

LA BOMBA

Argentina: \* 1.90 - Uruguay: N° 210 - Paraguay: Gs 1.350  
N° 1066 del 10 al 16 de diciembre de 1986

¿AYRTON SENNA A McLAREN?!

CHUBUT: EL C.A.P. EN TREN DE REACCION

MAS COLOR: T.C. 2000, F.1, F.3, FINESCHI Y FANGIO Jr.

CORSA  
20  
ANOS  
A FONDO

TODO EL GRAN PREMIO DE T.C.

# LA DEBACLE

En acción, el sorprendente Dodge vencedor de Pedro Doumic. Y en el podio, abrazados, este y el gran perdedor del G.P.: Osvaldo Morresi, simbolo del derrumbe de todos los favoritos en una carrera-catástrofe.





**GRAN PREMIO "Octavio Justo Suárez". Desde el principio, estuvo al acecho; y el "Tolo salvaje de las pampas", arremetió al final para salir de perdedor**

# DOUMIC Y LA SORPRESA QUE SE VEIA VENIR

Entonces, no lo fue tanto... pensarán ustedes. En efecto, porque el "Tolo" Doumic no sólo es figura conocida del T.C. actual, sino que se encaramó entre los primeros desde la primera etapa, para después ir afianzándose en los puestos de vanguardia, aprovechando oportunamente además el tendal de candidatos que fue dejando el "masacrante" trazado de la prueba. Algo, esto último, que tampoco debió resultar tan inesperado... ¡Ah!, y pese a todo, Campeón Angeletti, ¿eh?

*Pedro "Tolo" Doumic y su acompañante, Juan Monienegro, festejan sentados sobre el techo del Dodge ganador, el gran triunfo que se llevan para Santa Teresita. Mientras, Emilio Sainiano intenta en vano consolar a su coequipier Morresi, derrotado en la última vuelta. Abajo, el flamante Campeón y su equipo. Otro que abandonó...*



### FICHA GENERAL

**Fecha:** Entre el 4 y el 7 de diciembre de 1986.

**Lugar:** Provincia de La Pampa.

**Ubicación:** Centro y Sur de la Provincia.

**Autoridades:** Director de la Prueba; José Ollo, Comisario Deportivo, Eduardo Pereyra; Comisario Técnico, Carlos Marchesso.

**Condiciones climáticas:** Muy caluroso.

**Participantes:** Largaron 89 autos, llegaron 27.

**Público:** Numeroso a lo largo de la ruta en las tres etapas.

**Difusión:** "Carburando" (Radio Rivadavia), "Campeones" (Radio El Mundo), Emisoras Locales, "Acelerando" (Radio Necochea), "Turismo Carretera" (Radio América), TV por "Campeones" (Canal 2 de La Plata), Canal 4 (Chivilcoy), Canal 10 (Mar del Plata) y canales locales.

**Organización:** Regular.

**Espectáculo:** Bueno.







**C**ayó el telón sobre el Gran Premio de Turismo Carretera, y antes de entrar en detalles que hacen a la parte deportiva, queremos hacer hincapié en el recorrido de la prueba, ya que sus características contribuyeron a la debacle entre los participantes que se atrevieron a aceptar el reto de las recetas interminables.

No cabe duda de que el intento de la A.C.T.C. en la provincia de La Pampa—cuyo gobierno la declaró de Interés Provincial—, y del Club Deportivo Winitreda, organizador de este Gran Premio "Octavio J. Suárez", es loable; pero aparece disminuido y con poco valor por la elección de un trazado en el que la aptitud de manejo deja paso a la parte eminentemente mecánica—también resentida— en una competencia sin equilibrio. Faltó favorecer la conjunción hombre-máquina, y eso redundó en perjuicio de la competencia. Se pretendió continuar por la senda iniciada con el Gran Premio de 1983, aunque aquél le llevaba ciertas ventajas a éste, ya que tuvo entre sus ingredientes el tránsito por la tierra. En definitiva, es algo que no debe repetirse, por carecer de sentido, por no poder controlarse eficientemente la seguridad en trazados tan extensos, y porque se somete a un esfuerzo casi sin sentido, tanto a hombres como a máquinas.

#### **LARGO NO SIGNIFICA LINDO**

Estos 1.498.400 kilómetros divididos en tres etapas de 554.900, 442.500, y 501 kilómetros respectivamente, fueron la tumba de muchas aspiraciones.

Entre las cosas que estaban en juego, figuraba en primer lugar el Campeonato, cuyos principales aspirantes eran Juan De Benedictis y Oscar Angeletti. Aquél quedó a la vera del camino en la Segunda Etapa (había ganado la Primera) cuando encabezaba la Clasificación General, y este último masticó bronce pues paradójicamente, ya era el Campeón pero su auto no quiso asociarse al festejo...

Entre los de adelante, el desastre fue total, y si no, veamos, Oscar Aventín, Roberto Mouras, Emilio Satriano y Oscar Castellano, ingresaron junto a los nombrados anteriormente, a la "Galería de los sacrificados", perdiendo puntos que les hubieran permitido—excepción hecha de Angeletti— ascender en el ranking. ¿No habría sido mejor hacer—por ejemplo— una competencia en Tandil y otra en el autódromo porteño?...

Encaramos esta crítica de manera constructiva, para que no se vuelva a caer en el error; no está en nuestro ánimo combatir esta realización como en víspera de la largada lo hiciera un medio de Santa Rosa, en una crítica que entre líneas deslizaba claras intenciones políticas.

#### **POR QUE GANO DOUMIC**

No cabe ninguna duda, y esto no va en desmedro de la victoria de Doumic, de que esta carrera aparecía favorable a un grupo de pilotos que estaban librando una lucha extra.

Por un lado De Benedictis y Angeletti por el Campeonato, y con posibilidades más remotas—aunque matemáticamente posibles— para Satriano, Castellano, Mouras. Pero a su turno, todos ellos—incluso Angeletti— aunque por causa disimil fueron desapareciendo del panorama con un diag-



# CORSA

Año XXI N° 1066  
 Del 10.12 al 16.12 de 1986  
 Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal  
 Télex: 922917216 - ABRIL-AR.  
 Tel. 30-7891/98

**DIRECTOR**  
 Jorge A. Augé Bacqué

**SUBDIRECTOR**  
 Oscar Daniel Fittipaldi

**SECRETARIO DE REDACCION**  
 Eduardo Enrique Neira.

**PROSECRETARIO DE REDACCION**  
 Oscar Alberto Izzo.

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

**COORDINADOR**  
 Rubén Lettieri

**SECRETARIA**  
 María Delia Cedrés de Mango

## COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,  
 Miguel Calaza, Sergio M. Goldvang,  
 Miguel A. Sebastián,  
 Marcelo D. García Labelos,  
 Anselmo P. Chiappe  
**en el exterior:** Franco Lini, Giorgio Nola (Fr.),  
 Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),  
 Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti  
 (Europa)

**SERVICIOS EDITORIALES**  
 Subdirector: Hugo García

## FOTOGRAFIA

**Jefe:** Armando Piro  
**Coordinadores**  
 Enrico Carta, Daniel León

**Producciones Especiales:**  
 A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.

**Fotógrafos Especiales**  
 E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.  
 Gemelli.

## Fotógrafo

Cristian Frölich.

## SERVICIOS EXTERIORES

**Corresponsal**  
 Mario Diamant (Nueva York)

## LABORATORIO

Jefe: Omar García

## ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril S.A.

## AREA EDITORIAL

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

## AREA PUBLICIDAD:

**Gerente:** Fernando Costanzo  
**Gerente de Ventas:** Roberto Ares  
**Publicidad exclusiva:** Background S.R.L.,  
 Florida 670, 2° piso, of. 59. Tel.: 392-4025/6638  
**Jefe de Tráfico:** Rodolfo Eusebio

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



5) Fiebril actividad en abastecimientos, a cargo del equipo de Oscar Castellano, rodeando su Dodge y cronometrando la operación. Lamentablemente, de poco sirvió tanto empeño... 6) Nesprias acaba de llegar, y el "túnel humano" ya entró en acción... 7) El Dodge de Edgardo Caparrós, 7° tras "dar la vuelta". 8) No, señores, lamentablemente, no hubo tramos de tierra. Apenas un poco de circulación por la banquina para reabastecerse. Aquí, Marcos seguido de otro toralista, Oyhanari 9) Y el mismo "Varco" es quien "mele mano" en su Falcon -el viernes, en el Autódromo de Santa Rosa-, con la eximia dirección del "Polaco" Herceg (agachado, del otro lado) y los suyos. Prácticamente, tuvieron que ir rehaciendo la tapa de cilindros. 10) El bien reaparecido Oscar Alaux, en marcha.



nóstico en común: rotura de motor.  
 Los "cucos grandes" habían pasado a ser meros espectadores, a la par que apareció otro grupo -numeroso- que intentó sacar partido de las anomalías en que había caído la competencia.  
 Pero antes que eso, conviene puntualizar que una vez desaparecido Emilio Satriano, su hermano Pablo procuró que la victoria quedara para el equipo, y por eso en la jornada de reparación del viernes, trasladó "fierros gordos" del auto de Emilio al de Osvaldo Morresi, con lo que el san-

pedrino salió airoso hacia la punta ante el abandono de De Benedictis... Pero un pajarero se introdujo en el carburador sobre el final, y allí se fue su ilusión de ganar su primer Gran Premio.  
 ¿No será tiempo de que los Satriano laven su taller con agua bendita?... Volviendo al grupo que sacó partido de todas estas sorpresas en forma de abandono, el mismo estuvo integrado por Julio Salgado, Roberto Urretavizcaya, Juan Carlos Nesprias, Antonio Aventin, Eduardo Marcos, José Luis Paolucci, Jorge Oyhanart y

Jorge Reynoso, Oscar Spinello, Edgardo Caparrós, Oscar Alaux, Hugo Mazzacane y... Pedro Doumic.  
 Entre ellos la cosa fue a "cara de perro", sin concesiones de ningún tipo y en una lucha en la que quedaron marginados tras el esfuerzo, Salgado y Mazzacane, que habían dicho su verdad en forma de actuaciones singularmente eficientes.  
 En ese grupo prevaleció Doumic, quien supo imponer su ritmo a la carrera, manejándose veloz pero críticamente, sin esos arrebatos que en muchas ocasiones le hicieron perder



## HABLAN LOS PROTAGONISTAS

### PRIMERA ETAPA

**Juan De Benedictis:** "El responsable principal de esto es Pedersoli, quien me dio un auto excelente. A lo largo de todo el recorrido, no tuve el más mínimo problema, con lo que favorecida mi chance y pude aplicar el planeo de salir decididamente a buscar el campeonato".

**Julio Salgado:** "Sabía que podía estar mezclado entre los de punta, y justamente por eso hablé largamente con Johnny, a quien le expliqué que mis posibilidades eran grandes pero que no estaba en mi ánimo perjudicar a quienes luchaban por el campeonato. Finalmente se me dio, aunque tuve un sobresalto durante el último giro, ya que el motor se puso en cinco cilindros y así llegué".

**Oswaldo Morresi:** "Dentro de la alegría por este quinto puesto, estoy apenado por lo que le pasó a Satriano, ya que dentro de los planes que nos habíamos trazado, estaba el de llegar los dos autos juntos. Ahora quedé yo solo pero con el coche entero, ya que lo cuidé mucho durante esta primera etapa. No tuve mayores complicaciones, sólo que en algunos tramos donde el piso estaba ondulado, la tensión fue muy grande ya que no había que aflojar para nada. Pero me salió todo 'redondito' y eso reconforta".

**Oscar Angeletti:** "Si Johnny salió con ese planteo, a mí no me preocupan los 22 puntos que logró en la primera etapa. Se cumplió apenas un tercio de la carrera y queda aún mucho por exponer, y yo estoy muy confiado".

### SEGUNDA ETAPA

**Juan De Benedictis:** "Venía muy bien, con el motor funcionando mejor que en la Primera Etapa. Pero de repente, sin previo aviso se rompió poco antes del abastecimiento en Macachín. Es una lástima, ya que el trabajo que desarrollaron Wilke, Pedersoli y todos los muchachos del taller, no tuvo la recompensa del Campeonato".

**Oscar Angeletti:** "La carrera se va desarrollando de acuerdo a como la planteé previamente, y los hechos me están dando la razón. Vengo con menos potencia, es cierto, pero las posibilidades están ahora muy cerca".

**Oswaldo Morresi:** "Luego del abandono de Emilio (Satriano), le puse a mi auto muchos elementos de él. Es un gesto que no me cansaré a agradecer a Pablo Satriano. El coche fue muy fuerte, pero yo me encargué de cuidarlo, especialmente cuando tenía viento de cola. Allí levantaba un poco para no pasarlo de las 7.800 vueltas".

**Julio Salgado:** "Cuando le di con todo, como en la Primera Etapa, no le pasó nada, y chora que vengo cuidando empezó a fallar y ni sé como llegué".

**José Luis Paolucci:** "Más que nada, me siento contento ya que estoy muy cerca de lograr los puntos necesarios para subir un poco más en el ranking. Hasta ahora no tuve mayores problemas".

### TERCERA ETAPA

**José Luis Paolucci:** "Finalmente se dio. Hace tres años que estoy en el Turis-



El "Pibe" José Luis Paolucci. Miren qué estampa... Lástima que por radio no puedan.

mo Carretera, pero por una causa u otra generalmente no pude desarrollar buenos trabajos, y cuando iba a los autódomos, el auto siempre tenía algún problema. De todos modos, encaré este Gran Premio con sacrificio y mucha fe. Creo que tuve suerte y pude cumplir mi objetivo, porque para mí, llegar segundo ya es bastante, aunque por supuesto ambiciono más. Uno de mis objetivos era ascender en el ranking, y lo logré".

**Roberto Urretavizcaya:** "Luciano Giacominini y toda la gente de Supertap me entregaron un auto excelente, al que yo sólo tuve llevar correctamente. Lástima el problema con esa válvula en la Primera Etapa; si no, hubiera estado mucho más arriba, tomando en consideración los cambios que hubo a lo largo de la carrera. Llegar fue bastante difícil, pero el sacrificio valió la pena. ¿El año que viene?... Aun no sé que voy a hacer, ya que en principio el arreglo con Supertap era para este año. Creo que en estos días se conversará sobre la temporada próxima".

**Oscar Alaux:** "Ante todo, quiero agradecer a Jorge Martínez Boero, que con sus consejos e indicaciones me dio una gran mano. A él le debo gran parte de este octavo puesto. También a Luciano Giacominini y a Supertap, que facilitaron elementos... Al final, sufrí mucho, y si no estuve más adelante, fue porque no veía nada por el parabrisas empapado en el aceite que iba tirando Paolucci; además, sobre el final me llevé un gran susto, ya que a diez kilómetros de la llegada el auto se me puso en cuatro cilindros".

**Héctor Ríos:** "Estoy muy conforme solamente con el hecho de llegar. Tal vez pude estar más adelante, pero hubo un problema en el abastecimiento de Macachín, no me marcaron correctamente en el reloj mi hora de entrada y me perjudicó en tres minutos. En fin, un error lo puede tener cualquiera..."



Revista CORSA N° 1066. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891-99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que CORSA esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanco 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1326, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Rocca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Diciembre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-54-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970



## Pedro "Tolo" Doumic

Salió de perdedor en el Gran Premio

### LOS HOMBRES TAMBIEN LLORAN



Esos brazos en alto asomados por la ventanilla del Dodge número 19 al cruzar la línea de sentencia fueron el preludio de una serie de alternativas vividas por Pedro Roberto Doumic y que desembocaron en una alegría cuya única manifestación fue el llanto, no sólo del flamante ganador del Gran Premio de T.C. '86, sino también de todo su equipo, arracimado en el Parque Cerrado y repleto de esa ceremonia nacida del corazón, a cada paso, en cada circunstancia y ante cada uno que se acercaba con una felicitación, incluso frente a las cámaras de televisión. Entablar un diálogo de más de dos palabras seguidas con el "Tolo", era casi imposible ante esa circunstancia, por lo que las frases fueron entrecortadas.

"Honestamente, en estos momentos no estoy en condiciones de hablar. Sin duda, es la mayor alegría de mi carrera deportiva. Créanme que todo esto me volvió loco. Y debo agradecer a Laborito, que me dio un motor que aguantó sin problemas. Yo no había ganado nunca en los cinco años en la categoría, y hacerlo en un Gran Premio es algo que enloquece a cualquiera. Por eso quiero festejar, y a lo grande."

valiosos segundos.

Para él esta victoria tiene un dulce sabor, ya que si bien el descarté jugó su papel, Doumic puso en todo momento a lo largo de la competencia, su enorme fibra, sin bajar los brazos, para no perder el contacto con la punta. No se desesperó cuando al comienzo de la carrera, la distancia que lo separaba de la vanguardia era apreciable y esperó el momento oportuno para ir escalando, pero con una mesura que no recordamos haberle visto anteriormente. No perdió la fe y allí estuvo su gran mérito. Salir de perdedor en un Gran Premio, no es cosa de todos los días.

Por eso el festejo que comenzó con mucho ruido el pasado domingo en un hotel de Santa Rosa, y que "amenaza" tener una duración ilimitada.

José Luis Paolucci fue otro de los que saltó a la fama, con su segundo puesto. A diferencia de Doumic, tuvo varios problemas a lo largo de la competencia, pero los fue solucionando sobre la base de trabajo complementado con una conducción casi sin errores, lo que le permitió subir por primera vez a un podio desde que ingresó al T.C. hace ya 3 años.

Pobre Osvaldo Morresi. Que uno tenga que parar ante algún problema mecánico y cuando se está firme en la punta, es algo que duele, aunque tiene atenuantes. Pero que un pájaro penetre por la boca del carburador, arruinado una taena para la que se trabajó sin descanso, es algo que desanima hasta al más templado. Morresi pasó por ese trance, y en su cara se notaban las huellas del desconsuelo. Emilio Satriano fue a recibirlo, y ambos se estrecharon en un abrazo en el que el "Pato" también dejó escapar alguna lágrima. De todos modos, y aún sin una cristalización feliz, lo de Morresi vale y mucho.

Tanto Nesprías como Spinello también dieron motivos para el asombro, especialmente el primero, que logró adjudicarse la Segunda Etapa. Antonio Eduardo Marcos impulsó nueva-

mente su fibra, manteniendo un ritmo no muy veloz pero sí sumamente parejo, y logrando clasificar primero entre los de Ford.

Párrafo aparte para Edgardo Caparrós, el reaparecido Oscar Alaux, Marcelo González y Osvaldo Sasso, que completaron el cuadro de los 10 primeros clasificados.

Tampoco podemos dejar de resaltar el trabajo de Roberto Urretavizcaya, un joven piloto que poco a poco se va "metiendo" en el T.C. A bordo del Chevrolet de "Supertap". Su garra quedó manifestada en la gran cantidad de autos que pasó, tanto en la segunda como en la tercera etapa.

### COMO LLEGO ANGELETTI AL CAMPEONATO

Lo decimos en un recuadro de esta misma nota: al principio nos pareció exagerada la manera conservadora en que Oscar Angeletti estaba encarando la competencia, tomando en cuenta que había un campeonato de por medio. Dejó hacer libremente a los demás, especialmente a De Benedictis, alternando del quinto puesto hacia atrás, pero a medida que fueron pasando los kilómetros, comprendimos que esa especulación tenía una base sólida y estuvo muy bien llevada, apoyada eficientemente desde el avión que le marcaba al momento las diferencias con quienes Angeletti estaba dirimiendo el pleito.

Todo fue calculado al máximo y el resultado no pudo ser otro que la conquista de este campeonato que se presentó sumamente peleado y competitivo. Lástima que no tuvo el final merecido, dándose el extraño caso de consagrarse Campeón en una carrera en la que debió abandonar.

### PAMPEANITAS

●AVION- No sólo Oscar Angeletti dispuso de los servicios de aviones como medio de apoyo, ya que tuvo "imitadores" en Julio Salgado y Juan de Benedictis.

## EL DESARROLLO



El Chevrolet de "Tio" Urretavizcaya, vencedor en la última etapa, precede al Dodge del "Cholo" Salgado, de importantes parcelas en esta y la primera.

### Primera Etapa

Primera vuelta: Finalmente, la distancia a recorrer en este primer tramo se redujo a 554,900 km, en virtud de haberse cambiado los puntos de largada y llegada. De entrada fue Emilio Satriano quien impulsó un trámite sumamente veloz a la competencia, haciéndose del primer lugar merced a viajar "chupado" con Juan De Benedictis. En el cómputo general, Oscar Castellano lograba la segunda colocación, mientras que tercero se mantenía "Johnny". Hasta ahí, todo normal, ya que las sorpresas vendrían tras este trío. Una de esas sorpresas fue la de Julio Salgado, quien por entonces estaba cuarto, aventajando a Pedro Doumic, Antonio Aventin y Juan Carlos Nesprías. Osvaldo Morresi alternaba en el octavo lugar, y José Luis Paolucci y Jorge Reynoso completaban los diez primeros. Oscar Angeletti quedaba undécimo. Inmediatamente detrás se ubicaban Urretavizcaya, Marcos y Oyhanart.

Segunda vuelta: Aquí la carrera adquirió un matiz que la sacó de la monotonía, ya que prontamente cansado del esfuerzo a que había sido sometido, el Chevrolet de Satriano quedó a un costado del camino poco después que el de Chivilcoy cumpliera su primera pasada por la línea de llegada. Apenas a dos kilómetros de ese punto, Satriano acabó con sus esperanzas. La posta la recogió De Benedictis, quien si bien no mantuvo el régimen de Satriano, acusó el rendimiento óptimo en la punta. Salgado, Doumic, A. Aventin y Morresi continuaron en su ascenso, colocándose detrás de Johnny, mientras que Morresi también se recuperaba. Detrás de Paolucci (6°) aparecía Angeletti, mientras que Castellano retrocedía al octavo lugar, Reynoso al noveno y Marcos al décimo. Evidentemente, esta vuelta fue "otra" carrera en relación con la primera.

Tercera vuelta: Siempre con De Benedictis como dominador absoluto, las posiciones se mantuvieron exactamente igual hasta el séptimo lugar. Hacia atrás, los cambios fueron el avance de otro puesto por Reynoso, la aparición de Oscar Spinello en el noveno y el evidente retraso de Castellano al décimo puesto. Marcos también perdió una colocación, mientras que José M. Romero quedaba undécimo.

### Segunda Etapa

Al paso de Ataliva Roca, a 43 kilómetros de la largada en Santa Rosa, Juan Carlos Nesprías comenzó a hacer notar su superioridad, aventajando a Oscar Castellano, Osvaldo Morresi, Juan De Benedictis, Antonio Aventin, Pedro Doumic, Julio Salgado, Oscar Angeletti, Eduardo Marcos y Jorge Reynoso.

Por Benasconi, a 163 kilómetros de la partida, Nesprías seguía siendo líder, aunque atrás fueron cambiando las posiciones, ya que como escolta estaba Morresi y luego se ubicaban De Benedictis, Castellanos, Mazzacane, Doumic, Angeletti, Salgado, Reynoso y Marcos. Por San Martín, Nesprías, y Morresi continuaban en los primeros puestos y luego se escalonaban De Benedictis, Castellano, Doumic, Angeletti, Urretavizcaya (en gran arremetida), Paolucci, Reynoso y Caparrós.

Poco antes de la llegada a Macachín se producen la deserción de De Benedictis, el retraso de Urretavizcaya y la aparición en el noveno puesto de Oscar Spinello, y en el sexto, de José Luis Paolucci.

A esta altura de la carrera, al paso por Macachín, a 273 kilómetros de Santa Rosa, la clasificación general tenía como líder a Morresi, con Doumic a 2933. Luego se escalonaban Castellano, Paolucci, Angeletti, Reynoso, A. Aventin, Spinello, Marcos y Nesprías.

A la altura de Lonquimay, el único cambio entre los diez primeros fue el de Paolucci, que desplazó a Angeletti de la quinta colocación. La llegada al final de la etapa en General Pico encontró entre los primeros diez a Nesprías, Morresi, Castellano, Urretavizcaya, Paolucci, Doumic, Reynoso, Angeletti, Marcos y Caparrós.

En la clasificación general, el Chevrolet de Morresi quedó como líder, aventajando a los Dodge de Doumic, Paolucci, Castellano, Angeletti, Reynoso y Nesprías, al Ford de Marcos y a los Dodge de Spinello y Caparrós.

### Tercera etapa

1ª vuelta: En la primera de las pasadas se vio en la punta a Julio Salgado, seguido de Castellano, Urretavizcaya, Doumic, Caparrós, Paolucci, Angeletti, Marcos y Alaux. Por entonces, la clasificación general continuaba encabezada por Morresi, a quien escoltaban Doumic, Paolucci, Castellano, Angeletti, Reynoso, Marcos, Spinello, Caparrós y Nesprías. En efecto, Morresi seguía siendo líder a pesar de una detención.

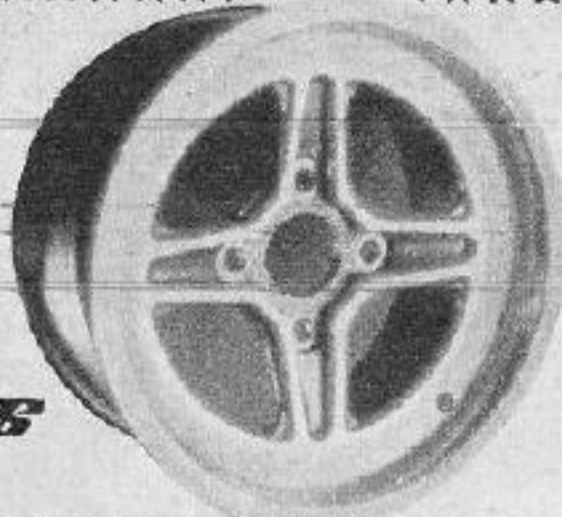
2ª vuelta: Salgado sigue al frente, pero ahora el segundo es Urretavizcaya, y luego se alineaban Doumic, Oyhanart, Paolucci, Morresi, Caparrós, Spinello, Reynoso y Alaux. Castellano había desertado, siguiendo su camino el ya por entonces Campeón Oscar Angeletti. En los tres primeros puestos la general no ofreció variantes, ya que Morresi, Doumic y Paolucci seguían firmes y tras ellos los ascendentes Reynoso, Spinello, Marcos y Nesprías, Caparrós, Alaux y Marcelo González.

3ª vuelta: Aquí se produce otro golpe de escoba, ya que desaparece Salgado, heredando la punta Urretavizcaya, seguido por Doumic, Oyhanart, Paolucci, Caparrós, Spinello, Marcos, Nesprías, Alaux y Justo. Afoja Morresi, y Doumic llega a la punta en la clasificación general, con Paolucci, el retrasado Morresi, Nesprías, Spinello, Marcos, Caparrós, Alaux, Marcelo González y Sasso en los diez primeros lugares.



\*\*\*\*\*

## COMPETICION



☆ F. RENAULT ARGENTINA ☆ F.2 LIMITADA NACIONAL ☆ TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ☆ F.2 CODASUR C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES  
 PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS  
 LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS  
 FABRICA Y VENTA:  
 JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. TEL. 762-3184 y 2647

**EMBRAGUES 36 A DIAFRAGMA** CITROEN \* RENAULT COMPETICION  
 FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO • CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP • FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otras  
 • DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)



### HARPLAST

• TRABAJOS ESPECIALES •  
 FABRICACION Y VENTA DE KAYAK • BOTES • CANOAS  
 VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

**CESAR GONI COMPETICION**  
 PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS  
 KARTING Y FORMULA 5  
 PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

**CASA ZAGABLIA S.A. BUTACAS**  
 ☆ TORINO ☆ FALCON ☆ JEEP ☆ MEHARI ☆  
 ☆ COMPETICION ☆ RODANTES ☆  
 ☆ ARENEROS ☆ PEUGEOT 505 ☆  
 ☆ FIAT 600 c/Cabozal ☆  
 COLORES A ELECCION TODOS RECLINABLES  
 \*\*\*\*\* J.B.JUSTO 3350 - CAP. \*\*\*\*\*  
 • F.D. OLIVEIRA 4883 (1678) CASEROS 654-5408



FIAT 600 • 1200 • 120 • 147 • 131 • 132  
**TECNICA 84**  
 REQUISITOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH, ALFA ROMEO, PITAGORE)  
 • Arbol de Levas acero tratado  
 • Resortes de válvulas especiales  
 • Bielas especiales  
 • Conjuntos de Pistón aros y pernos  
 • Volante - motor  
 • Cajas de velocidad relacionadas  
 • Escapes especiales  
 • Carter de aceite aluminio (6 litros)  
 • Platinos de válvulas (Dural)  
 • Palieres flotantes  
 • Diferencial autoblocante  
 • Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE  
 • Bujías competición  
 • Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)  
 Turbo compresores.  
 TARJETAS DE CREDITO PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES  
 Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales  
**OSVALDO MACEIRA**  
 COMPETICION ITALIA 356 TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

**Joseph**  
 EL PODER DE LA EXPERIENCIA  
 Av. del Libertador 13209  
 Tel. 747-2597 - (1640) ACASSUSO  
**BIELAS** para Chevrolet Std. Especiales.  
**ENGRANAJES** distribución variable para Chevrolet  
**CABLES** siliconados para todas las marcas  
**TREN** de poleas dentadas

**PINTURAS HOLANDESA**  
 CAÑOS de ESCAPE: Blanca y roja. Spray grande. Remanente de Stock OFERTA \$ 18.-  
 ANEXO NORTE: Pasaje Obelisco Norte. L. 20. Bajo el Obelisco

**SCOPRESSIVEOS**  
 • SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS  
 • JAULAS DE SEGURIDAD  
 EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS  
 Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Km. 36,600 Moreno  
 0228-21543 0228-20356

**DISTRIBUIDORES**

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

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

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

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

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

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

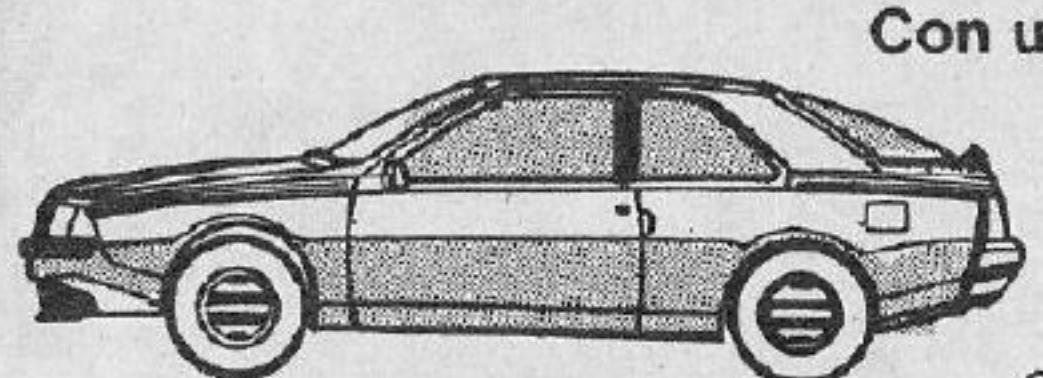
**ZONA CORDOBA**  
**TURBO-SILEN:**  
 Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente  
 CORDOBA - TEL. 55-7382

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

# CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

## ANTICIPESE A SUS VACACIONES



Servicio Oficial RENAULT  
**LOCACION KIT de ORESTE BERTA**



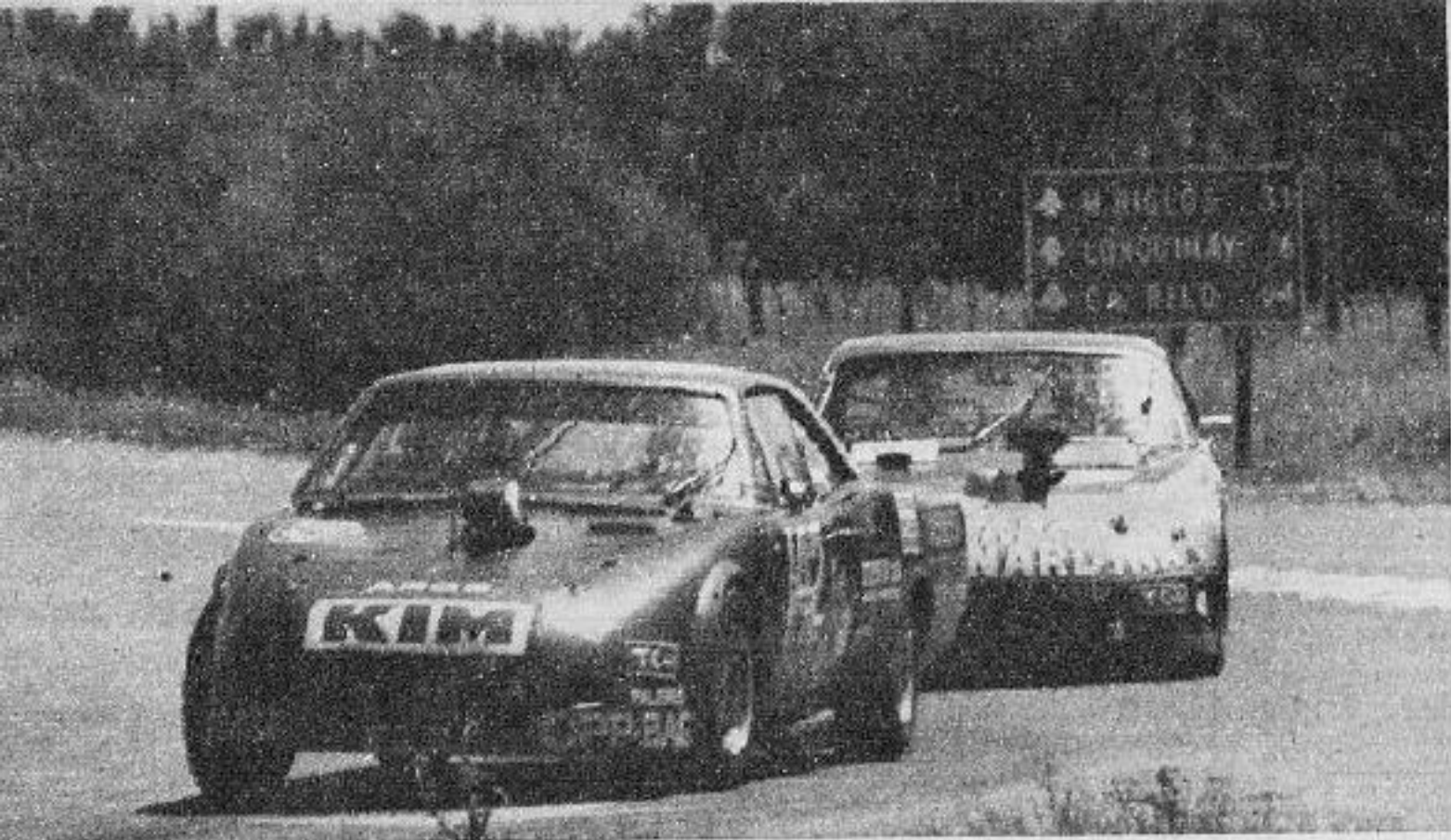
GARCIA DEL RIO 3736. CAP. TEL. 541-6823



**IMPORTADOS** ☆ VOLVO ☆ M. BENZ ☆ B.M.W. ☆ PORSCHE ☆

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





Arriba, el Dodge de Oscar Spineffo, digno quinto a la postre, viajando adelante del Chevrolet de Luis Hernández, en las cercanías de Lonquimay. Abajo, Juan Carlos Nesprías y Ricardo Cucchetti trepan sobre el torpedero de su Dodge, preparado en Caruelas, iniciando el testeo por el lucido cuarto puesto obtenido incluso tras ganar la Segunda Etapa. Los "tapados", de parabienes. ¿no?

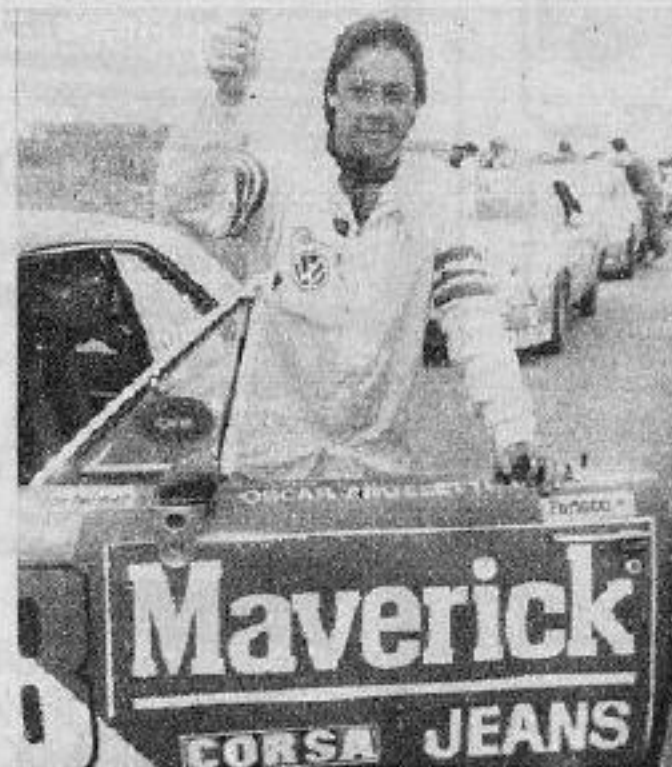
## OSCAR ANGELETTI Nuevo Campeón del Turismo Carretera ... Y ESPECULANDO, LLEGO AL TÍTULO

Al principio de la competencia nos pareció demasiado "amarreta" la forma en que Oscar Mario Angeletti había encarado su participación en este Gran Premio, más que nada tomando en cuenta que, de por medio, estaba la pelea por el Campeonato, y su principal oponente —Juan De Benedictis— llevaba la voz cantante.

En varias oportunidades conversamos con el ahora flamante Campeón, y a través de todas esas charlas comprendimos el convencimiento, la convicción especuladora y la secreta esperanza de Mario Angeletti tras el ideal por el que batallaba.

"Yo los dejo que hagan. Entiendo que estoy tras un objetivo para el que no sólo debo acelerar, sino pensar, que en casos como este es lo más criterioso. A lo largo de la carrera no me preocupé para nada de lo que hacían los demás, sino que me esmeré en cuidar el auto y estar siempre a la expectativa, con menos potencia, es cierto, pero con tranquilidad. Estaba perfectamente informado de cómo iba en la carrera y de las diferencias en relación con los demás, merced al avión que me sirvió de apoyo.

"Y aquí está el resultado, del que son responsables en muy buena medida todos los que trabajan a mi alrededor, como Néstor Fernández (Palagani),



Rubén Berdejo y todos los componentes del equipo. ¿Por qué abandoné?... Eso sí que fue una lastima... Lamenté mucho no poder llegar, pero pasó que en el paso a nivel de Ojeda, entré algo fuerte y, por la irregularidad del piso, al dar un 'panzazo', el cárter se rompió. Eso fue todo... Lo que me reconforta es el número uno que luciré el año que viene. Para eso ya me estoy preparando, haciendo un nuevo auto que estará listo para la segunda carrera de la temporada '87."

● **HIDALGUA**— Sin intentar ninguna protesta, Jorge Reynoso acató la determinación de las autoridades, que lo excluyeron de la clasificación por haber cruzado la línea de llegada empujando su Dodge. El RDA especifica que tanto piloto como acompañante deben estar dentro del habitáculo en casos como éste. Luego de cumplir un brillante trabajo, el "Tono" sufrió un bielazo y apeló al empujón para llegar a la meta...

● **COSECHA**— Angel Di Nezio, a último momento decidió no concurrir, ya que estaba muy ocupado con la tarea de cosecha.

● **APOYO**— La mayoría de los pilotos desarrolló un amplio despliegue en materia de auxilios, con cuatro o cinco camionetas y un camión. Otros se agruparon para compartir la asistencia, y se llegó al caso citado de Angeletti, quien a la dotación de tierra agregó un avión para la Primera Etapa y un helicóptero para Segunda y Tercera, todos equipados con VHF de comunicación con el auto de carrera.

● **PROMEDIO**— La mayoría coincidió en la opinión de que esos 251.709 kilómetros/h de promedio para la Primera Etapa, resultan exagerados, ya

## CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

### Primera Etapa

Héctor Pacchialat (Dodge): Rompió pistón. Abandonó.

Gustavo Brescia (Dodge): Fuera de ruta. Abandonó.

Oswaldo Morresi (Chevrolet): Se fue de largo en una frenada.

Daniel Saccani (Ford): Trampo.

Hugo Mazzacane (Dodge): Goma.

Oswaldo Villaverde (Dodge): Goma.

Roberto Mauras (Chevrolet): Excesiva pérdida de aceite. Abandonó.

Julio Del Giorgio (Chevrolet): Subió la temperatura.

Mariano Calamante (Chevrolet): Problemas con el distribuidor y con la bomba recuperadora de aceite.

### Segunda Etapa

Juan De Benedictis (Dodge): Rompió motor. Abandonó.

Julio Salgado (Dodge): Rompió un balancín.

Antonio Aventin (Dodge): Problemas de lubricación.

José M. Romero (Dodge): Reventó una cubierta, se fue afuera, volcó y el auto se incendió. Abandonó.

Oswaldo Lynn (Chevrolet): Problema en el cárter.

José Luis Paolucci (Dodge): Inconveniente en el cárter.

Carlos Caprile (Dodge): Problemas de lubricación.

Néstor Gardinali (Ford): Fallas en la carburación.



El "Tono" Pernia con el "Toro" de Azul tempranamente en el trailer para volver a sus pagos. Una de las numerosas penas que nos deparó este G.P.

Emilio Satriano (Chevrolet): Torció el vástago de una válvula. Abandonó.

Oscar Aventin (Ford): Goma y motor. Abandonó.

Juan C. López (Dodge): Problema eléctrico.

Roberto Urretavizcaya (Chevrolet): Junta de tapa de cilindros.

Héctor Fiorda (Dodge): Presión de aceite.

Angel Becco (Ford): Se fue de largo en una frenada.

Jorge Oyhanart (Ford): Excesivo consumo de aceite, por fisura del cárter.

Oscar Maracci (Dodge): Motor. Abandonó.

Vicente Pernia (Torino): Rompió cigüeñal. Abandonó.

Marcelo Polinori (Chevrolet): Rompió dos balancines. Abandonó.

Mario Di Nezio (Dodge): Rompió motor. Abandonó.

Enrique Sanguinetti (Chevrolet): Problemas de motor.

Luis Delconte (Chevrolet): Despiste. Abandonó.

Oscar Castellano (Dodge): Se desprendió un deflector de la toma de aire, que le tapó la boca del carburador.

Francisco Politano (Dodge): Bielazo. Abandonó.

Carlos Saiz (Ford): Bomba recuperadora. Abandonó.

### Tercera Etapa

Jorge Oyhanart (Ford): En el trayecto del Parque Cerrado a la largada, tuvo problemas en dos cilindros.

Pedro Doumic (Dodge): También yendo a la largada, sufrió inconvenientes con el alternador.

Oswaldo Morresi (Chevrolet): Un pájaro entró por la boca del carburador.

Antonio Aventin (Dodge): Se rompió una pala del rotor del distribuidor.

Juan Carlos Nesprías (Dodge): Pinchó una goma.

José Malisia (Chevrolet): Falla en el motor.

Ramón Aldana (Dodge): Inconvenientes con las bujías y la tapa del distribuidor. Abandonó.

Oscar Castellano (Dodge): Rompió un pistón. Abandonó.

Jorge Reynoso (Dodge): Inconvenientes en el tren trasero y la caja de velocidades. Rompió una biela. Llegó empujando su auto y por ello fue excluido.

Oscar Angeletti (Dodge): Rompió el cárter. Abandonó.

Julio Salgado (Dodge): Resorte de válvula, palier y bomba de nafta. Abandonó.

Hugo Mazzacane (Dodge): Rompió una biela. Abandonó.

Oscar Alaux (Chevrolet): Problemas con un pistón.

que de ser veraz, los autos tendrían que haber andado a velocidades constantes —aproximadas— de 280 kilómetros lo que parece bastante improbable si tomamos en cuenta la desaceleración y además la parada para cargar combustible. Lo más seguro es que el recorrido de la etapa (554.900 kilómetros) haya estado mal medido.

● **RECARGOS**— En la Primera Etapa fueron recargados con 30 segundos los pilotos Juan Carlos Bustos y Julio Faustino, por no acatar las disposiciones reglamentadas en el abastecimiento de Macachín. Las mismas in-

dicaban que los autos debían entrar por un sendero marcado con cubiertas.

● **AUSENCIA**— El Falcon de Felipe Salgado, que habitualmente conduce Esteban Fernandino, no estuvo presente en La Pampa, pero si su propietario, quien nos comentó que "hicimos números y preferí dejar el auto en San Justo".

● **REPARACION**— Fue la del pigüense Oscar Alaux, quien participó con un Chevrolet en el que tuvo mucho que ver la gente de "Supertap", especialmente Luciano Giacomini.

● **MÁS DE PIGÜE**— También Mario



# CITROËN GUILLON

LINEA COMPLETA DE  
REPUESTOS ORIGINALES  
Y RECAMBIO

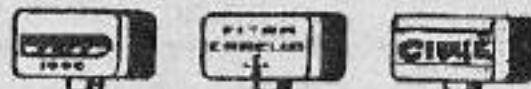


Bvard. Buenos Aires 1835 (Ex-Uriburu)  
LUIS GUILLON

## Accesorios Decorativos



## Ruedacar



Bvard. Buenos Aires 1365 (Ex-Uriburu)  
LUIS GUILLON



CONCESIONARIO OFICIAL  
DE MOTORES DEUTZ



rectificación

**TURDERA** S.R.L.

Av. Antartida Argentina 1202/28 • (1836) Llavallol  
Tel.: Admin.: 298-2332 • Taller: 298-2303



El mejor auto  
merece lo mejor:

SERVICE ESPECIALIZADO

MECANICA, CHAPA, PINTURA  
con REPUESTOS ORIGINALES

Además... le compramos y le vendemos su auto

Alberto Orsi

SOLER 5664

TEL. 771-7158



NEUMATICOS  
Y LLANTAS  
DEPORTIVAS



EN 4 Y 5 PAGOS

ACEPTAMOS  
TARJETAS  
DE CREDITO  
3 PAGOS

**GOMASCUOTAS**  
SU CREDITO SOBRE RUEDAS

AV. COBO 885 cap. TEL.: 922-1400

SEÑOR TALLERISTA

CONFIE EN

## PINTURERIAS QUESADA

LACAS Y FONDOS PARA  
AUTOMOTORES

—LINEA BICAPA—

ASESORAMIENTO  
LINEAS HOGAR Y OBRA  
LO ESPERAMOS!!

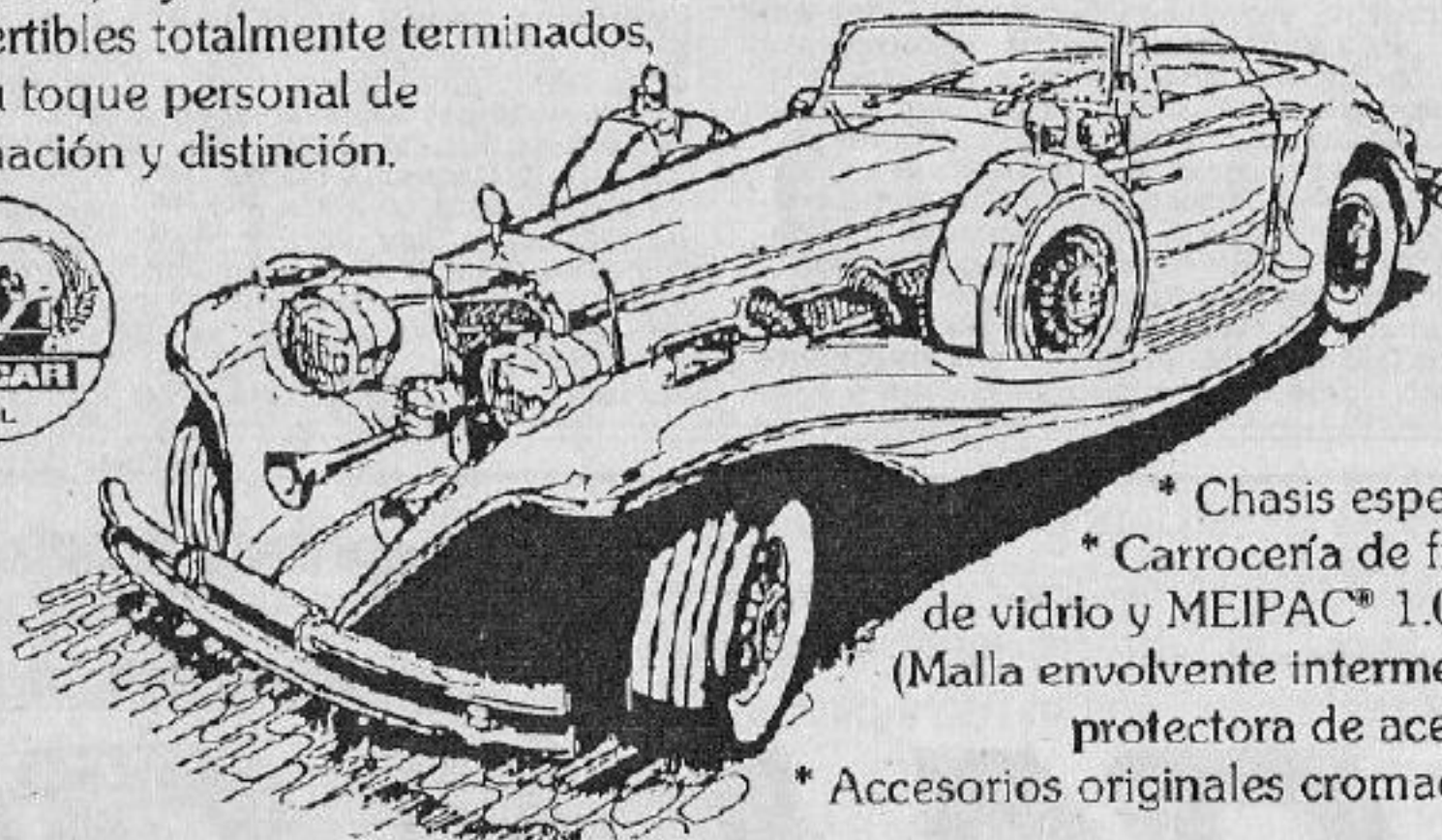
AV. CONSTITUYENTES 5599  
(1431) BS. AIRES - TEL. 572-7721

## CLASSIC MERCEDES 540 K

Reproducción fiel

del legendario Mercedes Benz 540 K 1936 Cabriolet

- \* Capacidad: 4 personas muy cómodas.
- \* Mecánicas, 6 y 8 cilindros \* Licencia y marca registrada
- \* Convertibles totalmente terminados, con su toque personal de terminación y distinción.



- \* Chasis especial
- \* Carrocería de fibra de vidrio y MEIPAC® 1.010 (Malla envolvente intermedia protectora de acero).
- \* Accesorios originales cromados.

Todos nuestros modelos son fabricados y contruidos artesanalmente, creados para ofrecerle una aventura del pasado con la fuerza del presente...

Envíos al Interior: MG 1937 modelo nuevo único en el país. SAHARA (mec. Citroen) A 520 completa. Envíe A 5 y recibirá de inmediato: Información general, folletos color, listas de precios, planes de pagos, guía de compradores.

**TIT-CAR** S.R.L.

NECOCHA 1358 - TEL. 28-6044  
(1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

AMORTIGUADORES

## SOYMO



- OMNIBUS
- COLECTIVOS
- CAMIONES
- AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

ZONAS DISPONIBLES  
EN EL INTERIOR

IBERA 180 - AVELLANEDA Bs. s. - Tel. 204-5627



Gayraud estuvo en la línea de partida de la Primera Etapa, pero por supuesto que no como piloto sino como espectador.

Aún mascullaba su bronca por no haber estado en el Premio Coronación de T.C. 2000 corrido en Bahía Blanca...

● REENGANCHE- Dentro del reglamento particular de la prueba, es-

ta estipulado que este Gran Premio no tendría reenganche. Pero sorpresivamente, el jueves por la noche (luego de la Primera Etapa), un grupo de pilotos solicitó a la Comisión Directiva de la A.C.T.C., que se cambie esta medida lo que fue acepta-

do. Quienes se reengancharon no tendrían puntos ni premios, pero de todos modos, pensamos que si algo estaba determinado, no había por qué cambiarlo, salvo razones de fuerza mayor (que en este caso no las hubo). Finalmente, luego de varias idas y venidas fueron reenganchados Ramón Alda-

na, Osvaldo Luppi, Manuel Carelli y Daniel Perlo, los que largaron la Segunda Etapa con derecho a viáticos, nafta y un premio especial, pero sin derecho a puntaje. Sea como sea, en el reglamento particular de la prueba debió existir un anexo en prevención de casos como éste.



El Dodge de Paolucci estaciona en la banquina para reabastecer, y Jorge Ballesteros acompañante del volante de C. Casares, baja presuroso. No encontraría el baño...

## CAMPEONATO

(Posiciones finales, disputadas 16 pruebas)

Angeletti, 247 puntos (Campeón); De Benedicis, 230, 25; Castellano, 209; Morresi, 207,50; Cyhanart, 194; Satriano, 191,50; Doumic, 190; O. Aventin, 174; M. Calamante, 161,50; Marcos, 156; Mauras, 120,50; Paolucci, 113,50; Nesprias, 111; Caparros, 101,50; Ferrandino, 91,50; A. Aventin, 85,50; Urretavizcaya, 67; Salgado, 63, 25; Saitz, 63; Spinello, 58; Polinori, 52; Atauri, 51,50; Brescia, 48; Romero y Nani, 34; Florida, 30,50; Arrechea, 30; Alaux, 29; Sasso, 25,50; Roux, 24, 75; Reynoso, 24,50; Arana y Costa, 23; M. González, 21,50; A. Di Nezio, 20,50; Giustozzi, 20; L. Hernandez, O. Lynn y Bustos, 19; Luppi, 18; Blanco y Appella, 17,50; Polliano, 17; Finocchio, 15,50; Spinella, 15; Gardinalli, 14,50; Malisia, 12,50; Rios, 12; Colabello y Di Palma, 11,50; Mazzacane, 9,25; Facchialat, 9; Vigilanco y C. Lynn, 8,50; Altuna, 8; Torrens, 7,50; Gil Bicella, Landu y Bautista, 7; Carelli y Miraldi, 6,50; Ducrot y Fernia, 6; Benito, Muñoz, Sanardi y R. Fernández, 5; Jarque, 4,50; Becco, R. Calamante, Espinosa, J. Garcia, E. Martinez y Urquiza, 4; Palma, 3,50; Perlo, Deambrosi, Faustino, Jazma y Pesenti, 3; Degliantoni, 2,50; Alcauz, Bressano, Fedrigo, A. Fernández, Firpo, Goyenche, Loloco, Palazzo, Quiroga y Sabano, 2; A. Martínez, 1,75; Daray y De Arzave, 1,50; Amanzi, Aversi, Caprile, Cicale, Crovo, Herratz, J.C. Lopez, Martinez Boero, Occhionero, Picchinini, Ranalli, Salerno, Sanguinetti, Segad, 1; Bianchi, De Quesada, Lavari y Nathan, 0,50

## CLASIFICACIONES

Gran Premio "Oclavio J. Suárez" Organizador Club Deportivo Winifreda. Disputado entre los días 4, 5 y 7 de diciembre de 1986 por caminos de la provincia de La Pampa.

### PRIMERA ETAPA

Santa Rosa-Macachín-Santa Rosa, este recorrido se efectuó 3 veces. Total: 554,9 km. 4-12-86.

Juan De Benedicis-Mario Jaime (Dodge), 2h12m23s43; Julio Salgado-José Rodríguez (Dodge), 2h13m17s50; Pedro Doumic-Juan Montenegro (Dodge), 2h13m52s46; Antonio Aventin-Jorge Meyano (Dodge), 2h14m33s66; Osvaldo Morresi-Carlos Allori (Chevrolet), 2h14m39s18; José Paolucci-Jorge Ballesteros (Dodge), 2h15m14s91; Oscar Angeletti-Jorge Angeletti (Dodge), 2h15m48s71; Jorge Reynoso-Luis Pichel (Dodge), 2h16m31s08; Oscar Spinello-Juan Ballesteros (Dodge), 2h17m34s34; Oscar Castellano-Rubén Marcos (Dodge), 2h17m39s43; Antonio Marcos-Rodolfo Halberg (Ford), 2h17m47s35; José Romero-Alberto Donadio (Dodge), 2h18m59s10; Edgardo Caparros-Pedro Zacco (Dodge), 2h19m04s57; Luis Hernández-Omar Fisaní (Chevrolet), 2h20m34s88; Juan Nesprias-Ricardo Cucchetti (Dodge), 2h21m05s01; Oscar Alaux-Ricardo Clergue (Chevrolet), 2h21m49s44; Hugo Mazzacane-Adolfo Jauregui (Dodge), 2h22m55s21; Juan Bustos-Ricardo Calamante (Dodge), 2h23m06s51; Osvaldo Sasso-Jorge De Feo (Ford), 2h23m47s81; Marcelo González-Jorge González (Dodge), 2h24m03s62; Néstor Appella-Mario Poldain (Ford), 2h24m39s84; Carlos Giustozzi-Fabian Giustozzi (Dodge), 2h25m00s05; Juan Jazma-Dario Virili (Dodge), 2h25m27s51; Osvaldo Bianchi-Raúl Pérez (Dodge), 2h26m29s01; Carlos Nani-José Emilio (Chevrolet), 2h26m45s61; Carlos Lynn-Julio Carini (Dodge), 2h27m03s20; Héctor Rios-Marcelo Ruiz (Chevrolet), 2h27m31s09; Osvaldo Villaverde-Eduardo Soria (Dodge), 2h27m54s78; Julio Faustino-Roberto Martínez (Chevrolet), 2h28m11s40; Néstor Gardinalli-Héctor Pagliarici (Ford), 2h28m56s65; Eduardo Finocchio-Alberto Finocchio (Dodge), 2h29m11s35; Arturo Costa-Daniel Matpellí (Chevrolet), 2h30m04s57; Romel Vigilanco-Dante Vigilanco (Chevrolet), 2h31m08s92; Antonio Fernández-Adolfo Geranio (Dodge), 2h32m32s14; José Malisia-Eduardo Anispe (Chevrolet), 2h32m52s05; Osvaldo Lynn-Humberto González (Chevrolet), 2h33m15s55; Carlos Caprile-Horacio Quiroga (Chevrolet), 2h33m46s03; Antonio Bautista-Marcelo Crespo (Chevrolet), 2h34m48s04; Mariano Calamante-Rodolfo López (Chevrolet), 2h38m08s59; Juan Occhionero-Alejandro Occhionero (Chevrolet), 2h38m25s88; Jorge Oyhanart-Jorge Molina (Ford),

2h38m41s74; Enrique Sanguinetti-Alberto Errecart (Chevrolet), 2h38m55s19; Roberto Fernández-Omar Pizzi (Ford), 2h41m43s02; Cleomar Firpo-Rubén Galicchio (Dodge), 2h42m06s51; Rafael Garullo-Jorge Dumier (Tornio), 2h46m07s42; Daniel Saccani-Oscar Paultroni (Ford), 2h54m46s93; Roberto Urretavizcaya-Juan Mariella (Chevrolet), 3h11m23s88.  
Promedio del ganador: 251,709 km/h.

### SEGUNDA ETAPA

Santa Rosa-Macachín-Gral. Pico. Total: 442,5 km. 5-12-86.  
Nesprias, 1h43m17s64/100; Morresi, 1h43m59s77; Castellano, 1h44m43s90; Urretavizcaya, 1h45m53s22; Paolucci, 1h46m36s27; Doumic, 1h46m31s53; Reynoso, 1h46m37s08; Angeletti, 1h46m45s87; Marcos, 1h47m35s15; Caparros, 1h47m42s84; Spinello, 1h47m49s53; Bianchi, 1h48m42s83; Alaux, 1h49m00s65; M. Calamante, 1h49m11s58; Malisia, 1h49m42s17; Oyhanart, 1h49m52s88; M. González, 1h51m01s02; Bustos, 1h51m13s45; Appella, 1h51m31s28; Sasso, 1h51m37s35; Nani, 1h52m30s70; Rios, 1h53m39s22; Vigilanco, 1h53m62s08; Mazzacane, 1h54m19s61; Lynn, 1h54m46s85; Finocchio, 1h56m15s98; R. Fernández, 1h57m02s05; Occhionero, 1h57m14s76; Costa, 2h01m16s06; Bautista, 2h01m33s20; Caprile, 2h02m39s04; A. Aventin, 2h04m05s15; O. Lynn, 2h05m38s07; Carullo, 2h07m20s70; Salgado, 2h10m26s34; Gardinalli, 2h12m04s06; Giustozzi, 2h12m26s99; Villaverde, 2h16m04s90; Reenganchados: Luppi, 1h53m48s26; Carelli, 2h09m37s69; Perlo, 2h18m21s39; Aldana, 2h12m55s87.  
Promedio del ganador: 257,033 km/h.

### CLASIFICACION GENERAL

(Disputadas dos etapas)  
Recorrido total: 997,4 km.  
Morresi, 3h58m38s96/100; Doumic, 4h00m23s99; Paolucci, 4h01m31s18; Castellano, 4h02m23s33; Angeletti, 4h02m34s58; Reynoso, 4h03m08s75; Nesprias, 4h04m22s55; Marcos, 4h05m22s50; Spinello, 4h05m23s87; Caparros, 4h06m47s41; Alaux, 4h10m50s09; Bustos, 4h14m19s96; M. González, 4h15m04s64; Bianchi, 4h15m11s84; Sasso, 4h15m25s16; Appella, 4h16m11s12; Mazzacane, 4h17m14s72; A. Aventin, 4h18m36s81; Nani, 4h19m16s31; Rios, 4h21m10s31; C. Lynn, 4h21m50s05; Malisia, 4h22m34s20; Salgado, 4h23m43s84; Vigilanco, 4h25m00s97; Finocchio, 4h25m27s33; M. Calamante, 4h27m20s17; Oyhanart, 4h28m34s62; Costa, 4h31m20s63; Occhionero, 4h35m40s64; Bautista, 4h36m21s24; Caprile, 4h36m25s07; Giustozzi, 4h37m57s04; R. Fernández, 4h38m45s07; O. Lynn, 4h38m53s52; Gardinalli, 4h41m00s71; Villaverde, 4h43m59s68; Carullo, 4h53m28s12;

Urretavizcaya, 4h57m17s10.  
Promedio del ganador: 252,224 km/h.

### TERCERA ETAPA

General Pico-Gral. Pico, circuito que fue recorrido en tres oportunidades. Total: 501 km. 7-12-86.

Urretavizcaya, 2h00m10s79/100; Doumic, 2h01m06s32; Oyhanart, 2h02m27s62; Paolucci, 2h02m28s05; Caparros, 2h03m03s34; Spinello, 2h03m04s29; Marcos, 2h03m29s03; Nesprias, 2h03m37s64; Alaux, 2h03m44s38; Giustozzi, 2h05m24s44; M. González, 2h05m39s08; Nani, 2h07m01s21; Morresi, 2h07m21s30; Sasso, 2h13m36s89; Finocchio, 2h14m02s39; Vigilanco, 2h16m26s95; C. Lynn, 2h16m37s09; Costa, 2h18m30s35; Bautista, 2h20m42s79; A. Aventin, 2h27m16s35; R. Fernández, 2h35m34s38; O. Lynn, 2h39m30s06; Malisia, 2h53m47s14; Reenganchados: Carelli, 2h10m05s35 (3 vias); Firpo, 2h12m24s30; Perlo, 2h41m03s99; Aldana, 2h07m28s53 (2 vias).

No registró paso: Osvaldo Luppi.  
Promedio del ganador: 250,125 km/h.

### GENERAL FINAL

Recorrido Total de las tres etapas: 1.498,4 km.

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo
1º	19	Pedro Doumic	Dodge	6h1m30s31/100
2º	15	José Luis Paolucci	Dodge	6h03m59s23
3º	5	Osvaldo Morresi	Chevrolet	6h06m00s25
4º	23	Juan Carlos Nesprias	Dodge	6h08m00s29
5º	142	Oscar Spinello	Dodge	6h08m28s16
6º	7	Antonio Marcos	Ford	6h08m51s53
7º	33	Edgardo Caparros	Dodge	6h09m50s75
8º	44	Oscar Alaux	Chevrolet	6h14m34s47
9º	96	Marcelo González	Dodge	6h20m43s72
10º	25	Osvaldo Sasso	Ford	6h22m55s22

45- Juan C. Bustos (Dodge), 6h23m15s41; 41- Carlos Nani (Chevrolet), 6h26m17s52; Néstor Appella (Ford), 6h26m29s54; Héctor Rios (Chevrolet), 6h30m28s46; Jorge Oyhanart (Ford), 6h31m02s24; Carlos Lynn (Dodge), 6h38m27s14; Eduardo Finocchio (Dodge), 6h39m29s72; Romel Vigilanco (Chevrolet), 6h41m27s92; Carlos Giustozzi (Dodge), 6h43m21s48; Antonio Aventin (Dodge), 6h45m55s92; Arturo Costa (Chevrolet), 6h49m50s98; Néstor Gardinalli (Ford), 6h54m37s60; Antonio Bautista (Chevrolet), 6h57m03s03; Roberto Urretavizcaya (Chevrolet), 6h57m27s89; Roberto Fernández (Ford), 7h14m19s45; José Malisia (Chevrolet), 7h16m21s34; Osvaldo Lynn (Chevrolet), 7h18m23s68.  
Promedio del Ganador: 248,776 km/h.

# PALAGI Hnos

\* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA (Agregado al equipo de alineación por computadora - unico en la zona sur).

\* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.

\* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA  
40 Años de experiencia al servicio del automotor  
AV. ALTE BROWN 3976 - (1834) Temperley  
Tel. 244-1990/2893/9134



# talleres MARINO

Amortiguadores - Suspensiones  
Alineación de direcciones  
Balanceador de ruedas  
Frenos

Murillo 1267 Tel.: 855-5835

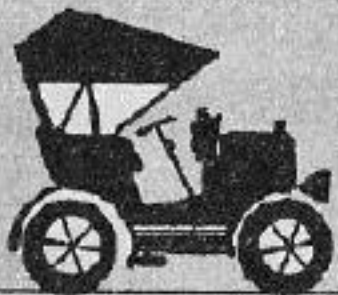
TAXI - PARTICULAR - CAMIONETAS

## EQUIPE SU UNIDAD CON...



en taller TENSE  
(Representantes de Monza Gas S.A.)  
EQUIPOS LANDI S.R.L.

RUIZ HUIDOBRO 2991 SAAVEDRA CAPITAL FEDERAL



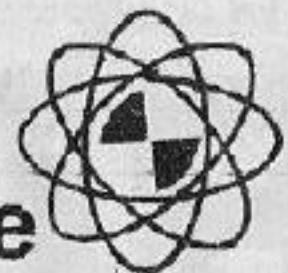
Carlos Alberto Vazquez

## TALLER DE ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

Instalaciones Eléctricas  
Afinación y Puesta a Punto  
Colocación de Alarmas  
Reparación de Limpiaparabrisas y Calefactores  
Zapiola 4302 Esq. Ruiz Huidobro Capital Federal

## Borra - Vargas

Motorsport Style BMW  
Specialized Service



M Style

Diagnóstico por Microprocesador  
Sistemas de Inyección  
K y L Jetronic

Zapiola 4690 Tel.: 542-6331 Buenos Aires

## TALLER MECANICO DEL AUTOMOVIL

De Juan José Merlino y Juan Oscar Portena

REPARACIONES EN GENERAL  
CHAPA Y PINTURA

IBERA 2555 Tel.: 70-6432 CAPITAL FEDERAL

## MECANICA INTEGRAL

*Esteban*

Av. Mitre 9487 1605 - Munro

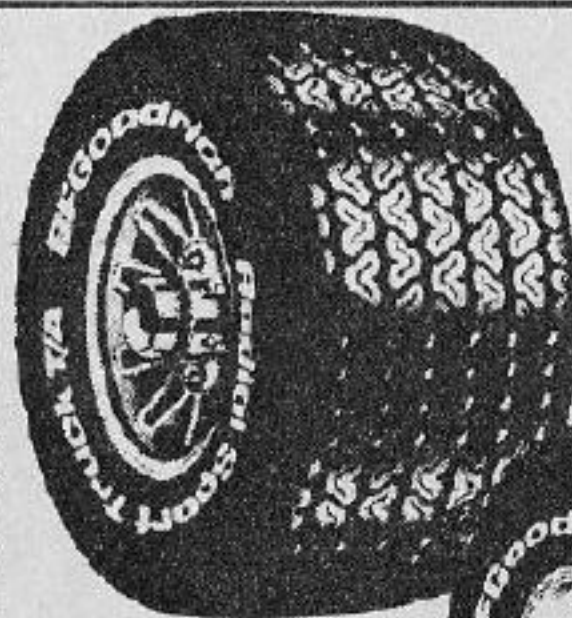
TALLER

CEDRO  
HNOS

CHAPA Y PINTURA

Mecánica General

Luis Maria Drago 1871  
Villa Adelina



## BFGoodrich Radial T/A

EL NEUMATICO *Radial T/A* DE BFGoodrich DE PERFIL DEPORTIVO Y ANCHA PISADA COMBINAN LA MAS AVANZADA TECNOLOGIA CON EXCELENTE MANEJO Y MAXIMO RENDIMIENTO. DIVERSOS DISEÑOS Y MEDIDAS PARA TODA LA LINEA DE:

- PICK - UPS NACIONALES
- PICK - UPS AMERICANOS Y JAPONESES
- VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS
- AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES



NEUMAWARNES  
Warnes 899 - Capital

MONZA SUR  
H. Yrigoyen 9336  
L. de Zamora

NEUMASUR  
Australia 1160 - Capital

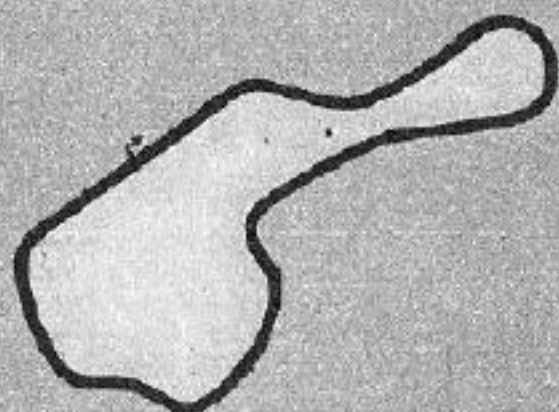


**EN COMODORO RIVADAVIA, el C.A.P. reafirmó sus ganas de vivir**

**Club Argentino de Pilotos**

1. Mientras Oscar Rodríguez Marsili y "Cocho" López disputaban el primer puesto, se les acercaba Mustafá. Poco después, el ganador no tendría más problemas. Los que sí tuvo el sábado cuando conversó con Pairelli, Esnal (de espaldas) y Zanoni. Luego que su auto fuese observado (¡lo menor). 2. Redolli y Zenklusen en la primera vuelta. 3. Romenería Solo, apurado y por donde fuera. Así manejó en su ciudad. Dio espectáculo.

# ...Y EL CLUB DIO UN BUEN BAILE DE DESPEDIDA



## FICHA GENERAL

**Prueba:** Decimocuarta y última del Campeonato Argentino de Pilotos, Nissan 500 ZX y Datsun 280 ZX, "Gran Premio Cemento Comodoro".

**Fecha:** 7 de diciembre de 1986.

**Lugar:** Autódromo General San Martín de Comodoro Rivadavia.

**Ubicación:** a 15 kilómetros al sur de la ciudad.

**Autoridades:** Director de la prueba: Sr. Julio Guerreiro. Comisario Deportivo: Sr. Walter Zanoni. Comisario técnico: Juan Manuel Esnal.

**Condiciones climáticas:** Soleado. 25° de temperatura.

**Participantes:** Datsun 280 ZX: 17 en pista, largaron 16. Nissan 300 ZX: en pista 18, largaron 18.

**Público:** 20.000 personas.

**Difusión:** ATC para Capital Federal y canales de todo el país. Canales de Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. Radio: Comodoro Rivadavia, Rivadavia (Carburando), Autorradio Sport, Excelsior (Ruedas).

**Infraestructura del circuito:** Muy buena (aunque no fija).

**Organización:** Muy buena.

**Espectáculo:** Bueno en ambas categorías.





2



3



**Maestros de ceremonias: Oscar Rodríguez Marsili y Hugo Redolfi, claros ganadores en Nissan y Datsun, respectivamente, La cuestión es que, en los pagos de Rementería y en la clausura oficial del año, el "show" volvió por sus fueros, convocando mucho público y ofreciendo un espectáculo bastante atractivo, como no había ocurrido últimamente. Avasallante —aunque parcial— remontada del flamante Campeón de los 280, e inesperado final para la larga racha de arribos del Bicampeón "Cocho" López. Eso, entre otras cosas, claro...**

Por Eduardo E. Neira

Fotos: Juano Fernández y E.E.N.

**T**odo pareció asociarse para que la última competencia del Campeonato Argentino de Pilotos resultara, considerada en general, la mejor del año. Hubo de todo: golpes de escena, luchas por la punta, marco de público, buena organización y un día espléndido. Si a ello le agregamos que en el CAP se nota una decisión prácticamente unánime para mejorar la categoría, así como un espíritu de cuerpo al que hicimos oportuna referencia, el resultado es interesante.

Buena parte de la población de Comodoro Rivadavia, entusiasmada por el reciente campeonato obtenido por el local Alejandro Rementería, vivió esta carrera como una gran jornada, donde la atención estaba netamente centralizada en el box que albergaba la coupe Datsun N° 19.

#### Rodríguez Marsili: la opción inesperada

Los Nissan, a priori, no ofrecían mayor interés, salvo por la incorporación momentánea de dos pilotos sureños y experimentados: el comodorense Carlos Castilla y el santacrucense Miguel Mayeste. El dominio del bicampeón "Cocho" López es habitualmente muy notable como para pensar que el primado, al menos en esta ocasión, sería discutible. La oposición llegó por medio de uno de los pilotos más discutidos de la categoría: Oscar Rodríguez Marsili no es habitué en la punta, y algunas participaciones suyas culminaron en amargas discusiones reglamentarias que le causaron dos desclasificaciones. Pero no esta vez. El registro que realizó el sábado en la clasificación (1m.27s.53) sorprendió a muchos, aunque no por dudas de sus condiciones conductoras, las que desde hace mucho se saben suficientes como para este tipo de actuaciones. La sorpresa se trocó en sospecha y se cambiaron en su auto dos elementos electrónicos fundamentales. Por otra parte, existía casi una certeza que "Cocho" López era dueño de un tiempo (no difundido), de 1m.27s.55, sensiblemente menor al que le valió la segunda posición de partida (1m.27s.70), aunque no hubo posteriores novedades al respecto. Oficialmente, sólo siete centésimas separaban a los líderes. Hugo Olmi y Daniel Mustafá los seguían a 32 y 36s, respectivamente. Silvio Oltra, buscando el segundo puesto en el certamen tenía que sumar cinco puntos para superar lo obtenido por Traverso, quien pese a no participar ahora en la división, era un duro rival para Oltra, quien, por su parte, no estaba muy motivado para pelear contra pilotos ausentes.

La pole position significó para Rodríguez Marsili la posibilidad de luchar mano a mano con "Cocho" desde el mismo inicio de la final. La liza,

duró lo suficiente como para que Mustafá los alcanzara. Circularon varias vueltas intercambiándose la punta, sin que se notara predominio alguno. Detrás, la artemética que parecía inminente por parte de Angel Monguzzi se transformó en crisis cuando su auto fue embestido por Rubén Daray mientras circulaba en posición de delicado equilibrio en un curvón peraltado que se encara en cuarta velocidad. El auto del cordobés voló, una buena parte del caucho de las gomas Paul 45/85 bloqueadas de varios autos se transformó en humo, varios topetazos desacomodaron la misma cantidad de trompas plásticas y, cuando el panorama se aclaró, todo era una cuestión de fierros rotos. "Me pareció grave la cosa y pare para, eventualmente, ayudar", dijo Fernando, quien en un gesto que lo honra, detuvo su marcha en plena carrera. Esas circunstancias separaron los pelotones, donde se vieron duelos interesantes, resaltando la de Olmi con Zanatta. El abandono de "Cocho" López, situación de lo más heterodoxa en el C.A.P., dejó tranquilo a "Cachilo" Rodríguez Marsili, quien se encamina con paso seguro a su victoria, a la vez que Mustafá veía alejarse la posibilidad del segundo puesto, debido a un problema de alimentación de combustible, que se traducía en desagradables rateos y/o detenciones del motor. Carlos Castilla, compitiendo con el auto propiedad del C.A.P. (ex Fittipaldi, Paredes...) alcanzó un galardón notable con su tercer puesto haciendo gala de la prolijidad que le conocemos. Gustavo Der Ohanesian, con el auto que supiese usar "Tito" Bessone se había despegado de la lucha Olmi-Zanatta y circulaba solo en la pista hasta que el banderazo lo declaró segundo. Para Roberto Vido la consigna era llegar al final. Nada más, pero lo logró luego de entretenerse con Fernando Boggio, mientras que Gerardo Cerquetti y Jorge Guiral se debatían atrás en su debut con sendas y ajenas coupés 300 ZX. Carlos González, mejorando paulatinamente su performance en la división, habíase retirado con cierta anterioridad.

#### Datsun 280 ZX: A río revuelto

El favorito —Rementería— tuvo problemas el sábado. Una maza decidió desprenderse en plena recta durante los entrenamientos y debió apelar a sus reiles para salir bien librado. Hubo torceduras de suspensión, caja trabada, y otras minucias, pero todas fueron salvadas por el eficiente y ocupadísimo equipo de Héctor Giambrone junto al clan Rementería. "Sabía que iban a arreglar perfectamente el auto" dijo el campeón cuando todo ya había terminado y los tardíos y veraniegos soles acariciaban a las ocho de la tarde el circui-



to. La pole position estaba en su poder, gracias a un trabajo sin tregua que no supo siquiera de protocolo cuando el vicegobernador chubutense y su comitiva fueron invitados gentilmente a retirarse del box, o a empujar una 14/16.

La clasificación fue desastrosa para **Tomás Harpe**, debido a que en un roce con Zenklusen, su auto golpeó contra el guard rail del curvón, quedando en lamentable estado, y postergando a Tomás a un hipotético 10º lugar en la partida. Hipotético, porque difícilmente podría componerse el auto. Pero el equipo de Cocho López lo logró. Durmieron poco el sábado por la noche, y a la mañana Harpe salía a ocupar su puesto, luego que fuese enderezado el casco, y revisada la mecánica completamente. Milagros...

La amenaza de **Hugo Redolfi** era concreta. Sólo lo había separado 1 décima del primer puesto en clasificación y "para peor" aseguraba que el circuito le gustaba. Musso, Zenklusen y Pairetti seguían en el orden. Este último clasificó con un motor al cual se le cambió la junta de tapa de cilindros poco antes, algo escasamente recomendable para grandes performances.

El domingo por la mañana, la única novedad la producía la pía de **Carlos Zabala** quien, al encarar una recta terminó entre los tuyos con el auto muy golpeado.

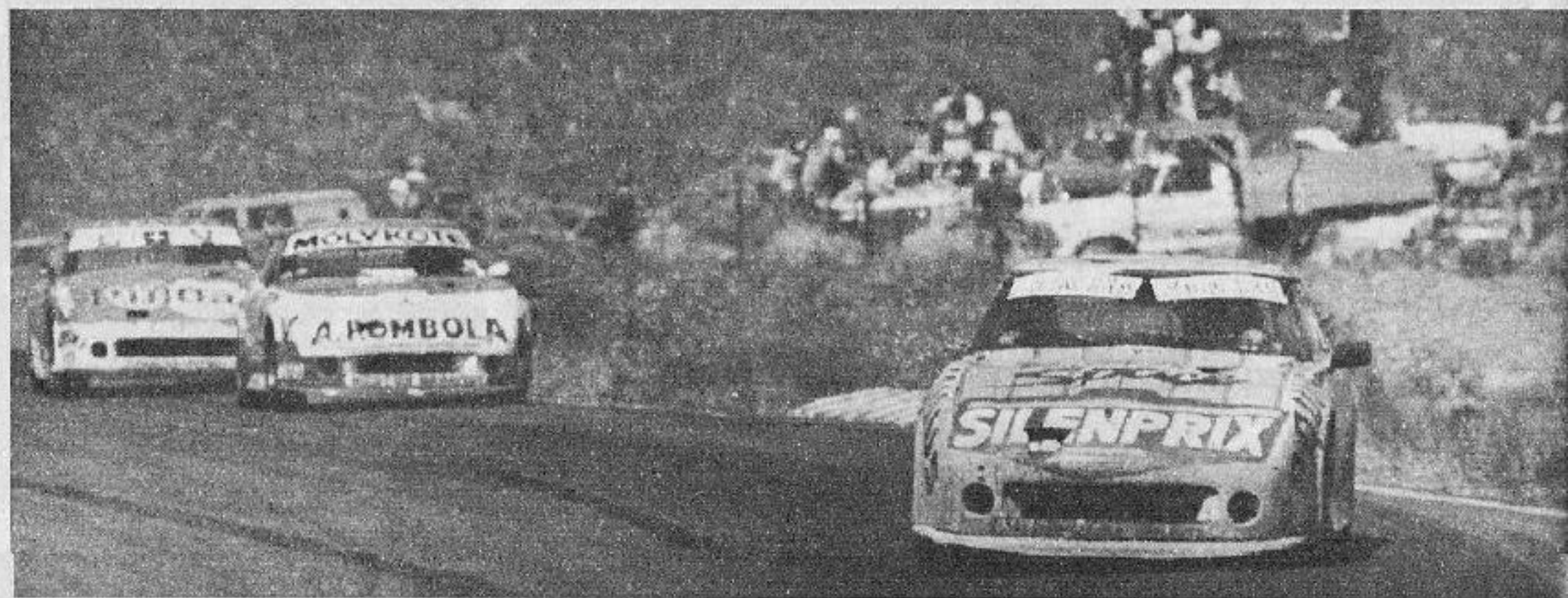
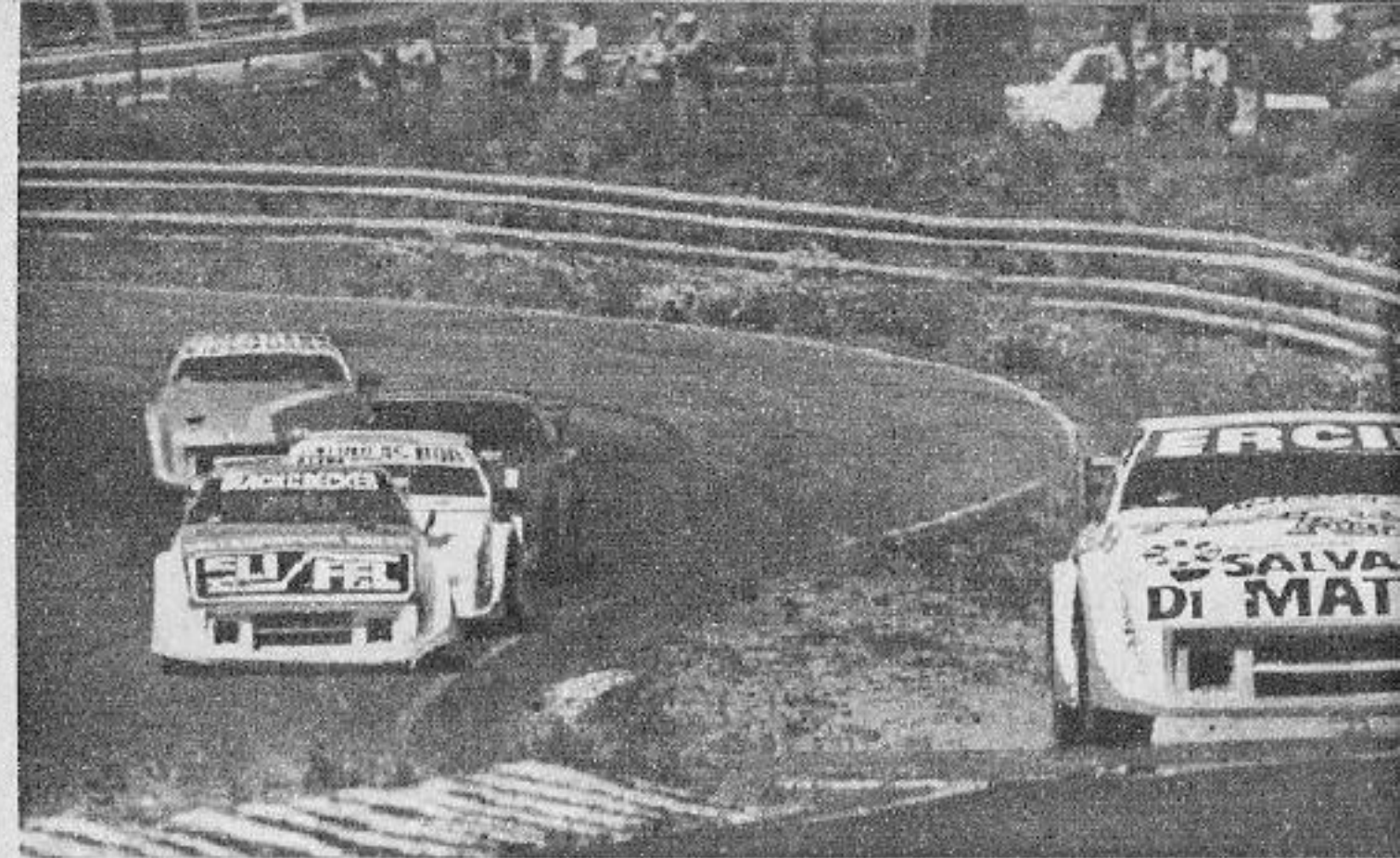
La largada fue poco feliz para Rementería, quien luego de luchar con Redolfi fue vencido, batiéndose segundos después con Zenklusen y terminando el incidente sobre la tierra. Retomó contacto con el pavimento; sin darse por vencido, fue en busca de Redolfi. Este estaba lejos, lo suficiente como para controlar sin premuras a Zenklusen, Sancho y Pairetti. Rementería, consciente que su público—las veinte mil personas que rodeaban el trazado— quería verlo en acción, inició una serie de sorpassos los cuales pese, a que no la acercaron sustancialmente al puntero—el que giraba "apurado"— lo llevaron del décimo-sexto al cuarto puesto, con pericia y cuatro abandonos mediante.

**Moratinos, Comito y "Carly" Cura** aportaron lo suyo para el bien del espectáculo, si bien la atención estaba centrada, casi con exclusividad, en el accionar del campeón. La carrera no tenía otros centros de atracción de importancia. Más atrás, varios se limitaban a tratar de llegar, sin esperanzas, por baja performance o por trayectorias que los llevaron fuera de la pista en algún momento. El entusiasmo se percibía en el ambiente y se hablaba firmemente de realizar las competencias de apertura y cierre de la temporada '87 en Comodoro Rivadavia. Todo un síntoma.

#### POCITOS DE PETROLEO

**COCHO PRUEBA.** El campeón de Nissan se ha transformado en el tésler oficial de la categoría. Estos son los pilotos de esos autos y los registros de "Cocho" sobre ellos. **Boggio (1m.29s.7)**, **Croceri (1m.29s.40)**, **González (1m.28s.50)**, **Harpe (1m.30s.20)**, **Der Ohanessian (1m.27s.40)**.

**ORGANIZACION.** Esta fue tomada a su cargo por la empresa **Petroquímica**, basada en Comodoro Rivadavia. Casi todo funcionó a la perfección, gracias al trabajo del personal de la empresa que tomó al evento como



### LOS PROTAGONISTAS

**Daniel Mustafá:** "Vine a Comodoro Rivadavia con menos infraestructura que la habitual. En la carrera estaba para pelear la punta—y hasta quedar primero—pero hacia el final, cuando giraba a la derecha en el "curvón del mar" me quedaba sin nafta y el motor se paraba. Extraño, porque tenía más de medio tanque. Fue una lastima..."

**Oscar Rodríguez Marsili:** "Estoy contentísimo. De esta manera creo que se acaban los dimes y dretes sobre mi auto. Yo sabía que tenía un coche ganador en esta ocasión y si bien uno de mis mecánicos enfermó el viernes, pudimos poner la coupé acorde con el circuito, cuyo dibujo es muy lindo y veloz. El sábado, después que hice la pole position, cambiaron la sonda volumétrica y la caja negra de mi auto por las que estaban colocadas en el Nissan "Pace-Car", suponiendo que mis elementos estaban fuera de reglamento. Sin embargo, es evidente que no los hay. Estoy contento porque se dio, y peleando las posiciones con "Cocho" y Mustafá. Sin embargo, no todo fue lindo. Se me trabó la caja y no podía colocar la quinta, así que usé intensivamente la cuarta marcha".

**Hugo Redolfi:** "La carrera fue muy



*Mustafá, problemas de nafta*

bonita, y lo que lamento es no haber peleado" con Rementería para crecer a toda la gente que pagó su entrada, un espectáculo mejor. Me fui adelante y muy tranquilo regulé mi ritmo. En las últimas vueltas iba muy cómodo, cuidando las gomas y no exigiendo tanto al auto".

**Abelardo Zenklusen:** "Fue una buena carrera. En la largada Rementería se quedó parado y tuvo que pagar caro su error. Le pegó en la cola a Redolfi y a mí me tocó en la primera curva. Después de eso, yo quedé cómodo

como segundo y más adelante, como me fui afuera "tirándome" para alcanzar a Redolfi, en un momento la diferencia se amplió, aunque luego volví a acercarme".

**Oswaldo López:** "En las primeras vueltas, nos molestamos mucho con Oscar y por eso se acercó Mustafá, quien llegó a pasarnos a ambos. Mi abandono se produce porque Rodríguez Marsili pisa unas piedras que había sobre la pista y sus ruedas traseras lanzan muchas sobre mi auto. Yo las siento, y poco después vi que la temperatura se elevaba. Con el radiador roto entré a boxes".

**Angel Monguzzi:** "Al comienzo, Olmi y Der Ohanessian me tapaban un poco. Por eso Daray se arrima a mi cola. En un momento levanto la mano (y Ruben me ve) avisando que voy a levantar para no "tragarme" a los autos de Gustavo y Olmi. Me dijo que no pudo frenar, me pegó y mi auto dio una vuelta de campana y a mí me echaron en Bahía—por primera vez en mi vida—porque dicen que tape a un auto..."

**Daniel Sancho:** "Al principio tuve que superar a Pairetti, quien me tapó aunque lo hizo bien y sin incidentes. Luego, en algún momento, me acerqué a Zenklusen, pero sentí una vibración en la rueda trasera izquierda, como ya es habitual..."

desafío personal. Volveremos sobre el tema.

**CAMBIO DE REGLAMENTO.** Esta conformándose una propuesta para modificar el reglamento de ambas categorías para 1987. Este comprendería a las levas (alzada original y cruce libre), resortes de válvulas libres, botadores libres (hoy hidráulicos), discos de freno FT ventilados de mayor diámetro (similares a los usados en el modelo Turbo de este auto) y presión de nafta libre. El volumen mínimo de la tapa de cilindros y un espe-

sor mínimo de la junta de tapa de 0.5 serán valores a determinar para que la compresión no supere los 10:1 (hoy 9:1). Asientos de válvulos con posibilidad de rectificadas. En el escape, se pretende que los autos sean más ruidosos por lo que se diseñaría un múltiple 6-1, en vez del actual 6-3-2-1. En la suspensión, se liberarían los anclajes del tren trasero y se permitiría usar teñón en los bujes, así como colocar rolas en las párrillas de suspensión delanteros inferiores, y en los tensores. En la reunión que trató el tema se en-

contraban Vitelli, Oltra, Mustafá, Sancho, Heritier, Boggio, "Juanjo" (preparador de "Cocho"), Giambro-ne, Pozniak, Juan Manuel Esnal, Yapur, Benavidez y Néstor (preparador de Pairetti). En las coupés 280 ZX se permitirá reforzar las carrocerías—ya bastante carrereadas—, así como disminuir la altura mínima de la tapa de cilindros en 0,5mm (a 107,4mm).

**DIJERON Daray:** "Antes, el auto no andaba porque tenía la leva corrida. Ahora está en registros lógicos..." **González:** "No veía nada en las curvas a





4. Osvaldo López probando un auto ajeno. Escena ya común en el C.A.P. En este caso, la coupé de Croceri tenía un grave problema de distribución. 5. En los primeros giros, Der Ohanessian y Olmi muestran el camino a Daray (notar la pequeña asimetría de su trompa) quien acababa de sufrir el incidente que provocó el vuelco y abandono de Monguzzi. Detrás, asoman Zanatta, Costilla y Boggio. 6. Sancho adelante de Pairetti y Harpe. Pocos giros después, Rementería se intercalaría entre ellos.

## CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS



Así quedó el auto de Monguzzi.

### NISSAN 300 ZX

**Silvio Oltra (AB):** Trompa rota por circular sobre un "pianito". Radiador roto. **Angel Monguzzi (AB):** Accidente por toque de Daray. **Fernando Croceri (AB):** Colisión múltiple. **Esteban Fernandino (AB):** Caja de velocidades. Detención en el lugar del accidente múltiple. **Rubén Daray (AB):** Toque con Monguzzi. Pinchadura de neumático trasero derecho. **Osvaldo López (AB):** Rotura de radiador de agua. **Carlos González (AB):** Colisión con Oltra. Rotura de trompa. **René Zanatta (AB):** Toque con Olmi y salida de pista.

### DATSUN 280 ZX

**Carlos Zabala (NL):** Accidente en pruebas dominicales. **Alberto Heritier (AB):** Mal funcionamiento de la bomba de combustible. **Enrique Eduardo Verde:** Fuori pista colisión con cartel de publicidad. **Carlos Boni (AB):** Pérdida de lubricante de la caja de velocidades. **Daniel Musso (AB):** Roca con Carlisky, elevada temperatura de agua.

## LOS DESARROLLOS

### Datsun 280 ZX

**Largada:** Rementería no largó bien. Redolfi le gana el primer lugar para ya no dejarlo. Hay un roce entre el campeón y Zenklusen, y aquél queda último.

**Vuelta 1:** A Redolfi lo siguen Zenklusen, Pairetti, Sancho, Musso y Harpe.

**Vuelta 2:** Redolfi aventaja a Zenklusen por 2s76.

**Vuelta 5:** Del puntero Redolfi al campeón hay 14s76.

**Vuelta 8:** Los quince presentes son: Redolfi, Zenklusen, Sancho (quien superó a Pairetti luego que este intentara cierta resistencia), Pairetti, Harpe, Rementería (a 16s05), Verde, Musso, Moratino, Cao Comito, Cura, Alifrao, Boni y Ferrante.

**Vuelta 12:** Los seis primeros se mantuvieron sin variantes incluyendo a Rementería, quien seguía manteniendo una diferencia con el puntero de unos 15 segundos.

**Vuelta 16:** Redolfi, Zenklusen, Sancho y Pairetti eran los punteros. Rementería (estaba a 14s5 del líder) había superado a Harpe, quien se mantiene detrás suyo. Siguen Moratino, Comito, Cura, Alifrao y Cao.

**Vuelta 21:** Redolfi primero, dejando a Zenklusen a 3s. Sancho, Rementería (a 11s35), Pairetti, Harpe, Moratino, Cura, Comito, Alifrao y Ferrante los siguen.

**Vueltas 23/24:** Redolfi aumentó su tiempo de giro achicándose las diferencias con sus seguidores: 4s34 a Zenklusen, 7s11 a Sancho y 10s85 a Rementería. Atras, Ferrante superaba a Cao.

### Nissan 300 ZX

**Vuelta 1:** Oscar Rodríguez Marsili comandó el lote seguido por "Cocho" López, Mustafa, Olmi, Der Ohanessian, Monguzzi, Zanatta, Daray y Oltra.

**Vuelta 5:** Marsili y "Cocho" disputan la punta, facilitando el acercamiento de Mustafa (a 3s22) y Olmi (a 5s04).

**Vuelta 6:** Rubén Daray toca —levemente— a Monguzzi, este realiza un semitrompo, luego de chocar contra el guard rail marcha atrás, se eleva. Todo esto provoca un caos detrás. Aunque el único que abandona por ello inmediatamente es Croceri.

**Vuelta 8:** Rodríguez Marsili, López, Mustafa, Der Ohanessian, Olmi, Daray, Zanatta, Costilla, Boggio, Vido, González, Guiral y Cerquetti.

**Vuelta 12:** Abandona "Cocho" López.

**Vuelta 18:** Rodríguez Marsili está delante a 1s94 de Mustafa, y a 7s11 de Der Ohanessian. Siguen Zanatta, Olmi y Costilla.

**Vuelta 22:** Rodríguez Marsili sigue primero, pero en cambio Mustafa es superado por Der Ohanessian, Zanatta, Olmi y Costilla.

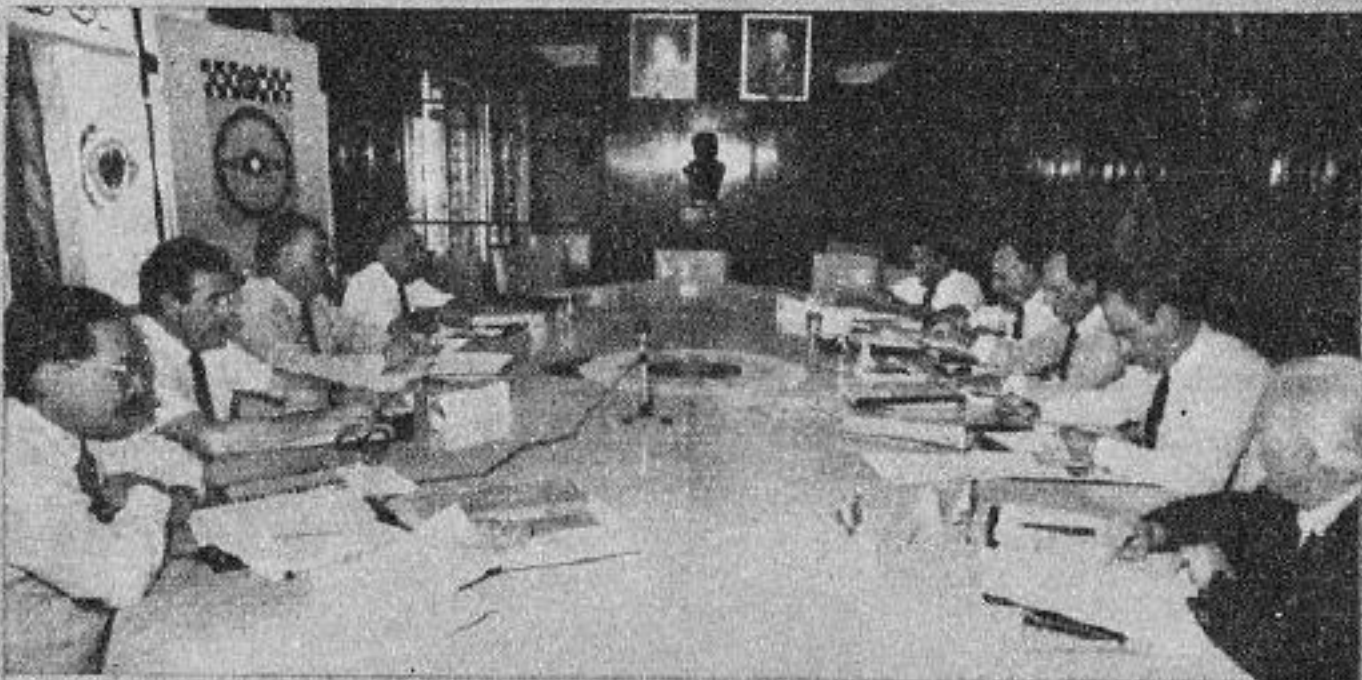
**Vuelta 24:** Zanatta y Olmi se van de pista y solo éste sigue en carrera, ganando un puesto a su costa el comodorense Costilla.

la izquierda..." Guiral: "Al romper la trompa en el choque con Monguzzi, el auto perdió 500 RPM..." Cao: "¡Qué desastre! La temperatura de agua, y la de aceite estaban altísimas..." Alifrao: "Me llevé por delante a Rementería y quedé último..." Pairetti Jr.: "El motor perdía rendimiento en cada vuelta. Lo único que pretendía era llegar..." Vido: "Pasé debajo de Monguzzi cuando su auto volaba. Creía que me caía encima..." Cura: "El motor va bien, pero como a todo auto, todavía tengo que acostumbrar-

me. Al otro, lo conocía íntegramente..." Mayeste: "Es más difícil que el TC-2000 porque no hay potencia para corregir los errores..." Olmi: "En las últimas seis vueltas había problemas con la nafta. Tenía algún rafeo ocasional..." Olmi II: "El toque con Zanatta fue durante una maniobra absolutamente limpia y sin mala intención de parte de nadie..." Comito: "Se me rompió un cojinete de la quinta biela y el Club de Pilotos me gestionó un motor aunque de performance algo inferior al que yo uso normalmente..."

## EL CONGRESO DE CODASUR

### ¿BORRÓN Y CUENTA NUEVA?...



Este último fin de semana se llevó a cabo en la ciudad de Montevideo (Uruguay), el esperado Congreso de Codasur. Dicha reunión fue realizada en la sala de sesiones del Automóvil Club del Uruguay, y a la misma asistieron representantes de los distintos países que integran la Codasur. Por Argentina concurren el Ing. Rafael Sierra; por Brasil, Joaquim Cardoso Melo, Orlando Casanova y Ronaldo Bittencourt; por Colombia, Alberto Gómez Gómez; Chile, Hernán Martínez; y por Uruguay, Arturo Poiró, Roberto Gardiol (presidente de Codasur), Jorge González Rego, Ramiro Balcarcel y Jorge Tomasi; por Fórmula Dos de la Argentina, los asistentes fueron Guillermo Maldonado, Guillermo Kissling y Reinaldo Cozzani, mientras que por sus pares brasileños asistieron los señores Leonel Frederick, Pedro Muffato y Antonio De Souza. Durante el Congreso se establecieron los siguientes puntos a tratar: 1º) Revisión de credenciales e instalación de la Asamblea; 2º) Campeonato Codasur F2 1986; 3º) Campeonato Codasur F2 1987; 4º) Nuevo Reglamento Técnico Codasur F2 '87; 5º) Campeonatos Codasur de Rally 1986 y '87; 6º) Reglamento Técnico del Campeonato Codasur de Rally 1987; 7º) Informe del Tesorero y 8º) Asuntos Varios.

Logicamente y como era de esperar, el tema Nro. 2 del orden del día, duró casi 16 horas. La asamblea comenzó a sesionar con nutrida asistencia a las 10 de la mañana del sábado 6 de diciembre, y recién a las 20 horas el Congreso Codasur (alio en torno al tema "caliente": el Campeonato 1986 de F2 Codasur.

Tras un intenso debate donde la Confederación Brasileña de Automovilismo estaba firme en su posición de sancionar a los pilotos involucrados en el G.P. de F2 disputado semanas atrás en Cascavel (Brasil), por el término de dos años (en que no podrán correr), la asamblea fue derivando el tema hacia una sanción económica. Resulto fundamental la posición de los pilotos de F2 Asociados: cuando entraron a la sala, manifestaron sus disculpas ante la CBA y Codasur por haber participado en el mencionado GP, anunciaron que concurrirían a Cascavel engañados y que, una vez allá, cuando ya habían clasificado, comprendieron el real problema, pero que ya era demasiado tarde, y que además, ahora no pretendían apelar absolutamente nada sino que reconocían de hecho su error. Esa postura fue clave, y luego la Mesa de Codasur volvió a debatir, aunque ya con posiciones menos encontradas.

Luego si el veredicto final en cuanto al "punto 1" del temario, que en realidad, dejó conformes a todos:

- 1- Apoyo total de Codasur a la CBA.
- 2- Confianza total al señor Joaquim Melo, presidente de CBA.
- 3- Reconocer totalmente que la CBA

tenía absoluta razón.

4- La carrera de Cascavel es considerada totalmente nula a los efectos del Campeonato Sudamericano.

5- Se decide aplicar una severa amonestación a los pilotos que intervinieron en el GP citado. Aplicarseles además una multa de US\$ 500 a cada uno y US\$ 10.000 a F.2 Asociados.

6- Declarar difamante y atentatorio la carta del señor Antonio De Souza, presidente de la F.2 brasileña, dirigida al señor Joaquim Melo.

7- Declarar al señor Antonio De Souza persona no grata para Codasur, por entender que sus actos atentan contra la integridad moral de Codasur.

8- Autorizar la continuación del Campeonato Codasur de F2 con las fechas previstas, 14/12 en Colonia y 21/12 en Mar del Plata, otorgando los puntajes correspondientes.

9- Suspender toda y definitivamente el G.P. de Pinamar, que en ningún momento integre el calendario de F2 Codasur.

En lo referente al punto tres, se aprobó el calendario para la F2 Codasur correspondiente al año 1987, el cual se integra de la siguiente manera: 19 de abril, Florianópolis (Brasil); 24 de mayo, Santiago de Chile; 31 de mayo, Mendoza (Argentina); 28 de junio, Argentina (lugar a determinar); 19 de julio, San Pablo, Río de Janeiro o Goiânia (Brasil); 26 de junio, Belo Horizonte o Brasília; 30 de agosto, Ecuador o Venezuela; 6 de septiembre, Bogotá (Colombia); 11 de octubre, Colonia (Uruguay); 1º de noviembre, Tarumá (Brasil); 6 de diciembre, Argentina o Uruguay (en círculo a determinar), y cerrará el calendario Mar del Plata (Argentina) el 13 de diciembre de 1987.

En este Congreso fue aprobado el Reglamento Técnico para F2 Codasur, tratado en el punto cuatro y sobre el que ampliaremos la información próximamente.

De la misma manera quedó aprobado el calendario de Rally Codasur, el cual consta de cinco fechas que son: 12 al 15 de febrero, Rally del Lago (Uruguay) abril o mayo (a confirmar), Santa Catarina (Brasil); en junio, Día de la Bandera (Argentina); 3 al 6 de septiembre, Gracioso (Brasil); 26 al 28 de noviembre, Puerto Montt (Chile). La novedad más importante de este torneo, es la instauración de un Campeonato de Marcas y la posibilidad de que un país posea dos fechas por año, lo cual se hará rotativamente, siendo el iniciador de esta modalidad, Brasil.

También se decidió que solo se podrá descartar los puntos de una de las fechas del Campeonato, en consideración de Codasur.

Hasta aquí, todo lo resuelto tras diez horas de un debate que solo se interrumpió para almorzar, a las 15 horas.

Informe: Motor News  
Fotos: Mario Marotta  
(Diario "El País", Montevideo)





**ORIENT TWIN**  
E ANALOGO DIGITAL CRONOMETRO ALARMA SUMERGIBLE ANALOGICO



**EL NUEVO  
TIEMPO ORIENT**

Presentación Caucho Color y  
Metal Dorado o Plateado

**SUMERGIBLE**  
30 Metros



Diseñadores del Tiempo

ORIENT S.A. Belgrano 1370, 10º Piso - Bs. As. (CP 1039) Tel.: 38-2442/6904/5128



Oltra luciendo temporarios recuerdos de su accidente bahiense. Derecha: notar las manos de Harpe, mientras explica a González: "... ahí lo volantes y hacés el tiempo, mein lieb Karl...".



**CAMPEONATOS**

(Posiciones finales disputadas catorce competencias)

**Datsun 280 ZX:** Rementería, 185 puntos (Campeón); Cerquetti, 130; Redolfi, 80; Sancho, 78; Zenklusen, 75; Pairelli, 68; Lavari y Musso, 51; González y Cano, 46; R. Zanatta, 42; Harpe, 36; Cura, 35; Zabala, 27; Torrás, 23; O. Zanatta, 22; Tuero, 17; Sapino, 16; Marianovic, 15; Ferrari, 13; Comito, 11; Baravalle, 10; Boni, 9; Bulla, 8; Capra, 7; Cao, Soló y C. Fernández, 6; Morolino y Chelade, 4; Heritier, Ferrante y Pivaro, 2; Basco, 1.

**Nissan 300 ZX:** López, 217 puntos (Campeón); Traverso, 119; Oltra, 115; Bossone, 93; Der Ohanesian, 73; Ferdinandino, 61; Olmi, 56; Rates, 51; Mayorga, 44; Monguzzi, 39; Luaces, 30; R. Zanatta, 28; Guerra, 27; Rodríguez Marsili, 22; Crocetti, Baldinelli y Boggio, 20; Larroca, 17; Urrutía y Fisanelli, 15; C. González y Picetti, 14; Urrelavizcaya y Costilla, 12; Del Río, 11; Maggi y Vido, 10; Zuair y Mustaid, 8; Gurini, 6; Sorami, 4; Costanzo, Bergallo, Zampa, Gayraud, Daray, Mayeste y Guiral, 3; Cerquetti, 2; Maldonado, 1.

Próxima competencia: 21 de diciembre, Santa Fe-Circuito Carlos A. Reutemann. Sin puntos.

**CLASIFICACION**

Gran Premio "Cemento Comodoro" Autódromo Gral. San Martín-Circuito N° 1. Organizó: Automoto Club Comodoro Rivadavia Extensión del trazado: 3.764 metros. Recorrido total: 94,1 km.

**DAISUN 280 ZX**

Pruebas de clasificación

Rementería, 1m28s87/100 (Promedio: 152,474 km/h); Redolfi, 1m28s97; Musso, 1m29s10; Zenklusen, 1m29s32; Pairelli, 1m29s40; Aliraco, 1m29s57; Sancho, 1m29s62; Zabala, 1m29s62; Boni, 1m29s66; Harpe, 1m29s68; Morolinos, 1m29s70; Cao, 1m30s29; Verde, 1m30s49; Cura, 1m31s13; Heritier, 1m31s93; Ferrante, 1m32s37; Carlisky, 1m36s38. No clasificó: Comito.

**FINAL**

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	79	Hugo Redolfi	37m37s39/100	25
2º	61	Abelardo Zenklusen	37m38s40	25
3º	8	Daniel Sancho	37m41s02	25
4º	19	Alejandro Rementería	37m42s51	25
5º	47	Carlos Pairelli	37m51s13	25
6º	57	Tomás Harpe	38m00s22	25
7º	18	Carlos Cura	38m14s73	25
8º	89	Nicolas Comito	38m15s36	25
9º	70	Jorge Ferrante	38m23s58	25
10º	65	Oswaldo Cao	38m31s25	25
11º	74	Emilio Moratino	38m40s60	25
12º	90	Walter Aliraco	38m40s70	25
13º	55	Julio Carlisky	38m57s29	23

No clasificaron: Musso (13v), Boni (13), Verde (13), Heritier (3v).

No largó: Zabala.

Promedio del ganador: 150,067 km/h.

Record de vuelta: Rementería en la 23a. vuelta en 1m28s93/100 a 152,376 km/h.

**NISSAN 300 ZX**

Pruebas de clasificación

Rodríguez Marsili, 1m27s63/100 (Promedio: 154,632 km/h); López, 1m27s70; Olmi, 1m27s95; Mustaid, 1m27s99; Oltra, 1m28s22; Zanatta, 1m28s27; Der Ohanesian, 1m28s38; Daray, 1m28s38; Monguzzi, 1m28s45; González, 1m28s77; Boggio, 1m28s83; Ferdinandino, 1m28s85; Vido, 1m29s29; Costilla, 1m29s50; Crocetti, 1m29s53; Mayeste, 1m29s77; Cerquetti, 1m29s79; Guiral, 1m29s80.

**FINAL**

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	24	Oscar Rodríguez Marsili	37m20s10/100	25
2º	4	Gustavo Der Ohanesian	37m33s87	25
3º	95	Carlos Costilla	37m34s31	25
4º	11	Hugo Olmi	37m40s48	25
5º	7	Daniel Mustaid	37m41s94	25
6º	33	Roberto Vido	37m50s75	25
7º	40	Fernando Boggio	37m58s27	25
8º	98	Miguel Mayeste	38m08s06	25
9º	70	Gerardo Cerquetti	38m08s26	25
10º	99	Jorge Guiral	38m20s78	25
11º	76	Rene Zanatta	38m04s02	23
12º	53	Carlos González	26m24s73	17

No clasificaron: López (11v), Daray (10v), Ferdinandino (7v), Crocetti, Monguzzi, (6v), Oltra (5v).

Promedio del ganador: 151,225 km/h.

Record de vuelta: Rodríguez Marsili en la 4ª vuelta en 1m28s55/100 a 153,026 km/h.

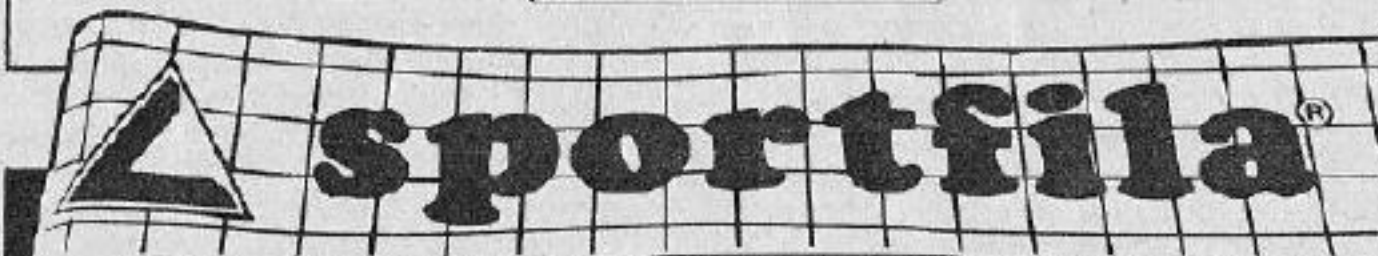
Logos: Automoto Club Comodoro, Dunlop sportswear, SBRIM, FRAM, Wagner Lock-Heed, Catch me if you can, Dufour, CORSA.

**DECAL'S** S.R.L.

CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS  
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.

URQUIZA 3160 T.E. 750-7729 CASEROS

Logos: Pura Vida Natural, Sergio Tacchini, UI, Borsari, Borsari El avance tecnológico que no tiene freno.



Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:

**AUTOFIX**

PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 682-2622 - Cap.



# Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CAÑONERAS

● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL



BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES  
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

★★ DEFENSAS INTEGRALES ★★



**CYCLE WORLD**

PARA AUTOMOVILES Y PICK-UPS

★★★★★

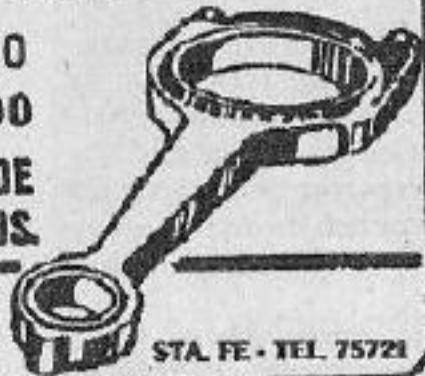


Precios especiales a revendedores. Envíos al interior.

AV. DEL LIBERTADOR 6822 - (C.P. 1429) BS. AS. - TEL. 784-4808

bielas de competición

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



OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION.

STA. FE. - TEL. 75721

**PER - PLAST**

FABRICA DE CARROCERIAS PLASTICAS

\* JEEP \* MEHARI \* LOTUS \*

VENTA DE KITS.  
ARMADO Y ASESORAMIENTO  
● Stock permanente ● Entrega Inmediata  
● Envíos al interior ●



JULIO A. ROCA 742. HURLINGHAM. TEL: 665-7360

**LEVAS BOSCH**

Pastor Luna 7957 (ex 3157) Villa Bosch.  
TEL. 766-1314

FIAT

SILVIO



REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINAL Y COMPETICION

FIAT

Volkswagen

TODAS LAS LINEAS Y ENVIOS AL INTERIOR  
TARJETAS DE CREDITO

BATALLA DEL PARI 502 - CAP. TEL. 58-6913

24/49 AMORTIGUACION 1/143

**HORACIO**

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS COMPETICION

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

Fabrica. Administracion.

VENTAS:

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



**BUZOS**



**ANTIFLAMA**

VAMOS IMPONENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLEMAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TURCA  
YA CONFECCIONAMOS CON TELA IMPERMEABLE NOMBRE II USA

**KARTING MIDGET:**

BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS, COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA:  
"FIRST COMPETICION"  
Av. Colón 5002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123.  
TEL. 744-2593

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).



**CALZADOS CARCER**

PIEDRO POR CASILLA DE CORNEO N° 60 (1809) EL PALOMAR

☆☆☆ VENDO ☆☆☆

**CAMPEON STANDARD MEJORADO**  
HECTOR GONZALEZ

● Fiat 800 Standard Mejorado  
● Fiat 147 SPAZIO ● 128 C-2  
PISTA ● Todos listos para largar  
SOLER 5664. CAPITAL

**BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR**

"NESTOR SALERNO"  
Tel. 821-2226 y 704-7948

**ALARMAS ITALIANAS "COBRA"** Ultrasonido Comando a distancia-Vidrios-Baúl-Capot. ANEXO NORTE. Pasaje Oberlisco Norte. Local 20.

● **BUZOS ANTIFLAMA**

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES

☆ TABLEROS ☆

● **ACCESORIOS AUTOPISTA** ●

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

RECTIFICACION INTEGRAL DE MOTORES Y AJUSTES

SERVICIO DIESEL

**Mario, Vicente y Cia.**

☆☆☆☆ SERVICIO ESPECIAL MERCEDES BENZ ☆☆☆☆

VICENTE LOPEZ 373, ex 185 (cp 1878) - QUILMES 253-9220



**MALACATES ELECTRICOS**

**EL PETRO**

TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESINDIBLE PARA BARRO Y NIEVE

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

12 VOLTS - PARA APLICAR EN FORD ● CHEVROLET TOYOTA ● JEEP ● RANGER

Distribuidor en VENADO TUERTO: Ruta 8 y Colón (cód. 2600) (STA. FE) Tel. 0462-22694

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★  
FABRICA Y DISTRIBUYE

**ALPA DIESEL**

AV. BORREGO 242.  
TEL. 854-9985; 855-4078

**Claudio Néstor Etchart**

DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA:

KITS, y HOT ROD CALIDAD, SOBRIEDAD Y ESTILO

Conózcenos y Decida  
ARRIBLA 2408 (casi esq. Villegas).  
LOMAS DEL MIRADOR.  
TEL: 653-2109; 657-7828



**CUBIERTAS WALTRAC**

**BF Goodrich**

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP LLANTAS BRONCO

TEL.

541-2694  
70-6387



**APRENDA Y TRIUNFE**

ELIJA UN CURSO:

- 1 ELECTRICIDAD
- 2 CARBURACION
- 3 MOTORES
- 4 MOTOS
- 5 MOTORES de CARRERA

CURSOS UNICOS POR CORREO

IMA  
C.C. 40-SUC. CASEROS(B  
1678-CASEROS-BS. AS

**José Masciotra**

José P. Varela 6015. Cap.  
642-5584

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

**ALFREDO LOPEZ** LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.  
Turismoclase Zycat zonales

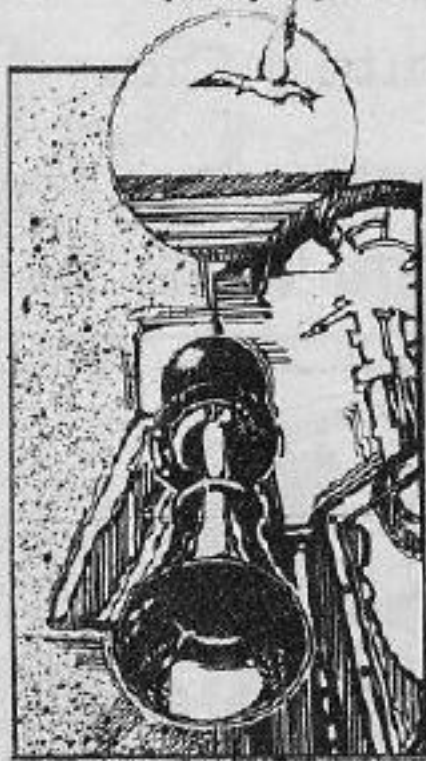


- Rectificación general e integral del carburador Marítimo - Aeronáutico Automotor - Para máquinas viales.
- Equipos para competición inyección Yectronic - Caydronic - Bosch -
- Agente autorizada Solley Holley - Weber - Galileo
- Afinación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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



# Toquecitos de bocina



## CORONACION DE LOS SIERRA

Finalmente será la Fórmula Sierra el atractivo principal del Premio Coronación que APAT tiene programado para el 28 de diciembre en el Autódromo Municipal de Buenos Aires. Si bien en principio se habló de las presencias de las clases 2 y 3, que iban a correr sin puntaje, y como complemento, tal alternativa quedó descartada, pasando la Fórmula Renault Argentina a ocupar ese lugar con una prueba que tampoco distribuirá puntos. Pero esto no será todo, ya que a ambas especialidades se unirán los Stock Cars en su última fecha de la temporada.

## EL "CHANGO" RETORNA AL T.C. 2000

La temporada 1987 marcará el retorno de Esteban Fernandino al Turismo Competición 2000. Para este esperado regreso, el "Chango" sentará sus bases en el equipo Del Sur Competición, donde dispondrá de un Ford Sierra con preparación de Souza Martínez. El equipo se completará con la continuidad de Gerardo Del Campo, quien por su lado manifestó que en el próximo año piensa concentrar todos sus esfuerzos en T.C.2000, lo que tácitamente significaría su alejamiento de la Fórmula Sierra.

## MUCHAS FECHAS PARA EL TURISMO

Más que conforme está la gente del Turismo con la cantidad de pedidos de fechas recibidos por la CDA para la confección de los calendarios de la próxima temporada. Según señaló Oscar Pentecoste, son 19, cifra sólo superada por el Turismo Competición 2000, lo que según comentó el titular de APAT, "es el resultado del notable progreso que durante 1986 tuvo la categoría". De todas maneras, de dicha cantidad deberán quedar sólo doce, siendo muy probable que la de iniciación del certamen tenga lugar en la semana inicial del mes de marzo.

## MODIFICACIONES REGLAMENTARIAS

Tras una reunión de preparadores de la categoría Turismo, Ford elevó aclaraciones y modificaciones, que ya fueron aprobadas por la Subcomisión Técnica de la CDA, sobre la Fórmula Sierra. Así, con respecto a las cajas de velocidades, se adoptó la carcasa y las relaciones libres, aprobándose también el embrague multidisco y variantes en las suspensiones. Por otra parte, las clases 2 y 3 regirán por una reglamentación similar al Grupo A internacional, con alzada de levas y cruce libres, y peso de los autos en relación con las cilindradas.

## EL CASO ZAMPA

Seguramente a estas horas ya se conozca una decisión oficial sobre la carrera del Tu-

## DESAFIO DE LOS VALIENTES

Están ultimándose los detalles de una reedición de esta carrera, tal como dijimos hace un par de semanas. Sería en Córdoba, durante los días 15 y 16 de febrero, con la participación de figuras de hoy y de ayer, tales como Eduardo Rodríguez Canedo, Gastón Perkins, Héctor Luis Gradassi, Eduardo Copello, Angel Di Nezio, "Rolo" de Alzaga, "Cheche" Carlomagno, Juan María Traverso, "Cocho" López, Gabriel Raies, Ernesto Soto, Jorge Recalde, Jorge Bescham, Mario Stillo, Miguel Torrás y José Cecchetto entre otros. Este listado es tan sólo tentativo y por ende puede alterarse. Como se ve, la idea es mezclar a pilotos en activo y pasivo, en dosis del 50% de ambos. Los autos serán Fiat Regatta, absolutamente standard, con las medidas normales de seguridad normales (corte de corriente, jaula antivuelco, matafuegos...) y un eventual reemplazo de los amortiguadores y cubiertas por otros más adecuados a la exigencia. Esta comenzaría el sábado con dos pasadas por la ruta que une a Copina con el desvío Pedernera (camino entre Carlos Paz y Mina Clavero), mientras que el día siguiente se realizará una competencia en el autódromo Oscar Cabalén, que será televisada a todo el país momentos después que se hayan visto también escenas por televisión, de los tramos de rally disputados veinticuatro horas antes. Empresas televisoras cordobesas estarían estudiando la factibilidad técnica. Todo terminaría con una fiesta gigante en la boite "Keops", de Villa Carlos Paz. La organización la haría SEVEL Argentina, mientras que ACRYR se ocupará de la parte rally, mientras que el Córdoba Automóvil Club lo hará con el espectáculo en su propio autódromo. Por supuesto, Alcides Raies es uno de los principales promotores de la idea, la cual baraja, al menos, desde abril pasado.



"COCHO", DE

## LA FORMULA 2 MIRA AL FUTURO... Y POLEMIZA

**Gabriel Massei:** "Está confirmada mi participación del próximo año en la Fórmula 2 Sudamericana. Vamos a hacer lo mismo que haga Maldonado, tanto en chasis como en motor. La atención será de nuestro equipo pero con "fierros" provistos por el Yoyo. Dejaremos la Entrecor y ya estamos trabajando para el proyecto de la "Sudam".

**Rubén Luis Di Palma:** "Sí, el año que viene retorno a la Fórmula 2. Quizá no haga T.C.2000 si no se dan las condiciones para correr decorosamente. En ese caso seguiría con T.C. grande y Fórmula 2. ¿El auto? Seguramente, un Berta-Gacel".

**Osvaldo Antelo:** "Si viene Neto Juchamowitz para correr alguna de las últimas carreras del '86, es muy probable que lo haga en mi equipo. Para 1987, lo más probable es que el piloto "uno" sea Osvaldo 'Cocho' López, con quien estamos conversando el tema y comenzaremos a probar a la brevedad los motores que estoy haciendo para la nueva Fórmula 2. Ya tengo prácticamente listo un motor con tres tapas de cilindros diferentes, y otros dos con diámetros y carreras distintas; de ellos saldrá la base del motor Renault que usaremos el año próximo. Incluso te digo más con respecto a lo anterior, la relación con 'Cocho' va tan bien, que no sería difícil que, si no viene el peruano, termine corriendo él alguna de las carreras finales de este año".

**Diálogo con Juan María Traverso (el sábado 29/11) por la tarde en Bahía Blanca.**

—¿Y, Flaco, cómo va el proyecto de Fórmula 2?

—No va más. Lo abandoné. Le pasé todo lo mío a José Luis para que lo siga él.

—¿Por qué?

—Mirá, pienso que la categoría está mal enfocada políticamente. Esta gente cree que le puede pasar por encima a Ecclestone, y lo que hay que hacer es negociar con él. ¿No viste el problema que se planteó con la carrera última de Brasil?; eso es obra del "petiso" a través de Melo... No hay otra. Yo no sé cómo no la ven; si incluso hay pilotos en la categoría, con militancia internacional anterior... Yo no sé cómo no se dan cuenta. Me parece que se están equivocando en el planteo.

—¿Pero vos creés, sinceramente, que la cosa va tan lejos?

—Sí, no me cabe ninguna duda. Detrás de este lío está la mano de Ecclestone.

—¿Y sólo por eso abandonaste el proyecto?

—No. No es sólo por eso. Además parece que les molestara que yo vaya a la categoría. No sé si tienen miedo o envidia. Pero lo cierto es que cuando fui a correr a Buenos Aires, me trataron muy mal, no me dieron prima de partida, me negaron las gomas, se enfrentaron conmigo.

—Bueno, pero vos sabés que no se le paga prima de partida a ningún piloto que esté circunstancialmente en la categoría, sino después de un tiempo de permanencia. Lo de las gomas se dio porque quedó detenido en la Aduana el camión que las traía de Brasil y faltaban incluso para los pilotos estables de F.2, hasta que llegó el transporte el sábado. En cuanto a lo de los enfrentamientos ¿por qué no aclarás un poco más el tema?

—Bueno, si querés te lo digo. Maldonado vino a decirme que si yo venía a complicar a la categoría —por lo de usar las

Fliter—, mejor era que no viniera (después, Guerra me dio un juego de Pirelli). Realmente, el "Yoyo" me trató mal, Kissling me ignoró... Me hicieron sentir como que molestaba. Sentí que estaba de más.

—¿Y por qué lo decís recién ahora, y no lo hiciste en ese momento? ¿No habrá ahora algún otro asunto de por medio?

—¿Otro, como cuál?

—Por ejemplo, que vos sos piloto de Renault, tenés que correr exclusivamente para la marca, y las primeras pruebas que hizo Berta con los motores no acusaron un resultado favorable. ¿No estarás tratando de escudarte ahora?

—(Muy serio) No, la razón no es esa. Si así fuera, no habría problemas, porque se traen los motores de Europa y listo.

—¿Qué motores?

—Los Renault que corrían en la Fórmula 3.

—¿Vos te referís a esos que no dan resultado en Europa?

—¿Cómo que no dan resultado?

—Habla del tema con Antelo, él te lo puede explicar. A nosotros ya nos contó: hace algún tiempo, los franceses de Renault se quisieron sacar la duda —era cuando los Toyota eran mayoría y dominaban la categoría—, buscaron su mejor motor y se fueron con un Martini y un piloto francés de primera línea a probar en un circuito italiano, arreglando previamente un trabajo en conjunto con Novamotor. Pusieron en el mismo auto, en el mismo circuito y en el mismo día, el motor Renault y el motor Toyota sobre el chasis. La diferencia fue de un segundo y medio a favor del motor japonés...

—Ah... no sabía eso. Si vos lo decís, debe ser así.

N.C.

rismo Competición 2000 en Bahía Blanca, que quedó en suspenso a raíz de las objeciones sobre la suspensión trasera del Renault Fuego del ganador, Juan Pablo Zampa. El pasado miércoles el auto llegó a Buenos Aires, a efectos de ser sometido a la revisión por parte de los técnicos de la CDA, que se expedirá este martes por la noche.

## SAFARI CORDOBES

En la última semana de febrero de 1987, se realizará un raid tipo Safari con automóviles todo terreno, en la ciudad cordobesa de Mina Clavero, uno de los principales centros turísticos de la provincia, y el más evolucionado del valle de Traslasierra. La competencia, probablemente cuente con la organización de la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, y en su trayecto usará los ríos y montañas de la zona. Interesante propuesta, sin duda.

## RALLY

En Río Ceballos, Córdoba se disputará entre 27 y 28 de diciembre, la cuarta y última fecha del Campeonato Zonal Cordobés de rally, cuyas tres anteriores (Carlos Paz, Cosquín y La Calera) fueron ganadas por Gabriel Raies en la clase mayor. En un primer momento, la prueba estaba programada para la semana anterior, pero la posibilidad de que se corriese F-2 Codasur en el autódromo Cabalén, motivó el cambio.

## A ENTRECOR EN EL '87

Integraría la planilla de participantes de Fórmula Entrecor el año que viene, Hugo Lara, el porteño bicampeón de Sport Prototipos (ex Sport 1050) y el entrerriano Omar "Guri" Martínez. Eso, al decir de Leopoldo Cumini, quien adelantó otros nombres en duda.

## PRORROGA

El martes de la semana anterior, la gente de APAT se reunió con el Dr. Rivarola para tratar la prórroga de las homologaciones, en Grupo A, tanto de los Fiat 128 1300 como de los Alfa Romeo que participan en las Clases Tres y Dos del Turismo, sobre las cuales habrá novedades en el curso de esta semana, Pentecoste y su gente los esperan ansiosamente.

## UNA CENA PROTOTIPO

La Asociación de Automóviles Sport Competición, realizó el pasado 4 de diciembre la cena anual de la categoría sport Prototipo. En la reunión que tuvo lugar en el restaurant "La Calleja", fueron entregados los premios a los pilotos que participaron a lo largo de la temporada.





El pasado miércoles 3 de diciembre, el Bicampeón del Club Argentino de Pilotos cumplió quien sabe cuántos años (seguramente, no ha de ser para tanto...) y no tuvo mejor idea que festejarlo con nosotros y su amigo Capozzolo, en la intimidad del "Almacén del Puerto". Por supuesto que, conociéndolo al célebre López, se imaginarán que la celebración no terminó ahí, justamente a mediodía... Pero juramos haber pasado un rato agradable, hablando... y comiendo de todo. Tanto, que pronto inventaremos algún otro festejo, estén seguros.

TOP SECRET

¡SE DEFINIO EL CAMPEONATO DE LA CLASE 3!

Tal como habian anunciado tiempo atrás, Eugenio Breard y Jorge Maggi realizaron en el Autódromo Municipal una prueba ultrasecreta para definir quien de ellos será el Campeón 1986 de la categoría Turismo Clase 3. Nosotros, flagrante colada mediante, fuimos el unico medio presente y poseemos todos los datos y fotos exclusivas. Claro que, cuando nos descubrieron y colocaron un trabuco naranjero en la sien derecha (amartillado), prometimos caballeramente no revelar quien resultó el elegido de la fortuna. Pero la semana próxima, junto a la entrega de la carrera de Turismo en Avellaneda (Sta. Fe), les contaremos cómo fue esta verdaderamente definitiva "carrera privada". Hasta entonces.

Las doce competencias que integraron el campeonato, dieron muestras de una categoría en crecimiento, que se torna cada vez más competitiva y vistosa, esperándose para el año entrante aún mejores espectáculos.

Hugo Lara, "El Enano", volverá a pintar muy gustoso el número "1" en su auto, y como le gusta mucho ganar, también tiene previsto participar en Fórmula Renault Argentina, durante 1987 (posibilidad en Entrecor, aparte).

Los primeros puestos en el Campeonato de Sport Prototipo, vale recordarlo, fueron los siguientes: Hugo Lara, 145 puntos; Héctor Arias, 83; Alejandro Porcaro, 65; Nelson Guidi, 62; Cristian San Millán, 48; Gustavo Srefanini, 40; Héctor De Rossi, 37, y Jorge De Palma, 36 puntos.

LA INTEGRACION DE FORD Y VOLKSWAGEN

Como ya informáramos, finalmente el Directorio de Ford Motor Company de EE.UU. y el de Volkswagen AG de Alemania Federal, aprobaron un acuerdo de cooperación empresarial de sus respectivas operaciones automotrices y crediticias en Argentina y Brasil.

En la conferencia de prensa llevada a cabo días pasados, se han delineado los principales objetivos, a la vez que fueron anunciados los nuevos productos que muy pronto se integrarán al mercado argentino. Componen estas novedades el modelo que en varios países comercializa bajo el nombre de Santana, la pick-up Ford F-150 equipada con tracción integral y el popular Ford Escort. Ampliaremos.



NUEVAS CAJAS DE F2

Están muy evolucionados los trabajos que Meriggi-Graf y T.C.N. realizan sobre sus nuevas cajas de velocidades destinadas a ser adaptadas al reglamento '87 de la Fórmula Dos "Sudam". Como es sabido, los nuevos motores tendrán un toque mayor que los actuales a un régimen menor -aproximadamente 5.500 vueltas-, y por lo tanto las transmisiones deberán soportar un esfuerzo mucho mayor que las actuales, a pesar de que la potencia de los mismos será inferior en unos 25 HP, aproximadamente. Los trabajos que cada uno de los constructores de cajas han realizado y están haciendo, son los siguientes.

Meriggi-Graf: Tal como habíamos anticipado tiempo atrás, la caja que utilizarán es prácticamente la del T.C.2000 en una posición de trabajo invertida, muy similar a la que se utiliza actualmente en las Fórmula Tres europeas. Ya fabricaron una de ellas, que fue montada en una coupé Fuego de T.C.2000 que iba a debutar en Bahía Blanca en la conducción del piloto Alfredo Méndez, y aunque finalmente no lo hizo, las pruebas realizadas fueron satisfactorias. Esta caja cuenta con los rodamientos de los engranajes secundarios de mayor sección.

Un nuevo módulo en los engranajes, con mayor sección y de ángulos de dientes re-

dondos en lugar de los de fondo plano que se usaban anteriormente.

La cantidad de dientes del par de engranajes quedará reducida a 44 en la relación completa, y a 43 en la media relación, contra los 46 y 45 de la actual.

Esto, en buen romance, significa la pérdida de un diente por engranaje, pero tiene como beneficio que la superficie de éste queda distribuida en los restantes 22 dientes de aquél, dándole mayor robustez.

Pasando a otros ítem, Meriggi tendrá una sola medida de piñón y corona, que será la 10,29 contra la 8,31 anterior. Con respecto a los baladores y los bujes estriados, serán de mayor diámetro y también mayor pared. En relación con la carcasa, ésta será la original de R.18, que es más robusta que la actual, manteniendo los mismos anclajes de motor y suspensión que se usan actualmente en los autos con suspensión progresiva.

La primera caja del nuevo modelo estará lista el próximo fin de semana, y muy probablemente sus productores la lleven a la carrera de Colonia para exhibirla ante futuros usuarios. El piñón y la corona trabajarán en forma invertida a los de T.C. 2000 -por la posición de la caja en el auto-, y la primera prueba en pista está prevista para cuando alguno de los pilotos, posiblemente Maldonado, Guerra o Romagnolo, tengan un motor listo. La caja tendrá 20 relaciones, será 15 mm más larga que la actual, por el mayor espesor de los engranajes, y tendrá

sólo un 3% de materiales importados en su fabricación.

TCM: La nueva caja tendrá dos piñones y coronas diferentes. Uno para ser utilizado en autódromos, y otro para los circuitos urbanos. Será mucho más robusta en todos sus componentes, y estará adecuada al toque de los motores del '87. La nueva carcasa y sus tapas laterales, no serán de fundición de aluminio como hasta ahora, sino de fundición de magnesio, que fue realizada en San Pablo, Brasil, ya que aquí no existen empresas que efectúen ese proceso. Las mismas ya están listas y sus fabricantes las mostrarán también en la carrera de Colonia. Este tipo de material tiene la particularidad de ser un 40% más liviano que el anterior, y un 14% más resistente a la tracción. La primera caja ya está hecha y la tiene Oreste Berta en su taller de Alta Gracia, para adaptarla a los nuevos "kits" de suspensión progresiva que llevarán los autos de F.2 modelo '87. Los primeros vehículos integrales en portar la misma, serán los del equipo INI, quienes le encargaron dos unidades a Berta para ser utilizadas el año próximo. La segunda de las cajas quedará lista la semana venidera, una vez que sean maquinadas las carcasas brasileñas.

Néstor Carbia

CAMPEONATO ARGENTINO DE KARTING -ULTIMA FECHA- BUENOS AIRES JAVIER FERROVIA Y CLAUDIO MANOZZO, LOS NUEVOS CAMPEONES

El domingo 16 de noviembre se cumplió la última fecha del Campeonato Argentino de Karting, para las categorías Juniors y Fórmula Internacional, en el circuito N° 17 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, con organización de la Asociación de Pilotos de Karting y fiscalización de la Federación Argentina de Karting.

Contrastando notoriamente con el opaco espectáculo ofrecido por la categoría Turismo (que realizó sus competencias en horas de la mañana), se puede decir que los que se quedaron a ver las competencias de karting a continuación de las de Turismo, no salieron defraudados.

Las dos categorías ofrecieron lucha constante por los puestos de privilegio, y definiciones prácticamente sobre la línea de llegada. Eso da una clara idea del alto nivel de competitividad que hay en este momento.

Empezando por la categoría Junior, la final fue algo memorable con el intercambio de posiciones entre Escalante y Bugliotti. Pero desde atrás, Javier Ferrovia se vino con todo y no les perdió pisada a los punteros, y con la bandera a cuadros a la vista, se zambulló y obtuvo el primer lugar, lo que le significó la obtención del título 1986 de la especialidad. Pero a no olvidar a los demás pilotos que hicieron espectáculo a lo largo de la temporada: Javier Escalante (ga-

nador de la primera fecha en Tucumán), Ernesto Falappa, Marcelo Bugliotti, Maximiliano Daian, Carlos Apestegui, Javier Calvo por citar sólo algunos que, sin duda alguna, fueron huesos duros de roer.

En la Fórmula Internacional, Miguel Acuna ganó la serie, y en la final venía peleando el primer lugar con Blanco y Cagnolo hasta que debió desertar. A partir de allí, Claudio Manozzo salió en busca del puntero, Carlos Cagnolo, y haciendo rememorar la competencia de Tucumán (donde ambos fueron los principales animadores) los dos se brindaron todos en la lucha por el primer lugar. Sin embargo, a la línea de sentencia, Cagnolo llegó primero por escaso margen pero con lo suficiente para ganar.

La espectacularidad de la competencia era el comentario de todos, a punto que Marcelo Castro (hasta ahora kartista, pero muy próximo a subirse a un Gacel de la clase Dos), nos comentaba: "Este Manozzo es increíble...", y tal vez valga como definición de lo visto en la pista.

En síntesis, un nuevo capítulo que culmina en el historial del karting nacional, con la consagración de dos campeones con mayúsculas: Javier Ferrovia y Claudio Manozzo.

Clasificación Final Juniors: 1° Javier Ferrovia (Vera-Dap), 18m16s42 para las 30 vueltas, a un promedio de 93,574 km/h;

2° Marcelo Bugliotti, 3° Javier Escalante, 4° Victor Amato, 5° Carlos Apestegui, 6° Sergio Chivilo, 7° Maximiliano Daian; 8° Sebastián Martino, 9° Juan Domínguez, 10° Alejandro Carbone.

Posiciones finales del Campeonato: 1° Javier Ferrovia (Cap. Fed.), 73 puntos, 2° Javier Escalante (Cap. Fed.), 68; 3° Marcelo Bugliotti (Córdoba), 68; 4° Ernesto Falappa (Córdoba), 57; 5° Juan Domínguez (Córdoba), 48; 6° Sebastián Martino (Córdoba), 47; 7° Maximiliano Daian (Cap. Fed.), 46; 8° Javier Calvo (Cap. Fed.), 28; 9° Victor Amato, 25; 10° Carlos Apestegui (Cap. Fed.), 23 pts.

Clasificación Final Fórmula Internacional: 1° Carlos Cagnolo (Brekart-Parilla), 18m17s56 para las 30 vueltas, a un promedio de 93,840 km/h, 2° Claudio Manozzo, 3° Dario Güeli, 4° Edgardo Verdini, 5° Gerardo Peric, 6° Henry Martin, 7° Roberto Faist, 8° Héctor Tardito, 9° Daniel Schianni, 10° Daniel Bordogna.

Posiciones finales del campeonato: 1° Claudio Manozzo (Cap. Fed.) 148 puntos; 2° Carlos Cagnolo, (Córdoba), 134; 3° Dario Güeli, (Chacabuco), 125; 4° Carlos Panagopulo (Cap. Fed.), 114; 5° Miguel Acuña, (Cap. Fed.), 105; 6° Ricardo Blanco (Córdoba), 96; 7° Gustavo Romagnoli (Córdoba), 93; 8° Gerardo Peric (Cap. Fed.), 93; 9° Edgardo Verdini (Neuquén), 91; 10° Daniel Schiani y Héctor Tardito (ambos de Cap. Fed.), 61 pts.

Dulio Caro



# ACTIVANDO EL RENACIMIENTO

Con la vuelta de un argentino a la F.3, esta especialidad renació en nuestro interés. Por ello ofrecemos este balance de los diversos torneos nacionales, los cuales confluyeron en Imola, donde se disputó la "final europea" con la asistencia de los pilotos mejor clasificados de cada certamen, pese a algunas ausencias importantes. Fue allí también, en Italia, donde surgieron a la luz los intentos para que la categoría vuelva a poseer su propio y verdadero campeonato continental —¿e incluso intercontinental?







**Foto mayor:** Largada en Imola, competencia por el Campeonato Europeo de Fórmula Tres. Se puede observar las plateas prácticamente vacías debido, no sólo al mal tiempo, sino también al poco interés que despertó la carrera internacional. **Izquierda arriba:** El Reynard 863-Alfa Romeo de Stefano Modena, Campeón Europeo 1986 de Fórmula Tres. **Abajo:** Victor Rosso y su Dallara 385-VW Spiess con el que finalizara tercero en el Torneo Alemán de la especialidad.

**E**n los boxes de Imola había unánime consenso acerca de la injusticia que significa otorgar un título europeo de esta magnitud, en función a una única competencia. Incluso el flamante Campeón estaba de acuerdo en que su triunfo tuvo mucho que ver con la fortuna y, sobre todo, con las circunstancias climáticas, aunque nadie dude de sus reales condiciones y de sus innegables méritos. Es que la victoria de Stefano Modena fue la demostración que faltaba para descalificar este sistema impuesto años atrás por la FISA, bajo la excusa de los altos costos operativos que presuponia un verdadero campeonato europeo.

Ya de un tiempo a esta parte —y tal cual como lo habíamos adelantado en CORSA— hay quienes están trabajando con vistas a reeditar el recordado torneo continental. La cabeza visible resulta ser Daniel Partel, un promotor americano radicado en Luxemburgo, que regenta la "EFDA" (European Formula Driver Association) y que de varios años a esta parte, viene organizando el conocido certamen europeo de la F.Ford 2000. Partel está trabajando sobre la idea de un "Superprix" compuesto por 5 carreras (Italia, Francia, Bretaña, Suecia y Alemania) que en 1987 consagrara al primer campeón, aunque sin reconocimiento de la FISA, cosa que se piensa lograr recién en el '88 tras sortear los habituales problemas políticos planteados por Balestre y Cía. La idea original es que estas carreras sean competencias habituales de los respectivos campeonatos, en las cuales se utilice el neumático monomarca reglamentado en cada país sede. Esto equipararía chances y reduciría costos, ya que cuando se corra en Italia se debería usar sólo Michelin y, por ejemplo, cuando se vaya a Inglaterra, todos deberían calzar las Avon.

Incluso hay quienes están pensando en una F.3 más potente para el '88, con dos milímetros más de diámetro de brida, cosa que permitiría llegar a los 200 caballos y a mayores prestaciones, con neumáticos más anchos. Esto es algo resistido por quienes piensan en los costos, pero sostenido por quienes pretenden que la F.3 sea un verdadera categoría de lanzamiento. De todos modos, es algo que no hace al "Superprix" y que será tema de futuras discusiones.

Por supuesto que este proyecto cuenta con varios obstáculos, pero de todos modos tiene muchas posibilidades de concretarse. Incluso hay interés de que el certamen pueda ser intercontinental en el futuro, adicionándose un par de pruebas en Sudamérica, ahora que la F.2 Codasur se unifi-



## LOS CHASIS

Hay cuatro principales. Entre ellos hay dos ingleses (Ralt y Reynard), un italiano (Dallara) y un francés (Martini). Protagonizan los campeonatos de Italia, Francia, Suecia, Alemania e Inglaterra, donde, si se suman los resultados, el Reynard es el chasis más eficaz. Prácticamente monopolizó el torneo inglés, con buenas actuaciones en Suecia e Italia, aunque en estos dos últimos países tenía una representación muy pequeña. En cuanto al Dallara 386, fue dominador neto en Italia y logró triunfos en Alemania (con Victor Rosso) y en Francia (con Jean Alesi). Los Ralt ganaron el certamen germano y en Inglaterra fueron los únicos que lucharon con los Reynard, aunque en Italia no lograron una sola victoria. Los Martini dominaron ampliamente el panorama en el torneo francés, gracias a Dalmas y Trolé.

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

	REYNARD 863	DALLARA 386	RALT-RT30/86	MARTINI MK/49
Chasis	Monocasco	Monocasco	Monocasco	Monocasco
Materiales	Fibra de carbono	Aluminio + carbono	Aluminio	Aluminio
Dis. entre ejes	2560 mm	2600 mm	2530 mm	2470 mm
Trocha delantera	1400 mm	1260 mm	1420 mm	1370 mm
Trocha trasera	1240 mm	1260 mm	1320 mm	1360 mm
Peso	442 kg	445 kg	445 kg	455 kg

cará técnicamente a la F.3 europea. Por ello algunas conversaciones de gente de F.2 Asociados, con promotores europeos en Imola, comenzando a "tirar" ideas con respecto a algo que puede ser muy promisorio para todos y, fundamentalmente, para nuestra categoría, que tendría la tan ansiada posibilidad de confrontación internacional, al alcance de sus manos. Seguramente hará falta una gran dosis de imaginación de parte de los responsables, ya que por una parte se deberán vencer los tradicionales obstáculos económicos, y por otra, se deberá luchar contra una serie de intereses a los cuales este proyecto no causa demasiada gracia. Pero como nos decía Reinaldo Cozzani, "las perspectivas justifican plantearse el desafío".

## LOS TORNEOS NACIONALES

### ALEMANIA

Este fue el certamen más seguido por los argentinos, debido a la participación de Victor Rosso. Obtenido por el danés Kris Nissen, quien lo había perdido el año anterior a manos de Volker Weidler y su Martini-VW Spiess.

En esta temporada, Nisse corrió como piloto oficial de VW Motorsport, team concebido y dirigido por Bertram Schaefer. Este pudo apreciar que la mayor "contra" a sus pretensiones la podía realizar, justamente, Victor Rosso, con un Dallara-VW Spiess, quien finalmente obtuvo dos victorias perdiendo algunos importantes puntos en otras ocasiones, que lo podrían haber mantenido con mayores chances para luchar por el torneo. Pero no solo Rosso hizo fuerza contra el equipo VW. También el suizo Hans Peter Kauffmann hizo lo suyo, obteniendo al final el segundo puesto en el campeonato, tras haber sustituido luego de dos carreras su chasis Reynard. El mejor piloto alemán fue Bernd Schneider -cuarto en el torneo- que utilizó un Reynard 863 somioficial atendido por el técnico holandés Kees Van Der Grint. Una de las sorpresas del año fue el joven Wolfgang Kaufmann, quien pese a no disponer de medios económicos y conduciendo un viejo Ralt, logró excelentes performances. Entre los demás, cabe mencionar a otro suizo Gregor Foitek y al español De Vinuesa, quien ganó en

Wunstorf con su Dallara. Posiciones finales: Kris Nissen (Ralt RT30-VW) 139 puntos, Hans Peter Kaufmann (Dallara 386-VW) 95, Victor Rosso (Dallara 386-VW) 94, Bernd Schneider (Reynard 863-VW) 94, Wolfgang Kaufmann (Ralt RT30-VW) 66, Otto Rensing (Martini Mk 49-VW) 50, Alfonso Garcia Vinuesa (Reynard 863-VW) 43, Markus Oestreich (Martini Mk 49-VW) 42, Manuel Reuter (Martini Mk 49-VW) 33, Gregor Foitek (Dallara 386-VW) 33.

### FRANCIA

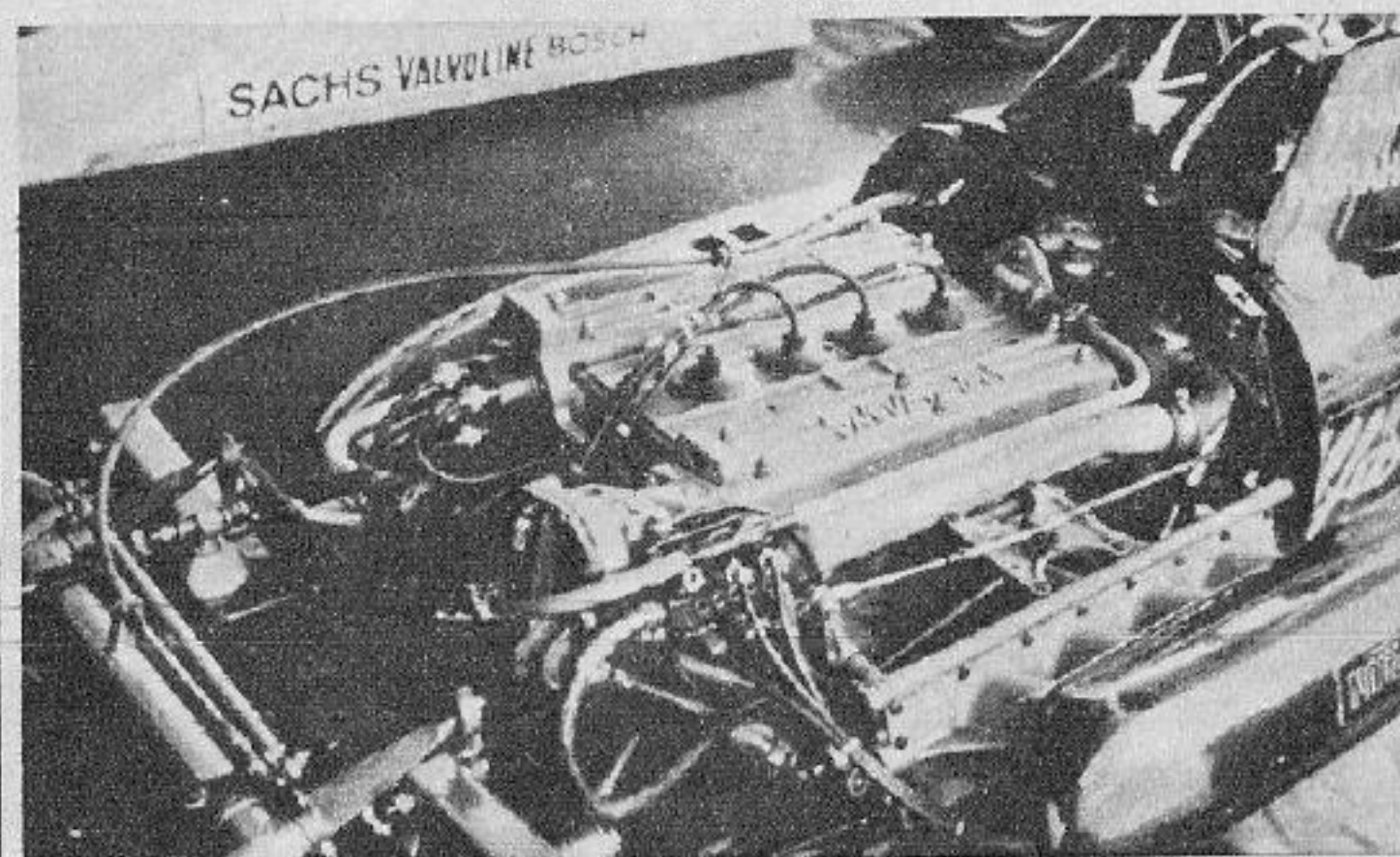
En este campeonato dominó el equipo Oreca, regentado por Hughes De Chaunac. De hecho, ésta es la denominación del team oficial Martini, el cual, con sus dos pilotos Yannick Dalmas y Michel Trolé, conquistó cómodamente siete de las diez pruebas del torneo gala. De esta forma, Oreca repitió lo obtenido en 1983 (con Michel Ferté), en 1984 (con Olivier Grouillard) y en 1985 (con Pierre Henry Raphanel). Para la temporada 1986, el equipo basado en Nevres cambió sus habituales motores Alfa Romeo, por impulsores Volkswagen preparados en Alemania por Spiess.

Luego de un principio de temporada muy auspicioso, la segunda parte no fue tan sencilla para Dalmas debido a la resistencia del piloto de Avignon, Jean Alesi, quien con su Dallara-Alfa Romeo obtuvo dos victorias (Le Mans y Albi), en contraposición a haber perdido varias victorias casi seguras al principio de año. Los equipos Dave Price Racing y Eddie Jordan permitieron relativos buenos trabajos a Paul Giroix (Reynard) y a Federico Delavallade (Ralt). Este último, cambió de team hacia el fin del certamen, enrolándose en el equipo belga KTR, lo cual le permitió obtener un triunfo en Rouen. Posiciones finales: Yannick Dalmas (Martini-VW) 115 puntos, Jean Alesi (Dallara-Alfa) 81, Michel Trolé (Martini-VW) 77, Federico Delavallade (Ralt-VW) 57, Eric Bellefroid (Martini-Alfa) 39, Eric Bernard (Martini-Alfa) 38, Denis Morin (Martini-VW) 29, Paul Giroix (Reynard-Alfa) 26, Pierre Petit (Martini-VW) 23, Eric Bachelart (Martini-VW) 23.

### SUECIA

El campeón Niclas Schönström es

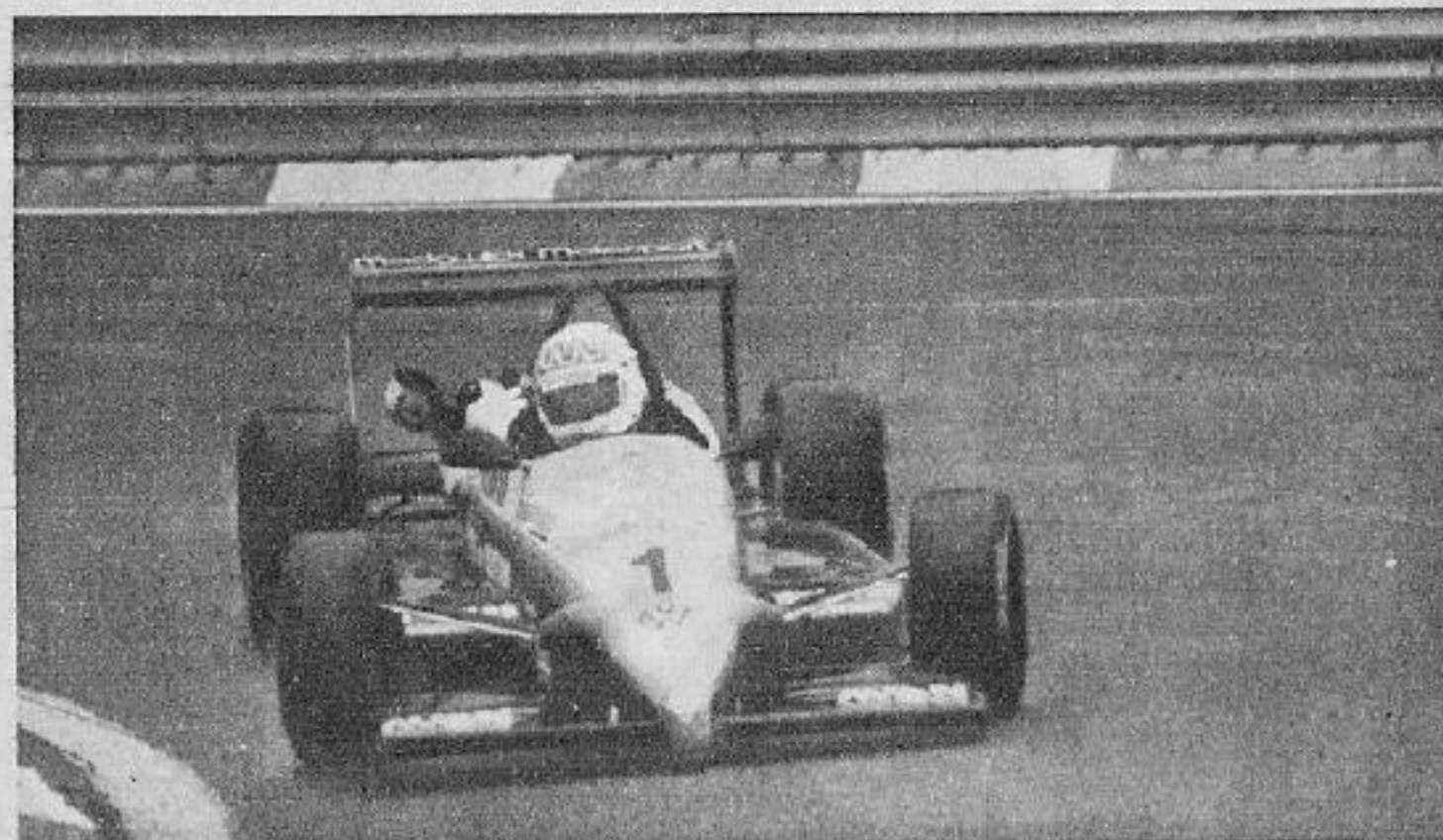
## LOS MOTORES



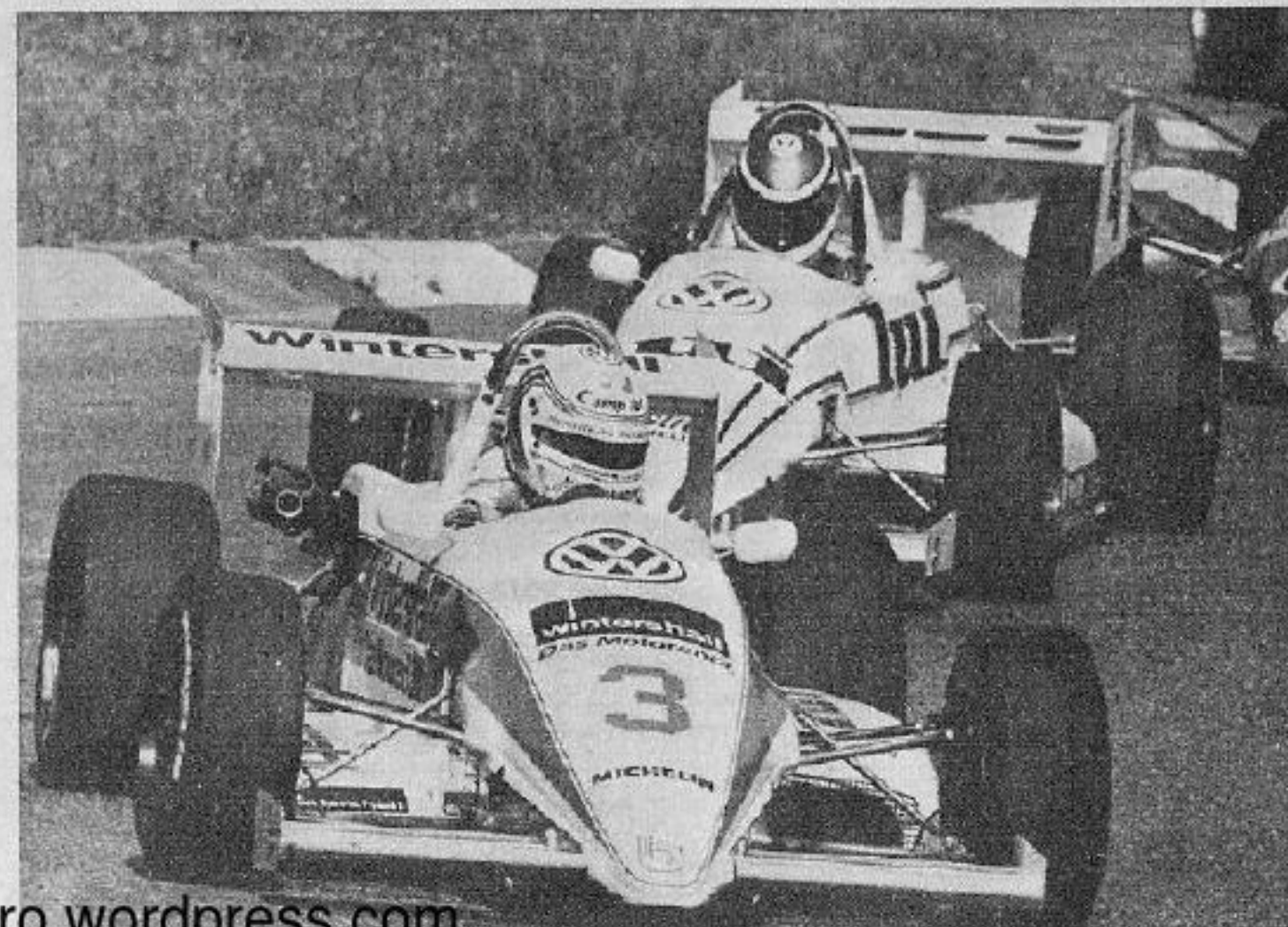
Alfa Romeo Novamotor

Basicamente son dos los que dominan el panorama de la Fórmula Tres. Por un lado se encuentra el Alfa Romeo desarrollado por los hermanos Pedrazzani en Novamotor, mientras que, por el otro se encuentra el Volkswagen, que reconoce dos preparadores principales: el inglés John Judd (Brabham) y el alemán Wolfgang Spiess. Entre ambos las diferencias no son grandes y en los motores que arman solo varían los accesorios. Spiess adoptó la inyección electrónica de combustible partiendo de una base Bosch, mientras que este año Judd incorporó la inyección electrónica desarrollada por Tdi con componentes Weber-Marelli.

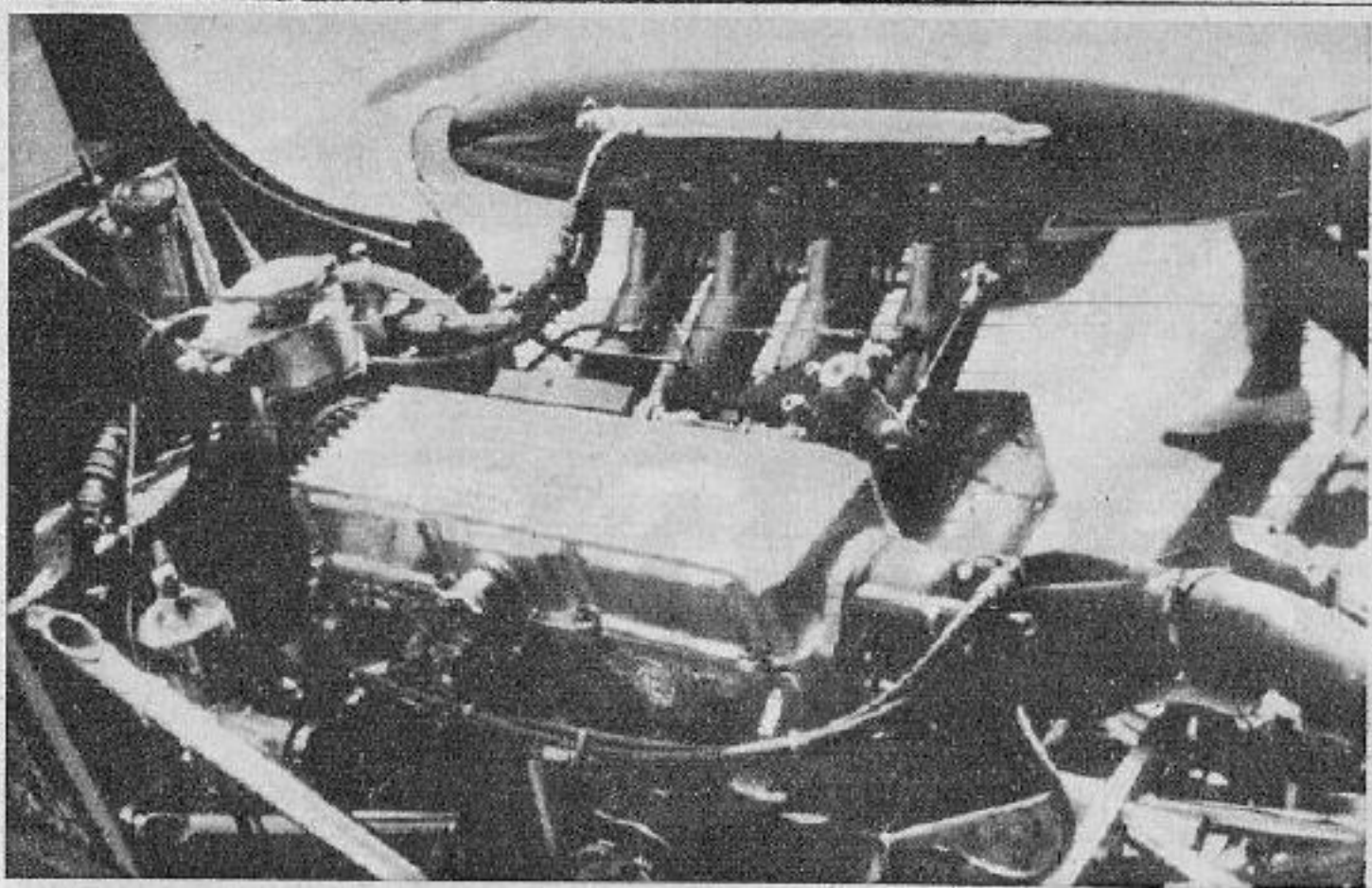
Los hermanos Orestes y Gianni Pedrazzani también trabajaron este año sobre sus motores, desarrollándolos. Aumentaron el perfil de las válvulas con modificaciones en la alzada y cruce de los árboles de levas. Además, incorporaron nuevos pistones (realizados por Borgo bajo pedido y especificaciones Novamotor). Con estas novedades, a lo que deben sumarse nuevas tomas de aire, los motores Alfa Romeo ganaron en torque a bajo régimen.



Arriba: Andy Wallace en Spa con su Reynard 863. Abajo: Kris Nissen y Peter Zakowski con sus respectivos Ralt RT30 86-VW del equipo oficial Volkswagen.







Volkswagen Spiess

#### CARACTERISTICAS TECNICAS

	ALFA ROMEO	VOLKSWAGEN
Nº y posición cilindros	4 en línea	4 en línea
Valvulas	2 por cilindro	2 por cilindro
Cilindrada	1997 cm <sup>3</sup>	1999 cm <sup>3</sup>
Diámetro y carrera	87 x 84	82,25 x 94 mm
Pistones	Borgo	Mahle
Tapa de cilindros	Aleación liviana	Aleación liviana
Block	Aleación liviana	Aleación liviana
Distribución	DOHC. Correa con 5 soportes	OHC. Correa dentada
Alimentación	Inyección mecánica Kugelfischer/Bosch	Inyección electrónica Tdd (derivada de Weber) o Spiess (derivada de Bosch) Lucas
Electrónica	Marelli	
Potencia	165 HP a 5600 RPM	Sp: 164 HP a 5600 RPM, Ju: 165 HP a 5600 RPM
Torque	22,6 KGM a 5200 RPM	sp: 22,6 KGM a 5200 RPM, Ju: 22,6 KGM a 5000 RPM

#### LOS CHASIS Y SUS VICTORIAS

Fueron cuatro los chasis predominantes este año, los que se repartieron las sesenta y una competencias de los cinco torneos nacionales de F-3 de acuerdo a este cuadro:

	Francia	Alemania	Inglaterra	Italia	Suecia	Total
Reynard 863 (Inglés)	0	2	11	3	4	20
Dallara 386 (Italiano)	2	4	0	11	0	17
Ralt RT30/86 (Inglés)	1	5	8	0	3	17
Martini MK49 (Francés)	7	0	0	0	0	7

un joven de acaso 22 años quien integró el equipo de Peko Tromberg, conduciendo un modificado chasis Reynard (que manejara con anterioridad Thomas Danielsson, 2º en la copa Europea 1985). Schönström obtuvo tres victorias en las cuatro competencias iniciales limitándose a mantener la diferencia en las últimas tres pruebas (este torneo sólo tuvo siete carreras). Su mayor rival fue Michael Johansson -hermano de Stefan- quien en su segunda temporada de F3 y sin poseer grandes medios técnicos ni financieros logró una victoria además de otras buenas colocaciones en el podio. Hasse Thaug es uno de los más expertos (con 28 años y varias temporadas a cuestas), mientras que el finlandés Sami Pensala se mostró sumamente veloz a lo largo del torneo. Todos los autos del certamen sueco calzan neumáticos Bridgestone. Posiciones finales: Niclas Schönström (Reynard-VW) 100 puntos, Michael Johansson (Ralt-VW) 86, Hans Thaug (Ralt-VW) 75, Henrik Barkstrom (Ralt-VW) 52, Sami Pensala (Ralt-VW) 40, Hakan-Olausson (Ralt-VW) 39, Christer Offkason (Ralt-VW) 32, Anders Krohn

(Ralt-VW) 26, Ronnie Peterson (Ralt-VW) 23, Thomas Danielsson (Reynard-VW) 20.

#### INGLATERRA

La lucha en el campeonato Lucas (denominado así por obvias razones de patrocinio) estuvo dada entre Andy Wallace y el brasileño Mauricio Sala. Al comienzo, el latinoamericano parecía tener la mayor cantidad de posibilidades: un auto magníficamente preparado por el team de Eddie Jordan, condiciones de pilotaje y una buena serie de victorias iniciales. Sin embargo, Wallace cumplió una remontada notable con el auto semiformal del equipo Magdwick Motorsport. El irlandés Martin Donnelly, quien provino del campeonato europeo de Fórmula Ford 2000, con el Ralt del equipo Swallow, venció en dos ocasiones, siendo, junto con el holandés Van Kouwen que no tuvo una temporada muy atortunada con el equipo Pegasus. Otros apellidos famosos intervinieron en este campeonato de F3: Gary Brabham, de buena actuación, pese a que no completo la

## LOS PRINCIPALES PILOTOS



Stefano Modena



Yannick Dalmas

**Stefano Modena:** Nació el 12-5-63 en Modena, Italia. Fue campeón del mundo en karting a los 15 años, europeo en 1983 y 1984, además, de sudamericano, asiático e italiano. Asombró en el campeonato italiano de F-3 de 1985 con un Ralt RT30/85-Alfa Romeo. Este año fue tercero en ese mismo torneo, al volante de un Reynard 863 Alfa Romeo y ganó la Copa Europa en Imola.

**Yannick Dalmas:** Nació el 28-7-61 en Beausset,

Francia. Comenzó su carrera en motos de enduro y ganó en 1982 el "Volante Marlboro-Avia" en La Châtre. Fue campeón francés de Fórmula Renault en 1984. En la F-3 francesa fue segundo en el torneo '85 y campeón en el '86, en ambas oportunidades conduciendo un Martini MK49-VW Spiess. Además, ganó el G.P. de Mónaco para F-3 en este año.

**Andy Wallace:** Nació en Oxford en 1960. Se inició en la Fórmula Ford en 1982 y logró el campeonato Marlboro de F-3 inglesa en 1985 con un Reynard 863-VW. Luego fue campeón en el torneo Lucas de F-3 con un auto similar del team Magdwick. Probablemente corra en la F-3000 en 1987.

**Victor Rosso:** Nació en Marcos Juárez, Córdoba, Argentina. Comenzó a correr en 1960 en karting. Fue campeón en 1980 de Fórmula Renault Argentina. Debutó en F-3 inglesa en 1981 con un chasis Argo y luego con Ralt. Fue tercero en el campeonato europeo de Fórmula Ford 2000 en el '85 y campeón alemán de la especialidad en ese mismo año. Esta temporada finalizó tercero en el torneo alemán de F-3. Piloto oficial VW para 1987.

**Mauricio Sandro Sala:** Nació en San Pablo, Brasil, el 30-8-59. Comenzó en Karting. En 1983 participó en el campeonato inglés de F-Ford 1600. En 1984 fue segundo en el certamen europeo de F-Ford 2000 y en el '85 condujo un Reynard 853-Saab de F-3. Fue

segundo en el campeonato inglés de F-3 en el '86.

**Niclas Schönström:** Este sueco de veintidós años se inició en Fórmula Ford. En 1985 obtuvo el primer puesto en Silverstone durante la final mundial de la especialidad. Con un Reynard 863-VW del team Tromberg ganó el campeonato sueco este año.

**Michel Trolle:** Nació en Touquet, Francia el 24-1-62. Fue segundo en el torneo de F-Renault del '84 y tercero en el de F-3 francesa del '85 con un Ralt RT30/85-VW. En el '86 utilizó un Martini MK49 del equipo Crea.

**Nicola Larini:** Nació en Lido de Camaiore, Italia. Tiene 22 años. Comenzó en Fórmula Fiat Abarth en el '83. Fue segundo en el torneo del '84. En la F-3 italiana corrió con un Martini MK 45-Alfa en el '85 finalizando 6º. Campeón italiano de F-3 en el '86 con Dallara 386-Alfa Romeo.

**Jean Alesi:** Nació en Avignon, Francia el 11-6-64. Comenzó en karting. Fue sexto en la Copa R-5 francesa. En 1984 y 1985 corrió en la Fórmula Renault francesa. Este año corrió en la F-3 de su país con un Dallara 386-Alfa Romeo.

**Marco Apicella:** Nació en Bolonia el 7-10-65. También se inició en el karting. En 1984 finalizó 7º en el certamen italiano de F-3 con un Ralt RT30-Alfa Romeo. Con un Reynard 853-Alfa fue 4º en el campeonato '85, y este año logró el segundo puesto con su Dallara 386-Alfa.

temporada Damon Hill, quien realizó un interesante debut en la categoría, y David Hunt, hermano de James, que no pudo hacer grandes cosas. Posiciones finales: Andy Wallace (Reynard-VW) 121 puntos, Mauricio Sandro Sala (Ralt-VW) 83, Martin Donnelly (Ralt-VW) 59, Gerrit Van Kouwen (Ralt-VW) 24, Gary Brabham (Ralt-VW) 22, Julian Bailey (Ralt-VW) 21, Tim Davies (Ralt-VW) 20, Dave Hunt (Ralt-VW) 16, Kieh (Ralt-Toyota) 15, Damon Hill (Ralt-VW) 15.

#### ITALIA

Los dos pilotos del equipo de Enzo Coloni se disputaron la supremacía. Nicola Larini y Marco Apicella protagonizaron una lucha que en principio parecía dominar este último, aunque hacia el fin de la temporada Larini logró remontar las tres victorias que Apicella logró en las seis primeras competencias. Larini es campeón en su segundo año de F-3 habiendo obtenido tres triunfos en Monza y dos más en Pergusa y Mugello. Stefano Modena, quien se impuso en la final del campeonato europeo en Imola,

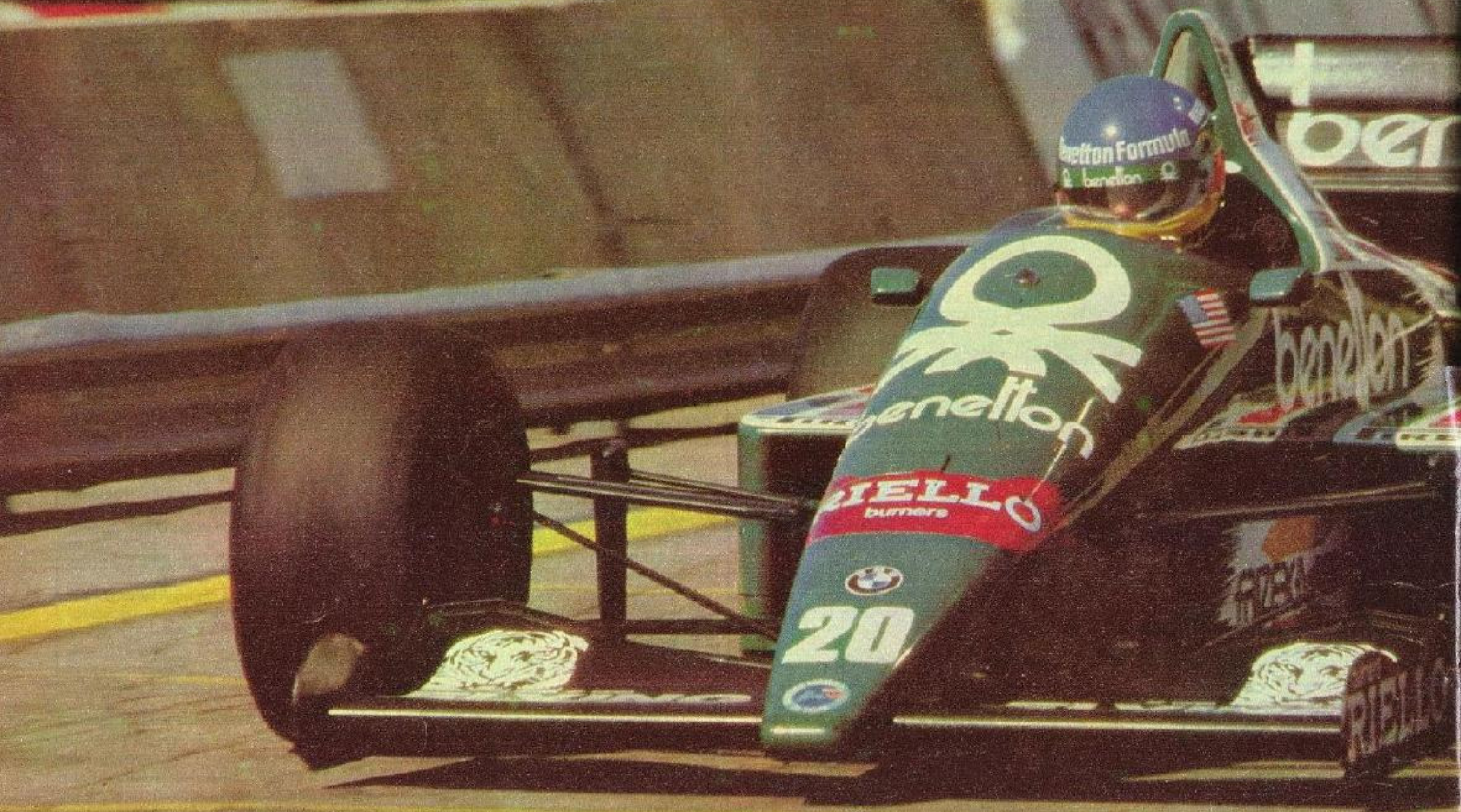
utilizó en el torneo italiano un auto del equipo Euroteam, se mostró muy veloz aunque cometió a lo largo del año varios errores que lo mantuvieron alejado de la lucha por el título. Alex Caffi, vio interrumpida su temporada por el servicio militar, aunque eso no le impidió hacer su debut en F-1 con un Osella. De todas formas hizo ganar al auto del team Venturini en Pergusa y Misano. Tras él se ubicaron otros dos jóvenes: Massimo Monti y Eugenio Visco, éste terminando el año en el máximo nivel con un Dallara del equipo Euroracing. Posiciones finales: Nicola Larini (Dallara-Alfa) 69 puntos, Marco Apicella (Dallara-Alfa) 62, Alessandro Caffi (Dallara-Alfa) 52, Stefano Modena (Reynard-Alfa) 38, Massimo Monti (Ralt-VW) 18, Eugenio Visco (Dallara-Alfa) 16, Fabio Mancini (Dallara-Alfa) 16, Rinaldo Capello (Ralt-Alfa) 16, Franco Forini (Dallara-VW) 13, Andrea Chiesa (Dallara-VW) 12.

Informes y fotos:  
Néstor Palmetti



EN MENOS DE DOS TEMPORADAS Y MEDIA, DE NOVATO A GANADOR EN F.1;  
EN SEIS AÑOS, DE CAMIONERO A PILOTO DE FERRARI

# GERHARD BERGER EL METEORO DE IN

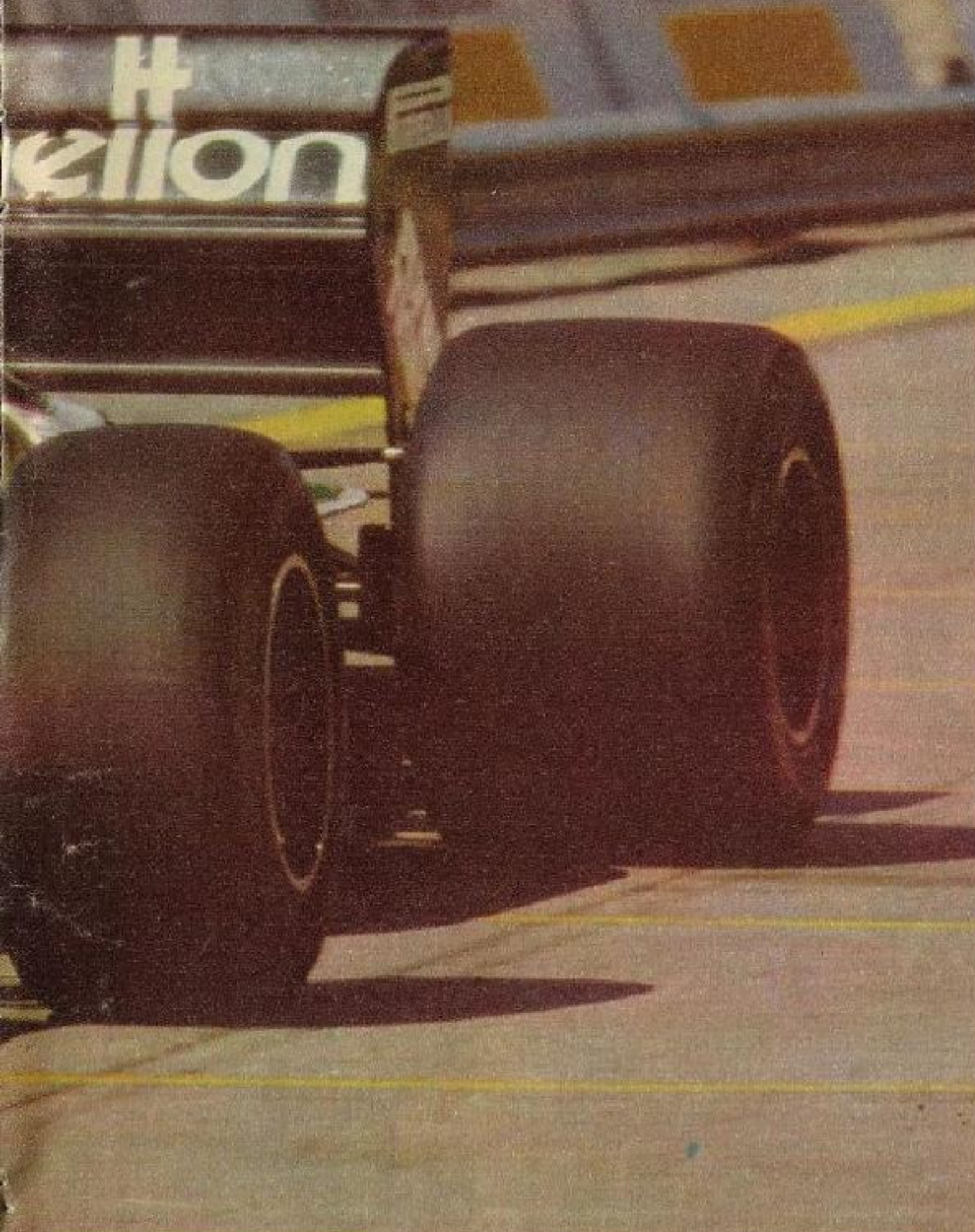


El solo dato de que seis años atrás se dedicaba a comandar su propia empresa de transporte terrestre de cargas, sin haberse subido jamás a un auto de carrera, y hoy es considerado la revelación del '86 en "la máxima", bastaría... Pero hay más elementos para reflejar lo meteórico de la campaña de este joven empresario austriaco, nacido en las vecindades del famoso centro europeo de deportes invernales, y animado por una convicción como para derretir la nieve.





# NSBRUCK



Por: Miguel Angel Sebastian  
Fotos: Franco Lini y German Sopena



Su aspecto desprejuiciado, jovial, ya se ha hecho popular como integrante activo de la "troupe" de la Fórmula Uno. El hito mayor de su campaña ascendente en la primera parte de este año, fue su largada desde primera fila —compartida con el "poleman" Piquet— en el G.P. de Bélgica; más aun que aquel 3er. puesto a una vuelta en el insólito G.P. de San Marino. Pero poco duró su ilusión en Spa, al verse envuelto (abajo) en un incidente con Prost, que provocó una "reacción en cadena" en La Source... De todos modos, y tras reiterar muy buenos parciales no traducidos en puntos el triunfo llegaría en México, país vecino al de donde es la foto mayor, tomada en Detroit

**G**erhard Berger constituye un caso especial dentro de la Fórmula Uno. A apenas cinco años de su iniciación en el automovilismo, este austriaco no sólo es ganador en la categoría máxima, sino que también obtuvo algo anhelado por todo piloto, como lo es integrarse al equipo Ferrari. Su trayectoria deportiva, aunque corta, muestra instantes clave, en los cuales distintos hechos tuvieron la cuota de fortuna que contribuyó a allanar el camino en busca del gran objetivo.

El longilíneo y atlético muchacho estaba instalado en la curva Tosa de Imola. Atrás había quedado una actuación más entre los Alfasud, que servirían de prólogo al Gran Premio de San Marino 1982. Desde su puesto de vigilia y ya con la carrera y el dominio de Didier Pironi y Gilles Villeneuve en marcha, su imaginación lo transportó a sueños propios de alguien que, con 23 años, estaba haciendo sus primeros pasos en el automovilismo: "¡Qué lindo sería, algún día, manejar una Ferrari!" pensó para sí mientras los rojos autos de Maranello no se daban tregua en pocs de la victoria ante el delirio de los "tifosi". "¿Podré alguna vez estar sobre uno de ellos...?" Fue un interrogante que repiqueó varias veces en su mente.

Pasó el tiempo y aquel mismo muchacho, llamado **Gerhard Berger**, es hoy piloto de Ferrari. Flamante piloto de Maranello en el pase de más trascendencia que, en cuanto a volantes, ha provocado la Fórmula Uno '86. Trayendo para los memoriosos, connotaciones similares a las que hace ya más de una década signaron el arribo a la legendaria escuadra del "cavallino", de otro austriaco que también llegó sin un pasado cargado de títulos pero con una decisión que le permitió no solo triunfar, sino también convertirse en una de las figuras máximas que haya tenido la Fórmula Uno. Casi obvio es decir que estamos hablando de **Niki Lauda**. El "padrino" deportivo de este Gerhard Berger con el cual muchos ya intentan comparaciones ante las similitudes que rodearon sus ingresos a Ferrari. Comparaciones inútiles, pues Niki ya ha hecho su camino. Para Gerhard, en cambio, recién empieza...

## UN DESTINO A FORTUNADO

Este ingreso a Ferrari en un instante clave de su trayectoria deportiva, es otro de los quinos favorables que la vida le ha hecho a Gerhard Berger. Quinos que en sus respectivos momentos, tuvieron decisiva influencia para

que el destino de este austriaco se fuese volcando de una manera tal, que ahora lo encuentra concretando una de las máximas ambiciones de todo piloto.

Tuvo una buena base para hacer, con el tiempo, realidad sus ambiciones de convertirse en piloto profesional. Hijo del dueño de una importante empresa de transporte de cargas en Europa, nunca lo rozó la angustia económica. Sin embargo, si chocó con la negativa de su progenitor, cuando a los 14 años le pidió un kart para comenzar a correr. Pero esto no sepultó sus intenciones. Si las postergó por unos años, que fueron los que Gerhard utilizó para ponerse práctico en el trabajo secundando a su padre. Así a los 21 años logró tener su propia flota de camiones con seis unidades, algunas de las cuales manejaba él mismo, y diez empleados. Consideró entonces llegado el momento de la independencia. Esa independencia que, resultados favorables aparte, le daría la posibilidad económica para encauzar su pasión por las carreras.

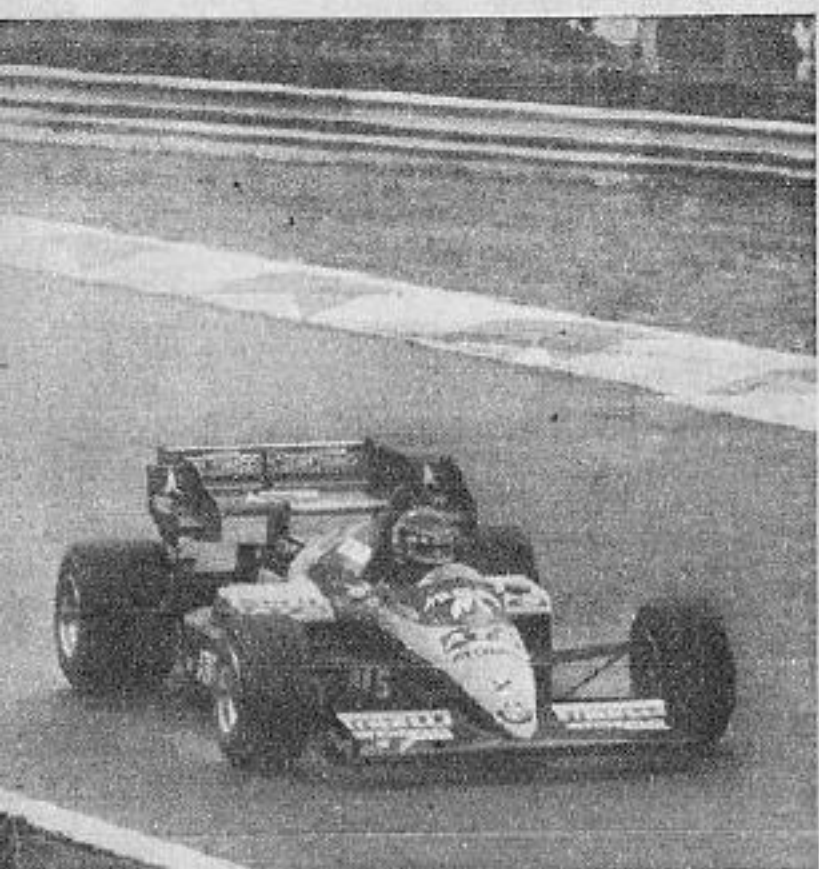
Se produjo entonces el segundo gran golpe favorable del destino. Gracias a su habilidad con los números, la empresa de Gerhard creció al punto de alcanzar una flota de 25 camiones y un personal de 60 empleados. Los réditos económicos empezaron a ser cada vez mayores y así, por fin, pudo reunirse el dinero necesario para empezar a pensar seriamente en el automovilismo. Llegado el momento de la elección, se decidió por un **Alfasud**, similar al que muchos jóvenes utilizaban para hacer sus primeras armas en las reñidas competencias de los certámenes europeos. Allí recalcó Berger, no tardando mucho en destacarse, al ser frecuente ocupante de los puestos de vanguardia.

## DEL CAMION A LA FORMULA UNO

Entre los muchos que vieron despertada su atención por la forma en que Gerhard Berger llegaba con regularidad y efectividad, en las duras carreras de los Alfasud, estaba **Helmut Marko**, aquel austriaco de lucida actuación en los Sport y fugaz paso por la Fórmula Uno. Fue este otro de los empujoncitos que, en busca de su objetivo, le dio la vida a Gerhard, pues Marko andaba a la búsqueda de valores jóvenes para la integración de su equipo de **Fórmula Tres**.

Ese ofrecimiento marcó el ingreso de Berger al mundo de los monoplazas. Con el mismo **Ralt-Toyota** que un





5

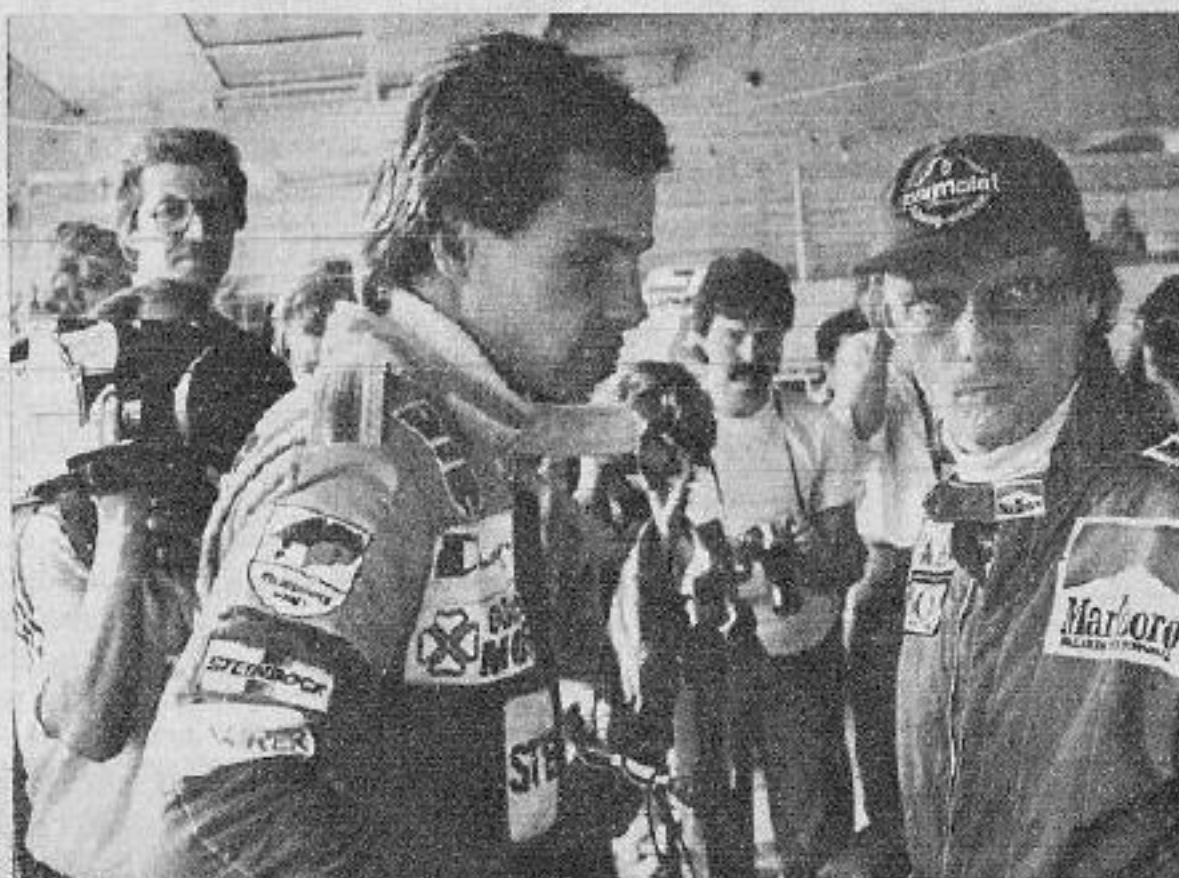
No es muy abundante en antecedentes la trayectoria deportiva de este austriaco nacido en Worgl, en las cercanías de Innsbruck, el 27 de septiembre de 1959.

Su mujer se llama Rosi y es padre de Christian. Para localizar sus comienzos en el automovilismo, hay que trasladarse a 1981, año de su debut con un Alfa Sud en los certámenes de dicha categoría. Tras una continuidad de dos temporadas llega en 1983 su paso a los monoplazas (F3), llevado de la mano de Helmut Marko. Sus mejores actuaciones lo ven arribar segundo en Zeltweg y Knutstorp Ring.

1984 marca un gran paso adelante. Pino Trivellato lo incorpora a su escudería de Fórmula Tres. Gana en Monza y



6



8

5) En Monza '84, rumbo a su primer punto en F1, con el ATS-BMW. 6) Con el equipo Arrows y en buena relación con BMW, concretó una decorosa temporada completa en 1985. 7) Con Lauda en Zeltweg, cuando su debut en F1, y toda la expectativa... 8) Para ingresar a Ferrari le ayudó su amistad con el Ing. Gustav Brunner, compatriota suyo que trabaja en Maranello. En la foto, allí mismo, cuando su presentación oficial, con Bernard y Piccinini.

año atrás Enrique Oscar MANSILLA utilizara en el Campeonato Inglés de Fórmula Tres y que sobre el final de temporada sirviera para que Ayrton Senna concretase su debut triunfal en la categoría. Un prestigioso pasado que, sin embargo, no alcanzó para evitar su desactualización cuando Gerhard lo tomó entre sus manos. Pese a ello, Berger se las ingenió para llevarlo en Zeltweg y Knutstorp a sendos segundos puestos, que motivaron el llamado de Pino Trivellato.

Las cosas cambiaron... Con un Ralt-Alfa Romeo, Gerhard terció en el duelo que Iván Copelli y Johnny Dumfries mantuvieron por el cetro europeo, alcanzado en Monza y Zeltweg dos importantes triunfos que se unieron a la segunda posición lograda en Mónaco. Demasiado para los medios económicos disponibles, que no eran muchos, y que según cuenta Berger, "alguna vez nos llevaron a correr una carrera sin la marcha atrás, simplemente porque no nos alcanzaba el dinero para el engranaje..."

Por entonces Berger ya había ganado su pequeña fama y esto le había valido el llamado de BMW para integrar su equipo en el Europeo de Turismo. Allí el destino volvió a darle una mano, al ponerlo en contacto con Dieter Stappert, un compatriota que por entonces cumplía nada menos que la función de Director Deportivo de la casa alemana. La relación profesional se convirtió en amistad, y fue el mismo Stappert quien le propuso correr con el segundo ATS en el Gran Premio de Austria de 1984. "¿Por qué no?", se dijo Gerhard, y así, tras moverse y reunir el apoyo publicitario solicitado por Günther Schmidt, de-

buto en su país. Con ese auto, llegar era algo demasiado bueno para un debutante... Y Berger llegó. Pero la mejor vendría semanas más tarde en Italia, al arribar sexto y sumar su primer punto, a menos de un mes de su debut. Entre sorprendido y deslumbrado, Jackie Oliver le ofreció un lugar en Arrows para 1985. La influencia de Stappert (recordar que en dicho año, Arrows incorporó los motores BMW) hizo el resto, y Berger tuvo así un lugar asegurado en un equipo de Fórmula Uno, con menos de media docena de carreras corridas.

#### AL BORDE DEL ABISMO

Toda esta tan sólida como acelerada escalada que Berger venía realizando en pos de la cima en la Fórmula Uno, estuvo a punto de derrumbarse una tarde de enero, cuando con su auto particular se dirigía por la ruta rumbo a Misano, adonde Trivellato lo había llamado para probar uno de sus autos de Fórmula Tres. La imprevista salida de otro coche, de una estación de servicio, provocó el choque... El auto de Berger saltó proyectado y, tras dar varias vueltas, se detuvo destrozado y con su conductor dentro, inmobilizado y con graves lesiones en las vértebras cervicales.

Allí, en ese difícil trance, la fortuna volvió a acordarse de Gerhard. Una feliz coincidencia del destino hizo que los primeros en acercarse a prestarle ayuda, fueran dos médicos alemanes especialistas en politraumatismos, quienes inmediatamente comprobaron la gravedad de las lesiones y dispusieron las precauciones que debían adoptarse para su traslado. Tal hecho resultó decisivo, ya que una vez

## FICHA PERSONAL

Zeltweg y se ubica tercero en el torneo, detrás de Copelli y Dumfries. Por su parte, BMW lo contrata para correr en Turismo con su equipo oficial a fin de hacer pareja con Roberto Ravaglia. Y por si esto fuera poco, debuta con un ATS en Austria en la Fórmula Uno, donde semanas más tarde logra su primer punto al llegar sexto en el Gran Premio de Italia.

La temporada 1985 es la de su consolidación. Integrado al equipo Arrows de Fórmula Uno, ocupa la décimo octava posición en el torneo, con los tres puntos obtenidos merced al quinto puesto en Sudáfrica y al sexto en Australia. Continúa incursionando también en el Campeonato Europeo de Turismo con BMW, logrando juntamente con Ravaglia y Marc Surer, una im-

portante victoria en las 24 Horas de Francorchamps.

El equipo Benetton es su destino en la Fórmula Uno para 1986. Sus interesantes actuaciones parciales se ven rubricadas con la victoria en el Gran Premio de México y la séptima posición en que lo encontró el final del torneo, tras su cosecha de 17 puntos. También frecuenta las carreras de Turismo, siempre con BMW, obteniendo en compañía de Ravaglia triunfos en Misano y Nogaró. Retomando a su actuación en la Fórmula Uno, hasta el presente la misma incluye 36 Grandes Premios, con un triunfo en México y un récord de vuelta en Austria, ambos en la temporada 1986. Ahora llega Ferrari con las posibilidades abiertas para sumar más y mejores laureos.

ingresado al hospital y tras diagnosticarle la fractura de una vértebra cervical, los facultativos que lo asistieron admitieron que un milímetro más de desplazamiento de la vértebra, habría significado la parálisis total.

La recuperación normal de este trance demandaba ocho meses. Algo que significaba el adiós a sus pretensiones en la Fórmula Uno, y que Gerhard no estuvo dispuesto a aceptar así nomas. Por eso se arriesgó a una delicada operación en la parte anterior del cuello, en la cual se le insertó un tornillo para fijar el hueso fracturado. Una semana después de la misma, prácticamente se escapó del hospital, para visitar en Londres a Oliver y decirle que no buscarse a nadie en su reemplazo, ya que estaba en condiciones de iniciar el año... El consentimiento y la espera de Oliver, y el acelerado proceso de recuperación de Berger, tal como él quería, le permitieron estar sobre un Arrows en la primera carrera de la temporada '85.

#### LA HORA DE FERRARI

Una buena temporada sobre los mediocres Arrows, y el aval de la gente de BMW, lo llevan para 1986 al llamante equipo Benetton. Y esta historia es bastante fresca: sus acciones van subiendo cada vez más, sobre la base no sólo de un manejo veloz sino también de la consistencia del mismo; el triunfo que se ve venir, llega en México, veinte días después de su confirmación como piloto Ferrari para la temporada 1986, como para decirle a don Enzo: "Usted tiene razón de haberme elegido..."

Seguramente el veterano constructor habrá sonreído satisfecho desde su

"bunker" de Maranello, al ver el consagratorio triunfo de su nueva adquisición. Y así, una vez más, la "intuición" para descubrir nuevos talentos, parece no haberle fallado a don Enzo, que desde hacía un buen rato le había echado el ojo a ese austriaco que, según le habían comentado sus informantes, tenía en su estilo una mezcla de la espectacularidad de Gilles Villeneuve, con el raciocinio y la voluntad de Niki Lauda. Nada menos que dos de los grandes que tuvo Ferrari.

Ferrari se llama ahora el presente de Gerhard Berger. Un presente que afronta con la responsabilidad propia de todo profesional que llega a este esperado objetivo, y la extra de tener que cargar sobre sus espaldas con las comparaciones con Lauda, el ilustre compatriota que tantas satisfacciones le entregó a Ferrari durante sus cuatro años de permanencia en Maranello. Una situación que parece no alterar a Gerhard, quien no ha tenido reparos en confesar: "Me bastaría con lograr la mitad de lo que ha hecho Niki, para sentirme conforme..."

Pero más allá de estas especulaciones quizás apresuradas, Berger está dispuesto a no desaprovechar, tal como es su costumbre, esta nueva opción favorable que le abre el destino. Que no es la primera, pero que seguramente, en el plano profesional, es la más importante, como el mismo reconoció al comentar: "Haber llegado a Ferrari es como tocar el cielo con las manos, pues significa la concreción del sueño de todo piloto". Ese mismo sueño que, en su caso, empezó a tejerse al borde de la curva Tosa, en un poco distante Gran Premio de San Marino, entre el público.



# FITITO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y ACCESORIOS

## FIAT



Adherido al

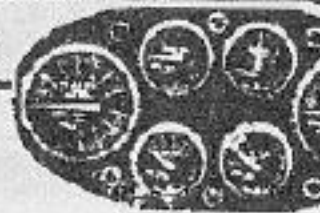


AMERICAN EXPRESS ENVIOS AL INTERIOR

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

## INSTRUMENTAL

"César"



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

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA  
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS  
Y COMPETICION.

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



# REPUESTOS



TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION FABRICACION



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

## Ahora en Castelar



"Todo"



para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA  
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"  
OFERTA PANELES DE PUERTAS TRASERAS Y DELANTERAS  
OPEL K100 LEGITIMAS  
Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217(1712) Castelar



\*CARBURACION  
\*ENCENDIDO  
\*ELECTRICIDAD

AUTOMECANICA

JULIAN ALVAREZ 386  
(1414) - BUENOS AIRES



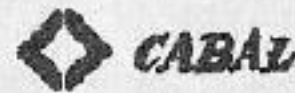
\* REPUESTOS - ENCENDIDO  
\* ACCESORIOS  
\* AUTO-RADIO - PARLANTES  
\* ANTENAS

ANGEL GALLARDO 45 (1405) CAPITAL

# Resi-Mar

ACUMULADORES

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



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

## CASA Carlucho

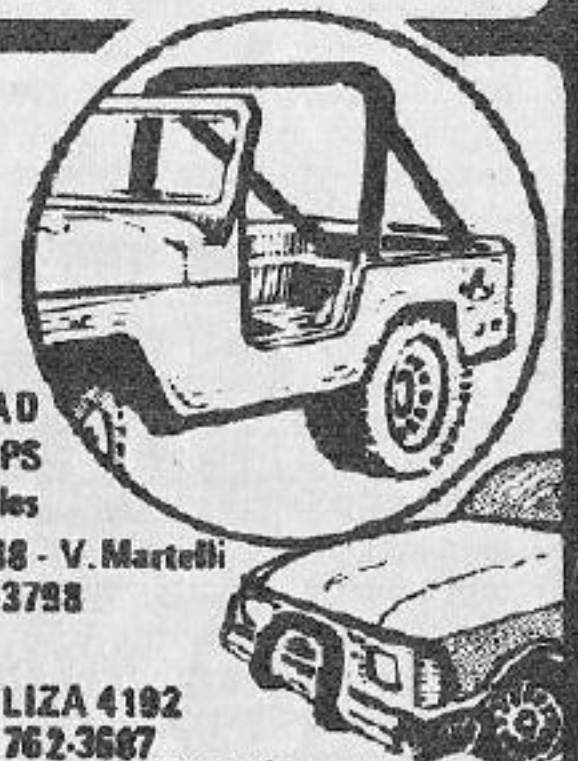
VANELLI Hnos.

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

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



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



# NOR-CAR

\* REPARACION Y VENTA POR MAYOR Y MENOR DE CAPOT - GUARDABARROS PUERTAS Y TAPA-BAUL  
\* COCHES - PICK UPS - CAMIONES  
\* FABRICACION DE GUARDABARROS Y PARTES DE CARROCERIA.

ENVIOS AL INTERIOR

Muñecas 1172 - Tel. 854-1647  
Heredia 514 - Tel. 553-8256  
Capital Federal



AHORA MAS BARATOS MAS LUEGO A SUS PEDIDOS... 400 m2 DE SALON EXPOSICION Y VENTAS

## HORACIO M. BOJANICH RUEDAS Y LLANTAS

# Venta y Reparación

Distribuidores de Ruedas

CIMETAL y llantas PRATI y PROTTO

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

## distri ford

Distribuidor mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE DIRECCION - DESPIECES.

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

ATENDEMOS  
TARJETAS  
DE CREDITO



ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407  
1712 - CASTELAR

# DRESS-CAR

AHORA VENDE

TODO PARA COMPETICION

- Cascos  
- Butacas



- Buzos antiflama  
- Cables de bujia  
- Radiadores de aceite

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



VISION "SU PUERTA AL SOL"  
(Agente autorizado)

# La Cueva del Amortiguador

amortiguadores  
sadar



estirpe



GAS

M. R. Resortes de Suspensión

Thompson Products

H. YRIGOYEN 1563 - MORON

TEL.: 629-5475 C.P. 1708





**Juan Manuel Fangio II**  
**WILDCAT-BUICK**  
American Racing Series 1986  
ProMotion Racing Team

Foto: Héctor J. Cademartori





*Colección*  
**CORSA**



LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

# FIAT PEUGEOT ANSELMO



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

lo tiene

• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

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

ENVIOS AL INTERIOR

## La Esquina del Instrumental AVELLANEDA Y OTAMENDI

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

# A Instrumental AVELLANEDA

Avellaneda 199 - Tel 982-1555 - Cap.

# FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA  
DE REPUESTOS  
PARA FRENOS



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



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



## AUTO-RADIO EUROPA

S.R.L.(e.f.)



Nos especializamos en ALARMAS  
ANTIRROBO y ANTI-ASALTO.

- \* VENTA Y REPARACION  
DE AUTO-RADIOS Y  
EQUIPOS DE AUDIO
- \* CALEFACCION

Doblas 690 - (1424) Cap.  
Tel. 923-1871

## CASA Carlucho

VANELLI Hnos.

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

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



AV. MITRE 338 - V. Martelli  
Telefono: 761-3798

Anexo:

MARIANO PELLIZA 4192  
MUNRO - Tel. 762-3687



## FIAT SAN JUAN

FACHAL BRITOS S.R.L.

LINEA COMPLETA DE  
REPUESTOS Y ACCESORIOS

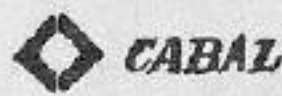
SABADOS ABIERTO TODO EL DIA  
TARJETAS DE CREDITO

Av. SAN JUAN 2849 - Tel. 97-8817  
(1232) - CAPITAL

# Resi-Mar

ACUMULADORES

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



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

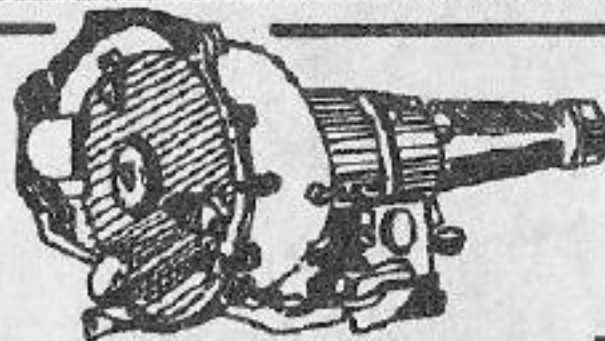
# RULY competición

\* SERVICIO MECANICO ESPECIALIZADO **FIAT**

- \* PREPARACION ESPECIAL CUARTO DE MILLA
- \* PRECISION TOTAL EN PUESTA A PUNTO
- \* AFINACION COMPLETA TODA LA LINEA DE  
IMPORTADOS JAPONESES

CNEL. NICETO VEGA 5870 - (1414) CAPITAL

## CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS  
REPARACION  
CALIBRACION  
REPUESTOS

ROBERTO A.  
ZANESE y Cia.

AV. DE LOS INCAS

5411/13

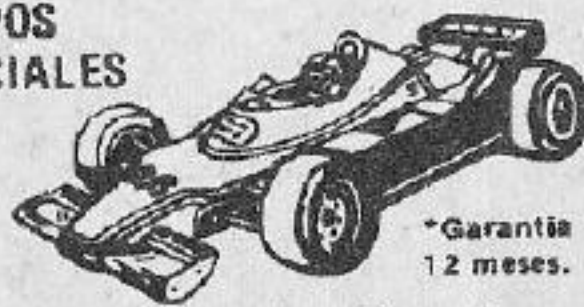
1427 BUENOS AIRES

TEL. 52-7669



## ESCAPES VERTIGO

EQUIPOS  
ESPECIALES



\*Garantía  
12 meses.

Colocación en el acto - Atención a talleristas

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

## casa DOMINE

• aire acondicionado

AUTO-RADIO Y CALEFACCION

Todas las marcas Nacionales e Importadas.

VENTAS

REPARACIONES - INSTALACIONES

ADHERIDOS PLAN



Av. ESPORA 35/41 - (1846)  
ADROGUE

# S.E.A. Repuestos

Envios al interior



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

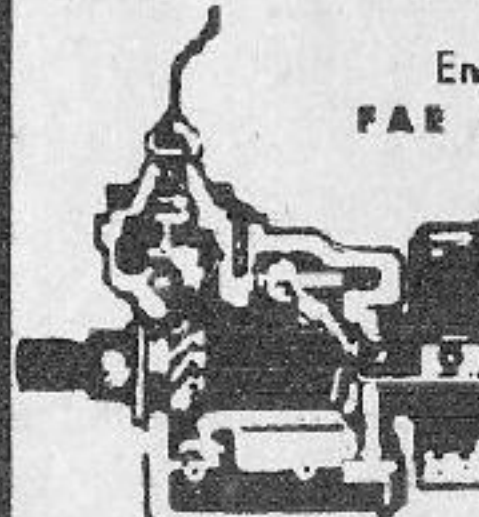
CABILDO 247 - (1870) AVELLANEDA

## AUTO CAJAS AVELLANEDA

Engranajes para Caja y Diferencial  
FAE - EATON - ZF - SAGINAW

ESPECIALIDAD

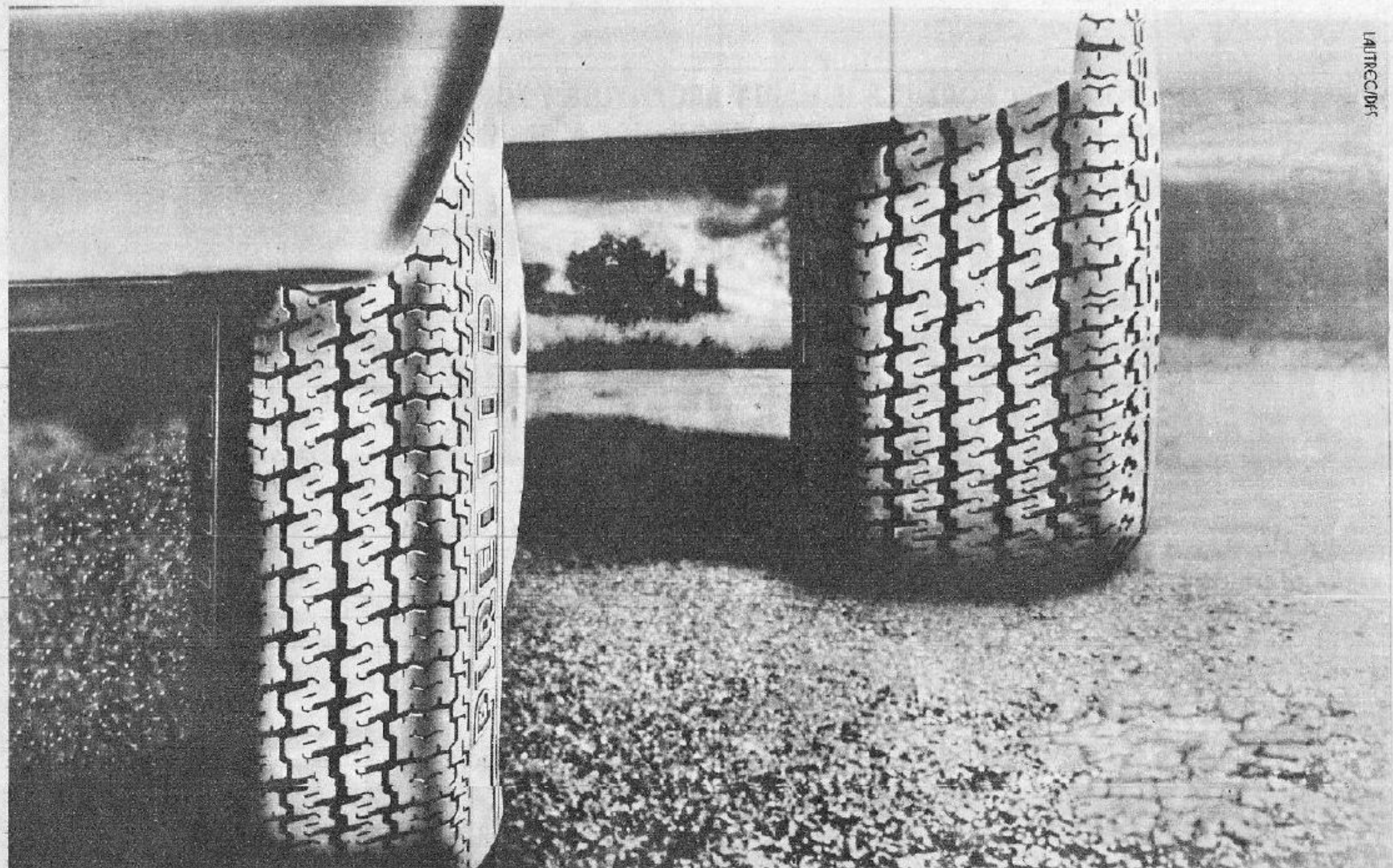
ARMADO DE CAJAS  
RECAMBIOS  
REPUESTOS LEGITIMOS



CABILDO 252  
AVELLANEDA  
T.E. 208-9730

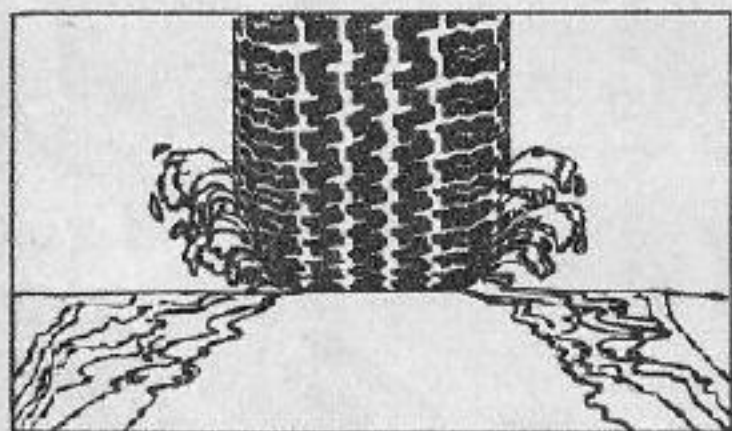






# Pirelli presenta P4 y P44.

## Las radiales de acero de segunda generación.



Efecto hélice exclusivo de P4 y P44.

### Más agarre sobre mojado.

El exclusivo "efecto hélice" producido por sus surcos transversales, logra la expulsión lateral del agua haciendo que el neumático apoye siempre sobre seco.

### Altísimo poder de frenado.

Los nuevos compuestos y diseño de la banda de rodamiento de P4 y P44 aseguran un frenado controlado y eficaz.

### Mayor duración.

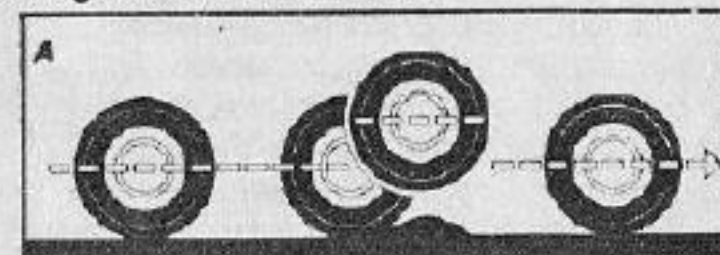
Baches, cordones, alcantarillas y otros obstáculos pueden ser fatales para la vida de los neumáticos. Las radiales

P4 y P44 presentan además de dos cinturas metálicas, una carcasa de nylon reforzado, garantizando más resistencia y rendimiento.

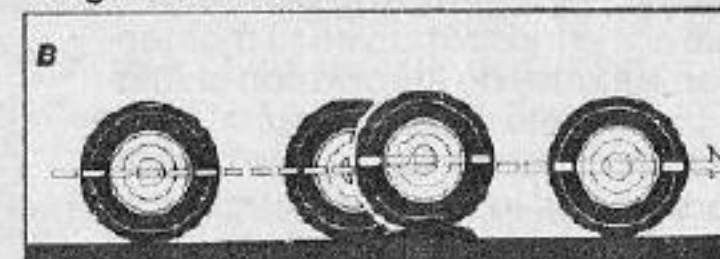
### Confort en radiales de acero.

La cintura extra de fibra, exclusiva de Pirelli, amortigua las pequeñas irregularidades generando un rodar suave y silencioso.

### En Radiales, Pirelli pisa más



A. Neumático común: reacción ante irregularidades.



B. P4 y P44: cintura extra de fibra. Alta flexibilidad.





**TURISMO COMPETICION 2000, FORMULA RENAULT ARGENTINA Y FORMULA ENTRECOR NACIONAL EN BAHIA BLANCA, PCIA. DE BUENOS AIRES (30/11/86)**

# DESPUES DEL INCENDIO

El fin de semana bahiense, donde "un campeonato y medio" quedaba por definir (en realidad, el de Entrecor ya estaba resuelto para la C.D.A.), no ofreció todo lo previsto, pero en cambio sí alguna sorpresa... y mucho fragor, aunque no del más esperado. En síntesis, demasiada fricción como para que algo no se quemara...



**E**n el análisis posterior del T.C. 2000 en Bahía Blanca, vamos a volver a la idea de analizar las actuaciones de los pilotos en forma individual: costumbre que es muy cara a nuestra filosofía, pero que a veces no podemos concretar por cuestiones de espacio o importancia de otros temas.

**Zampa:** Excelente tarea. Trabajó bien desde el primer entrenamiento del viernes, cuando inició junto a Suter, Rossi, Balestrini y Pozzi la puesta a punto del auto. Un problema de carburación los tuvo a mal traer ese día, pero en el tercer entrenamiento mejoraron en dos segundos su tiempo del primero. El sábado, en clasificación, quedó 11° a sólo 1s29/100 del "polé man", Bessone. En carrera largó impecablemente y se ubicó entre los ocho primeros en el giro inicial, para arrancar su escalada. En la vuelta 7 estaba tercero, en la 6ª. quedó 2° y, yéndose sobre el líder, Traverso, capturó la punta en la 28ª. Realmente, una tarea soberbia, como otrora nos tuvieramos acostumbrados en el Turismo. Como nos lo mostraban en su momento los resultados de Europa con el Alfa sud. Impecable y con futuro.

**Traverso:** Buena tarea, pero desdibujada para lo que acostumbra el nuevo Campeón de la categoría. El auto era aparentemente "una aplanadora", pero cuando necesitó "aplanar" ante el asedio de Zampa, la carburación se lo impidió y cayó sin atenuantes en un circuito donde cuidar la cuerda es casi imposible. Es que el dibujo bahiense, sin dudas, es uno de los mejores, sino el mejor del país.

*1. Preelso momento en que "Cocho" (izquierda, rosoplado) acaba de sacar la Fuego de pista, ante la rotura del piston, y se produce un principio de incendio rápidamente sofocado.*

*2. Cingolani, Furlán y Mandrini. El Campeón ya había comenzado su remontada; luego, Bovone y el de 9 de Julio se la facilitaban al engancharse entre ellos.*

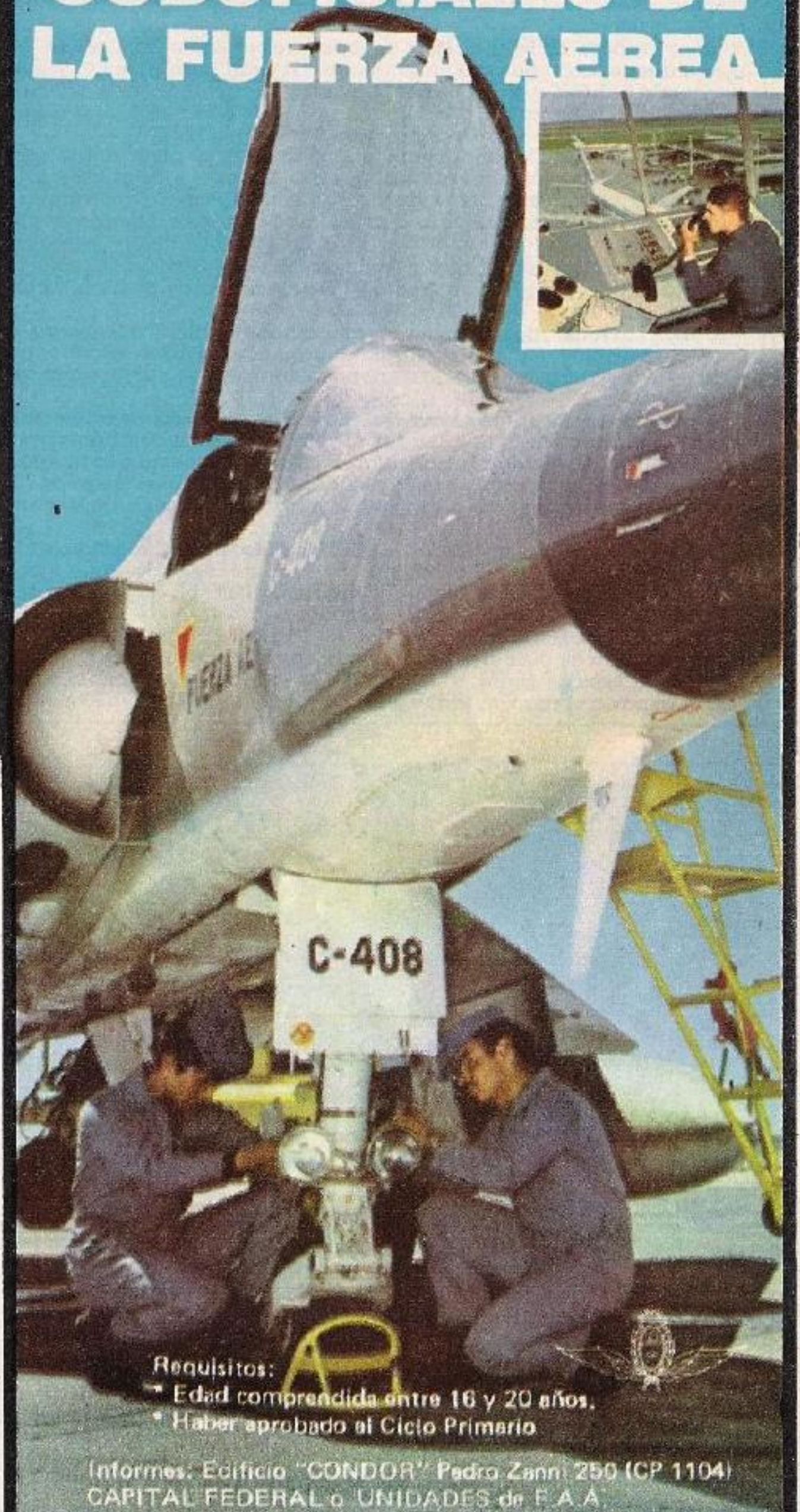
*3. Una jauría de Renault -Soto, Seratini y José Luis- con el Ford de Mayorga, de buen trabajo en el debut.*







ingrese  
**ESCUELAS DE  
 SUBOFICIALES DE  
 LA FUERZA AEREA**



- Requisitos:
- \* Edad comprendida entre 16 y 20 años.
  - \* Haber aprobado el Ciclo Primario

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) CAPITAL FEDERAL o UNIDADES de F.A.A.

**CIERRE DE INSCRIPCION 15 DE DICIEMBRE DE 1986**

**FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.**

Solicito información referida a condiciones de ingreso a la ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA F.A.A.

CORDOBA  EZEIZA

Apellido .....  
 Nombre .....  
 Calle ..... Nº .....  
 Localidad ..... C.P. ....  
 Provincia .....

\* marque el casillero que correspondis.



## LOS MAS Y LOS MENOS

**Lo positivo:** Que el T.C. 2000 haya nucleado 32 autos a más de 700 kilómetros de Buenos Aires, en la última prueba del año; que hayan debutado dos unidades y tres pilotos: Zampa, Mayorga y Olmi.

**Lo negativo:** Que José Miguel Herceg haya defraudado las expectativas de todos, no concurrendo a la carrera de Bahía y haciendo suponer que sólo está en las buenas -Río Cuarto-; ahora que todo era "piedra libre" y que ninguno (Traverso-Bessone-"Cocho"-Oltra-Del Río) debía especular con un resultado "para el campeonato", él se queda en Pacheo... Nadie supo porque, en la ciudad sureña. Después, en Buenos Aires, se supo que era, entre otras cosas, "porque se había quedado preparando los motores del Gran Premio de T.C.". El miércoles previo a la carrera, su piloto "uno"-Gayraud-había declarado a "Carburando" que estaban trabajando para ir a la última del T.C. 2000... ¿O es que así se anticipó su retiro de la categoría anunciado para 1987?

**Lo lindo:** Que hayan ganado un auto, un equipo y un piloto debutantes totales en la clase, y además con un trabajo técnico que, más allá de la decisión reglamentaria está muy bien logrado y abre una perspectiva de futuro más que interesante. Además, que José Luis no especulara en Entrecor y fuera a la victoria.

**Lo mejor:** Las tareas de Zampa, Pontoriero, Rates y Olmi en T.C. 2000. Las de Di Palma, Zanatta y Keegan en Entrecor, y las de Etchegaray, Neviani, Furlán, Riva y Mancuso en FRA.

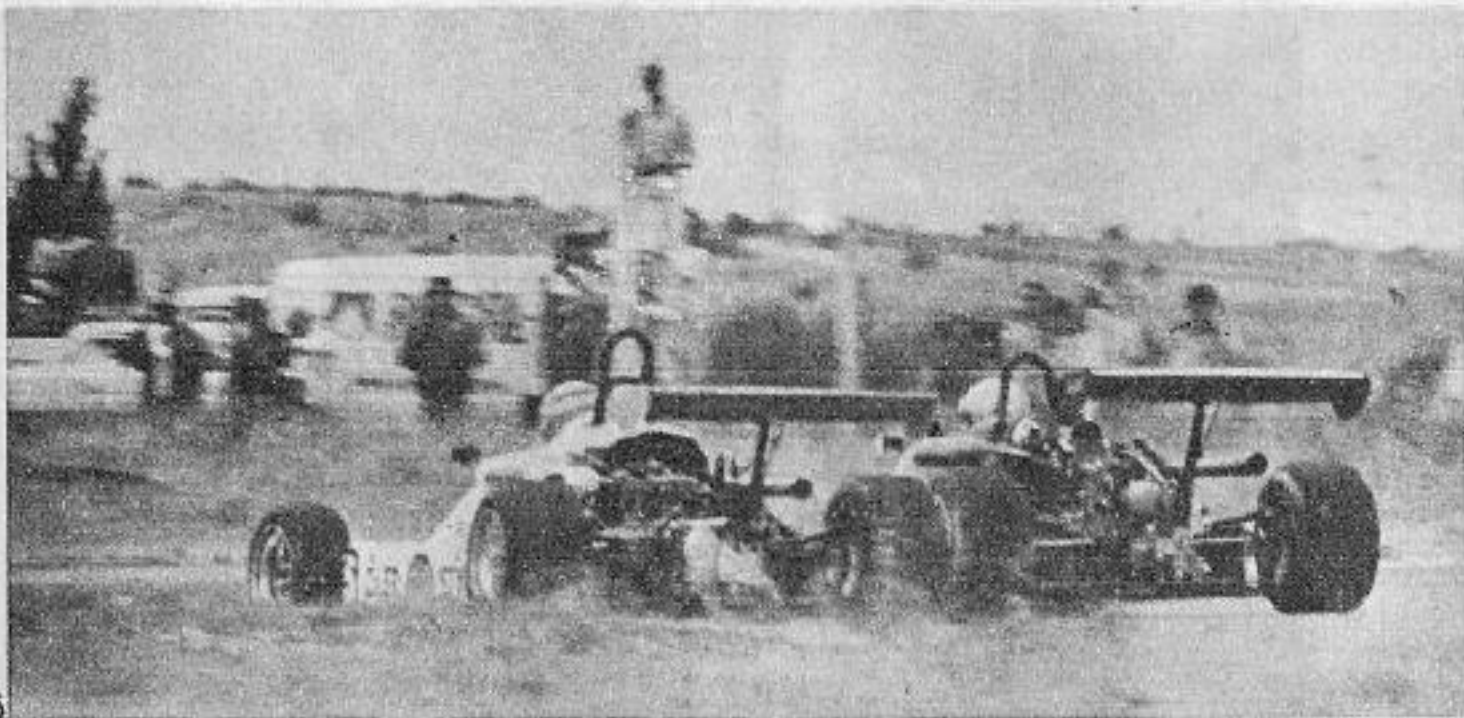
**Lo peor:** Los reiterados autazos y las acusaciones de Banfi a Mayorga, de éste a Banfi, de Serafini a Mayorga, y las actitudes poco claras de algunos pilotos en pista, que tapan los lugares de sobrepaso aun cuando van con problemas en sus autos.

**La actitud:** La de Jorge Omar Del Río, quien después de su accidente del sábado, dolorido y todo, se quedó en el autódromo para colaborar con Bessone y Pisandelli en el intercambio de información con respecto a la puesta a punto de los autos del equipo de Akel. La de Daniel Neviani quien luego de la carrera declaró que: "Furlán es Campeón porque hizo las cosas mejor a lo largo de todo el año".

**Lo espeluznante:** Los accidentes de Del Río y Mazzini y el incendio de la coupé de Oltra.

**La gran escalada:** Las de Bessone, Pontoriero y Olmi en T.C.2000; las de Paulizzi y Nicolini en FRA, y la de Gentili en Entrecor.

**Lo lamentable:** La quedada de "Cocho" López tan rápidamente con el motor "out". La salida de pista de "Tito" Bessone que lo retrasó, en el T.C. 2000; la rotura de la cremallera de dirección de Zanatta en Entrecor, que le impidió luchar con José Luis hasta el final; el toque entre Bovone y Cingolani en FRA.



1. ¡Miren cómo entran a la curva! ¡Ya la cremallera de dirección traicionaba a Zanatta y José Luis Di Palma está a punto de obtener el primer lugar y asegurarse el Campeonato. 2. Omar Sulera, el armador del auto de Zampa. Trabaja mucho y habla poco. 3. Los bomberos terminan su tarea de apagar el Fuego de Oltra. 4. Dos de gran tarea parcial, chapa contra chapa, "Cocho" López y el "Toto" Etchegaray, estaban entre los cuatro primeros cuando se pararon. Al de Mercedes le quedó la satisfacción de la victoria en FRA. 5. "Tito" y Juan María se escapan adelante en la primera vuelta, "Cocho", Etchegaray, José Luis, Pisandelli, Soto, Serafini, Pontoriero, y Zuain los siguen. 6. Desde otro ángulo, "exótica" suspensión de la Fuego de Zampa. Es un trabajo de primera. 7. Los bahienses de la FRA, juntos: Roale, Anduaga, Di Meglio y Fabi. El mejor fue el último.

**Soto:** Otra tarea regular, aunque la Fuego calzada con gomas duras era imposible de llevar muy rápido. Después de algunos errores que le costaron retrasos, se conformó con hacer lo máximo que el auto le permitió. Su adaptación a la pista fue notable. Habrá que tenerlo en cuenta para el '87.

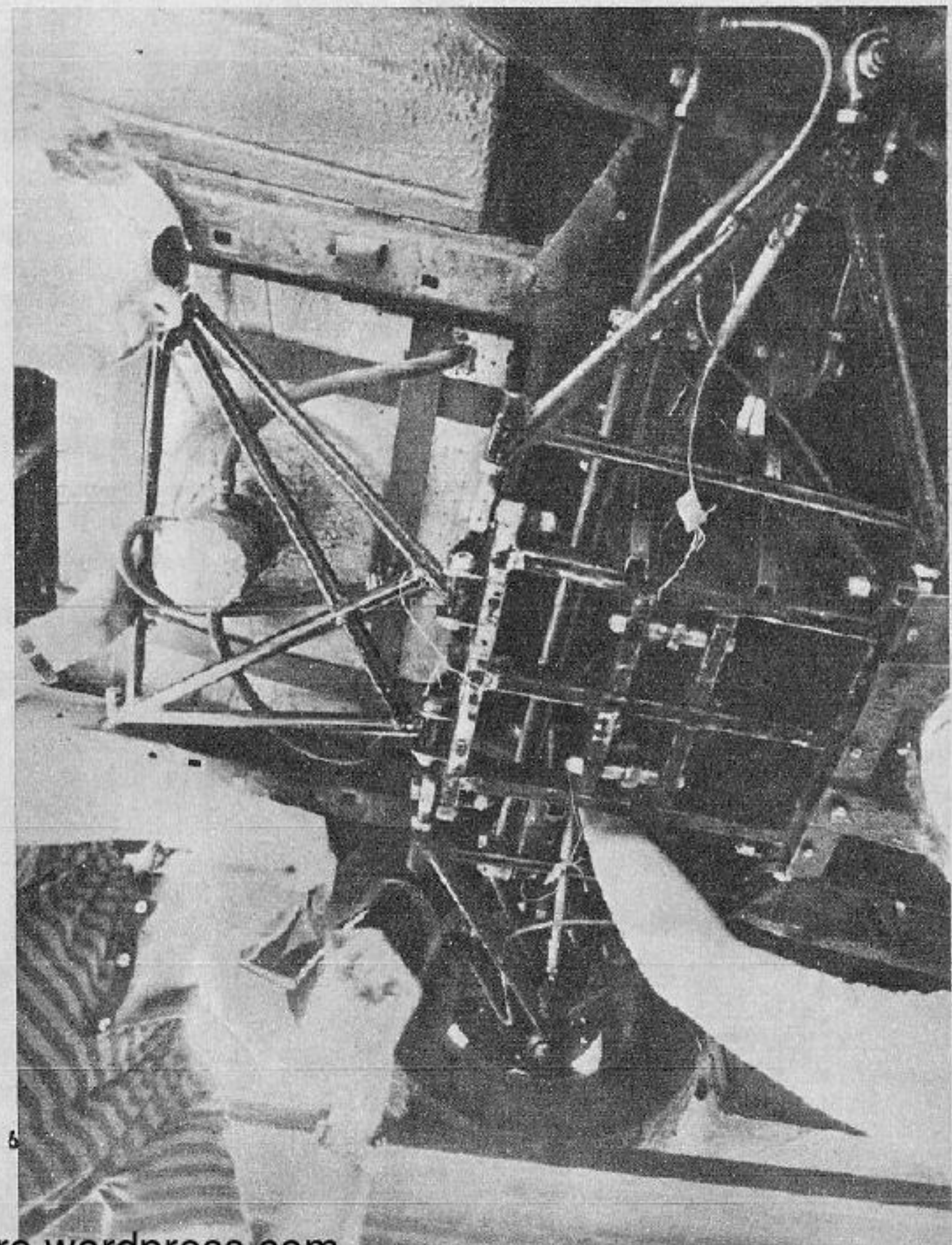
**Olmi:** Finalizó brillantemente un año que había sido opaco en líneas generales. Quedó muy bien impresionado con el T.C. 2000, sabe que es una categoría donde hay que trabajar mucho, y ese desafío le gusta. Llevo el Peugeot con solvencia y seguridad. Le abrió una carta de crédito al equipo de Julio Ponce, y se la abrió a sí mismo.

**Banfi:** Otra buena tarea, aunque no exenta de los roces habituales. Hizo su carrera en procura de obtener el nú-

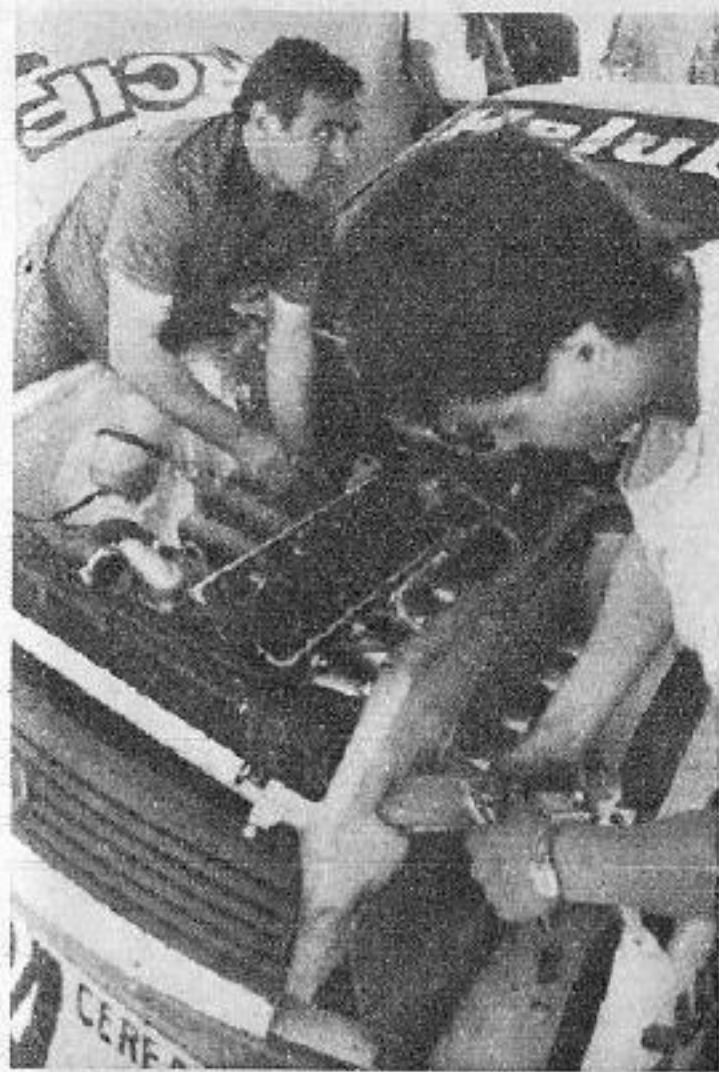
mero 3 para el ranking del año próximo. Llevo correctamente un medio mecánico que no está para pelear la punta.

**Mayorga:** Pudo estar más adelante de lo que marca su clasificación. Había llegado al 5to. lugar y, en uno de los tantos roces que tuvo en carrera, volvió a retrasarse, y luego remó para quedar 8°. Su auto, que debutó en Bahía, promete mucho.

**Pisandelli:** No estaba para más. **Crocco:** En un circuito rápido como el de Bahía, los VW no pueden aspirar a estar mejor. El sábado había quedado a 2s80/100 de Bessone en clasificación. En carrera anduvo mejor, ya que de seguir al mismo ritmo aquel debería haber perdido la vuelta, y no ocurrió así.







## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizadores:** Bahía Blanca Automóvil Club y Asociación Argentina de Automóviles Sport.

**Promotor:** Raies Promociones.

**Accesos:** Uno, de tierra. Muy polvoriento. 3 puntos.

**Controles:** Su actuación fue correcta, pero... ¿por qué tanta gente en boxes? 3 puntos.

**Comodidades:** Regulares. 2 puntos.

**Estado del circuito:** Muy bueno. 4

**Promoción del espectáculo:** Buena.

**Servicio de prensa:** Aceptable. 3

**Facilidades para las transmisiones:** Buenas. Hacen falta teléfonos. 3 puntos.

**Puntualidad:** Muy buena. 4 puntos.

**Boxes:** Insuficientes. Bien para el TC 2000. Muy precarios los lugares destinados a los monopostos. 2

**Total:** 27 puntos. (Ideal, 45).



**Bessone:** Excelente en todo, menos en la ida de pista en la tercera vuelta. Mancha de aceite o presión de Traverso, lo concreto es que la carrera perdió así un animador de primer nivel. Su remontada posterior hasta llegar al 5º lugar, con el escape roto, marcan el gran potencial que existe en auto y piloto.

**"Cocho" López:** Buenísimo en todo. Puso la Fuego en pista por primera vez, previo a la carrera del CAP en Balcarce. Giro esa semana y la siguiente, cargaron todo y partieron para Bahía. Apenas piso Aldea Romana, la coupe de Antelo fue competitiva. En el primer entrenamiento del viernes estaba 3º a 42/100 del Campeón. En el segundo quedó escolta de

Bessone, y en la suma de los tres del día, 5º. El sábado fue 2º en el entrenamiento del mediodía, a 21/100 de Traverso, y en la clasificación perdió la "pole" en la última vuelta a manos de Bessone por sólo 4/100. En carrera estaba 3º de "Tito" y Juan María cuando se rompió un pistón. Realmente, impecable y promisorio, lo de él y lo del equipo de Antelo.

### BRISITAS SUREÑAS

**GRACIAS.** Enrique Benamo, que asistió a CORSA en su ciudad, como el mejor de los anfitriones. Prácticamente, podemos decir que lo tuvimos a nuestra disposición en forma permanente para



TC 2000  
a JOSE PONTORIERO  
y GABRIEL RAIES



Realmente, para quien debe determinar la entrega de este trofeo, hubiese constituido una injusticia darsela a uno de ellos dos. Si bien es cierto que el "Turquito" hizo una carrera realmente excepcional en su segunda presentación en la categoría, y no llegó al triunfo quizá por su falta de experiencia en la misma; no es menos cierto que el "Tero" hizo su mejor carrera del año, mejor aun que la de Buenos Aires, más allá del resultado. Ambos tuvieron aciertos y errores, pero brillaron a gran nivel. Raies creyó que se quedaba sin gomas, y aflojó cuando la carrera se presentaba para él. Pontoriero tuvo un toque con Soto al principio y se retrasó, pero luego fue hacia adelante como una aplanadora, y cuando intentó el "sorpasso" de Raies para acceder al podio, le apareció un problema de combustible. El mérito es de ambos, y la "Copa" también.

todo lo que pudiéramos necesitar. Nuestro reconocimiento a él y a su encantadora familia, por todo lo hecho para facilitar nuestra tarea.

**LOS 25 AÑOS DE "OJO EN LA RUTA".** El sábado por la noche se realizó una cena multitudinaria en el Complejo Deportivo del Centro de Empleados de Comercio de Bahía Blanca, en el predio del autódromo. A la misma asistieron cerca de 1.500 personas entre las que se contaron Fangio (tío y sobrino), Gálvez, González, Bordeu, Brooks, Salvadori, Mantovani, Piccard, De Filippis, el intendente de la ciudad, deportistas lo-

F.R.A.  
a DANIEL NEVIANI



Llegó a Bahía Blanca con una idea fija: ganar para tener una parte de chance para el campeonato que busca desde 1981. Lo otro, "lo tenía que hacer" Furlan... El cordobés logró una puesta a punto ideal y así consiguió el lugar de privilegio en la largada. Solo un inspirado "Toto" Etchegaray lo pudo privar del triunfo, así como el tesorero Gabriel, del título. Esta Copa, pues, tiene sabor a consuelo.

FORMULA ENTRECOR  
a RENE ZANATTA



Porque el rataolino peleó de igual a igual con el que está considerado nada menos que como el "cuco" de la categoría. Y porque en esa lucha llevaba las de ganar hasta que una circunstancia fortuita lo hizo retrasar. Y porque a partir de ese desperfecto en la dirección, se propuso conservar el segundo puesto, trabajando titanicamente por mantener el auto en pista.

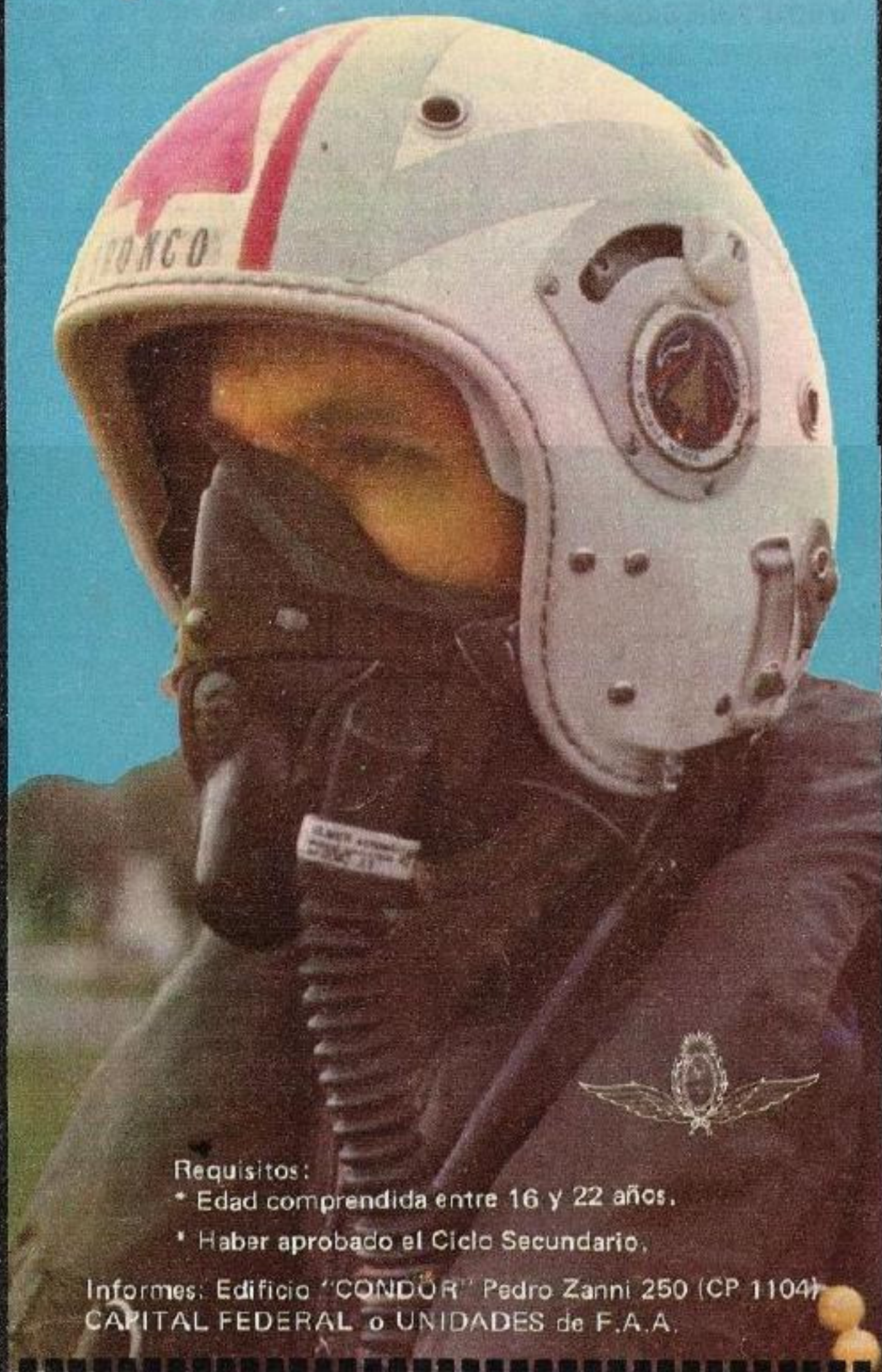
cales, periodistas y empresarios. El ágape fue brindado por el Círculo de Periodistas Deportivos de Bahía, como homenaje a los 25 años de la organización periodística "Ojo en la Ruta" y de su conductor, Osvaldo J. Ochoa. Felicidades, muchachos.

**DANIEL KEEGAN:** "Para nosotros —me refiero también a los que trabajan en el auto: mi padre, mis hermanos Jorge y Ramón, y los hermanos Sola, entre otros— esto, el tercer puesto, tiene sabor a triunfo. Hacemos todo con mucha modestia, a pulmón, en un plano muy alejado de los ahora tres 'grandes' de la categoría. Subir al podio es un ali-



ingrese

# ESCUELA DE AVIACION MILITAR



**Requisitos:**

- \* Edad comprendida entre 16 y 22 años.
- \* Haber aprobado el Ciclo Secundario.

Informes: Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) CAPITAL FEDERAL o UNIDADES de F.A.A.

FUERZA AEREA ARGENTINA - Edificio "CONDOR" Pedro Zanni 250 (CP 1104) Cap. Fed. o Unidades de F.A.A.

Solicito información referida a condiciones de ingreso a la ESCUELA DE AVIACION MILITAR

Apellido .....  
 Nombre .....  
 Calle ..... Nº .....  
 Localidad ..... C.P. ....  
 Provincia .....



*Amba: Gabriel Rates, de excelente tarea en su segunda carrera en la categoría con la Fuego ex-García Gómez. Pudo haber llegado a la victoria.*

*Abajo: Dos de buena performance encabezan este peloton de la Formula Entrecor. El futuro y prometido piloto de Formula 2 "Sudam", Gabriel Massei y el ex-Formula 2 Nacional, de excelente remontada, "Norby" Gentili. Los siguen Patat y Mtnervino.*

**PARTE MEDICO.** El Dr. Mario Jorge Zueedyk, médico a cargo del aspecto sanitario de la reunion, nos proporcionó el respectivo parte: **Del Río**, traumatismo cervical sin consecuencias neurologicas. **Mazzini**, escoriaciones y herida cortante minima. **Oltra**, eritema facial y cervical (quemaduras de primer grado). Los tres la sacaron bien barata, agregamos nosotros.

**¿DE LA ENTRECOR AL T.C. 2000?** El entrerriano **Raimundo Patat**, quien volvió este año al automovilismo a través de la **Entrecor**, estaba en 1987 en el T.C. 2000 con la coupe **Fuego** que adquirió a su coterraneo **Alberto Galeano**, quien participo con ella en un par de oportunidades.

**ATRAS DE FURLAN.** Tras todo buen piloto, siempre hay un equipo. **Gabriel Furlan**, en el momento del triunfo, enumeró a quienes hicieron posi-

ble su campeonato: **Sandro y Tulio Crespi**, **Saúl Lui** y la gente de **Los Tollos**, **Jorge Meriggi**, **Renault Argentina**, **Wobron**, **Bel Ray**, **Ruedas Argentinas**, **Wynns**, **familia Dulbecco**, **Filtrex**, **Ferrazzi**, y por sobre todo, "a **papa, mi familia y mis amigos...**". Chico agradecido, ¿no?...

**GENTILI PERPLEJO.** El **Norbi de Casilda** estaba perplejo: "Este motor me vuelve loco, lo hace 'Wylly' Kissling y cuando lo pone en el banco, tiene dos caballos más que el de **Benamo**; cuando lo echamos arriba del auto, no va..." Esto lo dijo el sábado; en carrera, fue avanzando desde el fondo hasta terminar quinto, muy cerca de **Gabriel Massei**.

**AÑO PARA OLVIDAR.** Así calificó **Juan Daniel Bovone** al que se cerró para la **Formula Renault**: "Tuve ocho abandonos y sólo tres llegadas; el único consuelo es que mejoré mi número de ranking, ya que del 11 pasé al 10". Otro consuelo para el laboulayense es que, al menos, siempre estuvo en el lote de punta.

**LINDO GESTO.** Fue el de "Toto" **Etchegaray** cuando daba la vuelta triunfal. Al ver parado al auto de **Furlan** (se había detenido sin embrague, media vuelta despues del banderazo), se bajó para felicitar a quien lo sucede en la titularidad del Campeonato.



*Colección*  
**GORSA**

Oscar Fineschi  
**FORD SIERRA 2.3 GHIA S**  
Campeón 1986 de Fórmula Sierra

Preparación: Carlos Sousa Martins  
Equipo Del Sur Competición

Foto: Carlos Neiro





# EL DOMINADOR Y TITULAR DEL TORNEO PRESENTACION EN TURISMO MANEJO SU FORD SIERRA GHIA S DE GRUPO A APLICANDO...

## LA FORMULA DE FINESCHI

Llegar al barrio de Quilmes y más aun estando lejos de su centro presupone una tranquilidad que puede sentirse como si brotara de las paredes. Lo mismo ocurre con esa casa que está casi en la esquina de Lavalle al 300 donde mora Oscar Fineschi.

"Creo que desde que nací tuve ganas de correr y pude hacerlo allá por el '76, cuando Gerardo (Del Campo) también corría en karting. Le pedí a mi padre que me comprara un kart pero no pude correr más de seis carreras de un torneo de no ganadores porque tuve que hacer el servicio militar. Lo peor de todo, es que cuando me dieron la baja me habían vendido el kart y no pude correr más."

Se había resignado a mirar los autos desde afuera hasta que recién en 1981 pudo disputar algunas carreras en el circuito platense de Estancia Chica con un Fiat 600. "El auto era de un amigo. Me lo dio para que lo armara y así lo hice. Después de todo tuvimos buenos resultados, algún record de vuelta, una buena clasificación y hasta un tercer puesto en carrera."

Otros dos años más volvieron a dejar "de a pie" a Fineschi hasta que en 1983 disputó tres competencias por el nacional de rally.

—El auto lo armábamos nosotros en el taller de un amigo y hacíamos lo que podíamos. Era un Renault 12 bien standard, sin autoblocante, con caja larga, con una leva, pero eso sí, bien armado. Aun así logramos buenas carreras como la de Córdoba en donde terminamos quintos con Marcelo Alberti como acompañante detrás de los Renault oficiales de Stillo, Torrás, Celis y Ríos."

—¿Tres rallies no te parecen pocos?  
—Sí. El rally me encanta y volvería a hacerlo cuando pudiese, sobre todo para adquirir más experiencia. Además, hay que elegir un buen auto y considerar la dificultad con la que uno se encuentra al competir con pilotos de Barrioche o Córdoba.

La manera en que accedió al automovilismo Oscar Fineschi, tenía las características de quienes quieren pagar ese "derecho de pista". Había trabajado siempre con amigos y después de estar inactivo en el '84, pudo debutar al año siguiente en Buenos Aires en la Clase Dos de Turismo.

"La mayoría de la veces que corrí lo hice sacrificando mi auto de calle. El año pasado desarmamos el 128 y lo volvimos a armar para la carrera del Autódromo en donde obtuvimos el quinto lugar en clasificación y en la carrera."

Ese año había demostrado tener un buen rendimiento porque con cinco clasificaciones se colocó decimoprimer en el campeonato de la especialidad sumando un total de 43 puntos.

"Corriendo con el Fiat tuve la necesidad de conseguir una publicidad, y como soy amigo de Gerardo, él me consiguió la única que podía disponer en ese momento."

—¿De qué forma proyectaste encarar este año en la Fórmula Sierra?  
—En realidad fue Gerardo del Campo quien me incentivó a que armara un Sierra. Por supuesto que al principio me resultó prácticamente inalcanzable y por esa razón tuve que vender el Fiat de Clase Dos y mi auto particular.

Hablando con mi padre, le dije que fuéramos a hablar con la gente que me había presentado Gerardo para ofrecerles el coche, y aunque considero que fue algo de caraduras, tuvimos suerte y nos apoyaron. Como ellos, la gente de



Oscar Fineschi y su cara joven.

Induslam también era propietario de la coupé Ford Taunus que a principio de este año corria Perini y me la dio para que la manejara porque no había obtenido resultados hasta ese momento. Es así que desde febrero de este año estoy en dos categorías y con un importante sponsor.

—¿De qué forma establecieron el equipo con Gerardo?  
—Digamos que, lo que llamamos equipo, existe por amistad y por la publicidad en común que tienen nuestros autos. Pero realmente no operamos como tal por una razón de tiempo y esfuerzo. Decidimos trabajar cada uno con el mecánico que quisiéramos. Yo lo estoy haciendo en este momento con "Willy" Garófalo. Todo se hace en forma independiente salvo que la provisión de elementos y repuestos está a cargo de Souza Martínez.

—¿Que harían si tuvieran que establecer las posiciones de llegada?  
—Yo salgo a hacer mi carrera como Gerardo hace la suya. Si, por ejemplo, hay una necesidad imperiosa de ganar por parte de él, o mía, para definir un campeonato, tal vez la carrera sea diferente. Por la amistad que tenemos. Incluso, si se diera el caso de que Gerardo rompa la caja y mis mecánicos están disponibles le darían una mano, pero nada más. Como dije, él tiene su grupo de mecánicos que le arman el auto y yo el mío.

—¿Cree que este año se iba a presentar así?  
—Sabía que iba a andar bien. Simplemente me limité a tomar como antecedente que en Turismo había obtenido buenos resultados casi sin elementos. Tenía por un lado la experiencia de gente que venía trabajando en la categoría hace diez años y por el otro estaba yo, debutando sin ningún tipo de

medios en una categoría que era nueva para mí. Es por eso —sumado al asesoramiento que me proporciona Souza Martínez para poner en pista el Ford Sierra— que este año, por lo menos, todos íbamos a empezar mecánicamente iguales.

—Pero además del medio mecánico, existen otros factores que Oscar Fineschi y su equipo no descuidaron, por los resultados obtenidos, en ningún momento. Por supuesto que alcanzar un torneo en una nueva categoría es importante, pero más aún lo es si se tiene en cuenta que de las primeras ocho competencias, tres fueron para él. Exceptuando la primera prueba en Río Cuarto no se bajó del podio en todo el año. Dos terceros puestos, dos segundos y tres victorias logradas faltando aún dos competencias para finalizar el campeonato.

—El mantenimiento del auto ¿cómo lo realizan?  
—No es mucho el trabajo. Luego de las carreras se revisa el motor (hasta ahora no tuvimos ningún tipo de problemas). Salvo algún cambio de aros que le hicimos, sigue siendo el mismo con el que empezamos a correr.

—¿Qué harás en 1987?  
—Para el año que viene voy a seguir en la Fórmula Sierra y también pienso armar una coupé Sierra XR4 para TC-2000. El casco ya está encargado a Ford, aunque todavía, a pesar de tener en cuenta la gente que trabaja conmigo este año, no tengo definido quién la atenderá. Esa es la idea básica aunque quizá le compremos la coupé a Gerardo. Pero como están dadas las cosas hasta ahora, seguramente la vamos a armar nosotros.

Desde su casa nos dirigimos al taller donde se encuentra el Sierra Ghia S con el que ganó el "Torneo Presentación". Seguimos charlando sobre su proyecto para el '87 cuando se detuvo y nos comentó: "El año



"Fino" llevado en andas por la numerosa barra quilmeña, luego de ganar en Buenos Aires y lograr el primer puesto del torneo.

que viene será más difícil que éste, pero tengo fe porque sé que trabajando a conciencia vamos a llegar". Este año ya lo hizo.

Marcelo Armentano

### ANTECEDENTES

Nació el 14-4-58 en Buenos Aires.  
1976: Karting - seis carreras en un torneo de no ganadores.  
1981: Fiat 600 - 8 carreras en Estancia Chica.  
1983: Rally (R-12 TS)  
Vuelta del Noroeste - Abandonó  
Pagos del Tuyú - 5º Clase 2  
24 Hs. de Tanti - 5º Clase 2

1985: Turismo Clase Dos (Fiat 128 1,3)

28-7	Ba.As	5º
25-8	Avellaneda	4º
13-10	Bahía Blanca	8º
17-11	Santa Fe	3º
1-12	Buenos Aires	4º
Finalizó 11º en el campeonato con 43 puntos.		

1986: Fórmula Sierra

15-6	Río Cuarto	N/C
9-7	Córdoba	3º
24-8	Las Parejas	2º
24-8	9 de Julio	1º
14-9	Gral. Boca	3º
28-7	Resistencia	2º
19-10	Rafaela	1º
16-11	Buenos Aires	1º
TC-2000 (Ford Taunus GT)		
3-5	Las Parejas	7º
7-7	Salta	7º
10-8	Chaco	14º
7-9	Rafaela	9º
5-10	Pigüé	N/C



Para publicar gratis su aviso llene el cupon o maquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y telefono, 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.

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

- Llene cada casillero con una palabra o cifra.

## 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.

### 1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -COMPRA-

Vendo FIAT 128 1300 GRUPO A listo para largar en Turismo Pistero. Preparación RG. Hablar con Mario Berca, Castro Barros 1585 - Córdoba. TE: (051) 804438.

Vendo FIAT SUPE-REUROPA 1500. Listo para largar en Turismo Pista. Preparación R-G y Servadio. Tratar en Gavilán y Juan B. Justo Te. (01) 58-4808. De 9 a 21 todos los días.

Rally FIAT 1300 CIL. Único. Llegó 9° rally 1986. Arg. Tomas importadas. Tween mast. Siempre todo nuevo. Seguridad Fades Gamaut. Papeles en orden. Córdoba 8008. Rosario. S. Fe. Te. 041390455. De 19.

SALGADO NASH alquila 128 Clase Uno Rally, con auxilio. Mensaje TE. 33 Unquillo. Horario comercial.

Alquila Tres 128 Clase Uno y 1500 Clase dos. Todos para ganar sus categorías con asesoramiento y auxilio en Rally. Te. (051) 81-5617. Córdoba.

RALLY FIAT 128 CIL. Flamante, gomas importadas nuevas. Tween Mast, todo reforzado. Llegó 9° Rally Argentina. Listo largar. Bellestini. Papeles en orden. Ver en Córdoba 8008. Rosario. Tel. 390465.

KARTING CHASIS TRAK motor Parrilla o nuevo. Ocho ruedas, repuestos varios, buen precio, acepto ciclomotor como parte de pago o moto. TE: 431-1858 o 568-4811.

Vendo FIAT LIBRE 850. Listo para largar con todos los fierros, coche depunta. Vendo por cambio de categoría. Hacemos el tiempo en el circuito que desees. TE: 750-1587. Daniel.

MONOPOSTO TULIA XVI motor Renault 850. (Ideal F-4 Tucumana o zonales). Completo. Urgente vendo a permuto. Mecánica Balbuena. Llantas estilo. Repuestos. Precio oportunidad. Financiación. TE: 0474-22234. Saito (B.) do 10 a 17 hs. Sr. Maicla.

Vendo PEUGEOT 504 TN 78. Rally nacional o provincial. 2° Clase 3. Rally de Lincoln 86. Excelente estado. Casco, motor, gomas, etc. Algunos fierros 8 ruedas nuevas. 0342-24521.

TORINO TC 3 LITROS O STOCK CAR. Completo, en marcha. Varios. Fierro

de repuestas. Cajas, motores, relaciones, diferencial, trailer. Baradero Pcia. Bs. As. E. Genoud 258. TE: 0329-81671.

Vendo CUPE DODGE TC lista para largar Fierros De Primera. Toda a 0km o permuto por autos y moto con o sin repuestos. Todo a prueba. Directorio 3544. TE: 611-5947. Cap.

MONOPOSTO 350 TULIA XVI motor Renault 850. Completo. Urgente. Vendo a permuto mecánica Balbuena. Llantas estilo. Repuestos. Precio oportunidad. financiación. TE: 0474-22234. Saito (B.) do 10 a 17 hs. Sr. Maicla. (Ideal F-4 Tucumana o zonales).

Vendo FORMULA RENAULT ARGENTINA completa o chasis solo. Tulla XXIII. Frenos Pozzi. Caja Merigot. Preparación nuevo. Reglamento. Tratar Roldán 280. San Francisco. Pcia. Córdoba. TE: 25602 o 20111. Luis Nicolini.

KARTING COMPETICION nuevo vendo permuto. Tucumán 1335. Castelar

## Benini Escap

EQUIPOS ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION Eneces al interior

MELO 4130-FLORIDA (1602) 760-1173

TC 3 LITROS FALCON vendo a permuto. Listo para largar. De punta. Gomas pista y ruta Baradero. Prov. Bs. As. Genoud 258. TE: 0329-81671.

Vendo FIAT 128, H08 de COMPETICION fierros Bellestini. Auto ganador. Listo para largar. Guía 1732-34 Te. 023-30191. Mar del Plata.

SPAZIO SI mejorado. Todo bare kilómetro en uso. Listo para largar. 982-1163 por la noche.

DOS FRA VENDO. Dos chasis Tulla 22 (uno con el N° 3) y motores Reybet, cajas TCM. Permutas y/o facilidades. Tratar con Sergio Salmi. TE (0329) 25229 o 26798.

ALQUILO FIAT 128. Para rally, clase 1. Máquina ganadora. Llamar a Juan Carlos Louso. (0462) 91164 o verlo en Villa Garas.

FIAT 128 RALLY. Motor 1300 preparación Prato. Auto de punta. Vendo a permuto. Llantas "Negra" Rilla. TE (en Hughes): (0473) 91036 o 91063.

Vendo DATSUN 280 ZX listo para largar en el Campeonato Argentino de Pilotos. Hablar al TE (01) 855-0164.

SIERRA grupo 4. José Luis Restone vende perfecto estado ganador en Cabalen con repuestos varios. A toda prueba. Item 463. Capital. 553-0745.

RENAULT 12 RALLY casco Mod. 79 con una carrera. Motor Cosma. Caja corta, radiador aceite. Suspensión Liggett. Fierros Jaula Fades. Listo para largar. Armado de primera mano. A 8.000 permuto financiación. Tel. 051-66851-0586-94366.

Vendo FORMULA 5 CHASIS LADI motor Zanella, carburador Mitsubui, encendido electrónico. Todo nuevo, sin rodar. Una oportunidad. Listo para largar. TE: 665-6805. Digno de ver.

FIAT SE 1.5 RALLY vende José Tubal. Auto de primera línea, ganador de la general en dos rallies bonaerenses. Mecánica Chiro Colacero, motor Zoquete Espósito. Gran oportunidad. TE (0544) 21797.

FIAT 128/1100 de rally. Auto de punta alquilo. Tratar con Sr. Laustó. TE: (0462) 91164.

Vendo DOS AUTOS DE TURISMO DE CARRETERA CON con motor Chevrolet. Considero permutas. Hablar con José Segade Sánchez, en el TE: (01) 290-1557.

CUPE BARRACUDA CHRYSLER V8. A nuevo motor 7000 km interior pintura S211. Faros hidráulicos. Línea Auto Fantástico. Motor de repuesto. ACJA automotores. Dirección hidráulica. Tel. 021-243073. La Plata.

FIAT 600 STANDARD MEJORADO N° 8. 3 carreras ganadas 3 segundos puestos con 2 motores listo para largar. Jaula y butaca Fades. Repuestos varios. Horario 6 a 14 TE: 681-1754, 687-9250. Boni.

CUPE FORD 40 LA. Galea TC, única, freno, discos, butacas. Jaula tanque aluminio, paliers flotantes. TC del Recuerdo a Ayer como la de los Galvez. Verlo Itaguai 2969. Cap. TE: 2969. Cap. Cupón I.O. TE: 922-8439.

Vendo a permuto SPORT PROTOTIPO. Chasis Sergio. Frenos Pozzi, llantas 810, amortiguadores Hopa, motor Padovani, caja Marigot con todas las relaciones. Repuestos varios (todo nuevo). Tel. 255-2459.

Vendo a permuto T.C. BIFLAZA mecánica Falcon. Caja Saenz, varios repuestos, radiadores, varios relaciones. Diferencial, trailer con Malacate 743-6431. Escucho ortas 18 22 horas.

Vendo dos VOLKSWAGEN GACEL GS con motor nuevo, caja corta de 5ta., listas para largar en Rally. Autos de punta. Hablar con Alfredo Alfamirano a Río Tercero. TE (0571) 21779 o 25259.

Vendo TC BONAERENSE CLASE C Mecánica Chevrolet. Pedro Goyena 287. Villa Insuperable. TE: 652-6728. Repuestos. Desde las 14 hs. Con o sin mecánica.

RENAULT 12 RALLY vendo a permuto a 7000 con auto blanco, y caja corta. Motor Berta, repuestos varios. Muy buen auto. Ideal prov. Bs. As. Llamar de 12 a 14 horas a TE: 6138538. "Paco".

Vendo a permuto por cambio de categoría a SPORT PROTOTIPO motor nuevo, gomas nuevas, relaciones de caja, trailer subcampeón 1985, buen auto. Tratar Escalada 1036. Cap. Fed.

SPORT PROTOTIPO nueva, lista para largar. Vendo a permuto por coche calle 826-9006.

Vendo CHASIS FORMULA 5 (cinco) sin motor. Frenos disco, suspensión independiente, motor central. Todo lo demás completo. A 700. Calle 4 N° 653. Santa Teresita. Tel: 0245-20319, código postal 7107.

Vendo a permuto SPORT PROTOTIPO zc 1050, motor 0 Km, bujías, relaciones de caja, subcampeón 1985. Listo para largar. Buen precio. Tratar Escalada 1036, Cap. Fed.

Aranzona vende DODGE TURISMO CARRETERA 3 LITROS 0 Km listo para largar. Con o sin repuestos, todo de primera. A 35.000, todo autos parte de pago y motos. Directorio 3544. Cap. Tel: 611-5947.

FIAT 500 STANDARD mejorado, listo para largar. Muy buen auto. Tapa de Motor RG con trailer vendo permuto, casco modelo 74. Excelente. Aranguren 1813. Capital. Hay que verlo.

Vendo SPORT PROTOTIPO motor y leva rullo, trailer y repuestos varios. A 3.500. Castelli 2650. Tomas de Zamora.

Lodi vende SPORT PROTOTIPO carrocería y caja nuevas. Todas las relaciones, motor de punta. Frenos Pozzi. Tel: 207-4070.

Vendo DOS VOLKSWAGEN GACEL GS listas para largar rallies nacionales o zonales. Autos de primer nivel. También repuestos de todo tipo. Hablar con Alfredo Alfamirano en Río Tercero, Córdoba al TE (0571) 21779 o 25259.

Vendo FORMULA 5 chasis Lodi, motor Zanella, carburador Mikuni, encendido electrónico. Todo nuevo sin rodar. Listo para largar. Tel: 665-6805. Llamar de noche. Última chasis fabricada por Lodi. Una oportunidad.

### 2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

COUPE TORINO 67 estado nuevo, motor preparado, tapa especial, bielas especiales, pistones especiales, poleas dentadas, radiador de aceite, engranajes especiales de distribución regulables, realbio coche chico en parte de pago. Tel. 783-5953 (después de las 21 hs).

Vendo Dodge 1500 1979 fuera de serie. Tapa, leva Crespo, motor nuevo, encendido Dulbeco. Canaslen, suspensión TC 2000. Estado impecable. Llamar 748-3881 19 a 22 hs. Preguntar Sr. Jorge.

Vendo permuto CHEVROLET 1928 Campeón. Pintura labrada, capota, carinas, tapizado, goma, llave siueda, gomas buenas. Todo original. Precio razonable. Tratar Humberto Maschio Vélez Sarfield 593. Tel: 214853, Concordia, Entre Ríos.

### 2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

FORD CUPE 1941 mecánica F-100, butacas instr., gomas, motor 10 puntos, chapa pintura 11 puntos para entendiados 180 km color negro. Verla Cora 015, Capital Federal. Tel: 67-5621-69-1506 Sr. Jorge.

CUPE BARRACUDA CHRYSLER V8. A nuevo motor 7000 km interior pintura S211. Faros hidráulicos. Línea Auto Fantástico. Motor de repuesto. ACJA automotores. Dirección hidráulica. Tel. 021-243073. La Plata.

Vendo FORD MODELO 1956 VICTORIA COUPE sin parantes casi original. Motor diez puntos. Falta pintar solamente. Calle Bahía Blanca 230, Florencio Varela (Estación Zeballos) Tel: 602 2062, provincia de Buenos Aires.

Vendo COUPE FORD VICTORIA MODELO 1956 muy buen estado, especial para coleccionista. Escucho ofertas. Tel: 602-2062 o personalmente. Calle Bahía Blanca 230, Florencio Varela. Estación Zeballos, provincia de Buenos Aires.

Vendo COMPE FORD 38 carrocería TC listo para pintar. Mecánica a terminal sin radiador. Tel. 0953-5121. Horno afuera Sr. Luis. Guatrache, La Pampa.

Para coleccionista CITALIA MONZA MODELO 62. Oliden 777 Capital.

FIAT 147 SORPASSO "SPECIAL". Modelo 1984. 2 Weber 40-40 verticales. Tapa de cilindros Grupo-Dos. 4 amortiguadores Koni. Caja de 5°. Admisión y escape especial. Distribuidor Dulbeco. Encendido Electrónico. Frenos de disco ventilados. Bomba de nafta eléctrica. Pirelli P-3 nuevas. 120 HP. Total: A 10.000. Tratar: 666-4812 (de 8 a 12).

### 2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -VENTA-

DATSUN 260 ZX modelo 80, 70.000 km reales, jamás golpeado, impecable, color marón o permuto por menor valor. Alberio, 208-5866.

### 2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

JEEP 4 x 4 WYLLIS reparado total chapa pintura, tracción delantera, alta, baja. Impecable. Vendo A 3.500, entrega y financiación Sr. Carlos. Bolívar 440. Rafaela. CP. 2300. Tel. 25758.

COUPE TORINO 1971 380 W mecánica Berta, impecable. Trompa Liebre II. 70.000 Km reales. A 4.500. Caranel Molinos, Córdoba, Tel. (0582) 8146.

Vendo JEEP 1957 CORTO doble tracción, poleas, barra defensa, faros. Muy buen estado. Rivera Indarte 2723, San Justo B.A. Tel.: 651-1306. A 4.800. Carrocería chapa nueva. El mejor de todos.

### 5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo a permuto ZANELLA 200 RZ de competición. Lista para largar, muy buena con repuestos a motor solo. Saenz Peña 261. (6550) Bolívar Te: 0314-7884. Pcia. Bs.As.

Vendo a permuto por coche igual valor TRIUMPH 650 cm3, modelo 1953, Triumphbird 110 totalmente original. Muy buena. Llamar después 13 horas sábado y domingo todo el día 768-1242.

### 6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo dos MOTORES ZANELLA 125 cm3 (sin encendido) para categoría promocional señas, al módico precio de A 500.- Llamar al 612-5017/9345. Preguntar por Daniel.

MOTOR RF 100 CC completo y repuestos varios. TE: 0245-3005.

Vendo JAULA ANTIVUELCO CITROEN. Visa, Faros, Cible, Rally, Dirigiro Aisina y Uruguay, Los Toldos, Bs.As. TE: 2152. Osvaldo Pifreya.

Vendo MOTOR RENAULT ALPINE F-2. Ex Bianchi. Preparación entera a nuevo con múltiples distribución Dulbeco y dos carburadores Weber 45-45. Todo a revisar. Trata 755-3344, 572-9577. Horario comercial. San Lorenzo 4720. V. Ballester. Pcia. Bs.As.

MOTOR RENAULT ALPINE 1600 cc F-2 vendo. Completo con 2 carburadores Weber 45-45 distribuidor Dulbeco, múltiples admisión y escape. Todo a revisar. Tratar 753-3749, 755-3344. Horario comercial.

Vendo MOTOR RENAULT 18 para TC-2000. Preparado por Creste Berta. Hablar al TE: (01) 855-0134.

### 10.0 VARIOS

Vendo GALPON en Ruta 8 km. 32.500 a la altura de San Miguel. Ideal taller o depósito oportuno. Llamar al teléfono 0320-25569.

EQUIPAMIENTO STATUS COMPLETO PARA FURGON V.W familia tipo. 2 meses de uso, prácticamente nuevo. Escucho ofertas razonables. Uquiza 4582.86. Florida. 760-6543.

Eduardo Saenz vende MICRO, CASA RODANIE Y TALLER, totalmente equipado, incluso con malacate Mercedes Benz 317, modelo 67. Impecable, 651-2564-0571 Ver en Auda, Provincia Unidas 5960, Isidro Casanova.



**REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS**

**MUSTANG \* LASER \* RANGER \* GRANADA \* ECONOLINE  
SILVERADO \* CHEYENNE \* ESCORT \* BRONCO \* CUSTOM**

- \* LINEA COMPLETA
- \* LEGITIMOS
- \* IMPORTADOS
- \* NACIONALES

**IMPORCAR**

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

TARJETAS DE CREDITO

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

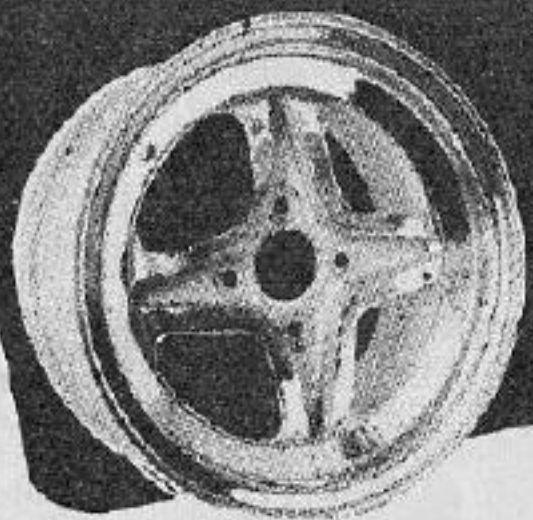
- \* T.C. 2000
- \* F2 Limitado-Nacional
- \* F. Renault Argentina
- \* F.2 Codasur y Entrecor
- \* F-5
- \* Turismo clase 2, 3 y 4
- \* SPORT PROTOTIPO
- \* CAP
- \* F-850
- \* RALLY
- \* MILLE - MIDGE
- \* LLANTAS ESPECIALES
- Y además categorías zonales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR  
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

**LLANTAS DE COMPETICION AERA**



**BUZOS ANTIFLAMA**

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO. NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA, CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TURCA. YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA HOMEX II USA

**KARTING MIDGET:**  
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS COMPARAR CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR EN ROSARIO Y SANTA FE.

ENVIAMOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123. TEL 744-2583

FRONTE A ESTACION SAN FERNANDO (1646).



**FERRAZZI**

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

**CABLES PARA BUJIAS**

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

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9616 y 687-0051



**EQUIPAMIENTOS SOUZA**

REPLICAS ORIGINALES DEL JEEP C.J.5 y C.J.7 AMERICANO, POTENCIADO CON MOTOR FORD.

- \* Paneles Flotantes \* Diferencial autobloqueante \* Dicos en las cuatro ruedas \* Caja de cuarta \* Reductora de salida central \* Diferenciales DANA 44

BF Goodrich. LINE COMPLETA EN ACCESORIOS PARA EQUIPAR A FOOL SU TODO TERRENO

HUMAITA 1282 - VALENTIN ALSINA - T. E. 208-6604

**DISTRIBUIDORA "SUD"**



REPUESTOS Y ACCESORIOS

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

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

**TODO TERRENO**



**ARENEROS**

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS DESDE ..... A 190

Campichuelo 585. CAP. 982-5412/85

**IMPORTADOS**

- \* VISA \* GS. \* CX \* MAZDA 323 R.20 - GALANT. ALFA \* R.5 \* REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS \* RECAMBIO TREN DELANTERO \* TRANSMISIONES \* SUSPENSION

Envió al interior TEL.: 572-8404

**AVANT MOTOS**



SERVICE REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981. Tel.: 961-8947

**F.A.D.E.S**

**BUTACAS**

JAUJAS DE SEGURIDAD

CINTURONES ARNES

T.C. RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813, esq. H. Irigoyen.

FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

**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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

**amortiguadores**

**sadaf**

- \* SUSPENSION
- \* DIRECCION
- \* REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES

**Suspencar s.r.l.**

Avda. La Plata 568/72. TEL: 963-4792  
Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255

En Avda. La Plata se atiende: Sabado 8,30 a 12 - 14,30 a 20 Domingo 9 a 12,30 hs.

**DA-DA**

**PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR**

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

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

TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Colocacion en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Pail 471 (AR. Warnes 1100). TEL 855-0449  
Avellaneda 435 - Via. López. 795-1607

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

Auto Radio

**SARANDI**

- \* VENTAS Y REPARACION \*
- AIRE ACONDICIONADO

Service Pioneer • Motorola • Bellek  
• Aiwa • Transica • Panasonic • Cassettes • Antenas eléctricas

AV. DEBENEDETTI 3543 - SARANDI - T.E. 204-5191

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

**EF**

SAN MIGUEL 664-0619

**REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES**

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

**DULBECCO**

**PEUGEOT 505-COUPÉ FUEGO**  
A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...  
E INYECCION CONSULTENOS

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

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



# ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 134

10 de diciembre de 1986

Stock Car, T.C. Biplaza y Limitada 31 en Buenos Aires

## SEREIN EN STOCK TRAS ACCIDENTADO FINAL

Con la organización del Club de Autos y Motos, se llevó a cabo en el autódromo de Buenos Aires el domingo 16 de noviembre una nueva fecha por los campeonatos zonales de las categorías **Stock Car Argentino**, **Turismo Competición Biplaza** y **Limitada 31**; las dos últimas utilizaron el circuito N° 5 (2.126,31 mts) mientras que Stock Car giró —como todo el año— en el N° 7 (2.640,85 mts).

**Limitada 31.** Alfredo Núñez fue el dominador en toda la carrera acosado en principio por Pérez, quien luego sería superado por Spinella, logrando de esta forma mantener la expectativa de la definición del segundo puesto en el campeonato para la última carrera, ya que el título está definido a favor de Horacio Lloveras y ahora entre Núñez y Spinella sólo hay dos puntos de diferencia. El tercer puesto, logrado con andar sumamente parejo, lo obtuvo el "flamante marido" (se casó el sábado a la noche) Oscar Moreira, partiendo de luna de miel con el trofeo en la valija; Miguel Pascual, luego de trabajar toda la noche reemplazando el motor, arribó en el cuarto lugar tras dura lucha, primero con Laser y luego con Agostini.

**Clasificación:** 1° Alfredo Núñez (Jeep/Sarandí) 10 vueltas en 10m 51s 97/100 a 117,414 km/hora; 2° Norberto Spinella (Jeep/Sarandí) 10m 59s 2; 3° Oscar Moreira (Jeep/Sarandí) 11m 16s 5; 4° Miguel Pascual (Jeep/Sarandí) 11m 16s 85; 5° Ricardo Agostini (Jeep/La Plata) 11m 22s 44; 6° Carlos Cognetti (Jeep/La Plata) 11m 27s 1; 7° Juan Smatrala (Jeep/San Francisco Solano); 8° Ricardo Pérez (Jeep/Ezpeleta); 9° Pedro Laser (Jeep/Sarandí); 10° José Casanova (Jeep/Sarandí). **Campeonato:** Lloveras 81 puntos, Núñez 60, Spinella 58, Pérez y Dolcini 28.

**Turismo Competición Biplaza.** Gustavo Fronzín logró su cuarto triunfo consecutivo, pasando con éste a la punta del torneo, con diez puntos de diferencia sobre José Doce Portas, quien terminó en el segundo puesto de la competencia, sin inquietar durante la misma al ganador, quien solamente tuvo que superar en la primera vuelta a Juan Russo tras una magnífica largada de éste. Pileo giró toda la competencia en el tercer puesto soportando el asedio de Marcelo Fronzín en la primera mitad, tomando la posta luego Giurfo; destacable tarea realizada por "el colorado" Skripczuk y Silvio Massi, ambos con notable mejoría en sus plantas motrices, arribaron en el quinto y sexto puesto final.

**Clasificación:** 1° Gustavo Fronzín (Ford/Tigre) 10 vueltas en 10m 20s 8/100 a 123,304 km/h; 2° José Doce Portas (Chevrolet/Monte Grande) 10m 21s 45; 3° Oscar Pileo (Chevrolet/Ramos Mejía) 10m 54s 36; 4° Salvador Giurfo (Chevrolet/Luis Guillón) 10m 59s 3; 5° Juan

Skripczuk (Chevrolet/Florencio Varela) 10m 59s 38; 6° Silvio Massi (Chevrolet/Lanús) 11m 24s 16; 7° Gilberto Arduin (Chevrolet/Roque Pérez); 8° Jorge Sánchez (Chevrolet/Monte Grande); 9° Eduardo Clemente (Chevrolet/Avellaneda); 10° Marcelo Fronzín (Ford-Tigre). **Campeonato:** Gustavo Fronzín 170 puntos, Doce Portas 160, Suárez 151, Giurfo 93, Pileo 80.

**Stock Car Argentino.** Un final sorpresivo se presentó en esta categoría: luego de un amplio dominio demostrado durante toda la carrera por Orlando González y su Falcon, en la frenada de la horquilla de la última vuelta, a solo trescientos metros del final, fue embestido desde atrás por el Dodge de Hugo Arroyo sufriendo un despiste que lo dejaría en el sexto lugar luego de la desclasificación de Arroyo, perdiendo éste el segundo lugar que logró en pista, ya que después del "toque" con González quedó desacomodado, siendo superado por Serein, quien luego nos manifestara haber esperado desde mitad de carrera una situación parecida sin intención de acercarse a la lucha directa, a pesar de que luego de las primeras rondas, una vez asentados sus neumáticos nuevos, su máquina entregó un rendimiento óptimo.

Alvarez, que había perseguido al principio a González, comenzó a perder rendimiento en su motor, resignándose a un cuarto puesto que luego del incidente se transformaría en segundo. Todo no terminaba en los primeros puestos, desde atrás en gran actuación los Falcon de Cusano y Archanco vinieron remontando hasta arribar en el tercero y cuarto puesto final.

**Clasificación:** 1° Carlos Serein (Dodge/San Justo) 12 vueltas en 14m 6s 83/100 a 134,710 km/h; 2° José Alvarez (Chevy/Lomas de Zamora) 14m 11s 53; 3° Juan Cusano (Ford/Temperley) 14m 20s 25; 4° Norberto Archanco (Ford/La Plata) 14m 22s 78; 5° Sergio Cuchietti (Chevy/Villa Tessel) 14m 23s 25; 6° Orlando González (Ford/Villa Tessel) 14m 35s 71; 7° César Rivara (Ford/Villa Tessel); 8° Roberto Argento (Chevy/Morón); 9° Alberto Camperchioli (Torino/Ramos Mejía); 10° Adrián Seoane (Chevrolet 400/Haedo). **Campeonato:** Nowak 38 puntos, González 30, Serein 28, Martín 27, Alvarez 21.

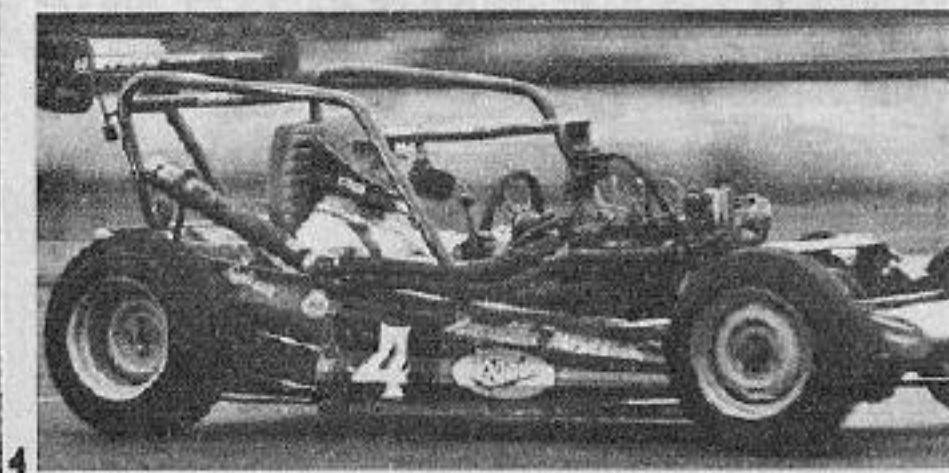
(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

1 Carlos Serein, a la postre vencedor en Stock Car.

2 El momento crítico en la carrera de SCA: Hugo Arroyo empuja y desacomoda al líder Orlando González. Fue desclasificado por eso (Foto Rubén Lettieri).

3 Podio del T.C. Biplaza: de izquierda a derecha, Skripczuk, Doce Portas, Giurfo, el ganador Fronzín y Pileo.

4 Alfredo Núñez dominó toda la carrera de Limitada del '31.



**Laboulaye, Cba.** — El domingo 16 de noviembre pasado se disputó la última competencia del sexto campeonato Ciudad de Laboulaye para la especialidad Regularidad, en sus categorías primera y segunda. Organizó y fiscalizó el Círculo de Regularidad y Rally de ésta.

El recorrido comprendió el trayecto entre Laboulaye-Maitaldí y regreso, de 185 km. Dirigieron la prueba Roberto Coria, Olivio Giordano y Luis González. Los participantes fueron todos de esta ciudad, salvo en el caso del binomio Francisco Pettarin-Jorge García, que representan a Venado Tuerto. De los venadenses puede decirse que jerarquizaron la competencia, ya que además de ser figuras de primerísimo nivel en nuestro país, ostentan el título de campeones sudamericanos, obtenido en 1985.

Armando Carletti y Cesáreo González obtuvieron el triunfo en la jornada; al clasificarse solamente terceros Pettarin-García, aquéllos lograron el título en primera categoría. Los resultados de la última fecha fueron éstos:



Junto al auto el piloto Armando Carletti; de oscuro el navegante Cesáreo González, campeones laboulayenses de primera en regularidad. Entre ellos, Coria, el hombre de CORSA en la zona.

Regularidad en Laboulaye

## CARLETTI-GONZALEZ, CONSAGRADOS

**Clasificación final:** 1° Armando Carletti-Cesáreo González, 105 p.e.c.; 2° José Falchi-Epifanio De Luengas, 192; 3° Francisco Pettarin-Jorge García, 286; 4° Miguel Irrazábal-Roberto Goñi, 390, y 5° Raul Perrone-Juan Carlos Fanti, también 390 puntos en contra. El campeonato, en consecuencia, quedó finalmente así: campeones, Carletti-González, 786,38 puntos; subcampeones, Pettarin-García, 763,92; 3° Falchi-De Luengas; 4° Irrazábal-Goñi; 5° Perrone-Fanti; 6° Coria-Morena; 7° Maggi-Faustino Diaz; 8° Bruno-Luis González, y 9° Genesis-Liliana Neviani.

En Segunda Categoría, así quedó el campeonato: campeones, Héctor Pereyra-Bartolo Principi, 800 puntos. 2° José Sirczman-René Magra, y 3° Barzola-Salinas. (Informe de Héctor J. Soría)



## II° Rally del Alto Valle

# LOVAGNINI-DE RIOJA, LA CLASE Y LA GENERAL

**Centenario, Nq** - Los pilotos Lovagnini-De Rioja con un VW Gacel se adjudicaron la clase 2 y la clasificación general en el II° Rally del Alto Valle, llevado a cabo los días 15 y 16 de noviembre pasado, con la organización de la Asociación de Volantes de General Roca y la fiscalización de la Regional N° 11 de Automovilismo Deportivo.

La prueba corrida por caminos del Alto Valle de Río Negro, hizo abandonar a más de la mitad de los 42 autos que partieron el sábado. En la primera etapa se impuso el barilocheño García Jurjo (VW Gacel); para el domingo se esperaba una dura porfía entre él y Lovagnini, pero en el segundo parcial dominical quedaron sepultadas las esperanzas del hombre del sur.

Sin embargo Lovagnini-De Rioja no alojaron el ritmo aún sabiendo que nadie lo podía discutir el triunfo. Así le sacó más de tres minutos a Hernández-Haberkon, quien con el Peugeot 504 ganó la clasificación de la clase 3, aunque ese resultado permanece en suspenso por una anomalía en las válvulas del motor del hombre de Catriel. En caso de ser desclasificado, su coterráneo Peral-Zubillaga ocuparía el puesto, ya que llegaron a sólo 9 segundos de Omar Hernández. Silenzi-Meza, ganaron en la clase 1.

**Clasificación General Final:** 1° Lovagnini-De Rioja (VW Gacel/Cipolletti, RN) 2h 30m 44s; 2° O. Hernández-Haberkon (3-Peugeot 504/Catriel, RN) 2h 33m 52s; 3° Peral-Zubillaga (3-Peugeot 504/Catriel, RN) 2h 34m 01s; 4° Liguori-Borghese (2-Renault 12/Gral. Roca, RN) 2h 38m 45s; 5° Lamperti-Lisi (3-Renault 18/Allen, RN) 2h 39m 38s; 6° González-Yacopini (2-Fiat SE 1.5/XX) 2h 41m 52s; 7° Silenzi-Mesa (1-Fiat 128/Allen, RN) 2h 42m 59s; 8° Díaz-González (2-VW Gacel/Bariloche) 2h 43m 20s; 9° Pires-Albandoz (1-Fiat 147/Bariloche, RN) 2h 43m 47s; 10° Gómez-Heckmann (1-Fiat 128/Gral. Roca, RN) 2h 45m 10s; 11° Barroero-Demich (1-Fiat 147/XX) 2h 45m 38s; 12° Bernardi-Castro (1-Fiat 128/Catriel, RN) 2h 47m 44s; 13° Schmidt-Bello (1-Fiat 128/XX) 2h 50m 10s; 14° Pellejero-Zeiss (1-Fiat 128/Bariloche) 2h 53m 28s; 15° Martín-Axt (1-Fiat 128/XX) 2h 54m 32s; 16° "Bambino"-Javier (1-Fiat 128/XX) 3h 00m 00s; 17° Liberati-Miasso (2-Renault 12/XX) 3h 12m 36s; 18° Garrido-Garido (1-Fiat 147/Zapala, Nq) 3h 13m 02s; 19° Fernández-Morongiú (2-Renault 12/Huergo, RN) 3h 23m 10s.

Informe de Adrián Enghelmayer.  
Fotos Diario de Río Negro



Lovagnini-De Rioja y una estupenda actuación, que les valió ganar la general con este hermoso Gacel.



Omar Hernández y Haberkon ganaron la clase 3, pero su motor fue objetado. Clasificación en suspenso.

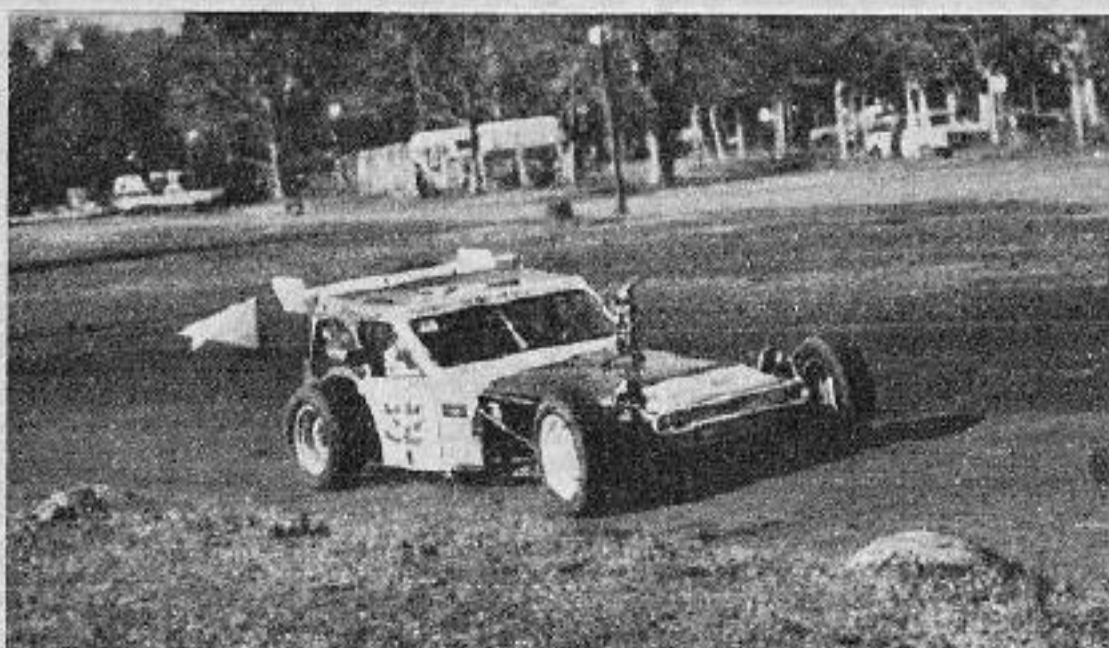
## TC del Oeste en Pilar

# CICCALE SE CORONO GANANDO

Informe y fotos de César Gómez



Cae la bandera a cuadros decretando un nuevo triunfo de Ciccale.



Oscar Duarte. Fue segundo de Bainotti en SP, tras gran carrera.

El pasado domingo 23 de noviembre, el circuito de Pilar fue escenario para la última realización del año, el tradicional "Gran Premio Coronación", con la organización del Círculo Amigos del Automovilismo.

Buena cantidad de espectadores se dieron cita para presenciar el excelente espectáculo brindado por los 62 autos presentes (33 del TC del Oeste y 29 del SP).

Oscar Duarte fue el más veloz de la clasificación y también vencedor de la primera serie de 7 vueltas sobre Horacio Boero y Jorge González, a un promedio de 91,181 km/h. En la segunda, ganó Juan J. Tomaz, segundo Agustín Dopico y tercero fue Carlos García, promediando 90,654 km/h. Finalmente la más luchada fue la tercera serie ganada por escaso margen por Armando Ciccale sobre Oscar Piccoli; tercero quedó Daniel Biondo y el promedio 91,091 km/h.

La final a 12 vueltas, mostró a Ciccale indicando el camino en los tramos iniciales, seguido muy de cerca por Duarte, quien lo inquietó solo en las primeras vueltas, aunque la diferencia entre ambos nunca fue mayor de un segundo y medio. Tomaz, que picó tercero, se mantuvo firme hasta el final, soportando los embates de Piccoli, hasta que éste resignó posibilidades fallando muy poco, al irse fuera del circuito y perder varias posiciones.

Carlos García, que arribó cuarto fue recargado, pasando a ocupar su lugar el regular Agustín Dopico.

La clasificación general fue la siguiente: 1° Armando Ciccale (Chevrolet/San Miguel) 12m 33s 66/100 (Prom. 92,354 km/h); 2° Oscar Duarte (Chevrolet/Libertad) 12m 34s 62; 3° Juan J. Tomaz (Chevrolet/Monte Grande) 12m 43s 53; 4° Agustín Dopico (Chevrolet/Caseros) 13m 02s 96; 5° Carlos García (Chevrolet/Carapachay) 13m 08s 70; 6° Jorge Parrondo (Chevrolet/San Martín) 13m 16s 42; 7° Horacio Boero (Chevrolet/Polvorines) 13m 17s 15; 8° Oscar Piccoli (Falcon/Gral. Rodríguez) 13m 44s 52;

Completó el espectáculo la clase SP, con tres series previas a 6 vueltas; se impusieron Pablo Rafú, Jorge Bainotti y Eduardo Musso.

La clasificación de la final a 10 giros fue esta: 1° Jorge Bainotti (Chevrolet/Tres Sargentos) 10m 57s 19/100; 2° Oscar Fuxan (Chevrolet/Capilla del Señor) 10m 57s 70; 3° Eduardo Musso (Falcon/Torres) 11m 02s 28; 4° Omar Cándido (Chevrolet/Diego Gaynor) 11m 16s 37; 5° Juan Hernández (Falcon/Pilar) 11m 21s 15; 6° Aldo Zanotti (Dodge/Mercedes) 11m 22s 50; 7° René Sánchez (Falcon/Capilla del Señor) 11m 23s 12; 8° Osvaldo Ponze (Falcon/Capilla del Señor) 11m 24s 18; 9° Carlos Borjes (Falcon/Gral. Rodríguez) 11m 31s 37.



# ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 134

10 de diciembre de 1986

## Metropolitano de Karting en Buenos Aires

# TEJERA Y ACUÑA PASARON AL FRENTE

Informe de Dullio Caro,  
Fotos de Julio Dario Caro

Nuevamente la Asociación Pilotos de Karting llevó a las categorías Promocionales 125 cm<sup>3</sup>. en sus dos versiones Juniors y Seniors, al circuito N° 17 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Allí se disputó la novena fecha para los Juniors y la octava para los Seniors, con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting, el sábado 15 de noviembre.

En la serie preliminar de Juniors, ya se perfilaba el ganador del día. Cristian Tejera, llegando en segundo lugar, Mariano Caltri y tercero, Walter Barbella.

En la final, Tejera se limitó a sacar ventaja tomando la vanguardia desde el primer momento. El piloto de San Luis, apoyado por la pena "La Punta", consumó un categórico triunfo que hace rato se le venía negando. En el podio lo acompañaron Sebastian Stefani y Luis "Yivi" Arbolto, segundo y tercero respectivamente.

Clasificación final: 1° Cristian

Tejera (Panther-RF) 12m 24s 76 para las 20 vts. a un promedio de 91,841 km/h; 2° Sebastian Stefani, (FoxTrak-RF); 3° Luis Arbolto, (BreKart-RF); 4° Andres Pereira, (Pereira-RF); 5° Mario Casalnuovo, (M101-RF); 6° Julio Alonzi, (SabeKart-RF). **Campeonato:** Scarfoni, 62 puntos; Barbella, 44; Tejera, 22; Bessio, 17; Casalnuovo, 14.

En la Seniors el ganador de la serie y de la final fué Gabriel Acuña. Sus rivales más aguerridos fueron Marisa Panagopulo y Juan Carlos Verna, pero nada pudieron hacer ante el "inspirado" Gabriel, que como ya dijimos, se llevó todo.

Clasificación final: 1° Gabriel Acuña (Pereira-RF) 12m 23s 78; para las 20 vts. a un promedio de 91,962 km/h.; 2° Marisa Panagopulo, (Vera-RF); 3° Juan Carlos Verna, (FoxTrak-GAE); 4° Abel Granatta, (BreKart-RF).

**Campeonato:** Acuña y Panagopulo, 46 puntos; Balbuena, 28; Verna, 20; Bale, 13.



Cristian Tejera logro su primer triunfo en esta temporada. Aquí lo sigue Walter Barbella.



Gabriel Acuña fue el "number one" en la Seniors a pesar de los embates de Marisa Panagopulo. Así anduvieron gran parte de la carrera.

## Karting en General Levalle

(Informe de Héctor J. Sorio)

# CABODEVILLA Y VAIOLETTI

Laboulaye, Cba. - En la localidad de General Levalle se corrió el 23 de noviembre una nueva fecha por los campeonatos de las categorías de Karting del Sur de Córdoba, que organiza y fiscaliza el Motokart Club Jovita.

Unas 800 personas se reunieron en torno al circuito de tierra de 510 metros de extensión para presenciar el espectáculo brindado por 48 karts de las tres categorías participantes.

En Promocional ganaron las dos series clasificatorias Adolfo Sarricolea y Fernando Cabodevilla. La final se vió privada de la presencia de Adolfo Sarricolea, ya que el motor del puntero del torneo no quiso arrancar. Ganó Cabodevilla, de acuerdo al siguiente detalle.

Promocional, final a 12 vueltas: 1° Fernando Cabodevilla (Rufino) a un promedio de 54,747 kms/hora. 2° Fabricio Hostein (Rufino); 3° Diego Odovero (Gral. Levalle); 4°

Fernando Rinaudi (Laboulaye); 5° Daniel Zoppi (Cnel. Charone); 6° Paul Journe (Laboulaye); 7° Cristian Gómez (Laboulaye) y 8° Lucas Sarricolea (Laboulaye). **Campeonato:** A. Sarricolea, 213 puntos; F. Cabodevilla, 177; D. Zoppi y P. Journe son los que siguen.

Las categorías mayores, de 125 y 180 cm<sup>3</sup> corren con conjunto pero con puntaje para sus respectivos campeonatos. Juan Carlos Vairoletti y Daniel Perna ganaron en las series, y el primero de ellos, en la final.

125 y 180 cm<sup>3</sup> final, a 22 vueltas: 1° Juan Carlos Vairoletti (Adelia Maria) a un promedio de 65,370 kms/hora. 2° Anibal Tejeda (San Luis); 3° Gabriel Junquera (Jovita); 4° Raúl Peluccio (Rufino); 5° Guillermo Brizio (Gral. Levalle); 6° Daniel Perna (Gral. Levalle); 7° Guillermo Calvi (Jovita); 8° Aldo Fencoglio (Gral. Levalle); 9° Roberto Cocrane (Gral. Levalle) y 10° Omar Sanli (Venado Tuerto).

**IMPORTADAS de FRANCIA**  
Para su PEUGEOT 505  
RENAULT 11 - 12,  
BUJIAS ESPECIALES de  
Gran PERFORMANCE  
Que Eliminan el "RATEO"

**EYQUEM**  
CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.  
CABELLO 3353/65 (1425) PALERMO  
Tel.: 801-3952/3957/6604/6959

**VOLANTES**

**Ematra**

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS  
MADERA Y CUERO.  
Cinturones de Seguridad,  
Apoya Cabeza,  
Consolas, Butacas,  
Tuercas Antirrobo de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR  
**LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.**  
WARNES 1400 • Tel. 58-9534 • CAPITAL  
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

**Seguridad y garantía!...**

**RESORTES DE SUSPENSION**

**AL**

CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO  
641-2907/8429/5736

**CAJAS AUTOMATICAS**

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

COLOCACION  
REPARACION Y SERVICE  
REPUESTOS

FALCON - TAUNUS - TORINO  
DODGE - CHEVY - PEUGEOT  
BMW - MERCEDES - HONDA  
TOYOTA - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA  
INTEGRAL A  
CREMALLERA

TAUNUS L,  
GXL Y GHIA.

ENVIOS AL INTERIOR

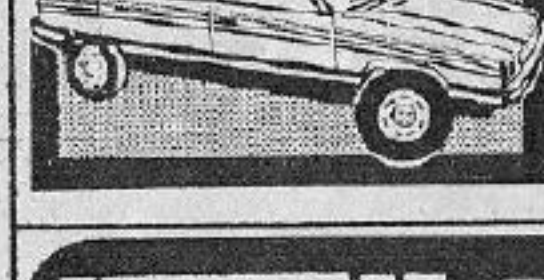
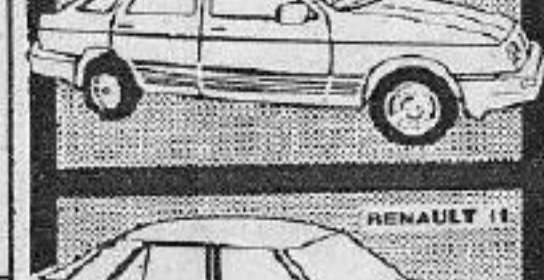
SERVICIO AUTORIZADO

**MITSUBISHI**

IMPORTADORES EXPORTADORES  
**DE MARCO Hnos. S. R. L.**  
24 DE NOVIEMBRE 561  
Tel. 97-4410/7486 • CAPITAL

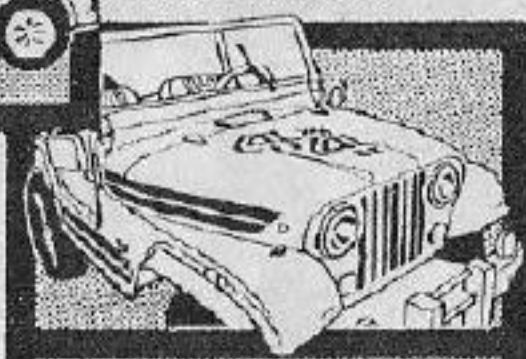
## SUGERENCIAS...

FOR PUGAS EN ESTA SECCION LLAMAR A:  
EDIE PUBLICITARIA SRL. Cordoba 440, 1° P. A. Tel. 311 2104



lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



ENVIOS AL INTERIOR

**DUKE**

WARNES 1180  
CAPITAL (1414)  
TEL 855-1652 / 854-5156

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

## Horacio O. Ferrea

NORTH AMERICA DIVISION, INC.

COMPETITION PARTS-ASESORAMIENTO

10 Años de Experiencia en Carreras en EE. UU.

Repuestos y Consultas en U.S.A.

5095 N.E. 12th AVE FT. LAUDERDALE, FLA. 33334  
PHONE (305) 491-4445

EMILIO TETELBAUN  
Representante en Argentina

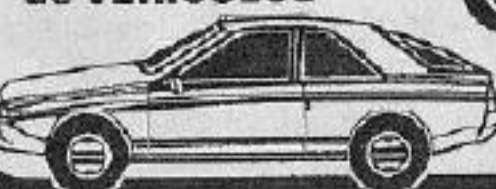
Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.  
Telefono: 750-8627



¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!  
Polarizamos su auto, lancha, casa, etc.  
con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR  
QUE NO SE RAYA.

...y conseguirá de 5 a 7  
grados más frío de su equipo  
de aire acondicionado.

**DECORACION de VEHICULOS**



**AUTODECOR**  
Av. J.B. JUSTO 3324,  
CAPITAL, TEL. 58-9551.  
VENTAS POR MAYOR





Arriba: El veterano Miguel Mejías, saluda rodeado por un grupo de dirigentes de San Guillermo. Izquierda: El pibe Gustavo Baldanza, ganador en la categoría escuela; vuelta triunfal.



## Motociclismo del C.A.M. en San Guillermo (Informe y fotos de Roberto Maldonado, Motokart, LV3)

### AMOROSO: TRIUNFO Y CORONACION

**Córdoba** - En la localidad de San Guillermo se realizó el 16 de noviembre pasado el Premio Coronación de las categorías motociclisticas que componen el Ceriamen Argentino de Motociclismo (velocidad en óvalos de tierra). Organizo el Club Union Cultural y Deportivo, quien ganó el derecho a organizar la última carrera del año en su circuito de 570 metros, tras una licitación que resultó muy pareja.

En una jornada radiante, más de 5.000 personas se acercaron para disfrutar el show ofrecido por más de un centenar de máquinas, divididas en cuatro categorías.

#### Categoría Escuela

En esta clase participan chicos menores de 15 años, con motores Sachs 100 cc. El resultado favoreció al cordobésito Gustavo Baldanza que superó al campeón Claudio Mejías.

1° Gustavo Baldanza (Córdoba) a 75,010 kms/hora; 2° Claudio Mejías (Córdoba); 3° German Colasilli (Los Sargentos, Cba.); 4° Ariel Delgado (Freyre, Cba.); 5° Gabriel Mathei (Casilda, SF).

#### Promocional, 108 cc

Se efectuaron dos disputadísimas series ganadas por Ruben Carestia y Marcelo Muratore. En el final debían definir el título Ruben Carestia con el local Fabrian Martina. Ganó el ex campeón de Cadetes Marcelo Bravo, y el poseense Carestia con su cuarto puesto se consagró campeón 1986.

1° Marcelo Bravo (Zanella-RF/Córdoba) a 80,105 kms/hora; 2° Sergio Bar (Zanella-RF/Santa Fe); 3° Pedro Crescimbeni (Zanella-RF/J. Posse, Cba.); 4° Rubén Carestia (Zanella-Tosticarelli/J. Pos-

se, Cba.), 5° Marcelo Muratore (Zanella-RF/Bell Ville, Cba.) y 6° Ruben Tarsitano (Zanella-RF/Rosario, SF).

#### 100 cc Libre Preparación

Acá fueron Juan Dagma y Oscar Salicruz los vencedores de las series. En la final a 15 vueltas, lideraba Salicruz sobre Dagma, pero el "viejo" Mejías se les vino desde el fondo del pelotón, superando motos a raudales. Llegó primero en una culminación muy festejada. No obstante, el pergaminense Juan Dagma se coronó campeón.

1° Miguel Mejías (Zanella-RF/Córdoba) a 88,200 kms/hora; 2° Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF); 3° Juan Dagma (Zanella-RF/Pergamino BA); 4° Javier Colasilli (Zanella-RF/Los Sargentos, Cba.); 5° Hector Mathei (Zanella-RF/Casilda, SF).

#### 200 cc Libre Preparación

Ganaron las series en la categoría mayor, el porteño Néstor Amoroso y el suardense Hugo Boscarol. La final estuvo cargada de expectativas, ya que Lacunza le llevaba en el lorneo tres puntos a Amoroso, y entre ellos dos estaba la definición del campeonato. Hugo Boscarol comenzó liderando con Amoroso y Lacunza atrás suyo. Pero de a poco, el saladillense tomó la vanguardia hasta que faltando dos vueltas un rezagado le complicó la trayectoria y fue pasado por Amoroso y por Boscarol. Así amargura para Lacunza y gran festejo para Néstor Amoroso, campeón y ganador por añadidura de la prueba.

1° Néstor Amoroso (Zanella/V. Adelina, GBA) a 94,100 kms/hora; 2° Hugo Boscarol (Zanella-Tosticarelli/Suardi, SF); 3° Jorge Lacunza (Zanella-Saladillo, BA); 4° Rubén Arrausi (Zanella-Luján, BA).

## TC Roqueperense en Roque Pérez

### EL REGRESO DE MANOLO CAGNONE



**A** Las Aromas, BA - Ante 2.000 personas, 33 máquinas disputaron una fecha del campeonato anual de Turismo Carretera Roqueperense en el Circuito "El Orejano" de Roque Pérez. Trece de esos autos correspondieron a la clase "A" y el resto a la promocional clase "B".

En la "A" prevaleció en las pruebas de clasificación matutinas el Falcon preparado en Chivilcoy por Ambrosio, piloteado por Juan Manuel Cagnone, quien superó entonces a Castellani, Sala, Di Cunto, Tolosa y Del Barrio, en ese orden. Las series significaron sendos triunfos para Pablo Sala y Ricardo Di Cunto.

En la final de la "A" desde el vamos se adueñó de la punta Cagnone, quien favorecido por el toque entre Castellani y Sala se escapa, llegando a acumular seis segundos a su favor, para ganar cómodamente de acuerdo al siguiente detalle:

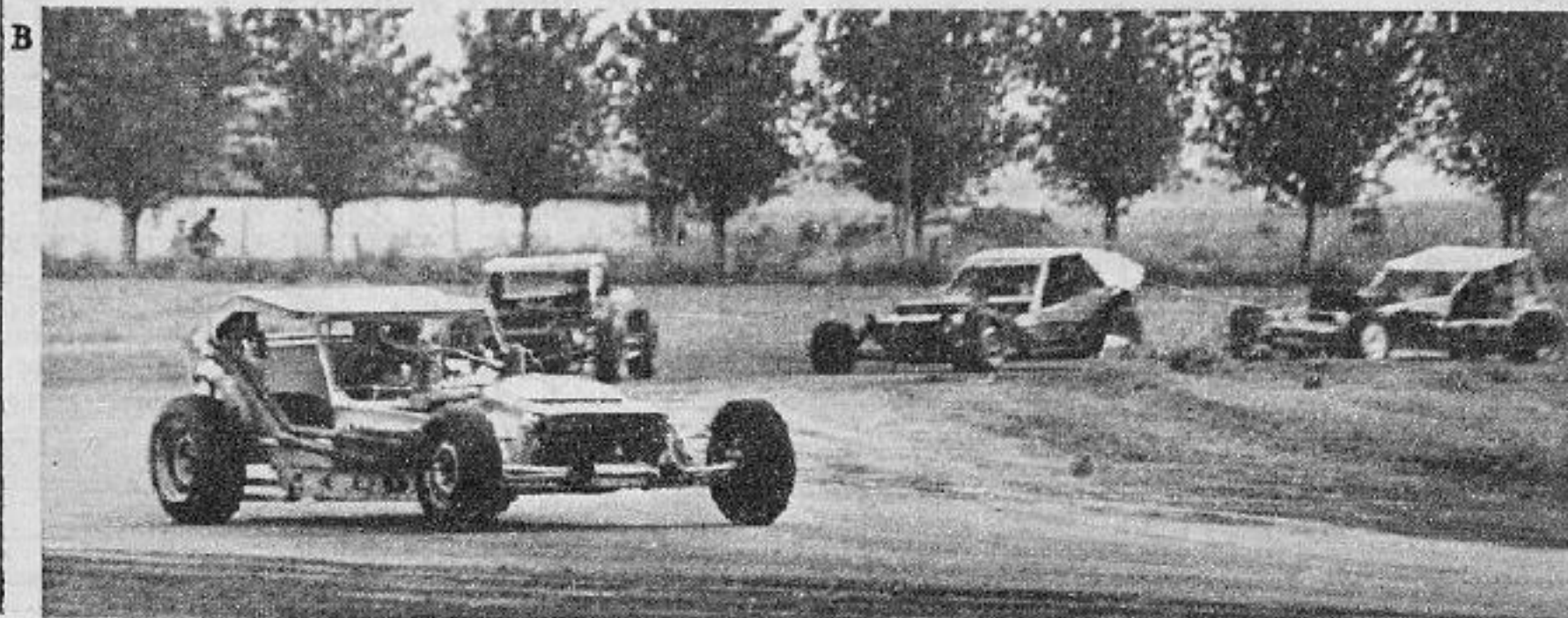
**Clasificación Final Clase "A", 20 vueltas:** 1° Juan Manuel Cagnone (Falcon/Chivilcoy) 23m 07s 79/100; 2° Ricardo Di Cunto (Chevrolet/Chivilcoy) 23m 10s 82; 3° Jorge Castellani (Chevrolet/Ernestina) 23m 18s 39; 4° Guillermo de Barrio (Chevrolet/Roque Pérez) 23m 20s 85; 5° Gerardo Vicente (Chevrolet/Elvira) 23m 21s 35; 6° Rodolfo Pereiro (Chevrolet/Saipacha) todos con 20 vueltas. En el campeonato, estaba tras esta fecha primero Pablo Sala (Falcon/Lobos) y segundo Castellani.

En la clase "B", Raúl Fulcheri fue el más veloz a la mañana, superando a Pascua, Diez, Romero, Malcorra, Serono y Laurelli. Fulcheri (sobre Diez) y Romero (sobre Pascua) ganaron las series clasificatorias. En la final, Pascua tuvo que

trabajar mucho para llegar al triunfo; al final superó por amplio margen, sin embargo, al juninense Fulcheri, según este resultado:

**Final, Clase "B", 20 vueltas:** 1° Raúl Pascua (Chevrolet/Moquehuá) 23m 56s 67/100; 2° Raúl Fulcheri (Chevrolet/Junin) 24m 02s 22; 3° Horacio Galazzi (Chevrolet/Pedernales) 24m 07s 26; 4° Aníbal Romero (Chevrolet/Navarro) 24m 10s 16; 5° César González (Falcon/Chivilcoy); 6° Mario Vezzosi (Chevrolet/Urdampilleta); 7° Víctor Manzor (Chevrolet/Gral. Alvear); 8° Osvaldo Cópola (Chevrolet/Norberto de la Riestra). En el campeonato "B", es líder Fulcheri y segundo estaba entonces el ganador Pascua.

(Informe de Marcelo O. Devoto)



**A** El podio del TC Roqueperense "B": Pascua, Fulcheri y Galazzi (Garis).

**B** Manolo Cagnone precediendo al resto en la final de la clase "A" en Roque Pérez. (Gentileza Foto Garis, Chivilcoy)



## Club de Pilotos Monomarca del NOA NUEVAS AUTORIDADES

San Miguel de Tucumán - Al finalizar octubre pasado, el club de Pilotos Monomarca del NOA se reunió en asamblea general ordinaria en cuyo transcurso se aprobó por unanimidad la memoria y balance del último período institucional. Luego, entre otros asuntos, se proclamó la única lista presentada para la renovación total de sus autoridades. Sin impugnaciones fueron consagrados los nuevos miembros de su comisión directiva, los siguientes asociados: Presidente, **Eduardo El Eter**; Vicepresidente, **Eduardo Iglesias**; Secretario, **Guillermo Aparicio (h)**; Tesorero, **José Vasile**; Vocales titulares: **Néstor Guannini (p)**, **Eduardo Feler** y **Alberto Vidal**; Vocales Suplentes: **Rubén Salim**, **Héctor Garbero** y **Ramón Montiel**; Revisores de Cuentas, **CPN**.

José Alperovich y Angel Gálvez.

El titular saliente, contador Alperovich, agradeció la colaboración que recibió de todos los factores interesados que bregaron en conjunto -reconoció- por el bien del automovilismo deportivo del NOA. A su vez, el nuevo presidente, Eduardo El Eter se comprometió a seguir luchando con entusiasmo por los mismos ideales de su antecesor. También tuvieron conceptos elogiosos el Director de Deportes de la Provincia, doctor Miguel Cirici, el titular de SIPROSA, doctor Julio Rossi, en representación del gobierno tucumano, y finalmente el jefe de deportes de LA GACETA, don Antonio Ramón Benejam. Por último, hubo una cordial reunión de camaradería.

(H.W.G.)



La nueva CD del Club de Pilotos Monomarca del NOA. Con saco oscuro, a la derecha el flamante presidente Eduardo El Eter. (Gentileza Emesio González).

## TC Standard en Hernando

# BOAGLIO, UN NUEVO GANADOR

(Informe de Victor "Teté" Monasterio)

Gral. Cabrera, Cba. - El 23 de noviembre, en el circuito de tierra (de 1.600 metros de desarrollo) de la localidad de Hernando, se llevó a cabo la antepenúltima fecha del campeonato 1986 de la categoría TC Standard, de gran predicamento en la zona que tiene a la ciudad de Río Cuarto por epicentro.

Fueron 17 los autos presentes. En las pruebas de clasificación, Carlos Falvo, el piloto de Las Perdices, estableció gran superioridad al girar a una media de 107,780 kms/hora; Falvo superó por más de un segundo y medio a Norberto Moyetta (que ahora en la Formula Sierra, hizo su rentrée de 1986) y por más aún a Hugo Bértola, Hugo Boaglio, Otto Haller y Atilio Filippa, estos dos últimos estaban primero y segundo (hasta la iniciación de la final) en el actual torneo.

Se efectuaron dos series de 10 vueltas. En la primera, Domingo Fargioni superó a Daniel Lovagnini, Otto Haller y Carlos Falvo. En la segunda, Norberto Moyetta ganó sobre Atilio Filippa, Hugo Boaglio y Néstor Nervo.

En la final, a 20 vueltas, fueron cayéndose los candidatos: Moyetta que sufrió merma en la potencia, Ha-

ller que tuvo problemas mecánicos, Filippa que padeció un par de fueros de pista. Eso fue propicio para que Hugo Boaglio, el representante local, lograra el primer triunfo de su campaña en esta categoría, lo que lógicamente fue muy celebrado por el público.

Con el resultado que damos a continuación, Otto Haller sigue encabezando el campeonato, ahora con la escolta de Carlos Falvo, quien pasó a Filippa en el puntaje, cuando sólo restan dos fechas: en el circuito de tierra de esta ciudad de Gral. Cabrera, para finalizar con el premio coronación en el autódromo asfaltado de Río Cuarto.

Final, 20 vueltas: 1° Hugo Boaglio (Chevrolet/Hernando) 19m 39s 85/100 a 97,639 kms/hora; 2° Carlos Falvo (Ford/Las Perdices) 19m 43s 84; 3° Norberto Moyetta (Ford/Gigena) 19m 53s 01; 4° Jorge Rodríguez (Valiant/Río Cuarto) 20. 11s 76; 5° César Wust (Chevrolet/Roldan, ST); 6° Víctor Nervo (Chevrolet/Las Peñas); 7° Otto Haller (Ford/Charrás); 8° Atilio Filippa (Ford/Gral. Cabrera);

Campeonato: Haller, 89 puntos; Falvo, 80; Filippa, 71; Armando, 64; Fargioni, 39; Boaglio, 38 puntos.

## Tenga un Taunus único.



### FACELIFT

Venga a FACELIFT. Usted puede cambiar su auto y no va a extrañar su Taunus.



LUBRITRAP - Av. Cabildo 4453/65 TE. 70-2473

Y solucione su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

Trasero, que cubre toda la chapa inferior y los paneles laterales.

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



FACELIFT



En las Escuelas Rurales es difícil hacer buena letra.

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

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

Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas

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



Regularidad en Mar del Plata

## EL BICHO PUSO SU MARCA

Mar del Plata, BA - El domingo 9 de noviembre se disputó en un recorrido de aproximadamente 150 km entre ésta y Mechongué y regreso, la cuarta fecha del campeonato de regularidad marplatense, con la organización de la comisión de Recreación, Deportes y Turismo de la filial local del ACA. Pedro Del Buono, Guillermo Monetti y José Montecchia, fueron los directores de la prueba que contó con el auspicio de la firma Darcar, representante en Mar del Plata de Fadecya.

Con una concurrencia muy numerosa, el primer lugar fue para el conocido Jorge "Bicho" Del Buono, quien recién llegado de su periplo europeo, participó navegado por su mujer, Inés "la Rusa" Del Buono. Se destaca también la inscripción de su hermano Pedro, varias veces campeón argentino, quien llevó en la butaca derecha a su hijo Julián, de sólo once años.

Final: 1° Jorge Del Buono-Inés de Del Buono (Fiat 147/Mar del Plata) 8 puntos en contra; 2° Alfredo

Gentile-Carlos Lanzavecchia (Fiat 128/Necochea) 11; 3° Domingo Marioli-Hugo Marioli (Peugeot 404/Mar del Plata) 16; 4° Adolfo Kuhn-Nora de Kuhn (Falcon/Mar del Plata) 19; 5° Willy Crippa-Carlos Alzueta (VW Gacel/Dolores-Bolivar) 24; 6° Carlos Buzeta-Rodolfo Giola (Peugeot 14E/Mar del Plata) 24; 7° Eberto Costanzo-José Ojeda (Falcon/Mar del Plata) 25; 8° Luis A. Roch-Luis M. Roch (Peugeot 504/Mar del Plata) 26; 9° Teodoro Aburrea-Carlos Salas (Renault 12/Necochea) y 10° Héctor Del Buono-Julián Del Buono (Peugeot 505/Buenos Aires).

Teodoro Aburrea y Carlos Salas encabezan los campeonatos de pilotos y navegantes, ambos con 611,57 puntos, seguidos por Alfredo Gentile y Rodolfo Giola, respectivamente. Este fin de semana se llevará a cabo la próxima prueba, que constará de dos jornadas: sábado 13 y domingo 14, entre Mar del Plata, San Clemente del Tuyú, Mar del Plata y Miramar.

(Informe de Carlos Alzueta)

F-2000 y Renault 850 Santafesinos en Villa Cañas

## POLINORI, POR UN PUNTO. LA CARRERA PARA CALORE



Arriba, izquierda, Alfredo Polinori, campeón tras ocho años de F-2000 S. Al lado, el candidato más firme entre los renolistas: Alfredo Zerbino. Abajo, Jorge Calore, su equipo y el auto más veloz de la categoría. Fue el piloto más ganador del '86 (Fotos Visión y Camizo/Tommy Rovea).

Villa Cañas, SF - En el circuito de 1150 metros del Studebaker Parque, de esta ciudad del sur santafesino, se llevó a cabo el 9 de noviembre la última fecha del campeonato anual de Fórmula 2000 Santafesina, cuyo espectáculo fue complementado por la categoría Renault 850 Santafesina, que disputó por su parte la antepenúltima fecha de su calendario 1986.

Fuerte viento, un escenario impecable y una concurrencia de 1300 personas caracterizaron la jornada en la que se definió el torneo de los monopostos a favor del local Alfredo Polinori, quien en la final llegó cuarto, en carrera que mostró como incuestionable ganador al piloto de Uranga, Jorge Calore.

Como venía haciéndolo en las últimas carreras, Calore dominó toda las pruebas de clasificación, su serie y la final, en la que dominó a voluntad; además estableciendo récord de vuelta en serie y final; en esta alcanzó pronto a Daniel Zanotti que giró en el liderazgo dos vueltas, tras una largada espectacular.

Ganador Calore de la primera serie, las dos restantes fueron para Daniel Zanotti y Horacio Savino, el campeón de 1985. En la final se obtuvo el siguiente resultado:

Final F-2000 S, 28 vueltas: 1° Jorge Calore (Taunus/Uranga) 18m 26s 74/103 a un promedio de 104,740 km/hora; 2° Daniel Zanotti (Taunus/Villa Cañas) 18m 28s 37; 3° Raúl Petrich (Peugeot/María Teresa) 18m 31s 29; 4° Alfredo Polinori (Renault 18/Villa Ca-

nás) 18m 38s 92; 5° Oscar Rolando (Taunus/Venado Tuerto) 18m 41s 09; 6° Carlos Arrieta (Peugeot/Hughes); 7° Horacio Savino (Taunus/Venado Tuerto) y 8° Miguel Vilantonio (Taunus/Rosario).

Campeonato, posiciones finales: campeón, Alfredo Polinori, 58 puntos; subcampeón, Jorge Calore, 57; 3° R. Petrich, 51; 4° D. Zanotti, 49; 5° H. Savino, 36; 6° O. Rolando, 34; 7° C. Arrieta, 22; 8° P. Bautista, 19; 9° M. Vilantonio, 17 y 10° H. Riso, 11 puntos.

Renault 850 Santafesina  
No es el del Studebaker Parque el escenario más apropiado para esta categoría que necesita -entendemos- circuitos más cortos y trabados. Se hicieron dos series: en la primera ganó Gustavo Carossi (quien había hecho el mejor tiempo en la clasificación) y en la segunda Víctor Poggi. La final fue para una brillante demostración de Víctor Poggi mientras que Alfredo Zerbino, corriendo con el pensamiento puesto en el certamen -que lidera holgadamente cuando sólo falta una fecha- arribó segundo.

Final Renault 850 S, 16 vueltas: 1° Víctor Poggi, 14m 07s 00/100 a un promedio de 78,198 km/hora; 2° Alfredo Zerbino, 14m 10s 88; 3° Juan José Giorgi, 14m 22s 92; 4° Sergio Castelli, 14m 14s 67; 5° Santiago Caballero y 6° Vicente Randissi. Campeonato: Zerbino, 45 puntos; Poggi, 29; Randissi, 19; Carossi, 14; Castelli, 13; Canavesio, 9.

(Informe de Omar Angel Garavano)

# ★ Killer ★

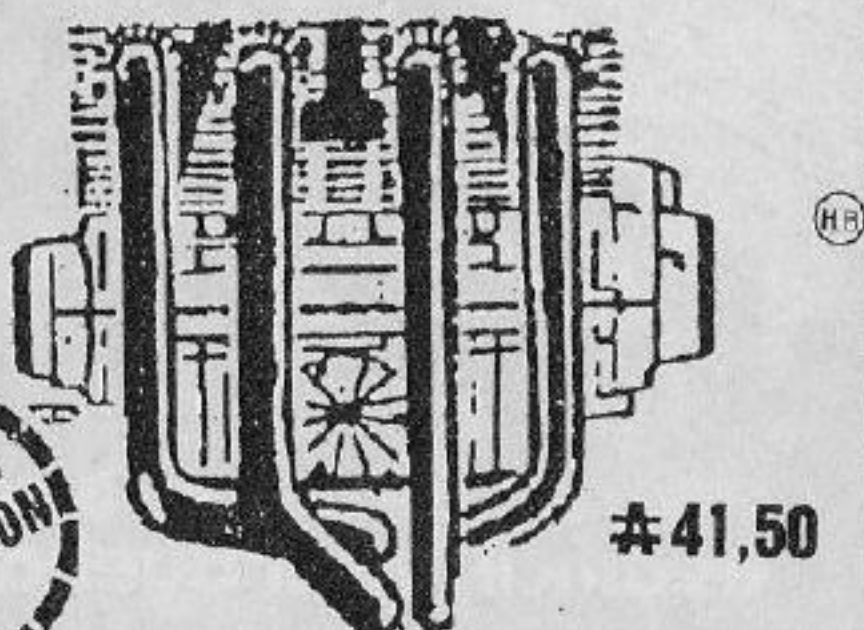
Presenta sus nuevos Modelos de Escapes y Silenciadores *Ninja*

Totalmente fabricados en duro Aluminio.

1 año de garantía escrita

También Mod. 2 tiempos

6 a 1  
4 a 1  
2 a 1



ETERNA DURACION

\$41,50

Adquiéralos en: **PERFORMANCE CENTRE**  
**JUAN B. JUSTO 3525. CAP. 58-5143**  
**ENVIOS AL INTERIOR**



## PREMIO CORONACION STANDARD MEJORADO

El próximo domingo en el Autódromo Municipal de Buenos Aires concluirá un brillante año para la Asociación Standard Mejorado. Allí se realizará el Premio Coronación para los Fiat 600 (cuyo campeonato en esta carrera definen

Boni y Luis) y Spazio CL 1.100, la división nacida este año a instancias de su movedido presidente.

La ASM no invita por este medio, pero nosotros sí. A no perderse dos carrerones.

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

# GAÑO BERRAL, PERO NO LE ALCANZO...

San Miguel de Tucumán — Mario Berral, campeón 1985 de Monarca del NOA fue el ganador en la penúltima carrera del calendario 1986 de esta popular categoría en la región Noroeste del país. Sin embargo el triunfo no le alcanzó al tucumano para impedir que el salteño Osvaldo Solís (quien fue segundo a escasas dos décimas) se consagrara virtualmente titular del Club de Pilotos por el actual torneo, en el que participan los VW 1500.

La jornada disputada en el autódromo Martín Miguel de Güemes se presentó nublada y con poco público. Ya una semana antes hubo de ser suspendida por la lluvia. Lástima porque el espectáculo valió la pena: la lucha entre Berral y Solís, se prolongó desde el principio hasta el fin.

Final, Monarca del NOA: 1° Mario Berral (Tucumán) 30m 18s 24/100 a 122,124 km/hora. 2° Osvaldo Solís (Rosario de la Frontera) 30m 18s 43; 3° Cachín Díaz, 30m 24s 14; 4° Rubén Salim, 30m 28s 29; 5° Lalo Díaz, 30m 38s 36; 6° Fernando Lomabardo, 30m 39s 20; 7° Jo-

sé Vasile, 30m 43s 54; 8° Bonifacio Blasco, 9° Braulio Elías y 10° Pedro Hael.

Campeonato: Solís, 72,5 puntos; Berral, 57,5; Cachín Díaz, 51,2 y Lalo Olaz, 45,75 puntos.

### Fórmula 4 Tucumana

Como es habitual, la F-4 tucumana fue el complemento a los autos de Turismo. Entre los monoplazas propulsados por motores Gordini de 850 cm3, se impuso el veterano Rodolfo Crespo; al no sumar puntos Miguel Reginato, el "zorro" se escapa en la punta del torneo, del cual es su más firme candidato al título. Tras 12 vueltas este fue el marcador:

1° Rodolfo Crespo, 19m 26s 61/100 a 128,077 km/hora; 2° Pablo Padilla, 19m 28s 92; 3° Reynaldo Bravo, 19m 38s 23; 4° Lito Mohamed, 5° Juan Loreto; 6° Ricardo Humbert; 7° Miguel Reginato y 8° Guillermo Totongo. Campeonato: Crespo, 39 puntos; Reginato, 30; Padilla, 24; Mohamed y Bravo, 22 puntos.

(Informe de Harry W. Gray)



Osvaldo Solís, representante de la salteña Rosario de la Frontera, da rienda suelta a su alegría, en andas celebra la virtual obtención del título de la Monarca del NOA.

Este mes en  
**DADARDISAS**

**ROAD-TEST EXCLUSIVO**  
**RENAULT - 11 TURBO**



El primer auto argentino equipado con turbo compresor, probado y exigido al estilo de PARABRISAS. Ventajas. Performance. Consumo. Tenida en ruta y confort de marcha. Todo lo que usted quería saber.



**SALON DE PARIS**

Amplio despliegue de las novedades que se presentaron en uno de los salones más importantes del año.

**ADEMAS:** • Apartado de verano: su primer viaje en ruta. • Evaluamos el Antique-Falcon: un clásico de hoy. • Probamos el Mercury "Sable" en Estados Unidos. • Cómputos parciales de "El auto del '86". • Suplemento "Sport-Auto" ... y mucho más.

editorial abril

CONSIGA  
**DADARDISAS**  
LA REVISTA INTEGRAL  
DEL AUTOMOVIL



# ...SOBRE MONSTRUOS Y ALGO MAS

El velódromo municipal fue escenario hace poco, durante dos fines de semana consecutivos, de una singular exposición organizada por el club "Fierros Calientes", donde, en medio de una pléyade de vehículos "facheros" de toda especie, el jurado premió a las unidades que se distinguieron por su puicritud, amén de elegir, concurso de belleza mediante, a la más agraciada de las "acompañantes".

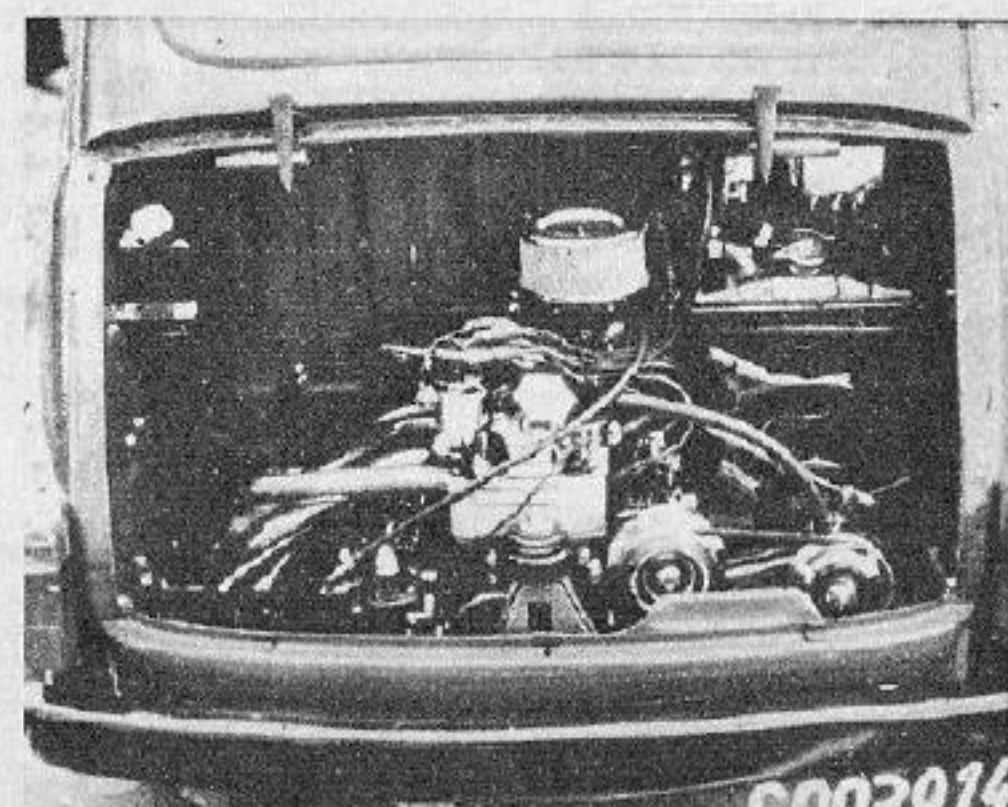
Por último, y no menos importante, pudimos apreciar cosas como éstas...



La prueba fehaciente de que los autos "de abalo" estaban "enteros" pase a las apreciaciones detalles de chapa y pintura



◀ De los muchos vehículos expuestos, uno de los más impresionantes (a nuestro juicio) fue esta pick-up Chevrolet cuya caja podría inclinarse lateralmente para apreciar la impecable presentación del chasis y el tren posterior.



Sobre los "álambres", mejor ni hablar. Hubo varios, uno mejor que otro. De entre todos ellos, les mostramos este motor cuyos elementos profusamente cromados, resaltan sobre el fondo azul. Impecable.

◀ Consumada la "masacre", uno de los coautores del proyecto, Betal Castillo (izquierda), y uno de sus colaboradores (centro) posan con otra de sus creaciones. Los acompaña nuestro amigo el hijo Romano.



◀ Con ustedes el V.A.E! (Vehículo de Alta Eficiencia) presentado en el velódromo, mostrando su capacidad para llevar montañas... de chatarra! Hablando en serio, lo único que este artefacto conserva, de pacífica estirpe es la carrocería y el chasis. En lo que respecta al resto de los componentes, el motor es un Fukun 188, mientras que la mayoría de los elementos de la transmisión (4x4, postu) pertenecen a los recordados camiones Chevrolet Canadiense.



◀ Por último elegimos esta "Multi" color rojo, como uno de los vehículos mejor presentados en términos generales. Para decirlo en el lenguaje de sus ju realtes propietarios, "no existe".



**RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS**

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson  
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION

DE GARANTIA 6 MESES

**LOUZAO**  
AMORTIGUACION

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

AVALAN NUESTRA CALIDAD. Solicite vendedor ENVIOS AL INTERIOR

**APRENDA Y TRIUNFE**

ELIJA UN CURSO:

- 1 ELECTRICIDAD
- 2 CARBURACION
- 3 MOTORES
- 4 MOTOS
- 5 MOTORES de CARRERA



CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:

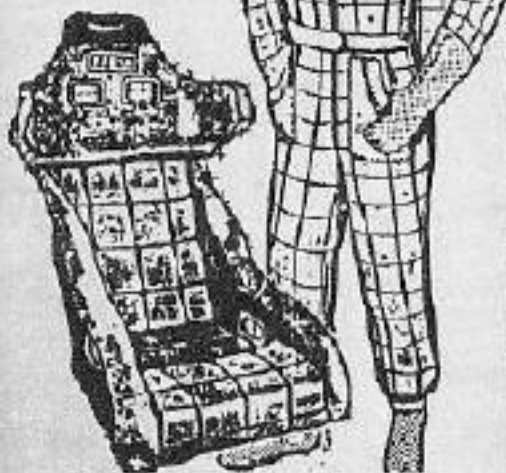
IMA

C.C. 40- SUC. CASEROS (B) 1678-CASEROS-BS. AS

**PROVA**

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos
- Antiflama
- Visores

• BOTAS



Dtos. Asoc. Plebs, Clubes e instituciones

Fabrica y distribuye

**PROVA**

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL  
TEL 553-4071

**LEVAS ROMERO**  
COMPETICION

Calle 14 N° 3829 (ESPUÑA 166) - V. LYNCH  
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

**RACING PARTS**

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

• BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS  
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital  
TEL 701-7948

**FORMULA 5**  
LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO

todos los viernes de 21 a 23 hs.

INFORMES Y REGLAMENTOS ZUVIRA 5889. (1439) Cap.



**BUZOS de CUERO**  
MUY ESPECIALES

METAN 3625 (Alt. Boedo 1800)  
Tel. 923-1726 - CAPITAL

**IMPORTADOS**

- \* VISA \* GS. \* CX \* MAZDA 323
- R.20 - GALANT. ALFA \* R.5 \*
- REPARACION DE OPTICAS Y FAROS TRASEROS
- RECAMBIO TREN DELANTERO
- TRANSMISIONES
- SUSPENSION Envia al interior

TEL: 572-8404

**anri**

- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCS Y TAPAS DE CILINDRO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEALES.
- MECANIZADO COMPLETO.

ROGELIO P. CULAGIATI S.R.L.

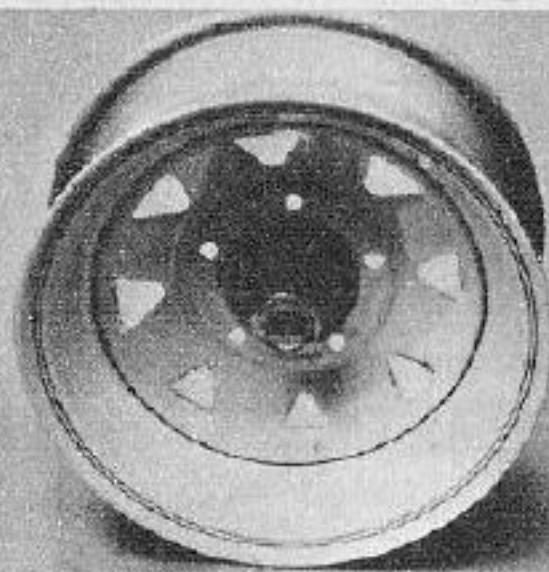
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

**LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA**

R U E D A S



**SPINA HNOS.**



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

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

- CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP \* CITROEN
- \* RENAULT • CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
- CHASIS PARA TODO TERRENO



**WORLD CAR S.A.**

Avda. MITRE 1130/38  
(ca. 1602) FLORIDA  
TEL 760-8995



**ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN**

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS  
STANDARD Y COMPETICION

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

**R.G.**

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

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

**AUTOMODELISMO DEPORTIVO**



1/32  
1/28

1/24  
1/12

- SCALETRIC • BACHI
- SEBRING • LEONE

POR MAYOR. UNICAMENTE MARTES A VIERNES: 10.30 a 18.30 hs.

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

**REPUESTOS AUTOMOTORES**

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

- ACCESORIOS HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS



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

**FIAT SILVIO**



REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINAL Y COMPETICION

**FIAT Volkswagen**

TODAS LAS LINEAS Y ENVIOS AL INTERIOR TARJETAS DE CREDITO

BATALLA DEL PARI 502 - CAP. TEL. 58-6913

**PEUGEOT CIUDADELA**

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

Abierto Sábado todo el día.

y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela



**AXEL CAR**

REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL



- MOTOR • SUSPENSION • CARBURACION • ENCENDIDO •
- "MEJORAMOS" SU MEJOR PRESUPUESTO

LINEA COMPLETA EN CHAPA. 1tos. EN CALIDAD - EN PRECIOS - ENTREGA A DOMICILIO EN ATENCION TARJETAS DE CREDITO

Avda. DEL TRABAJO 4037. TEL. 67-4169

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

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

**techo hidraulica** S.R.L. DIAG. 78 N° 1585

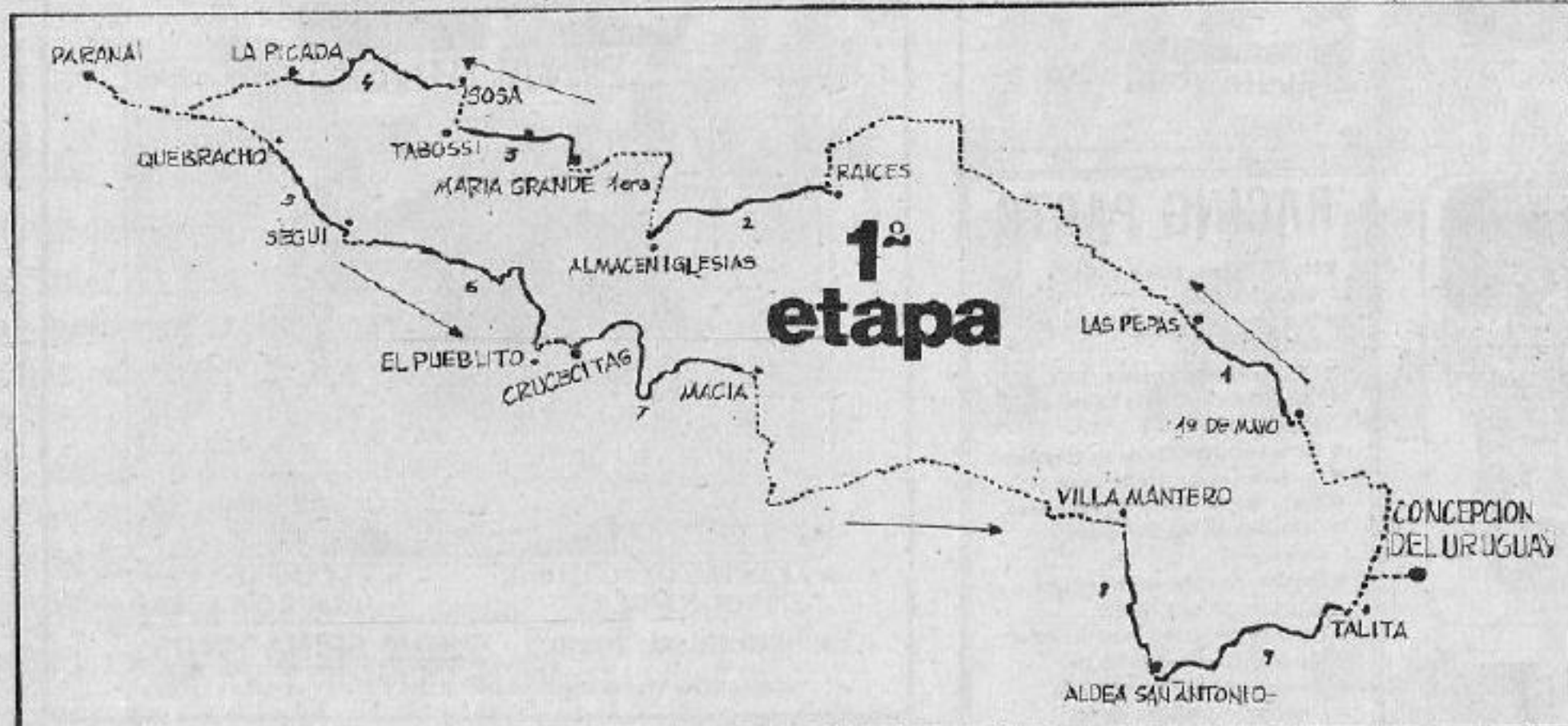
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644



**Esta semana CULMINANDO CON LA TEMPORADA DE GG.PP., EN ENTRE RIOS SE DISPUTARA EL...**

# Rally

## PREMI



### LOS PRIMES

**Primera etapa. Jueves 11 de diciembre**  
Nº DE... A

	KM
1 Primero de Mayo - Las Peñas	27,74
2 Raíces - Almacén Iglesias	33,21
3 María Grande Iera - Tabossi	25,56
4 Sosa - La Picada	35,36
<b>Reagrupamiento en Paraná</b>	
5 Quebracho - Seguí	17,02
6 Seguí - El Pueblito	46,38
7 Crucecitas Iera - Maciá	41,39
8 Villa Mantero - Aldea San Antonio	23,22
9 Aldea San Antonio - Talita	40,37
<b>Total: 680,25 km. Primes: 292,25 km. Enlaces: 388 km.</b>	
<b>Segunda etapa. Viernes 12 de diciembre</b>	
10 Cno. Aero Club - Pronunciamiento	25,50
11 Pronunciamiento - Santa Anita	52,65
12 San Anita - Las Moscas	24,07
13 Villaguay - Lucas Norte	54,73
14 Lucas Norte - Federal	56,25
15 La Virgen - Acc. Los Charrúas	60,55
<b>Reagrupamiento en Salto Grande</b>	
16 R.N. 18 y Cno. Paso Margaritas - San Salvador	25,11
17 San Salvador - Hambis	45,99
<b>Total: 600,32 km. Primes: 343,99 km. Enlaces: 256,33 km.</b>	
<b>Tercera etapa. Sábado 13 de diciembre.</b>	
18 Concepción del Uruguay - Cno. Elia	20,96
19 Colonia Elia - Gualeguaychú	33,96
20 Gualeguaychú - Perdices	37,25
21 Perdices - Las Mercedes	35,26
22 Las Mercedes - Enrique Carbo	25,28
23 Enrique Carbo - Larroque	27,02
24 Villa Eleonora - Urdinarrain	29,22
25 Urdinarrain - Aldea San Antonio	15,77
26 Aldea San Antonio - Talita	40,37
<b>Total: 351,66 km. Primes: 273,11 km. Enlaces: 78,55 km.</b>	
<b>Total del rally: 1.632,23 km. Total de primes: 909,35 km. Total de enlaces: 722,88 km.</b>	



### ORDEN DE LARGADA

Nº	Piloto/Navegante	Marca	Clase
1	Gaston Perkins/Daniel Muñoz	Peugeot 504 GRTN	3
2	Hector Fernandez/Schroeder	Renault 18 GTX	3
3	Gabriel Raies/Raul Campana	Renault 18 GTX	3
4	Eduardo Chiaravalle/R. Ribelli	Renault 18 GTX	3
5	Ernesto Salo/Martin Christie	Renault 18 GTX	3
6	José Cochello/José Carreras	Fiat 128 SE 1.5	2
7	Jorge Boscham/José A. Garcia	Fiat 128 SE 1.5	2
8	Mario Stillo/Fernando Stella	Renault 12 TS	2
9	Alfredo Altamirano/C. Guerra	VW Golci GS	2
10	Juan Mantero/José Garcia	VW Golci GS	2
11	Miguel Torres/Luis Oyola	Renault 12 TS	2
12	Omar Degiovanni/Juan Lopez Piccion	Fiat 128 SE 1.5	2
14	Victor Lamperli/Carlos Lis	Renault 18 GTX	3
15	Eduardo Lonati/U. Del Buono	Renault 18 GTX	3
16	Carlos Bosti/Syrioni	Peugeot 504 GRTN	3
17	Carlos Veronesi/Carbonari	Renault 18 GTX	3
18	Lucio Bonaldi/Ricardo Merlo	Renault 18 GTX	3
19	Carlos Celis/Sandro Venturi	Renault 12 TS	2
20	Carlos Mastromarina/Fortoleto	VW Golci GS	2
21	Luis Grassi/José Elera	Fiat 128 1100	1
22	Edgardo Pancoletti/F. Pancoletti	Renault 18 GTX	3
23	Carlos Diaz Mayer/Hector Valles	Renault 18 GTX	3
24	Herman Maciel/Luis Maciel	Renault 18 GTX	3
25	Ricardo Passi/Pablo Gall	Renault 18 GTX	3
26	Coscar Garamani/Héctor Perelli	Peugeot 504 GRTN	3
27	Jorge Chali	Renault 18 GTX	3
28	Juan Carrizola	Renault 12 TS	2
29	Mauricio Delagot/O. Scarpatti	Renault 12 TS	2
30	Carlos Piazza/Pablo Vaccaroni	Fiat 128 SE 1.5	2
31	Boraclo Escanz	VW Golci GS	2
32	Carlos Bruno/Marcos Vacc	Renault 12 TS	2
33	Edgardo Punero/R. Boaglio	Renault 12 TS	2
34	Aldo Arguello	Fiat 128 1100	1
35	José Sciangula/Yanez	Fiat 128 1100	1
36	Jorge Guineros/Satolodi	Fiat 128 1100	1
37	Héctor Martínez/Silvestro	Fiat 128 1100	1
38	Ubaldo Lambrecht/Scatola	Fiat 147 1100	1
39	Luis Sosa/Castro	Renault 18 GTX	3

### SUS GANADORES

**1957: A: "Larry". B: Ledo Dalmás Bonjour. C: Humberto Altamirano. 1958: A: "Dany". B: Domingo Lombardi. C: Humberto Altamirano. 1959: A: J. M. Bordeu. B: Postmandy. C: Horly Aguilar. 1960: A: Gian Marco Doice. B: Julio Castellani. C: Gastón Perkins. 1961: A: Horiberto Bohnen. B: Carlos Bellini. C: Oscar Cabalén. D: Gastón Perkins. E: Walter Schock. 1962: A: O. O. Vidrieros. B: Remigio Caldara. C: Ramiro Balcara. D: E. W. Guinke. E: Ricardo Saue. F: José Migliore. G: Boris Garafalic. H: Ewy Rosqvist. 1963: A: Domingo López Oribe. B: Gastón Perkins. C: Vicente Formisano. D: Carlos Lepro. E: Ernesto Santamarina. F: Eugen Bohringer. 1964: A: Rogelio Scaramella. B: Gastón Perkins. C: José Castellani. D: Eduardo Rodríguez Canedo. E: Eugen Bohringer. 1965: A: Rogelio Scaramella. B: Gastón Perkins. C:**

**E**n pocas horas más se pondrá en marcha una nueva edición del Rally Gran Premio organizado por el Automóvil Club Argentino. En esta oportunidad, fue elegida la ciudad de Concepción del Uruguay, en Entre Ríos, como punto de largada y llegada de las tres etapas que componen la novena y última prueba del Campeonato Argentino de Rally 1986. Los participantes deberán recorrer los veloces caminos de tierra y ripio del centro y sur de esta provincia litoraleña, aunque en caso de lluvias se complicará notoriamente el desarrollo de la prueba.

Pese a que la cantidad de inscriptos es cercana a los ochenta binomios, la trascendencia de este Gran Premio vuelve a ser reducida. En efecto, ha quedado definitivamente claro que el Automóvil Club Argentino prefiere colocar todo su esfuerzo en el Rally de Argentina, puntuable por el Campeonato Mundial, a empujarse a fondo en una prueba computable "tan sólo" por un certamen nacional, y que no trasciende allende los mares. La elección de Entre Ríos para concretar esta clásica competencia, puede mirarse desde dos puntos de vista. Uno indica que es sumamente válido "mostrar" el rally en zonas donde el conocimiento de la especialidad no es grande (tal

como se hizo en 1983 en ocasión del GP disputado en San Juan), para, de esa manera ayudar a su difusión. Por otra parte, conocemos otros lugares de nuestro país, donde las listas de inscriptos de esta competencia se engrasarian en forma notable si allí se realizara. Al menos tres de esas regiones se han mostrado como aptas para pruebas de la magnitud que la mera enunciación de las palabras "Gran Premio" merecen. Ellas son: Córdoba, Bariloche y Tucumán. Por razones diferentes, las tres bien podrian haber tenido el honor de recibir este G.P. Y no hay motivos que impidan, por ejemplo, organizar el G.P. aprovechando las serranías de Balcarce, Tandil o Sierra de la Ventana, mostrando una vez más la actividad ralistica nacional en la provincia de Buenos Aires. Casualmente, ¡oh, sorpresa!, una semana después del G.P. del ACA, se concretará desde La Plata el Rally Gran Premio de la Provincia de Buenos Aires, última fecha del ascendente torneo provincial.

Evidentemente, su realización le quitará al G.P. del ACA, potenciales inscriptos, y habla a las claras de un enorme desentendimiento entre la Federación N° 1 y el propio Automóvil Club Argentino: que sería preferible trataran de superar en el futuro, para la elemental sincronización de pruebas de este calibre.



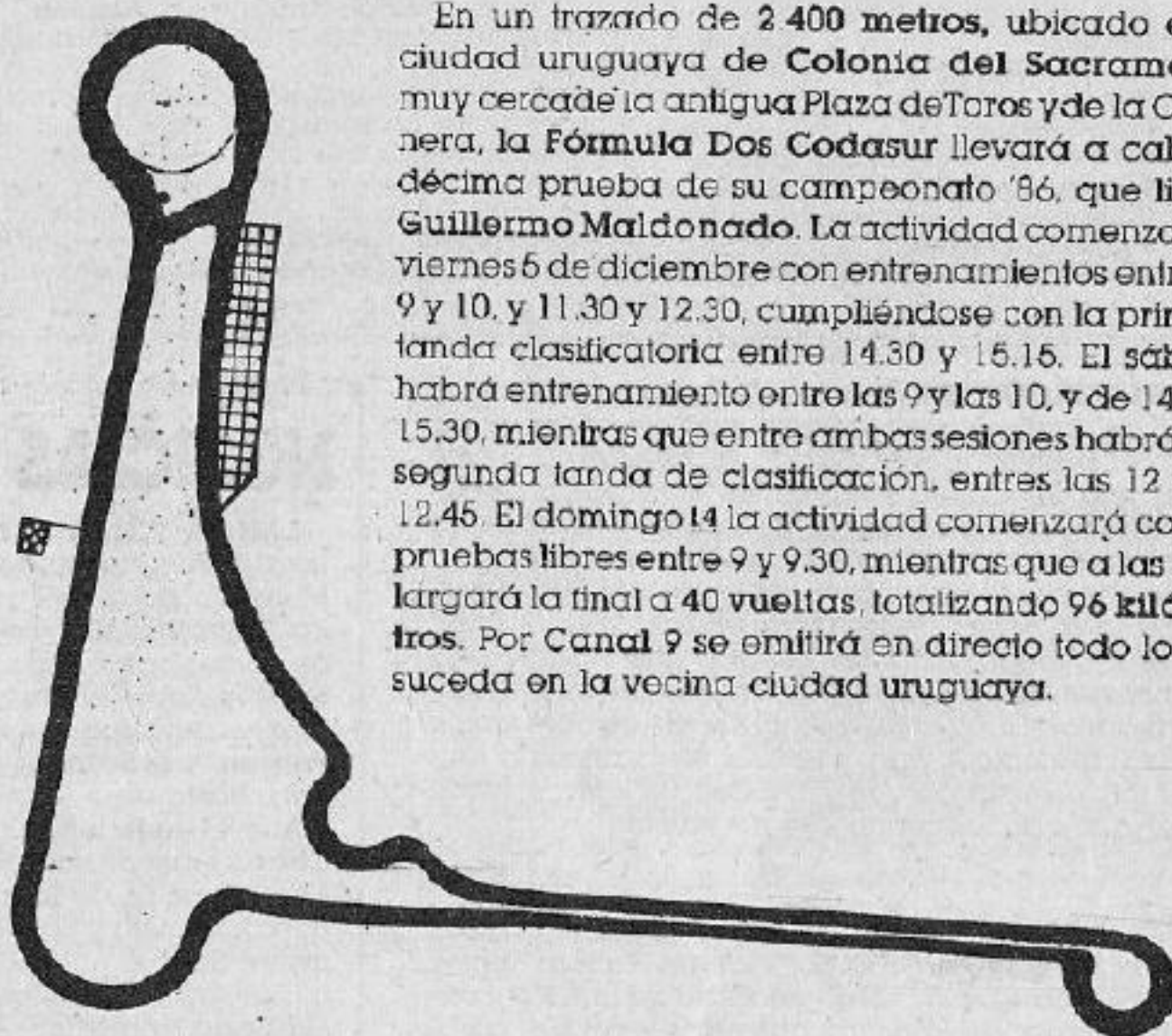
# GRAN

# O

## 29 AÑOS DE GRANDES PREMIOS

AÑO	EM	Inscritos/ Llegados
1957	4798,6	41/13
1958	5469,5	52/14
1959	3981	79/33
1960	4618,7	115/56
1961	4437,8	227/47
1962	4421,6	287/43
1963	4402,7	291/71
1964	4618,7	271/49
1965	4236,9	331/57
1966	4212,6	417/69
1967	3306,9	425/75
1969	5693,2	198/37
1970	3776	116/32
1972	3565,3	141/56
1973	3523,8	185/60
1974	4272,8	190/48
1975	2224,2	150/64
1978	4107	73/18
1979	4112,95	131/35
1980	2277	75/18
1981	1328	104/26
1982	1839	98/36
1983	1900	65/29
1984	1489,5	93/34
1985	1349,1	65/24

## F-2 CODASUR EN COLONIA (R.O.U.)



En un trazado de 2.400 metros, ubicado en la ciudad uruguaya de Colonia del Sacramento, muy cercada a la antigua Plaza de Toros y de la Costanera, la Fórmula Dos Codasur llevará a cabo la décima prueba de su campeonato '86, que lidera Guillermo Maldonado. La actividad comenzará el viernes 6 de diciembre con entrenamientos entre las 9 y 10, y 11.30 y 12.30, cumpliéndose con la primera tanda clasificatoria entre 14.30 y 15.15. El sábado habrá entrenamiento entre las 9 y las 10, y de 14.30 a 15.30, mientras que entre ambas sesiones habrá una segunda tanda de clasificación, entre las 12 y las 12.45. El domingo 14 la actividad comenzará con las pruebas libres entre 9 y 9.30, mientras que a las 12 se largará la final a 40 vueltas, totalizando 96 kilómetros. Por Canal 9 se emitirá en directo todo lo que suceda en la vecina ciudad uruguaya.

40	José Sassi	Fiat 147 1100	1
41	Raúl Caligaris/A. Pinetti	Fiat 128 1100	1
42	José Gómez	Fiat 128 1100	1
43	Angelini/Chiarotto	Fiat 128 1100	1
44	Morcillo/Rossi	Fiat 128 1100	1
45	Nem Saina/Victor Roca	Fiat 128 1100	1
46	Raúl Payro/José Payro	Fiat 128 1100	1
47	Juan C. Saigado Nash	Fiat 128 1100	1
48	Eduardo Roca/Manuel Elordi	Fiat 147 1100	1
49	Carmelo Corovanna/Carios Neira	Renault 18 GTX	3
50	Marcelo Foche/Guillermo Madero	Renault 18 GTX	3
51	Avellino Ponzana	Renault 18 GTX	3
52	Jorge Marquet/Carlos Svetko	Renault 12 TS	2
53	Juan Abarca/Juan Toledo	VW Golci GL	2
54	Claudio Frecha/Juan Onainy	Fiat 128 1500	2
55	Carlos Carzonetta		2
56	Fernando Tenorio/Mario Rossi	Renault 12 TS	2
57	Sanjos Manzanarez/Alma Pollini	Renault 12 TS	2
58	Enrique Haarscher/Omar Carrizo	Renault 12 TS	2
59	Raúl Busto/Martin Sikic	Fiat SE 1.5	2
60	Juan C. Biondi	Fiat 128 1.3	2
61	Rodolfo Chaitin	Fiat 128 SE 1.5	2
62	Néstor Miranda/Carlos Miranda	VW Golci	2
63	Mario Rizzo/Horacio Arrutano	Fiat 128 1100	1
64	Sergio Riusa/Roberto Mazzola	Fiat 128 CLJ	1
65	José Cornu	Fiat 128 1100	1
66	Santiago Corvalán	Fiat 128 1100	1
67	Ramon Testa/Adolfo Federnera	Fiat 128 1100	1
68	Cardin/Zella	Fiat 128 1100	1
69	Alejandro Garay/D. Ambrosio	Fiat 128 1100	1
70	Tito German/José Bolca	Peugeot 504 TN	3
71	Hugo Masera/Juan C. Aceval	Renault 12 TS	2
72	Raúl Uranga/Norberto Gras	Fiat 128 1300	2
73	José Etchepare/Luis Solga	VW Golci	2
74	Pablo Maranzana/Sergio Biava	Renault 12 TS	2
75	Adrián Mani/Marcos Caride	Fiat 128 CL	2
76	E. Marfina/A. Davi	Fiat 128 1100	1
77	Omar Peña/Val/Néstor Rivas	Fiat 128 1100	1
78	Borini	Fiat 128	1
79	Favio D. Angelo/C. Alborno	Fiat 128 1100	1
80	Alberto Macías/Favio Macías	Fiat 128 1100	1
81	Miguel Tubal/Carlos Valerio	Fiat 128 SE 1.5	2

(\*) Nota: Tubal largará luego de De Giovanni con el N° 81.

## LOS CAMPEONATOS (disputadas ocho competencias)

CLASE 3		CLASE 2		CLASE 1	
PILOTO	Ptos.	PILOTO	Ptos.	PILOTO	Ptos.
Raios	95	Stillo	95	Trossero	92
Pancello	47	Bescham	90	Pirles	53
Maciel	25	Allamirano	70	A. Martínez	52,5
He					
Hernández	25	Tubal	42	Morcillo	49
Germani	23	Torrás	37	Sciangua	48,5
Pecci	21	De Giovanni	35	Grasso	39
Soto	20	Schmid	34	Rosso	35
Chiavarollo	20	Piere	21	Damilano	30
Bonaldi	20	Maccari	19	Saina	28
Passi	19	Del Campo	15	Caligaris	24

El Gran Premio otorgará la siguiente escala de puntajes, de acuerdo a su carácter de Rally perteneciente a la División 2. Los diez primeros recibirán: 25-19-15-12-5-10-7,5-5-4-3-1-5.

## TURISMO EN AVELLANEDA

El próximo fin de semana la categoría Turismo (Clases 2 y 3) y la Fórmula Sierra se presentarán en el Autódromo Municipal de Avellaneda (Pcia. de Santa Fe) y televisará ATC. El cronograma de actividades será el siguiente:

**Sábado 13:**  
9.00 a 12.00 hs.: Verificación técnica.  
13.00 a 13.30 hs.: 1ª Tanda clasificatoria Clase 3.  
13.40 a 14.00 hs.: Pruebas de clasificación Clase 2.  
15.00 a 15.30 hs.: 1ª Tanda clasificatoria Fórmula Sierra.  
15.40 a 16.10 hs.: 2ª Tanda clasificatoria Clase 3.  
16.20 a 17.30 hs.: Pruebas de clasificación Clase 2.  
17.40 a 18.00 hs.: 2ª Tanda clasificatoria Fórmula Sierra.

**Domingo 14:**  
11.10 hs.: Final Clase 3.  
11.50 hs.: Final Clase 2.  
12.20 hs.: Final Fórmula Sierra.  
13.00 hs.: Podio y entrega de premios.

## LA PREGUNTA ES: ¿STILLO O BESCHAM?

Efectivamente, la definición del Campeonato en la Clase Dos será el punto deportivo más importante, que se definirá entre Mario Stillo y Jorge Bescham quienes lucharán por el título argentino. A priori, las rutas enterrrianas favorecen al hiperveloz Fiat SE 1.5 de Bescham, aunque no se puede olvidar la mayor facilidad de acción del Renault 12 TS de Stillo en los tramos "difíciles" que puedan presentarse. Asimismo, la presencia de otro piloto semi-titular Renault, como lo es Miguel Tomás, puede servir para realizar un juego de equipo al que no se está acostumbrado en esta especialidad. También estará el bicampeón y recién casado Carlos Celis al volante de un R-12, mientras que Carlos Piazza, Omar De Giovanni y José Cecchetto serán los principales conductores de FIAT SE 1.5. Todos ellos, con ganas de estar adelante en el marcador. Por su parte, los Volkswagen Golci estarán representados principalmente por el GS de Alfredo Allamirano, quien, de acuerdo con lo declarado, dejará en esta carrera el rally para dedicarse con exclusividad a la pista. Otros VW Golci serán los de Juan Maineri, Carlos Mastromarino, Juan Abarca, Horacio Escartiz y José Etchepare. De ellos,

habrá que fijarse principalmente en los dos primeros.

## NOVEDADES EN LA TRES

En la clase mayor, habrá un panel interesante en este "debate". Además de Gabriel Raies, ya consagrado campeón de la división (junto a su navegante Raúl Campaña) y quien tratará de quebrar la racha íntima que lo persigue, estará presente por tercera vez en el año, Ernesto Soto, utilizando un R-18 GTX E.L. prestado por Renault Argentina. Su excelente performance en Villa Dolores y el Rally de Argentina, así como su aplastante victoria en San Luis, hacen que su participación sea un elemento muy importante para la jerarquía de la prueba. Asimismo, se encuentran inscriptos Eduardo Chiavarollo y Carlos Veronesi con sendos R-18. Ambos son capaces no solo de ganar sino, eventualmente, de luchar por ello encarnizadamente. La presencia de Gastón Perkins, con el Peugeot 504 GR TN con que dominara ampliamente en el Campeonato Provincial, es otra circunstancia a tener en cuenta en la Clase Tres. Allí hay otros que pueden dar el "batacazo", entre quienes se cuentan Eduardo Lonati -campeón bonaerense- quien corre navegado por Jorge "Bicho" Del

Buono, Edgardo Pancello, Carlos Díaz Mayer, Héctor Hernández, Hernán Maciel, Carmelo Corovanna -navegado por el CORSA Carlos Neira-, Marcelo Foche (verdadera revelación, el muchacho), Luis Sosa, Jorge Chait y Lucto Bonaldi, todos ellos con sendos R-18. Oscar Germani será uno de los escasos defensores del león Peugeot, en una Clase Tres que poseerá, en esta oportunidad, tal como en las ya pasadas 24 horas, un segundo pelotón muy interesante.

## POR EL SEGUNDO PUESTO

La Clase Uno también irá al G.P. con su Campeón, definido Rudy Trossero, no será de la partida, así como tampoco su actual escolta, Osvaldo Pirles. Por ello la lucha estará concentrada entre Martínez, Morcillo y Sciangua, quienes están separados en el torneo por tan sólo 4 puntos, buscando en el G.P. la posibilidad de finalizar el campeonato, al menos en segunda posición, detrás del de Villa Carlos Paz.

E.E.N.



## Fórmula Tres EL CALENDARIO DE ROSSO PARA 1987

Fecha	CIRCUITO (PAIS)	Cpto.	30/8	Siegenland (Alemania)	Alemán
5/4	Zolder (Belgica)	Alem/Euro	20/9	Nürburgring (Alemania)	Alemán
3/5	Nürburgring (Alemania)	Alemán	27/9	Zolder (Belgica)	Alemán
10/6	Avus (Alemania)	Alemán	11/10	Salzburgo (Austria)	Alemán
31/5	Mónaco	Sin Punt.	22/11	Macao (China)	Sin punt(*)
7/6	Zolder (Belgica)	Alemán			
14/6	Wunstorf (Alemania)	Alemán			
28/6	Monza (Italia)	Europeo			
5/7	Hockenheim (Alemania)	Alemán			
12/7	Zeitweg (Austria)	Alemán			
19/7	Nürburgring (Alemania)	Alem/Euro.			
2/8	Knutstorp (Suecia)	Europeo			
23/8	Nürburgring (Alemania)	Alemán			

(\*) Sujeta a la eventual ubicación de Victor entre los tres primeros del Alemán.

Restantes fechas tentativas del Euro F3: 3/5, Paul Ricard (Francia); 11/10, Donington (Gran Bretaña). Ambas son coincidentes con sendas fechas del Alemán, prioritario para el equipo VW Motorsport donde correrá el argentino.

## ¿SENNA A McLAREN?!

Así veremos a Ayrton sobre el McLaren N° 2, debutando en Rio...



Si bien los medios periodísticos británicos no son ajenos al sensacionalismo, esta semana se destaparon con el espectacular título que conmocionó el mercado de la F.1, el cual ya parecía definido. La explicación de la versión circulante se basa en las dificultades encontradas por Lotus para cubrir su presupuesto del '87. Si bien el "cocktail" Senna-Ducarouge-Honda parecía fácil de vender, una larga serie de "no" han puesto al equipo inglés en aprietos. Según Peter Warr, el presupuesto del team para el año próximo está en el orden de los 15 millones de dólares, de los cuales Ayrton Senna tendría asegurados tres

**BALESTRE, INFARTADO** - Luego de haber soportado un principio de "surmenage", el Presidente de la FISA se vio afectado el pasado jueves por un infarto cardíaco que obligó a una inmediata intervención quirúrgica. Jean-Marie Balestre fue internado el jueves por la mañana en el American Hospital de París, y horas más tarde el profesor Guymet le practicó una punción coronaria que lo tuvo un par de horas dentro de la sala de operaciones. El facultativo declaró luego de la intervención que Balestre está en perfecto estado y que tal vez la semana próxima abandone el hospital. Tanto es así, que un vocero de FISA anticipó que el Presidente se hará presente en la próxima reunión del C.E. prevista para el 17/18 del corriente, aunque sin tomar parte de las comisiones de trabajo.

**FANGIO JR. NO GANO EN TAMiami** - Tras haber prosperado un reclamo presentado por el team Arciero contra Juan Manuel Fangio Jr., las autoridades de la A.B.S. confirmaron ganador de la última carrera del año, al campeón de la categoría, el italiano Fabrizio Barbazza. El reclamo, que también eliminó a Tommy Byrne de la prueba, estaba motivado en la detención en boxes para reemplazar neumáticos. El team de Fangio utilizó 6 mecánicos en la tarea, en lugar de los 3 autorizados por reglamento. Ante estas conclusiones, ganó Barbazza y segundo quedó otro italiano, Guido Dacco.

**POKER DE ASSES PARA LOLA** - Habiendo conquistado al team Tuesport -flamante Campeón de Indy con Rahal, Lola se aseguró un cuarteto envidiable de usuarios con, vistas a la próxima temporada del CART. Además del Campeón, también Mario Andretti, (Team Haas), Emerson Fittipaldi (Pat Patrick Racing) y Rick Mears (Penske) utilizarán el nuevo producto británico que recién en enero estará listo para las primeras pruebas. Además del cambio de chasis, el equipo Campeón también optó por otro motor para el '87, abandonando el tradicional Cosworth por el nuevo Chevrolet hecho por Ilmor en Inglaterra.

## NOTICIAS DEL RALLY MUNDIAL

**LANCIA Y EL JOLLY CONFIRMAN** - Esta semana hubo información de ambos equipos con respecto al próximo Mundial de Rally. El team Lancia-Martini dio cuenta de las contrataciones realizadas para reforzar su trío estable de pilotos, compuesto para el '87 por Ales, Kankkunen y Biasion. Sobre la base de esta información se pudo confirmar las participaciones de Ericsson en Suecia y el RAC, de Preston en el Safari y, por supuesto, de Recalde en Argentina. Hasta aquí, lo referido a los HF con los colores de Martini. Luego informó Lancia que el importador francés Chardonnet dispondrá de un Delta HF 4WD G.A. que bajo la conducción de Bruno Saby, estará presente en Montecarlo, Córcega y San Remo, además del campeonato nacional galo.

Con respecto al Jolly Club, dialogamos con su titular -Roberto Angiolini- en ocasión de disputarse recientemente en Monza el Rally del Autódromo. Allí nos comentó Angiolini: "Nosotros presentaremos un G.A. en el Mundial, para el cual contaremos con los servicios de Recalde y de Ericsson. El cordobés comenzará a partir del Rally de Portugal, prosiguiendo casi seguramente en el Safari africano, para hacer luego Córcega. Es muy posible que además de otras carreras del Mundial, Recalde pueda hacer para nosotros algunas de las más importantes pruebas del Europeo de Rally a efectos de completar una temporada bastante intensa para el argentino, a quien consideramos un piloto 'top' que aun no ha tenido la posibilidad de hacer una buena temporada con un medio competitivo. Creo que con nosotros la tendrá". En otro orden, en relación con la F.I., Angiolini nos adelantó: "El proyecto con AGS sigue su camino. Christian Vanderpleyn ha terminado el diseño del nuevo auto para el motor Cosworth. Enseguida comenzará la construcción del chasis, y esperamos iniciar los test en Paul Ricard en febrero".

**OLYMPUS: INCERTIDUMBRE HASTA EL FINAL** - Con esfuerzo de los organizadores para completar el mínimo de 50 autos que exige la FISA para "eventos" del Mundial, se inició el viernes la última fecha del certamen ecuménico de rally, definiendo el título de pilotos entre Markku Alen y Juha Kankkunen. La carrera estadounidense se disputó en tres etapas con 39 especiales y 1.369 km de recorrido sobre tierra batida entre la floresta del Estado de Washington, sobre el pacífico y vecino al límite con Canadá. La carrera lleva el nombre de la montaña más alta de la zona y del homónimo Parque Nacional que sirve de escenario.

Tanto Peugeot como Lancia presentaron un auto cada uno, puesto que a raíz de la aclaración de FISA, serán 8 y no 7 los resultados válidos a efectos del Campeonato. Esto significaba que no habrá descarte para ninguno de los dos rivales, y el punto que los separaba en la clasificación del torneo, implicaba que el que llegara delante en el Olympus, sería el campeón del mundo, salvo que el C.E. de FISA decida lo contrario al expedirse sobre San Remo.

La Primera Etapa, iniciada en Tacoma -cerca de la sede de la Boeing en Seattle-, mostró la superioridad de Alen y el Lancia Delta, aunque con un margen exiguo. En un trazado bastante más veloz de lo esperado, Alen ganó la primera prueba especial, sufriendo luego un problema con el circuito de aceite de la servodirección, el cual recién pudo ser solucionado al final del cuarto especial. De allí en más, Alen no solo descontó los 11 segundos que le había sacado Kankkunen sino que elaboró un margen de 51 segundos sobre el Peugeot, aprovechando también un ligero retraso de su compatriota en su control horario, a causa del tránsito. Luego Kankkunen se recuperó gracias a varios primes sumamente trabados, que beneficiaron la mejor maniobrabilidad del producto francés. Al final de los primeros -17 primes, Alen lideraba con 26 segundos

## FORMULA UNO AL DIA

**OFICIAL: BENETTON CON FORD** - Michael Kranefuss, responsable de la actividad deportiva de Ford, anunció oficialmente que el equipo Benetton utilizará el año próximo en exclusividad los motores Ford V6 Turbo, tal como habíamos adelantado. Los motores serán provistos por la "Cosworth Engineering", quien ha recibido todo el material desarrollado hasta el momento por la Ford de USA. En Benetton ya están trabajando sobre el nuevo auto, que aprovechará al máximo las reducidas dimensiones del V6 americano para lograr un óptimo rendimiento aerodinámico de la unidad. Siguiendo con las confirmaciones, Ken Tyrrell informó que el francés Philippe Streiff ha renovado contrato con el team para 1987.

**LA PROPUESTA DEL GOODYEAR** - Entre los varios temas que tendrá el C.E. de F.I.S.A. que se reúne el próximo 18 de diciembre, figura la propuesta presentada por GY para proveer de neumáticos a la F.1. que requiere el aval de FISA para su concreción. Entre los puntos salientes figuran:

- Los neumáticos se venderán a razón de US\$ 300 cada uno.
- En cada carrera se dispondrá de un máximo de 10 juegos para cada auto con motor Turbo y 8 juegos para cada aspirado.
- Los equipos deberán elegir entre las mezclas y tipos de carcasa ya utilizadas en la temporada '86.
- FISA deberá hacer respetar que cada team utilice solo alguna de las tres soluciones que GY aprobará para cada circuito.

Posiblemente la FISA deberá recurrir al sistema de marcación de los neumáticos, que ya se utiliza en F.3 y F.3000. Lo que se puede determinar con seguridad es

que a raíz de la propuesta GY, cada team de dos autos deberá oblar US\$ 500.000 para cubrir el costo de los neumáticos, en tanto GY decidió confirmar los tests previstos en Estoril, que en principio habían sido anulados. Aparentemente, el hecho de que los equipos antes provistos por Pirelli necesiten una lógica adaptación a los nuevos neumáticos, ha hecho replantear la estrategia de GY.

**REACCION CONTRA GOODYEAR?** - Se supo esta semana, que los teams de F.1 que tenían contratos publicitarios con dicha proveedora de neumáticos, no se quedarán de brazos cruzados ante el cambio de política de GY, quien decidiera cancelarlos. Al tiempo que Enzo Ferrari enviaba un telegrama a EE.UU. solicitando precisiones, Frank Williams viajaba rumbo a New York a fin de reunirse con dirigentes de la casa americana. Declaró Williams: "Yo tengo un contrato firmado con GY y me han dicho que desean dejarlo sin efecto, pero de mi parte deseo que lo respeten. Ecclestone nos ha dicho que nos quedemos tranquilos, que todo se solucionará, pero precisamente es eso lo que me preocupa: que él esté tan tranquilo". En esta última reflexión, Williams hacía indirecta alusión a la "carta en la manga" que Ecclestone tiene con Avon, ya que el titular de FOCA no está muy convencido de aceptar un monopolio, si de pagar se trata.

Digamos que Ferrari y McLaren son las más perjudicadas con el cambio de política de GY, puesto que dejarán de percibir 2,5 millones de dólares cada una, en tanto que Williams y Lotus perderán 1,5 millones de ingreso, adicionándose el medio millón que cada escudería deberá pagar ahora por los neumáticos. De allí la intranquilidad de los dueños de equipos, y la posibilidad de que Ferrari y Williams inicien un frente común que podría llegar a acciones legales contra GY por no respetar los contratos publicitarios.

**ARROWS CAMBIO DE MANOS** - Con una estrategia similar a la de Benetton, la USFG ha comprado el team de Jackie Oliver, poniendo fin a una situación caótica del equipo que, a causa de sus deudas, estuvo a punto de sufrir el embargo de su material en ocasión del GP de México. Ahora John Schmidt -titular de la USFG- se ha convertido en propietario de la escudería, reservándole a Oliver la tarea de director deportivo y obligando a Alan Rees a marcharse del team. La USFG -sponsor de Arrows hasta esta temporada- es una financiera dedicada al sector de la aseguración, que resolvió seguir los pasos de Luciano Benetton.

Para resolver el problema de la falta de motor, Schmidt llegó a un acuerdo con la TAG para disponer de los impulsores germanos. Debido a que McLaren utilizará solamente la nueva serie de motores, Arrows recibirá los de la primera serie modificados, a cambio de un desembolso de seis millones de dólares. A nivel humano, el primer contactado como piloto fue el italianoamericano Eddie Cheever, quien resolvió aceptar la oferta de inmediato para asegurarse un lugar estable de buen nivel en la próxima temporada. Para el segundo hay varios postulantes -Danner, Piro, Ghinzani, Warwick- pero todo dependerá de los sponsors, ya que Barclay no seguirá con el equipo y Schmidt desea asegurarse un ingreso importante. Lo que no está resuelto es el proyectista. Luego del pase de David Wass a Benetton y de la finalización de la colaboración de Gordon Coppuck -ligado al proyecto March-Nissan para la IMSA '87-, se desconoce quién será el encargado de diseñar el chasis para albergar el motor TAG-Porsche.

**FERRARI SIGUE TRABAJANDO** - Pese al violento despiste protagonizado el lunes 1° por Gerhard Berger, en la semana pasada siguió el trabajo en Fiorano. Tras un espectacular doble trompo, el austríaco inauguró las defensas del circuito privado de Ferrari, impactando a



por contrato. Tras haber golpeado varias puertas—Philips, Foster, USEG, Epson (computadoras), Kodak, Coca Cola, Stefanel (vestimenta), Ferruzzi—, se habrían adicionado las negativas de los "sponsors" del '86. Primero fue De Longhi, a quien se le pidió cinco veces más que lo pagado este año. Luego, la nueva dirigencia de la tabacalera inglesa, ahora en manos americanas, para quien la cifra es muy alta en función de lo que se obtiene a cambio.

En este contexto, se asegura que McLaren está esperando la definición de la situación para tentar a Senna y poder sentarlo a la par del Bicampeón

del Mundo. En este punto, los directos interesados evitan mayores precisiones. Consultado el brasileño a su retorno de una visita efectuada junto a Ducarouge al Japón, manifestó: "No hay nada de cierto en todo lo que se dice. Vengo gratificado de ver el departamento de Honda que se ocupa de los motores de F.1. Yo concia a Renault, pero esto me dejó asombrado, tanto por el sistema de trabajo como por los medios disponibles. Sólo espero que arriben pronto los primeros motores a Inglaterra para comenzar a probar, aunque esto no ocurrirá antes de fines de enero". Por su parte, Ron Dennis, presente en la entrega de los "Cas-

cos de Oro" del semanario italiano "Autosprint", dijo: "No es nuestra costumbre tentar a pilotos bajo contrato, y Senna lo está. Claramente que nos gustaría contar con el concurso del brasileño a la par de Prost, pero no es posible. Creo que dentro de un mes recién estaremos en condiciones de informar qué será nuestro segundo piloto. No veo el sentido de apresurar nuestra decisión cuando faltan más de dos meses para comenzar la temporada".

Evidentemente, varias cosas pueden intuirse. Si bien todo indicaría que se trata de una maniobra de Lotus para lograr un apoyo "médico" extra por

parte de Honda—que considera a Senna una pieza fundamental del esquema—, no deja de llamar la atención la lentitud de McLaren para tomar una decisión con respecto a su segunda plaza. Se comenta que Johansson—según muchos, número puesto para esta butaca—estaría perdiendo la tranquilidad ante la demora. Lo que si es evidente es que ni Lotus ni Honda dejarán así no más que Senna abandone el equipo, por lo cual es de esperar alguna combinación salvadora. En tanto, Dennis juega con el tiempo.

N.P.

sobre Kankkunen. Tercero quedaba el idolo americano John Buffor con un Audi Quattro a 5m41s y cuarto Lars Torph con el mejor de los tres Toyota Celica oficiales, a 8m15s.

Al cierre de esta edición, la competencia concluía. Completaremos "next week".

**PRIMEROS PASOS DEL NUEVO LANCIA** - A efectos de realizar un exhaustivo test del novísimo Delta HF 4WD G.A., el Team Lancia se transfirió la semana pasada a la Isla de Elba. Allí, a través de 3 días de pruebas y casi 2.000 km recorridos, simularon un verdadero rally, del cual el nuevo producto salió airoso y demostró estar en condiciones para iniciar el Mundial del año próximo. El equipo turinés llevo 4 autos, dos Grupo A y dos Grupo N, acondicionados uno para tierra y otro para pavimento. De ese modo Biasion, Rayneri y Caneva pudieron ensayar gran cantidad de variantes en cuanto a puesta a punto, probando diversas soluciones de resortes

Barras, amortiguadores, trenos y diferenciales. Todo el trabajo fue seguido por Giorgio Pianta, notándose también la presencia del Ing. Mezzanotte de Pirelli. Los Grupo A disponían de unos 250 CV de potencia, mientras que los Grupo N estaban en los 180CV.

Los juicios de Biasion luego de los tests, resultan útiles para evaluar el potencial del auto que Recalde utilizará el año próximo en el mundial: "Pensaba que con el G.A. daría un gran paso atrás, luego de haberme acostumbrado al Delta S4, pero no fue así. Con este auto, verdaderamente se redescubre el placer de manejar. Tiene una buena potencia, suficiente para resaltar las dotes del piloto. Con los G.B. debíamos llevar el auto por el centro del camino, en cambio ahora se necesita usar todo el ancho de la calzada y jugar con las trayectorias. Esto no lo podíamos hacer antes y creo que será un gran beneficio para el público. El auto, de entrada, anduvo bien en el pavimento. En la tierra mejoramos mucho y ahora va como queremos. Un punto fuerte del HF es la gran sensibilidad que tiene para acusar pe-

queñas modificaciones".

A efectos de redondear la simulación de un rally, no faltó el accidente, sobre el cual reflexionaba el último ganador en Argentina: "Ciertamente que eso no hubiese querido testear... todo fue a causa de la rotura de un neumático, y por ello el auto se descontroló en pleno tramo recto, terminando contra los árboles en fuerte impacto. Creo que ese accidente, con un G.B., hubiese terminado de otra forma... el chasis soportó sin deformaciones y no apareció el fuego, que seguramente se hubiese hecho presente con un G.B. actual".

**CONFERENCIA DE PRENSA DE PEUGEOT** - La semana pasada, en Paris, Jean Todt reunió al periodismo para presentar el programa '87 de la marca francesa. Como ya adelantáramos, todo se centrará en los Raids. Con el apoyo de la marca tabacalera "Camel", Valanen, Zanussi y Mehta estarán en el Paris-Dakar. Luego solo el finlandés y el italiano participarán en el Paris-Pekin, en la Baja 1000 y en Pikes Peak. Con respecto a Zanussi, digamos que es el primer italiano que ocupa una butaca oficial en un team extranjero en el ámbito del rally.

Por supuesto que las expectativas de la prensa estaban centradas en saber qué hará Peugeot en el futuro, a lo cual Todt respondió: "Luego de la abolición del G.B., decidimos abocarnos a los raids, como programa alternativo. Ahora esperamos la definición del pleito legal con la FISA—cosa que ocurrirá a fines de enero—y luego tomaremos una decisión con vistas al '88. Estamos evaluando tres posibilidades ciertas: retomar el rally si se dan las condiciones. Participar en el Mundial de Endurance o atacar la F.1 con un auto hecho totalmente por nosotros. Creo que para febrero ya puede haber una decisión". Al respecto podemos agregar que en cada caso ya hay estudios realizados con respecto a las posibilidades de éxito en las diferentes disciplinas. Para Endurance la cosa está bastante adelantada, pero existe el temor de que a nivel promocional el nuevo Mundial de Turismo pueda eclipsar a los Prototipos. En relación con la F.1

—algo que hace tiempo se viene hablando—, el Ing. De Cortanze tiene ideas bastante claras al respecto, y también la gente de Michelin se unirá al proyecto, realizando su retorno a la máxima categoría. Sólo habrá que esperar hasta febrero.

**CERRATO Y LANCIA, CAMPEONES EN ITALIA** - Ganando la última competencia del año, Dario Cerrato se adjudicó el título italiano de Rally con el Lancia Delta S4 del Jolly Club. La competencia —el Rally Val d'Aosta— fue duramente disputada entre los dos aspirantes a la corona, pero Andrea Zanussi se despidió casi sobre el final de la carrera, cuando era ganador de la prueba y del campeonato. De nada sirvió el apoyo de Bruno Saby con un segundo Peugeot 205 T.16 E.2 oficial, ni las "pollentitas" que esta vez sí fueron autorizadas por los Comisarios Técnicos italianos. Ganó Cerrato y el título quedó para el Lancia.

Hasta el especial 17—sobre un total de 21—, Zanussi ganaba por 16 segundos sobre Cerrato. En el 18 ocurrió el despiste del ahora piloto oficial Peugeot. El auto se desacomodó luego de un salto, impactando contra un árbol a la salida del viraje sucesivo. Se declaró fuego tras el impacto, pero los tripulantes pudieron escapar rápidamente del auto. Cerrato ganó la carrera por 1m34s sobre Saby, demostrando que la motivación es fundamental para llevar rápido a estos monstruos del Grupo B.

**AUDI Y FORD ALISTAN LAS ARMAS** - A todo vapor se preparan los autos para encarar el próximo Mundial de Rally. En los talleres de Boreham (Gran Bretaña), la Ford Motor-Sport está alistando las Sierra Cosworth que este mes realizarán tests en Inglaterra y luego irán a Montecarlo para probar antes de la primera del año. También se están preparando las Sierra 4x4 que Blomqvist y Grunel utilizarán en Suecia únicamente.

No tanta seguridad hay en las filas de Audi. La duda radica en qué modelo usar, ya que con el "90" hay un buen equilibrio de tracción y peso, pero falta potencia. En cambio con el "200" el turbo permite extraer mayor potencia pero también se deben portar 200 kg de más.

la salida de la última curva del trazado, denominada "parabólica". Luego de perder un día hasta culminar la reparación de los guarda-rails, siguió el trabajo en pista, tanto con Berger como con Alboro. El italiano hizo tests comparativos con dos chasis '86 en uno de los cuales se había montado el nuevo motor en "V" a 90 grados. En ambos casos los tiempos no bajaron del minuto siete segundos. Con este motor deberían haberse testeado nuevas suspensiones hechas en Gran Bretaña bajo diseño de Barnard, pero una inexplicable diferencia dimensional obligó a retomar el material a Inglaterra, ante cierto dejo irónico por parte de los hombres de Maranello. Se lo vio trabajando en Fiorano al español Juan Vladoelprati, ex jefe de mecánicos de McLaren, recientemente incorporado al "staff" de Ferrari por indicación de Barnard.

**¿EL MOTOR DE CHITI, A LIGIER?** - Días pasados se supo que Fiat autorizó a que la empresa Motori Moderni utilice las modernas instalaciones de Abarth para el desarrollo de sus motores de F.1. Esto permitirá que el Ing. Carlos Chiti continúe el trabajo en su motor V6, aprovechando los sofisticados bancos de pruebas y los modernos sistemas de medición que existen en Turin. Chiti incorporará el nuevo encendido electrónico Weber-Darelli combinado con la alimentación, que también adoptaría Ferrari.

Hay quienes aseguran que esta colaboración de Fiat hacia otra empresa italiana, va más allá. Se dice que ante los problemas de desarrollo que está atravesando el nuevo 4 cilindros de Alfa Romeo, sería el motor de Chiti el modo ideal de respetar el acuerdo con Ligier, suministrando un impulsor confiable mientras se trabaja en el aspirado con vistas al '88. En tanto, el clima de Ligier no es muy bueno, sabiendo las dificultades que habrá que atravesar con el desarrollo de Alfa. A tal punto que, según infidencias, René Arnoux habría contactado a Ron Dennis, proponiéndose como alter-

nativa para la segunda butaca en McLaren. En tanto Phoni, mientras espera la definición de Guy Ligier, asegura mantener contactos con Brabham y también con McLaren...

**CAMBIO DE RAMO** - Hablando de Brabham, parece que Ecclestone encontró el reemplazo de Olivetti sin salir de la península. Sería Zanussi (electrodomésticos) quien ocuparía el lugar dejado por el grupo de Ivrea. Zanussi es una empresa con más de 10.000 empleados, que hasta hace un tiempo pertenecía a un grupo familiar que luego fue relevado por la Electrolux del Grupo Fiat. Actualmente se está haciendo un relanzamiento de la marca en el mercado de los electrodomésticos, y los 6 millones de dólares requeridos por Ecclestone, están dentro de las previsiones permitidas por el nivel de facturación de la empresa.

**CALENDARIO PARA 1987** - Estas son las fechas tratativas (casi seguras, en realidad), de los 17 Grandes Premios que conformarán el Campeonato del Mundo del año próximo, y estamos en condiciones de adelantar: 12 de abril, Brasil (Jacarepaguá); 3 de mayo, San Marino (Imola); 17 de mayo, Bélgica (Spa); 31 de mayo, Monaco (Montecarlo); 14 de junio, Canadá (Montreal); 21 de junio, Estados Unidos (Detroit); 5 de julio, Francia (Paul Ricard); 12 de julio, Gran Bretaña (Silverstone); 26 de julio, Alemania (Hockenheim); 9 de agosto, Hungría (Budapest); 16 de agosto, Austria (Zeltweg); 6 de septiembre, Italia (Monza); 20 de septiembre, Portugal (Estoril); 27 de septiembre, España (Jerez de la Frontera); 18 de octubre, México (Ciudad de México); 1 de noviembre, Japón (Suzuka) y 15 de noviembre, Australia (Adelaide). Queda como alternativa, en caso de que algún Gran Premio de los mencionados no se dispute, el correspondiente al de Europa que se correría en el circuito de Nürburgring.

**MAS DETALLES DEL GP DE JAPON** - El acuerdo suscripto por Bernie Ecclestone con la "Hondaland", garantiza la continuidad de la competencia nipona por 5 años. La Hondaland es una subsidiaria de la Honda Motor Co., que tiene sede en Tokio y que opera en el turismo y en la hotelería. Yuhel Chijawa—presidente de la Hondaland—aseguró que los trabajos necesarios para la adecuación de Suzuka a la F.1, estarán culminados para fines de marzo, oportunidad en que se disputará allí el G.P. de motociclismo que abrirá la temporada. Las tareas a realizar incluyen: construcción de nuevas vías de escape, reestructuración de la zona de boxes y adecuación de la estructura de servicios. Suzuka celebrará en el '87 sus 25 años de existencia, albergando dos máximos acontecimientos de la velocidad mundial. También se supo que Australia comparará los gastos de transporte con Japón, y lo propio ocurriría con Brasil y México.

**UNO QUE VUELVE Y OTRO QUE SIGUE** - Se trata de March y Zakspeed. En el primer caso, se supo que Robin Herd ha decidido presentar dos autos el año próximo, ambos con el nuevo motor Ford Cosworth. Uno será para Ivan Capell, gracias a los oficios de Cesare Gariboldi y el otro para el francés Philippe Alliot, quien cuenta con el apoyo de Gérard Larrousse. No sería de extrañar que ambos managers unificquen esfuerzos formando un equipo único para atender los dos autos.

En cuanto al team alemán de Erick Zakowski, trascendió que son sus intenciones proseguir en la F.1 luego de la "abolición" del turbo, y al respecto estaría desarrollando un nuevo motor aspirado. El mismo sería un novedoso 8 cilindros con más de 4 válvulas por cilindro, que debido a sus particulares características técnicas, sería registrado en Alemania como novedad absoluta.



## VOLANTES DEPORTIVOS

# Grillo

EN CUERO  
MADERA Y CUERINA

R. FREIRE 3215 - CAPITAL - 701-3629

## Técnica y experiencia aplicadas

PARA CATEGORIAS  
NACIONALES Y ZONALES

Bielas especiales  
para motores potenciados  
Transmisiones especiales



**SAENZ Hnos. S.C.A**  
RUTA 3 KM. 21  
TEL. 651-2564  
ISIDRO  
CASANOVA

AUTOBLOCANTES PARA  
RENAULT 12 Y 18

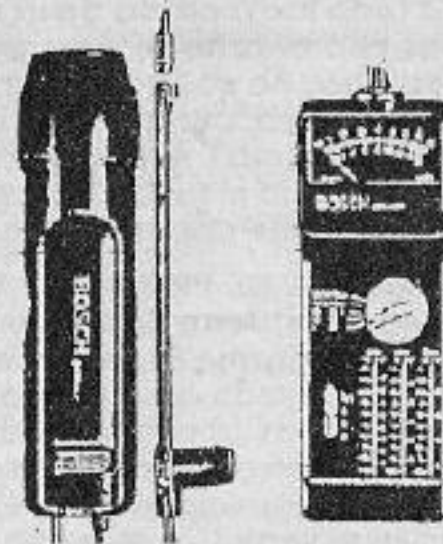
## SUPEROFERTAS PARA PROFESIONALES

### INSTRUMENTAL BOSCH

ESTROBOSCOPIOS PARA PUNTO DE  
ENCENDIDO, SONDA O PISTOLA.  
COMPROBADORES DE MOTORES.

BANCOS DE PRUEBA PARA  
DINAMOS Y ALTERNADORES O  
MOTORES DE ARRANQUE

PISTOLA ESTROBOSCOPICA - CONTADO A 357.- PLAN 1 - 3 CUOTAS DE A 140.- PLAN 2 - 6 CUOTAS DE A 84.-  
ESTROBOSCOPIO - CONTADO A 145.- PLAN 1 - 3 CUOTAS DE A 55.- PLAN 2 - 6 CUOTAS DE A 35.-  
COMPROBADOR DE MOTORES - CONTADO A 240.- PLAN 1 - 3 CUOTAS DE A 93.- PLAN 2 - 6 CUOTAS DE A 60.-  
BCC. MOTORES DE ARRANQUE - CONTADO A 1.325.- PLAN 1 - 3 CUOTAS DE A 720.- PLAN 2 - 6 CUOTAS DE A 395.-  
● PARA COMPRAS SUPERIORES A A 1.500.-



**MODENA**

ANDALGALA 1917 - CAP.  
Tel.: 687-6121/8732

ENVIOS AL INTERIOR

## PARABRISAS LAMINADOS PRECIOS ESPECIALES PARA COCHES DE COMPETICION



# PEDRO

CERRAJERIA  
CAMBIO DE BURLETES Y COLIZAS  
ELIMINACION DE FILTRACIONES

GASCON 1677/79 ☎ 88 - 0734

Cap. Federal

## REMERAS Y GORROS F-1 ESTAMPADOS PARA PUBLICIDAD



**DIS** propaganda  
PUBLICIDAD EN MOVIMIENTO

FABRICANTES DE INDUMENTARIA  
AV. JUAN B. JUSTO 3370/4 - TEL. 58-9479  
(1416) BUENOS AIRES - ARGENTINA

FABRICA DE

# RUEDAS DEPORTIVAS



LLANTAS DE COMPETICION

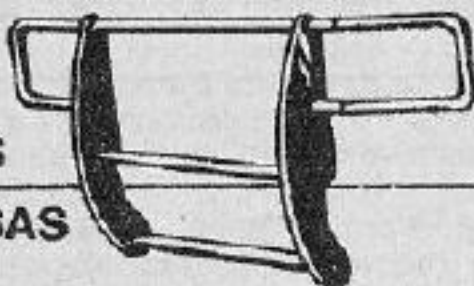
A LA VANGUARDIA  
EN DISEÑO  
DE LLANTAS  
DE ALEACION



## cromados

### PARAGOLPES Y REJILLAS NUEVOS Y RECAMBIOS

OPTICAS DE  
RECAMBIO  
Y ACCESORIOS



DEFENSAS



Establecimiento  
Galvanotécnico  
Cesto S.R.L.

CALDAS 351 - TEL. 854-5268 - CAPITAL

PASAJE 127 N° 1808 (Ex calle Comercio 124) - SAN MARTIN - TEL. 752-2215



# FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS

**NACIONALES E IMPORTADAS**



**RAFAEL NETO**

AV. VELEZ SANSFIELD 786 - VILLA MADERO

TEL.: 622-4312



pistones



**ODDI**

PARA TODO TIPO  
DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE  
MUESTRAS Y PLANOS

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

**ATENCION**

**A CONCESIONARIOS  
Y REVENDEDORES  
PREPARAMOS AUTOS  
PARA LA VENTA**

LUSTRADO DE CARROCERIAS  
RENOVADO DE TAPIZADOS  
EN COCHES NACIONALES  
E IMPORTADOS  
TRABAJOS GARANTIZADOS  
EN 24 Hs. SOLICITE TURNO

SOLER 5748 - TEL. 771 - 2753/2963 - CAPITAL



**CORREAS  
DATTOLA**



**REPUESTOS  
ACCESORIOS**

REPOSICION  
PERMANENTE

Jorge y Daniel Carbone S.A.

Envíos  
Rápidos  
al interior

AV. FCO. BEIRO  
4831  
Tel.: 568-2591

**MARTIN M. MENDIBURU**

DE KALASIN S.A.



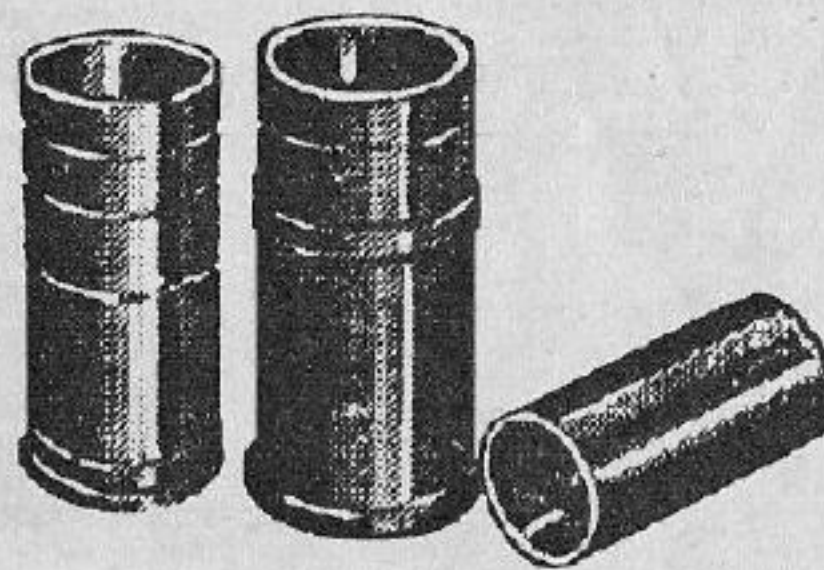
FABRICA DE  
**PARAGOLPES**

• ACCESORIOS PARA  
AUTOMOTORES  
NACIONALES E IMPORTADOS

LINEA FIAT • PEUGEOT • RENAULT • FALCON 83  
TAUNUS • DAIHATSU • HONDA • SUBARU  
MITSUBISHI

ESTANISLAO DEL CAMPO 554/60 - TEL.: 654-7976/658-9076  
(1704 VILLA SARMIENTO, BS. AS.)

# camisas de cilindro centrifugadas



M. R.  
ALTA CALIDAD

fabrica y distribuye

**CANCILFER**

s. a.

Tel. 93-8320  
93-5318

Alsina 3062 - Cap. Fed.

**REPUESTOS**

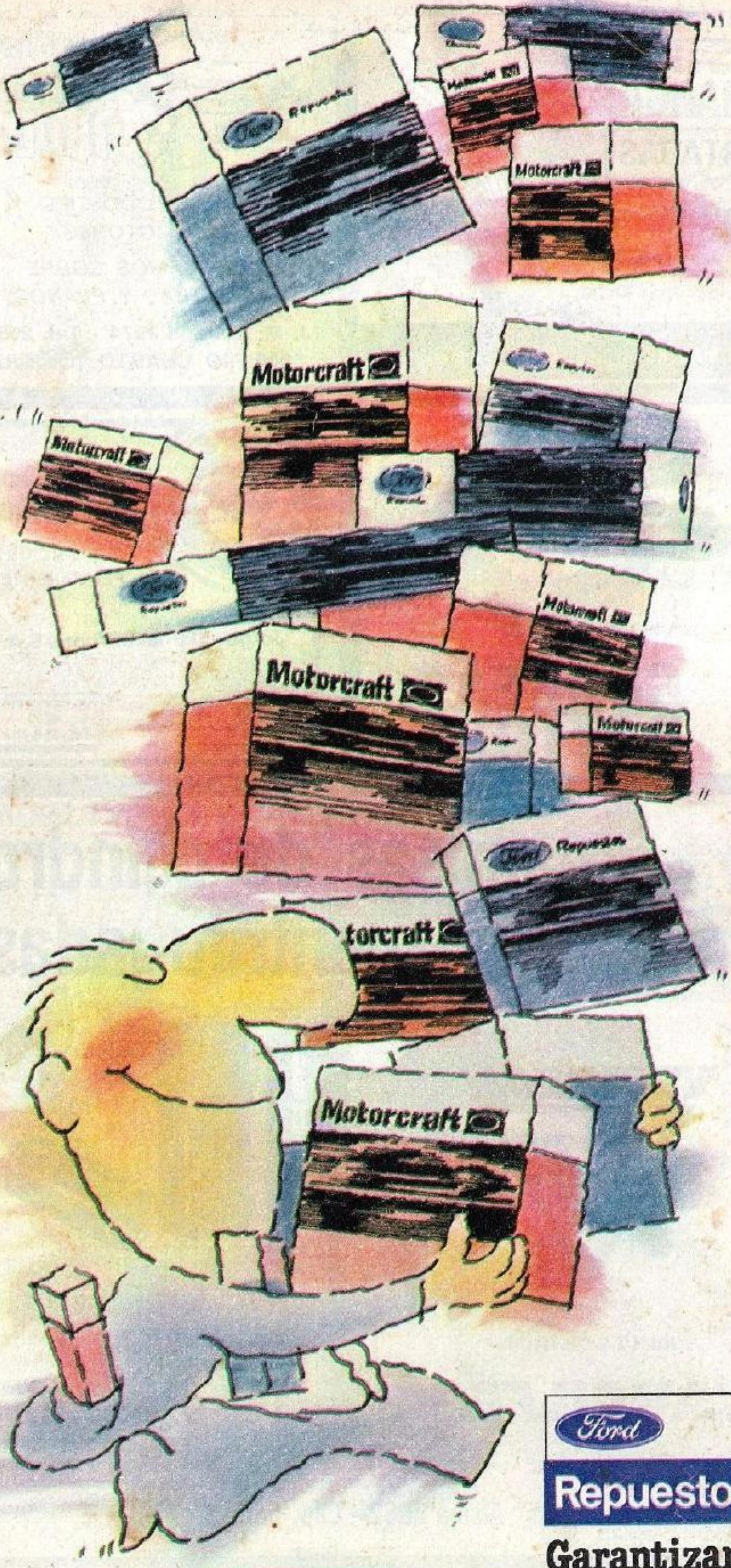
**MAcH 2**

**RASTROJERO  
MOTORES  
INDENOR**

M. MORENO 4898  
(Ex Paraná) MUNRO  
TEL 765-1724

ENVIOS AL  
INTERIOR





# Si está eligiendo repuestos quédese con Ford. O quédese.

Usted tiene un Ford. Deje entonces que Ford respalde su perfecto funcionamiento y la confiabilidad de siempre. Exija calidad. Exija solamente repuestos legítimos Ford y Motorcraft. Los únicos repuestos probados y garantizados por Ford.

## Exija repuestos legítimos.



### Garantizan más tiempo de repuesto.