuelta catorce, cuando iban a encarar la horquilla, Zenklusen "tocó" a Cerquetti, quien queda quinto, mientras Sancho se acercaba a Redolfi, y tres vueltas después logró el segundo puesto, aunque por muy poco tiempo, ya que un trompo lo relegó casi inmediatamente. Redolfi recibe esa "herencia" y la vuelta final no ofrece variantes.

## HABLAN LOS PROTAGONISTAS

**Juan M. Traverso:** "¿Qué puedo decir?... que conté con un auto muy bien equilibrado, y en consecuencia pude llegar a esta nueva victoria. No fue fácil, pero en el duelo con 'Cocho' puse todo y pude doblegarlo. Si hubo algún toque eso no puede atribuirse de ninguna manera a la mala intención. El estado del piso contribuyó para crear algunas situaciones anormales, aunque todo se desarrolló limpiamente".

**Osvaldo López:** "Más que nada pensé en el campeonato y no en ganar esta carrera. Me jugué poniendo el auto para correr sobre piso seco y estuve muy cerca de la punta, pero preferí 'quedarme en el molde' y no intentar alguna maniobra de la que después podrían reprocharme".

**Esteban Fernandino:** "El sábado pude dar sólo tres vueltas, ya que se desprendió el tren trasero. En la carrera puse el auto con gomas lisas y creo que hice una buena carrera".

**Silvio Oltra:** "Yo también me jugué por las gomas lisas y en definitiva estoy conforme. El estado de la pista no permitía arriesgar demasiado".



## VISITAS EN RIO CUARTO

Carlos Pairetti confirmó plenamente la realización de la próxima competencia, el 17 de agosto en Las Parejas. Y lo hizo en estos términos: "**La carrera no corrió peligro nunca. Yo traté directamente con el señor Eduardo Bollatti, propietario del Autódromo, de manera que lo que digan algunos miembros del club no tiene asidero. Larrauri llega el martes 12 a Buenos Aires y participará en esa carrera, aunque aún no se con qué auto**".

Pero también hubo otras novedades importantes en Río Cuarto y estuvieron referidas a las visitas que hicieron los señores **Robert Heinz**, (tercero desde la izquierda), **Jürgen Barth** delegado en Sport Prototipos para todos los temas que tengan como epicentro a países no europeos y Gerhard Wagner, periodista de la publicación alemana Rally Racing, que antes del comienzo del 6° Rally de Argentina, se dio una vuelta por Río Cuarto.

Pairetti, quien ya conversó con Heinz, volvió a hacerlo, y en principio se determinó que habría dos competencias válidas por el Campeonato Mundial de Endurance. Serán en el mes de marzo de 1987, una en Buenos Aires y otra en un escenario que puede ser Rafaela, Mendoza o Córdoba, depende de la inspección a realizarse. Habría dos opciones: una de correr 360 kilómetros parando dos veces para cargar nafta y cambiar pilotos, y la otra de correr 500 kilómetros con tres paradas. El tema fundamental es la seguridad, y ambos visitantes se mostraron extrañados por lo poco que ese aspecto fue tenido en cuenta en Río Cuarto.

Las conversaciones seguirán. Heinz se reunirá nuevamente con Pairetti, irán juntos a inspeccionar los circuitos ya mencionados –inclusive el Autódromo– y en los próximos días habrá importantes novedades.

## CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Osvaldo López:** Corrió con los vidrios empañados y en la segunda serie se le acabó el agua del lavaparabrisas.

**Ernesto Bessone (h):** En la primera serie debió parar ya que su limpiaparabrisas no funcionaba, y en la segunda, se desprendió la trompa.

**Gustavo Der Ohanessian:** En la primera serie hizo un trompo y no tuvo contacto con la punta, pero en la segunda largó impecablemente, ya que lo hizo con gomas para lluvia. Punteó algunas vueltas, pero una vez que la pista se fue secando, el auto se "vino para atrás".

**Alberto Baldinelli:** Contó con un auto falto de velocidad. Dio apenas tres giros y paró por un problema en la caja de velocidades.

**Alejandro Rementería:** Hizo tres trompos.

**Tomás Harpe:** Se fue afuera.

**Eduardo Tuero:** Hizo un trompo.

**Gerardo Cerquetti:** Fue tocado de atrás por Zenklusen, cuando estaba en la punta de la carrera.

**René Zanatta:** En la largada de la primera serie pinchó la goma trasera izquierda, y en la segunda, se fue fuera de pista para no impactar contra el auto de "Tito" Bessone.

**Daniel Sancho:** Venía haciendo una excelente carrera, pero luego de llegar al segundo puesto hizo un trompo.

**José Cano:** "El auto andaba perfectamente, pero no quise arriesgar ya que no veía absolutamente nada".

**Hugo Redolfi:** Debió cambiar la trompa en la línea de largada, y equipó su auto con amortiguadores duros. En la prueba de clasificación, donde fue "pole position" pinchó tres gomas.

**Angel Monguzzi:** "El auto dobla bien, pero a la hora de acelerar es un desastre. El motor no rinde nada".

## NISSAN 300 ZX

Automóvil Club de Río Cuarto - Autódromo "Ciudad de Río Cuarto" - Circuito de 3.279,49 metros - Dos series de 15 vueltas por suma de tiempos - Recorrido total 98.394 km - 3/6/86.

### PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Traverso, 1m22s90** (Prom. 142,252 km/h); López, 1m23s16; Bessone, 1m23s63; Oltra, 1m23s63; Luaces, 1m23s67; Bergallo, 1m23s74; Der Ohanessian, 1m23s78; Mayorga, 1m23s97; R. Zanatta, 1m24s18; Monguzzi, 1m24s28; Larroca, 1m24s36; Fernandino, 1m24s45; Boggio, 1m24s80; Vido, 1m24s84; Baldinelli, 1m25s10; Pujadas, 1m26s18.

### PRIMERA SERIE
(15 vueltas)

**Traverso, 23m40s16/100**; López, 23m41s24; Fernandino, 23m41s45; Oltra, 23m52s84; Luaces, 23m54s29; R. Zanatta, 23m57s91; Der Ohanessian, 24m12s89; Monguzzi, 24m14s22; Bergallo, 24m15s22; Mayorga, 24m26s00; Boggio, 24m46s35; Larroca, 25m03s20; Pujadas, 25m13s91; Vido, 23m59s62 (14v); Bessone, 25m00s54 (9v); Baldinelli, 5m13s43 (3v).

**Promedio del ganador**: 124m566 km/h.

**Récord de vuelta**: Fernandino en la 14ª en 1m32s25/100 a 127,843 km/h.

### SEGUNDA SERIE
(15 vueltas)

**Traverso, 22m58s41/100**; López, 22m58s85; Der Ohanessian, 23m01s22; Oltra, 23m09s88; Bessone, 23m15s09; Mayorga, 23m24s09; Vido, 23m32s09; Monguzzi, 23m32s51; Luaces, 23m32s96; Bergallo, 23m34s04; Larroca, 23m34s74; Boggio, 23m52s91; Pujadas, 24m20s98; R. Zanatta, 15m06s68 (9v).

**No largó**: Baldinelli.

**Promedio del ganador**: 128,359 km/h.

**Record de vuelta**: López en la 9ª en 1m29s94/100 a 131,127 km/h.

### FINAL
(Por suma de tiempos)

| Pos. | Nº | Piloto/Procedencia | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 15 | Juan M. Traverso/Ramallo | 46m38s67/100 | 30 |
| 2º | 1 | Osvaldo López/Bs. Aires | 46m50s09/100 | 30 |
| 3º | 2 | Esteban Fernandino/Cnel. Pringles | 46m51s83/100 | 30 |
| 4º | 5 | Silvio Oltra/Bs. Aires | 47m02s42/100 | 30 |
| 5º | 4 | Gustavo Der Ohanessian/Bs. Aires | 47m14s11/100 | 30 |
| 6º | 16 | Carlos Luaces/Pilar | 47m27s25/100 | 30 |
| 7º | 3 | Angel Monguzzi/Córdoba | 47m46s73/100 | 30 |
| 8º | 51 | Rodolfo Bergallo/P. R. S. Peña | 47m49s29/100 | 30 |
| 9º | 10 | Francisco Mayorga/Bs. Aires | 47m50s99/100 | 30 |
| 10º | 14 | Juan C. Larroca/Córdoba | 48m37s94/100 | 30 |
| 11º | 40 | Fernando Boggio/Pilar | 48m39s26/100 | 30 |
| 12º | 17 | Héctor Pujadas/Bs. Aires | 49m34s89/100 | 30 |
| 13º | 33 | Roberto Vido/ | 47m31s71/100 | 29 |
| 14º | 76 | Rene Zanatta/Rafaela | 39m03s71/100 | 24 |
| 15º | 20 | Ernesto Bessone/Bs. Aires | 48m15s63/100 | 20 |
| 16º | 25 | Alberto Baldinelli/Bs. Aires | 5m13s43/100 | 3 |

**Promedio del ganador**: 126,424 km/h.

**Récord de vuelta**: López en la 9ª de la 2ª serie en 1m29s94/100 a 131,127 km/h.

### CAMPEONATO
(1 disputadas ocho competencias)

**Traverso y López, 122 puntos**: Oltra y Bessone, 53; Fernandino, 37; Raies, 36; Mayorga, 30; Der Ohanessian, 29; Luaces, 22; Crocen y Olmi, 16; Picatti, 14; Monguzz y Guerra, 12; Boggio, 6; Larroca, 4; Bergallo y Zampa, 3; Vido y Costanzo, 1.

**Próxima competencia**: el 17 de agosto en Las Parejas.

## DATSUN 280 ZX

Automóvil Club de Río Cuarto - Autódromo "Ciudad de Río Cuarto" - Circuito de 3.276,49 metros - 19 vueltas - Recorrido total: 62,250 km - 3/8/86.

### PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Rodolfi, 1m24s38/100** (Prom. 139,767 km/h); Musso, 1m25s11; Zenklusen, 1m25s15; Cano, 1m25s35; Tuero, 1m25s35; Pairetti, 1m25s37; Cerquetti, 1m25s58; Harpe, 1m25s77; Sancho, 1m25s77; Cura, 1m25s77; O. Zanatta, 1m25s81; Lavari, 1m25s81; Baravalle, 1m25s94; Rementeria, 1m26s26; Heritier, 1m26s91; Machado, 1m28s49; Ponte, 1m30s21.

### FINAL

| Pos. | Nº | Piloto/Procedencia | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 70 | José Cano/Córdoba | 20m40s65/100 | 19 |
| 2º | 8 | Gerardo Cerquetti/Gral. Deheza (Cba.) | 20m42s56/100 | 19 |
| 3º | 12 | Daniel Sancho/Rosario | 20m47s11/100 | 19 |
| 4º | 86 | Daniel Musso/Avellaneda (Sta. Fe) | 21m14s02/100 | 19 |
| 5º | 57 | Oscar Zanatta/Rafaela | 21m15s47/100 | 19 |
| 6º | 47 | Tomás Harpe/Bs. Aires | 21m34s26/100 | 19 |
| 7º | 54 | Carlos Pairetti/Bs. Aires | 21m34s94/100 | 19 |
| 8º | 18 | Eduardo Tuero/Bs. Aires | 21m46s08/100 | 19 |
| 9º | 19 | Carlos Cura/Bs. Aires | 20m08s90/100 | 18 |
| 10º | 85 | Alejandro Rementería/C. Rivadavia | 20m30s57/100 | 18 |
| 11º | 71 | Ricardo Machado/Santa Fe | 20m56s57/100 | 18 |
| 12º | | Luis Ponte/ | 21m10s30/100 | 17 |

**No clasificó**: Heritier. **No registró paso**: Lavari. **No largó**: Baravalle. **Excluido**: Zenklusen.

**Desclasificado**: Rodolfi luego de la revisación técnica.

**Promedio del ganador**: 123,094 km/h.

**Récord de vuelta**: Zenklusen en la 13ª, en 1m33s83/100 a 125,691 km/h.

### CAMPEONATO
(disputadas ocho competencias)

**Rementería, 108 puntos**: Cerquetti, 72; Sancho, 56; Lavari y Gonzalez, 46; Cano y R. Zanatta, 42; Zenklusen, 33; Harpe, 28; Musso, 24; Pairetti, 21; Supino, 16; Cura y Marianovic, 15; Zabala y Rodolfi, 14; Ferrari, 13; O. Zanatta, 8; Capra, 7; Tuero y Sotro, 6; Chehade, 4; Torres y Moratinos, 3; Bulla y Pivaro, 2; Busco y Heritier, 1.

**Próxima competencia**: el 17 de agosto en Las Parejas.

*La intemperancia de Zenklusen. Arriba cuando le pega a Rodolfi, y abajo en el momento en que impacta contra el Datsun 280 ZX de Cerquetti, para sacarlo del primer puesto. En la pista ganaría Zenklusen, pero quedó afuera por esta acción, lo mismo que Rodolfi por problemas reglamentarios.*





## ¿TRAVERSO DE A PIE?

La incógnita se paseó por Río Cuarto durante todo el fin de semana. El rumor de una suspensión por seis meses del auto que conduce Juan María Traverso en el C.A.P. tenía bases sólidas, aunque nadie contaba con la respuesta acertada a la pregunta ¿que pasará en el C.A.P. con Traverso?.

Consultado, el piloto comentó: **"Yo no se nada... Oficialmente nadie me comunicó nada, lo mismo que al dueño del auto"**.

El Comisario Deportivo, Raúl Mariely, por su parte, señaló: **"Nosotros hemos tomado la numeración de la carrocería del auto de Traverso, quien de todos modos está autorizado para correr. Ademas, la sanción es solo para el auto, y si Traverso decide correr con otro vehículo no creo que tenga problema. El número 15 puede seguir utilizándolo, pero no en el auto cuestionado"**.

Paralelamente, el pasado viernes a última hora recibimos en nuestra redacción un comunicado de prensa de la C.D.A. referido a este tema y que textualmente dice:

En su reunión de la Mesa Directiva del 31 de julio ppdo. y con referencia a la desclasificación del coche N° 15, de la Categoría Nissan 300, conducido en esa oportunidad por el piloto Juan María Traverso, se adoptó la siguiente resolución; que por su importancia, se transcribe en su totalidad:

De acuerdo al informe de la Subcomisión Técnica, que la Mesa Directiva hace suyo, resulta totalmente imposible que los álabes del rotor de la bomba de dirección hidráulica se hayan pegado en forma casual, siendo, por lo contrario, el resultado de una acción ilícita que deriva en aumento de la potencia del motor.

Citado a declarar el piloto Juan María Traverso, presentó una nota aceptando su desclasificación y no apelando a la misma. Desligó su responsabilidad manifestándose ajeno a lo ocurrido, pues no participa en ningún momento en la preparación del auto.

En cambio el señor René Escobar, que figura como concurrente interpuso el recurso de apelación, no aportando prueba técnica alguna y atribuyendo a un hecho casual la alteración comprobada, con muy débiles argumentaciones.

En igual sentido declaró el señor Carlos Pedernera, ofrecido como testigo.

En consecuencia se tiene por demostrado que la infracción reglamentaria comprobada obedece a una maniobra ilícita, que debe ser sancionada.

De la declaración del señor Escobar resulta, además, que no es el propietario del vehículo, sino miembro del equipo que lo prepara y dependiente de la firma Vicentín S.A.I.C., verdadero propietario.

En consecuencia de lo expuesto y a fin de establecer responsabilidades cabe analizar la situación de todos los nombrados:

a) **PILOTO JUAN MARIA TRAVERSO**: No se pudo comprobar que tuviera conocimiento pleno de lo ocurrido, aunque exista una grave presunción en su contra, pues en la conducción debió advertir las deficiencias desde el primer momento, rechazándose su afirmación que solo lo notó en carrera. No existiendo pruebas en contra, la presunción no basta para sancionarlo, siendo a su favor el beneficio de la duda, como norma general aplicable.

b) **CONCURRENTE SR. RENE ESCOBAR**: Como tal y como miembro del equipo de competición, es el principal responsable de la maniobra ilícita comprobada.

Se dispone su exclusión del registro de concurrentes y una suspensión de un (1) año para su licencia en cualquier carácter en la C.D.A. en la forma contemplada y con los alcances de los artículos 150, 165, 269 y 276 del R.D.A.

c) **VICENTIN S.A.I.C.**: Se resuelve hacerle saber el desagrado por las irregularidades ocurridas con el coche de su propiedad en la competencia en que fueron comprobadas las maniobras ilícitas aludidas y que no es posible aplicarle sanciones directas por no ser licenciado en la C.D.A.

d) **COCHE NISSAN CONDUCIDO POR EL PILOTO TRAVERSO**: En razón de la falta de efectividad de otras sanciones a los antes aludidos, por las razones expuestas y dada la particularidad del caso se resuelve aplicar a este coche la medida de suspensión del mismo, quedándole prohibida toda participación en competencias automovilísticas por el término de seis (6) meses, conforme al Art. 168 del R.D.A., que autoriza la suspensión de un vehículo determinado en el que haya sido violado el citado R.D.A.

A fin de hacer efectiva la medida se dispone hacerla saber tanto a sus verdaderos propietarios como al Club Argentino de Pilotos, solicitando los datos y numeraciones del coche aludido a los fines de su portada identificación.

En cuanto al dictamen de la Subcomisión Técnica, que la Mesa Directiva hizo suyo, dice entre otros conceptos:

"En el caso concreto del vehículo de referencia se constató que la bomba presentaba los álabes pegados en forma concéntrica en el interior del rotor. Los álabes se encontraban pegados con un pegamento de uso comercial, tipo Fastix o similar, incoloro".

"Respecto al descargo presentado, merece señalarse que en ningún momento se consultó al Comisario Técnico actuante (Sr. Juan Manuel Estrai) sobre una supuesta autorización para la utilización de pegamento para subsanar una deficiencia del retén de la bomba".

"Asimismo, el retén ubicado en el cuerpo de la bomba no presenta señales de haberse reforzado con ningún tipo de pegamento, pero aun en el supuesto que hubiera colocado alguno en el mismo, cabe apuntar:

a) De ninguna manera suprimido la supuesta pérdida, por cuanto al no ejercer ninguna presión sobre el eje, el fluido hubiera seguido manando hacia el exterior.

b) Por aplicación de elementos leyes físicas, es imposible que el pegamento se hubiera desplazado hacia el interior de la bomba".

"Por lo expuesto la explicación ensayada, no resiste el menor análisis ni encuentra asidero alguno a la luz de los elementos retirados para su estudio y análisis".

"De esta forma se evita la pérdida de potencia que el funcionamiento normal de la bomba trae aparejada."

Por último se dispuso no hacer lugar a la apelación interpuesta por el Sr. René Escobar, manteniéndose la desclasificación impuesta por el Comisario Deportivo en la competencia del 22 de junio ppdo. en Santa Rosa, cuya clasificación final queda confirmada.

Asimismo, se resolvió notificar a los interesados mencionados.

Con vinculación al caso de referencia, se resolvió con carácter general lo siguiente:

De acuerdo al R.D.A. los concurrentes de los coches de competición deben ser sus respectivos propietarios.

Se han comprobado casos, en los cuales los concurrentes son solamente prestanombres o personas extrañas, como lo ocurrido en el coche Nissan que habitualmente conduce el corredor Juan María Traverso y que luego una sanción aplicable a los mismos carezca de todo efecto.

A fin de regularizar esta situación se intima a todos los licenciados que figuran como concurrentes y no son propietarios a presentarse en la C.D.A. aclarando o retirando su licencia como concurrentes, dentro del plazo de sesenta días.

Vencido ese plazo, de cualquier infracción reglamentaria se hará solidariamente responsable al piloto, que en conocimiento de que el concurrente no es el propietario, no informe de ello a la C.D.A.

diferencia ínfima no era como para funcionar tranquilamente. Esa primera serie y la segunda, fueron disputadas astuta e inteligentemente por Traverso y "Cocho", los dos candidatos que tuvieron un complemento interesante en el trabajo de Oltra, Der Ohanessian y Fernandino, tres que hicieron lo suyo para levantar un espectáculo que no se presagiaba pobre, pero que a la postre adquirió una emotividad asombrosa.

Juan María Traverso se quedó con la victoria porque pudo manejar la carrera con solvencia, aunque parezca –en virtud de la cercanía de su impecable perseguidor– que la victoria estuvo comprometida. "Cocho" López lo inquietó, es cierto. Pero el "Flaco" pudo y supo controlar en todo momento la carrera, funcionando como una computadora, trabajando a favor de la ventaja lograda en la serie inicial y dejando hacer a todos menos a "Cocho".

Con verlo en el espejo de su Nissan, Traverso estaba a cubierto, y si bien su archirrival lo buscó en algunas oportunidades, la prudencia lo llevó a pensar más en el campeonato que en la carrera. En una palabra, asegurándose los puntos y olvidándose de la punta. Este criterio se afianzó en el momento en que el "sapito" de su Nissan se quedó sin agua y ante esto se llamó a sosiego.

En lo referente a Der Ohanessian, salió en la segunda serie a "quemar las naves", conformándose con la victoria parcial. Largó impecablemente, a favor de las gomas con dibujo, pero una vez que la pista se fue secando esas gomas perdieron su efecto.

Por último, conviene resaltar el trabajo de Fernandino y Oltra... Mientras el piso estuvo mojado, Fernandino inquietó permanentemente a Oltra, pero una vez que se fue secando la pista, Oltra sacó partido de la situación. A ellos dos y a Ohanessian les cabe el halago de ser protagonistas fundamentales –junto a Traverso y "Cocho"– de una carrera excelente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Campeones

## LE DA LA COBERTURA MAS COMPLETA DEL RALLY DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

LR1 RADIO EL MUNDO

**DESDE BUENOS AIRES:**

Miércoles 6/8 de 20 a 23 horas largada desde ACA con cabina transmisión propia y 6 unidades móviles.

Flashes informativos previos a la largada

**DESDE CORDOBA:**

Jueves 7, Viernes 8 y Sábado 9/8

información permanente con flashes informativos

canal 2

**LS 86 TV canal 2**
**La Plata - Argentina**

**DESDE CORDOBA VIA COAXIL EN DIRECTO:**

Jueves 7/8 de 23 a 24 horas

Viernes 8/8 de 23 a 24 horas

Sábado 9/8 de 16.30 a 18 horas

**CON LA LLEGADA AL ESTADIO:**

Chateau Carreras

Domingo 10/8 de 21 a 23 horas

La reseña del Rally

**UNICAMENTE CAMPEONES PODRA BRINDARLE LAS IMAGENES E INFORMACION AL INSTANTE POR SU HABITUAL DESPLIEGUE PERIODISTICO Y TECNICO.**

Conducción y Dirección General

**CARLOS ALBERTO LEGNANI**

**La imagen y el relato del automovilismo actual**

Campeones

**INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO**

**CAMPEONES DEL CAMINO S.A.**
Arenales 2896 - P.B.- (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

CORSA

Año XXI Nº 1048
Del 6 al 12/8 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

**DIRECTOR**
Jorge A. Augé Bacqué
**SUBDIRECTOR**
Oscar Daniel Filipaldi
**SECRETARIO DE REDACCION**
Eduardo Enrique Neira.
**PROSECRETARIO DE REDACCION**
Oscar Alberto Izzo.
**DIAGRAMACION**
Eduardo César González
**(Jefe de Area)**
Carlos A. Romanó
**(Jefe de Diagramación)**
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
**(Diagramadores)**
**COORDINADOR**
Rubén Lettieri
**SECRETARIA**
María Delia Cedrés de Mango

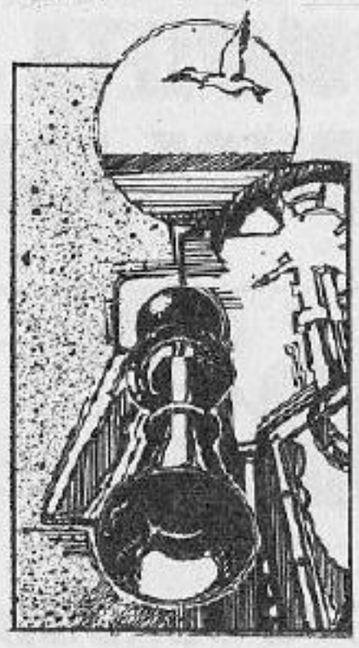
**COLABORADORES**
Ronald Hansen, Miguel Colazo,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Chiappe
**En el exterior:** Franco Lini, Giorgio Piola (F-1)
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Hector Guidamarchi (EE.UU.)
**SERVICIOS EDITORIALES**
**Director:** Nolberto Fernández
**Subdirector:** Hugo García
**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, E. Nuñes, J.M. Urteaga,
L. Gemelli
**Fotógrafo**
Cristian Frölich.
**SERVICIOS EXTERIORES**
**Corresponsal**
Mario Diament **(Nueva York)**
**LABORATORIO**
**Jefe:** Omar García
**ARCHIVO**
**Jefe:** Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril S.A

**AREA EDITORIAL**
**Director Periodístico:** Jorge A. Augé Bacqué
**Director de Arte:** Carlos Muleiro
**Directora de Coordinación:** Estela Herszberg
**AREA PUBLICIDAD**
**Gerente:** Fernando Castanyá
**Gerente de Ventas:** Roberto Ares
**Jefe de Tráfico:** Rodolfo Eusebio
**AREA INDUSTRIAL**
**Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida**
**(Prov. de Buenos Aires)**
**Tel. 760-5543**

# Toquecitos de bocina



**EL T.C. VUELVE A VENADO** - Días pasados, **Eduardo Pereyra y Hugo Mazzacane** estuvieron en **Venado Tuerto**, inspeccionando un nuevo circuito para que el **Turismo Carretera** se presente allí el año entrante. Su extensión es de aproximadamente **diez kilómetros**, y sólo restaría pavimentar unos 3.000 metros. Como referencia, el trazado está ubicado en el kilómetro 350 de la ruta 8. Una entidad de la trayectoria del **"Jorge Newbery"** debe arbitrar los medios para poner el circuito en condiciones, no sólo para continuar con su brillante historial sino también para que la categoría llegue a una zona que tuvo y tiene representantes de lujo, y que últimamente permaneció al margen.

**TAPA PARA LOS "CHIVOS"** - A raíz de la escasa disponibilidad de tapas de cilindros para los **Chevrolet**, en la A.C.T.C. se decidió encargar el maquinado de dichos elementos a una **metalúrgica de Tandil**, y luego las mismas serán distribuidas entre los pilotos que habitualmente compiten con vehículos de la marca.

**DEL BUONO PRONOSTICA** - **"En los tramos más veloces les tengo plena fe a los**

# NOVEDADES DE LA C.D.A.

● *La **Asociación Sanjuanina de Volantes** renunció al rally que debía organizar entre el 24 y el 26 de octubre próximo. También renunció a organizar una carrera de Turismo el **Bahía Blanca Automóvil Club**, como tenía previsto para el 17-8-86.*

● *Se comprobó que todos los árboles de levas observados de la **Fórmula Renault Argentina** se encontraban dentro de las especificaciones previstas por el fabricante, en lo relativo a los perfiles de las levas de admisión y escape.*

● *Se analizó la apelación de **Ernesto C. Bessone (p)** sobre su desclasificación en la prueba de Turismo del 9-7-86. Se consideró que no hubo mala intención y que posiblemente la desclasificación se debió a un error de interpretación del reglamento.*

● *Se apercibió al Sr. **Néstor Papini** por actitudes incorrectas y protestas ante el comisario deportivo con motivo de la detención de la carrera de Turismo del 9-7-86, previniéndole que en caso de reincidencia será objeto de sanciones mayores. Asimismo, se dispuso hacer saber a las autoridades de APAT esta sanción por su vinculación con el nombrado que se titula promotor de competencias de APAT.*

● *La CDA aclaró que ni ella ni el **ACA** tuvieron participación alguna en la organización y desarrollo de la carrera de F-2 Codasur realizada en Puerto Iguazú, salvo en el cronometraje de la prueba. Sin embargo, el circuito fue revisado con anterioridad a la competencia por un miembro de la CDA, trabajando en este momento para Codasur.*

**Motocross**

# EL ANUNCIO DEL MUNDIAL

*La cuenta regresiva nos acerca cada vez más a ese **domingo 24 de agosto** asignado por calendario para la realización del **Gran Premio de la República Argentina de Motocross**. Por eso, sus responsables van cumpliendo los pasos previos y uno de ellos fue el anuncio oficial de la carrera, efectuado el pasado martes 29 en una informal reunión efectuada en el restaurante "Sun Roof", cercano a Plaza San Martín.*

*Entre los presentes se contó el gobernador de la provincia de Salta, señor **Roberto Romero**, así como también a representantes del **Auto Club Salta**, coorganizador de la competencia con **Reinaldo Cozzani**, quien obviamente también estuvo, al igual que numerosos representantes de los distintos medios de prensa.*

*Como es de imaginar la oportunidad resultó propicia para que se dieran a conocer nuevos detalles de este Gran Premio que, en el circuito de **1.850 metros** construido en las laderas de los cerros que circundan el **Autódromo Martín Miguel de Güemes**, concretará la undécima fecha del **Campeonato Mundial** de la clase **125 cm³**. Así se informó que el total de pilotos inscriptos alcanzó la cifra de **55**, contándose entre ellos los quince ubicados en las primeras posiciones del torneo, como también el italiano **Franco Picco**, el español **Jordi Elías**, el estadounidense **Rodney Smith** y los mejores pilotos sudamericanos que además, lógicamente, de **Argentina**, incluyen representantes de **Brasil, Uruguay, Chile, Paraguay, Bolivia, Venezuela y Perú**.*

*Asimismo fueron confirmados los horarios que conformarán el cronograma oficial de la competencia y que serán los siguientes: **sábado 23**, 12 a 13 y 13.30 a 14.30, prácticas libres; 15.15 a 16.00, prueba de clasificación grupo "A"; 16.15 a 17.00, prueba de clasificación grupo "B"; **domingo 24**, 9.45 a 10.15, prácticas libres; 10.45 a 11.45, prácticas obligatorias; 14.00, largada primera manga, y 16.30, largada segunda manga. Vale agregar que cada manga constará de una duración de **40 minutos**, más dos vueltas, otorgando puntaje en la escala de 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 para los primeros quince clasificados.*

**A PROPOSITO DEL "AFFAIRE" DE LA F.R.A.**

# CUANDO LOS EJEMPLOS CONFUNDEN LOS PRINCIPIOS

*La **educación** de los seres humanos se hace a partir de principios de orden moral, ético, etc.; de ellos depende su formación para luego insertarse en la sociedad ayudando a que ésta adquiera sus características propias. Esto es tan viejo como el mismo mundo en que vivimos y es aplicable a la actividad del automovilismo deportivo, que en este caso nos ocupa.*

*Días atrás, el ambiente automovilístico, mientras esperaba una resolución de la C.D.A. sobre las clasificaciones en suspenso que existían de las competencias de **Fórmula Renault Argentina** corridas en **Las Parejas y Buenos Aires**, se sorprendía con el comunicado de esa entidad que reclasificaba a todos los desclasificados por presuntas anormalidades técnicas, incluso a **Oscar Palmero**, que no había apelado la medida de los fiscalizadores.*

*Cabe la pregunta: ¿quién se beneficia con esa medida?, ¿se quiso cubrir con un manto de piedad los errores propios y ajenos? Seguramente los que apelaron sentirán la impotencia de no poder defender su verdad o de que no les demuestren que han faltado al reglamento. Si hasta parece una burla a la actitud valiente de Palmero que asumió su responsabilidad y acató además la sanción que le impuso la **Asociación de Pilotos** de la F-4. ¿Cuál será el consuelo de aquellos pilotos que no recibieron objeción alguna y ahora ven disminuidas sus posibilidades para luchar el Campeonato?*

*La F.R.A., entre otros, tiene el objetivo de formar una conducta deportiva en los jóvenes pilotos para que puedan desarrollarse en categorías mayores. Menos mal que las generaciones se superan y la juventud cada vez es mejor; seguramente les sobrará inteligencia para comprender que el ejemplo confunde el principio. No será uno más de esas personas a las que **Discépolo** les predijo que iban a confundir la Biblia con un calefón.*

*Según se dijo, esa medida se tomaba ante la imposibilidad de determinar con toda certeza el reglaje y la alzada para cada ángulo de la leva. Cada vez cuesta más creer que no se puedan medir las levas con un dispositivo portátil que existe en la fiscalización de algunas categorías zonales muy parecidas. Es más, **Renault Argentina** alguna vez, a través de la **Asociación de Pilotos**, le hizo saber al **Automóvil Club** que le ofrecía un técnico sin cargo para realizar las revisaciones de los motores. Esta última pudo ser una solución más apropiada que la de liberar el reglaje de la leva manteniendo la alzada original y colocar una brida de 20 mm en cada una de las bocas de los carburadores, tal como se comenta que es el reglamento que comenzará a regir a partir del 7 de setiembre en la carrera de **Rafaela**. Si bien esta medida fue un petitorio firmado por la mayoría de los pilotos, ¿será la correcta?*

*De confirmarse, este Campeonato va a disputarse en la segunda mitad con un reglamento distinto al de la primera... El desarrollo de una leva libre, con la complicación de las bridas en los carburadores, sobre la que no hay experiencia para esa medida, además de llevar tiempo, significará un desembolso económico importante. Técnicamente, aunque exista el cálculo, todos los preparadores saben que el mejoramiento de la corriente de gases para aumentar el rendimiento de los motores solo se consigue experimentando en la práctica.*

*Que quede bien en claro que ante la **ineficacia de la fiscalización** demostrada, el reglamento pedido por los pilotos es la **solución**, pero **no es el momento** de producir el cambio. ¿Por qué castigar a aquellos que hayan planificado su actividad hasta fin de año y puedan tener todos los elementos de acuerdo con el actual reglamento? ¿Por qué después del trabajo, imponerles el riesgo de lograr o no un buen rendimiento?*

*El desorden provocado por la ineficacia es el ejemplo que confunde el principio del orden aconsejable en las actividades de grupo.*

***Alberto O. Juárez***



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## F.R. URUGUAYA MODIFICACIONES EN LA ULTIMA CLASIFICACION

*Fernando Mainentti (primero clasificado), y Luis Correa (tercero) fueron desclasificados por la autoridad deportiva luego de haberse revisado los motores y haberse verificado irregularidades reglamentarias en los mismos. Por ende, la clasificación queda estructurada de la siguiente manera: 1º) Jorge Muraglia y 2º) Pedro Cabarcos, subiendo todos los clasificados en la carrera a partir de allí, dos puestos en la nómina de la competencia realizada semanas atrás en el circuito de El Pinar.*

## CORDOBA AGRADECE

*Luego que le otorgaramos la "Copa Corsa" al Córdoba Automóvil Club por la obra realizada en el autódromo Oscar Cabalén, recibimos esta conceptuosa carta, que rubrican José Franco y Mario Del Riego, presidente y secretario, respectivamente, de esa entidad.*

*CORDOBA, 24 de julio de 1986*
*Señor:*
*Director de la Revista "CORSA" (Editorial "Abril")*
*D. JORGE A. AUGE BAUQUE*
*Av. Belgrano 624*
*BUENOS AIRES*
*De n/más elevada consideración:*

*Tenemos la satisfacción de dirigirnos a Ud., y por su digno intermedio a la revista que tan dignamente conduce, para testimoniarle n/reconocimiento, que lo es también de nuestros asociados, simpatizantes y amigos, por haber resultado los destinatarios del importante Trofeo que lleva el nombre de ese destacado semanario.*

*Este honroso y gratificante galardón, que nos llena del más sano orgullo, al mismo tiempo nos compromete aún más –si todavía es posible–, con el automovilismo nacional, y se constituye para nosotros en un nuevo acicate para llevar a feliz término el lema que se ha impuesto la presente gestión del CORDOBA AUTOMOVIL CLUB: "POR UN AUTODROMO CADA VEZ MAS GRANDE... CADA VEZ MEJOR".*

*Encontramos propicia esta oportunidad, por tan grata, para expresar al señor Director, las seguridades de n/mayor respeto.*

*Mario Del Riego — Secretario*
*José Franco — Presidente*

**Lancia, pero en los PP.CC. bien trabados como el de la bajada del Pan de Azúcar, por ejemplo, pienso que los Peugeot tendrán ventaja. En cuanto a nosotros en particular, estimo que perderemos alrededor de un segundo por kilómetro con respecto a nuestros compañeros de equipo, Biasion - Siviero y Kankkunen - Piironen. La adaptación siempre cuenta, y más en estos autos...".** Tales, algunos de los interesantes conceptos vertidos por **Jorge Del Buono**, ilustre navegante de **Jorge Recalde**, tras la ardua serie de pruebas recorriendo la ruta del Rally, que concluyó sobre el fin de semana pasado. Y no sin contratiempos, por cierto, pues entre otros desperfectos su Delta S4 Muletto sufrió la rotura de un turbocompresor, lo que demoró un tanto el programa de reconocimiento establecido. Finalmente, un elogio para el estado del terreno por donde transcurrirá la competencia, con buen espesor de tierra, sin abundancia de piedras "florecidas", a raíz de la escasez de lluvias que viene "disfrutando" la región, lo que hasta ahora ha mantenido el piso en las mejores condiciones que se recuerden. ¿A quién favorecerá más ésto?

**ESCUELA** - El próximo domingo 10 de agosto se presentará en **San Miguel del Monte** la escuela de Karting que posee la Asociación para la Promoción del Automovilismo Deportivo (**APAD**). Se utilizará un circuito urbano. El espectáculo será organizado por el Club Automovilístico La Promesa.

**VERGÜENZA** - Es la que una vez más debemos sentir ante un **hecho delictivo** producido en ocasión de un acontecimiento que nos pone en vidriera al mundo... Lamentablemente, trascendió que en la Aduana del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, al **equipo Peugeot Talbot Sport** le "desaparecieron", a saber: un motor completo de 205 Turbo 16, una computadora de a bordo, un par de buzos y herramientas y repuestos varios. Se supo que, al enterarse de tan infausta novedad, el propio **Jean Todt** habría reflexionado amargamente: "**Ni en Kenya nos ha pasado algo así**"... Linda imagen.

**PAPELON** - ¡Y grande, es el que estuvieron a punto de hacer los organizadores de la prueba. Resulta que la semana pasada, o sea que ya sobre el filo del comienzo de la **verificación técnica** previa a la competencia en sí, mientras se daban los toques finales en el ámbito del **Estadio** del **Club Obras Sanitarias** de la Nación, que servirá de escenario a aquélla, a alguien se le ocurrió preguntar: "**¿...Y por dónde entran los autos?**" "**Bueno... por acá**", fue la algo airada respuesta. Pero tal parece que recién en ese instante, se tomó conciencia de que por "ahí" difícilmente entraba un auto compacto de calle y con los espejos retrovisores plegados... de modo que muchos coches de competición no podrían ingresar, por la única entrada disponible, al recinto de verificación. ¿Qué tal? Pues como se imaginarán, que de eso a disponer la utilización inmediata de picos y demás herramientas específicas para ensanchar el acceso de marras, hubo poco trámite. En fin, un costo extra no contemplado y un apurón por insólito imprevisto.

**QUIZA** - **Luis Etchegoyen** resolverá a último momento si participa o no en el Rally de Argentina con su **Ford Escort 1600**. Si lo hace, deberá recibir infiltraciones para calmar el dolor que le causan las tres costillas que se quebró cuando participó en los 300 Km del San Isidro Automóvil Club un par de semanas atrás. En cuanto a su coequipier **Gustavo Trelles**, apenas termine el rally argentino partirá rumbo a España para competir en el rally de Torremolinos.

**AGUILAR** - **Hayle Aguilar**, quien correrá con un Nissan 240 RS, recibió, antes de partir de Jordania, el beneplácito del monarca Hussein, quien envió a su hijo Abdullah a la reunión de prensa de despedida realizada en Amman por Aguilar antes de venir a la Argentina. El auto posee un motor que eroga 278 HP a 7500 R.P.M., está calzado con neumáticos Dunlop, y para asistirlo han venido dos mecánicos ingleses. El Sr. Mufti es el director técnico del equipo, mientras que el patrocinio del auto está compartido por Marriot y una empresa de helados. Básicamente, los colores son los jordanos: verde, rojo y blanco.

**CONFIRMADO** - Pese a que el rally nacional ha sufrido hasta el momento dos cancelaciones debido a las defecciones de la **Vuelta del Noroeste** y el **Rally de San Juan**, el **Automóvil Club de San Luis** confirmó plenamente la realización del 7° Rally **Vuelta de San Luis** entre el **12** y el **14 de setiembre** próximos. El primer tramo totalizará 63,05 km., incluyendo dos primes cortos. La segunda etapa tendrá 389,46 km y cinco P.C., mientras que la tercera poseerá 281,39 km y otros cinco P.C.

**CANEDO VENDE** - Por medio de comunicación telefónica, el "**Chino**" **Eduardo Rodríguez Canedo** informó acerca de la venta de su coupé Nissan 300 ZX. Aclaró: "**Es un auto con apenas 7.000 kilómetros, o sea que es uno de los más nuevos de la categoría**". Los interesados deben llamar al **Tel.**: (01) 72-5282.


CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS
TORINO
FALCON
JEEP
MEHARI
COMPETICION
RODANTES
ARENEROS
PEUGEOT 505
FIAT 600 c/Cabeza
TODOS RECLINABLES
COLORES A ELECCION
Envíos al interior
J.B. JUSTO 3350. CAP.
F.D. OLIVEIRA 4683.(1678)
CASEROS. Tel. 654-5408

Auto-kliner
* ENCENDEDORES
* LAVAPARABRISAS
25 AÑOS FABRICANDO SEGURIDAD
PROVEEDOR DE LAS PRINCIPALES TERMINALES DEL PAIS
AUTO KLINER GRAL. PACHECO 3544
OLIVOS. Prov. Bs. As. TEL. 791-0663

IMPORTADOS
* VISA * GS. * CX * MAZDA 323
R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *
REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES
TRASEROS ● RECAMBIO TREN
DELANTERO ● TRANSMISIONES
● SUSPENSION Envíos al interior
TEL.: 572-8404

● BUZOS ANTIFLAMA ●
APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
● ACCESORIOS AUTOPISTA ●
BOEDO 1572. TEL. 922-5918

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6566

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●
BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
- TEL. 851-9936 -
SAN JUSTO

GIMENEZ COMPETICION
REFORMAS DE CARROCERIAS.
T.C. - STOCK KAR Y ZONALES
12 de OCTUBRE 652. QUILMES

TAPAS DE CILINDRO:
LAS TENEMOS TODAS!
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!
DISTRIBUIDORES TANDILBER
INDUSTAP
Avda Juan B. Justo 3032
Tel. 855-9537 Capital Federal

ANEXO J
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300. Cap.

BUTACAS AVANT
SIMIL sparco
Fabricada en Fibra de vidrio
PUEYRREDON 981 (cp. 1032)
CAP 84-8947 Envíos al Interior

HIDRAULICA TOTAL
DIRECCIONES HIDRAULICAS
Reparación - Ventas
Colocación
Válvulas, Bombas, Cilindros
TODAS LAS MARCAS
Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948
(cp. 1709) MORON. Bs. As.

CALZADOS
-CARCER-
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60
(1684) EL PALOMAR

AARENERO
JAULA TUBULAR Ø 2"
P/MECANICA: GORDINI - R4 - R6
R12 - F600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2059 e/30 - OLIVOS FLORIDA

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S." GARANTIDOS
Brandsen 1123. San Fernando
(frente estación). Tel. 744-2583
Necesito
REPRESENTANTE EN ROSARIO

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 - SUC. CASEROS (B)
1678 - CASEROS - BS. AS

EMBRAGUES NOGOYA
STANDARD y COMPETICION:
Todas las categorías. Bombas de agua reacondicionadas
NOGOYA 61 17
TEL. 642-0773

PH
BUZOS de CUERO
MUY ESPECIALES
METAN 3625 (Alt. Boedo 1800)
Tel. 923-1726 - CAPITAL

LUBRICANTES
EL TIGRE COMPETICION
FILTROS Y ADITIVOS
Av. HIPOLITO YRIGOYEN esq. Belgrano cp. 1708) MORON. Bs. As.


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

# LOTUS KIT

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ **PRESENTA** ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

| | | | |
|---|---|---|---|
| *LOTUS SUPER SEVEN | * BENTLEY, 1934 | *FRAZER NASH 1934 | * ARENEROS |
| * JAGUAR 1937 SS - 100 | * ALFA ROMEO | * MERCEDES BENZ | * M.G. |

$ 360
3 Cuotas sin interés



**ENTREGA INMEDIATA** Certificados para patentamiento. ..... **Envios al interior** ..... Registro industrial Nº 47.163

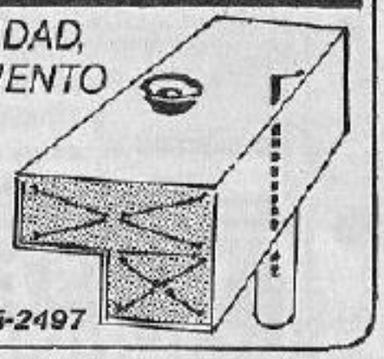
**SOMOS FABRICANTES: CNEL. APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL. 58-5479**

---

## TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

*A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO*

- *COMPETICION*
- *LANCHAS*
- *INDUSTRIA*

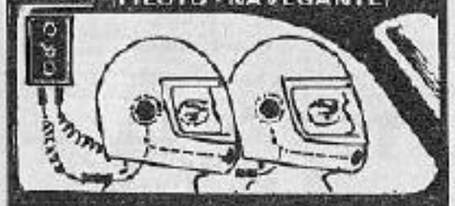


**TANCERO SRL**

*DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497*

---

## INTERCOMUNICADORES
(PILOTO - NAVEGANTE)

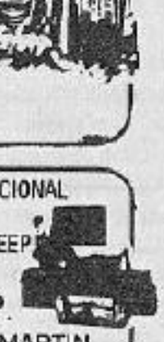


*Av. del Libertador 6822 (cp. 1429). BS. AS. TEL. 784-4606*

---

## MALACATES ELECTRICOS

- 12 VOLT. GRAN CAPACIDAD DE TIRO VIDIRECCIONAL CON PLACA DE MONTAJE
- IDEAL PARA TODO TIPO DE CAMIONETAS Y JEEP
- GARANTIA DE 6 MESES y SERVICE



WINCH C.R. IND. Tel: 772-4481 GOROSTIAGA 1669, CAP.
COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

---

## RUEDAS Y NEUMATICOS

**PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO**

**CUBIERTAS WALTRAC** 10 - 15 y 205 - 14

**PLAN 3 PAGOS SIN INTERES**



TAMBIEN DISPONEMOS DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)

ENTREGA A DOMICILIO - ENVIOS AL INTERIOR **824-4229**

---

## CASA ZAGAGLIA S.A.

**BUTACAS**



- Fábrica d autopartes de tapicería
- Todas las marcas
- Paneles de puertas
- Tableros
- Parasoles
- Apoyabrazos
- Apoyacabezas y todo tipo de butacas
- Alfombras
- SPOILER

Y AHORA TAMBIEN:

SPOYLER de COLA PARA R. 11 - R. FUEGO - R. 18 GACEL - PEUGEOT 504 - 505

F.D. OLIVEIRA 4683. (1678) CASEROS. Tel. 654-5408
J.B. JUSTO 3350. CAP. ENVIOS AL INTERIOR

---

## TECNICA 84

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132

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

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

PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 6 - LANCIA - B.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

---

## CESAR GOÑI COMPETICION

FABRICACION DE JAULAS DE PLATA

- CIGUEÑALES FALCON 3 LITROS Y BOTADORES A
- RODILLOS 3 LITROS
- TAPAS DE CILINDROS

PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL 0320-22781

---

## 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

---

## DA - DA

**PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR**

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

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



Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL 855-0449
Avellaneda 435 - Vte. López. 795-1607

---

## AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

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

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

---

## VENDO
**REPUESTOS R. 12 - RALLY**

Jaula, suspensión, llantas, cintos, etc.

URGENTE. TEL. 665-1227

---

## José Masciotra

- AUTOPARTES DE COMPETICION
- BALANCINES - VARILLAS
- PERNOS - EJES DE BALANCIN
- BOTADORES PLANOS

José P. Varela 6015. Cap. Fed. 642-5584

---

## FIAT Turin

REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2441 - (1640) Martínez. TEL. 792-5914

---

## FORMULA 5

*LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO*
*todos los viernes de 21 a 23 hs.*
*INFORMES Y REGLAMENTOS*
**ZUVIRIA 5889.** (1439) Cap.

---

## SIMPSON



ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

- BUZOS
- GUANTES
- ROPA INTERIOR
- CAPUCHAS

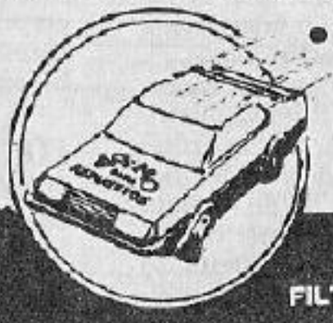
Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

---

## 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

FILTROS WIX

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

---

## VERVIESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3264

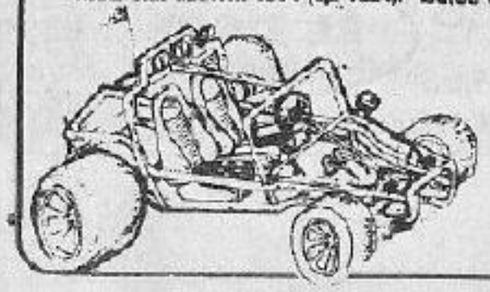
SOMOS FABRICANTES



"AVIAS" DEFENSAS



AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

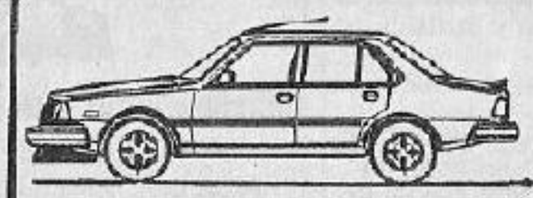


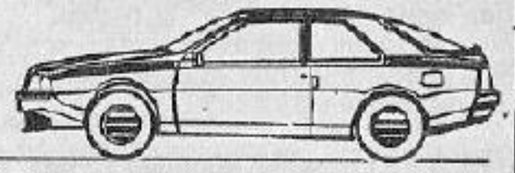
EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS

Vea este vehículo hacer demostraciones hasta el día 30 DE AGOSTO en la Exposición del Club de Autos Especiales, en la Avda. Bullrich entre [illegible]

---

## COLOCACION KIT de ORESTE BERTA S.A.





**UNICO APROBADO POR RENAULT ARGENTINA**

- MOTOR
- ESCAPE
- SPOILER
- ALERON
- LLANTAS
- GOMAS

Agente Oficial exclusivo **ALVARO JULIO OLIVET**
GARCIA DEL RIO 3736.
CAP. FED. TEL. 541-6823 (cp. 1430)

Lunes a viernes de 8 a 12 y de 13

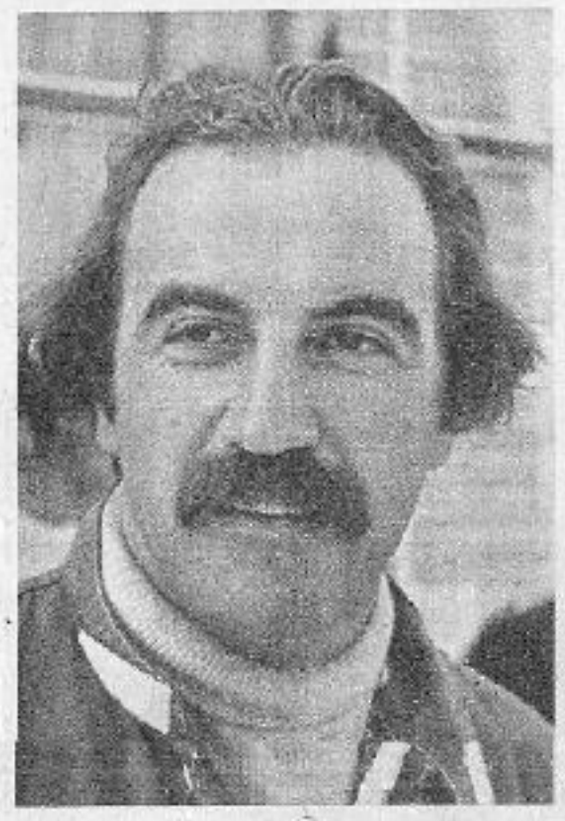
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORSA RALLY GUIDE

Suplemento Especial de la revista CORSA N° 1048 del 6 al 12 de agosto de 1986

# TODO EL RECORRIDO CON RECALDE

**Etapa por etapa, PC por PC, *palmo a palmo*, mapas y pormenores del trayecto de la apasionante prueba, comentados por *Jorge Recalde*, gran conocedor de la zona y "vedette" local de la competencia. Además, *todos los récords***





## LOS PROTAGONISTAS

**Quiénes son y qué campañas han realizado *las principales figuras* que se dan cita en la Argentina para la octava fecha anual del Campeonato Mundial de Rally.**




# LA LISTA DE INSCRIPTOS

**Una nómina detallada de los *hombres* y las *máquinas* que en gran número se han reunido para afrontar la desafiante empresa. Con todos los elementos básicos *para identificarlos* en la ruta. ¿Usted quiere saber de qué modelo es ese auto que acaba de pasar? ¿En qué Grupo o Clase compite? ¿Quiénes lo tripulan?... Pues todo eso tendrá respuesta en el práctico cuadro que le ofrecemos, *indispensable* para completar una información integral de la carrera. A fin de que usted sepa bien qué es lo que está viendo, che... Y para que, con todos los demás elementos que en esta utilísima Guía le brindamos, pueda *vivir* intensamente el rally.**

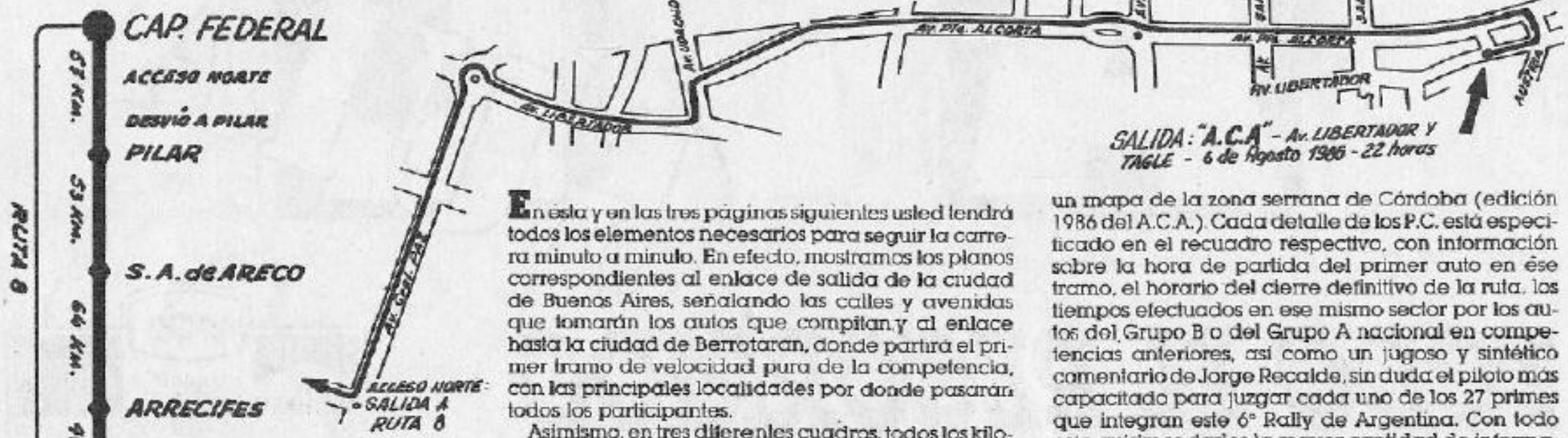




# CONSEJOS PARA EL ESPECTADOR

**¿Dónde ubicarse? ¿Cómo llegar a *los mejores sectores* de cada jornada? ¿Cómo ver pasar más de una vez a los autos en carrera? ¿Qué hacer? ¿Qué *no* hacer? *Sépalo todo*. Y háganos caso...**

# EL RECORRIDO




En ésta y en las tres páginas siguientes usted tendrá todos los elementos necesarios para seguir la carrera minuto a minuto. En efecto, mostramos los planos correspondientes al enlace de salida de la ciudad de Buenos Aires, señalando las calles y avenidas que tomarán los autos que compitan, y al enlace hasta la ciudad de Berrotaran, donde partirá el primer tramo de velocidad pura de la competencia, con las principales localidades por donde pasarán todos los participantes.

Asimismo, en tres diferentes cuadros, todos los kilometrajes de enlaces y pruebas de clasificación, así como los horarios de paso por cada lugar.

Cada una de las etapas tiene reservada una página, con los tramos de velocidad remarcados sobre un mapa de la zona serrana de Córdoba (edición 1986 del A.C.A.). Cada detalle de los P.C. está especificado en el recuadro respectivo, con información sobre la hora de partida del primer auto en ese tramo, el horario del cierre definitivo de la ruta, los tiempos efectuados en ese mismo sector por los autos del Grupo B o del Grupo A nacional en competencias anteriores, así como un jugoso y sintético comentario de Jorge Recalde, sin duda el piloto más capacitado para juzgar cada uno de los 27 primes que integran este 6° Rally de Argentina. Con todo esto quisimos darles la mayor cantidad de información para que ustedes tengan en esta guía un elemento único para seguir –desde su casa o en la misma la ruta de la carrera– todas las alternativas de la prueba. Esperamos haber cumplido.

## PRIMERA ETAPA (6 y 7 de agosto)

| DESDE | HASTA | PC N° | KM PC | KM ENLACE | HORA |
|---|---|---|---|---|---|
| Buenos Aires | Berrotarán | | | 810,18 | 22 |
| **Berrotarán** | **Berrotarán** | 1 | 12,94 | | 9,53 |
| Berrotarán | Las Bajadas | | | 50,14 | |
| **Las Bajadas** | **Villa del Dique** | 2 | 19,71 | | 10,53 |
| Villa del Dique | Amboy | | | 15,68 | |
| **Amboy** | **Bif.a Yacanto Cal.** | 3 | 23,84 | | 11,44 |
| Bif.a Yacanto Cal. | Berrotarán | | | 4,35 | |
| **Bif.a Yacanto Cal.** | **Santa Mónica** | 4 | 23,01 | | 12,17 |
| Santa Mónica | Sta. Rosa de Calam. | | | 11,39 | |
| **Santa Rosa de Calam.** | **San Agustín** | 5 | 25,53 | | 13 |
| San Agustín | José de la Quintana | | | 38,53 | |
| **José de la Quintana** | **Va. Ciudad América** | 6 | 11,23 | | 14,13 |
| Va. Ciudad América | Potrero de Garay | | | 9,15 | |
| **Potrero de Garay** | **Río de la Suela** | 7 | 27,78 | | 14,51 |
| Río de la Suela | Bosque Alegre | | | 6,10 | |
| **Bosque Alegre** | **Falda del Carmen** | 8 | 13,75 | | 15,34 |
| Falda del Carmen | Chateau Carreras | | | 34,13 | |

**Llegada del primer auto al parque cerrado:** 16,49 hs.
**Enlaces:** 984,65 km. **P.C.:** 157,79 km. **Total etapa:** 1.142,44 km.

## SEGUNDA ETAPA (8 de agosto)

| DESDE | HASTA | PC N° | KM PC | KM ENLACE | HORA |
|---|---|---|---|---|---|
| Chateau Carreras | Tanti | | | 50,45 | 6 |
| **Tanti** | **Cosquín** | 9 | 21,04 | | 7,03 |
| Cosquín | Pan de Azúcar | | | 6,34 | |
| **Pan de Azúcar** | **Villa Allende** | 10 | 20,89 | | 7,36 |
| Villa Allende | El Manzano | | | 33,65 | |
| **El Manzano** | **Bif. a La Cumbre** | 11 | 30,11 | | 8,54 |
| Bif. a La Cumbre | | | | 3,55 | |
| **Bif. a La Cumbre** | **Ascochinga** | 12 | 28,41 | | 9,52 |
| Ascochinga | Jesús María | | | 23 | |
| **Reagrupamiento** 30 minutos el primer auto | | | | | 11,57 |
| Jesús María | Ea. El Alamo | | | 16,78 | |
| **Ea. El Alamo** | **Ascochinga** | 13 | 18,17 | | 11,50 |
| Ascochinga | | | | 3,90 | |
| **Ascochinga** | **San Pellegrino** | 14 | 28,61 | | 12,23 |
| San Pellegrino | Todos los Santos | | | 3,58 | |
| **Todos los Santos** | **Charbonier** | 15 | 28,60 | | 13,01 |
| Charbonier | La Cumbre | | | 30,98 | |
| **La Cumbre** | **San Marcos Sierra** | 16 | 28,94 | | 14,04 |
| San Marcos Sierra | | | | 4 | |
| **San Marcos Sierra** | **Capilla del Monte** | 17 | 20,60 | | 14,47 |
| Capilla del Monte | La Falda | | | 32,63 | |
| **La Falda** | **Río Ceballos** | 18 | 24,30 | | 15,45 |
| Río Ceballos | Chateau Carreras | | | 41,81 | |

**Llegada del primer auto al parque cerrado:** 17,5 hs.
**Enlaces:** 250,67 km. **P.C.:** 249,89 km. **Total etapa:** 500,56 km.
**Total enlace primera y segunda etapas:** 1.235,32 km
**Total P.C. primera y segunda etapas:** 407,68 km
**Total rally primera y segunda etapas:** 1.643 km

## TERCERA ETAPA (9 de agosto)

| DESDE | HASTA | PC N° | KM PC | KM ENLACE | HORA |
|---|---|---|---|---|---|
| Chateau Carreras | Rancho Alegre | | | 59,62 | 5 |
| **Rancho Alegre** | **Cuchilla Nevada** | 19 | 30,59 | | 6,03 |
| Cuchilla Nevada | Río Guasta | | | 7,85 | |
| **Río Guasta** | **Taninga** | 20 | 31,09 | | 6,51 |
| Taninga | Chamico | | | 9,61 | |
| **Chamico** | **Ambul** | 21 | 23,73 | | 7,39 |
| Ambul | | | | 2,57 | |
| **Ambul** | **Las Maravillas** | 22 | 25,46 | | 8,22 |
| Las Maravillas | Va. Cura Brochero | | | 5,92 | |
| **Va. Cura Brochero** | **Nono** | 23 | 19,10 | | 9 |
| Nono | Va. Las Rosas | | | 25,75 | |
| **Va. Las Rosas** | **Pueblito** | 24 | 13,32 | | 9,53 |
| Pueblito | Villa Dolores | | | 20,20 | |
| **Reagrupamiento:** 30 minutos el primer auto | | | | | |
| Villa Dolores | Cuesta de la Gruta | | | 9,54 | |
| **Cuesta de la Gruta** | **Ciénaga de Allende** | 25 | 23,77 | | 11,31 |
| Ciénaga de Allende | Mina Clavero | | | 25,22 | |
| **Mina Clavero** | **Va. Giulio Cesare** | 26 | 22,26 | | 12,19 |
| Va. Giulio Cesare | El Cóndor | | | 15,40 | |
| **El Cóndor** | **Bif. R.P. 14** | 27 | 29,57 | | 13,17 |
| Bif. R.P. 14 | Va. Carlos Paz | | | 25,33 | |
| **Reagrupamiento:** 15 minutos al primer auto | | | | | |
| Va. Carlos Paz | Chateau Carreras | | | 32,65 | |

**Llegada del primer auto al parque cerrado:** 15,17 hs.
**Enlace:** 239,86 km. **P.C.:** 218,89 km. **Total etapa:** 458,75 km.
**Total enlaces del rally:** 1.475,18 km **Total P.C. del rally:** 626,57 km.
**Total del rally:** 2.101,75 km.



## P.C. 8 Bosque Alegre-Falda del Carmen

**Extensión:** 13,75 km.
**Hora largada:** 15.34. **Cierre de ruta:** 13.34.
**Récords: Grupo B:** Sin antecedentes. **Grupo A Nacional:** Recalde (R-18 GTX, Día de la Bandera '83) 10m19s sobre 13,95 km.
**Comentario de Recalde:** De este prime puedo decir que es trabado aunque el camino es ancho. El piso en toda su extensión tiene ripio grueso.

## P.C. 7 Potrero de Garay-Río de la Suela

**Extensión:** 27,78 km.
**Hora largada:** 14.51. **Cierre de ruta:** 12.51.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Es un prime rápido. En él hay que cruzar ríos, como el San José que es bastante grande, hay varios vados con agua y ripio grueso.

## P.C. 6 Jesé de la Quintana-Villa Ciudad América

**Extensión:** 11,23 km.
**Hora largada:** 14.13. **Cierre de ruta:** 12.13.
**Récords: Grupo B:** Salonen (Peugeot 205 T16, Argentina '85) 10m02s.
**Grupo A Nacional:** Solo (Renault 18 GTX, Argentina '85) 10m56s.
**Comentario de Recalde:** Aquí el camino es angosto y también hay vados. Este es el prime más lento de la carrera debido al piso, que normalmente es malo, con mucha piedra suelta y a la vista.

## P.C. 5 Santa Rosa de Calamuchita-San Agustín

**Extensión:** 25,53 km.
**Hora largada:** 13. **Cierre de ruta:** 11.
**Récords: Grupo B:** Salonen (Peugeot 205 Turbo 16, Argentina '85), 17m14s.
**Grupo A Nacional:** Soto (Renault 18 GTX, Argentina '85) 19m30s.
**Comentario de Recalde:** Tenemos al comenzar algunos vados pero después el piso es firme aunque con arena fina. Luego se pasa a un camino de piso de tierra firme con uno o dos vados. Este parte es más rápida al final.

## P.C. 4 Bifurcación Yacanto Calamuchita-Santa Mónica

**Extensión:** 23,01 km.
**Hora largada:** 12.17. **Cierre de ruta:** 10.17.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** En general es rápido y sobre todo al final. Pero al principio aunque hay un poco de arena en el camino el piso es igualmente firme.

## P.C. 2 Las Bajadas-Villa del Dique

**Extensión:** 19,71 km.
**Hora largada:** 10.56. **Cierre de ruta:** 8.56.
**Récords: Grupo B:** Salonen (Peugeot 205 Turbo 16, Argentina '85), 11m51s. **Grupo A Nacional:** Soto (Renault 18 GTX, Argentina '85) 13m36s.
**Comentario de Recalde:** Este es un prime trabado con algunos vados que suelen ser profundos. El camino es angosto y, en algunas partes, áspero.

## P.C. 3 Amboy-Bifurcación Yacanto Calamuchita

**Extensión:** 23,84 km.
**Hora largada:** 11.44. **Cierre de ruta:** 9.44.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Al principio es trabado y arenoso pero sobre el final el piso firme lo hace más rápido.

## P.C. 1 Berrotarán-Benciarán

**Extensión:** 12,94 km.
**Hora largada:** 9.53. **Cierre de ruta:** 7.53.
**Récords: Grupo B:** Sin antecedentes. **Grupo A Nacional:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Empieza con un camino de piso firme pero en la mitad se hace un poco movido y al final vuelve a ser firme. En general es un prime medianamente rápido.

ESCALA
En kilómetros
2 1 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20

Este trabajo ha sido ejecutado por el Sector de Cartografía Vial y Turística del Automóvil Club Argentino.
La red caminera que en el mismo se inserta, responde a información obtenida sobre el terreno por sus propios equipos de relevamiento.

"La presente publicación se ajusta a la cartografía oficial, establecida por el Poder Ejecutivo Nacional, a través del IGM —Ley 22.963— y fue aprobada por Expte. Nº GG4 4020/59 de fecha 23 de marzo de 1984."

## P.C. 15 Todos los Santos-Charbonier

**Extensión:** 28,60 km.
**Hora largada:** 13.01. **Cierre de ruta:** 11.01.
**Récords: Grupo B:** Sin antecedentes.
**Grupo A Nacional:** Stillo (R-12 TS. Día de la Bandera '86, sobre 26,77 km) 19m45s.
**Comentario de Recalde:** El tramo es más rápido que el anterior. El ripio aquí es muy grueso y sobre el final el camino es más ancho.

## P.C. 17 San Marcos Sierra-Capilla del Monte

**Extensión:** 20,60 km.
**Hora largada:** 14.47. **Cierre de ruta:** 12.47.
**Récords: Grupo B:** Sin antecedentes. **Grupo A Nacional:** Stillo 20,47 km (Renault 12, Día de la Bandera '86) 19m10s.
**Comentario de Recalde:** El piso es bueno aunque el tramo es un tanto trabado.

## P.C. 16 La Cumbre (Cuchi Corral)-San Marcos Sierra

**Extensión:** 28,94 km.
**Hora largada:** 14.04. **Cierre de ruta:** 12.04.
**Records:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Es rápido en los primeros cuatro o cinco kilómetros. Más adelante hay una bajada grande con varios vados con agua. Hay ríos con pasos por puentes y después de ellos se hace más rápido.

## P.C. 14 Ascochinga (La Pampa)-San Pellegrino

**Extensión:** 28,61 km.
**Hora largada:** 12.23. **Cierre de ruta:** 10.23.
**Records:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** El piso tiene las mismas características que el tramo anterior con la salvedad de que es un poco más trabado.

## P.C. 13 Estancia El Alamo-Ascochinga (La Pampa)

**Extensión:** 18,17 km.
**Hora largada:** 11.50. **Cierre de ruta:** 9.50.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** El piso es firme con arena fina. En líneas generales el prime es rápido.

## P.C. 18 La Falda-Río Ceballos

**Extensión:** 24,30 km.
**Hora largada:** 15.45. **Cierre de ruta:** 13.45.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Se hace trabado en la subida al Cuadrado con varios retomes pero la bajada es más rápida igualmente, en general, es lento.

## P.C. 12 Bifurcación a La Cumbre-Ascochinga

**Extensión:** 28,41 km.
**Hora largada:** 9.52. **Cierre de ruta:** 7.52.
**Records: Grupo B:** Sin antecedentes.
**Grupo A Nacional:** Sobre 28,58 km. Stillo (Renault 12, Día de la Bandera '86) 24m10s.
**Comentarios de Recalde:** Es un prime rápido porque ayuda mucho, es piso firme.

## P.C. 11 El Manzano-Bifurcación a La Cumbre

**Extensión:** 30,11 km.
**Hora largada:** 8.54. **Cierre de ruta:** 6.54.
**Récords: Grupo B:** Sin antecedentes. **Grupo A Nacional:** Sobre 32,88 km. Stillo (Renault 12, Día de la Bandera '86) 37m15s.
**Comentario de Recalde:** Es más lento que el anterior y muy trabado. Los retomos son continuos y por esa razón hay que tener cuidado con la temperatura de los motores.

## P.C. 9 Tanti-Cosquín

**Extensión:** 21,04 km.
**Hora largada:** 7.03. **Cierre de ruta:** 5.03.
**Récords: Grupo B:** Blomquist (Audi Sport Quatro , Argentina '85) 11m55s.
**Grupo A Nacional:** Stillo (Renault 12, Día de la Bandera '86) 14m21s.
**Comentario de Recalde:** El piso es angosto y trabado desde el comienzo hasta Cueva de los Pajaritos. De allí en más se convierte en un piso más firme y a la vez rápido.

## P.C. 10 Cosquín-Villa Allende

**Extensión:** 20,89 km.
**Hora largada:** 7.36. **Cierre de ruta:** 6.36.
**Récords: Grupo B:** Salonen (Peugeot 205 T16, Argentina '85) 15m03s.
**Grupo A Nacional:** Recalde (Renault 18 GTX, Argentina '85) 16m19s.
**Comentario de Recalde:** Solamente puedo decir que es trabado y con algo de arena, el piso en general es bueno.

## P.C. 20 Río Guasta-Taninga

**Extensión:** 31,09 km.
**Hora largada:** 6.51. **Cierre de ruta:** 4.51.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Es bastante parecido al anterior aunque un poco más lento.

## P.C. 19 Tanti (Rancho Alegre)-Cuchilla Nevada

**Extensión:** 30,59 km.
**Hora largada:** 6.03. **Cierre de ruta:** 4.03.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** El piso es firme con arena fina. El primer es rápido.

## P.C. 21 Chamico-Ambul

**Extensión:** 28,73 km.
**Hora largada:** 7.39. **Cierre de ruta:** 5.39.
**Records: Grupo B:** Sin antecedentes.
**Grupo A Nacional:** Gabriel Raies (R-18 GTX EL, Villa Dolores '86) 23m34s sobre 24,66 km.
**Comentario de Recalde:** Al principio, en los dos o tres primeros kilometros es rápido pero después se pasa a un camino secundario que es lento. Al final el piso es bastante malo con un río cerca de la llegada.

## P.C. 22 Ambul-Las Maravillas

**Extensión:** 25,46 km.
**Hora largada:** 6.22. **Cierre de ruta:** 6.22.
**Récords: Grupo B:** Salonen (Peugeot 205 Turbo 16, Argentina '85) 14m13s.
**Grupo A Nacional:** Soto (R-18 GTX EL, Argentina '86) 15m81s.
**Comentario de Recalde:** El comienzo es rápido. El piso es bastante firme, con arena fina después de cruzar el río Panaholma hasta el final.

## P.C. 26 Mina Clavero-Villa Giulio Cesare

**Extensión:** 22,26 km.
**Hora largada:** 12.19. **Cierre de ruta:** 10.19.
**Records: Grupo B:** Recalde (Audi Quattro, Argentina '84, 15m26s.
**Grupo A Nacional:** Soto (Renault 18 GTX, Argentina '86) 22m23s.
**Comentario de Recalde:** Es un prime muy trabado y lento. A esto hay que sumarle la arena fina del piso que sin ella podría ser bastante mejor.

## P.C. 27 El Cóndor-Bifurcación Ruta Provincial Nº 14

**Extensión:** 29,57 km.
**Hora largada:** 13.17. **Cierre de ruta:** 11.17.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Entre El Cóndor y Copina es muy lento con un piso similar al prime 26. Desde Copina a la llegada es más rápido. El camino es bastante ancho aunque con ripio grueso, en la segunda parte.

## P.C. 25 Cuesta de la Gruta-Ciénaga de Allende

**Extensión:** 23,77 km.
**Hora largada:** 11.31. **Cierre de ruta:** 9.31.
**Récords:** Sin antecedentes.
**Comentario de Recalde:** Aunque el primer tramo es rápido, el final es lento sobre todo en la cuesta de Altautina.

## P.C. 23 Villa Cura Brochero-Nono

**Extensión:** 19,10 km.
**Hora largada:** 9. **Cierre de ruta:** 7.
**Records: Grupo B:** Sin antecedentes. **Grupo A Nacional:** Gabriel Raies (R-18 GTX EL, Villa Dolores '86) 12m22s.
**Comentario de Recalde:** El piso es un tanto angosto con arenales. A pesar de ello no es lento. Eso sí, no da lugar a error.

## P.C. 24 Villa Las Rosas-Pueblito

**Extensión:** 13,32 km.
**Hora largada:** 9.53. **Cierre de ruta:** 7.53.
**Records: Grupo B:** Sin antecedentes. **Grupo A Nacional:** Gabriel Raies (R-18 GTX EL, Villa Dolores '86) 5m25s.
**Comentario de Recalde:** Es rápido al principio aunque al final se hace muy trabado. El piso en este sector tiene bastantes piedras y arena.

## LAS PRINCIPALES FIGURAS QUE ANIMARAN LA PRUEBA

# LOS PROTAGONISTAS

**Como de costumbre, pero esta vez integrando la completa información que reúne RALLY Guía, brindamos a nuestros lectores un compacto resumen de los datos que servirán para conocer a los más importantes actores que animarán la gran cita anual en la Argentina. Algunos, en realidad, son viejas conocidos nuestros ya, no sólo por haber venido en ocasiones anteriores sino por figurar en las frecuentes crónicas con que mantenemos informada a la opinión pública nacional del acontecer internacional. Otros, no tanto... Aquí están todos... o casi.**



**JUHA KANKKUNEN** (FINLANDIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 2-4-59, Lankka
**Navegante:** Juha Piironen
**Auto:** Peugeot 205 Turbo 16 E2 Grupo B



**MASSIMO BIASION** (ITALIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 7-1-59, Bassano del Grappo (Vicenza)
**Navegante:** Tiziano Siviero
**Auto:** Lancia Delta S4 Grupo B



**LUIS ETCHEGOYHEN** (URUGUAY)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 1-8-41, Montevideo
**Navegante:** Luis Borrato
**Auto:** Ford Escort 1600 Grupo A



**MARKKU ALEN** (FINLANDIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 15-2-51, Helsinki
**Navegante:** Ilkka Kivimaki
**Auto:** Lancia Delta S4 Grupo B



**GUSTAVO TRELLES** (URUGUAY)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 15-11-54, Minas
**Navegante:** Ricardo Ivetich
**Auto:** Ford Escort 1600 Grupo A



**BASIL CRITICOS** (GRECIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 18-10-54, Atenas
**Navegante:** Surinder Thatti
**Auto:** Opel Manta 400 Grupo B



**KENNETH ERIKSSON** (SUECIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 13-5-56, Appelbo
**Navegante:** Peter Diekmann
**Auto:** Volkswagen Golf GTI Grupo A



**FRANZ WITTMANN** (AUSTRIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 7-4-50, Ramsau
**Navegante:** Matthias Feltz
**Auto:** Volkswagen Golf GTI Grupo A



**HAYLE AGUILAR** (URUGUAY)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 5-5-36, Montevideo
**Navegante:** Gonzalo Aguilar
**Auto:** Nissan 240 RS Grupo B



**MIGUEL TORRAS** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 12-3-50, Córdoba
**Navegante:** Luis Oyola
**Auto:** Renault 12 TS Grupo A



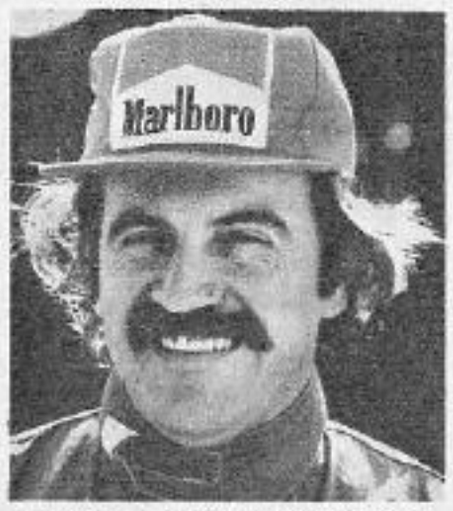
**BRUNO SABY** (FRANCIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 23-2-49, Grenoble
**Navegante:** Jean Francois Fauchille
**Auto:** Peugeot 205 Turbo 16 E2 Grupo B



**FRANCISCO MAYORGA** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 24-7-41, Buenos Aires
**Navegante:** Sigrido Schneider
**Auto:** Renault 18 GTX E.L. Grupo A



**CARLOS SAUL MENEM** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 2-7-35, La Rioja
**Navegante:** Rubén Valentini
**Auto:** Renault 18 GTX E.L. Grupo A




**JORGE RAUL RECALDE** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 9-8-51, Mina Clavero, Córdoba
**Navegante:** Jorge Del Buono
**Auto:** Lancia Delta S4 Grupo B



**GABRIEL RAIES** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 11-5-58, Córdoba
**Navegante:** Raul Campana
**Auto:** Renault 18 GTX E.L. Grupo A



**MARIO STILLO** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 15-9-48, Santa Fe
**Navegante:** Fernando Stella
**Auto:** Renault 18 GTX E.L. Grupo A



**ERNESTO SOTO** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 20-10-54, Villa Dolores, Córdoba
**Navegante:** Martin Christie
**Auto:** Renault 18 GTX E.L. Grupo A



**JORGE BESCHAM** (ARGENTINA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 11-10-54, Córdoba
**Navegante:** José A. Garcia
**Auto:** Fiat SE 1.5 Grupo B



**RUDOLF STOHL** (AUSTRIA)
**Lugar de nacimiento:** Viena
**Navegante:** Reinhard Kaufmann
**Auto:** Audi 90 Quattro. Grupo A



**CARLOS KNOPFELMACHER** (PARAGUAY)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 1958, Asunción
**Navegante:** Roberto Knopfelmacher
**Auto:** Mitsubishi Lancer Grupo A



**OMAR DE GIOVANNI** (ARGENITNA)
**Lugar de nacimiento:** Córdoba
**Navegante:** Rubén Quiroz
**Auto:** Fiat SE 1.5 Grupo B



**STIG BLOMQVIST** (SUECIA)
**Fecha y lugar de nacimiento:** 29-1-46, Orebro
Campeón Mundial 1984 de Rally
**Navegante:** Bruno Berglund
**Auto:** Peugeot 205 Turbo 16 E2 Grupo B

# LAS 169 TRIPULACIONES QUE SE ANOTARON, Y SUS AUTOS

# LOS INSCRIPTOS

| Nº | PILOTO - NAVEGANTE | NACION | AUTO | Gr. | Cl. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Juha Kankkunen - Juha Piironen | Finlandia | Peugeot 205 T16 E2 | B | 11 |
| 2 | Stig Blomqvist - Bruno Berglund | Suecia | Peugeot 205 T16 E2 | B | 11 |
| 3 | Markku Alen - Ilkka Kivimaki | Finlandia | Lancia Delta S4 | B | 11 |
| 4 | Bruno Saby - Jean P. Bauchille | Francia | Peugeot 205 T16 E2 | B | 11 |
| 5 | Massimo Biasion - Tiziano Siviero | Italia | Lancia Delta S4 | B | 11 |
| 6 | Jorge Recalde - Jorge Del Buono | Argentina | Lancia Delta S4 | B | 11 |
| 7 | Basil Criticos - Surinder Thatti | Grecia / Kenya | Opel Manta 400 | B | 11 |
| 8 | Ernesto Soto - Martin Christie | Argentina | Renault 18 GTX EL | A | 7 |
| 9 | Franz Wittmann - Matthias Feltz | Austria | Volkswagen Golf GTI | A | 7 |
| 10 | Kenneth Eriksson - Peter Dieckmann | Suecia | Volkswagen Golf GTI | A | 7 |
| 11 | Mario Stillo - Fernando Stella | Argentina | Renault 18 GTX EL | A | 7 |
| 12 | José Celsi - Elvio Clave | Chile | Subaru 4WD RXT | A | 8 |
| 14 | Gabriel Rates - Raúl Campaña | Argentina | Renault GTX El | A | 7 |
| 15 | Nelson Sanabria U. - Galeano | Paraguay | Nissan 2000 | A | 7 |
| 16 | Miguel Torras - Luis Oyola | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 17 | Eduardo Aguirre - Tomás López | Chile | Alfa Romeo SVL5 | A | 6 |
| 18 | Carlos Knopfelmacher - Knopfelmacher | Paraguay | Mitsubishi Lancer | A | 6 |
| 19 | Alberto Adriani - Rodriguez | Venezuela | Fiat Ritmo 105 TC | A | 6 |
| 20 | Gustavo Trelles - Ricardo Ivetich | Uruguay | Ford Escort 1600 | A | 6 |
| 21 | Eduardo Elizeche - Fadul | Paraguay | Volkswagen Voyage 1.6 | A | 6 |
| 22 | Miguel Napout - N.N. | Paraguay | Renault 12 TS | A | 6 |
| 23 | Hayle Aguilar - Gonzalo Aguilar | Jordania | Nissan 240 RS | B | 11 |
| 24 | Omar De Giovanni - Rubén Guiroz | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 25 | Jorge Bescham - José A. Garcia | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 26 | Rudolf Stohl - Reinhard Kaufmann | Austria | Audi Coupé Quattro | A | 8 |
| 27 | Héctor Maccari - Paz | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 28 | Guillermo Maineri - Guillermo Maineri | Argentina | Volkswagen Gacel GS | A | 6 |
| 29 | Rubén Del Campo - Daniel Griwieniec | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 30 | Enrique Oribe - Adolfo Decchechi | Argentina | Subaru 1300 | A | 5 |
| 31 | Carlos Demelchiore - Juan C.Varela | Argentina | Peugeot 504 | B | 10 |
| 32 | Rudy Trosero - Velázquez | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 33 | José Carlos Bassi - NN. | Argentina | Peugeot 504 GR TN | B | 10 |
| 34 | Carlos Veronesi - Lacaze | Argentina | Renault 18 GTX EL | A | 7 |
| 35 | José M. Recalde - Seppey | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 36 | Carlos Mastromarino - Adolfo Bergioli | Argentina | Volkswagen Gacel GS | A | 6 |
| 37 | Luis Elichegoyen - Luis Borrallo | Uruguay | Ford Escort 1600 | A | 6 |
| 38 | Luis Campos - Ricardo Costa | Brasil | Volkswagen Gacel GS | A | 6 |
| 39 | Lovagnini - De Rioja | Argentina | Volkswagen Gacel GS | A | 6 |
| 40 | Gustavo Decchechi - Hilda Mercadier | Argentina | Subaru 1300 | A | 5 |
| 41 | Febre Despontin - Avendaño | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 42 | Angel Canals - Miravalles | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 43 | Jose Topa - Carlos Topa | Argentina | Peugeot - 504 TN | B | 10 |
| 44 | Carlos Rochi - Juan Natria | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 45 | José Carballo - Oscar Concari | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 46 | Antonio Buigas - Marcelo Olivera | Argentina | Fiat 147 Sorpa | B | 10 |
| 47 | Juan Salgado Nash - Salgado | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 48 | Oscar Germani - Perelli | Argentina | Peugeot 504 TN | B | 10 |
| 49 | Carlos Plazza - Dardo Vachiani | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 50 | Fernando Marino - Rodolfo Ghilini | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 51 | Jorge Challi - Eduardo Jait | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 52 | Héctor Campra - Roque Narvaja | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 53 | Carlos Menem - Rubén Valentín | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 54 | Carlos Diaz Mayer - Héctor Valles | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 55 | Alejandro Sala - Carlos Minardi | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 56 | Miguel Pizarro - NN | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 57 | Raúl Luna - Victor Machuca | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 58 | Carlos Mauvecin - Héctor García | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 59 | Edgardo Panero - Ribe Nill | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 60 | Martin Garcia - Juan García | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 61 | Arturo Abella Nazar - Aschiero | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 62 | Alejandro Cisnero - Jorge Diaz | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 63 | Raúl Luna - Ricardo Luna | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 64 | Daniel Melchiors - NN | Argentina | Daihatsu Charade | A | 5 |
| 65 | Raúl Busto - NN | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 66 | Danny Marrone - NN | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 67 | José Flores - Eduardo Mutti | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 68 | Horacio Maglione - Daniel De Los Santos | Argentina | Peugeot 504 GR TN | B | 10 |
| 69 | Luis Gayanigo - Juan Galata | Argentina | Peugeot 504 TN | B | 10 |
| 70 | Mario Lagarez - Sergio Cresta | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 71 | Walter Lucero - Daniel Avalos | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 72 | Osvaldo Alvarez - Luis Bergui | Argentina | Peugeot 504 TN | B | 10 |
| 73 | Walter Gay - Alberto Delionardi | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 74 | Alejandro Zanet - Sivori | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 75 | Héctor Zalloco - Adrián Colomba | Argentina | Fiat 147 Sorp. | B | 10 |
| 76 | Jorge Tavolaro - NN | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 77 | Jorge Jacobo - Rubén Aranda | Argentina | Peugeot 504 TN | B | 10 |
| 78 | Carlos Odon - Bruna | Argentina | Peugeot 504 GRTN | B | 10 |
| 79 | Juan Biondi - Fernando Mujica | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 80 | Normando Pecci - Rodolfo Guerrero | Argentina | Peugeot 504 GRTN | B | 10 |
| 81 | Angel Bovalina - José Altamonti | Argentina | Peugeot 504 TN | B | 10 |
| 82 | Nicolás Corzo - Dario Chiarollo | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 83 | Alfredo Karqui - Fernando Napoli | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 84 | Claudio Frecha - Juan Onaynti | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 85 | Eduardo Lonati - Carlos Neira | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 86 | Avelino Fontana - Oscar Scarpotti | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 87 | Francisco Mayorga - Sigfrido Schoeder | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 88 | Bernardo Bruck - Mauricio Mazzola | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 89 | Néstor Veglia - NN | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 90 | Walter Vincenti - Rolando Vincenti | Argentina | Honda Prelude | A | 7 |
| 91 | Miguel Goranescu - Loza | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 92 | Guillermo Castro - Miguel Maccione | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 93 | Martin Odriozola - Carlos Chioli | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 94 | Rafl Mazzochi - Héctor Mazzochi | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 95 | Carlos Faini - Daniel Faini | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 96 | Francisco Mateo Pera-Lecourguille | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 97 | Hugo Sala - Mario Uberti | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 98 | Sebastián Pigliacampo - Vellorazzi | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 99 | Alberto Cáceres - Marcelo Galli | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 100 | Alejandro Muzzin - Della Rodolfa | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 101 | Omar Travesar - José Aguirre | Argentina | Ford Escort XR 3 | A | 6 |
| 102 | Carlos Petrumo - Enrique Martina | Argentina | Volkswagen Gacel | A | 6 |
| 103 | Horacio Gonzalo - Juan Borriel | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 104 | M. Rodriguez - NN | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 105 | Carlos Casadey - Pedro Medina | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 106 | Gabriel Ceiban - Daniel Rodriguez | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 107 | Carlos Catianno - Raúl Albertal | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 108 | Carlos Scalise - Julio Loiacono | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 109 | Jaime Sas - NN | Argentina | Daihatsu Charade | A | 5 |
| 110 | José Chazarreta - Hugo Medina | Agentina | Daihatsu Charade | A | 5 |
| 111 | Orlando Silvi - Carlos Bobogu | Argentina | Daihatsu Charade | A | 5 |
| 112 | Alejandro Schmauk - Jaunarena | Chile | Alfa Romeo Printz | A | 6/A |
| 113 | Gonzalo Montalvo - Roberto Costales | Ecuador | Chevrolet Chevelte 1.6 | A | 6/A |
| 114 | Angel Monguzzi - Carlos Monguzzi | Argentina | Renault 12 TS | A | 6/B |
| 115 | Sergio Vera Muñez - Cristian Troncoso | Chile | Subaru 4B 1.600 | A | 6/B |
| 116 | Claudio Moncillo - Aldo Rossi | Argentina | Fiat | B | 10/C |
| 117 | Anibal Romero - Julio Romero | Argentina | Peugeot 504 TN | B | 10/C |
| 118 | Fabián Digerónimo - Tito Cesari | Chile | Fiat 128 CLI | B | 10/C |
| 119 | Jorge Minetti - NN | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10/C |
| 120 | Oscar Machuca - Kurowski | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10/C |
| 121 | Germán Arballo - Souza | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7/C |
| 122 | Jesus Maciel - Jesus L. Maciel | Argentina | Renault 18 TX | A | 7/C |
| 123 | Enrique Salman - Juan Bracco | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7/C |
| 124 | Hugo Bapaldi - Ricardo Meglo | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7/C |
| 125 | Mauricio Defagot - Rapuzzi | Argentina | Renault 12 TS | A | 6/C |
| 126 | Aldo Ghilardi - Jorge Gonzalez | Argentina | Renault 12 TS | A | 6/C |
| 127 | Roberto Brunello - Raúl Kotler | Argentina | Renault 12 TS | A | 6/C |
| 128 | Carlos Bruno - Marcos Vaca | Argentina | Renault 12 TS | A | 6/C |
| 129 | Jorge Surra - Victor Zucchini | Argentina | Renault 12 TS | A | 6/C |
| 130 | Alejandro Miglio - Victor Farias | Argentina | Renault 12 TS | A | 6/C |
| 131 | C. Bastos Ghioldi - A. Vartanian | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 132 | Eduardo López - NN | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 133 | Ariel Ferro - Emilio Diaz | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 134 | Lino Sisterna - Oscar Picco | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 135 | Oscar Parnisari - Alfredo Barzola | Argentina | BMW 320 | A | 7 |
| 136 | Carmelo Cordobana - Juan Pablo Vignau | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 137 | Daniel Waidatt - NN | Argentina | Renault 18 TX | A | 7 |
| 138 | Sergio Perugini - NN | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 139 | Hugo Massera - NN | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 140 | Hugo Armesto - NN | Argentina | Volkswagen Gol 1.6 | A | 6 |
| 141 | Carlos Muzzin - Jorge Wildar Larrea | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 142 | Juan Abarca - Juan Toledo | Argentina | Volkswagen Gacel | A | 6 |
| 143 | Juan Pace - Zabala | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 144 | José Canlón - José Ellera | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 145 | Luis Macri - Ortiz | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 146 | Jorge Marquet - Carlos Svelko | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 147 | Adrián Reyna - Javier Sciangula | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 148 | Enrique Levalle - Sebastián De Carcer | Chile | --- | A | --- |
| 149 | Carlos Blasco - Luis Ramirez | Argentina | Mitsubishi Lancer 1.6 | A | 6 |
| 150 | Horacio Scariz - Eduardo Fontana | Argentina | Volkswagen Gacel | A | 6 |
| 151 | Jorge Lujan - Alfredo Romero | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 152 | Danilo Logegaray - Guillermo Madero | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 153 | Juan Rodriguez - NN | Chile | --- | A | 6 |
| 154 | Juan González - González | Argentina | Daihatsu Charade | A | 5 |
| 155 | José Negri - Rolando Poggiani | Argentina | Peugeot 504 | B | 10 |
| 156 | Raúl Fosse - NN | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 157 | Victor Garcia - Mario Arana | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 158 | Daniel Renz - Juan Piasenzotti | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 159 | Juan Bergami - Jorge Devoto | Argentina | Fiat 147 Sorp. | B | 10 |
| 160 | Juan Severdija - Roberto Avil | Argentina | Fiat 128 CLI | B | 10 |
| 161 | Marcelino Nicolini - NN | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 162 | Sergio Castilla - Raúl Zadro | Argentina | Fiat SE 1.5 | B | 10 |
| 163 | Martín Calvo - NN | Argentina | Renault 18 GTX | A | 7 |
| 164 | Miguel Bianco - Alberto Macias | Argentina | Honda Prelude | A | 7 |
| 165 | Luis Silva - Andrés Frane | Argentina | Renault Fuego GTX | A | 7 |
| 166 | Rodolfo Palacino - Mammana | Argentina | Renault 18 TX | A | 7 |
| 167 | Esteban Tenorio - Mario Rossi | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 168 | Enrique Archer - Omar Carrizo | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 169 | Fabián Raizman - Edgardo Ghiglioni | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |
| 170 | Juan Miranda - Osvaldo Miranda | Argentina | Renault 12 TS | A | 6 |

## CONSEJOS PARA QUIENES ESTARAN AL COSTADO DE LA RUTA

# COMO VER EL RALLY

**¿Usted se acercará al costado de la ruta para ver pasar los autos participantes?... En esta nota encontrará toda la información que necesita para disfrutar del espectáculo y sobre todo las indicaciones para no cometer errores e imprudencias.**



Comenzaremos por la largada en Buenos Aires, que se efectuará el miércoles 6 de agosto a las diez de la noche, desde la sede central del ACA (Av. del Libertador 1850, Capital Federal). Recomendamos muy especialmente comportarse con corrección, para evitar los problemas acecidos el año pasado. Tratemos que la muestra se asemeje a las prolijas largadas que se acostumbran realizar en casi todos los rallies europeos, evitando superar las vallas de contención (tanto del parque cerrado como de la rampa), y atendiendo las indicaciones de la policía y los organizadores para, en lo posible, no perturbar el trabajo de nadie. De la misma forma, durante el trayecto por las avenidas Figueroa Alcorta y del Libertador, Gral. Paz y Acceso Norte, es importante no congestionar el tránsito, por cuanto los competidores deben cumplir un tiempo establecido para arribar al primer control horario ubicado en Arrecifes.

Ahora le toca el turno a los que verán la carrera en Córdoba. Es importante tener en cuenta que los primes se cierran al tránsito dos horas antes de la largada del primer auto y se reabren luego del paso del último, por lo tanto si usted entra a un prime con su vehículo, debe considerar que deberá permanecer allí entre ocho y nueve horas(sobre todo en la primera etapa), por cuanto si largan 130 coches a dos minutos entre cada uno son cuatro horas veinte minutos, a los que hay que sumar el atraso máximo permitido en la etapa que es de una hora, y las dos horas de cierre anticipado. Entonces a prepararse a pasar un día de campo con la familia y amigos con todas las vituallas necesarias y no olvidarse tampoco de controlar previamente el estado del vehículo que lo transportará. Si va a preparar un asadito, cuide bien el fuego porque el viento y el pasto seco de las sierras pueden causar un desastre como en 1984 (¿Recuerda Bosque Alegre?).

El paso de los autos debe ser seguido con mucho respeto hacia todos, los de punta y los "del fondo". Todos compiten en la medida de sus posibilidades (mecánicas y conductivas) y no hay que subestimar a nadie. Los pilotos transitan con la absoluta seguridad que nada se les interpondrá en su camino, colabore entonces para evitar que los "graciosos" siempre coloquen sobre el camino voluminosas piedras y otros objetos que pueden provocar un accidente debido a una brusca maniobra. Evite también hacer señas, porque el piloto en caso de verlas no las entenderá y no se logrará más que confundirlo. No se cruce en la ruta porque el ruido de un auto que ya ha pasado, puede tapar al de otro que se está acercando; no se ubique al borde del camino ni en lugares peligrosos porque un auto descontrolado puede salir disparado hacia los lugares más increíbles. Lo ideal es colocarse en lugares elevados. No se desplace dentro del prime, ni caminando sobre la ruta, ni mucho menos con su vehículo aunque sean unos pocos metros. Es importantísimo tener a mano esta guía, así como una radio y la lista de participantes o el orden de largada de la etapa, para mantenerse informado durante la carrera. Hay algunos primes que tienen caminos de alternativa para poder ingresar "al medio" del mismo para lo cual es muy útil contar con un buen mapa (por ejemplo el que edita el Automóvil Club Argentino con detalle de la Zona Serrana de Córdoba) y que damos en esta misma guía para orientarse correctamente. Luego del paso del último auto, retírese con suma precaución, evitando contagiarse del manejo de los pilotos; recuerde que su auto no está preparado para transitar en esas condiciones y usted tampoco, por supuesto.

En los "enlaces", podemos recomendarle que presencie los trabajos en los puestos de auxilio pero tratando de no molestar el trabajo de los mecánicos, manteniendo una distancia prudencial. Circule en los enlaces con extrema precaución y sobre todo trate de no hacerlo en sentido contrario al previsto por la carrera. Recuerde que, pese a la prohibición, algunos pilotos viajan en los enlaces tan rápido como en los primes, sobre todo cuando vienen con atraso en su hora ideal, entonces cuando los vea venir, ábrase y déjeles paso, porque ellos están normalmente, muy apurados.

Si va a dejar su auto estacionado fuera del prime para entrar caminando, asegúrese de no dejar pertenencias en el mismo (camperas, bolsos, pasacassettes, etc.) y que quede perfectamente cerrado. Asimismo, tenga especial cuidado que su vehículo no entorpezca el paso de los autos de carrera y especialmente de los vehículos de asistencia (bomberos, policía, ambulancias).

Por otra parte, el Chateau Carreras, es un excelente lugar para ver los autos desde las tribunas, lo mismo que en los parques de reagrupamiento en Jesús María (2a. etapa) y Villa Dolores (3a. etapa).

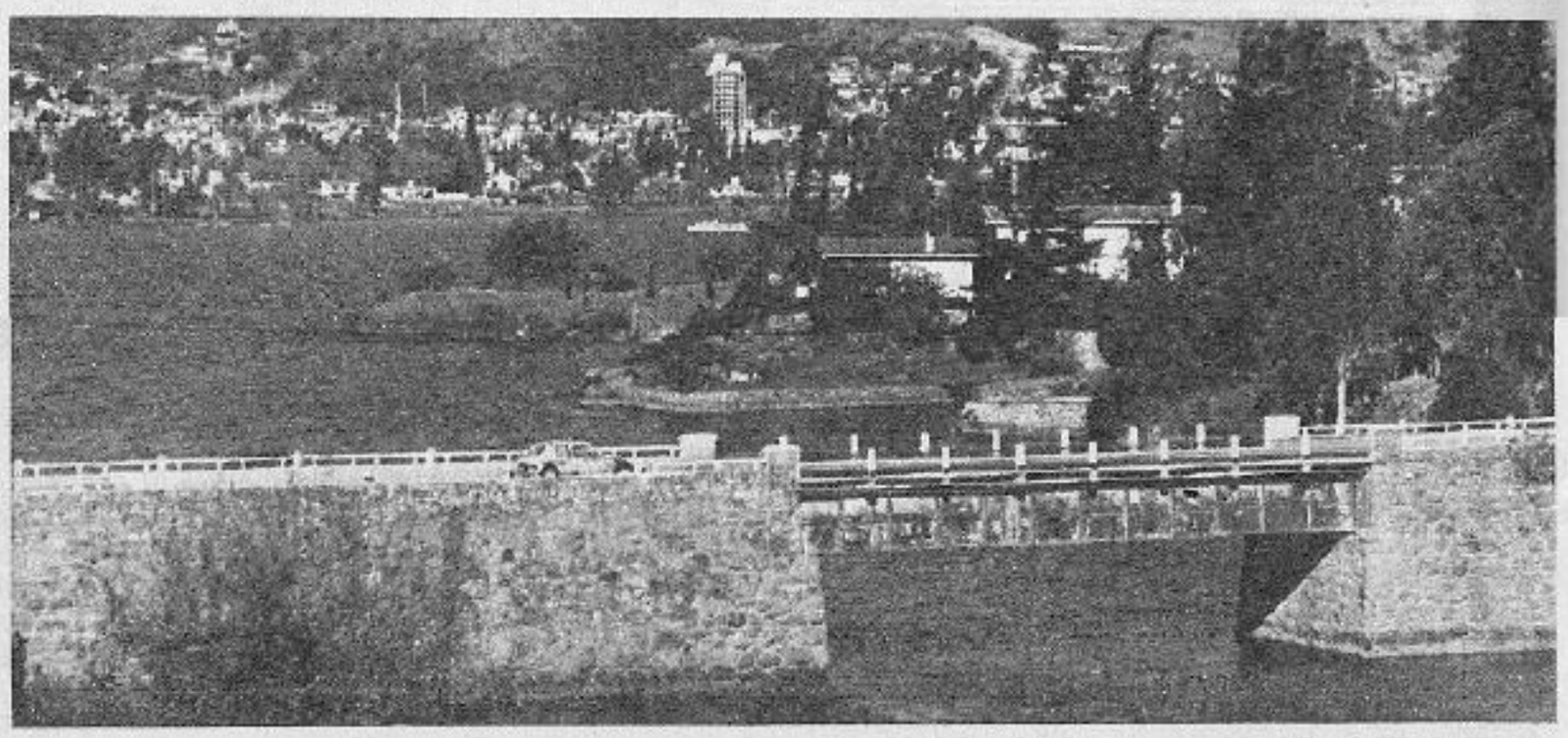
Finalmente, podemos recomendarle algunos lugares que son claves para ver los autos en acción. El P.C.1 es importante porque seguramente pasarán todos (o casi). En el P.C.2 hay un hermoso lugar mil metros antes de la llegada: un vado con un sinuoso. Los auxilios se podrán observar entre los P.C.2 y 3 y entre los P.C.4 y 5. Para terminar con la primera etapa, un lugar ideal es la bajada del Observatorio a Falda del Carmen, entrando por la llegada.

En la segunda etapa, en el P.C.9 entrando por Villa Bustos encontrará una curva derecha con salto y curva izquierda muy interesante. En el P.C.10 hay poco lugar para estacionar pero puede probar en la Aerosilla o en la llegada donde se baja hacia la derecha y se desemboca en un puente.

También es destacable la largada en El Manzano, y en Ascochinga donde habrá dos largadas y una llegada con cierta concentración de auxilios. El PC 17 es interesante en todo su recorrido y el último de la etapa tiene la subida a El Cuadrado y el paso por Estancia El Silencio.

Por último, los dos primeros primes de la última etapa se largan de madrugada (noche aún). En el P.C. 21 le recomendamos los primeros kilómetros saliendo de Chamico y algunos vados que hay por la mitad del recorrido. Los Morteritos y el vado de Panaholma en el P.C. 22. En el P.C. 25 la Cuesta de Altautina. El P.C. 26 es todo lindo y el último es lento entre El Cóndor y Copina con los puentes colgantes.

Esperamos que estos consejos le sean útiles y que disfrute de un buen espectáculo.






*En los lugares muy concurridos (como este "balcón" que acaba de bajar Salonen) se deben extremar los cuidados. A veces –como le sucedió a Andruet en Montecarlo– los espectadores deben ayudar a que un auto vuelva al camino.*

*Esta intersección –muy cerca de La Cumbre– servirá en este rally para acercarse a dos primes.*

*Los autos pasarán varias veces por este puente, cerca de Villa Carlos Paz.*



## LOS PUNTAJES

Esta prueba otorgará puntos para tres campeonatos **1) Campeonato Mundial de Rally (marcas), 2) Campeonato mundial de Rally (pilotos) y 3) Campeonato Mundial de pilotos de rally de Grupo A.** Vayamos por partes.

**1)** La clasificación general de rally otorga la siguiente tabla de puntaje, a las diez primeras marcas clasificadas **12-10-8-7-6-5-4-3-2-1.** Sólo pueden sumar puntos los siguientes autos (que compiten en este rally): Subaru 4WD Turbo, Audi Coupé / 90 Quattro, Peugeot 205 T16 E2, Lancia Delta S4, Volkswagen Golf GTI, aunque deben ser conducidos solamente por ciertos pilotos, los cuales deben figurar en una lista adhoc de la FISA. A aquella tabla se deben agregar los puntajes otorgados por la clasificación dentro del grupo respectivo: **8-7-6-5-4-3-2-1.** A fin de año se toman las mejores siete pruebas, aunque para aspirar a ganar el torneo cada constructor debe participar en no menos de ocho rallies del campeonato, incluido uno fuera de Europa.

**2)** La clasificación final de cada rally otorga puntos a los diez primeros pilotos de acuerdo a esta escala: **20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.**

**3)** La clasificación general de grupo A en cada rally dará la siguiente escala de puntos, a los ocho mejores clasificados: **10-8-6-5-4-3-2-1**, a lo que se debe sumar lo que sumen por la clasificación en cada clase: **3-2-1.**