

CORSA

CORSA
20
AÑOS
A FONDO

MAS COLOR

T.C. en Buenos Aires

TODOS FORD



HABLA LARRAURI • RECALDE, PILOTO LANCIA
ROSSO, OFICIAL VOLKSWAGEN
LAS CLAVES DEL MISTERIO CHAPMAN

N° 1061 del 5 al 11 de noviembre de 1985 - Argentina: \$ 1,70 - Uruguay: NS 210 - Paraguay: G. 1.350

Las revistas de Mauro

Turismo de Carretera

EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES,
y ante el delirio del gran público...

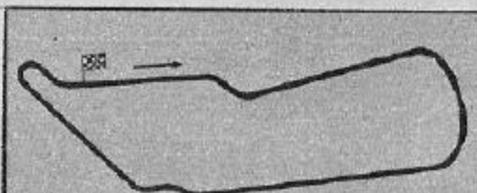
NADIE PUDO CAZAR AL PUMA

...y eso que el astuto "Chango" lo tuvo siempre a tiro. Pero no hubo caso. Y Oscar Aventin, o "El Puma de Morón", volvió a soltarse y reencontró el triunfo. No alcanzó a doblegarlo la persecución de Fernando, pero sí para plasmar un impecable 1-2 Ford, marca que, además, a través de éste, había obtenido la "pole" y conquistado -idéntico 1-2 mediante- la serie más veloz. Dos Chevrolet, los de Mouras y Satriano, resultaron también frustrados cazadores.

Por Oscar Izzo

Fotos: Enrique Blanco, Juano Fernández, Enrique Ferrupato, Rubén Lettieri, Cristián Frólich, Jorge Korchman y Eduardo Estévez

1) Tribunas llenas y público pegado al alambrado para ver el paso de Oscar Aventin y Esteban Fernando, los dos Falcon que pusieron al "óvalo" otra vez en el tapete. Ganó Boca sobre River, y la "milad más uno" del T.C. postergó a Chevrolet. ¿Como para no festejar?... 2) Y quien festeja con toda su pasión es Oscar Aventin, brazos en alto y gesto que nace de muy adentro. A la derecha Ballini, su acompañante, mientras que Mouras saluda "custodiado" por las chicas de PVI 3) Una de las instancias difíciles que debió sortear Satriano. Aquí esquivó a Catamante cruzado. Adelante va Angeletti y detrás de Satriano aparece Jorge Roux, de buen trabajo. 4) Mouras y De Benedictis en un "aplausos" de chapa, con Angeletti pegadito detrás.



FICHA GENERAL

Fecha: 2 de noviembre de 1986.

Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Circuito N° 12.

Ubicación: Esquina SO de la Capital Federal.

A 7 km del centro.

Autoridades: Director de la Prueba, Juan Carlos Deambrosi; Comisario Deportivo, Horacio Piccardi; Comisario Técnico, Carlos Marchese.

Condiciones climáticas: Soleado, fresco y algo ventoso.

Participantes: Clasificaron 65 autos.

Compitieron 63. En la final: 39.

Público: 35.000 personas.

Difusión TV: ATC para todo el país, Canal 4 de Chivilcoy, Canal 8 de La Plata ("Campeones"), Canal 10 de Mar del Plata ("Mundo Veloz"). **Radio:** Elvadavia ("Carburando"), Mundo ("Campeones"), Splendid ("Autorradio Sport"), Necochea ("Acelerando"), Mar del Plata ("Autorama"), Chivilcoy.

Organización: Buena.

Espectáculo: Muy bueno.



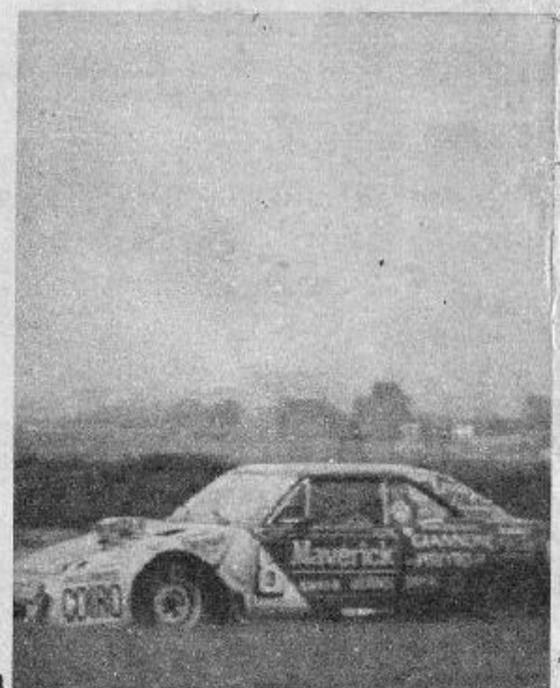
No fue una carrera más... Aunque en el balance, ésta del Autódromo no tuvo la jerarquía de la anterior en Balcarce. Pero estuvo muy cerca de ese nivel. Hubo muchos ingredientes, más allá de la punta que conformaron un espectáculo interesante, con "sorpasos", toques y alternativas que no dieron margen para el aburrimiento.

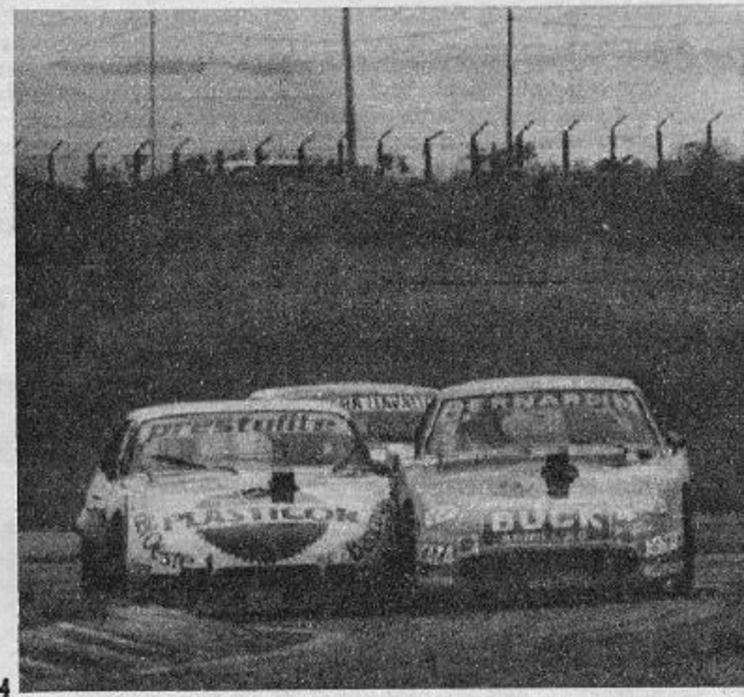
Vayamos primero a la vanguardia con el dominio absoluto de dos Ford que responden a la mecánica de José Miguel Herceg, pero que sin embargo mostraron distintas concep-

tes de comportamiento. Para aclarar algo más este concepto, añadimos que mientras el ganador basó todo su potencial en un motor excelente como atributo fundamental, su escolta Fernando expuso que a la hora de doblar en el curvón, lograba un desempeño bastante más solvente que el del "Puma" en esa zona. Si bien ambos mostraron un manejo exigido pero sin cometer excesos que derivaran en errores (fueron los únicos en ese sentido), la diferencia a favor de Oscar Aventin radicó exclusivamen-

te en el funcionamiento del motor, con el adecuado complemento de una puesta a punto donde el equilibrio puso su importante granito de arena. El resto fue puramente cuestión de manejo, y quedó reflejado en esas 28/100 de diferencia al cabo de 21 peleadas vueltas.

Indudablemente, fue una ventaja exigua que habla también en favor de Fernando, quien en ningún momento bajó los brazos. Para ello, baste la afirmación de Héctor Ballini, acompañante de Aventin: "Yo miro





muy pocas veces para atrás, y hoy lo hice a menudo, comprobando en cada ocasión, que Fernandino estaba ahí, pegándonos con la trompa de su Falcon en las espaldas". Y en verdad fue así... Fernandino no aflojó en ningún momento. Estuvo permanentemente a la ofensiva, pero demostrando una lealtad que muchos deberían capitalizar, porque en el Autódromo se vieron varios toques que fueron más allá de la simple contingencia, y donde la vehemencia trascendió los límites de lo que en es-

los casos marca la prudencia. Volviendo al "Chango", no debemos olvidar su brillante trabajo en la prueba de clasificación, donde fue "pole position", y el de la serie, donde se nos ocurre que dejó algo "guardado" para la final. Y si eso no le alcanzó para "cazar" al "Puma", fue exclusivamente, como decíamos, porque éste tuvo una pizca más de potencia, que Fernandino no pudo contrarrestar con la ventaja que mostró a la hora de transitar por el curvón.

Ambos —Aventin y Fernandino— de-

volvieron la sonrisa a la mayoría hinchada de Ford, interrumpiendo la gran "levantada" insinuada por Chevrolet en las dos competencias anteriores. Ahora Ford "vive". Por eso el delirio del público.

Detrás, los "Chivos"

Aunque bajo alternativas distintas, tanto Mouras como Satriano trataron —con relativa fortuna— de que los papeles no se quemaran entre los Chevrolet. Por un lado, Roberto Mouras

estableció que su auto sigue en el mismo nivel en cuanto a frenar y doblar, pero carece de la velocidad final que tiene Emilio Satriano. Conocedor de esto, aquél se dedicó a extraer lo positivo de su auto, mostrándose combativo. De otro modo no habrían logrado el triunfo en la serie y el tercer puesto en la final. En cambio, Satriano, con un auto más veloz, debió sin embargo trabajar por partida doble luego del topetazo de Morresi en la serie que lo llevó a largar la final desde la fila once. Desde allí llegó al cuarto puesto

CONFIRMADO: BESSONE REAPARECE YA

...Y la noticia que se veía venir, se hizo realidad. Ernesto "Tito" Bessone volverá al T.C. 2000 el próximo domingo en Río IV, y lo hará integrando el equipo de Carlos Akel, a bordo del Ford Sierra XR4 que hasta ahora condujera René Zanatta. "A René trataremos de darle una mano cuando se pueda, pero por el momento no pueda seguir con nosotros pues se quedó sin su patrocinante principal", nos contó el propio Akel, quien agregó: "La semana pasada estuvimos reunidos en Ford con 'Tito' y directivos de fábrica y de la Comisión de Concesionarios -un hecho muy auspicioso- a fin de ir dándole forma a la aplicación de nuestros proyectos para 1987. Las pruebas con miras a Río IV ya las habíamos concluido, así que vamos confiados y contentos".

Seguindo con Ford, por los boxes del Autódromo encontramos a Mario Gayraud, quien reflexionó: "A la próxima, vamos con el Polaco y la Sierra; después no sé. Depende de lo que Herceg converse con la gente de Ford, con quien tiene que reunirse. Lo que está claro es que resulta imposible ganarle con un equipo privado, a uno de fábrica... ¿Si haría T.C. en caso de que el Polaco se dedicara sólo a aquí el año próximo? ¿Por qué no? Lo único de lo que estoy seguro, es que a mi campaña quiero continuarla sólo, de la mano de Herceg".



EL TOQUE ENTRE CASTELLANO, MORRESI Y SATRIANO

Los autos transitaban por el curvón durante la segunda vuelta de la primera serie. El trio puntero, integrado por O. Aventín, Fernandino y Urelavizcaya, pasó sin problemas, y poco más atrás aparecían Castellano, Satriano y Morresi. En el momento de ingresar al viraje, Satriano superó a Castellano limpiamente y cuando se disponía a hacer lo mismo Morresi, "Pincho" se cerró para doblar y ambos autos se rozaron. Castellano siguió su marcha, mientras Morresi, descontrolado, le pegaba a su compañero de equipo, haciendo que el Chevrolet de éste se cruce, y lo chocaba de nuevo en su parte central. Ambos fueron al pasto, donde quedó Morresi con la delantera del Chevrolet suyo sumamente dañada. Satriano se repuso y siguió en carrera, con su auto golpeado sobre el costado derecho. Esto fue lo que vimos nosotros. Escuchemos ahora a los tres protagonistas. Castellano: "El 'Pato' venía como con veinte kilómetros más... totalmente pasado. Me rozó a mí y luego le pegó a Satriano, quien poco antes me había pasado". Morresi: "Emilio ya lo había pasado, y cuando lo iba a hacer yo, 'Pincho' se cerró de repente. Me fui al pasto y tuve la mala suerte de pegarle a Emilio". Satriano: "Lo pasé a Castellano e inmediatamente sentí el golpe atrás, el auto se cruzó y allí fue donde me pegó otra vez el 'Pato'. Qué vamos a hacerle..."

ETHEGARAY, LISTO PARA EL DEBUT

En efecto, en el taller de Miguel Ángel Etheagaray, situado sobre la ruta 5 a la entrada de Mercedes, el fin de semana último se daban los toques finales al Renault 18 GTX, junto al cual posa para nosotros en la foto.

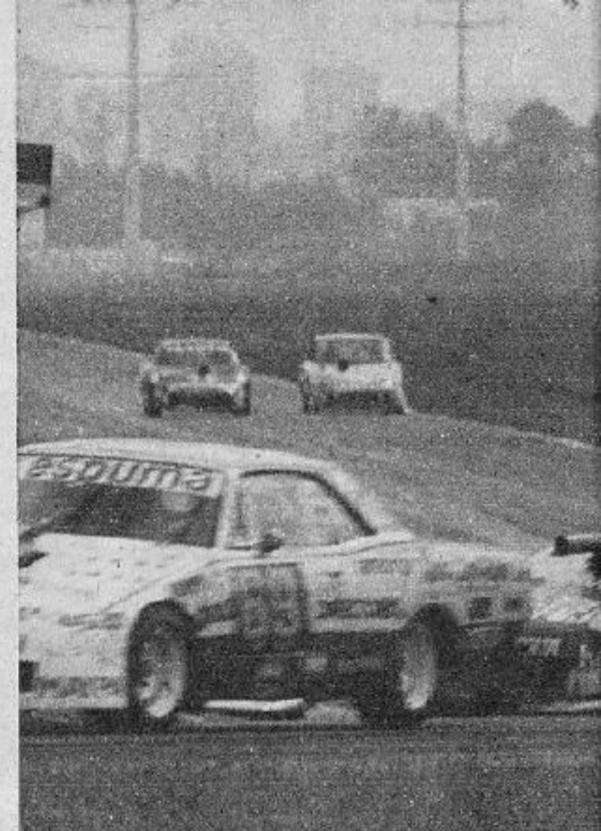
La semana anterior había podido instalar por fin la caja de cambios Hewland merced a la eficaz intervención de TCM, y el viernes concretó su primera "tirada" en la ruta 41, donde suelen hacerlo Ford y Renault, por lo cual el sector ya está demarcado a ese fin. Este contacto inicial dejó bien conforme al equipo mercedino, que preveía hacer una prueba más, antes de partir -ya este miércoles de ser posible- rumbo a Río IV.

Llevarán el R.18 ex-Traverso de Autodelta (la agencia Renault de San Nicolás), y los Fórmula Renault, categoría ésta donde, por supuesto, seguirán participando hasta fin de año. A este último respecto, "Toto" anunció que ha puesto en venta dos chasis Berta completos (caja y motor incluidos) y con un impulsor de repuesto para cada uno. Ya saben... Volviendo al tan esperado primer "approach" con el auto de TC 2000, comentó: "El viernes, no más, hicimos como 100 km de ensayos. Lo



que más me importaba era saber de qué se trataba esto... Al principio no sabía bien a qué atenerme, pero ahora más o menos, si, e iremos bastante esperanzados a Río Cuarto, donde deseo empezar respondiendo adecuadamente a mis 'sponsors': BIC, Banco de Crédito Argentino, Dekalb y Nowport... Y allá se fue el "SuperFoto".

Julio Salgado, adelante. Detrás, Dourmic tratando de enderezar su auto. Calamante y A. Aventín. Los tres fueron protagonistas de topelazos.



no sin antes sufrir algunas penurias, con lo que se acrecienta la realidad de que es poseedor de un auto rápido al máximo y que ahora encontró confiabilidad. Lo que va de ayer a hoy... En Balcarce fueron dos los "Chivos" dominadores, con un Falcon como tercero en discordia, mientras que ahora, en el Autódromo, el proceso se invirtió: dos Ford adelante y dos Chevrolet detrás. Es parte de esta aneja "magia" del T.C...

El campeonato quedó igual

Ni Oscar Angeletti ni Juan De Benedictis lograron sobresalir en la puja que ambos mantienen por el título. Los dos Dodge estuvieron lejos de la punta (¿y aquella hegemonía de Dodge en el Autódromo?...), por circunstancias distintas. Angeletti rindió menos de lo esperado, ya que luego de un toque, su auto se desalineó, mientras que "Johnny", tras ser segundo en la prueba clasificatoria, se vio envuelto alguna salida de pista y alguno que otro toque. Pero lo que debe

destacarse es que ambos, en la serie en que les tocó actuar, tuvieron un ritmo parejo (especialmente Angeletti), mientras que en la final quien hizo uno de los "gastos" de la carrera fue De Benedictis, por lo que la diferencia en el puntaje, casi no varío. La semana que viene, volvemos sobre el tema.

PORTENITAS

FEMME - Se llama Fabiana Miraldi, tiene 20 años y se animó a compartir el habitáculo del Chevrolet N° 81 junto a Luis Miraldi, su padre.

AUSENCIA - Fue la de Eduardo Antonio Marcos, quien el viernes debió emprender anticipado regreso a La

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

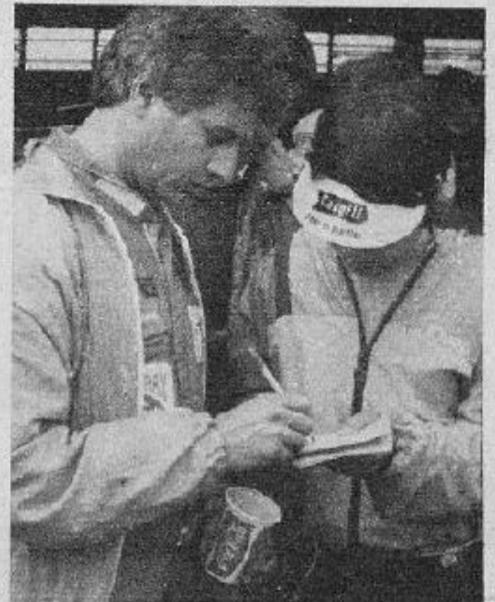
Oscar Aventín (Ford): "Tenía mucha fe para esta carrera, ya que desde que empecé a trabajar en el Autódromo con vista a la competencia, el auto demostró muy buen rendimiento. El 'Polaco' Herceg nos entregó un motor excelente, que transmitió íntegramente su potencia al piso, especialmente en la zona de la horquilla. Con el 'Chango' hicimos un trato: no molestarnos durante la carrera y de la vuelta 15 en adelante que todo fuera a suerte y verdad. El intento pasarme pero creo que le faltó molar, ya que a la hora de doblar en el Curvón me hacía alguna diferencia. Además de la satisfacción personal por haber ganado en el Autódromo (no lo hacía desde el 4/8/85), me reconforta por la gente del Quilmes Automóvil Club y por la hinchada de Ford".

Esteban Fernandino (Ford): "Estoy muy conforme con el segundo puesto y reconozco que no tenía para más. El motor de Oscar tiraba una barbaridad, y cuando lo busqué faltando poco para el final, me di cuenta de que nada podía hacer".

Roberto Mouras (Chevrolet): "Lo único que puedo decir es que los Ford hoy fueron inalcanzables y a mí me faltó velocidad final".

Emilio Satriano (Chevrolet): "Fue una carrera durísima para mí, ya que luego del toque en la serie quedé último y remontando alcancé el 12° lugar. En la final largué en la undécima fila y muy pronto pude entremetarme, pero los de adelante se habían ido lejos. Creo que hubiera arribado más de no haber sido por aquel toque de la serie, ya que el auto sigue funcionando a la perfección.

Juan De Benedictis (Dodge): "¿Ahora?... Sólo me queda pensar en la próxi-



Roberto Mouras en la firma de autógrafos. Muy buen tercer puesto.

ma en La Plata. Me fui afuera, recuperé y de última pisé una mancha de aceite y volví a reírarme".

Oscar Angeletti (Dodge): "De los de adelante mejor ni hablar... Estuvieron en otra carrera, pero atrás las cosas fueron muy cambiantes. A mí el piso no me ayudó y para colmo me fui afuera porque en un toque anterior el auto me quedó desalineado".

Jorge Oyhanart (Ford): "No sé que pasó... en Balcarce hice unos toques en el auto, y mejoraron el rendimiento. Aquí apliqué el mismo procedimiento y sucedió todo lo contrario, se vino para atrás".



RETRASOS Y ABANDONOS

Carlos Jarque: biela. **Carlos Saiz:** motor. **Néstor Apella:** caja de velocidades. **Gonzalo De Quesada:** alimentación de combustible. **Héctor Ríos:** toque con René Ducrel. **Rubén Muñiz (H):** biela. **Edgardo Lavari:** caja de velocidades trabada. **Juan Carlos Nesprías:** cortó un palier. **Julio Colabello:** frenos. **Roque Miraldi:** fuera de pista. **Roberto Urretavizcaya:** desbordaba nafta el carburador. **Francisco Alcuaz:** motor. **Luis Rubén Di Palma:** motor. **Carlos Giustozzi:** motor en cinco cilindros. **Mariano Calamante:** rotura de manguera de aceite. **Tomás Ranalli:** motor. **Antonio Aventin:** suspensión. **Jorge Martínez Boero:** se "agarró" al motor. **Oscar Angeletti:** auto desalineado por colisión. **Oswaldo Morresi:** toque con Castellano y Satriano. **Jorge Roux:** embrague.

DESARROLLOS

Primera Serie: A lo largo de las ocho vueltas, las cuatro primeras posiciones fueron inalterables. Con O. Aventin, Ferdinandino, Urretavizcaya y Castellano, pero donde sí hubo cambios permanentes fue a partir del quinto puesto, donde en el primer giro aparecieron Satriano, Morresi, Salgado, Doumic, Calamante y A. Aventin, completando los diez primeros lugares. Al giro siguiente desapareció Morresi, quedando Satriano relegado al último lugar y el quinto puesto fue para Salgado, alineándose detrás Doumic, Calamante, A. Aventin, Polinori y Arana. En la tercera vuelta, Salgado siguió quinto (no abandonó esa posición hasta el final) y luego Polinori, Calamante, Arana, Florida y A. Aventin. Exactamente por la mitad de carrera (4ª vuelta), avanza A. Aventin al séptimo puesto y Arana retrocede al décimo, quedando Calamante octavo y Florida noveno. Hasta la sexta vuelta se mantuvieron estas posiciones, luego Calamante pasó sexto, seguido de A. Aventin, Polinori, Florida y Arana. El último giro mostró el avance de Florida al séptimo lugar, Polinori conservó el octavo, Arana ascendió al noveno y A. Aventin décimo.

Segunda serie: De trámite mucho más movido que el de la anterior. De Benedictis enseñó el camino en la primera vuelta, seguido por Angeletti, Mouras, Oyhanart, Brescia, Roux, Nesprías, Romero, Martínez Boero y Saiz. En la segunda pasada, el "Gaucha" Boero ya no está entre los diez primeros, ya que su lugar fue ocupado por Saiz, a quien siguió Alcuaz. El único cambio de la cuarta vuelta fue el Roux quien superó a Brescia, mientras que en la ronda siguiente Mouras pasó al segundo lugar, llegando a la punta una vuelta más tarde en una remontada excepcional. Pero no sólo Mouras avanzó, sino que también lo hicieron Angeletti (2º), Alcuaz (7º) y Giustozzi (10º).

La séptima vuelta mostró a Mouras, seguido por Angeletti, De Benedictis, Oyhanart, Brescia, Roux, Nesprías, Romero, Alcuaz y Giustozzi, y en el giro final el único cambio lo protagonizó Romero quien superó a Nesprías.

Final: A lo largo de las 21 vueltas O. Aventin fue primero y Ferdinandino su escolta, separados por centésimas en la mayoría de las vueltas, aunque hubo algún giro que la diferencia superó el segundo. Completando la primera vuelta, detrás se ubicaron Castellano, Oyhanart, Mouras, Angeletti, Calamante, Urretavizcaya, De Benedictis y Roux.

En la segunda vuelta Mouras se puso cuarto, De Benedictis octavo y Urretavizcaya retrocedió al décimo puesto. En la tercera vuelta repuntó De Benedictis escalando al quinto puesto, seguido por Calamante, Angeletti, Roux, Satriano (ya mezclado entre los diez primeros) y Urretavizcaya.

Al giro siguiente Mouras desplaza a Castellano del tercer lugar, siguiendo a continuación De Benedictis, Oyhanart, Calamante, Angeletti, Satriano y Roux. Al giro siguiente Oyhanart también supera a Castellano, mientras que Satriano se pone octavo. La única novedad de la sexta vuelta fue el ascenso de "Johnny" al sexto puesto, mientras que Roux superó a Satriano.

Al fin del primer tercio de carrera, O. Aventin y Ferdinandino seguían al frente, mientras detrás se alineaban Mouras, Oyhanart, De Benedictis, Castellano, Angeletti, Roux, Satriano y Urretavizcaya. En la octava ronda De Benedictis se pone quinto, Satriano séptimo y queda octavo Angeletti. Luego Satriano escala al segundo puesto, "Urreta" es noveno y Calamante décimo. En la décima vuelta desaparecen Giustozzi y Urretavizcaya, Angeletti es séptimo y Calamante y Doumic son noveno y décimo. Sin ninguna variación se llega a la vuelta N° 14, donde desaparece Calamante, ocupando su lugar Florida. A partir de allí, Satriano siguió en ascenso, llegando a colocarse cuarto tras lucha con De Benedictis, siendo también interesante el "sorpaso" de Angeletti a Oyhanart (toque de por medio) cuando ambos hacían su última pasada por la horquilla.

CARLOS PAIRETTI

"EN MARZO HABRÁ S.P. EN BUENOS AIRES"

El domingo por la noche hablamos con Carlos A. Pairetti y nos confirmó que su idea de realizar una carrera en Argentina por el Mundial de Endurance ya era una realidad. Aquí, sus conceptos:

"Desde junio hasta ahora he mandado y recibido metros de télex referentes a la carrera de Sport Prototipos. Todos los trámites desembocaron finalmente en un mensaje que mandó el Automóvil Club Argentino a la FIA el pasado 30 de octubre, confirmando la realización de la competencia (oportunamente acordada en el calendario) el domingo 15 de marzo de 1987, como fecha inaugural del Campeonato Mundial. La semana siguiente habrá otra carrera -sin puntos- en un autódromo a determinar, y al menos en la primera de ellas contaremos con veintidós autos, de los cuales dos o tres estarán tripulados por argentinos. Además de Oscar Larrauri, es muy probable que otro piloto local comparta una butaca, y una pareja más -quizás integrada por Juan María Traverso y "Tito" Bessone- se alternará en un auto alquilado. Dentro de algunas semanas vendrá al país Christopher Parsons, coordinador de la categoría y segundo de Jürgen Barth, su presidente, para ultimar detalles contractuales. Responsables de Endurance ya estuvieron en el Autódromo de Buenos Aires y les pareció que era perfectamente apto para competir allí, por lo que no se necesitarán grandes cambios.

"La fecha elegida antes estaba prevista para Mugello, Italia. Y será la anterior a Monza, prevista para el 12 de abril

del '87. Lo importante es que la República Argentina obtuvo nuevamente esta posibilidad luego de 14 años de ausencia en el calendario de la categoría. Eso me pone muy contento porque es un verdadero logro."

Aunque en un principio pocos creían en esta iniciativa particular de Pairetti, finalmente fue apoyada por el ACA, que probablemente tome a su cargo la mayor parte de la organización del acontecimiento.

Asimismo, definió el accionar venidero del G.A.P.:

"Aunque la próxima competencia estaba prevista (para el 23 de noviembre) en Santa Fe, seguramente la haremos en Balcarce en esa misma fecha, coincidiendo con la inauguración oficial del museo de Juan Manuel Fangio, y facilitándoles a Mariano Calamante y Johnny De Benedictis un par de coupés Nissan 300 ZX. El 7 de diciembre iremos a Comodoro Rivadavia, mientras que es muy probable que el 21 de diciembre disputemos el Premio Coronación de la categoría en el circuito urbano de Santa Fe. Para el inicio del torneo '87 pensamos en Pinamar, donde correríamos el 18 de enero, siempre y cuando se solucionen los problemas técnicos que hoy para la televisión de la prueba. En cuanto a la situación interna en el Club Argentino de Pilotos, es normal, no hay novedades. En Bahía Blanca hicimos una reunión para tratar temas internos y lo único que faltaría es que algunos se den cuenta de que hay que hablar más para adentro y menos para afuera".

PARA ESTAR
SIEMPRE
EN PUNTA ...

VARA



MODELO CR. 86
PARA MOTOR 100 ó 125 cms³
CON O SIN CAJA

CONSULTE PLAN
3 PAGOS

PRECIO TOTAL \$ 480

VARA KART SRL.

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

DISTRIBUIDORES
OFICIALES

• SANTA FE: Federación Regional N° 4 - Arenales 1306. TOTORAS. Tel. 93221
• NEUQUEN: Flores y Estevez. Conquistadores del Desierto 120. Neuquén Tel. 25-876
• CHACO: Alejandro Giampietroti Av. 9 de Julio 1762. Resistencia. Tel. 20-312 ó 29-666
• LA PAMPA: Raúl Alberto Sosa • Avda. Viale s/n. CATRILO. Tel. 91-115

• BUENOS AIRES: Carlos Palomar, S. Martín y Belgrano. Villa Florida. Luján. Tel. 94242
• CORDOBA: M. Genovesi. Boulevard Alvear 345. VILLA MARIA. Tel. 25.085
• CORDOBA: ABALON: Rívera Indarte 368. Córdoba. Tel. 31-271
• USHUAIA - Tierra del Fuego: Miguel Angel Rosende - Don Bosco 509 - Tel. 92209

GRAND PRIX DE LA ARGENTINA
ECCLESTONE CONTESTA

Paralelamente a la investigación realizada sobre el terreno por nuestro corresponsal viajero Franco Lini, desde nuestra base enviamos oportunamente sendos télex a la FOCA y a la FIA, dirigidos a sus respectivos titulares, con el objeto de aclarar definitivamente (...) sus posiciones acerca de la eventual realización de un G.P. por el Campeonato Mundial de F.1, nuevamente en nuestro país.

Como es sabido, este asunto ha sido meneado en forma inusitada por ciertos medios últimamente, por lo cual, en sendas comunicaciones consultábamos a cada uno de los dirigentes máximos, entre otras cosas, acerca de los contactos mantenidos con los del A.C.A. para ese fin, de la voluntad que estimaran exista de ambas partes por conseguirlo, y de los principales obstáculos por superar.

Obviamente no recibimos respuesta directa inmediata, puesto que ambos se hallaban lejos de Europa por aquel entonces, entre los G.C.P.P de México y de Australia, cosa que sus respectivas secretarías se encargaron de informarnos en seguida.

Finalmente, he aquí la primera contestación arribada, que complementa lo expuesto personalmente por ambos "popes" a nuestro Lini (ver N° 1060) y contribuye a seguir despejando dudas y rumores amañados con respecto a la situación del G.P. de Argentina y su probable retorno al calendario internacional, cosa que hace rato venimos anunciando como decididamente improbable para 1987 pero para nada descartada con miras al '88 (sin ir más lejos, ver informe del mismo Lini sobre la reunión plenaria de

la F.I.S.A. en París, en CORSA N° 1067 del 8/10).

"Gracias por su télex fechado 16/10/86. Lamento la demora en contestar, pero recién acabo de retornar al Reino Unido.

"Trataré de responder sus preguntas con una respuesta:

"Estamos interesados en promover una carrera en la Argentina y no hemos tenido problema alguno con el A.C.A.; de hecho ellos han sido extremadamente cooperativos. El problema por el momento es encontrar una fecha en el calendario, pero actualmente estoy trabajando en la materia".

Evidentemente, el amigo Bernie Ecclestone se mantiene fiel a su modalidad de hablar (o escribir, en este caso) sólo lo justo, no revelar detalles y sugerir bastante más. A esta altura, resulta ostensible que el asunto no es sólo cuestión de acomodar la eventual fecha en el calendario, cosa que si puede serlo una vez que nuestro autódromo porteño esté en condiciones. Pero recién entonces. No obstante, aun esta observación sirve para mostrar la buena disposición de la FOCA, a fin de recuperar una fecha clásica y -por motivos ya harto apuntados- decididamente conveniente para sus planes, no bien se subsanen algunos inconvenientes coyunturales en la estructura de nuestro escenario, lo que, como resulta obvio, viene de la mano de ciertos ajustes económicos que serían la clave para realizar la carrera... en 1988. No antes. Pero tampoco nunca más...

17216JUKOR AR
928850 FOCA G
5579 36-10-30 10:15

ATTN: MR. D. FITTIPALDI

THANK YOU FOR YOUR TELEX DATED 16/10/86. I AM SORRY FOR THE DELAY IN REPLYING, BUT I HAVE ONLY JUST RETURNED TO THE U.K.

I WILL TRY TO ANSWER YOUR QUESTIONS WITH ONE ANSWER.

WE ARE INTERESTED IN PROMOTING A RACE IN ARGENTINA AND WE DO NOT HAVE ANY PROBLEMS WITH THE A.C.A., IN FACT THEY HAVE BEEN EXTREMELY COOPERATIVE. THE PROBLEM AT THE MOMENT IS FINDING A DATE ON THE CALENDAR, BUT I AM CURRENTLY WORKING ON THIS MATTER.

BEST REGARDS,

BERNIE ECCLESTONE

17216JUKOR AR
928850 FOCA G

Es sabido que incluso legalmente, un télex puede adquirir valor documental; de ahí el doble significado testimonial del texto cuya fotografía del original aquí publicamos.



Dulce, ante la rotura de la bomba de aceite de su Falcon. Una lástima.

VERNA CON RULLO - Estuvo en el Autódromo este fin de semana para participar en la carrera de Spazio complementaria de la de T.C., pero desde antes ya sabíamos que sus problemas económicos dificultaban la prosecución de su relación automovilística con Osvaldo Antelo. La cuestión es que Rafael Verna anunció que el próximo domingo, en Cascavel, correrá en F-2 con asistencia mecánica de los hermanos Rullo, por lo cual ha pasado -al menos hasta nuevo aviso- a formar equipo con Juan Carlos Giacchino, quien asimismo, otra vez acompañó a Di Palma en T.C.

TURISMO CARRETERA

Asociación Corredores Turismo Carretera - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 12 de 5.641,62 metros - 21 vueltas - Recorrido total: 118.474 Km - 2/11/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Fernandino, 1m56s29/100 (Promedio: 174,648 km/h); De Benedictis, 1m56s43; O. Aventin, 1m56s44; Angeletti, 1m57s10; Doumic, 1m57s29; Mouras, 1m57s36; Castellano, 1m57s36; Roux, 1m57s46; Satriano, 1m57s51; Oyhanart, 1m57s52; Urretavizcaya, 1m57s55; Brescia, 1m58s20; M. Calamante, 1m58s22; Hernández, 1m58s34; Morresi, 1m58s50; Nesprías, 1m58s72; A. Aventin, 1m58s85; Saiz, 1m59s42; Salgado, 1m59s45; Romero, 1m59s48; Fiora, 1m59s57; Di Nezio, 1m59s59; Polinori, 1m59s72; Alcuaz, 1m59s88; Arana, 1m59s89; Martínez Boero, 2.00s24; Sasso, 2m00s34; De Quesada, 2m00s38; Ducret, 2m00s40; Muñiz (h), 2m00s41; Politano, 2m00s51; Jarque, 2m00s52; Pacchialat, 2m00s58; Colabello, 2m00s71; Luppi, 2m01s39; Appella, 2m01s54; Spinello, 2m01s55; Pernia, 2m01s57; Ríos, 2m01s66; Ranalli, 2m01s71; Navarro Ocampo, 2m01s75; Finocchio, 2m01s81; Di Palma, 2m01s88; Firpo, 2m01s94; Giustozzi, 2m02s25; Costa, 2m02s28; Lynn, 2m02s35; O. Rodríguez, 2m02s48; Miraldi, 2m02s82; Gardinalli, 2m02s84; Zanardi, 2m02s89; Urquiza, 2m03s23; Ciccale, 2m03s37; Lavari, 2m03s51; Perlo, 2m03s68; Accastelli, 2m04s16; Pesenti, 2m04s74; Duarte, 2m04s81; Becco, 2m05s57; Benito, 2.05s76; Jacino, 2m09s43; Aldana, 2m13s04; Pourciel, 2m14s24; Crovo, 2m18s45; Vallo, 2m25s05.

Sin tiempo: Paolucci.

PRIMERA SERIE
(8 vueltas)

O. Aventin, 15m44s07/100; Fernandino, 15m44s49; Urretavizcaya, 15m46s29; Castellano, 16m53s06; Salgado, 16m03s24; M. Calamante, 16m03s48; Fiora, 16m07s63; Polinori, 16m08s92; Arana, 16m11s10; A. Aventin, 16m14s78; Pacchialat, 16m20s25; Satriano, 16m21s98; Doumic, 16m22s87; Ducret, 16m23s31; Finocchio, 16m31s79; Costa, 16m33s48; Gardinalli, 16m37s11; Ciccale, 16m38s36; Luppi, 16m39s17; Perlo, 16m39s80; Politano, 16m56s86; Oubña, 17m47s77; Sasso, 12m43s19 (6v.); Benito, 10m34s46 (5v.); Firpo, 10m44s29; Vallo, 11m34s44; Pesenti, 4m50s67 (2v.); Spinello, 5m15s19; Pourciel, 4m58s20; Morresi, 2m02s65 (1v.).

Promedio del ganador: 171,341 km/h.

Record de vuelta: O. Aventin en la 2a. en 1m57s04/100 a 173,528 km/h.

SEGUNDA SERIE
(8 vueltas)

Mouras, 15m54s22/100; Angeletti, 15m54s67; De Benedictis, 15m55s08; Oyhanart, 15m55s52; Brescia, 16m03s92; Roux, 16m05s30; Crovo, 16m07s26; Nesprías, 16m08s79; Alcuaz, 16m16s98; Giustozzi, 16m24s43; Di Palma, 16m26s25; Colabello, 16m26s79; Martinis Boero, 16m27s25; Zanardi, 16m32s91; Altuna, 16m33s61; Ranalli, 16m40s29; Hernández, 16m41s50; Pernia, 16m42s86; Miraldi, 16m54s52; Becco, 17m04s85; O. Rodríguez, 17m14s25; Accastelli, 17m15s22; Aldana, 17m64s34; De Quesada, 14m22s57 (7v.); Muñiz (h), 12m14s66 (5v.); Saiz, 8m19s30 (4v.); Di Nezio, 6m10s60 (3v.); Lynn, 6m39s32 (5v.); Jarque, 4m12s66 (2v.); Crovo, Vigilante, Apella y Lavari (1v.).

Promedio del ganador: 169,519 km/h.

Record de vuelta: Mouras en la 3a. en 1m57s54/100 a 173,790 km/h.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	6	Oscar Aventin	Ford	41m48s67/100	21
2°	177	Esteban Fernandino	Ford	41m48s95/100	21
3°	1	Roberto Mouras	Chevrolet	41m58s77/100	21
4°	2	Emilio Satriano	Chevrolet	42m00s39/100	21
5°	4	Juan De Benedictis	Dodge	42m05s44/100	21
6°	8	Oscar Angeletti	Dodge	42m08s66/100	21
7°	9	Jorge Oyhanart	Ford	42m09s15/100	21
8°	3	Oscar Castellano	Dodge	42m34s66/100	21
9°	22	Héctor Fiora	Dodge	42m41s41/100	21
10°	19	Pedro Doumic	Dodge	42m43s96/100	21
11°	23	Juan C. Nesprías	Dodge	42m45s30/100	21
12°	42	Marcelo Polinori	Chevrolet	42m45s95/100	21
13°	137	José M. Romero	Dodge	42m50s33/100	21
14°	40	Luis Hernández	Chevrolet	43m11s42/100	21
15°	63	Alberto Arana	Ford	43m11s66/100	21
16°	69	Julio Salgado	Dodge	43m15s02/100	21
17°	21	René Ducret	Ford	43m27s52/100	21
18°	37	Julio Colabello	Chevrolet	43m35s88/100	21
19°	47	Héctor Pacchialat	Dodge	43m37s90/100	21
20°	109	Néstor Gardinalli	Ford	43m43s08/100	21
21°	61	Francisco Politano	Dodge	43m49s31/100	21
22°	105	Roberto Zanardi	Dodge	43m52s04/100	21
23°	60	Osvaldo Luppi	Dodge	41m57s17/100	20
24°	214	Armando Ciccale	Chevrolet	42m05s77/100	20
25°	90	Eduardo Finocchio	Dodge	42m07s35/100	20
26°	36	Arturo Costa	Chevrolet	42m09s48/100	20
27°	92	Daniel Perlo	Dodge	42m11s23/100	20
28°	147	Tomás Ranalli	Ford	37m39s60/100	18
29°	26	Jorge Martínez Boero	Ford	35m15s25/100	17
30°	12	Gustavo Brescia	Dodge	30m29s37/100	15

No clasificaron: M. Calamante (17v.); Urretavizcaya y Giustozzi (10v.); Roux. (8v.); Miraldi. (6v.); Alcuaz, Pernia y Di Palma (4v.); A. Aventin, (3v).

No registró paso: Altuna.

Promedio del ganador: 169,725 km/h.

Record de vuelta: O. Aventin y Fernandino en la 3a. en 1m57s19/100 a 173,306 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas 14 competencias)

Angeletti, 225,50 puntos; De Benedictis, 203; Castellano, 179,50; Satriano, 177,50; O. Aventin, 165,50; Oyhanart, 162; M. Calamante, 161,50; Morresi, 124; Marcos, 112; Mouras, 111,50; Fernandino, 91,50; Doumic, 79,50; Saiz, 63; A. Aventin, 62; Caparros, 57,50; Polinori, 52; Atauri y Nesprías, 49; Brescia, 41; Salgado, 40,50; Romero, 33; Fiora, 30,50; Arcechea, 30; Paolucci, 25,50; Urretavizcaya, 23,50; Arana, 23; Roux, 22,50; Nani, 21; Costa y Luppi, 18; Blanco, 17,50; Hernández, 17; Spinello, 15; Politano, 14,50; Di Nezio y Lynn, 14; Di Palma, 11,50; Reynoso y Colabello, 10,50; Gardinalli, 9,50; Pacchialat, 9; Altuna, Malisa, Mazzacane, Sasso, Spinello, Torres y Giustozzi, 7,50; Gil Bicella, Landa y Finocchio, 7; Cnelli y Miraldi, 6,50; Bustos y Ducret, 6; Apella, Benito Muñiz y Zanardi, 5; Jarque y Pernia, 4,50; Becco, M. Calamante, Espinosa, García, Martínez y Urquiza, 4; Decambrosi, Del Conte, Faustino, Jarque, Palma, Pesenti y Perlo, 3; Degliantoni, 2,50; Brutista, Bresano, Fedrico, Fernández, Firpo, Goyenette, Lotoco, Palazzo, Quiroga, Sabaño y Alcuaz, 2; Daray y De Arzave, 1,50; Amanzi, Aversi, Capnie, Crovo, Herranz, López, Occhionero, Piccolini, Salerno, Sanguineti, Segard, Ciccale, Ranalli y Boero, 1.

Próxima competencia: el 16 de noviembre en la ciudad de La Plata.

Oscar Angeletti ríe pensando que sigue manteniendo su ventaja en el campeonato, con el "Gaucha" Martínez Boero luego de un retorno poco feliz.

SCORPESILICONAS

- 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

HOT ROD

TODO PARA EL TUERCA

TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ANENOS, CITRAX

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos

RUTA B Nº 9774 (AR. Km. 21.300). Tel. 769-8430. Loma Hermosa

TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

automundo

1/32 1/24 1/28 1/42

- SCALETRIC • BACHI
- SEBRING • LEONE

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

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

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS **COMPETICION**

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

Envios al interior

Fabrica, Administración,

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

CARBURACION

ALTA PERFORMANCE

ENCENDIDO

Para Autos Nacionales e Importados

ANIBAL

TURNOS AL 883-4589

EN EL HORARIO de 8 a 12 y de 14 a 18,30 hs.

AVDA. JUAN B. JUSTO 8028 CAPITAL

• **BUZOS ANTIFLAMA** •

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES

☆ TABLEROS ☆

• **ACCESORIOS AUTOPISTA** •

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"

Tel. 821-2226 y 704-7948

BUTACAS VEIGA

TORINO ZX \$69

RECAMBIO FIAT 600

q/CABEZAL \$65

Y MUCHAS MAS TOMAMOS USADAS

GAONA 4058. CIUDADELA (De B a 19 hs.)

RUBEN HORACIO NAVARRO

CARROCERIAS PLASTICAS CONCESIONARIO OFICIAL

TALLER DE ARMADO DEDICADO UNICAMENTE A LA CONSTRUCCION DE UNIDADES ESPECIALES.

POTENCIACION DE MOTORES

• JEEP • JEEPON • CITRAX • RETRAX

• TECHOS Duros PARA TODAS LAS MARCAS

RESPALDAMOS NUESTROS TRABAJOS CON 30 AÑOS DE EXPERIENCIA AL SERVICIO del AUTOMOTOR

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

CNEL. PERIN 3790. CIUDADELA SUR 653-2197

Proteja su vehiculo

Utilice Aerosiliconas Perfumadas de alta calidad

PRESENTACION: Etiquetas

- Azul: Aromatizado
- Negra: c/Perfume Francés
- Blanca: s/Perfume

En Bidones de 5 y 20 lts. Aromatizado

Otros Productos en Aerosol

- Cruz del SUR - Arranca motores, diesel, nafteros.
- Supercera p/Autos
- RD 90 - Lubricante de múltiples usos

ZONAS DISPONIBLES A DISTRIBUIDORES

Estaciones de Servicio, Casas de Repuestos y Accesorios

Pedidos Tel.: 941-8237 y 981-3732

Por carta: R.D. y Cia. Av. Rivadavia 4282 3º "G" - 1205 - Buenos Aires ARGENTINA

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS! ENVIOS AL INTERIOR

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

PER - PLAST

FABRICA DE CARROCERIAS PLASTICAS

* JEEP * MEHARI * LOTUS *

VENTA DE KITS.

ARMADO Y ASESORAMIENTO

- Stock permanente • Entrega Inmediata
- Envia al interior •

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

ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL. HERRAMIENTAS ELECTRICAS

TALLERES Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS NUEVOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2ª. SELECCION

SANY S.R.L.

TEL: 855-8710/3681. HONORIO PUEYREDON 2195

(AR. Parraí 2195) ENVIOS AL INTERIOR Tejidos de crella

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

- LLANTAS • CRIQUES
- COMBIMETROS
- BALANCEADORAS •
- BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR

☆ LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS

FABRICA Y DISTRIBUYE

ALSIM SRL. Calle 105 nº 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 766-2846 Envia al interior

EMBRAGUES 36 A DIAFRAGMA

CITROEN * RENAULT

COMPETICION

FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

CORSA

Año XXI N° 1061
De 5/11 al 11/11 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
élex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fittoloaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

María Della Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,

Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,

Miguel A. Sebastián,

Marcelo D. García Lobatoss,

Anselmo P. Chiappe

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

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

Héctor Cademartari (EE.UU.), Nestor Parmeth

(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

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

Fotógrafos Especiales

E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Uteaga, L.

Gemelli

Fotógrafo

Cristian Frölich

SERVICIOS EXTERIORES

Corresponsal

María 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 Muiro

Directora de Coordinación: Estela Herzberg

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. 750-5543

Toquecitos de bocina



RALLY GRAN PREMIO

Finalmente privó el buen criterio y no habrá superposición de Grandes Premios, ya que el Automóvil Club Argentino modificó la fecha de realización del Rally 26° Gran Premio Turismo 1986, (pese a que estaba programada con casi un año de anticipación) que se correrá en tres etapas sobre la provincia de Entre Ríos, entre el 11 y 13 de diciembre próximo. Como informáramos oportunamente, la primera etapa constará de nueve PC que totalizan 292,25 km, con 388 km de enlace, con un recorrido total de 680,25 km. La segunda etapa constará de ocho PC, con 343,99 km y 600,32 km de recorrido. La tercera y última etapa tendrá nueve PC, cuyo total llega a los 273,11 km, sobre un recorrido total de 351,66 km. La extensión de la prueba es de 1.632,23 km., de los cuales 909,35 son de PC y 722,88 de tramo de enlace.

Autoridades

La Dirección de la Prueba estará a cargo del Ing. Rafael Sierra, mientras que habrá un Colegio de Comisarios Deportivos, presidido por Oscar Albo e integrado por René Ferrero, Abel Tejera y Félix Furnari, mientras que como Comisarios Técnicos se desempeñarán Daniel Affione, Angel Polinelli y Roque Laurino.

Premios y trofeos

Para esta competencia (cuyas tres etapas tendrán largada y llegada en Concepción del Uruguay), se entregarán trofeos a pilotos y navegantes que ocupen los cinco primeros puestos en cada clase, con idéntico sistema para la clasificación general. En cuanto a premios en efectivo, la cantidad asciende a 25.000 australes, que serán distribuidos de acuerdo a las disposiciones de la C.D.A. del Automóvil Club Argentino.

Además, como dato interesante, podemos decir que por primera vez en el Campeonato Argentino de Rally podrá intervenir autos de Clase 4, cuya cilindrada debe ser superior a 2.000 cm³, e inferior o igual a 2.500 cm³, donde está homologado solamente el Ford Sierra Ghia.

SANTACATERINA CAMBIA

El piloto de Buenos Aires Enrique Santacaterina sigue decidido a dejar la clase dos, donde compite con un Fiat SE 1500 preparado por R-G y armado por Carlos Servadio, para probar suerte en la Fórmula Sierra con los mismos responsables de la mecánica. Por ello ha puesto en venta al Fiat, y recomienda que lo vean todos los días de 9 a 21 hs en Juan B. Justo y Gavilán, Capital Federal, o llamen al Tel. (01) 58-4808.

ALTAMIRANO DEJA

"Voy a correr en el Rally 24 horas, y si logro mantener mi chance al campeonato de la Clase Dos, iré también al Gran Premio del ACA. De todas maneras, éste es mi último año en rally. Esto es demasiado caro y no es razonable que mis patrocinantes hagan un esfuerzo enorme sin que yo logre mayor apoyo oficial. Me dedicaré a la pista siempre y cuando no se repitan episodios como los de Rafaela, porque si es así, dejo todo y a otra cosa..." Amargadas y realistas palabras de Alfredo Altamirano.

NUEVO CIRCUITO PARA T.C.

Luego de una inspección llevada a cabo por Julio Cá, fue desechado el trazado cordobés "Alturas de Punilla". En cambio, resultó fructífera la visita hecha a otro circuito de La Cumbre, de seis kilómetros de extensión, al que sólo le faltaría asfaltar un tramo de dos mil metros.

SANCIONES ZONALES

La Asociación Standard Mejorado informó sobre las sanciones aplicadas a socios de la entidad, pertenecientes a la categoría Spazio CL 1.100. El puntero del campeonato, Víctor Lépore, y otros dos pilotos, Daniel Achinelli y Jorge Avoguarda, fueron dados de baja "por graves faltas al estatuto societario, al asumir falsa representatividad de la entidad ante terceros, para ejercer negociaciones comerciales". Los nombrados no podrán competir más en esa división.

CUPECITAS DEL T.C.

Cuando esta edición de CORSA salga a la calle, en la Casa de Entre Ríos de la Capital Federal se estará anunciando el segundo Gran Premio Cupecitas de Turismo Carretera, que se hará entre el 13 y el 16 de noviembre. La primera etapa unirá Buenos Aires con Gualeguaychú; la segunda Gualeguaychú-Concordia, con neutralización en Colón; la tercera Concordia-Paraná, con neutralización en Federal, y la cuarta y última entre Paraná y Gualeguay. La organización corre por cuenta de la Asociación Cupecitas del Turismo Carretera.

PARDO POR UN SOLO DIA

Solamente el lunes pudo volver a rodar el Fiat Regatta 85 con Julio Pardo al volante, ya que la semana anterior el Autódromo estuvo "copado" por el T.C. En este contacto con el circuito número 9, el auto no pudo ser probado a fondo a raíz de un problema con los soportes de motor originales. El problema fue superado, montando el motor sobre los usuales soportes de teflón.

A PEDIDO DEL INTERESADO

En la página 79 del libro "Crónica de los Grandes Premios de Turismo entre 1957 y 1985" -publicado por Ed. Abril- se deslizó un error que a pedido del interesado ahora salvamos: en lugar de Eduardo García Leone debe leerse Bernardo Eduardo García Leone.

BENAMO CON KISSLING

Al no estar presente en las carreras de Cascavel y Colonia el colombiano Giovanni

Sessana, que sí volverá para las últimas dos, en el equipo de Guillermo Kissling éste decidió alquilarle el segundo auto a Enrique Benamo para esas dos carreras.

DIALOGO TECNICO

E. Crocco: ¿Con qué diferencial vas a Río Cuarto, "Pucho"?

Saenz: Usaré la bocha del diferencial del Sierra, mezclada con algo del Dana. Voy a tratar de llegar a hacer una relación 4,27, para no pasar de vueltas el motor en la recta. La rueda 15 no la quiero utilizar para desmultiplicar el auto ya que la probé en Rafaela antes y se complica el trabajo de las suspensiones con la rueda alta.

Crocco: Yo también experimenté en Rafaela la goma 15 y tuve problemas con el auto doblando en el mixto. Lo que voy a hacer es usar la llanta 14 y le voy a colocar un diferencial Dana completo con una relación 4,30.

COMIDA DE SEVEL

Fue la que tuvieron los preparadores de Sevel, fundamentalmente aquellos que trabajan sobre los modelos Super Europa y Regatta de Turismo. A instancias de la Comisión Deportiva de Concesionarios Sevel se reunieron Enrique Nuccilo, Luis Cosma, Domingo Franco Gava, Julio Pardo, Hugo Cingolani, Juan Carlos Cadaveira, Raúl Nizzo (P), Rafael Balestrini, Miguel Maratea, Carlos Scarbassi y Luis Guayardi. También asistieron los pilotos Alberto Baldinelli, Raúl Ottaviani, Fabián Tomé, Vicente Pernía y Rodolfo Nizzo; por Sevel asistió el ingeniero Justo Barboza y por los convocantes lo hicieron los señores Oscar Tomé, Atilio Panizza y Héctor Astierne.

¿CROCERI CAMBIA?

Lo escuchamos en algunos de los tantos talleres que solemos visitar semanalmente para nutrirnos de información: el rumor indicaba que para el próximo año Fernando Croceri correría en el equipo de De Guidi.

BONOMO VIAJERO

"Con la próxima carrera del Turismo programada para el 16 del corriente, puedo confirmar mi participación en las 6 horas de Perú, que se van a disputar -como es habitual- en el tradicional circuito de Santa Rosa, cerca de Lima. Me invitó el equipo oficial Mazda de ese país, con el que tengo una vieja relación. Correré con un Coupe R.X.7 con motor rotativo. Lo que todavía no sé, es quien será mi compañero". Omar Bonomo Dixit.

II RALLY TUR

Se conoce el nombre de los ganadores del II Rally Tur organizado por el San Isidro Automóvil Club entre el 24 y 25 de octubre pasado. La clasificación final mostró en los tres primeros lugares a Ponce-Rodríguez (Fiat 128 CL); Loguzzo-Brughietti (VW Gacel); Vidoto-Pancino (Fiat 128). El auto mejor presentado fue el Fiat 147 de Tarraf-Devoto y las damas mejor clasificadas fueron María Greco y Rosana Scarinsi en un Fiat 147.

VISITAS ILUSTRES

Días pasados dialogamos con Juan Manuel Borden, a la sazón uno de los puntales de la organización de la gran fiesta inaugural del Museo Juan Manuel Fangio en la ciudad de Balcarce, a desarrollarse entre los días 21 y 22 del corriente. Entre otras cosas, nos informó que desde sus países de origen, se han inscripto para venir Jack Brabham, Tony Brooks, Roy Salvadori, Dan Gurney, Carroll Shelby, Phil Hill, Maurice Trintignant, Luigi Villorosi, Mantovani, Scarlatti Valenzano, todos pertenecientes a diversos clubes de

II SAFARI TRANSPATAGONICO, EN MARCHA

Cuando aún faltan algunos meses para su realización, los organizadores del II Safari Transpatagónico acivian en Bariloche los preparativos para su puesta en marcha. El éxito de la primera edición, que a través de varias durísimas etapas unió en febrero pasado la Cordillera de los Andes con el Océano Atlántico, animó a Tony Sdrzily y Tito Neira - "TyT" - a preparar esta segunda versión corregida y aumentada, ya que esta vez concluirá, a través de una nueva etapa incorporada, en la futura componente de la Capital Federal, la ciudad de Vi-

En esta oportunidad se reiterará el auspicio oficial de la Provincia de Río Negro, a través de la Secretaría de Turismo; pero también contará con el de la Secretaría de Turismo de la Nación, circunstancia de por sí significativa.

La competencia, reservada para motoci-

cletas y vehículos de tracción en las cuatro ruedas, tuvo como ganador en marzo último al chileno Latrach, con una Toyota 4x4, y a la Yamaha del barilocheño Quico Imaz. Para la próxima edición, que se desarrollará entre el 6 y el 14 de febrero del '87, ya han comprometido su presencia más de treinta motociclistas y pilotos trasandinos, como también representantes del Brasil, Uruguay y Bolivia. Desde Europa vendrá nada menos que Franco Picco, motociclista de fama mundial quien clasificó en tercer lugar en una París-Dakar.

Para los que deseen mayor información sobre este II Safari Transpatagónico, les proporcionamos la dirección de los organizadores en Bariloche: Mitre 125, entrepiso, oficina 20. Télex: 80702. Teléfono: 0944-26643. En Buenos Aires se podrán requerir datos al señor Pedro Barrí, en Viadomonte 1546, 9º piso, oficina 903. El teléfono es 46-4733.

El próximo fin de semana

T.C.2000, F.R.A. Y ENTRECOR EN RIO CUARTO

En el Autódromo "Ciudad de Río Cuarto" de 3.276 metros, se llevará a cabo una jornada triple, con la participación del Turismo Competición 2.000, la Fórmula Renault Argentina y la Fórmula Entrecor Nacional.

Antecedentes

El año pasado, Juan María Traverso fue el más veloz en la prueba de clasificación de T.C. 2000, con 1m.21s.93, a 145,725 km/h. la final sobre 23 giros también fue para él, en 32m.10s.02 a 140,544 km/h. El récord de vuelta lo obtuvo Alfredo Pisandelli en 1m.22s.46 a 143,022 km/h.

En F.R.A. el pole position fue Miguel A. Etchegaray, en 1m.13s.89, mientras que Rodolfo Torregiani ganó la final, empleando para las veinte rondas 25m.11s.40 a 156,061 km/h y logrando también el récord de vuelta en 1m.14s.24 a 158,857 km/h.

En cuanto a la Fórmula Entrecor Nacional, el antecedente más inmediato es de cuando aún la categoría tenía carácter zonal, correspondiendo en esa ocasión la victoria a José Luis Di Palma.

Posiciones en los campeonatos:

TC-2000: Traverso, 131 puntos; Gayraud, 105; Barfi, 63; Del Río, 61; Del Campo, 50; Pisandelli, 50; Soto, 39; Oltra, 38; Daray, 33; Serafini, 23; L. Di Palma, 23; Bessone, 21; Pontorriero, 20; Crocco, 19; Sáenz, 18; Torriani, 12; Fortunato L. Di Palma, 10; Zuain y Pisandelli, 9; Perini y García Gómez, 4; Flores y J.L. Bessone, 3; Varela, 2 y Baldinalli, 1.
F.R.A.: Furlán, 123; Neviani, 94; Cingolani, 73; Etchegaray, 71; Mancuso, 69; Solmi, 58; Della Santina, 50; Palmero, 44; Pereyra, 27; Mazzini, 22; Pagani, 20; Bovone, 19; Paulizzi, 18; Giorgi y Bouvier, 16; Diaz, 14; Belloso, 12; Riva, 11; Alisi, 10; Mandrini, 7; Sala, 6; Rove-re, 4; Minervino, Imposti y Rossi, 3; Barceló, Fabi y Kelher, 2; Marino y Torregiani, 1.
Entrecor: Di Palma, 40; Minervino, 39; Zanatta, 25; O. Massei, 18; Gentili, 17; Cumini y Patat, 9; G. Massei, 8; Beccaria, 7; Perelstein y Grinovero, 6; Saboreti, 5; Horner y Suriani, 4 y Fernández, 2.

Horarios

El viernes la actividad se circunscribirá a los entrenamientos libres, entre las 12 y las 18.15. El sábado, la verificación será entre las 9 y las 10, mientras que a partir de las 11.30 comenzarán a clasificar las tres categorías, finalizando a las 17.20 horas. La actividad del domingo (habrá televisación en directo por ATC) será la siguiente: 8 horas: Tanques llenos F.R.A.; 8.20: Tanques llenos Entrecor; 9: Tanques llenos de T.C. 2000. A las 9.50 se correrá la final de T.C. 2000 "B" sobre 8 vueltas (26,208 km); 10.20 final de No Clasificados de F.R.A. sobre 10 vueltas (32,760 km); 11: Final F.R.A. a 19 vueltas (62,244 km); 11.30: Final F-Entrecor a 16 vueltas (52,416 km); 12.05: Final T.C. 2000 a 30 vueltas (98,280 km).

F-2 CODASUR EN CASCAVEL

También habrá Fórmula Dos Codasur en el circuito de Cascavel (Brasil) ubicado a 140 kilómetros al NE de Foz de Iguazú y de 3.032 metros. Allí la actividad comenzará el viernes con entrenamientos entre las 10 y las 13.30 horas, mientras que la primera tanda clasificatoria se efectuará entre las 15.30 y las 15.15. El sábado, se hará la segunda tanda clasificatoria entre las 13 y 13.45, mientras que el domingo de 10 a 10.30 habrá sesión de tanques llenos, largándose la prueba a las 13 horas, sobre 32 vueltas para totalizar 97,024 kilómetros. La competencia será televisada en directo por Canal 9.

Tenga un Taunus único.



FACELIFT

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



Y solución 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

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

EL NUEVO TIEMPO ORIENT



Passion

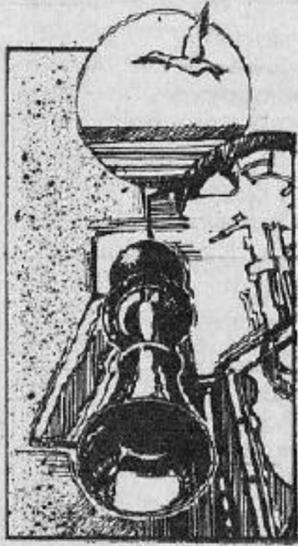
El estilo
Quartz, Water Resistant

SUMERGIBLE
30M 30 Metros



Disenadores del Tiempo

Toquecitos de bocina



"Anciennes Pilotes" a través de los cuales gestionan su venida. También es probable que se haga presente, si resuelve algunos compromisos personales, nada menos que Stirling Moss. Y por otra parte, es casi segura la concurrencia (vendría por su cuenta) de Emerson Fittipaldi. En cuanto a Jackie Stewart, lamentablemente no podrá asistir a la inauguración pero es muy

FE DE ERRATAS

En el número 1060, página 28, en el dibujo superior derecho, donde dice "Ford GT 40", debería decir "Ford Mirage". Nuestras disculpas a John Wyer, un asiduo lector de nuestra revista.

factible que venga en pleno verano a pasar unos días por la zona... ¿y Alain, Prost?

OTRO FANGIO TAMBIEN...

...parece que anda de parabienes. Es que al sensible progreso que ha significado su reciente cambio de equipo en las A.R.S. de los EE.UU., Juan Manuel Fangio Jr. ha sumado en los últimos tiempos un interesante contacto con un poderoso grupo familiar canadiense, alguno de cuyos componentes, junto con él, también vendría a la inauguración del mentado museo. La idea del mismo es confiarle un flamante Lola-Chevrolet para las carreras más largas del Campeonato IMSA GT 87, y apoyarlo además, durante el año próximo, en la categoría "Indy B" donde actualmente milita Juan. Y posteriormente, respaldarlo en el salto a la división mayor de los monostos del Tío Sam.

Fórmula Uno

ECOS DE AUSTRALIA

La prensa europea recogió declaraciones de los principales involucrados en el "caso Mansell" que determinó la pérdida de un título mundial. Prácticamente ya en las manos del británico. Si bien los medios —especialmente los peninsulares— cargan las tintas sobre la responsabilidad del box de Williams, es interesante advertir lo que cada uno expresa al respecto.

Goodyear se apresuró a emitir un comunicado luego de la competencia, que llamó la atención por el tono del mismo, ya que la casa americana no es proclive a este tipo de descargos. Entre otras cosas, dice: "Goodyear lleva conocimiento de los pilotos sus disponibilidades en materia de compuestos y luego son ellos quienes toman la decisión final. Las paradas en boxes forman parte de la programación habitual de las carreras. Las mismas son necesarias en función de la potencia de los motores con turbos y de las limitaciones reglamentarias que impiden trabajar con neumáticos de más de 26 pulgadas de diámetro y 18 de ancho". Pese a que Prost consiguió el decimocuarto título para la casa americana, no puede pasar inadvertido que los neumáticos jugaron como árbitros en la definición del Campeonato, más allá de los motores, los chasis o los pilotos.

Por supuesto que el box de Williams también hizo su descargo. Tanto Patrick Head como Frank Dernie fueron coincidentes: "la gente de Goodyear nos había dicho que con los neumáticos tipo "C" podríamos necesitar un cambio. Por supuesto que el tema lo dejaron librado a cada equipo. Luego del cambio apresurado de Prost, los técnicos de GY revisaron los neumáticos reemplazados por el francés y nos dijeron que podrían haber soportado toda la carrera. Eso nos tranquilizó, pero cuando vimos lo de Rosberg por TV, decidimos llamarlo a Boxes a Nigel, aunque no alcanzó a entrar... cosa que sí pudo hacer Nelson. Viendo luego las gomitas del brasileño, llegamos a la conclusión de que también hubiesen podido completar todo el recorrido".

Esto no sirve para calmar las críticas hacia el team británico, que tal vez con una táctica más conservadora y lógica —a juzgar por la falta de rivales en pista— le hubiese permitido a Mansell asegurarse el tercer puesto y el Campeonato.

El mismo Mansell ratifica lo expresado, al decir: "Esperaba que me llamaran del box para hacer el cambio. El error fue que no lo hicieron antes". En este punto la prensa hace hincapié en la cuota de responsabilidad que le cupo a Mansell por no haber decidido por sí mismo, a lo que el británico apuntó: "cuando se establece una táctica no se la puede cambiar porque sí. El auto andaba bien y yo no sentía nada anormal en los neumáticos". Sin embargo, hay una evidencia en los tiempos que puede aportar un nuevo elemento de juicio.

En la vuelta 32, Rosberg le llevaba a Mansell 22 segundos, 26s a Piquet y 48s a Prost luego de que el francés se detuviera por caucho nuevo. Antes del abandono de Mansell, 24 vueltas más tarde, Rosberg lo aventajaba a Piquet por 28 segundos, a Mansell por 29s y a Prost por 31s. Esto quiere decir que Piquet había perdido interin 2 segundos, Mansell 7s y Prost (con gomitas nuevas) había recuperado 17s. Evidentemente no todo parecía perfecto en el Williams del inglés. Si bien sólo Mansell conoce la realidad de esta circunstancia que le hizo perder un campeonato, la prensa europea recuerda unánimemente que es el segundo título que Williams deja escapar en la definición, haciendo referencia al de Reutemann en Las Vegas, carrera final del torneo de 1981.

En otro orden de cosas, una vez terminado el Gran Prix australiano, los autos fueron pesados por los comisarios técnicos. Estos fueron los registros: Brundle, 540 kilos (exactamente en el límite de la categoría, terminando sin nafta); Streiff, 554 kilos (mismo auto, Tyrrell, y también sin nafta, sin explicarse el porqué de la diferencia de peso); Prost, 554 kg; Piquet, 554 kg; Dumtries, 564 kg; Palmer, 576 kg; Tambay, 582 kg; Fabi, 570 kg; Berg, 634 kg; Arnoux, 572 kg; Alliot, 574 kg; Johansson, 570 kg.

NOVEDADES DE LA C.D.A.

Entre sus resoluciones luego de la reunión del pasado 14 de octubre, la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística acordó que las próximas competencias de la Fórmula Entrecor Nacional eleven su recorrido a 60 kilómetros, de acuerdo con un pedido efectuado por la Asociación de Pilotos de dicha categoría.

Además, se giraron los informes de los veedores y Comisario Deportivo del TC 2000 en Pigüé, Subcomisión de Penalidades, ante los hechos protagonizados por Rodolfo Zuain, Alfredo Pisandelli y Jorge Omar del Río, recordando que los dos primeros están suspendidos provisoriamente.

Fórmula Dos Codasur

SOMMI CON DALLARA EN 1987

La semana pasada dábamos cuenta de la presencia de Gustavo Sommi en los boxes de Imola, mirando un poco de "fierros" con vistas a la próxima temporada de F.2 Codasur. Esta semana, el piloto de Chascomús nos confirmó su decisión de adquirir un chasis italiano: "Cerré trato con Pavanello, quien me vendió uno de los Dallara 386 que su equipo utilizó este año. Precisamente es el chasis que empleó Oscar Larrauri cuando, por invitación de su ex patrón, corrió la competencia de Imola por el Campeonato Italiano. Es un chasis que está impecable y muy bien atendido por el Euro Racing. Me lo llevo con una gran cantidad de repuestos, además de la caja Hewland MK9 y la alternativa de diferencial: el normal y el Torsen. Antes de mandar el auto por barco a Buenos Aires, haré unas pruebas en el circuito de Varano, que está a pocos kilómetros de la fábrica Dallara. Por supuesto que también pasaré por la factoría italiana para ver en qué están trabajando con vistas al '87, para tratar de seguir la evolución del chasis. Mi idea es tener en el equipo el Dallara y el Berta al mismo tiempo. Creo que será una buena manera de medir el desarrollo, ya que para nosotros la temporada próxima está cargada de incertidumbre a raíz del cambio reglamentario y de la competencia con el material importado. Por lo tanto no hay más que ponerse a tono. Con respecto a las pruebas que haré en Varano, son importantes porque allí se disputó la última carrera del Campeonato Italiano, y tendré el comparativo con lo realizado por Eugenio Visco, el actual piloto de Pavanello". Agregamos nosotros que luego de probar el Dallara 386-Alfa Romeo, Sommi volverá de inmediato a la Argentina a fin de comenzar a trabajar en el programa futuro, que podría deparar alguna otra novedad no menos importante que la relacionada con la compra del Dallara. Cabe señalar, asimismo, que Gustavo ha mantenido nuevas entrevistas con los hermanos Pedrazzani (Novamotor), y recordar en cuanto al rubro impulsores, que Guillermo Maldonado habría llegado a un acuerdo con el preparador alemán Siegfried Spiess, a fin de representarlo por nuestros pagos...

Informe: Néstor Palmetti (desde Milán)

CALENDARIO

Competencias a disputarse el próximo fin de semana.

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Competición 200: Undécima competencia del Campeonato Argentino en Río Cuarto (Córdoba).

Fórmula Renault Argentina: Undécima competencia del Campeonato Argentino en Río Cuarto (Córdoba).

Fórmula Entrecor Nacional: Novena competencia del Campeonato Argentino en Río Cuarto (Córdoba).

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula 3000: Decimotercera competencia de la temporada en San Pablo (Brasil).

Indy Cars: Decimoséptima y última competencia del torneo CART, 200 millas de Miami (EE.UU.)

IMSA: Vigésima y última prueba del torneo Camel GT, 3 Hs. de San Diego (EE.UU.).

Trans Am: Decimotercera prueba del Campeonato SCCA en Miami (EE.UU.).

Super Vcc: Decimotercera competencia del Torneo Bosch en Miami (EE.UU.).

ARS: Décima y última competencia del Campeonato en TA Miami con la participación de Juan M. Fangio (Jr.).

NO A CONCORDIA

En virtud de que la Subcomisión de Seguridad y Circuitos de la C.D.A. no aprobó el trazado de Concordia, el Turismo no correrá allí el próximo 16 de noviembre. En su reemplazo, APAT está gestionando —ese mismo día— una competencia en el Autódromo de Buenos Aires.

MEDIAVILLA A ESPAÑA

Julio Mediavilla, piloto puntano de rally está preparándose para efectuar en 1987 una temporada en el certamen

español de la especialidad. En efecto, Mediavilla hizo un primer análisis de costos y estima que participar en una decena de competencias con un Peugeot 205 GTI Grupo N, puede ser mucho más económico que hacer lo propio en nuestro país.

De acuerdo a lo conversado con Piedrafita —preparador del R-5 Turbo de Gustavo Trelles— los costos de participación y atención del auto estarían en el orden de los dos mil australes por rally.

MOTOCROSS EN BANCALARI

La sexta fecha del campeonato bonaerense de Motocross (125 Fórmula Internacional) se disputará el próximo domingo 9 de noviembre en el circuito sito en la intersección de la Avenida Panamericana y el Camino del Buen Ayre, en la zona norte del Gran Buenos Aires. El espectáculo comenzará a las 15 horas.

¿PIRELLI AL TURISMO?

Es bastante probable que algunos autos de la clase 2 de Turismo prueben en poco tiempo neumáticos Pirelli, cuyo proceso de fabricación será finalizado en la Argentina. Esto ocluiría a intensos tests, puesto que su utilización cambiaría en forma drástica las regulaciones de suspensión.

EL GACEL DE BESSONE

Hace unas semanas quedó listo el VW Gacel con que Ernesto Bessone incursionará en la Clase 2 de Turismo. Su hijo "Tito" se encargará de testarlo en el Autódromo, y ya está decidido que el motor sea hecho por Luis Cosma. Lo único que no lo está es si ese auto debutará en la próxima carrera, ya que el "Alfita" tuvo un buen rendimiento en Rafaela.

EL SECRETO PARA ADELGAZAR DEL PRESIDENTE REAGAN

Una entrevista exclusiva

COMO

ADELGACÉ 9 KILOS...

EXCLUSIVO: Revelaciones de una funcionaria monegasca: la Sra. B. BARRALE.

Hace veinte años, puedo decirlo sin jactancia, era una de las chicas más bonitas de Mónaco: 18 kilos, delgada, pectorales ni mucho ni poco... incluso gané un concurso de belleza. Todos los hombres me pretendían y yo no me quedaba el elegir. Algunos años más tarde elegí a quien hoy es mi marido. Tenía 21 años, pero representaba mucho menos. Dos años después, tuvimos un hijo. Como todas las mamás jóvenes engordé unos kilos. Reconozco que eso no me preocupaba. No solo no hacía nada para perderlos, sino que me abandoné a comer y mucho. Mi marido tenía buen paladar, y yo no podía resignarme a comer una ensalada mientras él se deleitaba con manjares. Cuando se empieza a engordar, el drama es que no ocurre de una sola vez. Uno no se da cuenta cuando de un año al otro se ve obligada a agrandar las ropas.

nismo, cuando otros alimentos (perfectamente inofensivos si se los consume solos) se convierten en peligrosos si se los come juntos durante una misma comida.

Por ejemplo, un bife con papas fritas engorda. Pero usted puede adelgazar con un bife con chinchas y una ensalada. Y si termina la comida con una fruta, engordará. Por el contrario, si come la misma fruta tres

gustoso lo que gana en dos meses!

LO QUE DIO RESULTADO A LA SRA. BARRALE ¿PUEDE RESULTARLE A TODO EL MUNDO?

Nada mejor que simples afirmaciones, he aquí las pruebas:

1 Si los médicos especialistas más célebres que se ocupan de la salud del presidente Reagan le aconsejaron los principios de alimentación disociada de los doctores Hay y Walb, no es solamente por su eficiencia comprobada, sino también porque es excelente para la salud.

2 En Francia, el libro del doctor Walb salió hace poco de la imprenta. El hecho probablemente sin precedentes en la edición en Alemania (país de origen) ya salió la 25ª edición!

Descubra aquí cómo, gracias al descubrimiento de los dos médicos, hoy se puede adelgazar comiendo lo que se quiera y cuando se quiera. ESTAS DOS FOTOS DEMUESTRAN.



LUNES 1º DE JULIO DE 1985
73 KILOS



SABADO 24 DE AGOSTO DE 1985
54 KILOS

¡comiendo demasiado!

Entonces, se deja para después: "El año que viene, antes de las vacaciones, haré un régimen".

Un año lo hice, intenté con los que quitaban el apetito y muchos tipos de regímenes. Lograba rebajar algunos kilos pero durante todo el día tenía mucha hambre. Eso me producía mal carácter... sin contar los dolores de cabeza, las palpitaciones, los vértigos. En resumen, volvía a comer cada vez más y seguía engordando... (más aun cuando mi profesión es chef de taxi) y no me daba tiempo para hacer ejercicios.

Empecé a preocuparme cuando descubrí reflexiones al respecto... bromas no siempre agradables.

(Si usted no rebaja por lo menos 5 kilos, antes de 30 días, esta experiencia no le habrá costado nada).

pio tuve una excelente sorpresa: todo estaba explicado con palabras simples, muy fáciles de comprender. Al iniciar la lectura aprendí dos cosas apasionantes (y sorprendentes). Por ejemplo, si usted come solamente

horas después no engordará.

Todo eso me parecía tan apasionante que decidí aplicar el método del doctor Walb. Al principio estaba un poco escéptica. Pero ahora estoy convencida por la evidencia: ¡9 kilos rebajados en menos de dos semanas! Y sigo adelgazando comiendo embutidos, pan, queso, manteca, pastas, arroz, absolutamente todo. Simplemente presto atención en respetar las "asociaciones" permitidas o vedadas por el Dr. Walb.

EL SECRETO: la alimentación disociada.

	+		=	ENGORDA
	+		=	ADELGAZA
	+		=	ENGORDA
	+		=	ADELGAZA

Aproximadamente en la misma época, deje el taxi para realizar otro trabajo que me obligaba a caminar mucho. El exceso de peso me producía cansancio al subir las escaleras o subir las pendientes. Quedaba sin aliento y vencido al finalizar el día.

Pensaba que rebajaría de peso llevando una vida activa. Ocurrió todo lo contrario, ¡porque cada vez tenía más hambre!

Estaba al borde de la desesperación cuando, un día mi atención se centró en un artículo de un diario respecto del descubrimiento de un médico alemán. Este permitía adelgazar sin privarse de comer, con la condición de respetar un método de "Alimentación disociada". Eso parecía interesante y como recién aparecía la traducción en francés del libro del doctor Walb, decidí comprarlo.

Fácil

Temía que se tratara de un libro demasiado "médico". Desde el primer

pollo en una comida (incluso un pollo entero) usted no puede engordar. También puede comer pescado, pastas, chanchas, bifes, etc. Usted no engordará, y si está muy gordo, adelgazará. Pero con una condición: coma uno solo de estos alimentos en una misma comida. ¡Hasta puede comer manteca sin engordar! Un alimento por comida no tiene mucha gracia. Pero al continuar con la lectura, aprendí que algunos alimentos pueden ser consumidos juntos sin que se acumule la grasa en el orga-

Suculento

Con un poco de paciencia, no necesito recurrir más al libro para saber cuáles son los alimentos que puedo comer juntos para adelgazar. En realidad, lo más me consulto a veces porque contiene más de 100 recetas suculentas... y adelgazantes!

En suma, hice la mejor inversión de mi vida el día que compré el libro del Dr. Walb. Ni siquiera me costó medio día de trabajo.

Y hoy, cuando veo el resultado, haría

GARANTIA FORMAL

El importe de los libros del doctor Walb que fueran devueltos a más tardar dentro de los 90 días después de recibidos, será reembolsado con un cheque por el valor de \$ 10,99.

Ese cheque será enviado a más tardar 7 días después de haber recibido el libro devuelto, sin condicionamientos ni preguntas.

Jean Paul Perrin

He aquí el aviso de algunos diarios y revistas especializadas.

- Las medias de algunos alimentos producen no solamente obesidad, trastornos digestivos, sino que originan numerosas enfermedades.
- Aquí, el doctor Walb demuestra lo que debe ser una verdadera alimentación.
- No sólo para adelgazar, sino también para gozar de una excelente salud.
- Tiene en cuenta la química del cuerpo humano.
- No prohíbe las grasas ni el azúcar. No hay que tener los dolores causados por el metabolismo que experimenta el cuerpo cuando un régimen.
- Un método por demás natural.

¿Es necesario seguir siempre los consejos del doctor Walb?

No, una vez que alcance su peso ideal, le será fácil mantenerlo. Sólo bastará con seguir las recomendaciones del doctor Walb cuando aumente de peso.

Reintegro

Rebaje por lo menos 5 kilos, de lo contrario le reintegraremos el importe abonado.

Lea y experimente los principios de la alimentación disociada del doctor Walb sin riesgos. Recorte y envíe el cupón de al lado. Experimente el método durante 90 días. Si no está

conforme al 100% devuelvalo con trámite reembolso.

El doctor Walb le indica cuáles son los alimentos que no hay que mezclar al comer. Pruebe sus recetas. Vea como desaparecen sus kilos y sus centímetros. Si no rebajó por lo menos 5 kilos antes de los 30 días o si por alguna razón no está conforme, devuelva el libro. Me comprometo personalmente a reintegrarle el importe si lo devuelve antes de los 90 días. De ese modo tendrá no solamente todo el tiempo necesario para verificar la desaparición de sus centímetros y de sus kilos de más, sino también de comprobar que sus kilos superfluos NO VUELVEN MAS.

Es imposible no lograrlo

No olvide: puede comer de todo y cuanto desee. Por lo tanto, no existe ninguna resolución que usted no pueda mantener. Es imposible no lograrlo.

Recorte y envíe HOY MISMO el cupón de abajo. Hágalo ya. De esta manera no correrá el riesgo de olvidarlo.

Jean Paul Perrin

Encontrará esta obra en:

O.G.P. ARGENTINA S.A.
Paraguay 794, 1º piso, Capital.

IMPORTANTE

Dada la naturaleza especial de esta oferta de prueba libre, solamente la garantizamos por un tiempo limitado. Aprovechela sin perder tiempo enviando hoy mismo el cupón de abajo.

Cupón para una prueba libre sin compromiso

Expón para recortar y enviar a: O.G.P. ARGENTINA S.A. Paraguay 794, 1º piso, (L057) Capital - Casilla de Correo 409 | 1000 | Bs As

AD 10014

SI me interesa la oferta de esta prueba gratuita. Si adelgazo 5 kilos antes de 30 días me quedare con el libro del doctor Walb. Caso contrario lo devolveré dentro de los 90 días y usted me reintegrará el importe abonado. Eso sin formularme pregunta alguna. Con esta garantía quisiera recibir en cualquier momento, sin más gastos que el envío, el libro "La Alimentación Disociada".

Pagare al courier al recibir la encomienda. En ese caso pagare un recargo para gastos de contrarrebollo.

Prefiero aburrir los gastos de contrarrebollo y para eso estoy enviando:

cheque } Orden O.G.P. ARGENTINA S.A.
 giro }

Por la suma de \$ 10,99 más \$ 3 parajes postales, o sea un total de \$ 13,99. Pero si elije el sistema de contrarrebollo pagará al courier la suma de \$ 13,99 más gastos de contrarrebollo.

APPELLIDO: _____
NOMBRE: _____
DIRECCION: _____
LOCALIDAD: _____ Cod. Postal: _____
PROVINCIA: _____

DE FUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA 10 979

INVESTIGACION ESPECIAL

UNA INCOGNITA INCREIBLE QUE RECOBRA VIGENCIA:
¿EL GRAN CONSTRUCTOR NO MURIO EN REALIDAD?

UN GENIO BUSCADO

VIVO... O MUERTO



Retomamos y ampliamos el informe publicado en nuestro número inmediato anterior, sobre este espinoso "affaire" analizado por el semanario italiano "Autosprint". He aquí nuevas y valiosas pistas para seguir sus huellas... y continuar dudando.



El hoy tristemente famoso De Lorean, en sus tiempos de esplendor y junto a una de sus obras.

Las autoridades norteamericanas están convencidas de que el constructor inglés vive en Brasil bajo un nombre falso. Para no ser reconocido, se habría sometido a una operación de cirugía plástica. Su nombre vuelve a la notoriedad junto con el de John De Lorean, acusado de posesión de drogas y hoy investigado por un caso de fraude fiscal y bancarrota.

El hecho de que la DEA (Drug Enforcement Agency) tenga nuevas sospechas, es una noticia importante pero no nueva en absoluto. En efecto, en 1983 la BBC, red televisiva estatal de Gran Bretaña, emitió un programa de treinta minutos en el cual sostenía que Chapman habría simulado su propia muerte para escapar del rigor de la justicia. Pero ahora, con la apertura del proceso por bancarrota fraudulenta de John De Lorean, se confirma indirectamente que los investigadores norteamericanos no están convencidos de la muerte del patrón de la Lotus. En este punto de la investigación entra en escena también De Lorean, arrestado en 1984 por tráfico de cocaína, encontrada en su equipaje en el aeropuerto de Los Angeles. En esa ocasión, la policía halló en el bolso del indus-

trial otros veinte kilogramos de "mercancía". El proceso excusaría después a De Lorean gracias a una tesis fascinante expuesta por el abogado de la defensa, Hoxard L. Weitzman, quien sostuvo que el FBI directamente empujó a De Lorean a adquirir la cocaína, ofreciéndole la sustancia estupefaciente a un precio extremadamente módico. El industrial, al borde de la quiebra, adquirió esa partida en la esperanza de ingresar dinero fresco para sanear los balances. El FBI y la DEA presentaron en el proceso la filmación en la cual se ve a De Lorean adquirir la cocaína a agentes de la DEA disfrazados de traficantes. Pero la cuestión no se limita a un simple crack financiero: de los libros contables de la empresa faltan, en efecto, notables sumas de dinero. Un ejemplo claro: no es posible rastrear los nueve millones de dólares suministrados por ciento cuarenta pequeños accionistas de la sociedad, así como otros 18.8 millones prestados por el gobierno británico para la fábrica instalada en el Ulster con la marca "Northern Ireland Sports Car Company De Lorean Motor Company".

El FBI, en sus indagaciones, ha verificado que varios millones de dólares fueron derivados por el mismo De Lorean a cuentas de depósitos en bancos suizos y alemanes, en el periodo en el cual se declaró la quiebra. Estos son los resultados de la investigación conducida por el fiscal del gobierno estadounidense, Roy C. Hayes. La imputación de De Lorean, que tiene 61 años, prevé 76 causas de acusación. Quince de éstas, entre las cuales se encuentran bancarrota fraudulenta, la exportación ilegal de valores y fraude fiscal, han sido reconocidas por el gran jurado formado en septiembre de 1985, y en caso de que la Corte se decidiera por la culpabilidad, De Lorean será condenado a purgar penas no inferiores a veinte años.

Los datos que unen la historia de De Lorean con Chapman son éstos: la cifra prestada a Chapman por el gobierno inglés habría provenido de American Express, y pesa la sospecha de que los quince millones de dólares oportunamente dados por De Lorean a Lotus (para proyectar suspensiones) sería resultado de un colosal tráfico de drogas que habrían hecho los dos personajes y principales protagonistas. Por esta razón, la investigación sobre Chapman prosigue y lo están buscando desesperadamente en Brasil. Existe, por último, otro de-

lalle que hace aumentar las sospechas: la semana precedente a su muerte, Chapman se sometió, por cuenta del Lloyd's de Londres, con el cual había estipulado una cuantiosa póliza de vida, a una profunda revisión médica, que dio como resultado un excelente estado físico. El misterio, por eso, continúa alimentando la fantasía. Además, en 1983, Hazel Chapman se presentó en el circuito de Río para asistir al Gran Premio de Brasil. Un hecho inusitado, visto que la señora inglesa no disimulara su odio al país sudamericano, al cual no visitaba desde 1972. A los amigos del marido que se ofrecieron a ayudarla, Hazel respondió que se iría con algunos conocidos (¿quiénes?) a hacer una gira por Brasil, un "tour" que duró la belleza de 40 días. ¿Adónde fue en realidad la señora Chapman?

FICHA PERSONAL

Apellido: Chapman
Nombre: Anthony Colin Bruce
Nacionalidad: Inglés
Estado Civil: Casado (con Hazel Williams)
Fecha de nacimiento: 19 de mayo de 1928
Lugar: Londres
Fecha de fallecimiento: 16 de diciembre de 1982
Lugar: Norfolk
Causa de la muerte: Paro cardiocirculatorio
Médico que certifica la muerte: Forense de Norwich
Hora presunta de la muerte: 3.30 a.m.
Último domicilio conocido: Ketteringham Hill - Norfolk - Gran Bretaña
Profesión: Al momento de su desaparición, Chapman era propietario de Lotus Cars Ltd. y del Team Lotus Internacional. Su actividad deportiva se inició en 1948, en Londres, donde modificó un Austin Seven que puso en pista con suceso. Chapman pasó después a construcciones más sofisticadas y en 1956 realizó el Lotus Eleven, un auto sport con suspensiones revolucionarias. Entró en la Fórmula Uno en 1958 con el Lotus 16, Chapman conquistó su primer Gran Premio en Montecarlo con Stirling Moss. En 1962 presentó el primer monoplaza dotado de chasis monocasco (Lotus 25). Las realizaciones más importantes son: monoplaza a tracción integral (Lotus 63), motor portante (Lotus 25), monoplaza de efecto suelo (Lotus 78/79), doble chasis (Lotus 88) y a turbina (Lotus 56).
Resultados: Chapman conquistó 6 títulos mundiales (1963, '65, '68, '70, '72, '78), obtuvo dos triunfos en la 500 Millas de Indianápolis (1965, '66). Al momento de su muerte había triunfado en 73 grandes premios.

Revista CORSA Nº 1061. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Bolgrano 624, Piso 8º, 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 Corca esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. Material Periódico: Aida Press, Associated Press, Dan. Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3900. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-8443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Diepla S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 883, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, poia. de Buenos Aires, Noviembre de 1980. 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 Argentina Central B Supurales 11-27-91-80	Francos Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión Nº 7.970

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



LOUZAO AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273 (c.d.1407)CAP Tel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD. ENVIOS AL INTERIOR. **Solicite vendedor**

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOLES DE LEVAS STD. ESPECIALES. EQUIPOS DEPORTIVOS



Ej: EQUIPO DEPORTIVO COLOCADO
Fiat 120 - Regatta = 184 Km/h
VW. Gacel = 178 Km/h
Peugeot 504 = 186 Km/h

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS

INCLUYE

- * Arbol de Levas especial * Resortes de válvulas especiales
- * Escape de competición (Múltiple caño, silenciador)
- * Puesta a punto de distribución * Calibración de Carburador

REPUBLICUETAS 3595/99 Cap. Fed. (1430). TEL 542-8970

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Pletillos para válvulas Titano Hierro y Dura ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja festigo.
- 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.
- Buñones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

• BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL 701-7948



Calla 14 N° 3829 (ESPOÑA 153) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672) TEL. 755-3826



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

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2550 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204



LEVAS para

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

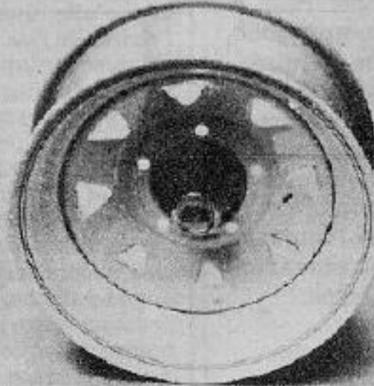
Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS
• REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

R U E D A S



- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
 - ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
 - ★ SEGURIDAD TOTAL **HUEDAS SPINA HNOS.**
- Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO **FILTROS**

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

ESCAPES Y SILENCIADORES

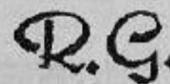
FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS

STANDARD Y COMPETICION

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS



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

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

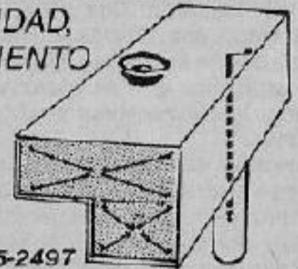
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

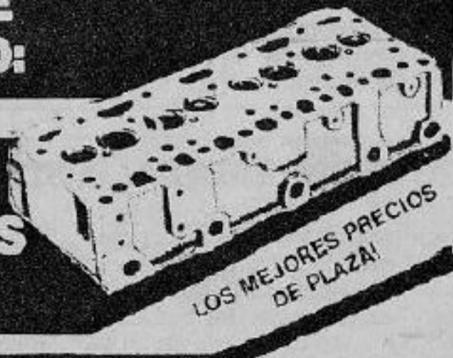
TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL 765-2497

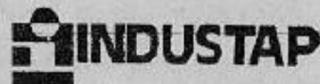


TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!



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

EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA CITROEN - RENAULT COMPETICION

FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR.

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



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

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

LEVAS BOSCH Pastor Luna 7957 (ex 3157) Villa Bosch. TEL 769-1304

CESAR GONI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS KARTING Y FORMULA 5

PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL 0320-22781

LOTUS KIT

PRESENTA

CARROCERIAS EN FORMA DE KIT (ACCESORIOS, BASTIDOR, etc.). PARA QUE UD. TRANSFORME SU NOBLE Y CANSADO COCHE EN UN PODEROSO

MERCEDES BENZ EXCALIBUR

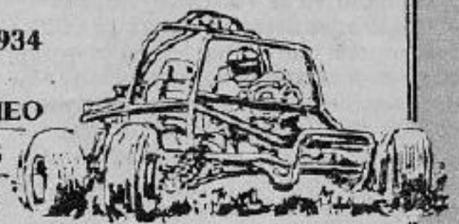
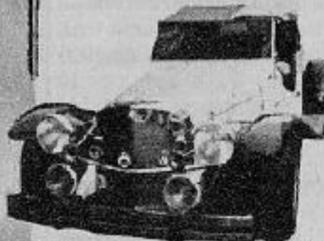
- * LOTUS SUPER SEVEN * BENTLEY 1934
- * FRAZER NASCH 1934 * MG
- * JAGUAR 1937 SS 100 * ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS

TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES

ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento Envios al interior Registro industrial N° 47.163

SOMOS FABRICANTES: CNEL APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL 58-5479



POSTALES Y PANTALLAZOS DE LA
ELECTRIZANTE DEFINICION DEL MUNDIAL

ADELAIDA MON AMOUR...

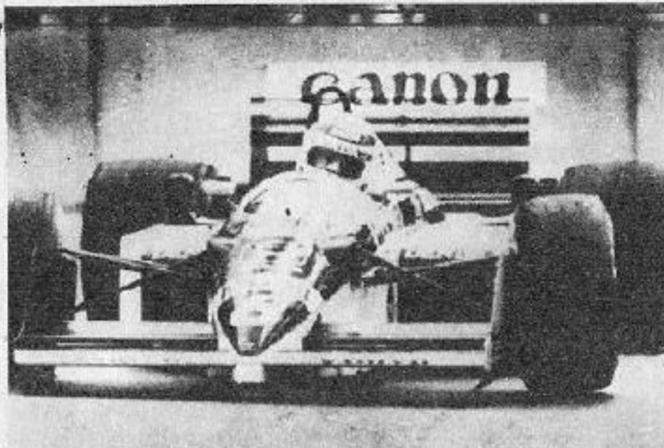
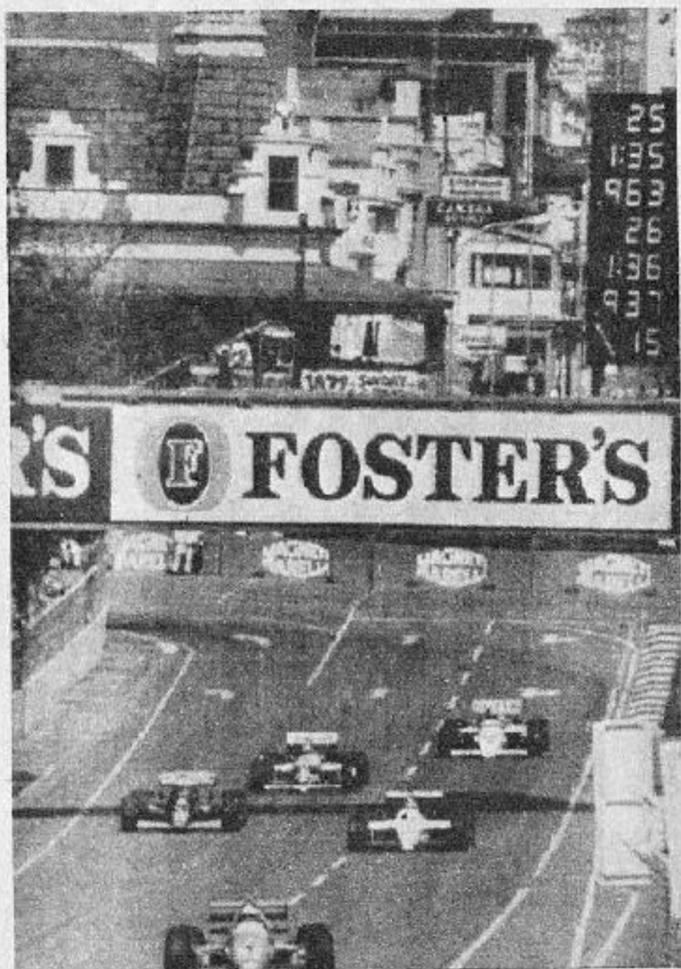
Radiofotos: A.P. y Reuter
Fotos: Franco Lini
(Desde Australia)



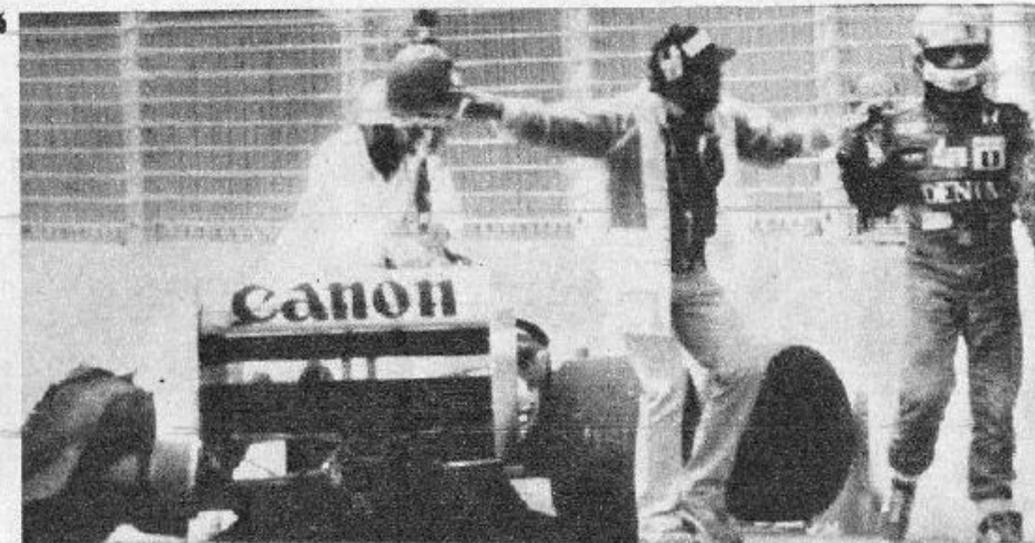
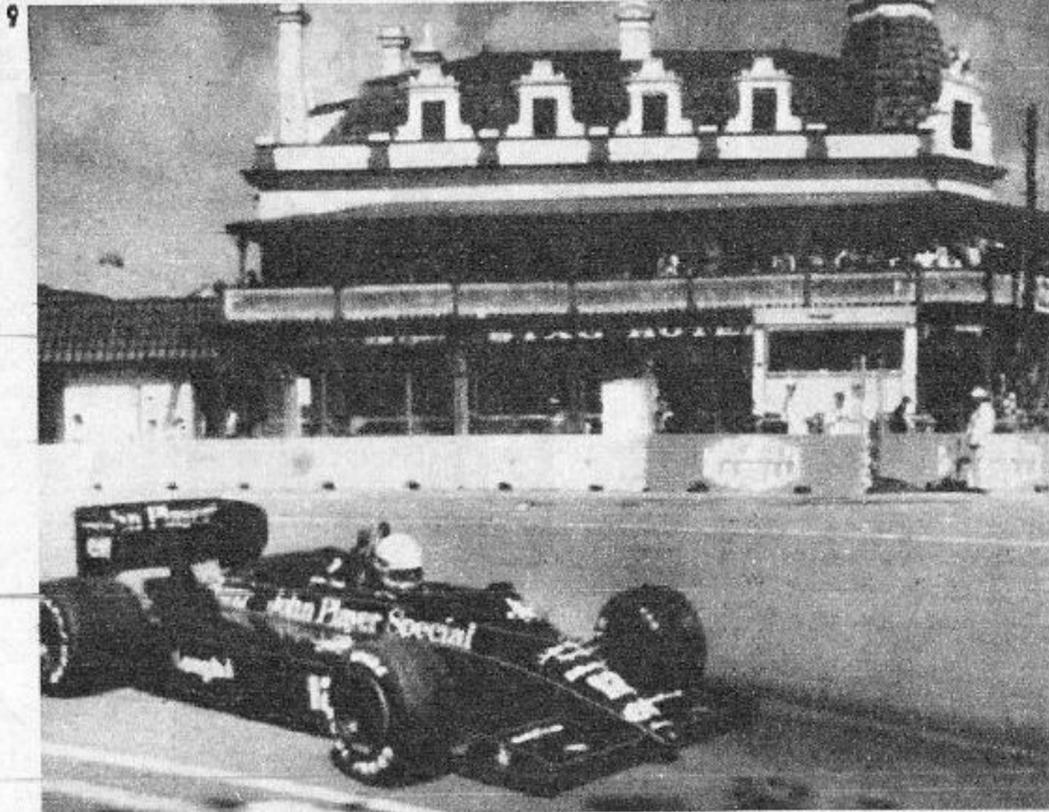
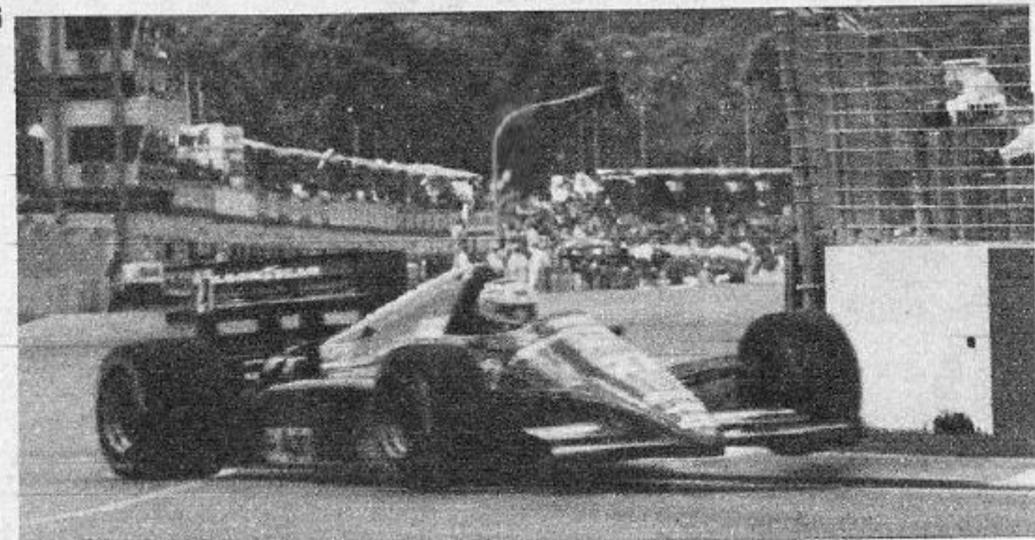
Todo parecía destinado a terminar con el tan a menudo abuchead "God save the Queen" o, en todo caso, con el himno brasleño, ejecutado en homenaje al flamante Campeón ...

Concluyó con la reiteración (por segundo año consecutivo) de la Marsellesa en honor del dueño del simbólico podio anual, no por casualidad el mismo del de la carrera. ¿Qué tal si volvemos sobre el agitado romance de la australiana con el astro francés? ...



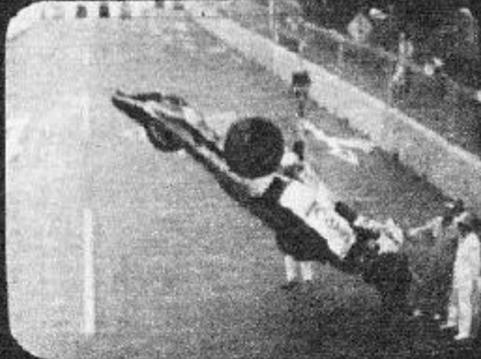
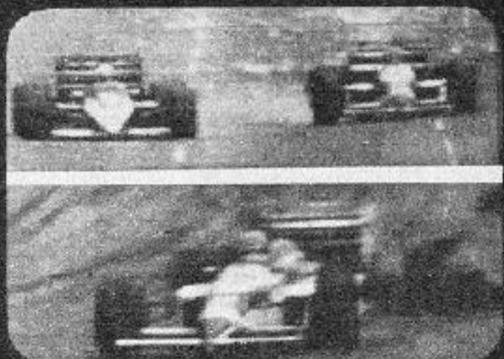


1) Final feliz para el as gaio. Llegó y dejó su auto poco más allá 2) y festeja como nunca. 3) Había empezado a hacerlo el viernes 24, en vejada compartida con "Miss Australia" y una "princesa" ... 4) Tan lindas como el marco: la bella Adelaida 5) Y por supuesto, mucho más agradable que el "oui" que un oficial de pista le canta al desoido Mansell ... 7) Así anduvo Piquet en casi todo el trámite ... 7) batió el record de vuelta precisamente en la última. Nunca bajó los brazos ... 8) Prost (con Piquet) atacan con champagne a Balestre, y éste "baña" al bicampeón con ... un ¿matuteo? (ver trazas en el luzzo). 5) Alboroto on la Ferrari ya 'desparada' al mismo comienzo ... ?) Senna, infortunado pero en excelente escenografía



LA NOVELA EN VIDEO TAPE ...

Diez giros y el Minardi de Nannini ya "reventó" contra un muro. A los 31, mecánicos de McLaren torcejean con la rueda "ahé" de Prost. Más de 20 segundos perdidos... Van 62 vueltas y Rosberg contempla la cubierta que lo tracionó yendo en punta. Acaban de cumplirse 63 y se desata el drama: Prost ya superó a Mansell, cuyo neumático trasero izquierdo ahora está a 300km/h. El Williams se desequilibra (lógicamente, queda como en dos ruedas), un Ligier lo pasa. Nigel "peludea" y logra pegar suave y sesgado contra un parapeto en la vía de escape. Trata de dar marcha atrás: inútil. Esa goma...





Colección
GORSA

Jorge Recalde - Jorge Del Buono
AUDI COUPE QUATTRO
28° Rally de San Remo (Italia)
CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY 1986

Fotos: Néstor Palmietti

Técnica

desde
U.S.A.



ILLMOR/CHEVROLET INDY V8

PURA SANGRE DE CARRERA

Rick Mears como el Penske PC15-Chevrolet en Long Beach pero abandonó con problemas de motor. El Illmor había debutado en la carrera de apertura del Iomeo 1986 en Phoenix con Al Unser Sr. y también abandonó, debido a un alerón flojo. Allí volvió (con Meats ahora) hace poco, y largó 2º relegándolo nuevos problemas posteriormente.

La alianza entre Chevrolet, su filial inglesa Ilmor Engineering y Penske Racing, ha posibilitado la creación y la participación de este motor V8 en el Campeonato del CART. Sus posibilidades son ciertas y sólo el tiempo determinará si el veterano pero aún exitoso Cosworth tiene en él a un real oponente.

Por Héctor Cademartori
(Desde los Estados Unidos)

De pronto un nombre largamente asociado con automóviles, sale al ruedo para presentar batalla en el más sofisticado círculo de competición en los Estados Unidos: Indy Cars.

El nombre en cuestión, Chevrolet, tampoco es desconocido en el más legendario óvalo del mundo, Indianápolis, donde un señor Louis Chevrolet participó con un auto de su propio diseño y construcción, que bautizó "Frontenac" en las "500 Millas" de 1916 y 1917.

En rigor de verdad, Louis fue ayudado por su hermano y socio en la empresa, Gaston, a construir, tres años más tarde, un motor que ganó esta tradicional competencia sobre un chasis Monroe.

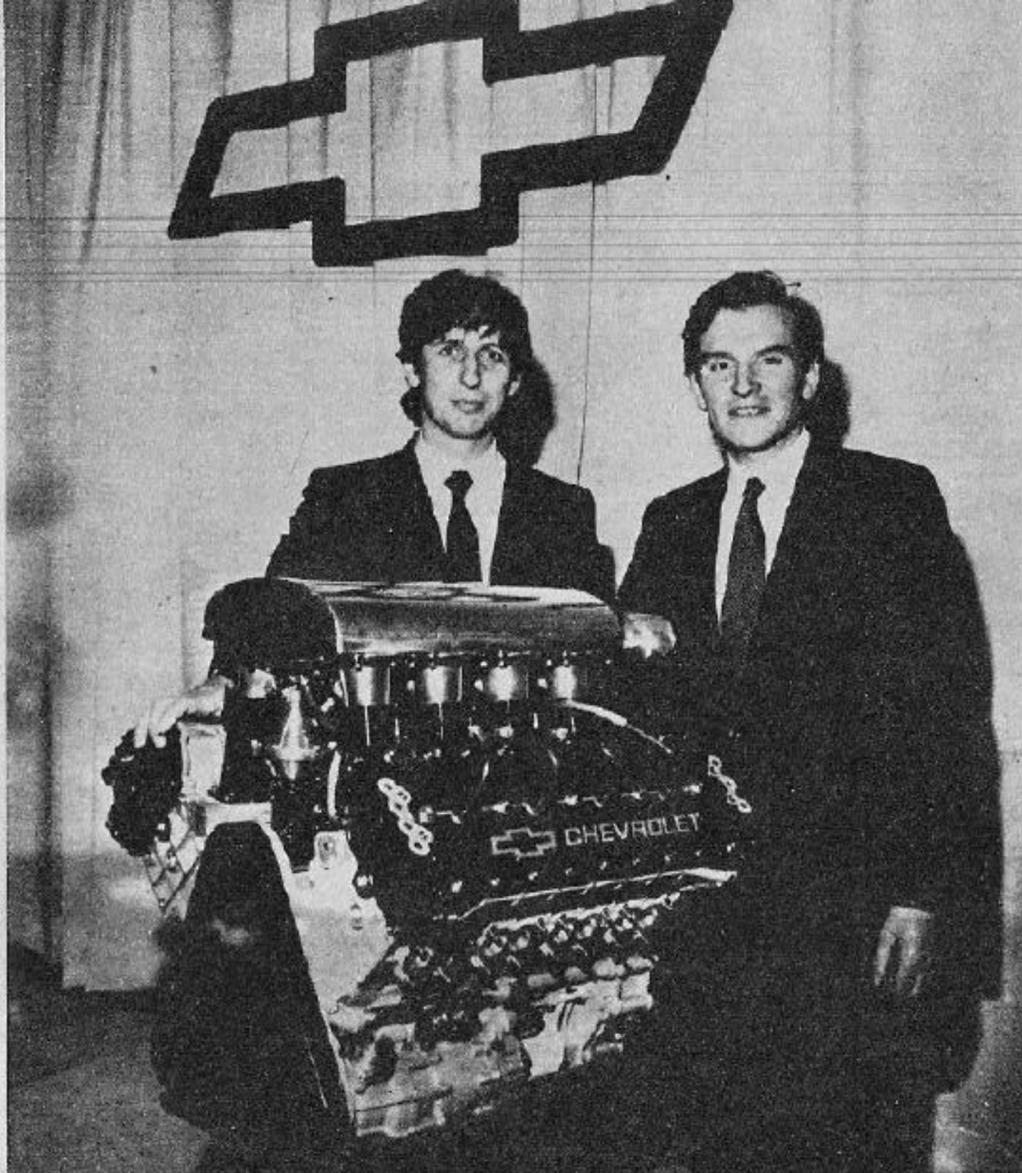
Aquel cuatro cilindros de doble árbol de levas a la cabeza con cuatro válvulas por cilindro, sería un antecesor de este nuevo intento de un motor de la marca de Indy Cars, pero ahora no basándose en una planta matriz de producción sino con un verdadero "pura sangre".

Este V8 es el más pequeño que Chevrolet haya construido, y seguramente el más potente, con unos 700 HP que harían empujar las antiparras de don Louis Chevrolet.

Este proyecto nació a través de una de las filiales de la marca, Ilmor Engineering, ubicada en la villa de Brixworth, condado de Northamptonshire, en Inglaterra.

Esta moderna planta, que realiza trabajos especiales para Chevrolet en el rubro propulsores, ha puesto un motor en la escena norteamericana, demostrando una vez más que, de una forma u otra, los ingleses siguen siendo el centro de la industria de competición mundial en los últimos 25 años porque, es innegable, cada vez que alguien quiere fabricar un auto que funcione, tiene que ir a Las Islas...

Hoy día, nuestros lectores ya están familiarizados con esto; los Indy Cars han evolucionado, convirtiéndose en una categoría que se mueve en todo tipo de escenarios, desde los superve-



Al Unser en Indy. Montado sobre el Penske PC15 clasificó en segunda fila y abandonó con problemas de presión de aceite.

Los responsables de Ilmor Engineering, la filial inglesa de Chevrolet: a la izquierda, Mario Illien, y a la derecha, Paul Morgan, con su creación, el 2,6 litro V8 turbo.

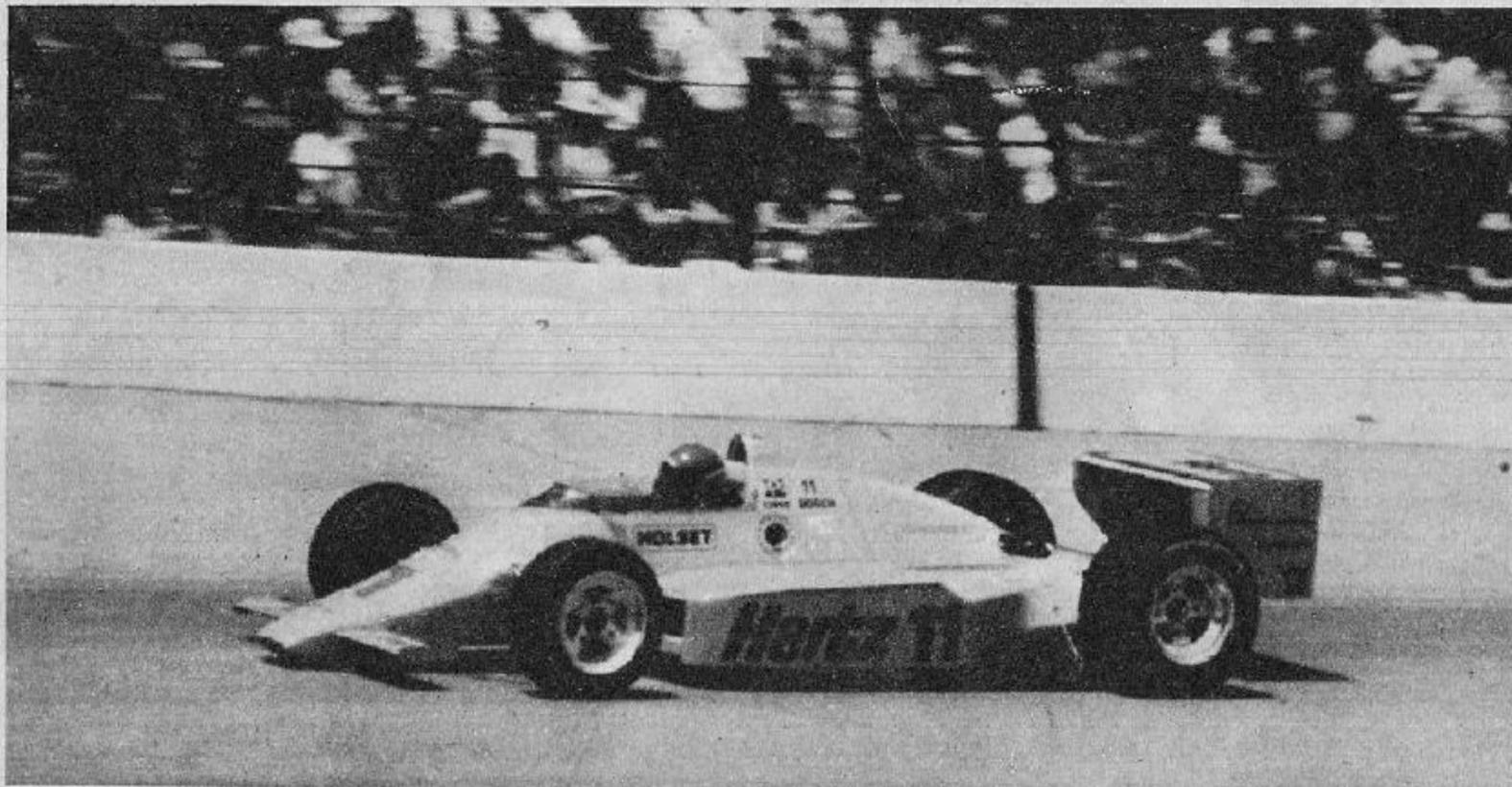
locos óvalos hasta verdaderos circuitos tipo Grand Prix y algunos insultantes trazados callejeros, pero eso es otra historia...

Queremos significar con esto, que los motores que deban propulsar estos autos del CART, obligatoriamente deben ofrecer una versatilidad de rendimiento, y frente a esta realidad no es sorprendente que un motor de origen "GP" sea el dominador actual entre ellos.

Justamente en ocasión de las últimas "Indy 500", hace unos meses, tuve ocasión de conversar con Mario Illien, quien junto a su socio Paul Morgan, conforman el nombre de la sociedad, y comentó sobre este producto de su creación: "Si bien la similitud con el Cosworth es real, nosotros hemos podido crear un motor más liviano y más pequeño justamente

FICHA TECNICA

Motor V8 a 90 grados DOHC, 4 válvulas por cilindro.
Diámetro y carrera: 88 x 54,4 mm.
Cilindrada: 2,65 litro.
Compresión: 11,1
Potencia: 720 HP a 10 750 rpm.
Régimen máximo: 11 600 rpm.
Combustible: Metanol 100%.
Sistema de alimentación: Inyección.
Encendido: Electrónico.
Turbocompresor: Holset. Presión controlada a 8,8 libras/pulg.².
Sistema de lubricación: cárter seco.
Refrigeración: por líquido.
Dimensiones
Largo: 580 mm.
Alto: 629 mm.
Ancho: 654 mm.
Peso vacío: 147,4 Kg incluyendo embrague.



Revista CORSA N° 1061. Director: Jorge Auge Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 8°, 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 Corisa 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: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Hyela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Hoca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Noviembre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

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

porque este motor nació como 2,6 y no como 3 litros. Obviamente, este ahorro de peso permite reubicar el lastre necesario para completar los requerimientos del CART donde es más conveniente, y sus dimensiones permiten mejorar el aspecto aerodinámico. Como notarás, el auto es mucho más estilizado en la parte trasera, que los equipados con Cosworth.

"En los circuitos mixtos no existen grandes secretos, excepto los normales derivados de la exigencia de la competición, pero es en los óvalos donde los problemas se multiplican.

"En estos, la variación de régimen es de apenas unas 400 rpm, lo que no es suficiente para que el motor descansa y surgen entonces problemas estructurales. Al no haber cambios de marcha, no existen los momentos para que el aceite suba a los aros.

"Con el metanol que se utiliza en estos motores, existe una considerable presión que en gran medida pasa hacia abajo, hacia el cárter. Esto recalienta aún más los pistones, y el estrés se nota en los aros. Es en estos momentos cuando los aros superiores no reciben aceite y puede suceder cualquier cosa...

"Otro de los grandes problemas de los superspeedways es la vibración. En orden de evitar que la resonancia de las vibraciones torsionales destruya el motor, es necesario lograr un diseño que evite que el mismo funcione a velocidad constante dentro de esa zona de peligro.

"Nosotros logramos detectar un serio problema de vibración en los árboles de levas; afortunadamente, esto sucedió durante el proceso de experimentación, de forma que pudo ser corregido."

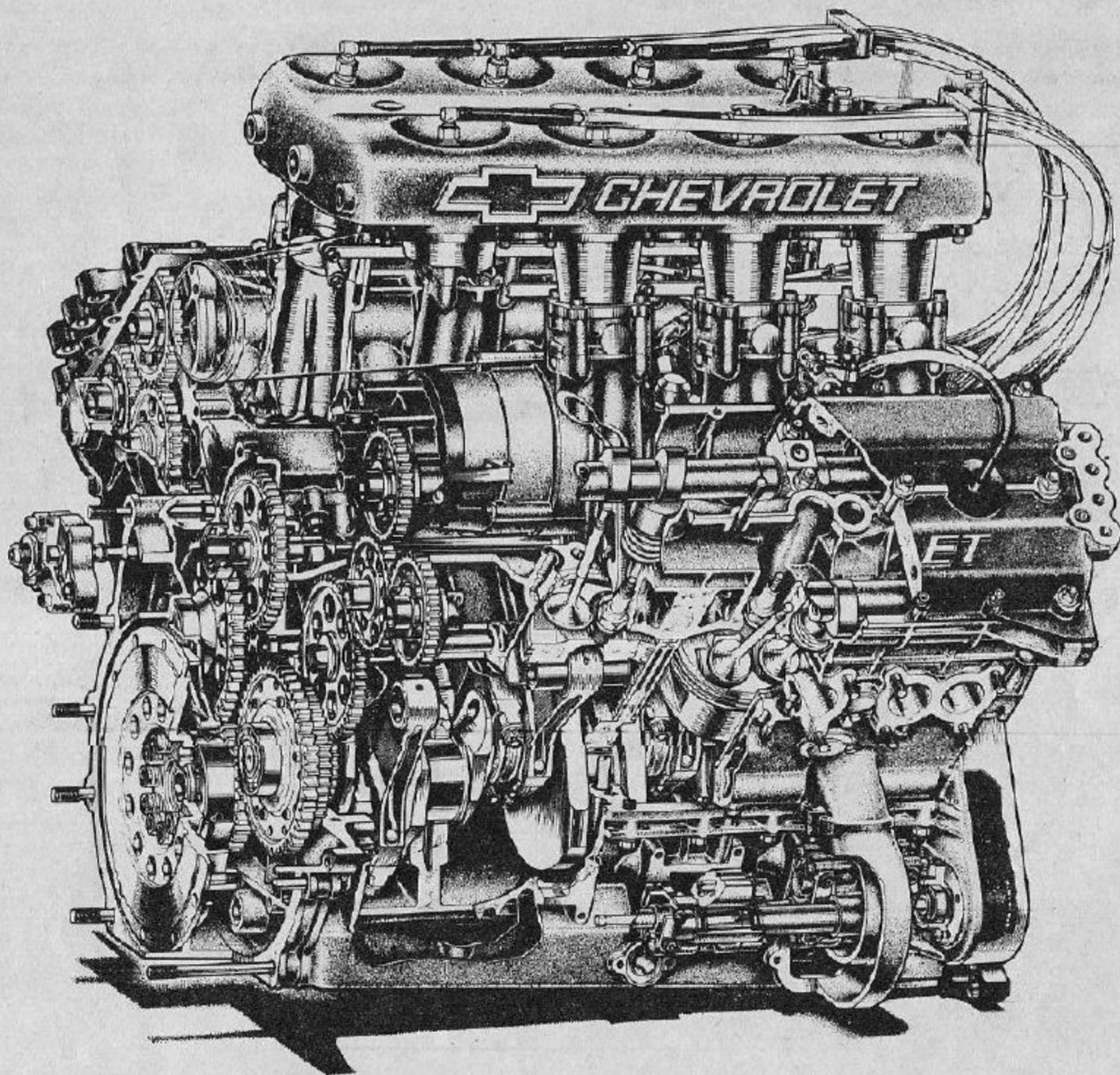
En otro momento, Illien reflexionaba sobre las reglas y lo que estas significan para un diseñador: "Dado que en el CART no se permiten intercambiadores de calor, que la presión del turbo está restringida y el consumo también, esto significa que no pueden conseguirse saltos impresionantes de potencia. Es entonces cuando los pequeños detalles son los que cuentan. Entre las ventajas que estas restricciones ofrecen, se encuentra la mayor durabilidad de estos motores frente a las granadas de mano que propulsan los autos de Fórmula Uno".

Illien estuvo en Cosworth por varios años encargado de la parte motores, así como su socio Morgan; de allí la experiencia de la empresa creadora de este Illmor que, como parte del proyecto, está en las exclusivas manos del equipo Penske, quien tiene a su cargo ponerlo en pista.

En Indy, conducido por Al Unser Sr., consiguió el 5o. mejor tiempo de clasificación, lo que lo colocó en la segunda fila. Problemas de presión de aceite lo relegaron en carrera, pero la balanza se está inclinando y será cuestión de tiempo hasta que la trilogía Illmor/Chevrolet/Penske tenga entre manos un motor competitivo, durable y, porque no, ganador.

Asistimos así a la entrada oficial de una fábrica General Motors al circuito de los Indy Cars. Si esta movida resulta exitosa, seguramente otras seguirán; y si no lo es, las otras van a participar igual, pierdan cuidado.

CORAZON, VENAS Y ARTERIAS...



Existen ciertas restricciones en el reglamento del CART que se suman a la que mencionamos en el cuerpo de esta nota sobre la prohibición de intercambiadores de calor, como por ejemplo la prohibición de motores de más de ocho cilindros, con lo que la adopción de un V8 no es pura casualidad.

En este caso es un "V" de 90 grados con cilindros y tapas fundidos en arena. El block de una pieza es "convencional", "a la Cosworth", con cinco bancadas que se forman mediante cinco "puentes" que atraviesan el cárter y son típicos de los motores de carrera modernos, que se utilizan como partes estructurales del chasis y permiten controlar las demandas torsionales del motor.

El cigüeñal de aleación de acero torcido es del tipo plano de 180°, en lugar de 90° como es típico en los motores de producción.

Esto permite, para explicarlo sencillamente, que cada grupo de cilindros funcione como si fuera un cuatro cilindros, con espacios en encendido parejo. Los cigüeñales del tipo plano son, además, más livianos y sujetos a menor "stress".

Los elementos internos del motor deben soportar un régimen máximo

de 11.600 rpm., con lo que las bielas son de aleación de acero, torcidas y maquinadas, y mueven pistones (de tres aros, dos de compresión y el "rascaaceite") que soportan una compresión de 11 a 1.

La tapa aloja cuatro válvulas por cilindro con una bujía central de 12mm, que son comandadas por dos árboles de levas por grupo.

Las tapas en sí, con generosos pasajes de agua, están coronadas por coberturas de válvulas de aleación de magnesio, que están reforzadas estructuralmente pues en sus extremos, como en el Cosworth, se unen al chasis.

En la sección trasera el motor muestra una cascada de engranajes que comandan los árboles de levas desde el cigüeñal.

En el corte adjunto se aprecia un engranaje central, este mueve el eje secundario que corre hacia adelante por el medio de la "V" y mueve, a la mitad de la velocidad del cigüeñal, un alternador coaxial y el distribuidor, además de la unidad que controla la inyección.

Un engranaje conectado a este eje secundario, mueve la bomba de alta mecánica, ubicada junto a los tanques, mediante un cable flexible.

Finalmente el eje auxiliar termina

en una correa dentada dentro de una tapa triangular de aluminio en la parte frontal del Chevrolet V8. Esta correa es solidaria a dos coronas en la parte inferior, de cada lado del triángulo, que ponen en funciones a sendas bombas de aceite que succionan de cada lado, asegurando que independientemente del frenado, la aceleración o la inclinación del auto, todo el aceite del cárter vuelva al tanque recuperador.

La otra corona mueve la bomba de agua centrífuga, la de presión de aceite y la de centrifugación del aceite. Esta última toma el aceite de las bombas del cárter que se ha mezclado con aire, y lo purifica antes de enviarlo al tanque. El aire limpio del filtro es enviado externamente hacia el frente del block y hasta el conducto principal de aceite.

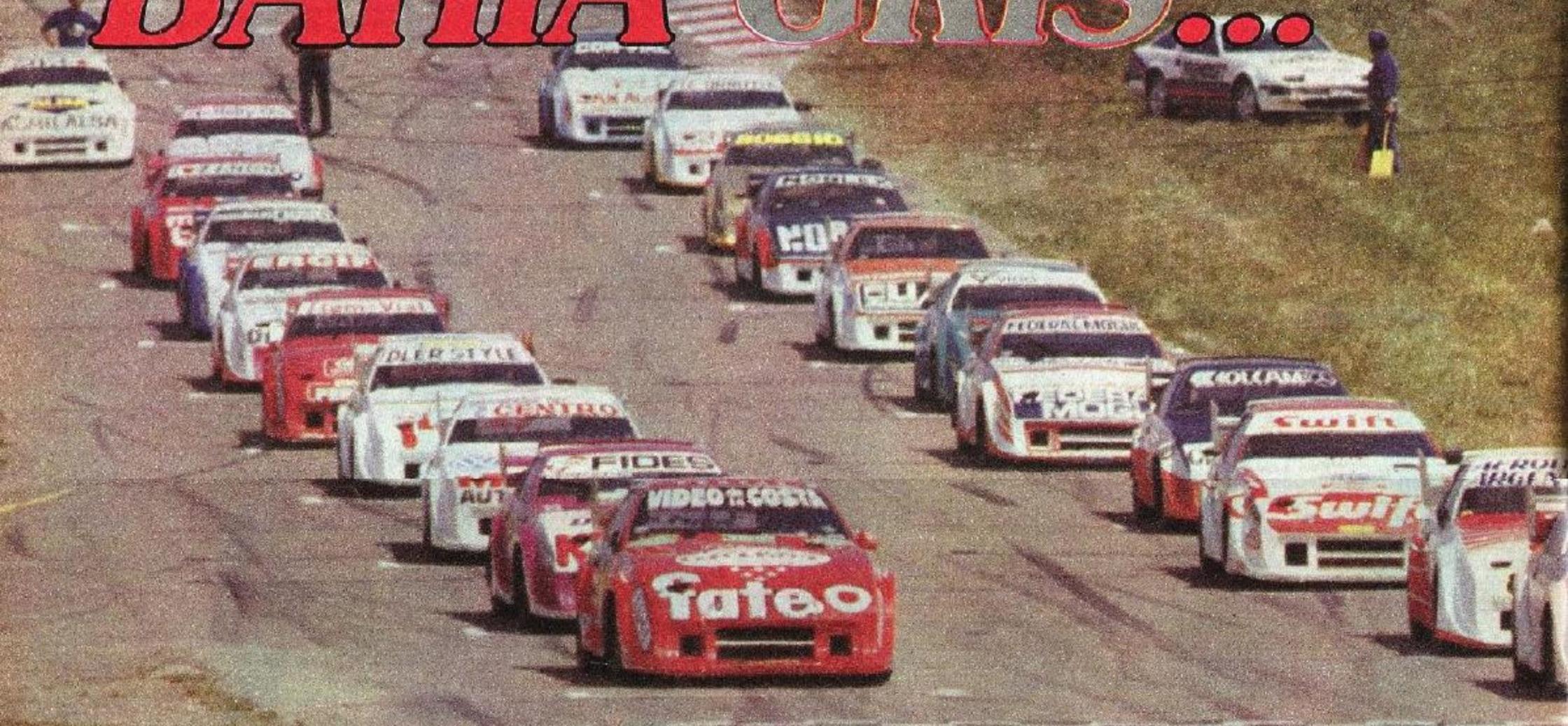
El diseño es muy similar al del Cosworth pero siempre se debe considerar que a este nivel de mecánica, decir que el Illmor es un Cosworth es mucho más fácil que construirlo y, aún así, las diferencias con el legendario motor inglés son suficientes como para hacer la aclaración de que "cualquier semejanza con motores conocidos, es pura coincidencia..."

Revisando Apuntes

Más Fotos - Apóstillas - Conclusiones

DATSUN 280 ZX Y NISSAN 300 ZX EN BAHIA BLANCA, PCIA. DE BUENOS AIRES

BAHIA GRIS





En efecto, grises sombras vuelven a poblar el ámbito del Club Argentino de Pilotos. Dos competencias de desacostumbrado bajo nivel en cuanto a espectáculo y descontento general de parte de los protagonistas marcan ese decaimiento.



1) El grupo de las Nissan 300 ZX (a punto de largar) Sobre la derecha, Oltra, Mayorga y Monguzzi' en los primeros puestas y a la izquierda, Cocho delante de Der Ohanesian y Mustata. Eran los primeros metros de carrera. 2) El 'Pace Car' conducido por Pairetti a punto de salir a la vuelta previa de los Datsun. Detrás Rementeria -el ganador- Musso y Sancho. 3) Apenas bajó de su auto, 'Cocho' López fue levantado en andas por sus mecánicos y de esa forma dio un 'pasito'. La euforia por la conquista del segundo campeonato en el C.A.P. fue sobria. 4) Feliz cumpleaños!.. le dijeron 'Lalo' Zabala y 'Tim' Pairetti a Gustavo Der Ohanesian, que ese día cumplió 23 años, logrando como regalo el segundo puesto entre los Nissan.

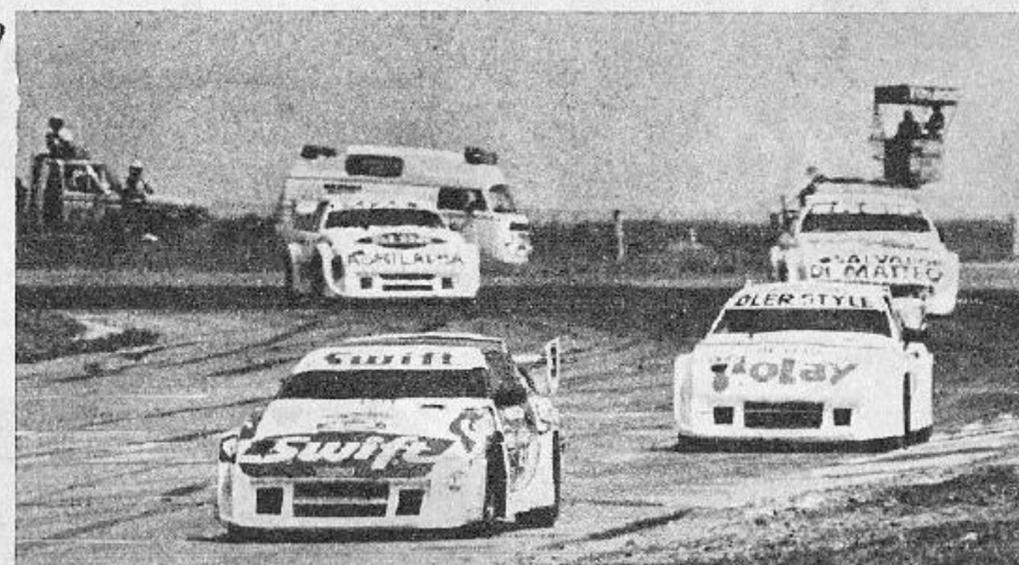
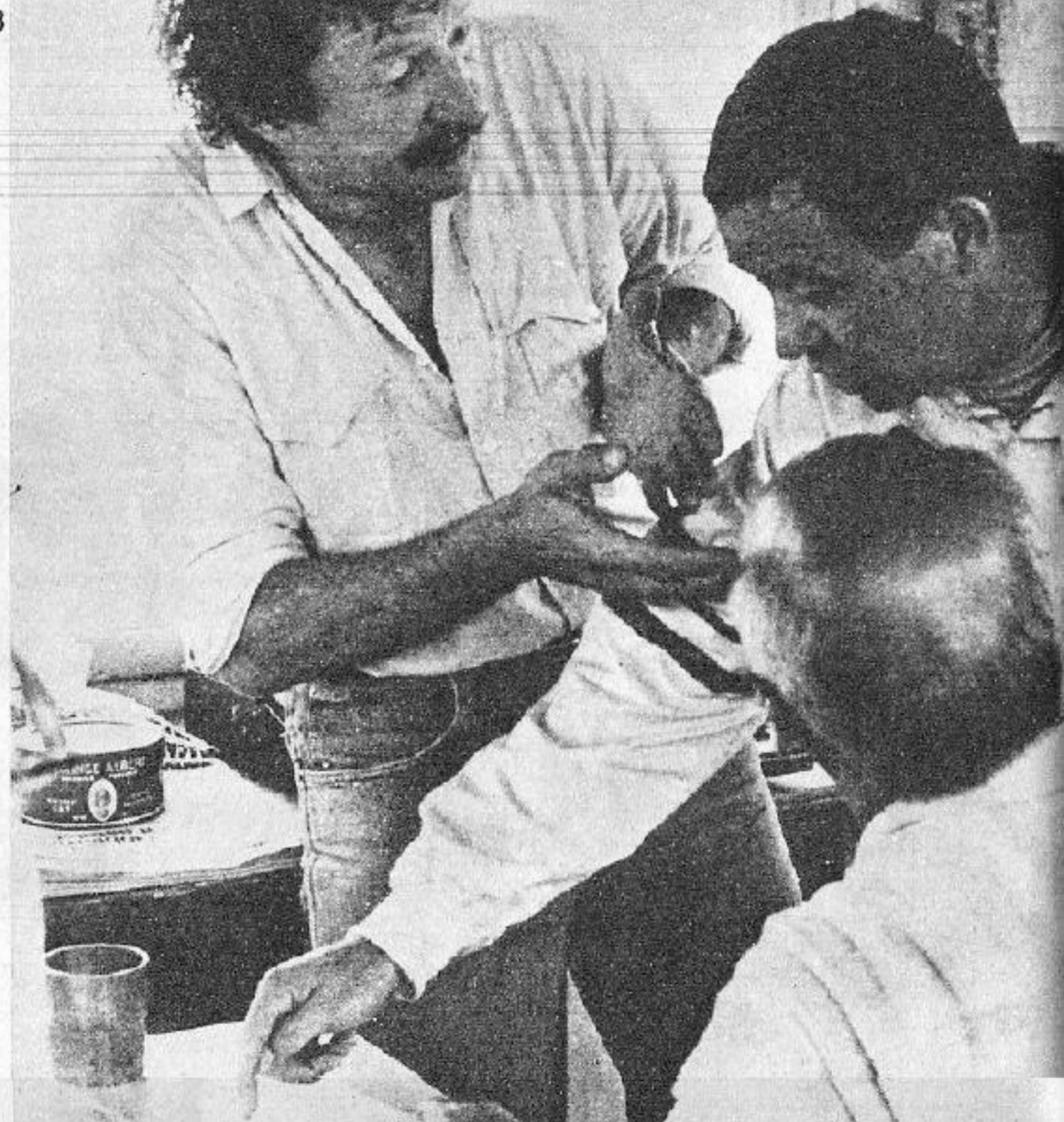
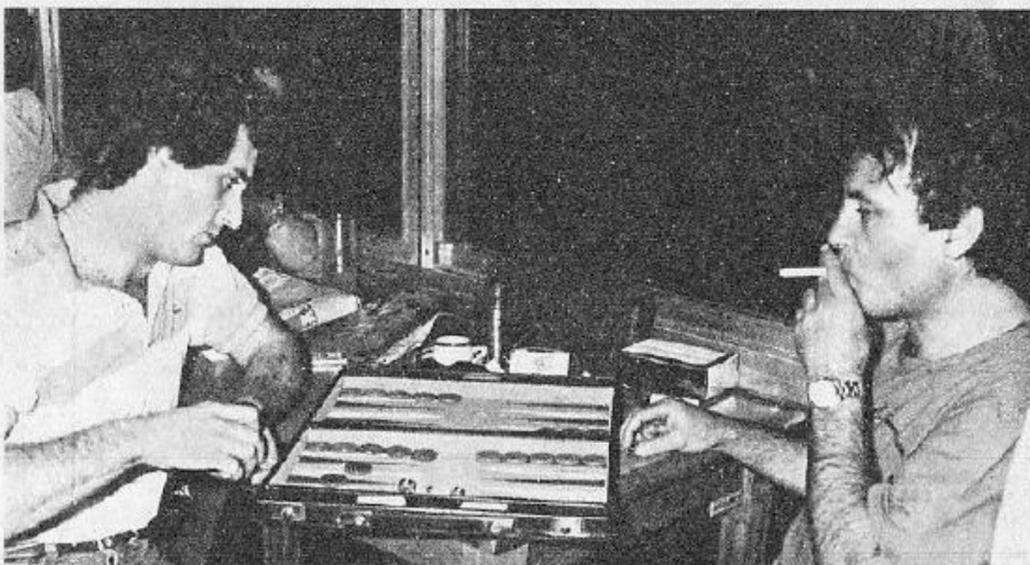
Deportivamente muy poco —o casi nada— queda para analizar luego de lo sucedido hace dos semanas en el Autódromo "Ciudad de Bahía Blanca". Algo anormal está ocurriendo, y son varios los factores recurrentes para fundamentar un estado de cosas que, indudablemente, no es el ideal.

Sabemos que en el seno del club Argentino de Pilotos ese aspecto preocupa, a punto tal que el sábado previo a la competencia bahiense se improvisó una reunión privada de pilotos y autoridades para buscar la manera de salvar este difícil escollo, aunque nada pudimos saber de boca de los convocados, pero sí es indudable —por lo visto— que la solución, al menos por ahora, no apareció.

En el aeropuerto de Bahía Blanca, Gabriel Rates nos destilaba su opinión en estos términos: "Me voy del C.A.P. porque no quiero seguir tolerando todas las cosas que suceden. Pienso que la falla aquí es la cabeza y eso hace a que el resto no funcione en la medida que debe ser. Comparto la decisión del 'Flaco' Traverso, al retirarse impotente frente a una situación para nada normal. Además, el 'Uno' debe ser ejemplo de trabajo y dedicación, pero sucede que 'Cocho' apareció el sábado por el autódromo, dio unas pocas vueltas, hizo el tiempo y guardó el auto, mientras el resto estábamos desde el viernes trabajando como locos y sin encontrar rendi-

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Bahía Blanca Automóvil Club
Promotor: Carlos Alberto Pairetti
Accesos: Dos de tierra, en buen estado. 4 puntos.
Controles: Buenos. 4 puntos.
Comodidades: Regulares. 2 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 5 puntos.
Boxes: Buenos. 4 puntos.
Promoción del espectáculo: Buena. 4 puntos.
Facilidades para las transmisiones: Regulares. 2 puntos.
Puntualidad: Buena. 3 puntos.
Total: 34 puntos (Ideal: 45 puntos).



miento. Pienso que la cosa no es pareja para todos... En rally, yo soy el "Uno" y sin embargo recorro las rutas de cada prueba una, dos o cinco veces si es necesario, trabajando en la misma forma que los demás, sin tratar de lograr ninguna ventaja extra por la situación que, deportivamente, ostento".

Se nos ocurre que en este momento ni el C.A.P. (ni ninguna otra categoría) puede darse el lujo de mirar tranquilamente como "emigran" figuras importantes, ya sea en cuanto a nivel popular como por condiciones de manejo. La cifra de los que optan por un "retiro" debe ser un alerta, y tiene que tomarse con la seriedad que el caso impone.

Solo así el Campeonato Argentino de Pilotos recobrará el brillo que mostró no hace mucho... Buen nivel, carreras peleadas (tal como es su norma) y participación de figuras identificadas con el público.

Por Oscar Izzo
Fotos: Juano Fernández

Lo molesto: El fuerte viento (70 km/h) que se debió soportar durante la jornada clasificatoria del sábado.

Lo bueno: La excelente predisposición de todos los integrantes de la Comisión directiva del Bahía Blanca Automóvil Club, que trabajaron a conciencia y solucionaron con prontitud cualquier problema.

Lo feo: Las quejas y las acusaciones que varios pilotos efectuaron contra otros, casi como un susurro y que luego no efectivizaron formalmente.

Lo alarmante: La diferencia sideral que se apreció (Otra aparte) entre "Cocho" López y el resto en los Nissan, y en los Datsun, entre Alejandro Rementeña respecto a Musso y Sancho.

Lo criticable: La vehemencia de algunos que se dedicaron más a golpear los autos de otros que a correr.

La queja: De Fernando Crocetti: "No tengo ninguna esperanza... No anda el chasis ni el motor".

La duda: ¿Dónde se hará el Coronación del C.A.P.?

La irregularidad: El sábado, mientras los controles estaban desviando hacia parque cerrado a los Nissan que habían terminado su prueba de clasificación,

LUCES Y SOMBRAS

en la zona de boxes había cuatro cupés 300 ZX con sus mecánicos trabajando alrededor. ¿Las autoridades de la carrera? Bien, gracias... No pasó nada, pero queda el margen de la duda.

La felicitación: A Gustavo Der Ohanessian, que el día de la carrera en Bahía Blanca (26/10) cumplió 23 años.

El agradecimiento: De Carlos "Lalo" Zabala hacia "Tito" Vitelli y los integrantes de su equipo: "Estoy muy conforme porque el auto arumentó su rendimiento".

El proyecto: De Rubén César Daray: "El año que viene quiero hacer T.C. con "Cacho" Moure, y me gustaría que sea con un Ford y con Herceg".

La reparación: de Daniel Mustafá, a quien la C.D.A. lo autorizó a participar a pesar de que su suspensión vencía al día siguiente de la carrera en Bahía Blanca.

La prohibición deseada: A los pilotos del C.A.P. para que no hagan declaraciones que afecten la imagen de la categoría.

La medida: Con la que osvaldo "Cocho"

López y todo su equipo festejaron la obtención del segundo campeonato en el C.A.P.

Lo inútil: La discusión que mantuvo Manguzzi con el comisario Deportivo Rodríguez. La exclusión estaba determinada y nada hubiera variado las cosas.

La odisea: De quienes eligieron el avión para regresar a Buenos Aires. Hubo demoras en los vuelos, y para colmo la tormenta que se desató el domingo a la noche sobre Bahía Blanca complicó más el panorama. El aeropuerto bahiense parecía la calle de boxes del autódromo, ya que la mayoría de los que horas antes aparecieron, hundados en sus antillanas, se paseaban por el hall o recataban en alguna mesa de la confitería a la espera de poder volar.

Lo sugestivo: Que nadie haya querido hablar sobre lo tratado en la misteriosa reunión que mantuvieron pilotos y autoridades del C.A.P. el sábado por la noche.

El temor: De Silvio Oltra el sábado: "El motor está consumiendo mucho aceite y no sé si va a aguantar toda la carrera." Finalmente no aguantó.



10

CAMPEONATOS

DATSUN 280 ZX

Rementeria, 155 puntos; Cerquetti, 118; Sancho, 66; Redolfi, 60; Zenklusen, 59; Lavarri y Musso, 51; Gonzalez y Cano, 46; Pairetti (h), 45; R. Zanatta, 42; Cura, 31; Harpe, 28; Zabala, 27; Torrás, 23; O. Zanatta, 22; Sapino, 16; Marianovic, 15; Ferrari y Tuero, 13; Boni, 9; Bulla, 8; Capra, 7; Sotro, 6; Moralinos y Chehede, 4; Cao, Heritier y Pivara, 2; Basco, 1.

NISSAN 300 ZX

López, 197 puntos; Traverso, 119; Oltra, 100; Bessone, 93; Fernandino, 61; Der Ohanessian, 57; Rates, 51; Mayorga, 44; Olmi, 38; Monguzzi, 29; Guerra, 27; Luaces, 26; Crocetti, 20; R. Zanatta, 16; Urrutia, 15; Picelli y Larroca, 14; Del Rio, 13; Boggio, 10; Vico, 4; Costanzo, Bergallo, Zampa y Daray, 3; Rodríguez Marsilli, 2.
Próxim competencia: el 23 de noviembre en Santa Fe (a confirmar).



DATSUN 280 ZX a CARLOS PAIRETTI (h)



5) Del C.A.P. se va por propia voluntad, pero del avión lo "bajaron" y Gabriel Rates -junto a Carlos Pedemera- debieron esperar "el de atrás" para volver de Bahía Blanca a Buenos Aires. 6) El cordón Ferrari, (Austral-Bahía Blanca) solucionando los problemas de Pairetti y Mayorga. 7) Matizando la espera, "Tito" Bessone y Juan C. Larroca en una "tonida" de backgammon. 8) Un momento de la prolongada discusión entre Monguzzi, Fernandino y el Comisario Deportivo Rodríguez, quien estuvo en la primera curva cuando Monguzzi lo "sacó" afuera a Fernandino, determinando su exclusión. 9) El lote compuesto por Monguzzi, Zanatta, Olmi (ambos de buen trabajo) y el entonces ascendente Fernandino. 10) Musso y Sancho peleando por la segunda colocación. Rementeria ya se había distanciado, y de pronto un problema de Sancho con una cubría le dejó a Musso el puesto de escolta.

¿QUIEN ES REMENTERIA?



Tal vez muchos se pregunten lo del título, ya que durante seis competencias de esta temporada ocupó el escalón más alto del podio. Para satisfacer esa inquietud, y a la vez como carta -tardía pero valedera- de presentación brindamos algunos datos sobre Alejandro Rementeria.

Nació en Comodoro Rivadavia el 4 de febrero de 1964, produciendo su debut automovilístico como acompañante en la categoría Hot Rod, cuando apenas contaba con 14 años de edad. Dos años más tarde participó en esa misma especialidad como piloto, continuando luego su trayectoria en el Turismo Nacional Zonal de Comodoro Rivadavia, donde corrió con Fiat y con Peugeot.

Se incorporó al Club Argentino de Pilotos a partir del Premio Coronación de 1984, donde finalizó en el 12º lugar. Durante la pasada temporada siguió al volante de un Datsun 280 ZX y su mejor colocación fue un 5º puesto en la Competencia de Allen. En esta temporada marcha firme en el tope de las posiciones con el título casi a la vista, luego de haber triunfado en Mendoza, Allen, Santa Rosa, Buenos Aires, Rio cuarto y Bahía Blanca.

NISSAN 300 ZX a ESTEBAN FERNANDINO



Porque largó desde la última fila y protagonizó una remontada excelente, a un ritmo regular. Manejó sin errores y fue escalando progresivamente, llegando al décimo puesto en la sexta vuelta, hilvanando a partir de allí un avance que lo llevó al quinto lugar en la vuelta 17ma. Posteriormente, debido al toque con Monguzzi quedó relegado al séptimo puesto, ascendiendo uno al determinarse la exclusión del cordobés.

Silvio Oltra luego de la clasificación... "ASI LOGRE LA POLE"



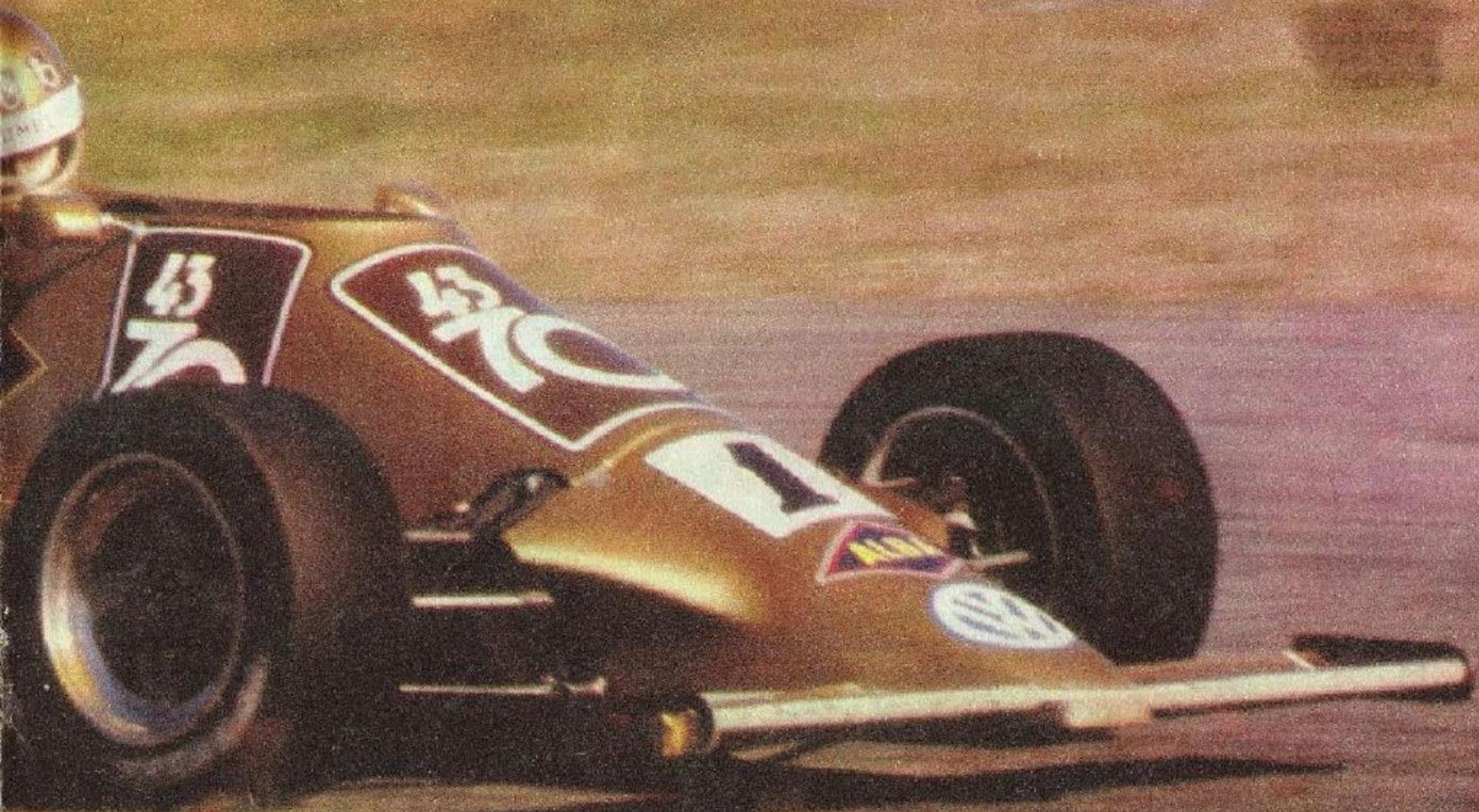
"Trabajar para lograr un buen registro en la prueba de clasificación fue bastante difícil. Empecé a guiar el viernes, logrando 1m.22s.81, pero el sábado, en los entrenamientos, no pude bajar del 1m.24s. Para la prueba de clasificación modificamos algunos aspectos de la puesta a punto: comprimimos más los amortiguadores, trabajamos con una alineación más cerrada, y en la parte aerodinámica, sobre los alerones y el canalizador de aire del techo, logrando con esto 1m.23s.01. Luego salió "Cocho" y mejoró ese tiempo, por lo que volví a la pista con gomas nuevas, guiando en 16 oportunidades para arribar al 1m.22s.70 que me valió la pole position".

Guillermo Maldonado
BERTA III-VW 1500

CAMPEONATO CODASUR 1986 DE FORMULA DOS



Foto. Enrique Bianco



OSCAR LARRAURI, luego de Japón, ya comenzó a pensar sólo en el '87

"AHORA, QUIERO GANAR EL

Habiendo concluido en Fuji el Campeonato Mundial 1986 de Sport Prototipos, era buena la ocasión para conversar con Oscar Rubén Larrauri. El piloto argentino fue este año un protagonista importante de la Endurance, mereciendo un sinnúmero de elogios por sus magníficas performances de la temporada: las buenas actuaciones en la IMSA americana, la profesional tarea en la Copa Renault Alpino, el segundo puesto en Le Mans, la victoria en Jerez y, sin ir más lejos, la "pole" en Japón. Pero sin dudas el halago más importante lo recibió Larrauri de Walter Brun, quien lo contrató tempranamente para asegurarse sus servicios en el team Brun Motorsport con vistas al certamen '87. También Schnitzer lo pretende para conducir uno de los BMW oficiales del nuevo mundial de turismo. Por todo ello era importante el diálogo con el argentino.

—¿Cuál es el balance que hacés de tu temporada 1986?

—Ha sido un año muy positivo, tanto para mí como para los equipos en los cuales competí. Esto se puede ver fácilmente con los títulos de Massimo Sigala en la Copa Alpino y del Brun Motorsport en el Mundial de Sport Prototipos. En lo personal, creo haber hecho muy buena experiencia y demostrado mi capacidad. Creo que el contrato de Brun y las ofertas de Schnitzer son una lógica consecuencia del trabajo realizado. Eso es lo que me deja conforme, como además el hecho de saber, antes de las vacaciones, que tengo asegurada la próxima temporada en Europa, cosa que anteriormente nunca me había ocurrido.

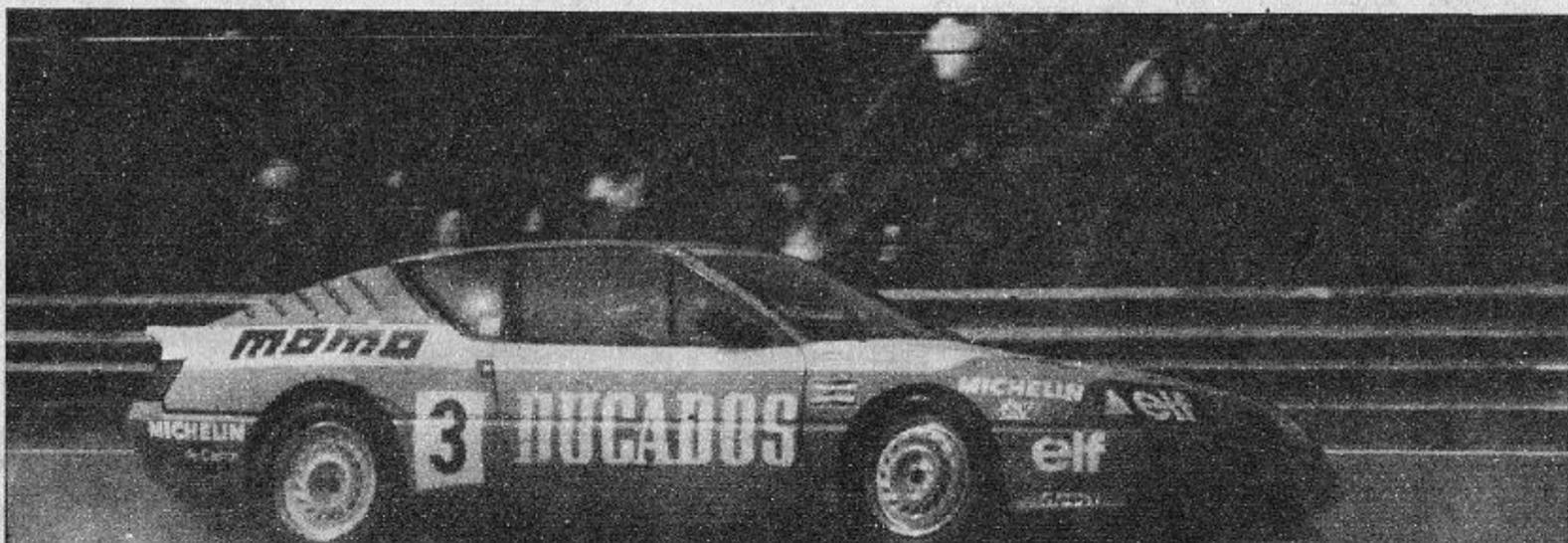
—Lo de la Copa Alpino no daba para más a nivel de resultados, ¿no?

—Cierto. Ya sabía de antemano que esta temporada debía trabajar al servicio de un objetivo del equipo, que por suerte se consiguió. Creo haber puesto todo de mí para colaborar en ese sentido y la prueba es que Massimo también lo entiende así. Carreras como la de Le Mans, en la cual solo trabajé en función del título de Sigala, conteniendo a Schutz, sirven de ejemplo. Realmente me alegró mucho la conquista de Massimo en Jarama, porque se lo merecía y además porque conmigo siempre se ha portado muy bien.

—El año próximo, ¿concentrarás todos los esfuerzos en Endurance?

—En principio, sí, puesto que me interesa pelear el campeonato de conductores. Este año, pese a no contar con los mejores medios estuve muy cerca de aspirar al título; por ello espero con mucho optimismo el '87. Sin embargo, me comprometí a correr las dos primeras carreras de IMSA, que serán Daytona y Miami, con un auto que Brun tiene interés de vender en los EE.UU.

Por otra parte, me habló la gente



CAMPEONATO MUNDIAL



"Poppy" pensativo en primera fila de la grilla en Nurburgring, presto a correr por el Campeonato Alemán; doña también descoló. En el '87, tal parece que su Porsche será el atendido en Suiza... Abajo, a los saltos con el Renault Alpine V6 Turbo.

de Schnitzer para correr con un BMW el próximo Mundial de Grupo A. Como yo tengo un contrato con Brun, todo lo que hice fue decirles que acordaran con Walter la posibilidad de quedar yo libre para correr algunas carreras con aquéllos. En función del acuerdo entre ellos, participaría sólo en las pruebas no coincidentes con las de Endurance. Te reitero que quiero poner todas las energías en el Mundial de Sport Prototipos...

—¿Cómo ves el auto de Brun para pelear el título del año próximo?

—Creo que es un auto de primera línea. Brun ha evolucionado mucho en la segunda parte del campeonato, y eso lo demuestra el hecho de haber logrado las últimas cuatro "poles": Jelinski en Jerez, Boutsen en Spa y Nurburgring, y yo en Fuji. En lo personal esta última me dejó muy conforme, porque pese a no disponer de motor de clasificación ni del diferencial nuevo, pude lograr un excelente balance con las Michelin, que me permitió contrarrestar todo lo demás. Y esto no fue solo en clasificación, sino

que en carrera puntuamos hasta el problema de frenos, y luego pude recuperar tres de las siete vueltas perdidas, haciendo el record de vuelta y girando sensiblemente más rápido que los demás. Sólo espero haber terminado de gastar la racha de mala suerte, en Fuji, ya que las cosas que me han pasado en el año son verdaderamente increíbles.

—¿Cuál será la estructura organizativa del team Brun para el año próximo?

—Ese es un tema que se está definiendo en estos momentos. La idea es hacer dos equipos con sedes diferentes: uno en Alemania y otro en Lucerna (Suiza). De acuerdo con los contratos publicitarios, Brun me utilizará en uno u otro team, aunque yo preferiría formar parte del equipo alemán, puesto que allí trabajaría gente con la cual estuve este año y que es muy capaz. Lo importante es que tendremos los mismos motores del equipo oficial, es decir los nuevos tres litros refrigerados por agua. Una de las dudas que hay en Brun para el '87 es el rubro neumáticos, porque han recibido una oferta económicamente muy interesante de Goodyear para dejar Michelin. Este es un aspecto en el cual preferiría no innovar. Creo haber demostrado que, trabajando en la puesta a punto, se pueden lograr buenas cosas con la radial francesa. Es un neumático que requiere un reglaje totalmente diferente, con más tracción atrás, menos barra y resortes más duros, usando el diferencial libre. Claro que si el auto no está bien balanceado, las gomas se consumen rápidamente. Además el manejo debe ser más prolijo.

—¿Cómo es posible que se pelee contra el equipo Porsche oficial, cuando son ellos los gestores del desarrollo del auto?

—Creo que el triunfo de Brun, efectivamente demuestra que la empresa no es imposible. Por empezar, Brun es un cliente importante en Porsche, y por lo tanto lo mantienen muy actualizado en los desarrollos. Por otra parte hay que tener en cuenta que el equipo oficial trabaja fundamentalmente en el desarrollo de cosas nuevas, y por lo tanto corre riesgos que nosotros no. Por ejemplo, el cambio semiautomático, que si bien es efectivo, consume potencia y crea algunos problemas extra por el solo hecho de ser un mecanismo adicional en el auto. Otro caso es el del dispositivo ABS de frenado. Es un sistema que quieren adaptar a la competición por una cuestión de seguridad, ya que clasificando, luego de dos o tres bloqueadas estás al borde del reventón... Adoptarlo significa adicionar 50 kg al auto, y por eso Bell pidió en Fuji que se lo sacaran para la carrera. Imaginate que eso representa

casi 1 segundo por vuelta... Yo, con tanque lleno, hacia 1.20.0, y antes de reabastecerme giraba en 1.18.5 sin exigirme. Otra cosa que han desarrollado los de Porsche, es un sensor para saber cuando un neumático pierde presión con respecto al otro a efectos de evitar sorpresas en caso de pilotos sin mucha experiencia.

—¿Cómo ves la Endurance en cuanto a los cambios reglamentarios anunciados por la FISA?

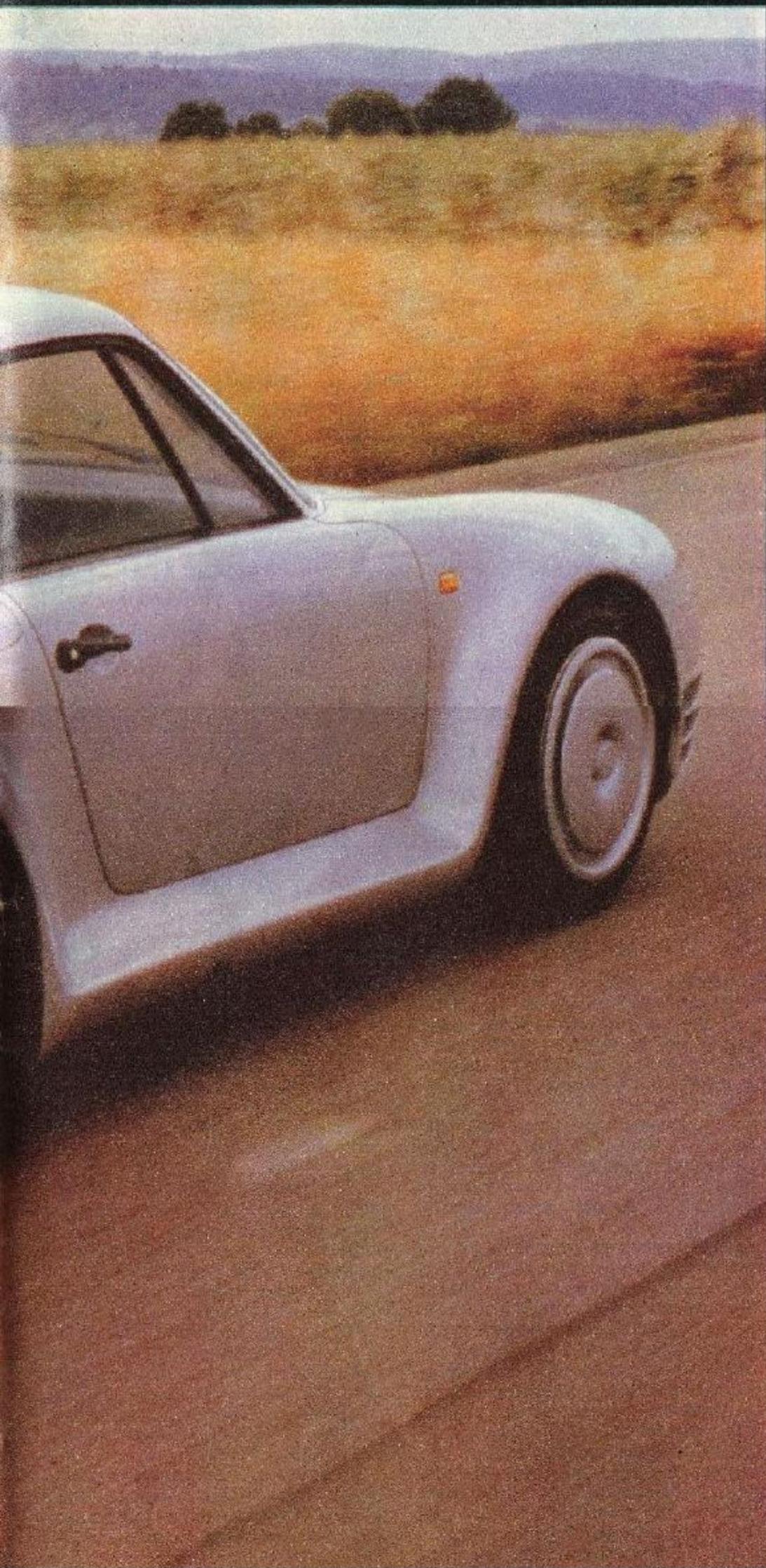
—Para el año próximo la veo bien en lo que respecta al uso de combustible comercial, aunque es exagerado lo relacionado con la reducción de la cantidad de combustible. Creo que esto es una maniobra de FISA en la cual FOCA está detrás, tendiente a disminuir drásticamente las prestaciones de los Sport, a efectos de que la F1 mantenga el primado en cuanto a records, ya que para Ecclestone no es aceptable que haya otra categoría superior en performance... Si bien los ingenieros trabajarán rápidamente en electrónica y en relaciones de compresión, corremos el riesgo de que las carreras se conviertan en "paseos", a raíz del poco combustible disponible. Lo que sí es muy resistido es lo que FISA pretende imponer para el '88, o sea la eliminación de los turbos y la reglamentación basada en cilindrada y no en consumo. Creo que el principio filosófico de la especialidad es la duración y el concurso de las grandes casas constructoras. De ese modo se veta, en cambio, la posibilidad de que muchas fábricas trabajen sobre distintos proyectos motorísticos que luego se equilibran por la performance. De la otra forma, con el mismo reglamento de F1, todo se limitará a tomar el mejor motor de F1, "domesticarlo" y montarlo sobre un chasis cualquiera; cosa que no requiere el concurso de un gran fabricante. Esto ya ocurrió en la época del Cosworth, y se vio en qué terminó todo... Creo que la competitividad obtenida este año, no es para tirarla caprichosamente por la borda.

—Sin embargo, Balestre dice que el objetivo de reglamentar a la categoría por cilindrada, es tratar de llegar a la integración con la IMSA de los Estados Unidos...

—Eso es una utopía, ya que los americanos no tienen problemas en cambiar el reglamento cada dos meses, porque su objetivo es que ninguna marca se "escape" del resto, y esto no se puede hacer en un campeonato mundial que involucre tantos intereses internacionales.

Los conceptos de Larrauri nos dejaron el convencimiento de que el año próximo asistiremos a otra gran temporada del argentino, pero sin duda, mucho más "entusiasmante" que la presente. Lo cual ya es mucho decir.



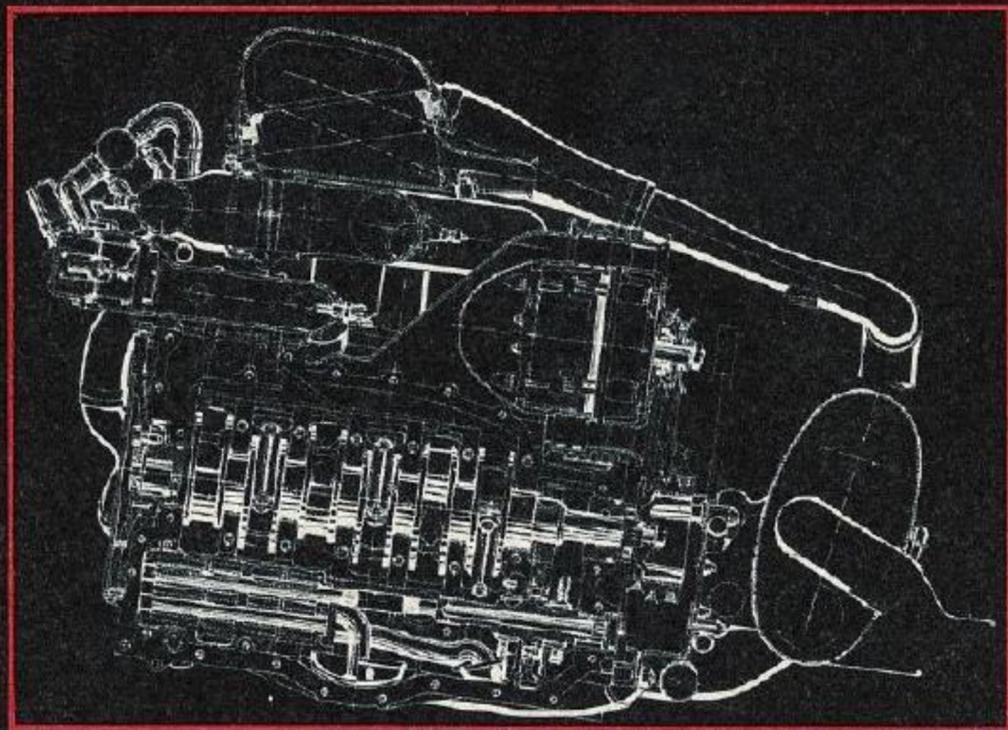


PORSCHE 959

EL GRAN TURISMO DEL MAÑANA, PORSCHE LO TIENE HOY.

"Con este automóvil hemos dominado por vez primera un área técnica que se ubica exactamente entre un auto de gran producción en serie y un pura sangre", manifestó Helmut Bott, alto funcionario del Departamento de Investigación y Desarrollo de Ferdinand Porsche AG. Evidentemente, un rápido análisis de este singular producto así lo confirma.

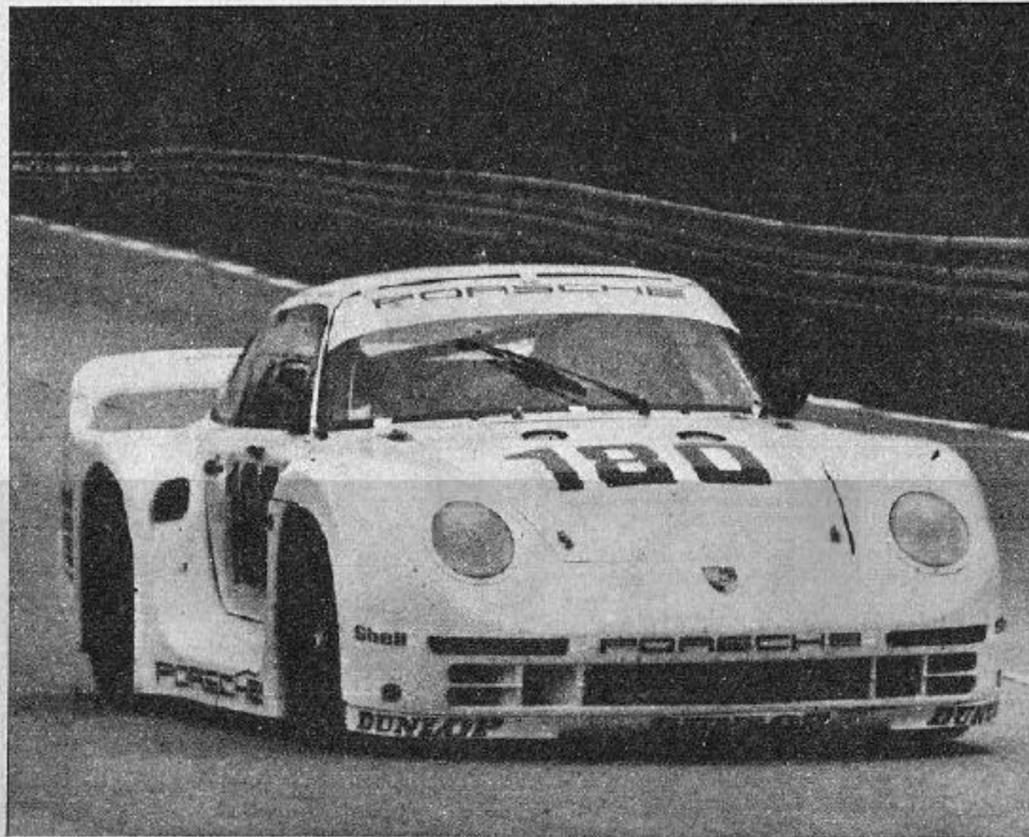
Sergio Marcelo Goldvarg.



El impresionante Porsche lanzado a través de los campos alemanes. En la toma se aprecia claramente su parte trasera, donde los estudios de aerodinámica fueron más complicados. Derecha: Corte longitudinal del motor de seis cilindros opuestos y doble turbo del 959. Produce nada menos que 450 HP.

La idea surgió a raíz de los cambios reglamentarios introducidos en el Grupo "B" en 1980. Porsche decidió por entonces la construcción de un automóvil que posea una ex-

celente performance en rallies, pista, además de una excepcional conducción doméstica. "No imaginábamos ni remotamente la posibilidad de construir un auto solo para



LAS VERSIONES "DA CORSA"

Su primera aparición fue en el Rally Paris-Dakar de 1986 (foto superior) y allí se comprobó lo acertado del esquema de tracción integral. Luego, se presentó en Le Mans (foto inferior) con dos amortiguadores por rueda. La tracción integral se mostró apta para el desafío de la pista.

DISEÑO PURO

En la foto mayor se aprecia la lograda parte trasera del 959, que muestra un heterodoxo alerón mientras que en el extremo superior derecho, en el complejo perfil, se ven las redondeces que lo caracterizan. Derecha abajo, el tablero mantiene la filosofía "911" en los amplios cuadrantes.

LE MANS: APROBADO CON SOBRESALIENTE

Si bien el primer examen deportivo del Porsche 959 se constituyó en un éxito total, éste sólo abarcó los rallies.

Pero marcó un nuevo hito en el campo deportivo, cuando se presentó en el "starting grid" de una competencia de Endurance un auto provisto con tracción integral.

El escenario elegido fue Le Mans, donde el Porsche 961 (en realidad un 959, pero con su potencia de 450 HP incrementada a 680 HP) irrumpió en el semipermanente de La Sarthe el 9 de mayo, en ocasión de los entrenamientos para la tradicional prueba francesa.

El aumento de potencia de la planta motriz, la reducción del peso (de 1.450 kg a 1.150 kg) y la preparación han logrado elevar la velocidad final de 330 km/h a casi 400 km/h.

El auto, conducido por René Melge y Claude Ballot-Léna, había obtenido el lugar N° 26 en la grilla de partida, con un tiempo de 3m43s45/100 superando a máquinas archiprobadas como tres Rondeau, el WM-Peugeot de Dorchy-Pessiot-Haldi, el Nissan R85V de Haseami-Wada-Weaver, los dos Ecasse Ford (Mallock-Wilds-Leslie y Delano-Petery-Hotchkiss), el Sauber-BMW de Bassater-Tapy-Lacaud y otros nombres de jerarquía.

Si bien la actuación en las pruebas clasificatorias era gratificante, la competencia a desarrollarse los días 31 de mayo y 1° de junio daría el veredicto.

En base a una solidez mecánica, tradicional en la marca germana, y gracias a un ritmo regular donde no hubo errores de conducción, la particular máquina número 180 fue escalando posiciones progresivamente, hasta llegar a ubicarse en la séptima posición al concluir la extenuante prueba.

El Porsche 961 dio 320 vueltas al circuito (13 kilómetros cada una) 47 menos que el ganador, el Porsche 962 de Bell-Stuck-Holbert.

Además, este auto con tracción integral se adjudicó el primer puesto en la división GTX, por lo que el debut en el clásico francés no pudo ser más auspicioso.



venderse a 200 pilotos" manifestó Helmuth Bott.

El 911 había demostrado su potencial en uso ciudadano y en rally, además de ser la base para el desarrollo de los Porsche de Grupo 4 y 5. Incluso, se había comprobado que no había posibilidades para un vehículo tracción delantera en el Grupo "B", y era obvio que sólo existían chances de acceder a la punta desarrollando el concepto de un vehículo con tracción integral.

A diferencia de anteriores versiones, este modelo estaba considerado como un laboratorio de pruebas: "Hemos decidido aplicar en este modelo los sistemas y técnicas que nadie había ofrecido hasta la fecha. Una serie de doscientos vehículos era suficiente como para experimentar novísimos desarrollos que posteriormente pueden ser interesantes para aplicar en autos de producción en gran serie. El Porsche 911 de tracción integral fue incluido en nuestras discusiones desde un principio", declaró Bott.

Así, el Departamento de Investigación y Desarrollo presentó al 959 en el Salón de Frankfurt '83 donde obtuvo una repercusión espléndida.

TECNOLOGIA DE AVANZADA

Los test realizados en el túnel de viento corrían paralelamente al desarrollo del casco, combinados con materiales como el aluminio, plástico y

acero. Este desarrollo, efectuado por varios caminos unidos a su vez en un rumbo único, no sólo fue importante para lograr una óptima aerodinamia y una carrocería agradable, sino que no deja de lado la preocupación por el peso del auto, el cual debe ser bien liviano para no afectar la alta performance prevista y el bajo consumo de combustible.

El 959 es la expresión más avanzada del concepto 911, ya que refiere de éste su aspecto general y estructura, incluso mantuvo intacta la distancia entre ejes (2.272 mm).

En cambio, han desaparecido los paragolpes delanteros y traseros, reemplazados por piezas de poliuretano; se usa kevlar y fibra de vidrio en vez de acero, mientras que los paneles de puertas son de aluminio. Con el tratamiento aerodinámico, el Cx del Porsche 911 (0,385) fue reducido en el 959 a sólo 0,31.

Sin embargo, el logro principal fue la reducción a cero del componente vertical de la presión aerodinámica, algo infrecuente en autos de calle y sólo logrado en la Ferrari Testa Rossa.

La aerodinamia, en el caso particular del Porsche 959, fue estrechamente vinculada a la tenuta de ruta.

Ella sólo es posible cuando el despeje del suelo puede adaptarse de acuerdo a los distintos flujos de aire que "atacan" al 959 en marcha. Así, por ejemplo, quien tripule este vehículo, deseará como es lógico, un mínimo



despeje cuando se trate de un andar veloz, en cambio, aumentará la distancia al piso cuando circule por ripio o en calles de pavimento irregular. Como "chiche" adicional, se prevé una posición "top" para circular en caminos especialmente pesados, regulada electrónicamente y con comando hidráulico.

LA TRACCION INTEGRAL

Un auto con todas sus ruedas motrices ofrece claras ventajas para manejarlo, sea en carreras o en terrenos difíciles. En el 959, el reparto de la potencia puede variarse.

En lugar de un diferencial central que desdoble el torque y permita diferentes velocidades de las ruedas delanteras y traseras en curvas, la tracción "Full time" de Porsche utiliza un embrague multiplaca integrado al diferencial delantero. Este consiste en una cámara cubierta de aceite y variando la presión hidráulica se limita el torque transmitido a las ruedas delanteras. El conductor puede seleccionar la limitación del torque de acuerdo a las condiciones de ruta, mientras que un selector electrónico, en caso de deslizamientos de las ruedas traseras, transmitirá más torque al eje delantero.

Este selector también opera a un segundo embrague hidráulico que chequea constantemente el deslizamiento del diferencial trasero.

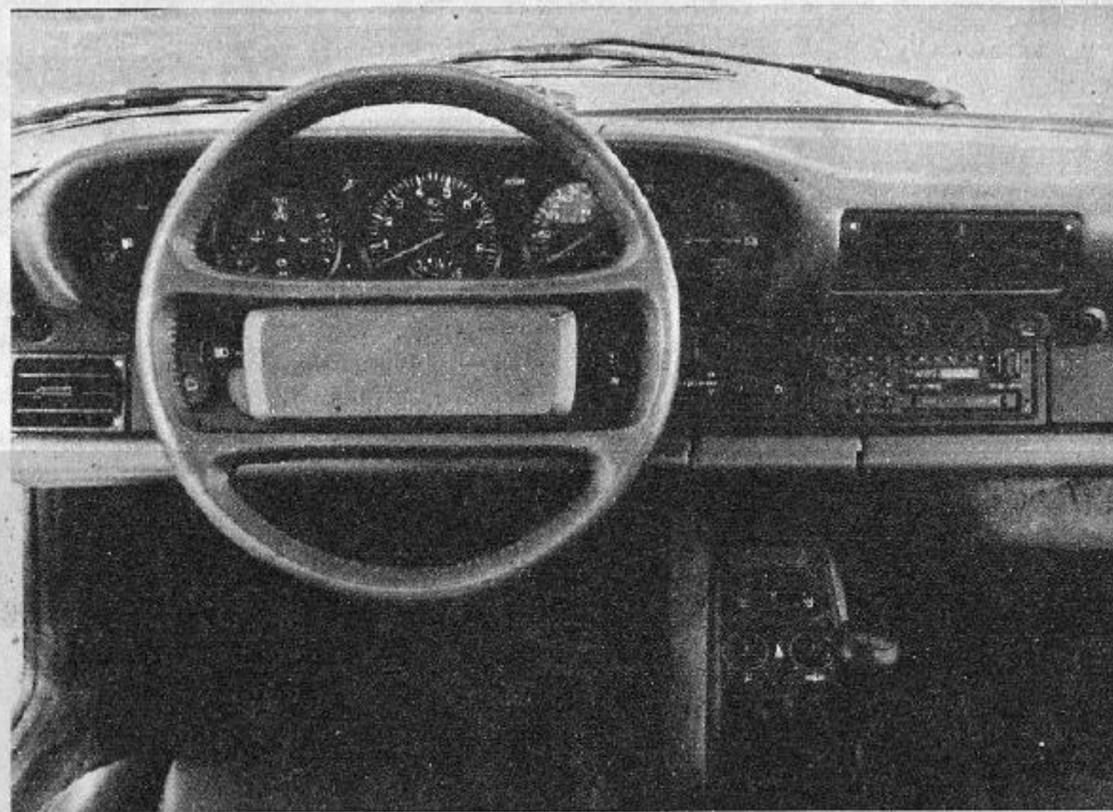
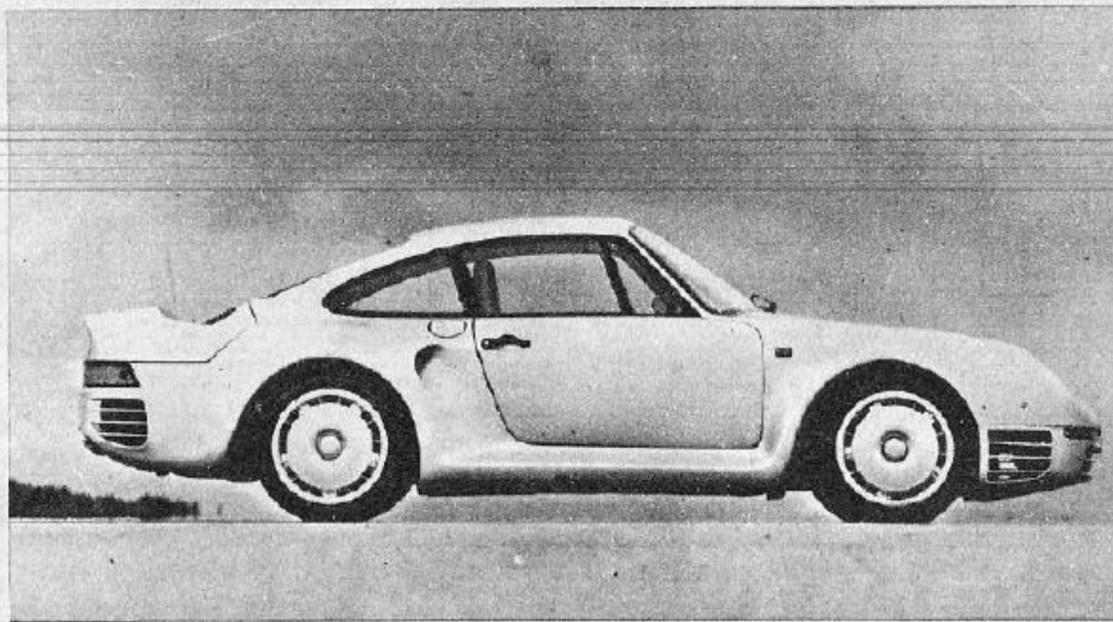
Un punto muy importante —en recu-

dad, la clave del sistema 4 x 4 del 959— es que los neumáticos delanteros poseen un diámetro 1% mayor que los traseros y por ello, giran más despacio. Esto significa que, a menos que el diferencial central quede fijado sólidamente (sólo cuando se requiere el máximo de tracción) la fuerza con la cual las ruedas delanteras empujan al auto puede ser ajustada continuamente.

El conductor puede elegir entre cuatro programas: la posición "Tracción" es sólo para casos de emergencia, mientras que la posición "Dry" (se refiere al piso seco) involucra una proporción de torque 40/60 (delantera-trasera). La proporción delantera se reduce automáticamente a un 20% cuando refleja la transferencia de pesos dinámica bajo aceleración. También esta proporción varía automáticamente en respuesta al deslizamiento de las ruedas traseras. La posición "Wet" (húmedo) otorga aproximadamente la misma proporción, pero en el caso de "Ice" (hielo) el diferencial central transmite un 50% del torque a las ruedas delanteras, con variación de acuerdo a distintas condiciones de deslizamiento.

ZAPATITOS A MEDIDA

Dunlop debió desarrollar neumáticos especialmente para el Porsche 959, ya que no existían en plaza gomas que puedan cumplir con los requisitos imprescindibles como para



poder equipar a esta bestia.

Uno de los grandes problemas era el de proveerle al pasajero un aceptable confort de marcha a bajas velocidades, unido ello a una respuesta excelente a 300 km/h.

También la seguridad debía tenerse en cuenta en caso de pérdida de aire de un neumático a alta velocidad, ya que te quiero ver si se te pincha una goma a 312 km/h.

Además, como no se encontraba espacio para la ubicación de un neumático de repuesto de tamaño conveniente, era esencial que el auto pudiera ser conducido durante un trecho razonable con una goma desinflada.

Todo esto se logró con el Dunlop Denloc, el cual no se desbanda, inclusive cuando circula completamente desinflado.

El Porsche 959 está equipado, además, con un sensor electrónico que localiza pérdidas de aire en los neumáticos.

El motor del Porsche 959 es el único de serie que está equipado con bielas de titanio. La arquitectura de la planta motriz está basada en el esquema "cuatro árboles de levas - 24 válvulas". También, como en el motor del 962, las tapas de cilindro son refrigeradas por agua, mientras que los árboles de levas accionan las válvulas a través de levas hidráulicas.

En el caso de la instalación y funcionamiento de los turbocompresores, éstos son completamente distintos al

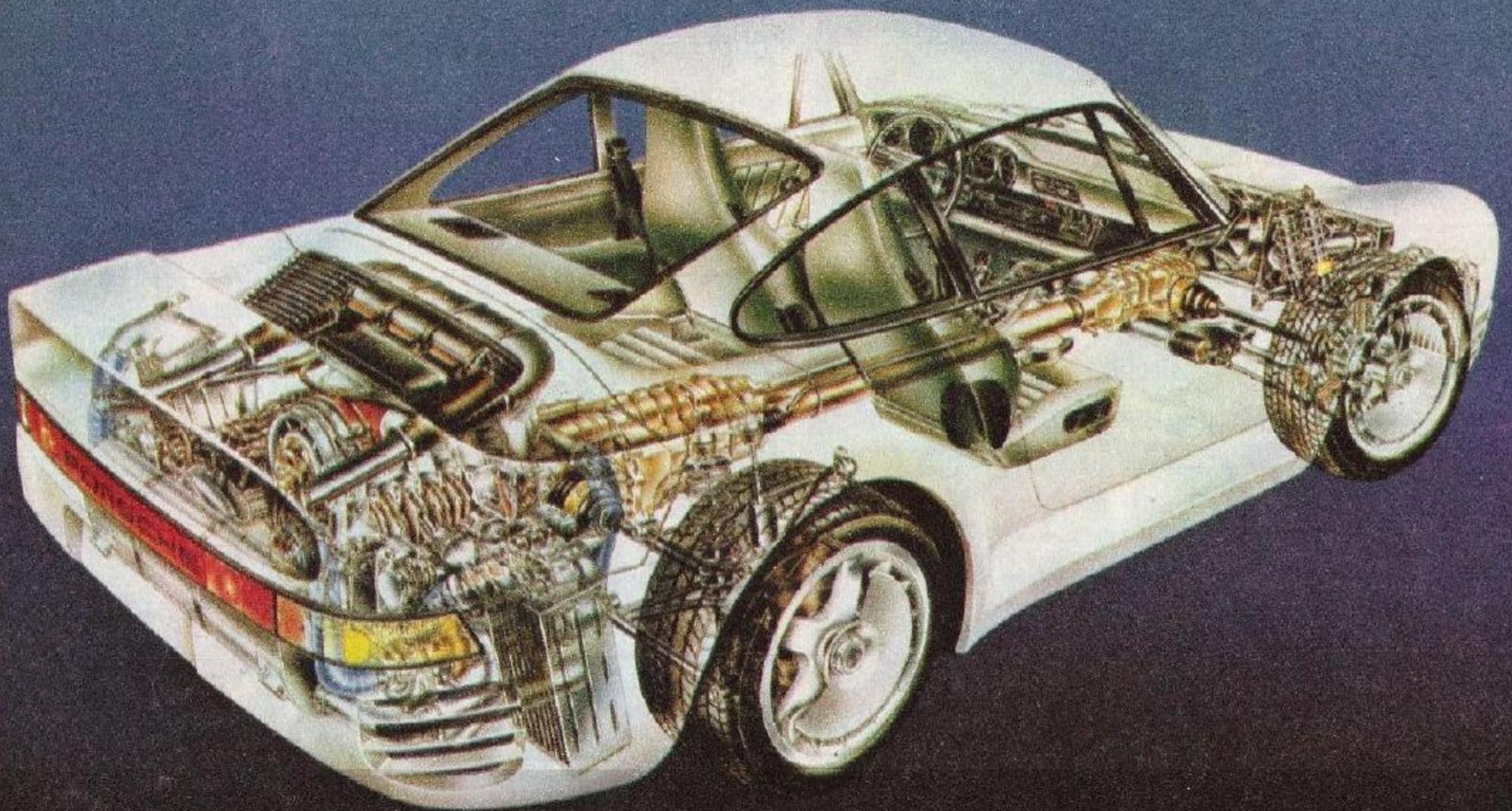
del motor de competición. Además de más pequeños operando en forma distinta. Mientras el motor gira a menos de 4.000 rpm los gases son dirigidos a un sólo turbo, para que éste opere con la mayor energía posible. Cuando el régimen aumenta, las válvulas canalizan progresivamente los gases también hacia el otro turbocompresor. El resultado es que se ha obtenido un empuje útil 1.000 rpm antes que si se hubieran operado ambos turbos en paralelo.

Entre otros detalles que posee el Porsche 959, no escapa del asombro, considerando que se trata de un auto de serie, que los amortiguadores son de dureza regulable desde el habitáculo.

En cuanto a los frenos, bien vale la pena una consideración: no es muy sencillo detener un aparato que se desplaza a 312 km/h y que pesa cerca de 1.400 kilos. Por ello, el gran diámetro de los discos ventilados obligó a la utilización de ruedas de 17 pulgadas.

Ante semejantes prestaciones y características técnicas, es fácil deducir que nos hallamos en presencia de un extraordinario aparato, un auténtico auto-laboratorio en el cual la tecnología de punta se encuentra a sus anchas.

No es exagerado pensar, entonces, que la casa de Stuttgart nos ha presentado con catorce años de anticipación, al Gran Turismo del año dos mil.



En la transparencia se aprecian todos los órganos mecánicos principales: el sistema de transmisión, el motor, con sus turbocompresores y respectivos sistemas de entriamiento, y la suspensión.

Abajo: Tres cuartos delanteros del 959. A medida que aumenta la velocidad, disminuye automáticamente el despeje al suelo. Una exquisitez, entre tantas que ofrece este auto.

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Tipo: 6 cilindros boxer.
Ubicación: posterior.
Doble árbol de levas a la cabeza: 4 válvulas por cilindro.
Alimentación: inyección integral Bosch Motronic.
Sobrealimentación: Dos turbocompresores refrigerados por agua, presión 1 bar, y dos intercambiadores aire/aire.
Cilindrada: 2.850 cm³.
Diámetro y carrera: 98 x 67 mm.
Potencia máxima: 450 hp/331 kw a 6.500 rpm.
Torque máximo: 500 Nm a 6.500 rpm.
Compresión: 8,3:1.
Velocidad promedio pistón: 14,5 m/s a 6.500 rpm.
Máximo de revoluciones operativo: 7.600 rpm.
Límite mecánico de revoluciones: 8.200 rpm.
Un radiador de agua; dos radiadores de aceite.
Presión absoluta de turbocompresores: 2,0 bar arriba de 4.300 rpm; 1,9 bar debajo de 4.300 rpm.
Transmisión: caja de seis marchas y una posición "G" (por Gelunde: todo terreno).
Velocidades técnicas a un régimen de 7.500 rpm:

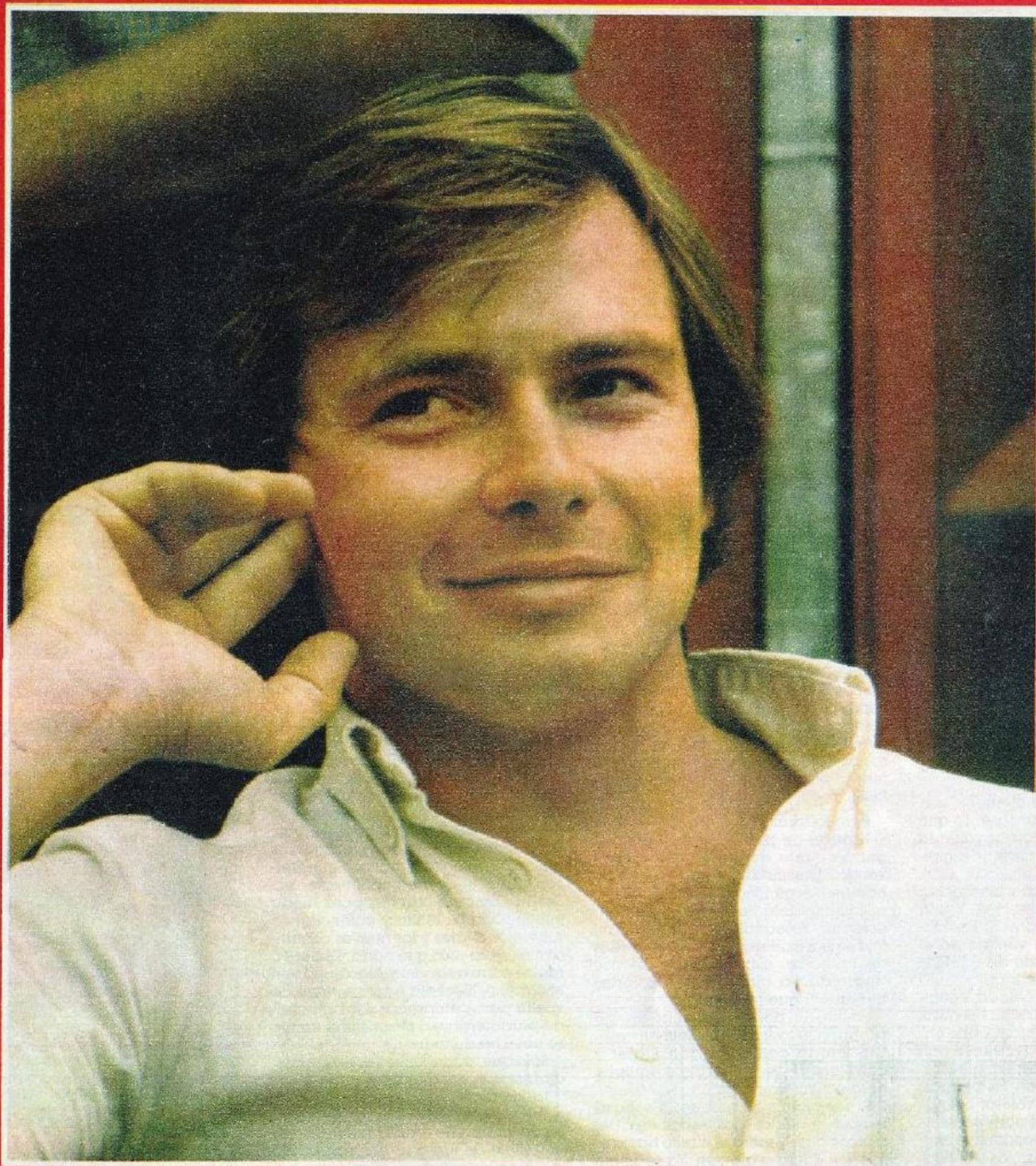
1° 60 km/h	4° 205 km/h
2° 103 km/h	5° 260 km/h
3° 150 km/h	6° 330 km/h

CHASIS

Tipo: Coupé dos puertas, 2-2. Aramid/Kevlar, excepto puertas y capot (aluminio).
Cx: -0,31
Área proyectada: -1,92 m²
S/Cx: -0,60
Suspensión delantera: triángulos superpuestos, doble juego combinado resorte/amortiguador, barra antirrollido.
Suspensión trasera: triángulos superpuestos, combinados resorte/amortiguador - dos amortiguadores, barra antirrollido.
Suspensión delantera y trasera: amortiguadores de reglaje variable electrónicamente.
Dirección: a cremallera, asistida. Desmultiplicación: 18,2.
Diámetro de giro: 11,1 m.
Frenos delanteros y traseros: a disco ventilados. Delanteros 0 322 mm, ancho 32 mm. Traseros 0 304 mm, ancho 28 mm.
Calipers: delanteros y traseros: a 4 pistones aluminio.
Capacidad de fluidos: aceite 18 litros; combustible: 90 litros.
Peso: 1.450 kg (ruta); 1.350 (sport).
Dimensiones: alto: 1.280 mm; ancho: 1.840 mm; largo: 4.260 mm; distancia entre ejes: 2.272 mm; trocha delantera: 1.604 mm; trocha trasera: 1.550 mm.
Performance: aceleración de 0 a 100 km/h: 4,3 segundos
 de 0 a 200 km/h: 14,8 segundos.
 Velocidad máxima: 312 km/h.

EL 959 Y SUS RIVALES

	PORSCHE 959	ASTON MARTIN VANTAGE	FERRARI GTC	FERRARI TESTAROSSA
Motor:	T Longit.	Delantero	Central Trasero	Central
Nº cilindros:	6 opuestos	V8	V8	12 opuestos
Cilindrada:	2850 cm ³	5341 cm ³	2856 cm ³	4942 cm ³
Compresión:	ND	9,5:1	7,6:1	9,2:1
Potencia:	450HP/6500	374/5800	400/7000	390/6300
Torque:			506/3800	504/500
Distribución:	Dos árboles de levas a la cabeza por línea de cilindros			
Alimentación:	2 Turbos KKK + inyección electrónica	4 Weber 48IDE	2 Turbos IHI + inyección electrónica	Inyección Bosch K-Jetronic
Transmisión:	4 x 4	Trasera	Trasera	Trasera
Caja:	6 + MA	5 + MA	5 + MA	5 + MA
Frenos:	discos autoventilados en las cuatro ruedas			
Largo:	4260	4660	4220	4480
Ancho:	1840	1890	1910	1970
Peso:	1450	1740	1160	1506



DIDIER PIRONI piensa en su regreso a la Fórmula Uno

EN BUSCA DEL TIEMPO -Y DEL TÍTULO- PERDIDOS...

Han pasado cuatro años del gravísimo accidente en Alemania que pudo costarle la vida. Hoy, el ex piloto de Ferrari se enfrenta a un dualismo crucial: la realidad de su condición física y los sueños quebrados que intenta reconstruir.

¿Son importantes las fechas? Alguien dijo que si lo fueran, conoceríamos de antemano el día de nuestra muerte. Es posible. Como sea, hay fechas que se marcan en nosotros para siempre. Porque, como decía el poeta, "cuando miramos hacia el pasado, siempre reconocemos un momento en el tiempo, que fue decisivo para nosotros; en el que cambió todo el esquema de nuestra vida; un momento a partir del cual marchamos irrevocablemente en una nueva dirección. Tal vez el cambio fue el resultado de un plan o un accidente; quizá dejamos la felicidad o la tragedia a nuestra espalda y avanzamos hacia la felicidad diferente o una ruina más total; pero ya no hubo modo de volver atrás. El momento pudo ser sólo eso: un instante en el que giró la ruedecita del tiempo y se cruzaron unas miradas o se dijo una frase".

O en un día de lluvia la máquina de Fórmula Uno conducida por un tal Derek Daly fue rodando detrás de la de Alain Prost, en línea recta y sobre la izquierda, y se volcó sobre la derecha para pasarlo... y uno, que estaba detrás del Williams de Daly (que elevaba una nube enorme de agua), lo vio desplazarse sobre la derecha y creyó ver el pasaje sobre la izquierda. Pero entonces uno percibió, en un segundo de luz, el alerón del Renault de Prost... Y ya era tarde. Las ruedas delanteras chocaron sus ruedas traseras y por el fenómeno de engranaje y de rotación que se operó, la Ferrari se partió... Y salió volando hasta la altura de la copa de los árboles. Desde lo alto contempló la curva. Luego, la caída. Y la Ferrari se plantó en la tierra.

Si, acaso pudo ser simplemente eso. Un instante en el que uno pensó que todo se había terminado, que ya nada quedaba y que era demasiado estúpido...

Didier Pironi recuerda esta fecha: sábado 7 de agosto de 1982. Y una hora: 10.50, y un número: el 10. Exactamente diez puntos de ventaja en el Campeonato del Mundo de F-1. Esta vez, los números no son fríos.

Pero la realidad está helada. Y tiembla Didier con ella. ¿Existen los milagros? Según el propio Pironi, hubo entonces cuatro: se elevó a 280 km/h y no se mató; permaneció consciente y rechazó la amputación de las piernas; no tenía infección; el Profesor Letournel sacó los huesos en fragmentos, los depositó en un tarro, reconstituyó, volvió a pegar, miró, realizó las articulaciones de los tobillos, puso placas y luego injertos tomados sobre los huesos de la cadera, y repuso todo en la pierna...

Pocos meses después "Didi", como lo bautizaron Enzo Ferrari el día en que lo vio llegar a Maranello por primera vez, declaraba con su sonrisa de adolescente bueno: "Si no vuelvo a correr, habrá nostalgia. Pero estoy vivo. Y la vida, ¿qué es? Es hacer alguna cosa. Hay miles de cosas para hacer y para vencer cuando uno está vivo. Y como yo lo estoy, soy feliz".

¿Realmente feliz, Didi?

Bueno, ¿qué es la felicidad?

Las preguntas comienzan a asaltarme este sábado a la tarde en Estoril, en la víspera del Grand Prix de Portugal por el Campeonato del Mundo '86. Incógnitas que se alimentan por la presencia de Frank Williams en su silla de

ruecas, y por el andar lento y el rostro de Marc Surer en sombras por las quemaduras que le produjo el accidente de rally en Alemania...

Y allí está Didier, paseando por el paddock. Los motor-homes de Ligier y de Ferrari están ubicados uno al lado del otro. Café en las pequeñas mesas. Clay Regazzoni juega a las cartas con gente del equipo italiano. Didier saluda a sus amigos franceses. Luego va a sentarse junto a Marco Piccinini, director deportivo de la "Scuderia". Marco gesticula, habla y habla. Didier lo escucha, serio, con los ojos muy celestes y brillantes posándose en cualquier sitio, en ningún lugar. Su semblante parece traducir recuerdos de los que no puede liberarse. Como si ya no contara el futuro. Como si todo lo bueno, y lo glorioso, y lo factible, se hubiera quedado para siempre montado en el cavallino rampante, en algún rincón de la bellísima Modena, en cierto banderín rojo que adorna una pared blanca.

Si, este hombre rubio de cara redondeada sufre la frustración de un objetivo no cumplido, de un sueño que se torno pesadilla y más tarde calma, y luego resignación, y ahora desatío y más adelante quién sabe...

Comenzamos a hablar. Acaso algún cambio se produzca en él. Ha habido demasiado silencio en su imagen, demasiadas lecturas en voz baja del libro abstruso de su tranquila presencia. Se puede oír el grito de las máquinas de off-shore que tanto le gusta conducir, pero él no prefiere las pistas de agua a las de tierra. Ha sido una alternativa, es todo. También se oye el motor del Ligier en las pruebas que realizó para el equipo, y el del nuevo AGS...

Pero falta algo.

Habrán de pasar todavía unos segundos hasta que el cambio sobrevenga. Los instantes que siguen al nombre "Argentina" lo sacuden. Pero resta inmutable. Se prolonga su mirada como deseando recordar más del lejano país sudamericano. Recuerdos de la gente, sobre todo, y de ese "maravilloso circuito que ustedes tienen". O que teníamos...

Ya está. Un destello de futuro asoma por fin en su rostro y se plasma en frase: "He tenido contactos con Ligier y con Ferrari, sí, y con otros equipos, pero no quiero hablar".

A dos metros de nosotros, Gerhard Berger sube los dos escalones del motor-home y estira el cuello hacia el interior. Busca a alguien. Ya se siente en su casa. Desciende. Ve a Didier y saluda con un movimiento de cabeza. Es un chico tímido, este Berger.

No hubo comentarios.

Debutar en Fórmula Uno es difícil (??), pero volver, después de un largo período, lo es más aún. Eso pensaba quien escribe este artículo. Pironi se encargó de sumar otro punto de vista: "Eso depende de las circunstancias. En lo que a mí concierne, estoy en una posición lo suficientemente ventajosa en la medida en que todos los managers y todos los equipos de F-1 me conocen porque ya he corrido en la categoría. Ellos conocen mi potencial, mi experiencia. Por otro lado, en cuanto a los sponsors, es seguro que un regreso después de un accidente como el que yo tuve, es siempre una cosa de la cual la prensa va a hablar, y eso facilita también las relaciones con los

patrocinadores y las escuderías".

Como golpe publicitario, sin duda es magistral. Sin embargo, no basta. Didi ha dicho siempre que volverá a correr si se siente en un ciento por ciento de sus condiciones, no en un ochenta. Por el momento está más cerca de este último porcentaje. "Si, el único problema es que vuelva a ser el piloto que era antes. Manejé un Ligier en pruebas con Dijon. Creo que tengo muchas posibilidades, muchas condiciones para el año próximo. Partiendo de aquí, lo que tengo que hacer es aprovecharlas bien haciendo una buena elección. Es verdad que no me siento aún al ciento por ciento para hacer un Gran Premio. Para eso tendría que girar mucho, hacer ensayos, etc. Los tests que realicé me sirvieron para darme cuenta de que tengo el potencial para llegar al mismo nivel que tenía en 1982. Si, mi potencial existe. Lo sé." ¿Los saben los demás? No se trata de convencer a nadie, sino de demostrar lo que puede uno rendir. "Eso es difícil, pero es posible. De cualquier manera, tengo que empezar por mí mismo, ¿es así? Yo no digo "Fórmula Uno o nada". Yo digo "Campeón del Mundo o nada". De hecho, me interesa la F-1 sólo porque es la única chance que tengo de coronarme campeón mundial. Es el objetivo en mi carrera. Así pues, como tengo las posibilidades, o en todo caso estimo tenerlas hoy, no puedo pasarlas por alto. Quiero "hacer" la F-1 en las mejores condiciones posibles".

Le entusiasma el regreso progresivo al motor atmosférico: "Es muy bueno porque se va a reducir el presupuesto. Lo que no es cierto es que vaya a ser más espectacular el manejo. Los pilotos buenos, los buenos equipos, los buenos autos, serán siempre los mismos". Le habría gustado que Nelson Piquet fuese el campeón este año. Desea competir otra vez para medir inteligencia, valentía y potencia con sus viejos rivales y los nuevos contrincantes. Pero más que nada, Didier Pironi se corre a sí mismo. Algo quedó en el camino. Necesita hacer el viaje de vuelta para comprobar si lo ha perdido para siempre o si aún tiene escrito su nombre en la frente.

Solo que algunas huellas se han desdibujado peligrosamente.

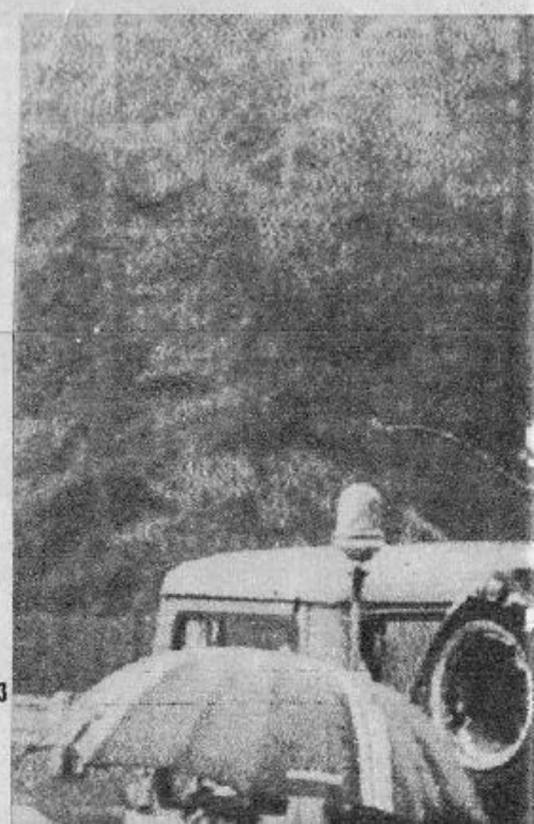
Didier tiene 34 años.

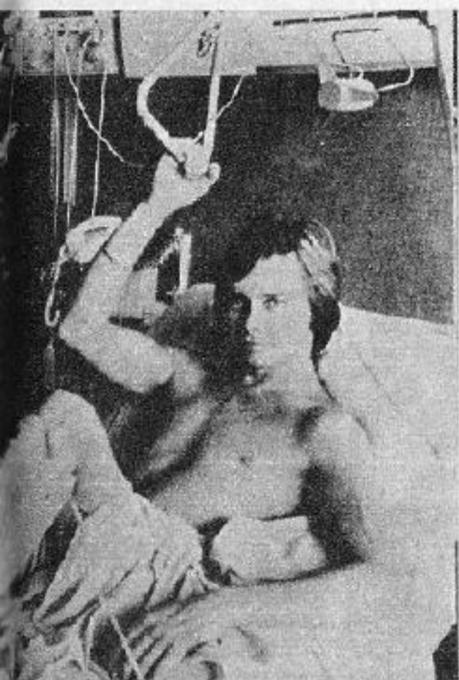
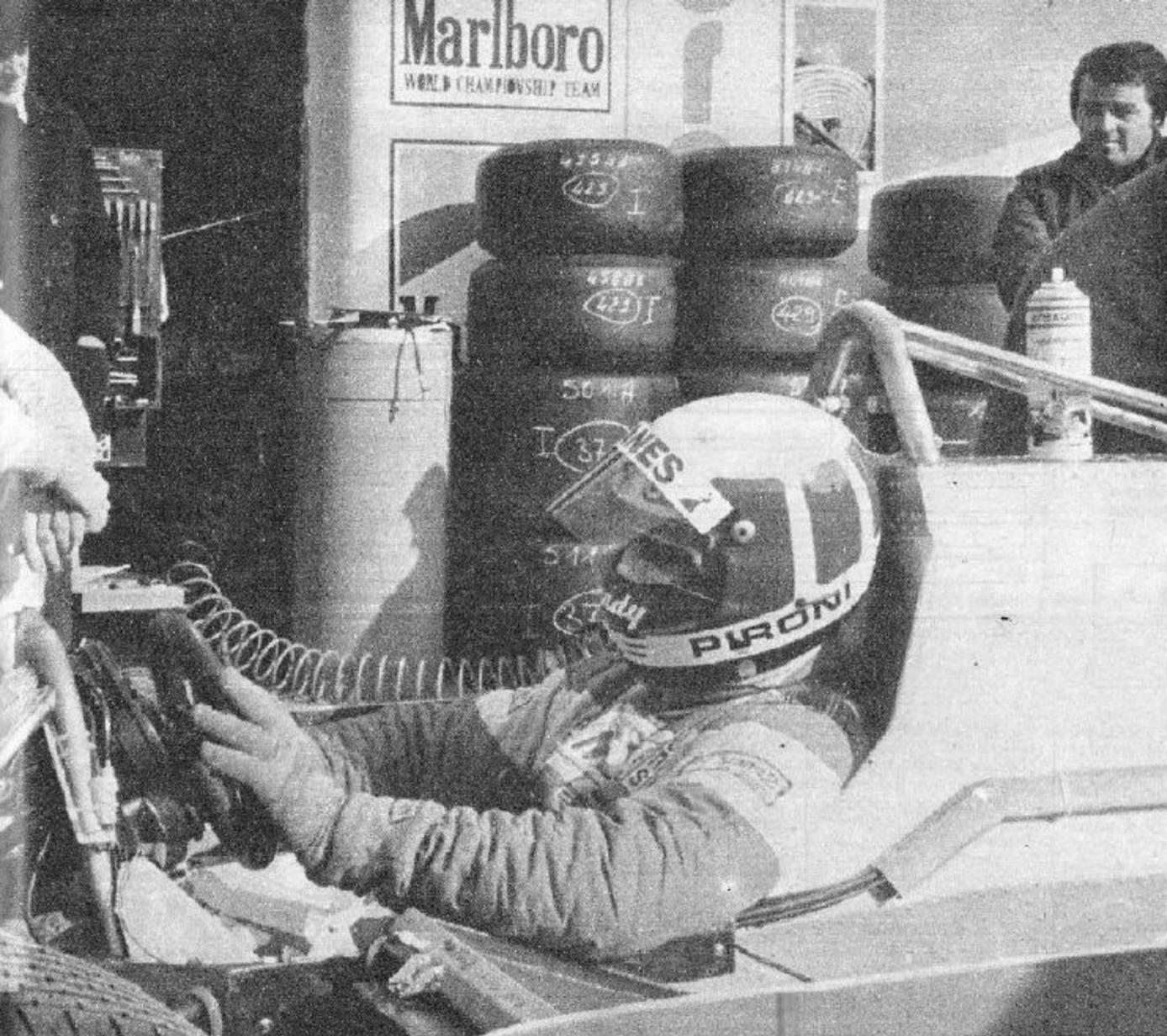
Y no sólo recuerdos. Si hay un futuro en Fórmula Uno, habrá nuevamente un billete de ida a la esperanza.

Y las ruedecitas del tiempo no habrán girado en vano aquel 7 de agosto en Hockenheim.

Si no, "habrá nostalgia. Pero estoy vivo. Y la vida, ¿qué es? Es hacer alguna cosa. Si, estoy vivo. Y soy feliz por eso".

Silvia Renée Aricas





1.- Es el 5 de abril de 1980. Fini del quinto Gran Premio del año. Didier Pironi llega por primera vez a lo más alto del podio, en Bélgica. Junto a él, escoltándolo, Alan Jones y nuestro Carlos Reutemann. 2.- Didier al volante, en boxes, junto a Gilles Villeneuve, entonces su compañero de equipo en Ferrari. Fue una relación truncada por la tragedia que se llevó al canadiense y abrió muchos interrogantes con respecto a la competitividad que los enfrentaba. 3.- La imagen de un sueño destruido. Alemania '82. 4.- La recuperación fue larga pero efectiva. La motivación, su mejor remedio. 5.- Los primeros pasos, este año, a bordo del Ligier en pruebas en el circuito de Dijon-Prenois. 6.- Con Piccinini en Portugal, este año. ¿Retorno?

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Av. Beirano 624 6º piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308),

6º piso, Tel.: 40-181.

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.

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabrisas Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

IMPORTANTE

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

FORMULA 5 venta. Chasis Peril, Campeón 1985-1986 con lo mejor. Lista para largar. Mecánica Carmelo. Motor Hiro o sin motor. Crovara 2132. Tablada. 659-3469.

FIAT 600 T.C. 1000 listo para largar. Contrailer. Hipólito Irigoyen 960, Graf. Pacheco. Tel. 740-6171-2233.

Vendo **FORMULA 5** chasis Lodi, motor Zanella, carburador Mikuni. Todo nuevo, sin rodar. Lista para largar. Una oportunidad. 665-6805 750-6580.

Urgente venta **SPORT PROTOTIPO EX 1050** listo para largar. Motor Padovani, chasis Tula XI, caja Meritgi, con relaciones 8, ruedas completas, leva Romero. Av. San Martín 1126, Florencia Varela. Tel. 255-1822 A 4000.

KARTING TIGER SUPER FLECHA MODELO 1985 con gomas ocho carreras. 5º Campeonato con/sin motor Zanella 125 cc al Motoplat electrónico. Amarello. Alcorta 1782, Cap. 9 a 12.30/14.30 a 20 hs. Sr. Daniel o Jorge.

Vendo **KARTING CATEGORIA 125** listo para largar. Todo 0 Km, impecable, oportunidad, ver de 21 a 23 hs. Rosario 52, V. Ballester, Dto fondo.

Vendo **COUPE CHEVY TC 3** Lts impecable. Nunca corrió, sin mecánica, sin autobloqueo, jaula, butaca, Cint., parabrisas, triple pailer, flotante, Instrument. Todo A: 6.000. 0586 27571.

Vendo **FIAT 1300 TURISMO C2** listo para largar, autobloqueante, bobina Motory, 8 ruedas, gomas lluvia, relaciones de caja, suspensión de Teflón Pardo y mecánica. Liquidado primera oferta razonable. Acevedo 65 854-5022

LIMITADA 1931 Campeón 1985, chasis Del Papa completo, sin motor vendido/permuto, facilidades. Tratar con Norberto, Archano 66 Nº 1831 Tel. 52-8649, La Plata.

T.C. BONAERENSE con o sin mecánica, frenos a disco los 4 ruedas y amortiguadores regulables y un casco Chev. 38 de T.C. EXS Pareti. Ideal T.C. del ayer. Hipólito Irigoyen 3265, Lanús. Tel. 241-0758.

STOK CAR repuestos y accesorios Peugeot. Avda. Vélez Sarfield 916 y Vergara 345 Cdad. Madero.

T.C. BONAERENSE GLASE A auto ganador. Bielas Sáenz, bulones Carrillo, caja 2F, retocada, 8 cubiertas, motor Chevrolet. Wheber 46-48, resortes Escandercion, mecánica Ottalharo. 651-4791 659-7774 625-2958.

EQUIPO DE COMPETICION KARTING 125 con caja tres motores completos, dos conjuntos cilindros, dos chasis Sabekart 86. Ulises Armellini vende global o individual. Llamar al 0461/28533.

TURISMO GRUPO DOS FIAT 600 listo para largar. Caja relacionada, llantas, roquetos, trallor. Formularia. Huera Grande 1317, Rosario. Tel. 555278.

Rodolfo Nizzo vende su **128 1300 CLASE 2 MODELO 85** listo para largar. Av. Alem 201, Córdoba. Tel. 051-712011 712012.

SPORT PROTOTIPO sin caja y motor A: 1300. Virey del Pino 3257 Capital.

SPORT PROTOTIPO 1050 CRESPI listo para largar y ganar. Mecánica Ray Bel. Auto impecable. Acepto permuto por auto de calle o moto. Santos Dumont 4074, Capital.

FORMULA RENAULT DEL SUDOESTE chasis DEFAC vendido a permuto. Escucho ofertas. Lista para largar. Tel. 0928-20164, Pedro Luro, Prov. de Bs.As.

Vendo **CHEVROLET STOCK CAR** a estrenar todo alivariado completo. Frenos ventilados entrega lista para largar. Verlo en el taller Oscar Rianza Competición, Chaco 1239, Bernal Oeste. Acepto permuto.

SPORT PROTOTIPO listo para largar. Acepto moto o auto menor valor. Av. Gallia 540, Avell. de 8 a 19 horas.

FORMULA DOS BIPLAZA BONAERENSE Campeón 84/85, mecánica Peugeot, trailer, llantas, relaciones a probar Autódromo o convenir. Vendo/permuto. Ruben Penissi, Calle 54 Nº 1120, La Plata. Juan Sarenzuck, Iraola 1631, Dock Sud, Avellaneda.

RENAULT 12 RALLY o/ autobloqueante. Lista para largar. Acepto permuto. Sr. Mario. (01) 653-8295.

FORMULA RENAULT, DEPAC 84. Motor Lul s/caja. R. Minervino (0362) 23663.

Rodríguez Canedo vende su **CUPE DATSUN 300 ZX del CAP.** Impecable. Nueva. 7.000 Km. u\$s 25.000. 72-5282.

RENAULT 12 RALLY sin golpes. Gomas nuevas. Una carrera solamente. Mecánica Confi. Tel. 792-3491.

RENAULT 12 RALLY vendido a permuto por auto STD con Dif. auto bloqueante motor Berta 7200 RPM en 4º asegurada. Completo. Lista para largar con repuestos varios. Llamar 613-8538 Cap. Fed.

Vendo o alquilo **SPORT PROTOTIPO** ex Sena Crespi XXI completo con relaciones. A probar. Excelente vehículo y no tan caro. Llamar antes 10.30 Juan Carlos. Tel. 781-1304.

KARTING CARRERA chasis casi 0 Km. modelo 85, motor DAP carrera larga. Repuestos vendido a permuto por auto o moto. Real oportunidad. Tel. 431-1858 de mañana o luego 21 hs., Cap. Fed.

Vendo **FORMULA 5** chasis LADI, motor Zanella, carburador Mitsun, encendido electrónico, todo nuevo, sin rodar. Lista para largar. Tel. 665-6805. Último chasis fabricado por LADI. Una oportunidad.

FIAT 600 FORMULA 07 con trailer, 2 juegos de goma para lluvia y para asfalto y repuestos a permuto por Standard mejorado o particular. Cucha Cucha 2888, Paterna. Tel. 55-3125 Nestor.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

DODGE 1.8 1978 chapa, pintura, mecánica, tapizados, todo nuevo. Estéreo. Color blanco super joya A: 4.500. Chaco 518, Villa Ballester. 767-9201, después 19 hs. Omar.

TORINO 380 W 70 vendido. Radiador acelle, 4 discos ventilados, dos servos, doble circuito, suspensión especial, diez ruedas importados, electrovent, parabrisas triple, estérreo Bellef, antena eléctrica, Espoilers. Excelente estado. 750-1931.

Vendo **SIAM MOD. 1960** único para entendidos. Llantas oromas, chapa pintura 10 puntos. Joya. Calle 6 Nº 769 Berazategui (7 cuadradas cuca Varela entre 107 y 108).

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Me vende **COUPE FORD 38** trampa y cola TC lista para pintar. Motor y tapizado sin terminar, similar época Galvez. Carrocería alta, butacas. Sr. Luis Guatrache. La Pampa 0953 5121.

Vendo **HOT ROD OVERLAND MODELO 1927** motor Ford F.750 sobrealimentado. Papeles al día. Para entendidos. Ver España 674 Tel. 22762, Azul.

Compra **CONVERTIBLE VIEJO MUY GRANDE** motor 8 en línea o 12 cilindros, Cadillac, Packard, Chrysler o similares. Tel. 021-21-8670, después 19 horas.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

JEEP LODI corto color blanco tinte, mecánica KA, seis cilindros, cinco wáltrac, barra, alados, pedalera, volante, embrague hidráulico. Sólo para entendidos. Véalo sábado y domingo Almirante O'Connor 54, Ramos Mejía.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

MOTO GUZZI 235 cc todo original. motor 0 Km. Llantas aluminio. Única. Sucre 4041, Quilmes, 254-4304. Escucho ofertas.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **CHASIS SPORT 1050** en oferta. Gran oportunidad. Mariño 2069, Lavallol, Tel. 629-3193 a Hipólito Irigoyen 1038, Marón.

Vendo **MOTOR TORNADO 380** completo. Mod. 71. Arredondo 4844, Villa Dominica. T31. 252-9161 207-5756.

TAPA CILINDROS FIAT 1600 completa lista para colocar. Mozart 856, Capital Federal.

MOTOR TORINO 7 BANCADAS preparado, multi-disco, leva Romero, ideal Stock-car, piladas TC Bonaerense, papeles al día. Standar de medidas. A prueba completa. 651-4791 659-7774 625-2958.

Benini Escap

Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION Envíelos al interior

MELO 4130-FLORIDA (1602) 750-1173

Vendo cuatro **GUBIERTAS RADIALES** medio uso para Peugeot A: 150. Alvarado 1809, Mar del Plata.

CORONA Y PIÑON FORD 40 legítima USA. No zumba. 772-1654 de mañana preferiblemente.

GUBIERTAS PARA EX FORMULA 1 ARGENTINA. Algunas nuevas vendidas a buen precio. Tel. 67-9251 o Doctor Luis Beláustegui 3418, Capital Federal (marca Faneco Silk).

CARBURADOR HOLLEY P/ FALCON 3.0. Nuevo sin uso. 772-1654 de mañana preferiblemente.

MOTOR GORDINI 850 ideal para aerotera - Monoposto 850 - o categoría similar. Leva Romero - Tapa Reybet. Distribución a correa - Caja de velocidades. Todo óptimo estado. Tratar Sr. Casas Reñandi 638 Pergamino o Tel. 0328-3351.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **COLECTIVO DE COMPETICION MERCEDES BENZ 317.** Todo 0 Km. Tratar (091) 40270.

Vendo **JAUJA ANTIVUELCO FADES 128** butacas Fades, dos tapa cilindros completa (múltiple-2) árbol, carburador, válvulas especiales Powered by negro Juárez, leva Ballestrini, Barzana 1683 altura Pampa 5500 Capital Preguntar "Buby".

10.0 VARIOS

Vendo **TAPA CILINDRO COMPLETA POWERED** By negro Juárez, jaula y butacas Fades Arneses, todo de prima, leva Ballestrini, Barzana 1683 Alt. Pampa 5500 Capital. Preguntar "Buby" todo para 128 1300.

Busco DISEÑO COCHE DEPORTIVO CON TECHO para uso de calle. En base a mecánica Torino, para realizar modificando un cupe que poseo, o totalmente nuevo. Viejtes 943, Banfield. 242-1225.

RENAULT R12 Rally completo con repuestos vendido a permuto por coche grande o a pick-up tiene autobloqueante caja corta y motor recién hecho con fierros Berta. Llamar 653-8295 Mario.

Vendo **F2 CODASUR Berta VW** caja TCM todas relaciones, amortiguadores Coni juego espirales completo llantas nuevas rotulofrenos carburador estado nuevo listo para largar, acepto permuto por auto calle 703-3475.

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 130

5 de noviembre de 1986

Stock Car, F-5 y TC Biplaza en Buenos Aires

CON GONZALEZ Y FRONZIN, UN SABADO A TODO OVALO

El Mataderos Automóvil Club, en fecha realizada el sábado 18 de octubre, en el Autódromo de Buenos Aires, presentó a las categorías Stock Car Argentino, Turismo Competición Biplaza y Fórmula Cinco, utilizando las dos últimas el circuito N° 5 de 2.126,31 metros, mientras que Stock Car circuló en la variante N° 7 de 2.640,85 metros.

En Fórmula Cinco, nuevamente Carlos Konowalik dominó la carrera, acosado en principio por Norberto Pérez, hasta que un "pianazo" (según el mismo piloto) le afectara la suspensión delantera izquierda, teniendo que aflojar el ritmo. Más atrás, Regolta lograba el tercer puesto con su Ducatti y D'Olivera Lima en constante mejoría ocupaba el cuarto lugar.

En Turismo Competición Biplaza, la lucha por la punta se centró entre Gustavo Fronzín y Jorge Suárez, quienes arribaron al final, separados por solamente 22 centésimas, diferencia que no fue mayor durante toda la competencia; Doce Portas, que hasta ese entonces venía compartiendo con Suárez la punta del campeonato, no pudo defender esa posición, ya que largó con desperfectos en su caja de velocidades, debiendo circular solamente en tercera veloci-



Orlando González y el Falcon de Villa Tessaí, ganadores en Stock Car Argentino.

dad, lo que de cualquier manera le alcanzó para llegar en tercer lugar tras soportar el asedio durante toda la carrera de Jorge Vigoroux.

Dieciséis máquinas llegaron a la final de Stock Car, de las veinte inscriptas, demostrando nuevamente en pista la paridad lograda por el reglamento ya que lucharon por la punta las cuatro marcas (Ford-Chevy-Dodge-Torino), apareciendo nuevas "caras" en ese pelotón de punta. Como la de Norberto Archanco, quien con un auto prácticamente "crudo" demostró sus cualidades, superando incluso un toque en la primera vuelta que le hizo perder el contacto con el pelotón puntero, volviendo luego a recuperar.

González, con otro



Fernando Carosella, constructor del chasis, el ganador Konowalik, el preparador Demichelli y Ricardo Torrese, Gerente de la Fórmula 5.

Ford, punteó más de la mitad de la carrera, mientras desde atrás los Dodge de Arroyo y Serein (única marca que no ostenta triunfo en la categoría) venían remontando, logrando Arroyo, merced a la rotura de un pistón al ingresar en la última vuelta, superar a González, y arribar en primer lugar a la bandera a cuadros, alcanzándole igual a González para llegar agónicamente en segundo puesto.

Pero todo no terminó en la pista, luego en la revisión técnica, Arroyo sería desclasificado por tener su máquina una bobina de encendido importada, la que a pesar de no ser especial de competición, se encuentra claramente descartada por el reglamento. En verdad, fue una verdadera lástima ya que hubiera sido la primera victoria para la marca en la categoría y de esa forma las cuatro participantes hubieran llegado al triunfo.

Clasificación Fórmula 5, 10 vueltas: 1° Carlos Konowalik (Fer/Car-Zanella) 11' 27" 52/100 a 111,338 km/h; 2° Norberto Pérez (NC3-Gilera) 11' 53" 30; 3° Horacio Regolta (Regolta-Ducatti); 4° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella); 5° César Gómez (Perri-Gilera); 6° Néstor Presas (Angel-Gilera); 7° Alberto Podluznski (Lap-Zanella); 8° Humberto Castaño (Angel-Zanella); 9° Néstor D'Ercole (Perri-Zanella); 10° Jorge Rusalleda (Chiqui-Zanella). **Campeonato: Konowalik 195 puntos,** Martínez 104, Pérez 86, Alifracó 79 y

Gómez 66.

Clasificación Turismo Competición Biplaza 12 vueltas: 1° Gustavo Fronzín (Ford-Tigre) 12' 05" 72/100 a 126,571 km/h; 2° Jorge Suárez (Chevrolet-Monte Grande) 12' 05" 94; 3° José Doce Portas 12' 17" 18 (Chevrolet-Monte Grande); 4° Jorge Vigoroux (Chevrolet-Ramos Mejía) 12' 17" 33; 5° Marcelo Fronzín (Ford-Tigre) 12' 28' 47; 6° Mario Viana (Torino-Ramos Mejía) 13' 00" 21; 7° Néstor Ramonda (Chevrolet-Monte Grande) 13' 00" 86; 8° Salvador Giurfo (Chevrolet-Luis Guillón); 9° Juan Skripzuk (Chevrolet-Florencia Varela); 10° Eduardo Clemente (Chevrolet-Avellaneda). **Campeonato: Suárez 136 puntos,** Doce Portas 133, Fronzín 130, Giurfo 80 y Pileo 68.

Clasificación Stock Car Argentino 20 vueltas: 1° Orlando González (Ford-Villa Tessaí) 23' 12" 12/100; 2° Carlos Serein (Dodge-San Justo) 23' 18" 4; 3° Roberto Nowak (Chevy-Hurlingham) 23' 20" 32; 4° César Rivera (Ford-Villa Tessaí) 23' 38" 24; 5° Norberto Archanco (Ford-La Plata) 23' 39" 78; 6° Roberto Argentino (Chevy-Morón); 7° Adrián Seoane (Chevy-Haado); 8° Sergio Cuchiatti (Chevrolet 400-Villa Tessaí); 9° Alberto Camperchioli (Torino-Ramos Mejía); 10° Juan Cusano (Ford-Tamperley). **Campeonato: Nowak 38 puntos,** González 29, Martín 27, Argentino 20, Serein 19.

(Informe y Fotos Carlos Ramón Varela)

Karting en Río Gallegos

GANO LUQUE Y PUNTEA EL TORNEO

Río Gallegos, SC— El 12 de octubre pasado, con la organización del Club de Pilotos de Kartis, entidad de reciente formación en ésta, se disputó en la aldea Base Aérea de la Infantería de Marina, la cuarta fecha por el torneo Primavera para la categoría Karting Directo Internacional.

Mucho público acudió al circuito de 450 metros trazado sobre las pistas de un aeródromo en desuso, im-

poniéndose en la serie clasificatoria y en la final el piloto de Comandante Luis Piedrabuena, Gustavo Luque. Sin embargo, se ha suscitado una delicada cuestión, con respecto a este participante, ya que de buena fe él participa con un motor de 115 cc mientras sus oponentes lo hacen con plantas motrices de 100 cc. Esto se debió a que la actividad esta es nueva en nuestra zona y en el arranque no se estable-

cieron reglas precisas en cuanto a la cilindrada, por lo cual los directivos e interesados de nuestro karting tendrán que resolver a la brevedad qué medida adoptar.

La final, corrida a 25 vueltas, arrojó el siguiente resultado: 1° Gustavo Luque (Vara-Parilla/C.L. Piedrabuena) 8' 21" 65/100 a 80,734 kms/hora. 2° Fernando Risetti (Panther-RF/Río Gallegos) 8' 34" 52; 3° Tito Moreno (Panther-RF/Río Gallegos);

4° Mario Brigando (Vara-RF/Río Gallegos), 5° Giorgio Michieletto (Vara-RF/Río Gallegos), 6° Julio Bascaure (Vara-RF/Río Gallegos), 7° Manuel Moreno (Panther-RF/Río Gallegos), 8° Roberto Vido (Vara-RF/Río Gallegos) y 9° Guillermo Beramendi (Track-RF/Río Gallegos).

Campeonato: Luque, 24 puntos; Bascaure, 19; Beramendi, 13; Michieletto, Vido y Risetti, 6; Mario Ojeda, 5; Gabiud y Moreno, 4 y E. Risetti, Fernández y Brigando, 1 punto. Debe acotarse que Roberto Vido es el mismo que participa en la categoría del CAP con un Nissan 300 ZX.

(Informe y foto de Rafael Gardoqui)

TC Regional, TC 1000 y Libres 850 en Campana

DOS MIL COMIERON TIERRA

Zárate, B.A. Poco más de dos mil personas presenciaron el espectáculo automovilístico que el Campana Automóvil Club organizó en su circuito de 1.700 metros, el 12 de octubre, con la participación de las categorías TC Regional (A y B), TC 1000 y Libres 850. Lamentablemente la pista se presentó excesivamente floja, y a pesar de ser regada varias veces, fue la causa principal de varios despistes y de situaciones angustiantes. Una lástima...

Como de costumbre, los Libres 850 abrieron el fuego con tres series ganadas por Jorge D'Angelo, Mario Lemme y Luis Altuna, quedando la prueba final para el campeón, que con sumar tres puntos y medio en las dos restantes obtendrá su segundo título consecutivo, independientemente de la actuación de Blandi (segundo en el campeonato) que en carrera fue digno escolta.

Final Libres 850 - 12 vueltas: 1° Jorge D'Angelo (Escobar) 13m 12s 57/100, a 84,456 km/hora; 2° Roberto Blandi (Temperley) 13m 19s 88; 3° Osvaldo Barbalarga (Caerroc) 13m 24s 41; 4° José Rotondo (Campana) 13m 28s 16; 5° Mario Herrera (San Martín) 13m 34s 74; 6° Teodoro Alvarez (Campana) 13m 45s 52. **Campeonato:** D'Angelo 261 puntos; Blandi 222,5; Herrera 171; Altuna 75,5; Barbalarga 75; Lemme 67.

En la Clase "B" del TC resultaron ganadores de series, Adrián Lalli y Hugo

Agliani. En la final, Lalli no tuvo rivales de peso y ganó fácilmente, dejando a tres pilotos luchando lejos de él por el segundo puesto, definido en favor de Hernández, sobre Hijos y Duhour. López fue quinto y sigue puntero, pero con sólo doce puntos sobre el ganador.

Final TC Regional "B" - 12 vueltas: 1° Adrián Lalli (Chevrolet/G. Rodríguez) 14m 12s 63/100 a 85,646 km/hora; 2° Juan Hernández (Ford/Pilar) 14m 18s 52; 3° Norberto Hijos (Ford/Capilla del Señor) 14m 19s 03; 4° Marcelo Duhour (Chevrolet/Luján) 14m 19s 84; 5° Oscar López (Ford/Va. Flandria) 14m 26s 85. **Campeonato:** López 111 puntos; Lalli 99; Agliani 55; Hijos 48; Hernández 35; Duhour 18.

En cuanto a la Clase "A", Omar Cándido y Daniel Berra se llevaron los dos parciales, largando ambos en la primera fila la final. Allí el de Lima se fue cómodamente en punta y lideró la competencia durante unos giros, hasta que en una curva siguió de largo y perdió dicha posición. Juan Ritacco, recuperado del accidente en la anterior, llevó a la victoria a su nuevo auto, escoltado por Barra y Mundo que no lo dejaron respirar hasta el banderazo a cuadros.

Final TC Regional "A": 1° Juan Carlos Ritacco (Chevrolet/Luján) 11m 25s 99/100 a 88,641 km/hora; 2° Daniel Berra (Chevrolet/Lima)

11m 26s 32; 3° Angel Mundo (Ford/Morón) 11m 26s 44; 4° Gustavo Izaguirre (Ford/Capilla del Señor) 11m 33s 29; 5° Oscar Fuxán (Chevrolet/Capilla del Señor) 11m 39s 59; 6° Omar Cándido (Chevrolet/Capilla del Señor) 11m 40s 67. **Campeonato:** Cándido 120 puntos (Campeón); Izaguirre 53; Scollo 43; Ritacco 41; Fuxán 35; Mundo 33; Berra 21; Bellaso 19.

Cerró el espectáculo la categoría TC 1000 luego de las dos baterías que se adjudicaron Alberto Errecart y Daniel Vigil. El flamante campeón, Angel Gasperini, ganó la final ante su público, sacando gran ventaja sobre Vigil, quien sobre el final superó a Pérez. Este se mantuvo tercero y arribó con su máquina envuelta en humo.

Final TC 1000 - 10 vueltas: 1° Angel Gasperini (Campana) 11m 56s 77/100 a 84,809 km/hora; 2° Daniel Vigil (Los Cardales) 12m 09s 70; 3° Héctor Pérez (Campana) 12m 18s 13; 4° Rubén D'Angelo (Ing. Maschwitz) 12m 25s 45; 5° Carlos Mamousse (San Miguel) 12m 25s 68; 6° Silvio D'Angelo (Ing. Maschwitz) 12m 31s 06. **Campeonato:** Gasperini 208 puntos (Campeón); Lavagna 112; Pérez 108,5; Tapia 105; Errecart 98; Vigil 97; Pollero 86,5; Ferretti 78,5.

(Informe de Walter Luna)

Regularidad Acelerada e CON EL PIE Y CO

Sampacho, Cba - Con el concurso de 41 binomios y una gran concurrencia de público en casi todos los sectores del circuito se cumplió en esta ciudad, ubicada a 50 km al SO de Río Cuarto, se cumplió el domingo 28 de setiembre la 2ª edición de la prueba de Regularidad Acelerada organizada por el Club Social Progreso, de Sampacho.

El recorrido de 27 km por la zona rural aledaña a la ciudad, hubo de ser transitado en dos oportunidades, con pasaje por diez controles secretos que dieron la clasificación de la carrera, controlada por computación. En este trayecto los competidores -casi todos tripulando autos y algunos pick up- debieron sortear innumerables curvas, pasos a nivel, puentes y lomos de burro a gran velocidad para cumplir con los promedios impuestos para esta singular manifestación del automovilismo deportivo que combina elementos regularísticos con las características propias del rally de velocidad.

Esto hizo que de los 41 vehículos largados llegarán al final solamente 31. Dos de los abandonos fueron debidos a sendos vuelcos, atortunadamente sin consecuencias personales.

En las dos clases establecidas ("A" y "B") fueron sus respectivos ganadores Sainz-Vettorazzi (Fiat 1500 E) y Sieber-Benvenuto (Peugeot 504) siendo la clasificación de los primeros de cada clase, con sus penalizaciones, la que sigue:

Clase "A": 1° Sainz-Vettorazzi, 378 p.e.c.; 2° Scala-Scala, 389; 3° Chanaday-

Karting en Baradero

RODRIGUEZ Y BARTOLI A LA ORILLITA DEL RIO

Zárate, B.A. - En el kartódromo "Barrancas del Baradero", de 530 metros de perímetro, el Auto Club de esa ciudad ribereña del Paraná, realizó el 19 de octubre ppdo. la 13ª fecha del campeonato zonal de las especialidades kartísticas Promocional y Sapucay Costa Norte.

Más de 70 máquinas en total sobraron para brindar un espectáculo excelente, que lamentablemente no contó con el marco de público que merecía.

Los resultados de las carreras finales, más los primeros puestos de los respectivos campeonatos son los que damos a continuación:

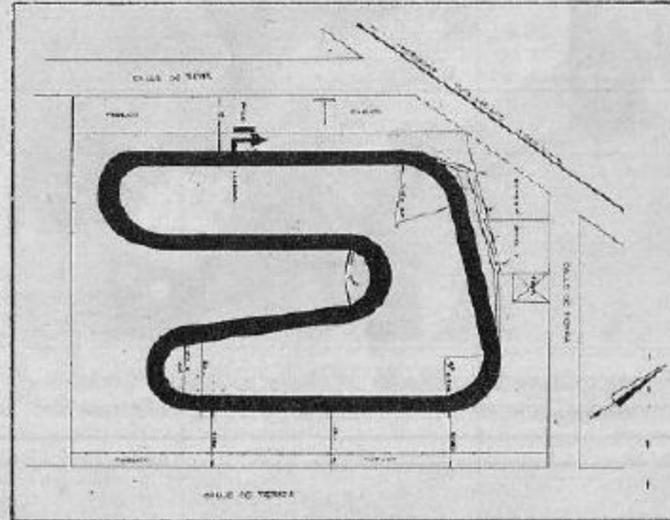
Promocional: 30 vueltas: 1° Alberto Rodríguez (Capitán Sarmiento) 12m 51s 30/100 a 74,212 km/hora; 2° Gustavo Carón, 12m 55s 1; 3° Jorge Garabato,

13m 15s 2; 4° Diego Quiroga, 5° Mario Torrano, 6° Miguel Stacchiola, 7° Luis Naites. **Campeonato:** A. Rodríguez, 56 puntos; Carón 43; Badano, 42; Naites, 37; Stacchiola, 30; Garabato, 26; O. Carón, 21; D. Rodríguez, 20 y Quiroga, 14 puntos.

Sapucay 125 Costa Norte, 20 vueltas: 1° Gabriel Bartoli (Torres) 8m 33s 82/100 a 74,267 km/hora; 2° Gustavo Tegaldi (Capitán Sarmiento) 8m 34s 71; 3° Jorge Coillard (Baradero) 8m 37s 92; 4° Domingo Rodríguez (Capitán Sarmiento) 8m 38s 33; 5° Alberto Rodríguez (Capitán Sarmiento), 6° Omar Schelibourg (Río Tala). **Campeonato:** Tegaldi, 61 puntos; Schelibourg, 56; A. Rodríguez, 48; Barbosa, 35; Placenti, 28; Coillard, 18; Solmi, 18; Fíold, 10.

(Informe de Walter Luna)

AUTODROMO EN MERCEDES



Mercedes, B.A. - el próximo domingo, 9 de noviembre, se cumplirá con la inauguración del Autódromo Ciudad de Mercedes, con un trazado de 1.575,8 metros y un ancho entre los 16 y 18 metros. Está destinado a competencias de categorías zonales y su piso es -por ahora- de tierra apisonada. La realización se debe al Huracán Mercedes Automóvil Club, entidad que entre los años '50 y '60 llevó a cabo diez y seis ediciones de las famosas 500 Millas Mercedesinas.

La localización del nuevo circuito es en el km 93,500 de la ruta nacional N° 5, lado Sur, unos cinco kilómetros antes de llegar al área urbana de la localidad, cuando se viene de Buenos Aires o Luján.

Para festejarlo, el sábado por la noche se hará una gran cena presentación para 600 comensales, incluidos destacados volantes del ayer y de hoy, entre los que sin duda estará Miguel Angel Etchegaray, nominado como padrino del trazado.

Metropolitano de Karting en Chaca

BARBELLA, TRANQUIL

El pasado domingo 19 de octubre las dos Promocionales de 125 cm³ que fiscaliza la Federación Argentina de Karting, la Juniors y la Seniors disputaron una nueva fecha por el campeonato Metropolitano, acompañando a la Fórmula Internacional que participaba por el certamen argentino en el kartódromo "Enrique P. Grossi" de la ciudad de Chacabuco.

En la Juniors se disputó una sola serie de doce giros en donde se impuso Walter Barbella seguido por el piloto de San Luis, Cristian Tejera, y por Juan Manuel Scarfoni. En tanto que en la final nuevamente Barbella fue el ganador en una carrera de trámite tranquilo pero que de todos modos no resta mérito al vencedor. Lo escoltaron Scarfoni y Luis Arbotto.

Clasificación Final: 1° Walter Barbella (Panther-RF) 14m 28s 13 para las 25 vts. a un promedio de 74,643 km/h; 2°

Juan Manuel Scarfoni, (Pereyra-RF); 3° Luis Arbotto, (BreKart-RF); 4° Omar Elbacha, (Panther-RF); 5° Diego Bessio, (Vara-RF); 6° Gabriel Pinasco, (FoxTrak-RF); 7° Andrés Pereyra, (Pereyra-RF); 8° Diego Chivilo, (FoxTrak-RF); 9° Julio Pardo, (FoxTrak-Zanella); 10° Mauricio Puppio, (Vara-RF). **Campeonato:** Scarfoni, 62 puntos; Barbella, 44; Bessio, 17; Tejera, 13; Casalnuovo y Stefani, 12 pts.

En la "Promo" Seniors también se corrió una sola serie a doce giros y allí prevaleció Juan Carlos Verna que tuvo como escoltas a Marisa Panagopulo y Gabriel Acuña. En la final la lucha por el primer lugar tuvo dos protagonistas: Verna y Marisa Panagopulo. Los dos pelearon metro a metro y curva a curva por el primer lugar, realizando ambos la mejor competencia de la tarde. Finalmente Juan Carlos Verna

ACTIVIDAD ZONAL

Campacho

LA CABEZA



Natalucci, 393; 4° El Krade-Dominici, 417; 5° Gava-Godoy, 454; 6° Pontel-Gregorat, 732; 7° Porcel de Peraita-Bonetto, 1.952; 8° Romanini-Coeco, 2.219; 9° Tomasini-Ayuso, 2.484 y 10° Braumgartner-Marchio, 3.821 p.e.c.

Clase "B": 1° Sieber-Benvenuti, 97 p.e.c.; 2° Cinotti-Torres, 188; 3° Trentini-Ossana, 189; 4° Noguera-Pergolini, 198; 5° Muchut-Troyano, 214; 6° Porasso-Sánchez, 228; 7° Rossi-Segù, 237; 8° Palacios-Angelini, 265; 9° Char-Estrada, 203; 10° Doretto-Massarala, 287; 11° Geretto-Frelles, 338; 12° Beltraminio-Stalar, 364; 13° D'Andrea-Scorsetti, 366; 14° Gribaudo-Blasom, 406; y 15° Cinotti-Aldonza, 452 p.e.c. Los organizadores no suministraron marcas ni procedencia de los participantes.

(Fotos gentileza Diario Puntal, Río IV)

Las imágenes hablan de por sí. Así se anda en la regularidad acelerada, una especialidad intermedia entre la regularidad y el rally. Observe la cantidad de público en una de las fotos.



VERNA, ACOSADO



Juan Carlos Verna seguido por Marisa Panagopulo. Así anduvieron toda la carrera. Fue lo mejor de la tarde.

Walter Barbella volvió al triunfo en Chacabuco con su Panther-RF.

vio primero la cuadrícula, a aunque por momentos vio comprometido su triunfo ante los avances impetuosos de Marisa. Verna supo mantenerse firme y cumplió su cometido, logrando el primer puesto. Vayan nuestras felicitaciones a ambos por el espectáculo ofrecido.

Clasificación Final: 1° Juan Carlos Verna (Fox-Trak-GAE) 14m 23s 71 para las 25 vts. a un promedio de 75,025 km/h; 2° Marisa Panagopulo, (Vera-RF); 3° Abel Granata, (BreKart-RF); 4° Gabriel Acuña, (Pereyra-RF); 5° Carlos Saenz, (Panther-RF); 6° Daniel Bale, (Bre-

Kart-Zanella); 7° Osmar Balbuena, (Cónдор-RF); 8° Eduardo Viglietti, (Pereyra-RF). **Campeonato:** Panagopulo, 40 puntos; Acuña, 37; Balbuena, 27; Verna, 16; Bale, 13 pts.

Informe y fotos de Diulfo Caro

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidraulica DIAG. 76 N° 1585 (Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. TEL. 752-2644

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

- ELECTRICIDAD
- CARBURACION
- MOTORES
- MOTOS
- MOTORES de CARRERA

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

☆☆ ARENEROS ☆☆☆

ARMADOS Y SEMIARMADOS ENVIOS AL INTERIOR ENTREGA INMEDIATA

☆☆☆☆☆

CARRUE 899. CAP. TEL. 642-6478

LEVAS BOSCH **Competition**

Paster Luna 7957 (ex 3157), Villa Bosch. TEL. 769-1304

COLA DE PATO

ESPECIAL COUPE FUEGO

CASA **ZAGAGLIA S.A.**

☆ R. 18 ☆ 505 ☆ 128 ☆

☆ R. 11 ☆ 504 ☆ GACEL ☆

F. D'OLIVEIRA 4683. CASEROS. 654-5408 J.B. JUSTO 3350, CAP.

José Masciotra

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

José P. Varela 6015. Cap. 642-5584

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS DE ALEACION LIVIANA

APOLO RUEDAS

T. Manzione Hnos.

RUTA 8 - Km. 22,600 N° 10.594. PABLO PODESTA (cp. 1657) 3 de FEBRERO TEL: 769-1453

• ENVIOS AL INTERIOR

SAJO S.R.L.

PRIMERA CASA DEL PAIS DEDICADA EXCLUSIVAMENTE A FAROS Y PLASTICOS REGLEMENTARIOS PARA EL AUTOMOTOR

Frentes y acrílicos para Omnibus de Larga Distancia

Todas las marcas y modelos Nacionales e importados

• Reparación

Ford Mustang ☆ Daihatsu Mitsubishi ☆ Subaru ☆ etc.

CONCEPCION ARENAL 4830 (Alt. Warsaw 1500) (1427) CAP. FED. TEL: 855-1588

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO

DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE TEL. 782-9966

KOLO CAMOS EN LA ACTO

Nueva dirección: LIBERTADOR 6602

CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

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

TEL. 541-2694 70-6387

PROVA

- Buzos livianos y pesados
- Botas
- Butacas
- Buzos Antiflama
- Visores

Fabrica y distribuye **PROVA**

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL TEL. 553-4071

SIMPSON

ANTIFLAMA NOMEX III U.S.A.

- BUZOS
- GUANTES
- ROPA INTERIOR
- CAPUCHAS

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

Fiat 600 SM, F-07 y TC Biplaza en Buenos Aires

CON SANTANA, UN 07 GANO EL DESAFIO

El domingo 12 de octubre, las categorías Fórmula 07 y Fiat 600 Standard Mejorado, realizaron un "desafío", corriendo ambas en forma conjunta. El escenario elegido fue el circuito Nº 9, del Autódromo de Buenos Aires (3345,50 mts.) y totalizaron entre ambas cincuenta y ocho inscriptos, de los cuales sólo treinta y dos largaron las 12 vueltas finales. Este primer "round", ya que se comenzó a hablar el mismo domingo de una revancha, fue para 07 mediante el triunfo, en la general, de Jorge Santana, aunque superó por sólo 96/100 a Juan Luis de Standard Mejorado.

Compartiendo el mismo circuito, en carrera aparte, se presentó la categoría Turismo Competición Biplaza, imponiéndose Gustavo Fronzin, cortando de esta forma la seguidilla de triunfos por parte de los usuarios de Chevrolet, encumbrando nuevamente a Ford en lo más alto del podio.

Clasificación general "Desafío", 12 vueltas: 1º Jorge Santana (07), 21m 14s 19/100; 2º Juan Luis (SM), 21m 15s 15; 3º Carlos Nicieza (07), 21m 19s 36; 4º Héctor Romanó (07), 21m 20s 45; 5º Juan Coello (SM), 21m 26s 15; 6º Osvaldo Testai (SM), 21m 32s 24; 7º Carlos Diforti (07), 21m 40s 94; 8º Salvador Amato (07), 21m 44s 91; 9º Mario Fulgheri (SM), 21m 46s 69; 10º Hugo Ortiz (07), 21m 53s 23.

Clasificación Standard Mejorado: 1º Juan Luis, 2º Juan Coello, 3º Osvaldo Testai, 4º Mario Fulgheri, 5º Daniel Blanco. **Campeonato:** Luis 162 puntos, Boni 143, Nadin 98, Testai 86, Pérez 73.

Clasificación Fórmula 07: 1º Jorge



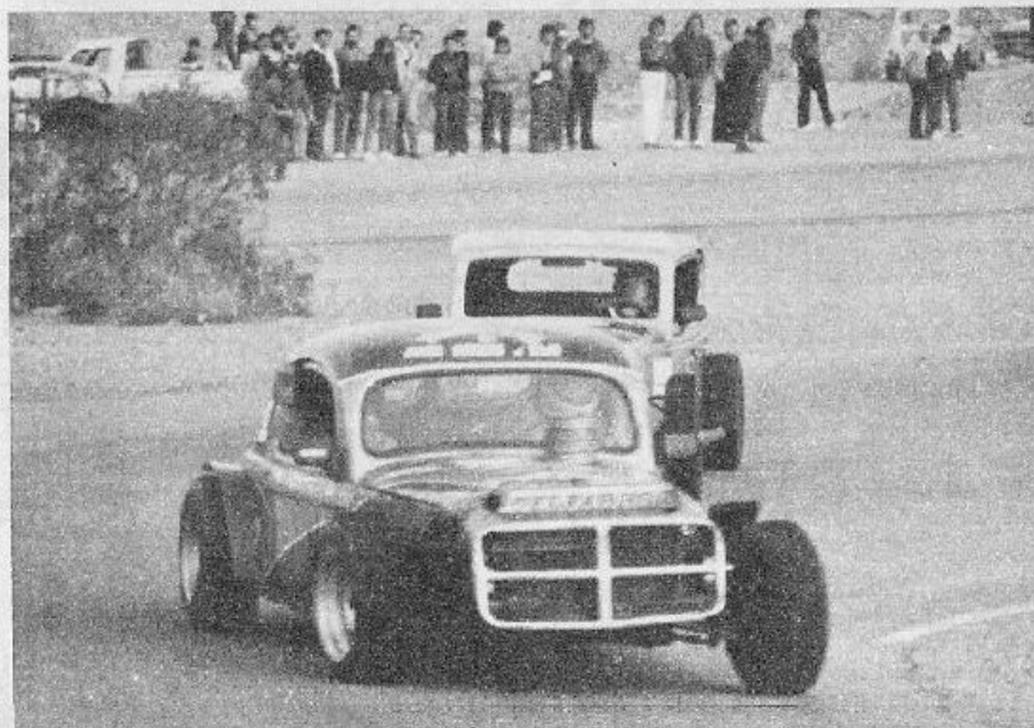
Gustavo Fronzin posibilitó el retorno de Ford a la victoria en TC Biplaza.

Santana, 2º Carlos Nicieza, 3º Héctor Romanó, 4º Carlos Diforti, 5º Salvador Amato, 6º Hugo Ortiz, 7º Máximo Spandel, 8º Enrique López, 9º Oscar Noé, 10º Jorge Mager. Campeonato: Santana 179, Nicieza 147, Spandel 63, Romanó 48, Diforti 43.

(Informe Carlos Plani)

Categorías Tradicionales en Mendoza

DE SAN MARTIN A RIVADAVIA



Juan Pablo García, una de las figuras del TC Tradicional mendocino, ganador en San Martín. Lo sigue Roberto Tornello (Foto Alcorer).

De acuerdo con los informes que nos remite nuestra informante Nilda de David, y que nos han llegado con mucho retraso, quizá debido a los conflictos en el Correo, ha habido en las ciudades de San Martín y Rivadavia, a unos 60 kms. al este de Mendoza, en ambos casos, dos fechas de los campeonatos para las denominadas Categorías Tradicionales.

Dado el tiempo transcurrido, y para cumplir aunque más no sea con los triunfadores, damos sus nombres, a la espera de que futuras realizaciones de la activa gente de la provincia andina lleguen a nuestra mesa de trabajo con mayor antelación.

San Martín, 14 de setiembre: ganadores, Juan Pablo García (Chevrolet / Rivadavia), en TC Tradicional;

Jorge Martín (Chevrolet / Guaymallén), en Sport 6; y Roberto De Biassio, en Sport 4.

Rivadavia, 21 de setiembre: ganadores, Raúl Imberli (Tornado / San Martín), en TC; Federico Lamy (Dodge / Maipú), en Sport 6; y nuevamente Roberto De Biassio, en Sport 4. Por primera vez se corrió en Monomarca Fairlane, ganando Rubén Maroto (L. de Cuyo).

TC del Oeste en San Andrés de Giles

CICCALE RUMBO A OTRA CORONA

Ante regular cantidad de espectadores, el 12 de octubre se disputó la décima fecha del campeonato de TC del Oeste, con 51 coches (31 del TCO y 20 de la nueva división SP), los que conformaron un espectáculo de excelente nivel deportivo.

En TC del Oeste hubo 3 series ganadas la primera por Roberto Favret—quien ya había insinuado sus posibilidades en la clasificación—, el campeón Armando Ciccale en la segunda, que fue la más veloz, y la tercera por el reaparecido Jorge Parrondo.

Luego tuvo lugar una Final para no Clasificados a 8 vueltas, en la que triunfó el lujanense Julio Corbellieri, por escaso margen sobre Walter Reinerio, que no lo perdió pisada, y tercero Juan C. Scalise.

La final, a 16 giros fue un monólogo de Ciccale, que fue estirando su ventaja con el transcurrir de las vueltas para arribar victorioso y comenzar a acariciar el segundo campeonato consecutivo. Segundo fue José L. Fernández con una planta motriz rendidora, pero sin posibilidades de darle caza al campeón y completando el tercer escalón del podio el zarateño Juan Bernachea, en su mejor actuación del año. La lucha por el cuarto puesto—que finalmente fue para Horacio Boero— fue quizás el principal ingrediente de la carrera, pues hasta que faltaban cuatro vueltas Boero, Piccoli, Duarte, Parrondo y

Segade Sánchez pugnaban por el mejor lugar.

La clasificación fue la siguiente: 1º Armando Ciccale (Chevrolet / San Miguel), 17m 32s 89/100, a un promedio de 99,018 km/h.; 2º José L. Fernández (Falcon / José L. Suárez), 17m 38s 38; 3º Juan Bernachea (Chevrolet / Zárate), 17m 46s 11; 4º Horacio Boero (Chevrolet / Los Polvorines), 17m 52s 95; 5º Oscar Piccoli (Falcon / General Rodríguez), 17m 53s 73; 6º Jorge Parrondo (Chevrolet / San Martín) 17m 54s 15; 7º Horacio Notta (Falcon / General Pacheco), 18m 10s 14.

En SP, quien había resultado el más veloz en las



El campeón Armando Ciccale busca repetir el halago de 1985. Ganó cómodamente.

pruebas de clasificación, Jorge Bainotti, fue quien se impuso en la serie inicial, mientras que Pablo Rafú lo hizo en la segunda.

El resultado de la Final a 12 vueltas fue: 1º Ricardo Olearo (Chevrolet / Moreno), 13m 36s 45/100; 2º Pablo Rafú (Torino / Villa Maipú), 13m 52s 85; 3º Jorge Bainotti (Chevrolet / Tres Sargentos), 13m 54s 15; 4º Eduardo Musso (Falcon / Torres), 14m 05s 82; 5º Jorge Lorca (Chevrolet / Ramos Mejía), 14m 38s 46; 6º Hugo Montenegro (Torino / Merlo) a 1 vuelta. El promedio del ganador fue de 95,770 km/h.

La próxima competencia para ambas especialidades, será el 26 de octubre, en el Autódromo Eusebio Macilla, de Junín.

(Textos y fotos de César Gómez)



Pablo Rafú fue segundo en SP y es el puntero del campeonato de esta clase.

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

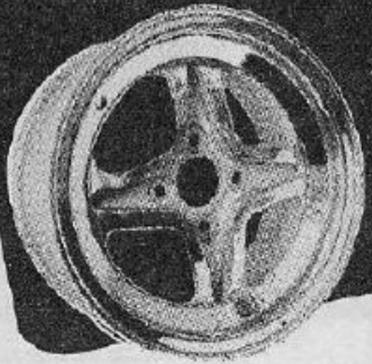
ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS

DORREGO 58 Tel: 854-7062

LLANTAS DE COMPETICION AERA



BUZOS ANTIFLAMA JS

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

VA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR EN ROSARIO Y SANTA FE. REMITIMOS AL INTERIOR

BRANDSEN 1123. TEL. 744-2583

Fronte a Estación SAN FERNANDO (1646).

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

- NUEVO CAPICHON 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

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS



EQUIPAMIENTOS SOUZA

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

- * Paneles Flotantes
- * Diferencial autoblocante
- * Discos en las cuatro ruedas
- * Caja de cuarta
- * Reductora de salida central
- * Diferenciales DANA 44

BF Goodrich. LINEA 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: B.R.D. * ANTENAS ELEMAR * APOYA CABEZA TOTAUTOS * PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE - ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-8431

AVANT MOTOS

SERVICE REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981. Tel: 961-8947



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: 983-4792
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 CARGAS 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 Par 471 (Alt. Wernes 1100). TEL 855-0449
Avellaneda 435 - Vta. López. 795-1607

★ LANCIA FIAT 132 ★

KARS.A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS e IMPORTADOS

JUAN B. JUSTO 3402 - Capital - Tel.: 59-2006

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EGE

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- ☆ ASIENOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.
- ☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUBE FUEGO A INYECCION

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

MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 780-3511

ACTIVIDAD ZONAL
EXTRA

IV° RALLY INTEGRACION

ANNAHAS, UN AVI



1 El BMW de Annahas-Otazo, todo un monstruo. Obsérvese el tren trasero



Con este Voyage fueron segundos en la general y ganaron su clase Djhuis López



Miguel Allou y Leandro Calvo y un 147 impecablemente llevado.

1 Efectivamente, por las velocidades logradas, el BMW 323 de Annahas-Otazo pareció un avión al que no le hizo mella un grave problema de tren trasero. Ganó la general, haciendo lo propio en las otras dos clases Djhuis-López (VW Voyage) y los argentinos Miguel A. Allou-Calvo (Fiat 147). La organización, con muchos lunares.

La provincia de Misiones tiene para el rally un potencial enorme, bien fundamentado en la ideal topografía para esta especialidad. El IV° Rally Integración —disparatadamente subtítuloado "safari de la selva", nominación que lleva al error del protano— dispuso de un trayecto de primera, enmarcado por la naturaleza tan pródiga en bellezas como en casi ningún lugar de nuestro país.

Camino de serranía y cuchilla, trabados —pero sólo lo justo—, de buen o excelente piso en general, fueron transitados primero en dirección al SE —por la costa del Iguazú—, hasta el Pesado, previo paso por Deseado, el rally se encaminó a la costa del Paraná, a la altura de Delicia, para desde ahí trepar acompañando a la Ruta 12 y a la costa del Paraná hasta Iguazú, cabecera del rally.

Veintiocho binomios, de los cuales sólo diez fueron de Argentina y el resto de Paraguay, iniciaron la prueba el sábado con un clasificatorio de 22 kilómetros entre Puerto Península e Iguazú. Pese a irse del camino y tardar más de medio minuto en volver a él, Mazan Annahas con el BMW le empató el tiempo a Juan Jambrina, lar-



El paso más admirado fue el de "Bateria", con el Peugeot francés a inyección.

gando al día siguiente primero por revoleo de moneda. En esa instancia, eran seguidos por los hermanos Pedro y Víctor Fadul (Gol, de Paraguay), el argentino, radicado en Asunción, Ricardo Barros ("Bateria"), con el legendario 504 a inyección ex Hansi Hiebl, y luego Inocencio Zárate, Tim Muniagurria, Carlos Knoffelmacher, Alfredo Scheid y el sorprendente Miguel Ángel Allou, con el pequeño Fiat 147, asimilado a la clase "B" (por falta de número en la "A") que, en definitiva, ganó ambas divisiones.

En ese tramo desaparecieron los favoritos hermanos Eduardo y Héctor Elizache, quienes a los pocos metros de carrera rompieron un pistón de la Toyota GT2000.

El domingo —tras la largada, a la que asistió el gobernador Barrios Arrechea—, los primeros abandonos fueron los de Carlos y Roberto Knoffelmacher y Carlos Tabossi, este último tras el segundo vuelco, ya que había tumbado en la vispera. Todo fue relativamente normal hasta Gobernador Lamusse, transcurridos cuatro primes. Ahí se sucedieron los abandonos de los VW de Jambrina y Muniagurria, con los motores rotos a un kilómetro

uno del otro, como también la defecación de los Fadul, Scheid y los retrasos de "Bateria" e Inocencio Zárate con el veterano Escort.

Ello permitió que —pese a romper el tren trasero en sus anclajes— el paraguayo Annahas ganara el rally. Lo realizado por el hombre del BMW debe inscribirse entre lo épico de automovilismo, ya que fue sujetando el tren trasero con cadenas, para tras muchas peripecias llegar triunfador, aunque con el culo todo despatarrado. El 323, en el que se reemplazó la inyección por tres enormes Weber doppio corpo, alcanzaba una velocidad de 215 km/hora, que le permitió recuperar y pasar al frente en esas condiciones, ganándole por un minuto al asunceño Tani Djhuis, que para nada figuraba en los cálculos previos, pero que exhibió regularidad y buen manejo del Voyage.

Muy bueno también lo de Miguel Ángel Allou, llevando al límite siempre al 147 gemelo del de su hermano Juan Pablo, que pese a volcar también llegó. Entre los esfuerzos rescatables, merecen mencionarse los de Barros, que hizo dos primes en llanta por sucesivos pinchazos; el rosarino, radi-

Por Carlos Neira
Fotos: Laura Neira

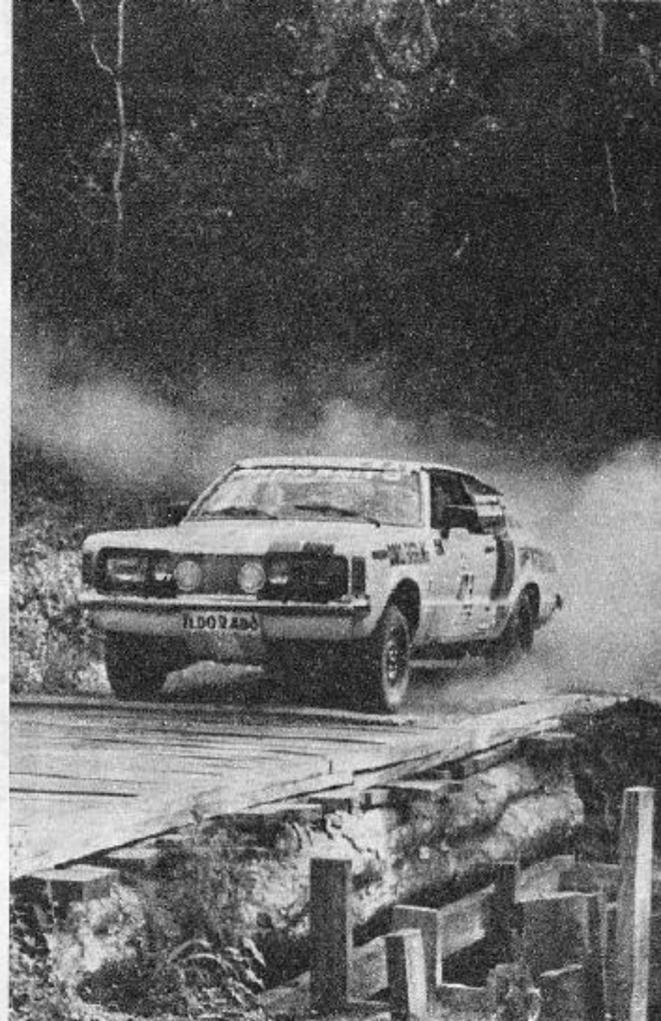
ON EN LA SELVA

3



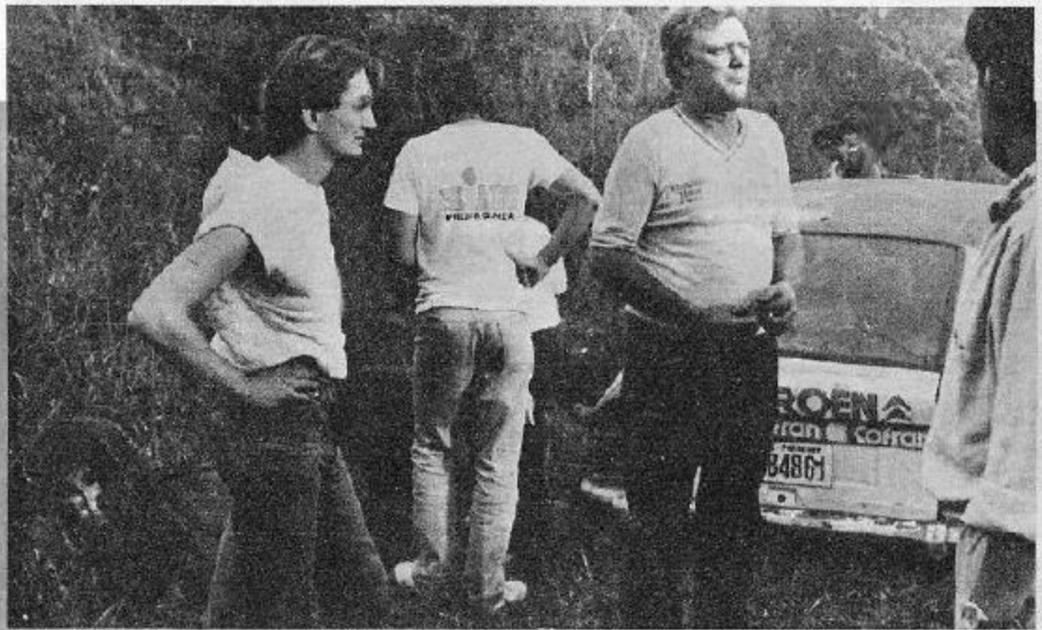
El matrimonio Spaciuk le dio pareja y se gratificó con el 2º puesto en la clase intermedia.

4



Muy bueno lo de Isidro Spiker con este Taunus. Sexto en la general.

7



Staver, el Citroën GS por un lado y el tren trasero por el otro. Aregló y terruño (¿¿?).

8



El Ritmo parece que se va a caer, pero queda colgado. Con ayuda del público superó el trance y también terminó.

cado también en Paraguay. Francisco Staver, que en el clasificatorio arrancó el tren trasero de su GS 1300, y que tras reparar toda la noche largó último y distanciado, arribando 7º al final, pese a que nosotros creíamos que corría solamente reenganchado y fuera de clasificación, como entendíamos que correspondía, ya que no terminó el prime sabatino.

De la organización vale extenderse algunos párrafos en lo que creemos es una crítica constructiva, que tiende a que lo logrado en rally en la provincia de Misiones no se eche a perder por detalles que creemos deben ser subsanados en el futuro. Que por la composición del parque automotor que corre en Misiones -mayoritariamente paraguayos- sea menester una división de clases "sui generis", nos parece aceptable. Pero de ahí a que la carrera se convierta en un "vale todo técnico" hay largo trecho. En Iguazú, no hubo verificación técnica válida (hasta alguno largó con recapadas...); no hubo parque cerrado entre el clasificatorio del sábado y el domingo; no hubo parque cerrado final y menos aun revisión a los ganadores; los trofeos se entregaron sin haberse

dado a conocer previamente la clasificación, para dar media hora a eventuales reclamaciones, etc., etc.

Por otra parte, pudimos ver en una largada cómo varios competidores hacían reparaciones en el sector de control, cosa expresamente prohibida so pena de exclusión. O un clasificatorio que no se integra al cómputo de la carrera, o competidores que terminada una P.C. y levantado el control sin haberlo transpuesto, continuaron luego en competencia.

Lo más sencillo sería utilizar como reglamento el del torneo nacional de rally, usado también en todos los zonales argentinos, el que por supuesto reproduce lo actuado en los rallies FISA por el campeonato mundial.

De lo contrario, el rally misionero, hecho con ingentes esfuerzos personales por un grupito de entusiastas, liderados por Hipólito Cortés, corre peligro de aislarse al impedir la confrontación, ya que paulatinamente, Misiones, ante la declinación del parque de rally paraguayo, deberá comenzar a mirar para la Argentina y sus vecinos chaqueños, formoseños y

correntinos y, aún más allá, ya que la semilla puesta en el Litoral ha prendido con real fuerza. Sería toda una pe-

na que el esfuerzo misionero se vaya diluyendo por detalles que pueden solucionarse fácilmente.

CLASIFICACION GENERAL

IVº Rally Integración "Safari de la Selva" - A.C.M., C.E.V. y C.P.V. - 11 PP.CC. totalizando 404,56 kms - Iguazú, Andresito, Integración, El Pesado, Deseado, Gobernador Lanusse, Puerto Esperanza, Wanda, Pto. Bossetti, Pto. Península, Iguazú - Sábado 25 y domingo 26 de octubre de 1986.

Pos	Nº	Piloto-Navegante	CI-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	401	M. Annahas-C. Otazo	D-BMW 323/Siroessner, PY	3h 19m 05s
2º	303	T. Dijkhuis-E. López	C-VW Voyage 1.6/Asunción, PY	3h 20m 04s
3º	105	M.A. Allau-L. Catvo	B-Fiat 147/Iguazú, RA	3h 29m 03s
4º	305	E. Spaciuk-G. de Spaciuk	C-Escort XR3/Oberá, RA	3h 32m 03s
5º	423	R. Isidro-J. Spiker	D-Taunus GT/Eldorado, RA	3h 35m 31s
6º	200	A. Gadea-C. Vázquez	B-Datsun 120V/Stroessner, PY	3h 37m 03s
7º	210	F. Staver-R. Caballero	B-Citroën GS/Asunción, PY	3h 40m 53s
8º	215	H. Echeveste-A. Resquín	B-Fiat 128 1.3/Eldorado, RA	3h 45m 36s
9º	300	S. Annahas-R. Gossling	C-VW Gol 1.8/Stroessner, PY	4h 00m 22s
10º	415	I. Zarate-A. Ortiz	D-Escort RS2000/Asunción, PY	4h 01m 06s
11º	315	A. Galluppi-C. Duria	C-VW Fusca 1.5/Asunción, PY	4h 59m 34s
12º	403	R. Barros-O. Signorino	D-Peugeot 504/Asunción, PY	5h 03m 54s
13º	106	J.P. Allou-F. Pasin	B-Fiat 147/Iguazú, RA	5h 31m 24s
14º	400	J.C. Cao López-A. Ramírez	D-Chevy Cupé/Iguazú, RA	5h 49m 02s

No se suministró información pormenorizada, por lo tanto no damos a conocer los ganadores de PP.CC.. Tampoco el metraje exacto de la suma de las PP.CC., por lo que desconocemos el promedio general de velocidad. La P.C. clasificatoria del sábado -ganadores S. Annahas y Juan Jambrina (VW Golcel, Argentina) en empate- no fue incluido en el cómputo de tiempos de la carrera.

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

Texto y fotos de Rubén Lettieri

Festival de Autos y Motos en Alta Gracia

CON FERVOR Y A FAVOR DEL TURISMO



En el Oscar Cabalén hubo para todos los gustos. Las clases A y 1 de Turismo; la Fórmula 3 Cordobesa, con escaso parque pero innegable entusiasmo; los Sidecars, malabaristas de la velocidad y de poste autos de varias clases de Turismo y Datsun, mezclados en un inédito "todos contra todos".

La largada de todos contra todos. Parten con handicap los más chicos, mientras esperan los grandes más atrás.

Daniel Rodríguez con la mecánica de Juanjo Pemadora, ganador absoluto.

Bertino encabeza la carrera de F-3. Gana ajustadamente sobre Pacciaroni.

Insólito duelo: el Datsun de Cano pasando al 128 de Miguel Genovese. Sucedió en el Cabalén.

El Turismo de Pista Zonal de Córdoba está alicado. La categoría que tantos pilotos dio a nuestro país, quiere resurgir. En esta misión difícil, pero no imposible, están embarcados los dirigentes del automovilismo cordobés. Ellos saben de la importancia de la meta y ponen todo su corazón y sus esfuerzos para alcanzarla.

No nos cabe duda que los resultados de esta cruzada no tardarán en palpase. Dos señeras organizaciones, como lo son el Córdoba Automóvil Club y la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, están tras ello. En el Cabalén las vimos trabajar para que nada falte.

Y nada falló, al menos en la faz organizativa de la tercera fecha de un campeonato de cuatro. Por ser los inicios de una actividad que estaba parada, sólo cabrá esperar en el futuro que se acreciente el número de máquinas participantes.

Hubo el 12 de octubre para todos los gustos. Autos y pilotos que compiten habitualmente en diversos torneos zonales o nacionales, se juntaron para poner el hombro. Estuvieron los autos de las clases "A" y 1 del Turismo Zonal; monoplazas representados por la Fórmula 3 Cordobesa; autos de Turismo Pista que corren el campeonato nacional y un par de Datsun 280 ZX, a los que se agregaron varios autos de rally. Faltaron algunos Nissan que no se presentaron por compromisos contractuales con el C.A.P. y algunos exponentes de la Fórmula Sierra.

Sin embargo, lo visto fue bueno y divertido. Falta una mejor respuesta de pilotos. El público, que nunca se equivoca, se irá acercando paulatinamente para que la actividad pistera en Córdoba, sea lo que fue no hace mucho.

SASSI ENTRE LOS CHICOS

Si bien la Clase "A" (hasta 800 cm³) y la Clase 1 (hasta 1150 cm³) corren habitualmente por separado, en esta oportunidad lo hicieron en conjunto. Así los Fiat 128 "chicos" se mezclaron con los Fiat 600, algunos Citroën y un Charade. Sin embargo el Fiat 147 de José Sassi fue el cabal ganador, dejando atrás a Raúl Nizzo (Fiat 128) y al increíble "flata" de Norberto Gianré. Este último, una de las figuras de la Clase "A", peleó con el 600 de igual a igual a autos de cilindrada superior. No por casualidad lleva el N° 1 en sus puertas. También para destacar lo del rallista Orlando Silvi (Datsun Charade) quien llegó a estar segundo hasta que la mecánica lo dejó a pie, cuando había tropado desde el fondo de la grilla.

F-3: BERTINO POR POCO

Los monoplazas de la docta también aportaron lo suyo en la calurosa jornada. Y fue una interesante lucha entre Carlos "Chopy" Bertino y Luis Pacciaroni, que se prolongó durante las diez vueltas al atractivo trazado N° 2. A tal punto que Bertino vio la cuadrícula menos de dos segundos antes que su rival mientras que Alberto Vecchio fue tercero. Sólo ocho autos participaron de esta carrera, que para su evaluación habrá que esperar otra mejor oportunidad. Bertino manejó un Berta-Peugeot, Pacciaroni un Crespi-Fiat y Vecchio un Bravi-Fiat.

TODOS CONTRA RODRIGUEZ

"Las mejores posibilidades en el 'todos contra todos' las tienen los R-18 de Gianni y Daniel Rodríguez, por supuesto

los Datsun y algún Fiat 128 de la Clase 2. Pero los Renault andan muy fuerte, han mejorado mucho en los últimos tiempos y están a la altura de los 280 ZX..." Las palabras de Pepe Cano, antes de la carrera hacían prever la lucha entre los autos del rombo y los japoneses del GAP.

Pero lo que sucedería era bastante impredecible. Para citar un factor que creaba incertidumbre, diremos que las gomas necesarias para correr llegaron a Alta Gracia recién el domingo, por lo cual la clasificación se hizo con gomas usadas y en algunos autos de rally -con suspensiones apenas modificadas- se utilizó rodado convencional de calle.

Para la largada se estipuló que los participantes del "todos contra todos" lo harían en tres grupos: primero los autos de la Clase 1, a los doce segundos los de las clases 2 y 3, y tras otros 12 segundos de handicap, largarían los Datsun de Torrás y Cano. En las pruebas de clasificación, el encolumnamiento había sido Gianni (R-18), Torrás

(Datsun), Rodolfo Nizzo (Fiat 128-1300), Cano (Datsun), Rodríguez (R-18) y Mario Berca (Fiat 128-1300).

Los mayores pasaron muy pronto a mandar cuando se efectuó la suelta. Daniel Rodríguez al frente seguido por Torrás y Cano, mientras bastante atrás seguían Berca, Sassi, Raúl Nizzo y José García, con una berlina 125. Dos protagonistas habían quedado fuera del asunto muy pronto: Rodolfo Nizzo (goma) y Pacha Gianni (motor). Rodríguez se fue alejando de los Datsun que viajaban en tandem para alcanzarlo, mientras que Berca encabezó hasta que lo paró un problema de carburación, el lote de los chicos.

Cuando todo estaba definido en favor de Daniel Rodríguez, Torrás hizo un trompo a la salida de los mixtos, pasando Cano al segundo lugar. José García quedó cuarto en la "general" y Sassi quinto, ratificando con su mejor puesto entre los chicos la excelencia del momento por que pasa.

CLASIFICACION

Córdoba Automóvil Club y Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally-Torneo Zonal Turismo Pista, "Todos Contra Todos". Autódromo Oscar Cabalén, circuito de 2.600 metros -20 vueltas-. Recorrido total: 52 km. 12-10-86.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Marca	Clase	Tiempo	Vueltas
1°	29	Daniel Rodríguez	Renault 18	3	28m.12s.69	20
2°	91	José "Pepe" Cano	Datsun	-	28m.13s.33	20
3°	56	Miguel Torrás	Datsun	-	28m.31s.80	20
4°	4	José García	Fiat 125	2	29m.29s.26	19
5°	10	José Sassi	Fiat 147	1	29m.30s.60	19
6°	2	Raúl Nizzo	Fiat 128 1100	1	29m.33s.54	19

Luego se clasificaron: Despotin Febro (Fiat 128 1100); Enrique Egea (Fiat 128 1100); Mario Berca (Fiat 128 1300); Juan C. Gianni (Renault 18); Rodolfo Nizzo (Fiat 128 1300). Promedio del ganador: 110.594 km/h. Record de vuelta: Cano en la vuelta 20 en 1m.22s.06 a un promedio de 114.070 km/h.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

COMPETICION





T.C.2000 ☆ F. RENAULT ARGENTINA ☆ F.2 LIMITADA NACIONAL ☆ TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ☆ F.2 CODASUR C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS

LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:

JOSE INGENIEROS 4351 (1805) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

VENDO 4 CUBIERTAS 205/70-14 XWXTL MICHELIN 200 c/u.
Avda. Gaona 4380. Ciudadela

- CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP • CITROEN
- RENAULT • CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
- CHASIS PARA TODO TERRENO



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

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR
• T.C. • T.C.2000 • F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales

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



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

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR



CASA ISIDRO
GALICIA 102
Esq. Warnes 600 - (1414)
Capital - Tel. 855-4464

ARENERO



JAULA TUBULAR Ø 2"
BY MECANICA: GORDINI - R4 - R6
R 12 - F 500 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 - esp. BRITAN FLORIDA

SINTONICE SU TAPA Y LEVA EXCITANDO LAS R.P.M.



MAS EFICIENCIA VOLUMETRICA EN SU MOTOR.

KIT F.4 101 H.P.

- ARBOLES DE LEVAS Y RESORTES ESPECIALES PARA TODAS LAS MARCAS Y CATEGORIAS.
- PLATILLOS DE VALVULAS DURAL Y TITANIO
- VARILLAS LEVANTA VALVULAS DE ALEACION LIVIANA CROWER
- BIELAS Y TORNILLOS CROWER
- TORNILLOS DE BIELA CARRILLO 3/8 y 7/16
- RADIADORES DE ACEITE.
- CONEXIONES ESPECIALES RUSSELL Y EARL'S
- DUROMETRO PARA CUBIERTAS DE COMPETICION ESCALA SHURE "A"
- CINTA VINILICA SUPER AUTOADHESIVA
- ENGRANAJES DE DISTRIBUCION REGULABLES
- CABLES DE BUJIAS
- BOTADORES REGULABLES PARA TAUNUS 2000/2300 cc
- BOBINAS Y CONDENSADORES MALLORY YACCEL
- CARBURADORES WEBER Y HOLLEY
- ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS
- TURBOS
- BOMBAS DE NAFTA ELECTRICAS CON REGULADOR DE PRESION HOLLEY
- MULTIPLES DE ADMISION OFFENHAUSER, DATSUN - TOYOTA-TAUNUS-CHE-
- PINTURA PARA CAÑOS DE ESCAPES V.H.T.
- BANCO DE PRUEBA
- BUZOS, CASCOS Y GUAÑES FILLER J.S.
- ENGRANAJES DE BRONCE
- EQUIPO POTENCIADO PARA SU TAUNUS - SIERRA - RENAULT R-18 - R-11 - VW - PEUGEOT 504 - 505 - FIAT 850 - 147 - 125 - REGATTA - FORD - CHEVROLET Y DODGE.

ALBERTO CRESPO competición
ACASSUSO 1393-1525 - OLIVOS - 785-9864 - 781-4121 (1836)
Bs. As. (Alt. Avda. Mayo 3200) ARGENTINA
TELEX (C.P. 9900 AR

FIAT 600 - 125 - 120 - 147 - (31 - 132)

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALFA ROMEO - PITTARONE)

- 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 DCDE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo condensores

TARJETAS DE CREDITO PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA COMPETICION
ITALIA 955
TIGRE - TEL 749-1502 (cp. 1648)

PEUGEOT - RENAULT 12 - 80 - 5 - LANCIA - P.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD

CALZADOS CARCER
MODELO FORCASA DE CORRIDA N° 80 (1984) EL PALOMAR

ANEXO NORTE
ALARMIAS ITALIANAS "COBRA"

- RADIO COMANDO ANTI-ASALTO
- ANTI-ROBO • PROTEGE VIDRIOS
- TRANSMISORES PERSONALES V.H.F. SIN USO DE MANOS TIPO WALK-MAN 800 mts. ALCANCE ... * 350 el par LOCAL 20. BAJO OBELISCO PASAJE OBELISCO NORTE

PROVA CASCOS
ESPECIALES PARA COMPETICION



MODELO ESPECIAL
ALVAREZ THOMAS 250. CAP. (1427). TEL 553-4071

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO • CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP • FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otros

• 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

Ramón Solar e Hijos.

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

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL 92-7781

ROBERTO MOURAS

UNICO FABRICANTES



VENTA Y COLOCACION

AV. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel: 772-2347 771-3354 ENVIOS AL INTERIOR

UNICO DISTRIBUIDOR EN CARLOS CASARES PCIA. BS. AS. AVDA. MAYA 171

UNICOS FABRICANTES



VENTA Y COLOCACION

AV. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel: 772-2347 771-3354 ENVIOS AL INTERIOR

DE ESCAPES ESPECIALES

CAÑOSSILEN

PARA TODAS LAS MARCAS

UNICOS FABRICANTES



VENTA Y COLOCACION

AV. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel: 772-2347 771-3354 ENVIOS AL INTERIOR

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

ULTIMO MOMENTO

COLONI EN F-1 - Pese al hermetismo natural de Enzo Coloni, pudimos indagar algo interesante con respecto a su proyecto de F-1: el ingeniero que se ocuparía de construir el chasis que debería debutar en el Gran Premio de Italia del año próximo, podría ser el argentino Enrique Scalabrini, que actualmente milita en el equipo Williams de F-1.

Las motos para 1987 - Estaron las decisiones más importantes adoptadas por el Congreso de Otoño de la FIM, celebrado esta vez en Palermo y sobre el cual adelantamos la semana pasada la confirmación del GP de Argentina de Velocidad, por boca de Reinaldo Cozzani.

Velocidad: Además del calendario, se determinó que a partir del año próximo, todas las competencias se largarán con motor encendido, algo que desde hace tiempo venían pidiendo los pilotos. El programa oficial del Campeonato del Mundo es el siguiente: 2/5, Japón (Suzuka), 250/500; 6/4, España (Jerez), 80/125/250/500; 17/5, Alemania (Hockenheim), 80/125/250/500 Side; 24/5 Italia (Monza), 80/125/250/500; 7/6, Austria (Saiburgo), 80/135/250/500; 24/6, Yugoslavia (Grabnik), 80/250/500; 27/6, Holanda (Assen), 80/125/250/500; 5/7, Bélgica (Spa), 125/250/500/Side; 19/7, Francia (Le Mans), 125/250/500/Side; 2/8, Gran Bretaña (Donington), 80/125/250/500/Side; 9/8, Suecia (Andersfors), 125/250/500/Side; 23/8, Checoslovaquia (Brno), 80/125/250/500/Side; 30/8, San Marino (Misano), 80/125/250/500/Side; 13/9, Brasil (Brasilia o Goiânia), 250/500; 4/10, Argentina (Buenos Aires), 250/500.

Superbikes: Seguramente a partir de 1988 comenzará a disputarse un Mundial de la especialidad con motos derivadas de serie y en base a dos categorías: hasta 4 cilindros y 750 cm³, y bicilíndricas hasta 1.000 cm³, con distintas cantidades de unidades producidas para su homologación.

Jochamowitz: F-2 en sus planes - El joven piloto peruano nos comentaba en los boxes de Imola, que sus intenciones siguen apuntando a correr las dos últimas carreras del año de la F-2 Codasur. Sin embargo, tras sus conversaciones con Guillermo Kissling y Guillermo Maldonado, no tiene una perspectiva clara, al estar comprometidas las butacas de ambos equipos para las competencias finales del certamen. Es de esperar que la gente de F-2 pueda hacerle lugar en un buen equipo, ya que el peruano es una de las grandes promesas de la F-3 internacional y no por nada el año próximo será piloto oficial de Reynard en el certamen británico de la especialidad y también en el Europeo.

Vatanen probó para la Paris-Dakar - Tras 700 km de tests en Ferpignon, al sur de Francia, llevados a cabo durante tres días, Ari Vatanen quedó muy conforme con el Peugeot 205 T-16 que conducirá en la extenuante competencia Africana. El auto presenta algunas diferencias con respecto al habitual protagonista del Mundial de Rally. Es 20 cm más largo entre ejes y tiene una nueva suspensión con dos amortiguadores por rueda. Las pruebas de Peugeot continuaron en Nigeria con Vatanen, mientras se espera saber si será Saby o Zanussi el coequipier del finlandés en la competencia.

Siguiendo con Peugeot, digamos que esta semana la CSAI debe expedirse con respecto al recurso de apelación que Jean Todt presentó luego de la desclasificación de sus autos en San Remo. Según se supo, los ensayos realizados en la galería de viento de St. Cyr con el auto de Kamikunen, arrojaron resultado negativo en cuanto a la mejora que pudiesen otorgar los apéndices aerodinámicos cuestionados.

N.P. (Desde Europa)

Rally Mundial

CONFIRMADO: RECALDE, HOMBRE DE LANCIA EN EL '87

Néstor Pachetti
(Desde Milán, Italia)

Esta última semana ha sido muy importante para el cordobés Jorge Recalde en cuanto a la continuidad de su campaña al máximo nivel mundial del rally. Luego de una serie de conversaciones con Cesare Fiorio y con Roberto Angiolini, está prácticamente confirmada la participación del argentino en varias pruebas del próximo Campeonato Mundial de Rally de Argentina, Recalde dispondrá de uno de los Lancia oficiales del team Martini, con la asistencia directa del equipo oficial. En el resto de las pruebas, la primera de las cuales será el Rally de Portugal, el cordobés tripulará una unidad similar, pero presentada por el team Jolly Club como tercer auto de Lancia. Para conocer más detalles de esta importante confirmación, recurrimos al propio Recalde, ya con un pie en el avión para retornar a la Argentina.

Creo que lo logrado hasta el presente, es más que importante para mí. Te imaginas que saber desde ya que tendré un Lancia oficial en Argentina, representa, además de la seguridad de poder pelear con los mejores medios esa carrera, una demostración de confianza por parte de la gente de Lancia. Por otra parte, la gestión de Fiorio ha sido fundamental para que se pueda dar lo del Jolly, ya que la escuadra de Angiolini pensaba sólo presentar dos Grupo N en el Mundial.

¿En qué estado se hallan las cosas con el equipo Jolly?

Te diría que están confirmadas en un 90 por ciento. De parte de Lancia se dio el OK para la provisión del auto. De parte de Angiolini están de acuerdo en presentar este Grupo A, que al igual que los dos Grupo N, llevará los colores de Top-Tip. También estamos de acuerdo en comenzar a partir de Portugal, y desde ya que tendré un auto muleto para recorrer cuantas veces quiera la ruta, algo que es fundamental para aspirar a buenos resultados. Sólo resta definir la cantidad de carreras que se harán, y esto es una cosa que yo debo ver en Argentina, ya que el tema dinero, a nivel del Cam-



Jorge Recalde en San Remo observando el Lancia Delta HF 4WD Grupo A. Su auto en 1987.

peonato del Mundo, tiene una importancia tremenda. Ellos esperan mi respuesta para definir el programa en consecuencia, pero hemos acordado, en principio, un paquete de cinco carreras como base.

¿Cómo ves el potencial del team Jolly en el ámbito del rally?

En primer lugar, es gente que hace muchos años que está participando y ganando al mejor nivel de la especialidad. Además, tienen una relación muy estrecha con Lancia y eso implica, en la práctica, estar casi dentro del equipo oficial, lo cual para mí fue siempre un sueño. Pero lo más importante es que voy a disponer de todos los medios como para hacer las cosas en serio y con reales posibilidades.

Creo que el HF 4WD será el auto a batir el año próximo, y por mi parte pienso que, trabajando sin dar ventajas, los resultados tienen que aparecer. De todos modos hay que tener en cuenta que el

'87 será un año muy especial por el cambio de reglamento, y todas las fábricas trabajarán fuerte para determinar las posibilidades de los nuevos modelos, por lo que es muy difícil aventurar cuáles serán los rivales más peligrosos.

¿Antes de este acuerdo con el Jolly, habías analizado otras alternativas?

Si. Antes y después de San Remo tuve una serie de ofrecimientos de distinto tipo, pero interiormente, la posibilidad de Lancia siempre me atrajo. Por un lado porque es un equipo que conozco y con el cual hay una excelente relación, y por otra parte porque a través de la continuidad en el rally, se han convertido en uno de los grandes puntales de la especialidad. Por eso, poder acceder a un Lancia para mí es muy importante.

¿Tu actividad en el '87 se limitará a las pruebas del Mundial?

En principio he hablado el tema con Angiolini y existe la posibilidad de hacer algunas carreras del Campeonato Europeo con los Lancia Grupo B, que, como es sabido, podrán aún participar un año más en el "Euro" y en algunos campeonatos nacionales. Esta es otra cosa importante del Jolly, ya que la continuidad que se puede lograr, significa mucho cuando uno busca un buen estado competitivo. Evidentemente, todas estas posibilidades estarán bastante ligadas al aspecto económico. Por esa razón, los próximos días en Argentina serán fundamentales para definir el programa.

Luego de haber conversado con Recalde, creemos que el cordobés está ante su gran oportunidad en el Rally Mundial. La posibilidad de acceder a un auto "top" en las pruebas más importantes del Campeonato del Mundo, no se presenta todos los días y no se le da a cualquiera. Es simplemente el fruto de un trabajo de largo tiempo y de un nivel cualitativo demostrado en ocasiones. Ahora solo falta la cuota de apoyo necesaria para consolidar todo lo andado. No apuntar este esfuerzo, sería un verdadero pecado.

Fórmula tres ROSSO YA ES PILOTO OFICIAL VOLKSWAGEN

El jueves 30 de octubre, Víctor Rosso rubricó finalmente el contrato que lo confirma como piloto oficial de Volkswagen Motorsport en la F-3 Alemana para 1987. El acuerdo fue firmado en Hannover -sede de la VW Motorsport- por el marcosjuarense y Klaus Peter Rosorius, "número uno" del sector competición de la empresa germana. De este modo, se puso punto final a la espera del argentino, pese a que nada indicaba un cambio de decisiones en VW. "Si bien Schaffer ya me había adelantado la decisión -nos decía Rosso-, no estuve tranquilo hasta ver firmado el contrato. Es la primera vez que me contrata un equipo de fábrica, con todo lo que eso significa a nivel profesional... Por eso no puedo estar menos que orgulloso por la confianza de la gente de VW sobre mis condiciones, teniendo en cuenta que para ellos tal vez hubiese sido más fácil colocar a un piloto leutón. Sólo espero no defraudar sus expectativas, realizando un trabajo sin errores. Creo que la seguridad que brinda un team oficial, ya sea por los medios o por la experiencia, ayuda mucho a evitar las equivocaciones, que muchas veces se deben a la carga de tensión extra que uno sobrolleva."

Le consultamos sobre las características del contrato que suscribió con VW:

"Básicamente me llega a ellos por 15 carreras durante el '87, dentro de las cuales, por supuesto, están las 11 del torneo alemán. El resto serán competencias trascendentes de la F-3 -como por ejemplo Montecarlo-, aunque ellos no ocultan el interés por participar en el proyectado Campeonato Europeo que se realizaría a razón de una carrera por país. Esto es aparte de Macao, que se hace con un aporte especial de la Tabacalera de West. Yo tripularé el año próximo el auto que Nissan tuvo este año, incluso con las mismas leyendas publicitarias, mientras que Zakowski continuará con el otro coche."

También Rosso nos aclaró la actividad de Bertrand Schaffer dentro del equipo VW: "Es el encargado de la gestión de los autos del team. El se responsabiliza de presentarlos en pista por cuenta de VW. Además, tiene su equipo de F-3000. El cuartel general del team está en Biffburg, cerca de Trier, a muy pocos kilómetros de Luxemburgo. Seguramente el año próximo, luego de las vacaciones en Argentina, me radicaré allí con mi familia. Lamento dejar Nürnberg, ya que allí había hecho muchas y buenas amistades, pero incluso el mismo Schübell entendió perfectamente que no podía dejar pasar esta gran oportu-

unidad".

Sobre el programa para la próxima competencia de Macao, nos decía Rosso: "Viajamos el domingo 16 rumbo a Macao. Los autos ya fueron despachados. Allí se clasifica el jueves 20 y el viernes 21. El sábado no hay actividad y la carrera se disputa el domingo 23. Pese a no conocer el circuito, le tengo mucho respeto. Quienes ya han participado allí, me dicen que se trata de un trazado muy difícil y muy propenso a los accidentes. Sin ir más lejos, me comentaba Nissan que cuando compitió el año pasado, tuvo dos despistes, uno en cada jornada de clasificación. O sea que yo encararé esta carrera con una gran dosis de precaución porque no quiero cometer errores".

Reflexionaba finalmente Rosso sobre su alegría al dar este gran paso adelante: "Es la culminación de una etapa. Después de mucho trabajo y sacrificios, ahora veo la recompensa. Evidentemente, para que esto se diera, resultó fundamental el apoyo que recibí de las empresas argentinas y del mismo gobierno cordobés, que a través del Viva Córdoba hicieron posible la continuidad de mi campaña y el arribo a este objetivo. Seguramente ese apoyo me permitirá ahora conseguir el título y luego tentar el paso mayor".

N.P.

VUELVA A VIVIR LA CARRERA DEL AÑO

CORSA PRESENTA

... DE AQUELLOS "STANDARD"
A ESTOS "GRUPO A"

Muchos Grandes Premios pasaron desde que aquellas "galeritas" NSU, "cupecitas" De Carlo, Borgward y Peugeot 403, perforaban la noche con sus faros rumbo a Carlos Paz.

Legendarios son los nombres de Scaramella, "Larry", Marcolongo, Menditeguy, los hermanos Paillot, Castellani, Migliore, Galluzzi, Santamarina y tantos otros.

Hoy la lucha está entre los R.18, los R.12, los Fiat 128. Los nombres son los de Recalde, Soto, Bescham, Raies, Torrás; así como hace unos años lo eran Garro, Di Nezio, Mayorga, Castañón.

Por eso este libro de CORSA. Por eso el prólogo de un especialista: Gastón Perkins.

Con todo lo que usted quería saber —o recordar— de aquellos Grandes Premios que temporada a temporada eran:

"LA CARRERA DEL AÑO".

Crónicas de
LOS GRANDES PREMIOS
DE TURISMO
1957-1985



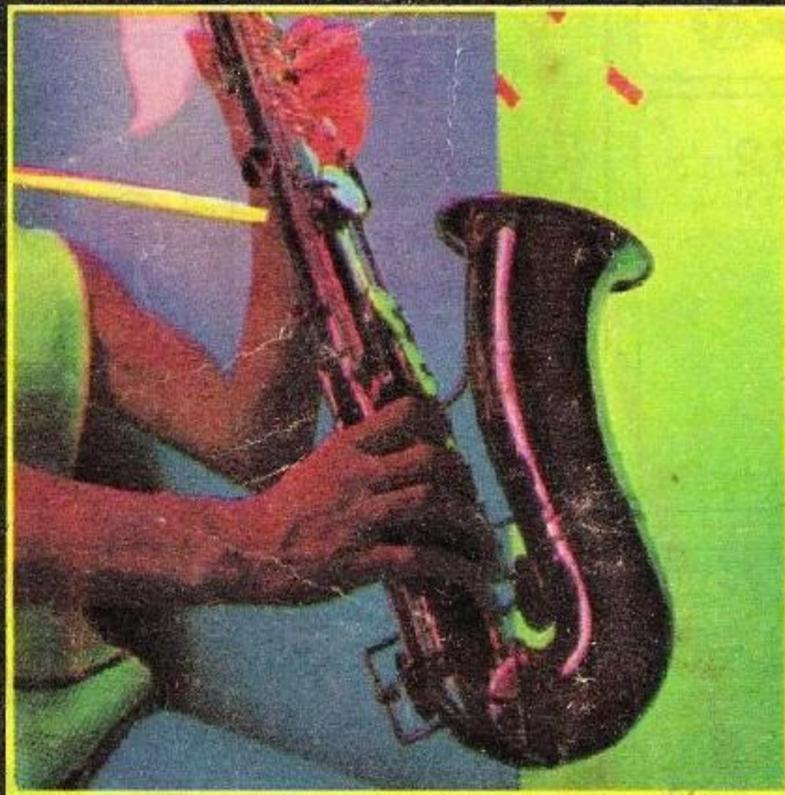
CORSA

Prólogo de
GASTÓN PERKINS

SE LARGA EN SU KIOSCO ₳ 4,50.-

El Club de la Buena Música
presenta:

LA MUSICA DE TUS SUEÑOS



40 temas inolvidables por 40 grandes intérpretes

Iva Zanicchi, Dean Franconi, American Singers, Lafayette, Jean Palace, Benito di Paula, Rubén Rada, Grupo Tarancon, Cuarteto Imperial, Lalo Shiffrin, Sergio Denis, Gian Franco Pagliaro, Wilson Simonal, Javier Benegas, Paolo y Bazaar, Gino Baretta, Pierre Sellin, Hollywood Orchestra, Gregorio Barrios, Lyons Orchestra, Toquinho, Maysa, Fred Bongusto, Milva, Vinicius, Johnny Albino, Sergio Endrigo, Claudio Villa, Leo Marini, Romantic Sounds Orchestra, Benny Goodman, Ray Ventura Singers, Trío San Juan, Lucho Gatica, Ennio Morricone, Fernando Torres, Elis Regina, Jean Luc Platiny y Bobby Solo.

Viviré, Tema de amor del Dr. Zhivago, Sólo llamé para decirte que te amo, Extrañándote, Balada para Romy, María Baiana María, Las manzanas, Lo único que tengo, Pensando en ti, Tema de amor de La Piel, No sé si te amo o te amé, Siempre el mar, Baiana Boa, Terminado, Será perche ti amo, No llores por mí Argentina, Amor, Bolero, Toda una vida, Ultimo tango en París, Lo llamaban Manuel, Muchacha de Ipanema, A felicidade, Piove, Si tu no fueras tan bella como eres, Violín Gitano, Teresa, No pienses en mí, Para vivir un gran amor, Azabache, Piel canela, Yesterday, Bailemos, Las hojas muertas, Palabras de mujer, La mentira, Cuando calienta el sol, Un puñado de dólares, De suerte, Aeropuerto Kennedy, y Esta es mi canción.

★ OFERTA ★

La Música de tus sueños
En cuatro cassettes, que se entregan
en una práctica cassettera para su
mejor conservación

A 14,90

Esta es una oferta limitada, con vencimiento a los 45 días. Envíe el cupón hoy mismo o realice su pedido telefónicamente al 42-9061. También puede adquirir los cassettes de su agrado personalmente en Rodríguez Peña 1051, 1º piso, Capital Federal, de lunes a viernes, de 10 a 18 hs.

Complete y envíe hoy mismo este cupón a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires. →

ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MÚSICA

Al realizar esta compra, usted se asocia sin cuota de ingreso, ni compromisos futuros de compra o cuotas mensuales al Club de la Buena Música. Lo cual le posibilitará recibir periódicamente en su hogar informaciones sobre música, ofertas exclusivas pensadas especialmente para los socios y muchas otras ventajas que conocerá próximamente. Con su pedido, recibirá el carnet que lo acredita como socio.

VIAJE GRATIS A BARILOCHE!

Todos los socios del Club de la Buena Música participan de un sorteo a realizarse el 31.10.86, cuyo premio es un viaje a Bariloche, durante noviembre, para 2 personas, con viaje y estadía por 1 semana.

Operador turístico: LLOYD TUR, Arenales 1123 - 5to. piso, Capital.

Usted puede participar del sorteo, sin obligación de compra, enviando el cupón adjunto con sus datos y la palabra "sorteo" cruzado en el mismo.

Sres. El Club de la Buena Música
Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

SI

Envíeme una colección LA MUSICA DE TUS SUEÑOS a:

Sr.

Sra.

Srta.

Dirección _____

Ciudad _____

Prov. _____

Cód. Postal _____

Tel. _____

Deseo abonar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de A 14,90.

Abonaré contra reembolso al recibir mi pedido, la suma de A 14,90, más A 2,90 por gastos de envío.