

CON TODO MONZA F.1

**SUPER**

# CORSA

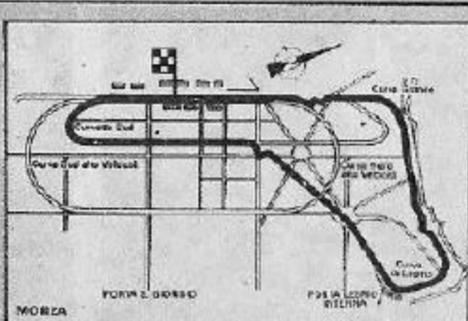
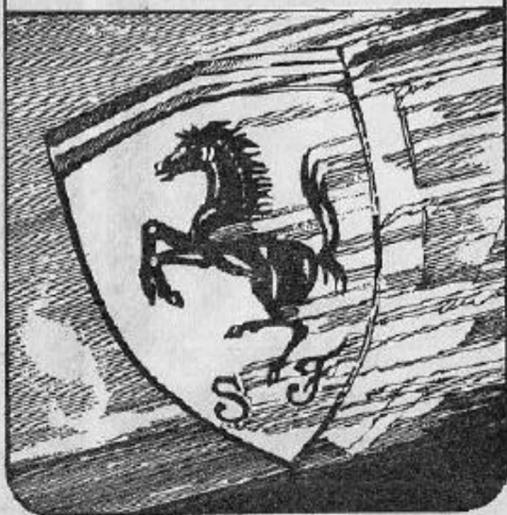


Las revistas de Mauro

Nº 1105 del 2 al 15 de septiembre de 1987 - Argentina - P. 4,30

# FANGIO-GALVEZ

Grand Prix de  
ITALIA



#### FICHA GENERAL

**Fecha:** 6 de septiembre de 1987  
**Denominación de la prueba:** 58-Gran Premio de Italia (undécima fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno).  
**Lugar:** Autódromo Nazionale di Monza.  
**Ubicación:** Parque Real de Monza - 25 km al NE de Milán.  
**Organizador:** Automobile Club de Milano - Corso Venezia 43.  
**Autoridades:** Director de la prueba, Romolo Tavonin (Italia), Comisarios deportivos, Longoni (Italia), Pavet (Francia), Muscioni (San Marino).  
**Condiciones climáticas:** Buenas, con sol y calor.  
**Participantes:** 36 (más dos que no clasificaron para largar).  
**Público:** 90.000 personas.  
**Organización:** Discreta.  
**Espectáculo:** Bueno.

fórmula uno

# EN MONZA, el brasileño volvió a lucir su "buena estrella", ¿Y AHORA...? ¿QUIEN DETIENE

Convirtiéndose en el máximo ganador en la historia del GP peninsular —esta fue su cuarta victoria en la gran carrera itálica—, el carioca se catapultó en forma casi decisiva rumbo a su tercer título mundial, obteniendo asimismo su vigésimo triunfo en F.1. ¿... Qué más? ...Que de no ser por un exceso del líder Senna, éste habría plasmado en éxito absoluto un genial plan de carrera, postergando entonces al siempre afortunado Piquet. Pero... Tercero y resignado llegó Mansell. Ferrari, bien. McLaren, mal

Ayrton Senna merecería junto a los jefes de Lotus un diez y elogios por aquello que hicieron en Monza superando una conocida inferioridad global de su máquina en la confrontación ante las mejores con una gran dosis de agresividad, con mucha inteligencia láclica y también con perfecta evaluación de las circunstancias.

Merecería el diez y loas (y con él Ducarouge) si no hubiera perdido concentración y sangre fría a pocos giros del final en la, para él desgraciada, vicisitud del sorpasso a Ghinzani, arriesgando una trayectoria infeliz que lo llevó fuera de pista, una larga excursión sobre la arena y el césped que dio vía libre a Nelson Piquet para la tercera victoria afortunada de esta temporada.

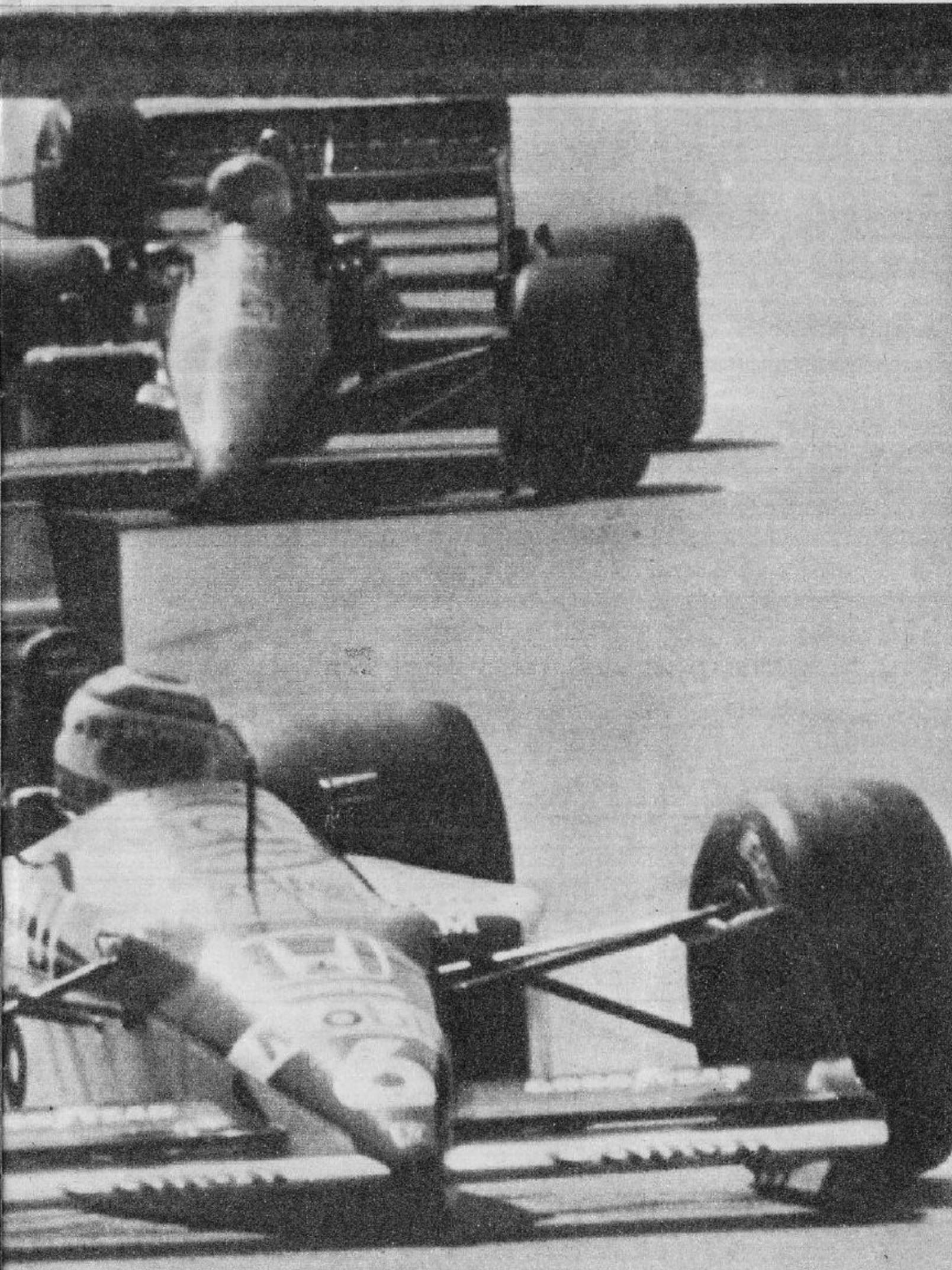
Senna tenía la victoria al alcance de la mano, y habría sido clamorosa porque según la lógica él no tenía los medios para insertarse en la batalla de los primeros puestos, a lo sumo podía contar con una buena posición. En cambio, después de un arranque cauto, evidentemente dedicado a no desgastar las gomas, Senna remontó progresivamente del quinto al segundo puesto, para llegar a ser primero cuando también Piquet paró a cambiar los neumáticos. Y fue entonces que usó inteligencia y sensibilidad y evaluando las condiciones de sus gomas a través de sensaciones, inició un fluido diálogo vía radio con su box, reclamando el pare-



## esta vez aprovechando el "momento fatal" de su compatriota Senna

*Nelson Piquet al frente, rumbo a un nuevo triunfo y ya un nuevo título mundial? En Monza, su Williams estrenó la suspensión electrónica "activa" con muy buenos resultados. En la escena se lo ve atrás a Ayrton Senna, que estuvo muy cerca de ser el triunfador, y al fondo a Prost, ya con problemas. En la foto menor, el brasileño muestra el trofeo recién ganado en Italia.*

# A NELSON PIQUET?



cer de Ducarouge sobre la posibilidad de no efectuar un cambio de neumáticos. Ducarouge consultó la opinión de los hombres de Good-Year que habían podido ya examinar las gomas de los otros. Y habiendo obtenido una respuesta favorable, Senna decidió continuar, creando la sorpresa que para los hombres de Williams se transformaba en preocupación.

Piquet al final de la carrera se le había acercado pero a razón de pocas décimas de segundo por vuelta, y después nos diría que estaba resignado, que no había manera de llegar al Lotus.

En vez, ocurrió el hecho de la larga y delicadísima incursión fuera de la pista afortunadamente finalizada bien, pero con la pérdida de un lindo manojo de segundos, y Nelson Piquet volvía a estar primero. Senna naturalmente acusa a Ghinzani de no haberle dado lugar, aquellos lo dicen siempre contra aquellos que, pobrecitos, hacen lo que pueden. Senna olvida que Ghinzani iba por su trayectoria y no podía desaparecer de golpe. En realidad, Ayrton ensayó superarlo por el lado interno de manera altamente inconveniente si se hace en la "parabólica" de Monza, una curva larguísima con radio variable, que tiene sus carriles muy precisos.

Y así Ayrton Senna fue segundo y como máximo se le debe dar un "nueve más"

En cambio, ahora debemos dar un "ultra-diez" y "ultra-elogio" no a Nelson Piquet, sino a su buena estrella que debe estar en alguna parte, siendo capaz de hacer prodigios para asegurar suerte a su "pupilo". Es la tercera vez este año que Piquet vence por fortuna, y si conquistara el tercer título mundial como parece destinado a hacerlo, se lo deberá a "una cierta cantidad de buena suerte" como los mismos hombres de Lotus escriben en su comentario oficial de la carrera. Por otra parte no hay nada de nuevo, visto que también los dos títulos mundiales precedentes, Piquet los obtuvo con una gran ayuda de la buena suerte.

Tres máquinas con motores Honda en las tres primeras posiciones, y de inmediato la Ferrari de Berger. No tuvimos una Ferrari brillantísima, en el sentido de que no estaba para ubicarse delante de todos, pero finalmente tuvimos una Ferrari en la llegada (y esto es cosa que no sucedía desde hace meses) y una que se paró por razones extemporáneas, no por carencia. Berger luchó bien manteniéndose en el tercer puesto y después en el cuarto cuando Mansell, que esta vez corrió con parsimonia, recuperó. Una carrera ciertamente voluntariosa al máximo de las

## OFICIAL WILLIAMS SIN HONDA

Esperada conferencia de prensa de Honda, para anunciar los programas de 1988 y siguientes. Confirmación del acuerdo con McLaren, que a su vez contrató a Prost y Senna, este último por tres años; confirmación de la colaboración con Lotus que tendrá a Piquet y Nakajima. Y anuncio del final de la relación con Williams.

Un anuncio éste que ha tenido también algún tono polémico, visto que en un cierto punto el señor Sakurai, "capo" de carreras de Honda dijo que: "Ya no encontramos ningún aspecto que pudiese estimular todavía nuestra colaboración". Pero en realidad, teníamos la sospecha de que las cosas serían distintas, dado que al mismo tiempo, Honda anuncia que la firma inglesa Judd y también la japonesa que encabeza el hijo de Soichiro Honda pondrán a punto motores Honda 8 cilindros derivados de aquellos de Fórmulas Tres Mil y se los darán a varias escuderías. Judd proveerá motores a Ligier, March y Williams. En March junto a Capelli, debena estar el brasileño Gugelmin, mientras en Williams al lado de Mansell irá Riccardo Patrese.

No creemos que Williams pueda contentarse con motores de segundo plano, de ahí que nace la sospecha de que toda esta operación tenga finalidades diversas de aquellas aparentes. Por ejemplo, que Honda tenga intenciones de hacer realizar mucha experiencia con motores aspirados en el curso de la temporada '88, a fin de estar lista para 1989, y entre tanto hacer correrlos con Lotus y McLaren, los motores turbo con presión reducida a 2,5 bar.

He aquí porque es posible que Williams corra en 1988 con motores aspirados aparentemente iguales a los de March y Ligier, pero en realidad desarrollados por la casa madre, con posibilidad de cambiar a mitad de temporada por motores de doce cilindros (o de diez) que en Honda están poniendo a punto. Cosa que permitira efectuar investigación y desarrollo sin la marca oficial. De cualquier modo, la situación es esta.

## ¿LA ULTIMA VEZ EN MONZA?

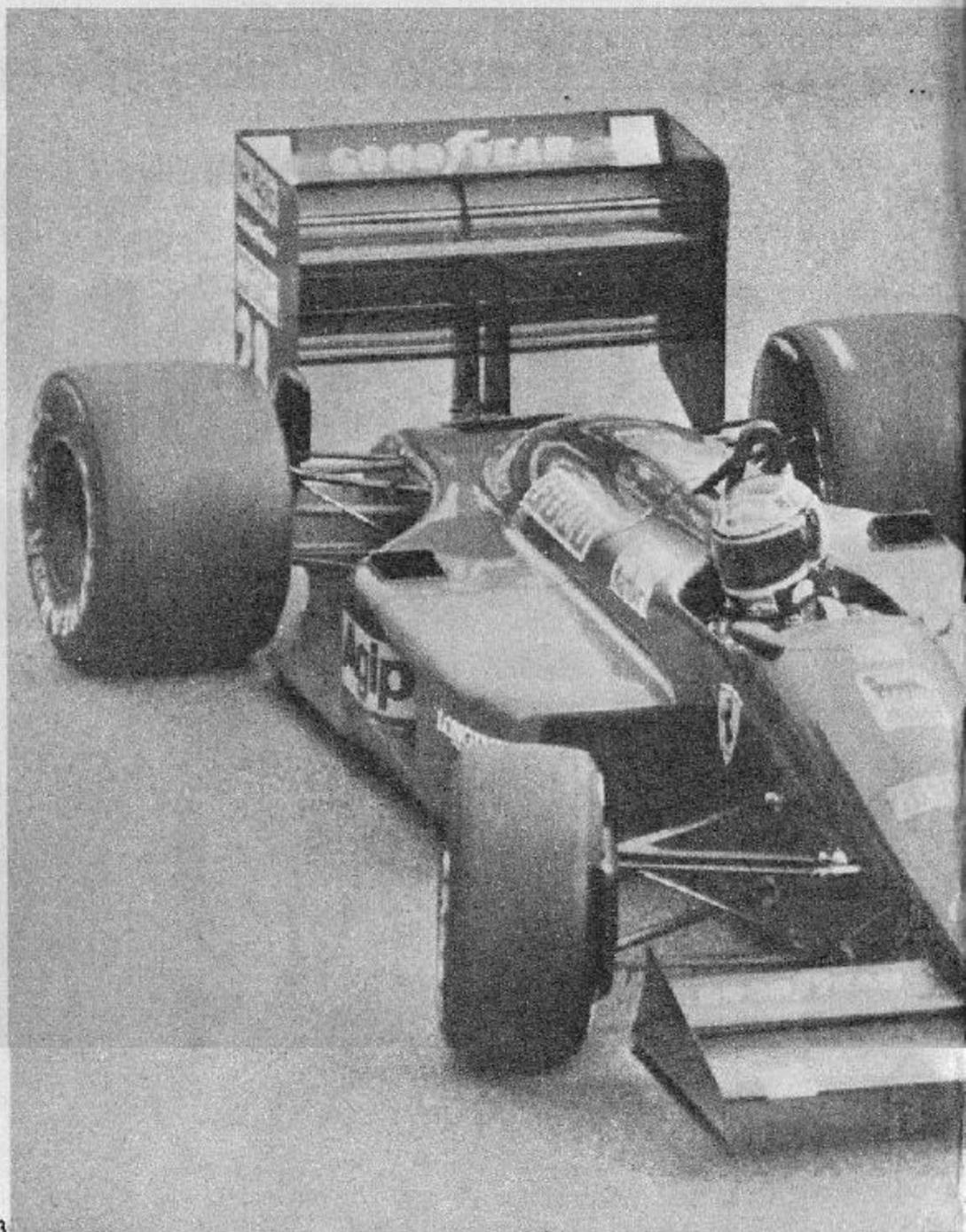
Una cierta emoción fue suscitada por un ultimátum dirigido a los organizadores del Gran Premio de Italia, por parte de la FISA, que requirió que para 1988 se efectúen trabajos de modernización del circuito, tanto por la zona de boxes como para los garajes, servicios de prensa y dirección de la carrera.

La SIAS, sociedad que administra el autódromo, hace mucho tiempo presentó un proyecto de ampliación y modernización del trazado, pero se encontró siempre frente a la situación atípica del autódromo, que en realidad es de propiedad de las comunas de Milán y Monza, encontrándose en el interior del "Parco Reale" que es zona protegida. Y sin la autorización de las diversas administraciones públicas no es posible efectuar ningún trabajo, por lo que hasta la fecha no se tomaron medidas. Ahora, el ultimátum de la FISA agitó las aguas, convirtiéndolo a las dos administraciones interesadas a darse cuenta de la urgencia de proceder a las decisiones oficiales. Un proyecto de trabajos a cumplir fue presentado hace un tiempo y espera solamente ser autorizado. En alternativa a Monza estaría Misano, donde las tareas de adaptación del circuito de Santa Mónica están avanzadas, y podría albergar el Gran Premio de San Marino, pasando a Imola el Gran Premio de Italia. Y se habla también de completar el circuito de Mugello, que sería uno de los mejores del mundo si tuviese la infraestructura adecuada.

Todo esto ha suscitado discusiones, las que auguran por fin la solución del problema. Pero aquello que se hace notar es que la FISA es muy rígida con los circuitos europeos, y pretende muchísimos trabajos que cuenta cifras enormes, pero al mismo tiempo autoriza la realización del Gran Premio de Detroit, donde servicios y condiciones de seguridad no existen.

¿Y la coherencia.?

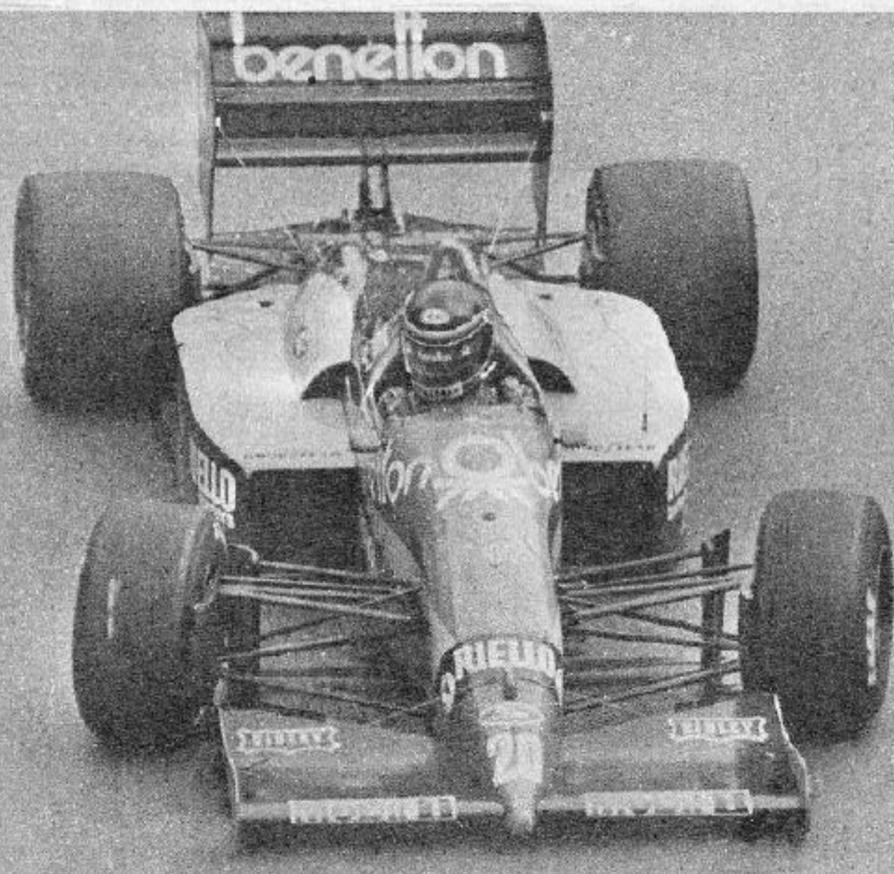
A propósito de esto informamos que en julio, la Asociación Internacional de Circuitos Permanentes envió a la FISA un pedido preciso, para tener el derecho de ser admitida su participación en los trabajos de esta, es decir, el derecho de exponer el propio punto de vista y también intereses de los circuitos, para armenizarlos con los de las otras partes.

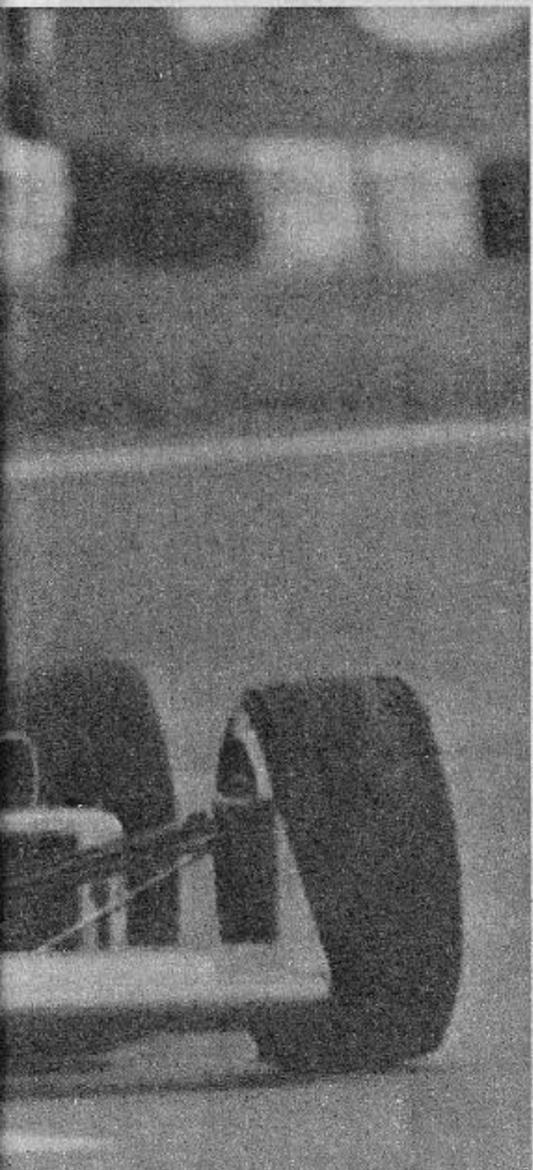
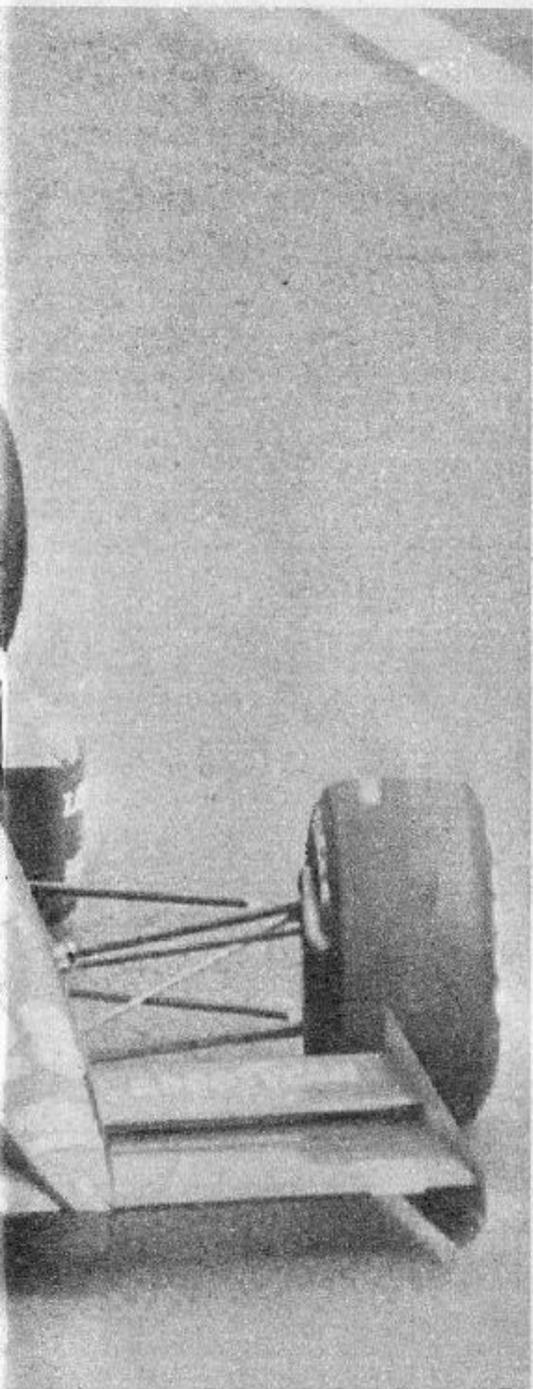


3



5





## SENNA ATACA A LOTUS... Y A LA FORMULA UNO

Ayrton Senna fue uno de los grandes personajes de este fin de semana que tuvo la Fórmula Uno en Monza. Y no sólo por el segundo lugar conquistado en el Gran Premio, sino por la confirmación oficial de su pase a McLaren para la próxima temporada, y por algunas declaraciones bastante "picantes" vertidas por el brasileño en torno a su actual equipo y al ambiente de la categoría en general.

Una vez hecho el anuncio oficial de su incorporación a la escudería McLaren para 1988, Senna comentó: "Ahora estoy más tranquilo porque mi futuro está definido. Y ese futuro estará en McLaren, uno de los mejores equipos que tiene la Fórmula Uno en la actualidad. No por casualidad fue Campeón en los tres últimos años... Espero que conmigo puedan seguir siéndolo en la temporada venidera".

No podía faltar la pregunta sobre su futura relación con Alain Prost y las condiciones en que ambos trabajarán en la escudería de Ron Dennis. Muy tranquilo, Senna expresó al respecto: "No me preocupa tener como compañero a Alain Prost. Por el contrario, me estimula, y creo que estar junto al Bicampeón Mundial será algo excelente, pues los dos trabajaremos en el desarrollo del nuevo auto, y de esta forma los objetivos tardarán menos en cumplirse. Tengo la esperanza de que los resultados que se verán en la pista, serán muchas victorias".

Senna agregó que el contrato firmado lo pone en igualdad de condiciones con Prost, destacando que "en la mayoría de las carreras tendremos tres autos; el muleto estará a disposición de quien lo necesite. En sitios como Montecarlo o Detroit, donde suelen aumentar los inconvenientes, está previsto que habrá cuatro coches, dos para cada uno".

Consultado sobre las causas que motivaron su alejamiento de Lotus, Ayrton no tuvo reparos en expresar: "Mi objetivo era vencer, y el de Lotus, solamente sobrevivir. Así no podíamos seguir juntos. Incluso, ahora me arrepiento de haber ido a Lotus a fines de 1984, cuando tuve una oferta en firme de Williams, que en esa época empezaba a desarrollar el motor Honda...".

Seguidamente, Senna tuvo duros conceptos al referirse al clima existente dentro de la Fórmula Uno, puntualizando: "Hacer amigos en este medio es imposible. El dinero que está en juego es tanto, que a nadie le importa algo del otro. En mi caso, estoy para vencer y tratar de ser el mejor. Sin embargo, hay quienes están por profesión, y por ello hacen de todo y se dejan hacer de todo por no perder sus puestos. De éstos quiero mantener distancia. Ahí está el caso de Alboreto, que me encerró a la salida de la curva Bosch en Zeltweg, andando a 280 km/h, y cuando fui a pedirle explicaciones no me dijo nada. En su silencio comprendí que con esa maniobra había querido cobrarse lo de Hockenheim, cuando involuntariamente lo encerré. Habían pasado varias semanas pero su rencor quedaba. Y así ocurre con muchas cosas...".

Por último, Senna reiteró que "estoy en la Fórmula Uno para ganar el título mundial. Esto no significa que vaya a dejar el automovilismo después de conquistarlo. Puede ser que el día en que sea Campeón del Mundo, decida parar, aunque también puede pasar que venciendo por primera vez y sintiendo que pueda ganar más, continúe hasta buscar nuevos títulos". También el paulista volvió a fustigar el clima humano imperante en la categoría, afirmando: "El circo de la Fórmula Uno es sucio, asqueroso y hasta repugnante. Cuando deje de correr voy a escribir un libro y entonces habrá mucha gente que quede sorprendida de lo que voy a contar".

Enterado de estas expresiones de Senna, su compatriota Nelson Piquet comentó: "Ayrton es paulista y yo soy carioca, por lo tanto él debe sufrir más que yo... Lo que puedo decirle es que si llega a ganar su primer título mundial, seguramente después verá que las cosas son menos graves de lo que él piensa".

3- Por intermedio de Gerhard Berger, Ferrari y sus "titos" volvieron a sonreír. 4- Thierry Boutsen se mantuvo segundo durante gran parte de la carrera, pero luego sucumbió ante el "ferrariista" Berger. 5- Senna acusó duramente a Ghinzani por el episodio que lo privó del triunfo... 6- Johanson preocupado. Los McLaren siguen sin funcionar correctamente. 7- Este es Thierry Boutsen, el belga que aprovechó muy bien en las primeras vueltas una oportunidad para superar en una sola maniobra a los "enreñados" Berger y Mansell.

posibilidades ofrecida por la máquina que el domingo no anduvo como esperaban los "titos" pero, en suma, bien. Faltó la de Alboreto por una rotura curiosa, derivada en la pérdida de un flanco, a causa de un golpe en la parte de abajo probablemente recibido al subirse a un "pianito". Se rompió un brazo de sostén de la carrocería, el pontón voló a la pista, la turbina de la bancada izquierda tomó desde entonces poco aire y caliente, y así de esa manera se produjo un desequilibrio imprevisto. Fuera Alboreto, pero esta vez con la frente alta, aunque con amargura. Y en la evaluación global digamos que la Ferrari, finalmente estuvo bien en carrera.

Malísimo en cambio lo de McLaren, a quien Porsche ya no le da, obviamente, mucha atención y cuya máquina está ciertamente envejecida. Prost esperaba todavía el domingo a la mañana poder engancharse al trenzito de los candidatos al título, pero sin convicción y enseguida de la largada de la carrera, perdió lo que quedaba de sus ilusiones. Le queda el consuelo de tener dentro de algunos meses los motores de Honda, y de tener alrededor los hombres amarillos que por lo menos son de su estatura...

Bien, pero solamente hasta cierto punto, Boutsen y Fabi con los Benetton. Fabi afligido rápidamente por una ma-

niobrabilidad aleatoria, se aterró enteramente al volante para no perder, al menos, contacto con el McLaren de Johanson (y la suya fue una batalla de relac-guardia que pocos apreciaron). Boutsen en cambio mantuvo durante largo rato el segundo puesto, pero al final debió aflojar, superado también por Berger.

Otra cosa no sabría narrarles de esta carrera un poco surrealista, como a menudo ocurre en Monza. La guerra de los motores aspirados la ganó el Tyrrell de Streiff, con Capelli a poca distancia. Por su parte Nannini llevó hasta la meta al Minardi, enseguida detrás de la máquina del campeón del mundo Prost.

### PATIO DE BOXES

**LIGIER SIN MOTORES** - Los Ligier no hicieron las pruebas del sábado, por falta de motores... Las roturas sucedidas durante la temporada hicieron que fuesen utilizados más motores de aquellos previstos en el acuerdo con Megatron, por lo que a partir del Gran Premio de Italia, Ligier se encuentra con poca disponibilidad de propulsores. Por esto no pudo efectuar las pruebas del sábado al no poder arriesgar quedarse sin motores y por esto también en las próximas carreras Ligier tendrá dificultades, debiendo por fuerza, limitarse. Probable-

mente efectuará sólo una jornada de pruebas en todos los grandes premios que restan salvo que logre un nuevo acuerdo con Megatron.

**DEBUT DE COLONI** - La nueva escudería italiana Coloni debutó en Monza con Larini al volante de la máquina apenas terminada. Un debut relativamente bueno, pero desafortunado porque la rotura del embrague durante la clasificación impidió a Larini obtener un tiempo decente. Así el Coloni no se clasificó, pero la impresión general es que es una buena máquina, bien hecha y de buenas posibilidades. Volveremos a verlo en el Gran Premio de España (no en Portugal) y después basta, hasta 1988. También se habló de los sponsors de esta nueva escuadra, y entre otros fue citado el nombre de Q8, que es la marca actual de los combustibles que anteriormente se llamaban Gulf.

Por ahora, la Q8 debería proveer solamente carburante y aceite, pero es probable que en el futuro próximo se convierta también en sponsor financiero.

**SALUDO ESPECIAL** - Volvió a verse por Monza al abogado Gianni Agnelli, presidente de Fiat, quien se mostró bastante satisfecho por los progresos de los autos italianos. Estuvo en los boxes, y saludó especialmente al equipo Ferrari.

**ARGENTINOS CONOCIDOS** - También fueron vistos en Monza, José Froilán González, que suele no faltar a la cita peninsular; Guillermo Maldonado y Oreste Berta, espectadores muy atentos y representantes de la Fórmula Tres Sudamericana que están gestionando el "mundialito" que detallamos aparte.

**¿CÓMO QUE CORRE VILLENUEVE?** - En la pista de Monza, durante los tres días del Gran Premio se la vio a Johanna Villeneuve, acompañada de su hijo Jacques que ya tiene 16 años y que además de estudiar en un colegio suizo comenzó a correr. Anteriormente en Kart y recientemente, en Canadá, en dos ca-

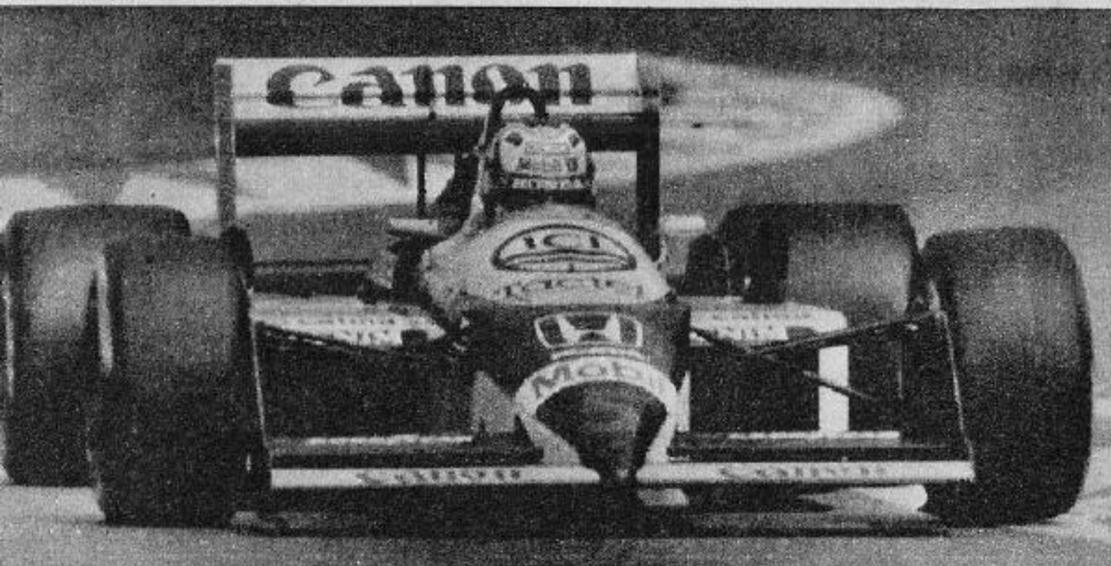
rreras de Fórmula Dos Mil local. En la primera, Jacques Villeneuve II llegó cuarto y en la segunda finalizó como escolta del ganador. "Pude ganar - declaró - pero me equivoqué porque intenté pasar en un punto difícil por lo que hice un trompo."

**VISITA A FERRARI** - Jean Marie Balestre visitó a Ferrari en la jornada del jueves, oficialmente para rendir homenaje a Don Enzo, pero probablemente para encontrar un acuerdo sobre futuros reglamentos, por los cuales Ferrari habría declarado una efectiva claridad y sobre todo una garantía real de estabilidad.

**TRASPÍE TÉCNICO DE WARWICK** - En la verificación posterior a las pruebas del sábado sobre la máquina de Derek Warwick los comisarios constataron que el sistema extintor de a bordo estaba prácticamente vacío, pesando 3,5 kg en vez de 9 kg. Por esta razón el tiempo de Warwick de la segunda sesión fue cancelado, pero eso no cambió nada porque el irlandés obtuvo su mejor tiempo el viernes.

**VELOCIDADES** - Las velocidades máximas registradas por el sistema Olivetti Longines sobre el circuito de Monza fueron particularmente elevadas. Durante la segunda sesión de clasificación, el sá-

bado, Nelson Piquet superó los 350 km/h de media en el punto que se tiene como de máxima velocidad en el circuito, vale decir antes de la primera chicana luego de la recta de las tribunas. Estos fueron los más rápidos: Piquet, 352,136 km/h; Berger, 347,602 km/h; Mansell, 347,602 km/h; Senna, 342,531 km/h; Patrese, 342,531 km/h; Alboreto, 339,623 km/h; Fabi, 338,770 km/h. Prost, Nakajima y Johansson apenas algo más de 337 km/h. Entre los motores aspirados, el más veloz fue Alliot con 303,030 km/h, seguido por Capelli, Streiff, Palmer, Larini y Fabre, que fue el más lento con 291,655 km/h.



Nigel Mansell, una vez más aparece complicado en la definición de un campeonato. Finalizó tercero en Monza, a más de 49s de la punta.

## LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta. N°	Piloto	Marca	Causa
5	7 Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	Motor
7	8 Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Rueda perdida
9	17 Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	Distribuidor
13	27 Michele Alboreto	Ferrari F1 87	Temperatura
16	21 Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	Motor
27	Franco Forini	Osella FA1D-Alfa Romeo	Motor
27	18 Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	Transmisión
34	23 Adrian Campos	Minardi M187-M. Moderni	Motor
37	29 Philippe Alliot	Lola LC87-Ford Cosworth	Toque con Streiff
43	9 Martin Brundle	Zakspeed ZK841-Zakspeed	Caja de cambios

## LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
10	PIQUE	BOUT	BERG	MANSE	SENN	ALBO	JOHA	FABI	CHEEV	DANNER
20	PIQUE	MANSE	BOUT	BERG	SENN	JOHA	FABI	CHEEV	DANNER	BRUN
30	SENN	PIQUE	MANSE	BOUT	BERG	JOHA	FABI	BRUN	GHIN	DANNE
40	SENN	PIQUE	MANSE	BERG	BOUT	JOHA	FABI	GHINS	BRUN	DANNE

## ORDEN DE LARGADA

Nelson Piquet Williams FW11B-Honda 1m23s460/1000 Promedio: 250,179 km/h.	Nigel Mansell Williams FW11B-Honda 1m23s559
Gerhard Berger Ferrari F1 87 1m23s933	Ayrton Senna Lotus 99T-Honda 1m24s907
Alain Prost McLaren MP4D-TAG Porsche, 1m24s946	Thierry Boutsen Benetton B187-Ford 1m25s004
Teo Fabi Benetton B187-Ford 1m25s020	Michel Alboreto Ferrari F1 87 1m25s247
Riccardo Patrese Brabham BT56-BMW 1m25s525	Andrea De Cesaris Brabham BT56-BMW 1m26s802
Stefan Johansson McLaren MP4D-TAG Porsche 1m27s031	Derek Warwick Arrows A10-Megatron 1m28s083
Eddie Cheever Arrows A10-Megatron 1m28s022	Satoru Nakajima Lotus 99T-Honda 1m28s160
René Arnoux Ligier JS29-Megatron 1m28s946	Cristhian Danner Zakspeed ZK841-Zakspeed 1m29s466
Martin Brundle Zakspeed ZK841-Zakspeed 1m29s144	Alessandro Nannini Minardi M187-M. Moderni 1m31s069
Piercarlo Ghinzani Ligier JS29-Megatron 1m28s898	Adrian Campos Minardi M187-M. Moderni 1m30s782
Alex Caffi Osella FA1D-Alfa Romeo 1m31s029	Jonathan Palmer Tyrrell 016-Ford Cosworth 1m33s028
Phillips Alliot Lola LC87-Ford Cosworth 1m33s170	Philippe Streiff Tyrrell 016-Ford Cosworth 1m33s264
Iván Capelli March 871-Ford Cosworth 1m33s311	Franco Forini Osella FA1D-Alfa Romeo 1m33s816

## COPA DE CONSTRUCTORES

Pts	Marca	Pts
1°	Williams-Honda	106
2°	Lotus-Honda	55
3°	McLaren-TAG Porsche	51
4°	Ferrari	20
5°	Benetton-Ford	17
6°	Tyrrell-Ford Cosworth	8
7°	Arrows-Megatron	7
8°	Brabham-BMW	6
9°	Zakspeed	2
10°	Ligier-Megatron	1
	March-Ford Cosworth	1
	Lola-Ford Cosworth	1

**TROFEO COLIN CHAPMAN:** (para equipos que utilizan motores aspirados): Tyrrell - Ford Cosworth, 119 puntos; AGS-Ford Cosworth, 36; Lola-Ford Cosworth y March-Ford Cosworth, 25.

## CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

(Disputadas once competencias)

Pts	Piloto	País	Pts
1°	Nelson Piquet	Brasil	63
2°	Ayrton Senna	Brasil	49
3°	Nigel Mansell	G. Bretaña	43
4°	Alain Prost	Francia	31
5°	Stefan Johansson	Suecia	20
6°	Gerhard Berger	Austria	12
7°	Thierry Boutsen	Belgica	10
8°	Michele Alboreto	Italia	8
9°	Teo Fabi	Italia	7
10°	Satoru Nakajima	Japón	6
11°	Jonathan Palmer	G. Bretaña	4
	Philippe Streiff	Francia	4
	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Eddie Cheever	EE.UU.	4
15°	Derek Warwick	Gran Bretaña	3
16°	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	Riccardo Patrese	Italia	2
18°	Philippe Alliot	Francia	1
	Iván Capelli	Italia	1
	René Arnoux	Francia	1

Próxima competencia: el 20 de septiembre, Gran Premio de Portugal en Estoril.

**TROFEO JIM CLARE:** (para pilotos que utilizan máquinas equipadas con motores aspirados): Jonathan Palmer (Gran Bretaña) 65 puntos; Philippe Streiff (Francia) 54; Pascal Fabre (Francia) 35; Philippe Alliot (Francia) e Iván Capelli (Italia) 25.

## LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena.V	Clasif.V	Entrena.S	Clasif.S	Tanques llenos	Vuelta más rápida
Piquet	1m26s777	1m24s617	1m25s338	1m25s460	1m26s776	1m26s858
Mansell	1m25s364	1m24s350	1m25s204	1m23s359	1m26s265	1m27s496
Berger	1m26s236	1m25s211	1m27s435	1m23s933	1m30s125	1m26s519
Senna	1m26s181	1m25s535	1m26s319	1m24s907	1m29s308	1m26s796
Prost	1m28s025	1m25s340	1m26s253	1m24s946	1m29s747	1m26s882
Boutsen	1m27s177	1m25s250	1m28s125	1m25s004	1m29s496	1m26s725
Fabi	1m26s085	1m26s894	1m25s762	1m25s020	1m37s448	1m28s723
Alboreto	1m26s187	1m25s290	1m26s883	1m25s247	1m30s012	1m30s124
Patrese	1m28s944	1m26s453	1m28s498	1m25s525	1m30s306	1m31s497
De Cesaris	1m28s793	1m40s285	1m30s094	1m26s802	1m31s707	1m31s279
Johansson	1m28s876	1m27s420	1m30s651	1m27s031	1m30s640	1m26s468
Warwick	1m29s021	1m27s543	1m29s765	1m26s083	1m32s251	1m35s180
Cheever	1m28s269	1m29s273	1m28s113	1m25s022	1m31s628	1m32s820
Nakajima	1m30s610	1m28s463	1m28s566	1m26s160	1m32s079	1m31s849
Arnoux	1m30s419	1m28s946	1m30s120		1m33s205	1m31s335
Danner	1m31s466	1m30s389	1m34s303	1m29s465	1m34s434	1m31s636
Brundle	1m31s921	1m30s144	1m31s541	1m29s725	1m32s643	1m32s663
Nannini	1m32s792	1m29s738	1m32s903	1m31s069	1m33s414	1m32s568
Ghinzani	1m31s664	1m29s898	1m45s102		1m32s832	1m32s488
Campos	1m32s313	1m31s094	1m32s704	1m30s782	1m36s966	1m33s629
Caffi	1m34s814	1m32s768	1m32s010	1m31s029	1m35s533	1m34s187
Palmer	1m35s011	1m34s218	1m34s877	1m33s028	1m35s716	1m35s154
Alliot	1m35s577	1m34s748	1m34s058	1m33s170	1m35s528	1m34s912
Streiff	1m35s190	1m34s760	1m34s430	1m33s264	1m35s810	1m34s722
Capelli	1m34s653	1m34s205	1m34s190	1m33s311	1m35s485	1m35s266
Forini	1m34s936	1m34s467	1m34s128	1m33s816	1m37s368	1m37s964
Larini	1m38s617	1m38s460	1m37s911	1m35s721		
Fabre	1m38s525	1m39s393	1m38s788	1m35s679		

## CLASIFICACION FINAL

Gran Premio de Italia - Autódromo de Monza - Circuito de 5.800 metros - 50 vueltas - Recorrido total: 290 km - 6/9/87

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	6	Nelson Piquet	Williams FW11B-Honda	1h14m47s707/1000	50
2°	12	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	a 1s806/1000	50
3°	5	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	a 49s036	50
4°	28	Gerhard Berger	Ferrari F1 87	a 57s979	50
5°	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	a 1m21s319	50
6°	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	a 1m26s767	50
7°	19	Teo Fabi	Benetton B187-Ford	a 1 vuelta	49
8°	26	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29-Megatron	a 2 vueltas	48
9°	10	Cristhian Danner	Zakspeed ZK841-Zakspeed	a 2 vueltas	48
10°	25	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	a 2 vueltas	48
11°	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	a 3 vueltas	47
12°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth	a 3 vueltas	47
13°	16	Iván Capelli	March 871-Ford Cosworth	a 3 vueltas	47
14°	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	a 3 vueltas	47
15°	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	a 4 vueltas	46
16°	24	Alessandro Nannini	Minardi M187-M. Moderni	a 5 vueltas	45

Promedio del ganador: 232,636 km/h.

Record de vuelta: Senna en 1m26s796/1000 a un promedio de 240,564 km/h.

## TAPAS DE CILINDRO:



**LAS TENEMOS TODAS!**

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

**INDUSTAP**

DISTRIBUIDORES



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

## PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

Línea completa de accesorios y repuestos GACEL - CLASE 2  
UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS

JOAQUIN V. GONZALEZ 1834. CAP. FED. (1407). TEL. 588-5780

## REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

• REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES  
Ventas por mayor y menor Tarjetas de crédito

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

## TODO PARA EL DIESEL

dir: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- toberas • Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

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

## 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



Especialistas en motores y árboles de levas especiales.  
Línea completa de repuestos para motores de competición F128, 147-Spazio-Brio-800 SM. y Ford Sierra.  
MATHEU 2350. Villa Malpa (S. Martín). TEL. 752-2196

Equipe su auto con SPOILERS TRASERO PARA TECHO Y BAUL



**BUGOMCAR**

Distribuidores y Mayoristas  
Gral. MADARIAGA 3191  
San Justo. 651-4468; 651-3293

## Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15209  
Tel. 747-2557 - (1640) Acassuso

**BIELAS** para Chevrolet Std. Especiales  
**ENGRANAJES**, distribución variable para Chevrolet  
**CABLES** siliconados para todas las marcas  
**TREN** de poleas dentadas

**ANTIFLAMA** • **CAPUCHAS**  
• **BUZOS** • **CASCOS**  
• **BOTAS** • **BUTACAS**  
**NEW EQUIPMENT SRL.**  
Envíos al interior  
Tel. 37-5542 (10-18 hs.)  
Ego. del Estero 326. 7º of. 39

## LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 2159) Villa Bosch  
TEL. 769-1304

## CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS  
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:  
541-2694  
70-6387



## AUTO-TINT POLARIZADO DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE:  
TEL. 782-9966

UNICO LEGITIMO  
COLOCANDO EN EL AGU



Nueva dirección:  
LIBERTADOR 6602

FIAT 600 - 125 - 130 - 147 - 151 - 152

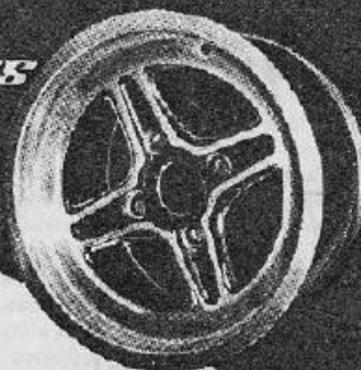
## TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (BARANET - ALQUART - PRATTONE)

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

PREPARACION DE MOTORES  
POTENCIACIONES  
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES  
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales  
OSVALDO MACEIRA  
COMPETICION  
ITALIA 355  
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1640)

## ruedas argentinas



## COMPETICION

TC.2000 • F2 CODASUR • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3  
FORMULA SIERRA • F2 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



MUÑOZ 2376 (c.p. 1663.)

SAN MIGUEL TEL. 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS  
LOS CARBURADORES

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

## DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS  
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS  
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Esano hidráulica s.r.l. DIAG. 78 N° 1585

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

## 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 máquinas viales.

• Equipos para competición Inyección Yectronic - Cayotronic - Bosch -

• Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo

• Alineación controlada con equipos SUN

• Equipos a gas

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

## CAPUCHAS

BUZOS

CASCOS



## BOTAS

- 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

## DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

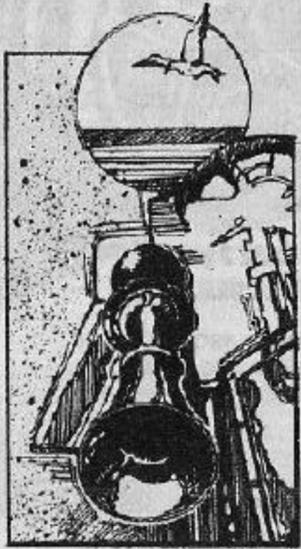
- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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

# Toquecitos de bocina



## SUSENSIONES Y MULTA

Tanto Aldo Albini como Néstor Papini, director y director adjunto de la competencia de Turismo llevada a cabo el 1/3/87 en el Autódromo de Buenos Aires, fueron suspendidos para ejercer cargos de autoridad deportiva por un año, mientras que al Mataderos Automóvil Club (organizador en esa ocasión) se lo multó con \$ 1.000.

## ZANATTA POR ZANATTA

Si se confirma la realización el 27 de setiembre de la competencia del Club Argentino de Pilotos en el autódromo Oscar Cabalén



## REVOLUCIONARIA BOMBA DE INYECCION

El pasado viernes 4, en el Museo del Automóvil, en la ciudad de Baicorce, fue entregado el premio "Juan Manuel Fangio", instituido por el Banco Provincia de Buenos Aires para innovaciones tecnológicas en la industria automotriz, que fuera ganado por Augusto Ulderico Cicaré, al desarrollar una bomba de inyección para motores diesel que consiste en una construcción simple, de cuerpo cilíndrico, que cuenta con un conjunto de dosificación a pistón, de inyección variable para cada cilindro, y una única leva común a todos los botadores.

En la foto vemos al galardonado junto a Juan Manuel Fangio y al Doctor Aldo Ferrer, presidente del Banco Provincia de Buenos Aires, en el momento de la entrega. En nuestro próximo número ampliaremos sobre el tema.

## EL CASO DACIA

Recibimos una carta de Arturo Abella Nazar dirigida a nuestro director y con pedido de publicación, referida a las modificaciones correspondientes del R-12 para homologarlo y, participar en el Rally Mundial. La carta dice textualmente:

"Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con referencia a los sucesivos artículos aparecidos en la revista CORSA, con motivo de la participación de los automóviles Dacia en el último Rally Argentino '87.

"En el N° 1096 página 14, 1ª columna, informan que el modelo Dacia es muy parecido y básicamente idéntico, y en la segunda columna de la misma página, dicen que de parecido tiene poco con relación al R-12 argentino, haciendo también referencia a la diferencia de relaciones de caja, cuando la caja de velocidades de cuatro marchas es igual a la de los años 70, cosa que luego aclaran en el N° 1102, página 27, 4ª columna.

"Por otra parte en ningún momento se recibió la inscripción en forma condicional para dicho vehículo, ya que previamente a la inscripción estudiamos con miembros de la subcomisión Técnica del ACA y gente especializada, el tema de la Ficha de Homologación, la cual fue aceptada, por la cual quien quisiera podía estar presente con el Dacia, lamentando que en la revista N° 1101, página 24, primera columna, se comentó que la gestión prosperó muy parcialmente.

"El reglamento es muy claro y sobre el tema es importante destacar que se pueda participar con cualquier vehículo siempre y cuando responda, dicho vehículo, exactamente a la Ficha de Homologación correspondiente (ej. Renault Fuego, ficha de homologación francesa), y en el caso de los 'Dacia' no hubo problemas, pues respondían perfectamente a la N° A 5151 de origen rumano, luego verificado en forma por demás exhaustiva por el Sr. Franco Caneschi, Comisario Técnico enviado de la FISA, dando su aprobación, y que por otra parte hizo cumplir estrictamente las reglamentaciones vigentes.

"En el N° 1102 de la revista CORSA, página 27, en un recuadro se dice que el motor fue llevado de 1.393 cm<sup>3</sup> a 1.289 cm<sup>3</sup> gracias al torneado de camisas especiales, cosa que no es así, ya que dicho procedimiento está expresamente prohibido Art. 255, Reglamento específico del Grupo "A", punto

N° 5, y por otra parte difiere el block, como otros elementos del motor, del modelo 1.289 a 1.397 cm<sup>3</sup>.

"También afirman que 'el múltiple de admisión y el de escape son idénticos', tanto el de Dacia como el de R-12, lo cual no es así, pues el del Dacia es de hierro fundido en una sola pieza y el del R-12 es de fundición de dos piezas, aparte de diferir en su forma.

"Con referencia al carburador Weber de medida 27/32, 'bastante difícil de conseguir', le informo que se puede comprar en muchas casas del ramo sin ningún problema.

"En cuanto a la pregunta del responsable de la nota: 'de dónde salieron tantas piezas originales del auto yugoslavo -no lo sabemos-, le explico que las piezas usadas para armar el Dacia no son originales yugoslavas sino de origen nacional, y con referencia al comentario de que en la Aduana hay vehículos Dacia, le informo para su conocimiento que dichos vehículos son de uso exclusivo de esa repartición. Son rumanos, no yugoslavos.

"Para su mayor información le adjunto todas las fotocopias de los elementos comprados, incluyendo el certificado de fábrica del motor 1.289 cm<sup>3</sup>, comúnmente llamado 1.300 cm<sup>3</sup>, a los efectos de contrarrestar todo tipo de 'dudas' y 'suspicias', 'sospechas', etc., etc., como así también la comisión de algún delito en el armado del Dacia.

"Como verá, Sr. Director, y sé que a usted le consta, fue mucho el esfuerzo que se realizó para poder participar nuevamente en la gran fiesta que representa el Mundial argentino, más cuando me considero, junto con otros, identificado con la marca Renault, y ser modestamente uno de los iniciadores de la especialidad con el rombo.

"Pretendo con estas líneas dejar perfectamente aclarado el controvertido tema del 'Dacia' en el mundial, ofreciéndole si Ud. lo cree necesario, el vehículo en cuestión, con los sellados correspondientes, a efectos de corroborar toda la parte técnica y disipar las dudas pertinentes.

"En homenaje a la verdad y con el fin de que los numerosos lectores de la revista de su dirección se hallen debidamente informados, ruegole la publicación de estas líneas y aprovecho la oportunidad para saludarlo con mi más alta consideración y estima."

## CONCURSO CAMPEONES-CORSA-ORIENT

### ACIERTE EN JUNIN Y GANE



En la competencia de Turismo Carretera que se llevará a cabo el próximo domingo 13 de setiembre en Junín, se habrá de disputar otro de los concursos auspiciados y promovidos por Campeones CORSA y Orient, que como premio para el ganador tiene un reloj de esa afamada marca.

Las bases son simples: usted sólo tiene que llenar la boleta adjunta, marcando con una cruz su preferencia en el casillero correspondiente. Hay seis parejas, y de ellas, deberá acertar cuál de los otros dos pilotos prevalece sobre el otro. Por ejemplo: si opta por el que está a la izquierda, la cruz deberá ir en ese lugar; si piensa que alguno de los dos no se clasificará o abandonará, la cruz irá al medio, y si opta por alguno de la derecha, ahí deberá poner la cruz.

De manera que escriba poniendo en el sobre: "Concurso de Pronósticos Automovilísticos Campeones-CORSA-Orient, Arenales 2896, Planta Baja (CP 1425) Capital Federal", o bien puede también depositar su voto en la urna que al efecto estará en Junín, junto a la cabina de transmisión de "Campeones".

El miércoles posterior a la competencia de T.C. en Junín, se hará el sorteo entre quienes hayan acertado con los pronósticos, y el nombre del ganador será anunciado en el programa diario de Campeones, que se emite por Radio El Mundo entre 20 y 21 horas, y también en el programa televisivo de esa misma organización, los jueves de 23 a 24 horas por Canal 2 de La Plata.

Escriba, palpíte la carrera y tenga la oportunidad de acertar con sus ídolos...

## CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

N° 013 CARRERA: T.C. en JUNIN

Nombres \_\_\_\_\_ Apellido \_\_\_\_\_

Domicilio (ciudad/localidad, provincia) \_\_\_\_\_

Tipo y n° de documento \_\_\_\_\_ Teléfono \_\_\_\_\_

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	SATRIANO	<input type="checkbox"/>	OYHANART	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	ANGELETTI	<input type="checkbox"/>	MORRESI	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	A. AVENTIN	<input type="checkbox"/>	SALGADO	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	URREZANIZ	<input type="checkbox"/>	CASTELLANO	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	NESPINA	<input type="checkbox"/>	MARCOSS	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	SASSO	<input type="checkbox"/>	M. CALAMARA	<input type="checkbox"/>



RELOJES ORIENT CORSA

de Córdoba, René Zanatta le cederá la butaca del Nissan 300 ZX a su hermano Oscar, ya que él estará corriendo el Gran Premio de Brasil de Motociclismo en la categoría hasta 250 cm<sup>3</sup> del Campeonato Mundial, que se hará en Goiania. Una semana después, René prevé estar también en el G.P. argentino.

## FINESCHI VENDE

El Campeón 1986 de la Fórmula Sierra sigue con intenciones de volver a esa clase del Turismo, y para concretar el retorno, ha puesto en venta la coupé Ford Sierra XR4 de Turismo Competición 2000. La oferta es sin

motor y se aceptan permutas. Los interesados podrán llamar al 204-3268/9621 entre las 8 y las 15 hs.

## EL VIAJERO HERITIER

El pasado jueves estuvo en el Chaco y el sábado en Misiones. Antes del viaje, declaró: "Al Chaco viajo para firmar el contrato de la carrera. La fecha sería la del 27 de setiembre, porque nosotros teníamos la del 20 pero se la cedimos al Turismo y a la Fórmula Tres, pues ellos tenían problemas para hacer la carrera de Mendoza. Al circuito de Resistencia aún le falta ser aprobado. El sábado veremos un

## LAS PRUEBAS EN EL AUTODROMO

Lunes. Tres pilotos giraron ese día utilizando el circuito nuevo. Ricardo Joseph, continuando con la puesta a punto de las suspensiones de su Regatta 85, llegó a marcar un registro de 1m38s70/100; Sergio Dellafiori con su Fiat 128 1.5, obtuvo para su mejor vuelta 1m38s85, y Nicolás Comito, con Datsun 280, giró en 20 oportunidades, realizando una tanda de 6 rondas debajo del minuto 37 y llegando en la mejor a 1m36s33. Martes. La Fórmula Renault estuvo representada por tres pilotos: Rolando Zgaib (35 v.), 1m25s94, Gustavo Peric (32 v.), 1m23s85, y Claudio Ruggeri (25 v.), 1m28s28; girando también en la variante número 9 los pilotos de Fórmula 2 Nacional, Hugo Lara y Jorge Speciale -este último con el ex auto de Rafael Verna y con un motor de entrenamiento-, marcando 1m21s9 y 1m30s77 respectivamente. El mismo día Humberto Dana puso por primera vez en pista su Fórmula Tres Sudamericana, girando en 20 oportunidades con un registro de 1m16s48.

Miércoles. Pablo Rafú con el Sierra de Turismo, giró en 10 oportunidades, llegando en la última a un registro de 1m34s19. Horacio Valenti con su Renault 18, sólo dio 8 giros, el mejor de ellos en 1m37s61. Carlos Manzano con Nissan 300 dio 25 vueltas con gran regularidad registrando en la mejor 1m35s70. Nicolás Comito (30 v.) con Datsun 280, 1m37s36, y Arnaldo Puleo, también con Datsun (20 v.), 1m38s34. Silvio Oltra con la coupé Fuego de T.C. 2000 giró en 12 oportunidades, llegando en la mejor a 1m30s71. Jueves. Por la mañana, Jorge Omar del Río con el Datsun de A. Puleo, marcó 1m37s53. A la tarde, nuevamente fueron 3 los representantes de la Fórmula Renault: Hugo Mazzini (22 v.); 1m22s70; Marcelo Demarchi (12 v.), 1m23s68; Gustavo Stefanini estrenando la atención del equipo MAN Competición que ya dio sus frutos, principalmente en la parte estética, marcó tras girar en 11 oportunidades 1m22s91. Humberto Dana con el F.3 Sudamericana utilizando neumáticos viejos, dio 13 vueltas, con la mejor en 1m16s18, y 7 vueltas con un juego de neumáticos nuevos, llegando en la más lenta a 1m15s93 y en la más veloz a 1m15s10. Miguel Angel Guerra dio 13 vueltas marcando 1m15s90. Por la tarde, en la variante número 12 se presentaron los pilotos de Turismo Carretera, José Cataña (5 v.) con varios problemas, Roberto Oubiña (10 v.), 2m8s98; Agustín Dopico (10 v.), 2m4s17, y Carlos Saiz calzando neumáticos Michelin y con suspensiones de ruta (10 v.), 1m59s5.

Viernes. Registros de pruebas sobre el circuito N° 9 (con cantidad de vueltas y mejor giro): Valenti, R.18 TP, 12 v., 1m34s19; Rafú, Sierra TP, 20 v., 1m34s07; Galicchio, VW TP, 8 v., 1m35s41; Oltra, Fuego TC 2000, 20 v., 1m29s77; "Cocho" López, Fuego TC 2000, 15 v., 1m30s44; Arnaldo Puleo, Datsun 280, 27 v., 1m37s36; Rubén Del Campo, R.18 TP, 12 v., 1m38s90; Zuain, Fuego T.C. 2000, 5 v., 1m32s52; Trejo, Regatta 100 TP, 3 v., 1m39s88.

## EL "LABERINTO" DEL CALENDARIO

Sigue modificándose el calendario de competencias nacionales de la presenta temporada. Ahora se conoció oficialmente —a pesar de lo declarado (y publicado en nuestro número anterior) por fuente de la CDA del ACA— la postergación por una semana de los tres rallies que faltan. San Luis se correrá entre el 18 y el 20 de setiembre; Pagos del Tuyú irá del 9 al 11 de octubre, y las 24 Horas, entre el 6 y 7 de noviembre. Con respecto al TC2000, Bahía Blanca renunció definitivamente a su fecha del 4 de octubre, y ahora hay tratativas con Pigüé para que la reemplace. Si esto ocurre, la Fórmula Renault Argentina no correrá en ese trazado. Pero de acuerdo con algunos trascendidos, también el TC2000 podría correr en Santa Rosa (La Pampa), si es que se aprueba el circuito, o incluso en San Jorge (Santa Fe).

El Turismo tiene confirmada su próxima fecha, el 20 de setiembre en Mendoza junto a la Fórmula Tres Sudamericana; y el 27 habrá una carrera del Club Argentino de Pilotos en el Oscar Cabalén de Córdoba, a pesar de que el Club quería ir al Chaco y dejar para otro mes la prueba mediterránea. No obstante eso, si se programa competir en el Chaco, deberá hacerse una verificación de aquel circuito. También de acuerdo con algunas versiones el promotor, Néstor Papini había dialogado con los organizadores de Trelew para llevar el Turismo hasta aquella ciudad sureña, a pesar de que las próximas competencias de esa especialidad están programadas —además de la citada de Mendoza— el 11 o 12 de octubre en Córdoba o Chaco; el 8 de noviembre en General Roca, el 20 de noviembre en Buenos Aires y el 6 de diciembre en Comodoro Rivadavia.

Turismo Carretera confirmó la competencia de Monte el 27 de setiembre y la de Balcarce el 11 de octubre, lugar éste adonde seguramente concurrirán con Fórmula Renault Argentina.

Como se aprecia, si el comienzo del año automovilístico no ha sido nada sencillo, tampoco lo será el final, a pesar de que se pretenda, en muchos casos, disimular los motivos de distintos y permanentes cambios en las fechas de las competencias.

## ¿CONJURA EN EL T.C.?

Durante el curso de la semana anterior se realizaron en La Plata un par de reuniones entre un grupo de pilotos de dicha ciudad (Politano, Muñiz, Pacchialat, Mazzacane, López, Pesenti y Bautista) junto a otros de varios puntos del país (Caparelllo, Osvaldo y Carlos Lynn, Perlo, etc.), para tratar diversos temas relacionados con el Turismo Carretera. Finalmente, esta autodenominada "Comisión de Trabajo Octavio J. Suárez" resolvió elevar un "petitorio" a la A.C.T.C.; que a continuación reproducimos: "1) Acharcar los gastos de la A.C.T.C. 2) Seguro para corredores y espectadores. 3) Balance de todas las carreras. 4) Bienes de la A.C.T.C. 5) Pago de viáticos y premios. 6) Suspensión y retiro de licencias. 7) Revisación médica. 8) Circuitos semipermanentes. 9) Televisión (consecuencias) y deterioro del periodismo oral. 10) Carreras en autódromos. 11) De esta reunión debe formarse un grupo de trabajo para defender y enaltecer al T.C. 12) De esta reunión también tendrá que salir un lugar y fecha para la siguiente reunión, y así también suar criterios sobre la categoría".

Posteriormente, algunos de esos pilotos se hi-

semipermanente en Oberá (Misiones), de aproximadamente 3.300 metros, con Raúl Escolar (CDA) y tenemos dos fechas en noviembre, el 1º y el 29, por lo que utilizaremos alguna de ellas para hacer una carrera allí".

### F.R.A. A SAN JUAN: ¿VA O NO VA?

La categoría aún no tiene decidido si correrá en San Juan o no. Para que se concrete la presencia de los monopostos, además de los veinte mil australes que costará llevar a esa especialidad, pedirán que se coloque una chicana similar a la que utilizó la Fórmula 2 Sudamericana en su momento.

### TESTS DE FANECO

El lunes siguiente a la competencia de Las Parejas, habrá pruebas de neumáticos para T.C.2000. Faneco ensayará distintos compuestos para comenzar con su provisión a la

cieron presentes el martes 1/9 —ante una citación— en la A.C.T.C., con la finalidad de entregar a sus autoridades el petitorio antedicho, y al respecto, Juan Carlos Deambrosi dijo a CORSA que: "Ese petitorio va a ser evaluado por la Comisión Directiva oportunamente; por lo demás, como teza un comunicado oficial, se dejó perfectamente aclarado que no se aceptarían reuniones de pilotos fuera de la sede de nuestra asociación, en las que se traten temas inherentes a la misma. En esos casos, nos reservamos el derecho de aplicar las sanciones previstas en nuestro estatuto".

Además, otros hechos también fueron noticia durante la semana anterior. En primer lugar, la renuncia de Pedro Suárez es uno de ellos, y mientras que el hermano del fallecido anterior presidente de la A.C.T.C. confirmó por radio su renuncia al cargo de Primer Vocal Titular, al cierre de esta sección el actual presidente, Juan Carlos Deambrosi, afirmó no saber nada al respecto.

### DIPUTADOS PIDE INFORMES

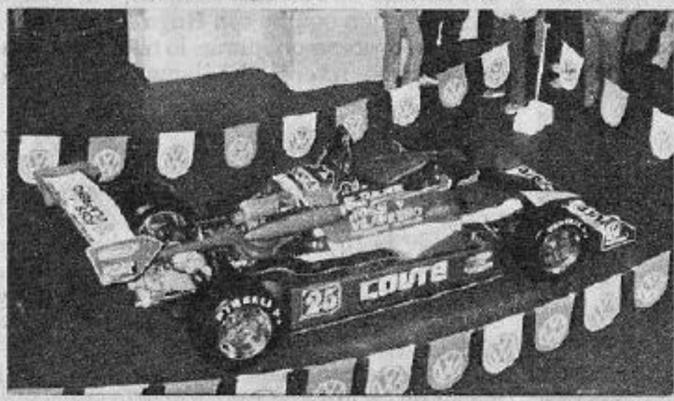
Con fecha 28 de agosto de 1987, un proyecto con la firma del diputado Lorenzo Pepe propone que

la Honorable Cámara de Diputados de la Nación se dirija al Poder Ejecutivo Nacional para que por intermedio de los organismos correspondientes se informe sobre: 1) Las medidas de seguridad que se adoptaron en ocasión de la carrera de Potrero de los Funes, el 16/8/87, con referencia a la de los corredores y participantes y público en general. 2) Cuántas personas y qué funciones específicas tenían aquellas encargadas de guardar la seguridad. 3) Qué tipo de elementos en cuanto a calidad y cantidad poseían los mencionados en el inciso anterior, con el objetivo que se les asignara. 4) En qué fecha y oportunidad fue habilitado el circuito de Potrero de Funes, y dónde obran las constancias de la misma. 5) Cuál fue el organismo que autorizó la realización del evento mencionado en el inciso anterior, y con cuáles recaudos, si es que alguno se adoptara. 6) Si es ésta la primera vez que en el circuito mencionado en el inciso cuatro, ocurren accidentes.

Cabe consignar que también el 16/7/85 y el 25/11/86, en oportunidad de los accidentes en Monte y La Plata, respectivamente el mismo integrante de la Cámara de Diputados se interesó por el tema, aunque en ambos casos su gestión no obtuvo resultados.

## EL "CHICHE" NUEVO DE DANA

En los salones de la coqueta concesionaria Volkswagen que Rossi y Vilapreño tienen en Panamericana y Rolón, presentó



Humberto Dana su nuevo y prolijo Fórmula 3. El chasis es el mismo Berta del año anterior, con las reformas que lo asemejan al modelo '87, es decir con una sensible mejoría en la rigidez torsional de la estructura. La caja es una Meriggi-Graf de la nueva serie, mientras que el motor es un Volkswagen-Spiess con algunos elementos aportados por Guillermo Maldonado y Mario Biaggi, y armado por Humberto Dana padre. La unidad rodó satisfactoriamente en el autódromo de Buenos Aires durante la semana anterior, y debutará en la carrera de Mendoza.

# CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCICLISMO 250 - 500 CC

"El lugar" para exigentes



**ESPECIAL CHICANA**  
Abono días: 1 - 2 - 3 y 4 de OCTUBRE

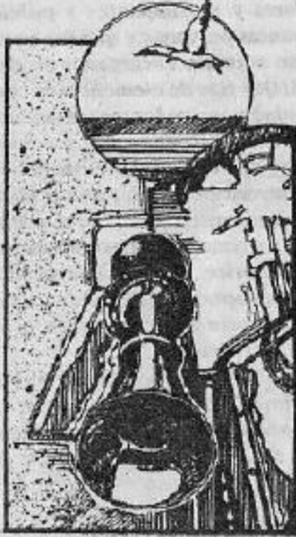
Zanella - JUKI

ABONO: VENTA EN LOS CONCESIONARIOS

CAPITAL: WELTON s.a. Valentin Virasoro 1775; MOTOTECNICA PUEYREDON s.a. Pueyrredon 940 - GRAN BS. AS.: TOVIMA s.a. Av. Libertador 14502, Martínez; OSCAR ROBERTO FARIAS Martínez de Hoz 1279, San Miguel; PIO GIOVANNINI Hipólito Yrigoyen 95, Quilmes; AUTOMOTO SUR Hipólito Yrigoyen 7156, Banfield; TODANCO s.a. Plaza Italia 30, La Plata; JORGE DARAYA Calle 13 Nº 276, La Plata; ALEJANDRO PUGLIESE s.a. Rivadavia 12040, Ciudadela INTERIOR: RAUL A. FIORENTINI Sarmiento y 9 de Julio, Rosario; SANTA FE MOTOS s.r.l. San Luis 3133, Santa Fe; AGROMOTOR SANTA FE s.r.l. Facundo Suviria 6599, Esperanza Sta. Fe; REGIANI MOTOS San Luis 2811, Santa Fe; JOSE FRANCO Humberto I y Sucre, Córdoba.

INFORMES AL: 803-6803

# Toquecitos de bocina



categoría. Los pilotos que deseen quedarse a hacer esos tests, podrán hacerlo, pues a partir de la carrera siguiente será posible elegir libremente la marca de neumáticos a utilizar.

## ASAMBLEA DE LA A.P.T.C. 2000

El miércoles 16 de setiembre, en Rivadavia 10533 y a las 21 horas, se llevará a cabo la Asamblea Anual Ordinaria de la Asociación Propietarios de Turismo Competición 2000, en la cual habrá renovación de autoridades.

## BESSONE SE MODERNIZA

En Las Parejas, "Tito" correrá con la nueva Ford Sierra XR4 del equipo de Carlos Akel. El "muletto" está en venta. Seguramente, a partir de esa carrera utilizará como auto de reserva el que corrió hasta el momento.

## PRUEBAS EN LAS PAREJAS

Durante el pasado fin de semana fueron varios los pilotos que se llegaron hasta el Autódromo "Don Eduardo", de Las Parejas, para probar allí con vista a las competencias del domingo próximo. En T.C.2000, los tres mejores tiempos estuvieron a cargo de Esteban Fernandino, 1m06s80; Juan M. Traverso, 1m06s82 y Ernesto Soto, 1m07s18. En Fórmula Renault Argentina lo más significativo fue protagonizado por Norberto Della Santina, 59s62, mientras que en Fórmula Dos Nacional, Rubén Villa marcó 1m00s43, Norberto Gentili, 1m01s44 y Osvaldo Massei, 1m01s68.

También estuvieron Palmero, Riva, Arlandis, Beloso, Paulizzi y Alisi, quien se golpeó en la zona del fondo del circuito, dañando considerablemente su Crespi.

## TRES DEBUTS TRES

Serán los del chasis Carbó que la peña homónima construyó en 1982 para correr en la entonces Fórmula Dos Limitada Nacional. Al Carbó-VW se subirá Fabián Pérez, hijo de Rubén "Perico" Pérez, que es un conocido preparador de los zonales entrerrianos y ex campeón zonal de esa provincia. Fabián Pérez tiene 20 años y cinco temporadas de automovilismo regional. El tercer debut será el de Gerardo Beber, actual puntero del torneo de la Fórmula Dos Entrerriana, quien adquirió un chasis Berta III para competir en Fórmula Dos Nacional.

## LICENCIAS RETIRADAS

Las licencias que la ACTC retiró a los pilotos De Benedictis, Ohyanart, R. Roux, G. Rodríguez, A. Martínez, Colabello, Luaces, Duret y Hernández, deben tal situación a que en el artículo 169 del Reglamento Deportivo Automovilístico de la entidad, se indica que a todos los que sufrieran accidentes donde hubiera lesionados —ya sea el piloto o terceros— se les retirarán las licencias. Valga la aclaración para que no haya mal entendidos.

## ARLANDIS CAMBIO DEFINITIVAMENTE

No utilizará más el Berta con el que corrió una carrera en Fórmula Renault, y sí lo hará con Crespi en equipo con Hugo Mazzini. Por lo tanto, el otro monoplaza lo tiene en venta, pudiendo los interesados llamar al 781-1304.

## MACHADO AL RUEDO

Finalmente la familia Machado logró resolver —a través de la provisión de una caja por parte de la firma T.C.M.— el problema que impedía el debut de la coupé Fuego de T.C.2000 que fue realizada por Raúl Porta y cuenta con mecánica de Oreste Berta. La misma debutará el domingo próximo en Las Parejas con la conducción de Juan Ramón, el mayor de los hijos de Juan Roberto Machado.

## SANCION PARA HENRY MARTIN

Luego de los trámites seguidos por el piloto sanjuanino, el Tribunal de Apelaciones confirmó la sanción a Rubén Henry Martín, quien no podrá correr en Las Parejas ni en la competencia siguiente de Fórmula Renault Argentina, habiendo cumplido ya una fecha de suspensión durante la vigencia de la medida provisoria. Con este paso quedaría cerrado un tema últimamente muy comentado en el ambiente automovilístico.

## RISATTI VENDE

...Su chasis Berta para F-3 Sudamericana, equipado con motor Renault y caja TCM. Quienes deseen contactarse con Ricardo Risatti a fin de adquirir el auto, pueden hacerlo a los siguientes teléfonos de Laboulaye: (0385) 27931/26730/26030.

## CORSA Y CARBURANDO DISTINGUEN A... LOS NOTABLES DE AGOSTO

Como ya es habitual todos los meses, el próximo miércoles 9 del corriente, en el restaurante "Las Tejas" ubicado en Córdoba y Rawson, se llevará a cabo la entrega de premios correspondientes al mes de agosto, siendo éstas las ternas de los "Notables" en los distintos rubros:

### LA REVELACION

**Miguel Angel Alisi:** Por haber plasmado con el triunfo en San Jorge su rápido ascenso en la Fórmula Renault Argentina.

**Jorge Luis Delgado:** Por cristalizar en Allen su ambición de victoria luego de una corta trayectoria en la Clase Tres del Turismo.

**Norberto Gianré:** Por el descollante trabajo desarrollado en el reciente Rally de Argentina.

### LA FIGURA

**Daniel Musso:** Por sobrepasar a la adversidad que lo abatió cuando punteaba en la carrera de Datsun en Avellaneda, ganando la siguiente en Trelew.

**Enrique Benamo:** Por haber vuelto tras siete años, y de manera contundente, al triunfo en "su" categoría, la

actual Fórmula Tres Sudamericana.

**Silvio Oltra:** Por haber compuesto con otro triunfo en T.C.2000 y dos podios en el CAP, una serie notable.

### EL ORGANIZADOR

**Club Unión de Avellaneda y Reconquista Auto Club:** Porque más allá de cualquier limitación de medios, concretaron con excelente predisposición una reunión del CAP muy bien organizada.

**Asociación de Volantes Mar y Valles:** Por conseguir en su primera realización en el plano nacional, un destacado nivel de organización.

**Club Atlético San Jorge:** Por mantener en su segunda concreción nacional, el excelente nivel organizativo logrado en la primera.

### MENCIONES ESPECIALES

**Francisco Mayorga:** Por su retorno al triunfo tras largo período sin tal halago, siendo esto todo un símbolo de su prolongada vigencia.

**Equipo INI:** Por el excelente nivel alcanzado por sus autos en la carrera de Fórmula Tres Sudamericana de San Jorge, obteniendo el primero y el cuarto lugar en pruebas de clasificación,

y la victoria y el tercer puesto en la carrera.

**Ernesto Soto:** Por su espectacular trabajo durante gran parte del Rally de Argentina, llegando incluso a superar circunstancialmente a rivales con medios superiores.

Además de todos los nombrados, asistirán autoridades de la C.D.A. del A.C.A. y de la A.C.T.C., mientras que Oscar Alfredo Gálvez y Juan Manuel Fangio han sido invitados especialmente en virtud de los aniversarios que en el pasado mes cumplieron ambos. Lamentablemente, el "quintuple" no podrá estar por haber partido este domingo rumbo a Francfort, reclamado por el famoso salón del Automóvil alemán.



## LA FORMULA TRES MIRA AL FUTURO

**Juan Carlos Giacchino:** "Como anticipé en San Jorge, ya he terminado los arreglos con Alberto Scarazini para correr uno de sus autos hasta fin de temporada. Vamos a presentar el coche el lunes 14 aquí en Buenos Aires en la Concesionaria Volkswagen "Autonundo" —y ese mismo día y al siguiente probaremos en el autódromo de Buenos Aires, previo a la partida para Mendoza, donde habré de reaparecer en la categoría".

**Rafael Verna:** "Probamos en Mar del Plata cuando volvimos de San Jorge, en la misma condición en que habíamos corrido pero con correcciones en la suspensión trasera, e hicimos 1m02s70,700, lo cual es bueno teniendo en cuenta lo que se realizó el año pasado en la última carrera del antiguo reglamento. De

cualquier manera, ahora, y tal como lo indicaron ustedes en la nota de la carrera anterior, Tulio construirá pontones alares y volveremos a probar pero con ellos. Como faltan ocho carreras, no vamos a dar tanta ventaja y trabajaremos con el "wing-car" hasta fin de año".

**Néstor Furlán (p):** "Esta semana sabremos si el circuito que utilizaremos en Chile será un callejero en Santiago o el autódromo de Las Vizcachas. Los trasandinos están analizando cuál les resulta más conveniente desde el punto de vista económico".

**Fernando Croceri:** "Me voy a dar una vuelta por Europa para ver los autos, equipos y fábricas productoras de elementos para Fórmula 3. Por las dudas, me llevo el casco y el buzo: quién sabe la posibilidad que se puede presentar...".

## el próximo fin de semana

# T.C. 2000, FRA y F-2 EN LAS PAREJAS

Las tres categorías se presentarán en el Autódromo "Don Eduardo" de Las Parejas, con la organización del Argentino Atlético Club de esa localidad santafesina. La última competencia que esas especialidades corrieron allí fue el 4 de mayo de 1986. En Fórmula Dos Nacional —que en aquel entonces corría con el reglamento de Fórmula Entrecor— la "pole position" fue para Luis Minervino, 58s42/100 a 142,006. La final la ganó Norberto Gentili con Berta VW, en 28m21s69/100 a 131,627 km/h de promedio. El récord de vuelta lo realizó René Zanatta en la séptima, 59s97/100 a 138,336 km/h. Aquella carrera fue la del toque sobre el final entre Luis Minervino y René Zanatta, a consecuencia del cual el primero fue excluido, posibilitando el triunfo de Gentili.

En Fórmula Renault Argentina, Daniel Neviani fue el "poleman" con 1m00s36/100 a 137,441 km/h. El triunfo en la final, tras 27 vueltas de carrera, fue para el rosarino Oscar Palmero en 27m44s09/100 a 134,603 km/h, mientras que el récord de vueltas lo consiguió Neviani en la octava ronda, en 1m00s93 a 136,155 km/h. Este triunfo de Palmero también fue muy discutido, pues en un primer momento fue desclasificado y luego se le restituyó al puesto.

En cuanto a Turismo Competición 2000, la "clasifica" fue para Ernesto "Tito" Bessone con un registro de 1m06s79 a 124,219 km/h de promedio. El propio Bessone fue el más

rápido en tanques llenos, con un tiempo de 1m07s61 a 123,802 km/h. En la prueba final, tras 43 giros, Mario Gayraud se llevó la victoria, totalizando 49m34s75/100 a 119,918 km/h. El récord de vuelta lo marcó Bessone, en la vigesimosexta, en 1m07s32/100 a 123,231 km/h.

Los horarios para la prueba del "weekend" venidero son los siguientes: el sábado habrá Verificación Técnica y Administrativa de todas las categorías, entre las 9:00 y 12:00; la clasificación de Fórmula Renault se desdoblara en cuatro tandas, de 12:40 a 13:10, de 13:20 a 13:50, de 15:20 a 15:50 y de 16:00 a 16:30; Fórmula Dos Nacional clasificará entre las 14:40 y 15:10, y de 17:20 a 17:50; en tanto que T.C.2000 tendrá entrenamientos de 12:00 a 12:30 y las tandas clasificatorias se desarrollarán de 14:00 a 14:30 y de 16:40 a 17:10.

Para el domingo 13 los horarios son tentativos, pues a las 10:10 comenzará la final de Fórmula Dos Nacional, que podría ir sin televisión. Esta prueba se realizará sobre un total de 27 vueltas. La misma cantidad de giros para Fórmula Renault, que correrá a partir de las 11:05, y T.C.2000, que totalizará 43 vueltas, comenzará a las 11:55.

El trazado "Don Eduardo" de Las Parejas tiene 2.304,44 metros de extensión en su variante número uno.

**COLOCACION** Alarmas por radar

**GUARDAPLAST** LEGITIMO

**FEDERAL'S**

Colocación a domicilio

Rivadavia 14976 - Ramos Mejía - 654-6799

**FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS**

Av. JUAN B. JUSTO 6031-Cap. Tel. 611-0371 (1416)

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK-UPS

p. PICK-UPS y JEEPS **BRONCO A 59<sup>90</sup>** ENVIOS al Interior Tarj. Crédito

Linea RODADOS 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"  
Bronco RODADOS 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"  
todas las medidas RODADO 16 x 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"  
También Bronco Buggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"

Tarjetas de Crédito

**EMBRAGUES CePe**

STANDARD Y COMPETICION

REPARACION Y RECAMBIO NACIONALES E IMPORTADOS RECTIFICACION DE VOLANTES

**AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR**

PASTEUR 1185 - VICTORIA - Tel.: 744-5791

**GOICOEHEA HNOS S.A.**

DISTRIBUIDOR EN LA ARGENTINA DE BUJIAS

**CHAMPION COPPER PLUS**

**CHAMPION**

Lider en venta de bujias por décimo año consecutivo  
1977-1978-1979-1980-1981  
1982-1983-1984-1985-1986

COMPETICION Y KARTING

AUTOMOTORES • COMPETICION  
COMPRESORES • INDUSTRIA  
MOTORES MARINOS  
MOTOCICLETAS • MOTORES  
ESTACIONARIOS • CORTADORAS DE CESPED • MOTOSIERRAS

Av. Entre Rios 1228/30 (1133) Capital Tel.: 23-4564/26-1953

**Alfa Romeo**

Service especializado - Repuestos

Av. Monroe 2825 (1428) Tel.: 734-9136

**INSTRUMENTAL AUTOMOTOR**

**TACOGRAFOS**

SERVICIO EN ESTACION TERMINAL RETIRO

**UIGIA**

Protector de neumáticos

**INSTRUMENTAL PERFIL S.A.**

INDEPENDENCIA 725 Tel. 361-4241  
ZAVALETA 159 Tel. 91-1373

**MOTOS**

RECTIFICACION

Motos Japonesas 1 a 6 cilindros Trabajos Especiales

Mecánica Garantía

WASHINGTON 4101 Tel 541-0081

**Benini Escap**

EQUIPOS ESPECIALES escapes deportivos

Melo 4130 - Florida (1602) Tel. 760-1173

**LEO**

CAJAS DE 3ª, 4ª y 5ª DIFERENCIALES 250 y 350

Todas las marcas - Reformas - Importadas

REPUESTOS NUEVOS Y USADOS POR MAYOR Y MENOR

Tel. 762-1858 // Mensajes 785-4786

**POLARFILM**

POLARIZAMOS SUS CRISTALES DEL COLOR DE SU AUTOMOVIL

Nuevo Film NO se Raya

DODGE - FIAT - RENAULT A 99

LAFUENTE 999 Tel 613-0013

**TEODORO BARTT S.R.L.**

Fabricación de repuestos de Goma metal para suspensión y tren delantero

Catriel 3752/60 Tel.: 651-5212 (1752) Lomas del Mirador

**ESCAPES PARA MOTOS**

**Killer**

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes y Silenciadores

*Ninja*

Totalmente fabricados en duro aluminio.

Adquieralos en: **PERFORMANCE CENTRE**  
**AV. JUAN B. JUSTO 3525. CAP.**  
58-5143 Envios al interior

Tarjetas de Crédito

**taller MARINO**

Amortiguadores - Suspensiones  
Alineación de direcciones  
Balanecedor de ruedas  
Frenos

Murillo 1267 Tel.: 855-5935

**Repuestos REPOSSINI S.A.**

FORD - IKA - RENAULT - DODGE  
CHEVROLET - PEUGEOT - FIAT

ABIERTO SABADOS A LA TARDE

CORREA 2490 Tel. 70-4454 CAPITAL

## TURISMO EN ALLEN, RIO NEGRO (30-8-87)

# EL DIA QUE FALTO EL VIENTO

Por: Marcelo Padín  
Fotos: Enrique Bianco

Circunstancia insólita en ese lugar fue la ausencia de "Eolo", que tenía a todos preocupados luego de la clasificación... Y sin ese factor climático, salieron tres buenas carreras con dos ganadores repetidos y uno "debutante" en eso de pisar el primer escalón del podio. Lo suficientemente interesante como para revisarlo. Veamos...

### BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Allen Auto Moto Club, Av. Boca 380, Tel.: (0943) 5386

**Promotor:** Nestor Papini

**Accesos:** Tres, todos caminos enripiados, anchos, en muy buen estado. 4 puntos.

**Controles:** Regulares. Se equivocaron el sábado al demorar el paso a la zona de boxes entre tandas, y al prohibir el estacionamiento de vehículos en lugares peligrosos pero permitirlo en otros que también lo eran. 3 puntos.

**Comodidades:** Muy buenas en general. 4 puntos.

**Estado del circuito:** Bueno. 3 puntos.

**Boxes (condiciones de trabajo):** Muy buenas. 4 puntos.

**Boxes (Instalaciones):** Muy buenas. Con amplio lugar para trabajar, tanto en la calle de boxes como en el sector interno. 4 puntos.

**Promoción del espectáculo:** Excelente, con afiches, carteles y publicidad en radios y canales de televisión de la zona. 5 puntos.

**Servicio de Prensa:** Elemental, pero muy rápido. Cumplió. 3 puntos.

**Puntualidad:** Regular. Las pruebas clasificatorias se atrasaron desde el comienzo, y luego esto se agravó al colocarse algo de cemento en lugares donde había aceite. 2 puntos.

**Seguridad:** Regular. El sábado, Nijlos le pegó al guard-rail de la isla de boxes, derribándolo. Los pianitos son muy altos en varios sectores. Y el domingo, instantes antes de que largara la clase dos, intenté ir a boxes Manuel Heras que había abandonado la Clase 3, hasta que un control le avisó y se quedó en un sector seguro. 2 puntos.

**Total:** 29 puntos (ideal, 50).



Tomando la parte estrictamente deportiva de lo ocurrido en Allen, el resultado es indudablemente positivo, porque asistimos a un nuevo ganador de la Clase 3 lo que implica un beneficio para la categoría, y si bien en las otras dos divisiones los triunfos volvieron a ser para Bonomo y Del Campo, las actuaciones de Caldarella, Zampa y Abdala en la menor, y el retorno de Sgroppo a los primeros puestos y los problemas de Ayerza en la monomarca, indican una cierta paridad para el futuro inmediato.

Los Campeonatos de Clase Tres y Fórmula Sierra están muy disputados, lo que les da una motivación más a las

competencias venideras, ya que habrá algunos que correrán en función de cada prueba en particular y otros por el torneo. No ocurre eso en la Clase 2, pues Omar Bonomo es el claro dominador, con un equipo que funciona muy bien, a tal punto de ser capaz de poner dos autos en pista en óptimas condiciones para triunfar.

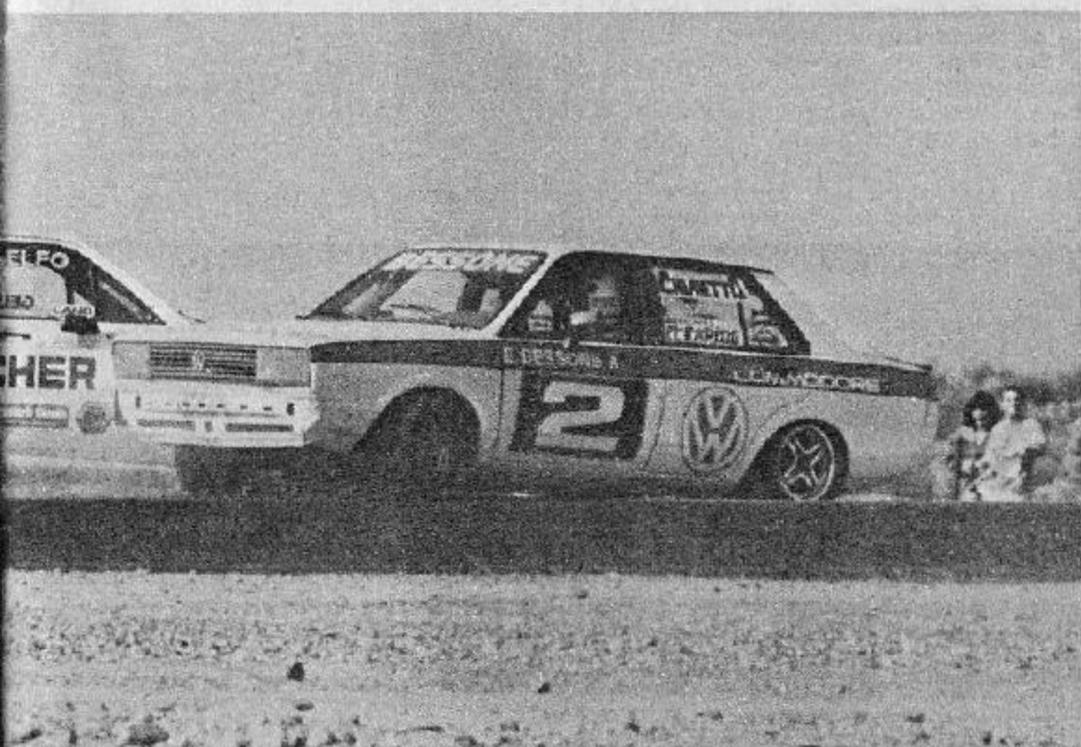
El recambio de coches que está produciéndose en la Clase Dos le da una nueva fisonomía a la misma, pero ya preocupa la imposibilidad de los Fiat Regatta de acercarse al andar de los VW Gacel.

Párrafo final para el triunfo de Jorge Delgado. En pocas oportunidades se

vio a tanta gente contenta por la victoria de un determinado piloto. "Pirulin" es uno de los personajes más queridos del ambiente, y las casi doscientas personas que fueron a esperar al de Sarandí a su regreso al Aeroparque Jorge Newbery a las diez de la noche de ese domingo, así lo demuestran. Delgado ganó en gran carrera, luego de varias actuaciones en las que estuvo cerca pero no pudo concretar por diferentes motivos.

### ARENILLAS DEL GENERAL MOSCONI

¿DELGADO AL TC 2000? - Luego del triunfo



## la figura JORGE DELGADO cuenta su triunfo "SENTI EL ALIENTO DE LA GENTE"

Jorge Luis Delgado es un personaje dentro de la categoría. Dialogamos con él luego de su primer triunfo a nivel nacional, y narró diversos detalles de su exitosa competencia de Turismo Clase 3 en Allen.

"Sentía la presión de no ser ganador, y más aún luego de haber hecho la 'pole position' el sábado. Por eso organizamos un campeonato de yo-yo con Bini, Garófalo, Del Campo y mi mecánico José Fernández... Era una manera de sacarme la tensión. Necesitaba ganar, un segundo puesto no me servía porque no compensaba todo lo que había trabajado mi gente."

Delgado coronó un domingo que no había empezado bien, pues en la vuelta previa hizo un trompo espectacular y se fue de pista en la curva denominada de Fernández Oro.

"Me desconcentré porque tenía algo de acólite en el pie derecho, y tratando de limpiarlo pisé el freno y aceleré a fondo. Una vez detenido fuera de la pista, el público me empujó... Te imaginás que cuando después me vieron en punta, se sentían un poco ganadores porque me habían ayudado, y la verdad es que era cierto..."

En los primeros tramos fue cómodo puntero, pero un fuerte toque con Jorge Maggi lo retrasó varios lugares en la fila india.

"Ni lo vi, porque me venía cuidando de Romero, que estaba a mi izquierda. Nunca me imaginé que un hombre de la experiencia de Maggi me quisiera pasar por ese otro lado... donde estaba muy sucio. Lógicamente, se pasó en la frenada y me pegó. Antes yo no había acelerado todo lo que tenía, pero ahí me di cuenta de que no quedaba otra, entonces puse el auto al límite."



Nació en Sarandí, partido de Avellaneda, el día de Navidad de 1954, y tras dos subcampeonatos de Limitada del '31, comenzó una larga y fructífera relación con Hugo Bini, quien ahora le hace los motores.

"Lo importante fue ganarle a gente de dilatada trayectoria en el automovilismo... Sentí el aliento de los que me quieren, y no podía ser indiferente a él, por eso saludé a todos los que veía, ya que a mis mecánicos no les podía hacer señas pues de ese lado tenía el vidrio levantado... A ellos, Tito, Daniel, José Luis, Toly, Niki, a mi hermano y a las esposas que nos aguantan, les tengo que estar por demás de agradecido, ya que junto a Bini y a Alberto López son los que me permiten correr."

Bien, "Pirulin".

en Allen, su patrocinante le insinuó la posibilidad de competir en T.C. 2000 con una coupé Renault Fuego. Por el momento no hay mejores novedades, pero Alberto López realizaría gestiones para conseguir el auto y sentarlo a "Pirulin" sobre él.

**DIALOGO SABROSO** - Fue poco antes de comenzar la final de la Fórmula Sierra. Sgroppo: "¿Por qué no pintás un círculo blanco atrás, en el medio de tu auto, así sé dónde pegarle?". Del Campo: "Yo se lo pinto, pero si me tocás, conviene que el círculo te lo hagás en la cabeza, porque te parto un fierro..." Contrariamente a lo que 7

- Paolucci hace un trompo y Funes lo esquiva por la tierra. 2- Osvaldo Lovagnini dialoga con su preparador Juan Di Nezio. 3- La familia Calciarella en pleno, disfrutando con las carreras de Aldo. 4- Como premio a los que identificaron los autos en las finieblas de nuestro número anterior, les otorgamos la "repelición" del toque entre Maggi y Delgado... 5- Aquí, Tinnacher levanta sus "patas" traseras al golpearse con Bessone. 6- Jorge Trejo finalizó sexto y fue el mejor Regatta, pero debió hacer estas piruetas. 7- Sgroppo y Penicoste durante toda la carrera se mantuvieron así, pero no se tocaron en ningún momento.

## CARTA DE PRESENTACION

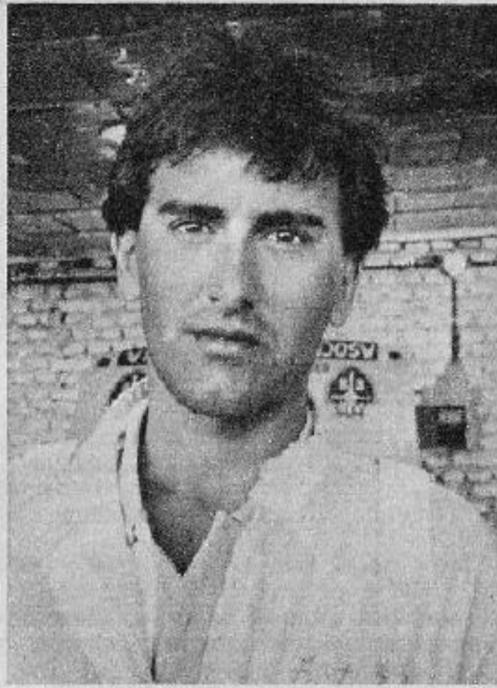
### MERCHED ABDALA

Nació en Trelew el 24 de octubre de 1961 y comenzó su carrera deportiva en el karting de su zona, con un chasis M-101 y motor RF. Debutó a los 17 años y hasta el '80 se dedicó a esa especialidad.

Luego corrió dos temporadas con un Fiat 600 en otra de las clases de su zona, y cosechó un par de campeonatos en 1981 y 1982. El paso siguiente fue subirse a un Fiat 128 (100 en el cual, luego de hacer varias carreras, no consiguió resultados de importancia y dejó la categoría).

En el orden nacional debutó en Turismo Clase 2 en 1986, con un Fiat alquilado a Alberto Baldinelli. En General Roca - su primera carrera - estaba quinto y a poco del final se quedó sin combustible, debiendo abandonar. Luego corrió en Resistencia con el mismo y allí comenzaron los contactos con Omar Bonomo.

En esa carrera hablamos del tema, y recién en marzo de este año pudimos ordenar todo. Yo no corrí más desde aquella carrera, pensando en hacer bien esta temporada. Comencé mal porque me pegué en la primera, en la



8- Serravalle, con los brazos cruzados, le pregunta a Scioli la fórmula para hacer funcionar hoy a un VW Gacel... Este mira para otro lado y piensa qué contestarle. 9- Carlos Gallichio volviendo a la pista. Culminó cuarto en Clase Dos en muy buena actuación.



se puede suponer, esta conversación fue entre sonrisas, aunque algo irónicas... Finalmente no pasó a mayores.

**PADILLA YENDI** - Fernando Padilla tiene en venta su Fiat 128 SE 1,5 de Clase Dos, ya que ahora utilizará VW Gacel con atención de Omar Bonomo. Aquella unidad tiene preparación de Pardo, autoblocante italiano, y está en condiciones de largar. Los interesados pueden comunicarse con el 738591 de la ciudad de Mar del Plata.

**EL PORQUE DE "CHIRETTI"** - En Buenos Aires

se presentó, con seudónimo y con el auto que fue de Alejandro Rementería. "Chirette Fernández" es un chaqueño radicado en Corrientes, que habitualmente corre en los zonales de esa provincia, concretamente en Turismo Clase D. En cuanto al apodo, acotó: "Es de familia, somos italianos y desde chico me llamaron Chirette."

**LOVAGNINI DEBUTO Y DIJO...** - "Me gusta tanto el rally como la pista, pero las dos cosas no se pueden hacer juntas... Gracias a la Peña Araucanía, que me da una mano, puedo correr

bajada del tobogán, y luego no fui a Paraná porque allí el Gacel lo alquiló Joaquín Cañas, que no clasificó."

En Allen estuvo a un paso de ser el ganador, pero cuando faltaban aproximadamente mil metros para la finalización de la competencia, un problema en el encendido lo dejó sin posibilidades siquiera de sumar puntos.

"Fue una pena muy grande. A mí me duele mucho por mi padre; estuvo llorando durante todo el viaje de Allen a Trelew, y eso me parte el alma. Yo soy joven y se que tengo tiempo para ganar, pero él hace un gran esfuerzo... De todos modos hubo un reconocimiento y la gente de Trelew está muy contenta. Nosotros ya arreglamos con Bonomo para seguir hasta fin de año, porque si bien ha habido problemas, estamos muy conformes con el equipo. Hablamos con el Sr. Piedrabuena para arreglar el contrato, pero no hizo falta porque ya nos conocen bastante y nunca tuvieron problemas con nosotros."

A juzgar por lo visto en el año, el día en que la mala suerte lo dejó de perseguir, Merched Abdala -o simplemente "Tito"- estará en lo alto de una clasificación de la Clase Dos del Turismo.

### LUCES Y SOMBRAS

**La alegría:** la de Jorge Delgado. **La mayor tristeza:** la de Merched "Tito" Abdala.

**La expectativa:** la que tenían los valletanos por la actuación de los locales Jorge Eidilstein y Daniel Agostino.

**Lo más temido:** el viento, que habitualmente lleva arenilla a la pista.

**Lo insólito:** los saludos y gestos de Jorge Delgado cuando marchaba en punta en plena carrera de la Clase 3.

**El doblete:** el que hizo Hugo Bini, con los motores de Delgado y Del Campo.

**El retorno:** el de Juan Pablo Zampa al Turismo.

**El golpe sabbatino:** el de Merched Abdala y Aldo Cardarella en clasificación.

**Lo peligroso:** las fijaciones del guard-rail de la "isla" de boxes.

**El más amarillo:** Osvaldo Lovagnini. Auto, buzo antiflama, botifas, casco y patrocinante del mismo color.

**Lo más comentado:** la cantidad de VW Gacel que había adelante en clasificación.

**La maniobra antipática:** la de Jorge Maggi cuando se tocó con Delgado.

**El mejor espectáculo:** lejos, esta vez fue el de la Clase 3.

**Los aplausos:** para Jorge Eidilstein cuando superaba rivales en la final de Fórmula Siena.

**Lo positivo:** el trabajo que se hizo en los accesos.

**Lo extraño:** que no haya soplado viento.

**Las exclusiones:** las de Juan Heguy y Marcelo Capulo.

**Lo importante:** que se hayan confirmado las clasificaciones sin modificaciones luego de la Verificación Técnica.

**El despliegue:** el de radios de Cipolletti y Neuquén, que transmitieron la carrera y también el Rally de Viadma por el torneo zonal de la especialidad.

**La frase:** la dijo Hugo Bini el domingo por la mañana: "Si tuviera tres pies, Delgado acelera con los tres."

aquí, y pienso hacerlo hasta fin de año. El que viene, veremos... Estoy grande y hay que dejar paso a los jóvenes. Hay un chico que se llama Adrián Gamero, que está corriendo en el rally de nuestra zona con el VW Gacel que usé, y habrá que darle una mano... Por mi parte, me dedicaré de lleno a la medicina."

**AGRADECIMIENTO** - Carlos Eidilstein y a Camilo, del equipo Solmi Competición, por las diversas atenciones que tuvieron para con CORSA.



### CLASE 3 a LUIS DRUETTA



Estuvo en la conversación durante la prueba, y hasta fue fugaz puntero. Nunca había llegado tan arriba en una carrera, y en Allen lo hizo con el auto nuevo que había sido fuente de problemas en otras competencias. Le falta serenarse pero ya demostró estar para la punta y para ganar carreras.

### CLASE 2 a JUAN PABLO ZAMPA



Se subió el viernes por primera vez al VW Gacel que le dejó Breard, y realizó el mejor tiempo extraoficial. El sábado "se sacó chispas" con Bonomo y Cardarella, y entre los tres estuvo la definición de la mejor ubicación para la grilla de partida. En carrera estuvo permanentemente cerca del brül del auto de Bonomo, hasta que una goma lo paró.

### FORMULA SIERRA a JOSE DANIEL SGROPPO



El chaqueño ha hecho cambios importantes en el equipo, que ahora atiende él en forma integral. Estuvo en los puestos de punta durante el día previo y realizó una carrera melódica, empleando todos sus recursos para no ser superado por Pentecoste.

**Cuando piense en impresiones  
piense en**

**DECALC'S**

**DECALC'S**  
FONDOS DE  
VIDRIERAS

**DECALC'S**  
CALCOMANIAS  
EN ROLLOS

**DECALC'S**  
TELAS VINILICAS  
EN ROLLOS

**DECALC'S**  
MANTELES

**DECALC'S**  
CORTINAS PARA  
BAÑOS

**DECALC'S**  
VISERAS - OBLEAS

**DECALC'S**  
INDIVIDUALES

**DECALC'S**  
CALCOMANIAS

**DECALC'S**  
BANDERINES

**DECALC'S**  
CRUZACALLES

**DECALC'S**  
GUARNALDAS

**DECALC'S**  
ALMANAQUES

**DECALC'S**  
CORTINAS PARA  
CAMBIADORES

**DECALC'S**  
FAJAS  
AUTOADHESIVAS

**DECALC'S**  
IMPRESIONES ENPVC  
PAPEL ADHESIVO

**DECALC'S**

S.R.L.

URQUIZA 3160

TEL. 750-7729

CASEROS

# RENAULT 9. LA NOUVELLE VOITURE.



**LA NOUVELLE LIGNE. LA NOUVELLE TECHNOLOGIE. LA NOUVELLE VIE A BORD. LA NOUVELLE ECONOMIE. MOTOR 1400 CM<sup>3</sup>**

**UBICADO TRANSVERSALMENTE. DIRECCION SERVOASISTIDA A ELECCION. SPOILER DELANTERO CON FAROS HALOGENOS AUXILIARES INTEGRADOS. COEFICIENTE AERODINAMICO (CX 0,37). BUTACAS TIPO PETALO CON MOVIMIENTO BASCULANTE. TELECOMANDO INFRARROJO DE APERTURA Y CIERRE DE PUERTAS. RADIO AM/FM PROGRAMABLE Y PASACASSETTE AUTOREVERSE CON CUATRO PARLANTES Y EXCLUSIVA CODIFICACION ELECTRONICA ANTIRROBO. ALARMA SONORA DE OLVIDO DE LUCES.**

**Mire adelante. El camino es Renault.**

**CORSA**

**PARA LA HISTORIA**



**TODA  
LA GLORIA**

OSCAR ALFREDO GALVEZ y JUAN MANUEL  
**REUNION CUM**



historia viva  
**FANGIO, juntos**  
**ABRE**

**P**rotagonistas de épicos duelos de antaño, Juan Manuel Fangio y Oscar Alfredo Gálvez reflexionan hoy —y nos hacen reflexionar— acerca de sus respectivas y dilatadas campañas deportivas, y respecto de una filosofía de vida que los ha caracterizado desde siempre.

Han pasado los años y el chirrido de aquellos neumáticos de delgada banda ya no cosquillean en sus oídos, pero las ganas de vivir, el espíritu de lucha y la humildad, se encuentran intactos.

El aniversario coincidente de dos fechas importantes en sus respectivas vidas —los cincuenta brillantes años en el automovilismo, cumplidos por Oscar, y los treinta desde aquel memorable triunfo de Juan Manuel en el circuito de Nürburgring— han sido un pretexto excelente para unirlos y entablar con ellos una charla donde la leyenda se confunde con el presente.

—¿Que significado posee para ambos el que estos dos acontecimientos los hayan reunido?

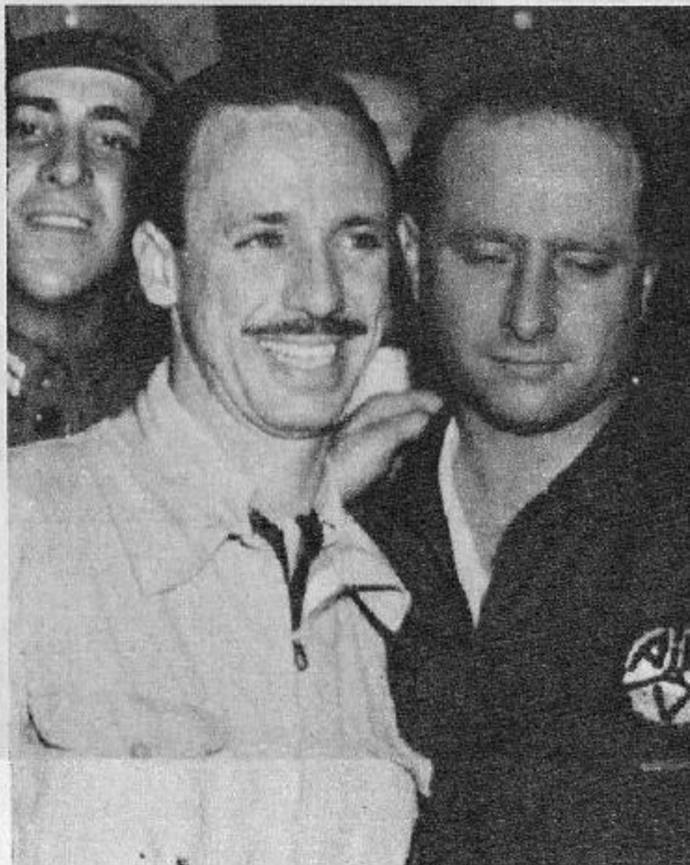
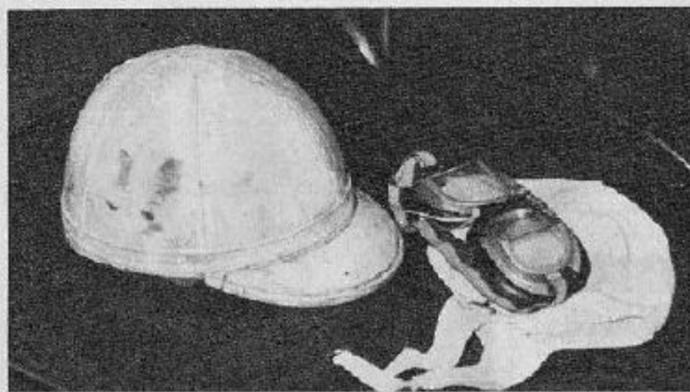
—Es una gran alegría ser amigo de Juan desde hace cincuenta años —nos comenta Oscar, utilizando, como es su costumbre, también las manos como medio de expresión.

—A mí me ocurre lo mismo —reflexiona Juan, introduciéndose así en el diálogo—: cuando alguien nos invita a comer o a una reunión en la cual podemos estar juntos, el hecho de recordar con él nuestras épocas, hace que me sienta muy feliz.

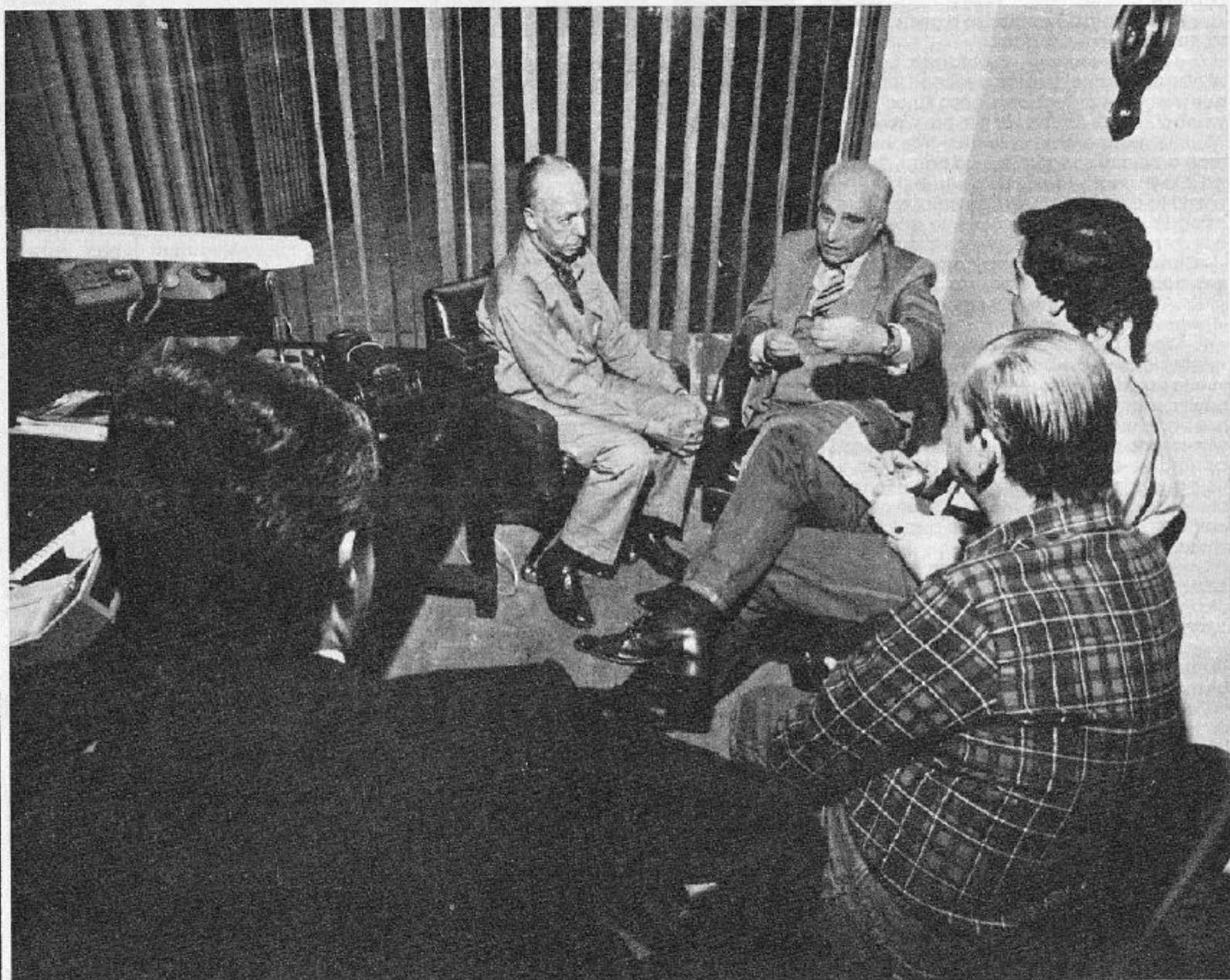
—¿Qué recuerdo atesoran de sus respectivas primeras carreras?

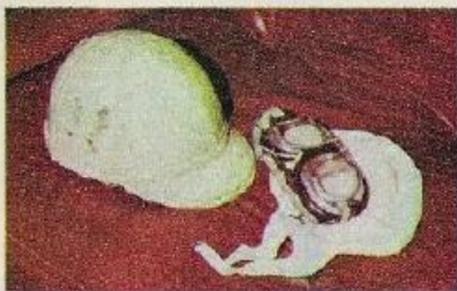
—Lindos recuerdos —comenta Gálvez—, de lucha y de compañerismo. Fijate que recién comentaba con Juan como se chocan hoy... antes, ni pensábamos en eso; al contrario, nos ayudábamos uno al otro, y si te podían remolcar cuando te quedabas, lo hacían. Hoy es distinto...

Pero hay una cosa que yo siempre replío —acota el Quintuple—: este es uno de los deportes que hace amigos, que une y crea una amistad; entablamos una lucha, si, por-



*Un ritual que revive: Juan Manuel Fangio y Oscar Alfredo Gálvez vuelven a calzarse sus respectivos cascos, y comienzan a evocar sus hazañas acaecidas sobre los entonces "virgenes" caminos argentinos. "Siempre adversarios, pero por sobre todo amigos"... Esta escena, captada durante la disputa del Gran Premio de la República, de 1949, así lo certifica. Ante la atenta mirada del "Aguilucho", el "Quintuple" nos relata alguna de sus innumerables proezas. Tampoco faltaron las anécdotas y los sabios consejos.*





G: "Yo nunca tuve ninguna superstición, lo único que me interesaba era manejar bien para no romperme el alma". F: "Cuando uno tiene supersticiones, comienza a ser esclavo de ellas".

F: "La vida es muy corta, por eso hay que disfrutarla, pero no se debe ser muy ambicioso".

G: "He ganado amigos por todos lados, he hablado con ladrones y con presidentes; mi vida ha sido linda". F: "Oscar y yo siempre fuimos tan amigos como ahora, pero, para la gente, éramos un poco como River-Boca"...

que vamos a competir, a ver quién gana; pero lo más importante es el compañerismo que queda. Aquí se creó una época —y con inteligencia, debo admitirlo— un antagonismo entre una y otra marca y entre la capital y la provincia, personificado a través de nosotros dos, y parecía que éramos enemigos, pero en realidad siempre fuimos tan amigos como lo somos ahora: incluso, después de terminada una etapa nos preguntábamos cómo nos había ido... Éramos un poco como River-Boca; la gente se peleaba... Lo cómico es que Oscar les decía a los demás adversarios: "Yo te voy a pasar en tal o cual lado..." y entonces, recuerdo que le comentaba a Gálvez: "No se los digas, pobrecitos..."

—Cuando alguien me llevaba "a la rastra" y no me dejaba pasar —nos dice Oscar— al final de la etapa me acercaba y le decía al piloto: "Yo vengo a correr, no a pasear por la Avenida Alvear..."

F: —Pero ¿no ves, acaso, que en la ruta, cuando estás por pasar a un conductor, éste acelera...? Si vos lo alcanzaste es porque tenés más auto... y lo mismo pasaba en las carreras.

—¿Esta rivalidad comenzó a acentuarse en la Buenos Aires-Caracas?

G: —No, desde que empezamos, nomás, se hizo tradicional nuestra rivalidad. Mira lo que pasó un día: Juan corría con Finochietto y vino a Buenos Aires a ver si le prestaban un "Forcito" para correr, y me dijo: "Me vuelvo triste a Balcarce; nadie me da nada...". Llegó allá y Poggio, un amigo de él, le dijo: "Te presto la coupe". Era un Chevrolet, y allí se armó la puja de marcas, puesto que si los dos corríamos con Ford, ya era distinto...

—¿Cuándo comenzaron a correr, ¿a quienes admiraban por aquellos años?

G: —A Gaudino, Riganti, Blanco, y también lo seguía a Satuszek.

F: —Yo era hincha de Nuvolari... Tuve la suerte de conocerlo y me llevó a dar una vuelta por Milán; recuerdo que tenía un Renault cuatro cilindros. De los pilotos argentinos, era hincha de Buccì; recuerdo que lo vi correr por primera vez en la Costanera, cuando yo era chico; tenía un Plymouth y note que en todas las vueltas hacía los cambios en el mismo sitio, y me dije: "Qué matemático...". En TC, en cambio, lo seguía mucho a Risatti...

G: —Igual que vos! ¿Sabés por qué? Por ejemplo, él se quedaba en una etapa, y al día siguiente salía a pelear y por ahí hasta agarraba la punta... ¡Era guapo!

—¿Cuáles fueron las primeras satisfacciones logradas, deportivamente hablando?

G: —La primera fue cuando debuté, saliendo para Rosario... Después me perdí yendo hacia Santa Fe, pero igualmente fue una alegría porque hice el récord. La segunda fueron las Mil Millas, en que llegué cuarto detrás de Pedrazzini, Orsi y Supicci Sedes. ¡Qué alegría!

F: —Mi primera satisfacción fue en el '39, cuando corrió el G.P. Argentino. Estaba ganando la carrera —ya había ganado la etapa Catamarca-San Juan, donde los autos se quedaban en la arena; casi nadie pasaba...—; recuerdo que cobré 200 pesos... Lindo fue, también, la primera carrera en que fui-



mos a Entre Ríos —y que ganó Oscar—. Yo largué de Paraná con el número 108 y llegué 18º a Concordia, es decir, que pasé cien autos en el barro...

... Mira, en realidad, la gente se conoce cuando se convive con ellos... Todos somos buenos por un rato, pero convivir no es fácil. Yo tuve la oportunidad de convivir con Oscar en dos ocasiones, una de ellas en Brasil y la otra cuando fuimos a los Estados Unidos, casi dos meses. Compartimos la habitación y las amistades... Para mí él es como de la familia.

—¿Cuáles fueron sus primeros fracasos o sinsabores?

F: —Sinsabor es cuando se muere un compañero: en las carreras se gana o se pierde... Las fáciles se ganan, las difíciles son las que se pierden. Pero cuando perdés a un compañero... En mi caso han sido varios. Primeramente Urrutia, cuando tuve uno de mis primeros accidentes... Recuerdo que Oscar también se quedó allí, se metió en un cañaveral... Yo estuve en el lugar del hecho mucho después, en 1955; tuve ganas de ir a ver el sitio; era pasando Trujillo... Hicimos allí una cruz. Recuerdo también cuando murió Marimón. Fijense que en diez años que corrí en Europa, murieron treinta pilotos... Antes no había defensas, no teníamos barras ni jaulas de protección, pero, por suerte, mientras yo estaba en Europa, mi hermano "Toto" le había hecho unos refuerzos a aquel auto, si no yo no estaría acá... El coche quedó como un escombros: infinito, de adelante y de atrás...

G: —Mi primera tristeza fue ésa... Pusimos a Urrutia arriba del auto de Marcilla, y luego, cuando lo alcancé a Eusebio, a unos 300 km, me dijo: "Mirá, Juan está bien, pero Urrutia está muy golpeado"... Y cuando llegamos, me dijeron: "Urrutia se murió...". Fue una tristeza muy grande, sobre todo porque era la primera vez que perdíamos a un compañero. También, la otra tristeza fue cuando se mató mi hermano Juan.

F: —Vos sabés, Oscar, que Urrutia te apreciaba mucho. Recuerdo una vez que de noche te habíamos alcanzado y pasado, y él me dijo: "No toques las banquinas, no le jugues sucio...". Imaginate que con la niebla y la tierra de las banquinas te hubiera dejado atrás... Pero mirá como es el destino... Urrutia había soñado que íbamos a tener muchos problemas en aquella carrera aunque en definitiva andaríamos bien; pero ya se me había "acabardado" un poco... Cuando terminamos de reparar el coche en la etapa a Lima, dije: "Voy a poner en marcha el auto", pero no había forma de hacerlo arrancar... Entonces levante el capot y vi una junta de amianto de la salida del escape, que era nueva; le pregunté a Urrutia: "¿Le hiciste el agujero en el resado?", y él me contestó que no se acordaba... Sacamos los tornillos y estaba "alega"... Terminamos justo para poder continuar... ¡ojalá no hubiéramos hecho a tiempo... Pero es el destino...

—¿Cuál fue el primer susto en la vida deportiva?

G: —Para mí, la caída al precipicio en esa carrera. Me preguntaba mientras corría: "¿Dónde iré a parar?...". Y luego quedé sin conocimiento.

F: —Cuando llegamos allí, estaba Bernardo Pérez con el auto casi colgado sobre el precipicio, al borde del camino, cerca de la entrada a un túnel, y, grandote como era, estaba haciendo señas con el mameleuco puesto. Pérez tenía el coche parado por un percance que había tenido, y de pronto escuché gritos que provenían de abajo; entonces me grité: "Juan, acá se cayeron los Gálvez"... Entonces paramos, llego Marcilla y su acompañante bajó. El auto estaba 220 metros abajo y no podíamos sacarlo, así que yo me adelanté y le pedí ayuda a unos indios que se encontraban más adelante. Si no era por Pérez, nadie se habría dado cuenta de dónde estaban los Gálvez...

Mi primer susto fue ese accidente que tuve con Urrutia. Además, como no perdí el cono-

cimiento, me di cuenta del desastre. Fue un momento muy difícil y tremendamente triste para mí. En Monza, en cambio, perdí el conocimiento y, cuando desperté, ya estaba en el hospital...

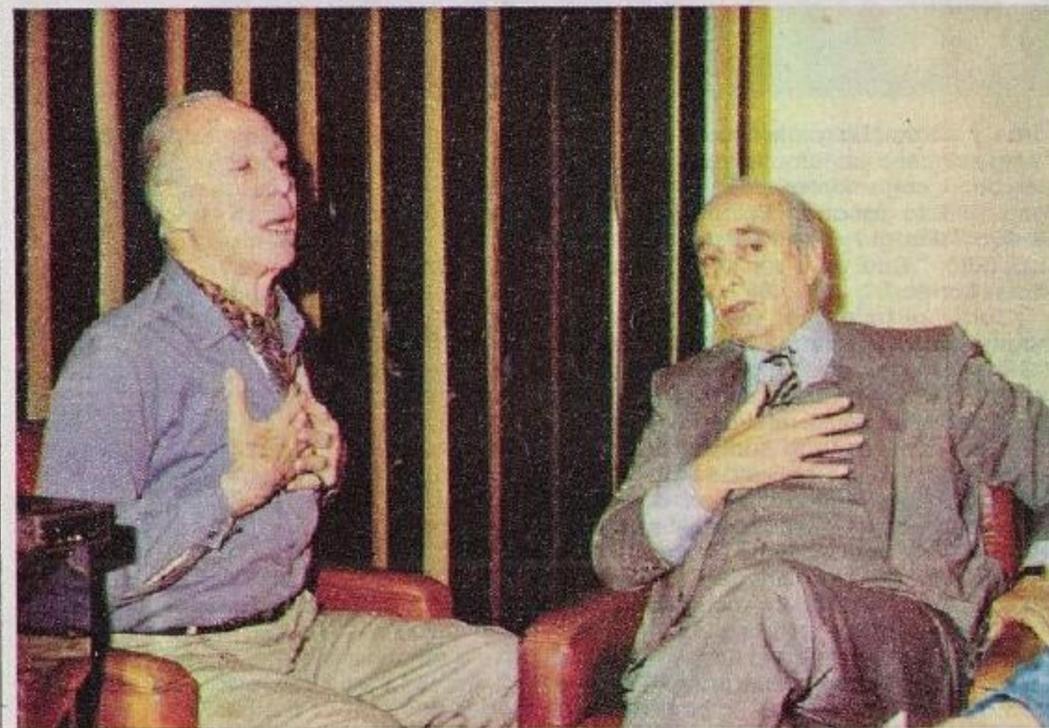
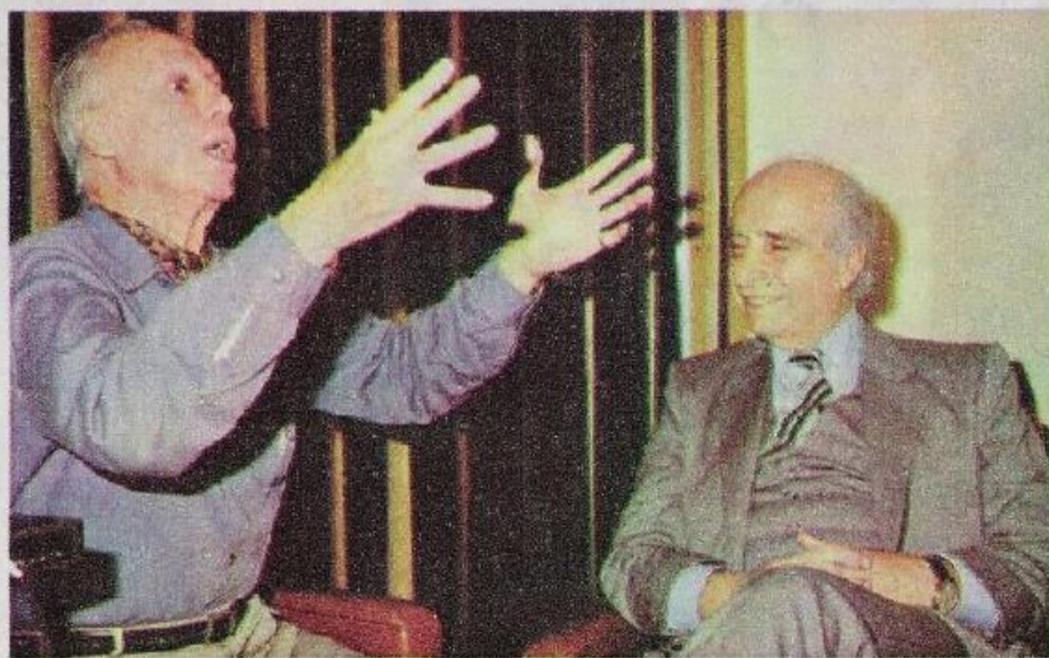
—¿Pueden definir el estilo conductivo de cada uno?

F: —Yo no sé si Oscar fue más espectacular que yo o no, pero como yo no maneje nunca sus autos ni tampoco el los míos, entonces es muy difícil saber el estilo... Oscar corría tan bien en el barro como en la tierra...

G: —Yo lo consideraba a Juan como un piloto con mucha garra; no alojaba nunca, era luchador; yo sabía que haciendo un buen tren con él, al tercero le sacábamos unos cuantos minutos...

F: —Yo me acuerdo muy bien de una carrera que le gané a Oscar después de la Guerra: la Doble Vuelta de la Ventana. Se largaba desde Sierra de la Ventana; Oscar tenía el N° 1 y yo el N° 2 y detrás de mí venía Fernando, que era de la zona. Entonces pensé: "Si yo no le puedo ganar a Oscar, entonces Fernando puede ganar la carrera"; por ello, el tramo desde Sierra de la Ventana hasta Coronel Pringles me lo recorrí diez veces, y la última vez lo hice de noche, pues pensé: "Oscar quizá no me vea entre la tierra, y tal vez me pueda arrimar"... Y fue así: Oscar largo adelante y nunca pensó que pudiera venir un auto entre la tierra, y al llegar a Pringles levanto porque había muchas zanjas y pozos, y yo, como venía, pase... Lo tape de tierra y fue a parar a una laguna... Ahí le dije a Urrutia: "Por favor, fijate si viene alguien porque quiero cuidar el auto", y de pronto me dice: "Oscar está atrás!" ¡Me dio una bronca...! Luego, en un paso a nivel, rompí una punta de eje...

En realidad, había una diferencia... Yo no sé si Oscar se dio cuenta, pero cuando el camino era pesado, yo me iba; en cambio, cuando el camino era liviano, ganaba el Ford. Yo sabía donde estaba ganando Oscar y donde yo, por el camino, por la poten-



cia... Si cuando enganchaba la tercera la llevaba torzada, ahí le estaba ganando al Ford; si era liviana, el Ford me ganaba a mí. Dependía de la superficie del camino...

—¿Recuerdan cuál fue el primer encuentro entre ustedes?

F: —Fue en el '39, en el GP. Argentino. Gano Oscar rumbo a Entre Ríos; después se suspendió para volver a largarse con posterioridad, y otra vez ganó él. Yo salí 3° en la General, colocando al Chevrolet mejor clasificado.

—Si es posible, definan su estilo conductivo, de una vez...

G: —Eramos los dos iguales...

F: —Las carreras se ganan con promedios, manteniendo la velocidad...

G: —Es verdad; recuerdo que cuando nos bajaban la bandera saltamos los dos a fondo.

F: —Hay muchos corredores que están tríos a la mañana. Yo, cuando corría un GP, antes me hacía por lo menos 40/50 km unas diez veces para entrar en calor; muchos salían fríos y después se calentaban, entonces allí era donde me escapaba. Lo esencial es mantener el ritmo de carrera desde el principio hasta el final. Recuerdo que le decía a

mi acompañante: "Si ves que estoy medio tonto arriba del auto, pegame una cachetada"; porque puede ser que haya momentos en los cuales desvías tu mente, y no podés estar en otra cosa, debés estar muy atento.

G: —Yo, arriba del auto le "daba" todo el día; no me desconcentraba nunca.

F: —Recuerdo que me desconcentré una vez, corriendo en Monza. En un momento dado me puse a pensar que haría mi familia, y casi me voy en una curva... La gente no se daba cuenta, pero antes de una carrera todos te palmeaban y al final te comenzaba a doler la espalda... Esto también puede desconcentrar.

G: —A mí me pasaba lo mismo, por eso creo que la mejor largada es la de Indianápolis... Recuerdo que la mano se me cansaba de tanto saludar.

F: —Ahora los pilotos están dentro de las casas rodantes y nadie puede acercárseles; antes, nosotros estábamos expuestos a todo el mundo...

—Apartándonos un poco de la vida deportiva, ¿cuál fue la primera tristeza en la vida particular, que hayan experimentado?

G: —La muerte de mi madre. Después que murió Juancito, pensé: "Ahora se muere mi mamá", y a los tres meses falleció...

F: —A mí se me desmoronó el mundo cuando el médico me dijo que mi hermano mayor estaba enfermo y que se iba a morir; fue hace veinte años. Sentí más la muerte de mi hermano que la de mis padres, que ya eran muy mayores. A mi hermano lo mató el cigarrillo...

Yo fumé alguna vez, cuando era chico, porque todos de chicos queremos ser grandes... Pero gracias a que yo tomaba el cigarrillo con las manos con grasa de mecánico, el cigarrillo tenía un gusto muy feo porque se impregnaba... Después que dejé las carreras, comencé a fumar, pero cuando me di cuenta de que el vicio estaba avanzando, dije basta, llegué a casa y rompí el atado.

Para dejar algo en la vida, hay que dejarlo de golpe; es como cuando tenés una novia que la dejás y no la dejás... Al final no la dejás nunca.

—¿Han tenido alguna superstición o cábalas alguna vez?

G: —Yo nunca tuve ninguna superstición; lo único que me interesaba era manejar bien para no romperme el alma, y armar bien el auto. De noche me acostaba y me preguntaba: "¿Apreté bien tal o cual tornillo?... y me repasaba todo el auto..."

F: —Cuando uno tiene supersticiones comienza a ser esclavo de ellas; es lo mismo que un fanático. Yo tenía, a veces, cábalas como levantarme con el pie derecho; pero una vez me tocó en el auto el N° 13 un día 13 y gané la carrera... Ascari, cuando iba al circuito y se le atravesaba un gato negro en el camino, regresaba al punto de partida y nuevamente emprendía el camino hacia el autódromo...

Recuerdo que en Berna —se corría en un bosque parecido al de Palermo—, un año en que corría con Alfa Romeo, salí de noche a recorrer el circuito y maté un gato negro que se me cruzó. ¡Huy Dios! ¡Como me costó dormir esa noche! A la mañana siguiente se largó la carrera, comenzó a llover torrencialmente... y gané. A partir de allí me olvidé del gato y de la superstición...

—¿Cuál fue la gran maniobra que recuerdan de sus trayectorias deportivas?

G: —Cuando me quedé sin frenos en la Vuelta de Olavarría... Se venía de Juárez hacia Chillán; ahí había una barrera y se

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

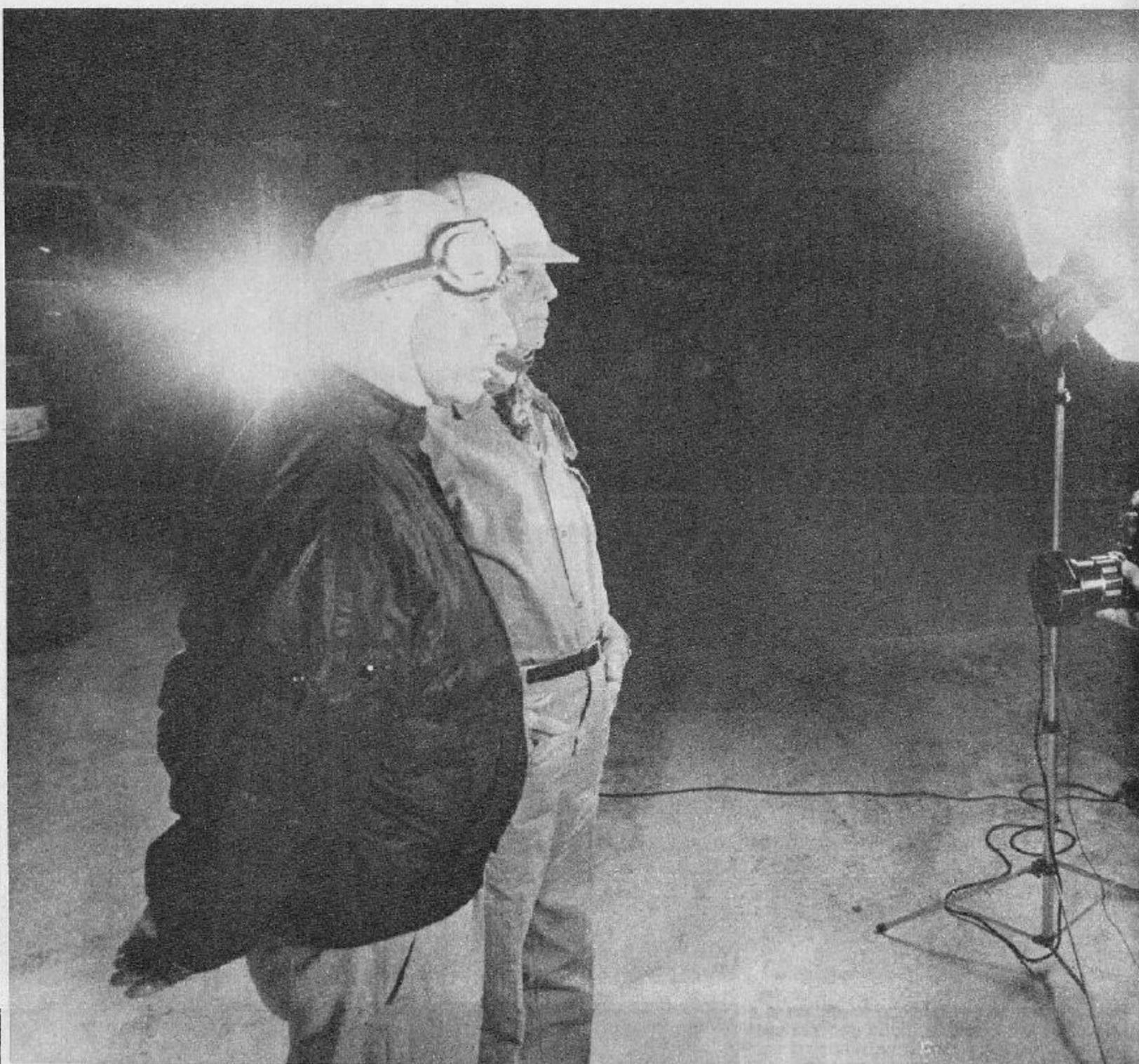
**BARDAHL**

...y no hay  
más que agregar!

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



Un momento de la producción especial efectuada en el predio de la agencia de automóviles propiedad del "Chueco". G: "Yo sabía que haciendo un buen fren con vos, al tercero le sacábamos unos cuantos minutos". G: "Yo nunca pensé que me fuera a morir en un auto". F: "Si uno piensa que se va a morir en un auto, no corre". F: "¿Pensar en volver a las pistas luego de retirado? Jamás!". G: "Yo tampoco, siempre estuve seguro de la decisión tomada". En primer plano, un cencerro, regalo de Oscar a Juan M.



doblaba a la izquierda. El auto iba a 190 km/h. y voy a frenar y se me va el pie a fondo. Yo sentí que me mataba, porque los Ford que usábamos tenían el motor muy adelante y se iban de cola. Me vino un hilo de irio y me dije: "Tengo que entrar", y así fue, parando a los 500 metros. Después, un tipo que estaba ahí me comentó que otro que también estaba, dijo: "Yo era hincha de Marimón, pero desde ahora soy de Gálvez, como entró en la curva". Realmente me asusté, por única vez en una situación así.

F: "Maniobras he hecho muchas, pero también considero que la suerte es muy importante en la vida de un piloto. Estaba corriendo en Albi con el BRM 16 cilindros de 1,5 litros y 500 HP, pero la potencia "arrancaba" recién a las 7.000 rpm. Entonces, en la largada puse el motor a 8.000 rpm y cuando señalaron la partida, largue el embrague, hice patinar las ruedas y tomé la punta, ganando la serie. En la segunda serie ya estaba otra vez adelante, pero tuve la sensación de que el freno no estaba muy bien. En una recta de un kilómetro y medio, con árboles gigantes a los costados, se me ocurrió pisar el freno para ver si había algo raro, y se me fue el pedal al fondo, a casi 300 km/h. Por suerte, tenía como 1.000 metros hasta la siguiente curva. Si no se me ocurría tocar el freno, seguramente hoy no estaba aquí.

En Le Mans, por ejemplo, en el gran accidente del '55, yo esperaba el golpe, pues a 250 km/h no podés hacer ninguna maniobra. De pronto el camino se abrió y yo pensé. Como será que pensé que no me había tocado ningún auto, y sin embargo mi coche tenía un faro delantero roto y, sobre el guardabarros, el color verde del auto de Macklin.

—¿Cuál fue el peor accidente que recuerdan de sus vidas deportivas?

F: "Yo tuve dos accidentes parecidos: uno fue en Perú y el otro en Monza, cuando me fui afuera y estuve un año sin correr. En ambos casos estaba cansado y había perdido los reflejos.

G: "Para mí, el peor fue cuando salí a probar el Falcon en Cañuelas—fuera de carrera— en 1965. Iba a 215 km/h y no tenía idea de que allí había una entrada a Cañuelas, de pronto se apareció un micro. Me tiré a la banquina y pudimos pasar los dos, pero en la banquina había tres pozos muy grandes y el auto volcó. Allí, el cinturón de bandolera me arruinó para siempre. Me desperté recién en el sanatorio: "¡Huy, estoy vivo!", me dije.

—¿Cuál es el mejor recuerdo deportivo que han guardado?

G: "El ganarle a los italianos el 6 de febrero de 1949 en Palermo. Recuerdo que le dije a Fangio: "Che, yo abrí la brecha"... y después fue él y les ganó.

F: "La primera carrera que gané: el Gran Premio Buenos Aires-Lima, con el cual salí del anonimato. También recuerdo con cariño Mar del Plata y la primera vez que corrí en Monza. En realidad he tenido muchas satisfacciones, pero la primera vez que escuché a la gente gritar mi nombre, fue una vez, cuando cruzaba Rosario y teníamos una hora de neutralización, viniendo de Perú.

Otro día, yo estaba corriendo una carrera mientras mi padre hacía un frente en Bal-

carce, y vio mucha gente amontonada; entonces se acercó al tumulto y preguntó qué pasaba; le contestaron: "¿No viste cómo va Fangio? ¡Está ganando! Entonces mi padre les dijo: "¡Fangio es mi hijo!". La gente le respondió: "¿Que va a ser tu hijo, si vos le llamás Loreto!"

—¿Cuál fue la mayor satisfacción que recuerdan de sus vidas extradeportivas?

G: "Cuando me dijeron que nació mi hija Lucy. ¡Qué lindo momento!

F: "Podría ser, quizá, mi determinación de dejar las carreras y de compartir con mis padres sus últimos 15 años de vida. Nunca tuve un momento de vacilación; al contrario... Recuerdo que, después de retirarme, se corrió la Mar y Sierras y yo estaba en Mar del Plata. Charles Menditeguy me ofreció un auto y me dijo: "Tengo un coche ganador y quiero que lo corras vos". Le pedí que me lo dejara pensar durante esa noche (faltaban tres días para la carrera), y pensé: "Yo tuve mucha suerte en mi vida... La gente se va a amontonar en el camino para verme pasar... ¿Y si mato a alguien?". Al día siguiente mi respuesta fue: "Mira Charlie, te agradezco, pero mi carrera deportiva como piloto ya terminó".

—¿Oscar, ¿y el momento de su retiro?

G: "Cuando yo me iba a correr, siempre me despedían en casa lo más tranquilos; pero después que se mató Juancito, ya todos tenían miedo. Mi última carrera fue en el '64, cuando Mr. Kitterman me dejó probar el Ford Falcon para ver si descubría cuál era el problema por el cual se engranaban las cajas, ya que Rolo y Viale no lo podían resolver. Fue en Junín... Cuando noté que se empezó a engranar, lo llevé a remolque, le saqué el cardán, desarmé la caja y a ese engranaje le hice un caracol para que tu-

viera aceite... y así ganó Rolo de Alzaga la ida y vuelta de Mendoza a Viña del Mar.

F: "Hay un destino que te ayuda en la vida hasta que un día te dice "Basta".

—¿El recuerdo de algún piloto que se haya ido?

F: "En mi caso, Menditeguy, pero él no murió compitiendo. En las carreras, Marimón.

G: "Mi hermano... Nunca me imaginé que Juancito se pudiera matar en una carrera. Y si él iba atado, no se mata... Un día, en los Estados Unidos, yo estaba viendo una carrera y uno tuvo un accidente y volcó. Me acuerdo de que fuimos corriendo a ver si lo podíamos ayudar, y el tipo estaba vivo. "¡Huy, que fenómeno!, pensé: con cinturón y lo sacaron vivo". Entonces, de regreso a la Argentina comencé a usar el cinturón adornado del casco, pero solo el cinturón de cintura... a mí me gusta ese.

—Antes de una largada, ¿adquirían ustedes noción del peligro?

G: "Nunca, nunca; si fuera así, levantas el pie y te bajas. Yo quería que me bajaran la bandera; era un placer... Nunca pensé que me iba a matar en un auto.

F: "Yo, hasta le hablaba al auto, lo acariciaba... Uno siempre, ante el peligro, pensaba que la sacaba barata; si uno piensa que va a morir en el auto, no corre.

—¿Qué autos sirven más para demostrar la auténtica pericia conductiva, los actuales o los que corrieron ustedes?

F: "Yo, en mis tiempos, hice algunos cálculos y pensé que el 75% dependía del auto y de la preparación, y un 25% del piloto y la suerte. El hecho de que hoy pongan a correr a pilotos jóvenes, significa que el auto es lo más importante.

G: "Antes, no tenías estabilidad, corrías

con gomas finitas... Enzo Ferrari dijo que antes era un 80% el piloto y un 20% el auto; ahora es exactamente al revés.

—¿Por qué se dice que el automovilismo se ha deshumanizado?

G: "La juventud de ahora no siente pena si choca el auto, porque no son mecánicos.

F: "En todas las épocas el objetivo siempre fue el mismo: ganar carreras. Sucede que ahora, con la cuestión de la publicidad, todo ha tomado un vuelo muy grande. Antes veían una carrera cien mil personas, hoy la ven millones; antes corrías por los colores de tu país, hoy, por los de tu patrocinador.

—¿Esta situación, ¿hace que el piloto de hoy corra más presionado que el de antes?

—No creo, porque hoy rompen un motor y no les importa.

F: "Puede ser que entre los de punta o dentro del mismo equipo, como Mansell y Piquet... Cuando corríamos con Mercedes, habíamos adoptado un sistema por el cual se corría libre hasta que sacáramos una diferencia apreciable con respecto al equipo que venía atrás del nuestro, y el que estaba 1º continuaba en esa posición, y el 2º también. En realidad no existe el primer piloto, sino el que después de transcurridas algunas carreras posee mayor chance de obtener el campeonato.

—¿Cuál fue la mejor carrera de cada uno?

F: "Nürburgring '57..."

G: "El último GP que corrí, en el '61, el cual gané... con un agujero en el block. Me acuerdo de que lo tuve que engañar a mi hermano Juancito. Como él sabía tanto de mecánica, no quería que se enterara, y entonces le decía a mi acompañante: "Tapa el escape, que larga el agua". En cierto mo-



mento nos habíamos quedado en un tramo neutralizado que iba hacia Dolores, y en eso pasa mi hermano y le grito: "Empujame el auto que se me mojó el burrito". Si vos no lo blindabas, el burro de arranque se mojaba y el auto se paraba, entonces mi hermano debe haber pensado: "Qué zenzo, no lo blindó". Tuve tal mala suerte que hasta se rompió una palilla del embrague; entonces me empujaron y largue en tercera. Al rato pensé: "Voy a sacar el agua, ya que el auto sufre". Saqué la bujía del lado derecho y justo pasa Juancito tocándome bocina: "Seguí, seguí", le grité. Juan le metió con todo y rompió el auto... ¡Cuando lo vi parado, me puse a llorar! "¡No lo ganamos ninguno de los dos!", pensé. Nos habíamos jugado el GP a muerte... ¡y al final gané!

¡Que linda carrera! Juan llegó igual segundo, pero tenía una gran tristeza porque dijo: "Cómo me engañó mi hermano"... Imaginate, anduve con el block roto desde Dolores hasta aquí...

F: —Yo me acuerdo de aquel GP del '42 en el cual saltó una biela y se rompió el block; hicimos un parche de aluminio por adentro en Comandante Piedra Buena, y todavía gané la última etapa, en la cual le bajé la bandera a Oscar...

—¿Cuál fue, a criterio de ustedes, el mejor auto que hayan manejado?

G: —El Alta Romeo 3.8. ¡Qué lindo auto!

F: —El que no se rompía jamás era el Mercedes, pero yo siempre pensé que mi coche era el mejor...

—¿A qué figura del ámbito político han admirado?

F: —La política es una profesión... Todos quieren estar en el sillón presidencial. Mira, en realidad es muy difícil manejar una familia, más aún una empresa, así que imagina-

le lo que debe ser manejar un país... Todos los que estamos abajo, para criticar somos mandados a hacer; pero hay que ver si somos capaces de estar arriba... Lo esencial para el hombre que sube a la presidencia, es saber elegir su gente y tener fuerza como para reemplazar al que no sirva.

G: —A mí nunca me interesó la política, pero le puedo decir que mucho depende de la capacidad de quienes rodean al Presidente.

—¿Cuál fue la noticia que más les impactó, fuera del ambiente automovilístico?

G: —La muerte de John Kennedy.  
F: —Sí, la muerte de Kennedy fue una noticia impactante. También me impactó, como persona, Pio XII, cuando tuve la oportunidad de estar con él, sentía que estaba frente a un dios...

—¿Quién es el gran piloto contemporáneo?

G: —Hay muchos buenos; "Pincho" Castellano, Satriano, Mouras, Oyhanart... Internacionalmente me gusta Mansell y también Ayrton Senna.

F: —Actualmente, creo que el mejor es Alain Prost; es inteligente y gana las carreras desde atrás. De Argentina me gusta Maldonado, es muy completo.

—¿Y el mejor piloto de todos los tiempos?

G: —A mí me gustaba Jim Clark.

F: —Sí, Jim Clark; parecía que andaba despacio, pero cuando mirabas los relojes, él era el más rápido. En cuanto al mejor piloto de todos los tiempos en nuestro país, fue Oscar...

—¿Cómo ven a la Argentina de hoy?

G: —Hay que trabajar mucho para levantar al país.

F: —Mi abuelo hacía carbón de leña en la Laguna de los Padres, y en tres años compró una quinta de cinco hectáreas en Balcarce y trajo a su familia de Europa... Era otro país, no había tantos impuestos como ahora... pero la comodidad y el progreso hay que pagarlos. Antes no había TV y entonces teníamos tiempo de estar con nuestros padres alrededor de un brasero, y ellos nos contaban cuentos sobre su juventud. Hoy, prácticamente no hay contacto de los hijos con los padres...

—En cuanto al carácter, ¿en qué se creen parecidos y en qué diferentes?

F: —Oscar es quizá más efusivo que yo, y

muy franco. Por eso, a mí me daban a elegir entre Juancito y Oscar, y yo siempre me quedaba con Oscar.

G: —Yo, de Fangio aprendí mucho. Un día íbamos con él y Urrutia en el auto, y Juan le dijo: "Acordate que hay un árbol a la derecha", y me dijo: "Que observador que es"... No se le escapaba nada.

F: —El hombre de campo es muy observador; en cambio, hay dos tipos de porteños: el que se cree arivado, el que cree lo que lo sabe todo, y el porteño que reconoce que en el interior también hay gente capaz. Siempre tenés que aprender de alguien...

G: —Yo, a veces, de un "patadura" también aprendía...

F: —Mirá, de un chacarero podés aprender una reforma para hacerle a una cosechadora...

G: —La diferencia entre nosotros está en que él es más callado y yo hablo mucho...

F: —El no habla solamente; gesticula, parece un napolitano...

—¿Hay algo de lo que estén arrepentidos?

G: —No; absolutamente de nada; volvería a hacer exactamente lo mismo porque he ganado amigos por todos lados y he aprendido mucho; hablé con ladrones y con presidentes; mi vida ha sido linda...

F: —La vida en realidad es muy corta para hacer un porvenir; entonces hay que tratar de disfrutarla de la manera que uno pueda, no ser muy ambicioso, no querer tener más de lo que se necesita.

—¿Qué es lo que más le gusta de Oscar, Juan Manuel?

F: —Su manera de ser; mis amigos saben muy bien lo que pienso de Oscar. Es un amigo, y la amistad es el mejor capital que se puede tener en la vida. Yo empecé a correr por mis amigos, después por mi país y luego por las fabricas... Creo haber devuelto algo de lo que la gente me ayudó, y por eso tenemos el Museo. "Si están de acuerdo, voy a dar todas mis cosas", le dije a la gente. He visto pelear a gente por cosas sin valor que dejó el que se fue...

G: —No hay que ser tan ambicioso... Con lo que tengo, puedo vivir, y lo que quede será para mis hijos; con ello voy a ser feliz.

F: —A mí solamente me duele cuando uno va por la calle y ve a los chicos pidiendo limosna... No sé si son manejados, si son empresas o qué son, pero eso me afecta mucho, sobre todo en un país donde tenemos de todo y nunca se pasó hambre. Pero si no trabajamos... Como cuando le preguntaron a aquel campesino: "Dígame, ¿esta tierra da?", y el campesino contestó: "¡No, que va a dar!", y el otro le aclara: "Pero trabajá-dola...", a lo cual aquel le retruca: "¡Ah, eso es otra cosa! Trabajándola, puede ser...". Todos tenemos que poner el hombro y no echarle la culpa tanto a los gobernantes; necesitamos que no se vayan del país los hombres que hacen cosas, y que vuelva el capital. Yo, que conozco muchos países, puedo asegurar que Sudamérica es la reserva mundial; tenemos petróleo, alimentos, minerales, tierras tan fértiles... pero necesitamos trabajar.

—Por último, Oscar, sáquenlos de una duda: ¿quién es Juan Manuel Fangio?

G: —Ja, ja, ja... Es el quintuple Campeón del Mundo; el único, y nunca nadie lo va a igualar. Para la Argentina es un honor, los campeonatos no llueven, hay que trabajarlos con garra y lucha... Además, es una gran persona.

—Y Juan, ¿quién es Oscar Alfredo Gálvez?

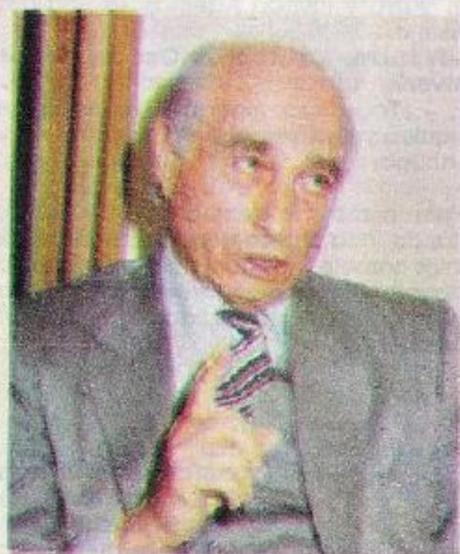
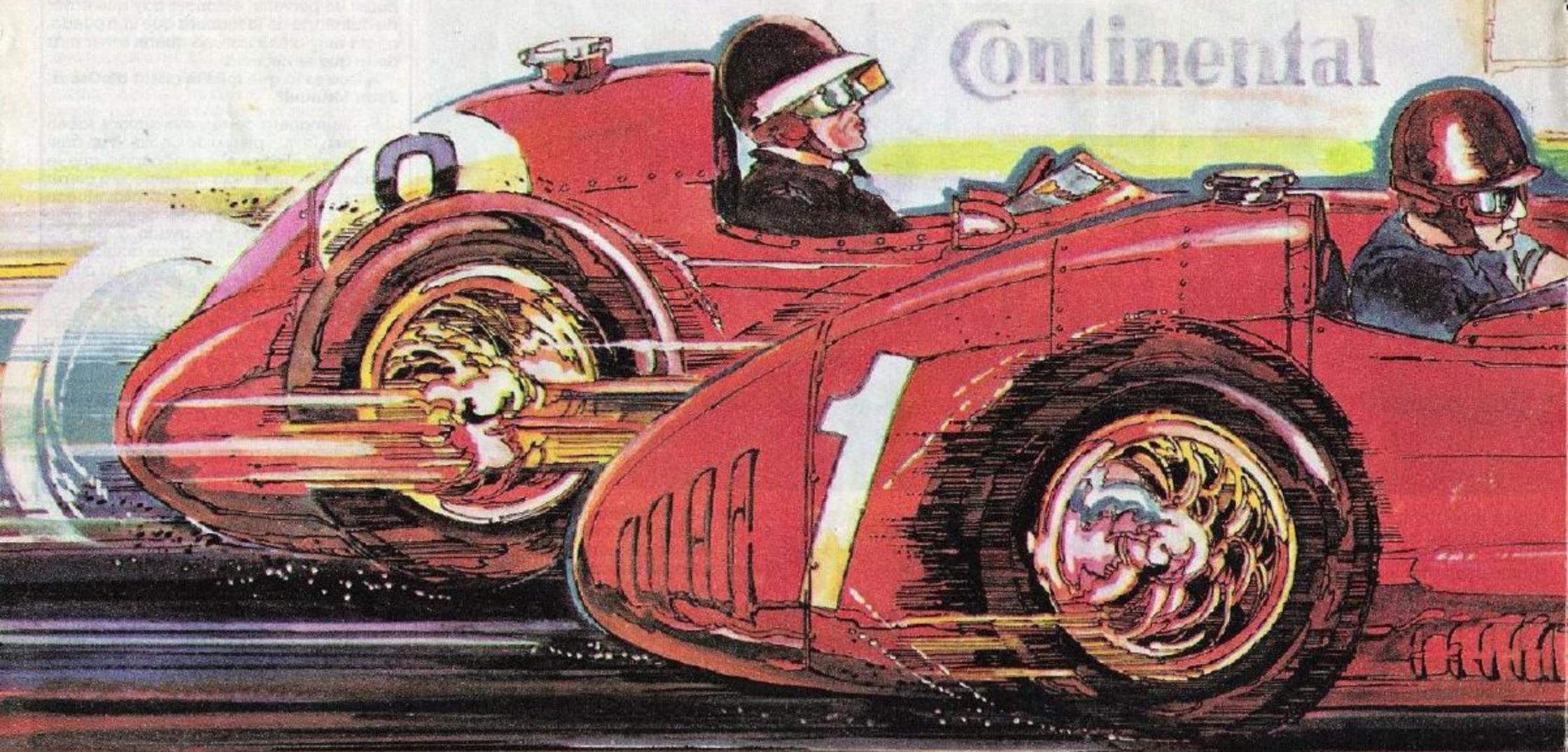
F: —... Todos sabemos quién es; es alguien de quien yo me siento muy orgulloso de ser su amigo.

Fueron más de tres horas, que pasaron volando. Una charla donde abundaron los sabios consejos, las lumulluosas referencias históricas y las anécdotas. Un diálogo entre dos grandes, que en realidad jamás llegará a su fin.

Sergio Marcelo Goldvarg  
Fotos: Juan Fernández  
Fotos tapas: Enrico Carra  
Producción: Marcela Pittipaldi

**JUAN MANUEL FANGIO a treinta años de su hazaña en Nürburgring**

# "HASTA YO ME ASUSTE DE LO QUE HICE..."



**"Lo hecho por Fangio es un arte supremo", nos decía el titular del Daily Mail con referencia a la proeza que acababa de cristalizar el piloto argentino en el tortuoso y difícil circuito de Nürburgring; triunfo, además, que le serviría de trampolín hacia la conquista de su quinto Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Fue el 4 de agosto de 1957.**

**E**s verdad... Incluso recuerdo que dos o tres días con posterioridad al triunfo, no podía dormir a causa de la excitación; hasta yo me asustaba por lo que había hecho... Ahí, entonces, me di cuenta de que nunca antes había manejado así y de que me resultaría muy difícil volver a hacerlo."

Su autodefinición así lo confirmaría segundos después: "Sucede que yo nunca corría a más del límite, nunca me cortaba en la punta escapándome del resto, sino más bien trataba

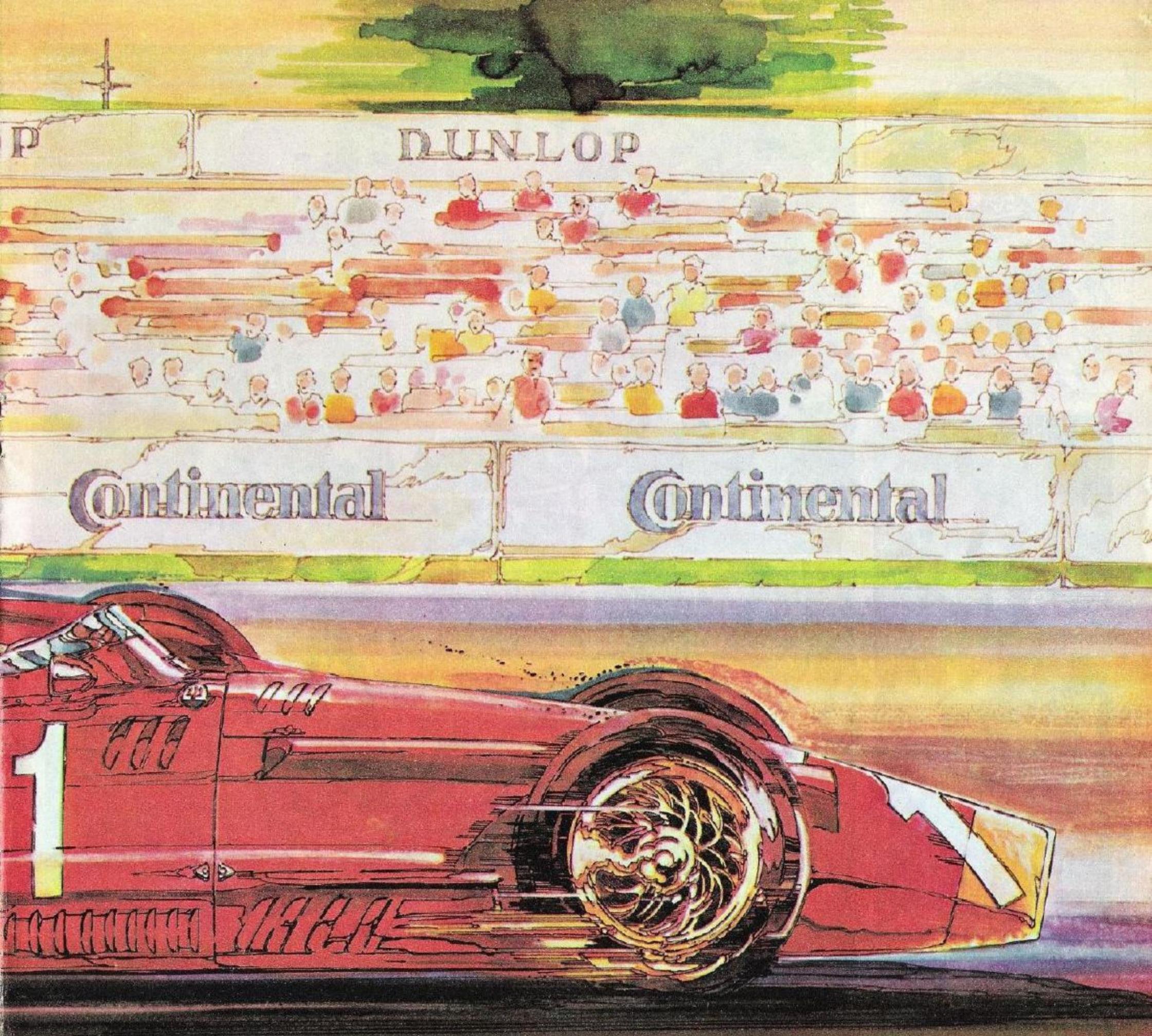
de controlar la situación, objetivo que generalmente lograba. Si hasta me daba vergüenza si en alguna oportunidad no llegaba con el auto entero a los boxes..."

Así, con gran sinceridad y una emoción infinita emergida de los recuerdos referidos a aquella hazaña sin precedentes, nos relataba Juan Manuel Fangio (24/6/11) sus memorias del inolvidable triunfo en el Gran Prix de Alemania, el 4 de agosto de 1957.

—Cuénteme, Juan, ¿cómo se presentaba el panorama de pilotos y máqui-

nas previamente al GP alemán?

—No me cabían dudas de que para ese año los grandes adversarios serían las Ferrari, aquellas con los tanques laterales que en realidad eran derivadas de los Lancia, ¿se acuerda...? Hawthorn y Collins fueron sus pilotos esa temporada, y justamente sería con ellos que me tocaría batirme a duelo en Nürburgring; pero también corrían en esa escudería von Trips y Musso. En Maserati —teníamos las 250 F, muy dóciles— mi coequípier era Behra. Mi gran adversa-



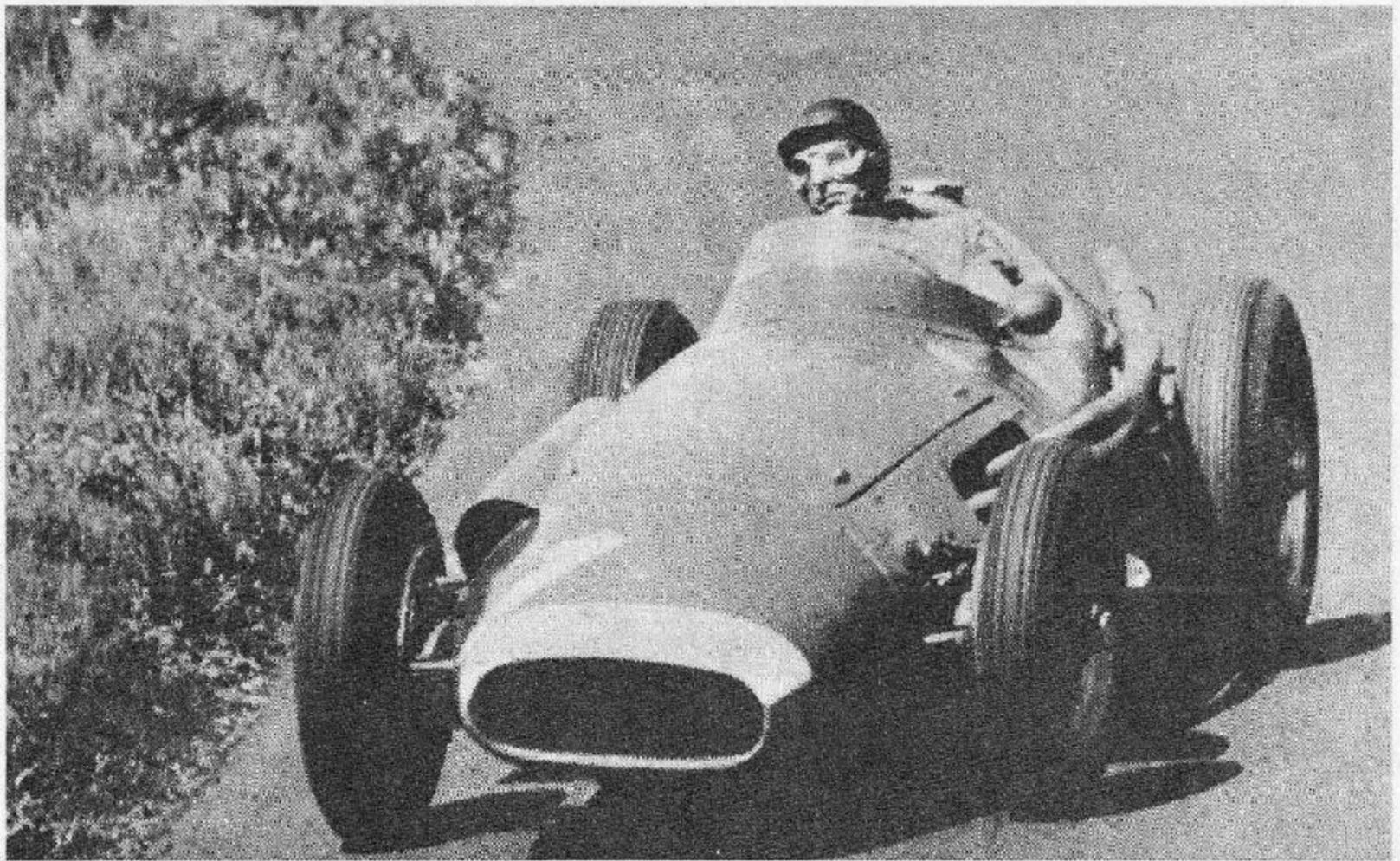
rio, Stirling Moss, ese año corria con Vanwall y si no me falla la memoria, lo hacía junto a Tony Brooks.

—Usted siempre se refiere al circuito de Nürburgring con un cariño especial. ¿no es así?

—Es totalmente cierto, siempre fue el circuito que más me gustó de todos aquellos en los cuales participé, y fíjese que fueron muchos... Conocía absolutamente todos sus secretos pero creo que en la edición '57 descubrí algo más...

—Alguna vez comentó que en aquella ocasión, por vez primera encaró una parte del circuito que siempre la tomaba "peinando" el acelerador, totalmente a fondo...

—Claro, era la "jiba" debajo del puente, en la cual por primera vez no



saqué el pie del acelerador... Siempre esa curva se tomaba en quinta y "peinando", por las dudas, así no se desacomodaba tanto el auto; pero pensé que tal vez podría encararla a fondo, y había que intentarlo; entonces comencé pegándome a la cuerda interna lo más que podía, justo en lo alto de la jiba, cayendo del otro lado de la pista. La maniobra me había salido bien y, como se trataba de una curva que unía dos rectas, me di cuenta de que podía encararlo todo como si fuera una sola recta; imagínense el tiempo que podía descontar en ese sector.

En la apertura de la temporada 1957 de Fórmula Uno, Juan Manuel Fangio había vencido en el Gran Premio de la República Argentina, repitiendo posteriormente en Mónaco —en esta ocasión, de punta a punta—.

Luego siguió el Gran Prix de Francia (previo paso por Indianápolis, que en aquellos tiempos figuraba en el calendario) con otra victoria para el piloto

argentino. La siguiente fecha era el GP Británico en Aintree, donde Stirling Moss demostró todo lo que sabía hacer al volante del hermoso Vanwall. Finalmente, ya estábamos en el mes de agosto, y la carrera más espectacular en toda la trayectoria deportiva del entonces más cuádruple Campeón Mundial y una de las más recordadas de toda la historia de la Fórmula Uno, estaba por disputarse.

Fangio había realizado el mejor tiempo en las pruebas de clasificación con un tiempo de 9m25seg 6/10 a 144,942 km/h, y compartía los primeros lugares en la grilla de partida con Mike Hawthorn (a quien había superado por 2 segundos 2/10), Jean Behra que se encontraba a 4 seg9/10, y Peter Collins a 9 seg1/10. Seguían luego Tony Brooks a más de once segundos, y Harry Schell a 13 seg6/10. Su gran rival, Stirling Moss, quedaba a 14 segundos 6/10. Realmente, se trataba de diferencias abismales.

"Las Ferrari —nos recuerda Juan Ma-

nuel— podían hacer toda la carrera sin necesidad de cambiar gomas o de reabastecerse de combustible. Ellos calzaban las Englebert, que eran bastante más duras que nuestras Pirelli. No nos quedaba otro remedio que parar a cambiarlas en el transcurso de la competencia, y para ello el equipo realizó ensayos; comprobamos así que en treinta segundos podían cambiarme las gomas traseras."

—Es de suponer que habrán basado en los tiempos de clasificación para establecer con posterioridad el plan a seguir durante la competencia, ¿verdad?

—Así es. Recuerdo que el mecánico jefe, Guerino Bertocchi, me había dicho que si sacaba una ventaja de alrededor de treinta segundos a mitad de carrera, ellos me cambiaban las gomas en el mismo período de tiempo. También decidimos salir con menos nafta pues así el auto sería más liviano; total, aprovecharíamos la parada también para rea-



A la Reina de Corca  
 Con el amor  
 de la Reina de Corca  
 24 de Mayo 1957

## CLASIFICACION

Gran Premio de Alemania - Circuito de Nürburgring de 22,772 km de extensión - 22 vueltas - Recorrido total: 500,984 km - 4/8/57



Pos	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Juan Manuel Fangio	Maserati	3h30m38s3/10	22
2º	Mike Hawthorn	Ferrari	3h30m41s9/10	22
3º	Peter Collins	Ferrari	3h31m21s9/10	22
4º	Luigi Musso	Ferrari	3h34m48s9/10	22
5º	Stirling Moss	Vanwall	3h35m05s8/10	22

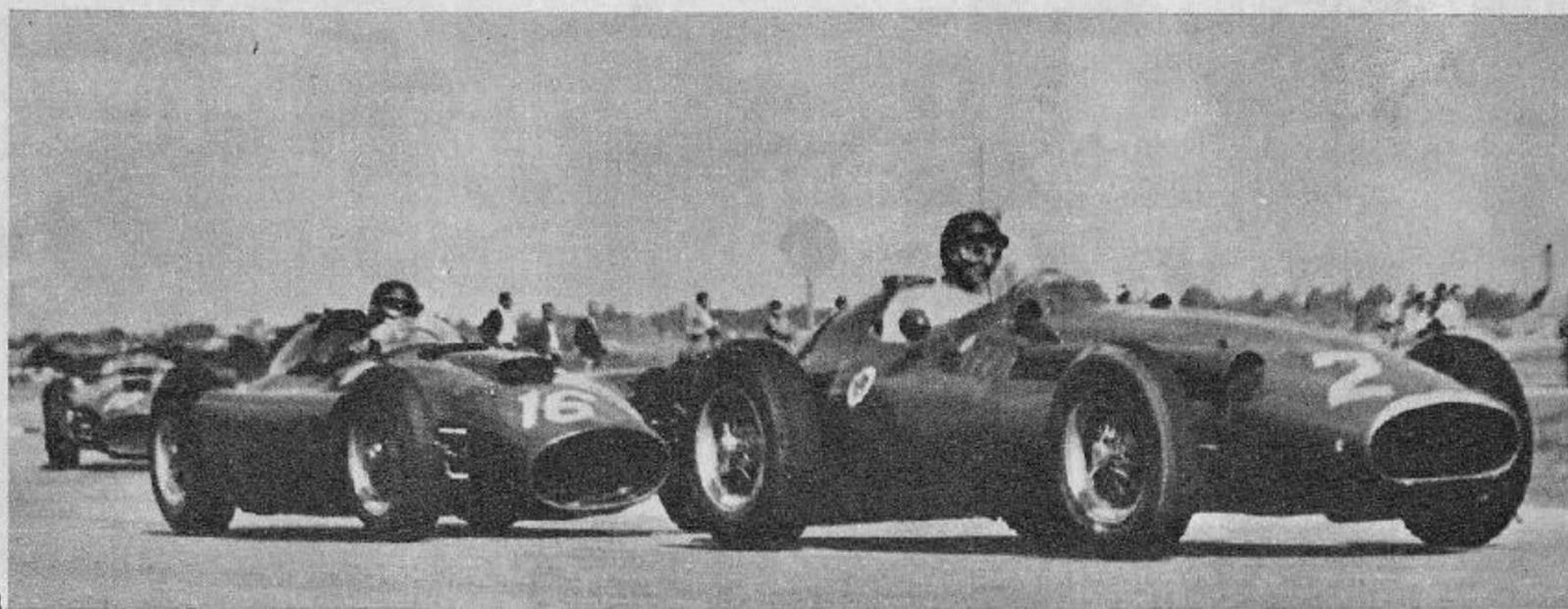
Promedio del ganador: 142.749 km/h  
 Record de vuelta: Juan Manuel Fangio (Maserati), 9m17s4/10 a 147.300 km/h.

## ACTUACION DEPORTIVA

	Corridos	Triunfos	Campeonatos
TURISMO CARRETERA (1939-1949)	18	7	1940-1941
FUERZA LIBRE (1938-1949)	13	6	
COCHES ESPECIALES (1947-1950)	31	12	
FORMULA 1 (1950-1958)	108 (51)	49 (24)	1951-1954-1955 1956-1957
SPORT (1950-1958)	29	6	
<b>TOTAL</b>	<b>199</b>	<b>80</b>	<b>7</b>

Nota: Entre paréntesis figuran las carreras válidas por el Campeonato Mundial de Conductores. En Turismo Carretera, todas son carreras por el Campeonato Argentino, excepto una, corrida en Brasil. En las demás categorías están computadas todas las carreras con y sin puntaje para torneos nacionales o internacionales.

1) El "Maestro del Nürburgring" rumbo a su espectacular 3ª victoria allí. "Nunca sentí un grado de concentración semejante." 2) El "Guinhuale" dedicando a CORSA una "aguada" (2) que lo recrea al comando de la Maserati 250 F, pesadas pero bien calzadas... 3) Como podés observar, en estos dibujos de Bergandi se ve claramente el instante en que lo pasó a Hawthorn... 4) "Ya soy puntero nuevamente, y rumbo al triunfo" Fangio nos gratifica, con réplicas en escala, los momentos culminantes de la prueba. 5) El momento de la parada en boxes. 6) Los mecánicos tardaron más de lo debido. 7) Fangio y Hawthorn en pleno duelo durante el GP de Argentina '57.



bastecernos de combustible.

Desde el vamos, Hawthorn y Collins salieron a pelearse entre sí sendas Ferrari 801 ("Me extrañó que no trabajaran en equipo"), mientras Fangio, expectante, decidió sobrepasar la línea de ambos en la vuelta tres, para de allí en más liderar cómodamente hasta la doce, oportunidad en que se detuvo en los boxes cuando llevaba 29 segundos acumulados a su favor. "No se por qué pero los mecánicos tardaron mucho más de lo previsto en cumplir con su tarea específica, tanto es así que perdí la ventaja y casi unos cincuenta segundos más..."

Al salir nuevamente al ruedo, ya Hawthorn y Collins se hallaban ubicados 1º y 2º faltando aún diez vueltas para culminar el GP alemán.

El argentino comenzó a pasar por casi todas las curvas en un cambio más arriba ("Allí decidí encarar esa pequeña curva que unía las dos rectas, como les comentaba antes...").

En la vuelta número veinte, Hawthorn

le llevaba tres segundos a Fangio, y entre ellos se encontraba Collins. "Desde que encaré decididamente la persecución, por primera vez los vi juntos en la bajada de Adenau; ya sabía que tenía grandes posibilidades de alcanzarlos."

En la penúltima vuelta lo pasó a Collins en la curva Norte, pero éste se "chupó" detrás de la Maserati 250 F -hermosa máquina- y recuperó el segundo lugar. "Era lógico -nos comenta Fangio- pues la Maserati se abrió mucho a la salida, al estar muy exigida."

Nuevamente a la cola de Collins, Fangio se jugó y se le colocó a la par en una recta que en lo alto de un repecho, incluía un puente. Provalenció el argentino, y de allí en más el objetivo para el "Old Devil" (Viejo Demonio, según lo apodaría el hasta entonces puntero del GP alemán) sería la Ferrari de Mike Hawthorn.

"Piense que por aquel entonces yo contaba con 46 abriles, y Hawthorn y

Collins bien podrían haber sido mis hijos..." comenta risueñamente.

La oportunidad de tomar el liderazgo de la competencia, llegó en una recta antes de una curva de 90º a la izquierda, pues cuando el británico se abrió hacia la derecha para tomar la trayectoria ideal, Fangio se tiró por adentro... Y de ahí en más. "Traté de escaparme lo más posible ya que si él entraba en mi succión, en la recta siguiente podía volver a tomar la punta". Bastó entonces controlar a Hawthorn durante el último circuito, para encontrarlo a Fangio vencedor y autor de la mejor carrera de su vida.

"¡Qué manera de felicitar me todo el mundo! ¡Cómo me llevaban en andas los alemanes! ¡Hasta recuerdo que Kling me dio un beso de felicitación en el baño! Sé también que Hawthorn y Collins me felicitaron de corazón."

La tarea del piloto argentino fue realmente de antología: en la vuelta 12 había realizado un tiempo de 9m28s9/10

a 144,4 km/h, para lograr en el giro 17, 9m28s5 (144,5 km/h). En la ronda 18 se "descolgó" con 9m25s3 a 145,3 km/h y siguió con 9m23s4 en la 19, a un promedio de 145,7 km/h. El antepenúltimo giro, el 20º, fue increíble: 9m17s4 a 147,8 km/h.

Consecuencias: el título de "Ring Meister" (Maestro del Nürburgring) y la "Estrella de Diamantes" con la que se reconocía al piloto que hubiera ganado tres veces consecutivas el Grand Prix germano, otorgada al argentino por el propio presidente de la República Federal de Alemania, Teodor Heuss.

Restaban entonces sólo Pescara y Monza para que Juan Manuel Fangio conquistara su quinta corona mundial, pero acaso la página humanamente más memorable de la historia del automovilismo mundial, acababa de rubricarse.

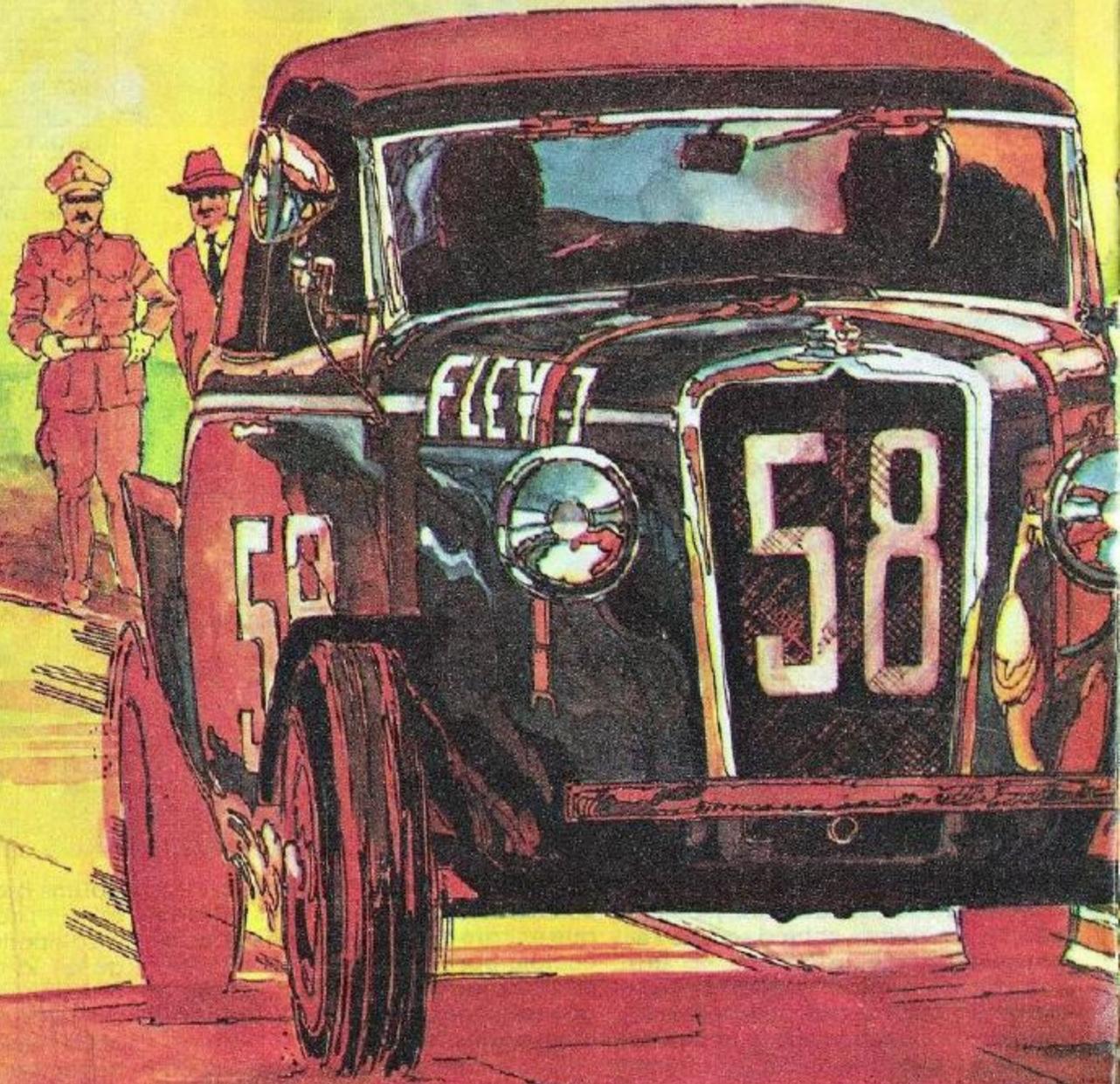
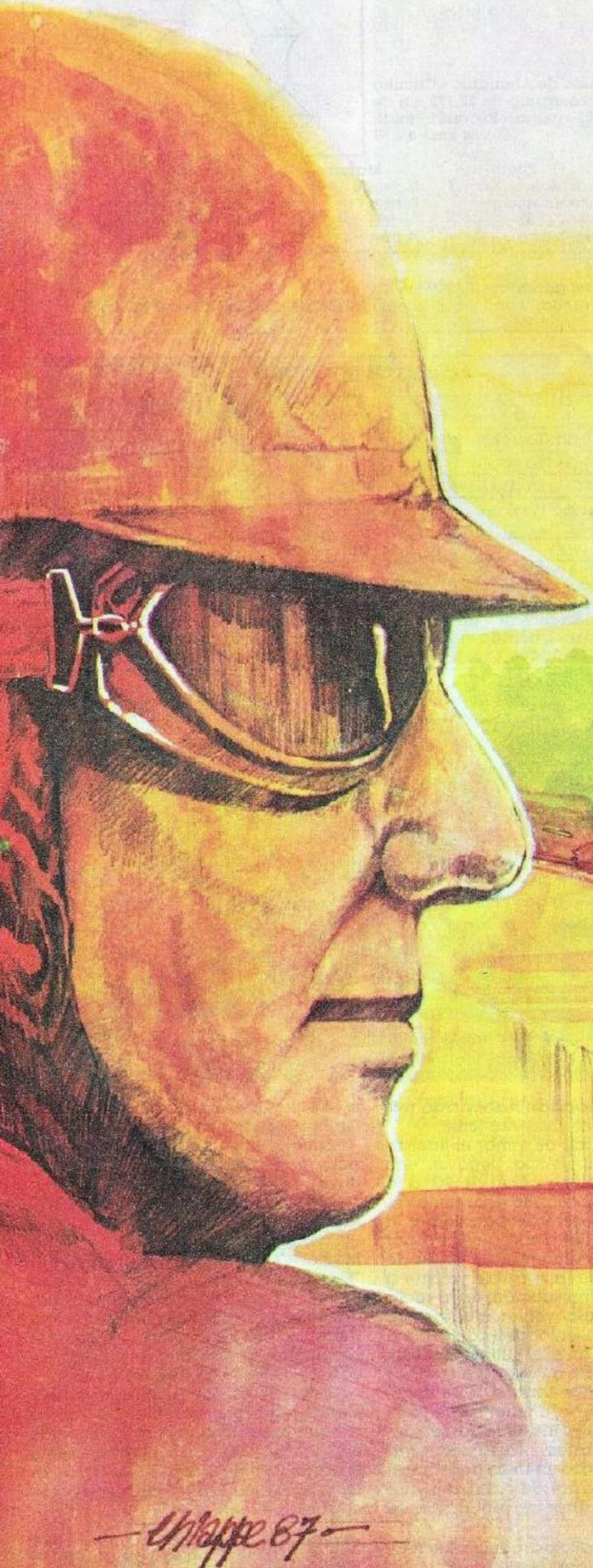
Sergio Marcelo Goldvarg

Fotos: Carlos Campos

Ilustraciones: Anselmo P. Chiappe y José M. Villafuerte

OSCAR ALFR

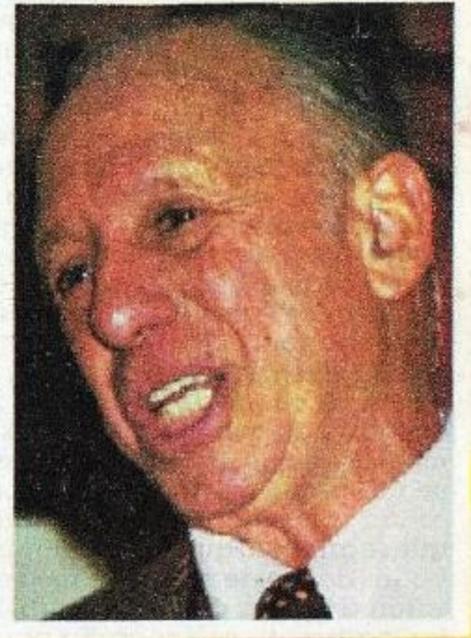
# "ME DEC



*El Ford de Oscar Alfredo Gabry llega a Santa Fe, durante el Gran Premio Argentino de 1937.*

*Chappe 87*

EDO GALVEZ a cincuenta años de su espectacular debut



# CIDIO UN AVISO EN EL DIARIO"



*Una imagen repetida de Oscar Galvez: la de triunfador. - Tres Anchos 1956 -*

LA NACION

# EDO GALVEZ GAN PREMIO



*8 de Febrero de 1949: Oscar gana bajo la lluvia en Palermo.*

Nuestra historia deportiva ha sido sumamente generosa en cuanto a protagonistas. Los memoriosos añoran nombres que en todas las disciplinas acapararon páginas de diarios y revistas de la época, pero el nombre de Oscar Alfredo Gálvez (17/8/13) integra una lista con los muy pocos que a bastantes años de su retiro de la actividad, siguen vigentes casi con la misma fuerza que cuando atronaban —en este caso con su Ford— por los polvorientos senderos del país.

Y esa vigencia se puede palpar más ahora, al cumplirse el pasado 5 de agosto, nada más ni nada menos que medio siglo de su debut automovilístico, una cifra que muy pocos lograron alcanzar con semejante fulgor. "Una vez que se anunció que iba a cumplir las bodas de oro de mi debut, me empezaron a llamar de todos lados. Fiestas, agasajos... qué sé yo. Ya pasó un tiempo, y sin embargo sigo yendo a todas ellas porque a mí no me gusta defraudar a nadie. Pero, sinceramente, estoy cansado; necesito tomarme un respiro. No obstante en medio de todo este ajetreo reconozco que recordando todo lo que pasó hace tantos años, uno de pone muy feliz..."

**"El problema de rotura de varilla del acelerador, lo solucioné montándolo sobre cojinetes de bolillas de aviación y conectándolo al carburador con cañitos de acero al cromo molibdeno"**

5 de agosto de 1937... Le proponemos a "Tito" que se ubique —quizá por milésima vez— en ese tiempo. ¿Cómo se produjo el debut y cuáles fueron las circunstancias que lo rodearon?

—A mí siempre me gustaron los automóviles... Esa preferencia nació ya que mi padre tenía taller mecánico, y yo, desde muy chico estuve en contacto permanente con los autos. Me largué a manejar cuando aún era niño y mi primer registro lo obtuve a los quince años pero debí mentir con la edad... acusé dieciocho. Y mira cómo son las cosas... el otro día revisando en los cajones me encontré con ese registro. Me acuerdo de que me había costado un peso, y también recuerdo que yo era bastante haragán para ir al colegio. Con la excusa de los autos, siempre "se me hacía tarde" para ir a clase, y mi viejo me regañaba constantemente. Me acuerdo cuando dije que me quería comprar un auto... ¡Casi me matan!... Por eso mantuve mi idea en silencio y cuando tuve 16 años, con Juancito nos compramos un Ford T que nos costó 150 pesos.

**"En el piso del auto tenía un agujero, que al abrirlo daba directamente al embrague. Cuando éste comenzaba a patinar, le echábamos arena por ahí..."**

—¿Estaba latente la idea de correr?  
—No... por entonces, no. Como decía, seguimos trabajando hasta que nos independizamos. Con mi hermano Juan instalamos nuestro primer taller en la calle Gaona 663, justo frente a la comisaría y nos "floreábamos" en las picadas, donde gané casi cinco años seguidos; pero correr, no. Había que trabajar, y la idea de correr apareció de pronto... Un día, me levanto y voy a

comprar el diario "El Mundo". En eso veo un aviso que decía: "El próximo 5 de agosto se larga el Gran Premio 14 Provincias"... Ya antes me habían dicho de correr, pero, honestamente no me interesaba. Me gustaba ir a ver las largadas de los grandes premios o de las Mil Millas, hasta que ese aviso me decidió... Lo conversé con Juan y estuvo de acuerdo, pero no podía ser mi acompañante por la edad, así que le planteé el tema a Horacio Mariscal, y aceptó encantado. Faltaba un mes, así que al auto que teníamos para ir a pasear lo convertimos de uno de carrera, y la satisfacción mía era que por más que corriera, la policía no me iba a parar como cuando iba a las picadas...

**"En el habitáculo llevaba un instrumental de temperatura para cada tapa del motor V8. Eso me permitía ubicar enseguida el lugar donde había una falla"**

—¿Hubo muchos nervios el día del debut?

—No, estaba sumamente tranquilo. El auto estaba perfectamente acondicionado y yo me tenía mucha confianza. Eso sí, dentro de esa confianza trataba de respetar a mis rivales, que eran pilotos con mucha experiencia. Largué con el número 58, y cuando llegué a Rosario, me enteré de que había hecho el récord tardé 3 horas 1 minuto, y de promedio hice 119,756 Km/h... Una locura. "¡Un tapado...! ¡Un tapado...!" decían todos en la llegada a Rosario, donde uno de los auxilios era mi hermano Juan...

—Por lo visto, la cosa se dio rápido, de entrada...

—Yo era de la teoría de que una carrera tenía que correrse a fondo desde la largada a la llegada. Pero después de salir de Rosario rumbo a Córdoba, mi acompañante Mariscal me dijo que le diera un poco de resuello al motor. Estaba andando tan rápido... y no tenía la experiencia necesaria. Aflojé el ritmo y perdí el récord a Córdoba por 29 segundos. ¡Qué bronca!... Lo ganó Eduardo Pedrazzini. El tramo final de esa primera etapa era hasta Santa Fe, pero como yo no conocía el camino, me perdí, aunque igual llegué sexto por tiempo...

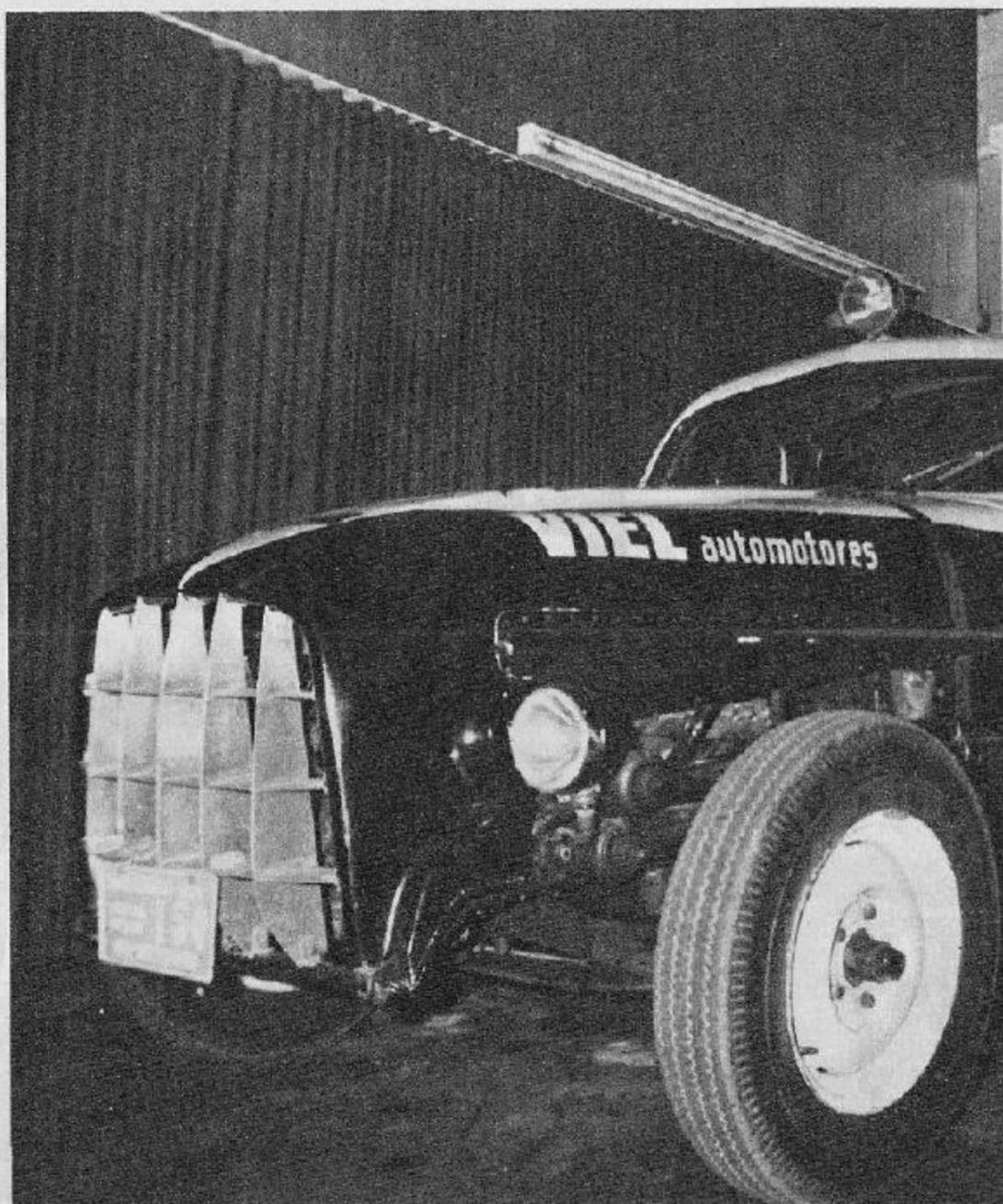
**"Nunca usé mameluco para correr... siempre pantalón y camisa, ya que en caso de incendio me podía desprender rápidamente de la ropa"**

—¿Y cómo fue el plan para la segunda etapa?

—¡Huyyy!... De Santa Fe nos embarcamos con los autos en una balsa que nos dejó en Paraná, donde se largaba la segunda etapa. En esa balsa me cruzo con Hector Supplici Sedes, un caballero. Me acuerdo como si fuera hoy que estaba armando un cigarrillo, y con voz pausada me dijo: "Qué tal, pibe... Vinieron muy fuerte"... Yo le respondí que no... que anduve a 135/140. Pero la verdad es que el auto me daba 150, y él lo sabía. Me contestó, mientras seguía armando el cigarrillo: "Cuidate, pibe... que todavía faltan nueve etapas".

—¿Tomaste en cuenta ese consejo que fue más una advertencia?

—La verdad que no... Salí de Paraná a fondo, y de repente, en una hondonada, el "Forelto" me sacudió, y primero lo



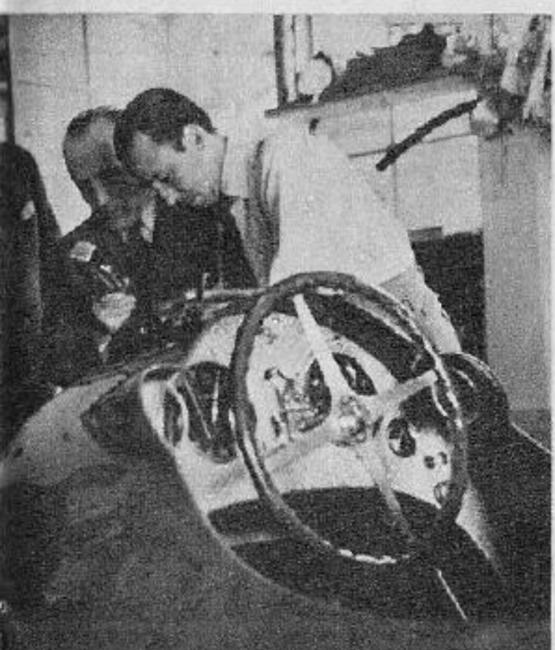
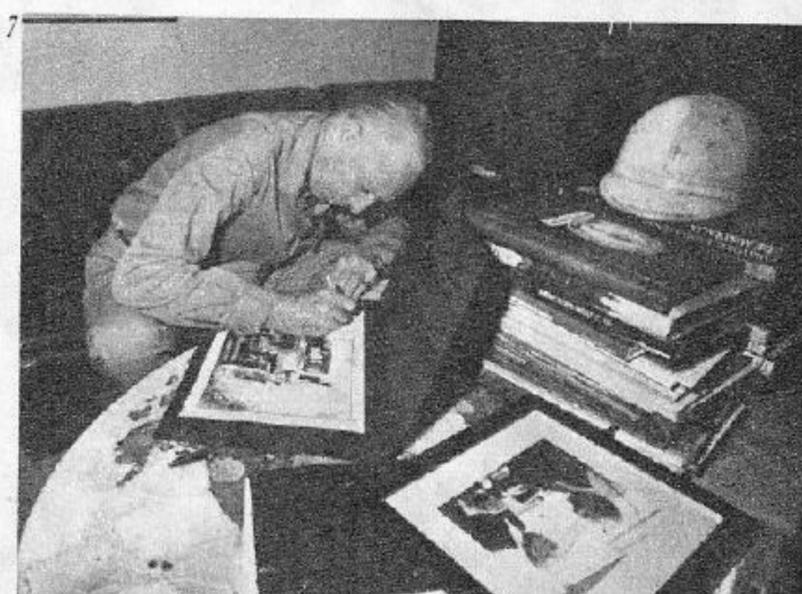
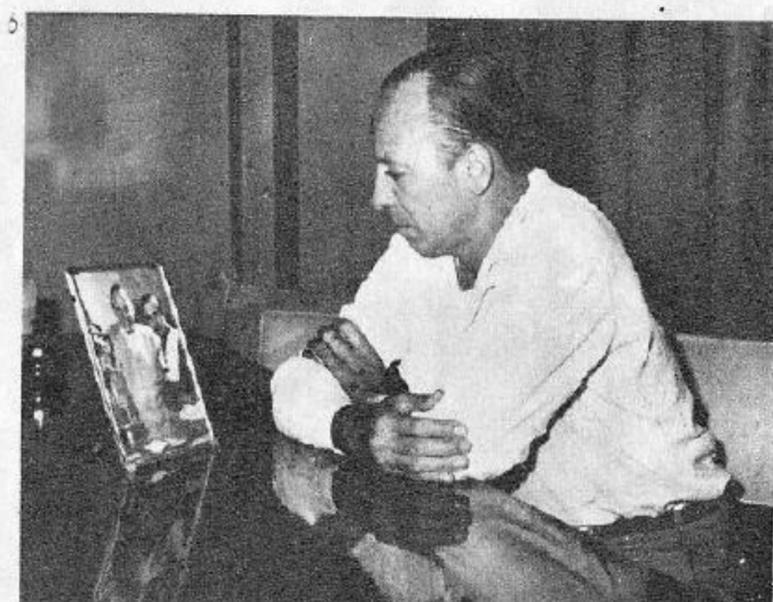
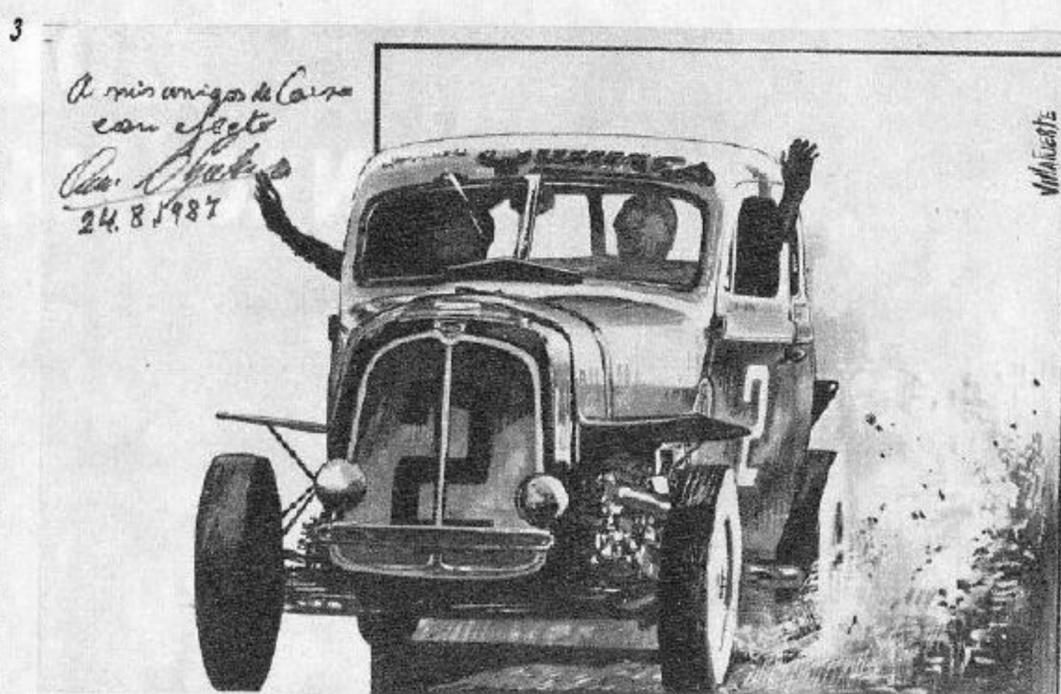
despidió a Mariscal y después a mí... Estaba en el suelo, medio atontado, y sentía "pum"... "pum". Un ruido sordo. Llamé a los gritos a mi acompañante, me contestó y me levanté para ir a su lado. Menos mal que ni él ni yo teníamos nada... Fuimos a ver el auto, y era un desastre... se había roto el tren delantero, el radiador, todo. Como pudimos, lo llevamos a una agencia Ford y lo dejaron "a nuevo", pero no podíamos seguir en carrera y tuvimos que volvernos a Buenos Aires... Cuando llegamos, nos encontramos con que mi padre estaba muy contento porque había hecho el récord a Rosario pero mi madre seguía oponiéndose a que corriera, aunque ya mi vocación era algo superior...

El protagonista de esta historia esta

frente a nosotros. Pasaron cincuenta años desde que sucedió lo narrado.

**"Vinculé los amortiguadores a la suspensión y el chasis, de manera que se pudiera regular desde el baúl del auto, porque en los Grandes Premios obligaban a cambiar la regulación, y de esa manera no perdía tiempo"**

Muchas cosas cambiaron y el "Aguilucho" siguió al paso del tiempo, siempre con la vocación del automovilismo medida en su sangre. Cuarenta y tres victorias en Turismo Carretera. Cinco campeonatos ganados. Siete victorias en Coches Especiales y tres títulos. Y su vitalidad sigue desbordante, a pesar de los 74 años de edad.



Ese fue el punto inicial de una trayectoria brillante y la senda de victorias arrancó dos años más tarde en 1939, cuando con su hermano Juan como acompañante, se impuso en el Gran Premio Argentino y el Gran Premio Extraordinario, lo que también merece otra reflexión de Oscar: "Ganando esas dos carreras cobramos 33.000 pesos, una verdadera fortuna para la época. Los pusimos en el banco, y luego, con parte de ese dinero, compramos una casa en Soler 4137 e instalamos allí nuestro taller".

Oscar Izzo  
Fotos: Enrique Bianco  
Ilustraciones: Anselmo P. Chiappe  
y José M. Villafuerte

1) Oscar Gálvez hoy, en los falleros de Viel Automotores, junto a su legendaria cupecita Ford. 2) Sonrisa permanente y pañuelo al cuello, igual que cuando corría... 3) El recuerdo con su imagen de triunfador. 4) Largueta de las Mil Millas de 1954. 5) Los monopostos tuvieron también su lugar en la trayectoria de Oscar (aquí, con Pedro Flore) aunque su pasión mayor fue el Turismo Carretera. 6) La evocación ante el retrato en que aparece junto a su hermano Juan. "Se mató porque no quería akarse. Yo le dije... "No vayás a Olavarría". 7) Firmando la ilustración que figura en esta misma página. 8) ¡Que época y que pinar!... El "Agullucho" junto a una caricatura que lo refleja como el rey... 9) En la triunfal temporada internacional de 1949, en Palermo, inolvidable. También corrió el Gran Premio de Argentina en 1953, donde con Maserati llegó quinto en una competencia que ganara Alberto Ascari.

### ACTUACION DEPORTIVA

	Corridas	Ganadas	Campeonatos
TURISMO CARRETERA (1937-1964)	169	43	1947-1948-1953-1954-1961
COCHES ESPECIALES (1947-1951)	14	7	1947-1948-1949
SPORT (1953)	1	-	
FORMULA 1 (1953)	1	-	
<b>TOTALES</b>	<b>185</b>	<b>50</b>	<b>9</b>

Nota: En Turismo Carretera se han contabilizado todas las carreras por el Campeonato Argentino, más una disputada en Brasil.  
En las restantes categorías se trata de carreras con y sin puntaje por campeonatos nacionales o internacionales.

**CORSA**

**CON LOS MAS GRANDES**



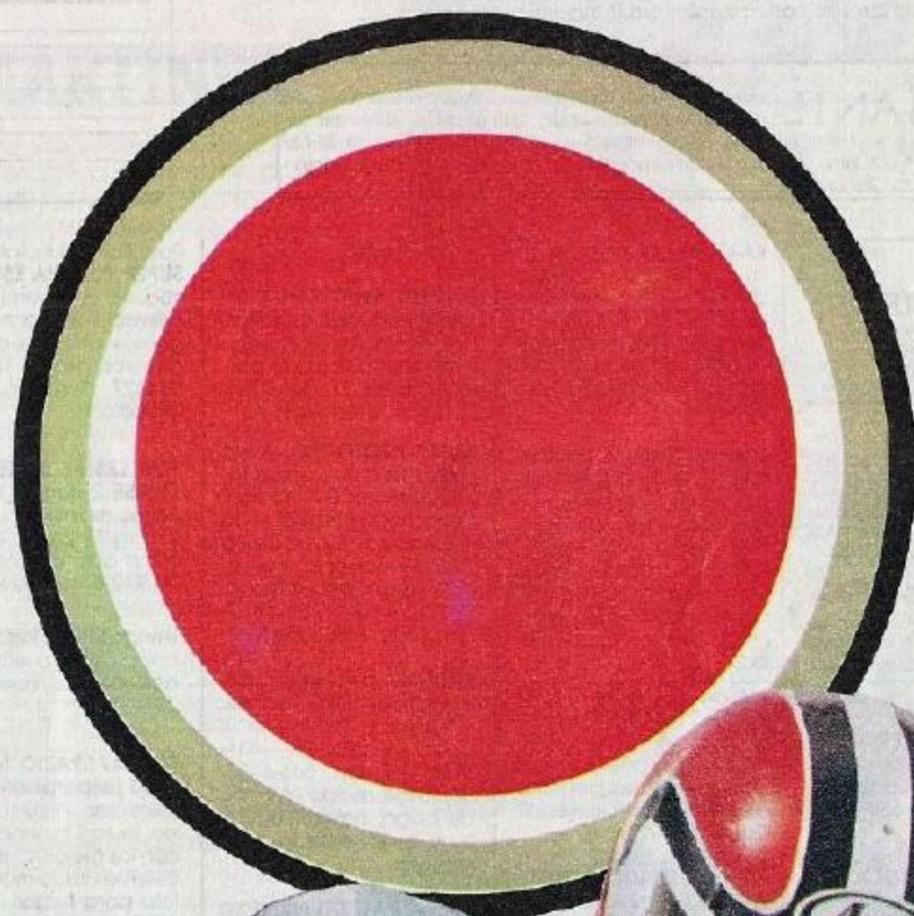
**Oscar Alfredo Gálvez y Juan Manuel Fangio  
reunidos hoy por el ayer y para siempre.**

# Final Campeonato Mundial de Motociclismo 1987.

TEAM

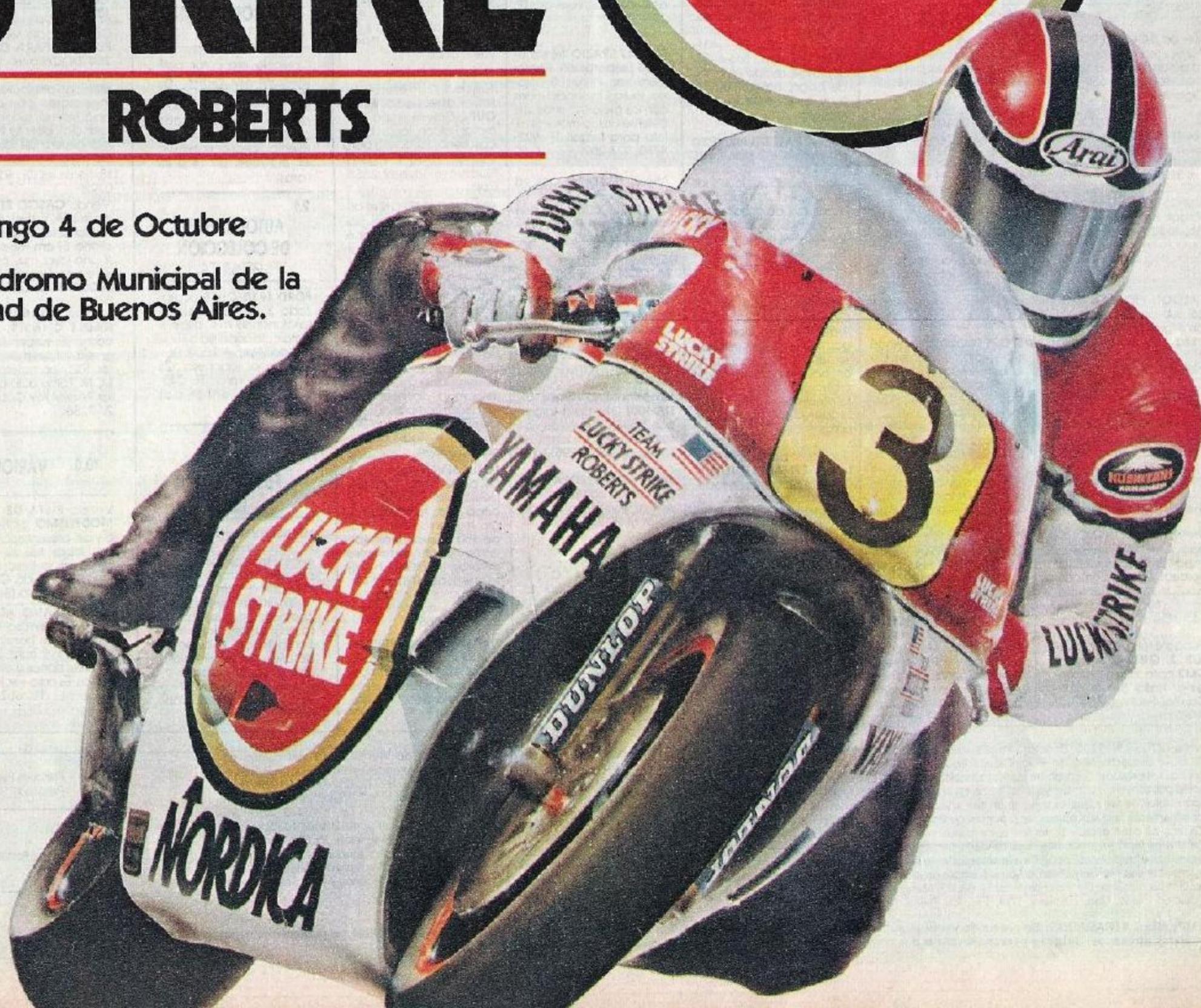
# LUCKY STRIKE

ROBERTS



Domingo 4 de Octubre

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.



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

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

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

Parabrisas Corsa Casilla de Correo nº 4494 Correo Central		1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.		<b>CUPON</b>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

- Llene cada casillero con una palabra o cifra.

## 1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -COMPRA-

**FIAT 128 SE 84** Turismo clase 2, con los mejores fierros. Excelente. Listo para largar. Líquido urgente. Tomo auto de calle, etc. TE. 922-8780 y 923-2599.

Vendo **KARTING** competición. Foxtrack motor Gae, Intemac., o Juniors para empezar. Muy buena. Luis Belástegui 3422. TE. 67-9251.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** ex Loso, auto de punta, relaciones, 12 llantas, 2 motores, etc. TE. 658-0778. Urgente.

Alquilo **FORMULA RENAULT CRESPI** XXIII, motor Reybet. TE. 795-9169 o 783-6480. Ver Chacabuco 3184. Olivos.

Vendo **KARTING** listo para largar. Preparación Acuña, todo nuevo, una verdadera pichincha. Dr. Luis Belástegui. 3422. TE. 67-9251.

**FALCON PICADOR** 1984/85, sub-campeón '86, trece segundos el cuarto de milla. Listo con todos los fierros. Vendo completo o por partes. Jonte 4251, Cap. Fed. TE. 566-5842.

Joseph Competición vende **FIAT 128 S.E. 1.5 CLASE 2** para pista o rally. Listo para largar, abina Malory, bomba eléctrica de nafta. Dif. autoblocante. Llamar al TE. 749-4467/4983.

Vendo **FALCON T.C.** ex equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Herceg. Ver en "Competición", Avenida Centenario 161/163. San Isidro. TE. 743-0255.

Vendo o alquiler **DATSUN 160 J. GRUPO A 2000 C.M3** para rally de Argentina. Tratar Baruffi 4621, Capital Federal. TE. 773-9076.

**KARTING** con motor parilla, llantas Swiss Hulfess. Líquido a muy buen precio. TE. 431-1858, 568-4811, 566-6454. Recibo en parte DDF paga Casco Fiat 600 en buen estado. Con papeles.

Vendo **VOLKSWAGEN GAZEL** EL GRUPO A listo para largar el rally de Argentina, encendido electrónico, radiador de aceite, autoblocante, discos, ventilador Chichebombón. TE. 659-7946. Preguntar por Horacio Escañel.

Vendo **BERTA MK-3 FORMULA 2 NACIONAL** con o sin motor VW, caja TCM. Todas relaciones, auto de punta. Acepto permuta. Señor Daniel Keegan Puan. TE. 0923-8162.

Vendo **RENAULT 18 TURISMO CLASE 3**. Tratar con Jim. TE. 367-0317.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** nuevo. TE. 207-4070.

Carlos González vende **NISSAN 300 CAP** listo para largar. Poco uso, Jins golpeadas, auto para ganar con prueba en autódromo. Acepto autos en pago. Honorio Pueyrredón 1740, Cap. TE. 59-7403.

**SPORT PROTOTIPO** vendo o permuta por valores. Listo para largar. Repuestos varios, por cose de actividad. Av. Galicia 540, Avellaneda, Norberto.

Alquilo o vendo **DATSUN 160 J. Rally 2000 cm³**. Auto completo con asistencia mecánica en carrera y repuestos. Tratar al TE. 773-9076 con Gonzalo Barceló.

**RENAULT 18 PISTA** vendo con urgencia. Listo para largar. TE. 84-3496 o al 785-8497.

**KARTING COMPETICION** motor R- largo al carburador, monoplata lista para largar con solamente 2 carreras corridas. Vendo urgente juntos o por separado. Angel Pini 4647, Caseros CP, 1678. Pcia de Bs.

As. de tarde.  
**FIAT 128, 1300** clase 2 urgente con todo lo mejor, fierros Pardo, 8 ruedas más 4 lluvia, barato, permuto, tratar TE. 243-2761. Eduardo, después 18 hs.

**SPORT PROTOTIPO** vendo nuevo sin rocar, chasis Tullia X00 motor D'Ambrosio, desarmado y revisar todo de nuevo. Carrocería Crespi, moderno, nuevo, caja Vesa, oportunidad. TE. 752-9577, 753-4879, horario con Sr. Juan José.

**KARTING** con motor parilla, llantas Swiss Hulfess, repuestos, líquido muy buen estado. TE. 431-1959, 568-4811, 566-6454, 566-6454, recibo en parte de pago, casco Fiat 600 muy buen estado. Con papeles.

Vendo **RALE R11** listo para largar en F2 nacional, motor R18, Antelo caja Helwand autobloc, todas las relaciones, infinitud de repuestos, de chasis y una caja varios juegos de llantas y trallier, o permuto por R18 o cupé Fuego. Después 20 hs TE. 785-2599.

**CHEVROLET 400 EX-TC** especial para Stock Car Argentina listo para largar, máquina pintura nueva, encendido electrónico, papeles al día, vendo o permuto, escucha oferta. Pedemera 1262, Villa Madero, ver de 8 a 20 horas.

Vendo o permuto **FORMULA RENAULT TULLIA II (22)** listo para largar, todo nuevo, completo Nº 61, TE. 14-204 de 9 a 12 y 755-5453 después de las 20 hs. TE. 764-4005, Juan José "Urgente".

Vendo **CUPE DE CARLO BMW** preparada categoría 850 libras, zonales o bonaerense, 2 motores desarmados, 3 cajas de velocidad, carrocería reformada, trampa T.C. suspensiones tren delantero sin ruedas, tablero. Hernán TE. 659-4394.

Para Rally Mundial vendo **SUPER EUROPA 1500** carrocería a estrenar, caja animada último modelo, gomas amortiguada, repuestos. Tratar TE. 651-804327. Córdoba. Señor Marcelo.

**FIAT 128 SE 84 TURISMO CLASE 2** con los mejores fierros, excelente. Listo para largar, líquido urgente. Tomo auto de calle, etc., TE. 922-8780 y 923-2599.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** caja, todas las relaciones, dos motores nuevos. TE. 207-4070.

**FIAT 147 SPAZIO '86** excelente preparación, Héctor González, Pintura 3 colores, jaula y butacas Fodes con los mejores fierros, excelente carrocería. Firm. listo para largar. TE. 922-8780, 923-2599.

Ahora **TELEDISC OSI 90 8627**, Salgado Nash. TE. alquila 128 clase uno con asistencia en Italy. Conserva este aviso.

**FALCON**, picador, campeón 1984-1985, subcampeón, 1986, trece segundos el cuarto de milla, listo con todos los fierros, garantía. Jonte 4251. TE. 566-5842, Cap. Fed.

Luis Minervino vende **TULLIA XXII** listo para largar con trallier, repuestos varios y demás chucherías. Llamar al (0352) 29517.

**JUAN ODRIOZZOLA** vende Renault con repuestos varios, listo para largar. Tratar al TE. 252-2046.

Vendo **FALCON T.C.** 3 litros, ex equipo oficial Ford. Fierros importados, prep. Herceg. Llamar a señor Ambrosio al (0346) 245696. Facilidades.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** cupé permuta por auto de calle. TE. 207-4070.

Alquilo **RENAULT 12 RALLY** listo para largar el provincial. Escucha ofertas al TE. 252-2046.

Vendo **FALCON T.C.** ex equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Herceg. Sr. Ambrosio (0346) 24-596, Chivilcoy, facilidades.

Alquilo **FIAT 128 1.1 Rally** de Ariel Suárez. Auto de punta. Tratar J.S. Loustá. TE. 0462-91165.

TC bonaerense clase A **COUPE FORD 430 n° 12** en el campeonato 1986, mecánica Falcon, listo para largar. \$ 5.500 Itaquí 2530. Cap.

Turismo Carretera del Aher a recuerdo. **FORD CUPE** Calera, caja 2 F, motor nafta, jaula, butacas, freno disco, listo para comer. Todo Ok. Gral Fructuoso Rivera 2556, Cap.

**FRA SUBCAMPEON** el auto que ganó Daniel Naviani en 1986. Sin motor ni caja, se vende y es gran oportunidad. Tulla 23, llamar al TE. (01) 854-9144 o trata en Santos Dumont 4811, Capital Federal.

Vendo **CUPE DE CARLO BMW** preparada categoría 850 libras, zonales o bonaerense, 2 motores desarmados, 3 cajas de velocidad, carrocería reformada, trampa T.C. suspensiones tren delantero, sin ruedas, Tablero. Hernán 659-4394.

**LOTUS SEVEN** vendo mod. 86 patentado, joya espectacular, pintado, bicapa roja, tapizada negra, mecánica Okm, Dodge 1500. Suspensión tipo competición, excelentes detalles, terminación, instrumental, deportivo, constructor Gustavo Navas, J.B. Justo 8555, Capital, TE. 642-6514.

**FIAT 128 SE 84 TURISMO CLASE 2**, con los mejores fierros, excelente. Listo para largar, líquido urgente. Tomo auto de calle, etc. TE. 922-8780 y 923-2599.

Vendo **CHASIS BERTA** ex Romagnoli. Llamar Juan Carlos Arlandis. TE. 781-1304.

## 2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

**RENAULT 12** Mod 71. Vendo a permuto. Llamar al Tel.: 567-6694.

## 2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Coleccionista autos antiguos vendo **FORD "A" 1929 SEDAN "TUDOR DE LUXE"** óvulos, totalmente original. Perfecta estado conservación, en asentamiento. Solicitar entrevista TE. 613-7664, de 18 a 22 horas.

## 2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -PERMUTA-

**FORD 1935 CUPE** acorazado 3 ventas, volante funcionando 75%, original para coleccionista o Turismo del Aher \$ 1.500. Permuta por japonesa 125 o mismo valor. TE. 243-6090. Preguntar por Claudio).

## 2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

**LOTUS SEVEN** vendo Mod. 86 patentado, joya espectacular, pintado bicapa, rojo, tapizado negro, mecánica Okm, Dodge 1500, suspensión tipo competición, brulotes, detalles, suspensión tipo competición, excelentes detalles de terminación, instrumental deportivo, constructor Gustavo Navas, J.B. Justo 8555, Cap. 642-6514.

## 6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo dos (2) **DISTRIBUIDORES**, uno Malory, USA, doble platino, Taurus-Sierra, otro Duibecco competición, Fiat 125, urgente, 1º oferta razonable. Escribir a Néstor Madrid, Emilio Mitro 945, 9º B. Capital.

Vendo **CHASIS BERTA** ex Romagnoli. Llamar Juan Carlos Arlandis. TE. 781-1304.

Carlos Zabala vende **REPUESTOS PARA DATSUN 280 ZX** Colpers delanteros y traseros, sonda volumétrica, distribuidor, seis inyectores completos, caja de velocidades, diferencial, puente trasero y manguera de dirección hidráulica. Tratar de 8 a 18 horas al TE. 92-9740-0792.

Vendo **CASCO BELL** made in USA, nuevo, con garantía color, blanco, mediano, 57 cm, modelo Star II, una joya, muy cómodo y seguro. Regalo urgente \$ 250. Sr. Jorge. TE. 241-3616.

Vendo **FORMULA RENAULT CHASIS**, monocasco 88, suspensión progresiva, rótulas nuevas, motor 1020 completo, caja T.C.M. Tomo auto particular. Pedriel 769, Capital. TE. 27-7286.

## 10.0 VARIOS

Vendo **PISTA DE AUTOMODELISMO** profesional. 5 vías, presentada en expo Nobby 86, 30 metros de recorrido, tratar al teléfono 0220-24426. Calle R. Liberto 16, Merlo (Bs.As.).

**ULTRALIVIANO AERO** Di Palma DP1, sin uso. Vendo por viaje a Transilvania, permuto por auto, dinero, dólares, bonex u otros minucias. Es caro y solo para exigentes. TE. 652-6664, de noche.

Revista CORSA Nº 1105. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Sulpacha 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 solo 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 68967. Material Periodístico: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli.

Sigma. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3008. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Hyla S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 36-2136, 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. Setiembre de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Surzales 11-27-94-80	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1008
	Concesión Nº 7.970

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

# ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 169

9 de setiembre de 1987

## Cinco Categorías Metropolitanas en Buenos Aires

### PERONO, MOIX, DIAZ, SUAREZ Y MARTINEZ

La Asociación Pilotos de TC 4000 organizó el domingo 16 de agosto en el circuito n° 5 (2.126,31 mts) del autódromo de Buenos Aires, competencias para las categorías Fórmula 2 Biplaza Bonaerense, Fiat 600 Turismo Nacional, Fórmula 07, Fórmula 5 y la propia TC 4000 (ex TC Biplaza), destacándose la organización, dado que todo el programa se cumplió de acuerdo al horario establecido.

Fórmula 5 sigue mejorando el parque y los espectáculos. Aunque Konowalik, mientras todo le funciona a la perfección, es el neto dominador. Marco en las primeras 8 rondas una notable diferencia sobre Martínez y Morelli que discuten entre sí el puesto de escolla. En la novena ronda se le rompe una pieza del comando de la caja de velocidades a Konowalik y en la última vuelta es superado por Martínez y Morelli, arribando los tres en ese orden.

Final 10 vueltas: 1° Germán Martínez (Ferri/Gilera) 11m54s81/100 a 107,087 km/h; 2° Juan Morelli (Morelli/Zanella) 11m55s34; Carlos Konowalik (Fer-Car/Zanella) 11m56s38; 4° Jorge Alvarez Morales (Fer-Car/Zanella); 5° Nestor Presas (Ferri/Gilera); 6° Luis Blasatti (Galgo/Zanella); 7° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse/Zanella); 8° Jorge Rusalleda (Chiqui/Gilera); 9° Claudio Martiren (Ferri/Gilera); 10° Luis Scalesse (Scalesse/Gilera). **Campeonato:** Martínez 124 puntos, D'Olivera Lima 70, Basconcello 62, Perez 45, Dinatale 37.

Fiat 600 Turismo Nacional por primera vez en el año dejó su "habitat natural" de Estancia Chica, para llegarse al máximo escenario del país y aquí prevaleció la mayor experiencia de Roberto Perono (ex Standard Mejorado) quien dominó las acciones sin sobresaltos, lo que además le sirvió para ponerse a solo dos puntos del líder del torneo. El segundo puesto fue muy disputado entre Pereyra, Muñoz y Francisconi. Antes de cumplirse la primera mitad de la carrera, en la entrada al sector de "los giles", al cruzarse el auto a Simonetti, este se enganchó con el de Horacio Genoud, volcando ambos, lo que le significó al presidente Genoud, el segundo vuelco consecutivo (¡que record!).

Final 10 vueltas: 1° Roberto Perono (Lanús) 12m4s67/100 a 105,630 km/h; 2° Ricardo Francisconi (Quilmes) 12m8s8; 3° Oscar Pereyra (Berisso) 12m9s58; 4° Raúl Muñoz (La Plata); 5° Juan Beloqui (Berisso); 6° Ricardo Algeri (La Plata); 7° Antonio Barrasso (La Plata); 8° Enrique Bussolo (Florenco Varela); 9° Carlos Castagnola (Villa Dominico); 10° Ricardo Vilor (La Plata). **Campeonato:** Pereyra 130 puntos, Perono 128, Muñoz 80, Francisconi 70, Algeri 55.

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense. Demostró escaso interés por este circuito, agravado quizá porque a solo siete días se realizaba otra competencia en Estancia Chica, lo que implicaba un nuevo cambio de relaciones de diferencial y en su mayoría, los pilotos prefieren el calor que les brinda el numeroso público

de Estancia Chica, al frío y vacío de las tribunas del autódromo. De cualquier manera estuvieron presentes los principales protagonistas, quedando solo fuera de carrera Walter Grigione. En carrera el campeón Moix marcó el ritmo, seguido en principio por Aboy, hasta que fue superado por el VW de Arrom quien llegó a la cola de Moix pero dando la impresión de que este seguía controlando la situación sin inconvenientes.

Final 10 vueltas: 1° Pedro Moix (La Plata/Peugeot) 10m7s45/100 a 126,013 km/h; 2° Miguel Arrom (Lanus/VW) 10m8s8; 3° Carlos Aboy (Wilde/Peugeot) 10m13s67; 4° Omar Conigliaro (Bernal/Peugeot); 5° Alberto Digiorio (Ranelagh/Peugeot); 6° Walter Tanlos (Quilmes/Peugeot); 7° Renzo Fabris (Quilmes/VW); 8° Allio Clerico (Monte Grande/Peugeot); 9° Miguel Iacono (Bernal/Peugeot). **Campeonato:** Moix 120 puntos, Arrom 102, Grigione 89, Aboy 68, Digiorio 63.

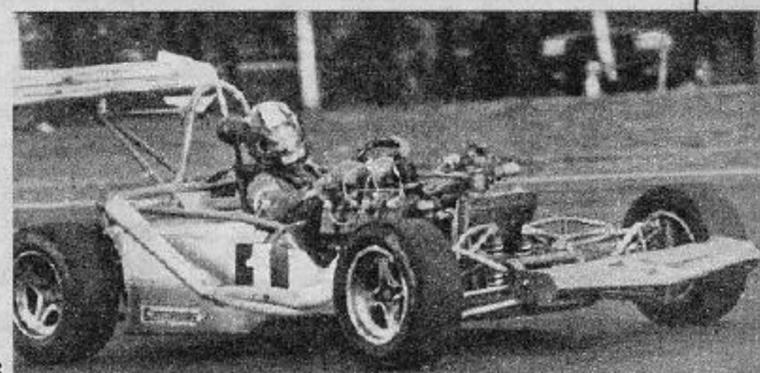
Fórmula 07. Igual que en su anterior competencia, la lucha al principio fue entre Díaz y De Quesada, terciando al principio Nicieza. Al promediar la carrera se queda Nicieza y aparece en el marcador Amato, llegando sobre el final al segundo lugar en brillante labor que además lo coloca en el primer puesto del campeonato. El cuarto puesto prácticamente se definió sobre la raya, superando por sólo 39/100 Martínez a Carreira.

Final 10 vueltas: 1° Hugo Díaz (Remedios de Escalada/Renault) 11m59s38/100 a 106,407 km/h; 2° Martín Amato (Alejandro Korn/Fiat) 12m7s52; 3° Gonzalo De Quesada (Ramos Mejía/Fiat) 12m8s6; 4° Néstor Martínez (Bs As/Renault); 5° Francisco Carreira (Bs As/Renault); 6° Oscar Noé (Bs As/Fiat); 7° Roberto Blanco (Bs As/Fiat); 8° Carlos Cacaviello (Bs As/Renault); 9° Hector Cane (Bs As/Renault); 10° Luis Fernandez (Bs As/Renault). **Campeonato:** Amato 120 puntos, Nicieza 107, Díaz 81, Santana 80, Cacaviello 68.

TC 4000. Los "dueños de casa" cerraron el espectáculo con dos duelos excepcionales librados por Gustavo Fronzin y Jorge Suarez en la punta y por José Doce Portas y Marcelo Fronzin por el tercer puesto, reeditando el duelo Ford/Chevrolet. Sobre el final se definieron las posiciones, arribando en primer lugar Suarez, seguido por el mayor de los Fronzin, mientras que el menor se imponía a Doce Portas.

Final 10 vueltas: 1° Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 10m03s 30/100 a 126,880 km/h; 2° Gustavo Fronzin (Tigre/Ford) 10m04s84; 3° Marcelo Fronzin (Ford/Tigre) 10m16s71; 4° José Doce Portas (Monte Grande/Chevrolet); 5° Jorge Sánchez (González Catan/Chevrolet); 6° Gilberto Arduin (Roque Pérez/Chevrolet); 7° Raúl Ferreyra (Florenco Varela/Chevrolet); 8° Oscar Gimari (Lanus/Chevrolet); 9° Rubén Alvarez (Ramos Mejía/Ford); 10° Silvio Massi (Lanus/Chevrolet). **Campeonato:** G. Fronzin 137 puntos, Costa 103, Suarez 95, Giurlo 73, Doce Portas 67.

(Informe de Carlos Ramón Varela, fotos Héctor Ocampo.)



1 - Roberto Perono, triunfador en Fiat 600 y cerca del líder del torneo. 2 - En busca de su segundo campeonato en F-2 BB: Pedro Moix. 3 - Los Renault están de moda en la F-07 del '87: éste es el de Hugo Díaz. 4 - Germán Martínez y Juan Morelli pasan a un rezagado en F-5.

## Karting Sur de Córdoba en Charlone

### EDUARDO FERNANDEZ, SUPERIOR

Laboulaye, Cba - En la localidad de Coronel Charlone se corrió el 23 de agosto la quinta fecha del Campeonato Karting del Sur de Córdoba, que es organizado y fiscalizado por el Deportivo Motokart Jovita. En el circuito de tierra de aproximadamente 650 metros, de muy buen estado, los laboulayenses coparon a las dos categorías en

disputa Martín Magra se llevó todo en la Promocional (clasificación, ambas series y final) y Eduardo Fernández fue ganador en Superior, 125 y 180 cc, tras luchar en las instancias previas con Raúl Peluccio, quien sigue liderando el torneo. La final de la clase fue la siguiente:

Promocional, 12 vueltas: 1° Martín Magra (La-

boulaye); 2° Adolfo Sarricolea (Laboulaye); 3° Fernando Cabodevilla (Rufino); 4° Fernando Rinaudi (Laboulaye) y 5° Federico Cuello (Rufino). **Campeonato:** Sarricolea, 36 puntos; Zoppi, 29; Magra, 25,5 y Cabodevilla, 12,5.

Superior, 25 vueltas: 1° Eduardo Fernández (Laboulaye); 2° Guillermo Calvi (Jovita); 3° Osvaldo Odovero (Gral. Levalle); 4° Raúl Peluccio (Rufino); 5° Oscar Loero (Laboulaye). **Campeonato:** Peluccio, 39 puntos; E. Fernández, 26,5; Calvi, 24,5 puntos.

(Informe Héctor J. Soría)

## Karting APKP en Chacabuco

### FERRERO Y OSSOLA GANADORES



Gerardo Ferrero y Emilio Ossola, exteriorizan la alegría del triunfo.

En la ciudad de Chacabuco, kartódromo asfaltado Enrique Grossi, se disputó, tras la convocatoria del Auto Club local, la cuarta fecha del torneo anual de la Asociación Propietarios Karting Promocional, que cuenta con la fiscalización de la Federación N° 1 del ACA.

En 125 cc Libre se presentaron apenas diez pilotos. En una serie previa, Freedman, líder del campeonato superó a Ferrero. La final apuntaba a lo mismo, pero Freedman fue superado

ya en el primer giro por Gerardo Ferrero no dando resultado la constante búsqueda con que lo acosó su rival.

**Final, 125 cc Libre, 25 vueltas:** 1° Gerardo Ferrero (Tiger-Zanella), 2° Martín Freedman (DAP-Zanella); 3° Pedro Ossola (Vara-Zanella); 4° Patricio Lio (Tiger-Zanella); 5° Martín Panizza (DAP-Zanella); 6° Alejandro Albizua (BreKarl-Zanella). **Campeonato:** Freedman, 96 puntos; P. Ossola, 93; Panizza, 61; Ferrero, 57; Vitacca, 35; Martínez, 34; Lio, 33; Albizua, 24, y Granelli, 23 puntos.

En 125 cc Standard hubo 18 competidores, Emilio Ossola y Diego Rodríguez Olivera ganaron las dos series clasificatorias. Cesano tomó la punta en la final seguido por Ossola, Olivera y Croizet; en la décima vuelta pasa adelante Ossola y luego se retrasa Cesano, tras un toque con un rezagado.

**Final, 125 cc Standard, 25 vueltas:** 1° Emilio Ossola (Vara-Zanella); 2° Diego Rodríguez Olivera (BreKarl-Zanella); 3° Mario Campos (DAP-Zanella); 4° Julián Croizet (Penther-Zanella); 5° Javier Perna (DAP-Zanella); 6° X. Recabarren (BreKarl-Zanella); 7° Gustavo Gamba (M 101-Zanella), y 8° X. Cesano (Tiger-Zanella). **Campeonato:** Coronas y Rodríguez Olivera, 58 puntos; E. Ossola, 56; Croizet, 55; Recabarren, 38; Brandt y Gamba, 24; A. Literas, 23, y Perna, 20 puntos. Hay 24 pilotos con puntaje.

(Informe y foto de Silvana Arbotta)

## Motociclismo en López

### FABIAN MORICHI PUSO UN DOBLE

Gálvez, SF - El 23 de agosto se disputó en López, localidad ubicada a 15 km al norte de esta ciudad, una competencia motociclistica para las categorías 133 cc Escuela y 125 cc Promocional organizada por la Comisión Centenario y la Motopeña López, en el circuito El Mundo, de 450 metros de perímetro. Fiscalizó la subcomisión de Deportes Mecánicos del Club Deportivo Jorge Newbery, de Gálvez, y esta reunión tuvo carácter de preparatoria para el próximo campeonato que dará comienzo el 13 de setiembre. Asistieron 1.200 personas y esbozaron los resultados ob-

tenidos, donde se destaca la actuación del galvense Fabián Morichi, quien se impuso en ambas categorías.

En Escuela fueron Gerardo Pretto y Fabián Morichi los ganadores de las series a 8 vueltas. En la final, a 15 vueltas:

**1° Fabián Morichi (Zanella-Parisi/Gálvez); 2° César Mesa (Zanella/San Francisco, Cba.); 3° Mauricio Pistone (Z-Olivero/Gálvez); 4° Gerardo Pretto (Zanella-Pistone/Gálvez); 5° Mario Eyras (Z-Pairelli/Gálvez); 6° Mariano Pistone (Sachs-Olivero/Gálvez); 7° Daniel Olivero (DKW-Burgos/Gálvez); 8° Eduardo Pernuzzi (XX**

125/López); 9° Sergio Nicolás (Z-Chuti/Gálvez), y 10° Julio Oyarzábal (Zanella/López).

En 125 cc Promocional, ganaron en las series Dardo Blanc y Gerardo Pretto. Este fue el detalle de la clasificación tras los 15 giros de la final.

**1° Fabián Morichi (Zanella-Parisi/Gálvez); 2° César Mesa (XX/San Francisco, Cba.); 3° Javier Bressi (Zanella-Bressi/Gálvez); 4° Marcelo Savino (XX-Pistone/Gessler); 5° Mauricio Pistone (Z-Olivero/Gálvez); 6° Augusto Betique (Z-Grimi/San Carlos Sud); 7° Pablo Galasso (Sthali/Rosario); 8° Carlos Pascual (Zanella 125/Progreso); 9° Gerardo Pretto (Zanella-Pistone/Gálvez), y 10° Mariano Pistone (Sachs-Olivero/Gálvez).**

(Informe de RG 1, Radio Gálvez)



Líder Fabián Morichi, el motociclista galvense que ganó en las dos competencias disputadas en López

## F-2 E, F VII E y TC 850 en Viale

### TRIUNFOS DE BEBER, PERASSI Y LETROYE

Paraná, ER - En Viale, a 63 km al este de nuestra capital entrerriana, se llevó a cabo el 23 de agosto pasado una reunión automovilística de la que participaron tres de nuestras categorías zonales: la **Fórmula 2 Entrerriana**, la **Fórmula VII** y la **Turismo Competición 850**. Organizó la Peña Número Siete en el circuito de tierra compactada Juan Manuel Fangio, de 1.200 metros de cuerda.

#### Fórmula 2 Entrerriana

Gerardo Beber a 122,246 km/hora fue el autor de la vuelta más rápida en pruebas de clasificación, superando por 24/100 a Edgardo Diorio y por 40 a Fabián Pérez. Siguió luego Jorge Mizawak, Alberto Galiano, Rodolfo Marconi y Ramón Ferreyra, éste a poco más de un segundo de Beber.

En la primera serie se tocaron y retrasaron Pérez y Beber, ganando Ramón Ferreyra, el piloto de Villaguay. En la segunda el triunfo correspondió a Jorge Mizawak sobre Rudy Marconi. En la final, Rudy Marconi alcanza la punta pero a las pocas vueltas comienza a tener problemas de frenado y la lucha por la vanguardia pasa a circunscribirse a Diorio y Mizawak, mientras se acercan inexorablemente Pérez y Beber que habían largado por el fondo. Beber comienza su trabajo demoledor. Uno a uno va superando los autos que lo preceden y

alcanza su sexta victoria en lo que va de la temporada.

**Final, F-2E, 20 vueltas:** 1° Gerardo Beber (Bravi-Peugeot/Paraná) 18m49s14/100 a 117,965 km/hora; 2° Edgardo Diorio (Bravi-Peugeot/Lucas González) 18m51s33; 3° Jorge Mizawak (Bravi-Fiat 125/Paraná) 18m59s05; 4° Fabián Pérez (Bravi-Peugeot/Paraná) 19m15s17; 5° Jorge Brutti (Crespi-Peugeot/Nogoyá) 19m16s04; 6° Gustavo Grinovero (Grinovero-Peugeot/Viale) 19m23s72, y 7° Omar Martínez (Berta-Peugeot/Febré) 19m37s10. Con menos vueltas, Rodolfo Marconi (Bravi-Peugeot/Paraná), Antonio Antivero (Berta-Peugeot/Villaguay) y José Luis Cruz (Marsico-Peugeot/San Salvador). **Campeonato:** Beber, 143 puntos; Diorio, 109 puntos.

#### Fórmula VII Entrerriana

Muy pocos autos y un marcador en el que figuraron sólo tres de ellos, tras las 12 vueltas de la única carrera: 1° Alberto Perassi (Santa Fe); 2° Julio Giocco (Diamante), y 3° Oscar Broda (Santa Fe).

#### TC 850

Corrieron 18 máquinas. Diez de ellas del "elenco estable" y ocho de la categoría Fiat 600 de Concordia, que a partir de esta ca-

rrera y hasta la finalización del toreo correrán en forma conjunta, con miras a establecer luego un solo reglamento técnico para la realización del campeonato provincial de 1988. Hubo paridad entre ambos grupos, ya que en clasificación Block y Colomá (Fiat 800) superaron a Lanaro y Letroye (Fiat 600, Concordia) y en las series una para cada categoría, fueron parejos los tiempos de los ganadores Letroye y Colomá. En la final, Letroye se impuso sin embargo por amplio margen a los 850.

**1° Luis Letroye (Fiat 600/Concordia) 12m22s84/100 a 92,426 km/hora; 2° Humberto Block (Fiat 800/V° Libertador G.S.Martin) 12m31s38; 3° Horacio Grinovero (Renault Gordini/Cerrito) 12m44s54; 4° Walter Colomá (Fiat 800/Paraná) 12m46s33; 5° Jorge Laporta (Fiat 800) 12m47s35; 6° Oscar Keegle (Fiat 600/Concordia); 7° Mario Libert (Fiat 800/V.L.G.S.Martin) todos con 16 vueltas; luego Dante Cabrol (Renault Gordini/Paraná), Héctor Hormache (Fiat 600/Concepción del Uruguay) y Raúl Bottino (Fiat 600/Concordia). **Campeonato:** Laporta, 48 puntos; Block, 46; Colomá, 24; Ramírez y Libert, 13; Grinovero, 10; Cabrol, 8, y Tonutti, 7 puntos.**

(Informe y fotos de José Zapata)



Gerardo Beber aplaude. Con seis triunfos en la F-2 de 1987, hay que aplaudirlo a él.



Block salió segundo en TC 850 y se acerca peligrosamente al puntero Laporta.

## Karting del Oeste Bonaerense en Trenque Lauquen

### ZANINOVICH, MARTIN Y SEGURA

Trenque Lauquen, BA - El club Trelau organizó el domingo 23 de agosto en el kartódromo de esta ciudad la segunda fecha del torneo zonal de Karting del Oeste Bonaerense para las categorías 180 cc con Caja, 125 cc Directo Monomarca y 100 cc Fórmula Internacional. Un total de 42 karts animaron la jornada que congregó a 700 personas en torno al circuito de tierra apisonada de 385 metros de extensión.

#### 180 cc Con Caja

Esta categoría tuvo como ganador, y de punta a punta, a Zaninovich, quien en las 20 vueltas finales consiguió sensible ventaja con sus seguidores.

**Final, 20 vueltas:** 1° Miguel A. Zaninovich (Panther/G. Pico, LP) 7m42s76/100 a 59,901km/hora; 2° Gustavo Hernández (M 101/T. Lauquen, BA) 7m51s50; 3° Alberto Camejo (Tiger/América, BA); 4° Ademá Fava (M 101/G. Pico, LP); 5° Héctor Abel Noain (Panther/T. Lauquen); 6° Marcelo Luján (M 101/T. Lauquen); 7° Carlos Villaro (M 101/T. Lauquen). **Campeonato:** Hernández, 17; Zaninovich, 15; Fava, 12; Camejo, 9; Teves, 6; e Iglesias 4 puntos.

#### 125 cc Directo Monomarca

El rivadaviense Juan Martín no tuvo obstáculos para volver a imponerse en la prueba decisiva de los directos Zanella 125. Empezó siendo segundo y en la tercera vuelta pasó al frente y logró su segunda victoria consecutiva. La puja por el segundo lugar entre Pintos y Tarquini, se resol-

vió en favor del primero. Debutó con un Vara el local Ricardo Campos, que fue quinto.

**Final, 20 vueltas:** 1° Juan Martín (Vara/América, BA) 7m21s09/100 a 62,844 km/hora; 2° Manuel Pinto (Panther/T. Lauquen, BA) 7m23s04; 3° Héctor Tarquini (M 101/ Lonquimay, LP) 7m26s28; 4° Anibal Ambrogetti (Panther/G. Pico, LP); 5° Ricardo Campos (Vara/T. Lauquen); 6° Carlos Hotlier (Panther/T. Lauquen). **Campeonato:** Martín, 24; Ambrogetti, 12; Pinto, 9; Galligo, 9; Linares y Tarquini, 5 puntos.

#### 100 cc Internacional

Juan Segura volvió a ganar como lo había hecho en la prueba inaugural en América. La victoria fue cómoda a partir de que en la décima prueba se le salió una rueda a Jorge Elortegui. Un espectáculo pobre el de esta división con sólo 9 máquinas en pistas.

**Final, 20 vueltas:** 1° Juan Segura (Vara-RF/Catrilló, BA) 7m16s11/100 a 63,562 km/hora; 2° Juan C. Cestac (Vara-RF/Catrilló) 7m21s23; 3° Nelson Elortegui (Panther-RF/Quenumá, LP) 7m28s30; 4° Osvaldo Barbero (Taifun-RF/Tres Lomas, BA); 5° Héctor Maldonado (Vara-RF/Catrilló), y 6° Carlos González (Panther-RF/Carhué, BA). **Campeonato:** Segura, 23 puntos; Simón, 8; Cestac y Elortegui, 6 puntos; Maldonado y Barbero, 5.

Colaboran con la organización de este certamen a cargo del Club Trelau, los clubes Alumni (de Quenumá), Huracán



Freddy Galligo (N° 1), supera a Juan Martín a poco de largar la final de Directo Monomarca. Sin embargo ganaría luego Juan Martín (N° 2). (Foto Gentileza Juan Carlos Cuerda, Diario La Opinión.)

(de Pellegrini) y Argentino (de América) y cronometran los integrantes de la Peña El Mojón, de ésta. La próxima fecha será el 20 de setiembre en Pellegrini, oportunidad en que se inaugurará el kartódromo.

(Informe de Rodolfo Esteban Gómez)

## Safari en Miramar

### YOLDI-VACAS GANÓ LA GENERAL

Mar del Plata, BA - El binomio compuesto por Yoldi-Vacas, de la localidad de Moreno en el Gran Buenos Aires, fue el triunfador en la clasificación general del 2° Safari de la Aventura, realizado entre los días 22 y 23 del pasado agosto en la ciudad de Miramar. Tripularon un Mercedes-Benz.

En las otras categorías se impusieron las siguientes tripulaciones: Onoratti-Sorgo en 6 cilindros standard; Jauregui-Bilbao, en 6 cilindros potenciado, y Sellart-De Ada en 4 cilindros standard.

La siguiente fue la clasificación general de los primeros puestos, ya que completaron el recorrido 49 vehículos de doble tracción. Los organizadores no proporcionaron marcas de los vehículos, ni nombres de pila de los tripulantes ni procedencia de los mismos.

**Clasificación general:** 1° Yoldi-Vacas, 1h18m01s; 2° Lúquez-Medina, 1h19m57s; 3° Pereyra-Pereyra, 1h22m06s; 4° Onoratti-Sorgo, 1h23m27s; 5° Jauregui-Bilbao, 1h25m28s; 6° García-Nalgor, 1h25m54s; 7° Melón Gil-Rojas, 1h26m20s; 8° Paredi-Ramírez, 1h27m10s; 9° Vera-Estrada, 1h27m11s; 10° Melón Gil-Melón Gil, 1h27m53s; 11° Pascuacini-Crow; 12° Miglia-Rascado; 13° Marchal-Morales; 14° Viqueira-Viqueira; 15° Sellart-De Ada, 1h36m19s; 16° Palomo-Palomo; 17° Grosso-Mazzoti; 18° Méndez-Dindarte; 19° Palazzo-Barani, y 20° Dimarco-Moreno.

(Fotos de Raúl Fernández)



Foto 1: Yoldi-Vacas y un claro triunfo en la categoría Libre.

Foto 2: Los marplatenses Sellart-De Ada, siempre candidatos en la menor.

Foto 3: Un arroyo en la playa. Lo cruzan Jauregui y Bilbao, vencedores en 6P.

Foto 4: Batendo el medano, García-Nalgor, segundos en 6 standard.

## TC del 47 en Tío Pujio

### OTRA MAS PARA EDUARDO NICOTRA

Según un lacónico comunicado de la Federación Regional cordobesa, en el circuito de Tío Pujio, con la organización del Club Atlético Hipólito Yrigoyen, se cumplió la novena fecha del campeonato 1987 de TC del '47, que fue ganada por el villadolorense Eduardo Nicotra, que ahora encabeza el torneo. Miguel Vicentini y el mismo Nicotra ganaron las series. La final terminó así:

1° Eduardo Nicotra, 25m15s19/100 (no se específica promedio); 2° Ricardo Abellonio, 25m21s61; 3° Atilio Filippa, 25m23s76; 4° Daniel Mutigliengo; 5° Rodolfo Godoy, y 6° Hugo Bértola. **Campeonato:** Nicotra, 32 puntos; Godoy, 26; Filippa, 26; Amicucci, 25; Abellonio, 24; Mutigliengo, 23; Vicentini, 21; Rojo, Cristini y Luciani, 9; Fulgencio Martínez, 6; Poncio, 4, y Pizzi, 3

## IMPORTANTE

Recordamos a nuestros informantes que los envíos de material destinado a esta sección, ACTIVIDAD ZONAL, deben ser hechos a Carlos Neira, Corsa Actividad Zonal, Emilio Mitre 351 8° piso, (1424) Buenos Aires.

En las notas sobre carreras se incluirán los datos correspondientes a fecha de realización, organizador, fiscalizador, localidad, N° de fecha del torneo, categoría, medidas del circuito, cantidad de espectadores, cantidad de participantes, ganadores de las series, breve comentario de la final de cada categoría participante y clasificación final completa, con por lo menos los primeros diez autos/karts/motos clasificados. También es imprescindible nombres y apellidos completos, procedencia de los pilotos y marcas de chasis y motores.

En cuanto a fotografías, son bien venidas las de blanco y negro o color, indicando atrás de qué se trata y nombre del fotógrafo. Desde ya, muchas gracias por leer lo que antecede.

Año XXI N° 1105  
 Del 9 al 15 de septiembre de 1987  
 Avda. Suipacha 664, 5° piso - (1008) Capital Federal  
 Télex: 9229 ABRL-AR  
 Tel. 331-0112/ 0263/ 0894/ 1154/ 1204/ 1363/ 1459/ 1627/  
 1860/ 2114/ 3557/ 9280/ 9291/ 3607/ 3858/ 4149/ 4227/  
 9367/ 2771/ 4402/ 5935/ 9609/ 9675/ 9390/ 9970/ 0193/  
 1187/ 9140

**DIRECTOR**  
 Jorge A. Augé Bacqué

**SUBDIRECTOR**  
 Oscar Daniel Filippaldi

**SECRETARIO DE REDACCION**  
 Eduardo Enrique Neira

**PROSECRETARIO DE REDACCION**  
 Oscar Alberto Izzo

**DIAGRAMACION**  
 Eduardo César González  
**(Jefe de Area)**  
 Carlos A. Román  
**(Jefe de Diagramación)**  
 Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich  
**(Diagramadores)**

**SECRETARIA**  
 María Della Codrés de Mango

**COLABORADORES**  
 Carlos R. Naira, Ronald Hansen,  
 Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,  
 Miguel A. Sebastián,  
 Marcelo D. García Labelas,  
 Anselmo P. Chiappe

**En el exterior:** Franco Lini, Giorgio Plata (F-1), Marth Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Codemartini (E.E.U.U.), Néstor Palmelli (Europa)

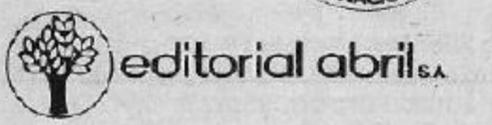
**SERVICIOS EDITORIALES**

**FOTOGRAFIA**  
**Jefe:** Armando Piro  
**Coordinadores**  
 Enrico Carra, Daniel León  
**Producciones Especiales**  
 A. Calosciare, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas  
**Fotógrafos Especiales**  
 F. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli  
**Fotógrafos**  
 Cristian Frölich, Guillermo Cantón, Pablo Miguel Algaraz, Carlos Campos

**LABORATORIO**  
**Jefe:** Omar García

**SERVICIOS EXTERIORES**  
**Jefe:** Marián Olguin

**ARCHIVO**  
**Jefe:** Francisco Forciniti



**GERENTE GENERAL**  
 Julio César Blanco

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

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

**COMERCIALIZACION PUBLICITARIA**  
 Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO  
 Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1005)  
 Capital Federal  
 Tel. 392-5176/0507/5449 - 393-3236

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

## IES 3CV en Potrero de los Funes

# SERGIO GIANETTO, EL INALCANZABLE

Siguiendo con la costumbre adoptada sobre fines del año anterior, la Fórmula IES 3CV Competición acompañó nuevamente el domingo 16 de agosto al Turismo de Carretera en la competencia cumplida en el circuito Potrero de Los Funes en la provincia de San Luis; también como es costumbre los patitos presentaron un nutrido parque (41) y brindaron la espectacular lucha acostumbrada girando en cuatro oportunidades para totalizar un recorrido de 24,824 kilómetros.

Sergio Gianetto se impuso por escasa diferencia a Horacio Begué tras dura lucha, estableciendo en la misma el record de vuelta durante la última en un tiempo de 3m 18s 12/100 a 112,766 km/h.

**Clasificación final:** 1° Sergio Gianetto (Tigre) 13m 21s 69/100 a 111,472 km/h; 2° Horacio Begué (Bs. As.) 13m 22s 2; 3° René Rivanegra (Bs. As.) 13m 31s 19; 4° Omar Morelli (San Martín) 13m 31s 57;

5° Julio Pucciarelli (Tigre) 13m 32s 22; 6° Nelson Gianetto (Tigre) 13m 42s 94; 7° Claudio Anselmo (Vicente Lopez) 13m 43s 15; 8° Ricardo Hegui (Tapias) 13m 43s 71; 9° Daniel Altamirano (Tigre) 13m 47s 66; 10° Jorge Cichini (San Fernando) 14m 18s 47. **Campeonato**, (doce fechas): Sergio Gianetto 179 puntos, Nelson Gianetto 116, Carlos Altamirano 101, Carlos Gianetto 96 Omar Morelli 86, Horacio Begué 65, Edgardo Gonzalez 56, René Rivanegra 51, Ricardo Hegui 44, Roberto Hermo 36.



La foto es elocuente: ésta es la razón de la aceptación por parte del público hacia los IES 3CV. (Foto Enrique Bianco)



Altamirano venía ganando hasta que se quedó "enredado" en el guard-rail (Foto Enrique Perrupato)

## Fórmula 2000 y TC Venadense en Villa Cañas

# POLINORI, PROFETA EN SU TIERRA

Villa Cañas, SF - El frío lunes 17 de agosto, 1050 personas se reunieron en torno a los 1150 metros del circuito local, en el parque del Club Studebaker para presenciar una fecha más de los campeonatos zonales de **Fórmula 2000 Santafecina** y **TC Venadense**, categorías de la Federación N° 4. Los problemas de índole económica no permiten un saludable parque automotriz, pero igualmente ambas categorías siguen brindando buenos espectáculos.

### Fórmula 2000

Desde las pruebas matutinas, Alfredo Polinori, con su Ramini propulsado por un R-18 con fierros de Carlos Galante, se perfiló como el rival a vencer. Perfectamente relacionado, el auto hizo el mejor tiempo en clasificación, ganó su serie y luego la final. Polinori logró así su primer triunfo en su terruño, tras nueve años de automovilismo deportivo.

La restante serie fue para Horacio Tatin Rizzo, también con mecánica de Galante pero montada sobre un Brabham-Taunus. En la final, Horacio Savino se apropió inopinadamente de la vanguardia mientras Polinori y Rizzo pugnaban por escoltarlo. Cuando Savino comienza a manifestar problemas en la caja de velocidades de su Taunus, Polinori y Rizzo siguieron en ese orden, peleando por la punta que fue definitiva para el local.

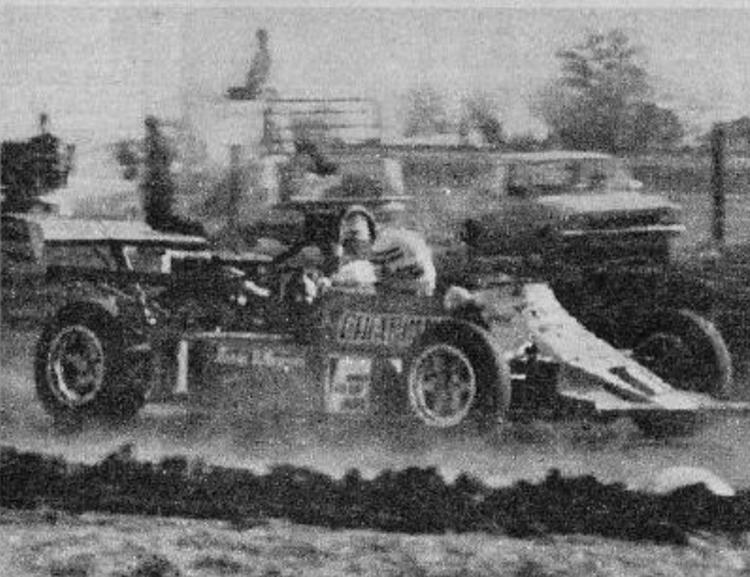
**Final**, 24 vueltas: 1° Alfredo Polinori (Ramini-R 18/Villa Cañas) 16m 23s 75 a 105,209 Kms/hora; 2° Horacio Rizzo (Brabham-Taunus/Carmen) 16m 24s 13; 3° Horacio Savino (Bravi-Taunus/Venado Tuerto) 16m 28s 48; 4° Angel Blázquez (Bravi-Taunus/Rosario) 16m 28s 65; 5° Carlos A. Arrieta (Bravi-Peugeot/Hughes) 16m 30s 62 y 6° Manuel Cabodevilla (Bravi-Taunus/Rufino) 16m 38s 23. **Campeonato:** Polinori, 32 puntos, Petrich, 29 y Calore, 28.

### TC Venadense

También el triunfo en esta categoría tuvo un común denominador: Néstor Benceny, el defensor del Chevrolet que representa a Villada. Ganó su serie (la otra fue para Ernesto Domingo) y volvió a triunfar en la final, tras dominar a voluntad. Tras él lucharon en las 20 vueltas Domingo, Cardinale, Giri y Santorcuato, pero una fuera de pista en las últimas vueltas retrasan a Domingo.

**Final**, 20 vueltas: 1° Néstor Benceny (Chevrolet/Villada) 14m 14s 48/100 a 96,901 Kms/hora; 2° Néstor Cardinale (Falcon/Alcorta) 14m 17s 31; 3° José Luis Giri (Falcon/Santa Teresa) 14m 19s 39; 4° José Santorcuato (Falcon/Firmat) 14m 19s 66; 5° Ernesto Domingo (Falcon/La Vanguardia) 14m 25s 52 y 6° Juan Carlos Paultroni (Falcon/Alcorta) 14m 31s 07. **Campeonato:** Paultroni, 30 puntos; Palmieri, 28; Benceny, 27.

(Informe de Angel Garavano)



Alfredo Polinori se dio el gusto de ganar en sus pagos (Fotos Tommy Rovea)



Benceny y su padre, acompañando en "la bomba blanca de Villada".



## Promocional 850 del Centro en Olavarría

### JURIO SIGUE GANANDO

Olavarría, BA – Casi tres mil personas se dieron cita en la soleada jornada del 23 de agosto en torno a los 1.400 metros del Circuito La Bota, donde el anfitrión, el Club Estudiantes, organizó la octava fecha de este campeonato 1987 de Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires, categoría que tiene en nuestra ciudad a su centro natural, ya que de ella procede la gran mayoría de los pilotos participantes.

Marcelo Jurio, el joven piloto olavarricense volvió a convertirse en la estrella del día, y luego de ser el más veloz en las pruebas, en la clasificación (medio segundo más rápido que Bibiloni, Danessa y José Luis Emiliozzi) y en su serie, ganó la final con gran luz sobre el segundo, el fogueado Fausto Vázquez, subcampeón de 1986. Así, Jurio se perfila ya como el gran candidato para suceder al retirado Carlos Tomasello en la titularidad de la categoría, con su consecuente N° 1 para 1988.

Luego de la restante serie, ganada por "Santiago Ortega", se larga la final con Jurio en la vanguardia y Fausto Vázquez prendido a él, jugándose en todas partes para no perder contacto con el N° 3. Más atrás venía el pelotón compuesto por Da-

nessa, Odriozola, Ortega, Michelin y Amanzi, variando continuamente con el orden en la pista. Amanzi fue el que mejor sacó partido de la lucha, ya que avanzó hasta completar con Jurio y Vázquez el podio de esta competencia, que tuvo 31 participantes.

**Final, 28 vueltas:** 1°, Marcelo Jurio (Fiat / Olavarría), 23m 44s 67/100, a 99,054 km/hora; 2°, Fausto Vázquez (Fiat / Olavarría), 23m 50s 71; 3°, Mateo Amanzi (Renault / Olavarría), 23m 59s 69; 4°, Anibal Danessa (Renault / Bolívar), 24m 03s 93; 5°, "Michelin" (Renault / Chillar), 24m 04s 97; 6°, "Santiago Ortega" (Fiat / Olavarría), 24m 05s 23; 7°, Luis Odriozola (Fiat / Olavarría); 8°, José Luis Emiliozzi (Renault / Olavarría); 9°, Plácido Turrina (Fiat / Olavarría), y 10°, Héctor Planes (Fiat / Olavarría). A continuación, también con 28 vueltas, llegaron Bibiloni, Martinelli y Manetti.

**Campeonato:** Jurio, 138,75 puntos; "Michelin", 90,50; Amanzi, 79,45; Vázquez, 69,25; Turrina, 53; Bouciguez, 37; "Santiago Ortega", 26,75; C. Emiliozzi, 25,95; Odriozola, 23,35, y J. L. Emiliozzi, 22,60. Hay otros 46 pilotos con puntaje obtenido en 1987.



Marcelo Jurio y su cuarto triunfo consecutivo de este año. Líder del torneo y quiere escaparse rumbo al título. (Fotos Miguel Ángel, Olavarría)



Mateo Amanzi precede a Turrina y Martinelli. Fue tercero en gran labor.

## Limitada del Centro Belgranense en Gral. Belgrano

### SIN NOVEDAD: GANO PERAGALLO

San Miguel del Monte, BA – El 9 de agosto se disputó en la vecina ciudad de General Belgrano la sexta fecha del campeonato 1987 de Limitada del Centro Belgranense, en el circuito La Rural, de tierra compactada y una cuerda de 1.030 metros. Rodeó el circuito un público estimado en un millar de personas.

Las pruebas de clasificación dieron como más veloz al montense Héctor Javier Giuliano, quien al cubrir su vuelta más veloz con un promedio de 88,076 km/hora se convirtió en el recordman del trazado. Lo siguieron entonces el local Mario Urruti y el platense Walter Peragallo, este último el dominador de la categoría.

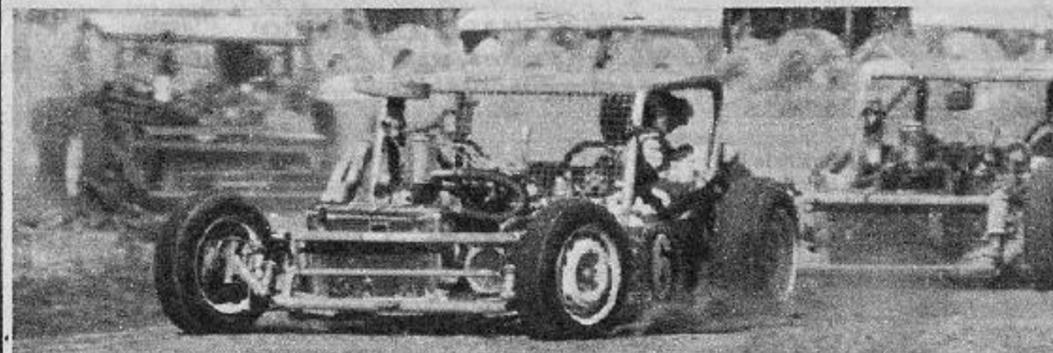
Precisamente, Peragallo fue el ganador de la primera serie, donde superó a Giuliano y a Luis Fatica. La segunda tuvo un trámite anormal, ya que en la largada colisionaron tres autos (Cáceres, Redolfi y Nápoli). Fue largada nuevamente, imponiéndose entonces Mario

Urruti, quien superó a José Firmani y Roberto Iribarren.

Peragallo en la final se hizo del liderazgo con el acoso de Mario Urruti, que abandonó en la vuelta once, y luego de Giuliano, que logró superarlo en la quince. Pero se mantuvo primero sólo hasta la última vuelta, en que los punteros se encontraron con Jorge Soneira, a quien le sacaban una vuelta. Soneira lo tapa a Giuliano y la carrera se la lleva —una vez más— Peragallo.

**Final, 20 vueltas:** 1°, Walter Peragallo (Ford "A" / La Plata), 14m 36s 45/100, a 84,610 km/hora; 2°, Javier Giuliano (Jeep / S. M. del Monte), 14m 36s 76; 3°, Horacio Cáceres (Jeep / S. M. del Monte), 14m 57s 01; 4°, Roberto Iribarren (Jeep / Gral. Belgrano), 15m 25s 84; 5°, Jorge Soneira (Jeep / Sarandí), a una vuelta, y 6°, Roberto Apella (Jeep / Gral. Belgrano), a una vuelta.

(Informe de Oscar A. Gavino)



Javier Giuliano, y su típico Limitada Belgranense. (Foto archivo Hugo).

## Karting y Motociclismo en Tucumán

### HUGO PANERO, EXIMIO CAJISTA

San Miguel del Tucumán – Emotiva, vibrante, pese al intenso frío reinante fue la gélida jornada del 16 de agosto pasado en el autódromo Nasif Estéfano de esta capital provincial, cuando sobre el circuito de 1.590 metros, se disputaron pruebas de karting y de motociclismo, con la fiscalización de la federación local y el cronometraje de la ASER de Santiago del Estero.

La prueba central fue la carrera por la segunda fecha del campeonato argentino de Karting 125 cm<sup>3</sup> con caja de velocidades. En las series clasificatorias se impusieron Hugo Panero y Germán Pérez,

ambos pilotos santafesinos. La final tuvo facetas de gran interés. Recién faltando dos vueltas Hugo Panero pudo doblegar la férrea resistencia de Pérez.

**Final, 125 cm<sup>3</sup> con Caja, 16 vueltas:** 1°, Hugo Panero (Sabe Kart-Zanella – San Jorge, SF), 14m 05s 95/100, a 108,261 km/hora; 2°, Germán Pérez (Sabe Kart / Sunchales, SF), 14m 06s 23; 3°, Carlos Alvarez (Sabe Kart / Godoy, SF), 14m 12s 04; 4°, Sergio Cerutti (Sabe Kart / San Agustín, SF).

Por el campeonato tucumano de Karting 180 cm<sup>3</sup> con Caja, éste fue el resultado de la carrera definitiva: 12 vueltas: 1°, Julio Cruzado (Ciudad Alberdi), 11m 13s 51/100, a 101,985 km/hora; 2°, José Cusumano (San Miguel de Tucumán), 11m 30s 49; 3°, José Sebih (San Miguel de Tucumán), 11m 36s 64;

En Motociclismo, Juan Lara (Zanella 250 cc) ganó a 94,979 km/hora de promedio en 250 cc L.N. y Carlos Mendoza (Zanella 125) hizo lo propio en esa cilindrada, a 91,749 km/hora.

(Informe de Harry W. Gray)



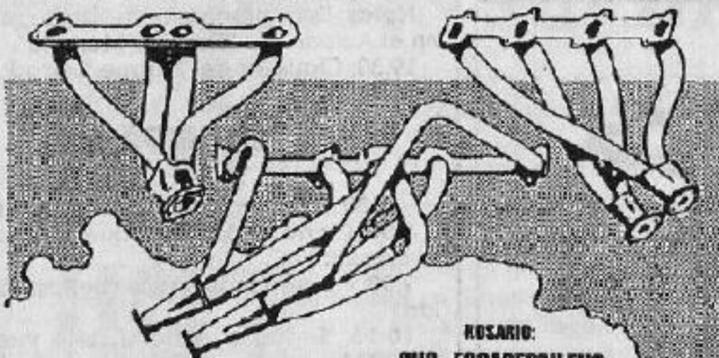
Arriba: Guillermo García Hamilton, presidente del CTK, entrega el trofeo a Julio Cruzado, ganador en 180 cm<sup>3</sup> (Suárez). Abajo: Panero precede a Pérez y Alvarez en la final de 125 cm<sup>3</sup> por el argentino con caja. Brillante uno-dos de Sabe Kart, Tosticarelli y Santa Fe. (Foto Gringo Suárez).

# Escopessilens

## EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y  
ESCAPES DEPORTIVOS  
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA  
AUTOMOVILES  
NACIONALES  
E IMPORTADOS



ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO  
HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717  
Tucumán  
Sarmiento 451. Tel. 0485-90122-90119  
Carreras (Sta. Fe)

ZONA LITORAL:

JOSE MARIA ANGELINI:  
Mendoza 353  
VENADO TUERTO (STA. FE)  
TEL. 0462-25960

ZONA SUR:

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

ROSARIO:  
SUC. ESCAPESSILENS:

9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA PCIA. MENDOZA

GIROTTI e HIJOS  
NEUQUEN (Cod. 8300)  
TEL. 0943-28518

ZONA MENDOZA:

LA CASA DEL DODGE 1500:  
Brasil 165 - GODDY CRUZ - MENDOZA  
TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA

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

# 10 EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



## ESCAPESSILENS

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



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

JORGE OMAR DEL RIO  
Escuela de Pilotos

## SUDAM Ruedas

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

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

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



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

## 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

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

PARA AMORTIGUACION 100%

## HORACIO

PARA  
AUTOMOVILES  
NACIONALES  
E IMPORTADOS  
COMPETICION

TURISMO - DATSUN -  
TC. 2000 - RALLY -  
F2 CODASUR -  
PISTA FBA  
Envíos al interior

Fábrica, Administración.

VENTAS:

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



## ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL  
COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BOTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- MALLORY
- C/CORRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNI-  
CADORES
- CASTROL RACING

BOBINAS POTENCIADAS

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

- Inyección para Motor Dodge GTX V8  
Completa, Bielas, Carilla, Cajas Hewland-  
MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Frenos  
y Aros Alfa Romeo. Parilla Faroles  
completos y Taps de rueda para Mercedes  
Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

## F.A.D.E.S

### BUTACAS

CINTURONES ARNES

TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen,  
FLORIDA, (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

## JERARQUICE SU 505

DEFLECTOR LINEA INJECTION

(Para cualquier modelo de 505)

EXCELENTE CALIDAD



También  
para REGATTA  
Diseño Exclusivo

Envíos al Interior Honduras 4154. CAP.  
TEL. 86-9102/9202; 89-5629/7767



EN UNA OPERACION  
**3** RESULTADOS:  
• LAVA  
• LUSTRA  
• Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO EN  
ESTACIONES DE SERVICIO  
Y CASAS DE ACCESORIOS

## AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32  
1/28



1/24  
1/12

SCALEXTRIC ● MABUCHI  
● SEBRING ● LEONE

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

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

## ALBERTO J. DAPORTA

ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES \*

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

\* Turismo Carretero \* TC 2000 \* Rally  
\* TC Bonaerense \* Stock Car  
\* NACIONALES e IMPORTADOS \*

Avda. Libertador 2164/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939



## SISTEMAS DE SEGURIDAD PARA AUTOS

### RANGER® By Italy

### COMPUTER ALARM

- \* Sirena incorporada \* Llave de seguridad \*
- \* Batería propia y blindada a prueba de agua \*
- \* Control Remoto \* Radar ultrasónico Interior \*
- \* Protege todo el interior del habitáculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

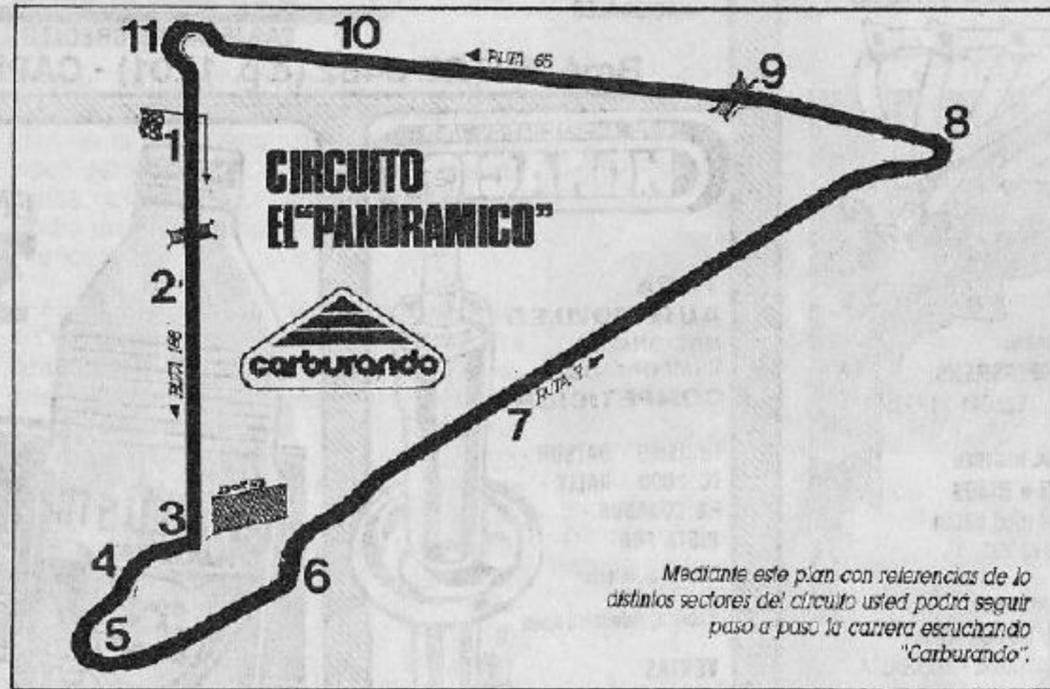
Importa, garantiza y vende: PEVIDAN SRL. Tel. 766-8399

Centro de colocación: AUTO RADIO PANAMERICANA:  
Av. Fondo de la Legua 2038 (1607) Villa Adelina  
(alt. Panamericana e Yrigoyen). TEL. 766-8179  
RADIO SANDOR: Córdoba 1107. Cap. Tel. 45-2743

H.B. Producciones S.R.L. • Avda. Corrientes 3782 4° B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734 \*

# T.C. EN JUNIN

En el circuito "El Panorámico", de 7.600,76 metros de extensión, se llevará a cabo la undécima competencia del Campeonato 1987. Aquí le brindamos una guía completa sobre esta competencia, que será irradiada por "Carburando" y "Campeones" a través de las radios Rivadavia y El Mundo, respectivamente.



## CAMPEONATO

Cumplidas diez competencias, el campeonato está integrado de la siguiente manera: **Oyhanart, 174 puntos**; Castellano, 164,50; Satriano, 137; Mouras, 110,50; De Benedictis, 88,50; Morresi, 86; Angeletti, 85,50; O. Aventin, 76; Brescia, 66,75; Fernandino, 61,50; Marcos, 60,50; Nesprias, 50,50; Urretavizcaya, 49; M. Calamante, 46; Caparrós, 45,25; A. Aventin y Paolucci, 41,50; J. Roux, 41; L. Hernández, 40; Doumic, 34; Romero, 29; Marinovich, 26; Gardinalli, 24,25; Saiz, 23,50; Salgado, 23; Colabello, 22; R. Roux, 21,50; Giustozzi, 20,50; Malisia, 19; Pachiat, 18; A. Martínez, 16,50; Finocchio, 14,50; Sasso, 14; Alcuaz y C. Calamante, 13; Bustos, 11; Luppi y Polanco, 10,50; Spinello, 8; Altuna y Polinori, 7,50; Martínez Boero, 6,50; "Cocho" López, 6; Salerno, 5,50; Appella, De Arzave, C. Lynn Occhionero y Reimonte, 5; Duarte, 4,50; Daray, Loico y Ramos, 4; Alaux, Capareilo, Costa, A. Fernández, Mazzacane y Palma, 3,50; Garrido y Perlo, 3; Fangio, 2,50; Banfi, 2,25; Aversi, Ducret, M. González, Nanni, H. Pizzinini y Solmi, 2; Garro, 1,75; Ciccia, Dopico, Porchetto y Risatti, 1,50; Baida, Becco, Benito, Delconte, Firpo, C. García, Luaces, Miraldi, Nathan, Pesenti, Reynoso, G. Rodríguez y Urquiza, 1; O. Lynn, 0,50 puntos.

## PARA IR PALPITANDO

La última competencia llevada a cabo en este trazado significó la victoria de Jorge Oyhanart (Ford), que para las 20 vueltas de la final estableció 59m10s44 a 154,137 km/h, mientras que Roberto Mouras (Chevrolet) marcó el récord de vuelta en 2m54s11 a 157,157 km/h. Estos tiempos son record para el circuito y sirven como referencia para esta competencia.

## ASI SE MANEJA

Jorge Oyhanart, el ganador de las dos últimas competencias que se llevaron a cabo en "El Panorámico" de Junin, nos contó como se debe manejar a lo largo de los 7.600,76 metros: "Llego en cuarta velocidad al puente que está después de la largada, con el tacómetro en las 7.800 vueltas. Antes de los boxes se comienza a frenar y una vez que se pasa frente a éstos se pone en primera para doblar a la derecha. La 'ese' posterior se afronta en segunda y posteriormente se vuelve a colocar la primera marcha para doblar a la izquierda. Siempre a 8.000 vueltas entre cambios, se van ascendiendo marchas, llegando casi al final de la recta de la ruta 7, a 8.500. A 300 metros de la horquilla se comienza a pisar el freno para la entrada, que se afronta en primera para salir en segunda marcha. Otra vez la escala ascendente de cambios hasta frenar 200 metros antes de la rotonda y doblar en primera, colocando la segunda velocidad al pasar frente a la línea de largada y llegada".

## HORARIOS

8:00 a 13:00: Verificación técnica y administrativa en la Unidad Penitenciaria.  
15:00: Prueba clasificatoria Brio 1100  
17:00 a 17:25: Primera serie Brio 1100 con los pilotos titulares.  
17:35 a 18:00: Segunda serie Brio 1100 con pilotos de T.C.  
Notas: Estas pruebas se llevarán a cabo en el Autódromo "Eusebio Marcilla".  
19:30: Clausura del Parque Cerrado.

## DOMINGO

7:30: Apertura del Parque Cerrado.  
8:30: Cierre de las rutas que componen el circuito.  
9:30: Primera serie a siete vueltas (53.205 km)  
10:15: Segunda serie a siete vueltas (53.205 km)  
11:00: Tercera serie a siete vueltas (53.205 km)  
12:00: Final para No Clasificados a siete vueltas (53.205 km)  
12:30: Final T.C. a veinte vueltas (152.015 km). Largarán los 38 mejores tiempos, en filas de dos autos cada siete segundos.

## ANTECEDENTES

Fecha	Ganador	Marca
20/ 7/52	Eusebio Marcilla	Chevrolet
22/ 8/58	Juan Gámez	Ford
12/ 8/62	Armando J. Ríos	Chevrolet
4/ 8/63	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet
18/10/64	Juan C. Facchini	Chevrolet
17/10/65	Angel I. Rienz	Ford
15/10/66	Juan M. Bordeu	Chevrolet
5/11/67	Rubén L. Di Palma	Torino
5/10/83	Emilio Satriano	Chevrolet
4/11/84	Roberto Mouras	Dodge
30/ 6/85	Emilio Satriano	Chevrolet
17/11/85	Roberto Mouras	Dodge
7/ 9/86	Jorge Oyhanart	Ford
26/ 4/87	Jorge Oyhanart	Ford

Nota: Las ediciones de 1952 y 1958 se denominaron "Vuelta del Oeste". Empezó a denominarse "Vuelta Ciudad de Junin" desde 1962, y a partir de 1983 se corre en el circuito actual, que ahora tiene pequeñas variantes.

## LOS PROTAGONISTAS

1 Oscar Angeletti	Dodge	86 Rubén Salerno	Dodge	128 Raúl Banegas	Dodge
2 Juan de Benedictis	Dodge	87 Oscar Alaux	Chevrolet	129 Alberto de La Mata	Dodge
3 Oscar Castellano	Dodge	88 Norberto Brossano	Ford	130 Alberto Erni	Chevrolet
4 Osvaldo Morresi	Chevrolet	89 Carlos Arantana	Dodge	131 José Dibenedetto	Dodge
5 Jorge Oyhanart	Ford	90 Edgardo Lavari	Chevrolet	132 Roberto Sanicito	Dodge
6 Emilio Satriano	Chevrolet	91 Aurelio Martínez	Dodge	133 Roberto Dolla	Dodge
7 Pedro Doumic	Dodge	92 Francisco Alcuaz	Dodge	134 Oscar Fangio	
8 Oscar Aventin	Ford	93 Julio Faustino	Chevrolet	135 Jorge Reimonte	Chevrolet
9 Mariano A. Calamante	Chevrolet	94 Rubén Daray		136 Rafael Carullo	Torino
10 Eduardo A. Marcos	Ford	95 Ramon Aldana	Dodge	137 Eduardo Rodríguez	Ford
11 Roberto Mouras	Chevrolet	96 Marcelo González	Dodge	138 Roberto Casarelli	Chevrolet
12 José Luis Paolucci	Dodge	97 Carlos Caprile	Chevrolet	139 Héctor A. Vallo	Chevrolet
14 Juan Carlos Nesprias	Dodge	98 René Ducret	Ford	140 Víctor Marano	Dodge
15 Edgardo Caparrós	Dodge	99 Roberto Oubina	Dodge	141 Daniel Sacconi	Dodge
16 Esteban Fernandino	Ford	100 Jorge Martínez Boero	Ford	142 José Baida	Torino
17 Antonio Aventin	Dodge	101 Gustavo Degliantonni	Dodge	143 Sergio Gómez	Dodge
18 Julio Salgado	Dodge	102 Roberto Fernández	Ford	144 Rubén Roux	Chevrolet
19 Roberto Urretavizcaya	Chevrolet	103 Armando Ciccole	Dodge	145 Gerardo Rbaili	Ford
20 Carlos Saiz	Ford	104 Osvaldo Bianchi	Dodge	146 Matías Arachén	Dodge
21 Oscar Spinello	Dodge	105 Elias Aversi	Dodge	147 Tomas Ramalli	Dodge
22 Marcelo Polinori	Chevrolet	106 Ricardo de Arzave	Dodge	148 Néstor Gurini	Dodge
23 Miguel Alaux	Dodge	107 Enrique Bravi	Ford	149 Anibal Degiovanini	Dodge
24 Gustavo Brescia	Dodge	108 Carlos Luaces	Dodge	150 Eduardo Nicieza	Torino
25 Carlos Nanni	Chevrolet	109 Agustín Dopico	Dodge	151 Federico Urruti	
26 José M. Romero	Dodge	110 Ulises Puziel	Dodge	152 Eduardo Ramos	Dodge
27 Hector Ronda	Dodge	111 Carlos García	Dodge	153 Orlando Rodríguez	Ford
28 Francisco Arrechea	Dodge	112 José Santagatti	Torino	154 Mario Di Nezio	Dodge
29 Osvaldo Sasso	Ford	113 José Diata	Ford	155 Carlos Porchetto	Dodge
30 Jorge Roux	Dodge	114 Domingo Martínez	Torino	156 Carlos Gatto	Chevrolet
31 Jorge Reynoso	Dodge	115 Julio Ca	Ford	157 Enrique Puziel	Torino
32 Arturo Costa	Chevrolet	116 Juan Fava	Ford	158 Rubén Muñoz (h)	Dodge
33 Alberto Arana	Ford	117 Francisco Iacono	Dodge	159 Rodolfo Speranza	Torino
34 Angel Di Nezio	Ford	118 Jorge Polanco	Dodge	160 Carlos Manacovich	Dodge
35 Carlos Giustozzi	Dodge	119 Julio Delgiorgio	Chevrolet	161 "Cocho" López	Dodge
36 Luis Hernández	Chevrolet	120 Norberto Torre	Torino	162 Roberto Molini	Dodge
37 Juan Carlos Bustos	Dodge	121 Cevaldo Duarte	Chevrolet	163 Carlos Vanzelli	Chevrolet
38 Osvaldo Lynn	Chevrolet	122 Raúl Pérez	Dodge	164 Raúl Johnston	Dodge
39 Osvaldo Luppi	Dodge	123 Abelardo Morelli	Torino	165 Sergio Solmi	Dodge
40 Rubén Bianco	Chevrolet	124 Antonio Baulista (h)	Chevrolet	166 Angel Banni	Chevrolet
41 Francisco Politto	Dodge	125 Natalio Ciccia	Chevrolet	170 Carlos Gano	Chevrolet
42 Néstor Appella	Ford	126 César Partillo	Torino	175 Horacio Mesineo	Chevrolet
43 Eduardo Finocchio	Dodge	127 Alberto Finamelli	Ford	177 Guillermo Rodríguez	Chevrolet
				184 Eduardo Accastelli	Dodge

# Después de 20 largos años de invalidez recuperé la salud en 6 meses sin medicamentos.

He aquí el relato conmovedor del señor García (70 años), y cómo en unos meses se curó... al leer un libro.

**“H**asta el año 1963, nunca tuve un problema. Trabajaba como albañil en obras en construcción. Una noche, brutalmente llegó el drama. Me desperté sobresaltado. Me ahogaba completamente. No podía casi respirar.”  
 “El médico comprendió enseguida: Crisis aguda de asma. Después de la inyección me alivié un poco; pero pronto volvió el calvario. Día tras día mi estado empeoraba. La seguridad social me atribuyó una pensión por invalidez. Solamente esperaba de la vida el alivio momentáneo de la inyección diaria de cortisona. Con ese tratamiento engordé más de 16 kilos. Dormía bastante mal, medio sentado. Abrumado por los calmantes, al despertar, tenía el aspecto de un drogado.”



Hoy la vida es hermosa para mi mujer y para mí.

El “milagro” se produjo en abril de 1982.

Estaba hojeando una revista para la tercera edad. De pronto me llamó la atención un artículo que afirmaba que numerosas enfermedades pueden curarse sin medicamentos, con sólo comer ciertos alimentos. Tal era mi sufrimiento que decidí intentar la experiencia. Compré el libro “Los alimentos son sus mejores remedios” del Dr. Bieler. Sin hacerme muchas ilusiones seguí los consejos del libro, utilicé los alimentos recomendados, evité otros, y al mismo tiempo, reduje la toma de medicamentos.

Al cabo de quince días, ya empecé a respirar mejor. A los seis meses recuperé mi estado normal. En 20 años, nunca me sentí tan bien. Volví a vivir. Después de un año no tuve la mínima crisis. No tomo más ningún medicamento, y rebajé los 16 kilos que había aumentado. A los 70 años ¡nunca me sentí tan joven!

El doctor Bieler: “Estoy en contra de los medicamentos. He aquí mi secreto para tener (y conservar) una buena salud”.

Más de 40 años de práctica médica enseñaron al Dr.



El Doctor Bieler ocupa la Cátedra Tilden-Weger-Bieler de medicina dietética apadrinada por la Universidad de Columbia (U.S.A.). He aquí su declaración: “Estoy convencido de que la Naturaleza siempre fue la curandera más grande, sólo hay que darle la oportunidad...”

Muchas veces mostré mi desacuerdo para con los médicos que maltratan al paciente con medicamentos, lo agotan con drogas poderosas y están obligados a “re-mediar el remedio”.

Bieler que: “Los mejores remedios no son los medicamentos, SON LOS ALIMENTOS.”

“Por más que en veinte, treinta o cuarenta años se haya sentido continuamente achacoso, nuevos y agradables hábitos alimentarios le proporcionarán la energía suficiente para tener una resplandeciente vitalidad y una salud excelente. El régimen que le indico en mi libro se compone de algunos alimentos de uso corriente ¡que ayudan al cuerpo al expulsar las toxinas que destruyen la salud!

“Deje que la naturaleza lo cure”

Sólo recorro a medicamentos químicos en casos urgentes. De lo contrario, me esfuerzo en recetar a mis pacientes antídotos que la naturaleza puso a su disposición.

La opinión de dos celebridades atendidas por el Dr. Bieler

Gloria Swanson (la célebre estrella de los años 30): “Tenía una grave enfermedad. Consulté a cuatro eminencias médicas. Todas coincidieron: Intervención quirúrgica. El Dr. Bieler me curó con un simple régimen.”

Greta Garbo (la inolvidable actriz): “Estoy segura de que el libro del doctor Bieler constituirá una gran ayuda para numerosas personas en su lucha contra la enfermedad.”

Cómo utilizar el libro para sacar el mayor provecho.

Al leer el índice, encontrará la descripción de uno o de numerosos malestares, debilidades, dolores que probablemente le preocupan. Vea cómo el Dr. Bieler trata esos males sin medicamentos.

El libro del Dr. Bieler le revela no solamente más de cuarenta años de experiencia médica referente a los alimentos saludables, sino, —probablemente más importante aún— le enseña a reconocer... a comprender y a detectar las señales de socorro que su cuerpo le envía.

Lea este libro sin compromiso

Desde los primeros días, usted tiene que sentirse mejor, tener mejor aspecto y sentirse rejuvenecido. Caso contrario devuélvalo dentro de 90 días, y una vez recibido se le reintegrará el importe abonado en cinco días. Eso sin ninguna condición y sin formularle pregunta alguna. Envíe hoy mismo el cupón de prueba.

*Jean Carpenter*

## ALGUNOS TESTIMONIOS

- Su libro, con el cual estoy encantada, me dio muchas respuestas para los males que sufro desde mi juventud como consecuencia de las paperas. M. C. F.
- Gracias a los buenos consejos del Dr. Bieler, mi asma disminuyó considerablemente. M. J. L. D.
- Lamento no haberlo conocido antes. Hubiera evitado bastantes problemas de salud. Sra. S.



Tenía dificultades para desplazarme, incluso con bastón.

Ahora camino sin bastón.

## Garantía formal

Los libros devueltos después de 90 días de lectura sin compromiso serán inmediatamente e íntegramente reembolsados.

O.G.P. Argentina S.A. (Sección Dr. Bieler)  
 Paraguay 794 1º piso (1057) Capital  
 Casilla de Correo 409 (1000) Buenos Aires

## CUPON PARA UNA PRUEBA GRATUITA

Cupón para recortar y enviar a  
 O. G. P. Argentina S. A.  
 Sección Dr. Bieler

BIE 20036

Paraguay 794, 1º piso (1057) Capital  
 Casilla de Correo 409 (1000) Buenos Aires

Si, me interesa recibir sin ningún compromiso el libro “Los alimentos son sus mejores remedios” del Dr. Bieler. Si no estuviera conforme lo devolveré a más tardar 90 días después de haberlo recibido y, en ese caso, me reintegrarán el valor de mi compra inmediatamente, sin condicionamientos ni preguntas. Bajo esta garantía sírvanse enviarme el libro “Los alimentos son sus mejores remedios” del Dr. Bieler, para lo cual estoy enviando:

Giro } Orden: O.G.P. Argentina S.A.  
 Cheque }

Por la suma de ₳ 24,99 más ₳ 5 para gastos de envío, o sea un total de ₳ 29,99

Prefiero pagar al cartero la suma de ₳ 29,99 más un pequeño recargo por gastos de contrarrembolso.

(Se ruega llenar el cupón con letra de imprenta)

APELLIDO \_\_\_\_\_

NOMBRE \_\_\_\_\_

DIRECCION \_\_\_\_\_

LOCALIDAD \_\_\_\_\_

COD. POSTAL \_\_\_\_\_

PROVINCIA \_\_\_\_\_ 10553

**EL RECORRIDO DEL RAC, CASI SECRETO.**

**TO.** El reglamento publicado confirma que el RAC Rally (22 al 25 de noviembre) permitirá en la primera etapa (más el prime final de la segunda) correr en caminos privados, aunque para las otras tres etapas el recorrido sigue siendo secreto. Estos primes pueden ser recorridos solamente el fin de semana precedente al "evento", que retornará, la mayor parte de las noches, a su centro en Chester, con una noche, la del 24, en Carlisle. El total del recorrido será de 2.375 km., de los cuales 563 de primes.

**SIGUEN LOS TOYOTA EN INGLATERRA.**

Con el triunfo de Martin Donnelly en Oulton Park, nuevamente los motores Toyota de 16 válvulas arriban a la victoria en F.3. El éxito del equipo Intersport se reforzó esta vez con el tercer puesto de Damon Hill con otro Ralt similar. Herbert, el puntero del certamen británico, logró finalizar segundo con el Reynard-Spiess de Eddie Jordan, e incrementó así su ventaja sobre el belga Gachot, que terminó cuarto con Ralt-Alfa. Herbert tiene ahora 72

**MIENTRAS EN EL FAMOSO SALON SE PRESENTA EL NUEVO LANCIA...  
RECALDE CORRE EN FRANCFORT**

El próximo fin de semana Jorge Recalde participará en una competencia que bajo la fórmula del Rally se disputará en las cercanías de Francfort. El "evento" -de similares características al tradicional "Memorial Bolloga" que se disputa anualmente en Bolonia- forma parte de la actividad relacionada con el Salón Internacional Germano del Automóvil. La carrera se realiza por invitación y sólo ocho plazas han sido puestas a disposición de otros tantos pilotos con Prioridad A de la FISA. Recalde ha sido invitado a participar en función de disponer de la citada Prioridad y en reconocimiento a sus últimas performances en el Campeonato del Mundo. En la ocasión el piloto cordobés dispondrá de un Audi Coupé 90 Quattro del team Audi Europa que funciona bajo la gestión del italiano Radaelli.

Entre los participantes del Rally de Grondau figuran Markku Alen y Massimo Biasion con sendos Lancia Delta HF, precisamente los dos últimos ganadores en el Campeonato Mundial. Con un Lancia privado estará el austriaco Franz Wittmann, ganador del Rally de Nueva Zelanda. También habrá un BMW M3 para el francés Bernard Beguin, ganador en la vuelta de Córcega. El panorama se completa con un Ford Sierra Cosworth oficial en manos del sueco Kalle Grundel, y otro Audi Coupé 90 Quattro para el sueco Mikael Ericsson, único piloto Lancia confirmado para el año próximo. Con respecto a la participación de Ericsson hay ciertas dudas debido a problemas en la espalda que aquejan al piloto nórdico y que lo mantienen bajo observación médica.

La programación para Francfort prevé batallas clasificatorias el día sábado, y finales por simple eliminación el domingo. Se trata de un circuito cerrado con características variadas, largando siempre de a dos autos por vez. Con respecto a Lancia, precisamente en el Salón de Francfort, se presentará oficialmente en forma aunque estática, el nuevo Lancia "Integrale" que no es otra cosa que la Evolución de la actual máquina Campeona del Mundo. Este proyecto -del cual habíamos adelantado hace tiempo su gestión, pero que hasta hace poco fuese desmentido oficialmente por la casa turinesa- ha conseguido finalmente el OK de Marketing, y ahora deberán producirse los 5.000 (cinco mil) ejemplares necesarios para su homologación. Por ello se descuenta que la misma no podrá hacerse efectiva hasta el 1ro. de marzo. Esto indica que las dos primeras carreras del '88 se harán con el actual Delta, quedando el nuevo Integrale para debutar recién en Portugal. Básicamente el auto tiene modificaciones de motor (turbo más grande e intercambiadores de mayor dimensión), como así también en los pasarruedas y la suspensión, permitiendo entonces el uso de llantas más anchas. Recordemos que el año próximo los intercambiadores de calor deberán ser estrictamente de serie, por lo cual para Lancia es muy importante disponer de intercambiadores más grandes ya homologados para marzo. Este auto, en las últimas pruebas realizadas en la pista de Mandria bajo la conducción de Lello Pinto, demostró ser un segundo más rápido por kilómetro que el actual Campeón del Mundo. Por lo visto, en Lancia no se duermen en los laureos.

**motos-mundial**

**MAMOLA ATACA A GARDNER...**

El Campeonato Mundial de Motociclismo-Velocidad cerró su intensa actividad del mes de agosto con la realización del Gran Premio de San Marino. Esta jornada, decimosegunda de la programación, tuvo por escenario al circuito de Misano, y allí se reunió con gran cantidad de espectadores, que vieron compensadas sus expectativas con interesantes carreras.

Obviamente las principales atenciones recayeron sobre las clases mayores que aun tienen pendientes las definiciones de sus títulos. Y así, en 250, los "titos" pudieron darse el gusto de presenciar "en vivo y en directo" la primera victoria de la Aprilia, conducida por Luis Reggiani. Tras buenas actuaciones en la temporada y varias posiciones de escolta, este éxito estaba madurando, y "cayó" justamente en territorio italiano, para hacer más feliz el acontecimiento. Reggiani venció a un promedio de 151,800 Km/h, relegando por 7s89/100 a su compatriota Luca Cadalora, que tripuló una Yamaha. Opacos desempeños tuvieron los hombres que luchan por el Campeonato. De todas maneras, el líder, Anton Mang, fue quien sacó mayor provecho, ya que con los cinco puntos de su serio puesto, elevó su haber a 117 al frente del torneo, contra los 91 que ahora ostenta Reinhold Roth tras su noveno lugar.

En cambio los tres pilotos que aspiran a la corona en 500 cm<sup>3</sup> fueron los grandes protagonistas de la carrera de la clase mayor. Y "coparon" el podio, con Randy Mamola en el escalón más alto, y Eddie Lawson y Wayne Gardner en los inmediatamente inferiores. Mamola venció con su Yamaha a su promedio de 157,193 km/h, superando por 3s96/100 a la de Lawson, y por 34s83/100 a la Honda de Gardner. Este resultado vino justo para reavivar el interés del torneo, ya que acortó las distancias entre Gardner y sus seguidores. Así, el australiano continúa adelante con 145 puntos, escoltado por Mamola con 124 y Lawson con 115.

También la prueba de 800 entregó otro hecho para destacar. Fue el espectacular accidente protagonizado por Freddie Spencer y el italiano Pier Francesco Chili, quienes se tocaron en plena recta, para luego caer aparatosamente. Chili recibió algunos golpes menores en las manos y piernas, y resultó Spencer el más perjudicado, al ser trasladado al hospital con una conmoción cerebral y golpes en brazos y piernas, aunque afortunadamente sin correr peligro su vida.

También estuvieron en Misano las clases chicas. El 125 cm<sup>3</sup> volvió a ganar Fausto Gresini, con Garrelli, a 146,376 km/h., en tanto que esta vez Guillermo o "Willy" Pérez pudo llegar con la Zanella, ubicándose decimotercero tras haber sido noveno en clasificación. Finalmente, la carrera de 80cm<sup>3</sup> le entregó el triunfo al español Manuel Herreros, quien sobre Derbi, estableció un promedio de 136,958 km/h.

**LARRAURI-BRUN-PAVANELLO A LA F.I.: DEFINICION PARA EL DIA 15**

Tal como había anticipado Oscar Larrauri, para mediados del mes habrá definiciones con respecto al proyecto de Walter Brun para la F.I. Pese al hermetismo con el cual se manejan las negociaciones, se sabe que técnicamente el posible contrato de Gustav Brunner ha sido dejado de lado por el manager suizo, y a raíz de contactos propiciados por el mismo Larrauri, ahora todo parece indicar que podría ser Giampaolo Pavanello, el hombre elegido por Brun para llevar adelante la tarea de construcción y desarrollo de los autos.

A este respecto, Pavanello admitió que las conversaciones están yendo adelante y que todo depende ahora de un acuerdo económico. Conociendo la vieja relación de trabajo entre Pavanello y Larrauri, y también el excelente concepto que el santafesino se ha sabido ganar por méritos propios en el equipo de Brun, todo hace suponer que de llegarse a un entendimiento financiero entre Brun y Pavanello, Oscar Larrauri sería el piloto elegido para conducir el nuevo F.I. El rosarino mantiene su habitual hermetismo pero nos adelantó este fin de semana: "El 15 será un día clave para las definiciones de todo esto. O sea que después de la carrera de Spa habrá novedades. Por el momento no resta más que esperar".

Por lo pronto, Larrauri no participó en la carrera de Renault Alpine que se disputó en Manza como complemento del G.P. de Italia, debido a que Sigala no había podido finalizar la tarea de reparación en los dos últimos autos accidentados de su equipo. Por ello Larrauri se prepara ahora para correr el próximo domingo, en S.P., los 1.000 km. de Spa.

**rally mundial**

**LOS 1000 LAGOS RELANZARON A ALEN**

Con su quinta victoria en la clásica prueba finlandesa, Markku Alen se ha colocado en condiciones inmejorables como para aspirar al título Mundial de Pilotos. Si bien en la tabla empató puntos con su coequipier Kankkunen, hay que recordar que Alen tiene aún dos carreras por disputar, contra una de cada uno de sus compañeros. La Dirección de Lancia mantiene su tesitura de equiparar las chances de sus pilotos, y por ello serán siete las competencias que cada piloto disputará en total. Alen correrá en San Remo y en el RAC, mientras que Biasion lo hará sólo en San Remo, y Kankkunen deberá optar por una u otra de dichas competencias.

Kankkunen resultó el gran derrotado de los 1000 Lagos, perdiendo irremediablemente en la confrontación con su coequipier. Evidentemente había mucho en juego en esta carrera, y la presión se dejó sentir. Kankkunen se golpeó levemente en el tercer Especial, siguiendo de largo en el noveno con la consecuencia de un neumático deteriorado y la pérdida de medio

minuto. Luego, en el 11º perdió otros 20 seg. por un trabajoso reemplazo de amortiguadores, sellándose su suerte en la prueba 16, cuando a raíz de la rotura de un brazo de suspensión, finalizó el Especial en tres ruedas, perdiendo 9 minutos más otro minuto adicional en el Control Horario, por la consecuente reparación. Luego produjo un buen trabajo de recuperación, ganando 35 especiales contra 17 de Alen y 2 de Vatanen, pero por posteriores problemas de embrague y caja no pudo ir más allá del quinto puesto final.

La gran sorpresa fueron los Ford Sierra. Los coupés Cosworth, si bien nunca inquietaron a los Lancia, se convirtieron en escoltas permanentes de los Campeones del Mundo, dando vida a un emotivo duelo entre Blomqvist y Vatanen, resuelto a favor de este último pese a un espectacular trompo en el prueba 19, ya que una rotura de semieje de Blomqvist en la 34, le dejó el camino libre para conquistar el segundo puesto. Con respecto al futuro de

Ford, se espera en las próximas semanas una decisión del Dpto. marketing de la marca, a dar vía libre al proyecto de una Sierra Cosworth 4 x 4, que requeriría la construcción de 5.000 unidades. Por lo pronto, Blomqvist y Vatanen estarán presentes en el RAC, pero no con autos oficiales sino con unidades de Andy Dawson.

Otras cosas salientes de 1000 Lagos fueron la nueva decepción de los Mazda y la consagración matemática de Alessandro Fiorio como Campeón Mundial de Grupo N. Los autos japoneses estuvieron más cerca de los Lancia, pero ambos quedaron al costado por roturas de motor. En cambio, Fiorio Jr. pudo imponerse en el Grupo N pese a la presencia de varios finlandeses veloces, y por lo tanto, el team Jolly pudo festejar el título mundial.

En cuanto al prestigio de Mazda, fue salvado en parte por Thorbjörn Edling, que con un 323 privado finalizó en el sexto puesto.

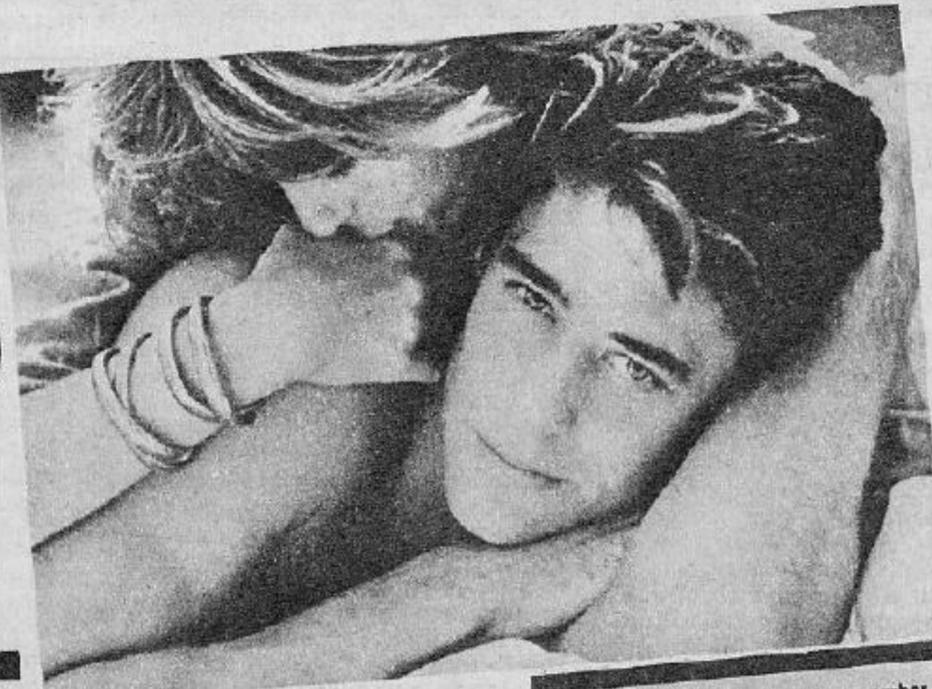
Por su parte, los Audi tuvieron actuaciones

disparas. El oficial 200 de Mikkola sólo duró 3 especiales, debido a un espectacular vuelco del piloto finlandés. En tanto, los Coupé 90 Quattro volvieron a "sacar las papas del fuego" con el veterano Per Eklund en el cuarto lugar final.

Por último, una confirmación, aunque no oficial, con respecto a Lancia. El año próximo se interrumpirá la relación con Pirelli.

La fábrica milanesa continuará proveyendo solo al team Toyota Europa, mientras que a través de la Pirelli alemana apoyarán al team VW si es que continúa la actividad de la VW Motorsport. La razón de esta separación, tal como adelantáramos, se debe a que el centro productivo de Bicocca será desmantelado, y sólo luego de varios meses comenzará a funcionar la nueva planta de Bollate en la periferia de Milán. Por ello Pirelli no está en condiciones de mantener la atención constante al despliegue de Lancia. Es así que seguramente la marca Turinesa sellará un acuerdo con Michelin para 1988.

# SOLO PARA HOMBRES



Se llama **PADRINO 21** y Usted lo usará como un perfume. Pero su efecto es muy diferente. Pruébelo y observará cómo atrae a cualquier mujer que Usted desee. Su aroma atrapa: ¡porque queda grabado en la memoria de ella para siempre!

Si alguien le dijera que existe una sustancia atractiva que atrae hacia Usted a cualquier mujer que se le acerque, usando sólo unas gotas, ¿qué pensaría? Y si le dijeran además que Usted puede probar este atractivo libremente, sin compromisos y sin arriesgar su dinero, ¿Usted qué haría?

## PADRINO 21 AFECTA A CUALQUIER MUJER QUE PENETRE EN SU RADIO DE ACCIÓN

Es evidente que gran parte de la atracción sexual que ejercen los hombres sobre las mujeres se basa en lo que se puede ver: el aspecto de un hombre, su modo de actuar, colaboran eficazmente para hacer de él un gran seductor. Pero la ciencia moderna ha comprobado que existe otro tipo de estímulos sexuales aún más poderosos: los estímulos olfativos. Ellos son responsables, en gran medida, de nuestro comportamiento sexual a nivel subconsciente, y se ha podido comprobar que las mujeres reaccionan a ellos mucho más que los hombres.

**PADRINO 21** es una explosiva fuente de poderosos estímulos masculinos que cumple esta acción para Usted:

1) Le da todas las ventajas de los grandes seductores al grabar en la mente de ellas una poderosa e imborrable sensación con respecto a Usted.

2) Aumenta la receptividad femenina a las vibraciones emitidas por el hombre que lo usa, y

3) Rompe todas las barreras conscientes de defensa que las mujeres puedan levantar ante su presencia, y las predispone a un comportamiento de naturaleza sexual con el emisor del aroma atractivo, es decir, con Usted.

Desde la más remota antigüedad los hombres gastaron muchas energías y grandes fortunas buscando una poción amorosa eficaz, una fragancia especial que atrajera hacia un hombre todas las mujeres que él deseara.

Por encargo especial de reyes, emperadores y sultanes de todas las épocas, los perfumistas hicieron numerosos intentos, casi siempre fallidos, para encontrar ese atractivo maravilloso.

Hasta que, en nuestros días, la investigación científica nos llevó a buscar la clave en los mecanismos que tienen los animales para atraerse y aparearse, cuando el macho y la hembra están separados por grandes distancias.

Efectivamente, en la naturaleza hay insectos y otros animales que emiten sustancias especiales que pueden atraer con su aroma al sexo opuesto, ¡hasta una distancia de 4 km!



## UNA FORMULA BASADA EN LA CIENCIA MODERNA Y EN LOS PRINCIPIOS MAS SABIOS DE LA NATURALEZA

Las experiencias realizadas en laboratorio demostraron que en el ser humano esa forma de atracción sexual por el olfato también existe, relegada a la capa más profunda de la mente, pero siempre capaz de reaccionar ante el estímulo adecuado. ¡Es la memoria de toda la especie que mantiene los principios de la Naturaleza para lograr la unión de los sexos! Los bioquímicos descubrieron los mecanismos de este proceso, y lograron sintetizar en

laboratorio sustancias atractivas como las que produce naturalmente el hombre, en pequeña cantidad, en la piel de la barbilla y el cuello.

Este extraordinario perfume esencial, obtenido gracias a los métodos más modernos, se basa en los mismos principios de los atractivos naturales. **PADRINO 21** le permite establecer una comunicación sexual selectiva. Es un verdadero imán químico elaborado para atraer a las mujeres hacia el hombre que lo use. ¡Y es particularmente notable la rapidez de las respuestas femeninas a sus estímulos!

Pero su efecto no es momentáneo, porque **PADRINO 21** despierta en el sexo femenino una fuerte atracción a nivel subconsciente. ¡Es decir que ella, sin darse cuenta, se sentirá atraída en forma absolutamente irresistible hacia Usted, y reaccionará a su fragancia cada vez que la perciba!

Cuando Usted usa **PADRINO 21**, su perfume se mezcla con el aroma propio de su piel formando de este modo una fragancia personal, completamente diferente a la de los demás. Es **USTED** y **SOLO USTED** el que ella percibe, por quien se siente atraída y a quien responderá.



## USTED USARA PADRINO 21 COMO UNA COLONIA O UNA LOCION, ¡PERO SU EFECTO SERA MUY DIFERENTE!

Coloque unas gotas de **PADRINO 21** en su cuello, en su barbilla después de afeitarse y en su pañuelo, y deje que trabaje para Usted en su próxima cita, en su trabajo, ¡o simplemente caminando por la calle!

El efecto característico de **PADRINO 21** se llama **Sex Appeal científico** y **Atracción instantánea por olfato**. Con solo unas gotas de **PADRINO 21**, su aroma casi imperceptible pero potente actuará sobre el subconsciente de cualquier mujer que penetre en su radio de acción. ¡Ella no podrá evitar sentirse atraída hacia Usted y nunca podrá olvidarlo!

Con **PADRINO 21** Usted se acercará a cualquier mujer que le guste, ¡y controlará cualquier situación inesperada con una nueva y total confianza en sí mismo!

No se asombre si en una fiesta nota que más de una mujer se siente atraída hacia Usted y que inesperadamente se convierte en el centro de atracción de las miradas femeninas.

**PADRINO 21** no sólo crea una atracción instantánea, sino que además deja grabada en la mente subconsciente de las mujeres la huella de su imagen, de su voz, y el deseo de estar cerca de Usted, asociados a su aroma. Cada vez que ella evoque ese perfume, se acordará de Usted y deseará volver a sentir, en su compañía, esa íntima sensación de placer y calidez creada por **PADRINO 21** en combinación con el aroma particular de su propia piel.

¡Nunca deje que ella se entere que está siendo influida por **PADRINO 21**! Tampoco permita que otros conozcan su secreto. Pero no deje de usar **PADRINO 21** cada día, para que ellas lo reconozcan por su fragancia. Será su "marca personal", ¡y programará la mente de ellas para que piensen en Usted todo el tiempo!

Con **PADRINO 21**, la mujer más tímida y fría perderá sus inhibiciones y se sentirá avasallada

por su potente acción. Y hasta las mujeres que pudieron haber sido indiferentes ante su interés o que rechazaron sus propuestas amorosas sentirán que Usted no es el mismo y cambiarán totalmente de actitud. ¡Usted se convertirá en un hombre tan irresistible que ellas no podrán negarle nada!

*Cantidad Limitada*

OFERTA VALIDA SOLO HASTA EL 8 / 10 / 87

## ¡POR ÚNICA VEZ PRUEBELO LIBREMENTE Y ADMIRESE CON LOS RESULTADOS!

¡SÍ! Libremente y sin compromisos. Porque los resultados de **PADRINO 21** son excelentes, podemos ofrecerle, por única vez, esta garantía exclusiva. Pruebe **PADRINO 21** durante 30 días. Use todas las veces que quiera, y compruebe sus asombrosos resultados en su vida de relación con el sexo opuesto. Si no llegara a actuar en su caso como le aseguramos aquí, simplemente envíelo de vuelta dentro del término de su garantía, ¡y nosotros le enviaremos el valor abonado, sin hacerle ningún tipo de pregunta!

Es decir que en ese supuesto caso, usted habrá hecho esta excepcional prueba libre sin haber arriesgado ni un centavo de su dinero.

Decídase cuanto antes, porque la cantidad es estrictamente limitada, y sea el primero en poseer este sensacional secreto: ¡no espere a que sus amigos se lo cuenten! **PADRINO 21**

Si Usted todavía está dudando en probar libremente **PADRINO 21**, lea esto:

• Esta prueba es a nuestro entero riesgo. Si usted no queda satisfecho con los resultados, tiene 30 días para devolverlo y recibirá de vuelta el valor abonado.

• Para efectuar esta prueba no importan ni su edad, ni su profesión, ni el dinero que Usted tenga. Sólo tiene que usar **PADRINO 21** en la manera indicada y prepararse a ver los resultados.

• Los principios de la Atracción instantánea por el olfato han sido ampliamente comprobados. Estudios recientemente realizados en EE. UU. demostraron que las sustancias atractivas naturales del hombre se concentran en la barbilla y el cuello ¡justamente en los lugares donde Usted se aplicará **PADRINO 21**!

aumentará las nuevas posibilidades de su vida amorosa hasta límites increíbles. Por eso, no lo dude más. Recuerde que Usted está efectuando esta prueba a nuestro entero riesgo. **RECORTE Y ENVÍE YA MISMO EL CUPÓN DE ABAJO.**

## EFFECTUE SU PEDIDO YA

PERSONALMENTE en nuestros representantes:

- en el CENTRO: Córdoba 1768, Capital Federal.
- en FLORES: Av. Rivadavia 7055, Galería Dufau, local 16.
- en PUENTE SAAVEDRA: Av. Maipú 332, Vicente López.
- en AVELLANEDA: Shopping Sur, Av. Pavón 299, local 1004.

TELEFONICAMENTE: Llame las 24 hs. del día al 42-2993

☐ POR CARTA: Recorte y envíe el cupón de esta página.

## CUPON PARA UNA PRUEBA LIBRE ESPECIAL

Recórtelo y envíelo a: S.M.B. CENTER, Casilla de Correo N° 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal.

Si yo deseo probar el efecto de **PADRINO 21** como atractivo sexual selectivo. Queda entendido que, si decido devolverlo dentro del término de 30 días a partir de la fecha de su recepción, recibiré el reintegro del valor abonado, sin ningún condicionamiento ni pregunta.

Bajo esta garantía formal solicito que me envíen a la mayor brevedad la cantidad de ..... envase(s) de **PADRINO 21**, de 10 cm<sup>3</sup> cada uno, en un embalaje discreto y sin leyendas exteriores.

Marco con una X la forma de pago que elijo:  
 Adjunto a este cupón Cheque o Giro postal a la orden de S.M.B. CENTER.  
 Contrareembolso. Le abonaré al cartero al recibir el envío en mi domicilio.  
 Solicito se me envíe lo siguiente:

MARQUE CON UNA CRUZ	Cheque o Giro	Contrareembolso
<input type="checkbox"/> 1 envase de <b>PADRINO 21</b>	A 22,99	+ 4,00
<input type="checkbox"/> Oferta especial por 2 envases de <b>PADRINO 21</b>	A 34,99	
<b>SUMAR GASTOS DE ENVIO</b>	A 3,90	

Nombre y Apellido .....  
 Dirección .....  
 Localidad ..... C.P. ....  
 Provincia ..... Tel. ....

PHCO 4

american racing series

# FANGIO Jr., ESTOICO VENCEDOR EN MID OHIO

El pasado domingo se cumplió en Mid Ohio una nueva fecha del certamen de las ARS, y allí Juan Manuel Fangio II protagonizó un excelente trabajo que desembocó en la victoria con un Wildcat-Buick del Team Kar.

Sin embargo, esta participación de nuestro compatriota estuvo rodeada de ciertos aspectos especiales, fundamentalmente en lo económico, ya que al no contar "Juanmanuelito" con los recursos indispensables en ese rubro, su propio equipo le dio un crédito... Ahora, a pesar de esta victoria, su futuro sigue dependiendo de lo que económicamente pueda conseguir para intervenir el 4 de octubre en Laguna Seca y el 1º de noviembre en Miami, en la competencia final del Campeonato, de manera que en ese sentido su situación -créase o no- es crítica.

## LO QUE PASO EN MID OHIO

El viernes, Fangio -pese a tal inferioridad de condiciones- logró el mejor registro clasificatorio en 1m21s25, pero al día siguiente no pudo mantenerlo, ya que su tiempo se fue a 1m23s50 a causa de varios inconvenientes en las cubiertas, de manera que quedó tercero en la grilla de partida, detrás de Tommy Byrne y Didier Theys, los líderes del torneo. Sin embargo, el domingo hizo una excelente largada que le permitió superar a Byrne mientras Theys se iba en punta. Luego, de repente una bandera amarilla avisó a los competidores que redujeran la velocidad ya que se había producido un accidente en la partida, entre pilotos de las últimas filas. "Yo acaté esa advertencia -señaló Fangio- pero la mayoría no, de manera que en ese lapso me pasaron cinco pilotos, y cuando todo se normalizó, debí ir pasándolos de a uno. En ese momento estaba en punta Steve Millen y pude llegar a la cola de su auto, presionándolo a ver si cometía algún error..." Ese error se produjo en forma de trompo, y así pudo Fangio acceder a la vanguardia. En esa

circunstancia comenzó a ser atacado por Byrne, y una vez que éste se fue afuera, apareció Theys con las mismas intenciones, pero siguió igual camino que aquél, aunque peor, pues a causa de la imprevista lluvia desalada, tuvo un fuera de pista que culminó cuando su máquina impactó contra el guard rail.

"Allí me tranquilicé -siguió comentando Fangio-, ya que la ventaja que le llevaba a Millen oscilaba ya en los cinco segundos..."

Las posiciones finales mostraron a Fangio Jr. en el primer lugar, seguido por Steven Millen, Mike Groff, Tommy Byrne y Geoff Andretti. En cuanto al Campeonato, el mismo muestra líder a Theys con 104 puntos, y luego se escalonan Byrne, 84, y G. Andretti, 82. Juan Manuel Fangio figura séptimo con 43 puntos, aunque lleva disputadas varias carreras menos que aquéllos en el año.

Informe: Héctor Cademartori (desde los EE.UU.)



puntos, contra 52 de Gachot y 43 de Donnelly y Danielsson.

**RALT AL CARBONO.** David North -el ingeniero ex Brabham recientemente emigrado a Ralt- está trabajando en el nuevo F.3000 de la casa de Ron Tauranac. Será éste el primer auto de la factoría realizado en fibra de carbono, con lo cual el modelo señalará un hito en la pródiga producción de Ralt. El coche, con muy pocos cambios, estará en condiciones de ser usado también en F.1.

**STOCK CARS EN MICHIGAN.** Bill Elliot fue el ganador en un final "de bandera verde" con Dale Earnhardt, superándolo cuando sólo faltaban dos vueltas para terminar la prueba. Esta fue su sexta victoria en Michigan y la 20ª en su carrera deportiva en los Stock Cars. Elliot corrió con un Ford Thunderbird, empleando 2h53m06s a 221,760 km/h de promedio, en tanto que su rival Earnhardt lo hizo con un Chevrolet Montecarlo.

## F.3 SUDAMERICANA: EL "MUNDIALITO", MAS CERCA

Absolutamente positivas han resultado las gestiones realizadas en el continente europeo por la "misión" de la F.3 Sudamericana que estuvo la semana pasada en Alemania e Italia. Los contactos efectuados por Oreste Berta, Guillermo Maldonado y Alcides Rates. Han sido muy buenos y demuestran, de parte de los europeos, una gran receptividad hacia la idea de un futuro certamen intercontinental. "Nos sorprendió la buena recepción que tuvimos en todos lados -comentaba el sábado en Monza Maldonado- y la forma en que todos pusieron voluntad como para resolver los lógicos problemas de una empresa como ésta."

Por el momento no hay nombres definidos para el "Mundialito", ya que esto habrá de concretarse en las próximas semanas, pero, los tentativos permiten advertir que a Sudamérica concurrirá lo mejorcito de la F.3 europea. Una de las concurrencias descartadas es la del cordobés Victor Rosso con auto de Bertram Schäfer. También se barajan las presencias del alemán Joachim Winkelhock -revelación del certamen germano y protagonista de las últimas competencias- y del británico David Coyne, (otra figura del Alemán y puntero de la serie europea organizada por la EFDA). De Francia se barajan los nombres de Michel Ferté y Jean-Paul Belmondo, a los cuales podría adicionarse el español Alfonso De Vinuesa, revelación este año en la F.3000. Con respecto a Italia, es muy posible que concorra el team de Guido Forti, que con Enrico Bertaglia está ahora encabezando el Campeonato peninsular de la F.3. Precisamente Bertaglia sería uno de los pilotos que irían a Sudamérica.

"Hablando con Daniel Partel (promotor de la EFDA), Bertram Schäfer y Guido Forti, así como también con el ingeniero Dallara -nos comentaba Berta en Monza- no hubo problemas para ponernos de acuerdo en cuanto a establecer la modalidad técnico-reglamentaria del certamen en razón de las diferencias que existen entre nuestro Campeonato y los europeos.

En este sentido también hubo mucha buena voluntad por parte de ellos, y por lo tanto, no habrá problemas en la confrontación. Cada uno alistarán los autos como se vienen usando en cada campeonato, unificándose el combustible y los neumáticos, que serán los Pirelli brasileños."

Con respecto a la definición del lote de autos y pilotos que tomaran parte del Mundialito, esto quedará confirmado para el 4 de octubre en ocasión de la Copa Europea de FISA que se disputará en Silverstone. "Seguramente volveré para entonces -exprosa Berta- y allí dejaremos firme la lista de los invitados. Lo importante es que serán autos y pilotos de punta, que permitirán llevar a la práctica una confrontación de primer nivel entre los dos continentes." Con respecto a la estructura del Mundialito, se sabe que serán tres carreras consecutivas el 6, el 13 y el 20 de diciembre, en la Argentina, Uruguay y Brasil respectivamente. En Uruguay se utilizará el escenario de Punta del Este, en Brasil el circuito de Rio de Janeiro, y en el caso de la Argentina aun no está definido si la prueba se hará en Córdoba, Mendoza o Mar del Plata.

## FORMULA UNO AL DIA

**JUD CON MARCH Y LIGIER.** Williams aparte, plenamente confirmados estaban ya los dos primeros equipos que utilizarán los nuevos motores de John Judd en el '88 y de los cuales habíamos anticipado datos en anteriores ediciones. El nuevo V8 del británico ya está girando en banco y será probado inicialmente por March a fines de setiembre. Judd le aseguró a Robin Herd, 12 motores para Brasil. El Judd costará unos 60.000 dólares por unidad y éstas serán propiedad de la escudería, que pagará además las revisiones. Capelli será uno de los pilotos del equipo, mientras que, con un 90% de seguridad, el otro será Mauricio Gugelmin -amigo personal de Senna y recomendado ante Honda por este- puesto que el proyecto de Judd cuenta con el consabido aval de los japoneses por ser una evolución del Honda V8 de F.3000.

Por su parte, Ligier anunció oficialmente ya en Austria el haber signado el acuerdo con Judd. Actualmente Tétu está trabajando en el nuevo auto para la escuadra francesa. En materia de pilotos, Arnoux renovó su contrato en semanas pasadas y es incierta la continuidad de Ghinzani.

**BALESTRE Y LOS JAPONESES.** Singulares declaraciones de Jean-Marie Balestre

en París: "Es importante que los constructores americanos y europeos hagan inversiones tecnológicas y financieras para presentarle lucha a los japoneses. El domingo de Honda representa un peligro para la F.1, y es un peligro que yo mismo he creado... Durante 4 años seguidos organicé en Japón reuniones con los representantes de las grandes casas constructoras, para hacerles ver que era necesario entrar en el deporte automovilístico. Y ahora, allí están..."

**MANSELL Y PETERSON.** Tal parangón lo estableció semanas pasadas Bernie Ecclestone, refiriéndose al entonces reciente ganador del G.P. de Austria: "Con Mansell nos equivocamos muchos porque al principio era irregular y cometía muchos errores. Pero luego, estando al lado de grandes pilotos en Lotus y Williams, ha madurado en gran forma y hoy día es lo más rápido de la categoría. No me equivoqué al decir que hoy Nigel es el Peterson de los años '90".

**SUENA EL ALFA V10.** Ha comenzado su periodo de experimentación el nuevo motor de 10 cilindros en V, en las salas de

prueba de Settimo Milanese. El impulsor de 3.500 cm<sup>3</sup> ha sido definido por el vertice de Alfa Romeo como una simple ejercitación, pero es obvio que la cosa va más allá. La casa milanesa -ahora bajo la órbita de Fiat- espera definiciones de FISA sobre la nueva categoría "Silhouettes" para el '89. Estas definiciones llegarán durante setiembre a más tardar, y aparentemente este motor tendría ese destino, aunque un posible retorno a la F.1 no es descartado. Según versiones, la exclusividad de Ferrari en F.1 dentro del Grupo Fiat no sería un rendimiento para concretar tal retorno.

**VIENTO POR AGUA.** Aunque parezca poco creíble, tal es el cambio que intentará el team Minardi para los trabajos aerodinámicos. El Ing. Caliri está llevando adelante el proyecto de utilizar un túnel hidrodinámico para probar los coches de F.1, en lugar de la ya habitual "galería de viento" con piso móvil. La experiencia se está haciendo en un centro especializado en Suecia, donde se prueban embarcaciones de competición. La ventaja del sistema estaría dada por una mejor visual para controlar el comportamiento de la vena fluida, con respecto a la tradicional

cortina de humo. Actualmente se están llevando a cabo las primeras experiencias prácticas en escala 1:1, con un modelo reforzado para soportar las presiones superiores del líquido elemento. De funcionar, esto podría abrir un nuevo campo de posibilidades futuras.

## ¿QUIEN CON EL COSWORTH-YAMAHA?

En estos días el team Benetton deberá arribar a una decisión conjunta con Ford, respecto de qué motores usará el año próximo. Si bien Ford ya se pronunció partidario del aspirado con el nuevo Cosworth-Yamaha de 40 válvulas, el team angloitaliano sostiene que es mejor continuar con el turbo V6 hasta que este listo el aspirado todo-Ford. En este sentido, si la postura de Benetton prospera, el Cosworth-Yamaha podría ir a parar a manos de Ecclestone, quien necesita una alternativa decorosa para el '88 en vista del final de la colaboración con BMW. En materia de pilotos e independientemente de las negociaciones por la venta de la escudería Brabham, se habla de las incorporaciones probables del inglés Martin Brundle y del español Pérez Sala para el '88.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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



ALARM COMPUTER

ALARMA PARA COCHES Italianas

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

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

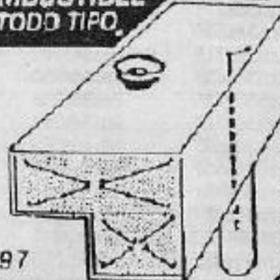
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO.

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD. SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

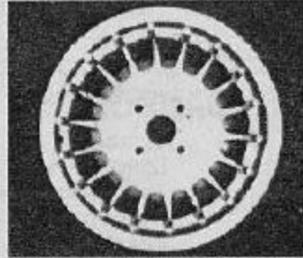
SUDAM Ruedas

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

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

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

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



RACING PARTS

- Roscas para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Bole doros a Pedillo, CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas leventas válvulas ISKY.
- Plátiles para válvulas Titano Marro y Dual ISKY.
- Tacómetro JONES con agujales Igo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de bola CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varlos colores

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

BUZOS

ANTIFLAMA

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

KARTING MIDGET: BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE PEDIRLOS VISITENOS. CON PARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA: FIRST COMPETICION Av. Colón 5002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123. TEL. 744-2583

Delante a Estación SAN FERNANDO (1646).



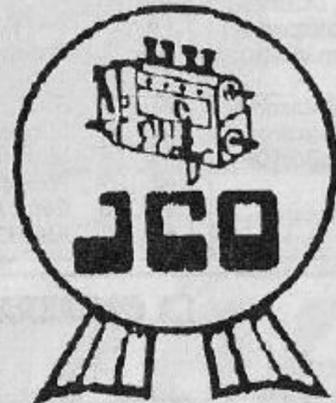
LEVAS BOSCH

Competición

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

SERVICE DIESEL BARRACAS

BANCO DE PRUEBA • BOSCH •



REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

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

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

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

Adqueralas en las mejores casas del Ramo de todo el país.

DATSUN-NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

DIREC. MIERS 4710. BUENOS AIRES (1424) 92-2424

REPUESTOS ASAMBLEA

LINEA COMPLETA PEUGEOT

- REPUESTOS Y PINTURAS ORIGINALES

Ventas por mayor y menor

Tarjetas de crédito

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



Equipe su unidad con TOMA DE AIRE

BUGOMCAR

- SPOILER DELANTERO
- FENNDERS DE GOMA

Distribuidores y Mayoristas

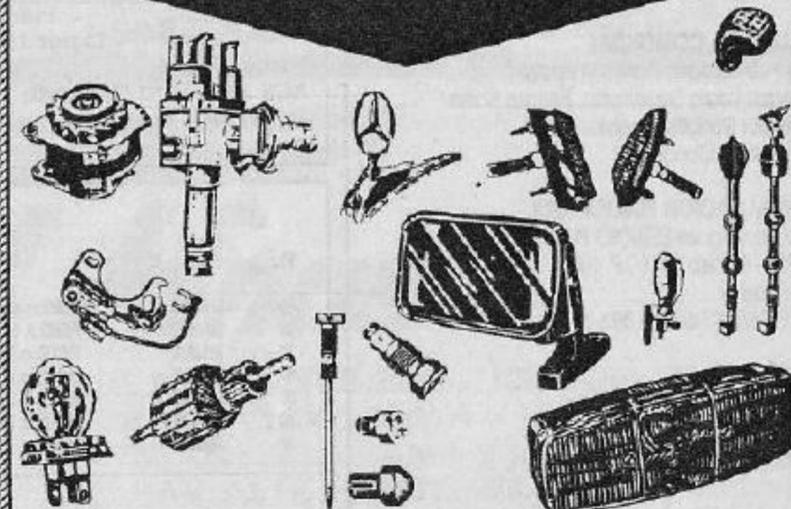
Gral. MADARIAGA 3191

San Justo. 651-4468; 651-3293

- ACCESORIOS • CARBURACION • ENCENDIDO • ELECTRICIDAD

“EL MAGO”

DEL AUTOMOTOR S.R.L.



Av. Pcias. Unidas 5138/43. SAN JUSTO

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

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



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



TRABAJOS Y HELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA

CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

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



# A LA HORA DE RECTIFICAR, SIGA CON FEDERAL-MOGUL

## SU RECTIFICADOR AMIGO SABE...

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

## SU RECTIFICADOR AMIGO PUEDE

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

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

 **FEDERAL  
MOGUL**

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

