

CORSA

Las revistas de Mauro

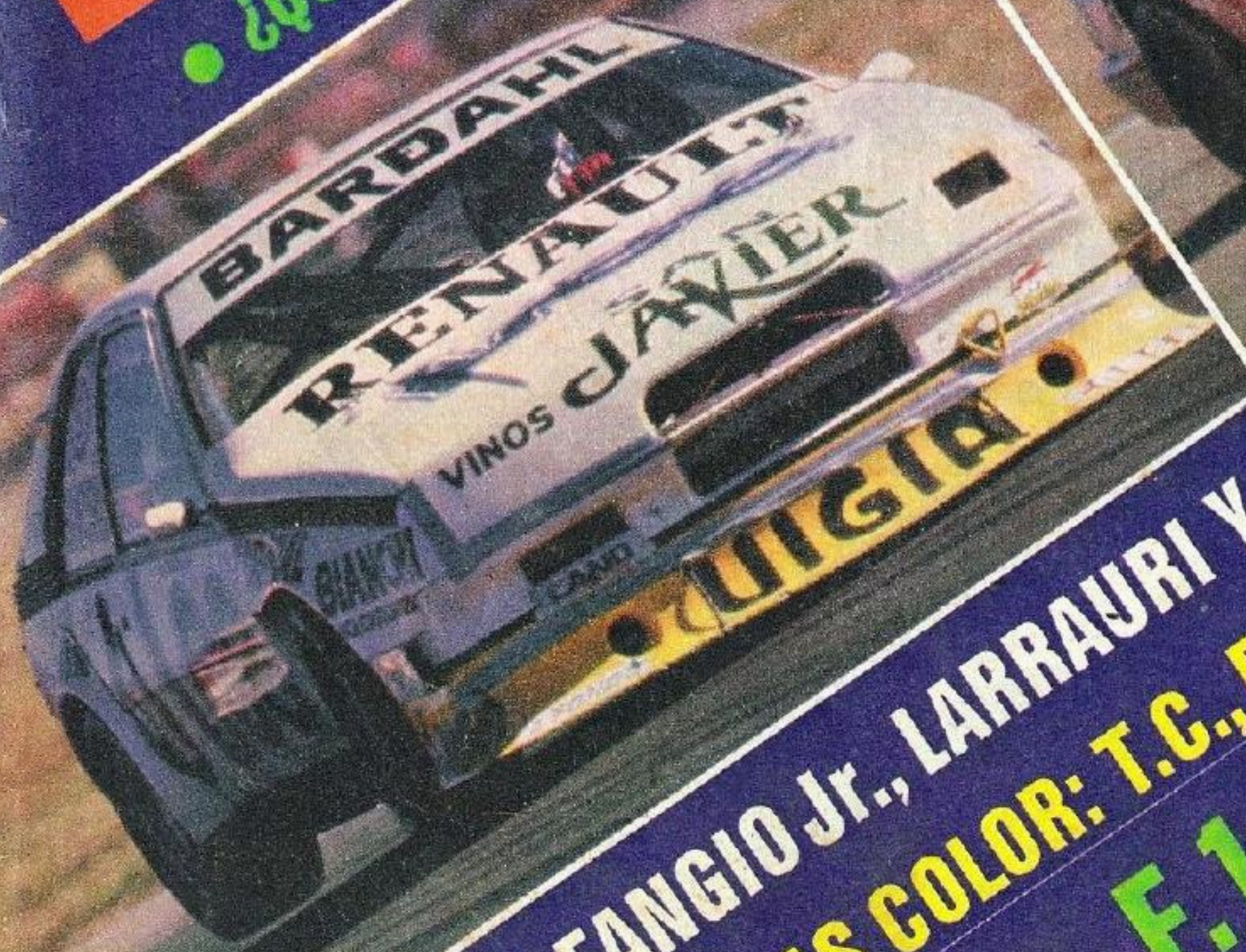
T.C. 2000
MASACRE en
Córdoba

¿QUE TUVO FERNANDINO?

¿... QUIEN APAGO EL FUEGO?

FORD POR ESCANDALO

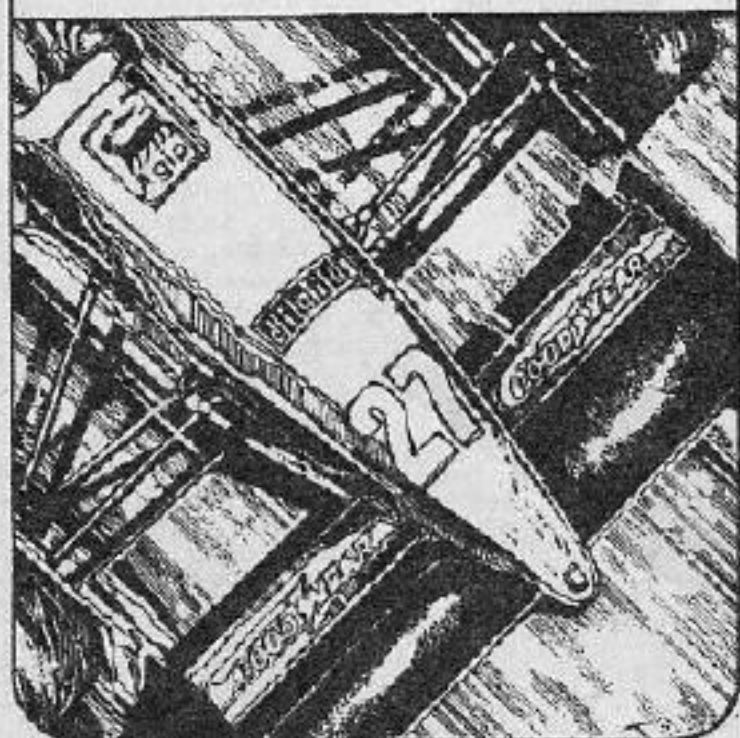
¿QUE PASO ENTRE TRAVERSO Y GAYRAUD?



CONFANGIO Jr., LARRAURI Y ROSSO POR EL MUNDO
MAS COLOR: T.C., RALLY, MOTOCROSS
F.1.: TODO EL G.P.
DE FRANCIA

Nº 1096 del 8 al 14 de Julio de 1987
Argentina: \$ 3.20 - Uruguay: \$S 210
Paraguay: \$s 1.350

Grand Prix de FRANCIA



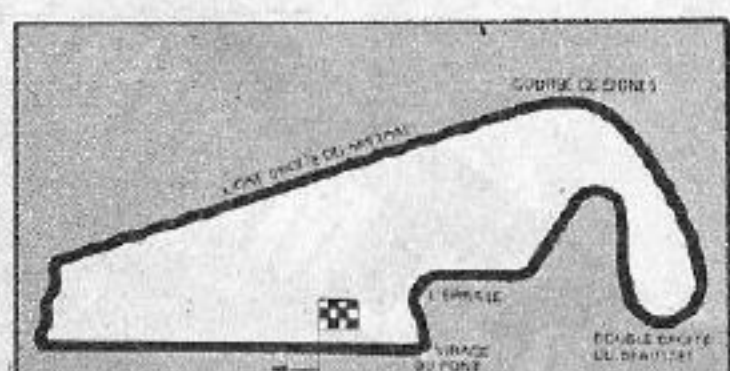
fórmula uno

PAUL RICARD ASISTIO ATONTO A LA RADICACION DE UNA PODEROSA SOCIEDAD BRITANICA:

1) Primeros tramos para Nigel Mansell, Nelson Piquet, Alain Prost, Ayrton Senna (en ese orden llegaron, aunque más distanciados, claro...), Thierry Boutsen y Teo Fabi (5º a la postre). Nada hubo que hacer contra la abrumadora hegemonía de los Williams-Honda, y poco fue lo que pudo hacer el brasileño contra su "compañero" inglés, quien así repitió su triunfo del '86, volviendo asimismo a la victoria tras frescos traspés, habiendo sido siempre candidato absoluto. 2) Merecido festejo en el podio, entonces. Lo que no se puede decir es que haya terminado como para volver a largar en seguida... 3) Su "socio" Frank Williams, de parabienes, entonces. Aunque indudablemente el clima interno de su team no es el mejor... Pero el hambre está acostumbrado a eso.

MANSELL & WILLIAMS S.A. (SUPERIORIDAD ABSOLUTA)

Por Franco Lini. Radiofotos. A.P.



FICHA GENERAL

Fecha: 5 de julio de 1987.

Denominación de la prueba: 73º Gran Premio de Francia (sexta fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno).

Lugar: Autódromo Paul Ricard (Le Castellet).

Ubicación: 17 km. al oeste de Marsella.

Organizador: Federation Française du Sport Automobile, 127 Rue de Longchamps, París.

Autoridades: Director de la Prueba, Amedée Favati, Comisarios Deportivos, Gouatard (Francia), Corsmit (Holanda), Musconi (San Marino) Largador; Roland Bruynseraede (Bélgica).

Condiciones climáticas: Temperatura elevada, 30°C en las tribunas y 60°C en la pista. Humedad relativa 46%.

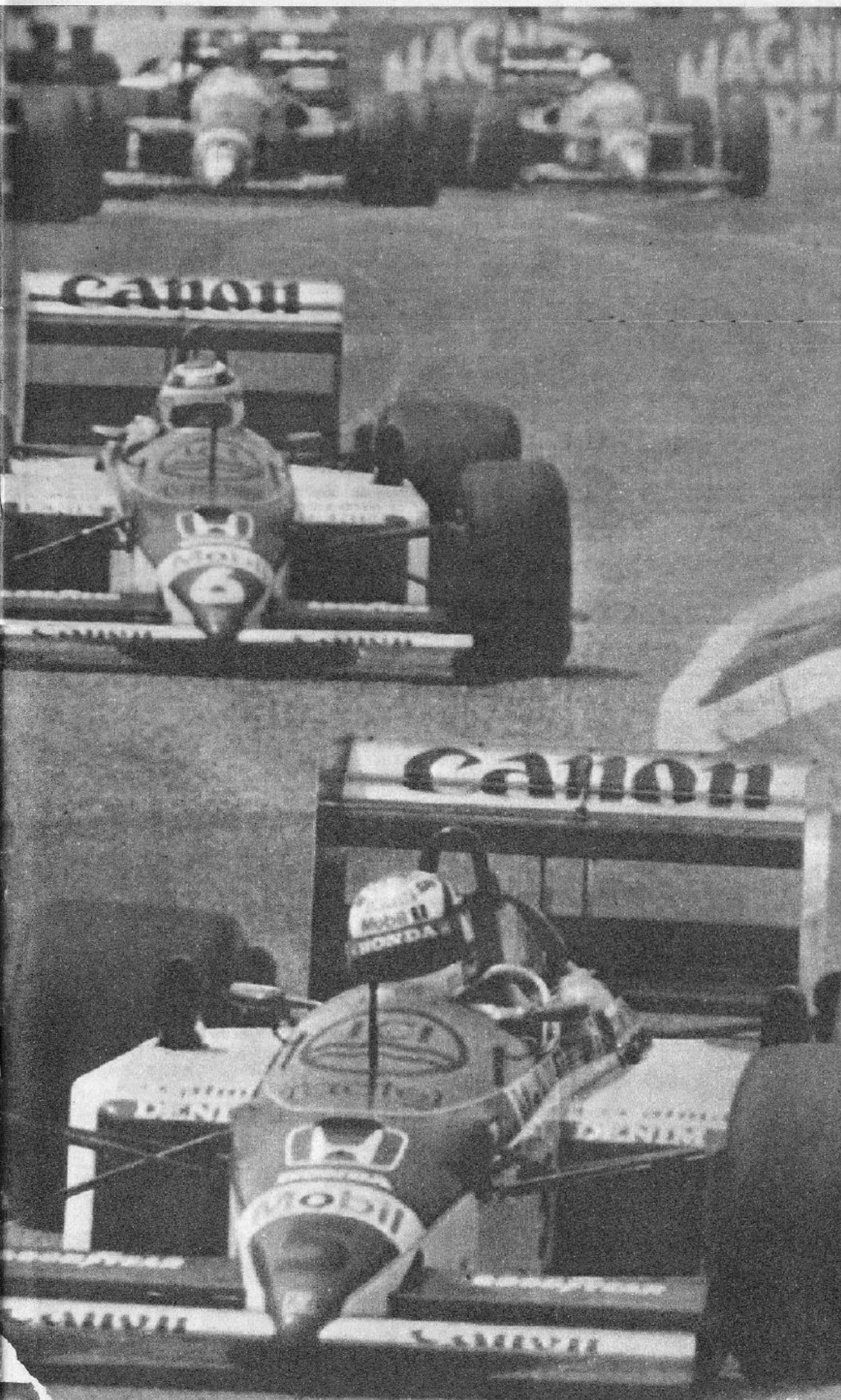
Participantes: 26.

Público: 28.000 personas.

Organización: Buena.

Espectáculo: Discreto.





Muy británica, si... aunque con fuerte aporte de capital japonés, si a los vitales motores Honda nos remitimos... La cuestión es que los autos del estolco Frank Williams hicieron tabla rasa en el veloz circuito de Le Castellet, sintiéndose por fin a sus anchas tras las magras experiencias callejeras recientes. Y de los FW11B, el del tantas veces frustrado Nigel Mansell volvió a imponerse en toda la línea sobre el de su coequipler Nelson Piquet, repitiendo el éxito del '86.

Abonado a la pole position, Nigel Mansell parecía haber perdido la costumbre de la victoria que el año pasado era una de sus características, y después de su triunfo en Imola (cuando tuvo también la suerte de no tener tras sus pasos a su compañero de equipo Piquet, y de ver a Prost pararse por una banalidad) había podido marcar solamente los dos magros puntos de Detroit. Así las cosas, su posición en la clasificación del campeonato mundial era más bien mediocre al momento de retornar a las carreras europeas. Sin embargo, Mansell, inglés testarudo, no parece que se haya desanimado, y en la pista del circuito Paul Ricard volvió a "sacar las uñas" durante la clasificación, obteniendo el mejor tiempo en las dos sesiones, y lo hizo también en la carrera, colocándose inmediatamente en cabeza y manteniéndose ahí. Que



3

"PRODUCCION": EL ULTIMO INVENTO DE LA FISA

Presidente y vice presidente de la FIA, esto es Balestre y Ecclestone, rodeados por un bello grupito de constructores y de la "crema" del periodismo especializado, festejaron con Olivetti y Longines la meta de los 100 Grandes Premios cronometrados y registrados por los avanzados aparatos electrónicos.

Cien Grandes Premios en siete años y un continuo perfeccionamiento, tanto en los sistemas de relevamiento como en los de la elaboración de datos, convertidos en instrumentos indispensables para quienes necesitan informaciones precisas. Para nosotros, los periodistas, pero también para ustedes que siguen las carreras a través de las imágenes de la TV y que pueden tener en tiempo real las distancias y las prestaciones.

El decano de los periodistas agradeció en nombre de todos el valor de este auxilio, único elemento cierto de una actividad que tiene cada vez menos elementos ciertos, y que más bien, en general, se dirige a grandes pasos hacia... Kafka... También en esta oportunidad, de hecho, hemos sufrido sorpresas estupeficientes, ya desde el punto de vista organizativo (y la Federación Francesa tiene que ver directamente), sea por las extravagancias de la Federación Internacional, es decir de su presidente. El viernes a la mañana, por ejemplo, hubo una conferencia de prensa (muchos lo ignoraban) para anunciar los programas de las FISA del futuro próximo. Y teniendo en cuenta que el servicio de prensa de la FISA no tuvo tiempo de resumir las verborricas "Balestradas", se le pidió a un colega francés que sintetizara las cosas importantes. Con otra sorpresa. El "invento" de una nueva categoría de máquinas de carrera, por ejemplo. Será llamada "Producción" y estará constituida por autos con la forma externa de un modelo producido, al menos en 25.000 ejemplares, pero de interior completamente libres: motores de carrera de 3.500 cc. aspirados, o motores turbo de cilindrada inferiores, con presiones de alimentación proporcionales a la cilindrada. Digamos que esta curiosa fórmula fue aprobada por 29 constructores (¿cuáles?), pero tal vez ninguno se detuvo en la realidad práctica; aparte del dolor de cabeza para aquellos que deberán verificar máquinas de este tipo, ¿ninguno ha imagina-

do por ejemplo un Fiat Uno con motor Ferrari 3.500? Estamos propiamente en el filo de la locura... Algunos interesados directos afirman "para el público", porque los reglamentos serán estudiados de manera de obligar a fabricar máquinas con características razonables: esto, a través de limitaciones a las llantas de las gomas, a las dimensiones de los bólidos, a la potencia de los motores. En suma, con tantas complicaciones ulteriores es difícil de entender también por parte de los adeptos a los trabajos posibles, que a ninguno se le ocurre que es imperioso simplificar, no complicar las cosas, si se quiere verdaderamente interesar al gran público.

Por cuanto parece, a favor de esta fórmula está también Peugeot, y tenemos la sospecha de que Jean Todt haya sido uno de los que sugirieron las soluciones. Esto puede hacer suponer también que la FISA haya acogido de buen grado las sugerencias de Peugeot, que podría incluso renunciar a llevar adelante su acción legal de rescaramiento de los daños por la cuestión de la abolición repentina de las máquinas del Grupo B en los rallies.

A favor, según parece, está también el Grupo Fiat, que veía la manera de utilizar en modo concreto los motores que Alfa Corse preparó para la Fórmula Uno y que no fueron. Es decir, el 1.500 cc Turbo cuatro cilindros y el nuevo 10 cilindros aspirado, ya pronto. Es cierto que desde su punto de vista esta solución puede ser bien vendida. Pero estamos como siempre: se hacen reglamentos a favor de esto o de aquello sin pensar verdaderamente en el futuro y en las implicancias que comportan ciertas revoluciones. Y, entretanto, se provocan daños relevantes, como por ejemplo las inversiones hechas por aquellas casas que se habían inscripto en el Campeonato Mundial de Turismo, que dentro de un año desaparecerá. Es cierto que BMW y Ford, y también Alfa Romeo, no deben estar felices con un cambio de este tipo.

Entre las otras cosas que propone la FISA hay un intento de salvar el Grupo A actual, dejando libre el escape con el objeto de hacer más atractivas a estas máquinas para el público, si no en las prestaciones, por lo menos en los ruidos. Pensemos un poco a dónde va a terminar la política del Deporte...

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Nelson Piquet dijo, después de la carrera: "Mis paradas en los boxes para cambiar neumáticos estaban previstas. Sin embargo, sobre todo en la segunda, perdí mucho tiempo porque el motor bajó la presión. Para colmo, el último juego de cubiertas dio peor resultado que los dos anteriores. De no haber sido por estos incidentes, habría podido luchar por la victoria".

Mansell, sin embargo, declaró, refiriéndose a las detenciones de su compañero de equipo: "Se trató de un error, sobre todo la última, después de la cual, con la ventaja acumulada, corrí tranquilo hacia la victoria. Mi objetivo era ganar sin forzar demasiado, y si bien al principio tuve algunos problemas de estabilidad porque recogí restos del averiado McLaren de Johansson, luego no luché mucho para imponerme. De cualquier manera, demostramos que los Williams no tienen grandes inconvenientes ni en pistas rápidas como en lentas".

Este último concepto fue recogido por Alain Prost, que manifestó: "Williams dio una lección de competitividad, de eficacia y de seguridad en el material. En cuanto a nosotros, se nos han planteado pequeños problemas ajenos al motor, que nos han impedido tener éxito cuando las circunstancias eran bastante favorables. Pensaba que nuestro chasis era mejor que el de Williams, pero no es así. Me detuve a cambiar neumáticos y después percibí que algo se quemaba en el auto, de modo que me concentré en controlar mi tercera posición, que no es mala considerando los problemas que tuve".

Ayrton Senna, cuarto en este GP, señaló que hizo "todo lo que pudo", y agregó: "Mi auto tenía mal equilibrio y mala adherencia, y los neumáticos estaban al límite, contrariamente al aspecto moñiz, que funcionó muy bien. De todos modos, estoy contento con la posición que obtuve, aunque hay que seguir trabajando mucho para mejorar..."

LA ORGANIZACION Y OTRA FARSA DE BALESTRE

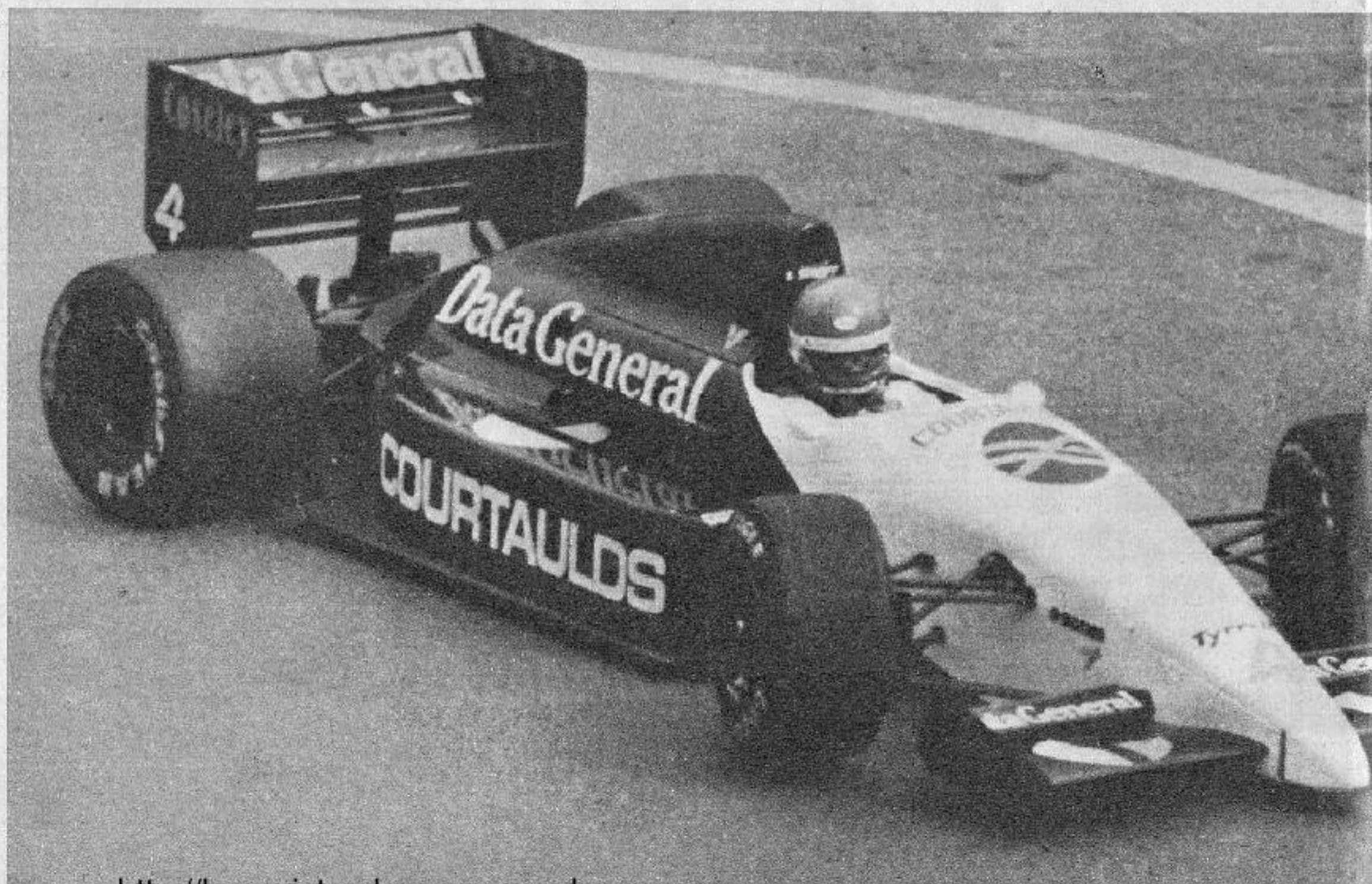
Un Gran Premio curioso organizado por la Federación Francesa (presidente Balestre) con el beneplácito de la Federación Internacional (presidente Balestre) y del vicepresidente de la FIA, Ecclestone. Atención. Atención con la organización que hemos descubierto en este circuito y que hasta ayer era muy simpático y tenía características de un verdadero campo de concentración que ya habíamos encontrado en Bélgica donde -atención- la organización era de Ecclestone. Al punto que todos fuimos encaminados por recorridos tortuosos con una serie de controles impresionantes y petulantes. Además, con el hecho de que esta vez lograron sacarnos dinero también a los periodistas: dos francos franceses para ir al baño.

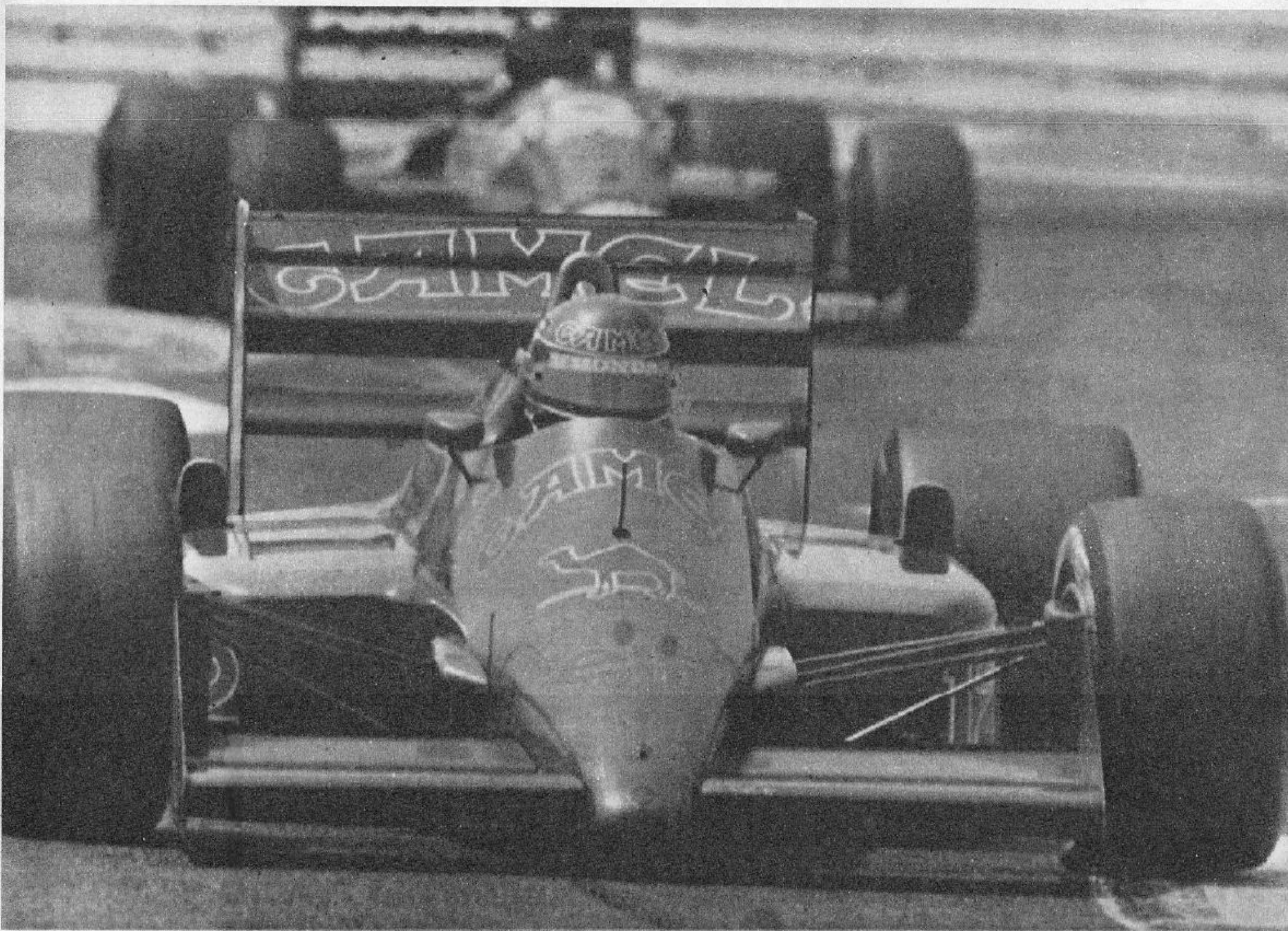
A propósito de la organización, el procedimiento de la partida prevé el desalojo de la pista de todos los intrusos a diez minutos de la señal de salida. Esta vez, sin embargo, el presidente Balestre, vean ustedes, faltando siete minutos estaba todavía en la pista con un grupo de unas treinta personas encabezadas por el ministro del Interior, Sr. Pasqua, presentándole a los pilotos franceses. Quizás el Balestre de la FIA le cobre una multa de 10.000 dólares al Balestre de la Federación Francesa...

Y a propósito de Balestre, decimos más: es, por lo menos villano y mal educado, si no peor. Afirmó, en la conferencia de prensa del viernes, que se emitiría una comunicado de prensa oficial a la tarde, pero hasta el domingo a la noche no se había visto ninguno. Júzguelo Ud...

Finalmente, a propósito de educación y respeto, cuando más no sea hacia los sponsors que pagan caro, señalamos que una vez que terminó la carrera, Nigel Mansell no fue a la entrevista colectiva de la TV, y no apareció en la Sala de Prensa. Más tarde, evidentemente reprendido por los sponsors, se declaró disponible para hablar con los periodistas en el motor-home de Williams, pero fueron pocos los que lo visitaron. Este es el aire que se respira en la fraternal Fórmula Uno.

4) El Tyrrell-Cosworth de Philippe Streiff, aunque a "años luz" de la punta, le dio por fin una satisfacción a su sufrido piloto, consiguiendo un punto valioso para las batalladoras huestes de Ken Tyrrell, quien sigue en la brecha. 5) Ayrton Senna delante de Thierry Boutsen. Retroceso del Lotus-Honda de la famosa suspensión "activa", que en este caso no desequilibró a favor como en los circuitos urbanos de reciente visita y de tanto suceso para la conjunción. En cuanto al Benetton-Ford, otra vez prometió con sus parciales pero se desdibujó a la hora de los bites. 6) Si no, que lo diga el elegante (¿o no?) Teo Fabi, quien tuvo que darse por bien conforme con los dos "teffuccini" anotados cuando esperaba bastante más.





5



6

no engañen las posiciones intermedias, porque si bien en un cierto punto se vio adelante a Piquet, fue solamente a causa de las detenciones en el box para cambiar las gomas.

Mansell adelante y Mansell vencedor, pues, y también un nuevo equilibrio en la clasificación del campeonato mundial a pocos días del Gran Premio de Gran Bretaña, que desde este año se correrá en permanencia sobre la llana y poco alegre pista de Silverstone. Una clasificación que ve delante de todos a Ayrton Senna, pero con un margen reducido con respecto a después de Detroit, y que luego de Silverstone podrá ser modificada de un modo más acentuado.

En efecto, el Gran Premio de Francia "dijo" cosas muy importantes más allá de los meros resultados.

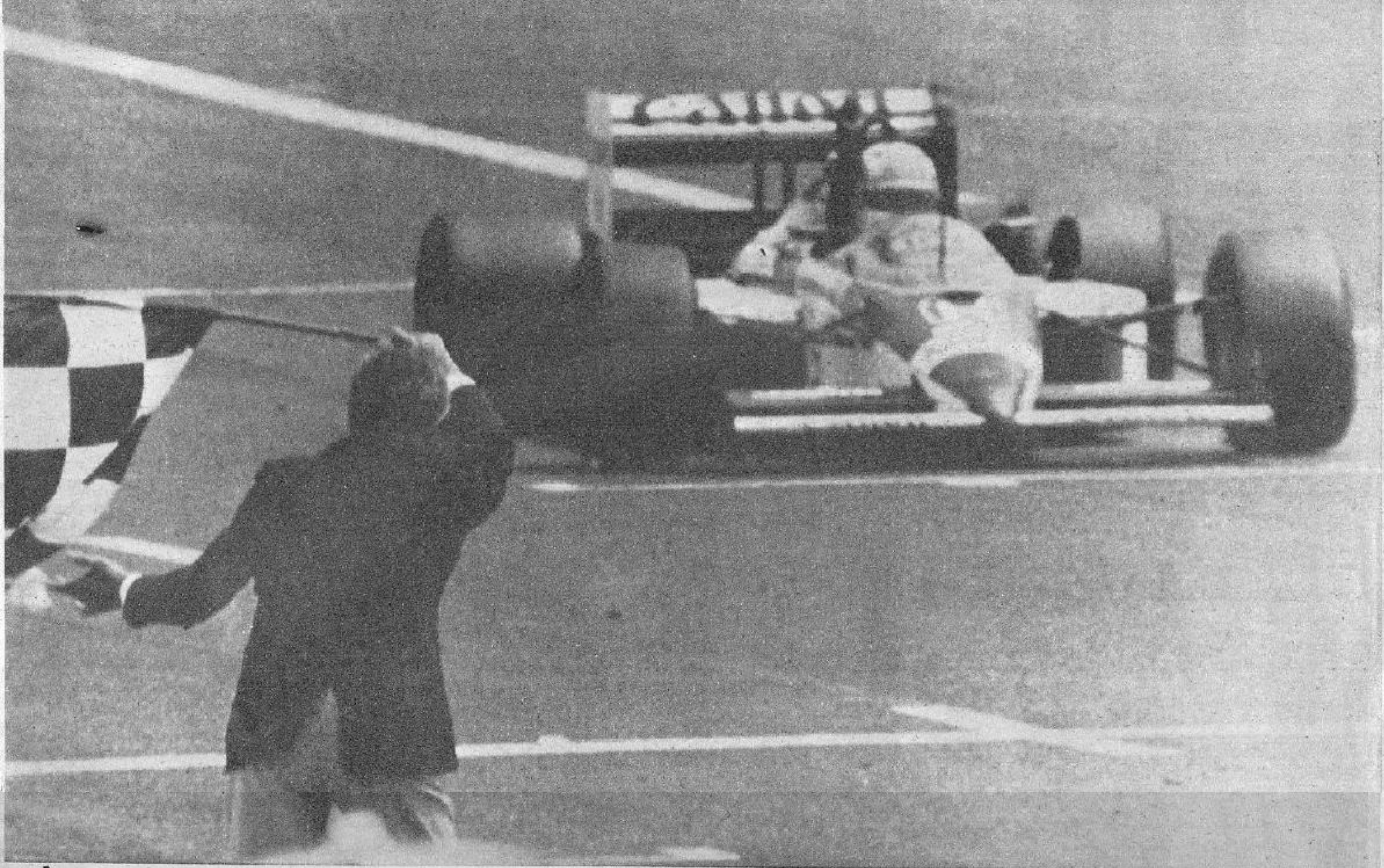
- Los motores Honda son excelentes, teniendo mayor potencia de todos a paridad de consumos, y por consiguiente que las confrontaciones están ahora circunscritas a la "banda de los cuatro", los tres principales que tienen los motores Honda y Prost, que con el motor Porsche es siempre el punto de referencia.

- No existe una escuadra Williams sino dos pilotos siempre y netamente más separados. Y sobre Paul Ricard el brasi-

leño fue batido esta vez por el inglés, sin excusas ni atenuantes. Una situación psicológicamente delicada que, seguro, tendrá repercusiones en el futuro próximo.

- El Lotus, excepcional en los trazados callejeros con sus pistas irregulares, tiene carencias aerodinámicas notables en los dibujos veloces. Y no se trata solamente de las ya famosas suspensiones a control electrónico, sino de otras cosas más. Es por ello que para Senna se avecinan jornadas difíciles si quiere mantener su posición entre los primeros.

- Prost se vio envuelto en un día negativo, pero solamente por efecto de un error de impostación del sistema electrónico de gestión del motor, no sabemos si por culpa de Porsche o de Bosch. Lo que es cierto, es que Prost se encontró con que debía combatir en condiciones de inferioridad justamente en su propia casa, donde esperaba vencer y conseguir el primado absoluto de éxitos en Grandes Premios. En cambio, después de haber resistido hasta que pudo, debió resignarse, perdiendo muchísimo en el final. No obstante, para Prost esto fue solamente un episodio desagradable que no cambia nada de su posición de pretendiente. El campeón dijo esto claramente, y agregó



7



8

7) Formid. banderazo mediante, Nigel Mansell y su Williams FW11B-Honda cristalizan el implacable ataque británico sobre posiciones francesas, por segundo año consecutivo. 8) ...Y nuevamente con Alain Prost uno de los más agradecidos a lo recaído por las máquinas anglojaponesas: Jackie Stewart. Notable la acción psicológica del "Gallego" para que el "armento" no le bata el record...

que no se puede esperar la resurrección de Ferrari al menos a corto plazo. No sabemos qué se dirá en el equipo italiano con respecto a la situación actual. Se debe decir algo (no lo dudamos) pero es cierto que también John Barnard se encuentra de cara a problemas que no logra resolver, así como no lo habían hecho otros. Y los problemas son siempre los mismos, desde hace unos años a esta parte: digamos que los motores son buenos, que tienen potencia y progresión a la par con los mejores, pero que las máquinas sufren suvirancia que consume enormemente las gomas delanteras y que las hace difíciles de guiar. Quizá...

Lo seguro es que, a pesar de todo el empeño y también de algunas acrobacias de Alboreto y Berger, las Ferrari volvieron a batirse con los Benetton y los Arrows, y no con los Williams, el Lotus y los McLaren. Y con la secuencia de carreras que el calendario propone de aquí a agosto, no se puede esperar que los inconvenientes sean resueltos. También porque, como decíamos, se tiene la impresión de que ninguno había entendido muy bien hasta ahora cuáles son los males que los aquejan.

Lo positivo a tener en cuenta es que en Paul Ricard anduvieron bien los Benetton con los renovados motores Ford, sobre los cuales, sin embargo, alguna cosa no funcionó bien, ya que no pudieron exprimir al máximo su poten-

cia sin romperse.

● El Gran Premio de Francia marcó también una señal para el futuro, y es que a pesar del tercer puesto con casi un giro de distancia, Alain Prost sigue en una posición favorable gracias a Lotus, que aún debe ser perfeccionada, y a la rivalidad interna en Williams.

La carrera, después de los primeros giros con máquinas aún cercanas entre sí, se decantó inmediatamente con las posiciones ya determinadas y distanciadas en progresivo aumento entre uno y otro. Se convirtió, pues, en la habitual procesión aburrida que se podía prever, animada solamente por las paradas para el cambio de las gomas, que Goodyear había previsto en una única oportunidad y no en dos como algunos temían. Para darle un toque de interés estuvo el anuncio de que Alboreto había sido penalizado con un minuto por anticiparse en la salida, y esto llevó a hacer cálculos sobre la posición efectiva de su Ferrari, cosa marginal pero que al menos hacía que la cosa no fuera tan monótona, y la crasente buena partida de la Ferrari de Berger, que debió recuperar posiciones, así como lo tuvo que hacer Johansson, que se detuvo inmediatamente en los boxes para cambiar la trampa de la máquina dañada.

Después vinieron los otros hechos imprevistos, bajo forma de la merma progresiva del motor de Prost y de las go-

PRESENTA
TODO LO NUEVO en
BACHI automodelismo
 BOBINAS-COLECTORES-EJES-GOMAS
 PULSADORES-CHASIS-CORONAS
 Ventas por mayor
 Envíos al interior
 ANGEL PINI 5113 CASEROS (1678) 750-8326

PEUGEOT toda la línea. RENAULT 11/12/13 y
 MOTOR. Bujías Especiales de Gran Performance
 que eliminan el "Retee"
 IMPORTADAS DE FRANCIA.
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
 CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO • Tel.: 801-3952/3957, 6634/3959

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION
 CONSULTE SOBRE
 AGENTE MAS CERCANO
 641-2907/8429/5736



PROTEJA LOS GUARDABARROS CON EL LEGITIMO
 INFORMES DE COLOCACION: 750-5692/5483
 de 7 a 15 Hs. Lunes a Viernes



GUARDAPLAST
 LEGITIMO
 es fabricado únicamente por GUARDAPLAST S.A.

JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS
CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA
 Aprendizaje y Entrenamientos a bordo de Monoplazas de Competición de 1er. nivel.
 DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS, CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.
SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO
 Personalmente Autódromo de Buenos Aires; Miércoles y Viernes de 11 a 14 Hs. o por carta: PERU 1065. 1º Piso, Capital Federal (C.P. 1068)



NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR
S.A. PROTTO Hnos. SIERRA, TAUNUS y FALCON
 GHIA - RENAULT 18 FUEGO - PEUGEOT - GACEL - REGATTA
 BRONCO - PICK-UPS - FORMULA • LEGITIMAS
 TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS
LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS
 • PRECIOS SENSACIONALES!!!
 • UTILICE EL PLAN CANJE
 NO CERRAMOS AL MEDIODIA
 VENTAS POR MAYOR Y MENOR
WARNES 1401 ESQUINA DORREGO
854-7322/0902 ENVIOS AL INTERIOR



VOLANTES DEPORTIVOS MATRA 5 Y ORIGINALES AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA

REPARACION Y RECAMBIO
CADENAS para BARRO, NIEVE y HIELO
 LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
 WARNES 1400 • Tel.: 58-9694 • CAP.

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES
OSVALDO ESCAP
 Presenta su nueva línea de **EQUIPOS ESPECIALES Y DEPORTIVOS**
 COLOCACION EN EL ACTO
 BRASIL 181 (casi esq. Paseo Colón)
 BULNES 1490 (casi esq. Honduras)
 CERVINO 3278 (casi esq. Malabia)
 AUSTRIA 2007 (esq. Junca) Capital.



CAJAS AUTOMATICAS DIRECCIONES HIDRAULICAS
 COLOCACION REPARACION Y SERVICE REPUESTOS
 FALCON - TAUNUS - TORINO
 DODGE - CHEVY - PEUGEOT
 BMW - MERCEDES - HONDA
 TOYOTA - ETC.
 DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
 TAUNUS L, GXL y GHIA.
 ENVIOS AL INTERIOR
 SERVICIO AUTORIZADO
 IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
 24 DE NOVIEMBRE 361
 Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL



TARJETAS DE CREDITO
 Su casa, oficina o negocio **POLARIZADO** con MATERIAL ESPEJADO



LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR
 lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
 Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



TRIMBRNE
 PRODUCTE Lápicos especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



ENVIOS AL INTERIOR
DUKE
 WARNES 1180
 CAPITAL (1414)
 TEL. 855-1652 / 854-5156
 VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Ferrea
RACING PARTS - U.S.A.
 Competition Parts - Asesoramiento
 "Tato" Ferrea atenderá personalmente su consulta sobre Autos de Carrera.
 En EE. UU. dirigirse a:
 5095 NE 12 Ave. - Ft. Lauderdale, FL 33334
 Teléfono: (305) 491-4445
 En Bs.As. dirigirse a Emilio Tetelbaun
 Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.
 Teléfono: 750-8627

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
 Polarizamos su auto, lancha, casa, etc. con el **NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.**
 ...y conseguirá de 5 a 7 grados más frío de su equipo de aire acondicionado.
DECORACION de VEHICULOS
AUTODECOR
 AV. J.B. JUSTO 3324, CAPITAL, TEL. 58-9551.
 VENTAS POR MAYOR





Nelsinho Piquet dando explicaciones en boxes durante la clasificación, con el monitor de tiempos ante sí. ¿Ya habría empezado a buscar justificativos...?

mas de la máquina de Piquet, que debió efectuar una segunda detención. Y en este punto, con las posiciones claras, quedó solo por verse si Piquet podía recuperar la distancia aprovechando los neumáticos frescos, y en realidad el brasileño hizo un buen número de vueltas a velocidad elevada, pero sin llegar a alcanzar a Mansell, también porque el inglés reaccionó aumentando un poco y haciendo saber que todavía tenía reservas.

Así, punto y a otra cosa. La carrera estaba terminada, con un poco de ver-

guenza para el equipo Lotus, doblegado y sin excusa.

En cuanto a los otros, hicieron lo que pudieron. Con alguna bella batalla en la retaguardia. Warwick contra Alboreto, por ejemplo, y el lote entre los motores aspirados, con Capelli y Alliot destacados, pero detenidos por las roturas de los motores, y los dos Tyrrell en la llegada con Streiff, que conquista también un punto en el campeonato. Pero, como se sabe, a aquellos que están en las posiciones retrasadas se les presta habitualmente poca atención.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena V.	Clasif. V.	Entrena S.	Clasif. S.	Tanques Llenos	Vuelta más rápida
Mansell	1m07s345	1m08s454	1m07s568	1m06s705	1m10s224	1m10s405
Prost	1m08s704	1m06s877	1m08s124	1m07s843	1m11s075	1m11s324
Senna	1m08s193	1m07s303	1m08s312	1m07s024	1m10s797	1m12s231
Piquet	1m08s954	1m07s270	1m08s394	1m07s140	1m10s689	1m09s548
Boutsen	1m09s816	1m08s077	1m12s228	1m08s176	1m11s328	1m12s667
Berger	1m09s446	1m08s198	1m09s826	1m08s336	1m11s974	1m11s675
Fabi	1m09s903	1m08s293	1m10s048	1m11s815	1m11s359	1m12s101
Alboreto	1m09s692	1m08s390	1m11s725	1m08s916	1m11s717	1m12s457
Johansson	1m10s497	1m08s577	1m10s248	1m09s095	1m11s963	1m11s874
Warwick	1m08s273	1m09s256	1m10s416	1m08s800	1m12s619	1m13s245
De Cesaris	1m10s419	1m09s499	1m11s165	1m08s949	1m12s602	1m14s098
Patrese	1m10s437	1m09s458	1m11s040	1m08s993	1m12s226	1m13s984
Amoux	1m10s712	1m09s430	1m11s286	1m09s970	1m12s478	1m13s845
Cheever	1m10s502	1m09s828	1m10s482	1m09s869	1m13s276	
Nannini	1m12s083	1m10s338	1m11s939	1m09s868	1m14s516	1m14s248
Nakajima	1m11s570	1m12s268	1m13s337	1m10s652	1m13s354	1m14s524
Ghinzani	1m11s768	1m10s798	1m11s598	1m10s900	1m14s187	1m15s367
Brundle	1m11s921	1m11s451	1m11s395	1m11s170	1m13s318	1m15s549
Danner	1m12s129	1m11s456	1m12s480	1m11s389	1m14s769	1m16s133
Caffi	1m13s975	1m12s167	1m13s999	1m12s555	1m16s427	1m19s147
Campos	1m14s477	1m13s145	1m13s636	1m12s551	1m56s086	1m17s836
Capelli	1m13s688	1m13s204	1m13s621	1m12s654	1m15s077	1m16s290
Alliot	1m14s161	1m13s026	1m13s937	1m14s422	1m15s382	1m15s964
Palmer	1m14s641	1m13s443	1m15s080	1m13s474	1m16s397	1m16s256
Streiff	1m14s555	1m13s553	1m14s084	1m13s525	1m16s641	1m16s433
Fabre	1m15s474	2m14s699	1m14s986	1m14s787	1m17s034	1m17s499

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Equipo	Puntos
1º	Williams-Honda	48
2º	McLaren-TAG Porsche	39
3º	Lotus-Honda	30
4º	Ferrari	17
5º	Benetton-Ford	6
6º	Brabham-BMW	4
7º	Arrows-Megatron	3
	Tyrrell-Ford Cosworth	3
9º	Zakspeed	2
10º	Ligier-Megatron	1
	March-Ford Cosworth	1

TRÓFEO COLIN CHAPMAN: (Para equipos que utilizan motores aspirados): Tyrrell, 53 puntos; AGS, 26; Lola, 15; March, 6.

ORDEN DE LARGADA

	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	1m06s705/1000
	Alain Prost	Promedio: 205,783 km/h.	
	McLaren MP4D-TAG Porsche		
	1m06s877	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda
		1m07s024	
	Nelson Piquet	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford
	Williams FW11B-Honda	1m08s077	
	1m07s140		
	Gerhard Berger	Teo Fabi	Benetton B187-Ford
	Ferrari F1-87	1m08s293	
	1m08s198		
	Michele Alboreto	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche
	Ferrari F1-87	1m08s999	
	1m08s390		
	Derek Warwick	Andrea De Cesaris	Brabham BT 56-BMW
	Arrows A10-Megatron	1m08s949	
	1m08s800		
	Riccardo Patrese	René Arnoux	Ligier JS 29-Megatron
	Brabham BT 56-BMW	1m09s430	
	1m08s993		
	Eddie Cheever	Alessandro Nannini	Minardi M187-M.Moderni
	Arrows A10-Megatron	1m09s868	
	1m09s828		
	Satoru Nakajima	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS 29-Megatron
	Lotus 99T-Honda	1m10s798	
	1m10s652		
	Martin Brundle	Christian Danner	Zakspeed ZK841-Zakspeed
	Zakspeed ZK841-Zakspeed	1m11s389	
	1m11s170		
	Alex Caffi	Adrián Campos	Minardi M187-M.Moderni
	Cosella FA1D-Alfa Romeo	1m12s551	
	1m12s167		
	Ivan Capelli	Philippe Alliot	Lola LC 87-Ford Cosworth
	March 871-Ford Cosworth	1m13s026	
	1m12s654		
	Jonathan Palmer	Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth
	Tyrrell 016-Ford Cosworth	1m13s443	
	1m13s443		
	Pascal Fabre	1m13s525	
	AGS JH22-Ford Cosworth		
	1m14s787		

CLASIFICACION

73º Gran Premio de Francia - Circuito de 3,813 km - Recorrido total: 305,04 km - 80 vueltas - 5/7/87.

Pos.º	Piloto	Marca	Tiempo	Vías
1º	5 Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	1h37m03s639/1000	80
2º	6 Nelson Piquet	Williams FW11B-Honda	± 7s711	80
3º	1 Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	± 5s255	80
4º	12 Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	± 1 vuelta	79
5º	19 Teo Fabi	Benetton B187-Ford	± 3 vueltas	77
6º	4 Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth	± 4 vueltas	76
7º	3 Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	± 4 vueltas	76
8º	2 Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	± 6 vueltas	74
9º	14 Pascal Fabre	AGS JH22-Ford Cosworth	± 6 vueltas	74

Promedio del ganador: 188,560 km/h.

Record de vuelta: Piquet en 1m09s548/1000 a 197,371 km/h.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nº	Piloto	Marca	Causa
Previa	18	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	Electricidad
3	8	Andrea De Cesaris	Brabham BT 56-BMW	Turbo
12	21	Alex Caffi	Cosella FA1D-Alfa Romeo	Caja de cambios
19	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK841-Zakspeed	Perdió la rueda
20	7	Riccardo Patrese	Brabham BT 56-BMW	Diferencial
24	24	Alessandro Nannini	Minardi M187-M.Moderni	Turbo
26	26	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS 29-Megatron	Temperatura
27	10	Christian Danner	Zakspeed ZK841-Zakspeed	Molar
32	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	Electricidad
34	25	René Arnoux	Ligier JS 29-Megatron	Temperatura
53	23	Adrian Campos	Minardi M187-M.Moderni	Turbo
58	29	Philippe Alliot	Lola LC 87-Ford Cosworth	Motor
53	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	Turbo
55	27	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	Motor
72	28	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	Motor
	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	Terminó pero no clasificó

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10	Manse	Pique	Prost	Senna	Boul	Fabi	Patre	Albo	Arno	Warw
20	Manse	Prost	Pique	Senna	Boul	Fabi	Albo	Berg	Arno	Warw
30	Manse	Prost	Pique	Senna	Boul	Fabi	Berg	Warw	Arno	Albo
40	Pique	Manse	Prost	Senna	Berg	Albo	Fabi	Warw	Cape	Strei
50	Manse	Pique	Prost	Senna	Berg	Albo	Fabi	Warw	Cape	Palm
60	Manse	Pique	Prost	Senna	Berg	Albo	Fabi	Warw	Joha	Palm
70	Manse	Pique	Prost	Senna	Fabi	Berg	Joha	Strei	Palm	Fabre

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

(Disputadas seis competencias)

Pos. Piloto	Nacionalidad	Puntos	
1º	Ayrton Senna	Brasil	27
2º	Alain Prost	Francia	25
3º	Nelson Piquet	Brasil	24
4º	Nigel Mansell	Gran Bretaña	21
5º	Stefan Johansson	Suecia	13
6º	Gerhard Berger	Austria	9
7º	Michele Alboreto	Italia	8
8º	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Eddie Cheever	EE.UU.	4
	Satoru Nakajima	Japón	4
11º	Thierry Boutsen	Bélgica	2
	Jonathan Palmer	Gran Bretaña	2
	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	Teo Fabi	Italia	2
15º	Philippe Streiff	Francia	1
	Ivan Capelli	Italia	1
	René Arnoux	Francia	1

Próxima competencia: El 12 de julio en Silverstone (Inglaterra).

TRÓFEO JIM CLARK: (Para pilotos que utilizan autos con motores aspirados): Jonathan Palmer (Gran Bretaña) 33 puntos; Philippe Streiff (Francia) 30; Pascal Fabre (Francia) 26; Philippe Alliot (Francia) 15; Iván Capelli (Italia) 6.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
amortiguadores



- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
suspencar s.r.l.

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

Envíos al interior
Tarjetas de Crédito

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



automundo

- SCALEXTRIC
- SEBRING
- LEONE

FOR MAYOR UNICAMENTE
MARTES A VIERNES
10.30 a 17.30 hs

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

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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

*** FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES ***

• BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

RACING PARTS

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

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

BUZOS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX 11 USA

KARTING MIDGET:

BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR: BRANDSEN 1123. TEL 744-2583

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).



CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL: 541-2694 70-6387



BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

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

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

- REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

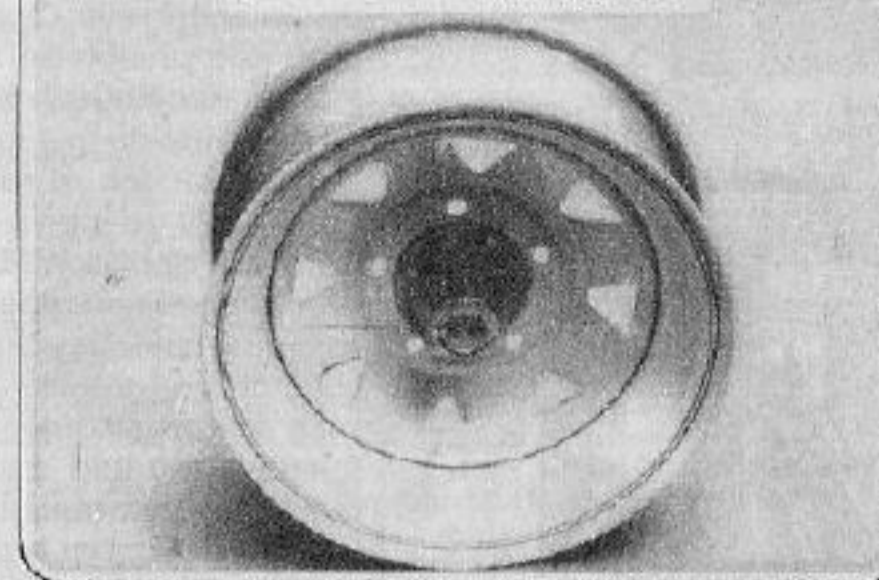
Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel.: 747-2557. ACASSUSO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS



SPINA HNOS.



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

Adquirlas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTEMOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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



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

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

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

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

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- Toberas
- Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.



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

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

FERRAZZI
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

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



AUTO-MOVIL S.R.L.

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

EN ALTA GRACIA, CORDOBA, Mandrini y Solmi hicieron el gasto a cuenta de la

MAZZINI COBRO U

Una falla en el motor dejó tirado a Mandrini cuando tenía intenciones de repetir, y la perforación del tanque de nafta paró a Solmi en la punta. Confesión del ganador por lo inesperado de este "regalo"; buenos dividendos para Neviani —puntero del torneo—, quien "cobró" quince puntos para su "caja de ahorro" en carrera algo atípica para la especialidad.

LOS PROTAGONISTAS

NEVIANI: "TENGO SUERTE"

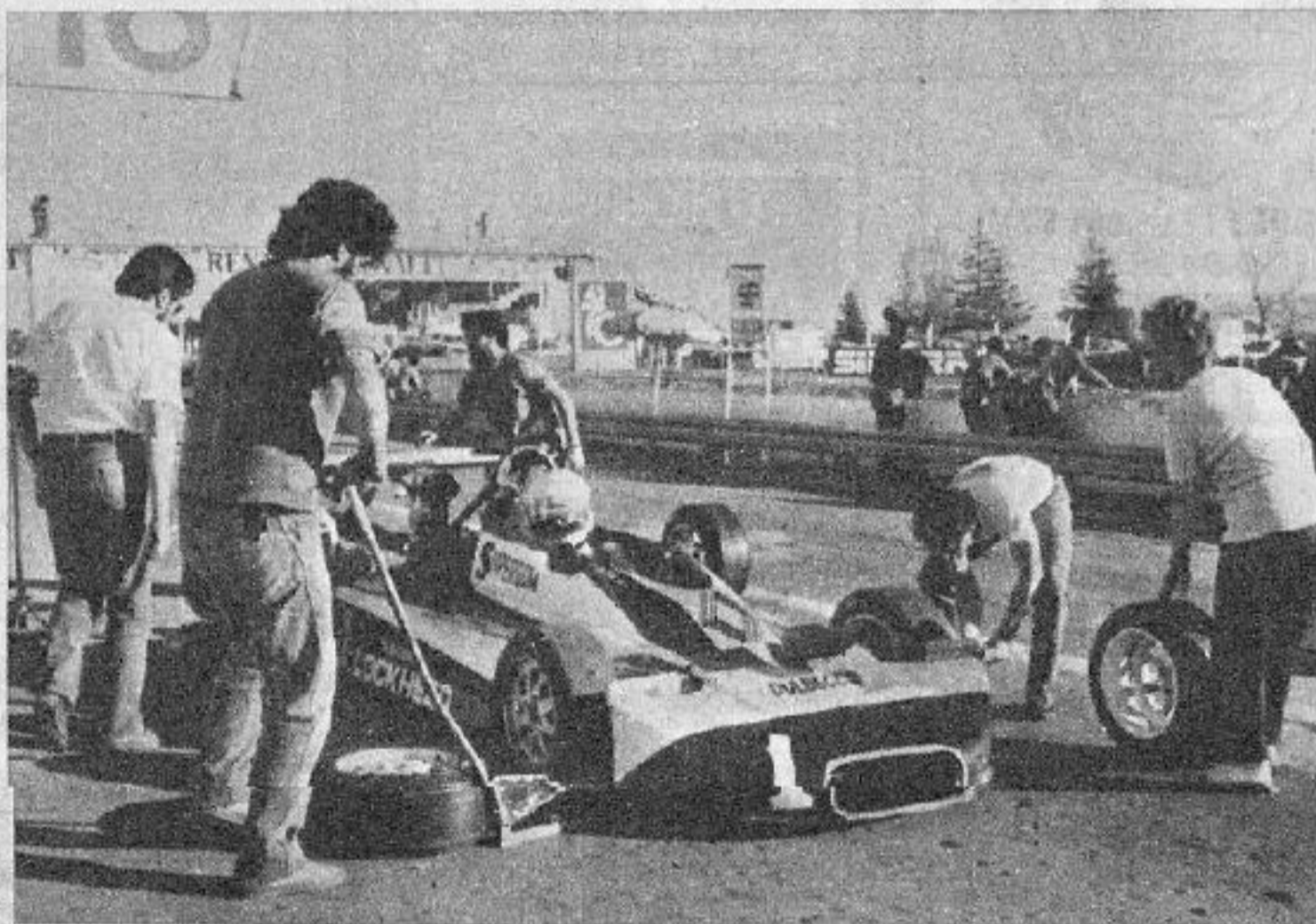


Hugo Mazzini.

Hugo Mazzini: "En realidad no tenía nada más que para salir tercero, pero las carreras son así. Con Daniel Neviani luchamos durante todo el tiempo, él es un piloto muy limpio y como se está jugando el campeonato no hace maniobras raras. Cuando fueron parando los dos primeros no lo podía creer y el momento más comprometido fue en las últimas vueltas, porque estaba muy nervioso y tenía miedo de hacer alguna macana".

Daniel Neviani: "No estaba para el segundo puesto. Tuve problemas en los días previos, andaba mal el auto y no sabíamos bien el motivo. Probamos un montón de cosas, pero no dábamos en la tecla y el cuarto puesto era un buen negocio porque habíamos superado a varios rivales y, aunque se mejoró para la final, el auto no era el ideal. Luego pararon los punteros, yo lo lamento mucho por ellos, porque hasta ahora traigo la suerte que se necesita para ganar un campeonato".

Néstor Furlán: "Tuvimos infinidad de problemas en clasificación. Afortunadamente, cada vez que locábamos algo en el auto era para mejorarlo y gracias a eso logramos finalmente algo bastante bueno. A partir de ahora estoy pensando en la F-3 Sudamericana y no sé si voy a seguir en la FRA porque no lo quiero hacer en estas condiciones. Si se da todo un poco mejor, lo haré".



2



3

1- Los afortunados herederos, Mazzini y Neviani, muy juntos en los últimos tramos de la competencia de Fórmula Renault. 2- Parada de Néstor Gabriel Furlán en boxes para un cambio de neumáticos. El campeón finalizó tercero. 3- Los que hicieron el gasio. Solmi, caelante, se quedó sin nafta y Mandrini desertó con el motor en tres cilindros.

El actual estado de cosas en la Fórmula Renault es muy particular. Se puede decir que está "sectorizado" por aquellos que hablan en cada una de las carreras en función del campeonato, de los otros que ni siquiera lo piensan, según sus propias declaraciones, y del resto de los participantes que apuntan a cada una de las competencias en forma separada del resto.

En el primer grupo debemos incluir a Daniel Neviani y Mario Riva, quienes centran todos sus esfuerzos en la obtención del título y así lo demuestran en cada una de sus declaraciones. "Tengo la suerte que se necesita para el

campeonato" —declaró Neviani—, mientras que Riva al finalizar comentó: "Peor hubiera sido no sumar ningún punto". A este dúo hay que sumarle la permanente presencia de un "Pejerey" que acecha, pero que aún no pudo concretar en el marcador todas sus intenciones. De Luis Belloso se trata, que hizo el "uno" en los dos días previos y que por una pavadada se paró en la primera parte de la carrera cuando ya estaba reirasado. Sin decir nada, y ni siquiera mencionar la palabra campeonato, Belloso es el tercero en discordia. Ellos, de acuerdo a como se presentan las circunstancias hasta el mo-

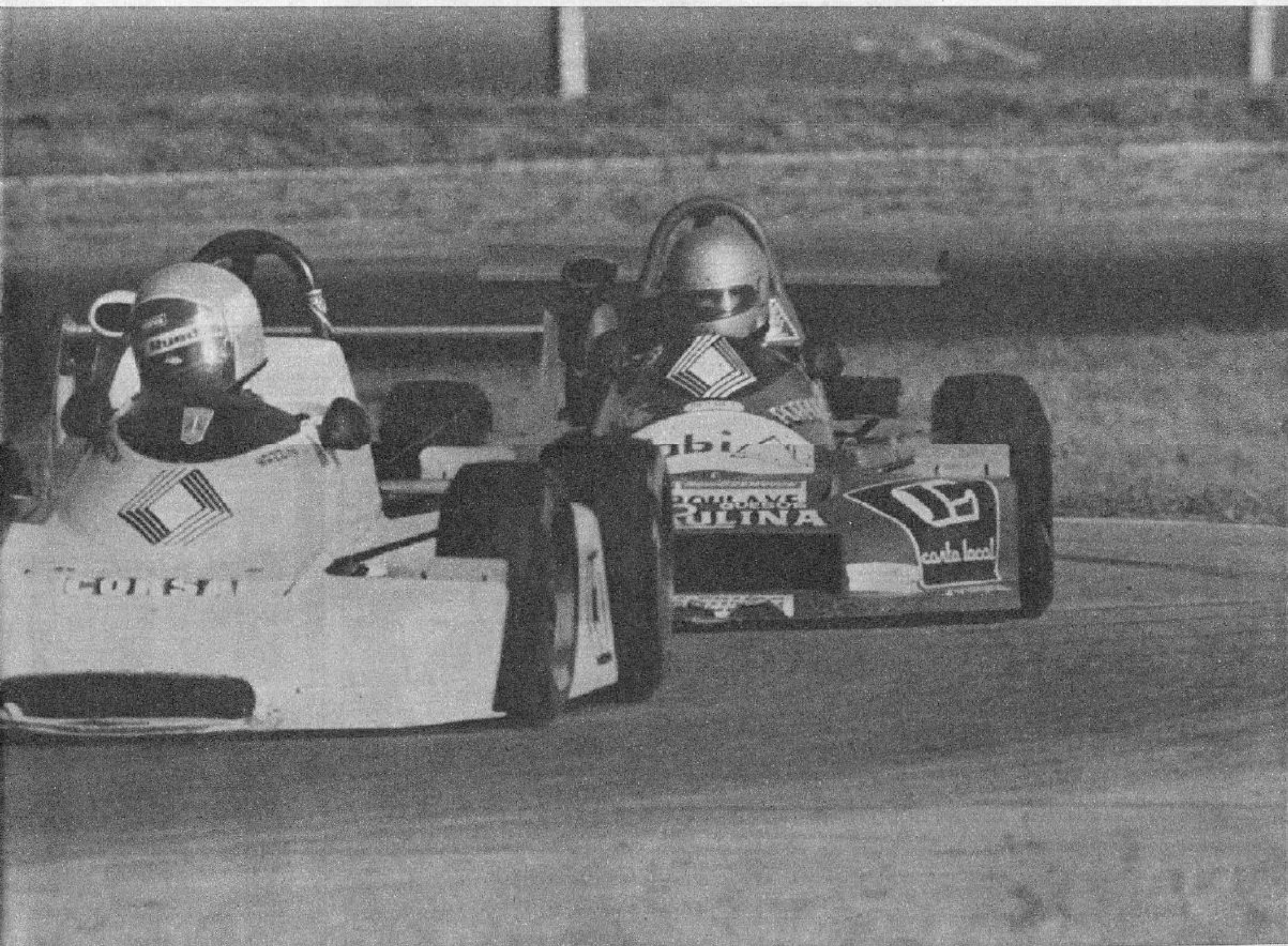
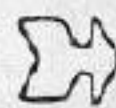
mento, serán los encargados de la definición.

Los que apuntan a cada competencia en forma individual presentan un panorama misterioso. Aquel que no anda bien en algún trazado puede ganar en el siguiente, pero también puede quedar fuera de clasificación una semana después.

Hugo Mazzini es uno de ellos. Tuvo la sinceridad de confesar que su auto no estaba para conseguir más que un tercer puesto. Hubiera sido muy justo, pues Solmi y Mandrini habían hecho el gasto. Y de esa forma, Mazzini vuelve al triunfo desde aquella primera vez en

fortuna, pero al final la ganancia fue para...

UNA HERENCIA



Balcarce '86, pero ahora con un auto totalmente blanco que denuncia la falta de "money" para poder tener la regularidad necesaria y, de yapa, con el número trece sobre los pontones.

Neviani hizo negocio clasificándose en el segundo lugar y sumando otros "porotos" importantes. Furlán consiguió el tercer puesto con un auto no muy dócil a pesar de todas las mejoras que se le hicieron, y Mancuso se reencontró con una buena actuación luego de un sínfin de problemas.

Uno de los pilotos más mirados durante el fin de semana fue Henry Martín. El sanjuanino pudo correr merced

al levantamiento de su sanción hizo una buena carrera superando a rivales difíciles. Fue objeto de una minuciosa revisión técnica, al igual que Mario Riva, y esta vez estuvo todo en orden: no solo en ellos dos, sino que rápidamente se confirmó la clasificación y todo quedó tal como finalizaron en pista.

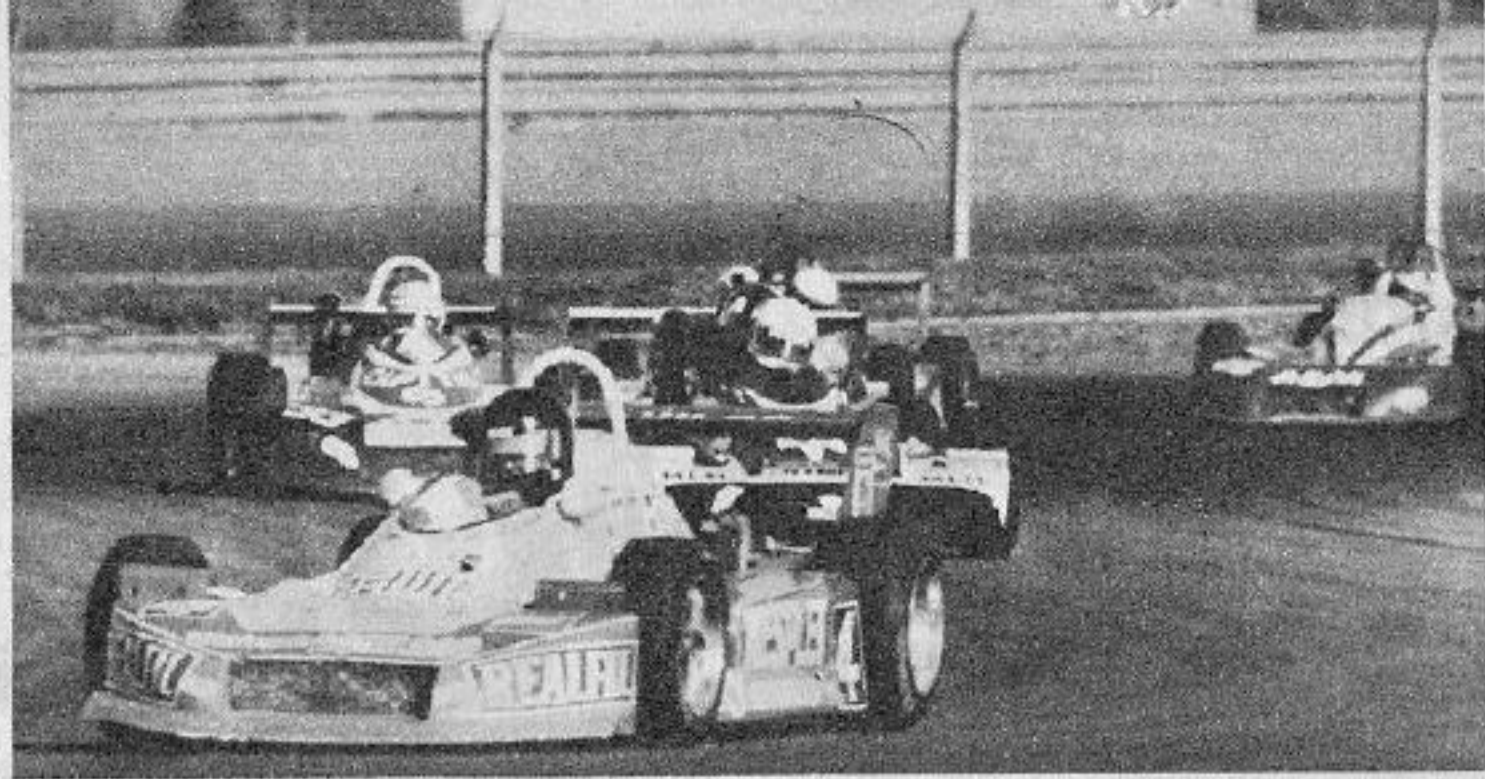
Bovone, Arlandis, Alisi y Parulizzi completaron las posiciones que otorgan puntaje y con esto queda evidenciado lo que decíamos algunas líneas más arriba. Palmero fue candidato al triunfo en Buenos Aires y en Córdoba no dio "pie con bola", abandonando a mitad de carrera. Porcelli sorprendió a todos

hace una semana y se esperaba más de él, pero también decepcionó, al igual que Morgan, que estuvo aquejado por un problema en el embrague. Juan Carlos Arlandis se mantuvo y logró puntos para el torneo. Así están las cosas en la Fórmula Renault, y el nivel parejo que ha conseguido la categoría marca estos altibajos en los pilotos, ya sea por causas mecánicas o simplemente por no haber dado en la tecla con la puesta a punto general del auto en las primeras tandas de entrenamientos de los viernes. En muchos casos eso hace que no se pueda mejorar en todo el fin de semana.

Siete días son muy pocos para que la Fórmula Renault haga dos presentaciones en lugares distantes como Buenos Aires y Córdoba. El esfuerzo a que se la sometió fue importante y los pilotos respondieron bien. Treinta y cinco inscriptos dan la pauta de eso, pero conviene no abusar de la "coyuntura". Esta vez hubo tranquilidad y ausencia de toques. Se puede decir que lo ideal sea una carrera por mes.

VIENTOS CORDOBESES

TRASCENDIDO- El caso de Henry Martín no estaría cerrado. A pesar de la parti-



CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS



Ezeverri desparado en la curva dos.

Luis Belloso: Se salió una tuerca del eje del comando del acelerador (ab.). **Carlos Fonte:** Fuera de pista. **Gustavo Mandrini:** motor, se quedó en tres cilindros (ab.). **Sergio Solmi:** Rotura del tanque de combustible (ab.). **Rodolfo Torregiani:** Se rompió un rodillo de la rueda delantera izquierda (ab.). **José Anino:** fuera de pista. **José Ezeverri:** dos trompos. **Oscar Palmero:** rotura de la trompa (ab.). **Miguel Alisi:** tenida. **Walter Paulizzi:** motor flojo. **Juan Bovone:** Carburación. **Jorge Morgan:** Patinaba el embrague. **Carlos Barceló:** Frenos. **Carlos Rossi:** trompo. **Guillermo Fabi:** Junta de tapa de cilindros quemada. **Jorge Serrano:** frenos. **Alejandro Giménez:** fuera de pista. **Ricardo Obredor:** despiste. **Mario Riva:** motor "flaco".

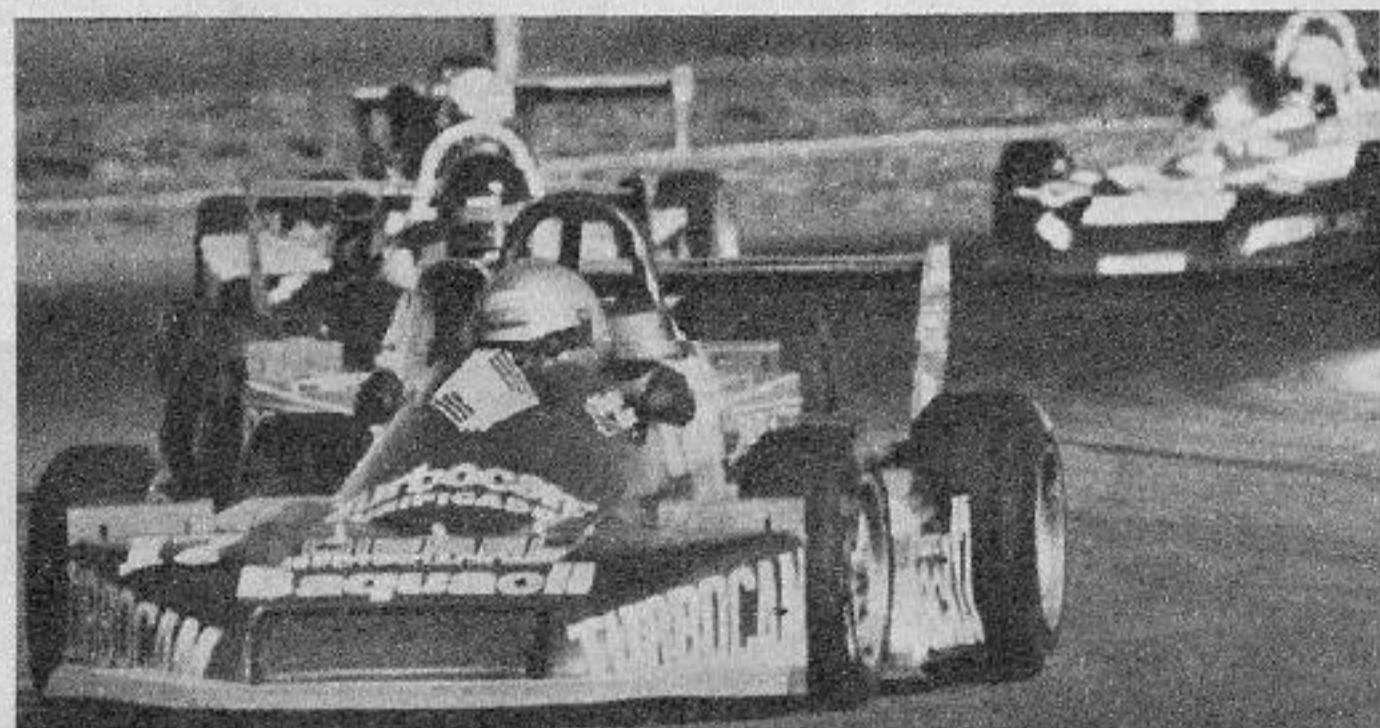
EN POCAS PALABRAS

Ricardo Obredor: "Saúl Lul me dijo que no corra, pero quise venir aunque fuese para girar y hacer experiencia". **Eduardo Ruiz:** "Al menos el sábado iba por donde debía, porque el viernes fue un desastre". **Oscar Palmero:** "Me armaron una goma al revés". **Daniel Neviani:** "Cuanto más viento haya, mejor". **Daniel Bustos:** "Se me rompió un tensor". **Guillermo Fabi:** "Los motores de Petcar

son los mejores que tuve en mi vida". **Juan Mentá:** "Esta espera aumenta la tensión nerviosa". **Luis Belloso:** "Che... ¿no sabés cuándo salimos a clasificar?". **José Anino:** "No estuvo tan mal por ser el debut". **Juan Carlos Arlandis:** "Creo que vamos a andar mejor que en Buenos Aires". **Mario Riva:** "No tenía para más". **Juan Bovone:** "Al menos terminamos, eso es importante".

4- Luego del entredicho de la carrera de Buenos Aires, volvió la paz entre Oscar Palmero y Luis Belloso. Luego de la foto, se quedaron dialogando durante larga rato. 5- Mancuso se reencontró con las buenas actuaciones, en esta ocasión está perseguido por Furlán quien luego lo superaría y más atrás, algo semitapado, Henry Martín que arramó hasta el quinto puesto.

LA CARRERA EN SINTESIS



Riva: "Pudo ser peor, al menos sumé puntos".

Mandrini y **Solmi** "madrugan" a **Belloso** en la largada, quien abandonaría rápidamente, y entre ellos se centró la lucha por la vanguardia mientras duraron en carrera. **Mazzini** estaba tercero en la segunda vuelta y **Riva** cuarto. En el sexto giro, el orden de paso era: **Mandrini**, **Solmi**, **Mazzini**, **Neviani**, **Riva**, **Mancuso**, **Furlán**, **Martín**, **Alisi**, **Bovone**, **Fabi**, **Paulizzi**, **Barceló**, **Bouvier**, **Palmero**, **Rossi** y **Morgan**. **Ezeverri** y **Mentá**. En la séptima vuelta **Bouvier** supera a **Barceló**. En el giro número ocho, se produce el "sorpasso" de **Solmi** a **Mandrini**, y el sampeadrino queda primero. En el duodécimo giro, **Mandrini** abandona, y uno antes se tocaron **Anino**, **Ezeverri** y **Obredor**, finalizando todos afuera de la pista. **Henry Martín** le gana la posición a **Mario Riva** que se sigue retrasando y a cinco vueltas del final las posiciones son: **Solmi**, **Mazzini**, **Neviani**, **Furlán**, **Mancuso**, **Martín**, **Riva**, **Bovone**, **Arlandis**, **Alisi**, **Fabi**, **Paulizzi**, **Bouvier**, **Barceló**, **Mentá**, **Bustos**, **Ezeverri**, **Morgan**, **Obredor** y **Fonte**. En la vuelta 18 se quedó **Sergio Solmi** con el tanque de nafta perforado, y de allí en más se centró la lucha por la punta entre **Hugo Mazzini** y **Daniel Neviani**, apurando en algunos tramos el de **Laboulaye** pero sin llegar a superar a **Mazzini** antes de la finalización de la prueba. **Mario Riva**, el otro aspirante al Campeonato, se mantuvo en su puesto, ganando uno al quedarse **Solmi** sobre el final.

cipación del sanjuanino, y de acuerdo con buenas fuentes, en la reunión de la mesa directiva de la CDA del ACA de hoy, martes 7, la FRA renunciaría al lugar que ocupa en la misma por no avalar la resolución. Además, un grupo de comisarios deportivos presentarían la dimisión si no se toman otras medidas al respecto, ya que se consideran desautorizados por la suspensión de la pena prevista originalmente.

DEBUT. Hubo uno, el de **José Anino**, oriundo de Colonia Bismarck (Córdoba) y con un auto atendido por gente de **Bell Ville**. El piloto, de larga trayectoria en el zonal cordobés, continuaría en la categoría.

MUFA. La de **José Porcelli**. En el viaje se cortó la lanza del trailer, el auto de carrera quedó en medio de una autopista, como era de noche debieron buscarlo en la oscuridad, luego se quedaron ocho horas encajados en el barro hasta que un vecino con un tractor los ayudó. Cuando estaban llegando debieron frenar bruscamente para no "tragarse" un camión y se rompió el servofreno. Aseguran que irán a Luján...

Por Marcelo Padin.

Fotos: Enrique Blanco, Miguel Tillous, Dullio Caro y M.P.

ORDEN DE LARGADA

Luis Belloso Crespi 1m08s190/1000	Hugo Mazzini Crespi 1m08s432
Gustavo Mandrini Crespi 1m08s231	Sergio Solmi Crespi 1m08s656
Mario Riva Crespi 1m08s609	Gustavo Mancuso Crespi 1m09s005
Daniel Neviani Crespi 1m08s746	Miguel Alisi Crespi 1m09s105
Nestor Furlán Crespi 1m09s017	Juan C. Arlandis Berta 1m09s298
Rubén Henry Martín Crespi 1m09s122	Rodolfo Torregiani Crespi 1m09s301
Rodolfo Torregiani Crespi 1m09s298	Juan Bovone Crespi 1m09s393
Carlos Barceló Crespi 1m09s409	Guillermo Fabi Crespi 1m09s500
Eduardo Bouvier Crespi 1m09s601	Carlos Rossi Crespi 1m09s622
Ricardo Obredor Crespi 1m09s640	Jorge Morgan Crespi 1m09s694
Walter Paulizzi Crespi 1m09s782	Oscar Palmero Crespi 1m09s820
José Anino Crespi 1m09s978	José Ezeverri Crespi 1m10s018
Augusto Fonte Crespi 1m10s134	Juan Mentá Crespi 1m10s162
Daniel Bustos Crespi 1m10s166	Jorge Serrano Crespi 1m10s240
Alejandro Giménez Crespi 1m10s526	

Clasificaron pero no largaron: **Morachi**, 1m10s619; **Porcelli**, 1m11s506; **Gaggi**, 1m11s746; **Batalardo**, 1m11s965; **Ruiz**, 1m12s771; **Carrera**, 1m13s107; **Raitvain**, 1m14s966.

CLASIFICACION

Córdoba Automóvil Club - Autódromo Oscar Cabalén - Circuito N° 2 de 2.600 metros de extensión - Final a 20 vueltas - Recorrido total: 52 km - 5/7/87

FINAL				
Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	13	Mazzini-C	23m18s077/1000	20
2°	2	Neviani-C	23m18s308	20
3°	1	Furlán-C	23m24s727	20
4°	4	Mancuso-C	23m30s250	20
5°	33	Henry Martín-C	23m30s834	20
6°	17	Riva-C	23m35s686	20
7°	10	Bovone-C	23m35s722	20
8°	44	Arlandis-B	23m39s793	20
9°	20	Alisi-C	23m42s498	20
10°	11	Paulizzi-C	23m45s372	20
11°	14	Bouvier-C	23m50s992	20
12°	22	Fabi-C	23m51s072	20
13°	32	Barceló-C	23m59s062	20
14°	58	Mentá-C	23m59s777	20
15°	88	Bustos-C	24m03s913	20
16°	67	Ezeverri-C	24m10s168	20
17°	38	Morgan-C	24m12s107	20
18°	55	Fonte-C	24m12s441	20
19°	58	Obredor-C	24m13s289	20
20°	105	Anino-C	23m23s997	19
21°	36	Giménez-C	23m34s643	19
22°	90	Serrano-C	23m35s132	19
23°	6	Solmi-C	20m55s612	18
24°	16	Mandrini-C	15m17s799	13
25°	8	Palmero-C	12m23s304	10
26°	25	Rossi-C	10m52s723	9
NC	19	Belloso-C	6m32s628	5
NC	28	Torregiani-C	3m57s785	3

Promedio del ganador: 133.898 km/h.
Record de vuelta: Solmi en 1m09s091/1000 a un promedio de 135.474 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas seis competencias)

Neviani, 86 puntos; **Riva**, 61; **Belloso**, 53; **Mandrini**, 35; **Mazzini**, 34; **Furlán**, 32; **Etche**, 27; **Mancuso**, 26; **Dellacatina**, 18; **Paulizzi**, 17; **Palmero**, 16; **Morgan**, 14; **H. Martín**, 11; **Bovone**, 10; **Alisi**, 9; **Bouvier**, 8; **Barceló**, 7; **Mentá**, 6; **Bustos**, **Pereyra**, **Fabi** y **Arlandis**, 3; **Sala**, 2; **Giménez** y **Porcelli**, 1.

Próxima competencia: el 2 de agosto en Rafaela (Santa Fe).

ESCAPES

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS
ESPECIALES
PARA AUTOMOVILES
NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033 - Ruta 7 -
Km. 36,600 - Morón
0220-21348 - 0220-20356

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

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

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

• TARJETAS DE CREDITO.

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

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

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

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

Envios al interior

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



LEVAS ROMERO

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 158) - M. LYNCH
S. MARTIN, Bs. As. (1672). TEL: 755-3826

ANTIFLAMA PROVA
CAPUCHAS • BUZOS
• CASCOS • BOTAS
• BUTACAS
NEW EQUIPMENT SRL
TEL: 37-5542 (10-18 hs)
Envios al interior
Sgo. del Estero 328 - 7° of 39

LEVAS BOSCH

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

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO POLARIZADO

DE CRISTALES PARA
AUTOS Y EDIFICIOS
CONSULTE:
TEL: 792-9966



COLOCAMOS EN EL ACTO
Nueva direccion:
LIBERTADOR 6602

ARENEROS TODO TERRENO



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

- PARA:
- CUEROS
 - GOMAS
 - VINILICOS

ES UNICO

- CORLOK
- AZULEJOS
- PLASTICOS
- FORMICA, etc.



FABRICACION DE PIEZAS DE POLIURETANO
BUGOMCAR
ALERON REGATA Y SIERRA
PARA DISTRIBUIDORES Y MAYORISTAS
GRAL. MADARIAGA 3191 - (1754) SAN JUSTO - 651-4468 - 651-3293

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANGERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL: 765-2497



ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales



- Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico - Automotor - Para maquinas viales.
- Equipos para competición inyección Vectoric - 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.

- KITS ECONOVAN • TECHO DURO
- CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP • CITROEN
- CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS

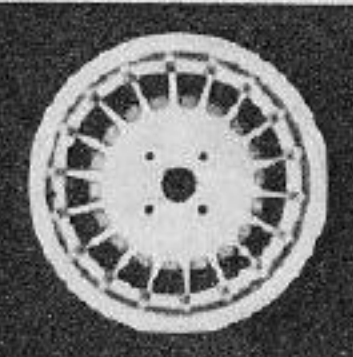
WORLD CAR

S.A.
AV. MITRE 1130 - (C.P. 1602)
FLORIDA - T.E. 760-8995
R. 8 ESQ. CUBA
SAN MARTIN
T.E. 769-3651



SUDAM Ruedas

ALSIMSRL 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA
LAS LLANTAS MAS LIVIANAS
Y MAS RESISTENTES
PARA TODAS LAS CATEGORIAS
NAC. Y SUDAMERICANAS
TAMBIEN: ORIQUES, COMBIMETROS,
BALANCEADORAS, BALANZAS Y
DISCOS DE ALINEADO.
LINEA COMPLETA PARA AUTOS
NAC. e IMPORTADOS.
CALLE 105 N° 5077 (1653) VILLA BALLESTER. TEL: 768-2846

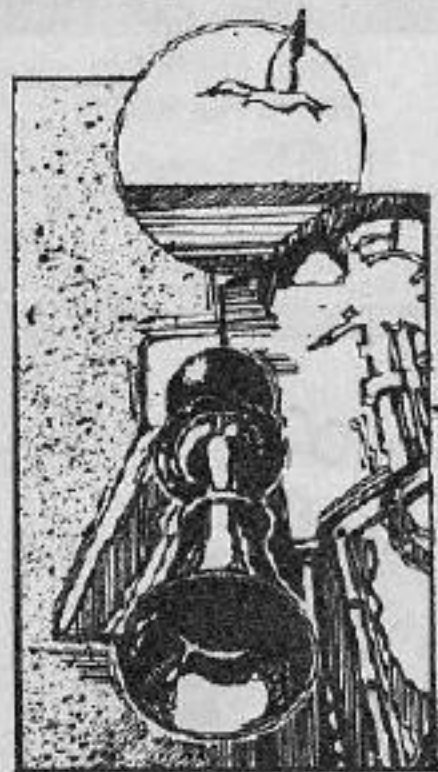


CAPUCHAS
• BOTAS BUTACAS
BUZOS
• Goma • Cuero
CINTURONES DE RAPIDO
DESPRENDIMIENTO CON
MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES
Fabrica y distribuye: **PROVA**
A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL: 553-4071



H.R. Producciones S.R.L. • Avda. Corrientes 3782 4º B (1199) CAPITAL • Tel.: 86-7334

Toquecitos de bocina



DOS XAM DOS

Alentados por los últimos éxitos logrados por José Porcelli en la FRA con el chasis XAM, realizado originariamente por Juan Pablo Laskac y Ricardo Xammar, y luego modificados por éste hasta llegar al rendimiento actual, Ricardito y Jorge Pernigotte, que ahora trabajan juntos en el taller, de competición que este montó en Villa Madero, han decidido construir otros dos chasis de esta marca, pasados en limpios con todas las últimas modificaciones. La construcción de los mismos ya ha comenzado, sin estar determinado quiénes van a ser sus pilotos, aunque no se descarta que Jorge vuelva a la categoría que lo viera nacer en los monopostos, con uno de ellos. La mecánica, tal como ocurre con Porcelli, y la atención de los mismos, estará también a cargo del mismo Zammar.

CUARTO DE MILLA

El pasado viernes, al igual que los próximos 17, 24 y 31 de julio y el 14 de agosto, el Club de Autos Especiales llevará a cabo en el Autódromo Municipal a partir de las 22 horas, su "Campeonato de Invierno del 1/4 de Milla", que contará con la particularidad del agregado de una nueva categoría denominada Super Standard, la que fue creada pensando en los autos convencionales, y en la que podrán intervenir los vehículos tal como salen de fábrica, vale decir con todo original.

C 1.110.930, y Bouvier ruega a quien pueda dar alguna información sobre el mismo, que se comunique al (0323) 25007.

FECHAS DE LA F-3

El 26 de julio la Fórmula Tres Sudamericana se presentará en Brasilia, culminando un periplo por Brasil que se iniciará el 19 del mismo mes en Interlagos. También están confirmadas las presentaciones en Ecuador el 11 de octubre y en Colombia el 18 del mismo mes.

DE "PRESI" A "PRESI"

Carlos Akel, Presidente de la Asociación Propietarios de T.C. 2000, hizo llegar a su par de la A.C.T.C., Juan Carlos Deambrosi, una nota en la que testimonia su congratulación por el éxito obtenido en la última competencia de Turismo Carretera realizada en el Autódromo de Buenos Aires.

CON ENERGIA

Así se titula un programa que se emite los domingos de 9 a 13 por Radio Belgrano. Allí se tratan los temas "sin tabúes", y en la parte dedicada al automovilismo, Luis Leoni brinda la información referente a la actividad nacional e internacional.

FALTAN 27 DIAS

SIGUEN LAS NOVEDADES

BARATAS - Hasta el 10 de julio las inscripciones se harán a precios reducidos. Desde entonces, y hasta el cierre de las mismas -el 23 del mismo mes-, costarán \$200 por cada auto que pretenda competir.

ACLAREMOS - Rectificando lo anunciado en el CORSA anterior, **PUEDEN INSCRIBIRSE Y PARTICIPAR** los siguientes modelos Renault argentinos, utilizando la ficha de homologación francesa: 11 TS, 11 Turbo y Fuego 2 litros, sobre el R-12 el A.C.A. consultó a la FISA la posibilidad de que corriese con ficha de homologación (rumana, no yugoslava) del Dacia, modelo muy parecido y básicamente idéntico. Por ahora, las inscripciones con este auto son aceptadas condicionalmente.

NO - Alfredo Altamirano no participará en el Rally de Argentina, debido a que las gestiones encabezadas por Ricardo Manzi para conseguirle un muletto Volkswagen Golf GTI 16 v, no prosperaron. En efecto, tal como anunciáramos, el equipo oficial de la marca concurrirá a nuestro país sólo con dos autos de carrera. El mismo Altamirano ha sido encargado de adecuar un par de Gacel GS para que sean utilizados por Eriksson y Weber en sus recorridas previas de ruta. El de Río Tercero desistió también de competir con un Gacel, debido a que el único modelo homologado es el GL, que él ya no utiliza. Por otra parte, mientras culmina ensayos, de amortiguación (conjuntamente con Delfabro) puso en venta uno de



dos Gacel GS que posee -pista y rally. Comunicarse con el tel. (0571) 25259/21779.

MAS VW - Otro que está armando un Gacel para competir en este rally es Benedito H. Cardarella. Es muy posible que "Chiche" despunte el vicio tras largo tiempo sin competir. Recordemos que él fue quien armó el Gacel que actualmente utiliza "Juanchi" Flores en el Campeonato Bonaerense.

¿STILLO? - El de Villa María aún no decidió si interviendrá en este Mundial. Por el momento, el armado del VW Gacel GS está siendo finalizado en el taller de Alfredo Altamirano. Luego el auto será probado por Mario Stillo, para ser posteriormente desarmado y repasado en forma completa. De no correr en el Rally de Argentina, el debut lo realizará en el de San Luis.

DACIA VS. R-12 - Estas son algunas de las diferencias entre el Dacia 1300 rumano y el Renault 12 TS argentino. Respectivamente: Cilindrada; 1289/1397; Relaciones de caja; 1ra; 3,818 o 3,285/3,615, 2da.; 2,235 o 2,210/2,263, 3ra.; 1,478 o 1,608/1,480, 4ta.; 1,036 o 1,214/1,032, 5ta.; 0,968/no posee; Relación cupla cónica; 3,771/3,770 o 4,125; Suspensión, el Dacia no tiene barra antirullo de lantera. Como se ve, de parecido tienen poco en realidad, ya que el motor del vehículo rumano (ficha de homologación N° A 5151) es similar al fabricado en nuestro país en los primeros años de la década del '70.

LOS INSCRIPTOS

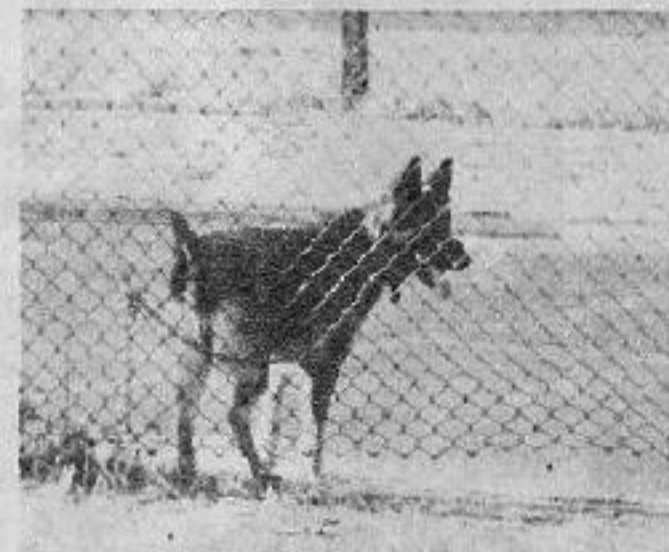
ORDEN PILOTO - NAVEGANTE	PROCEDENCIA	MARCA	CLASE
1 Hugo Canal - NN	Argentina	Fiat Regatta 85	A 6
2 Eduardo Lonati-Guillermo Madero	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A 7
3 Marcelo Foche-Eduardo Logegaray	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A 7
4 Carlos Díaz Mayer-Héctor Valles	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A 7
5 Guillermo Maineri-G. Meineri	Argentina/Bolívar	Volkswagen Gacel	A 7
6 Alberto Adriani I. Mazzani	Venezuela	Fiat Ritmo 105 TC	A 6
7 Miguel Torrás-Luis Oyola	Argentina/Córdoba	Renault 18 GTX	A 7
8 Carmelo Cordovanna-Carlos Neira	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A 7
9 C. Gachan-Jean Fauchille	Francia	Citroen Visa M.P.	B 10
10 José Celca-Elvio Olavo	Chile	Subara RX Turbo	A 6
11 Jesús Alanoca Quino-NN	Bolivia	Toyota Corolla	A 6
12 Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	Suecia	VW Golf GTI 16v	A 7
13 Erwin Weber-Matthias Feltz	Alemania Federal	VW Golf GTI 16v	A 7
14 Ubaldo Lambrecht-Scaiola	Argentina/Bariloche	VW Gacel GL	A 6
15 Claudio Liguori-Alfredo Valeri	Argentina/	VW Gacel GL	A 6
16 Raúl O. Luna-Ricardo O. Luna	Argentina/Córdoba	Dacia/R-12	A 6
17 Osvaldo Garó-Carlos Chiolli	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A 7
18 Julio Parde-NN	Argentina/B.A.	Fiat Regatta 85	A 6
19 Horacio Ruggiero-Norberto Asceti	Argentina/	Dacia/R-12	A 6
20 José Chereín Flores-M.A. Venezia	Argentina/	VW Gacel GL	A 6
21 Horacio Escariz-Liliana Escariz	Argentina/	VW Gacel GL	A 6
22 Juan C. Biondi-Sergio Miravalle	Argentina/	Fiat SE 1,5	B 10
23 Hernán Maciel-Luis Maciel	Argentina/Le Rioja	Renault 18 GTX	A 7

BOUVIER, ROBADO

Víctima de una banda de ladrones fue Eduardo Bouvier, presidente de la Asociación de Pilotos de Fórmula 4. Aprovechando su ausencia de Luján, a mano armada se introdujeron varios sujetos en su casa, reduciendo a su esposa e hijos y llevándose todo: electrodomésticos, documentos, dinero, recuerdos de familia, etc. También, un Ford Granada modelo '81, color verde claro y patente

LAS INSCRIPCIONES PARA EL MOTOCROSS

Mañana vencerá el plazo para las inscripciones del Gran Premio de la República Argentina de Motocross. Hasta el momento los anotados suman 30, entre los que se encuentran los quince ubicados en las primeras posiciones del Campeonato Mundial. Entre las últimas inscripciones recibidas para esta carrera a realizarse el 9 de agosto en Salta por la



PRESENCIAS EN EL AUTODROMO

En la competencia de Turismo Carretera llevada a cabo el pasado 28 de junio, fueron varias las presencias que se detectaron en el Autódromo de la ciudad de Buenos Aires, y que por razones de espacio no mostramos antes. En primer lugar, con gran marco del público en las tribunas y con un cartel identificatorio de Chevrolet como contrapartida, vemos a la cupecita Ford de Oscar Gálvez, que dio una vuelta al circuito como parte de los festejos anticipados del "Aguilucho" al celebrar los cincuenta años de su debut en Turismo Carretera. Otra de las presencias fue la del doctor Juan Manuel Casella, candidato a Gobernador de la U.C.R. en la provincia de Buenos Aires, que anduvo "deleitándose" por la zona de la horquilla. También gente del Automóvil Club Argentino llegó hasta el Autódromo, y aquí vemos caminando por los boxes a su presidente, el Sr. César Carman, flanqueado por el ingeniero Rafael Sierra y el Sr. Eduardo Tarraubella. La última, es una presencia "canina" y bastante peligrosa... Es cierto que de esa forma nadie se atrevió a pasar por debajo del alambrado, pero también es cierto que quienes transitaban por ahí, aun sin la idea de pasar por donde no se debe, corrieron serio peligro de ser mordidos, ya que el "cuzquito" de la foto, lamentablemente no discriminaba.

undécima fecha del certámen mundial, se destaca la del peruano Tommy Ríos, Campeón Latinoamericano de la especialidad.

CAP Y TURISMO

El Club Argentino de Pilotos ya confirmó su presentación en Salta el 19 de julio, mientras que las competencias del 23 de agosto en Trelew está sujeta a una inspección que en los próximos días harán Alberto Heritier y Raúl Escolar en ese escenario sureño. En relación con el Turismo, luego de las competencias de este fin de semana en San Jorge, habrá otras en Buenos Aires el 26 de julio, mientras que las siguientes se harán en Allen el 30 de agosto.

MAGGI A VW

En el transcurso de la competencia de Turismo en el Autódromo de Nueve de Julio, vimos conversar animadamente a Jorge Maggi y Luis Strianese. De esa conversación habría surgido la posibilidad de que (siempre y cuando el vehículo sea homologado antes del 20 de diciembre próximo) el piloto actualmente coequipier de Eugenio Breard en la Clase 3 con Alfa Romeo, conduzca en 1988 un VW Carat en la Clase 3 de rally.



CELEBRACION EN LA A.C.T.C.

El mismo día del anuncio del acuerdo entre la Comisión Deportiva Automovilística y la Asociación Corredores Turismo Carretera, se realizó un agasajo a la prensa (tardío pero válido) en festejo del Día del Periodista, celebrado el pasado 7 de junio. Se cenó, y a los postres todos los medios recibieron un presente. La foto muestra el momento en que Oscar Izzo, hombre del T.C. y Prosecretario de CORSA, recibe de manos del Comisario Deportivo Eduardo Pereyra un artístico plato que, por supuesto, ya forma parte destacada de la decoración de nuestra nueva redacción.

"Carburando" y CORSA distinguen a....

LOS NOTABLES DE JUNIO

Continuando con su serie de encuentros mensuales, CORSA y "Carburando" distinguen a todos aquellos que se destacaron durante junio, en el transcurso de una cena en el restaurante "Las Tejas".

A continuación brindamos la integración de las ternas, los acreedores a distinciones especiales, y enumeramos sus méritos.

LA FIGURA

Pablo y Emilio Satriano: Por la consistencia de los resultados logrados por el equipo en Turismo Carretera, manifestados en Rafaela y coronados con el brillante 1.3 del Autódromo de Buenos Aires.

Ernesto "Tito" Bessones: Por la excelente labor desarrollada en conjunto con Carlos Akel en T.C. 2000, rematada por la impecable victoria en Buenos Aires.

Guillermo Maldonado: Por confirmar una vez más su liderazgo técnico y deportivo en la Fórmula Tres Sudamericana, a través de su actuación personal y la de su equipo, sumado a la destacada actuación que le cupo en su debut en Turismo.

EL ORGANIZADOR

A.A.A.S.: Por haber organizado exitosamente, rati-

ficando su idoneidad, dos reuniones de relieve a lo largo de junio, como lo fueron las competencias de T.C. 2000, FRA y F-2 Nacional, y la de F-3 Sudamericana, ambas en Buenos Aires.

Automóvil Club Nueve de Julio: Por evidenciar en la prueba de Turismo que le tocó organizar, un encomiable espíritu de superación.

A.C.R.Y.R.: Por haber mantenido el nivel de su constante aporte al rally, en la clásica prueba del "Día de la Bandera", válida también por el certámen sudamericano.

LA REVELACION

Gabriel Massei: Por haber consolidado su condición de candidato principal en la Fórmula Dos Nacional, fruto de un perseverante esfuerzo familiar.

Rodolfo Torre: Por proyectarse al primer plano en la Clase Uno, la más disputada del rally nacional, al cabo de una corta trayectoria que desembocó en triunfo en el Rally "Día de la Bandera".

Juan Carlos Nesprias: Por mezclarse en el pelotón de punta del Turismo Carretera en la competencia de Rafaela, como signo de

su evolución pese a no contar con recursos económicos amplios.

PREMIO "EMBAJADOR"

Jorge Raúl Recalde: Por las muy destacadas actuaciones que protagonizara durante el mes, tanto en Grecia como en los Estados Unidos, en pruebas válidas por el Campeonato Mundial de Rally.

MENCION ESPECIAL

Fórmula Renault Argentina: Por la indeclinable intensidad de los espectáculos brindados en junio, signo inequívoco del afianzamiento de su competitividad.



DEPAC NEWS

La gente de Chacabuco, actual constructora de chasis para la Fórmula Ford 1600, de los EE. UU., continúa en el intento de penetración de los bastidores nacionales. En ese mercado tras la presentación del auto en la Expo Miami '87 junto a otros productos argentinos exportables, se efectuaron una serie de tests en Road Atlanta, con resultados satisfactorios.

De ellos surgió la idea, a propuesta de un piloto local, de utilizar el chasis por un equipo cien por ciento norteamericano, incluido el conductor. En las próximas semanas podremos confirmar los nombres de piloto, equipo, preparador, etc.

Mientras, para ir matizando, les mostramos la foto de la Expo y les comentamos que ya está listo en Chacabuco un nuevo producto para la Fórmula Renault Uruguay, que mostraremos también en fecha próxima. ¡Bay!



AUTOLATINA COMIENZA A OPERAR

El 1º de julio de 1987, Volkswagen Ag. Wolfsburg, República Federal de Alemania, y Ford Motor Company, Dearborn, Michigan, Estados Unidos de América, completaron la formación, en Brasil, de Autolatina - Comercio, Negocios e Participações Ltda. El 51% de la nueva empresa es propiedad de Volkswagen y el 49% de Ford. Autolatina es propietaria de todas las compañías automotrices y crediticias de Volkswagen y Ford en Brasil.

Autolatina coordina las operaciones de esas compañías, como así también las operaciones automotrices y crediticias de Autolatina Argentina S.A., formada el 1º de julio a través de la fusión de las operaciones de Volkswagen y Ford en la Argentina.

Las responsabilidades de Autolatina en lo que a coordinación atañe, se extienden a todos los aspectos de las operaciones

automotrices y crediticias de Volkswagen y Ford en Argentina y Brasil: investigación, desarrollo, producción de vehículos y partes, operaciones financieras y crediticias, planes de ahorro para fines determinados, y en Brasil solamente, operaciones de "leasing" y seguros.

Autolatina Argentina S.A. pasa a ser propietaria de las hasta ahora subsidiarias de Ford Argentina y Volkswagen Argentina, Transax S.A., Meicon S.A., Plan Ovalo S.A. de Ahorro para Fines Determinados y Volkswagen S.A. de Ahorro para Fines Determinados. Autolatina Argentina S.A. será también el mayor accionista individual de Invercred S.A.

Tal como se anunciara previamente, se conservará la imagen individual y la identidad de las marcas Volkswagen y Ford, como así también redes de comercializa-

ción separadas para cada una de las marcas tanto en Argentina como en Brasil.

En 1986, las ventas de vehículos Volkswagen y Ford en Argentina y Brasil superaron las 630.000 unidades (3.470 millones de dólares). La capacidad total de producción de Volkswagen y Ford en ambos países -con 15 plantas- era de 800.000 vehículos por año. Hay 1.250 concesionarios Volkswagen y Ford en Argentina y Brasil.

Wolfgang Sauer es el presidente de Autolatina y **Wayne Booker** es el vicepresidente ejecutivo.

En Argentina, **Robert P. Sparvero** es el presidente de Autolatina Argentina S.A. y **Helmuth P. Arndt** es el vicepresidente, director de Finanzas. El equipo gerencial de la empresa incluye a: Pedro W. Müller, Asuntos Técnicos, Roberto Molejón, Ventas y Comercialización Volkswagen; Rodolfo A. Ceretti, Ventas y Comercialización Ford, y Christian von Gersdorff, Recursos Humanos.

En lo que atañe a la parte deportiva, es de destacar que ambas marcas continuarán su actuación en la misma forma independiente en que vienen haciéndolo.

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

BARDAHL

...y no hay
más que
agregar!

Su auto lo necesita como Ud. necesita su auto.

Toquecitos de bocina

el 9 de julio

C.A.P. EN BUENOS AIRES

Nuevamente la actividad volverá al máximo escenario automovilístico, y esta vez los protagonistas serán los "boys" del Club Argentino de Pilotos, que con los Datsun 280ZX y Nissan 300 ZX transitarán por el circuito número 12, de 5.641,62 metros.

ANTECEDENTES

El más inmediato data del año pasado, cuando se utilizó el trazado número 15, en el que los vencedores totales fueron "Cocho" López-Alberto Baldinelli (Nissan 300 ZX) quienes emplearon para las 51 vueltas, 2h.06m.19s.08, mientras que Alejandro Rementería-Carlos Costilla (Datsun 280 ZX) ganaron en su categoría, cumpliendo 50 vueltas en 2h.06m.42s.15. En esta oportunidad la organización correrá por cuenta de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, de acuerdo con el siguiente detalle:

HORARIOS

El miércoles 9 la actividad comenzará a las 13 horas y culminará a las 17. En ese lapso habrá entrenamientos y pruebas de clasificación, extensivas a Motos 250 Fórmula Internacional y Sport APAS.

El jueves a las 12.45 se hará la final de Motos, y tras ello las pruebas libres del CAP, en las que miembros del público tendrán oportunidad de dar algunas vueltas junto a los pilotos. La primera serie se hará a las 15 horas y constará de 17 vueltas. Posteriormente se presentarán las Motos y los Sport APAS, y a las 16.15 la batería complementaria del CAP cerrará el espectáculo.

Al cierre de esta edición había varias parejas confirmadas: Pisandelli-Rubén Di Palma, Oyhanart-Oscar Aventin, Heritier-Morresi, René y Oscar Zanatta, Urrutia-Fernandino, Crocetti-Guerra y Daray-Garro, con Nissan 300 ZX; Barbieri-Jorge Zanatta, Mouras-Boni, Zabala-Giacchino, Fernández Arancibia-Etchepare, Flores-Lavari, Delconte-Ruiz, Sancho-Konjuh y Bakst-Faraoni con Datsun 280 ZX, destacando que ambas categorías largarán en forma conjunta, conduciendo un piloto en una serie y el otro en la segunda.

CONCURSO CORSA-CAMPEONES-ORIENT GANADORES Y SAN LORENZO

La semana pasada se llevó a cabo la extracción de cupones con las respuestas correctas del concurso 008, correspondiente a la carrera de T.C. llevada a cabo el 28 de junio en el Autódromo de Buenos Aires.

En esa ocasión los favorecidos fueron Juan Daniel Altamirano e Isabel Esther Ayala, domiciliados en San Francisco Solano y Lomas de Zamora, respectivamente, quienes se hicieron acreedores a sendos relojes Orient.

El paso de la próxima semana será el concurso 010, referido a la competencia de Turismo Carretera que se llevará a cabo en San Lorenzo (Santa Fe), para la cual brindamos la boleta respectiva con la integración de cada una de las seis parejas. Sólo tienen que llenarla con sus datos personales y marcar en cada caso con una cruz en el casillero del piloto que a su entender, prevalecerá sobre el otro. De optar por un empate (abandono o no clasificación de los dos) la cruz debe ir al medio. La correspondencia deberá ser enviada a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A., Arenales 2896 PB, Buenos Aires, pero también puede depositar su pronóstico en este concurso auspiciado y promovido por Campeones CORSA, y Orient, en la urna que Campeones tendrá en San Lorenzo junto a su cabina de transmisión. Acierte con sus ídolos y gane un reloj Orient...

el próximo fin de semana

TURISMO EN SAN JORGE

En un nuevo trazado de 3.015 metros de extensión, en el que aún no se presentó ninguna categoría nacional, el Turismo cumplirá la cuarta competencia de su Campeonato '87. La organización estará a cargo del Club Atlético San Jorge (Santa Fe), que en materia de seguridad tiene previsto el desplazamiento de tres unidades coronarias y tres ambulancias, operativo que será supervisado por el Dr. Ricardo Marionsini, y también habrá tres autobombas y dos equipos livianos contra incendio.

El Club Atlético San Jorge se fundó el 23 de junio de 1912, y su primera competencia tuvo lugar el 28 de agosto del mismo año, participando tres autos: un NSU, un Bianchi y un Scat.

HORARIOS

VIERNES

13.00 o 13.20
13.30 o 13.50
14.00 o 14.20
14.30 o 14.50
15.00 o 15.20
15.30 o 15.50
16.00 o 16.20
16.30 o 16.50
17.00 o 17.20

Entrenamientos Clase 3 - primera tanda
Entrenamientos Clase 2 - primera tanda números pares
Entrenamientos Clase 2 - primera tanda números impares
Entrenamientos F.Sierra - primera tanda
Entrenamientos Clase 3 - segunda tanda
Entrenamientos Clase 2 - segunda tanda números pares
Entrenamientos Clase 2 - segunda tanda números impares
Entrenamientos F.Sierra - segunda tanda
Entrenamientos Fiat 600 Santafesinos

SABADO

13.00 o 13.20
13.30 o 13.50
14.00 o 14.20
14.30 o 14.50
15.00 o 15.20
15.30 o 15.50
16.00 o 16.20
16.30 o 16.50
17.00 o 17.20

Clasificación Clase 3 - primera tanda
Clasificación Clase 2 - primera tanda números pares
Clasificación Clase 2 - primera tanda números impares
Clasificación F.Sierra - primera tanda
Clasificación Clase 3 - segunda tanda
Clasificación Clase 2 - segunda tanda números pares
Clasificación Clase 2 - segunda tanda números impares
Clasificación F.Sierra - segunda tanda
Entrenamientos Fiat 600 Santafesinos

DOMINGO

9.45
10.20
11.05
11.36
12.05
12.45

Final Fiat 600 Santafesinos
Prueba complementaria clase 2.7 vueltas
Final Clase 3: 17 vueltas
Final Clase 2: 17 vueltas
Final F. Sierra: 17 vueltas
Partido de los ganadores

Seirán 52 kilómetros para cada competencia final, teniendo en cuenta la tracción de circuito (0,6 km) que media entre la largada y la llegada.

NOVEDADES DE LA C.D.A.

Fueron varias las resoluciones que tomó la Comisión Deportiva Automovilística en su última reunión. Ellas son, a saber:

Sin suspensión: Fue levantada la suspensión que pesaba sobre Henri Martin, aunque en este caso la medida se tomó independientemente de la continuación de la investigación, por estimarse que no hubo mala fe en la violación reglamentaria del múltiple de admisión en su auto de F.R.A., en la competencia disputada en el Autódromo de Buenos Aires el pasado 14 de junio. En lo referente a Néstor García Veiga, se estimó que debido a que su infracción se cometió en una competencia de fiscalización local y por in-

vitación, como lo fue el "Desafío de los Valientes", se decidió girar el expediente a la Federación Regional número 5, la que en definitiva resolverá sobre el tema.

Cambio de fechas: Fue autorizado un intercambio para las competencias de T.C.2000 en Las Parejas y Rafaela. Por razones de organización, esta última tomará el lugar del 2 de agosto, mientras que Las Parejas se hará el 13 de setiembre. En ambos casos, el T.C.2000 será complementado con la F.R.A. y la F-2 Nacional.

Confirmación: Luego de analizarse la denuncia de Oscar Palmero contra Luis Belloso, efectuada luego de la prueba de F.R.A.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº 010 CARRERA: TC en San Lorenzo

Nombres Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	CASTELLANO	<input type="checkbox"/>	MOURAS	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	SATRIANO	<input type="checkbox"/>	ANGELETTI	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	MORRESI	<input type="checkbox"/>	OYHANART	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	BRESSCA	<input type="checkbox"/>	URRUTIA	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	M. COIANINI	<input type="checkbox"/>	PROLUCCI	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	R. ROUX	<input type="checkbox"/>	DOUMIC	<input type="checkbox"/>

Campeones
RELOJES
ORIENT CORSA

mirador personal



por
Ronald Hansen

GRANDES COMPUTADORAS

Todavía hay gente que habla del T.C. como diciendo "el TC... y disculpe". Pero tienen en su memoria el recuerdo de aquellas homéricas cupés tragatierria que circulaban bastante rápido en línea recta y nada más. Se hacía una carrera en el Autódromo y faltaban unos cuantos. Algunos los llamó "campeones del kilómetro lanzado."

Hoy en día se podría afirmar que un TC 1987 es un vehículo de competición más sofisticado que un Grand Prix de la época de los Cooper, por ejemplo. Hace 20 años...

Los Cooper corrian todo el año con las mismas gomas porque no se sabía lo que se sabe ahora sobre comportamiento de suspensiones. Los "Grand Prix" de esa época llegaban más o menos a las 7.500 rpm y los TC de ahora, con motores más grandes y no contruidos especialmente para correr, están superando las 8.000...

Además, los TC doblan, eso se puede ver en el curvón, por ejemplo.

Cierto es que aún hay mucho que hacer en ese aspecto, pero también ya existe la conciencia de que no todo es motor, de que hay que trabajar activamente sobre la parte "tenida". Eso antes no existía. Le ponías dos y hasta cuatro amortiguadores por rueda, más hojas de elástico atrás, y chau.

Lo que da una imagen un poco negativa es que se siga corriendo con autos que, menos en el caso del Falcon, no se fabrican más. Pero el público quiere autos grandes, quiere potencia (y con 8.000 vueltas y tres litros, los 300 HP no están nada lejos). Tal vez el verdadero problema no sea que se corra con autos que no se hacen más, sino que no se hagan más autos que, a mi juicio, aún tendrían un mercado reducido pero real en la Argentina. Algo así como un Coronado o Fairlane actualizado. Claro que ésa es otra cosa...

Pero un TC actual es una gran computadora y, yo insisto, es un auto más sofisticado que un Grand Prix de la época de los Cooper.

Si no, no podría transitar el "12" en menos de dos minutos, con ese peso, ni llegar cerca de los 280 km/hora con esa apabullante área frontal. Andan muy, pero muy bien los TC de 1987.

SAFARI TURISTICO

El próximo 19 de julio, la Dirección General de Turismo de la ciudad de Buenos Aires organizará el Segundo Rally Safari del año. El lugar de partida será la Plaza de Mayo, a las 14 horas, y el punto de finalización se estableció en la sede del Automóvil Club Argentino.

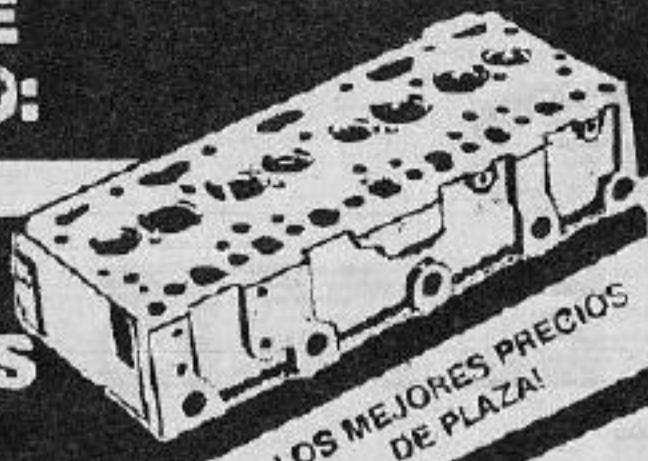
La competencia, que se denominará "Independencia", tendrá una duración aproximada de tres horas, y consistirá de etapas en las que se cumplirán diversas pruebas de habilidad, ingenio y velocidad controlada. Las bases para participar pueden retirarse en Sarmiento 1551, Planta Baja, de lunes a viernes entre las 10 y las 18.

NUEVA FEDERACION

Con fecha del 25 de junio, la Comisión Deportiva Automovilística aprobó la afiliación de la Federación Tucumana de Automovilismo Deportivo, conforme al pedido formulado por la misma tiempo atrás, y que se encontraba pendiente hasta tanto se procediera a la desafiliación de la Federación Nº 9, trámite que se cumplió luego de observarse las disposiciones y plazos establecidos por el R.D.A.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!



INDUSTAP

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

ANEXQJ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

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

BOBINAS POTENCIADAS

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

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

TEL. 701-7948

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

También para REGATTA
Diseño Exclusivo



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

R.I.D.A.C.
REPUESTOS

PEUGEOT
CITROEN

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidraulica - I DIAQ. 76 N° 1585

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

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION



TAPAS DE CILINDRO
Pulido y mecanizado
para TC - TN y standard
B. de Montecagudo 1778
MARTIN CORONADO

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300
CAP.

TANQUES

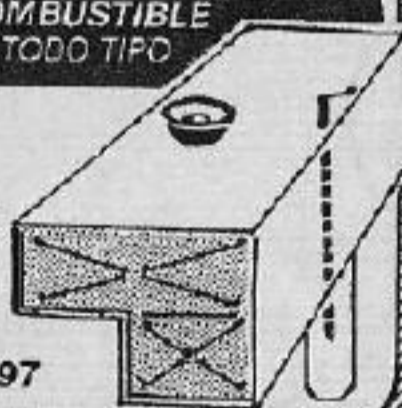
PARA
COMBUSTIBLE
DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

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

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally

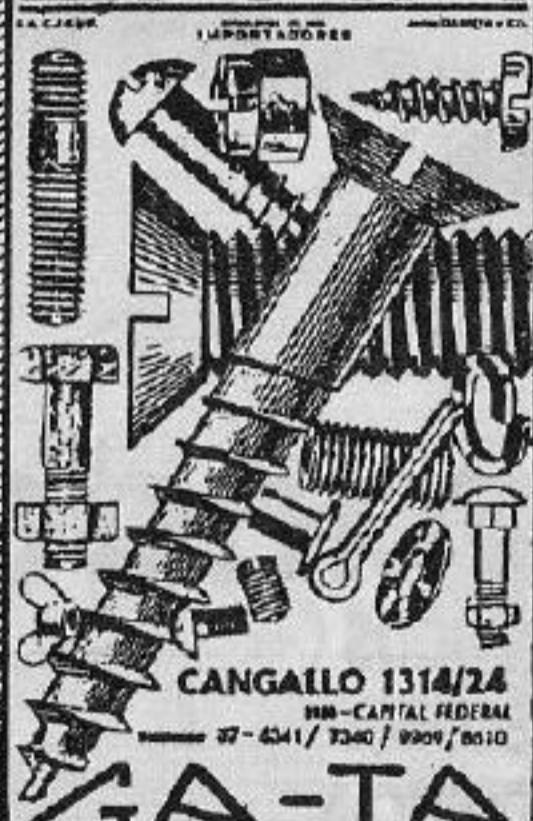
* TC Bonaerense * Stock Car

* NACIONALES e IMPORTADOS *

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



GA-TA



CANGALLO 1314/24
990-CAPITAL FEDERAL
37-4341 / 7340 / 9909 / 0510

ARENEROS
TODO TERRENO



KITS UNICOS
EN 2 y 4 PLAZAS.

RALLY KAR
Campichuelo 585. CAP.
Tel.: 982-5412

ruedas
argentinas



COMPETICION

TC2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA ☆ F.2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

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

FABRICA Y VENTA:

JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO

M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



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

Ramón Solar
e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA
Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

LEVAS BOSCH

Competición

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

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

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



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

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

Benini Escap

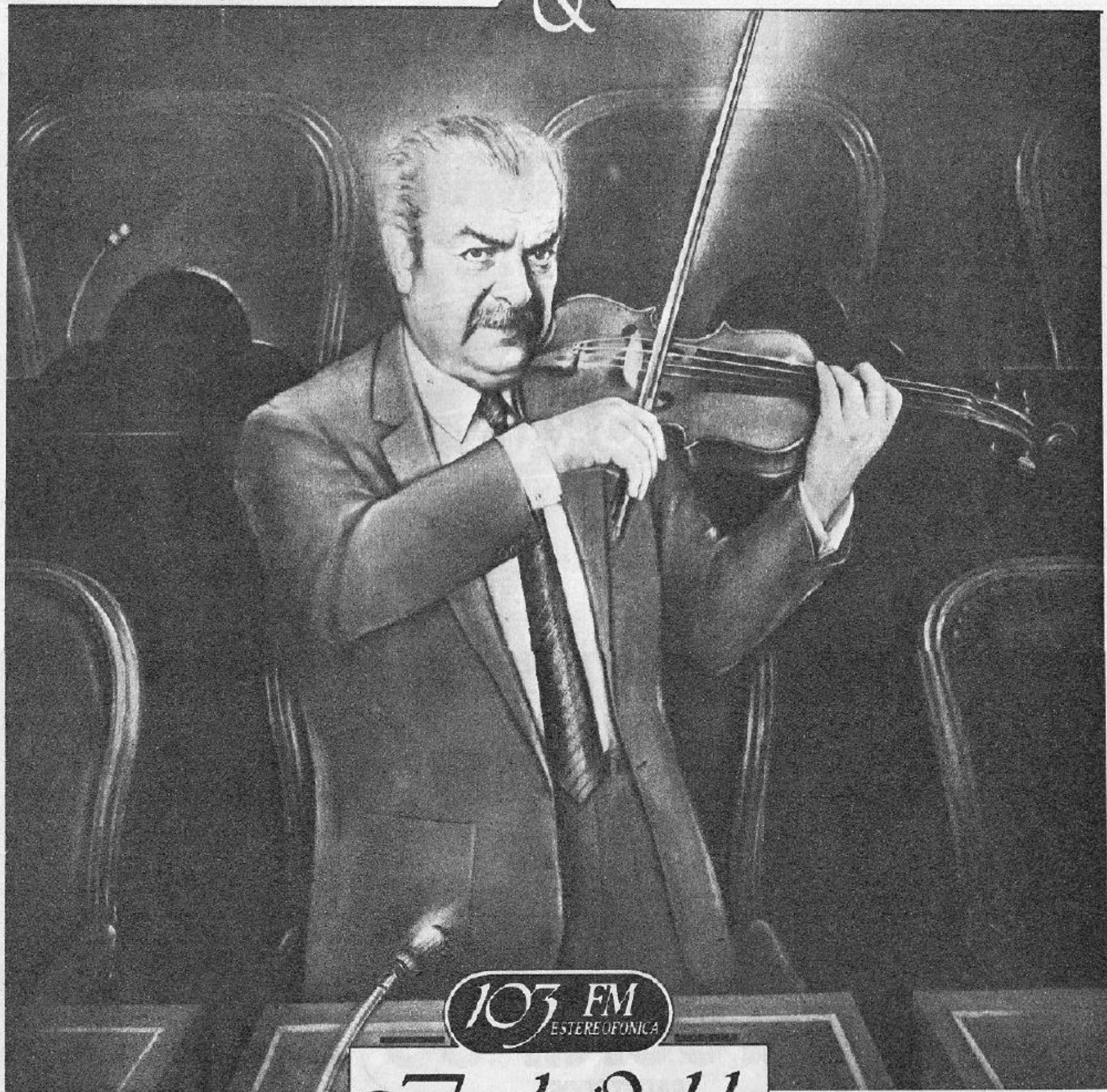
FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

Envíos al interior

MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL.: 760-1173

JAROSLAVSKY & TCHAIKOVSKY



103 FM
ESTEREOFONICA

Inolvidable

La noticia y la música.

Las personalidades de la actualidad y los sonidos de siempre.

Sólo FM Inolvidable le ofrece esta excelente combinación.

Para que usted pueda disfrutar de la mejor música, sin tener que buscar la información por otro lado.

La música, reunida en una discoteca única de más de 30.000 volúmenes de colección.

La información, en todo momento, con noticieros, flashes y —de manera muy especial— con Luis Caribotti en "Matutino 103" desde las 7 de la mañana y "Vespertino 103" desde las 18.

Para que usted comparta su día con Frank Sinatra, Jaroslavsky, Gal Costa, Ronald Reagan, Phil Collins, Sourrouille, Tchaicovsky, Maradona, Los Beatles y todos los protagonistas de la música y la actualidad, aquí y en el mundo.

Porque todo está en FM 103. Una radio inolvidable.

Realización Artística: Julio Moyano.

Para todos los que aman la buena música. Y necesitan estar bien informados.

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



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

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

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

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

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

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



EL GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

SE VIENE EL MUNDIAL

Faltando pocos días para la realización de "nuestra" carrera, vale la pena ponerse al día con las novedades del motocross mundial, especialmente en la división de 250 cm³, la que veremos en acción sobre el ya clásico escenario salteño.

Allí, los principales protagonistas serán Pekka Vehkonen, Eric Geboers, Jürgen Nilsson, Leo Combee y Michele Rinaldi.

Los dos grandes protagonistas del Campeonato Mundial de Motocross en la Clase 250. En la foto mayor, el belga Eric Geboers, en acrobático salto con su Honda. En la otra, la Cagiva sólidamente llevada por el finlandés Pekka Vehkonen. Ambos estarán en Salta el próximo 9 de agosto en una carrera que puede ser decisiva para definir el título mundial.



CORSA

Año XXI Nº 1096
Del 8 al 14 de julio de 1987
Avda. Suipacha 664, 5º piso - (1008) Capital Federal
Teléx: 9229 ABRL-AR.
Tel. 331-012/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627
1360/ 2114/ 3557/ 9280/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/
9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9639/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/
1187/ 9140

DIRECTOR
Jorge A. Augé Baocué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Filibaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Área)

Carlos A. Román
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)

SECRETARIA
María Della Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Calzo, Sergio M. Golovarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin
Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor
Cademartini (EE.UU.), Néstor Palmelli (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

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

LABORATORIO
Jefe: Omar García
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Mariú Oguin
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril S.A.

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco

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

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

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
Maipú 712 - 8º piso "B" (C.P. 1006)
Capital Federal
Tel. 392-5176/0507/6449 - 393-3236

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

LAS CARRERAS DISPUTADAS

12 de abril: Gran Premio de Bélgica
Primera manga: Jürgen Nilsson (Honda)
Segunda manga: Pekka Vehkonen (Cagiva)

26 de abril: Gran Premio de Portugal
Primera manga: Eric Geboers (Honda)
Segunda manga: Eric Geboers (Honda)

10 de mayo: Gran Premio de Inglaterra
Primera manga: Eric Geboers (Honda)
Segunda manga: Pekka Vehkonen (Cagiva)

17 de mayo: Gran Premio de Holanda
Primera manga: Pekka Vehkonen (Cagiva)
Segunda manga: Eric Geboers (Honda)

31 de mayo: Gran Premio de Checoslovaquia
Primera manga: Pekka Vehkonen (Cagiva)
Segunda manga: Eric Geboers (Honda)

21 de junio: Gran Premio de Yugoslavia
Primera manga: Robert Herring (Yamaha)
Segunda manga: Robert Herring (Yamaha)

28 de junio: Gran Premio de San Marino
Primera manga: Eric Geboers (Honda)
Segunda manga: Pekka Vehkonen (Cagiva)

LAS CARRERAS QUE FALTAN

5 de julio: Gran Premio de Francia
19 de julio: Gran Premio de Estados Unidos.
2 de agosto: Gran Premio de Brasil.
9 de agosto: Gran Premio de la República
Argentina.
30 de agosto: Gran Premio de Suecia.

El motocross también tendrá su lugar en este año "doblemente mundial" para el motociclismo argentino. Un doblete conformado por los **Grandes Premios de Velocidad y Motocross** y cuya jerarquía guarda poca o ninguna relación con la intrascendencia que gobierna la actividad nacional. Pero esa es otra historia y lo importante en este caso es rescatar el valor inmenso que tiene para la Argentina haber conseguido dos fechas mundiales en especialidades que por distintas causas no tienen en el país el auge que merecerían.

Nos toca ahora hablar del Gran Premio de Motocross. Que no será el primero a nivel mundial en nuestro país. El historial recoge un par de ediciones que sumadas a otras tantas "premundiales" le dan a esta cita cierta tradición, ya que no son pocos los que esperan "la carrera de motocross que se hace en Salta...".

La reconquista del Gran Premio de Velocidad ha opacado este año un tanto a esta carrera. Es que la gran dimensión que esa clase de motos tiene a nivel popular colocó en un plano secundario, y no sin cierta injusticia, al motocross. Podríamos incluso decir que la puso bajo "su sombra". Una sombra de la cual es preciso salir, ya que menos de un mes nos separa de su concreción. Por ello resulta necesario darle un poco más de lugar y luz a este Gran Premio de Motocross. Y para eso nada mejor que conocer algunas cosas.

SALTA, ESTA VEZ CON 250

Vamos a empezar por las directamente relacionadas a este **Gran Premio de la República Argentina**, que (no está de más repetirlo) tiene su fecha para el domingo 9 de agosto. Y entre esas cosas, además de la fecha, otra básica es el escenario, que tal como siempre será el pintoresco circuito diagramado sobre los cerros que cir-



1. Esta imagen refleja con cabal elocuencia las espectaculares características del motocross, en uno de los tantos duelos que suelen plantearse en los circuitos. 2. Eric Geboers, en plena acción, sobre su Honda. El belga se ha repartido con Pekka Vehkonen la mayoría de las mangas de los siete Grandes Premios disputados hasta el momento. 3. Otra espectacular acción de Geboers, en este caso en pleno salto. Sobre su Honda, Eric busca lograr este año su tercer título mundial, para sumar a los dos obtenidos en la Clase 125 cc. en las temporadas 1982 y 1983. 4. Este es el rostro de Jeremy Whalley, un inglés que tras un comienzo ilustre está recuperando el nivel que mostró el año pasado. 5. Michele Rinaldi, quien ante la supremacía de Vehkonen y Geboers, ha visto desvanecer las esperanzas de llevar al título a la Suzuki.

cundan el Autódromo Martín Miguel de Güemes, en la provincia de Salta. Un trazado que en algún momento no tan lejano llegó a estar en duda ante la demora de los dirigentes norteros de cumplir con algunos requisitos indispensables para este tipo de competencias. Los mismos se han ido cumplimentando, por lo que entonces Salta mantendrá, al menos por este año, el privilegio de ser la sede mundial de motocross en Argentina.

Pero no todo será continuidad de cosas vistas. También este Gran Premio en su versión 1987 contendrá una gran novedad, representada en este caso por la presencia de la Clase 250, que tomará el lugar de la 125, que viéramos en las oportunidades anteriores. Un cambio que mostrará un avance tanto en el nivel técnico como humano que nos visitará, pues más allá de la

mayor potencia (de relativa trascendencia), ésta es una de las clases que concentra mayores expectativas, ya sea a nivel pilotos, fábricas y público, en el continente europeo. En poco menos de un mes estará ante nosotros en este paso adelante que Argentina concretará con este Gran Premio.

¿VEHKONEN O GEBOERS?

Repasemos lo acontecido hasta el momento en las siete carreras del campeonato. Es que es imprescindible saber cómo vienen barajadas las cosas, ya que el Gran Premio de la República Argentina, por ser el anteúltimo del torneo, bien puede servir para la coronación de un nuevo campeón mundial.

En ese camino en busca de la corona hay dos nombres que se están destacando netamente del resto: Pekka Vehkonen y Eric Geboers. Al finlandés, los



LAS POSICIONES DEL CAMPEONATO

POS.	PILOTO	NACION	MARCA	PTOS.
1°	Pekka Vehkonen	Finlandia	Cagiva	187
2°	Eric Geboers	Bélgica	Honda	185
3°	Jürgen Nilsson	Suecia	Honda	142
4°	Leo Combee	Holanda	Kawasaki	115
5°	Michele Rinaldi	Italia	Suzuki	106
6°	Peter Hansson	Suecia	KTM	84
7°	Soren Mortensen	Dinamarca	Yamaha	78
8°	Mark Smits	Holanda	Honda	73
9°	Jeremy Whitley	Inglatera	Suzuki	69
10°	Marc Velkeneers	Bélgica	Honda	65
11°	Robert Herring	Inglatera	Yamaha	63
12°	Peter Johansson	Suecia	KTM	63
13°	Michele Fantón	Italia	Yamaha	47
14°	Giuseppe Andreani	Italia	Yamaha	36
15°	Adriano Ferrarini	Italia	Kawasaki	29
16°	Roland Diepold	Alemania	Kawasaki	22
17°	Yannik Kervella	Francia	Honda	21
18°	Mario Martens	Bélgica	Kawasaki	19
19°	Simo Taimi	Finlandia	Suzuki	17
20°	Theodore Bouchee	Holanda	Kawasaki	17

Nota: Los quince primeros de estas posiciones ya tienen asegurado el derecho de participar en el Gran Premio de la República Argentina.



nificado desmerecimiento, pues figura como el piloto oficial de Honda para el gran objetivo de los nipones de llevarse el título en la división del cuarto de litro.

Vehkonen y Geboers han dominado casi en su totalidad las carreras disputadas hasta el momento. Salvo la manga inicial del torneo, en Bélgica, ganada por Jürgen Nilsson, y las dos de Yugoslavia, producto de un día de inspiración del inglés Robert Herring, el resto no salió de los dominios de ambos, que se repartieron con bastante equidad el botín. Así Geboers se llevó seis y Vehkonen las cinco restantes. La diferencia en favor del finlandés hay que buscarla en el retraso que Geboers tuvo en la segunda manga de Inglaterra y que no le permitió sumar.

Esta paridad dio, y continuará haciéndolo, emoción a una lucha que seguramente se decidirá sobre el final, ya que ambos cuentan con el máximo apoyo de sus respectivos equipos. Un apoyo que se reflejó en sus dominios sobre cualquier tipo de terreno y que no conoció diferencias entre la arena del circuito holandés de Best y la superficie dura del Dalecin checoslovaco. Un dominio casi terminante que relegó a segundo plano a otras figuras importantes de la especialidad, como el italiano Michele Rinaldi, que poco y nada puede hacer con la Suzuki, o el eficaz sueco Jürgen Nilsson, que sólo se conforma con llegar con la Honda, o el regular holandés Leo Combee, principal defensor de la Kawasaki.

Así, con Salta esperando y Pekka Vehkonen y Eric Geboers luchando manga a manga, el Campeonato Mundial de Motocross se acerca a la Argentina. Ya falta menos de un mes. Demasiado poco para ignorarlo.



argentinos tendrán que recordarlo, porque fue el primer ganador de un Gran Premio puntuable en Argentina, en un halago que le fue decisivo para conquistar el título en 1985. Tras permanecer fiel a las filas de Cagiva y contribuir el año anterior a la consagración de Dave Strijbos, el bueno de Pekka logró su pase a la categoría superior y nada menos que como piloto número 1 de la marca italiana.

En cambio, hay que ampliar datos sobre Eric Geboers y decir entonces que este belga ya tiene títulos mundiales en su haber, logrados también en 125 cm³, en las temporadas 1982 y 1983 y ostentando asimismo un paso de tres años por la categoría mayor, donde en 1986 llegó a terciar en la disputa por el campeonato. Con sus actuales veinticuatro años ha recalado para este año en la 250, sin que el descenso haya sig-



Miguel Angel Sebastián

el piloto y el hombre

EL VELOZ PILOTO BUSCA SU CONSOLIDACION
EN EL RALLY NACIONAL

OMAR DE GIOVANNI MIRANDO ALTO



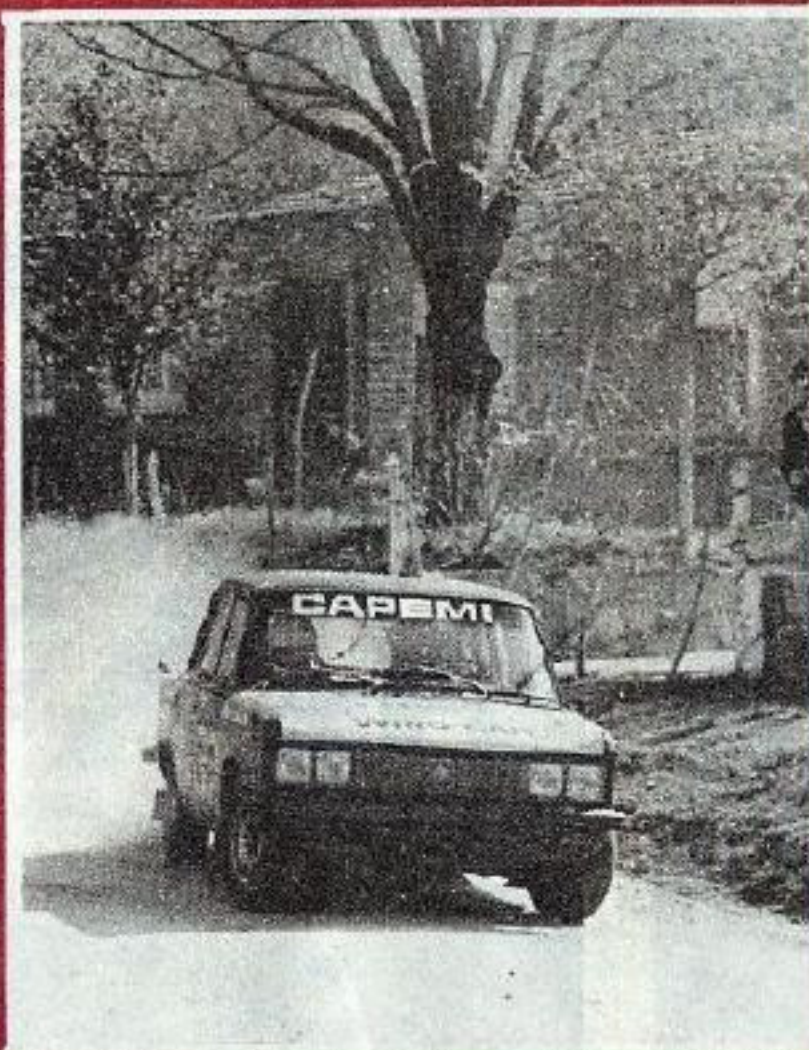
Su andar espectacular y el Fiat Regatta 85 que ahora conduce lo llevaron al triunfo por primera vez este año, luego de una campaña nacional de siete años. Pese a sus escasos medios está considerado un rival de cuidado.



Foto mayor: Omar De Giovanni mirando hacia arriba desde su Fiat Regatta 85. 2. Posando frente al Chateau Carreras, en su ciudad, Córdoba. 3. Finalizando un prime con el Regatta. 4. En el Rally de La Rioja '85, cruzando un vado con su herramienta anterior, el Fiat Supereuropa 1,5 que utilizó durante dos temporadas y media. 5. En San Luis '82 en El Trapiche tratando de enderezar la berlina Fiat 125 con que competía por entonces.



3



4



5

Es callado, de pelo largo y enrulado. En general de carácter apacible, Omar De Giovanni no acostumbra a exteriorizar su talento, prefiriendo "guardar" sus emociones para cuando está manejando.

Comenzó como muchos cordobeses, corriendo zonales con un Fiat 600 en el Autódromo Bamba, circuito cercano a Villa Carlos Paz. "Fue en 1974, cuando tenía unos veinte años. Compré un 'bolita' que me preparaba Cucho Salazar en Córdoba. Participé en cinco carreras, pero tuve que dejar porque hice la conscripción. Vendí el auto y hasta el '81 no volví a correr."

Omar actualmente está considerado como un piloto superveloz, y así lo demostró en repetidas ocasiones. Probablemente se inició conduciendo sobre el límite de sus autos, con la premisa de que: "Para frenar siempre hay tiempo". Su estilo cambió y desde hace ya unos años, afianzándose en la lucha por la punta, a la vez que sus autos mejoraban. Su victoria ante el Rally de Villa Dolores, en su debut con el Fiat Regatta, fue la primera lograda en su campaña y cambió notablemente sus perspectivas. Ya no es tan sólo un piloto con potencial, sino que ahora es firme candidato en cada prueba donde compete.

LOS COMIENZOS

"Pese a haber dejado de correr, siempre mantuve el contacto con el ambiente. A veces iba a las carreras como espectador o, eventualmente, a ayudar a algún amigo en un auxilio, aunque las ganas de participar siempre se mantuvieron. Sólo en 1981 estuvo todo en orden y pude reiniciar mi carrera. Intervine en un 'todos contra todos' en el Cabalén, y compré un Fiat 128 1100 standard modelo 1973, que jamás había corrido. Lo transformé para rally en el taller que tengo en casa -taller que



instaló mi padre y que uso exclusivamente para mis autos— mientras que el motor lo preparó nuevamente Salazar.

Luego, la atención corrió por cuenta de Siragusa. Así debuté en el Rally Día de la Bandera de 1981, en la misma carrera en que comenzó Jorge

6 En 1981, De Giovanni utilizó este Fiat 128 mil cien en algunos rallies nacionales. En la foto, en el Rally de Villa Dolores, cerca de Ciénaga de Allende. 7. Retrato porgañado por nuestro dibujante Oscar Stepanich. 8. En el Gran Premio de 1986, durante un reagrupamiento en Salto Grande, De Giovanni (extrema derecha) junto a Torrás, Oyola, Ríbe Nil, García, Hernández, Chivarolle y Bescham.

Bescham. En aquel momento, la clase donde nos inscribíamos estaba bastante interesante: corría Marcelo Rates con el Fiat 147 brasileño, y un par de autos más. Yo intervine en las tres carreras que se hicieron en Córdoba: Bandera, Villa Dolores y el Gran Premio del Automóvil Club, que ese año tuvo como cabecera a Villa Carlos Paz. A fin de ese año tuve oportunidad de comprar una berlina Fiat 125. Vendí el 128 y la adquirí. Con ella había corrido Angel Monguzzi y Mateo García. Realmente era un desastre. Osvaldo Guignard tuvo que desarmarla y volver a hacerla partiendo desde el casco desnudo. Le compré un motor a Miguel Torrás

(que había dejado el 125 por el R-12) y lo hice preparar con el reglamento de Turismo (clase 12 por entonces) ya que si bien se podía optar por el Grupo A, todos los fierros que tenía eran 'Turismo' y cambiarlos hubiese implicado además meterme en camisa de once varas, un costo que no podía afrontar."

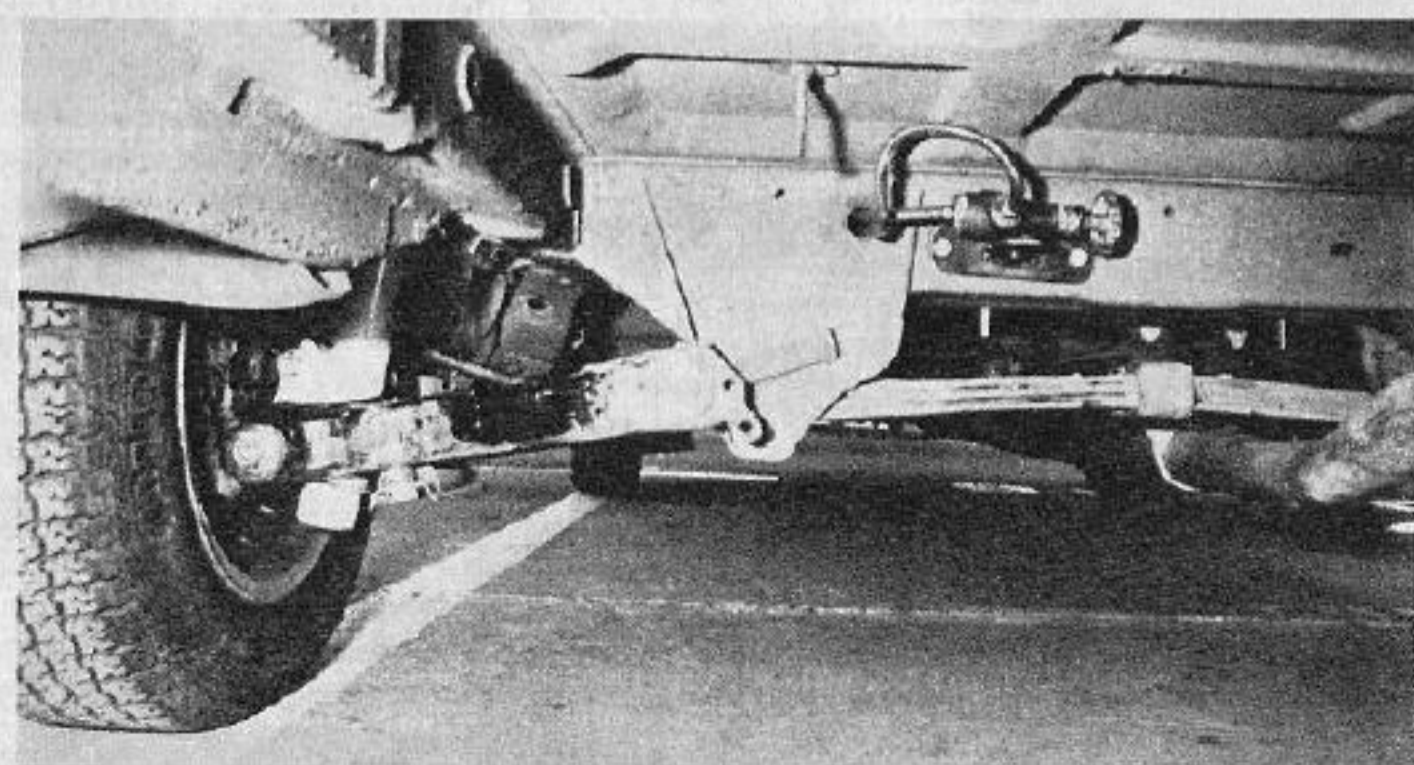
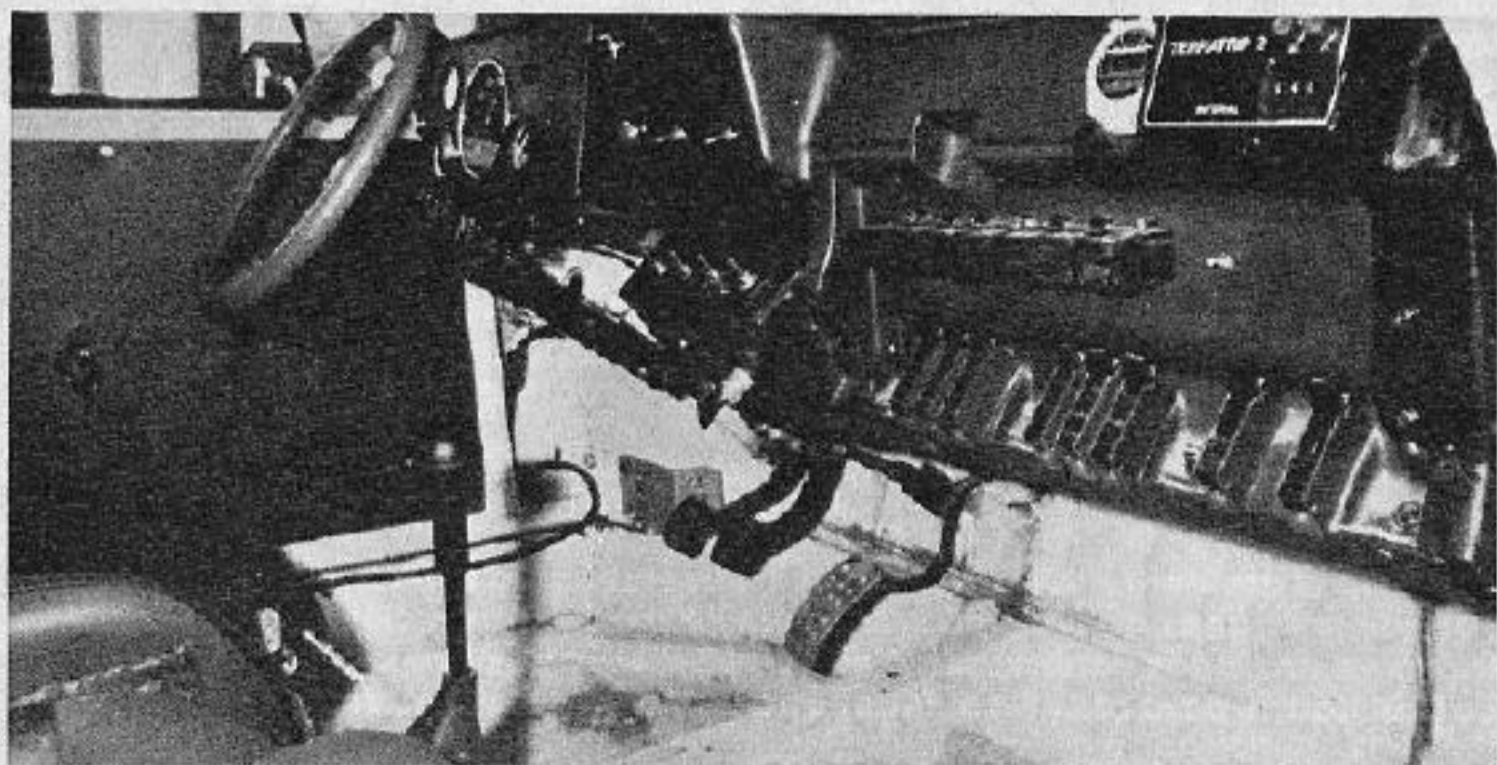
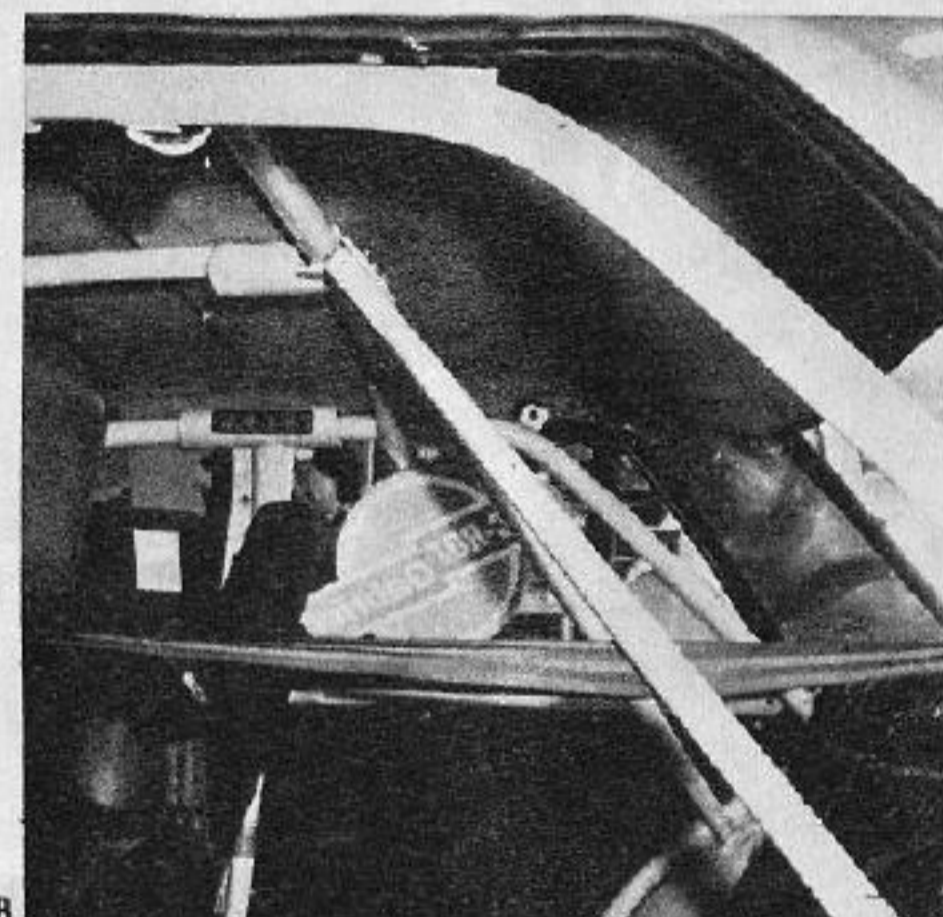
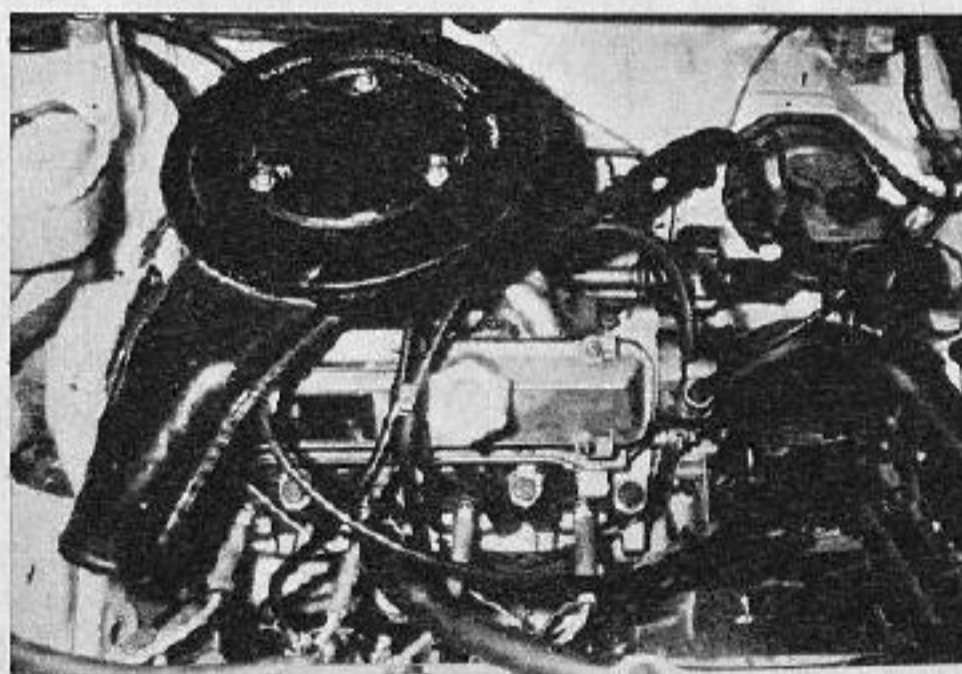
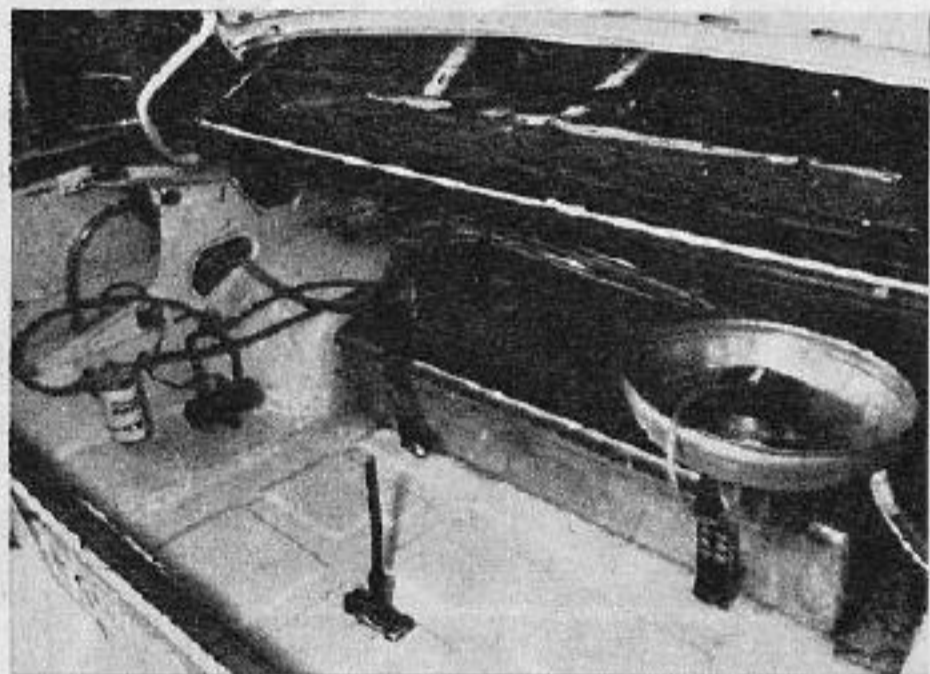
A lo largo de buena parte de su campaña, la escasez de medios económicos se repite como "leit-motiv" en De Giovanni. Pese a ello, su performance es llamativa. "Creo que siempre encaré las carreras con algo de bohemia. Al menos durante algún tiempo."

El uso del Fiat 125 fue escaso. "Corridos de los tres rallies que hubo en el

'82. Debuté en San Luis cumpliendo un trabajo más o menos interesante en el primer clasificatorio, pero una falla de carburación constante hizo que abandonáramos. Fui al GP y la cosa anduvo mejor, pero no mucho. Otra vez cambié de auto. Compré el Fiat 128 1300 de Rodolfo Bauque y formamos un equipito junto a Jorge Bescham, a quien conocía desde mi primera época en el Bamba. El comenzó ahí, cuando yo dejaba. Eramos totalmente particulares, pero nos ayudábamos entre nosotros. Los dos autos los armaba Guignard y el mío tenía tapa de cilindros y árbol de levas preparados por Bauque. Ese fue un año tremendo, y salvo el quin-



FIAT REGATTA 85 GRUPO A, VERSION RALLY COMENZO EL RECAMBIO



to puesto logrado en Villa Dolores, no terminé ninguna carrera. Incluso en una no llegué a largar. Cuando iba asentando el auto para el Rally Pagos del Tuyú se cortó la leva. De todas maneras fui a Gesell con suerte, ya que ahí Bescham ganó en la general."

EPOCA SEMIOFICIAL

Cuando Sevel Argentina decidió intervenir en el campeonato argentino de rally con su propio equipo oficial, conformado por dos o tres Peugeot 504 GR TN, también dio cierto apoyo a los pilotos de Fiat. Fueron tres quienes lo recibieron: Jorge Bescham, Carlos Piazza y Omar De Giovanni.

"Empecé el '84 con el 1300, pero sin buenos resultados. Para el rally de Argentina, Sevel preparó diez Fiat Supereuropa 1500 para ser vendidos a algunos pilotos. Esos cascos estaban 'limpios', sin butacas ni paragolpes ni otras cosas. Solo servían para correr. Gracias a Gastón Perkins, pude comprar uno. En ocho días lo preparamos y así largamos. Por ser la primera carrera no nos fue nada mal. Logramos terminar terceros detrás de los R-12 semioficiales de Torrás y Stillo. Fue una suerte haber terminado tan bien ubicados.

"Hasta entonces, la preparación de cada carrera era casi nula. No recorría la ruta previamente. Gabriel

Rates me daba su hoja de ruta y yo la usaba directamente en carrera. Así eran los sustos que me daba... Eso cambió después del mundial del '84. El apoyo de Sevel (fierros, en su mayoría) nos posibilitaba recorrer la ruta, comprar más gomas o llevar una camioneta más de auxilio. Asimismo, Rubén Valentini, antes ocasional navegante, se transformó en fijo, con la mejora que ello implica. Los tres semioficiales trabajábamos en conjunto probando nuevos elementos y acudiendo a la fábrica en Ferreyra para que analizaran causas de roturas e hicieran ensayos de materiales. Poco a poco el auto fue adquiriendo mayor confiabilidad y

los resultados se veían. El progreso fue notable sobre todo en lo referente al chasis y a la suspensión. Ahí el progreso fue muy grande e incluso fue aprovechado para los autos de serie. Pero todo eso duró poco, ya que a fines del '84 se retiró el equipo y también el apoyo que nos daba. De todo ello sólo quedó cierto descuento para la compra de repuestos. Sin embargo, nuestra base de experiencia y conocimientos era más sólida. Pero cuando se rompían las cosas, a veces no sabíamos por qué. Eso fue agudizándose hacia fin del año.

"De todas formas, con los mejores resultados mis patrocinantes se vieron complacidos. Correr en rally es caro, pero también es lo que más me gusta. Ni lo comparo con la pista, si bien correr en autodromos sería más sencillo, en función de obtener auspicios. Quizá lo haga y ya estuve hablando con Jorge (Bescham) sobre armar un Regatta. Veremos... Por ahora, aunque sea más difícil, prefiero la montaña a cualquier otra especialidad. Es lo mío."

"Quizá debería haber continuado con el 1500 porque el Regatta todavía es un 'bebé'. Hay muchos elementos nuevos que experimentar pero el coche es muy superior, si bien hay que manejarlo en forma diferente dado su mayor tamaño. En lo trabado se debe circular con cautela. El andar da más confianza y no se siente la velocidad. Colaborando con Liggett (espirales), Fric-Rot y Wing Car (amortiguadores y alineación, respectivamente) así como trabajando sobre la barra estabilizadora, obtuvimos una suspensión muy buena. Sin llegar a tener 140 HP logramos resultados interesantes. El Regatta debutó ganando (fue su primera victoria a nivel nacional, una semana antes que Baldinelli triunfara en Buenos Aires), pero aún falta pulir muchos detalles. Ahora me interesa ganar carreras y hacer experiencia sobre el chasis para eventualmente colocarle un motor de 2000 cm³. La tapa y la leva las hace 'Nico' Zappegno y, dado el escaso tiempo que tuvo, su trabajo fue excelente. El semiarmado lo realizaron los hermanos Víctor y Osvaldo Bornancini, quienes tratan el motor como si fuera de loza, en un trabajo artesanal."



El de De Giovanni fue el primer Regatta que ganó a nivel nacional, al triunfar en el Rally de Villa Dolores '87. Tenía un casco desde antes del Desafío de los Valientes, aunque nunca había manejado el auto. Cuando me entrené para esa carrera, me di cuenta de que el modelo sería ganador a breve plazo".

A) El tanque de nafta, de 50 litros fue construido en aluminio por "Maletón" Rodríguez (quien supo trabajar para Renault y Oreste Berta) en su taller de San Vicente. "Tiene dos chupadores, rompeolas y una cubeta para usar hasta la última gota de nafta." Está ubicado sobre el eje trasero. En la foto se ven también la bomba y el filtro de nafta.

B) El motor tiene unos 130 HP a 7000 RPM con un régimen útil a partir de las 3000 RPM. "Ideal para caminos trabados". Sus tres fijaciones a la carrocería disminuyen las vibraciones y con ellas las posibilidades de roturas de accesorios. "La caja, con su nuevo varillaje, impide que se salten los cambios como en los modelos anteriores."

C) "La jaula antivuelco y las butacas son de FAIDES, como siempre." D) El cockpit está algo más alto que en el 1.500. Se lo conduce mejor, aunque no se debe olvidar el mayor tamaño del Regatta. En primer plano, el lugar de trabajo de Tito Ellora. E) En la suspensión trasera no hay grandes cambios respecto a la standard. Si bien los resortes, amortiguadores y elásticos son de mayor dureza, el mayor trabajo —además de los refuerzos obvios— está en los bujes de suspensión. "Para lograr un buen compromiso entre elasticidad y dureza, utilizamos los de polipropileno, más duros que los de goma, pero más elásticos que los de teflon, que se usan en pista. En rally se requiere que algunos elementos cedan, aunque sólo un poco."

SU CAMPAÑA NACIONAL

FECHA	COMPETENCIA	POS. (CLASE)	AUTO
19-6-81	Rally Día de la Bandera	AB	Fiat 128 1100
30-10-81	Rally Villa Dolores	(2°)	Fiat 128 1100
3-12-81	Rally Gran Premio	AB	Fiat 128 1100
2-10-82	Rally de San Luis	AB	Fiat 125 B
7-12-82	Rally Gran Premio	6° (6°)	Fiat 125 B
19-2-83	Rally Villa Dolores	9° (5°)	Fiat 128 1300
29-4-83	Vuelta de la Manzana	AB	Fiat 128 1300
16-6-83	Rally Día de la Bandera	AB	Fiat 128 1300
19-11-83	Rally 24 Horas de Tanti	AB	Fiat 128 1300
8-12-83	Rally Gran Premio	AB	Fiat 128 1300
2-3-84	Rally Villa Dolores	8° (4°)	Fiat 128 1300
19-4-84	Rally de Buenos Aires	AB	Fiat 128 1300
25-5-84	Rally de La Rioja	AB	Fiat 128 1300
16-6-84	Rally Día de la Bandera	AB	Fiat 128 1300
27-7-84	Rally Argentina	(5°)	Fiat SE 1500
25-8-84	Vuelta del Noroeste	11° (7°)	Fiat SE 1500
14-9-84	Rally de San Luis	9° (3°)	Fiat SE 1500
5-10-84	Rally Pagos del Tuyú	18° (7°)	Fiat SE 1500
10-11-84	Rally 24 Horas de Tanti	8° (5°)	Fiat SE 1500
30-11-84	Rally Gran Premio	AB	Fiat SE 1500
1-3-85	Rally Villa Dolores	AB	Fiat SE 1500
-3-85	Rally Buenos Aires	4° (4°)	Fiat SE 1500
18-5-85	Rally de La Rioja	5° (3°)	Fiat SE 1500
20-6-85	Rally Día de la Bandera	4° (2°)	Fiat SE 1500
24-8-85	Vuelta del Noroeste	AB	Fiat SE 1500
-9-85	Rally de San Luis	7° (4°)	Fiat SE 1500
4-10-85	Rally Pagos del Tuyú	12° (6°)	Fiat SE 1500
26-10-85	Rally de San Juan	AB	Fiat SE 1500
15-11-85	Rally 24 Horas de Tanti	AB	Fiat SE 1500
5-12-85	Rally Gran Premio	AB	Fiat SE 1500
28-2-86	Rally de Coronel Suárez	AB	Fiat SE 1500
25-4-86	Rally Villa Dolores	6° (5°)	Fiat SE 1500
16-5-86	Rally de La Rioja	3° (2°)	Fiat SE 1500
12-6-86	Rally Día de la Bandera	AB	Fiat SE 1500
12-9-86	Rally de San Luis	AB	Fiat SE 1500
3-10-86	Rally Pagos del Tuyú	3° (2°)	Fiat SE 1500
16-11-86	Rally 24 Horas	AB	Fiat SE 1500
11-12-86	Rally Gran Premio	4° (2°)	Fiat SE 1500
1-4-87	Rally de Villa Dolores	2° (1°)	Fiat Regatta 85
23-5-87	Rally de La Rioja	AB	Fiat Regatta 85
19-6-87	Rally Día de la Bandera	4° (2°)	Fiat Regatta 85

LA CATEGORIA

"Pese a la falta de figuras, el rally está fuerte, tal como lo demuestra cada lista de inscriptos. Sería interesante televisar algunos primes y así interesar más a los patrocinantes. Yo tengo uno, Carlos Villalba, que me respalda desde hace mucho tiempo, pero es más amigo que 'sponsor'."

"Pasando a otro tema, para mí fue muy importante el Desafío de los Valientes. Me entrené como nunca y cuando pinché esa goma en la montaña me quería morir. Pero hice la pole position en el Cabalén (donde no corría desde seis años antes) y perdí el primer puesto por estar muy presionado y por inexperiencia en el pelotón."

De Giovanni mira hacia el futuro, con confianza. Sabe de sus condiciones y las ha probado en innumerables oportunidades. Una vez finalizado este año su mira estará puesta en la clase mayor. Y allí también será de los más rápidos. Estamos seguros.

EN EL OLYMPUS, el Campeón Mundial se batió con éxito hasta los límites impuestos por Lancia con los demás astros del equipo oficial. Y JORGE RECALDE, salvando dificultades, ganó la última etapa.



Texto y fotos: Néstor Palmetti
(enviado especial a Tacoma, EE.UU.)

KANKKUNEN ENTRE BARRAS Y ESTRELLAS

Foto mayor: parque cerrado en Tacoma. Alineados, los autos de Buttum, Alessandrini, los Lancia y Nissan oficiales y semioficiales el de Recalde-Del Buoro.
Arriba: Juhani Kankkunen: ¿hacia un nuevo título? Abajo izquierda: Charian Biasion, Pirolo, Fiorio Jr y Recalde. Abajo centro: Alessandrini. Abajo derecha: Recalde largando. Recién conoció a su auto.



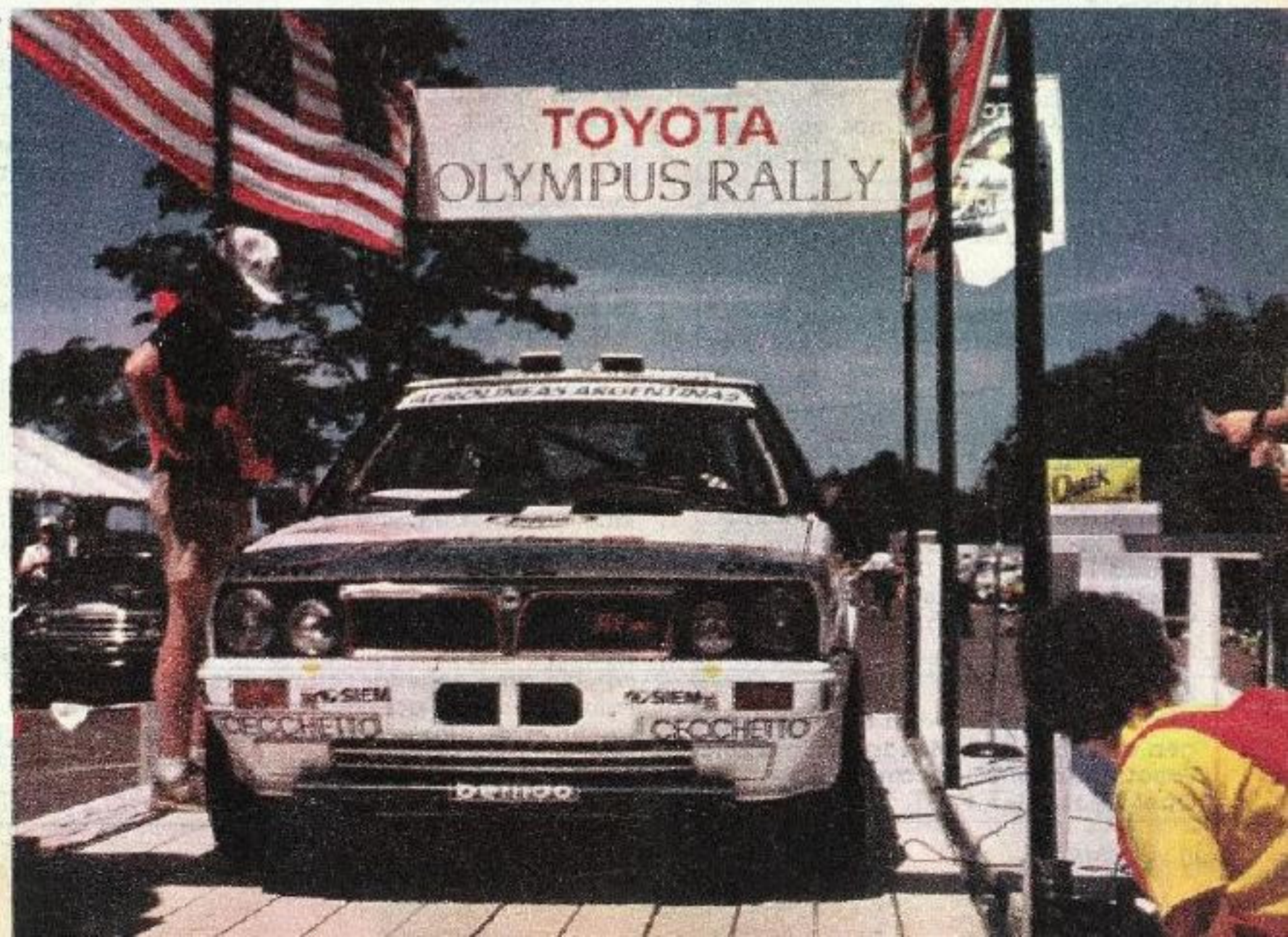


Tal como lo anticipábamos la semana pasada, esta edición del Rally Olympus, lejos de ser monótona ante la ausencia de un rival a la altura de los Lancia Delta HF oficiales, tuvo un desarrollo de alto nivel emotivo, permitiendo presenciar una verdadera batalla de titanes entre los pilotos titulares del equipo italiano. En una lucha abierta, tácitamente promovida por la dirección de la escuadra, Kankkunen, Biasion y Alesi jugaron todas sus cartas a efectos de dirimir un pleito que, más allá de ser interno, refleja también la lucha por el campeonato, hecho que confirma la supremacía del team peninsular en este certamen.

En esta competencia, Lancia había decidido presentar a sus tres pilotos a efectos de darles similares posibilidades en cuanto a la definición del campeonato. Teniendo en cuenta que únicamente Biasion estará en Argentina y que sólo los finlandeses competirán en

el Rally 1.000 Lagos y RAC, volviéndose a reunir los tres por única vez en San Remo, el Olympus era una carrera decisiva a efectos del título de pilotos.

En vista de la suprema evidencia dada en EE.UU., la dirección de Lancia —esta vez en manos de Corrado Lombardi— resolvió limitar el período de lucha abierta entre sus pilotos a mitad del recorrido, cosa que significaba 25 pruebas especiales. Nuevamente en Estados Unidos la fortuna le dio la espalda al italiano Biasion, quien tras un excelente trabajo se había hecho de la vanguardia en la segunda etapa. Ga-



nando los 11 especiales de esa jornada, el peninsular había logrado recuperar el terreno perdido en la primera etapa a causa del polvo en suspensión y hacerse de la punta de la general. Pero un prime antes de la definición acordada, un simple problema de cable de buja le hizo perder medio minuto y con ello la punta de la carrera, que pasó a manos de Kankkunen.

Para Biasion ésta no es la primera carrera desafortunada del año, ya que tanto en Portugal como en Grecia había hecho el gasto, mereciendo el triunfo, que por distintas circunstancias se le escapó de entre las manos. En esta ocasión la cosa no fue diferente, ya que pese a merecer sobradamente la victoria, un simple cable de buja lo privó de un triunfo seguro. La coyuntura fue capitalizada por el campeón del mundo, sin que esto desmerezca su trabajo, puesto que en todo momento Kankkunen estuvo en la conversación, a pocos segundos de la punta y expectante.

Con este triunfo, Kankkunen se consolida en la vanguardia del campeonato y si bien aún está lejos la definición matemática del torneo, por el solo hecho de tener 3 carreras por delante donde competir, sus posibilidades se fortalecen. Por su parte, Biasion tiene dos competencias a realizar, lo que sumado a su distancia en la tabla, lo relegan en el análisis de posibilidades. Pero en este razonamiento no debemos olvidarnos de Alen. El veterano finlandés tiene la misma cantidad de carreras por disputar que su compatriota y en función de su posición en el torneo seguirá siendo un rival de temer para el actual campeón del mundo.

Tras de un podio Lancia, en el

Olympus hubo varios destacados para mencionar. Sobre Recalde no nos explayaremos en conceptos, puesto que el mismo nos cuenta sus experiencias. Simplemente debemos poner de manifiesto que su trabajo volvió a ser de primer nivel. Cambiando por tercera vez de auto en la temporada, el cordobés no defraudó las expectativas creadas en torno de su primer contacto con el Lancia Delta Grupo A. Sin haberse podido subir al coche antes de la carrera, superó las contingencias negativas de la primera etapa, se consustanció con el coche en la segunda y en la tercera rayó a gran nivel. Todo esto teniendo en cuenta que lo estaba haciendo a bordo del muletto que con Kankkunen había hecho todo el trabajo de reconocimiento de ruta, con todo lo que ello significa. En primera instancia porque nunca un coche muletto se elabora como uno destinado a la competencia, y además porque el impulsor era exactamente el mismo usado por el finlandés en el trabajo previo.

Incluso a nivel de neumáticos, recién en la tercera etapa Recalde comenzó a recibir material similar al de los autos oficiales. Así y todo, el minaclaverense venía haciendo un gran trabajo que le debía reportar al final de la tercera jornada el cuarto puesto en la general, pero que la rotura del turbo impidió. A causa de esto perdió en total 14 minutos más y con ello dicha posición. En la última etapa recuperó lo posible, ganando dos primes y mezclándose siempre entre los coches oficiales. También es importante considerar que para el cordobés éste es el tercer arribo consecutivo en la temporada, lo cual, teniendo en cuenta la diferencia entre los me-



1. El norteamericano Rod Millen fue el piloto local mejor ubicado, conduciendo un Mazda 323 FWD. 2. Jorge Recalde conversando con Corrado Isenburg (centro) y Ratielle Pinto (derecha). 3. Recalde haciendo más sociales. Junto a Alessandrini y Fiorio Jr. 4. Bjorn Waldegaard volando con el Toyota Supra 2.0, el auto mejor clasificado de los "simple tracción".

CLASIFICACION

22do. Rally Olympus - 26 al 29 de junio - 1.644 km - 44 Primes sobre 580 km - 7ma. del mundial de Rally '87

1° Kankkunen - Piironen / Lancia Delta / 5h59m24s.

2° Biasion - Siviero / Lancia Delta / 5h59m36s.

3° Alen - Kivimaki / Lancia Delta / 6h00m65s.

4° Millen - Bellefleur / Mazda 323 / 6h11m12s.

5° Alessandrini - Alessandrini / Lancia Delta / 6h14m05s.

6° Waldegaard - Gallagher / Toyota Supra / 6h17m26s.

7° Recalde - Del Buono / Lancia Delta / 6h23m07s.

8° Mehta - Mehta / Nissan 200 SX / 6h24m46s.

9° Eklund - Whitlock / Nissan 200 SX / 6h25m03s.

10° Smith - Ward / Toyota Corolla / 6h35m06s.

Grupo N - Ganador Fiorio - Pirolo / Lancia Delta / 6h39m21s / 11mos. en la general.

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

(Disputadas Montecarlo, Suecia, Portugal, Safari, Córcega, Acrópolis y Olympus)

PILOTOS:

Kankkunen 72 puntos, Alen 60, Biasion 54, Ragnotti 37, Mikkola 32, Rohrl 27, Eriksson y Chatriot 21, Salonen y Beguin 20, Weber 19, Carlsson 18, Blomqvist 16, Recalde, Ericsson y Loubet 15, Eklund 14, Torph 12, Stohl y Millen 10, Alessandrini 8, Fischer, Ulyate, Duez y Waldegaard 6, Kirkland y Sainz 4, Ariol y Mehta 3.

MARCAS:

Lancia 114 puntos, Audi 62, Volkswagen 47, Renault 45, Mazda 42, Ford 28, Toyota 22, BMW 20, Subaru 10, Nissan 9, Opel 2 y Fiat 1.

desde el habitáculo

JORGE RECALDE ESCRIBE SOBRE EL OLYMPUS RALLY ¡POR FIN MANEJE EL LANCIA DELTA!

Haciendo un balance, creo que no puedo estar disconforme con lo acontecido en el Rally Olympus. Finalmente pude disponer de un Lancia Delta Grupo A y si bien las condiciones eran limitadas a un nivel de experiencia, el resultado me deja satisfecho. Antes de la carrera era consciente de que con un muletto no podía aspirar a otra cosa que lograr consustanciamiento con el auto y en ese aspecto creo que lo he logrado.

Por ser un coche distinto a los que he manejado anteriormente, necesite varios primes hasta poder lograr un buen dominio. Entre otras cosas porque requiere otro tipo de manejo que el Audi para poder andar al límite.

Es un auto distinto, más corto entre ejes, más potente, con distinta respuesta. En síntesis, requiere un lógico proceso de adaptación por parte del piloto. Bajo ningún concepto podía yo pretender hacer lo mismo que los pilotos oficiales, que llevan más de media temporada sobre el auto.

Además, con este auto, Kankkunen había hecho la ruta de la carrera y prácticamente así lo tome para la competencia.

La ruta nosotros la habíamos hecho cuatro veces con un auto standard, pero creo que aquí la diferencia entre hacerla con o sin muletto es mucho mayor que en otro lado. En carreras como Grecia o Portugal la cosa es distinta porque los caminos, por ser más abiertos visualmente, permiten una mayor capacidad de improvisación por parte del piloto en caso de no haber un perfecto conocimiento del trazado. En cambio, aquí, por estar casi siempre el camino enmarcado por bosques, la perspectiva no existe y las referencias visuales desaparecen. Todo parece igual. Para colmo es casi siempre veloz, por lo cual si uno va

"ciego" con las indicaciones de las notas, los demás hacen mucha diferencia. Por eso es que anduvieron tan bien los locales Millen y Buffan.

Y por ello los oficiales hicieron tantas veces la ruta. Aquí tener bien afinadas las notas con un muletto es fundamental para aspirar a un resultado de relieve.

La primera etapa de la carrera me dejó muy poco tiempo para tantear el auto. Ya a partir del quinto prime comenzó el problema del polvo en suspensión. Cayendo la noche, con poco viento y con los cerrados que son los bosques, la tierra que levantaban los de adelante quedaba flotando un largo tiempo, y para los de atrás la cosa se nos complicaba. Tanto es así que entre los mismos oficiales las diferencias se estiraron como nunca. Para colmo, a mí, si bien me habían puesto 11° en la largada, enmendando el error de la numeración, como tenía el 16 me largaban a dos minutos del anterior cuando correspondía hacerlo a tres. Realmente veía poco y nada, y en esas condiciones no se podía acelerar. Tanto es así que al final de la etapa los mecánicos advirtieron que el comando de acelerador estaba trabado y no trabajaba a fondo.

Al otro día las cosas cambiaron, la tierra se disipaba rápidamente y entonces pude tantear mejor el coche, buscando la forma más rendidora para andar rápido. Pero fue recién el domingo cuando comencé a sentir realmente al auto. Incluso el hecho de poder utilizar el rodado de 15 pulgadas con los compuestos más blandos significó que el auto mejorara sensiblemente. En esas condiciones venía acertando terreno con el Mazda y el Audi y sabía que antes del final de la carrera el cuarto puesto sería mío. Sin embargo, el problema del tur-

bo nos trenó en la escalada. Fue una lástima porque sobre el final de la etapa, con el vuelco del Audi y la penalización del Mazda, ya estaba cuarto.

El problema que tuve fue similar al de Biasion en Grecia y que a Miki le costó la carrera. Se pegó el árbol de rotación del turbocompresor y entonces el equipo decidió cambiarlo inmediatamente, sin esperar el final de etapa, donde había un poco más de tiempo. Hicieron un gran trabajo en la asistencia, completando el reemplazo en 19 minutos, cuando la operación normalmente lleva media hora o más. Pero como solo había 12 minutos disponibles en el enlace, pagamos 7 minutos de penalización. Para colmo, en el apuro, una manguera de aspiración quedó floja y en el prime siguiente, de pronto el auto se quedó sin potencia al pisar. Esto provocó que se atrancara en el borde del camino, diera una vuelta de techo y quedara sobre mi lado a sólo 30 centímetros de una pick-up allí estacionada. Con Del Buono pudimos volver el auto sobre las cuatro ruedas y seguimos, perdiendo sólo 5 minutos y con el auto entero. Entre los dos minutos del prime 30°, los 7 de penalización y los 5 del prime 31° acumulamos 14 minutos de retraso y caímos del 4° al 9° puesto en la general.

Para la etapa final sabía que no podía ir más allá del 7° lugar superando a los Nissan. Waldegaard estaba ya muy lejos y era imposible descontar tanto. De todos modos quede satisfecho con lo hecho el lunes. Ganamos dos primes y le pude ganar la etapa a Kankkunen por 1 segundo. Pese a que todo pudo haber sido mejor, no dejé de alegrarme por haber dado nuevamente la vuelta.

Ahora vendrá Argentina y allí creo que

EXCLUSIVO



dios utilizados, evidencia su consistencia. Ganó dos primes y fue el ganador de la última etapa, superando por un segundo a Kankkunen.

Luego también es destacable el trabajo de los locales Rod Millen y John Buffum, así como también el del italiano Alessandrini. El primero de ellos resultó el mejor representante americano, explotando muy bien al Mazda 323 FWD que tenía a disposición. Evidentemente, la continua participación de ellos en el campeonato nacional es algo que les permite disponer de un plus en cuanto a conocimiento del terreno. Por su parte, Buffum dejó la tarea inconclusa tras el vuelco del domingo, cuando venía aguantando el firme ataque de Recalde por la quinta posición.

Con respecto a los tracción simple, ellos protagonizaron una carrera aparte, sin poder inquietar a los FWD. Toyota fue el mejor por vía del experimentado Bjorn Waldegaard con uno de los Supra del Toyota Europe Team de Ove Andersson. Los Nissan estuvieron siempre detrás y sin posibilidades. Ambas marcas aguardan la futura homologación de las versiones con tracción integral, aunque ellas serán posibles sólo en el '88.

Por el lado del Grupo N, el italiano Alessandro Fiorio no tuvo mayor trabajo en imponer al Lancia Delta del Jolly Club, frente a una competencia sin tantos medios. Con esta victoria el campeonato de Fiorio está prácticamente definido, aunque para la constatación matemática aún debe esperarse la próxima competencia. Con esto se completó en Estados Unidos una semana a toda Lancia.

las condiciones serán distintas. Pienso que entre las pruebas técnicas y el uso del mulletto para el recorrido de ruta acumularé más training sobre el auto antes de largar nuestro rally. De aquí en más sólo pienso en eso y espero hacer una muy buena carrera.

Jorge Recalde

LA EVOLUCION

A efectos de reflejar la adaptación de Recalde al Lancia Delta en el Olympus sirven como referencia los primes de la segunda y tercera etapa, nueve de los cuales se repitieron en las dos jornadas. La sustancial superación de registros que el cordobés realizó el domingo con respecto al sábado confirma sus apreciaciones en cuanto a que recién en la tercera etapa había logrado tomarle la mano al nuevo auto.

En general, los demás pilotos no realizaron grandes diferencias entre los tiempos de una y otra etapa. A continuación brindamos el citado detalle.

2º Etapa	3º Etapa	Diferencia
PC 10 - 7m38	PC 20 - 7m29	- 9s.
PC 11 - 5m20	PC 21 - 5m09	- 11s.
PC 12 - 12m36	PC 22 - 12m25	- 11s.
PC 13 - 6m49	PC 23 - 6m32	- 17s.
PC 14 - 11m37	PC 24 - 10m59	- 38s.
PC 15 - 8m36	PC 25 - 8m12	- 24s.
PC 16 - 15m15	PC 26 - 14m18	- 57s.
PC 17 - 13m13	PC 27 - 12m39	- 34s.
PC 18 - 12m09	PC 28 - 11m30	- 39s.

LA CARRERA, PRIME POR PRIME

PC 1 - Biasion 1m13s - Alen a 1s - Kankkunen a 2s - Recalde 4º a 3s - Largan 49 autos, prueba sobre asfalto en Seattle.

PC 2 - Biasion 1m27s - Kankkunen a 2s - Eklund a 4 - Recalde 10º a 11s - También sobre asfalto en las calles de Tacoma. Recalde, al igual que Alen y otros, pierde tiempo en un retorne cerrado que obligaba en ciertos casos a usar la marcha atrás.

PC 3 - Kankkunen 4m17s - Biasion a 1s - Alen a 4s - Recalde 5º a 13s - Primero sobre tierra. Biasion al frente en general.

PC 4 - Cancelado debido al vuelco del "Face car".

PC 5 - Kankkunen 6m29s - Alen a 5s - Biasion a 21s - Recalde 4º a 38s - Comienza el problema de la tierra en suspensión, aunque todavía con luz natural. Se pasa de 2 a 3 minutos entre los 15 primeros autos.

PC 6 - Alen 11m07s - Kankkunen a 29s - Biasion a 56s - Recalde 11º a 2m27s - Alen (primero en el camino) pasa a la punta en la general.

PC 7 - Alen 6m30s - Kankkunen a 37s - Biasion a 45s - Recalde 14º a 1m38s.

1ERA. ETAPA: Alen 33m22s - Kankkunen a 51s - Biasion a 1m46s - Waldegaard a 3m34s - Buffum a 3m28s - Eklund a 4m19s - Recalde 9º a 4m51s.

PC 8 - Biasion, Kankkunen y Alen 1m50s - Recalde 4º a 3s - Prueba sobre asfalto en Olympia. Eriksson tiene problemas eléctricos en el motor del Nissan y abandona.

PC 9 - Biasion 12m37s - Kankkunen a 7s - Buffum a 31s - Recalde 6º a 41s - Alen pierde 45s por problemas de freno, debiendo recurrir al de mano. Los Toyota tienen problemas de roturas de neumáticos y pierden 2 minutos cada uno.

PC 10 - Biasion y Kankkunen 7m26s - Alen a 7s - Recalde 4º a 12s - El argentino pasa a la sexta posición en la general a 4m55s de la punta.

PC 11 - Biasion 5m12 - Alen a 1s - Millen y Recalde a 8s - Kankkunen pierde 20s por una goma desinflada.

PC 12 - Biasion 11m58s - Kankkunen a 10s - Alen a 20s - Recalde 6º a 38s.

PC 13 - Biasion 6m30s - Kankkunen a 2s - Alen a 6s - Recalde 6º a 19s - Alen rompe un neumático pero justo antes de la largada, razón por la cual no se perjudica.

PC 14 - Biasion 11m03s - Kankkunen a 7s - Alen

a 11s - Recalde 7º a 35s.

PC 15 - Biasion 8m08s - Kankkunen a 5s - Alen a 9s - Recalde 5º a 28s.

PC 16 - Biasion 14m26s - Kankkunen a 8s - Alen a 15 - Recalde 7º a 49s - Biasion pasa a la punta de la general, Kankkunen es segundo y Alen tercero. Por su parte, Millen supera a Buffum y es cuarto. Recalde sigue sexto a 6m58s.

PC 17 - Biasion 12m42s - Kankkunen a 5s - Alen a 6 - Recalde 7º a 31s.

PC 18 - Biasion 11m16s - Kankkunen a 4s - Alen a 15s - Recalde 9º a 53s.

GENERAL HASTA 2º ETAPA: Biasion 2h18m15s - Kankkunen a 13s - Alen a 29s - Millen a 5m03s - Buffum a 6m34s - Recalde a 8m22s - Al final de la etapa los Toyota cambian relación de diferencial. En el auto de Recalde se soluciona un problema de comando de acelerador.

PC 19 - Cancelado por la aparición de equipos de construcción en la ruta.

PC 20 - Kankkunen 7m13s - Alen a 1s - Biasion a 3s - Recalde 4º a 16s.

PC 21 - Alen y Kankkunen 4m58s - Biasion a 3s - Recalde 4º a 11s.

PC 22 - Kankkunen 11m45s - Biasion a 1s - Alen a 7s - Recalde 6º a 40s.

PC 23 - Kankkunen y Biasion 6m19s - Alen a 1s - Recalde 4º a 13s.

PC 24 - Kankkunen 10m40s - Alen a 6s - Recalde a 19s - Biasion tiene problemas con un cable de bujía y manchando en tres cilindros pierde 31s y la punta en la general a manos de Kankkunen.

PC 25 - Biasion 7m59s - Alen y Kankkunen a 5s - Recalde 4º a 13s - Luego se sabría que el orden al final del prime en la general (Kankkunen - Biasion - Alen) debería respetarse al final de la carrera.

PC 26 - Biasion 14m12s - Recalde a 6s - Millen a 11s.

PC 27 - Kankkunen 12m33s - Recalde a 6s - Alen a 7s.

PC 28 - Biasion 11m16s - Kankkunen a 1s - Alen a 5s - Recalde 6º a 14s.

PC 29 - Alen, Kankkunen y Biasion 1m12s - Recalde 4º a 1s - Prueba sobre asfalto en Aberdeen. Millen penaliza con 2 minutos y avanza Buffum al cuarto y Recalde al quinto lugar. La distancia entre ellos estaba reducida a sólo 43 segundos.

PC 30 - Biasion 18m11s - Millen a 1s - Alen a 3s -

Recalde 11º a 1m58s - El cordobés sufre la rotura de turbo. Buffum protagoniza un espectacular vuelco y abandona. Por un momento Recalde es cuarto en la general.

PC 31 - Kankkunen 6m26s - Alen a 1s - Millen a 4s - Recalde 26º a 4m56s - Recalde paga 7 minutos por retraso en CH a raíz del cambio del turbo. En este prime se produce el vuelco del Lancia a causa de repentina falta de potencia en el motor por una falencia en el turbo recién instalado.

GENERAL DISPUTADA LA 3RA. ETAPA: Kankkunen 4h11m50s - Biasion a 7s - Alen a 34s - Millen a 10m30s - Alessandrini a 13m20s - Waldegaard a 15m34s - Recalde 9º a 23m44s.

PC 32 - Biasion 11m22s - Kankkunen a 9s - Recalde a 12s - Biasion pasa a la punta en la general.

PC 33 - Alen 3m54s - Recalde y Kankkunen a 12s.

PC 34 - Alen 9m56s - Biasion a 8s - Recalde a 12.

PC 35 - Recalde, Millen y Alen 5m11s - Kankkunen a 4s - Biasion a 7s.

PC 36 - Kankkunen 9m59s - Alen a 1s - Biasion a 2s - Recalde 4º a 5s.

PC 37 - Kankkunen 11m46s - Biasion a 7s - Recalde a 9s - El argentino gana dos lugares en la general y pasa a ser séptimo.

PC 38 - Alen 11m23s - Biasion a 1s - Recalde a 10s.

PC 39 - Alen 3m53s - Kankkunen a 7s - Recalde y Millen a 8s.

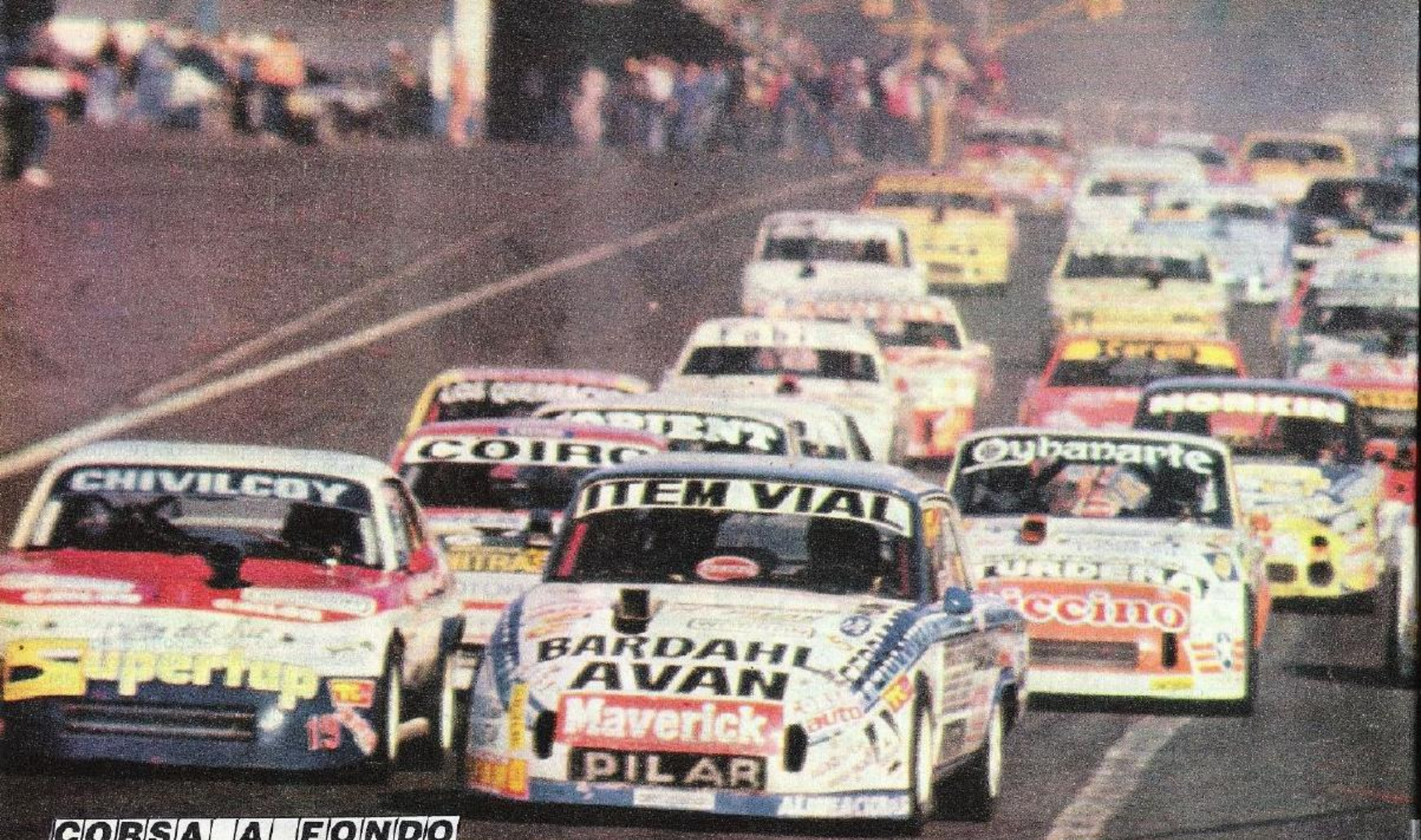
PC 40 - Millen 9m58s - Biasion a 5s - Alen a 12s - Recalde 5º a 14s.

PC 41 - Millen 5m01s - Alen a 4s - Recalde a 6s - Alen pasa a la punta en la general.

PC 42 - Kankkunen 9m49s - Alessandrini a 7s - Biasion a 13s - Recalde 4º a 14s - Nuevo cambio en la general: Kankkunen es el primero, Biasion segundo y Alen tercero.

PC 43 - Recalde 12m03s - Biasion a 5s - Waldegaard a 6s.

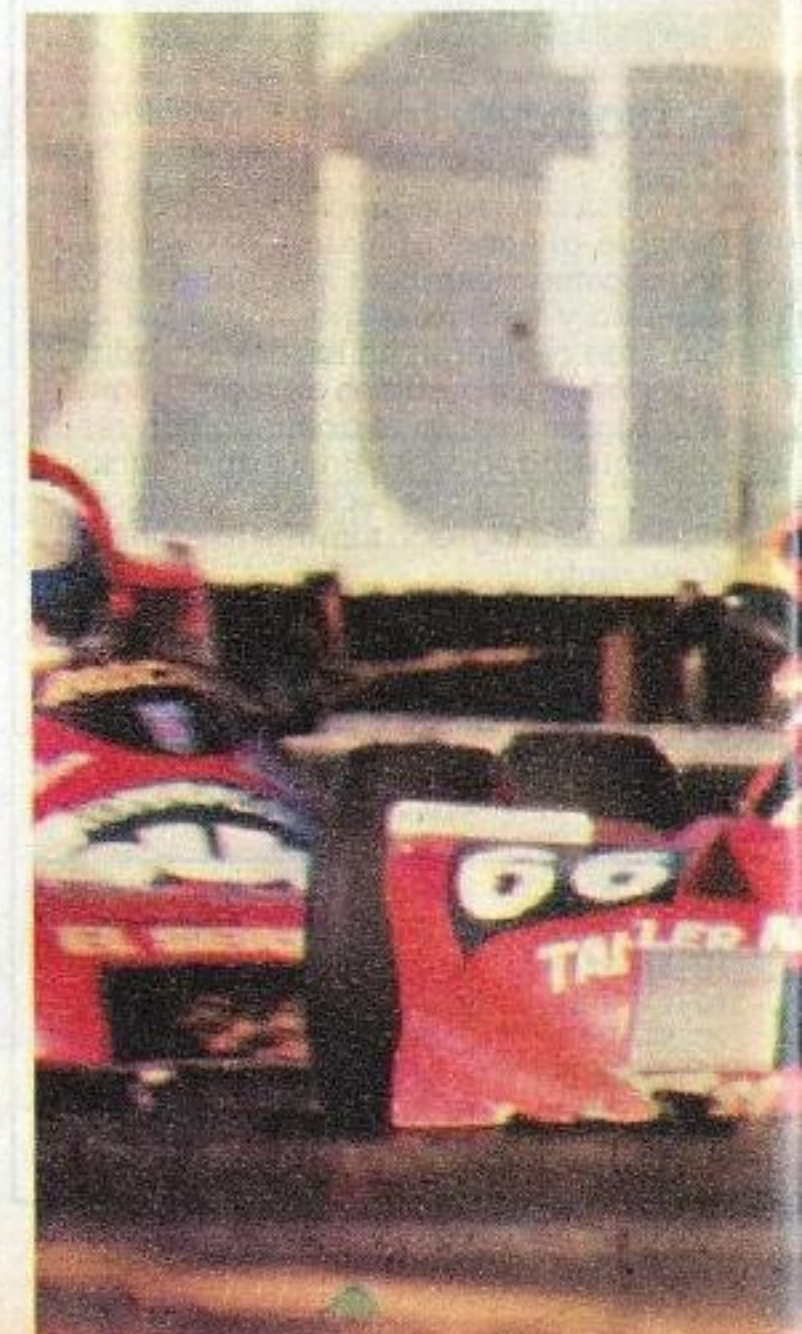
PC 44 - Eklund 1m33s - Recalde a 3s - Mehta y Waldegaard a 4s.

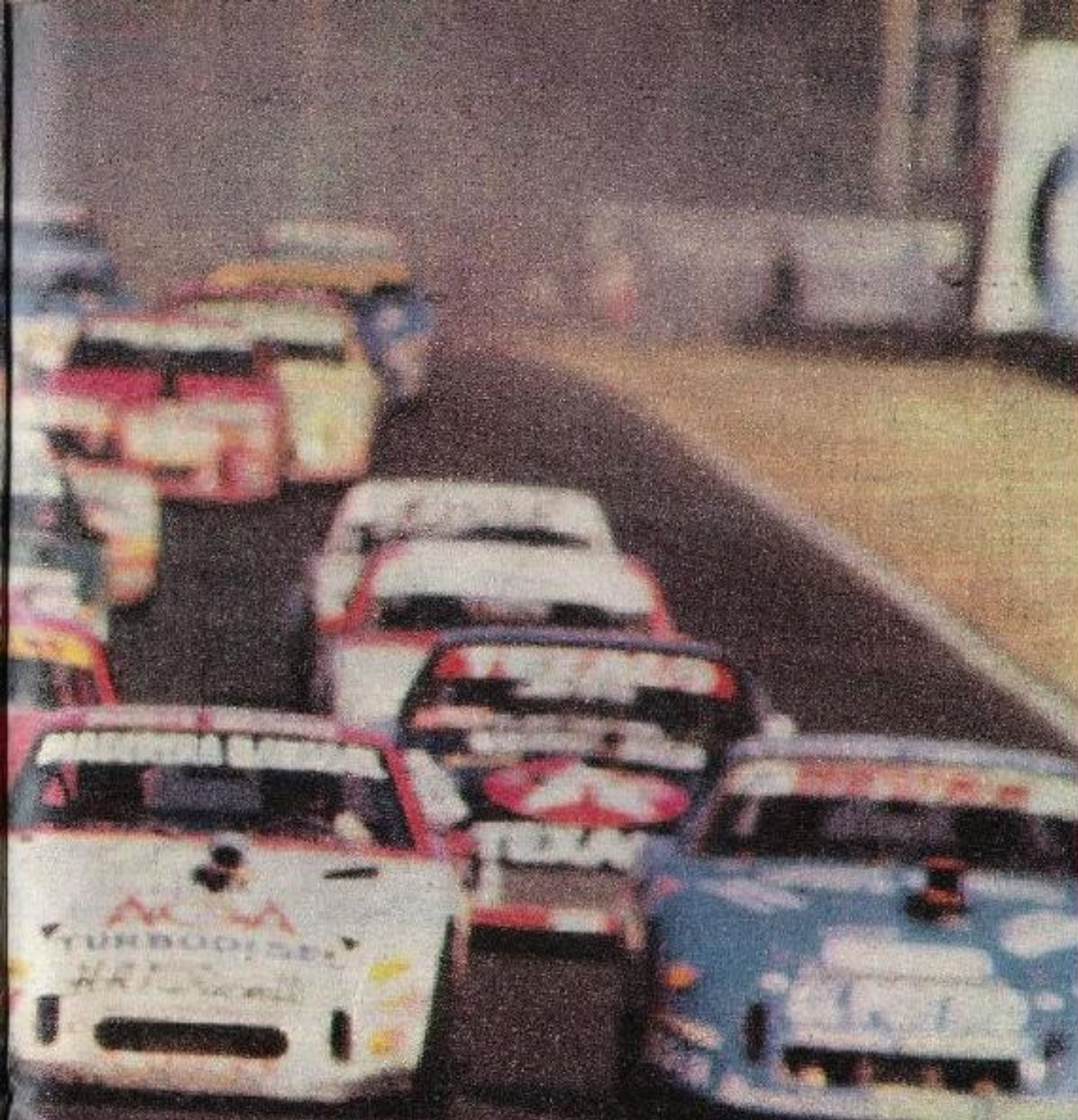


CORSA A FONDO

TURISMO CARRETERA Y FORMULA RENAULT EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES

CONMOCION GENER





A falta de toros, buenos son los "chivos", piensan en Chivilcoy... Y se fueron festejando como nunca, tras una auténtica "fiesta brava", con toda la populosa hinchada de Chevrolet. Los demás, convulsionados... Por supuesto, la "belicosa" F.R.A. no quedó al margen de tanto jaleo... e hizo su aporte de espectáculo exacerbado, como para meter en calor a la multitud reunida en torno del "ruedo" capitalino. Para recordar y ahondar, sin duda,



BOLETIN DE ORGANIZACION

- Organizador:** Asociación Corredores Turismo Carretera.
- Accesos:** Muy buenos, varios y todos asfaltados. 4 puntos.
- Controles:** Regulares. Efectivos en los accesos pero fallaron en algunos sectores en la contención del público. 3 puntos.
- Comodidades:** Malas, baños sucios y sin luz. 1 punto.
- Estado del circuito:** Excelente. 5 puntos.
- Boxes (Instalaciones):** Amplias. 4 puntos.
- Boxes (condiciones de trabajo):** Regular. Mucha gente sin nada que hacer en esa zona, y falta de luz en algunos sectores. 2 puntos.
- Promoción del espectáculo:** Muy buena, tanto en radio como en TV. 4 puntos.
- Servicio de prensa:** Bueno, rápido, aunque no hubo líneas telefónicas urbanas ni de larga distancia. 3 puntos.
- Puntualidad:** Muy buena. 4 puntos.
- Total:** 29 puntos (Ideal, 43).

Por: Oscar Izzo, Carlos Neira y Marcelo Padin. Fotos: Enrique Blanco, Juanjo Fernández, Enrique Perrupato y Dutilio Caro.

Si algo le faltaba al Turismo Carretera, fue un marcador como el que se dio en la última competencia en el Autódromo de Buenos Aires. Un escenario que se le había negado sistemáticamente a Emilio Satriano a lo largo de toda su campaña deportiva, y que además no veía ganador a ningún Chevrolet desde hace diez años, aunque esa espera durante una década fue recompensada para quienes vuelcan sus preferencias hacia el "Chivo", ya que esta marca acaparó por completo el podio, algo que también no sucedía desde hace muchos años y que, asimismo, por esos caprichos del destino agrupó a tres pilotos cuya extracción a nivel nacional data del Turismo Nacional, con el agregado de que los dos escoltas (Urretaviscaya y Morresi) fueron o son compañeros de equipo de Emilio: aquél a fines de la década del '70 y comienzos del '80, y Emilio y el "Pato" ahora. O sea, lo que podría denominarse un buen "trío turístico".

DETRAS TAMBIEN HUBO ESPECTACULO

No sólo la punta definitiva se mostró pródiga en lucha personal (no de marcas), ya que fueron muchos los que protagonizaron actuaciones relevantes. En ese sentido, y antes de mencionar a quienes se destacaron en la final, no debemos olvidarnos de lo de Roberto Mouras, líder en su serie hasta que debió parar por una "pavaña", y de "Cochito" López, quien tuvo un excepcional trabajo en la prueba de clasificación, en la que se ubicó a sólo 30/100 de la "pole" lograda por Satriano, siendo ambos quienes batieron lo que hasta entonces era record (1m56s29 logrado por Fernando en 1986).

Por lo demás, y al margen de la "resurrección" de Oscar Angeletti y su homónimo Aventín, el conservadorismo de Oyhánart, el empeño de Fernandino y el empuje de Castellano, merece citarse lo hecho por Edgardo Caparrós, Julio Colabello, Marcelo Polinori, José M. Romero, Luis Hernández, Eduardo Ramos y Julio Salgado, aclarando que excepto estos dos últimos y Romero, funcionaron todos con problemas, lo que realza el trabajo de aquellos.

Por último, un párrafo especial para la gran cantidad de público (35.000 espectadores) y de protagonistas (cum-

(28/6/87)
RAL

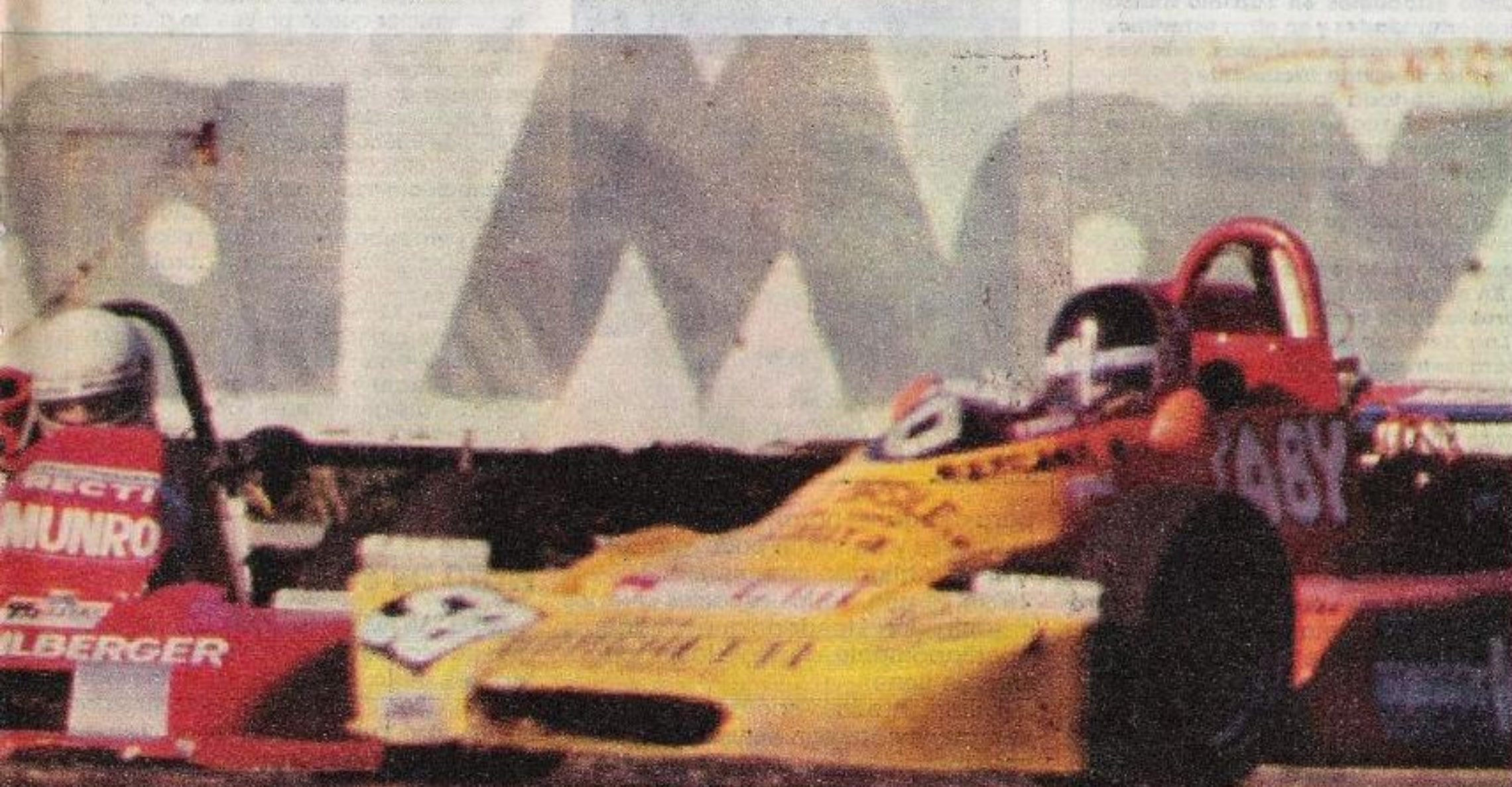


Foto mayor: Largada de la final de TC. Urretaviscaya aparece del lado de la cuerda, aunque Oyhánart está algo más adelantado, y tras éste, oculto, Satriano. Detrás se ve a Angeletti, Oscar Aventín, Fernandino, abiertos Colabello y Caparrós, y el resto del ajustado pelotón. Extrema izquierda: En la serie, cuando Mouras aún estaba en carrera, luchando con Satriano en la horquilla y levantando tierra con los neumáticos del lado derecho. Abajo, centro: Ricardo Obredor en primer plano, muy apurado por José Porcelli, con la trompa de su XAM algo estropeada por algún toque. Detrás asoma Raúl Marino. Foto superior: Osvaldo "Pato" Morresi en actitud triunfal en el podio, con fuerte escolta periodística.

la figura

PABLO SATRIANO, el uno-tres del equipo y una reflexión sincera...

"ERA UNA GRAN AMBICION"



A cada paso del Chevrolet número 6 por la zona de boxes del Autódromo de Buenos Aires, aumentaba el nerviosismo de Pablo Satriano, preparador y uno de los responsables del auto de su hermano y del "Pato" Morresi. El trabajo desarrollado durante mucho tiempo antes de la competencia, se evidenciaba en la pista, pues tanto Satriano como Morresi, luchaban en pos de la vanguardia.

"Tuvinos que ir al Autódromo de Buenos Aires directamente el día viernes, porque hubo muchas cosas que hacer en los dos autos. Colocamos una suspensión que estimábamos era la correcta para el circuito 12, pero debimos hacer algunas correcciones, especialmente en la parte delantera, donde cambiamos los valores de espirales y amortiguadores en ambos coches."

Si bien pertenecen a un mismo equipo, Emilio Satriano y Morresi tienen distintas formas de manejo, lo que motiva una diferente puesta a punto de los Chevy del equipo. Pablo se ocupa de ambas máquinas y no deja a ningún piloto "desamparado".

"El auto de Osvaldo estaba distinto del de Emilio. En un principio colocamos los mismos elementos en las dos coupés, pero el Pato decidió cambiar diversas cosas, especialmente en las suspensiones delantera y trasera."

En pruebas clasificatorias, Satriano consiguió el tiempo rápidamente e incluso lo repitió en varias oportunidades, demostrando que estaba todo en orden para la serie. Morresi, en cambio, tuvo problemas de distinto tipo que también requirieron la atención del preparador de Chivilcoy para solucionarlos.

"Nosotros nos jugamos una carta importante al cambiar varias cosas en la suspensión el viernes por la noche, porque el sábado no había tiempo para probar nada y sólo salíamos a clasificar. Emilio dio una vuelta para calentar todo, en la segunda marcó un tiempo de 1m55s82 y dos giros más tarde repitió ese registro; mientras tanto, Morresi tuvo problemas con el carburador. Pensamos que allí estaba el defecto y lo cambiamos el domingo por la mañana."

Ese reemplazo de carburador le permitió a Morresi avanzar en las posiciones a lo largo de la prueba final. En la primera vuelta estaba en sexto lugar, quinto en la segunda ronda, y se mantuvo allí hasta la decimocuarta pasada por la torre de control. Una más tarde consiguió la tercera ubicación poco a poco se fue acercando a Urretavizcaya, quien marchaba en el segundo puesto.

"Con el carburador que colocamos para la carrera, Morresi ganó 300 rpm aproximadamente. El elemento reemplazado era exactamente igual al utilizado en carrera. Los días previos se llegaba a las 7.800/7.900 rpm, y con la pieza nueva llegaba a 8.100/8.200 rpm. Todo lo que perdía estaba en alto régimen, pues la diferencia en el resto no era demasiado."

Con respecto a los momentos vividos en boxes, Pablo no ocultó su nerviosismo, ni su emoción por el triunfo, que reverdece los laureles de Chevrolet en el Autódromo de Buenos Aires, y justamente con el verde que lucen los autos del equipo...

"Ganar en el Autódromo es una de las ambiciones de toda la vida, de cualquier piloto o preparador. Desde hace mucho tiempo estaba intentándolo, aun desde antes de correr en Turismo Carretera... Cuando estábamos en Turismo nunca pudimos ganar; llegamos segundos en varias oportunidades y en otras estuvimos muy cerca, pero siempre quedaba postergada la aspiración. Además, esta vez hubo un impresionante marco de público y eso no se olvida fácilmente."

Apenas finalizada la carrera, con el bullicio de toda la hinchada de los "chivos" que aún dominaba el ambiente, Pablo Satriano sólo atinó a sentarse sobre un cajón de herramientas, para llorar. "Esas lágrimas reflejan el gran sacrificio que hacemos", acotó. Luego llegaron las felicitaciones de Oscar Gálvez, quien se acercó hasta el box, y el interminable abrazo con su hermano.

La alegría por los sucesos porteños no impide que Pablo ya esté abocado a los trabajos para el futuro inmediato, que planteará otro desafío en San Lorenzo.

"En el auto de Emilio se hizo un desarme completo y sólo revisaremos rutinariamente al Chevrolet para la próxima carrera. En el del Pato tendremos que hacer varias pruebas en ruta para solucionar ese problema de carburación que se nos presentó en los días previos. Y por el lado de Luis Hernández, a quien le hacemos el motor, ya tenemos la unidad desarmada para revisarla y dejarla terminada en esta semana."

Pablo Satriano. Responsable del auto que quebró la mala racha de los Chevrolet en el Autódromo, y que le brindó un gran triunfo a tan numerosa hinchada, ya piensa en el futuro inmediato.

plieron la clasificación 83 autos, una cifra que hace mucho no se alcanzaba en autódromos).

LA FORMULA GITANA

Los micros, las carpas, las casas rodantes. El estacionamiento elevado de los boxes del autódromo porteño, los fines de semana de carrera, se asemeja a un campamento gitano. Ese mundo

que está atrás de las carreras y que se compone de mecánicos, amigos fieles y demás deudos que siguen a muerte a cada piloto, vive por unos días en otro mundo. De otra manera.

Esta vez la gente de FRA venida de ocho provincias, no gozó de la generosidad del huésped. Se vio privada de las mínimas comodidades, como por ejemplo la energía eléctrica necesaria



CARTA DE PRESENTACION JOSE A. PORCELLI



Un personaje. Treinta años. Debutó en 1979 en Fiat 600 SM. Su destino en el automovilismo está signado por la penuria económica, pero las ganas de correr, siempre pueden más. Con intermitencias y algún largo paréntesis, está en la FRA desde 1982 ligado a otro lirico y bohemio del ambiente: Ricardo Xamar, ingeniero constructor que lo provee de chasis y motor.

Precisamente con el Xam X1, Porcelli vivió una de las piñas más aterradoras que se recuerden. Fue en 1984, en la horquilla de Buenos Aires, y el saldo fue destrucción total. Porcelli se sacudió el polvo y emprendió con su amigo la cuesta arriba de construir otro chasis. Tardaron dos años, pero hubo premio: auto y piloto van bien. El exigente circuito N°9 aprobó a la yunta.

El Xam X2 es atendido en Martínez (elegante suburbio, patria chica del llaco) por sus amigos del taller Milberger, Hugo Milliani y Juan EleMBERGER. Puede esperarse más aún de Porcelli porque afortunadamente hay mucho para trabajar todavía en el auto.

alguna guitarraada.

PATIO DE BOXES

ENTRE SAN JUAN Y MENDOZA. Los cuyanos, que nunca fueron demasiado frecuentes de la FRA y de su antecesora F-4, parecen dispuestos a revertir la cosa. Cuatro pilotos que compiten en F.R. Cuyana (hubieran sido cinco con

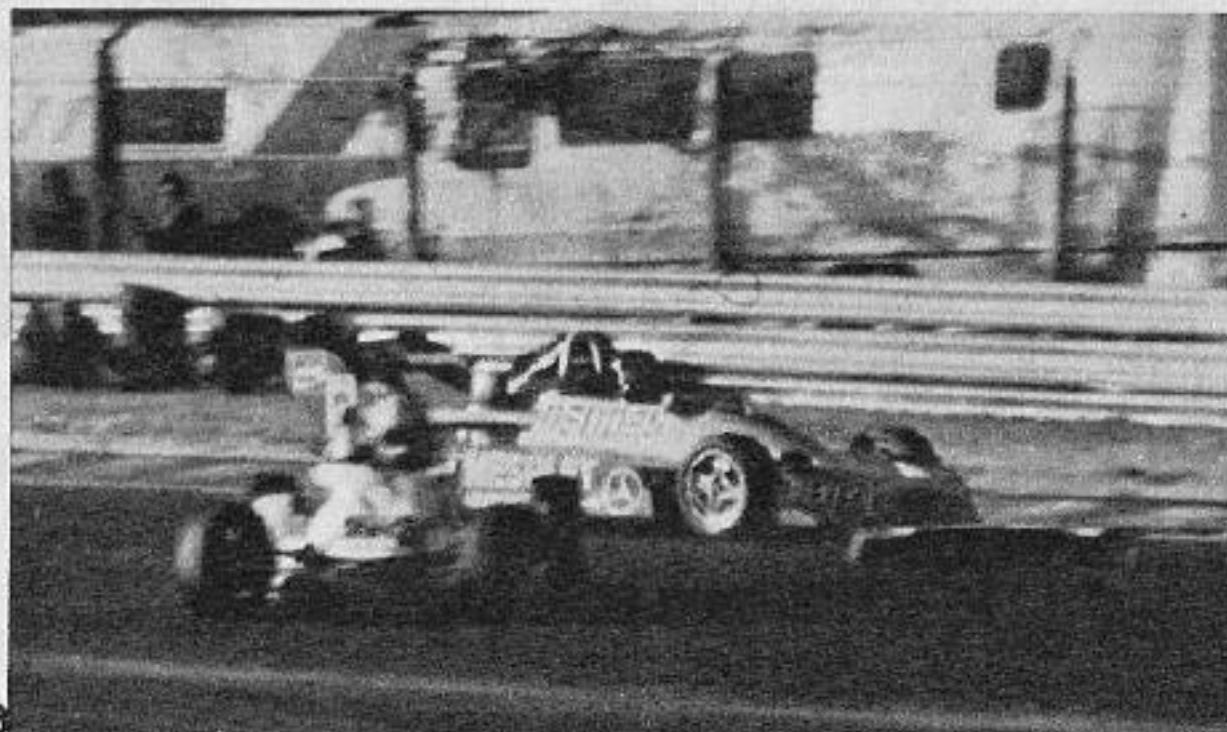
para alargar el horario de tarea en las máquinas y hacer un poco más soportable al obligado camping.

Este es uno de los aspectos que los organizadores tendrían que considerar prioritariamente, dándole la importancia que tiene.

Igualmente, las vísperas fueron como siempre vividas con entusiasmo. El trabajo matizado con asado, mateadas y



4- Eduardo Ramos bloquea en la horquilla para superar a Julio Salgado. 5- "Cacho" López con el Dodge en la serie. Instantes antes de abandonar. 6- Cuarteto de cuyanos: de izquierda a derecha: Ortiz, Maffei, Bustos y Giménez. 7- Juan Menta no puede llevar a todos en el ciclomotor que se ganó, premio de AFF-4. 8- Etchegaray desparramado y Mancuso esquivándolo. 9- Sergio Olmi cambió el monoplaza por este Dodge. Fue un debut decoroso.

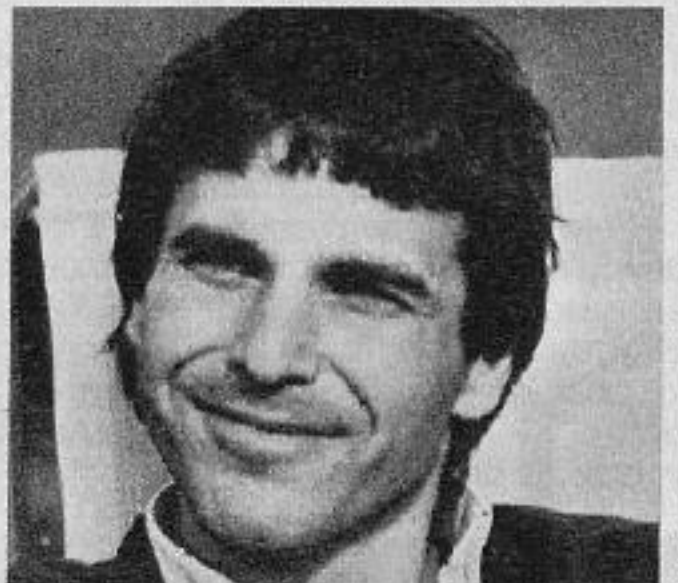


TC a ROBERTO URRETAVIZCAYA



Porque si bien aún "Tilo" no está realmente experimentado en el manejo de un Turismo Carretera, día a día va capitalizando experiencia. Lo del otro domingo en el Autódromo porteño habla a las claras de su evolución. Contó con un excelente medio mecánico, producto de los desvelos de Luciano Giacomini y sus colaboradores, llegando en segundo lugar luego de haber estado en punta durante los primeros nueve giros y contribuyendo a que el nombre de Chivilcoy acaparara los halagos durante ese fin de semana.

F.R.A. a JORGE LUIS MORGAN



Generalmente es ésta una distinción que damos al espíritu combativo puesto de manifiesto en carrera. No es éste el caso. Reconocemos si al piloto que con muy pocas antecedentes tras de sí (uno remoto, curso de la AAAS en 1977) supo conservarse a lo largo de 18 vueltas conectado al lote de punteros, con nombres tales como Neviani, Riva, Palmero, y controlándolo, cuando se vio precisado a hacerlo, nada menos que al campeón Gabriel Furlán. La recompensa fue grande: cuarto en una final de la FRA. Y es sólo el comienzo.



CARTA DE PRESENTACION

EDGARDO "VALDI" CAPARRÓS



Nació el 8 de agosto de 1957 en la ciudad santafesina de Venado Tuerto, es hijo de un nombre famoso del Turismo Carretera, Raimundo Caparrós, y está casado con Zulma Mercedes Romaniello y tiene tres hijos: Ana Laura de 9 años, Edgardo Ariel de 6 y María Mercedes de 3 años de edad.

Debutó en el automovilismo deportivo en TC del '65 una categoría zonal del sur santafesino, en un torneo nocturno realizado sobre el fin de 1978. Esa carrera fue en Chajarí Ladeado. Corrió en la categoría hasta 1982, y en esa temporada consiguió el primer triunfo y un tercer puesto en el Campeonato.

En el torneo nocturno de 1982 debutó en TC con el número 115. La prueba se desarrolló en el trazado número siete del Autódromo de Buenos Aires, y finalizó sexto.

"Luego seguí en la categoría; lo mejor que logré fueron dos quintos puestos: en Necochea en el '84, en un Gran Premio que culminaba en esa ciudad atlántica, y en Tandil a mediados del año pasado."

Los acompañantes de Caparrós son Pedro Sacco, el titular, y Alberto Belolli, el suplente. El primero, de Venado Tuerto, y el segundo, de Carmen, una localidad cercana. Además de los acompañantes, que trabajan en el auto, también están Eduardo y Ricardo Vilarino, Oscar Pandós, Guillermo Pipa, Rodolfo Díaz (chapería), Sergio Baronio "y todos los que ceban mate y se alternan en diversas carreras".

"Armo todo el auto yo, con algunos elementos de Carlos Galante, de Venado Tuerto, y ahora compramos una tapa de cilindros, un múltiple y un carburador de Gustavo Brescia, para correr en el autódromo porteño. Mis expectativas dentro del TC son muy buenas, el auto mejoró mucho y esto en ruta se va a notar más. Antes estaba 'entreverado' y con esta mejora espero estar en puestos más cercanos a la punta, porque tengo casi 300 rpm más que antes. Tiene que andar mejor, y espero ganar una carrera, no sé cuando pero estamos trabajando para eso."

Henry Martín, presente pero no inscripto) se postularon para la final. De ellos sólo Arturo Ortiz y el Campeón Daniel Bustos entraron a la final y llegaron, aunque fuera de los puntos. Afuera quedaron Daniel Maffei y Alejandro Giménez, ambos debutantes en la nacional. Todos emplean mecánica de Juan José Reybet y son de Mendoza, salvo Ortiz, quien es el más experimen-

tado del grupo, ya que vuelve a la FRA luego de haber participado hace unos años en ella. Para las relaciones públicas la embajada trajo una cantidad de cajas de vino de la bodega estatal. ¡Hic! ¡QUE WEEKEND! El del equipo de Etchegaray. Los motores iban muy rápido, pero todo salió mal. Ya en tanques llenos el "Toto" tuvo una pequeña pifa bajando el tobogán. En cuanto se largó

la carrera, ¡pumba! y además, Carlitos Scasso, eterno pollo del ex campeón, se quedó sin reaparecer cuando se le rompió la palanca de cambios del Berta muletto y se quedó sin tiempo en las pruebas de clasificación.

PELIGROSO. El lugar que se utiliza para el parque cerrado final de FRA cuando la categoría comparte el programa con otras. La ubicación -cerca de la

pista, en plena recta principal, pasando la enfermería—entraña un serio riesgo. Se nos ocurrió pensarlo cuando largaban los autos del TC, recordando aquel lanzamiento hace un par de años cuando varios autos se tocaron y algunos encararon para ese sector. El accidente que costó la vida al Presidente de la Federación 4, Américo Savio, es otro antecedente para tener en cuenta, pues la circunstancia puede repelirse. Para tener en cuenta en el futuro.

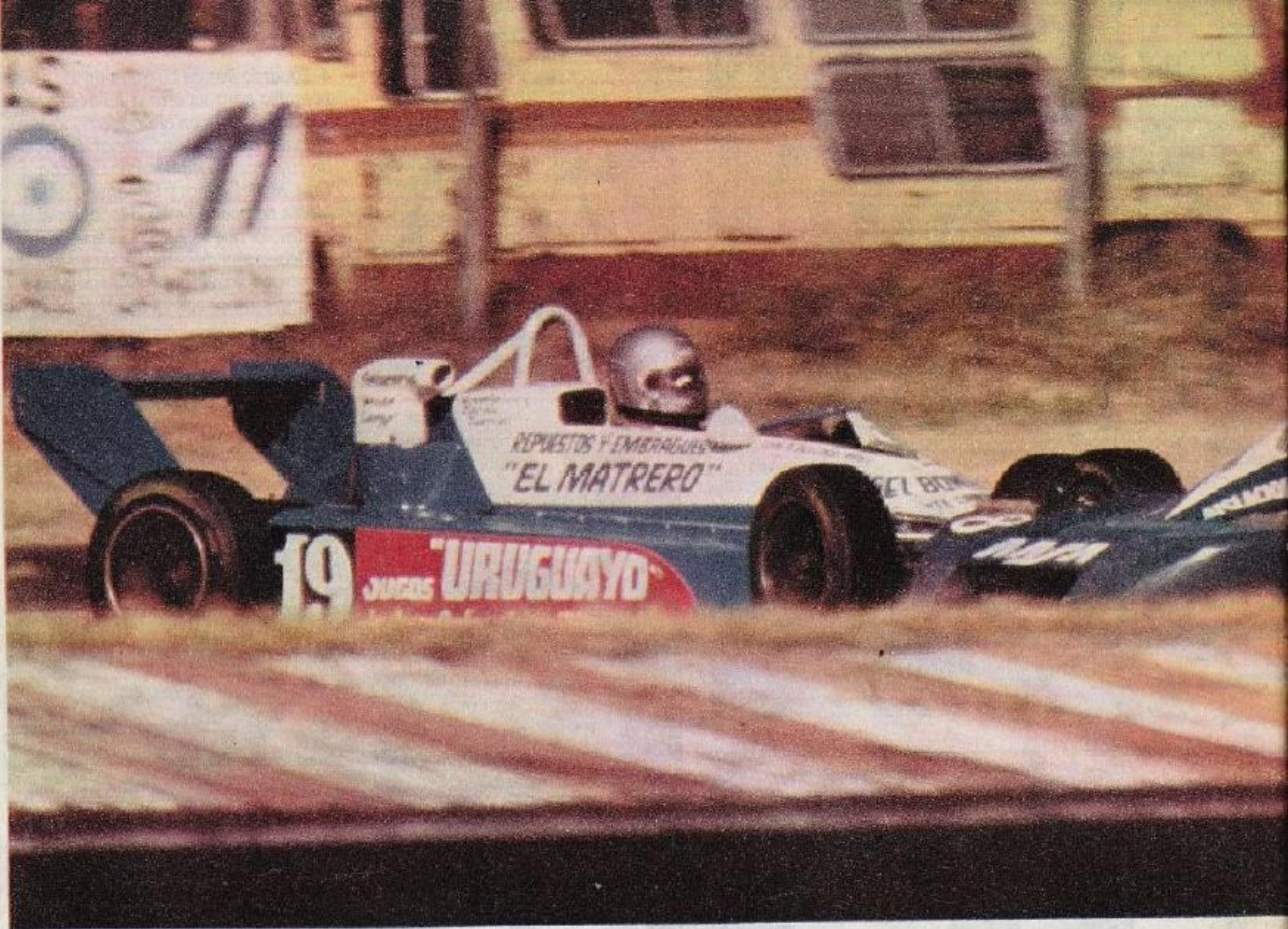
MENTA EN MOTÓ. La APF 4 instituyó un premio consistente en un ciclomotor Juki para el primer piloto que repitiera tres veces el mismo puesto en el actual Campeonato. El original concurso tenía, antes de la carrera del domingo 28, a cuatro aspirantes: Riva, Neviani (ambos con dos primeros puestos), Paulizzi (con dos quintos) y Juan Menta (con dos novenos). Y Menta fue nuevamente noveno, con lo que se llevó la moto.

PAULIZZI. Walter Paulizzi, el pampeano de Cuetrequeñ, es uno de los pilotos de la categoría, que más ha evolucionado en el último año. Su equipo es atendido por Fernando Parodi y Sergio Montoni y es usuario de motores de Saúl Lui. "En este momento, el motor va mucho más fuerte que lo que el chasis permite. Tendremos que trabajar por ese lado...". Lamentablemente no pudo agregar ningún punto a los 16 que tiene en el Campamento, porque chocó en la vuelta inicial con Mancuso.

FABI CON PERCAZ. Cambio de atención para su auto el bahiense Guillermo Fabi. Ahora es Néstor Percaz, el brillante piloto del Turismo Pista, quien se ocupa del Fórmula Renault en su taller de Villalonga, con fierros también provistos por Lui, de Los Toldos.

INCIDENTE. Entre Palmero y Beloso al llegar al "parque cerrado" final. El rosarino le cruzó al otro el auto adelante, y cuando bajó del Crespi se fue directamente a increpar al zarateño. No llegaron a las manos porque los colegas Andrés Galasso, de "Campeones", y Hugo Daniel, de "Carburando", ayudados por otros circunstanciales, se interpusieron entre ambos y los separaron. Lo que no pudo impedirse es que salieran al aire algunos gruesos epítetos. Sin intentar justificar ninguna acción violenta, comprendemos el estado del ofuscado ánimo de Palmero.

CATCH-FENCES. Acá va un "muy bien diez" para la seguridad: los catch-fences o literalmente "vallas captoras" consistentes en alambradas tejidas para detener progresivamente a los autos despistados, funcionarios eficazmente en varios casos, como por ejemplo en la piña de Bouvier, el viernes. Los hay colocados en los lugares clave como la bajada de tobogán, la curva de Ascari y la zona de mixtos.



LUCES Y SOMBRAS

El gesto: de Oscar A. Gálvez, quien una vez finalizada la carrera de TC, se acercó al box de Satriano para felicitarlo por su victoria, y aunque no pudo hacerlo pues Emilio aún estaba en el podio, la actitud del fordista por excelencia vale...

Lo peligroso: los perros atados en los postes "resguardando" los agujeros del alambrado, para que la gente desista de pasar por ellos

Lo proselitista: la presencia del doctor Juan Manuel Casella.

Lo absurdo: que las credenciales de la C.D.A. no hayan tenido validez, tomando en cuenta que en la reunión participaba la Fórmula Renault Argentina.

El desorden: el que imperó en el podio de Turismo Carretera, donde quienes debieron ser figuras predominantes (Satriano, Urretavizcaya y Morresi) aparecieron perdidos entre gente que muy poco tenía que hacer allí.

La reparación: de Carlos Porchetto (ahora con barba) con el auto que anteriormente estuvo en manos de Rubén César Daray.

Las incorporaciones: de Sergio Solmi y "Cocho" López al T.C.

El descontrol: de Juan de Benedictis, que castigó excesivamente a su auto.

La compañía: que llevó Roberto Urretavizcaya en el Chevrolet de Supertap; Graciela Nicieza.

Lo gratificante: que tanto Oscar Angelletti como Oscar Aventin hayan vuelto a cumplir buenas actuaciones, luego de un período de frustraciones.

La sonseca: la que privó a Roberto Mouras de triunfar en la primera serie y de lograr un lugar en la grilla de partida para la final: el desprendimiento de un cable de bobina.

El perjudicado: Oscar Palmero, en la FRA, en dos oportunidades. La primera por Riva y la segunda por Beloso.

El aprovechador: Gustavo Mandrini, quien pasó a la punta y ganó la carrera en el único paso por la horquilla, cuando se tocaron Beloso y Palmero.

Lo que hay que tener en cuenta: los numerosos toques en las últimas carreras de la Fórmula Renault.

La amargura: la de Mario Riva, al romper el motor en la última vuelta cuando estaba en la punta.

La alegría: la de todo el equipo de Neviani, cuando paró Riva.

La plúa: la de Eduardo Bouvier el día viernes

El despistado: Alfredo Echarr, quien no había caído en la cuenta de que estaba habilitado para largar la final, y los integrantes de su equipo debieron bajar el Crespi del camión donde había sido depositado luego de la prueba de clasificación...



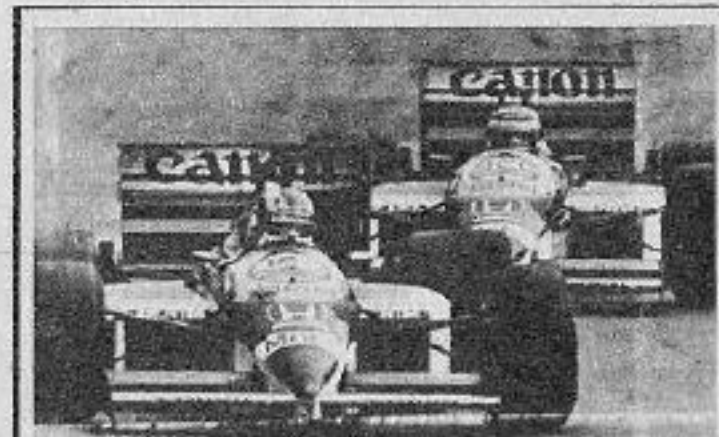
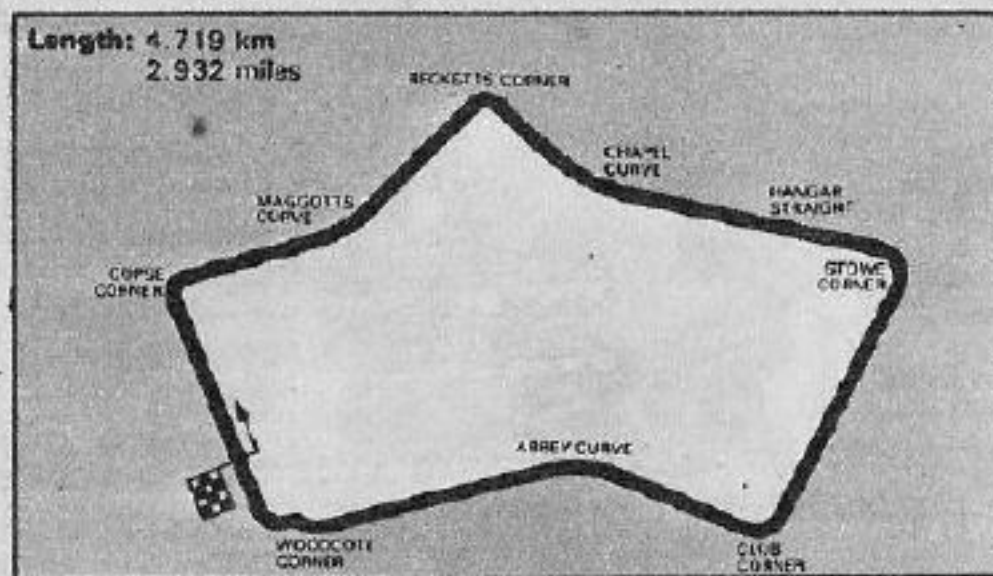
Arriba: Momento culminante en la final de FRA. Beloso acaba de locar a Palmero y éste aparece totalmente cruzado en la horquilla. Mandrini superaría acto seguido a ambos y triunfaría sobre el final. *Izquierda:* Daniel Dantas abandona y quiere subirse al auto de Juan Menta... quien seguiría en carrera y finalizaría noveno. *Abajo izquierda:* El triunfador, Gustavo Mandrini, con el auto oficial de Crespi, es oriundo de Leones, provincia de Córdoba. *Derecha:* Nutrido pelotón de TC, en Ascari, encabezado por Caparros, a quien siguen O. Aventin, Fernandino, y entre ellos la trompa del Chevy de Polinori. *Abajo:* Asoma Antonio Aventin, muy apurado en la serie por Morresi, Urretavizcaya y Polinori. "Urreica" finalizó quinto, entonces en tanto que los otros terminaron retrasados en la batería.



EN SILVERSTONE, TRAS UNA SEMANA DE DESCANSO, LA FORMULA UNO SE PRESENTARA EN LAS ISLAS BRITANICAS

G.P. DE INGLATERRA

A una semana de su presentación en Francia, el Campeonato Mundial de Fórmula Uno entrega una nueva propuesta, con el Gran Premio de Inglaterra, séptima fecha de la temporada, que tendrá como escenario el superveloz circuito de Silverstone. La actividad en los 4.719 metros de su trazado comenzará el viernes, con entrenamientos y la primera sesión clasificatoria. Se repetirá el programa al día siguiente, para así dejar constituida la grilla, que el domingo a las 9, hora argentina, y con televisación de Canal 9, iniciará la carrera sobre 65 vueltas.



Respondiendo al sistema de escenarios alternativo que rigió desde 1963 hasta ahora, Brands Hatch recibió al Gran Premio de Inglaterra en su edición del año anterior cuando el argentino y paicreco italiano fue testigo de un amplio dominio de los Williams que separaron los dos primeros puestos, con Mansell adelante y Piquet como escolta y superaron nada menos que por una vuelta al francés Alain Prost. Esta carrera tuvo un comienzo accidentado, con un múltiple choque en la primera curva que obligó a detenerse y efectuar una nueva largada, y que entre sus consecuencias dejó graves heridas a Jacques Laffite, que aceleraron su alejamiento de la Fórmula Uno.

LA PRIMERA - El Gran Premio de Inglaterra fue la primera carrera realizada con validez para el oficializado Campeonato Mundial. Ello ocurrió obviamente en 1950, año de la creación del mencionado certamen, un sábado 13 de mayo, en Silverstone. Allí se presentaron 21 autos en la largada, llevándose la victoria Giuseppe Farina, con el Alfa Romeo, quien así quedó en la historia como el primer ganador de un Gran Premio.

ASISTENCIA PERFECTA - Esta carrera es una de las dos que hasta el momento no ha faltado en ninguno de los calendarios del Campeonato Mundial. Ininterrumpidamente se realizaron desde 1950 treinta y siete ediciones, compartiendo así con otra competencia tradicional, el Gran Premio de Italia, el privilegio de contar con asistencia perfecta.

GANADORES ARGENTINOS - Los tres pilotos argentinos que integran la lista de vencedores de Grandes Premios, conocieron en su debido momento la satisfacción de ganar en Inglaterra. José Froilán González la tuvo en 1951 y 1954, Juan Manuel Fangio en 1956 y Carlos Alberto Reutemann en 1978. Coincidentemente todos con Ferrari.

AQUEL PRIMER TRIUNFO DEL CABEZON - Tuvo un significado especialísimo para don Enzo Ferrari, ya que fue la primera victoria lograda por uno de sus autos en el Campeonato Mundial, lo que representó también la pérdida del invicto de las hasta entonces imbatibles Alfas. Por ello, el "Commendatore" guarda una eterna gratitud hacia Froilán.

AQUEL SOBREPASO DE LOLE - Fue la gran carta de su triunfo en 1978 y un hecho que inevitablemente se comentará cada vez que se recuerde ese Gran Premio. Es que la maniobra de Carlos Reutemann para acceder a la punta, desalojando nada menos que a Niki Lauda, y aprovechando, con cabal sentido del tiempo y la distancia, la duda del austriaco ante el retrasado Bruno Giacomelli, quedó ya incorporada como una de las grandes en la historia de la Fórmula Uno.

¿Cuántos se atrevieron a hacerle lo mismo a Niki?

SEGUIDILLA - El inolvidable Jim Clark tiene una seguidilla de cuatro Grandes Premios de Inglaterra ganados en forma consecutiva. Algo que sólo Juan Manuel Fangio iguala con sus éxitos en el Gran Premio de la República Argentina, aunque, en favor del escocés, tenemos que decir que sus victorias resultaron absolutamente suyas, mientras que en el caso de Fangio debió aliarse con Luigi Musso para vencer en 1956.

RECORD - La pole position lograda por Keijo Rosberg no sólo estableció en 1985 un nuevo primado para Silverstone, sino que además su escalofriante promedio de 258,984 km/h se constituyó en el más elevado, que en pruebas oficiales tenga registrado el historial de la Fórmula Uno. Un impresionante record que seguramente tardará algún tiempo en ser superado, ante las restricciones impuestas al rendimiento de los motores.

HACE DIEZ AÑOS... - Se presentaba en este Gran Premio, un joven piloto proveniente de Canadá, y con antecedentes más que válidos en la Fórmula Atlántica. Sobre un McLaren, que no era de lo mejor, se adjudicó la preclasificación y en las pruebas oficiales obtuvo el noveno tiempo. En carrera fue octavo, hasta que se retrasó terminando undécimo. Pese a ello, quienes lo vieron supieron que estaban en presencia de un grande. No se equivocaron. Aquel piloto era Gilles Villeneuve. ¿Cómo olvidarlo?

EL DEBUT DEL TURBO - También esta versión 1977 marcó otro hito importante dentro de la Fórmula Uno, como sin dudas resultó la primera presentación de un auto impulsado con motor turbo. Fue el Renault conducido por Jean Pierre Jabouille. Aquella experiencia inicial pasó con bastantes penurias y poca gloria, pero no representó un obstáculo para que el intento continuase hasta llegar a la actualidad que hoy vemos con los propulsores sobrealimentados dominando la categoría.

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Keijo Rosberg (Williams FW 010-Honda) con un tiempo de 1m05s591/1000 a un promedio de 258,984 km/h (1985).

Mejor vuelta en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-TAG Porsche) con una marca de 1m09s886/1000 a un promedio de 243,067 km/h. (1985).

Distancia total en carrera: Alain Prost (McLaren MP 4/2 B-TAG Porsche) con un tiempo de 1h18m10s436/1000, a un promedio de 235,405 km/h. para las 65 vueltas. (1985).

HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
13/5/50	Silverstone	Giuseppe Farina	Alfa Romeo
14/7/51	Silverstone	Froilán González	Ferrari
19/7/52	Silverstone	Alberto Ascari	Ferrari
16/7/53	Silverstone	Alberto Ascari	Ferrari
17/7/54	Silverstone	Froilán González	Ferrari
16/7/55	Silverstone	Stirling Moss	Mercedes Benz
14/7/56	Silverstone	Juan Manuel Fangio	Ferrari
20/7/57	Aintree	S. Moss-T. Brooks	Vanwall
19/7/58	Silverstone	Peter Collins	Ferrari
18/7/59	Aintree	Jack Brabham	Cooper-Climax
16/7/60	Silverstone	Jack Brabham	Cooper-Climax
15/7/61	Aintree	Wolfgang Von Trips	Ferrari
21/7/62	Aintree	Jim Clark	Lotus-Climax
20/7/63	Silverstone	Jim Clark	Lotus-Climax
11/7/64	Brands Hatch	Jim Clark	Lotus-Climax
10/7/65	Silverstone	Jim Clark	Lotus-Climax
16/7/66	Brands Hatch	Jack Brabham	Brabham-Repco
15/7/67	Silverstone	Jim Clark	Lotus-Cosworth
20/7/68	Brands Hatch	Jo Siffert	Lotus-Cosworth
19/7/69	Silverstone	Jackie Stewart	Matra-Cosworth
18/7/70	Brands Hatch	Jochen Rindt	Lotus 72-Cosworth
17/7/71	Silverstone	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth
15/7/72	Brands Hatch	Emerson Fittipaldi	Lotus 72-Cosworth
14/7/73	Silverstone	Peter Revson	McLaren M23-Cosworth
20/7/74	Brands Hatch	Jody Scheckter	Tyrrell 007-Cosworth
19/7/75	Silverstone	Emerson Fittipaldi	McLaren M23-Cosworth
18/7/76	Brands Hatch	Niki Lauda	Ferrari 312 T-2
16/7/77	Silverstone	James Hunt	McLaren M26-Cosworth
16/7/78	Brands Hatch	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T-3
14/7/79	Silverstone	Clay Regazzoni	Williams FW 07-Cosworth
13/7/80	Brands Hatch	Alan Jones	Williams FW 07B-Cosworth
18/7/81	Silverstone	John Watson	McLaren MP 4-Cosworth
18/7/82	Brands Hatch	Niki Lauda	McLaren MP 4B-Cosworth
16/7/83	Silverstone	Alain Prost	Renault RE 40
22/7/84	Brands Hatch	Niki Lauda	McLaren MP 4/2-TAG Porsche
31/7/85	Silverstone	Alain Prost	McLaren MP 4/2B-TAG Porsche
13/7/86	Brands Hatch	Nigel Mansell	Williams FW 011-Honda

Revista CORSA Nº 1096. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Suipacha 664, 5º Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que 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: Aída Proca, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efo, Ica Proca, 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. Bolgrano 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. Julio de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión Nº 7.970

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 161

8 de julio de 1987

TC Bonaerense en Merlo

MARTINEZ, ALONSO, STRANGES Y WAGNER

Las Heras (BA). Numeroso público asistió el soleado pero frío 14 de junio a la 6ª fecha de TC Bonaerense. Esta categoría con la organización del Club Argentino de Merlo se presentó con más de 95 autos, destacándose el notable aumento en el parque de la Clase "D".

Clase "D": Con un total de 29 autos disputó tres series ganadas respectivamente por González Correa, Pascolini y Elio Martínez. En la final a 14 vueltas tomó la punta González Correa pero en la primera curva ya era superado por Martínez, con quien se fue adelante separándose de Da Venda, Palazesi y Molina. Romero después de un despiste en la primera vuelta avanzaba hasta el 5º puesto final, lo mismo que "González-Barandiarán", que de antelimito en la primera pasada, superaba autos vuelta a vuelta.

Clasificación: 1º Elio Martínez (Chevrolet/I. Casanova) 14m 02s 85/100 a 94,479 km/h.; 2º Néstor González Correa (Chevrolet/Merlo) 14m 05s 16/100; 3º Domingo Da Venda (Chevrolet/M. Grande) 14m 15s 26/100; 4º Oscar Palazesi (Chevrolet/Navarro) 14m 15s 48/100; 5º Anibal Romero (Chevrolet/Navarro); 6º José Moli-

na (Falcon/Merlo). Campeonato: Romero 73 puntos; Hugo González 67; González Correa 63; Molina 48; Palazesi 46; Martínez 36.

Clase "C": Contó con 39 autos que se dividieron en tres series, que ganaron Farias, Rosales y Alonso. También a 14 vueltas se disputó la final, donde Alonso tomó la punta seguido por Rosales, Farias, Dándolo y Kubisen. Los dos primeros se alejaban del resto, mientras abandonaba Farias y se retrasaba Kubisen, avanzaban Sesini y Ucci. Cumplidas 10 vueltas y cuando parecía que Rosales podría superar al puntero, desaparece de escena dejándole el puesto a Dándolo.

Clasificación: 1º Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14m 08s 17/100 a 93,886 km/h.; 2º Carlos Dándolo (Falcon/Tigre) 14m 29s 61/100; 3º Alejandro Sesini (Chevrolet/Gral. Pacheco) 14m 34s 16/100; 4º Antonio Ucci (Chevrolet/M/Coronado) 14m 35s 76/100; 5º Alfredo Kubisen (Torino/Florida); 6º Julio Fernandez (Chevrolet/San Fernando). Campeonato: Alonso 107 puntos, Rosales 64, Sesini 41, Dándolo 38, Farias 30, Bocalon e Ingino 28.

Clase "B": Muy pocos autos en esta clase donde Scatizza ganó la primera serie y Stranges la segunda. En la final Stranges largando adelante conservó la cuerda, en tanto Scatizza superaba por adentro a Roberto Peón. En la 3er. vuelta cuando Cesar Peón intenta superar a su padre entra en trompo, lo toca y daña una cubierta, que al circular en llanta, lo hace acreedor a la bandera negra. Scatizza se detiene en la 8va. y ocupa el puesto Di Nella. Stranges, cómodo puntero gana la carrera y pasa a la punta del campeonato.

Clasificación: 1º Bruno Stranges (Chevrolet/J.C.Paz) 13m 58s 06/100 a 95,012 km/h.; 2º Roberto Peón (Chevrolet/J.C.Paz) 14m 06s 82/100; 3º Guido Di Nella (Dodge/L. del Mirador) 14m 19s 23/100; 4º Isidro Caparrullo (Dodge/Moron) 14m 20s 75/100; 5º Pedro Carta (Torino/J.C.Paz) 6º Rubén Berón (Chevrolet/Don Torcuato). Campeonato: Stranges 86 puntos, César Peón 75, Roberto Peón 64, Scatizza 61, Di Nella 38, Caparrullo 37.

Clase "A": Villa y Wagner ganaron las series. En las 14 vueltas de la final Wagner lideró primero sobre Tobares y luego fue es-

collado por Ciccía. Martín en tanto superaba a Villa. Con este nuevo triunfo Wagner aumenta su ventaja en el campeonato sobre Ciccía, quién dejará su puesto a Puerta para competir en el TC grande.

Clasificación: 1º Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 14m 09s 56/100 a 93,777 km/h.; 2º "Puerta-Ciccía" (Chevrolet/Padua) 14m 14s 81/100; 3º Luis Tobares (Falcon/Munro) 14m 23s 29/100; 4º Fidel Martín (Torino/La Plata) 14m 35s 71/100; 5º Hugo Peña (Falcon/Avellaneda); 6º Adalberto Azcarate (Chevrolet/Don Torcuato). Campeonato: Wagner 99 puntos, "Puerta-Ciccía" 67, Fernandez y Villa 41, Peña 40.

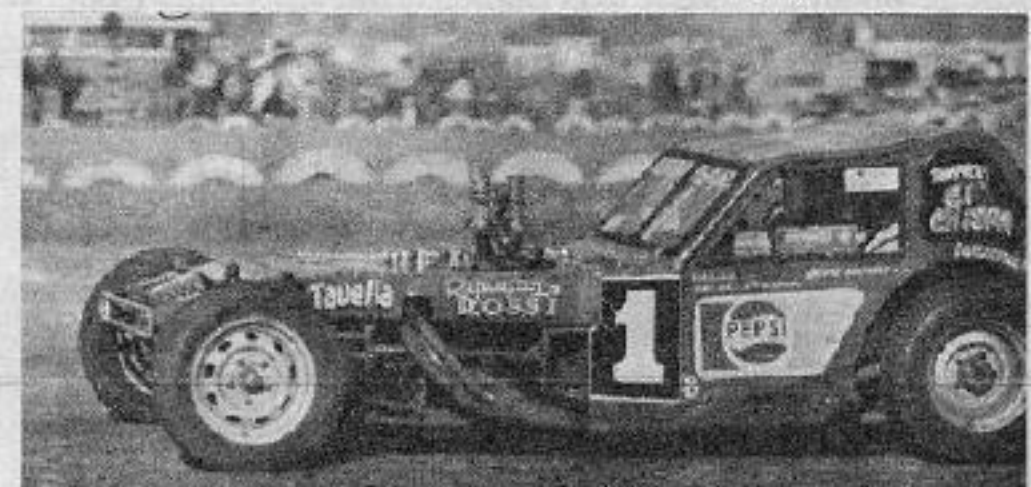
(Informe de José Benigno Granada; Fotos de Héctor Ocampo)



El campeón Elio Martínez ganó a buen promedio en la "D".



Ricardo Wagner, de punta a punta en la "A", que terminó de noche.



Bruno Stranges, el más veloz del día. Sigue siendo el N° 1 en la "B".

Karting en Peyrano

MATAROCHI FUE EL GANADOR

San Nicolás, BA - Se corrió en la localidad santafesina de Peyrano (em el límite con Buenos Aires, al Norte de Pergamino) la quinta fecha del Campeonato 1987 de Karting Sapucay de la Federación N° 4 (Santa Fé). Complementó el programa -disputado sobre pista de tierra de 500 metros- la clase Promocional para pilotos adolescentes.

En Sapucay el piloto de Alvarez, Pcia. de Santa Fé, Ariel Matarochi arrasó con todo ante 28 rivales, ya que fue el más veloz en pruebas de clasificación, ganó su serie (que fue la más rápida) y se impuso

en la final. Las otras dos series fueron triunfos para Juan Giovanchini y Adrián Nicoletti.

Final, 20 vueltas: 1º Ariel Matarochi (Alvarez, SF) a 67,880 kms/hora; 2º Guillermo Digiacinti (San Nicolás, BA); 3º Juan Giovanchini (Aº Seco, SF); 4º Adrián Ferreyra (Aº Seco, SF); 5º Oscar Piccolo (Cap. Bermúdez, SF); 6º Lionel Girotti (Figheras, SF); 7º eliseo Sparvoli (Peyrano, SF); 8º Jorge Castagna (XX) y 9º Daniel Echániz (San Nicolás, BS). En el campeonato sigue liderando Adrián Ferreyra.

En Promocional el ga-

nador fue Cristián Lambas una vez que fuera desclasificado Guillermo Rossi, que había llegado primero. Siguió a Lambas los pilotos Racamato y Brué.

(Informe y fotos de Eduardo Luis Fetunte)

Arriba: Ariel Matarochi, vencedor en Sapucay en Peyrano.



RALLY DEL COMAHUE

Una rectificación a lo aparecido dos números atrás con relación a las posiciones del Campeonato de Rally del Comahue, con respecto a la clase 3. Estos son los cómputos correctos, proporcionados por la Federación Regional N° 11: Hugo Hernández, 12 puntos; Victor Lamperti y Horacio Bertrán, 9; Ubaldo Lambrecht, 7 y Mario Casagrande y Carlos Rodríguez, un punto cada uno. Con respecto al torneo de navegantes es encabezado por el de Hernández, Alfredo Coggiola, también con 12 unidades. Confirmadas las posiciones de las clases 1 y 2, encabezadas por Joselo Gómez en la menor, y empatando Carlos Bravo y Héctor García Jurjo, en la intermedia. (A.E.)

SP, Promocional y Monomarca 1100 en Bahía Blanca

ANFOSSI Y UN TRIPLE EMPATE

Bahía Blanca, BA - En el circuito chico del autódromo de Aldea Romana (de 2020 metros) se disputó el sábado 20 de junio la tercera fecha del torneo zonal que incluye a las categorías Sport Prototipo, Promocional 850 y Monomarca Fiat 1100 (128).

La carrera principal, la de Sport Prototipos tuvo un trámite inesperado, ya que contra el "trío más mentado" compuesto por Anfossi, Provenzano y Brayoa -quienes se repartieron hasta ahora todo en el torneo- surgió la figura del casi debutante Daniel Muñoz, quien no había clasificado y por eso largó desde la última fila. En atropellada memorable, Muñoz fue pasando a todos sus rivales y cuando ya tenía el triunfo a su disposición, un trompo en la última vuelta lo relegó al cuarto puesto.

Ganó Juan Anfossi, seguido muy de cerca por Héctor Provenzano y Raúl Brayoa. La paridad entre ellos es tal, que se vienen repartiendo los puestos del podio, con tal equidad que tras esta carrera los tres empatan el primer puesto en el campeonato con 47 puntos. Rescatable también lo de Omar Halberg, quien en pruebas de clasificación había sido segundo tras Brayoa.

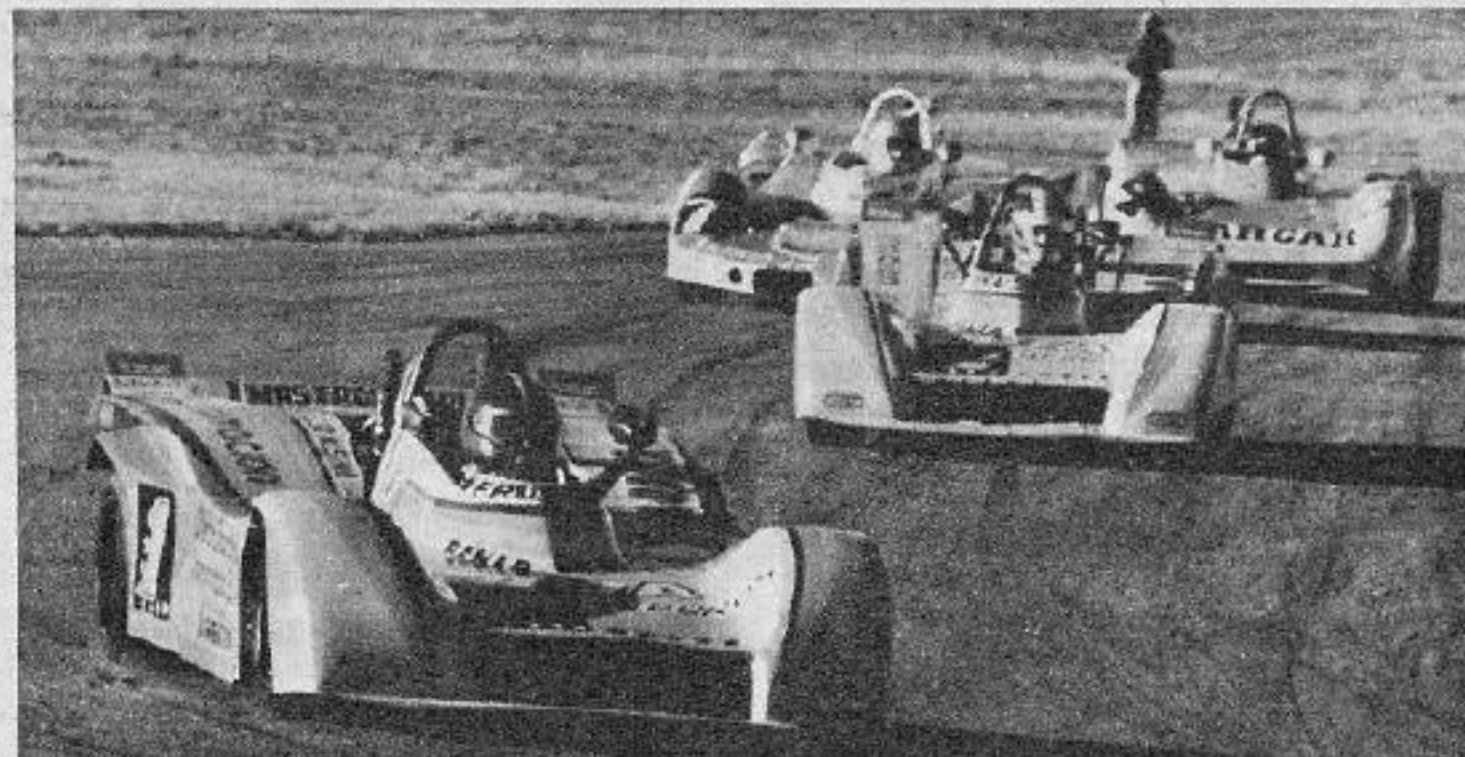
Estos fueron los resultados de las ca-

rreras finales:

Sport Prototipos, 15 vueltas: 1° Juan Anfossi (Crespi/Bahía Blanca) 13m 16s 78/100 a 136,901 kms/hora; 2° Héctor Provenzano (Crespi/Monte Hermoso) 13m 17s 13; 3° Raúl Brayoa (Crespi/Bahía Blanca) 13m 18s 46; 4° Daniel Muñoz (Crespi/Bahía Blanca) 13m 23s 53; 5° Omar Halberg (Mero/Coronel Dorrego) 13m 23s 78; 6° Guillermo Ristoff (Crespi/Bahía Blanca) 13m 48s 63; 7° Néstor Pacios (Crespi/Bolívar), 8° Francisco Navarro (Crespi/Bahía Blanca); 9° Carlos Tomalino (Crespi/Bahía Blanca) 14 vueltas; 10° Alberto Calvo (Nabla/Punta Alta) 14 v. y 11° José Pellicciotta (Mero/Bahía Blanca) 12 vueltas. Todos con motores Renault 1020 cm3. **Campeonato**: Anfossi, Brayoa y Provenzano, 47 puntos; Subiza y Halberg, 18; Muñoz, 16; Pacios, 15; Ristoff, 10; Tomalino, 8; Navarro, Martínez y Calvo, 4; Pellicciotta y De la Iglesia, 2 puntos.

25 autos se presentaron en **Turismo Monomarca 1100**, quienes habían sido los más veloces en pruebas de clasificación Juan A. Vallasciani y Pedro Harriet, ganaron las dos series previas. La final tuvo este resultado:

Turismo Monomarca 1100, 20 vueltas: 1° Néstor Rodríguez Núñez (xx/xx) 19m



El ganador de SP, Juan Anfossi, seguido por Brayoa, Provenzano y Jalberg (Foto Rubén Pérez, New Fot)

47s 09 a 122,518 kms/hora; 2° Ruéb Pérez (XX) 19m 54s 88; 3° Jorge Francioni (XX) 19m 55s 31; 4° Rodolfo Gambini, 19m 55s 08; 5° Néstor Etman, 19m 56s 34; 6° Sergio Lamzev, 20m 06s 21; 7° "Elseis", 8° Matías de la Torre; 9° Rubén Balogh; 10° Gustavo Figarra; 11° Silvio Ficcadenti; 12° Ricardo Sáenz; ellos y cinco pilotos más cumplieron las 20 vueltas. (No se proporcionó campeonato)

Promocional 850, 12 vueltas: 1° Alberto Purón (XX/XX) 12m 28s 26/100 a 116,620 kms/hora; 2° Dante Gorostidi

(XX/XX) 12m 28s 50; 3° Sergio Sotovia (XX/XX) 12m 31s 25; 4° Carlos Elfi, 12m 32s 21; 5° Nelson Colombi, 12m 41s 86; 6° Rubén Carbajal, 12m 42s 79; 7° Hugo Ebertz, todos con 12 vueltas; 8° Walter Felice y 9° Gerardo Keller. (No se proporcionó campeonato).

(Informe de Ventolina)

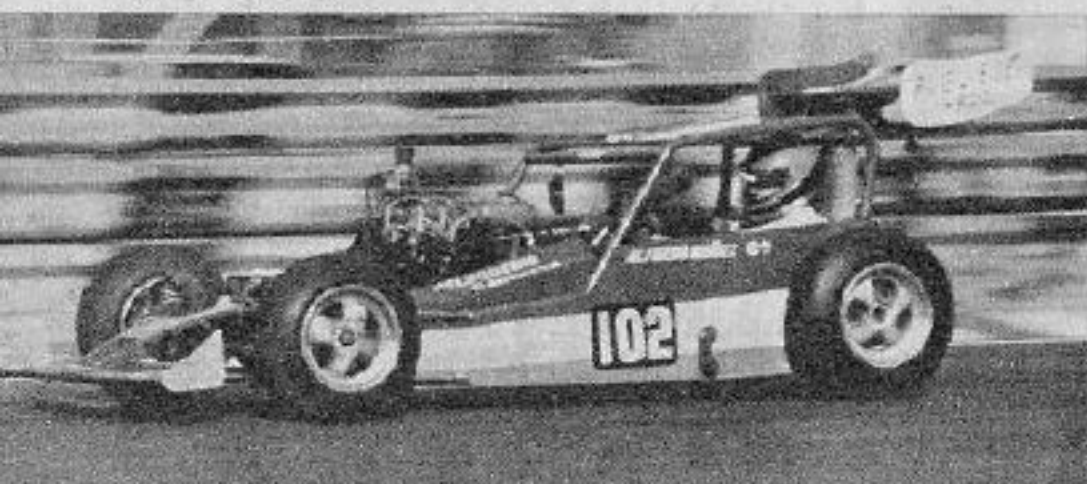
José Alvarez cosechó los primeros nueve puntos de la temporada.



Fernando González, un pibe que progresa. Ya es ganador.



Alfredo Nuñez monologó en la nueva fórmula 3 Bonaerense.



Cuatro categorías en Buenos Aires

ALVAREZ, EN STOCK CARS

La Asociación Stock Car Argentino organizó el 20 de junio un festival automovilístico en el autódromo porteño, del que participaron además las categorías Sport Prototipo, Fiat 600 Standard Mejorado y Formula 3 Bonaerense, La F-3 utilizó el circuito N° 5 (de 2126,31 metros); las restantes el N° 7 (de 2640,85 metros).

Stock Car ya está definitivamente afianzada como categoría, a menos de dos años de su lanzamiento. Tuvo 30 inscriptos que obligaron a dos series, ganadas por José Alvarez y Jorge Puglia (ambos con Chevy Cupe). Alvarez y Puglia se encontraron en la final y aquél impuso su mayor experiencia. Luego Puglia abandonó (hizo el récord de vuelta antes). Interesante el repunte del campeón Nowak que había largado retrasado.

Final Stock Car, 23 vueltas: 1° José Alvarez (Chevy Cupé) 26m 38s 00/100 a 136,835 kms/hora; 2° Orlando González (Falcón) 26m 43s 98; 3° Roberto Nowak (Chevy Cupé) 26m

44s 87; 4° Alejandro Longo (Falcón) 26m 49s 60; 5° Juan Cusano (Falcón) 26m 59s 83; 6° César Rivara (Falcón) 27m 00s 22; 7° Hugo Arroyo (Dodger); 8° Amilcar Ruiz (Chevy); 9° Héctor Martín (Torino), y 10° Daniel Vives (Falcón). **Campeonato**: Nowak, 23; Bustos, 22; Ruiz, 10; Alvarez, 9, y Cusano, 8 puntos.

En **Sport Prototipos** corrieron 23 autos. Se destacó el juvenil Fernando González, quien parece haber superado el tramo de aprendizaje. Soportó los embates del veterano Richard Torrese (padre) y ganó por primera vez. Buen debut de Diego De Rossi, hijo de Héctor campeón de F-4 de MA allá por los años 70. Usó el auto que su padre corrió en 1986 y llegó a los puntos.

Final SP, 20 vueltas: 1° Fernando González (Crespi) 20m 52s 49/100 a 151, 810 kms/hora. 2° Ricardo Torrese (Crespi) 21m 01s 34; 3° Alejandro Treglia (Crespi) 21m 14s 87; 4° Juan Fernández (Crespi) 21m 22s 48; 5° Juan Magre (Ladi) 21m 26s 22; 6° Héctor Arias (Sergio) 21m 36s 22;

7° Diego De Rossi (Crespi); 8° Marcelo Castañeira (Crespi); 9° Alejandro Spatafora (Ladi). **Campeonato**: Linares, 53; González, 34; Arias, 22,5; Vázquez Ramis, 19,5, y Stefanini, 17,5 puntos.

Fiat 600 SM. Faltó el campeón Juan Luis, con parte de enyesado. En la punta el duelo fue entre Choury y Coello, ganando éste, también por vez primera, y por apenas 20/100.

Final Fiat 600 SM, 12 vueltas: 1° Juan Coello, 14m 54s 76/100 a 102,660 kms/hora. 2° Angel Choury, 14m 54s 96; 3° Claudio Carlassare, 14m 58s 02; 4° Mario Fulgheri, 14m 59m 17s; 5° Fabián Cordioli, 6° Ernesto Priolo; 7° Raúl Alfaro; 8° Osvaldo Testai; 9° Oscar García, y 10° Marcelo Alvarez. **Campeonato**: Luis, 131 puntos; Fulgheri, 73; Choury, 68; Coello, 62; Cordioli, 42.

Fórmula 3 Bonaerense -una nueva categoría que busca su destino- reunió una docena de máquinas, imponiéndose el favorito Alfredo Nuñez, quien no encontró obstáculos serios

para ello, salvo Oscar Moreira, que pronto abandonó. Como novedad, un Peugeot de dos litros, al que habrá que ver más adelante.

F-3 Bonaerense; 12 vueltas: 1° Alfredo Nuñez (Jeep) 13m 17s 23/100 a 115,219 kms/hora. 2° Norberto Spinella (Jeep) 13m 24s 15; 3° Jorge Smatrala (Jeep) 13m 45s 38; 4° José Ressa (Jeep); 5° Miguel Pascual (Jeep); 6° Pedro Llaser (Jeep) y 7° Fabián Castro (Jeep). **Campeonato**: Nuñez, 59 puntos; Moreira, 55; Ressa, 33; Spinella, 31 y Llaser, 25 puntos.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

IES 3CV, TC Biplaza y Fiat 600 TN en Abasto

NELSON GIANETTO, FRONZIN Y NOVOA

El domingo 21 de junio, el Club Gimnasia y Esgrima La Plata, por medio de la subcomisión de automovilismo, organizó la octava fecha por el campeonato de la **Fórmula IES**, la séptima para el **Turismo Competición Biplaza** y la sexta de **Fiat 600 Turismo Nacional**.

En la **Formula IES**, el apellido Gianetto confirmó la "paternidad" que viene ejerciendo en esta temporada. Le tocó el turno ahora al mayor de los hermanos —Nelson— quien se impuso sin inconvenientes mientras Sergio se ocupaba de mantener a raya a Horacio Begué que tuvo que conformarse con el tercer puesto.

Final IES 3CV: 1° Nelson Gianetto (Tigre) 12 vueltas en 10m 09s 08/100 a 106,380 km/h; 2° Sergio Gianetto (Tigre) 10m 09s 74; 3° Horacio Begué (Bs. As.) 10m 10s 94; 4° Carlos Altamirano (Tigre) 10m 18s 26; 5° Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 10m 21s 24; 6° Omar Florez (Lobos) 10m 22s 46; 7° Omar Morelli (San Martín) 10m 23s 62; 8° René Rivanegra (Bs. As.) 10m 23s 94; 9° Hugo Cuello (Gral. Pacheco) 10m 24s 38; 10° Roberto Hermo (San Justo) 10m 25s 30. **Campeonato:** Sergio Gianetto 116 puntos, Carlos Gianetto 81, 3° Nelson Gianetto 78, 4° Altamirano 62, 5° Begué 50.

Turismo Competición Biplaza. La final mostró una intensa lucha entre el campeón Fronzin y Osvaldo Ballesteros, demostrando este último que su auto además de ser muy lindo es sumamente veloz; lamentablemente los metales no resistieron hasta el final y Ballesteros se fue quedando pero dejando la sensación que a corto plazo lo veremos ceñirse la corona de laureles. El tercer puesto fue luchado a muerte entre Doce Portas y Jorge Costa.

Final TC Biplaza: 1° Gustavo Fronzin (Ford/Tigre) 16 vueltas en 11m 42s 54/100 a 122,982 km/h; 2° Jorge

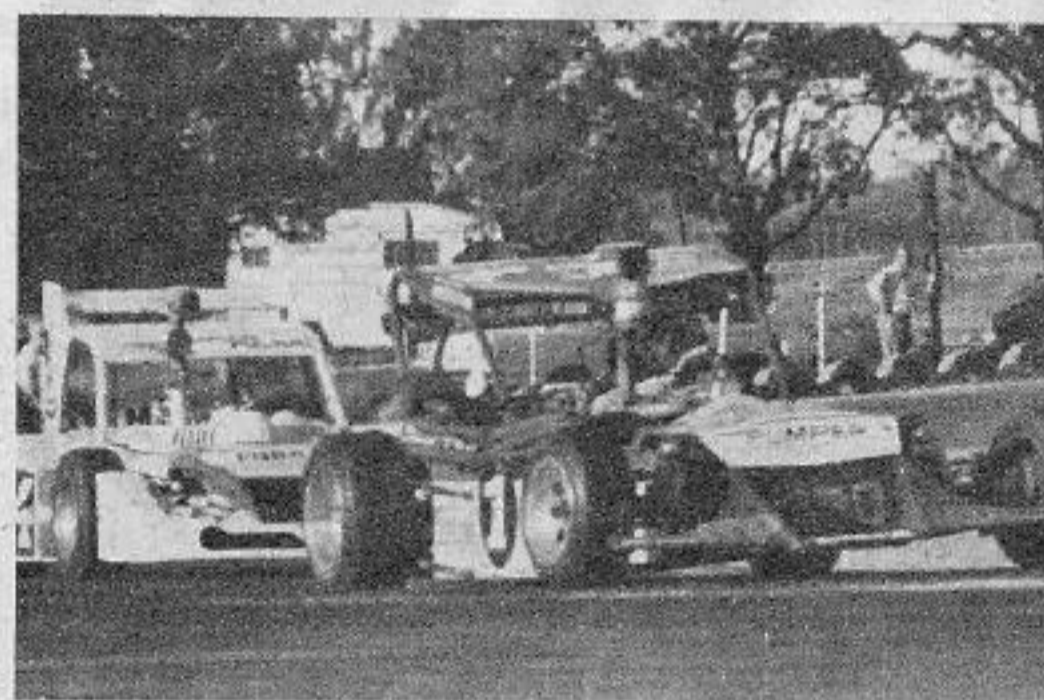
Costa (Chevrolet/Remedios de Escalada) 11m 50s 62; 3° Salvador Giurfo (Chev/Luis Guillón) 12m 5s 34; 4° Osvaldo Ballesteros (Ford/Ramos Mejía) 12m 7s 42; 5° José Doce Portas (Chev/Monte Grande) 12m 8s 64; 6° Eduardo Clemente (Chevrolet/Lanús); 7° Rubén Álvarez (Ford/Ramos Mejía); 8° Oscar Gamari (Chev/Lanús). **Campeonato:** Gustavo Fronzin 82 puntos, Costa 76, Suárez 60, Giurfo 59, Doce Portas 57.

Fiat 600 Turismo Nacional. Jorge Novoa ganó la segunda carrera consecutiva, superando a Roberto Perono que no le hizo nada fácil la tarea, llegando incluso a puntear algunas vueltas. El excampeón Ricardo Trombini, tras una larga temporada sin competir y luego de reaparecer en la carrera anterior, parece ir reencontrando el camino y ya comienza a recolectar puntos "gordos" llegando en el tercer puesto luego de la desclasificación de Jorge Olio por deficiencias en la base del carburador. A mitad de año, la categoría recoge un buen balance, principalmente por el aporte de nuevos nombres que este año se han ido agregando en buena cantidad.

Clasificación: 1° Jorge Novoa (La Plata) 16 vueltas 12m 58s 46 a 110,840 km/h; 2° Roberto Perono (Lanús) 12m 59s 28; 3° Ricardo Trombini (La Plata) 13m 26s 6; 4° Ricardo Francisoni (Quilmes) 13m 40s 64; 5° Juan Bolla (Quilmes) 13m 42s 28; 6° Juan Freire (Bernal) 13m 45s 50; 7° "Charly" (La Plata); 8° Carlos Castagnola (Villa Dominico); 9° Ricardo Algeri (La Plata); 10° Oscar Pereyra (Benisso). **Campeonato:** Pereyra 80 puntos, Perono 77, Muñiz 60, Novoa 40, Algeri 35.



Jorge Novoa, en la segunda al hilo.



Muchas vueltas así: Fronzin y Ballesteros.

(Informe y fotos de Carlos Piani)

Formula Renault Bonaerense en Arenales

¿QUIEN LO PARA A CARLOS FELIU...?

Pergamino, BA — El 7 de junio, en el remozado circuito "El Piñeyro" de la localidad de General Arenales, la **Fórmula Renault Bonaerense** concretó su sexta presentación del año (en sus clases 850 y 1400 cm³). Pagaron su entrada casi 1600 personas y bordearon el trazado de tierra de 1305 metros.

En 850 cm³ se presentaron 26 autos, dominando la clasificación Carlos Feliú, el piloto de rojas que ya había ganado en las dos anteriores, siempre con la preparación de Sartorio. En la primera de las series, Feliú prevaleció sobre Gómez y Habegger, mientras que en la otra el triunfador fue Oscar Álvarez, que postergó a Luis Martínez y a García.

En la final, Feliú ganó de manera contundente —y ya van tres seguidas— manejando las diferencias a voluntad. Tampoco tuvo mayores obstáculos Julio Habegger para ser segundo. La lucha se centró por el tercer puesto, a través de todo el desarrollo, entre Álvarez, Mondino y Gómez, que abandonó.

Final, FRB Clase 850, 20 vueltas: 1° Carlos Feliú (Bravi/Rojas) 15m 55s 39/100 a un promedio de 98,368 kms/hora. 2° Julio Habegger (Habegger/Arrecifes) 16m 00s 53; 3° Jorge Mondino (Crespi/Santa Isabel, SF) 16m 04s 56; 4° Oscar Álvarez (Bravi/Arenales) 16m 11s 95; 5° Oscar Bacaloni (Crespi/Arenales) 16m 12s 73; 6° José Luis Trápaga (Crespi/Vedia); 7° Luis Martínez (Crespi/Carabelas); 8° Marcelo Mascaró (Crespi/Pergamino); 9° Obdulio Taviano (Crespi

Junín) todos con 20 vueltas; 10° Carlos Picapietra (Bravi/Colón) 19 vueltas. **Campeonato:** Feliú, 32 puntos; Habegger, 31; Demiccio, 24; García, 19; Fernández y Mondino, 9 puntos.

En la clase 1400 ocho fueron las unidades presentes y muy bueno sin embargo el espectáculo ofrecido. Las pruebas previas dieron como más veloz a Luis García (finalmente desclasificado de la carrera anterior) y la serie también fue para él. Pero en la final Tazzioli se fue adelante y tras dura lucha superó a Ravagnan por escasa diferencia. Más atrás García e Hidalgo disputaron el tercer lugar, pero ambos desartaron, lo que resultó un impensado halago para el debutante Hipólito Lingua, quien así subió al podio.

Final, FRB Clase 1400, 16 vueltas: 1° José María Tazzioli (Balbuena/Arribeños) 12m 10s 17/100 a 102,968 kms/hora. 2° Eduardo Ravagnan (Depae Ascensión) 12m 10s 98; 3° Hipólito Lingua (Balbuena/Arenales) 12m 40s 61; 4° Miguel Echániz (Crespi/Colón) y 5° Enrique Hidalgo (Fontana Rancagua), ambos con vueltas menos. **Campeonato:** Ravagnan, 38 puntos; Hidalgo, 29; Tazzioli, 27; Decarolis, 25 y García, 9 puntos.

(Informe de Roberto Ostovich)

LA RENOLETA DE OLIVIERI



Un singular aparato es el Renault 4 del "Negro" Héctor Olivieri, el piloto rosarino de tan dilatada trayectoria que peleó el campeonato del **Turismo Grupo 2 Santafesino** frente a un calificado lote de Fiat 600 y Renault Gordini, conducidos por Maceroni, Bracacini y el también veterano Broda. La mecánica de la renoleta es responsabilidad de Norberto Ivaldi, el preparador que está tallando alto en la FRA.

RAMELLO EN HERNANDO

Córdoba - El 14 de junio se disputó en la localidad de Alejandro, con la fiscalización del Club Roncedo, la tercera fecha del **Campeonato Agrofuturo, para Karting Gigena**, de la que participaron 30 pilotos. En pruebas de clasificación fue el más veloz Ariel Pecci, de Río Primero. Las series (hubo tres) fueron ganadas por Pecci, Rubén Ramello y Ricardo Fessia, representante de Villa María que lidera el certamen.

La final, disputada a 20 vueltas al

circuito de tierra, terminó así:

1° Rubén Ramello (Hernando, Cba); 2° Raúl Pelluccio (Rufino, SF); 3° Aldo Cladera (Villa del Rosario, Cba); 4° Gabriel Junquera (Jovita, Cba); 5° Roberto Sereno (Gigena, Cba); 6° Enzo Biancotti (Jovita, Cba); 7° Rubén Pataro (Sacanta, Cba) y 8° Sergio Perona (Río IV, Cba). **Campeonato:** Fessia, 49 puntos; Ramello, 37; Papa, 34; Pelluccio, 29; Cladera, 22 y Sereno, 20.

**ACTIVIDAD
ZONAL EXTRA**

Rally de Macachín

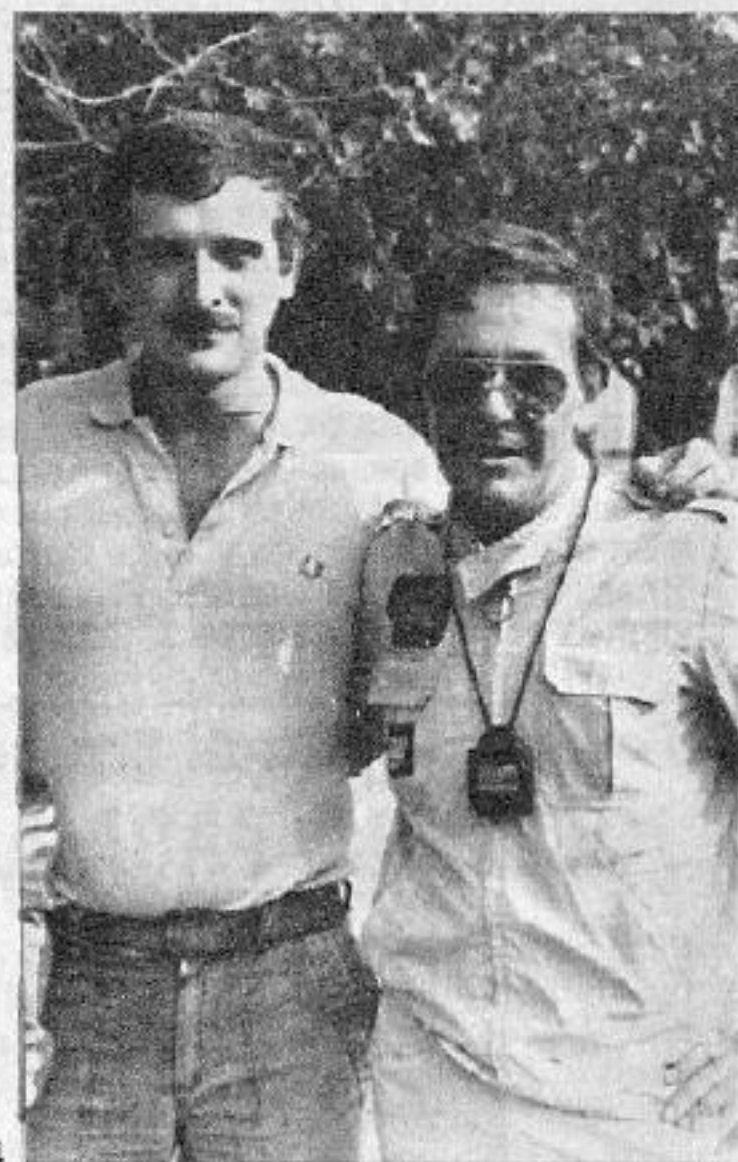
EL ZORRO LE GANO A LA SEQUIA

El Zorro Juan Carlos Loustó fue el ganador del rally pampeano —que integra el torneo bonaerense— corrido en medio de una seca impresionante. Flores-Abineme en la 2; Spataro-Peyton, en la 1; Bayona-Dehecchi, en la 5 y Juchet-Pereyra, en la 8, fueron los otros triunfadores

No queda demasiado paño para el análisis del rally de Macachín, prueba de "extramuros" del campeonato bonaerense, disputado, claro está, por caminos de La Pampa. La lejanía con casi todos los centros de la provincia de Buenos Aires que nuclean a los rallistas —unos 600 kms de la Capital Federal, por ejemplo— hizo que la lista de inscripción fuera desusadamente corta, no llegando a los 40 autos de las cinco clases.

Lastima porque todo estaba preparado como nunca. Los pampeanos brindaron a sus vecinos una organización y una atención que no tuvo puntos flojos. Sobresalió la labor de los controles y por sobre toda la de la gente encargada de la seguridad, que no dejó piolin sin atar. Un detalle al respecto: cada "prime" tuvo, no una, sino tres ambulancias para prevenir hechos desagradables. Sin embargo, y afortunadamente, no fue necesario utilizarlas.

Hacia dos meses que no llovía en Macachín y su zona. Apenas terminó el do-



mingo la carrera, cayó un diluvio que hubiera aterrorizado al mismo Noé. Pero ya era tarde. Los guadales y su consecuente polvo en suspensión fueron la característica saliente de este rally que presentaba un recorrido bastante atractivo. Los pozos bajo el colchón de polvo fueron los culpables de muchos retrasos y abandonos, cuando no de salidas del camino, que las hubo en cantidad.

El primer clasificatorio (que luego se repetía dos veces más el sábado) fue ganado por los hermanos Faini. Aquella PC comenzaba con mil metros de asfalto en recta y allí se vio que el Gacel de los mellizos era en esa distancia el más veloz: ahí solamente le sacaba un segundo a Flores, otro Gacel, o a Loustó, con el 504. Sin embargo fue segundo en el clasificatorio Marino-Ghilini, con el SE 1.5, que abandonaría luego al romper un palier. En la clase 1, la cosa estaba al rojo vivo. En la suma de las tres vueltas, Rica-Biondi le sacaban sólo un

segundo al bahiense Merlo, y ellos, más Sparato empataban la mejor vuelta, en 5m 39s mientras que catera, sufría con el motor fallando todo el sábado.

El domingo trajo pocas novedades. Las más detonantes fueron los abandonos de Faini (terminaron adentro de un campo) y Rica (explotó el embrague a 8.000rpm). En general las posiciones se mantuvieron en la segunda etapa.

Merece especial atención entre los que sobrevivieron, las tareas de Vergara-Funker (con el Fiat SE que volcaron en San Pedro a principios de años, quienes en la última PC les arrebataron el tercer puesto en la general a los Sanpietro, quienes a su vez demuestran importantes progresos. Los bahienses Merlo-Ibáñez, fueron segundos en la clase 1, puesto muy meritatorio si se tiene en cuenta que contabilizaron un vuelco el domingo. En la grande Cacho Loustó corrió prácticamente solo luego del abandono de Dino Landriscina, quien reapareció por fin con una Renault 18 y en la

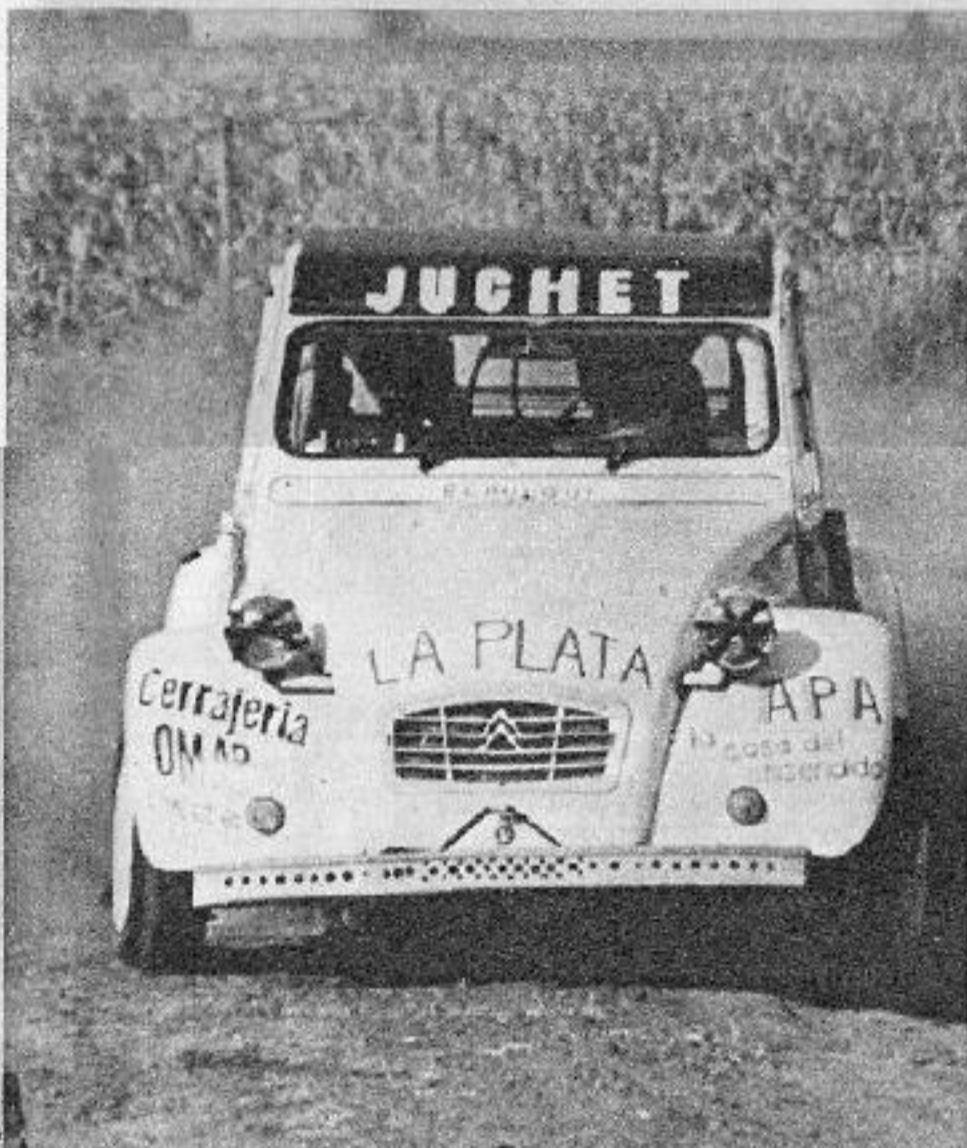
clase 5. Bayona-Dehecchi corrieron literalmente sin rivales. En la 8, todo fue muy parejo entre los pocos que se animaron hasta el sur pampeano: el Fiat de Rodríguez fue más rápido el sábado, pero no lo favoreció el piso del domingo y ahí pasaron al frente los dos patitos. De ellos, el ganador fue el platense Juchet.

ARENITAS PAMPEANAS

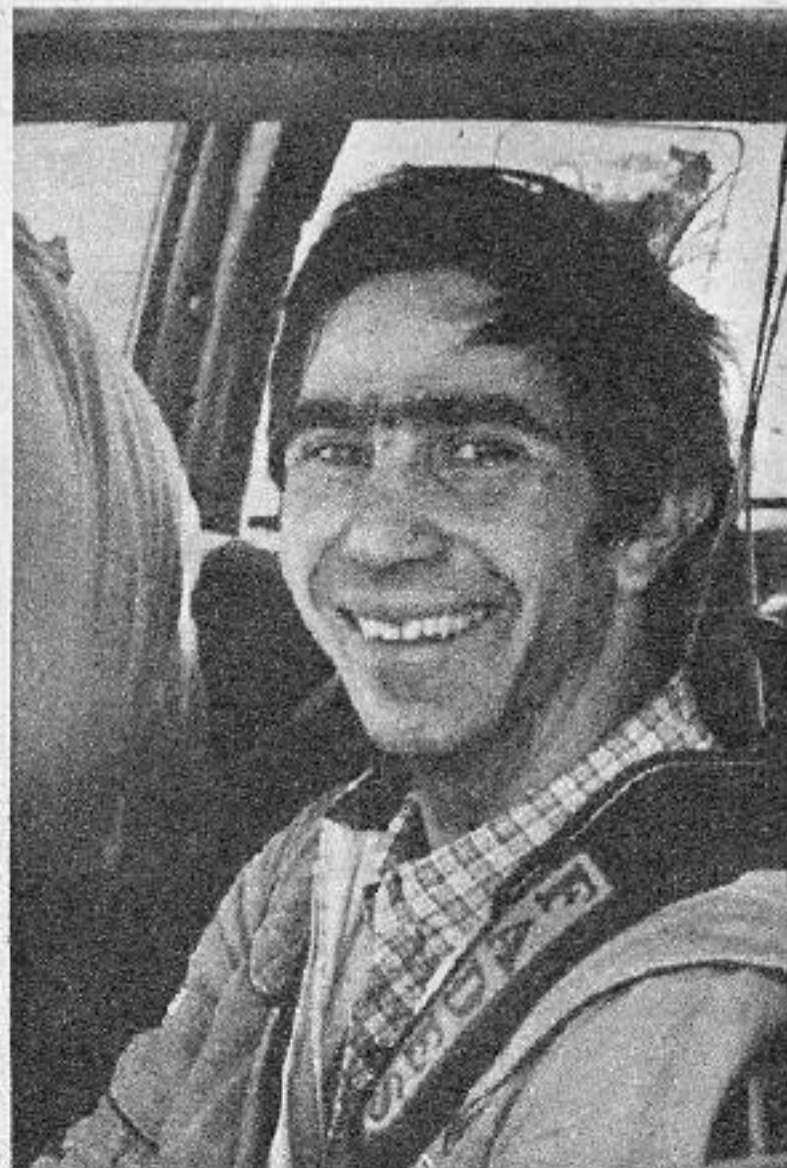
TUBAL- La preocupación por el estado de José Miguel Tubal fue una constante, especialmente en los pilotos del interior de la provincia. Los de Buenos Aires que están en contacto con lo que pasa con el ocupante de la habitación 1704 del Sanatorio Güemes, los tranquilizaron: sigue mejorando pero, por la gravedad de las heridas, la evolución es lenta. **BALANZA**- Terminado el rally, en el "stop" de la última prueba, los organizadores pusieron una balanza para pesar a todo vehículo que terminara. Por esa razón,

no se realizó ningún otro tipo de verificación, en esta oportunidad. **VUELCO Y SIGO**- Eso dijeron Spacaretella y Merlo, quienes se dieron dos "virulos" fuertes, se sacudieron el polvo y siguieron en carrera. Ambos terminaron. **BRONCA**- La de "Puchi Valles", navegante de Fabio Landriscina en un Fiat 1100. Rompieron el sincronizado de la tercera velocidad, el sábado antes del parque cerrado, "bajaron" la caja, lo cambiaron, pero se retrasaron mucho y penalizaron 21 minutos. **MATRIMONIO**- Compuesto por el Dr. Miguel Marino y su mujer Delma, quienes debutaron con un 128 chico. Son de Macachín y van bien: terceros en la clase. **MATZKIN**. El de Pringles había andado muy bien, pero en el último prime se vino abajo. La causa: Bomba de nafta tapada que le hizo perder más de media hora. Lástima.

Por Martín Arévalo
Fotos: Laura Neira



1- Loustó Farias, con el Peugeot 504, no tuvieron grandes problemas para alzarse con el triunfo en la clase 3 y en la general. 2- También fue líder en su clase durante casi toda la carrera y ahora se escapa en el campeonato: Juanaci Flores y el Gacel. 3- Sparato-Peyton completó el trío de repelidos (y consecutivos) ganadores. 4- Roberto Bayona y su preparador, Gustavo Dehecchi. El ganador de la 5 compartió el Subaru con Adolfo Lechecchi, padre de este. 5- Los Platón, los más veloces, pero los 3 CV aguantan. Juchet también se afianza en los cómputos del '87. 6- Felicidad en la cara de Carlos Maisonnave. La motiva el tercer puesto en la general.



CLASIFICACION GENERAL

Rally de Macachín, La Pampa - Sexta fecha del Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally - Graduación 1 - Auto Moto Club Macachín - Siete PP. CC. totalizando 237,5 kms más 56,2 kms. de enlaces - 27 y 28 de junio de 1987.

Pos N°	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1°	J.C. Loustó-V. Farias	3-Peugeot 504/V ^o Cañás, SF	2h 08m 11s
2°	Flores-Ablineme	1-VW Gacel GS/Madaritaga	2h 12m 15s
3°	C. Maisonnave-F. Maiso've	2-VW Gacel GLC/Suárez, BA	2h 14m 04s
4°	25 Vergara-Funker	2-Fiat SE 1.5/Macachín, LP	2h 14m 56s
5°	12 Sampietro-Sampietro	2-Fiat 128 1.3/Marcos Paz, BA	2h 15m 10s
6°	2 Batistea-Liberatore	2-VW Gacel GS/La Plata, BA	2h 17m 50s
7°	18 Sparato-Peyton	1-Fiat 147/Lanús, BA	2h 25m 24s
8°	20 Merlo-Ibáñez	1-Fiat 147/Bahía Blanca, BA	2h 28m 22s
9°	32 M. Marino-D. Marino	1-Fiat 128 1.1/Macachín, LA	2h 29m 23s
10°	21 Catera-Fiammin	1-Fiat 128 1.1/La Plata, BA	2h 29m 36s
11°	30 Spacaretella-Castro	2-Renault 12/Guilmes, BA	2h 31m 51s
12°	27 Proscio-Quiroga	1-Fiat 128 1.1/Pringles, BA	2h 34m 08s
13°	22 Manoa-Duval	1-Fiat 128 1.1/Cnel. Suárez, BA	2h 34m 37s
14°	17 Reyna-Debonis	1-Fiat 147/Buenos Aires	2h 46m 16s
15°	11 Bayona-A. Dehecchi	5-Subaru 1.3/Buenos Aires	2h 43m 32s
16°	35 "Mabino"-Acil	1-Fiat 128 1.1/Catriel, EN	2h 45m 22s
17°	34 Oddone-Guiles	1-Fiat 128 1.1/Realicó, LP	2h 47m 49s
18°	23 Matzkin-Zarate	1-Fiat 128 1.1/Pringles, BA	2h 53m 26s
19°	19 F. Landriscina-Valles	1-Fiat 128 1.1/Perdices, ER	2h 55m 27s
Promedio de Juan Carlos Loustó:			112,105 kms/hora

Clase 8 (5 PP. CC. totalizando 131,70 kms)

1°	40 Juchet-Pereyra	8-Citroën 3CV/La Plata, BA	1h 43m 35
2°	41 Cazabal-Cazabat	8-Citroën 3CV/Necochea, BA	1h 46m 22s
3°	42 Rodríguez-Pérez	8-Fiat 600/Lanús, BA	1h 46m 40s
Promedio de Juchet:			76,225 km/hora

PROXIMA FECHA: Rally de Villa Gesell, 24 y 25 de julio

EN ALTA GRACIA, Gentili, Saboretti y Mannini dieron el espectáculo, pero en definitiva...

GABRIEL NO DEJO NI LAS MIGAJAS

El menor de los Massei se metió en el bolsillo un nuevo triunfo, acompañado de las "propinas" del record de vuelta y la pole position. La categoría se afirma poco a poco, aunque aún sufre la falta de un nutrido parque de máquinas. La mejoría es apreciable en lo que respecta al sorteo de las gomas y las cajitas de encendido.

La Fórmula Dos encaró su etapa nacional con un dominio total y absoluto de Gabriel Massei. El más chico de los marcosjuarenses que están en la especialidad tuvo más complicaciones que en otras oportunidades, pero luego de las veinte vueltas consiguió repetir el triunfo.

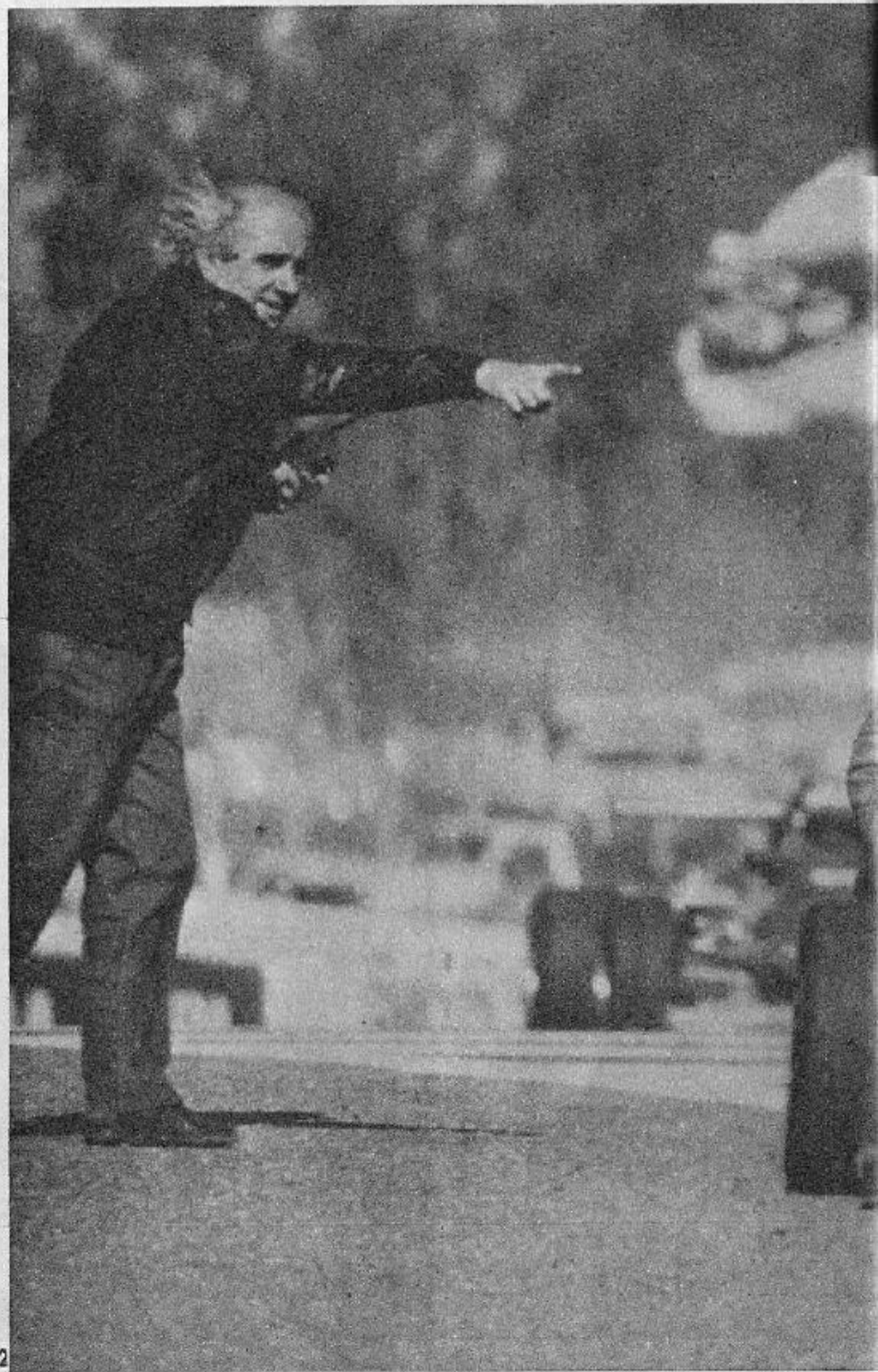
¿Cuál fue el motivo de las complicaciones? La rotura de un motor luego de algunas vueltas en la primera tanda clasificatoria le impidió probar toda la gama de recursos con que cuenta, tanto técnicos como deportivos. A partir de allí, con la colocación de la nueva unidad motriz y la pole position posterior, comenzó a cimentar su triunfo del domingo. En definitiva, y redondeando el concepto, Gabriel Massei ganó la carrera por tanta diferencia, por todo el trabajo realizado por él y su equipo en los días previos, y lo visto en carrera fue aplastante.

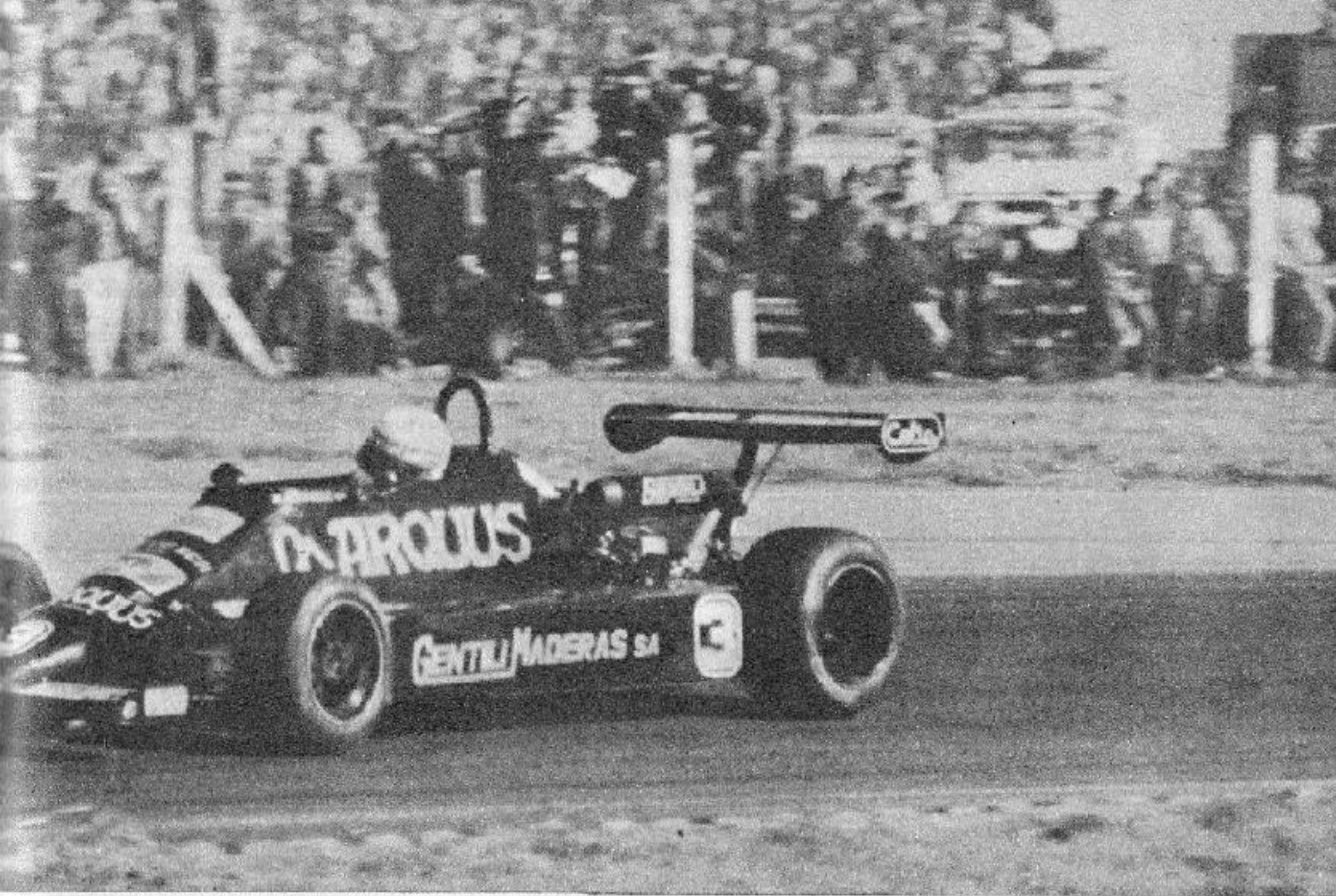
Lo más espectacular de la competencia lo brindaron quienes lucharon por el puesto de escolta. Oscar Saboretti, casi local y en un trazado en el que él está muy acostumbrado a circular en entrenamientos y que conoce a la perfección; Norberto Gentili y Ama-deo Mannini, oriundos de la localidad santafesina de Casilda, hicieron el gasto de la carrera. En el caso de Mannini se vio muy complicado por la rotura de un motor el sábado, mientras que el otro aprovechó impecablemente el

único error cometido por Saboretti durante el fin de semana en la última vuelta (cuando las "papas queman") y le arrebató el segundo peldaño de la clasificación final. Aplausos para los tres, por la caballerosidad demostrada en la pista y también por el final de "bandera verde".

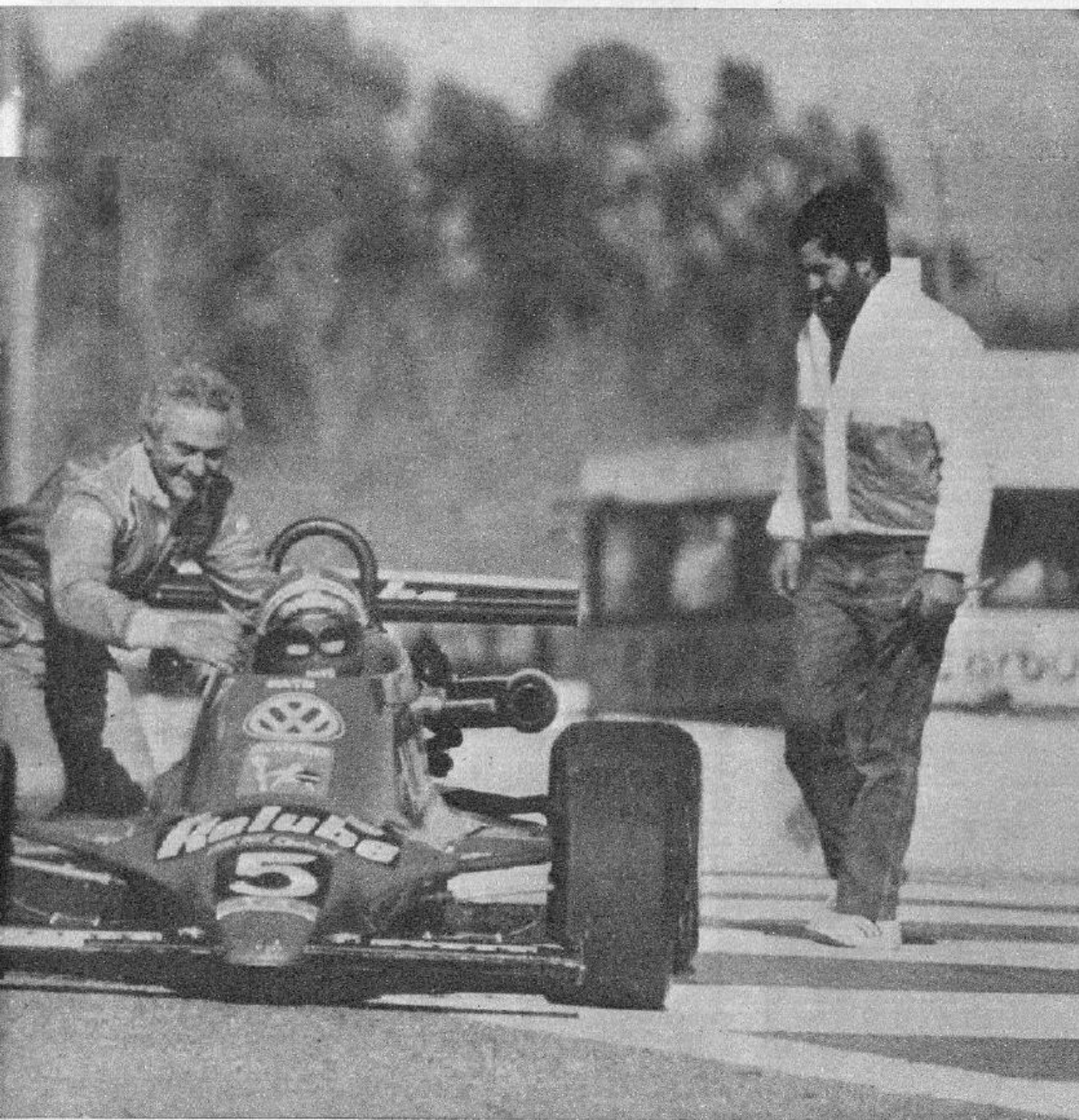
En Alta Gracia se produjeron dos retornos importantes para la F-2, a pesar de que ninguno llegó a concretar una buena actuación. Uno de ellos es el entrerriano Ricardo Grinóvero, ex campeón de la Fórmula Entrecor, que sólo dio cinco vueltas en la final hasta des-pistarse por un problema en su caja de dirección. El otro, es el de Ricardo Ballari, ex M.A. Fórmula Uno, y con un nuevo ingrediente para la clase, tal como es el motor Peugeot. El de Salto Grande se "pegó" en las pruebas de tanques llenos y debió mirar la final, pero prometió seguir en la categoría.

Los puestos puntuables los cerraron Omar Suriani y Norberto Caballero. El primero podría haber estado más adelante, pero quedó sin poder arri-marse al trio que luchaba por el segundo puesto. El segundo, su actuación fue muy buena si se tienen en cuenta los medios con que dispone. Con más ganas que posibilidades y con el aporte de algunos amigos de su pueblo, consiguieron un puntito muy valioso para ellos, con un molesto problema de frenos incluido.





3- Norberto Gentili mejoró sensiblemente durante el fin de semana y aprovechó un error de Saboretti para quedarse con los seis puntos. 2- ¿Quién estará más contento, Osvaldo o Gabriel Massei? 3- Ricardo Ballari debutó en la Fórmula Dos con un viejo Beria con motor Peugeot. Se pegó en tanques llenos y no pudo largar, pero prometió seguir en la especialidad



LOS PROTAGONISTAS

G. MASSEI: "TUVE POCO TIEMPO"



El "matador" Gabriel Massei.

Gabriel Massei: "Fue todo bastante complicado, porque si bien el viernes habíamos andado bien, el sábado, en la primera tanda de clasificación, se fundió un motor, y tuvimos que colocar el otro para la segunda salida. Eso nos quitó tiempo para trabajar en el chasis y en la puesta a punto general. La carrera en sí fue tranquila, pude escaparme desde el principio y hacer una apreciable diferencia para llegar con cierta comodidad al final".

Norberto Gentili: "Si hay algo que quiero destacar es la caballerosidad de Oscar Saboretti, porque anda perfectamente y sabe muy bien lo que hace en este circuito. Aquí es local, y haberle ganado es muy importante para mí, se podría decir que aproveché el único error que cometió, cuando en la última vuelta no pudo superar un rezagado y le alcancé a ganar el segundo lugar sobre la llegada. La satisfacción es tanto para mí como para Juan José Ramini y Nino Pozzi, porque ellos también trabajaron en el auto juntamente con el equipo".

Oscar Saboretti: "En este lugar hago todos mis entrenamientos y mis pruebas. Estaba para salir segundo, pero justamente en la última vuelta, Hugo Lara me tapó, y como había relacionado de una manera tal que perdía algo en la subida de la recta principal, Gentili aprovechó para pasarme, y al final quedé tercero, pero el auto anda muy bien, y tengo fe en que sigamos estando muy cerca de la punta en cada carrera".



En los primeros metros, Gabriel Massei está en punta, y se ve a Mannini, Saboretti, Suriani, Grinóvero, Gentili, Caballero y Horner.

El resto de los participantes estuvo lejos. Horner porque no pudo hacer nada durante el fin de semana al llegar tarde su monoplaça por rotura del colectivo que lo transportaba. Fontana y Patat penaron con varias "nanas" y a Hugo Lara le tocó el triste papel de ser protagonista involuntario de la definición del segundo lugar. Pietroboni no le encontró la vuelta al Ralt, y Cumini estaba décimo cuando se "pinchó", mientras que el mayor de los Massei sufrió el mal de los embragues y debió retirarse sin pena ni gloria.

El camino se está transitando correctamente, y si bien hay que tener en cuenta que quince autos no son muchos, los porcentajes de arribos con el total de vueltas cumplidas (60%) y el total de autos que terminaron en la pista (73,3%) son índices importantes. El sorteo de las famosas "cajitas" se hizo el viernes en el autódromo, tal como se había convenido en un principio, y la revisión técnica fue "a cara de perro". Todos elementos para tener en cuenta al analizar la categoría. Ahora sólo falta una cosa... que alguien le gane a Gabriel Massei...

"TIERRITA" DE BOXES

FROMESAS En la próxima competencia es muy probable la participación de

Jorge Mizawak, quien ya tiene el auto casi terminado. Otro de los que tienen posibilidades de incorporarse es Raúl Mercante, con un chasis Rossi que ya estuvieron ensayando. José Perelstein retornará en Rafaela luego de su accidente en el Autódromo de Buenos Aires, y quien finalmente no podrá correr, por razones económicas, será Oscar Zanatta.

JEFE DE Prensa. El señor Carlos Contín es el nuevo jefe de prensa de la Fórmula Dos Nacional. Comenzó sus funciones la semana pasada, y estuvo muy activo en Córdoba, tanto en lo que respecta a la parte de prensa como a la atención de su "protegido" Gabriel Massei.

SORPRESA La de Jorge Fontana. Fue muy grata, porque según el piloto "Cuando comenzamos a desarmar el auto luego del accidente de Buenos Aires, nos dimos cuenta de que el único problema era de repuestero. Compramos todo lo necesario y el chasis funciona sin problemas".

Por Marcelo Padín
Dulio Caro y M.P.

Fotos: Enrique Blanco, Miguel Tillous,

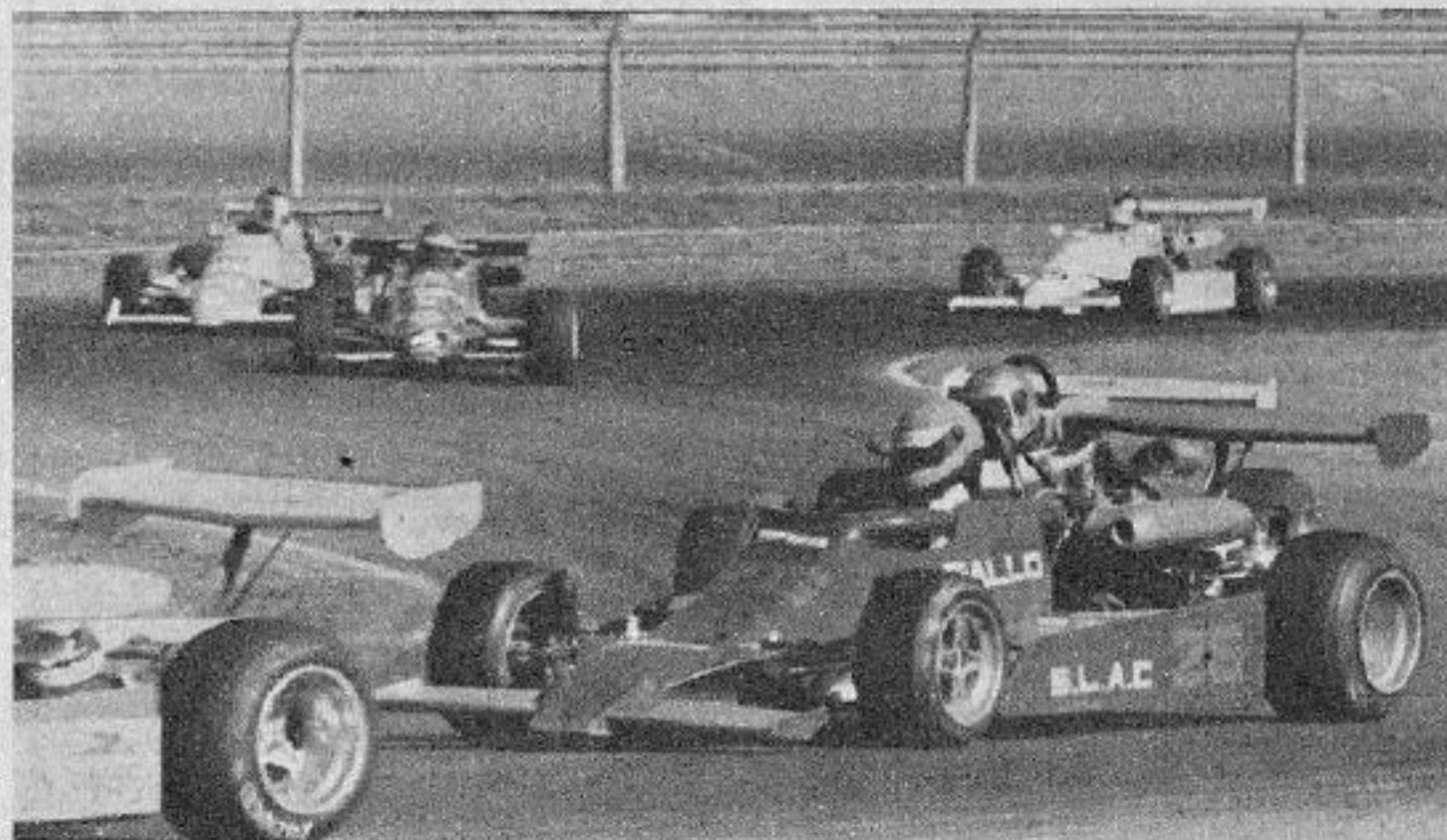
RETRASOS Y ABANDONOS



Abandono de Ricardo Grinóvero.

Ricardo Grinóvero: Se le cortó la dirección y se despijó (ab.); **Leopoldo Cumini:** Pinchó una goma (ab.); **Oswaldo Massei:** Rotura de embrague (ab.); **Hugo Lara:** Problema de neumáticos; **Norberto Caballero:** Se quedó sin frenos; **David Horner:** Problemas de tenida; **Amadeo Mannini:** Se le trabó el acelerador en dos oportunidades y se despijó; **Raimundo Patat:** Saltaban los cambios; **Jorge Fontana:** Problemas de temperatura; **Ricardo Ballari:** Se despijó en la prueba de tanques llenos, rompió la parte delantera y no pudo largar; **Roberto Pietroboni:** Rotura de la palanca de cambios; **Oscar Saboretti:** Tapón en la última vuelta.

LA CARRERA EN SINTESIS



Norberto Caballero, sexto al final.

Largó en punta Gabriel Massei, y al llegar el primer frenaje ya tenía una diferencia apreciable con sus perseguidores más cercanos: Mannini, Saboretti y Gentili. En la segunda vuelta, el orden de paso al entrar a mixtos era el siguiente: Gabriel Massei, Mannini, Saboretti, Gentili, Grinóvero, Suriani, Caballero, Horner, Oswaldo Massei, Fontana, Cumini, Lara, Patat y Pietroboni. En la cuarta vuelta, Fontana supera a Oswaldo Massei, que se comienza a retrasar con problemas en el embrague, y en el mismo giro Mannini se despijó y queda en la cuarta posición. El pelotón se fue desgranando, Gabriel Massei tomó una ventaja importante y por el segundo lugar luchaban muy juntos Saboretti, Gentili y Mannini. Las posiciones se mantuvieron hasta la vuelta 16, en la que Caballero perdió un puesto ante Suriani, y en la última pasada por los mixtos, Oscar Saboretti no pudo superar al retrasado Hugo Lara, y Norberto Gentili le quitó el segundo puesto casi sobre el final de la carrera por poco más de medio auto.

EN POCAS PALABRAS

Oscar Saboretti: "Es mejor andar bien en los mixtos y perder algo en la recta principal"; **Norberto Caballero:** "Rompió una caja, pero fuimos a lo de Berta y nos la arregló"; **Ricardo Ballari:** "No andamos bien, pero con mi equipo nos comemos todo"; **Leopoldo Cumini:** "Perelstein está muy bien, compró un auto nuevo, y no pudo venir a esta carrera porque esa unidad no andaba correctamente"; **Hugo Lara:** "El viernes estaba tan mareado que no sabía ni donde estaban los boxes"; **Roberto Pietroboni:** "Necesito el engranaje de la cuarta marcha que rompimos en Mendoza"; **Omar Suriani:** "¿Cómo cansa este circuito?".

ORDEN DE LARGADA

Gabriel Massei Berta-VW 1m06s130/1000 Prom: 141,539 km/h	Omar Suriani Berta-VW 1m06s488
Amadeo Mannini Berta-Fiat 1m06s593	Oscar Saboretti Berta-Renault 1m06s745
Ricardo Grinóvero Berta-VW 1m06s797	Oswaldo Massei Berta-VW 1m06s919
Norberto Gentili Berta-Renault 1m07s055	Raimundo Patat Berta-Renault 1m07s351
Leopoldo Cumini Berta-VW 1m07s641	David Horner Berta-VW 1m07s724
Norberto Caballero Berta-VW 1m07s778	Hugo Lara Berta-Renault 1m08s790
Ricardo Pagliari Berta-VW 1m09s284	Roberto Pietroboni Ralt VW 1m09s368
Jorge Fontana Berta-Renault 1m09s894	Nelson Guidi Berta-Renault 1m11s149

CLASIFICACION

Córdoba Automóvil Club - Autódromo
Oscar Cabalén - Circuito N° 2 de 2.600 metros de extensión - Final a 20 vueltas - Recorrido total: 52 km - 5/7/87

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	5	Massei-B VW	22m42s815/1000	20
2°	3	Gentili-B R	22m47s906	20
3°	10	Saboretti-B R	22m48s102	20
4°	24	Mannini-B F	23m00s072	20
5°	15	Suriani-B VW	23m06s326	20
6°	26	Caballero-B VW	23m08s257	20
7°	14	Horner-B VW	23m15s281	20
8°	19	Fontana-B R	23m20s911	20
9°	7	Patat-B R	23m36s626	20
10°	21	Lara-B R	22m50s105	19
11°	22	Pietroboni-R VW	23m06s050	19
12°	8	Cumini-B VW	9m40s690	8
NC	4	Massei-B VW	8m44s416	6
NC	11	Grinóvero-B VW	8m44s416	5

Promedio del ganador: 137,458 km/h.
Record de vuelta: G. Massei on la 9ª vuelta en 1m07s237/1000 a un promedio de 139,209 km/h.

Referencias: B VW: Berta Volkswagen; B R: Berta Renault; B F: Berta Fiat; R VW: Ralt Volkswagen.

CAMPEONATO

(Disputadas tres competencias)

G. Massei, 27 puntos; Mannini y Saboretti, 7; Horner, Gentili y O. Massei, 6; Cumini y Patat, 5; Perelstein y Suriani, 2; Lara y Caballero, 1.

Próxima competencia: el 2 de agosto en Rafaela (Santa Fe).

DOMINGO 12 DE JUNIO

STOCK CAR ARGENTINO

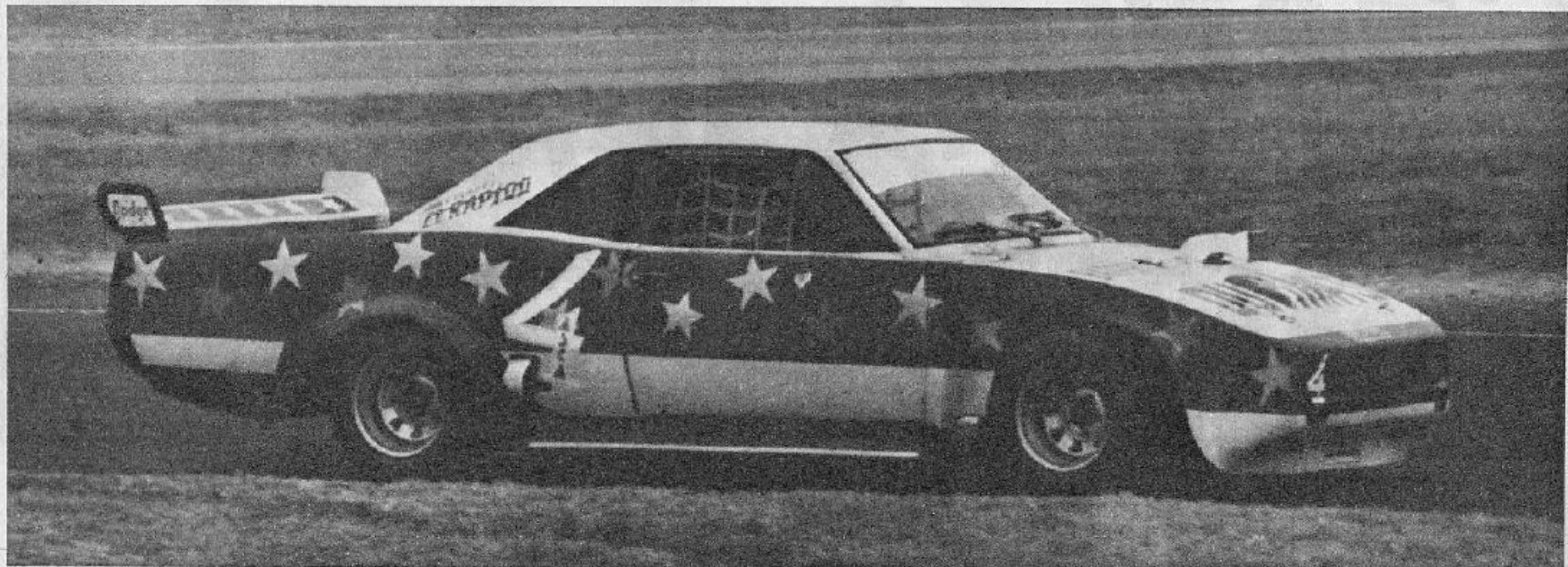
A LAS

12 hr.

AUTODROMO DE BUENOS AIRES

PARTICIPA FORMULA 3 BONAERENSE

LUCHA DE MARCAS CHEVY - TORINO - FORD - DODGE



informes e inscripciones en ASOCIACION STOCK CAR ARGENTINO (ASCA), PARAGUAY 2545 1° piso depto "A" San Justo martes y jueves de 21 hs a 23 hs. Teléfono 651-0386

**BATERIAS
DUR-MAS**

PROVINCIAS UNIDAS 3763/67
SAN JUSTO TELEFONO 651-8684

**REPUESTOS
FORD CUSANO**

AVENIDA PASCO 4800 TEMPERLEY

**DISTRIBUIDORA
CIDI
QUESOS FIAMBRES**

AVENIDA PASCO 330 TEMPERLEY

**ESCAPES
EL RAPIDO
JAULAS DE SEGURIDAD**
CATAMARCA 2076 SAN JUSTO

**DISTRIBUIDORA
ROLOESTE**
DODGE POLARA-1500-GACEL-VW
CATAMARCA 2889 SAN JUSTO

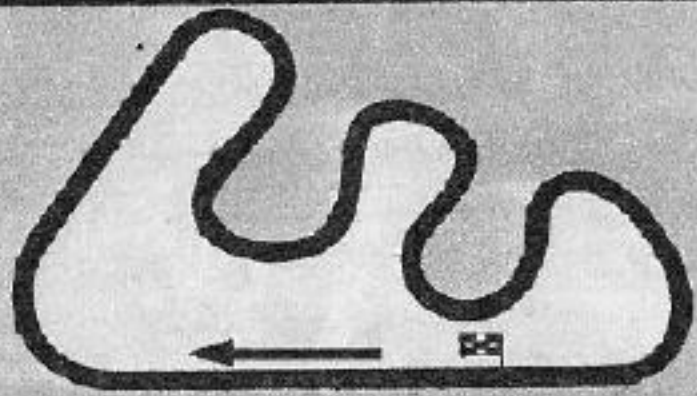
**ASESOR DE SEGUROS HUGO A MARIN
FEDERACION PATRONAL C.S.L.**
SANTAMARIA 3348
SAN JUSTO - TELEFONO 651-8684

¡QUE ESCANDALO!

EN CORDOBA, una carrera más "serrana" que nunca... y bastante escarpada

CHANGO TRAVIESO HUYE CON VIEJA RAPIDA

1) Llevando con su proverbial pericia la herramienta bien competitiva que le puso a disposición tras largos desvelos, Carlos Souza Martínez, el "Chino Fernandango" no perdonó... Y atrás se sacaron chispas. 2) La gorra ya voló del cuadro. El ganador oculta el eterno "Aguilucho", y asoma "Joe Louis" Bessone. 3) Ohanesian adelante de J.L. Bessone y Oitra. Por poco tiempo.



FICHA GENERAL

FECHA: 5 de julio de 1987.

DENOMINACION DE LA PRUEBA: Premio Piattini y Cía.

LUGAR: Autódromo Oscar Cabalén del camino a Alta Gracia.

UBICACION: 21 km al sur de la ciudad de Córdoba, y 14 km al norte de Alta Gracia.

AUTORIDADES: Director de la prueba: Mario Del Riego. Comisarios Deportivos: Raúl Marielli, Juan Rodríguez y Martín Olmedo. Comisario técnico: Juan Carlos Marsico (FRA), Hugo Rosso (F-2 Nacional) y Daniel Afione (TC 2000).

CONDICIONES CLIMATICAS: soleado, con fuerte viento norte.

PARTICIPANTES: FRA (clasificaron 35, largaron 28); F-2 Nacional, 17 y en TC 2000 23 máquinas.

PUBLICO: Aproximadamente 18.000 personas.

INFRAESTRUCTURA DEL ESCENARIO: muy mejorado respecto a anteriores competencias.

ORGANIZACION: Buena en general.

ESPECTACULO: Bueno en TC 2000 y F-2 Nacional, discreto en FRA.



Y ...si. El "Chango" Esteban Fernandino dejó a todos perplejos, "madrugándolos" y yéndose al haber encontrado por fin el preciado "tesoro de la Sierra Madre" —que si no lo es esa noble XR4 de Souza Martínez, por ahí anda en veteranía... antigüedad—. Y con "Tito" Bessone más concentrado en la "computadora de a bordo" que en darle caza, y su primo José Luis deblendo remontar para completar el podio, no hubo obstáculos mayores para el de Coronel Pringles, en comandar el dominio del óvalo... en Herra del rombo. El Campeón Traverso, 4º tras temprano y (otra vez) polémico toque con Gayraud.





Tal como se preveía, la carrera cordobesa resultaría un acortijo donde el papel preponderante lo tendrían los neumáticos. Lo abrasivo del trazado número 2 del Oscar Cabalén, sumado a un clima primaveral en el fin de semana, presagiaban que en la elección del caucho a utilizar y el equilibrio de las suspensiones (para que la potencia fuese transmitida al piso) estaría la clave de la carrera. De los 23 actores de Córdoba hubo cinco que tenían una ventaja extra. Traverso, Soto, Rales, Bessone (h) y Oltra habían trabajado en la semana previa buscando una puesta a punto que sirviera para lograr los objetivos mencionados.

Cuando finalizaron las tres tandas de entrenamientos del viernes había rostros alegres y preocupados. Oltra fue el

mejor de ese día con 1m16s77/100 y comentaba que "estamos cerca del ideal". En el equipo de Antelo reinaba un clima de serena euforia, con "Cocho" a sólo 14/100 de Silvio, pero sin circular antes en pista. La "mano" de Gustavo Donadio comenzaba a notarse. La mayor rigidez de la estructura lograda con modificaciones en la jaula, que forma parte de la estructura, y las variantes en las suspensiones daban resultado.

Bessone (h) quedaba tercero a 46/100 pero no estaba conforme, ya que el excesivo patinamiento de sus ruedas generaba mucha temperatura en ellas y el riesgo de destruirlas estaba latente. Akel y el puntero del torneo se quedaron hasta bien entrada la noche analizando el tema. Traverso, cuarto, rumia-

4) El metódico Emesio Bessone (h) en el febril franco de clasificar, rodeado del equipo con Carlos Akel a la cabeza. 5) Emesio Soto trepando con la segunda Fuego oficial. Lo siguen Pontoriero y Oltra, no tan afortunados. 6) Daniel Mustafá, culminando su recuperación en boxes. 7) Juan María Traverso y Mario Gayraud (notar daños tras loque y "pastorero"). Renault y Ford. 8) Etchegaray, Zuain y Serafini, romboidales.

ba su impotencia— y la del equipo Renault— por no poder estar más adelante, circunstancia que el campeón achacaba a los neumáticos que le tocaron en el sorteo. Der Ohanessian era otro de los "tocados por la varita", ya que estaba quinto y habiendo utilizado sólo los dos últimos entrenamientos. Después de Gustavo estaba el "Chango". Sereno, reconcentrado, habiendo trabajado con solidez durante todo el día equilibrando bien el chasis, pero con una molesta falla de su motor en bajo régimen en la zona de mixtos. "Quiero saber qué pasa cuando la superemos"; nos comentó ya entrada la noche cordobesa. El frío se hacía presente pero el entusiasmo de Ferdinandino no amenguaba.

El sábado amaneció nuevamente primaveral. En el primer test—ya con el equipo de Herceg en el circuito— sonrieron los Bessone, ya que Tito y José Luis hicieron lo mejor, pero sin llegar a los tiempos de Oltra del viernes, ya que a nadie le interesaba demasiado la clasificación. Todos estaban pensando en la carrera y cambiaban compuestos de gomas, alineaciones, durezas de barras, espirales y amortiguadores. El objetivo: andar lo más fuerte posible y llegar al final con resto de caucho. En este training matutino, Zuain colocó a la Fuego, "by Pré", en tercer lugar, demostrando que estaba en buen camino, seguidos por Ferdinandino—muy sólido— Di Palma, que mostraba las uñas, Ohanessian, "Cocho", Oltra—con el rumbo algo perdido—, Gayraud y Soto. Allí las tendencias comenzaban a inclinarse hacia el lado de las coupés de Herceg, como la lógica técnica indicaba, ya que la tracción delantera de las Fuego, en el tortuoso mixto del escenario cordobés, no era precisamente la ideal.

Llegada la hora de la primera verdad—la clasificación— cinco Sierras quedaron al frente: Bessone, Ferdinandino, J.L. Bessone, Gayraud y Di Palma superaban a Oltra (la mejor coupé Fuego), pero quedando a 90/100 de Tito y sin repetir lo del viernes. Detrás de Oltra el juego de marcas estaba más repartido entre óvalos y rombos, siendo notable la lejanía de Traverso, quien quedaba decimotercero a 1s27 de Bessone. Luego la cosa no varió demasiado salvo el avance de Traverso, utilizando el compuesto 1285—dureza intermedia— para buscar un buen tiempo y quedar quinto a 95/100 de Tito Bessone, el que hizo la "pole" con tiempo inédito. De cualquier manera, la tendencia seguía indicando que la Sierra estaba cómoda en el circuito. Entre Tito y Traverso se intercambiaron Ferdinandino, Gayraud y J.L. Bessone. Sólo quedaban las pruebas libres del domingo para definir qué usarían en carrera. Nadie se arriesgaba a asegurar nada. Un solo interrogante era común denominador: ¿Qué gomas usar para que soporte toda la carrera y andar rápido? Las respuestas fueron insólitas. Akel quería asegurarse y largar con las intermedias—1285— mientras que Tito pensaba en las NPH, las más blandas. Finalmente fueron a lo seguro. Ferdinandino y el "Negro" Souza Martínez se fueron a dormir sin definir el tema, como Herceg y sus pilotos. Traverso sabía que debía ir sólo con las más duras—585— y lo mismo decidieron la mayoría de los usuarios

Renault, salvo Oltra y Ohanessian, que pensaron en las intermedias, pero finalmente, el domingo, optaron por lo seguro.

Con la verdad definitiva a la vista, los indecisos—Ferdinandino, Di Palma y Gayraud— decidieron jugar combinaciones mixtas, e insólitas en algunos casos. Finalmente privó la teoría del "Chango", quien usó dos compuestos y anchos distintos en ambos trenes. Reguló la punta y circulando dos segundos sobre su tiempo de clasificación y así dominó sin problemas. Si bien llegó "con la telas" en la rueda trasera izquierda, el haber puesto esa rueda más divergente y utilizar un cambio más alto que el sábado en los mixtos dio el resultado esperado.

"Ferdinandino se la jugó", pero con equilibrio, y ganó aunque para ello debió administrar sesudamente la herramienta que Roberto Del Campo puso en sus manos. Podía hacerlo ya que no tenía nada que perder y si mucho por ganar. Bessone, su escolta, también estuvo inteligente en el planteo de campeonato. Con el "Chango" adelante y Traverso, Oltra y Gayraud atrás, era "negocio" obtener 15 puntos, y a ellos apostó. Su primo José Luis cumplió otra tarea impecable y ratificó lo que de él habíamos expresado en Buenos Aires. Tiene la coupé Sierra del Grupo Herceg mejor equilibrada y la maneja con sapiencia y pulcritud, tal como Pedro Vidal la arma sin que se caiga nada. Traverso, Soto, Zuain y Etchegaray salvaron, dignamente, los honores de Renault. Ninguno de ellos tenía para estar más adelante.

ALFAJORCITOS

SORTEO POLEMICO - El nuevo sistema para adjudicar neumáticos iniciado por la APTC-2000 en Córdoba despertó quejas. Así, se sortean las gomas de acuerdo a su dureza y a la cantidad que requiere cada equipo. Pero en el Cabalén no hubo suficientes de cada tipo y, al estar sellados, sólo pueden utilizarse en la carrera para la cual se sortean. Así se quejó el equipo Renault—compró 150 neumáticos— y el de Herceg, que el sábado al llegar no disponía de los necesarios. Todos solucionaron sus inconvenientes, pero sin conformarse. Traverso presentó una nota a los comisarios deportivos, responsabilizando a la CDA por los daños potenciales que podrían sufrir en carrera al usar gomas que no fuesen suficientemente seguras para la ocasión. Finalmente no pasó nada.

AUSENCIAS - 1) De los Peugeot 505. En el caso de José Fortunato: "No queremos detener el trabajo sobre el auto nuevo, que cambiará la suspensión trasera y poseerá una caja de velocidades con autoblocante integral. Probaremos todo en Buenos Aires sobre el viejo y si nos satisface, correremos con el nuevo en Rafaela". 2) En el caso de Hugo Olmi, el propietario del auto, Julio Ponce, prepara actualmente dos motores y aseguró su presencia en la próxima. 3) Guillermo Maldonado. Pese a tener el chasis de VW 1500 preparado por Edgardo Fernández, prefirió dejar pasar esta prueba. Tampoco es segura su presencia en Rafaela. Según Strianesse (presidente de la Comisión Concesio-



LA CARRERA EN SINTESIS



Honorary para el ganador. ¿Que quién le baja la bandera? ¡Tito! Gálvez...

Largada: En los primeros metros manda Tito Bessone pero antes de la curva N° 2 es superado por Ferdinandino. Se tocan Traverso y Gayraud y este va a boxes luego de pasar en la primera vuelta con una goma en llanta.

Vuelta 1: El orden es Ferdinandino, Bessone, Traverso, Ohanessian, J.L. Bessone, Di Palma, Oltra, Soto, Cocho y Pontoriero. El "Chango" ya tiene una ventaja de 25/100 sobre Tito, 2s80 sobre Traverso y 3s28 con (Der Ohanessian).

Vuelta 2: Vuelve Gayraud a pista y Ferdinandino hace el record de vuelta extracircuitual de la carrera. Etchegaray supera a Cocho y Pontoriero ubicándose 9°.

Vuelta 8: Cocho entra a boxes. Di Palma y J.L. Bessone superan a Der Ohanessian junto a Traverso y Oltra tienen su carrera aparte y el quinteto viaja apretado en un segundo y medio. Nadie da ni pide tregua. Adelante ya Ferdinandino tiene más de 6 segundos sobre Bessone y gira al superar a Traverso y Di Palma juntos. Ferdinandino marcha sólidamente en la punta con 8s46 sobre Tito.

Vuelta 23: Di Palma a boxes con la go-

ma delantera derecha rota. Oltra supera a Soto y busca a Der Ohanessian. El orden es: Ferdinandino, Tito Bessone y J.L. Bessone, Traverso, Ohanessian, Oltra, Pontoriero, Soto, Rates, Fineschi, Etchegaray, Zuain, Serafini, Crocco y Comito; todos en la vuelta del puntero, luego circulan Di Palma y Gayraud con una vuelta menos.

Vuelta 25: Oltra accede al quinto puesto superando a Der Ohanessian.

Vuelta 27: Se tocan Der Ohanessian y Pontoriero, ambos van a boxes y luego siguen Rates queda 7°, pero sólo por dos vueltas, ya que también entra a boxes en la 30°.

Vuelta 37: Abandona Serafini y Oltra ingresa a boxes con la goma rota para su recambio. Sube Zuain, que antes superó a Etchegaray y gana 3 posiciones en las últimas 2 vueltas en notable tarea.

Final: Ferdinandino, que había disminuido su ritmo, le gana a Tito Bessone por 3s04, a José Luis por 19s41, a Traverso por 30s08, a Soto por 45s53, a Zuain por 51s59, a Etchegaray por 1m20s49/100 y luego lo siguen Oltra, Di Palma, Gayraud y Der Ohanessian, todos a una vuelta.



5



7



8

LOS PROTAGONISTAS

DI PALMA: "TRABAJAMOS EN EQUIPO"



Di Palma y Herceg. Luis resultó fundamental para que el "Polaco" no faltara

Esteban Fernández: "El resultado de la carrera refleja el óptimo trabajo que realizó el equipo de Roberto Del Campo. Te diría que este auto prácticamente no tiene nada que ver con el que encontré en las primeras pruebas del verano. La evolución ha sido notable y todo su funcionamiento fue mejorado. Hay que jugar una carta brava con las gomas y salió bien, aunque la trasera izquierda llegó prácticamente con las telas. El planteo de carrera se presentó favorable, ya que estando yo adelante y Bessone segundo, sabía que Tito no me iba a atacar porque para él quince puntos eran un excelente negocio".

"Tito" Bessone: "El plan que trajimos para trabajar en el Cabalén se cumplió a la perfección. El equilibrio del auto fue notable y no gastamos los neumáticos por el tipo de suspensión que utilizamos. Ahora hasta me queda la duda sobre si no podíamos haber utilizado las cubiertas del compuesto NPH, las más blandas de todas, creo que con esas igual podríamos haber corrido, pero lo importante es que volvimos a trabajar para el campeonato, logramos ampliar las diferencias en la punta y el auto está muy sólido. El panorama no puede ser mejor".

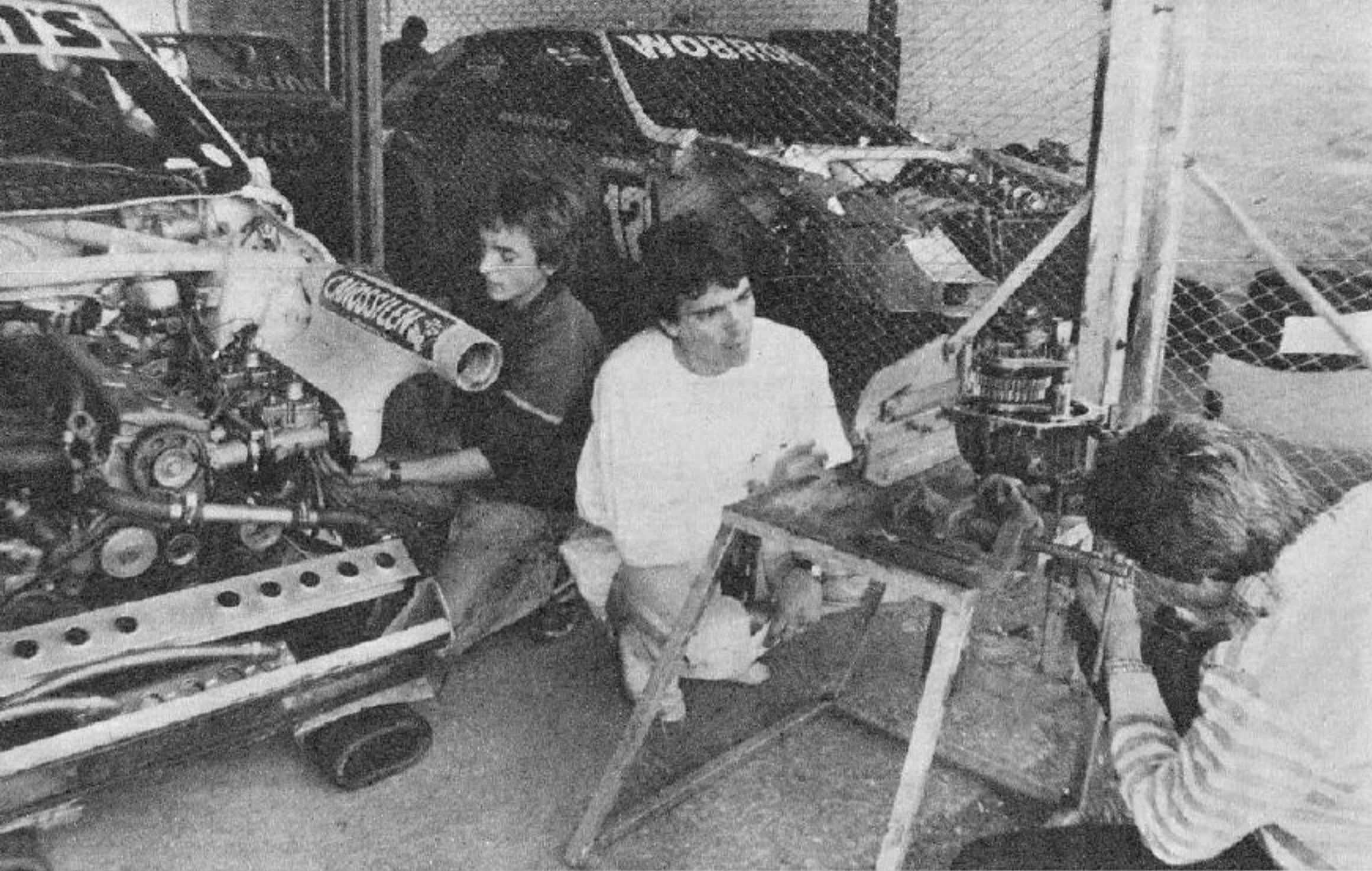
José Luis Bessone: "Esta categoría tiene un nivel tal de exigencia que te obliga a madurar de golpe. Yo era uno de esos impulsivos que no pensaban mucho sobre el auto, me obligué a hacerlo y llegaron los resultados. Aunque admito que debía haberlo aplicado antes. Mi auto está muy bien equilibrado y el correr con profesionales como Traverso y Di Palma aquí y en Buenos Aires, enseña mucho. Creo que ahora falta un poco de potencia para pelear la punta, y esperamos ansiosos el nuevo desarrollo que hace Herceg en los motores".

Di Palma: "La idea de la conferencia de prensa del miércoles en Buenos Aires era informar que no veníamos a Córdoba por la falta de motores ante los problemas sufridos en Buenos Aires con ellos, ya que nos faltaban impulsores, pero cuando fui a la tarde de ese día al taller, le hice entender al "Polaco", a Mario y a la gente de la Comisión de Concesionarios de la marca que debíamos hacerlo igual. Me entendieron y allí supe que funcionábamos como un equipo, porque se dio vuelta la posición tomada y se pusieron todos como "leones" a trabajar sobre los autos; por eso vinimos recién el sábado. Había que actuar profesionalmente y así se hizo".

Traverso: "Si bien el tema del sorleo de gomas no nos favoreció, el resultado fue bueno para el equipo en general. El cuarto puesto mío y el quinto de Ernesto (Solo) es más de lo que podíamos esperar. Por lo menos estos puntos me permiten seguir en carrera para el campeonato, aunque Tito se haya escapado un poco más".

EN POCAS PALABRAS

Gabriel Raies: "Aunque nos tengamos que quedar sin dormir durante todo el mes que resta hasta Rafaela, a la próxima voy con la coupé nueva, que tendrá una trampa similar a la que Berla nos hizo para la actual". **Victor Romagnoli:** "Como no tengo apoyo de Renault decidí cambiar de marca en la Fórmula Tres. Oreste (Berla) me está haciendo un motor Volkswagen, que montaré en mi chasis ya reformado como los actuales e irá con caja Menggi-Griffi que ya tengo modificada. Creo que voy a poder estar en la carrera de agosto". **Cocho López:** "A Rafaela iremos con una trampa de nuevo diseño, hecha por Gustavo Donadio". **José Luis Di Palma:** "No voy a correr el 9 de Julio con Gustavo (Der Ohanesian) con las Nissan en Buenos Aires porque tengo que trabajar en la Fórmula Tres". **Oswaldo Antelo:** "Al caso nuevo que estamos armando en el taller le incorporaremos todos los nuevos elementos que estamos desarrollando en éste, con el trabajo de Gustavo (Donadio)".



CONCURSO DE PROMOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 009 • CARRERA: TC 2000 en CORDOBA

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input checked="" type="checkbox"/>	FERRELLINO	<input type="checkbox"/>	DIAJESSIAN	<input type="checkbox"/>
2	<input checked="" type="checkbox"/>	OLTRA	<input type="checkbox"/>	DI PALMA	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	CROCO	<input type="checkbox"/>	ZUAIN	<input checked="" type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	LOPEZ	<input type="checkbox"/>	ETCHEGARAY	<input checked="" type="checkbox"/>
5	<input checked="" type="checkbox"/>	BESSONE	<input type="checkbox"/>	SOYO	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	GAYRAUD	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input checked="" type="checkbox"/>

Campeones

RELOJES

ORIENT CORSA

Estos resultados son extractados y están sujetos a lo que en el curso de la semana determine la CDA sobre el particular.

9



9) Silvio Oltra junto a su Fuego, atándose sobre la caja de cambios junto a Rubén Benavidez. En el box contigua, la coupé de Serafini. 10) Ledesma y Bravo, de la A.P.T.C. 2000, en medio de la manada cuestión de las gomas...

narios VW): "Ya no haremos pruebas en carrera, nos presentaremos para competir". 4) Eduardo Sáenz: "Después de Buenos Aires, donde tuvimos tantos problemas con los motores, sólo pudimos armar uno. Si se rompiera no podría correr. El riesgo no valía la pena".

SOMMI PROBO - La semana pasada Gustavo Sommi ensayó la suspensión trasera de su Berta-Alfa Romeo de F-3 Sudamericana en el autódromo Oscar Cabalén. El diseño de Berta, realizado por el equipo de Sommi, mejoró su performance y ahora el auto tracciona en la forma debida. El coche fue repasado en el taller de Berta y atendido en pista por Alberto Canappino, obteniendo registros cercanos a 1m06s sobre el circuito Nº 2.

TRAVERSO A CATAMARCA - El próximo fin de semana se correrá el rally de Cata-

marca por el zonal cordobés. En el mismo estará Ernesto Soto para entrenarse para el Rally de Argentina, y probablemente Juan María Traverso, quien haría sus primeras armas en rally junto a su navegante Fernando Stella.

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco, Miguel Tillous,
Dulio Caro y Marcelo Padín

DIALOGO DURO



Sucedió en el Parque Cenado, posterior a la carrera y fue escuchado por el colega santafesino Ricardo Pallero, quien lo reprodujo para la audiencia de "Velocísimo", en la transmisión del domingo, en estos términos.

Gayraud: (A Traverso) "Flaco, me rompiste otra vez el auto".

Traverso: (Mirándolo extrañado): "Da-

le, Mario, a ver si vos y el "Polaco" me dejan de romper un poco..."

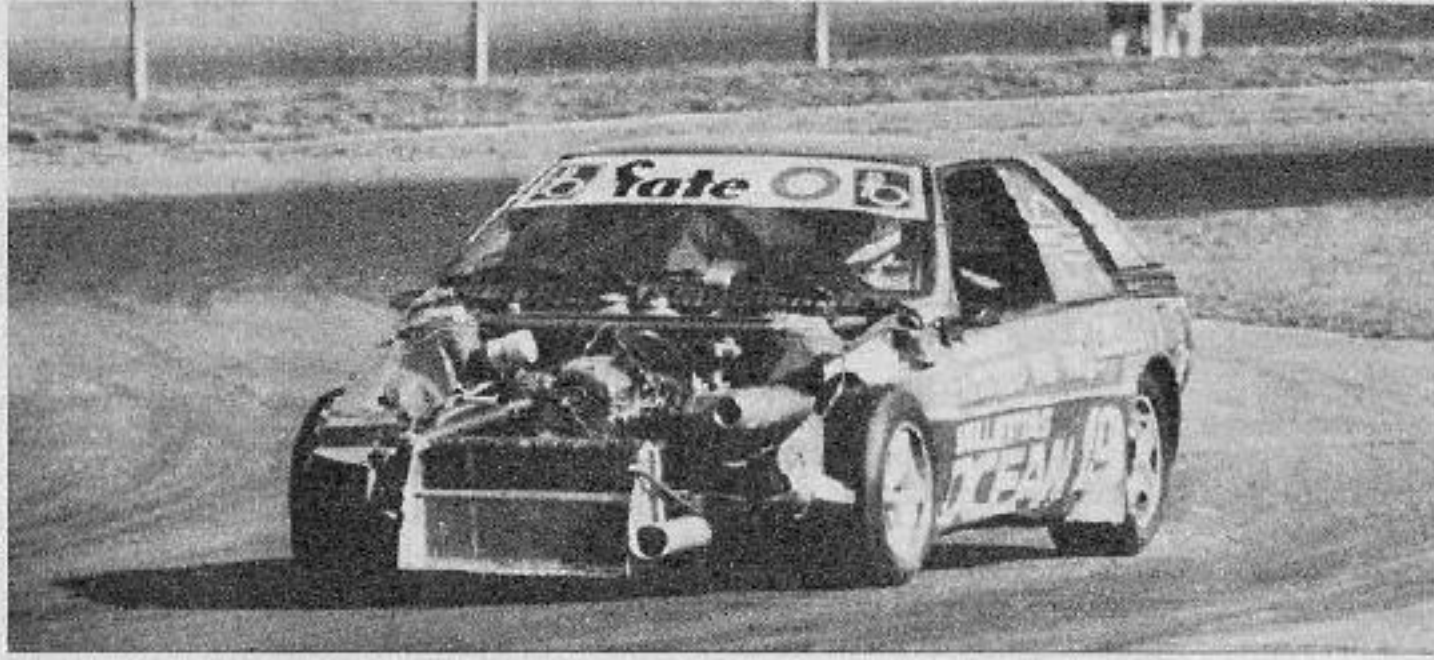
Gayraud: (Más enojado aún): "En la próxima te pego en el medio de la frente".

Traverso: (Sonriendo): "Andá, andá pibe, que todavía tenés mucho que aprender en estas cosas".

AMENAZA DE DENUNCIA

A raíz del toque entre Gayraud y Traverso en la primera vuelta en la entrada de la curva Nº 2, el equipo de Herceg amagó con efectuar una nueva denuncia contra el campeón que finalmente no se concretó. Al respecto, uno de los integrantes del Colegio de Comisarios Deportivos, Raúl Marielli, dijo: "Me vinieron a ver con intenciones de hacer la denuncia pero luego desistieron. Primero vino gente del equipo de Herceg y luego unos señores de la Comisión de Concesionarios para pedirme que actuara de oficio. Yo requerí la opinión del veedor de la zona del incidente, que me merece la más amplia confianza, y este me dijo que, cuando se produjo el roce, ya Traverso le había ganado limpiamente la cuerda, frenando por adentro y estando los autos a la par, a tal punto que la rotura de la válvula de la goma delantera derecha de Gayraud fue producida por el lateral del spoiler delantero de Traverso; ante esa evidencia entiendo que todo está en orden. Igualmente me reuni con ellos -con los dos pilotos- a solas durante más de una hora y los llamé a la reflexión sobre este tipo de hechos. No creo que sirva porque ya sabemos lo que pasa cuando se ponen los cascos y ajustan los cinturones. ¿No?..."

RETRASOS Y ABANDONOS



Gabriel Rates circulando sin su nueva trompa, en la última parte de la carrera.

Varela: Sin grip. Era intenable. **Gayraud:** Se rompieron la trompa y la válvula del neumático delantero derecho en el toque con Traverso. **Di Palma:** Rompió la goma delantera derecha. **Der Ohanessian:** Suspensión trasera. La rueda izquierda quedó divergente luego del toque con Pintoriero y rozaba en el chasis. **Torriani:** Se le desacomodó la trompa en un toque con Carlos Crocco y al taparse el radiador levantó temperatura. Paró para agregar agua y colocar la trompa en su lugar. **Rates:** Paró dos veces por una bujía en corto circuito; en la tercera detención la sustituyeron. **Elcheagaray:** Fallaba por un problema en el circuito de combustible. **Oltra:** Rompió la goma delantera izquierda. Antes de la rotura había comenzado a vibrar. **López:** Primero se rompió la válvula de una goma, luego el semieje izquierdo. **Pontoriero:** Toque con Ohanessian, después se rompió una de las bancadas del árbol de levas y andaba en 3 cilindros. **Foisac:** Bomba de combustible. **Banfi:** Se quedaba sin corriente por haberse aflojado el relay de contacto. **Crocco:** Se quedó en 3 cilindros. **Zucini:** Falta de grip. **P. Comito:** Resorte de válvulas o balancín. **Fineschi:** Motor. **Serafini:** Se cortó el eje secundario de la distribución y saltaba la correa delantera. **Ramos:** Indisposición física.

SALTADUNA
AUTOCROSS Ø 1 1/2" - 1 1/2"
MECANICA, GORDINI

ARENERO Ø 1 1/2" - 2"
MECANICA, GORDINI - R4 - R8 - R12
F 600 - DKW - VW - DE CARLO

7 97 - 9473
ZUFRIATEGUI 2595 ESO. BELTRAN
FLORIDA

IMPORTADOS

- Citroen • Visa CS • CX • Alfa • R5, R20, etc.

Reparación de ópticos, faros traseros • Reconstrucción tren delantero • Transmisiones • Suspensión. Envíos al interior.
Tel. 572-8404

TENGA UN SISTEMA CONTRA INCENDIO

PROGAS

Y participe del 7º RALLY MUNDIAL SIN INCONVENIENTES

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

Consultas 568-3722, Fco. Beiro 5481. Capital (1419)

ANEXQJ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

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

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

ANDREO E HIJOS

CARDANES

Av. Warnes 1996/98 Cap. Tel. 59-5334

SIMPSON

ANTIFLAMA NOMEX III U.S.A.

- BUZOS
- GUANTES
- ROPA INTERIOR
- CAPUCHAS

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

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

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

Todo

Jeep

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

FABRICANTES

EMMENA

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

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

EMILIO BATE HIJOS S.R.L.
Gral. ROCA 3520 (1702). Ciudadela. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

LEVAS ROMERO

Calle 14 n° 3829/39 (ex-Espera 166/170) VILLA LYNCH (cp. 1572) S. MARTIN. TEL. 765-3825 y 763-3229

SERVICE DIESEL BARRACAS

- BANCO DE PRUEBA BOSCH

REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

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

TODO PARA JEEP

TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7

EQUIPAMIENTOS SOUZA

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

Chassis OKm tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Hangler • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Punte caja, soporte de dirección y radiador.

Reductor alta y baja acopladas a caja 4ta.

Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición

Tensores y patinas para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (2x Hamaitá). VALENTIN ALSINA. TEL. 208-6504

TULIO CRESPI

¡Promoción Increíble!

TULIA XXIII - 0 Km. en 10 CUOTAS

SANTOS DUMONT 4811. TEL. 854-9144

RUTA 226. Km. 62. BALCARCE

ORDEN DE LARGADA

Ernesto Bessone (h) Ford Sierra XR4 Im15s459/100	Promedio: 124,941 km/h
Esteban Fernandez Ford Sierra XR4 Im15s990	Mario Gayraud Ford Sierra XR4 Im16s070
José Luis Bessone Ford Sierra XR4 Im16s299	Juan María Traverso Renault Fuego Im16s411
Gustavo Der Ohanessian Renault Fuego Im16s443	Rubén Luis Di Palma Ford Sierra XR4 Im16s438
Osvaldo López Renault Fuego Im16s810	Ernesto Solo Renault Fuego Im16s814
Silvio Oltra Renault Fuego Im16s902	Rodolfo Zucini Renault Fuego Im17s014
José Miguel Pontoriero Ford Sierra XR4 Im17s121	Miguel Elcheagaray Renault 18 GTX Im17s177
Jorge Serafini Renault Fuego Im17s243	Enrique Torriani VW 1500 Im17s353
Gabriel Rates Renault Fuego Im17s443	Oscar Fineschi Ford Sierra XR4 Im17s714
Carlos Crocco Ford Sierra XR4 Im18s369	Pedro Comito Ford Sierra XR4 Im18s546
Angel Banfi Ford Sierra XR4 Im18s963	Jorge Ramos VW 1500 Im20s200
Raul Foissac Ford Taurus Im20s718	Horacio Varela Renault 18 GTX Im21s301

CLASIFICACION

Córdoba Automóvil Club-Autódromo Oscar Cabalén-Circuito N° 2 de 2.600 metros de extensión - Final a 38 vueltas - Recorrido total: 98,8 km 57/87.

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vts.
1º	46	Fernandino-F	49m52s140/1000	38
2º	5	Bessone (h)-F	49m56s407	38
3º	30	J.L. Bessone-F	50m11s694	38
4º	1	Traverso-R	50m22s347	38
5º	6	Solo-R	50m37s810	38
6º	23	Zucini-R	50m43s966	38
7º	39	Elcheagaray-R	51m12s765	38
8º	9	Oltra-R	49m25s603	37
9º	13	Di Palma-F	a 1 vuelta	37
10º	2	Gayraud-F	a 1 vuelta	37
11º	50	Der Ohanessian-R	a 1 vuelta	37
12º	12	Serafini-R	a 2 vueltas	36

Nota: Al no haber suministrado la CDA la clasificación oficial, debido al corte de energía eléctrica, la presente clasificación es extraoficial así como también el promedio y record de vuelta que a continuación suministramos.

Promedio del ganador: 118,871 km/h.
Record de vuelta: Fernandino en la 2da vuelta en Im17s67/1000 a un promedio de 120,509 km/h.

Referencias: F. Ford Sierra XR4. R. Renault.

CAMPEONATO

(Disputadas seis competencias)

Bessone (h) 80 puntos; Traverso, 64; Oltra, 51; Solo, 37; Gayraud y J.L. Bessone, 33; Zucini, 32; Fernandino, 30; Di Palma, 28; Olmi, 17; López, 16; Der Ohanessian, 12; Guerra, 10; Crocco, 8; Serafini y Elcheagaray, 7; Rates, 6; Sáenz, 5; Fortunato, 4; Pontoriero, 3; Varela, 2; Fineschi, 1.

Próxima competencia: el 2 de agosto en Rafaela (Santa Fe).

LARRAURI CUARTO EN LA SUPER CUP

Positivo resultó el fin de semana para Oscar Rubén Larrauri, en ocasión de participar en la tercera fecha de la Super Cup, tomas que nuclea a los mejores equipos de la categoría Sport Prototipos. La prueba es que en Hockenheim, además de los Porsche oficiales y privados más calificados, estaban también representantes de Jaguar y de Mercedes Benz. En el caso de la escudería británica, su representante fue el brasileño Raúl Boesel, mientras que Mike Thackwell condujo el Sauber-Mercedes del team suizo.

El cuarto puesto final de Larrauri fue meritorio porque lo logró en función de un trabajo inteligente, administrando de la mejor manera posible el medio mecánico que tenía a su disposición. En efecto, mientras Mass y Brun tenían bastidores de fibra de carbono, de motores para clasificar e impulsores de carrera con turbos más grandes, el santafesino utilizó un chasis de aluminio, setenta kilos más pesado que los de sus pares.

Tanto en pruebas de clasificación como en las series previas del sábado, el piloto argentino circuló en condiciones de carrera, no pudiendo ir más allá del 7° puesto en las dos baterías clasificatorias. Jochen Mass ganaba las dos series, luchando con el Mercedes de Thackwell, pero luego en carrera se veía que el alemán no podía sostener ese ritmo por causa del consumo.

Ya en carrera, Larrauri hizo una buena largada, mezclándose en el segundo pelotón con Boesel, Brun, Jelinski y Weidler. Adelante la lucha era entre Stuck, Thackwell, Mass y Wollek. En la vuelta 13° defecionó el Mercedes por rotura de un semieje y aneguida fue Mass el que comenzó a retroceder en la fila, perdiendo varias posiciones. Larrauri logró seguir por un momento la marcha del Jaguar, pero luego vio que la lucha con el coche del brasileño era imposible.

Luego del podio, Poppy nos comentaba: "Fue todo bien. Más no podía hacer. Incluso, sobre el final tenía pocos neumáticos. Al Jaguar era imposible llegar y por lo tanto me conformé con el cuarto puesto, que me coloca tercero en el certamen. Espero para la próxima del campeonato tener material más actualizado, para tratar de tomar revancha aquí de lo mal que se nos están dando las cosas en el Mundial de SP. El próximo domingo correré en Alpine con uno de los autos de Sigala en Inglaterra y posteriormente, el 26, estaré en Brands Hatch, donde según parece haré pareja con Jochen Mass, tal como en Norisring".

También Larrauri nos clarificó algunos conceptos sobre la carrera del domingo pasado en Norisring, en la cual cumplió un muy buen trabajo. Al respecto el santafesino nos puntualizó: "En la primera batería, que era puntuable por la Super Cup, pude finalizar cuarto detrás de Baldi, Stuck y Ludwig. Posteriormente Ludwig fue desclasificado porque su tanque de combustible tenía mayor capacidad que la prevista y por ello quedé con el tercer puesto y los 12 puntos para la Super Cup. Luego, en la segunda manga, Mass manejó mi coche y logramos arribar al segundo puesto por el Mundial de SP".

Clasificación Final (Super Cup - 3ª fecha)

1. Hans Von Stuck (Porsche) a 53m23s58; 2. Bob Wollek (Porsche) a 36s72; 3. Raúl Boesel (Jaguar) a 51s44; 4. Oscar Larrauri (Porsche) a 1m25s09.

Promedio del ganador: 198.600 km/h.

Record de vuelta: Hans Stuck con 1m59s72/100 a 204.390 km/h.

Campeonato: Stuck 56, Wollek 30, Larrauri 22 y Baldi 20.

MAS SOBRE EL RALLY DE ARGENTINA

LANCIA SE PREPARA. Con el arribo de un equipo de ensayos del equipo Lancia-Martini a nuestro país, compuesto por un auto muleto Della HF 4WD y un camión taller, se inició la llegada a nuestro país del material de este team. De acuerdo a Oscar Marcolongo, el "hombre Lancia" en Argentina, ambos vehículos, que llegaron por vía aérea desde EE.UU., están destinados a los primeros tests que se efectuarán en Córdoba la semana próxima. Incluyendo a Recalde y Del Buono, serán aproximadamente diez los integrantes de esta primera avanzada, de la que tomarán

parte también empleados de Pirelli. Más adelante está prevista la llegada de otros 7 autos e igual número de camiones de auxilio. Entre los Lancia Delta hay uno de Grupo N, presumiblemente destinado a Alessandro Florio, mientras que los otros seis son tres muletos y tres autos de carrera. Sin embargo, estas cifras eran las previstas desde hace tiempo, y podrían ser reducidas a dos y dos, en caso de confirmarse que sólo Biasion y Recalde intervendrán en la prueba argentina.

DUDAS DE MAZDA. Problemas aparecidos

OTRO ABANDONO PARA ROSSO

Sumamente infeliz resultó la experiencia de Víctor Rosso en Hockenheim. El cordobés cosechó un nuevo abandono sobre el Ralt del team VW, mientras que Bernd Schneider, con un medio mecánico tremendamente superior al resto, no tuvo mayores problemas en imponerse, conquistando importantes 20 puntos para el campeonato que lo ve ahora como cómodo líder.

Ya el viernes en la primera sesión de clasificación, los motores comenzaron a preocupar en el equipo de Bertram Schäfer. Tanto Rosso como Zakowski tuvieron inconvenientes serios, llegándose a la rotura en el caso del alemán. Sobre el tema nos comentaba el cordobés: "La explicación del problema estuvo en la eliminación de la malla protectora que estábamos usando en la toma dinámica. Tratando de buscar mejoras, Schäfer decidió quitarla y obtuvimos unas 160 RPM de mejora al final de la recta. Pero resulta

que esta modificación hizo que la mezcla quedara un poco pobre. Por eso rompí Zakowski y yo paré antes y me cambiaron el 'chip', pero luego se vio que el motor estaba pinchado".

Por entonces las expectativas eran buenas porque Rosso había podido hacer, pese a todo, el tercer tiempo de la sesión, detrás de Schneider y Kauffmann, aunque a 2s34/100 del alemán y 90/100 detrás del suizo. Los Dallara-Spess marcaban la diferencia y esto se comprobaría durante todo el fin de semana.

El sábado, con motor nuevo, Rosso no pudo utilizar el conjunto nuevo de neumáticos para mejorar el tiempo. De movida, utilizó los del día anterior para chequear el cambio de relaciones. Así y todo había sido unas centésimas más veloz que el viernes, pero antes de que entrara a boxes para cambiar caucho, se encontró en la Ostkurve con restos del auto de Huysmann que poco antes se había despedido allí.

FANGIO Jr., quinto en Fórmula Súper Vee

UN WEEKEND FELIZ



El pasado fin de semana fue sumamente positivo para Juan Manuel Fangio Jr. Se presentó en el circuito de Cleveland, donde disputó una competencia de la Fórmula Súper Vee con un auto del equipo de Bill Simpson (sí, el mismo de los buzos antiflamma), que condujo en calidad de invitado. Al no haberse terminado el coche el día sábado, Fangio no pudo clasificar y debió limitarse a recorrer en un auto particular este circuito que no conocía.

Por lo tanto debió largar en último término (33°), protagonizando una carrera excepcional y llegando al cabo de las 25 vueltas estipuladas, en el quinto lugar, detrás de Scott Alchis, David Kuvrave, Robert Gost y Dennis Vitolo. "Le di a fondo luego de haber tanteado el auto en la prueba de tanques llenos, donde logré el sexto tiempo, y todo salió a la perfección."

Cabe consignar que con esta actuación "Juan Manuelito" obtuvo una amplia repercusión, lo que de por sí es muy bueno por la promoción en ese ámbito.

En relación con la competencia anterior, por el certamen de la ARSS, en Meadowlands, de la que dimos un "anticipo" en nuestro número anterior, Fangio comentó que: "Logré el tercer tiempo en la prueba de clasificación y mejoré notablemente en la de tanques llenos, la que hice con un juego de gomas viejas ya que las nuevas no estaban balanceadas. Luego de largar, al llegar a la primera curva frené detrás de Theys y de Byrne y, cuando me disponía a doblar, Grosi me tocó de atrás y me mandó contra la pared, doblándose el tensor de la dirección y quedando mi cruto sin la trompa, por lo que mi trabajo se fue diluyendo. En los curvones de quinta marcha debía reducir la velocidad pues el auto se levantaba de adelante, lo que me retrogradó al décimo puesto final, en una carrera que se caracterizó por la gran cantidad de 'pinas'".

Informe: Héctor Cademartori

indy cars

FITTIPALDI VOLVIO AL TRIUNFO

En el circuito de Cleveland, estado de Ohio, se disputó la séptima competencia por el torneo '87 de Indy Cars.

Y tal como se dio en las últimas competencias, nuevamente el colombiano Roberto Guerrero y un grupo compuesto por Bobby Rahal junto a Mario y Michael Andretti fueron mimadores en la lucha por la punta, pero ahora con el agregado de Emerson Fittipaldi, cuyo equipo —el de Pat Patrick— se está recuperando de los traspiés que soportó durante la primera parte del año.

En Cleveland, en un circuito de 4.000 metros de extensión, Guerrero hizo la "pole position", y una vez que se largó la competencia tomó la punta y se fue decididamente. A una considerable distancia, pero muy juntos entre sí, se agruparon —en ese orden— Mario Andretti, Bobby Rahal, Michael Andretti y Emerson Fittipaldi, y la escalada de este último comenzó a manifestarse en la vuelta 21, cuando superó a Andretti Jr. y se integró en el trancito junto a Rahal y Andretti padre, acercándose notablemente al líder Guerrero. Una vuelta más tarde los autos empezaron a parar en boxes para el cambio de neumáticos y, en gran trabajo de su equipo, Fittipaldi logró la segunda ubicación, no demorando mucho en ponerse a la cola de Guerrero, para hostigarlo permanentemente mientras esperaba la oportunidad de superarlo. Entre



en el trámite de homologación de la nueva transmisión para el 323 4WD, han creado ciertas dudas con respecto a la participación de los dos Mazda oficiales en el Rally de Argentina. Las dificultades citadas ya han provocado la deserción de Timo Salonen del Rally de Nueva Zelanda, válido por el Mundial de Pilotos, y que se había anunciado como la reaparición de los coches de Achi Wambold tras el parentesis iniciado luego de Portugal.

De todos modos, un vocero del equipo con sede en Bruselas, Bélgica, informó que lo de Argentina estaba confirmado e incluso nos adelantaron una variante en cuanto a pilotos para la competencia. En principio se había anunciado al sueco Mikael Sundstrom para acompañar a Ingvar Carlsson. Ahora, el hombre elegido para

completar la escuadra japonesa es el austriaco Wilfried Wiedner, un viejo conocido de la Argentina, ya que con éxito participó en el Rally de 1985 con un Audi, logrando el segundo puesto y con ello la prioridad de FISA.

De acuerdo a Jackie Forest Greene, quien fue contactado por el equipo Mazda, mientras intervenía en la Mille Miglia italiana para encargarse de su logística en Argentina, próximamente llegará un representante del team para ir reconociendo el terreno. Si bien no hay precisiones, se sabe que no concurrirán con autos muletos, previéndose que los dos pilotos utilizarán sendos Peugeot 504 GR TN adecuados para recorrer previamente la ruta.

Seguindo con nuestra carrera, hasta el

momento las dos confirmaciones oficiales corresponden a Lancia con Eklund y Recalde, y Volkswagen con Eriksson y Weber. Con respecto al austriaco Fischer, consultamos a Rolf Schmidt; en su taller de Viena y nos dijo que, por el momento, no estaba resuelta la cuestión económica para la participación en nuestra carrera, y por lo tanto de ello dependía todo. En caso de concretarse tal participación, será con un coupé 90 Quattro y no con la Berlina 200 como en un momento se dijo.

RUSSO HABLA DE MAYORGA. A raíz de las versiones que daban cuenta sobre una eventual participación de Francisco Mayorga con un muletto del equipo Lancia en Argentina, consultamos a "Nini" Russo, responsable organizativo de la es-

cuadra lorinesa, quien al respecto nos manifestó: "Yo del tema no sé absolutamente nada y nadie en el equipo me comentó algo al respecto. De todos modos y aunque el contacto se hiciera, lamentablemente para nosotros es imposible realizarlo. Lo lamento, por Mayorga a quien conozco y con quien hicimos esto en la época de los Fiat 131, pero ahora la situación es completamente diferente. La política de poner en carrera a los muletos no es del agrado de la dirección del equipo y lo de Recalde en Estados Unidos se hizo como excepción, teniendo en cuenta que en la Argentina debe correr uno de nuestros autos oficiales y aún no se había subido al coche para conocerlo".

"Por esquivar un trozo de plástico -diría luego Rosso- tuve que ir con dos ruedas sobre el pasto. Luego, al entrar a boxes los mecánicos verificaron el impacto del monocasco con el pianito y por ello no seguimos girando, para chequear todo. Creo que con gomas nuevas podía bajar un segundo largo y quedar para primera o segunda fila." Hablando mejorado sólo 5/100 el registro del viernes, Rosso quedó 6° en la clasificación. Schneider hizo 2m14s16 a 182,390 km/h, siendo escoltado por el suizo Kaufmann a 1s44, Ostreich con el Martini a 1s58, Winkelhock estaba a 2s29 y quedaba para la tercera fila de partida.

El domingo en el "warm up" Schäffer decidió atrasar el motor para tratar de ganar rendimiento, pero la modificación se reveló poco feliz, volviéndose al punto original para la carrera. Allí la cosa fue bastante breve para Rosso. Solo 3 vueltas pudo dar el cordobés, hasta que el motor lo dejó de a pie en la segunda chicana del circuito. "Es increíble -nos decía- ya van 25 motores rotos en lo que llevamos del año. Yo nunca vi algo igual en F3. Creo que en el

equipo se deberá tomar alguna decisión pronto, porque si no pasará el campeonato sin sentido. El auto no va mal del todo. En los mixtos somos los mejores, pero luego en el sector del fondo perdemos muchísimo. Calcula que nos cronometraron 227 km/h contra 236 de Schneider. Es cierto que la aerodinamia del Ralt no es de lo mejor, pero también el motor arriba deja que desear y para colmo se rompe. Para Zellweg no podemos esperar mucho, porque es también veloz y largo. Confío en que para Nürburgring, cuando empiece el europeo, podamos encontrar la solución de nuestros problemas."

La carrera fue ampliamente dominada por Schneider, quien exhibió un balance perfecto en su Dallara-Spiess. El auto estaba muy bien puesto a punto, sin carga de alerones para funcionar rápido en lo derecho, sin perder mucho terreno en el sector de mixtos del motódromo. La diferencia con el resto fue notable y poco a poco estiró diferencias. A su favor jugó el primer abandono del suizo Kaufmann, por rotura de motor y eso le permite ahora estar más cómodo en la punta del torneo. Segundo

fue Winkelhock, confirmando lo bueno mostrado en Zolder y convirtiéndose en la revelación del campeonato. Tercero quedó en gran trabajo el noruego Huysmann, que en clasificación tuvo problemas, quedando muy atrás, pero que en carrera sacó buen rendimiento del Dallara-Alfa Romeo demostrando que los hermanos Pedrazzani están mejorando notablemente la velocidad final del impulsor italiano.

Clasificación final:

- 1 - Bern Schneider (Dallara Spiess) 31m56s10 a 178,790 km/h;
 - 2 - Joachim Winkelhock (Reynard -Spiess) 32m21s11;
 - 3 - Harald Huysmann (Dallara-Alfa Romeo) 32m22s94;
 - 4 - Otto Rensing (Martini Spiess) 32m24s21;
 - 5 - Peter Zakowski (Ralt Schrick) 32m30s86;
 - 6 - Eric Van Der Poelle (Ralt Spiess) 32m31s49;
- Record de vuelta: Schneider en 2m15s47 a 180,630 km/h.
Campeonato: Schneider 60, H. Kaufmann 44, Huysmann 34, Winkelhock 33, Rensing 32, Rosso 25.
Próxima competencia: 12/7 en Zellweg

RECALDE CORRE EN CANARIAS

El próximo fin de semana Jorge Recalde participará en el Rally del Corte Inglés, competencia válida por el Campeonato Europeo de la especialidad, calificada con coeficiente 3. Esta sorpresiva intervención del cordobés se concretó a su retorno de Estados Unidos y pocas horas antes de que se embarcara hacia Buenos Aires.

Consultado el piloto de traslasierra, en Milán, comentó: "Si bien yo había tenido contacto con los organizadores de esta carrera en Portugal, la invitación que me hicieron había quedado en suspenso debido a la imposibilidad de conseguir un auto. Cuando volví a Milán luego del Olympus me llamaron y ofrecieron tripular un Lancia Delta HF 4WD preparado y atendido por el equipo Tamato de Italia. En cierta medida esta carrera me deja con el tiempo justo para las pruebas de Lancia en Argentina, pero en virtud de las circunstancias, siempre es bueno hacer un poco más de 'training'. Por lo acepté la oferta.

La carrera se disputará en tres etapas a partir del viernes 10, finalizando el domingo 12, tras lo cual Recalde participará de inmediato hacia Córdoba para iniciar el 14 los test del Lancia oficial junto a "Lello" Pinto. La prueba española se disputará enteramente sobre asfalto y dentro de la isla Palma de Gran Canarias.

Entre los principales protagonistas estarán el belga Snyers con el Lancia Grupo A del team "Ire Gazzelle", Carlos Salz con el Ford Sierra Cosworth y también el español Servia con el VW golf GTI 16V, todos del grupo A. En el Grupo N, división en la cual correrá Recalde, hay varios Ford Sierra Cosworth y BMW M3 que seguramente tendrán las mejores posibilidades teniendo en cuenta el tiempo de caminos. Al respecto, Recalde reflexionaba: "Se que el Lancia, para el pavimento no es la mejor alternativa. Esto ya se vio en Córdoba con los Grupo A, así que con el N la diferencia será mayor. De todos modos es bueno para mí acumular experiencias en la temporada, y como tal asumo esta nueva oportunidad". Al cierre de esta edición tanto Recalde como Del Buono estaban trabajando en la ruta de la competencia, habiéndosele asignado al auto del cordobés el número 6 para el orden de largada de la Primera etapa.

En la nómina de participantes del "Corte Inglés" figura el uruguayo Gustavo Trelles, a quien tendremos oportunidad de ver en acción con su exitoso Renault 5 GT Turbo de Grupo N.

tanto, Mario Andretti y Rahal libraban una carrera aparte. Este contaba con un auto más veloz que el de su oponente, pero era visible que resultaba frenado en su accionar por Andretti, a quien sin embargo pudo superar en el giro 38.

El momento cumbre para Emerson llegaría a diez con la vuelta 42, cuando en la recta principal logró superar a Guerrero, irándose al final por dentro. Luego de esta instancia, el colombiano comenzó a mermar su ritmo, aunque la cosa no fue del todo fácil para Fittipaldi ya que el combustible empezó a escasear en sus tanques, y si paraba en boxes para reabastecer sería superado por Rahal, de modo tal que las últimas diez vueltas fueron dramáticas para el brasileño. Finalmente, regulando su marcha para no consumir demasiado (estos autos gastan cuatro litros cada 2.700 metros), Fittipaldi consiguió su tercera victoria desde que está en la categoría (ganó en 1985 en Michigan y en 1986 en Elkhart Lake).

La clasificación final, luego de Emerson (Marcha 87C-Chevrolet) se completó con Bobby Rahal (Lola 8700-Cosworth); Al Unser Jr. (March 87C-Cosworth); Danny Sullivan (Penske PC16-Chevrolet) y Roberto Guerrero (March 87C-Cosworth). El Campeonato ahora es encabezado por Rahal con 90 puntos, y luego se escalonan Michael Andretti con 78 y Mario Andretti con 62. La próxima competencia se llevará a cabo el 19 de julio en Toronto, Canadá.

Héctor Cademartori
(desde los EE.UU.)

motos - mundial

HOLANDA SI, BELGICA NO

Holanda un éxito; Bélgica, una frustración. Así se puede definir la actualidad del motociclismo a nivel Campeonato Mundial de Velocidad, de acuerdo con lo sucedido en las últimas semanas. Fue suceso el Gran Premio de Holanda, con la presencia de 160.000 espectadores en el circuito de Assen y carreras con trámites interesantes. Fue fracaso el Gran Premio de Bélgica, que programado para el pasado domingo, no pudo disputarse ya que tras el desmoronamiento del circuito de Spa por no encontrarse en condiciones el piso, los pilotos no aceptaron la alternativa de Zolder por considerarlo carente de seguridad.

Empecemos por lo positivo, que fue la realización del Gran Premio de Holanda como séptima fecha de la temporada. Como es habitual, hubo mucha gente y también lluvia, alternativa esta última que en la clase mayor motivó tres largadas. Tras la primera duró muy poco, ya que en la primera curva se cayó Mamola y no se detuvo la carrera. La segunda fue algo más afortunada y alcanzó a verse seguida de cinco vueltas, con Eddie Lawson al frente antes que un diluvio obligase a su detención. Al cabo de una espera de casi una hora, la tercera fue la vencida y tras la lluvia se cumplieron las 15 vueltas restantes, con el liderazgo de Randy Mamola para completar las 20 reglamentarias. La suma de tiempos consagró a Lawson con un promedio de 146,585 km/h con su Yamaha, seguido de Wayne Gardner (Honda) y Randy Mamola (Yamaha). En el torneo, Gardner sigue mandando con 85 puntos contra 66 de Mamola y 64 de Lawson.

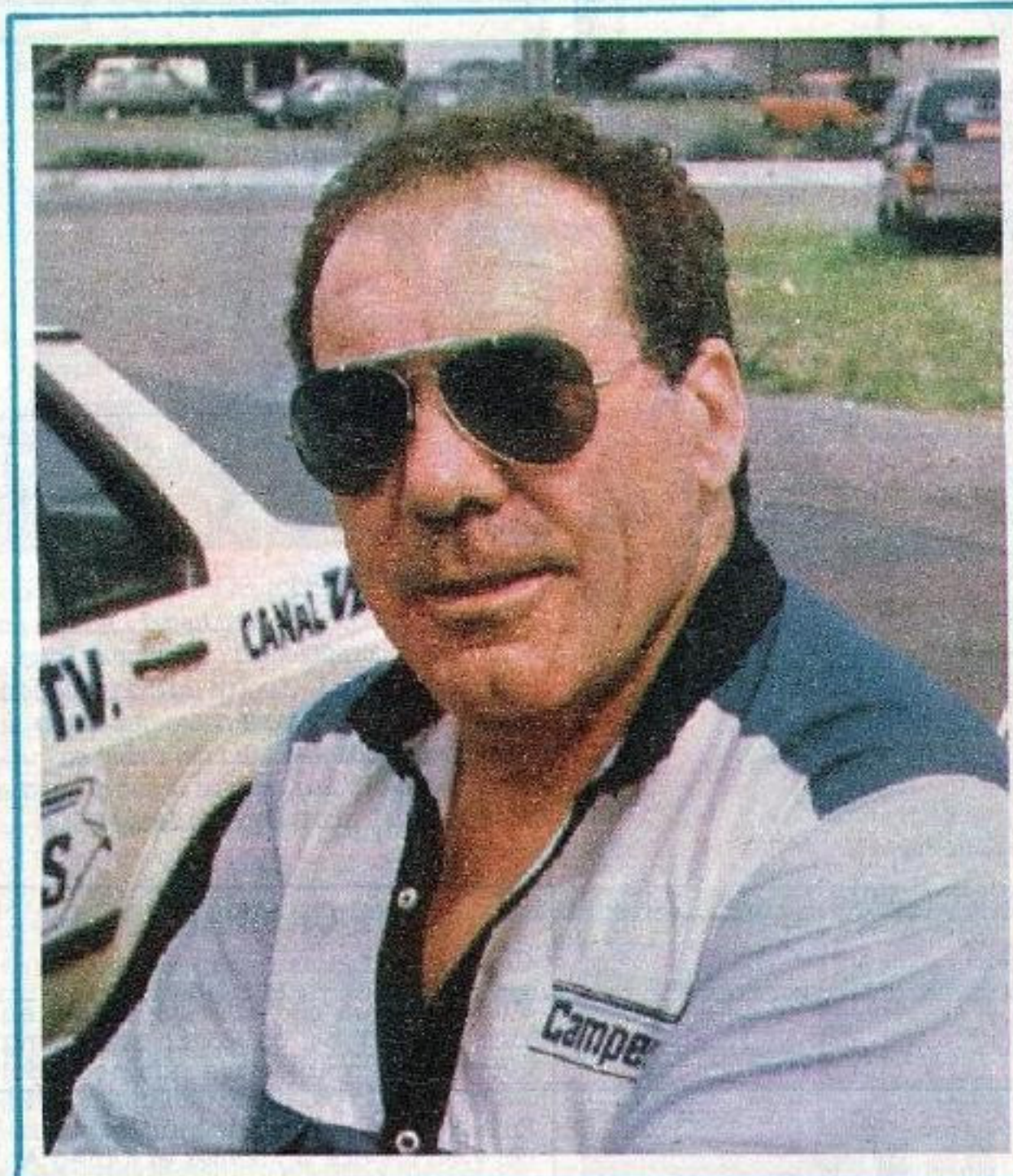
En 250 cm³ volvió a ganar Anton Mang, con Honda y a un promedio de 158,536 km/h. Pero pese a que éste fue su cuarto triunfo, el alemán no puede darse el gusto de encabezar el certamen con exclusividad, ya que su compatriota Reinhold Roth volvió a estar en el podio, esta vez en el segundo lugar, y compartió la primera posición con Mang, con un total de 67 puntos, a pesar de no haber obtenido victorias.

Las clases menores no aportaron novedades. En la 125, Fausto Gresini mantiene su invicto, al ganar con Garelli su quinta carrera consecutiva, a un promedio de 150,928 km/h. Obviamente es líder del torneo con los ideales 75 puntos, contra 54 de su compatriota Bruno Casanova. En esta carrera participó sin mucha suerte Guillermo "Willy" Pérez, quien sobre la Zanella abandonó al sufrir una caída, sin consecuencias físicas. Por su parte, Jorge Martínez, con Derbi, se anotó otro triunfo, esta vez a un promedio de 142,274 km/h, en la división 80 cm³ y es cómodo puntero con 87 unidades contra 51 de Manuel Herreros.

Y terminemos ahora con lo negativo. Representado en este caso por la postergación del Gran Premio de Bélgica, que, de acuerdo con lo informado, fue aplazado hasta el 5 de setiembre, fecha en que recién podría realizarse en el circuito de Spa-Francorchamps. Ahora la Federación Internacional de Motociclismo deberá, en los próximos días, ratificar o rectificar oficialmente dicho anticipo.

Campeones

**Radio
El Mundo**
LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



Canal 2
JUEVES
23 a 24 hs.
DOMINGO
21 a 22 hs.

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

**DOMINGO 5 DE JULIO
DESDE EL AUTODROMO OSCAR CBALEN
(CORDOBA)
T.C. 2000, F-R Y F-2 NACIONAL**

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO