

MAURO

SUPERCONCURSO II
"CORRA" Y GANE CON SUS IDOLOS
MAS COLOR: T.C. 2.000, F.3, SAFARI, T.C.
C.A.P. Y TURISMO: ASI "REVENTO" PARANA
RALLY EN CORDOBA: SOTO Y... ¡QUE GUERRA!

**TODO EL G.P.
DE SAN MARINO**



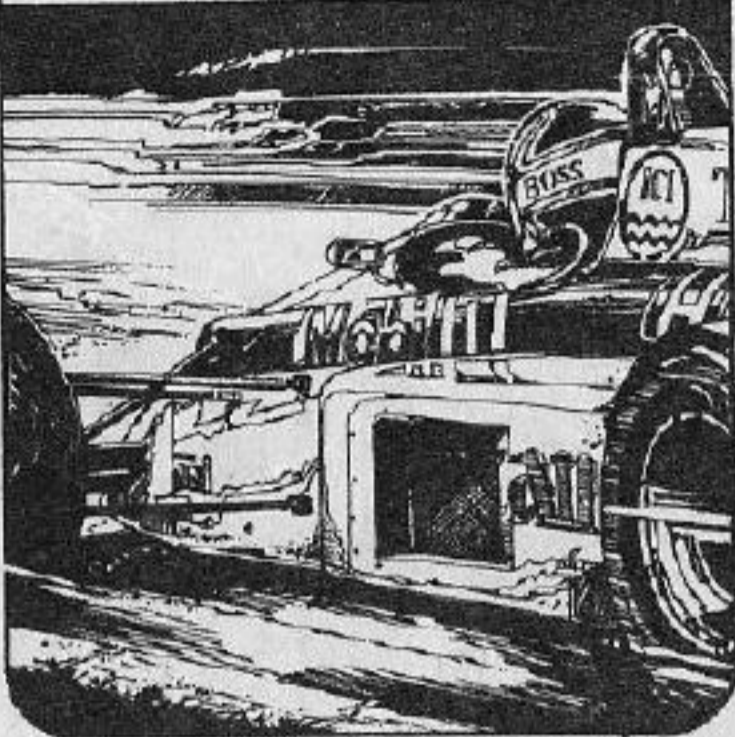
F.1 A REACCION

**EL "JET" DE MANSELL. EL "CRASH" DE PIQUET.
EL "CRACK" DE PROST. EL "BOOM" DE BRABHAM Y FERRARI.**

Nº 1087 del 6 al 12 de mayo de 1987 - Argentina: ★ 2,80 - Uruguay: NS 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro

Grand Prix de SAN MARINO

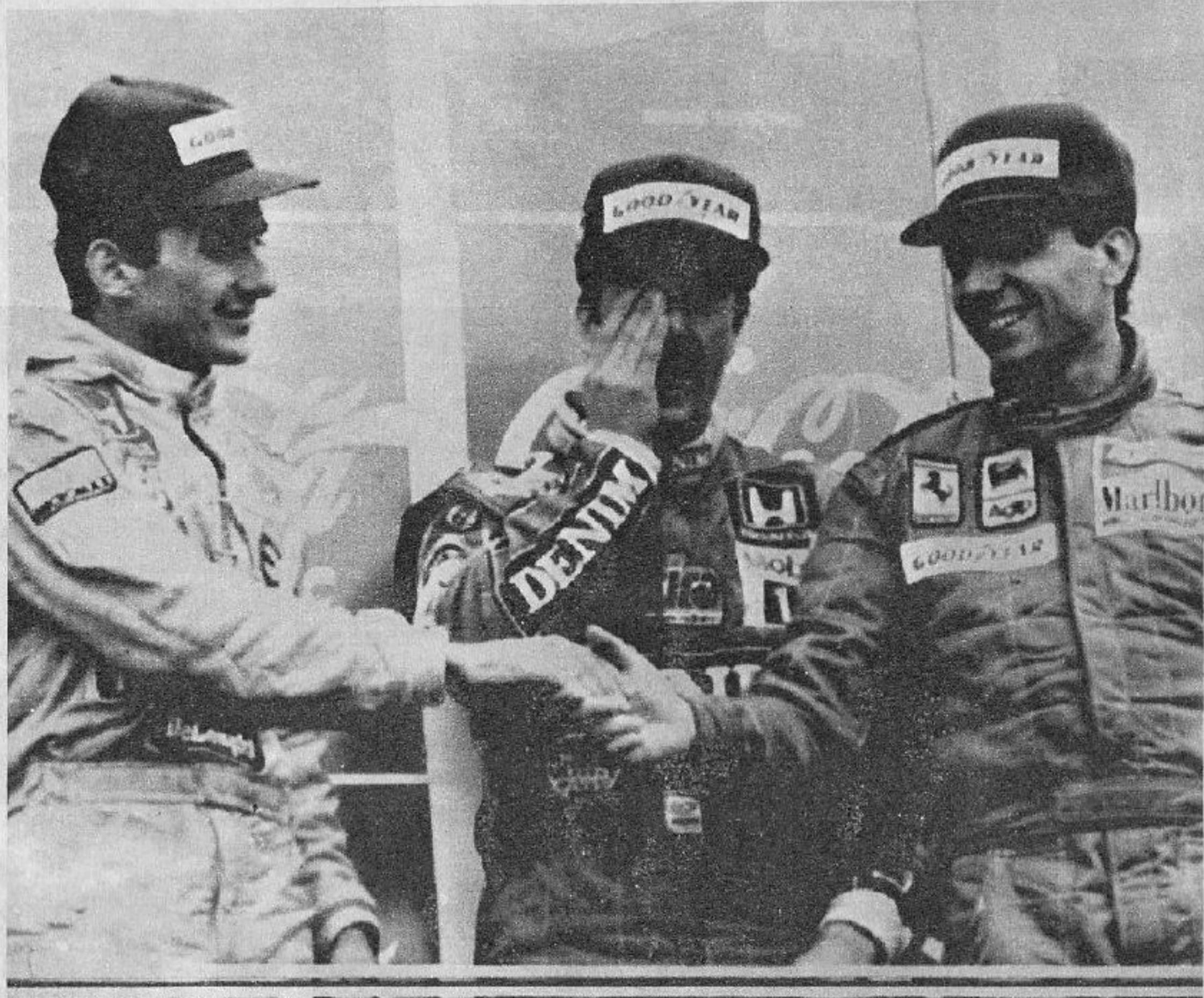


En la foto mayor, cuando aún perseguía a Senna —a quien pasaría poco después— el único Williams-Honda en carrera precede al McLaren-TAG de Prost y a las dos Ferrari de Alboreto y Berger. Tanto cercanía, sólo al principio... A la izquierda, Nigel parece seguir en otra cosa... como en toda la carrera mientras Senna y Alboreto "chocan esos cinco" sellando lo que fue el gran duelo del G.P. Mansell se lamenta: "¿Cómo me lo perdí?". Arriba, la Ferrari que estremeció al entusiasta público presente... y a millones de televidentes, llevada sin renuncias por Michele Alboreto tras "matarse" en el pitche a su vuelta a competir. Igual, todavía le falta...

fórmula uno

DESGRACIA PARA PIQUET Y PROST, "RESURRECCION" PARA FERRARI Y BRABHAM, AFIRMACION PARA LOTUS Y SENNA. PERO ADELANTE...

MANSSELL, MAS ALLA DE



Comencemos con lo más alegre para los locales... y para algunos otros: la poco esperada presencia de Alboreto en el podio del Gran Premio de San Marino. Inesperada por todos, incluso para ellos mismos, aunque la esperanza esté siempre y se puede también suponer que alguna cosa pueda ayudar. El domingo tuvimos el retorno de Michele Alboreto a un podio, hecho que se preveía, pero quizá no tan pronto. Y además, Michele estuvo en punta cuando Mansell se detuvo a cambiar gomas... Lo que es más importante, sin embargo, es que Alboreto se batió con todo contra el Lotus de Ayrton Senna, que sigue

siendo uno de los hombres de punta de los Grandes Premios. Alegría, pues, pero no euforia nacional. El resultado obtenido por la Ferrari es una cosa bellísima, pero no hay que equivocarse, porque Italia no cuenta todavía con una máquina capaz de ganar. Se está trabajando y con dificultades que la gente no imagina, de orden práctico y de tiempo.

Desmentido nuestro pronóstico de victoria "paseante" de Prost. No obstante era bueno y exacto. La carrera sería la encargada de demostrarlo. Una pena por él, como lo decimos aparte (ver recuadro).

Así venció Nigel Mansell, en una competencia que para él fue relajada. Sobre todo, por la ausencia del colega-enemigo Piquet, y esto es una cosa importantísima para su condición psicológica. Y además porque vinieron a darle una mano los problemas de los otros, que eliminaron todo tipo de presiones. Senna hizo su escapada inicial solamente por la prontitud de reflejos en la largada, pero no pudo resistir a los asaltos, primero de Mansell y luego de Prost. Y más adelante fue atacado y superado también por Alboreto. La Ferrari no podía preocupar al Williams, que quedaba solamente a tiro del

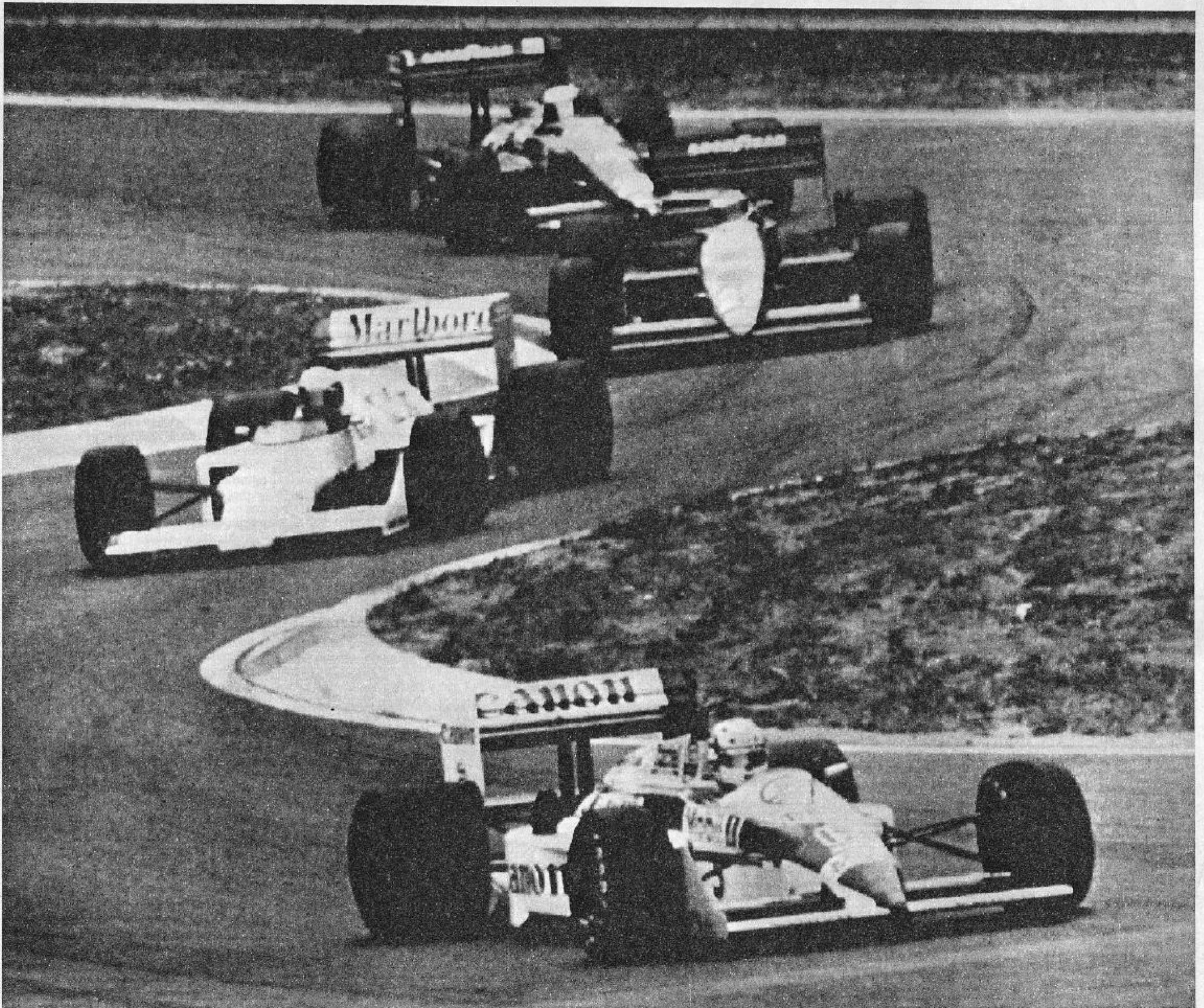
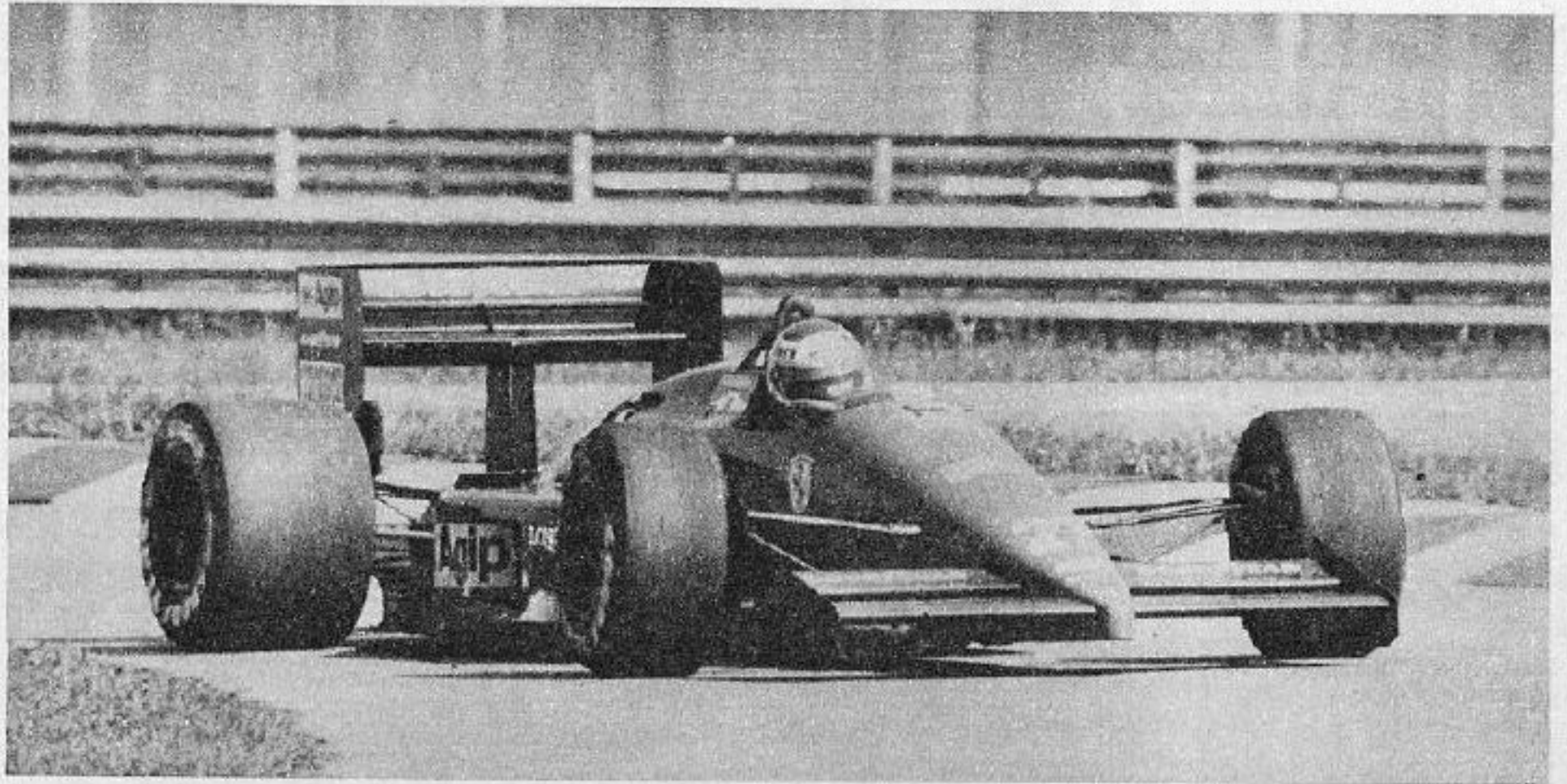


FIGHA GENERAL

Fecha: 3 de mayo de 1987.
Denominación de la Prueba: 7º Gran Premio de San Marino. Segunda competencia del Campeonato Mundial 1987 de F.1.
Lugar: Autódromo "Dino Ferrari".
Ubicación: Cinco kilómetros al sur de Imola, 33 km al sudeste de Bolonia.
Autoridades: Director de la Prueba, Sandro Pasquali; Colegio de Comisarios Deportivos, Giuseppe Muscioni (San Marino), John Corsmit (Holanda) y Amedeo Pavese (Francia); Comisario Técnico, Giorgio Filippini; Largador, Roland Bruinseraeds (Bélgica).
Condiciones climáticas: Tiempo bueno y fresco, con viento.
Participantes: En clasificación, 27 autos. Largaron 26.
Público: 85.000 espectadores.
Espectáculo: Bueno.

Sin la presión de su "team mate" brasileño, que quedó K.O. cuando "malaba" en clasifica, sin la del Bicampeón, que, como el sorprendente Patrese, abandonó cuando se le venía..., el bueno de Nigel la pasó francamente bien. Atrás de él ocurrió de todo... confirmando una recuperación no sólo de Williams, Honda sino de la F.1 en general.

TODO



Arriba, Fabi sobre el Benetton-Ford, asistido por los "capos" de su equipo. Siguen los buenos parciales. Falla fondo...

Abaixo, Ayrton Senna con su "hidroelectrónico" Lotus-Honda. Las prestaciones van mejorando y, quizás, una amenaza se cieme sobre Williams y McLaren.

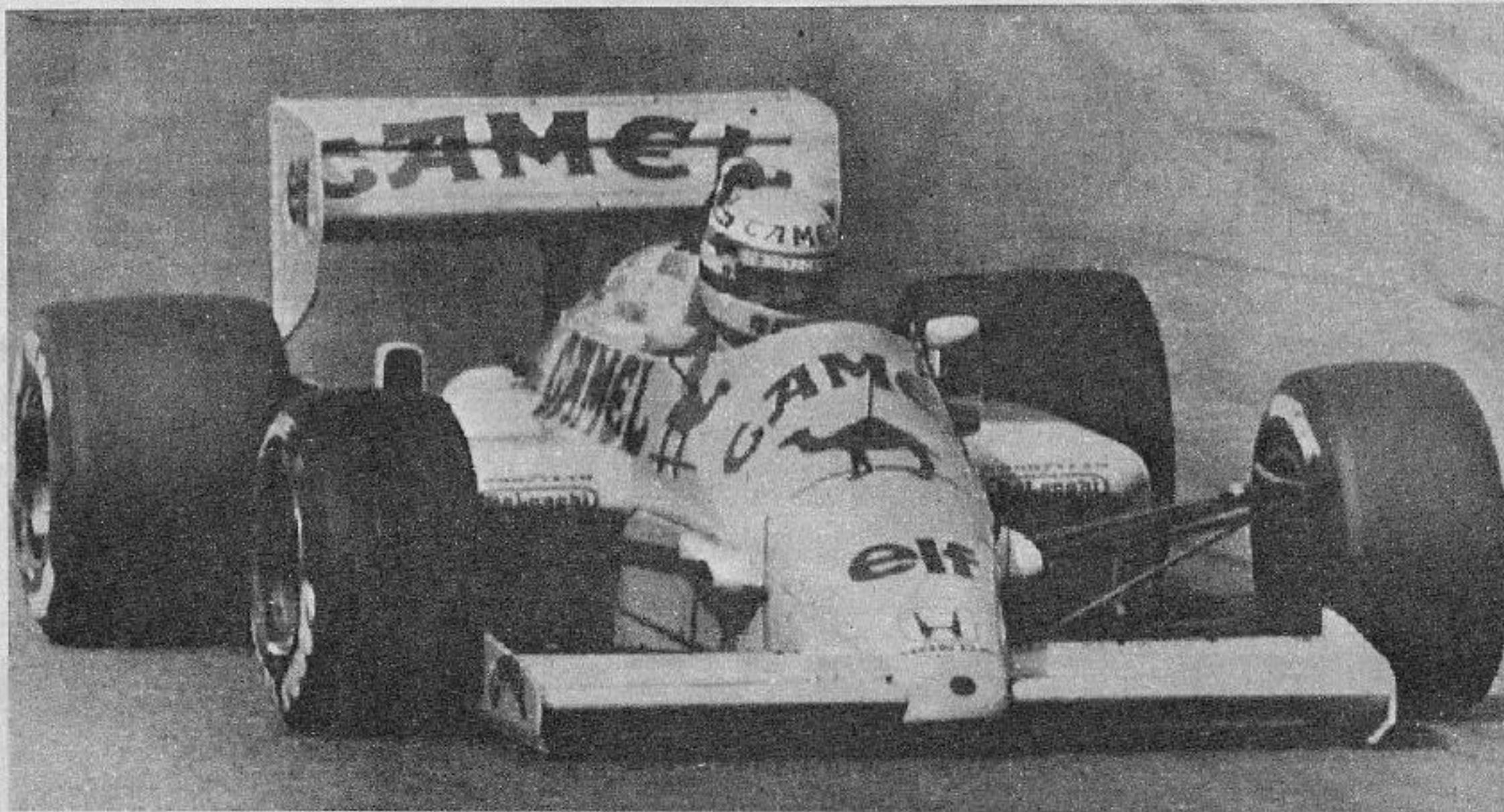


McLaren, que se acercaba de manera muy elocuente: dos o tres giros más y Prost hubiese pasado a ser el líder. En cambio, el McLaren se detuvo, y a partir de ese momento, para Mansell todo fue sencillo, salvo una preocupación totalmente inesperada y anormal: a un tercio de la carrera advirtió vibraciones violentas en las ruedas, y temió que las gomas, una vez más, lo alterarían todo en modo excesivo. Se detuvo, puso neumáticos nuevos y volvió a salir, con la preocupación de tener que repetir la detención. En el box, a pesar de todo, se

constató que las gomas aún se hallaban en buen estado pero se había desprendido uno de los plomos de equilibrio. Aquí se demostró la utilidad de las comunicaciones a través de la radio con el piloto, inmediatamente advertido y tranquilizado.

Así, del principio al fin todo le resultó fácil, teniendo sólo la necesidad de mantener "un ojo" en el indicador de consumo.

Mansell está ahora primero en la clasificación del Mundial, aunque apenas sea tras la segunda carrera, lo que sig-



LA CORTA CA

Verlo manejar era un verdadero placer. Largo bien, pero sin hacer más de lo necesario, esperó tranquilo para apreciar lo que sucedía. Sobre todo, se preocupó por actuar según el raciocinio, como hacía el maestro Lauda: sin furia, para llevar los neumáticos lentamente a su temperatura, tomar luego ritmo de cruce durante cuatro vueltas, para atacar a Senna cuando su puesto y las posiciones de la carrera le permitieran hacerlo con tranquilidad. Posteriormente, se acercaba a Mansell una treintena de metros en cada vuelta. Sólo podía discutirse cuando lo superaría; el sorpasso se daba por desdorado.

Poco antes de alcanzar a Mansell (vuelta 14), Alain Prost se detenía sorpresivamente, dejaba su auto sobre el pasto, y se lo tomaba con filosofía, sabiendo que tenía el mejor coche. Luego de sus sintéticas declaraciones, nos dejó la impresión de que la cosa es grave sólo por los puntos perdidos, pero nada más. "Sin hacer más de lo necesario, llegué atrás de Mansell y todavía me quedaba una reserva bajo el pie derecho. El calculador de a bordo mostraba un margen a favor de tres litros sobre el límite de la carrera; por consiguiente, al final habría podido tener cinco o seis, aun debiendo batirme. Las gomas estaban bien

LA TECNICA DE SAN MARINO



ro con planos laterales con una "escalera" vertical, tal como ya usaron varios equipos hacia fin del año pasado. Los técnicos de Porsche trabajaron sobre el motor para disminuir el consumo y mejorar la erogación de potencia. El viernes se rompieron dos motores por un error en la programación de la inyección electrónica. Fueron probadas varias soluciones en los turbocompresores KKK.

WILLIAMS

FW11B/2: Piquet. FW11B/3: Mansell. FW11B/1: Muletto. FW11B/4: Chasis de repuesto.

No se utilizó en clasificación la suspensión electrónica probada en Imola la semana anterior, con un nuevo recipiente para el líquido del sistema hidráulico. La mayor novedad la representó una nueva versión del motor Honda, denominada GE, con mayor potencia a bajo régimen y menor fuerza a alto cambio introducido para un menor consumo de combustible. El nuevo motor era identificable por una nueva cámara de inyección más alta, construido con dos piezas soldadas. En Lotus, en cambio, esta cámara estaba unida a unos tromboncitos de aspiración algo más largos. El sábado se completó el chasis Nº 4 para reemplazar al destruido por el accidente de Piquet.

LOTUS

99T/4: Senna. 99T/1: Nakajima. 99T/3: Muletto.

Fue modificada la parte interna del recipiente de aceite, causa del abandono de Senna en Brasil, donde un tubo de fibra de carbono cedió a causa de la dilatación. También se colocaron nuevos laterales en el alerón trasero, el que fue dotado de un segundo perfil clar a la altura de la caja de velocidades. Los tres autos tenían suspensiones electrónicas. Senna hizo la "pole position" con el nuevo motor GE.

BRABHAM

BT56/3: Patrese. BT56/2: De Cesaris. BT56/1: Muletto.

Utilizaron un nuevo alerón delantero más alto, a los lados, junto a las ruedas, mientras que la

caja de cambios transversal presenta la curiosa sujeción del triángulo inferior derecho que termina en el interior de su carcasa. Esto se realizó para no tener triángulos asimétricos como en el BT55. En Bélgica se verán los portones más bajos con salidas de aire laterales, sobre los que trabaja Sergio Rinland.

ARROWS

A10/2: Cheever. A10/1: Warwick. A10/3: Muletto.

Las novedades del buen producto de Ross Brawn, se encuentran en los frenos. Estos utilizan discos algo mayores que en Brasil, con tomas de aire desdobladas en el tren trasero.

BENETTON

B187/04: Fabi. B187/03: Boutson. B187/02: Muletto.

Sin el corrector de despeje probado en Imola la semana previa, se presentaron igual que en Brasil. Las anunciadas novedades en motores y turbos no se vieron, y quizá se estrenen en Bélgica, dado que al parecer los últimos experimentos en Cosworth no fructificaron. En Spa habrá un nuevo chasis que será probado esta semana en Snetterton.

LIGIER

JS29/4: Arnoux. JS29/2: Ghinzani. JS29/3: Chasis de repuesto.

El viernes sólo había dos autos para ambos pilotos. Los técnicos del equipo realizaron un verdadero milagro para terminar de prepararlos muy poco antes del inicio de las pruebas oficiales. La adopción del motor cuatro cilindros BMW/Megatron en lugar del Alfa Romeo, implicó reconstituir toda la parte trasera. El propulsor alemán es unos 5 cm más alto y algo más largo, pero sobre todo, mucho más ancho a causa de la cámara de aspiración que sobresale bastante en el lado derecho.

La dificultad mayor fue la de modificar completamente las uniones del motor al chasis y realizar una "cuna" tubular para soportar el motor.

El Alfa Romeo era portante, lo que no es posible con el BMW. Este factor, único a la apurada modificación, hizo que el peso del auto fuese aumentado. Asimismo, se elevó la caja de velocidades para alinearla con el cigüeñal. Se monta-

ron nuevos intercambiadores de calor, más inclinados. Se modificaron también los circuitos eléctrico, de lubricación y de combustible, quedando sin cambios el de refrigeración. Se colocaron nuevas tomas de aire para los turbos en los costados del habitáculo, con una pequeña nerva dura vertical para impedir el aflujo de aire caliente proveniente del intercambiador de calor lateral. La carrocería fue modificada en su parte trasera, algo más alta y bastante más ancha a la derecha para alojar allí la cámara de aspiración. La aerodinámica de la parte inferior fue calculada "a ojo" por Michel Tétu, por el momento, mientras que la suspensión trasera quedó tal como estaba diseñada.

El sábado se armó el chasis de reserva para reemplazar el destruido por Shinzani, golpeado a causa de la rotura del triángulo superior derecho de la suspensión delantera izquierda.

ZAKSPEED

ZK871/1: Brundle. ZK861/3: Danner. ZK861/2: Muletto.

Interesante el nuevo 871, lógica evolución del monoposto que todavía usa Danner. El auto proyectado por Chris Murphy y Heinz Zollner es decididamente más chico y refinado que su precedente. El chasis, en particular, es mucho más bajo y estrecho, aunque todavía bastante grande. La aerodinámica fue completamente rediseñada y también se cambiaron de lugar los radiadores. La salida del aire caliente es lateral, y la forma de los pontones recuerda vagamente a los de Benetton del '86, con muchas aberturas laterales. Las suspensiones, por el momento, son las mismas que tiene el 861, pero tendrá nuevas dentro de dos o tres carreras. La carcasa de la caja de velocidades es más liviana. Sobre el nuevo modelo fue modificada la cámara de aspiración para que el cubremotor fuese más angosto.

TYRRELL

DG016/3: Streiff. DG016/2: Palmer. DG016/1: Muletto.

Nuevo alerón trasero de menores dimensiones y única salida de aire en el costado izquierdo, donde está el largo radiador de agua. Los Tyrrell son los únicos autos con motores aspirados, cuyo peso es muy cercano al límite de 500 kg.

nifica que es poco, pero resulta siempre una ayuda psicológica, en contrapartida de lo que experimentó Piquet, que siguió el Gran Premio por televisión (ver recuadro).

Fue una linda carrera, que reconcilia con este mundo un poco extraño y siempre curioso de la F-1, que en Brasil resultó indigesto para todos. Una bella carrera por el duelo entre Senna y Alboreto, que duró prácticamente del principio al fin, con Michele que "inflamó" al público con un par de ataques y "sorpasos" de primera clase y de...

RERA DE PROST



y el auto era fácil de conducir, pero sucedió esto. Algo raro para mí, porque estoy acostumbrado a terminar las carreras y no abandonar. Eso es lo que más me molesta".

Alain Prost, ganador pronosticable, no repitió sus ya habituales proezas en Imola, pero sigue siendo el Campeón. ¿Hasta cuándo? El mismo dice que mira a los Williams con respeto, pero que más teme que, con el Campeonato más avanzado, Lotus ponga a punto sus suspensiones, y a las Ferrari, que para él serán las máquinas más peligrosas en poco tiempo más. Quizá lo piense realmente, quizá no, quizá no sea tan sólo un "verso" dirigido a John Barnard, su ex jefe y cómplice, para tenerlo en cuenta en el futuro.

MINARDI

MN 187/3: Nannini. MN187/2: Campos. MN187/1: Muletto.

Sobre los tres autos, fue modificado el sistema de tirantes con dos sutiles cables, del conjunto alerón delantero.

No fue usada todavía la nueva central electrónica hecha por Marelli para Minardi, con tres sensores, de los cuales dos se utilizan para la regulación electrónica de la válvula "Waster-gate".

OSELLA

FA1/1: Caffi. FA1/G/1: Tarquini. FA1/B/3: Muletto.

Los motores Alfa de Osella llegaron a 800 CV con una presión de 3,8 bar.

AGS/EL CHARRO

JH 22/32: Fabie. JH 22/31: Muletto.

El auto todavía tiene 20 kilos de sobrepeso. Mostró doble resorte por amortiguador. Virtualmente con la misma configuración de Rio.

MARCH

871/1: Capelli. 87B/1: Muletto.

Debut del nuevo auto, que es básicamente el de F.3000 pero con motor Cosworth de 3.500 cm³ y un nuevo chasis de fibra de carbono, modificado especialmente en la zona del tanque de combustible, la cual es más alta y larga para contener 195 litros en vez de los 125 litros del auto visto en Brasil. El monoposto construido por Gordon Coppuck es muy tradicional, con una toma de aire para el motor, vistosa aunque de dudosa eficacia.

LAROUSSE

Lola LC87/2: Alliot. LC87/1: Muletto.

Al igual que el March, es un auto de F.3000 con nuevo chasis de fibra de carbono rediseñado en la zona del tanque de combustible. Es particularmente ancho en la parte delantera, y a diferencia de otros Lola, el radiador de agua es doble, mitad sobre la izquierda y mitad sobre la derecha (éste, junto al radiador de aceite). Magneti/Marelli proveerá próximamente de una nueva inyección electrónica realizada expresamente para el motor Cosworth de ocho cilindros preparado por Heini Mader.

Giorgio Piola

RECTIFICACION INTEGRAL DEL MOTOR MOTORPLAN
4 A 6 PAGOS

CIGÜEÑALES
NUEVOS DIESEL
M. BENZ - PERKINS
BEDFORD - INDENOR
RASTROJERO - GM. V 12
NAFTEROS NUEVOS Y USADOS
AMPLIO STOCK

JASNIS y BASANO S.R.L.
AV. FOREST 371 (1427) - CAP. - 553-6049/6148

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION REPARACION Y SERVICE - REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA - TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.



IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 581 e Tel. 97-4410/7488 e Capital.

Seguridad y garantía!... RESORTES DE SUSPENSION



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

VOLANTES DEPORTIVOS MATRA 5 y ORIGINALES

AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA
REPARACION Y RECAMBIO

CADENAS para BARRO, NIEVE, HIELO

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 e Tel. 58-9894 e CAP.

JOSE V. BIANCHI ESCUELA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA



Aprendizaje y Entrenamientos a bordo de Monoplazas de Competición de 1er. nivel.

DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS, CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION FORMANDO NUEVOS PILOTOS, LOGRANDO ASI LA MEJOR ESCUELA.

SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO

Personalmente Autódromo de Buenos Aires; Miércoles y Viernes de 11 a 14 hs. o por carta PERU 1065, 1º Piso, Cap. (C.P. 1068)



IMPORTADAS de FRANCIA
PEUGEOT toda la linea, RENAULT 11/12/18 y MOTOS. BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "Ratas"



TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3957/3957/6634/6950

TARJETAS DE CREDITO



Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO



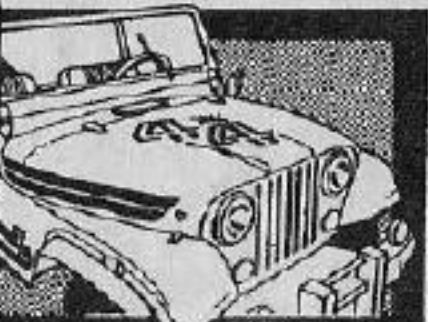
LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

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

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Ferrea RACING PARTS - U.S.A.

Competition Parts - Asesoramiento
"Tato" Ferrea atenderá personalmente su consulta sobre Autos de Carrera.

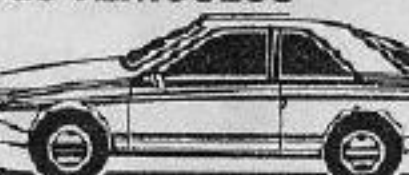
En EE. UU. dirigirse a:
5095 NE 12 Ave. - Ft. Lauderdale, FL 33334
Teléfono: (305) 491-4445

En Bs. As. dirigirse a Emilio Tetelbaun
Olavarría 2950 - Caseros - Bs. As.
Teléfono: 750-8627

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

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

DECORACION de VEHICULOS



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

go. Desgraciadamente, Alboreto fue el que más sufrió por las situaciones que veremos a menudo este año, que son las de pasar a coches más lentos y pilotos menos atentos y expertos. Fue una casualidad, naturalmente, pero le tocó a la Ferrari, y Alboreto tuvo que comenzar de nuevo muchas veces.

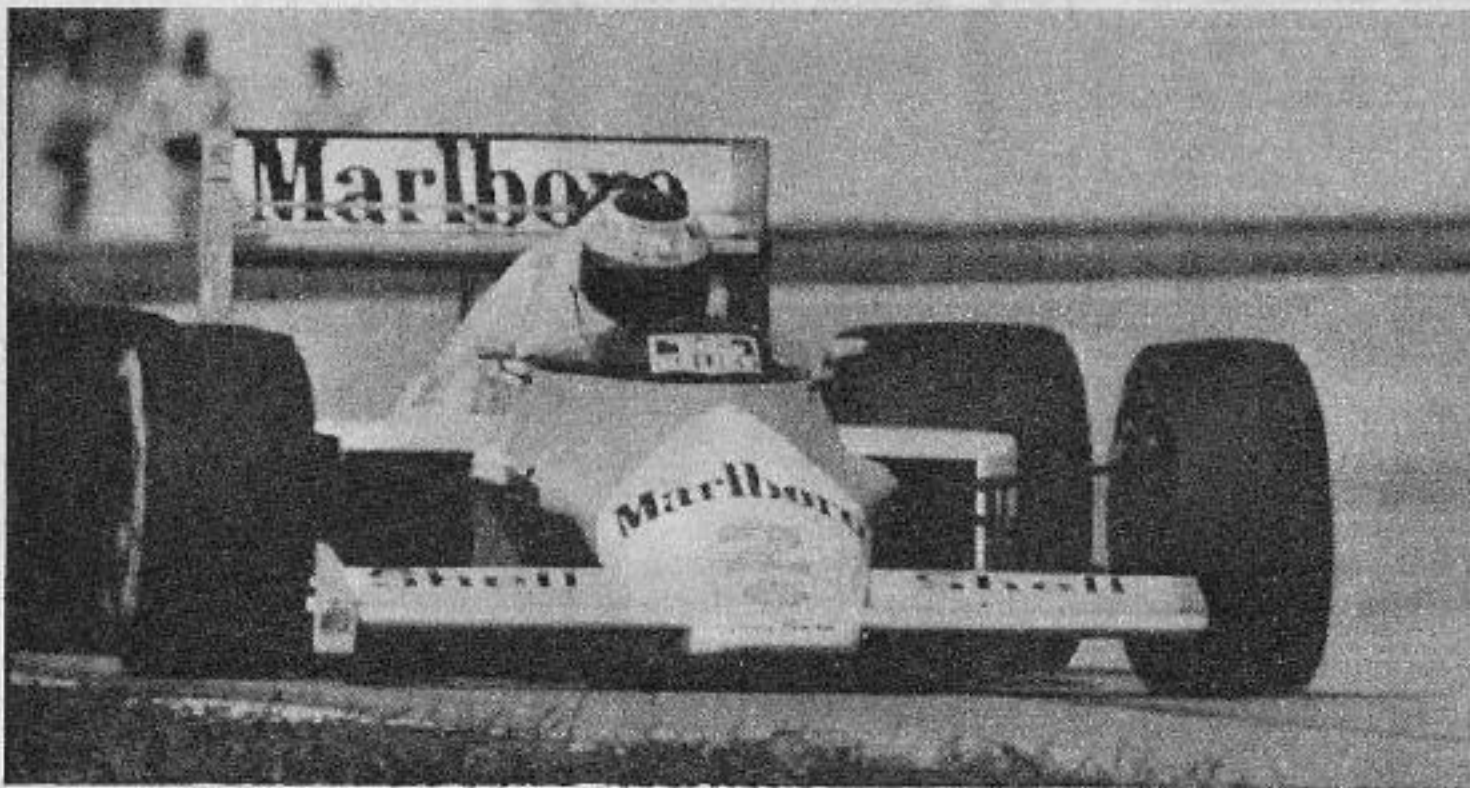
Senna, por su parte, no tuvo una vida fácil, por una serie de pequeños problemas, siendo siempre el mayor el del comportamiento no continuamente seguro de la suspensión a control electro-



nico, y al final tuvo también problemas con el consumo. El brasileño quiso recordar, después de la carrera, que Lotus tiene aún mucho camino por recorrer, y que tampoco Ferrari es lo que podría ser, afirmando que cuando las dos marcas estén a punto, la vida será difícil para todos los demás. Nosotros queremos darle crédito a sus palabras.

Otro héroe de la jornada, y también el más inesperado, fue Riccardo Patrese, con el nuevo Brabham en su segun-

da carrera, o sea completamente en vías de desarrollo. Una prueba espléndida también para su aporte personal, ya que fue capaz de atenuar las fallas de la máquina. Y esta vez el público de Imola lo siguió con mucha expectativa y entusiasmo, especialmente en la parte final, cuando dio la impresión de poder atacar a Mansell luego de haber superado cómodamente a Senna y a Alboreto. Pero su máquina no pudo seguir así hasta el epílogo, sólo por un misterioso mal en la instalación eléctri-



Arriba, "no va más" para Berger. Barnard parece no poder creerlo. ¡Peccato...! Abajo, Stefan Johansson, continúa afianzándose en su poderoso nuevo equipo. Resultó de los más veloces en carrera y volvió a sumar buenos puntos.

LAS NOVEDADES

La novedad absoluta del Gran Premio de San Marino resultó el Ligier dotado del motor Megatron, que fue construido en tiempo récord porque, luego de encontrarse privada del motor Alfa Romeo, la escudería Ligier logró un acuerdo con Megatron sólo pocos días antes de la carrera. Este motor (ex BMW) no es portante, por lo cual Ligier estuvo forzado a construir un falso chasis posterior.

La máquina sufrió algunas modificaciones aerodinámicas en la parte superior del carenado del motor y otras en diferentes detalles.

El March-Cosworth de Ivan Capelli presentado el primer día de pruebas, es la versión definitiva de la marca en F-1. En Rio de Janeiro se había visto una máquina de Fórmula 3000, adaptada.

La presencia de un segundo Osella conñado a Manuele Tarquini, piloto de la Fórmula 3000 que correrá hasta el Gran



Pinheiro y Lailla juegan a Ligier. Todo un símbolo.

Premio de Italia en Monza, es debida a la ayuda brindada por la Comisión Deportiva Italiana.

Por último, Jonathan Palmer fue confirmado en el equipo Tyrrell, luego de las tratativas que la escudería tuvo con Pirro y Baldi.

EL ACCIDENTE DE PIQUET



La prueba cronometrada del viernes había entrado en su fase más excitante. Cada uno "tiraba" ya sus mejores registros. Nelson Piquet y Nigel Mansell estaban adelante de todos y con ventajas notables.

Piquet continuaba, y había apenas superado al Minardi del español Campos en la larga recta después de los boxes, el punto más veloz del circuito, cuando de golpe su máquina, según el testimonio de Campos, se fue hacia la izquierda en una maniobra ciertamente no programada por el pilo-

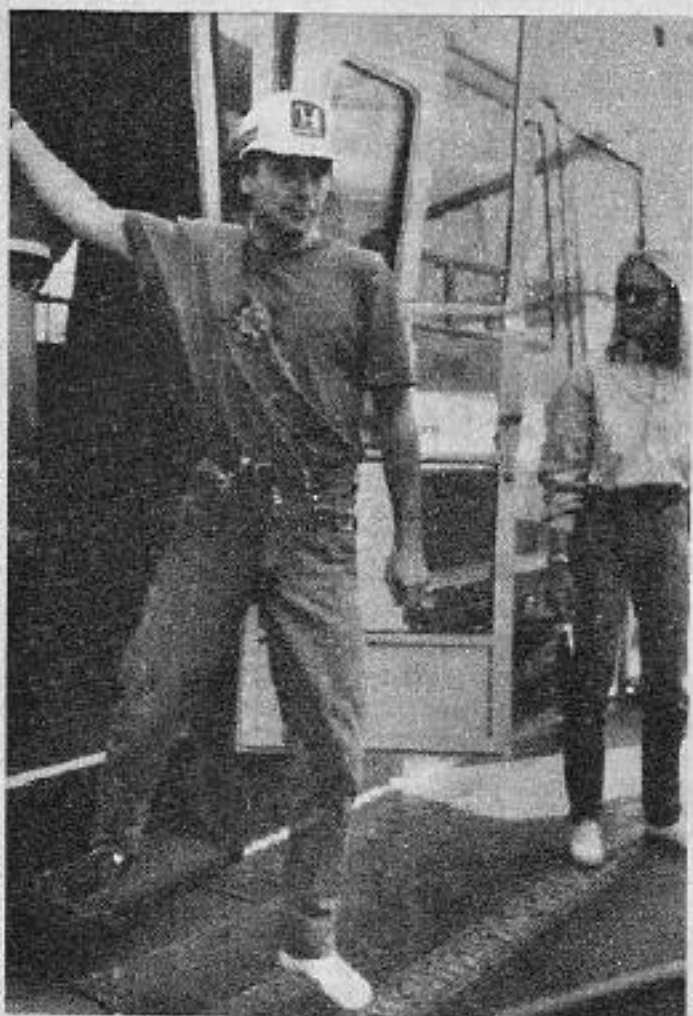
to, chocó en forma violenta contra las barreras metálicas, rebotó hacia el otro lado atravesando la pista en diagonal, y finalizó la carrera sobre el lado derecho, con las ruedas hacia abajo. Acudieron en segunda comisarios que ayudaron a Piquet a salir del habitáculo, que resistió bien. La ambulancia llevó al piloto a la sala de emergencia del circuito. El golpe fue violento pero las consecuencias, levisimas en proporción. Quedó, empero, una fuerte marca en el casco livianísimo y especial del brasileño, y el médico de la F-1, Sidney Watkins, quiso ver claro... El y el doctor Pian, responsables del servicio sanitario de Imola, verifi-

caron que no había fracturas y decidieron enviar a Piquet a Bologna. Allí, en el hospital, los controles revelaron que no había fracturas; sólo una contusión en la rodilla derecha y una en la tibia izquierda. La tomografía excluyó lesiones cerebrales, no obstante el golpe y la desaceleración.

Piquet hizo saber, desde Bologna, que estaba listo para volver a Imola lo antes posible. Y en efecto, el sábado ya estaba en el circuito. Pero el golpe en la cabeza había sido duro y los médicos le aconsejaron que no corriera el Gran Premio. Prometieron un comunicado, pero Williams los precedió con el anun-

cio de que Piquet no corría. Una decisión sabia, a nuestro entender. Con la cabeza nunca se sabe bien lo que puede pasar después de un accidente semejante. Aunque es mínimo, el riesgo siempre está y podría llegar a ser mucho más grave.

¿Qué sucedió?... Imposible decirlo, aunque el jefe técnico de Williams dijo que hará lo posible por tener indicaciones sobre la base de los restos. Pudo haber cedido la suspensión posterior; pudo haber cedido una goma. Es la dada que asaltó también a los técnicos de las neumáticas, ya que se retiraron todos los del tipo que usaba Piquet y se entregaron otros.



A) El auto tras el gran golpe. B) Nelson, llevado en camilla, se toma la cabeza. Alrús (centro), el Dr. Grajales mira. C) Va en Imola (ver pie vendado) y con su amiga Caterina. D) ¿Qué ganas de correr...!



- 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:
Sarriente 451 - CARRERAS - SANTA FE
TEL: 0465-90119

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

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

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

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

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

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

REPUESTOS 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

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

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

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

Envios al interior

Fabrica, Administracion

VENTAS:

UNICA DIRECCION:

MILLER 3464

542-1533 CAP. (1431)

TEL. 543-9489



LEVAS ROMERO

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 163) - V. LYNN
S. MARTIN. D. AL. (1672). TEL: 755-3825

Nombre y apellido.....
Domicilio.....
Ciudad..... Prov.....
Curso.....

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

5 MOTORES de CARRERA

Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:

IMA - C.C. 40 (1678) - CASEROS - BS. AS.



COMPETICION

TC.2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA ☆ F.2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

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

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647

JAULAS DE PLATA IMPORTADAS Z SAP Z. 200

LINEA YAMAHA • ENCENDIDO ROTOR INTERNO • ROTOR EXTERNO
PLAT Y CONVERSORES • MOTOPLAT OKm.

• KIT ZANELLA 5 VELOCIDADES DE CILINDRO, PISTON Y TAPA.
• ESPECIALES POTENCIADOS (KART, LIBRES Y FORMULA 5)

CESAR GOÑI COMPETICION
PINERO 1294 - José C. Paz - TEL: 0320-22781

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



bielas de competición

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

OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL: 75721



CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS

CAPUCHAS ☆ **BOTAS** ☆ **BUTACAS** ☆

BUZOS ☆ **CASCOS** ☆

• Goma • Cuero

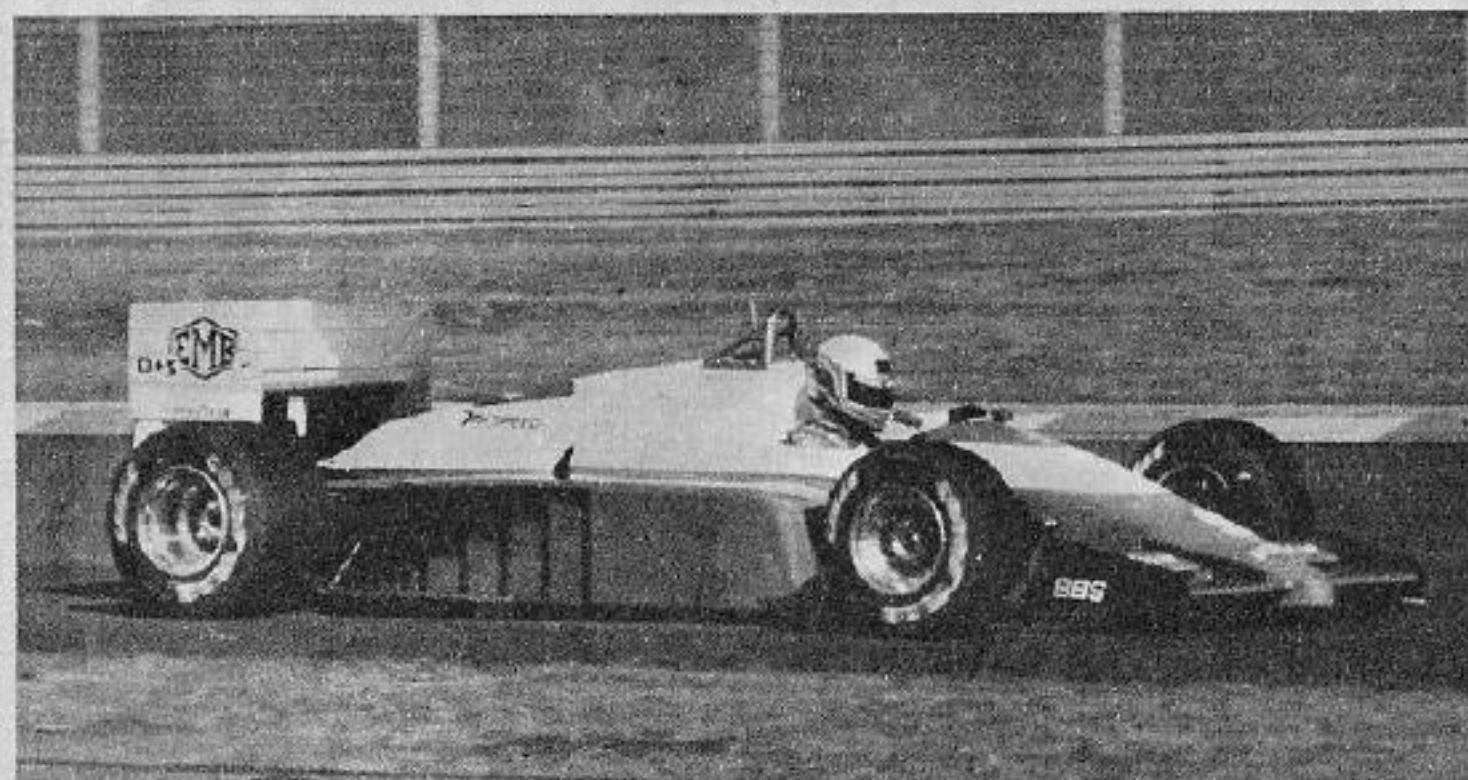
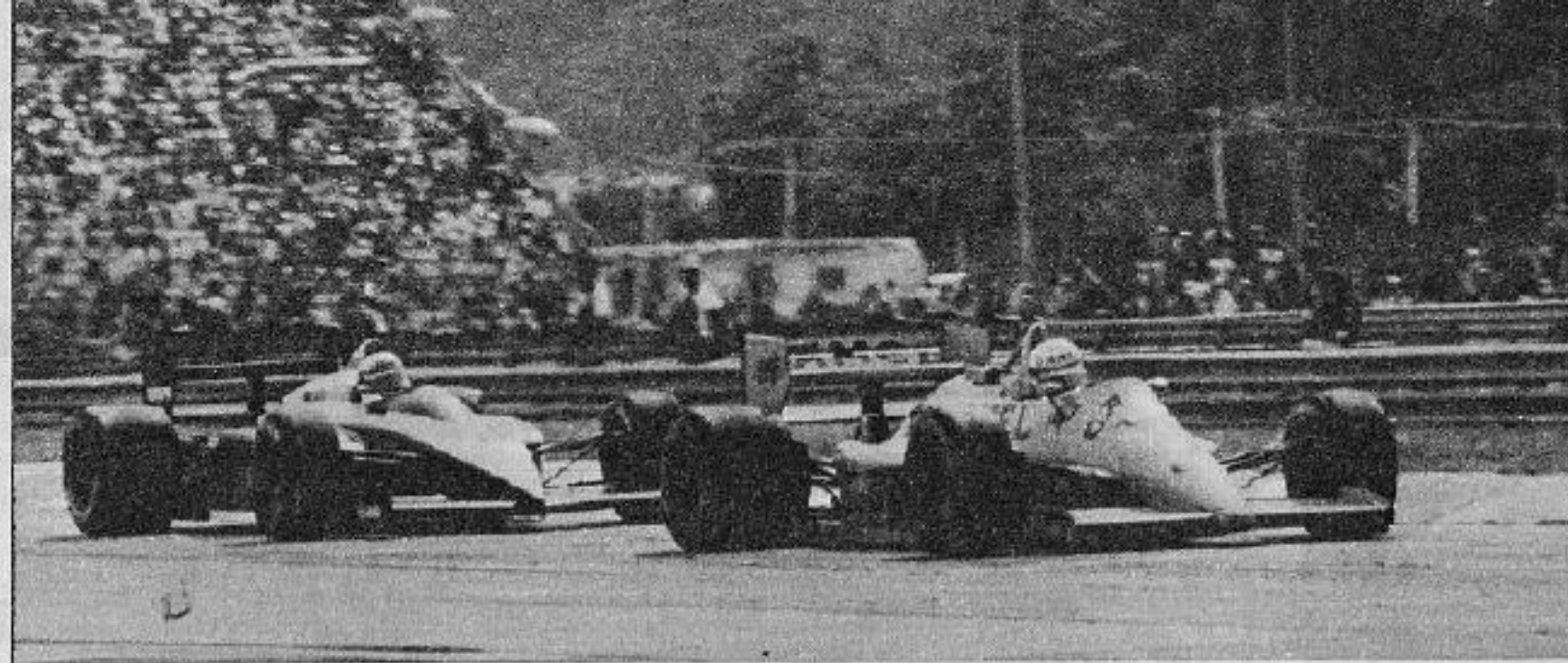
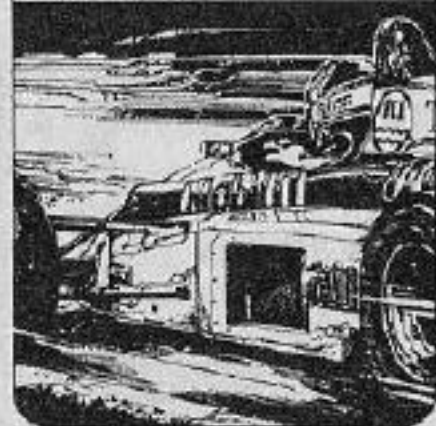
SINTURONES DE RAPIDO DESPRENDIMIENTO CON MEDIA VUELTA 3-4-5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y distribuye: **PROVA**
A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL: 553-4071



H.B. Producciones S.R.L. - Avda. Constitucion 3782 y B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734

Grand Prix de SAN MARINO



ca, que le impedía acelerar a fondo, sin tener ninguna preocupación en lo que respecta al consumo, signo de que también los técnicos de BMW trabajaron en el tema.

Si Ferrari perdió en seguida a Berger, víctima de un extraño daño en el comando de la inyección, en cierto momento el público se vio compensado por las prestaciones de Teo Fabi, que estaba con los primeros, pero su carrera estuvo salpicada de pequeños inconvenientes y se detuvo más tarde por la rotura del turbo, del mismo modo como fue un verdadero salvarlo para los Minardi de Nannini y Campos. En cambio, vimos a un italiano feliz, Alex Caffi, que cumplió la proeza de llevar al final al Osella, y en una posición notable después de estar entre los diez primeros.

También fue una fiesta grande para otros: la escudería alemana Zakspeed obtuvo con Martin Brundle, quinto, sus primeros puntos mundiales; un acontecimiento que fue celebrado con entusiasmo latino. Pero sobre todo, destacamos la labor del japonés Satoru Nakajima, compañero de Senna, que se clasificó en el sexto lugar. Partió con el auto de reserva y soluciones no adaptadas a las gomas, y debió batirse como un condenado. El sexto puesto es un hecho histórico, porque Nakajima será siempre el primer japonés que haya obtenido puntos en el Campeonato Mundial. Para Honda, por último, una jornada triunfal: tres autos en la partida, tres autos en los puntos. Podemos estar felices por Ferrari, pero sabemos bien que se lo debemos, en parte, a la mala suerte de Prost... y de Piquet.

ORDEN DE LARGADA

Nigel Mansell	Williams FW 11 B-Honda	1m25s946
Teo Fabi	Benetton B 187-Ford	1m27s270
Michele Alboreto	Ferrari F1/87	1m28s074
Stefan Johansson	McLaren MP 4D-Porsche	1m28s708
Derek Warwick	Arrows A 10-Megatron	1m28s887
Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	1m29s579
Andrea De Cesaris	Brabham BT 56-BMW	1m30s382
Alessandro Nannini	Minardi M 187-M. Moderni	1m31s789
Christian Danner	Zakspeed 871 - Zakspeed	1m31s903
Alex Caffi	Osella FA 11-Alfa Romeo	1m32s308
Philippe Alliot	Lola LC 87-Ford	1m33s846
Jonathan Palmer	Tyrrell Dg 016-Ford	1m34s632
Gabriele Tarquini	Osella FA 11-Alfa Romeo	1m43s446
Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	1m25s826/1000 a 209,849 km/h
Alain Prost	McLaren MP 4D-Porsche	1m26s135
Gerhard Berger	Ferrari F1/87	1m27s280
Ricardo Patrese	Brabham BT 56-BMW	1m28s421
Eddie Cheever	Arrows A 10-Megatron	1m28s848
Thierry Boutsen	Benetton B 187-Ford	1m28s908
Rene Arnoux	Ligier JS 29-Megatron	1m29s861
Martin Brundle	Zakspeed 871-Zakspeed	1m31s094
Adrian Campos	Minardi M 187-M. Moderni	1m31s818
Piercarlo Ghinzani	Ligier JS 29-Megatron	1m32s248
Philippe Streiff	Tyrrell Dg 016-Ford	1m33s155
Ivan Capelli	March 871-Ford	1m33s872
Pascal Fabre	AGS Jh 22-Ford	1m36s159

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10°	MANSE	PROST	SENN	ALBO	BERGER	PATRE	JOHA	FABI	WARWICK	BOUT
20°	MANSE	ALBO	SENN	PATRE	JOHA	BOUT	WARW	CHEV	DE CESA	BRUN
30°	MANSE	PATRE	SENN	ALBO	JOHA	WARW	BOUT	DE CESA	CHEV	FABI
40°	MANSE	SENN	ALBO	PATRE	JOHA	BOUT	WARW	FABI	DE CESA	CHEV
50°	MANSE	SENN	ALBO	PATRE	FABI	JOHA	WARW	BRUN	CAFFI	BOUT

COPA DE CONSTRUCTORES

1°	Williams	16 puntos
2°	McLaren	16 puntos
3°	Ferrari	7 puntos
4°	Lotus	7 puntos
5°	Benetton	2 puntos
6°	Zakspeed	2 puntos

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

1°	Nigel Mansell	10 puntos
2°	Alain Prost	9 puntos
3°	Stefan Johansson	7 puntos
4°	Nelson Piquet	6 puntos
5°	Ayrton Senna	6 puntos
6°	Michele Alboreto	4 puntos
7°	Gerhard Berger	3 puntos
8°	Thierry Boutsen	2 puntos
9°	Martin Brundle	2 puntos
10°	Satoru Nakajima	1 punto

Proxima competencia: 17 de mayo, GP de Bélgica.

Arriba, dos protagonistas de dispar relieve: Nakajima y Patrese, circunstancialmente juntos en pista. El japonés, marcando un hito histórico. El italiano, un lindo retorno al mejor nivel. Abajo, el novísimo Zakspeed B187, en su primera salida al ruedo. Martin Brundle, para dicha de su nuevo team, lo ubicó 5°.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren. V.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Tanques Llenos	Vuelta más rápida
Senna	1m30s386	1m27s543	1m28s780	1m25s826	1m32s416	1m30s851
Mansell	1m25s165	1m26s204	1m26s600	1m25s946	1m30s605	1m30s711
Prost	1m27s812	1m29s317	1m28s131	1m26s135	1m30s853	1m31s409
Fabi	1m28s517	1m27s801	1m42s489	1m27s270	1m30s634	1m29s246
Berger	1m29s372	1m28s229	1m30s860	1m27s280	1m31s551	1m32s929
Alboreto	1m32s066	1m29s653	1m28s722	1m28s074	1m32s477	1m31s054
Patrese	1m30s922	1m28s497	1m31s691	1m28s421	1m33s855	1m31s564
Johansson	1m30s221	1m30s416	1m29s186	1m28s708	1m31s535	1m29s543
Cheever	1m30s380	1m30s379	1m29s192	1m28s848	1m31s511	1m32s262
Warwick	1m29s701	1m28s897	1m31s970	1m29s234	1m33s662	1m31s582
Boutsen	1m30s853	1m28s929	1m28s084	1m28s908	1m31s984	1m31s586
Nakajima	1m31s448	1m29s579	1m30s512	1m30s545	1m33s567	1m31s891
Arnoux	1m31s864	1m31s978	1m31s642	1m29s861	1m33s491	
De Cesaris	1m33s587	1m30s627	1m29s798	1m30s382	1m33s450	1m31s160
Brundle	1m32s544	1m31s931	1m32s172	1m31s094	1m33s277	1m34s573
Nannini	1m36s087	1m31s789	1m31s785		1m22s515	1m34s036
Campos	1m52s897	1m41s520	1m32s033	1m31s818	20m41s214	1m34s709
Danner	1m32s831	1m32s977	1m32s636	1m31s908	1m34s542	1m34s996
Ghinzani	1m35s613	1m32s873		1m32s248	1m35s788	1m34s817
Caffi	1m33s294	1m32s308	1m31s346	1m33s846	1m34s421	1m34s506
Streiff	1m35s357	1m35s001	1m33s467	1m33s155	1m36s483	1m35s406
Alliot	1m34s499	1m34s458	1m33s506	1m33s846	1m36s368	1m33s668
Capelli	1m38s478	1m37s463	1m34s652	1m33s872	1m37s320	1m37s839
Palmer	1m35s516	1m34s632	1m34s392	1m36s127	1m36s422	1m36s182
Fabre	1m37s928	1m39s747	1m35s686	1m36s159	1m38s515	1m31s543
Tarquini	1m44s600	1m43s446	1m38s898		1m41s415	1m40s126
Piquet	1m26s758	1m25s997				

CLASIFICACION

G.P. de la República de San Marino - Autódromo "Dino Ferrari" (Imola, Italia) - Circuito de 5,040 metros de extensión - 59 vueltas - Recorrido total: 295,236 km - 3-5-87

Pos.	N°	Piloto	Auto	Tiempo	Vtas.
1°	5	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	1h31m24s076/1000	59
2°	12	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	a 27s545	59
3°	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/87	a 39s144	59
4°	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-Porsche	a 1m00s586	59
5°	9	Martin Brundle	Zakspeed 871	a 2 vueltas	57
6°	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	a 2 vueltas	57
7°	10	Christian Danner	Zakspeed 871	a 2 vueltas	67
8°	4	Philippe Streiff	Tyrrell DG 016-Cosworth	a 2 vueltas	57
9°	7	Ricardo Patrese	Brabham BT56-BMW	a 2 vueltas	57
10°		Philippe Alliot	Lola LC87-Cosworth	a 3 vueltas	56
11°	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	a 4 vueltas	55
12°	21	Alex Caffi	Osella FA11L-Alfa Romeo	a 5 vueltas	54
13°	14	Pascal Fabre	AGS JH 22-Cosworth	a 6 vueltas	53

Promedio del ganador: 193,807 km/h
Record de vuelta: Fabi en 1m25s246/1000

RETRASOS Y ABANDONOS

Vta.	Piloto	Auto	Causa
8	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29-Megatron	Chasis
14	Alain Prost	McLaren MP4D-Porsche	Alimentador
16	Gerhard Berger	Ferrari F1/87	Alimentación
18	Ivan Capelli	March 871-Cosworth	Distribución
25	Alessandro Nannini	Minardi M187-M. Moderni	Caja de cambios
26	Gabriele Tarquini	Osella FA11L-Alfa Romeo	Caja de cambios
30	Adrian Campos	Minardi M187-M. Moderni	Caja de cambios
39	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Salida de pista
48	Jonathan Palmer	Tyrrell DG 016-Cosworth	Motor
48	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	Motor
48	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	Motor
51	Teo Fabi	Benetton B187-Ford	Turbo
	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	Sin combustible

LO MEJOR EN LA PLATA

TALLER INTEGRAL Sanchez Hnos.

Calle 41 N° 520 e/ 5 y 6 Tel:210438 - La Plata

Rectificadora MUÑIZ

Rectificación de todo tipo de motores
70 N° 699 Tel: 513470



Taller de Chapa y Pintura

"RICARDITO"

de Zic y Perunette

Chapa - Pintura

Trabajos para Seguros

En sus dos direcciones:

Calle 11 y Sarmiento 1896 - City Bell
y Cno. Gral. Belgrano Km. 14.400 - 1894 Villa Elisa



TALLER MECANICO

FRANCIA

"ESPECIALIZADO EN CITROEN"
Mecánica en general

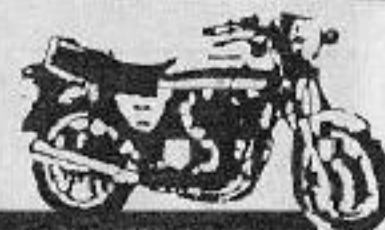
72 N° 124 e/ 117 y 118 / Tel. 52-2373 La Plata

LOS 3 HERMANOS

TALLER DE CHAPA Y PINTURA

de Bianco Hnos.

116 N° 443 e/ 527 y 528. Tel. 242486
TOLOSA



MOTOLAN

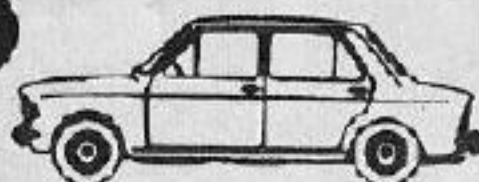
SERVICE Y MANTENIMIENTO DE MOTOS-RECTIFICACIONES EN GENERAL - ACEITES MINERALES Y SINTETICOS BELL RAY-AGIP-CASTROL-YPF-SHELL-ESSO

de Cassanello Hnos.
Repuestos y Accesorios
Nacionales e Importados

Calle 46 N° 705 (e/9 y 10) La Plata

TALLER INTEGRAL DEL AUTOMOTOR

EL PROGRESO



de José M. Dalceggio

CHAPA - PINTURA - CRISTALES

TRABAJOS PARA SEGUROS

3 N°1258 e/ 519 y 520. Tel:842990 RINGUELET

TALLER DE CHAPA Y PINTURA

EL AROMITO

De JUAN RAMIREZ

Calle 90 entre 6 y 7 Tel. 51-9857 1900 La Plata

Carburación "GARCIA"

AFINACION - ENCENDIDO - MECANICA INTEGRAL

Calle 8 e/522 bis y 523

Tolosa (La Plata)

TAPICERIA FRANCO

de Scarpelli Franco

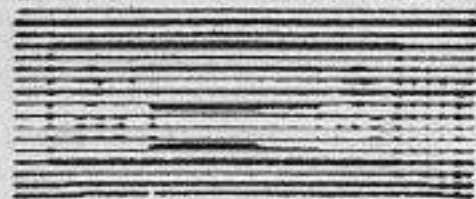


- *Tapizado de autos
- *Alfombras
- *Techos vinílicos
- *Cielorrasos del Automóvil
- *Butacas y Asientos en Gral.

CALLE 38 N° 1621 e/27 y 28
1900 - LA PLATA

Electrónica La Plata

Autorradio - Audio - Aire Acondicionado
Accesorios del Automotor
Venta y colocación
38 esq. 14 Tel. 31187 (1900) La Plata



Reparación de Paragolpes Plásticos
Parrillas - Consolas - Nuevos y de Recambio
Paragolpes Cromados - Defensas - Parrillas
65 N° 1085 Tel. 510556 - LA PLATA

rally nacional

En VILLA DOLORES el "Cabezón" jugó de local y mandó, mientras atrás de él se daban

SOTO, DE ENTR

El suspenso se mantuvo hasta último momento, aunque Soto-Christie hacían lo que querían, en la general y en especial en su clase, la atención se centraba en la titánica lucha que mantenían tres hombres de tres distintas marcas, por la primacía en la Clase Dos Ocho punto de gran interés lo constituyó la clase chica, donde José Luis Grasso, que había sacado gran diferencia hasta faltando cuatro primes, comenzó a manifestar problemas que hacían temer, por su hasta entonces, indiscutido y cómodo liderazgo.

Con la pancarta del PC 15 surgieron recién los otros ganadores que acompañarían a Soto: el "primerazo" Omar Degiovanni y el ascendente Grasso. Todo comenzó en el segundo tramo dominguero; Stella, el insólito e inesperado líder en la intermedia, se quedaba. Altamirano perdía un precioso par de minutos, luego de pegarse contra una piedra. Schmid tumbaba y Degiovanni pasaba a la punta, pero con la presión de tener que seguir a fondo, ya que la exigua diferencia a su favor no lo ponía a salvo de la veloz liebre de Altamirano. De ahí en más, todo fue consultar a los relojes permanentemente, para ver lo que pasaba con el terceto de punta. Y Altamirano, que había penado por el embrague roto en el clasificatorio, y corrido todo el sábado en un puesto de retaguardía, venía limando de a segundos la distancia que le llevaba en los cómputos el Regatta de De-



FICHA GENERAL

Fecha: 1° al 3 de mayo de 1987.

Denominación de la prueba: 6° Rally Ciudad de Villa Dolores. Premio Banco de la Provincia de Córdoba. 2° fecha del campeonato argentino de rally.

Lugar: Caminos alejados a la ciudad de Villa Dolores.

Ubicación: Valle de Traslasierra en Córdoba.

Autoridades: Director de la prueba: Italo Avaro. Adjunto: Raúl Oldani. Comisarios Deportivos: Félix Barral y Martín Olmedo. Comisarios Técnicos: Daniel Afions y Amadeo Ciccioli.

Condiciones climáticas: Bueno, templado, generalmente despejado.

Trayecto: Caminos de tierra, con piedras, con sectores veloces y algunos muy trabados.

Participantes: 108. Clase 3: 16; Clase 2: 40; Clase 1: 50.

Público: Muy numeroso.

Organización: Muy buena.

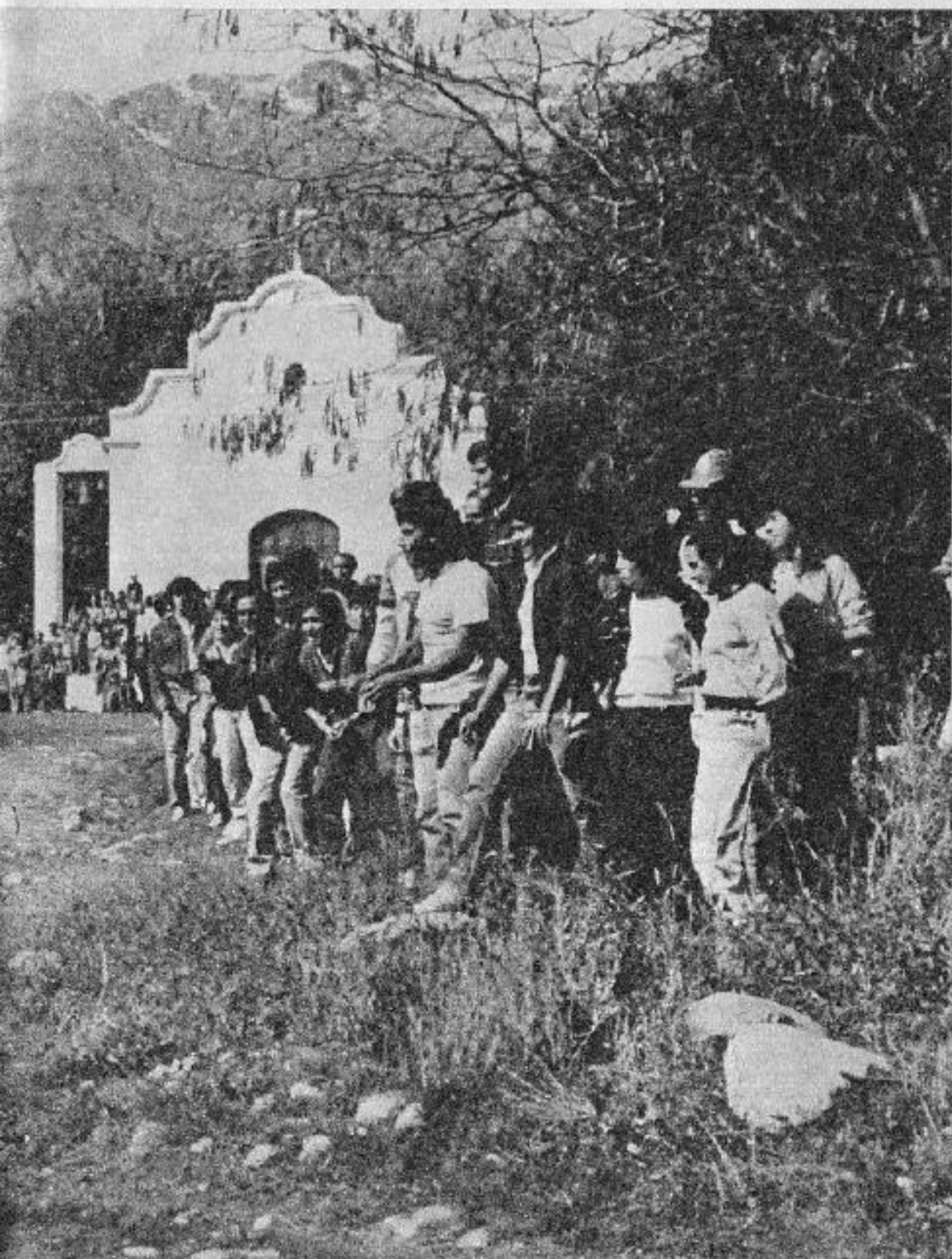
Espectáculo: Bueno.



“como en la guerra”

ECASA

Una carrera buena, pese a que el ganador dominó ampliamente en su clase y en la general, mientras que Omar Degiovanni se impuso en la Clase 2 con un Regatta 85 y José L. Grasso fue el mejor entre los de la división más chica. Buen trabajo de Altamirano con su VW Gacel, mientras que Torrás no logró terminar en su debut con el R-18.



1) El R-18 con Soto-Christie encarando la salida de una curva. En su "pago", Ernesto fue dominador absoluto. 2) El Regatta de Degiovanni ganó la Clase 2 y fue segundo en la General. 3) El "Feco" Schmia volcó y se repuso prontamente para llegar en cuarto lugar. 4) Soto y Christie, los "dueños" de Villa Dolores. 5) con este VW Gacel. Alfredo Altamirano logró el tercer lugar, su remoniada no le alcanzó para quebrar a Degiovanni. 6) José Luis Grasso, ganador en la Clase Uno con este Fiat 128 1.1.



7) El VW Gacel de Mastromarino-Jawuerbaum.
 8) Hugo Rosso, de Jesús María, noveno en la general con un Fiat SE 1.5. 9) Héctor Hernández vino con la "cañita" y se llevó el octavo puesto. 12) José María Recalde logró el quinto lugar en la Clase 2. 10) El R.18 de Luis Sosa, que se mezcló en lucha con varios detrás de Soto. 11) Ricardo Pasi con el fondo de las sierras grandes. Funcionó bien y su quinto puesto es meritorio.



11



7



9

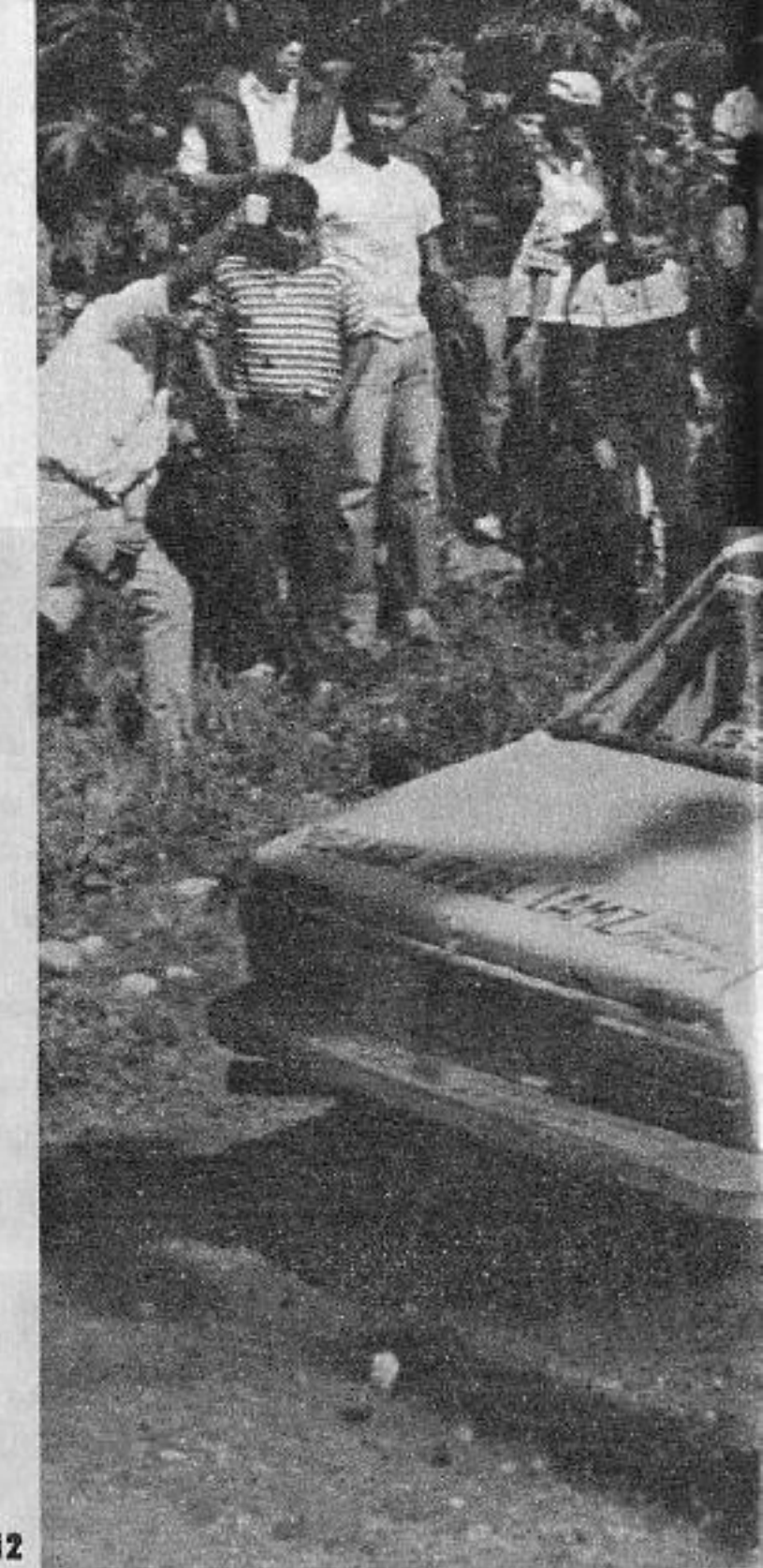
EN POCAS PALABRAS

Tubal: "No estoy disconforme con lo mío, aunque al R-18 todavía tengo que tomarle la mano". López Piccioni: "Qué mal que se suspendan primes... Pesó más la propuesta de cuatro, que la opinión del resto". Harrington: "Cuesta volver... Largué atrás, me equivoqué y en un CH entré dos minutos adelantado y penalicé cuatro; además, la mar de problemas luego". Gianre: "El sábado rompí cuatro amortiguadores delanteros y dos traseros. El domingo cambié carburador y todo anduvo mejor. De todas maneras, Grasso me ganó bien y lo felicito". Schmid: "Clasificamos con sólo una boca de carburador y tuve un problema constante de frenos. El auto, una maravilla, pero la caja no tanto". Hernández: "Vine con la cañita... Más no podía hacer". Piazza: "Rompí tres gomas, lo demás todo OK". Pasi: "Del vuelco del domingo quedó mal la punta de eje, tuve que cambiarla cuatro veces...". Badra: "Lástima lo de la caja cuando venía ganando. A La Rioja voy con el Gacel que hizo Calderón para Tubal".

10



12



giovanni, que para colmo se quedaba un momento enterrado promediando la última etapa. Más atrás, en la Clase Dos, seguía el terceto, otra tripleta compuesta por Rosso, José María Recalde y Jorge Surra, que si bien no entraban en esa conversación, se sacaban chispas entre sí, con Maccari, Mastromarino y Colasi (otro debut con el Regatta a sus espaldas). Esta división mostró todo un "carrerón" pleno de ingredientes, y el desenlace hubo que esperarlo hasta el final. Para él quedaron apenas dos postulantes: Degiovanni y Altamirano... La última prueba de apenas siete kilómetros con selenita en su comienzo mostraba al Regatta con apenas catorce segundos de diferencia con el Gacel. "La suerte estaba echada", nos dijo enton-

ces Altamirano. "No creo que me alcance, pero no me siento ganador aún", comentó Degiovanni, animado en los últimos metros de carrera por Bescham, que trataba de calmarle los nervios luego de no haber podido largar el PC1 siquiera. El último prime fue dramático. Altamirano descontó nueve segundos y terminó a cinco del ganador, pero pudo haber sido diferente el epílogo, ya que en el Regatta, taitando dos mil metros para el final, la caja de velocidades dijo basta y el auto llegó gracias a un rudo palancazo, que hizo entrar uno de los cambios.

En la clase mayor, Soto manejó la carrera "como juega el gato maula". Tras el fin, los particulares Sosa, Pasi, Hernández y Bartus con Renault 18 co-

mian su carrera aparte, separados por un par de minutos del mejor al último. Esta fue para Pasi una gran satisfacción, ya que logró -junto con otros- la prioridad B que obtienen quienes se ubican dentro de los seis primeros de la general.

La Clase 1 siempre tan disputada, fue esta vez un monólogo con una orquesta allá a lo lejos. El solista José Luis Grasso navegado por José María Volta, había llegado a establecer una diferencia de más de cuatro minutos con el "147" de Gianre, pero cuando se disponía a entrar en la variante conservadora comenzó a retrasarse y a perder primes por la falencia de la bomba de nafta. Hubo justicia empero y ganó Grasso, quien fue el que más había hecho para

ello. Lo escoltó Norberto Gianre, un valor que habrá que tener muy en cuenta. El tercerero fue Raúl Nizzo, que había empezado "como la mona" volcando en el clasificatorio.

Un aspecto para tratar del avance del rally nacional, es que tanto Soto, como Altamirano, Badra (fantástico mientras estuvo en carrera), Degiovanni, y varios más, superaron con creces los tiempos de todos los primes con respecto a 1986, destacando que el piso estuvo en similares condiciones.

Esta nueva edición del Rally de Villa Dolores fue una gran carrera, y del concepto y filosofía que inspiraron su factura, muy acorde con los tiempos que corren, hasta su impecable organización. Se facilitó el trabajo de auxilio, que permitió hacer una hoja de ruta



con tres pasadas en una sola jornada, y lo que es más, un trazado con combinaciones veloces y trabajadas para arrojar al final tres cabales ganadores. Una gran carrera.

DOLORENSES

TORRAS EN LA 3 - "Pichirilo" finalmente debutó en la Clase Tres con el Renault 18 azul oscuro que utilizaba Soto habitualmente como muleto. Un auto de fábrica, con la mecánica de Batelli, pero muy trajinado. Mientras estuvo en carrera lo llevó más que dignamente, ya que estaba segundo en la general, aunque a cinco minutos de Soto. Abandonó en el segundo PC del domingo, y ahora espera un R-18 propio para La Rioja.

PORTENOS - Un hecho que no se daba

quizá desde la época del "Chino" Eduardo Rodríguez Canedo. Dos pilotos portenos, Carlos Díaz Mayer y Miguel Tubal, abrieron el camino el viernes en el clasificatorio con los números uno y dos, respectivamente. Ambos abandonaron el sábado, Tubal en el PC 6 (estaba segundo en la general con el auto de Raies), y Díaz Mayer en el tercero de los prims, cuando estaba a diez segundos.

LA BANDA DE NICO - Nico Zappegno después de diez años en Venezuela volvió como preparador a la categoría de sus amores. El primer trucador de Renault 12, que hizo los autos que llevaron a la notoriedad a Jorge Recalde, Stillo y Massey, formó ahora una "banda" de jóvenes pilotos que tienen su mecánica: José María Recalde, Carlos Ilari, Ro-



LA NUEVA SIERRA DE GAYRAUD

El pasado fin de semana visitamos el taller de José Miguel Herceg para observar el trabajo que allí se realiza y les ofrecemos este documento, que muestra cómo va cobrando forma la nueva coupé Sierra destinada a Mario Gayraud, quien en la foto aparece junto al "Polaco". Próximamente les contaremos qué soluciones novedosas tendrá el nuevo auto Paciencia.

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

SOTO: "LO LAMENTO POR EL TERNERO..."

ERNESTO SOTO: "El único incidente me lo provocó un pobre ternero, al que atropelle el sábado con uno de los faroles. Lo demás estuvo bajo control. El recorrido, estupendo".

OMAR DEGIOVANNI: "El Regatta es otra cosa, nada que ver con el SE 1.5, salvo el motor. El 'chasis' va mejor en lo rápido, salta mejor, y en lo roto se maneja sin los saltitos que produce el 'milqui'. Esto lo terminamos a las cinco de la mañana del viernes, y ni tiempo de carburar tuvimos. Le pusimos los mismos gliceros del 1500 y ¡a correr! La leva y la tapa son de 'Coco' Piazza, y el semiarmado lo hace la 'Iguana' Barnasi, de Villa Allende. Ahora habrá que

trabajar para tener la velocidad del Gacel... Vos no sabés la presión que significa tenerlo atrás a Altamirano; el último prime me dejó los nervios a la miseria, pero por fin se me dio".

JOSE MARIA GRASSO: "Hoy a la mañana (domingo), después del segundo PC estuvimos cuatro minutos y medio adelante de Gianre. Lógicamente ahí decidimos ir con más cuidado y por el medio, pero en los últimos cuatro primes (creo que son los únicos que no gané) la bomba de nafta comenzó a fallar... Creí que perdía la carrera y con Volta casi lloramos de la rabia. Por suerte todo pasó y vuelvo a la alegría que recibí al ganar en San Luis el año pa-



Alfredo Altamirano

sado". **ALFREDO ALIAMI-RANO:** "Como empezó la cosa el viernes para mí, no puedo quejarme. Podría haber ganado, pero me alegro mucho por Omar".

LA CARRERA EN SINTESIS

Clase 1: Durante casi todo su desarrollo tuvo un solo puntero: José María Grasso-José María Volta. El 128 fue sacando ventaja con respecto a Gianre, Saina-Roca y Torre-Klus (ambos empatando el clasificatorio), a medida que transcurrían los prims. Al terminar la primera etapa, Grasso había ganado las siete pruebas clasificatorias y lo había sacado casi cuatro minutos a Nizzo, que se reponía del vuelco; medio minuto más a Gianre, y bastante más a Konicoff, Macias, Torre, Testa, Mariano, Drodi y Angel Martínez. En la segunda etapa, Grasso comenzó sacándolo más tiempo todavía a Gianre y a Nizzo, que lo seguían en ese orden al promediar la jornada, notándose el avance de Recalt. Sobre el final, la falla en el motor de Grasso, permitió que Gianre y Nizzo le descontaran gran parte de la diferencia.

Clase 2: Badra ganó el clasificatorio del viernes y mandó el sábado hasta que rompió. Ese día había sido seguido por Rosso, Degiovanni, Stella, Schmid, Piazza, Ilari, Troso, Colosi y Surra. El sábado, en la otra parte de la primera etapa, Altamirano y Stella se repartieron los prims, notándose el avance de Schmid, Ilari, Piazza, Surra y José María Recalde. Al cabo de la primera etapa (ocho pruebas clasificatorias) estaba primero Stella con 38s sobre Schmid; 1m15s sobre Altamirano; más de un minuto y medio con Degiovanni, y tres sobre José María Recalde. Seguían Cantón, Mastromarino, Maccari, Piazza, Rosso y Surra. Tras el abandono de Stella, al comienzo de la segunda etapa, quedó líder Degiovanni, pero acosado por Altamirano, que se retrasó por una salida del camino y luego se acercó mucho al finalmente ganador, y "Feco" Schmid, que también había volcado, pero que se repuso rápidamente.

Clase 3: Soto ganó de punta a punta perdiendo sólo un prime, el que ganó Torras. Eso nos exime de mayor comentario sobre la punta. En el clasificatorio le había sacado 31s a Torras; 40s a Tubal; 1m6s a Pasi; 1m24s a Barnasi; 1m25s a Demelchioni; 1m26s a Hernández, y 1m30s a Sosa. Torras pinchó una goma en el segundo prime y Tubal pasó a ocupar desde entonces y hasta su abandono, la posición de escolta. Al finalizar la primera etapa, Soto le llevaba a Torras casi 5m, Sosa y Pasi empataban la tercera posición a 9m47s. Seguían Barnasi y Hernández, y más allá Demelchioni, Chali y Mattar. En la etapa del domingo, tras el abandono de Torras, Sosa y Barnasi pelearon el segundo puesto, pero Pasi atropelló al final y se quedó con el lugar de escolta.

RETRASOS Y ABANDONOS

Altamirano: Embrague en PC 1 y salida de ruta en PC 9; **Badra:** Abandonó por caja en el PC 4; **Tubal:** Abandonó por rotura de la salida de la caja en PC 6; **Rosso:** Paquete de elásticos en PC 2, luego rompió varias gomas; **Colosi:** Dobló válvulas de escape en PC 1; **Angelini:** Abandonó por "pina" en el clasificatorio; **Pasi:** Pérdida de potencia en los primeros PC de la primera etapa; **Pigliacampo:** Cuatro gomas y vuelco el sábado; **Solmi:** Abandonó por caja en el PC 10; **Torre:** Abandonó por caja en PC 8; **Diaz Mayer:** Abandonó por caja en PC 4; **Torrás:** Abandonó por bomba de aceite tras "comerse" un lomo en PC 9; **Stella:** Abandonó por rotura de semieje en PC 9; **Maranzana:** Caja en PC 6. Abandonó; **Harrington:** Deficiencia en el flotante del carburador. Abandonó; **Cantón:** Retraso por quemarse la instalación eléctrica en el PC 7; **Nizzo:** Vuelco en clasificatorio.

Nota: Fueron muchos los retrasos por pinchaduras de gomas, sufriendolas casi



El Fiat 147 de Solmi-Ledezma

todos los autos, por eso no las hacemos constar. Algunos rompieron hasta cuatro y cinco gomas.



Torrás debutó bien con este Renault 18, aunque no tuvo suerte. Ganó el PC 4 pero luego debió desertar.

dolfo Torre, Daniel Velázquez, y por sobre todo, José Luis Grasso, el vencedor en la Clase 1. El zorro pierde el pelo...

DOS PC MENOS - Fueron el 10 y el 14 del domingo, ambos del trayecto Las Rosas-El Pueblito, que se habían hecho ya dos veces el sábado. Las razones dadas por el Comisario Deportivo fueron por el estado del camino en la barranca de Los Loros, especialmente pensando en los autos de la clase menor. Efectivamente, el tramo estaba en muy mal estado. Torrás y Chali, en representación de APRI, habían hecho una presentación formal en ese sentido.

EL REGRESO DE PABLO - Pablo Harrington, el excelente piloto puntano del Valle de Conlara, que brillara cinco años atrás, volvió por sus fueros. Lo hizo con el segundo auto de la peña "La Punta" de San Luis con el que tuvo muchos problemas hasta su deserción. Por su parte, el primer auto del equipo -el ex Renault 12 de Torrás- estuvo en manos de "Feco" Schmid, quien con el "Flaco" Miguel Gramaglia hicieron

una carrera estupenda.

¿EQUIPO OFICIAL? - En los "mentideros" dolorense se aseguró que podría volver a participar oficialmente en el rally la marca Renault, con los R-18. La especie se confirmaría tras una reunión a efectuarse esta semana en Buenos Aires. Otra especie más fantástica habla de un equipo de estrellas para 1988, con un piloto flaco, otro cabezón y porteño, y otro cabezón y cordobés. ¿Será cierto?...

COMO EN EUROPA - Se iba a inaugurar aquí una nueva modalidad en clasificatorio. Los veinte primeros autos largarían cada dos minutos, y el resto cada uno. Finalmente largaron todos separados por el par de minutos tradicional, aunque por el estado del camino afectado por la lluvia de la madrugada del viernes, podrían haberlo hecho todos cada sesenta segundos sin problemas de tierra en suspensión. Una medida para tener en cuenta que agilizaría el espectáculo. Tomar nota para cuando el estado del tramo lo permita. En Europa se hace así.

CLASIFICACION

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally. 629,13 km. 15 PP.CC. 2 suspendidos 2 Etapas. 1/3-5-86.

Pos.	Nº	Piloto/Navegante	Marca	Clase	Tiempo
1º	6	Ernesto Soto/Martin Christie	R-18	3	2h44m53s
2º	7	Omar Degiovanni/José Ellera	Fiat Regatta 85	2	2h55m23s
3º	10	Alfredo Altamirano/Carlos Guerra	VW Gacel GS	2	2h55m28s
4º	19	Federico Schmid/Miguel Gramaglia	R-12	2	2h56m39s
5º	32	Ricardo Pasi/Rafael Gail	R-18	3	2h59m36s
6º	25	Luis Sosa/Marcelo Marimón	R-18	3	3h00m23s
7º	63	Hugo Barinus/Nelson Spada	R-18	3	3h01m27s
8º	4	Héctor Hernández/Horacio Haberkon	R-18	3	3h02m53s
9º	8	Hugo Rosso/Carlos Bustos	Fiat SE 1.5	2	3h03m06s
10º	33	José M. Recalde/Victor Alessandrini	R-12	2	3h03m49s
11º	38	Carlos Piazza/Dardo Vacchiani	Fiat SE 1.5	2	3h04m34s
12º	43	Jorge Surra/Victor Zucchini	R-12	2	3h05m18s
13º	11	Oscar Maccari/Angel Paz	R-12	2	3h05m24s
14º	17	Carlos Mastromarino/E.Jarwerbaum	VW Gacel GL	2	3h06m09s
15º	20	Sergio Colosi/Martin Brancoello	Fiat Regatta 85	2	3h08m16s
16º	22	José L. Grasso/José Volta	Fiat 128 1.1	1	3h09m07s
17º	28	Pedro Mañar/Roque Vidal	R-18	3	3h10m24s
18º	93	Norberto Gianre/Aldo Arguello	Fiat 147 CL5	1	3h10m54s
19º	30	Jorge Chali/Hugo Ventura	R-18	3	3h11m01s
20º	24	Raúl Nizzo/Carlos Cali	Fiat 128 1.1	1	3h11m29s
21º	70	Mario Lagares/Omar Seculini	R-12 TS	2	3h14m21s
22º	92	Alejandro Konicoff/Walter Pesci	Fiat 128 1.1	1	3h15m10s
23º	110	Aldo Recalt/Oscar Moyano	Fiat 128 1.1	1	3h16m36s
24º	65	Sebastián Pigliacampo/Julio L. Piccioni	R-18	3	3h17m33s
25º	48	Angel Martínez/Eduardo Novelli	Fiat 128 1.1	1	3h18m18s
26º	77	José Osi/Samuel Perugini	R-12	2	3h18m57s
27º	129	Alberto Sartori/Mario Guinzalli	Fiat 128 1.1	1	3h32m29s
28º	55	José Scianguela/Luis Yáñez	Fiat 128 1.1	1	3h33m12s
29º	27	Alejandro Basavilbaso/Rubén Pippi	Fiat 125	3	3h33m19s
30º	60	Daniel Velázquez/Alberto Pomata	Fiat 128 1.1	1	3h24m51s
31º	51	Ivan Saina/Victor Roca	Fiat 128 1.1	1	3h25m17s
32º	57	Jorge Buc/Marcelo López	Fiat 128 1.1	1	3h25m35s
33º	115	José Girer/Alfredo Elias	R-12	2	3h28m25s
34º	74	Sergio Parussa/Norberto Massola	Fiat 128 1.3	2	3h30m07s
35º	72	Enrique Haarcher/Omar Carrizo	R-12	2	3h30m40s
36º	35	Fernando Tenorio/Mario Rossi	R-12	2	3h30m54s
37º	125	Luis Whellal/Juan C. Farra	Fiat 128 1.1	1	3h36m02s
38º	122	Mario Macías (h)/Fabio Macías	Fiat 128 1.1	1	3h36m38s
39º	88	Gustavo Luján/Adrián Grosso	Fiat 128 1.1	1	3h37m50s
40º	89	Luis Ligorria/Daniel Bravo	Fiat 128 1.1	1	3h42m04s
41º	101	Juan B. Roma/Raúl Sicilia	Fiat 128 1.1	1	3h52m13s
42º	106	Ricardo Ganglio/Alejandro Ganglio	Fiat 128 1.1	1	3h52m42s
43º	60	Luis O. Bedrán/Oscar Serra	R-12	2	3h55m41s
44º	120	Alberto Posse/Rubén Zarate	Fiat 128 1.3	2	3h55m47s
45º	104	José L. Gianrecci/Ricardo Barratero	Fiat 128 1.1	1	3h58m14s
46º	121	Alejandro Saicedo/Angel Saicedo	Fiat 128 1.1	1	4h05m57s
47º	79	Alberdo Cáceres/Eduardo Gaviero	R-12	2	4h15m32s
48º	21	Alfredo Peral/Julio Rizzardi	Fiat 128 1.1	1	4h38m36s

Punteros: Clase uno: PC1/15: Grasso. Clase dos: PC1/3: Badra, PC4/7: Stella, PC8/11: Altamirano, PC12/15: Degiovanni. Clase tres: PC1/15: Solo.

Ganadores de P.C.: Clase uno: PC1/9 Grasso, PC11 Recalt, PC12/15: Gianre. Clase dos: PC1 Badra, PC2/3 Altamirano, PC4/5 Stella, PC6 Altamirano, PC7 Stella, PC8 Altamirano, PC9/11 De Giovanni, PC12/15: Altamirano. Clase tres: PC1/3 Solo, PC4 Torrás, PC5/15 Solo.

CAMPEONATOS CLASE TRES

Pilotos: Diaz Mayer, 25 puntos; Soto, 20; O. Hernández, 19; Pasi y Casagrande, 15; Sosa, 12; Barinus, 10; H. Hernández, 8; Mañar, 6; Chali, 4; Pigliacampo, 3; Basavilbaso, 2.

Navegante: Haberkon, 27 puntos; Valles, 25; Christie, 20; Gail y Arnedo, 15; Marimón, 12; Spada, 10; Vidal, 6; Ventura, 4; Piccioni, 3; Pippi, 2.

CLASE DOS

Pilotos: Altamirano, 40 puntos; De Giovanni, 20; Bescham, 19; Stella, 15; García Jurjo, 12,50; Schmid y Mastromarino, 12; Rosso, 10; J.M.Recalde, 8; Liberatti, 7,50; Piazza y Maccari, 6; Surra, 4; Colosi, 1.

Navegantes: Guerra, 40 puntos; Ellera, 20; Arguello, 19; Ventura, 15; González, 12,50; Gramaglia y Jarwerbaum, 12; Bustos, 10; Alessandrini, 8; Miasso, 7,50; Vacchiani y Paz, 6; Zucchini, 4; Brancoello, 1.

CLASE UNO

Pilotos: Nizzo, 31 puntos; Silenzi, 25; Grasso, 20; Scianguela, 15,50; Gianre y Angelini, 15; Konicoff y Barroero, 10; Recalt, 8; Drudi, 7,50; Velázquez, 7; Martínez, 6; Sartori y Bernardi, 4; Palma, 3; Saina y Uriarte, 1.

Navegantes: Cali, 31 puntos; Meza, 25; Volta, 20; Yáñez, 15,50; Arguello y Chiaroto, 15; Pesci y Demich, 10; Moyano, 8; Leon, 7,50; Pomata, 7; Novelli, 6; Guinzalli y Castro, 4; Gaudoni, 3; Roca y Sosa, 1.

Próxima competencia: el 23 y 24 de mayo el Rally de La Rioja.

Revista CORSA Nº 1087. Director: Jorge Augé Baocué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efo, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryeia S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Mayo de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-94-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión Nº 7.970



CARLOS QUINTIAL AUTOMOTORES

TARJETAS DE CREDITOS

MECANICA INTEGRAL

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL ENCENDIDO - CARBURACION NACIONALES E IMPORTADOS

MONROE 826 - Capital Tel.: 781-3125

TELEFRANK

Mecánico Esp. Land Rover

Land Rover Ltd



Mecánica Integral Repuestos

Envíos al Interior

CRISOLOGO LARRALDE 3675
Ex Republicuetas - CAP FED
Tel. 542-8899

Valles por MAYOR Y MENOR

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap
TEL. 611-0371 1416

p/ pick up y jeeps. modelo **BRONCO A 39.90**

ENVIOS AL INTERIOR Tarj. de Crédito

LINIA BRONCO. Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
TODAS LAS MEDIDAS Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

Fabricamos p/autos nacionales e import. de comp. y especiales. También Servicio Muey en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

MAXICARD

MECANICA CHAPA-PINTURA NACIONALES E IMPORTADOS

DIRECTORIO 341 CAPITAL Tel: 922-4145

mecánica j.c. sammartino

NACIONALES E IMPORTADOS

REQUERO 2710 CAPITAL FEDERAL
Tel. 632-5861



TALLER MECANICO

SUSPENSION-TREN DELANTERO
CAJA DE VELOCIDAD-EMBRAGUE
FRENOS-CARBURACION
ENCENDIDO

CULPINA 1113 CAPITAL FEDERAL

RADIADORES ALVAREZ HNOS

Tanques Para Nafta reparados y nuevos calefacción

BRASIL 3282 CAPITAL FEDERAL Tel: 91-7138

POLARFILM®

POLARIZAMOS SUS CRISTALES DEL COLOR DE SU AUTOMOVIL

Nuevo Film NO se Rava



DODGE - FIAT - RENAULT A 99

LAFUENTE 999 Tel: 613-0013



LA MEJOR ATENCION PARA SU COCHE Y MOTO

TALLERES GARCIA

Bancarios y Organizaciones Servicios a Empresas,

Dr. Acetto Dikman 1475 Paternal

UNIVERSAL MOTORS

REPUESTOS

Concesionario Oficial

DA-DALT
GILERA
JUKI
ZANELLA



Av. La Plata 1876 Tel 923-7737



ENVIOS AL INTERIOR

VILLANUEVA SOTO S.R.L.

Distribuidores nacionales de válvulas *Edaval*
Respuestos para motores

Av. SAENZ 393 CAPITAL Tel 91-0231

MARTOS COMPETICION

MODIFICACIONES DE CASCOS PARA TURISMO Y TC 2000

Suspensiones Especiales F. Renault y F 2 Nacional



LAS HERAS 1700 FLORIDA
Tel. 787-3312

MOTOS

★ Killer ★

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes y Silenciadores *Ninja*

Totalmente fabricados en duro aluminio.

1 año de garantía escrita



Tarjetas de Crédito

También Mod. 2 Tiempos

6a1
4a1
2a1

54,90

ETERNA DURACION

Adquieralos en:

PERFORMANCE CENTRE
AV. JUAN B. JUSTO 3525. CAP.
58-5143
Envios al interior



ALFONSO VEGA

Mecánica General
Encendido - Carburación
Afinación de motores
Electricidad
Lavado - Engrase
Cambios de Aceite

11 de Setiembre 2234 (1428) Capital
Tel.: 783-4996/5055 784-5535

Tarjetas de Crédito



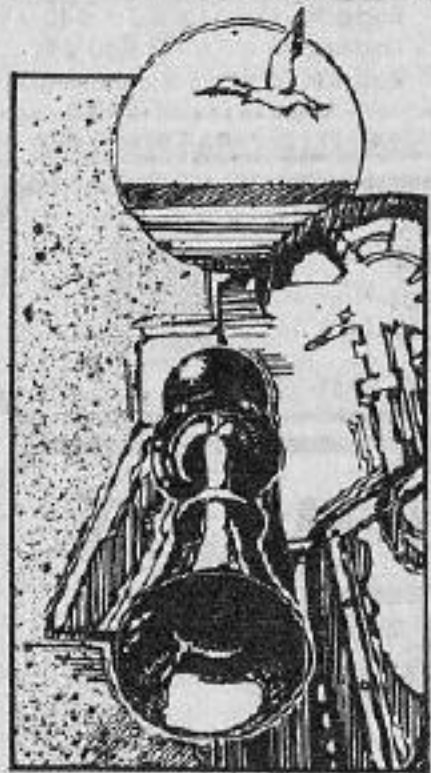
REPARACION Y ENDEREZADO DE CAÑONERAS

DIFERENCIALES PRACASO

REPARACION Y BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES

CALLE 48 Nº 4441/45 - SAN MARTIN - Tel 752-1135

Toquecitos de bocina



EXHIBICION DE DI PALMA

En el corriente mes, Rubén Di Palma hará una exhibición de los ultralivianos de cuya fabricación se encarga. La misma tendrá lugar en Casilda, luego que el arcefiño tomara contacto con Jorge Oriato, empresario de esa ciudad, el que se encargará de ultimar los detalles para recibir al "ilustre" invitado.

EL PRESIDENTE HARA RUIDO

Eduardo Bouvier compró un banco de pruebas para poder "banquear" los mo-

tores de su Fórmula Renault. Lo va a instalar... en el patio de su casa, pero para eso consultó previamente a todos sus vecinos de Luján, quienes dieron la autorización sin interesarse demasiado por el ruido. "Los voy a volver locos", acotó Bouvier.

NUEVO MONOPLAZA

Palmiro Guidi y Carmelo Ruggeri han construido uno de Fórmula Renault Argentina, de estructura tubular y más corto entre ejes que los chasis convencionales. Tendrá suspensión progresiva, caja de dirección propia y motor preparado en el taller de La Tablada donde se encuentra el auto. La caja de velocidades será Meriggi y el encargado de conducir el auto será Claudio Sergio Ruggeri, Campeón Argentino de Karting en 1978. No irán a Mendoza pero sí a la siguiente.

SOLMI SUSPENDIDO

Treinta días de suspensión sin posibilidad de apelar le fueron aplicados a Sergio Solmi por salir de boxes en Gral. Roca con el semáforo en rojo, y para colmo justo delante de todo el pelotón que ya estaba en carrera. El caso fue remitido a Penalidades, donde podrían dictar una sentencia distinta. Al respecto, el piloto dijo: "Para mí es injusto, porque se me había roto el embrague en tanques llenos, y apenas terminé de repararlo fui a pista. Cuando llegué a la salida de boxes vi que me levantaron la barrera e interpreté que me estaban esperando. Luego vi que venía todo el malón y me di cuenta de que habían larga-

do la carrera, pero nunca pretendí hacerlo desde boxes, ya que el Comisario Deportivo había dicho en la reunión previa que no se iba a permitir largar desde ese sector y quien no estuviera en la grilla no podría largar."

Ahora, al tener que permanecer inactivo, Solmi alquila su auto de F.R.A., y quien esté interesado podrá llamar a (0329) 26229/26798.

T.C.2000 NO VA A SANTA FE

El 31 de mayo se debía correr en el circuito "Carlos Alberto Reutemann", de Santa Fe, una competencia de T.C.2000. Sin embargo, la misma no se podrá llevar a cabo, pues ese día hay Fórmula Tres Sudamericana en Mendoza, y como esa fecha ya tenía prioridad, contará con el camión de exteriores del canal oficial, pues una nueva disposición no permite que más de una unidad esté fuera de Buenos Aires. Con esto se complica aún más la situación general de los calendarios nacionales.

GAGGINO HIZO MACANAS

Inexplicable una actitud de Marcelo Gaggino, y le trajo muchos problemas. Sin estar anotado originalmente en la carrera de General Roca, fue a correr el domingo, cuando se había aclarado que sólo participarían los inscriptos originales. De "yapa", cuando iba hacia el autódromo, en la bajada de Chichinales rompió el motor de su micro y ni siquiera pudo llegar a tiempo al circuito.

APOYO AL "VASCO"

El pasado 13 de abril quedó constituida una Auto-Peña cuyo objetivo fundamental será el de apoyar la campaña de Jorge Oyhanart en T.C. Su presidente es Arnoldo Rodríguez; el secretario, Carlos Passalacqua; tesorero, Luis Eduardo Milutinovic, y vocales, Hugo Escalante, Miguel Rodríguez, Pedro Castelli y Ricardo Mejter. En cuanto al "Vasco", luego de la competencia del CAP en Paraná se trasladará a Rafaela, donde hará un test de cubiertas. Irá con el auto de Angel Becco, ya que su T.C. está siendo alistado para la carrera del 10 de mayo en Tandil.

BOJANICH ACLARA

La firma Horacio Bojanich, fabricante de las llantas que se utilizan en Turismo Carretera, aclaró que el producto que ellos elaboran, nunca tuvo inconvenientes con las Michelin que se usan en ruta, como con las Faneco para autódromo, ya que las llantas se construyen siguiendo las más estrictas normas de seguridad. En cuanto a lo sucedido en la competencia de Nueve de Julio, la fábrica opina que el problema se originó en la baja presión que varios pilotos le dieron a los neumáticos.

VILLAVERDE RIFA

Oswaldo Villaverde decidió alejarse de la práctica del Turismo Carretera y para desprenderse de su Dodge puso en práctica un original sistema. En forma conjunta con una escuela técnica de Mi-

ESTA SEMANA REVISTA SIETE DIAS CUM

LOS MEJORES LIBROS DE LA LITERATURA ESPAÑOLA

VERSION ORIGINAL COMPLETA

CANTAR DE MÍO CID

ESTA SEMANA EXIJA

¡GRATIS! 2 L

ramar, hizo una rifa cuyo único premio es el Dodge T.C.

PROBO MOURAS

El miércoles de la semana anterior, Roberto Mouras probó su Chevrolet con un motor equipado con elementos totalmente nuevos para ver si puede lograr una planta motriz de confiabilidad mecánica. En cuanto a lo de Junín, el problema fue una fisura en la tapa que llevó la temperatura a 120 grados.

FUE LA CAJA

Durante la semana anterior tomamos contacto con Luis Hernández, el piloto de Otamendi que en la segunda serie de la competencia de Junín obtuviera la victoria y que en la final desapareciera prontamente tras haber estado en la punta. Al respecto nos dijo: "No me fui afuera por inexperiencia, sino que en la primera vuelta, cuando iba primero, se me rompió la tercera velocidad, y poco más adelante sucedió lo mismo con la segunda. En ambos casos me fui afuera, sí, pero por ese problema en la caja. Y como no tenía sentido seguir sólo con la primera y la cuarta, entré a boxes".

EL ALFA EN EL BANCO

En esta semana, en su reducto de Chascomús, Gustavo Sommi realizará exhaustivas pruebas del motor Alfa Romeo con el que participa en la F-3 Sudamericana. En la primera competencia de la temporada, la unidad motriz se

mostró un tanto carente de aceleración; por tal motivo, las pruebas están dirigidas a solucionar dicho inconveniente. De todos modos igual se sigue trabajan-

do en Novamotor (proveedora de los motores italianos) a fin de extraer más potencia de sus nuevos impulsores. Se dice que ya consiguieron algo más de cuatro

caballos extra. De ser así, estarían más a tono con el resto del parque sudamericano, si bien el quinto puesto conseguido en Cascavel no es para despreciar.

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUEN A... LOS NOTABLES DEL MES

Esta es la nómina de los "ternados" y demás premiados por CORSA y "Carburando" en el pasado mes de abril, y éstos son los motivos de tales distinciones.

LA FIGURA

Mario Rodolfo Gayraud: por su inapelable triunfo en General Roca, como confirmación del dominio ya ejercido en la apertura del T.C. 2000 en Buenos Aires.

José Miguel Herceg: porque autos con su famosa mecánica se impusieron en las tres competencias de T.C. y T.C. 2000 realizadas en abril.

Jorge Oyhanart: por ganar las dos carreras de T.C. del mes, consolidando su liderazgo en el Campeonato de Turismo Carretera.

LA REVELACION

Néstor Gabriel Furlán: por la destacada actuación que le cupo en su debut en la naciente Fórmula Tres Sudamericana, en Cascavel.

Luis Hernández: por el brillante trabajo en Junín, confirmando su ascenso en T.C., insinuado desde el comienzo del año.

Mario Carlos Riva: porque tras su victoria en Buenos Aires confirmó en Gral. Roca la búsqueda de una madurez traducida en resultados, mentalidad que felizmente ha ganado adeptos en la categoría.

EL ORGANIZADOR:

A.C.T.C.: por su colaboración activa en la organización de las carreras de la especialidad y el aporte de infraestructura para el mejor desarrollo de las mismas, al que se agrega el de C.E.C.A.

Asociación de Volantes de General Roca: porque ratificando su capacidad reconocida en el rubro, afrontó con todo éxito una jornada desdoblada forzosamente en dos fines de semana.

Federación Paranaense de Automovilismo y Automóvil Club Cascavel: por haber arbitrado los medios a fin de otorgar el brillo correspondiente al esperado estreno de la Fórmula Tres Sudamericana.

MENCION ESPECIAL

C.D.A. del A.C.A.: por saber imponer y defender con el rigor necesario la ley deportiva por sobre cualquier cla-

se de intento de evadirla, y por ser el primer fiscalizador nacional en adoptar la computación para controlar las competencias.

Equipo INI: por haber resuelto con la mayor solvencia, traducida en victoria en la inauguración de la Fórmula Tres Sudamericana, un renovado desafío técnico.

Las distinciones serán entregadas a sus destinatarios en una cena a realizarse este miércoles 6 a partir de las 21.00 hs., en las instalaciones del Restaurante Las Tejas, sito en Córdoba y Rawson de esta Capital, cuyas alternativas serán transmitidas en directo por "Carburando". Allí se develará la incógnita de quiénes serán "consagrados" como los más "notables" de abril.



LE 20 AÑOS Y LO CELEBRA REGALANDO

DOCE LIBROS DE LA LITERATURA ESPAÑOLA

Una colección extraordinaria, lujosamente presentada, que usted siempre quiso tener y de lectura imprescindible para sus hijos. El Cantar de Mío Cid, Bodas de Sangre de García Lorca y todas las obras cumbre de la literatura española están ahora a su alcance, GRATIS, a través de un nuevo y valioso aporte de revista SIETE DIAS para sus lectores.

El Quijote de la Mancha, Fuenteovejuna, El Lazarillo de Tormes, Don Juan Tenorio y las mejores obras de Machado, Bécquer, Pérez Galdós, Unamuno, Calderón de la Barca y muchos otros, constituyen esta magnífica colección que no puede faltar en su biblioteca y de lectura obligatoria para los estudiantes. ¡No se pierda esta oportunidad!

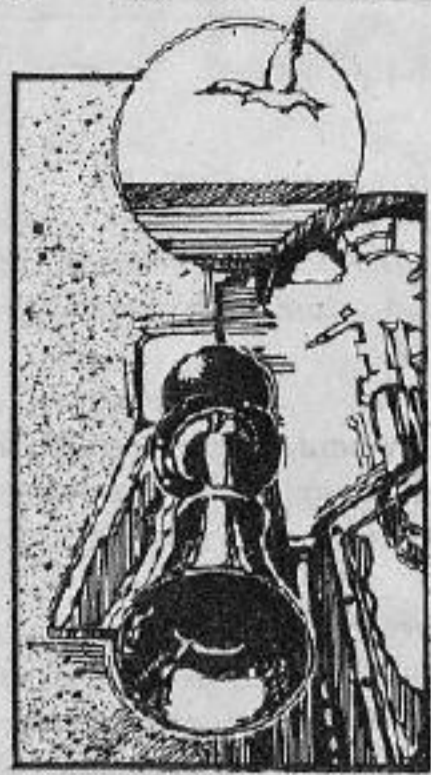
LIBROS

EL CANTAR DE MIO CID
Y BODAS DE SANGRE DE GARCIA LORCA.
LOS VOLUMENES 1 Y 26 DE LA COLECCION
LOS MEJORES LIBROS DE LA LITERATURA ESPAÑOLA

**CADA SEMANA
UN LIBRO GRATIS
CON SU REVISTA**

SIETE DIAS

Toquecitos de bocina



AGASAJO A "COCHO"

Un grupo de amigos y admiradores de Osvaldo "Cocho" López realizará un agasajo al veterano piloto que tanto ha logrado imponerse con su Nissan 300 ZX. El mismo tendrá lugar el próximo 13 de mayo en la bodega del Gran Café Tortoni, en avenida de Mayo 825. A partir de las 21 horas se desarrollará un espectáculo denominado "Para el Campeón", que contará con la presencia de destacadas personalidades del ambiente artístico y deportivo. Finalmente se le entregará a "Cocho" un pergamino recordatorio, realizado especialmente por el pintor Juan Carlos Benítez, que será firmado por los presentes.

el próximo fin de semana

T.C.2000, F.R.A. Y F.2 N. EN MENDOZA

El Autódromo "Gral. San Martín" de la ciudad de Mendoza, con una extensión de 3.175 metros, será el escenario en que competirán el Turismo Competición 2000, la Fórmula Renault Argentina y la Fórmula Dos Nacional. Horarios: **Viernes 8**, Entrenamientos Libres. T.C. 2000 lo hará en estos horarios, de 12.00 a 12.40; 14.45 a 15.25 y de 16.50 a 17.30. Fórmula Renault de 12.50 a 13.55; 15.35 a 16.40. Fórmula Dos Nacional, 14.05 a 14.35 y de 17.40 a 18.10. Sábado 9, pruebas de Clasificación T.C. 2000, 12.00 a 12.30; 14.40 a 15.10 y 16.40 a 17.10. Fórmula Renault Argentina, 12.40 a 13.50 y 15.20 a 16.30. Fórmula Dos Nacional, 14.00 a 14.30 y de 17.20 a 17.50. **Domingo 10**, 8.20 a 8.40, pruebas tanques llenos F.R.A. 8.50 a 9.10, pruebas tanques llenos Fórmula Dos Nacional, 9.20 a 9.50, pruebas tanques llenos T.C. 2000. A partir de las 10.00 hs, Final no clasificados F.R.A. 10 vueltas (31.750 km); 11.05 hs Final F.R.A. a 19 vueltas (60.325 km); 11.30 hs. Final Fórmula Dos Nacional a 19 vueltas (60.325 km) 12.05 hs Final T.C. 2000 a 31 vueltas (98.425 km). Las tres competencias que se disputarán el domingo, serán televisadas en directo por ATC.

CORSA HACE...

...20 años: El número 55 de aquel 9 de mayo de 1967, nos mostraba el aplastante triunfo de Eduardo Copello en Rafaela, delante de Gradassi y Ternengo, quienes arrasaron en el óvalo con tres Torino 380 W. Por su parte, Denis Hulme triunfaba en el Gran Premio de Mónaco de F-1. Allí mismo, Lorenzo Bandini sufría un mortal accidente. Y (para tener en cuenta) un tal Bjørn Knudsen Bamse ("Bamse") hablaba sobre la construcción de un chasis Ford articulado de cromomolibdeno para T.C.

...10 años: Del 4 al 10 de mayo de 1977 salía a la calle nuestro número 570, también con T.C. Esta vez en Bahía Blanca, con el equipo oficial Ford en el triunfo, con Traverso y Gradassi en los dos primeros lugares, mientras que el tercero era Mouras con una coupé Chevy. Por el mundo, Ricardo Zunino finalizaba 14º en Nürburgring, en una competencia de F-2 ganada por Jochen Mass. Pasaron diez años entre las dos tapas respectivas de CORSA, y ambas mantenían viva una leyenda: la Ferrari de Fórmula Uno.

PROHIBICION DE CIERTAS PUBLICIDADES

Un comunicado de la CDA ACA recuerda a todos los que han cons...

a esa entidad que está prohibida la colocación de publicidades de tipo político, racial o religioso. Esto se hace extensivo, además de los autos, a los circuitos, tribunas, vallas, podios, desfiles o actos complementarios de las competencias.

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS ¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

El pasado miércoles se realizó el sorteo (ver foto) buscando los primeros cupones que contuvieran los pronósticos correctos para las carreras de T.C. en Junín y T.C. 2000 en General Roca. El mismo determinó que Daniel Oscar Cerioni y Leonardo Maldonado resultaran ganadores al pro-

El Mundo a las 20 horas, se dará a conocer la integración de las parejas para las mismas. Llene su cupón y envíelo a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A., Arenales 2896 Planta Baja, Buenos Aires, o deposítelo en la urna que a tal efecto llevará el equipo "Campe-

nes" al escenario de cada prueba válida por el Concurso.

Nota: Para participar no es necesario comprar la revista. Además de originales recordados, se podrán enviar fotocopias o copias prolijas de los mismos, donde consten todos los datos indicados en aquéllos.



"Fiscaliza" Juan Carlos Cando ("Campeones") y extrae boletas Juamito Fernandez Vera (por CORSA) en el sorteo.

...nóstico correctamente en Junín, mientras que Ana de Rementería (Madre de Alejandro, Campeón 1986 de Datsun 280 ZX) hizo lo propio en Gral. Roca. En consecuencia, fueron los tres primeros agraciados en el Concurso de Pronósticos Automovilísticos promovido por "Campeones", CORSA y Relojes Orient, y recibirán cada uno un estupendo reloj.

En cuanto a este fin de semana, el concurso proseguirá con las competencias de T.C. en Tandil y T.C.2000 en Mendoza, por lo que reproducimos ambas boletas, recordando que a partir del lunes previo a éstas, en el programa de "Campeones" por Radio

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 004 CARRERA: TC en TANDIL

Nombres Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 005 CARRERA: TC 2000 en MENDOZA

Nombres Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

MIRADOR PERSONAL



por
Ronald
Hansen

CARRERA ARMAMENTISTA

Hace poco, en la útil y simpática audición "Carburando", escuché la queja de un conocido competidor de la categoría Turismo. Se lamentaba de la dificultad de conseguir sponsor para su actividad, para poder cubrir los gastos del auto de carrera, cuatro personas y un micro.

¿Qué auto? ¿Un Fórmula Tres? ¿Un TC o TC 2000? No. Un Regatta.

A mí me parece maravilloso que en nuestro país hayamos llegado a tal grado de sofisticación que para correr un auto en la categoría Turismo, teóricamente una categoría "barata", se recurra a un micro-taller-casa rodante, como los equipos de F.1 Internacional.

Pero me pregunto si no estamos exagerando las cosas para el actual momento del país. A veces resulta más practicable un "trailer" cuyo costo es ínfimo en relación con un micro. En la columna de Avisos Clasificados de esta revista, puede verse que un micro usado vale alrededor de \$ 18.000, más el equipamiento, más su mantenimiento, más el problema de dónde estacionarlo cuando no está en carrera.

Lo ideal, por supuesto, no coincide con nuestra personalísima manera de ser. Lo ideal sería que dos, tres o más usuarios de una misma marca y modelo se unan para compartir micro y gastos. Hasta podrían hacer un juego de equipo acorde con sus posibilidades en la pista. No es fácil en nuestro medio, en el cual cada uno quiere tener su propio bolichito. Pero tampoco es imposible.

Las posibilidades de un "equipito" son infinitas. Compra de repuestos en cantidad. Fabricación en pequeña serie, de fierros especiales, en vez de hacerlos uno por uno. Más recursos para desarrollo. Posibilidad de una sola dotación de mecánicos. Una voz más representativa para sacarle algún beneficio a la fábrica productora del auto. La misma voz para discutir condiciones con los organizadores y/o patrocinantes de equipos de carreras. Documentación sobre cada circuito, demultiplicación usada, neumáticos más apropiados, cualquier otro detalle que hace a la preparación dentro del reglamento.

Podría llegarse a esto también por el camino inverso. Que sean los sponsors los que exijan armar pequeños equipos antes de prestar su apoyo financiero o en especie.

Después de todo, "el sueño del micro propio" no es más que una etapa hacia la especialización que nuestro automovilismo recorre cada vez más inexorablemente. Probablemente la formación de pequeños equipos o "escuderías" sea el paso siguiente.

Si esto ahora parece reñido con nuestra manera de ser, la respuesta es que la manera de ser va cambiando según las exigencias que le imponga el entorno. Hace treinta años no se usaba modificar la suspensión para cada carrera. Un auto tenía su suspensión y listo. Hasta el poderosísimo equipo Mercedes-Benz de antes de la guerra, considerado por muchos la máxima expresión de la efectividad "autodeportiva", tenía solamente dos tipos de neumáticos: tiempo seco y lluvia. Como colmo de la sofisticación se llegó a una cubierta superlisa para el circuito de Trípoli donde las vueltas en carrera se hacían a casi 300 kilómetros por hora.

Es cosa de ir pensando.

Mercedes Lara:

Descubra cómo la numerología puede:

CAMBIAR SU VIDA

como ya cambió la de miles de personas

(Testimonios publicados en toda la prensa y disponibles para ser consultados)

Descubra por qué la numerología logra mejor que la astrología predecir el porvenir (y le permite cambiar totalmente su vida).

He aquí cómo esta ciencia poco conocida le ayuda a realizar sus sueños más secretos, cómo le hace ganar dinero y le evita cometer errores en su vida. ¿Es usted alguien que busca respuestas o se hace preguntas como estas? ¿Cómo conseguir un trabajo más interesante y mejor pagado? ¿Cómo alejar la enfermedad y sentirse mejor? ¿Cómo saber lo que le espera en el futuro? ¿Cómo conocer sus números de suerte? Si contestó "SI" a una o varias de estas preguntas la numerología es un medio eficaz y seguro para conseguir lo que desea.

Estas son las pruebas

Prueba Nº 1

En todos los países hay médicos que utilizan la numerología para establecer diagnósticos más precisos y adaptar mejor los tratamientos para cada paciente.

Prueba Nº 2

Empresas mundialmente destacadas como Coca-Cola, I.B.M., General Motors, usan mucho la numerología cuando desean contratar nuevos colaboradores, para establecer una política de venta, etc...

Prueba Nº 3

Grandes agencias matrimoniales logran con la numerología hacer un fiel retrato de sus clientes y pueden de esa manera ofrecer más oportunidades de encontrar la pareja ideal.

Prueba Nº 4

Personalidades de primera línea como el Presidente Reagan han recurrido a la numerología antes de tomar decisiones importantes.

¿Qué es la numerología?

Esta ciencia se basa en el valor simbólico de los números. Ya en el 4º siglo antes de J.C. el gran filósofo griego Pitágoras aseguraba: "Todo está ordenado según los números". Cada individuo es un caso único en el universo. Tomando su nombre y apellido y fecha de nacimiento como puntos de partida, la numerología permite calcular los números que condicionan su suerte en los juegos de azar, su triunfo profesional, su vida sentimental y sus relaciones con los demás.

Prueba Nº 5

Todas las personas que utilizan la numerología aseguran haber descubierto la manera de ser más felices y de poder, en todo lo posible, sacar mejor provecho de su suerte.

Ya no es necesario contar con el azar. Esto es lo que declara Mercedes Lara, una de las especialistas en el mundo en el estudio de la numerología:

"La mayoría de la gente espera que las cosas sucedan. Ignoran que sus destinos pueden ser modificados según sus propios deseos. No saben que la suerte, el amor, la riqueza, pueden ser provocados".

No cometa el mismo error

La numerología ya ha cambiado la vida de miles de personas. Puede hacer lo mismo por usted. La Numerología puede:

- Hacerle descubrir dones que usted quizás tenga y ni siquiera lo sospecha.
- Ayudarle a encontrar el amor que busca.
- Indicarle sus números de suerte personales y multiplicar de esa manera sus probabilidades de ganar en el prode, la lotería y en la quiniela.
- Indicarle los períodos desfavorables pero también los períodos durante los cuales puede tener la seguridad de lograr el éxito en todo lo que haga. Imagine todo lo que lograría hacer si pudiera saber lo que le pasará mañana, la semana o el año próximo...

Tendría absoluta confianza. El futuro ya no lo asustaría porque podrá evitar los malos golpes del destino.

Ponga la suerte de su lado

En este excelente estudio "Cómo la Numerología puede cambiar su vida" (que mandamos bajo sobre cerrado y confidencial) encontrará:

- Los sorprendentes poderes de la Numerología y cómo aprovecharlos en su vida.
- Secretos que hasta ahora nunca habían sido revelados.
- Cómo la Numerología puede ayudarle a modificar su destino.
- Cómo lograr, lo más acertadamente posible, poner la suerte de su lado. Suerte en el amor. Suerte en el juego. Suerte en su vida profesional.

Para tener la seguridad de recibir rápidamente su ejemplar, mande el cupón de esta página. Hágalo ya para no olvidarse. Si el estudio no le da entera satisfacción, usted podrá devolverlo y le reintegraremos la suma pagada al recibir su devolución, sin ninguna discusión.



La numerología comentada por la prensa internacional

Paris Match (Francia)

Descubra el itinerario de su vida... ¿Qué encontrará en su camino? ¿Cuáles son las condiciones de viaje a lo largo de su existencia?

Il Magazine (Italia)

Hace años que los Americanos recurren a la Numerología para determinar los momentos favorables y los desfavorables de sus vidas profesionales.

Vital (Francia)

Es difícil para una mente racional admitir que los números pueden darnos las pautas del porvenir. Sin embargo la numerología llega a resultados tan sorprendentes como los de la astrología. Además vemos bien que para los que los saben usar, los números pueden atraer fortunas.

Mujer (Argentina)

La numerología detecta tendencias, aptitudes y las épocas más positivas para el consultante.

M.Lara - Paraguay 794 1º piso (1057) Capital.
Casilla de Correo 409 (1000) Buenos Aires

CUPON PARA UNA PRUEBA SIN COMPROMISO

Para ser enviado a: Mercedes Lara
Paraguay 794 - 1º piso - (1057) Capital.
Casilla de Correo 409 - (1000) Buenos Aires

NUM 25186

SÍ, quiero conocer los secretos de la Numerología. Mándeme rápidamente su estudio: "Cómo la Numerología puede cambiar su vida". Queda claro que si no me da entera satisfacción podré devolverlo y se me reintegrará el importe pagado sin ninguna discusión.

Forma de pago:

- Cheque } orden: Mercedes Lara
 Giro }

Por la suma de ₡ 13,99 más ₡ 4 para gastos de envío, o sea un total de ₡ 17,99.

Pagaré al cartero la suma de ₡ 17,99 más un recargo por contrarreembolso.

APELLIDO:
NOMBRE:
DOMICILIO:
LOCALIDAD: Cód.Postal
PROVINCIA:

Se ruega llenar el cupón con letra de imprenta.

la figura

MARIO GAYRAUD, luego de General Roca, cuenta cómo...

"MIETER LA PATA" Y GANAR

Con absoluta solvencia, desde el momento de la largada hasta el final, Mario Gayraud fue el amplio dominador de la jornada rionegrina para el TC 2000. Una sólida coupé Ford Sierra XR-4 preparada por José Miguel Herceg fue el instrumento que utilizó, y una dolorosa lesión en el pie izquierdo fue el principal condimento que tuvo esta dividida carrera de la categoría.

Arriba, derecha: Gayraud explicando cómo fue su triunfo en Gral. Roca. Abajo: La coupé Ford Sierra XR-4 con la cual aniquiló a los rivales en el Aito Valle.

La primera victoria para Mario Gayraud en la temporada 1987 se hizo rogar. En la competencia inicial parecía que todo se daba para que nuevamente se cruzara en la vida del piloto de Pigué, pero un acelerador rebelde lo dejó con las ganas y mucha amargura.

En la segunda carrera, todo estaba como para que ese triunfo se concretase, pero esta vez una situación extradeportiva pospuso la oportunidad en siete días. Finalmente, tal como se anunciaba, llegó la esperada victoria, que Mario Rodolfo Gayraud recuerda con detalles.

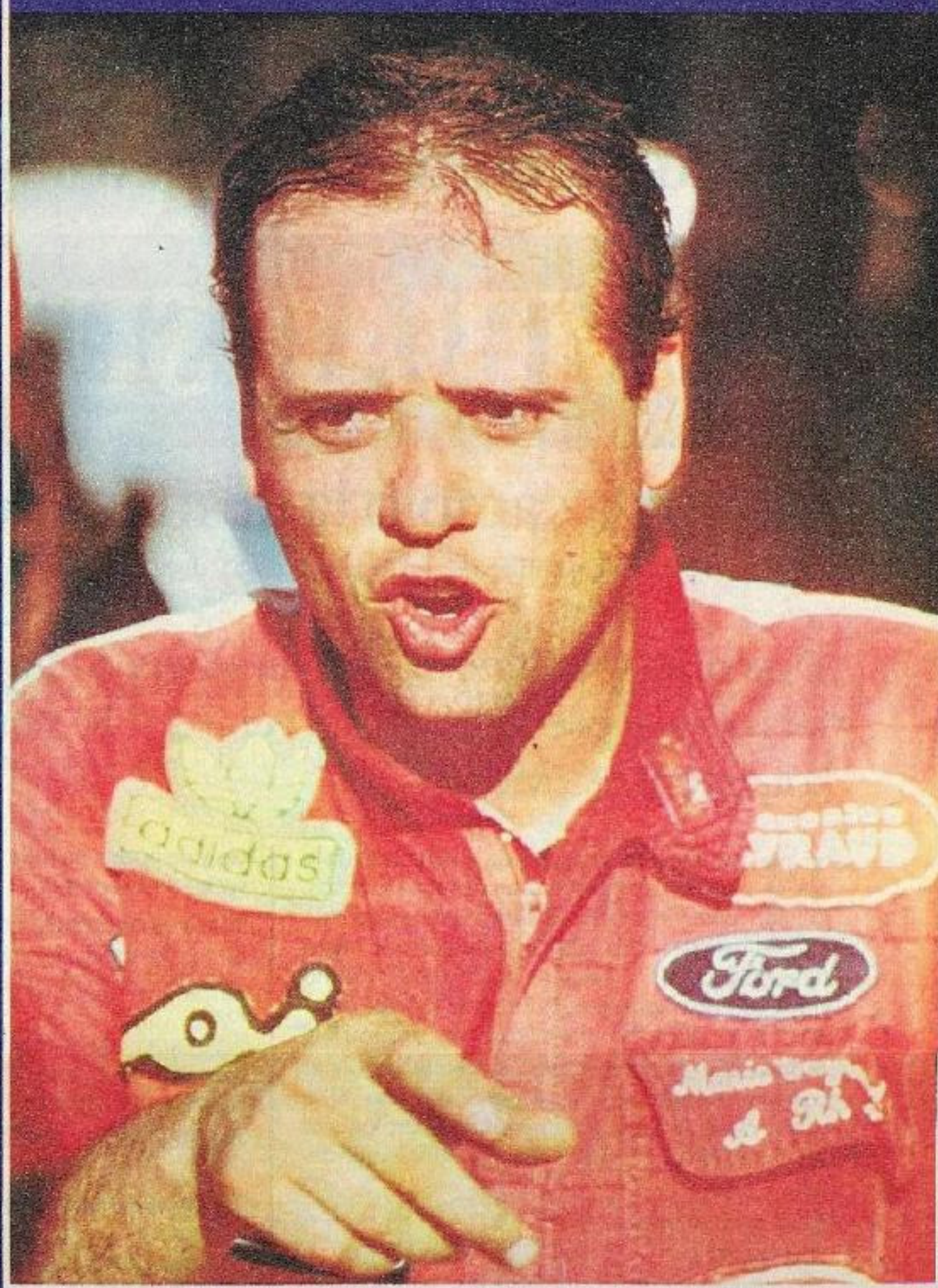
"Desde el domingo a la mañana, en las pruebas de tanques llenos, el auto se mostró muy firme y sólido, algo logrado en las pruebas clasificatorias. El objetivo era que el auto fuese

parejo y rápido en todos los sectores del circuito, que no perdiera tiempo en ningún lado."

Semana más o semanas menos, eran muchas las cosas que podían modificar la gran cantidad de factores que intervienen en el resultado de una carrera. Todos trabajaron, y el equipo de José Miguel Herceg, tal como lo hace siempre, también adoptó un plan de trabajo.

"Los autos estaban listos para largar, se cargaron en el camión y se bajaron en el taller. Se hizo un repaso general por si había algún detalle que pudiera incidir en el andar normal del auto. En las pruebas de tanques llenos, se volvió a mostrar sólido y rápido, y eso nos dio una gran tranquilidad."

Entre los factores mencionados los



hay de dos tipos: los previstos y los insolitos. Uno de estos últimos lo dejó maltrecho a Mario Gayraud, pues cuando se disponía a efectuar la verificación administrativa, saltó el paredón de boxes con tanta mala suerte que sufrió una lesión en su pie izquierdo.

"El sábado pasado el pie me dolía mucho, pero pensaba correr igual. En la semana me saqué radiografías, y me tranquilicé al saber que el hueso estaba intacto. Lo que tengo es un esguince, ligamentos rotos. Eso se soluciona poniendo durante varios días la 'pata' en reposo, pero como yo no lo hice ni lo haré, espero recuperarme pronto. Viví muy tranquilo esta semana, porque me había pasado bastante el dolor. Estoy tomando unos calmantes muy efectivos y tengo una pomada muy buena que me aplico en el pie. Después que largaron la carrera no me acordé más de este problema, por eso que en la carrera estaba tranquilo."

En la prueba final de General Roca, hubo varios pasajes interesantes para tener en cuenta. En algunos, Gayraud regulaba la marcha, pero en otros y ante el acercamiento de Ernesto Bessone (h), volvía a acelerar y a marcar registros interesantes, aun teniendo ventajas importantes, y llegando incluso a girar muy cerca de su propio record de vuelta, establecido en la sexta ronda.

"Habíamos hecho una diferencia importante, pero luego de la mitad de

carrera aceleré, 'hizé' los cambios a un régimen de vueltas mayor y me jugué un poco más en los frenajes. Quería saber si podía mejorar los registros y mantener el ritmo rápido. Me di cuenta de que el auto estaba entero, y al final disminuí mi andar porque la pista se había ensuciado bastante."

Los trazados reducidos, como el de General Roca, son muy difíciles y traicioneros a la hora de largar. Al respecto, Gayraud comentó: "Probablemente la carrera se haya definido en las primeras vueltas. El circuito es muy trabado y complicado y por ello es muy importante largar en los primeros lugares, lo que afortunadamente se nos dio. Todo esto es mérito de José Miguel Herceg y todo un grupo de mecánicos que trabajan siempre sobre el auto y lo dejan impecable; por eso me preocupó cuando se quedó Luis Di Palma, ya que lo veía por los espejos andar muy bien y estaba muy bien ubicado. Fue una lástima... pero así son las carreras".

Y así lo son. Nada mejor que esa frase para demostrar la experiencia que tiene Mario al respecto, de triunfos que se le han escapado por muy poco y de otros que demoraron una semana en llegar por motivos extradeportivos. En General Roca, incorporó a ese particular lenguaje de las carreras la forma de "meter la pata" y ganar.

Marcelo Padin



**TURISMO COMPETICION 2000 Y FORMULA RENAULT EN GENERAL ROCA,
RIO NEGRO (26/4/87)**

Por Alberto Juárez y Marcelo Padín Fotos: Juano Fernández y M.P.

UN GOLPE DE FRIO

La remodelada de Silvio Ojra culminó con un cuarto puesto. La batería de la coupé Renault Fuego lo había complicado en clasificación y debió largar retrasado. En la foto es perseguido por Gabriel Rojas, (sexto), José Fortunato (abandonó), otro auto semitapado y Oscar Fineschi, que también desató.



La postergación forzada por una semana tras la jornada clasificatoria, y la inactividad total en pista en los días inmediatos anteriores a la reunión definitiva, parecieron restar cierto interés al público, por sobre la expectativa que esta atrayente combinación de categorías suele suscitar. Y para colmo, hasta los "golpes de calor" que provocan habitualmente las carreras de T.C.2000 y de F.R.A., esta vez también faltaron a la cita. Sin embargo, no escasearon aspectos para seguir comentando.

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: La organización de la AVGR.

Lo malo: El poco espacio en boxes y la estrecha calle de los mismos.

Lo indiscutible: El triunfo de Mario Gayraud en T.C. 2000.

La mufa: La de Gustavo Mancuso luego de la carrera de F.R.A.

La desilusión: La de todos los seguidores de Traverso, cuando se quedó en la largada.

El susto: El de Carlos Janowski, que quedó cruzado en medio de la recta principal sin poder salir del auto. Fue en "tanques llenos".

La satisfacción: De los valletanos, con la actuación de Rodolfo Zuanin.

La remontada: De Silvio Oltra.

Lo lamentable: El abandono de Rubén Di Palma.

Las bloqueadas: De Norberto Della Santina en la Fórmula Renault Argentina, al entrar en la horquilla del fondo.

El olvido: El de Oscar Pereyra, que en el apuro olvidó colocar una tuerca de la palanca de cambios y paró a reemplazarla por un alambre.

La frase: "Si hubiera corrido yo, habrían venido cinco mil personas más". Lo dijo Alfredo Pisandelli para la transmisión interna del circuito.

La serena alegría: La de José Miguel Herceg.

El gesto del fin de semana: El de Mario Riva, que le prestó un motor a Oscar Pereyra para que pudiera correr.

El apuro: El de Sergio Solmi, que rompió el embrague en "tanques llenos" y debió largar desde boxes luego de trabajar mucho para arreglarlo.

El proyecto ambicioso: El que ha encarado la AVGR, que compró varias hectáreas para alargar el trazado.



1. Della Santina con trompa rota y pasto en el radiador, acosado por Bovo y Morán. 2. "¿Y si quemamos la Fuego?" Parece preguntarle trónicamente "Cocho" a Antelo luego de romper un semieje. 3. Nuevas llantas del auto de Osvaldo López, que equipan a la versión 2.2 del Renault Fuego. 4. Ernesto Bessone con "instalaciones" en su casco, dialoga con don Ernesto padre. 5. Preparativos para el cambio de motor en el auto de José Luis Bessone. Fue el domingo a la mañana. 6. Bellezas rionegrinas, entre las que está la Reina Nacional de la Manzana. 7. Pedernera dialoga con Pré, mientras Ratos se concentra en el auto. 8. Neviani pasa a ser el puntero en la F.R.A. 9. Bouvier habla. Lo escuchan Neviani, Elchegaray, Paulizzi, Solmi, Mancuso, Rossi, Catamari, Janowski, Alisi, Morgan, Sala y otros.



CARTA DE PRESENTACION

WALTER PAULIZZI



Nació en Gral. Villegas el 1º de julio de 1958 (tiene 28 años) y reside desde hace mucho tiempo en Quetrequén, provincia de La Pampa. Está casado con Griselda Franzini y tiene dos hijas, María Cora y Anabella.

Comenzó a correr en los zonales pampeanos y en 1984 fue subcampeón de la categoría Promocional 850. Un año más tarde, volvió a terminar en segundo lugar un torneo zonal, pero esta vez el de Fórmula Renault Pampeana.

En una competencia sin puntos realizada en Buenos Aires, en 1985, hizo sus primeras armas en el automovilismo nacional. La categoría elegida por este cerealista, era la Fórmula Renault, con el mismo reglamento y tipo de autos que él estaba acostumbrado a utilizar. Desde esa época siguió en la especialidad, y poco a poco se ha ido afianzando.

El quinto lugar obtenido en General Roca, será un incentivo para su carrera deportiva. En esta temporada seguirá en la Fórmula Renault.



La ofensiva de José Miguel Herceg siguió notándose en Gral. Roca. Contabilizando las tres últimas presentaciones del equipo, la estadística marca que Mario Gayraud sólo perdió la última carrera de Buenos Aires, cuando el comando de la aceleración impidió que concretara en triunfo el dominio demostrado en pista. Salvo estas últimas vueltas, lo ganó todo: clasificación, pruebas libres, record de vuelta y dos carreras. Los distintos sensores que pululan actualmente en los circuitos permiten aseverar que las Sierra de Herceg "lanzadas", son muchos menos veloces que las Fuego con motores de Berta, pero resultan más rápidas a la hora de medir la performance en todo el circuito. La referencia de los parciales controlados en los distintos escenarios, demuestra que los productos del

óvalo hacen la diferencia en los sectores donde hay que doblar desde media velocidad para arriba, es decir, donde las exigencias del auto son mayores que las de los motores. La sapiencia de Oreste Berta y el buen entendimiento que existía en pista entre Juan M. Traverso y Raúl Porta, acortaban las distancias en los lugares mencionados, y aprovechando las bondades de aceleración y velocidad final que produce la potencia de los motores Renault, hicieron que el ramallense predominara en buena parte del torneo '86. Actualmente, solos están el piloto y la capacidad de un equipo—que además de reconocida ha quedado demostrada con lo producido en rally en las temporadas pasadas—, pero habrá que esperar a ver cuánto les lleva mejorar este auto para no depender tanto de la inspira-

ción de quien bien lleva el "1" con la escarapela. En lo que va del '87, da la impresión de que el estandarte del rombo, en el duelo de marcas, lo ha tomado Silvio Oltra. No sólo por el triunfo en la carrera de apertura y la punta del Campeonato (el cuarto puesto de Roca no representa el potencial de la coupé Fuego que tan bien ha ifabajado en suspensión Rubén Benavidez). Es éste, de los autos del rombo, el que mejor apoya en el piso; tal vez padezca la falta de algún HP a la hora de acelerar, pero de ello se tendrá que encargar el proveedor de motores...

En General Roca, por otra parte, quedó demostrado que la centralización de esfuerzos en un solo auto es la mejor receta para que un equipo como el de Carlos Akel, retome el camino que lo llevó a ganar el Campeonato hace un

par de años. El diálogo fluido que se observa entre Akel y su piloto Ernesto Bessone (h), hace pensar que no en vano pregonan que la meta es el título.

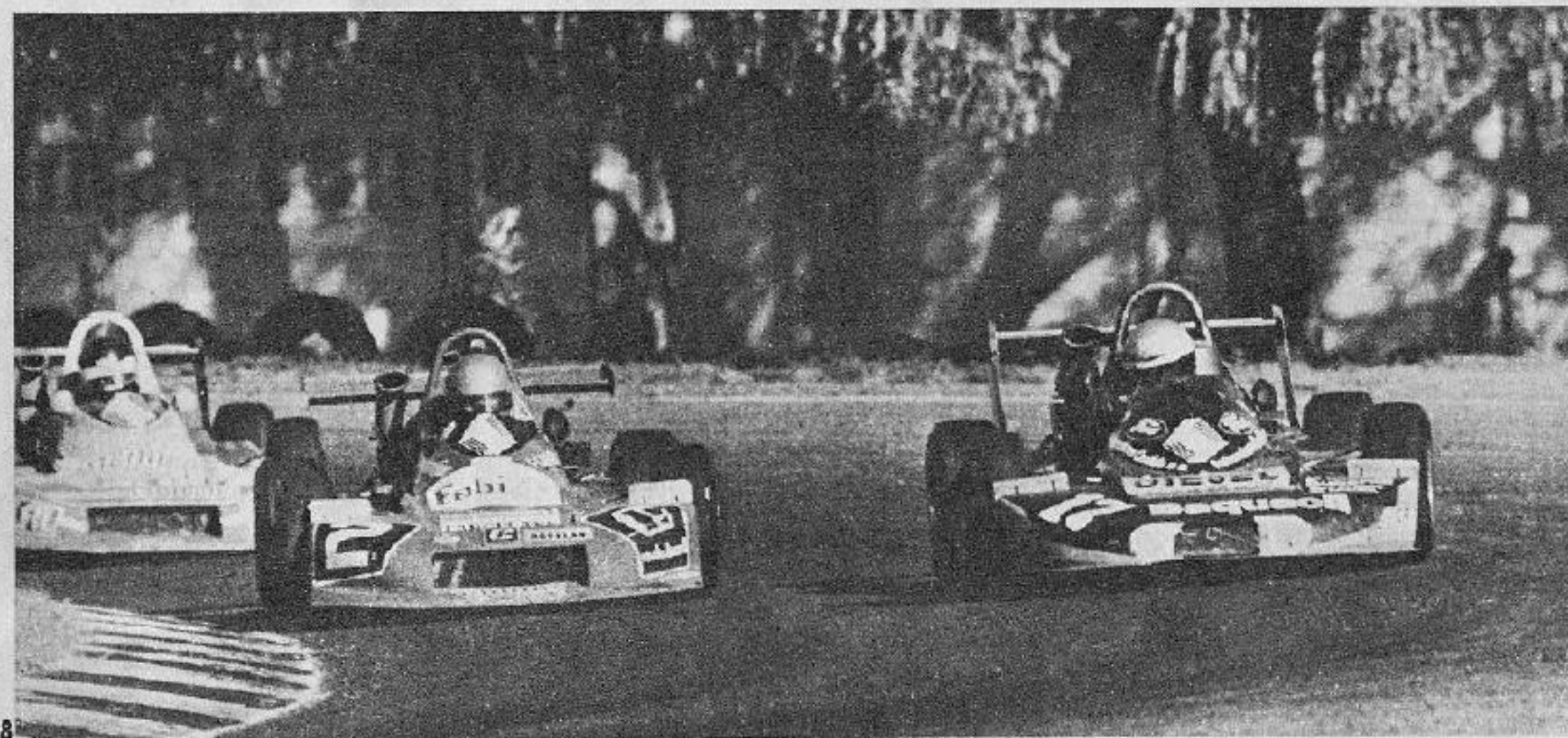
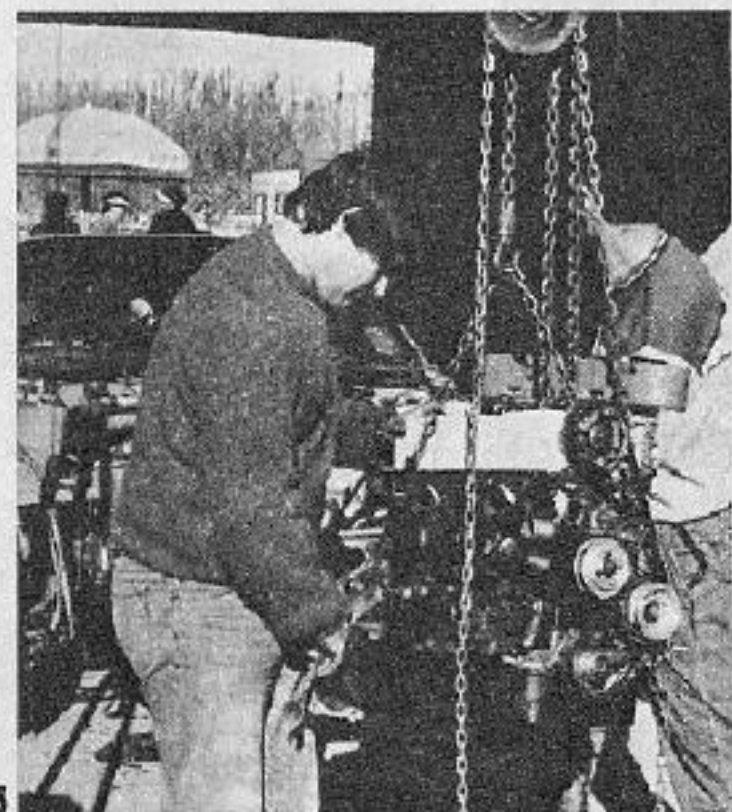
La última carrera de T.C. 2000 no tuvo la vibración que presagiaba la estrechez de las diferencias que habían existido en la clasificación, y esta vez la Fórmula Renault no fue la "excepción" del espectáculo. Las características del escenario del "alto valle", ya comentadas, hicieron prevalecer la experiencia de los pilotos, produciendo el podio "grande" de Daniel Neviani, Mario Riva y Miguel A. Elchegaray, que precedieron a los jóvenes y ascendentes Luis Belloso, Walter Paulizzi, Miguel Alisi, Henry Martín, Guillermo Fabi y Carlos Barceló—por nombrar a los que llegaron a los puntos—. También llegó entre los diez primeros Juan Bo-



α MARIO RIVA



El piloto de Casilda es el símbolo del cambio de mentalidad que se está produciendo en varios pilotos de la categoría. En General Roca tuvo problemas con su Crespi, pero se mantuvo en las posiciones de vanguardia sin enloquecerse, y finalmente consiguió un segundo puesto que lo deja en el primer lugar del Campeonato. Los días han quedado los días en que sólo pensaba en realizar una vuelta rápida o una carrera destacada; ahora la meta es el Campeonato, y para eso está trabajando.



α RODOLFO ZUAIN



Porque su nivel conductivo estuvo a la altura del de Mario Goyraud y Ernesto Bessone, que lo precedieron. Su tercera posición es el fruto de un trabajo sin errores en pista. La maniobra en que lo superó a Etchegaray, no tuvo desperdicio... Después se alejó del grupo que lo seguía, mejorando vuelta a vuelta su tiempo y recorriendo las trayectorias límite que imponía el auto. A la coupe Fuego le falta trabajo en pista para mejorar la suspensión, y en eso está junto a Ricardo Pré. En Roca, el piloto fue más que el auto, razón suficiente para que el rionegrino se haga acreedor a la Copa CORSA.

vone, que al igual que Mancuso, tuvo la posibilidad de estar más adelante. El de Laboulaye pudo ganar e, inexplicablemente, se fue afuera cuando lo apremió Neviani; la maniobra desdibujó todo lo bueno que había hecho en la carrera.

Gustavo Mancuso tuvo un final poco feliz, ya que al trabarse el acelerador, se fue afuera, hizo un trompo y no pudo volver rápido. El de Chacabuco es uno de los pilotos rápidos de la FRA, que también demuestra el cambio de mentalidad en la misma. Por el momento la suerte no lo acompañó.

General Roca es una buena plaza para el automovilismo, pero ya se hace imprescindible mejorar el escenario. La capacidad y la voluntad demostradas por la gente de la Asociación de Volantes de General Roca hace pen-





2
 sar que será posible. La ampliación del trazado, según sus palabras, ya está en marcha, pero además habrá que mejorar notablemente el recinto de boxes, por lo menos, si se sigue pensando en recibir en un mismo fin de semana a más de una categoría. Las instalaciones actuales son útiles para trabajar en una veintena de autos, pero más allá de esa cifra, aparecen las complicaciones. Hay que tener en cuenta que el automovilismo argentino ha progresado en los últimos tiempos, generando exigencias que hasta hace poco, solo eran patrimonio de las categorías internacionales. Únicamente la buena voluntad y las ganas de correr de todos los muchachos de Fórmula Renault y de algunos de T.C.2000, hicieron que no se quejaron de las condiciones en que tuvieron que desempeñarse para esta carrera. Ya no es posible trabajar sobre piso de tierra con los autos de T.C.2000 y los de fórmula; las necesidades de alineación y de disminuir la acción abrasiva de la arena, así lo determinan.

RODAJAS SUELTAS

4
 DI PALMA VERSUS DI PALMA- Trascendió en Gral. Roca, que es muy posible el retorno al T.C.2000, de José L. Di Palma. Lo haría solo en algunas carreras, con el auto que Raúl Porta les está armando a los hermanos Machado para que intervengan en la categoría. José Luis aportaría la experiencia acumulada en los ensayos que realizaba con los autos oficiales junto a Oreste Berta para poner a punto la coupe Fuego de los Machado. No estaría mal para el espectáculo, ver en pista a Di Palma padre e hijo en autos de distinta marca y con posibilidades parecidas.
 ¿TRAVERSO AL TURISMO DE CARRETERA?-"Si el T.C. tres litros confirma la intención de aumentar la cantidad de carreras en autódromos, es muy posible que vuelva a la categoría donde gané mi primer campeonato argentino". Así le contestó Juan M. Traverso a un simpatizante que lo consultó sobre la posibilidad.



2- Bandera a cuadros para Daniel Neviani, que levanta su brazo derecho; atrás aparece Eduardo Bouvier con una vuelta menos y Mario Riva, el escolta, a la derecha de la foto.
 3- Juan María Traverso luego de superar a Gabriel Rates. Una bujía dejó sin posibilidades al campeón. 4- Luis Beloso (cuarto), Miguel Alesi (septimo) y Walter Pavuzzi (quinto). Los tres lucharon durante toda la carrera sin darse tregua. 5- El sábado, en clasificación, se preparan en la estrecha calle de boxes, López, J.L. Bessone, Oltra, Zuain, Fortunato y, en primer plano, Guerra y Olmi

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación de Volantes de Gral. Roca

Promotor: Alcides Rates.

Accesos: Uno, asfaltado, en muy buen estado. **4 puntos.**

Controles: De actuación correcta, respetando las credenciales y fundamentalmente demostrando respeto y amabilidad. **5 puntos.**

Comodidades: Buenas. **3 puntos**

Estado del circuito: Muy bueno en toda su extensión. **4 puntos.**

Boxes (instalaciones): Buenas, con comodidades para las transmisiones radiales, baños permanentes y bien instalados. **3 puntos**

Boxes (condiciones de tra-

bajo): Regulares. En este rubro subsiste el problema por la falta de lugar para que trabajen los equipos. En las pruebas de clasificación los inconvenientes eran mayores debido a la cantidad de pilotos presentes que no estuvieron en la carrera. **2 puntos.**

Promoción del espectáculo: Buena. **3 puntos.**

Servicio de prensa: Excelente. En la carpa de prensa había refrigerio para el periodismo, rapidez en la entrega de información y cordialidad en el trato. **5 puntos.**

Puntualidad: Muy buena. **4 puntos**

Total: 33 puntos (ideal, 45).

3



5





EN HANNOVER, ALEMANIA, CON KLAUS PETER ROSORIUS, MANAGER DEL EQUIPO VOLKSWAGEN MOTORSPORT

Estas palabras resumen la filosofía del team germano, el cual encontró en el actual reglamento del torneo mundial el entorno ideal para su modelo Golf GTI. Asimismo, VW encara nuevos desafíos, aunque desde una particular perspectiva.



"PARA VENCER NO NECESITAMOS SUPER

Volkswagen apoyó al rally porque demuestra el rendimiento del auto en forma cabal. Los importadores consideran que es más sencillo utilizar los rallies para promocionar las ventas porque los vehículos superan una amplia gama de dificultades. Esa también es la razón por la que no construimos un 'superauto' de Grupo B, que demuestra cuán inteligentes son sus ingenieros." Por ello, Volkswagen celebró la decisión de cambiar el reglamento del campeonato mundial. "La categoría de Autos de Turismo (Grupo A) es perfecta para nosotros. Representaba la primera vez en que lucharíamos por el título sin disponer de la tecnología más avanzada, a la vez que llegamos a 1987 con más experiencia en Grupo A que cualquier otro equipo, lo que nos da chances de estar a fines de la temporada entre las tres mejores marcas. A esto, se agregó en Montecarlo —allí se supo— el torneo paralelo para los autos de simple tracción. Aunque todavía no conocemos las reglas, trataremos de ganarlo, si bien sabemos que la oposición de Renault será fuerte, lo que quedó muy claro luego de la actuación de los autos franceses en Portugal."

El mes pasado Volkswagen testó la fabricación de su auto N° 50.000.000, pero fue a mediados de los setenta cuando la empresa se animó a reemplazar en su gama a los motores refrigerados por aire por los enfriados por agua. En aquel momento, VW consideró utilizar sus autos en carrera y no sólo las plantas motrices. "Lo que dio oportunidad para correr en rally. La idea inicial fue hacerlo con el Scirocco, que ya había sido preparado para autodromos. Freddy Kottulinsky ingresó a VW Motorsport en 1974 y comenzó a probar un Golf de Grupo Uno con un solo carburador, el que luego corrió un rally en 1975. En los dos

años sucesivos participamos de otros rallies, aunque la especialidad no era tan popular entonces. Todavía estábamos muy ocupados con las pruebas en circuitos, ya que el rally no era nuestra actividad principal. Todo esto ocurría en una época cuando se decía que un auto de tracción delantera no podía ser exitoso. Nosotros averiguamos que eso no era cierto."

Klaus Peter Rosorius dirige Volkswagen Motorsport desde 1972. Vivió años de incertidumbre y duda. En aquel momento sólo unas pocas fábricas tenían experiencia en tracción delantera y era la primera vez que una gran empresa automotriz utilizaba esa solución en toda su línea. Antes de convertirse en hombre de VW, su única experiencia en rallies la había hecho como piloto. La llegada del Golf GTI hizo que VW considerara los rallies. "Quisimos demostrar que si un auto es bueno en circuitos y rally, lo es en cualquier parte. Consideramos todo tipo de pruebas: trepadas de montaña, competencias sobre hielo, todo. Las opiniones diferían. Algunos pensaban que no valía la pena invertir en automovilismo mientras que otros querían exactamente lo contrario."

"Volkswagen Motorsport es una empresa separada, aunque íntimamente ligada con VW, de donde procede el presupuesto. Al principio, la empresa invirtió cerca de 200.000 marcos alemanes por año apoyando las carreras de Fórmula Vee y todo lo que implicara aplicación deportiva de los motores. Ahora, aunque a VW le gusta mucho la Fórmula Tres, la principal tarea la desarrollamos en rally."

El Golf es uno de los modelos de más larga data en rally, pero la actual versión "mark 2" es muy diferente del modelo (más angular) de los años setenta. Tiene una nueva carro-

cería, mayores distancias entre ejes y trocha, y según sus pilotos, es mucho más estable para manejar.

"Probamos el viejo modelo con Per Eklund para saber exactamente cuánta potencia puede usarse con nuestra transmisión. Descubrimos que el auto se volvía inmanejable cuando teníamos más de 200 HP. Las gomas patinaban mucho y el auto rebotaba en forma constante, de modo que finalmente los tiempos fueron cada vez peores. Siguiendo con el 'mark 2' tiene muchas cosas diferentes, lo que permite potencias de hasta unos 230 HP. Esto fue posible gracias al desarrollo sostenido de diez años por parte de los ingenieros de producción, lo que se deriva en que el actual auto es más rápido."

—El Golf gana en rally, ¿porque tiene tracción delantera o a pesar de ello?

—Con más de 200 HP es hora de pensar en doble tracción, que era esencial para el Grupo B pero no en el A. Mientras no se homologue, no podemos usar doble tracción, pero supongo que la querríamos si nuestros autos fuesen más potentes.

—Un GTI de los existentes, con 200 HP y 16 válvulas ¿andaría mejor si estuviese adaptado para doble tracción?

—Eso depende de donde corra. Tendrá mayor peso —unos 50 kilos más— y perderá potencia a través de la mayor fricción en el sistema de transmisión. En los Mil Lagos, por ejemplo, con tracción simple se perderán unos pocos segundos en cada largada, pero se ganará en otros lugares.

—Si la tracción integral llega a VW en el futuro, ¿se basarían en los sistemas existentes?

—Sólo usaremos lo que ya esté fabricado. Volkswagen nunca hará un auto especial para competir, por principio.

La performance demostrada por Kenneth Eriksson en el rally sueco, donde ganó siete

primes, hizo arquear muchas cejas. En el rally del campeonato mundial donde más se desliza con el auto y fue ganado por autos de doble tracción desde 1981. "Realmente, lo ideal es tener tracción integral al arrancar y donde hay curvas lentas (especialmente en trepada). En otros rallies, como el de Montecarlo, donde se necesita mucho más la doble tracción ya que con la cantidad de retomes que hay, es como si se largara quince veces cada prime. En Suecia, perderemos tiempo en la largada, pero como tiene muchas curvas rápidas donde la tenida y el manejo desequilibran, podemos andar mejor. El Golf tiene tracción delantera pero es más liviano que los Lancia y Mazda."

"El peso es más importante que la potencia, ya que cuanto menor es, mejora la relación peso/potencia. Muchos kilos no sólo empeoran la aceleración, sino también el frenaje y el esfuerzo soportado por el auto en general."

No muchos autos, excepto los Volkswagen, pesan menos que el mínimo permitido y al tener motores atmosféricos no los afectará la nueva reglamentación que regirá para los autos con motores turbocomprimidos a partir de 1988, cuando el coeficiente de equivalencia pasará de 1,4 a 1,7.

Ver a Eriksson y Weber cuando atacaban en caminos "ásperos", mientras otros aminoraban, hizo sospechar que el Golf era más fuerte que muchos.

—¿El auto va tan rápido en caminos debido a su verdadera fuerza o es que el menor impacto se debe a su menor peso?

—La razón es en gran parte experiencia. En cada rally donde se rompe la carrocería, nos indica qué partes necesitan reemplazo sistemático y cuáles deben ser reforzadas. No se puede lograr eso en un año. Hemos pasado tres o cuatro temporadas en el campeonato mundial aprendiendo



Desde su oficina, Rosorius aplica la política de competición de Volkswagen. Foto mayor. En el taller de rally no sólo se preparan los autos para el campeonato mundial, sino que también se toman encargos de terceros. Arriba: El Golf GTI 16 válvulas desahozándose en la nieve sueca, conducido por Kenneth Eriksson.

AUTOS

Texto y fotos: Martin Holmes

diendo cosas así.

—El año pasado, Kenneth Eriksson manejó dos primes en Acrópolis con el auto en dos ruedas. ¿Es posible hacerlo con otro auto?

—Sólo con Kenneth Eriksson! Fue increíble. Ese auto se arruinó muy poco y no se rompió nada que no pudiese repararse.

—¿Experiencia en rally o buen diseño básico?

—Por supuesto, el diseño original debe ser perfecto. No puede hacerse un pura sangre de un caballo viejo, pero todo coche necesita preparación adecuada. Ningún auto puede ir al Safari o Acrópolis y triunfar en la versión de calle.

—El Grupo A es claramente un entorno teliz para VW, pero ¿cuáles son los beneficios que otorga a la compañía aparte de sus actuales éxitos?

—Hay un pequeño retorno de conocimientos para los ingenieros de producción, pero no esperamos que nuestra participación en rallies mejore la producción de un auto. Sin embargo a ellos les sirve a veces, sobre todo cuando nuestros pilotos prueban con anterioridad a una competencia.

—Volkswagen no se interesa sólo por el desarrollo "normal", tal como lo prueban los notables coches de dos motores construidos a lo largo de los años y que se usaron en las dos últimas ediciones de la famosa trepada de Pikes Peak, en Colorado, EE.UU. ¿Eso lo hacen como investigación pura?

—Todo comenzó cuando se discutió la idea del Grupo B, antes de los "superautos". Pensábamos cómo podría hacerse un auto de alta performance con presupuesto reducido. Como dije, Volkswagen no fabricaría un auto totalmente nuevo, pero fue una idea considerada. Todas las partes debían ser de autos en producción. Pikes Peak nos enseñó que un bimotores puede funcionar perfectamente. Na-

die lo creyó anteriormente y yo tampoco estaba seguro.

Pikes Peak no es el único proyecto bimotores de VW. Los españoles están probando un SEAT—basado en VW—de dos motores para usarlo en sus rallies del campeonato de tierra y fórmula libre, pero no han aprovechado ninguna información del proyecto Piker Peak. "Reservamos eso para nosotros ya que fue nuestro trabajo. Estamos ahora planeando nuevas ideas con motores de 16 válvulas con turbos gemelos, para llegar a unos 600 HP. Por otra parte, me entere que la FISA estudia combinar a Pikes Peak con una trepada en Europa, lo que sería más interesante así el auto puede utilizarse en más de una carrera por año."

—¿La tercera es la vencida?

—La primera vez nos faltaron motores turbocomprimidos, ya que se pierde 1% de potencia cada cien metros de altura, y la cima de Pikes Peak está a 4.200 metros sobre el nivel del mar. A pesar de ello aprendimos bastante sobre cubiertas, suspensión y otras cosas. En 1986 tuvimos problemas con los motores, empecinándonos ahora para ganar. Creo que tendremos una buena probabilidad frente a Porsche, Peugeot y Audi.

—¿Qué paso con el acuerdo "familiar" según el cual Audi, VW y Porsche no competirán entre ellos?

—No puedo comentarlo porque jamás me enteré de nada oficialmente. VW y Audi siempre tuvieron objetivos diferentes. Audi ha tenido alta tecnología y puede estar en el punto máximo del automovilismo, mientras que VW tiene un buen auto de Grupo A, en consonancia con su nombre: el auto del pueblo. Esta popularidad forma parte de Volkswagen. Tenemos el auto que más pilotos manejaron en Montecarlo. Ese es nuestro estilo. De

todos modos, Audi participa sólo en algunas carreras, no en toda la temporada. Cada uno demuestra cosas distintas, por lo tanto, nada impide que participemos en las mismas pruebas. Y, por supuesto, tenemos una oportunidad especial con el trofeo de tracción simple. Audi y VW comparten muchas cosas. El dinero de nuestra empresa contribuyó a mantener a Rudi Stohl con Audi en la lucha por el título del Grupo A en 1986, aunque nosotros queríamos que lo ganara Eriksson.

Sin embargo, los problemas técnicos que enfrentaron Audi y VW resultaron cada vez más diferentes a medida que se distanciaban los motores comprimidos y atmosféricos. "Por supuesto, el cambio de reglamentos es beneficioso para nosotros, pero no me gusta que se penalice tanto a los autos con motor turbo. No es justo porque están en producción normal y seguramente en el futuro se construirán más aún. La FISA se equivocó en hacer problemas con los motores turbo.

—Según el manager de Mazda, Lancia mostró los nuevos límites del reglamento, pero Volkswagen no parece sacar ventaja de ello. ¿Qué piensa de esto?

—Me disgustó la forma en que cambió hace poco la situación. Desde luego que es normal tratar de que un auto funcione cada vez mejor, pero parece que será muy difícil correr. Será más caro y finalmente podrán acceder a la victoria dos o tres autos. Queremos que puedan ganar diez coches, ya que a mayor competitividad en el rally, éste será más popular. En Alemania vimos los problemas del Grupo Cinco que competía con costos en continuo aumento. El público dejó de concurrir y la categoría murió. Yo temía que sucediese algo así en rally cuando prohibieron los "superautos", pero al haber varios equipos con posibilidades de ganar, eso no ocurrió. Las fábricas tienen diferentes motivos para competir. Lancia lo hace para promocionar su alta tecnología, Peugeot pretende vender su modelo más popular y lo hizo en forma muy inteligente: nunca comentó en público sobre sus motores turbo o su tracción integral.

El Golf no es el único Volkswagen que corre en rally, puesto que en otros países compiten el Passat y el Golf, por ejemplo. "Nuestra gerencia eligió el Golf porque es el modelo que resalta el actual éxito de la empresa. Los países que promueven otros modelos están en contacto con nosotros: de todas formas, nada de Volkswagen Motorsport es secreto. Compartimos nues-

tra experiencia con todos, particularmente con nuestras filiales. El objetivo es ampliar el suministro de partes a los usuarios particulares por lo que en la actualidad estamos negociando una nueva fábrica, donde el cliente y los trabajos especiales puedan tener su lugar, a la vez que continuamos trabajando para el equipo del campeonato mundial. VW Motorsport quería construir autos de alta performance, tal como BMW hace con su serie M. Cuando una empresa es tan grande como ésta, resulta imposible construir versiones muy especiales."

El título mundial logrado por Kenneth Eriksson en 1986 fue una victoria importante para VW. "Me gusta y alegra mucho que él este en el equipo. Es uno de los pilotos más rápidos que conocí en mi vida y jamás deja de sorprenderme. No puedo explicarlo, pero es diferente a todos los pilotos que hemos tenido. Su manejo con simple tracción también nos ayudó en la promoción."

En el equipo existe un peculiar sentido de la felicidad. Jochi Kleint fue esporádicamente piloto oficial desde fines de los años setenta y volvió esta temporada ganando el primer rally "grande" del campeonato alemán. "Creemos que esto es muy importante. Sólo se puede tener éxito cuando hay buen ambiente. Puede verse que los mecánicos no trabajan sólo por dinero, sino también porque disfrutan con lo que hacen."

El tercer lugar de Eriksson en Portugal significó que Volkswagen alcanzara un nivel más alto en el automovilismo internacional de lo que nadie creyó posible. La realidad indica que sólo este año VW ha ganado más campeonatos internacionales de rally que los últimos ocho años, pero los sueños y ambiciones siempre existen. Al comienzo de la temporada, Rosorius creía que alguna vez sus autos podrían imponerse en algún prime. En el Rally de Suecia, Eriksson ganó siete. Asimismo, confía en que la marca continuará en rally. "En la medida en que los autos no se aparten de la producción. Estoy seguro que seguiremos teniendo el auto adecuado en el futuro, pero no estamos interesados en una fórmula del tipo Grupo S."

—¿Cuál es su opinión sobre los últimos cambios en la organización sobre las ideas de Ecclestone para el rally?

—Nadie sabe qué cambios habrá que hacer, pero de acuerdo a las sugerencias creo que el futuro será mejor. Pienso que tenemos una buena ocasión para que el rally sea más popular. Miro hacia el futuro.



CORSA A FONDO

TURISMO CARRETERA EN JUNIN, PCIA. DE BUENOS AIRES (26/4/87)

TEMPERATURA EN ASCENSO

Un tercio de campeonato que aparece con características totalmente diferentes a lo que la categoría vino mostrando en los últimos tiempos. Competitividad, nombres con peso y la integración de figuras nuevas son los ingredientes más sobresalientes en esta primera parte del torneo. La última carrera en Junin fue el fiel reflejo de este T.C. '87.

Por Oscar Izzo
Fotos: Miguel Tillous y Enrique Perrupato



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Moto Club Junin.
Accesos: Varios en muy buen estado. 5 puntos.
Controles: Regular. Buenos en los accesos, pero fallaron en algunos sectores en la contención del público. 2 puntos.
Comodidades: Las habituales en un semi-permanente. 3 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 6 puntos.
Boxes (instalaciones): Amplias. 3 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): Buenas, aunque con la presencia de algunos extraños interfiriendo. 2 puntos.
Promoción del espectáculo: Excelente. 6 puntos.
Servicio de prensa: Bueno. 3 puntos.
Puntualidad: No existió. La primera serie se demoró 33 minutos por desborde de público. La segunda, una hora cincuenta por lo acaecido en la primera serie y por la lluvia. La final tuvo una demora de 80 minutos. 0 punto.
Total: 27 puntos (Ideal, 46).



En los dos primeros meses transcurridos desde la iniciación del torneo '87, efectivizados en la disputa de cinco competencias, en el Turismo de Carretera afloró una serie de pautas que, además de servir para el análisis de un tercio de la temporada, sirven también para avizorar un futuro muy prometededor, con la incertidumbre constante sobre quien ganará la carrera de turno. El pronóstico ahora se tornó aventurado y difícil, ya que constantemente se suceden las respuestas.

DE SANTA TERESITA A JUNIN

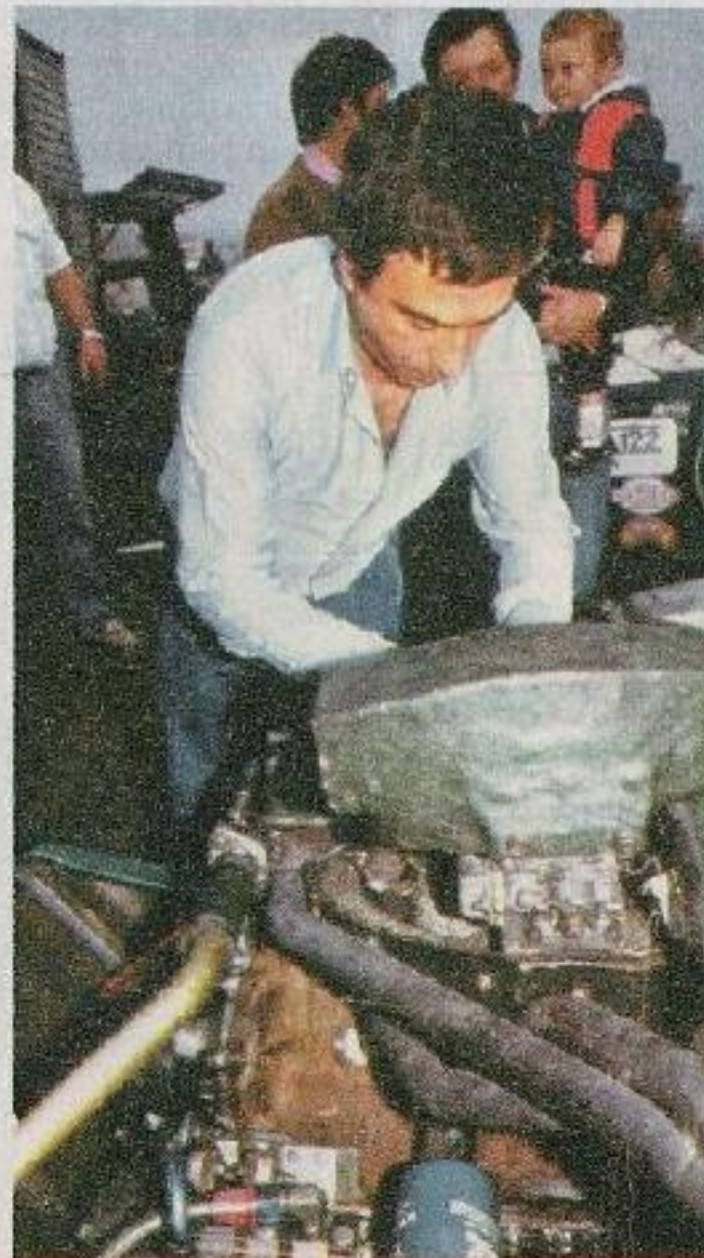
Institucionalmente se trabaja desde hace ya tiempo, y ese esfuerzo de la Asociación Corredores Turismo Carretera muestra sus primeros resultados. Sobre cinco competencias se registraron cuatro ganadores distintos y los podios fueron, generalmente, integrados con representantes de las tres marcas que acaparan la atención, desapareciendo la hegemonía que hace no mucho tiempo demostraban los Dodge.

Desde el año anterior se pudo apreciar este cambio en sus primeras manifestaciones, pero se puede afirmar sin

temor a caer en consideraciones más allá de la realidad que el resurgimiento de la competitividad transitó el primer tramo del camino hacia su consolidación.

Hablando de marcas, de sus condiciones técnicas, nadie puede negar que Dodge estableció un hito importante en estos últimos años, traducido en un dominio casi absoluto, constante y con fuerza. En esas condiciones, tanto los Ford como los Chevrolet, una pareja que es sinónimo de Turismo Carretera, sólo podían recoger unas migajas, ya que "el pan grande" iba a parar a la bolsa de Dodge. Sin embargo, dentro de sus adherentes, esa marca contaba con dos representantes que a su vez habían establecido un amplio margen en cuanto a rendimiento sobre el resto de sus pares. Estamos hablando de Roberto Mouras y Oscar Castellano, quienes durante un prolongado lapso fueron los hombres a batir dentro del Turismo Carretera. La irrupción de Oscar Angeletti conquistando el campeonato del año pasado fue el primer paso hacia esta renovación.

Pero llegó 1987 y con ella la categoría se retrotrajo a su época de esplendor,



Clima previo con los aprestos en boxes (foto mayor), mostrando en primer plano a los Chevrolet de Mariano Calamante y Edgardo Lavari. Nótese la "paquejería" del de Balcarras, una tona para no ensuciarse al ir a trabajar debajo del auto. Luis Miraldi (arriba) pasando lentamente —una vez que la carrera se había detenido— frente a los autos piñados de Jazma y Delconte. Tiempo de festejo (medio) para el público de Ford. Oyarzún acaba de ganar en Junin y se desata la euforia. Ford es la mitad más una. Jorge Pedersoli (abajo) ir a trabajar sobre el Dodge de Juan De Benedicis. Al lado asoma la trompa del Chevrolet de Roberto Mouras. Ambos agregaron en Junin ocho estabos en su cadena de mortuorios.



LUCES Y SOMBRAS

Lo acertado: La aparición de la bandera roja empuñada por Norberto Bressano en la horquilla para la carrera en la primera serie, cuando el accidente de Luis Delconte y Juan Carlos Jazma.

Lo peligroso: El gesto de un señor (aparentemente de la organización) que no dudó en extraer un cuchillo de entre sus ropas para terminar una discusión que tuvo con dos personas ajenas, que querían ingresar, en la zona de la primera curva, a un sector de extrema peligrosidad.

La desesperación: De Jorge Oyhanart al ver cómo una multitud se arrojó sobre su Ford Falcon una vez que detuvo la marcha luego del triunfo. "¡Me lo van a romper todo!", gritaba el "Vasco".

El lamento: De Oscar Castellano: "Perdí mucho tiempo con rezagados que habitualmente alternan en la punta, pero que en esta ocasión tuvieron problemas".

El susto: De Luis Delconte luego de pegar contra el guard rail en la zona del retome que derivó en una crisis nerviosa al comprobar que su acompañante Osvaldo Wagner se quejaba de dolores en el cuello.

Lo positivo: Que nuevamente el público diera su apoyo total. La concurrencia osciló en 40.000 personas y el espectáculo que ofrecía el circuito el sábado a la noche era "de lujo". Guitareadas, ruedas de mate y humo por doquier, a consecuencia de los infaltables asados.

La innovación: Las torretas donde se instalaron los banderilleros, las que irán rotando por todos los circuitos.

La presencia: De integrantes del Automóvil Club de San Luis, que llegaron hasta Junín para tomar contacto directo con la categoría, e incorporar detalles en materia de organización de carreras de T.C., ya que durante el próximo mes de agosto la especialidad competirá en el sinuoso circuito semipermanente de Potrero de los Funes.

La atención: De los allegados al Auto Moto Club Junín hacia CORSA.

La estolidad: Del público, que pese a la persistente llovizna, desafiada en varias oportunidades, esperó paciente al borde del circuito.

La repercusión: Que tuvo esta tercera victoria de Jorge Oyhanart. Banderas con el emblema de Ford agitadas fervorosamente, saltos festejando la conquista y los bocinazos de una caravana de vehículos que volvían a Pilar, cuando pasaron frente al sector donde se realizaba la verificación técnica posterior. Recién reanudaron la marcha cuando Oyhanart se acercó al alambrado y levantó los brazos en señal de saludo.

El cántico: Que la hinchada de Ford le dedicó a la de Chevrolet. ¿Cómo decía?... Mejor dejémoslo ahí.

La desinhibición: En un gran restaurante céntrico de Junín, poblado de familias con niños, un televisor mostraba una película de nelo fínte erótico, transcurriendo todo con la mayor tranquilidad.

El babero: Para Jorge Martínez Boero, que ya experimenta la "chochera" de ser abuelo.

en la que Mouras, Castellano, Angeletti y De Benedictis, por citar a algunos, no logran hilvanar una campaña consistente. Los que ayer disfrutaron de las mieles del éxito, son hoy "partenaires" que ven la cola de quienes hasta no hace mucho se reflejaban en sus espejos.

A favor de una reestructuración que no solo incluyó los reglamentos técnicos, sino que también se extendió a un cambio de filosofía en cuanto a los circuitos, que paulatinamente vieron cómo esos dibujos rectos daban paso a otras soluciones, que además resultan más entretenidas para el público y para quienes compiten. También es un signo positivo el aumento de las carreras en autódromos.

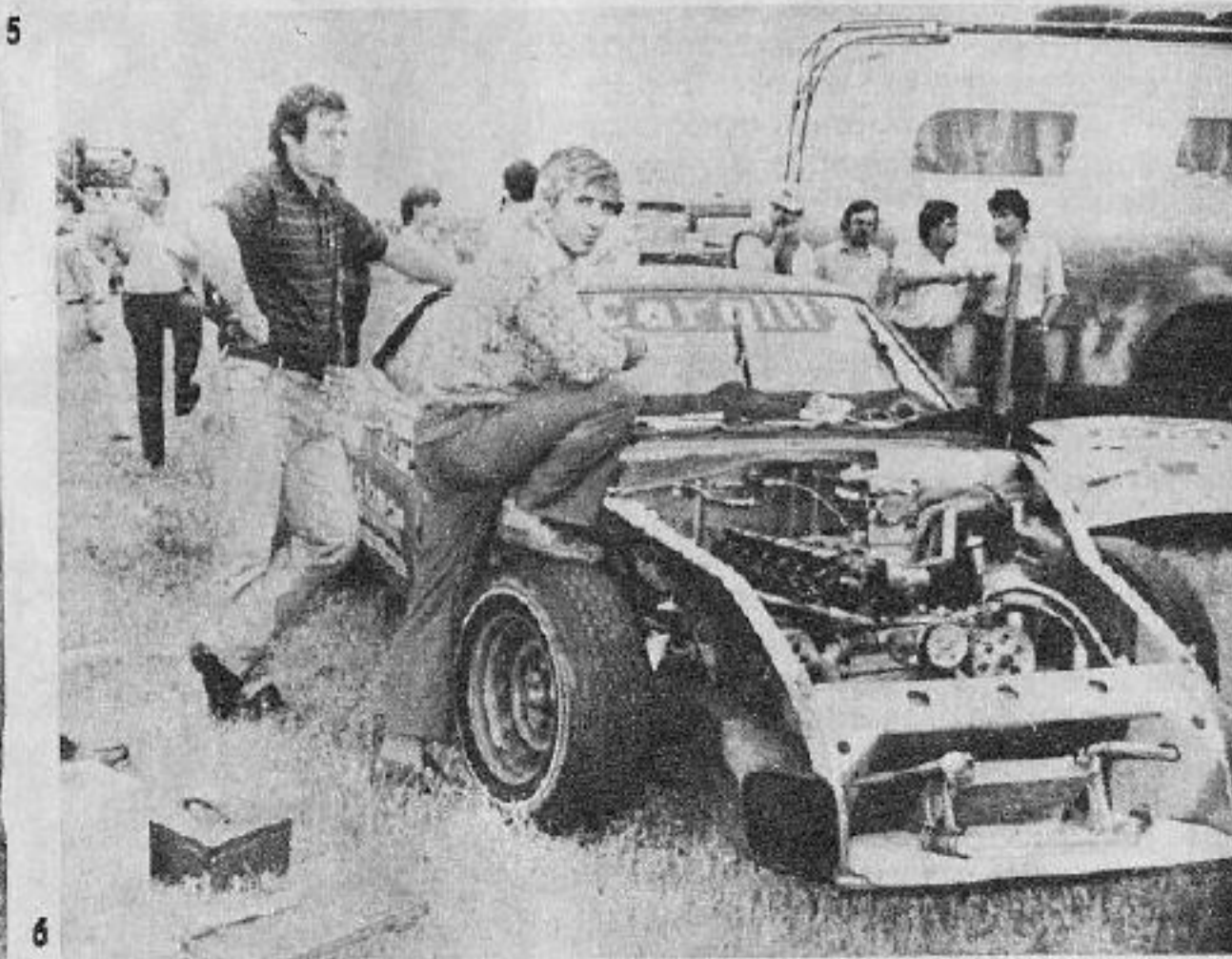
Así fueron apareciendo nombres nuevos. Ford y Chevrolet volvieron a ser protagonistas fundamentales, y la cate-

goría fue consolidando una imagen que parecía desterrada en los últimos tiempos. El caso de Luis Hernández en Junín es un caso tan reciente como demostrativo de lo que decimos. Y ni hablar de lo de Oyhanart, de Bernardino, de Satriano, de Morresi o de los hermanos Roux (Jorge y Rubén), junto a Romero, Brescia, los Aventín, los apuntables Mouras y Castellano —en menor medida—, lo mismo que Angeletti y De Benedictis. ¿Vio cuantos nombres?... y le aseguramos que nos quedamos cortos, ya que la lista es bastante más extensa.

Por lo expuesto, los argumentos para el optimismo sobran. Carreras de muy buen desarrollo, con tres marcas peleando la punta. Nombres nuevos que le dan otra cara a la categoría y el aporte masivo del público son factores que contribuyen a que la temperatura del T.C. continúe en ascenso.



1) El "Gancho" Boero (ahora abuelo) tratando de salir de una situación comprometida en la primera curva del circuito. 2) Calamante (Chevrolet) en diálogo con Oyhanart y Bernardino (Ford). El óvalo gana 2-1. 3) Sacado a la noche y el vendedor de emblemas firme al frente de su "negocio". El también toma parte del clima del T.C. 4) Luis Minervino que está atislando un Chevrolet T.C. junto a "Cacho" González Rouco. 5) Caparrós intentando corregir. 6) Auxiliares de Castellano junto al auto, esperando la revisión. 7) La flecha muestra el cuchillo esgrinado para ahuyentar a dos "colados".





CARTA DE PRESENTACION

JOSE MARIA ROMERO

Nació en Olavarría el 27 de setiembre de 1967 y su primera incursión en automovilismo data del 10 de agosto de 1982, cuando debutó en Promocional 850 con un auto por él preparado. Siguió en esta categoría zonal hasta el 12 de diciembre de 1985, cuando se retiró luego de ganar muchas competencias. Pasó directamente al Turismo Carretera, donde se inició el 2 de marzo de 1986 en el Autódromo de Buenos Aires, conduciendo el Dodge del Club Olavarricense de Competición, de cuya preparación se encargan Torcuato Emiliozzi y Raúl Durán. El año anterior tuvo un grave accidente al incendiarse su auto durante el transcurso del Gran Premio y en esta temporada volvió con un Dodge nuevo alistado por el C.O.C. y se convirtió en motivo de atracción por su cuarto puesto logrado en Junín.

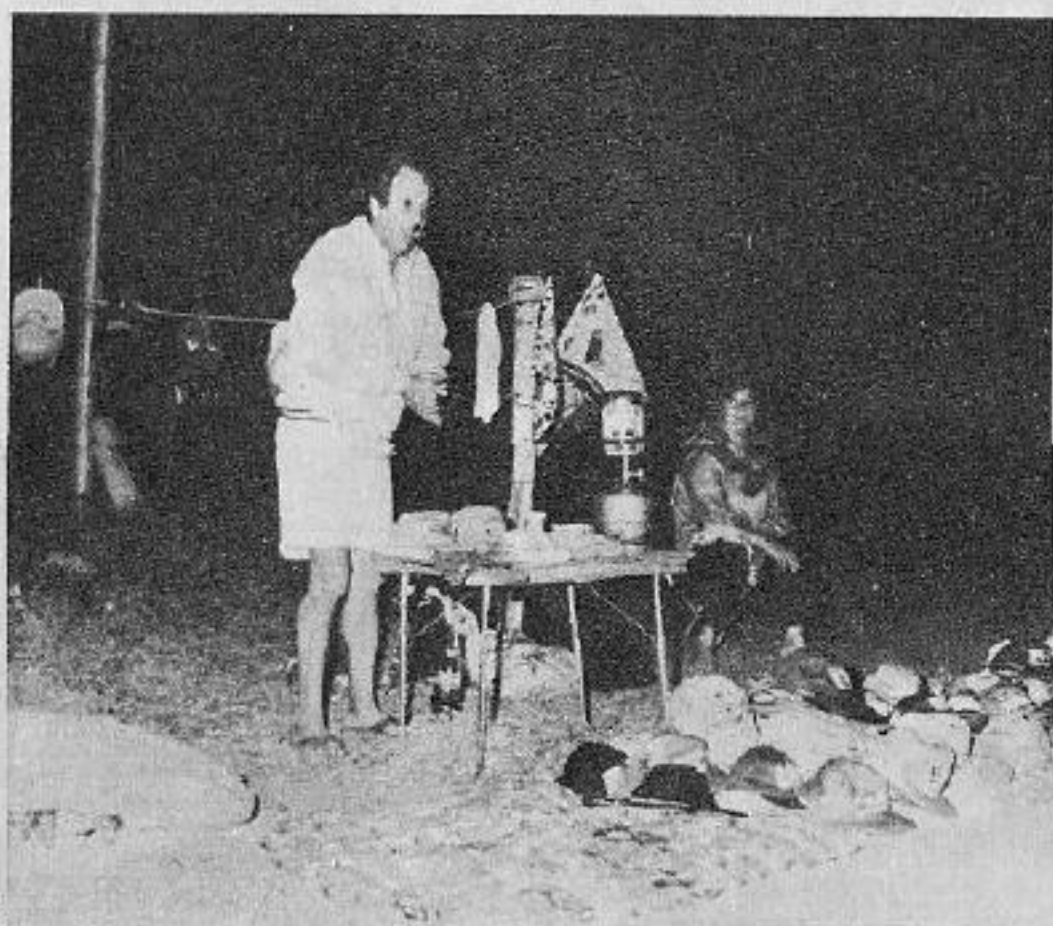
Además, como lo muestra la foto, también se hizo acreedor al par de guantes Formula One que CORSA entrega a la figura de cada carrera.



α LUIS HERNANDEZ



No cabe duda que en esta temporada, Luis Hernández, piloto de Nicanor Olamendi, localidad muy cercana a Miramar, se convirtió —merced al aporte mecánico que le brinda Pablo Satriano— en una de las figuras que accedieron a los primeros planos. En Junín, le correspondió el reconocimiento por su brillante trabajo en la segunda serie, donde se impuso de punta a punta frente a figuras de Mouras, Morresi, O. Aventin, De Benedectis y Castellano.



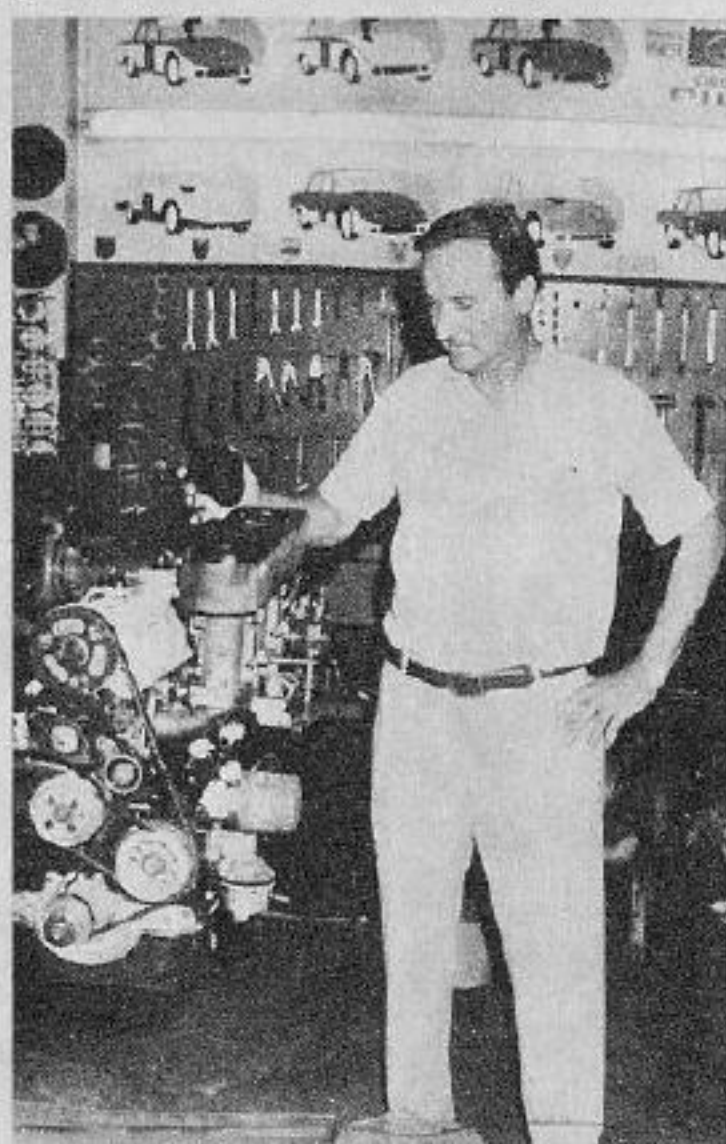
la figura

JOSE MIGUEL HERCEG, el preparador, cuyos autos triunfaron el mismo día en categorías y circuitos diferentes: Gayraud en TC-2000, en General Roca, y Oyhanart en T.C., en Junín.

DOBLE EXITO

No cabe duda que el pasado domingo 26 de abril fue muy especial para José Miguel Herceg. Dos de sus autos, Ford Falcon de Turismo Carretera conducido por Jorge Oyhanart y el Ford Sierra XR4 de Turismo Competición 2000 de Mario Gayraud, le dieron satisfacción por partida doble, triunfando en Junín y General Roca.

"Vivi un domingo muy tenso, trabajando constantemente. Estaba en Roca y la única información que tenía de Junín era que Oyhanart había ganado la primera serie y que ésta tuvo que ser suspendida por un accidente. Después de la verificación, en el hotel, un amigo de Gayraud llamó a Pigué y le dijeron que el Vasco había ganado la carrera, pero no creíamos que hubiera sido así. Pensamos que la carrera se había suspendido y Oyhanart iba en ese momento primero en la serie. Pero después de una llamada a la casa de los padres de Gayraud, donde nos confirmaron que había ganado Jorge, la alegría se adueñó de nosotros. Con Oyhanart tengo una relación muy estrecha, le doy elementos para que él arme el auto...



Me reconforta el hecho de que haya ganado, y eso no me extraña luego de su victoria en Bahía Blanca. El auto anda muy bien y él sabe llevarlo.

El otro polo estaba en General Roca, a muchos kilómetros de Junín, y donde José Miguel Herceg tenía en Mario Gayraud y Rubén Luis Di Palma a otros dos cartas de victoria, y los hechos determinaron que el éxito se duplicara.

"Aunque las cosas se dieron por partida doble, creo que si fue así es por el esfuerzo que ponemos en cada uno de los autos. A Roca fuimos muy tranquilos, ya que luego de la suspensión del domingo anterior nos trajimos los autos para trabajar en el taller. Básicamente nos dedicamos a mejorar las suspensiones, y la prueba de tanques llenos lo certifica, ya que allí anduvimos mejor que en la jornada de clasificación ocho días antes. En aquella ocasión, Traverso había hecho el tiempo durante solo una vuelta y chupado con otros tres autos, en cambio Mario lo hizo solo y giró en el mismo régimen durante varias vueltas. La carrera fue tranquila... funcionó muy bien todo el conjunto, y en tanques llenos Di Palma entró a boxes antes que terminara la prueba para que le aráramos más los pedales de

embrague y acelerador, ya que no podía hacer correctamente el punta y tacco. La largada de Gayraud fue muy buena, y eso le permitió alejarse prontamente. En cuanto a Di Palma, no sé si se quedó un poco en la largada o si Bessone lo superó normalmente. Pero luego se recuperó y anduvo bastante bien hasta que tuvo que parar por un resorte de válvula. Lástima, porque eso nos privó de hacer el "uno-dos". Finalmente, en el caso de José Luis Bessone, cambiamos el motor y anduvo bastante bien hasta que se le engranó la caja de velocidades. Cuando se destrabó, sola, se juntó con Traverso y comenzó a escalar... Ahora ya estoy pensando en Mendoza y también en Tandil, ya que el T.C. 2000 y el T.C. van el 10 de mayo a esos escenarios y el tiempo que queda no es mucho para hacer todo el trabajo. Una vez que llegamos de General Roca nos pusimos a preparar todo, ya que no se puede perder un minuto si uno quiere recoger éxitos como los de Junín y Roca."

Discutido por muchos, el "Polaco" José Miguel Herceg está aterrado al trabajo constante en el taller, pensando y desarrollando elementos para que luego en la pista sean un engranaje más dentro de todo el conjunto.

CORSA A FONDO

FORMULA TRES SUDAMERICANA EN CASCAVEL, BRASIL (26/4/87)

VUELO DE BAUTISMO

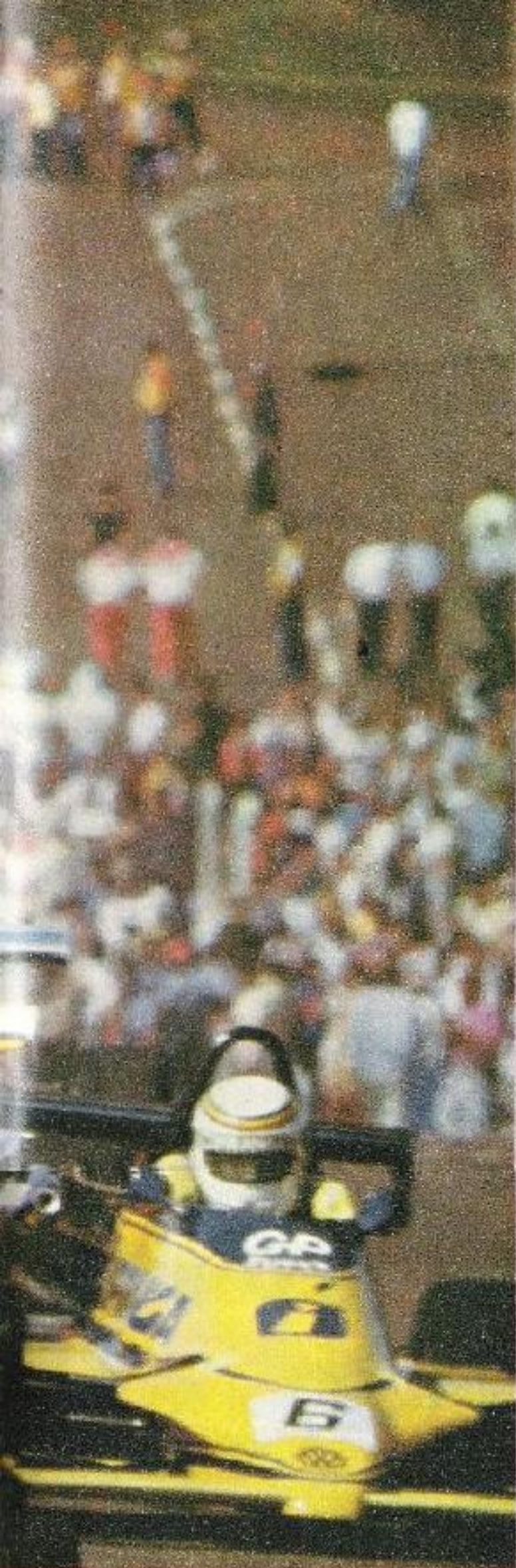


Colada y renizada partida de la F.3 Sudamericana. En primer plano, Crocetti (9), seguido por Fréchet (8), Lisiano (10), Scarazzini (4) y J.L. El Palma (34).

La jornada inaugural de "nuestra" F.3 ofreció la variedad de facetas previsible y brindó buenos indicios de lo que finalmente puede constituir el verdadero y tan ansiado "despegue" de la ex F.2 Codasur. Sigamos analizando (y mostrándoles) cómo... y por qué.

Derecha arriba: Los boxes de Cascavel en plena tarea. En primer plano, el auto de Alberto Scarazzini. Derecha, abajo: Sommi evolucionando sobre el Dallara 386 Alta Romeo, la novedad técnica más interesante de la categoría. Derecha: Cambio de relaciones de caja en el Berta-Renault de Guillermo Kissling. Mientras los mecánicos proceden con su labor, "Willy" medita

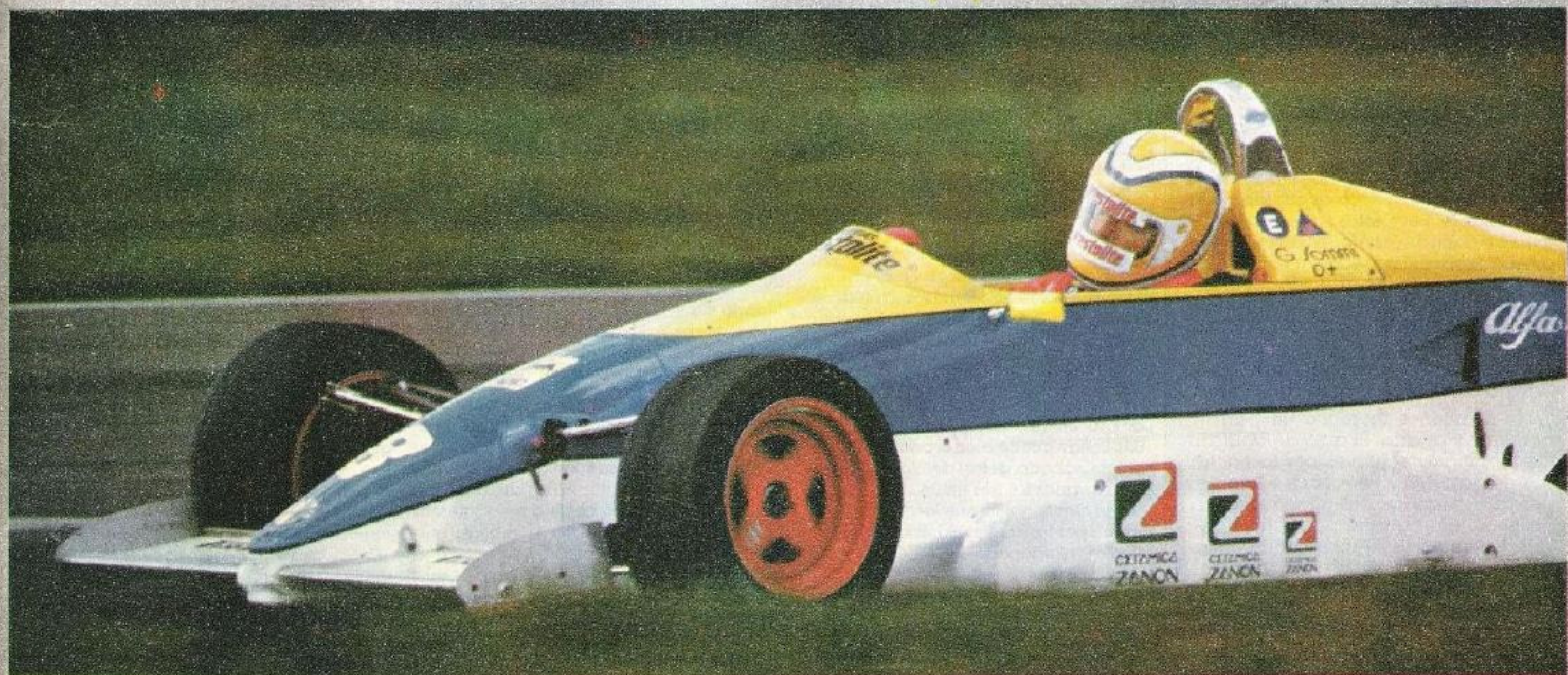




Muy positiva fue la primera fecha de la nueva Fórmula Tres Sudamericana. La semana pasada hablábamos de los 16 autos presentes, y de los potenciales que se incorporarán. Por el lado brasileño en las carreras de Chile y Mendoza, estarán **Darcio Dos Santos** con un chasis Muffato y motor VW-Judd, de la partida que importó Pedro Bartelle. Para la siguiente se incorporará "**Chico**" **Foelli** con un chasis Berta, que puede ser el usado por Friedrich en el '86, o un Berta nuevo con mecánica de Judd y caja T.C.M. La cuarta alternativa está dada a través de la participación del segundo auto del equipo de **Pedro Muffato**, un Muffato-VW-Judd, que posiblemente sea confiado al impetuoso piloto de la Fórmula Ford brasileña, **Djalma Fogazza**, paulista puntero del campeonato nacional de esa categoría, y ganador de la primera fecha disputada en Florianópolis. Vale decir que en no más de 3 meses, Brasil aportará 3 autos más a la categoría.

Ahora, refiriéndonos a los argentinos, es sabido que por muy poco **Ricardo Risatti** y **Victor Romagnoli** no estuvieron en Cascavel. Risatti por haberse quemado su encendido electrónico en la semana previa en su motor VW-Judd y Romagnoli porque Berta no tuvo tiempo de terminar su motor Renault. También es conocido que **Humberto Dana** y **Luis Pescador** trabajan en sus autos para volver a la categoría. El de Buenos Aires con mecánica VW hecha en nuestro país y Pescador posiblemente con la misma o con Alfa Romeo. **Guillermo Khaling** y **Miguel Ángel Guerra** pretenden tener un segundo auto en sus respectivos equipos, una vez que Berta les entregue los nuevos chasis y el segundo motor; los mismos serían para alquilar a pilotos nacionales y/o extranjeros.

Hay otros pilotos no brasileños ni argentinos que también trabajan para incorporarse a la Fórmula Tres Sudamericana. En Uruguay, **José Pedro Passadore** prepara su regreso con equipo propio, con el Berta ex-Scarazzini -cedido por F-3 de Argentina- y mecánica Alfa Romeo que aportaría Francisco



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club de Cascavel.
Promotor: Asociación de Fórmula Dos.
Accesos: Dos, en buenas condiciones, ambos de tierra. 4 puntos.
Controles: Muy buenos, eficientes y rápidos. 5 puntos.
Comodidades: Muy buenas. 4 puntos.
Estado del circuito: Un poco ondulado. 4 puntos.
Boxes: Buenos y amplios. 4 puntos.
Boxes: Condiciones de trabajo. Buenas. 4 puntos.
Promoción del espectáculo: Excelente. 5 puntos.
Servicio de Prensa: Muy bueno. 4 puntos.
Puntualidad: Excelente. 5 puntos.
Total: 39 puntos. (Ideal 45).

Zanón. En Perú, Neto Jochamowitz aguarda la llegada del Reynard-VW-Spiess para incorporarse al equipo INI, y comenzar a correr no luego de la cuarta carrera del torneo. Hay movimientos en igual sentido en Venezuela por parte del empresario Pietro Turco, para hacer correr un auto suyo un nuevo Dallara-Alfa Romeo, en algunas competencias del torneo. Conclusión: el panorama que pretende ser planteado como sombrío, es por demás halagüeño. Nadie duda en el seno de la especialidad, que antes de fin de año la categoría tendrá un mínimo de 25 autos. Nosotros tampoco. Vayamos a lo sucedido en Cascavel, como las muy buenas actuaciones individuales de José Luis Di Palma y Enrique Benamo, quienes estuvieron dentro de los 6 primeros durante todo el fin de semana. Ambos fueron consistentes y lograron equilibrar sus autos en buen nivel. Quizás en ese aspecto se haya notado más el trabajo del equipo INI que el de Berta, ya que el auto del "Maga" fue muy "crudo" a la pista por haberse terminado poco antes.

Lo de Fernando Croceri ratificó su capacidad, ahora logrando también la serenidad que le faltó por trabajar en un equipo de primerísimo nivel y ser coequipier del "número uno" de la categoría. Fue bueno, accidente del viernes aparte y trompo del domingo en carrera también, lo hecho por Néstor Furlán. Sin duda le pesó la responsabilidad de tener un auto al mismo nivel de los dos pilotos que lo acompañan en su equipo y trató de ir más rápido de lo aconsejable. Pero éstos son errores que ayudan a madurar. Vale para él lo expresado sobre Cingolani: en nota aparte. Lo de Néstor Gurini también fue bueno, si bien vale la pena actualizar lo dicho sobre Sommi en CORSA N° 1086. El motor Alfa Romeo no funcionaba bien, y el Berta anduvo casi igual que el Dallara durante todo el fin de semana.

Los brasileños merecen un parruto pequeño y aparte. El auto de Muffato fue terminado el jueves por la noche. Los de Bartelle y Pegoraro el viernes por la mañana en el mismo circuito. Todos salieron a pista sin rodajes previos. Los motores se mostraron confiables y los chasis sin las pruebas que hubieran necesitado para funcionar decorosamente. La demora en sacar los motores de la aduana de Río de Janeiro se hizo notar. Habrá que esperar lo que ocurra en Chile y Mendoza para analizarlos.

LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: Que la categoría haya presentado 16 autos en la grilla, cuando debió cambiar radicalmente el reglamento técnico en solo 4 meses.

Lo negativo: Que la aduana brasileña haya retenido más de un mes en Río de Janeiro los elementos con los que debían contar los pilotos de ese país para actualizar sus autos. Ello significó que los autos se terminaran de armar sobre la carrera.

Lo lindo: Que haya ganado otra vez un brasileño, aunque sea sobre auto argentino; es positivo en Brasil, y por ende para la categoría.

Lo feo: Que Scarazzini haya sido excluido de la clasificación del viernes por 500 gramos de diferencia en el peso de su auto.

Lo mejor: La tarea del equipo de Guillermo Maldonado a lo largo del fin de semana. Las reparaciones de los autos de Furlán y Croceri, la atención que se le prestó al del campeón y el tiempo para dar unas vueltas por el box de Cingolani.

Lo peor: Que no haya finalizado ningún auto con motor Renault al final de la carrera. De cualquier manera tanto Berta como Rullo, Kissling, Guerra, Di Palma y Giacchino confían en el futuro.

La actitud: La de Oreste Berta, el viernes. Cuando se enteró de la rotura del motor de Giacchino fue al box de los hermanos Rullo y les atrajo el motor de entrenamiento de José Luis Di Palma, sin considerar si eran o no clientes habituales de la Fortaleza. Ejemplo de dignidad y desinterés económico no habitual.

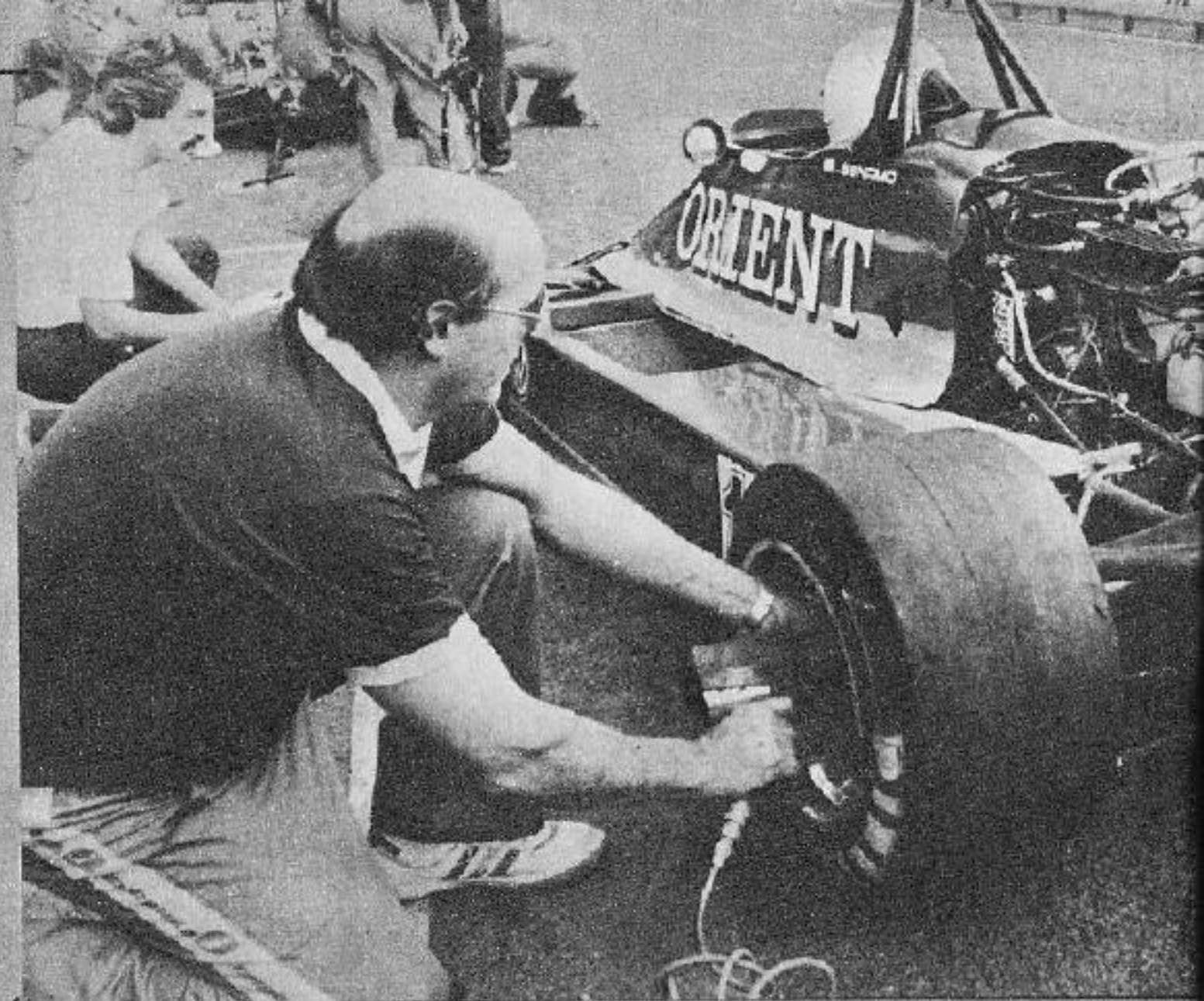
La gran escalada: La de Gustavo Sommi. Pasó en 12° lugar en la primera vuelta y llegó 8° al final, a puro manejo. Todo un logro con la paridad que tienen ahora los autos.

Lo importante: Que hayan estado presentes en la carrera el gobernador de Paraná, los prefectos de Curitiba -capital del Estado- y de Cascavel, y la de Orlando Casanovas, vicepresidente de CODASUR y Piero Gancia, el flamante presidente de la CBA.

La figura

Este descendiente de alemanes nació hace 36 años en Porto Alegre, y es uno de los más experimentados pilotos del automovilismo de monoplasas brasileño, a tal punto que en 1972 ya había andado por Inglaterra probando suerte en la Fórmula Tres británica con buen suceso. El "Gaiúcho" hizo una carrera muy inteligente en la tierra colorada de Paraná. Durante todo el fin de semana estuvo en los primeros lugares de los entrenamientos y clasificaciones. Fue 2° en el primer entrenamiento del viernes a 16/100 de Maldonado. Quedó en el primer lugar en el segundo test de ese día superando a Sommi por 10/100 y a Maldonado por 23. A la hora de la verdad, en la clasificación del viernes fue 3° siendo superado sólo por Croceri (47/100) y Maldonado (28/100). Luego quedó 3° en el primer ensayo libre del sábado, detrás de "Yoyo" Croceri, encerrados los tres en 34/100.

En la clasificación, nuevamente fue superado por los dominadores de entrenamientos, Maldonado y Croceri, por 56/100 y 2/100, respectivamente. Ya tenía asegurada la tercera fila en la partida y no hacía falta mostrar nada más, ya que su auto estaba muy bien equilibrado a tal punto que fue uno de los tres pilotos que no giraron en el ensayo posterior



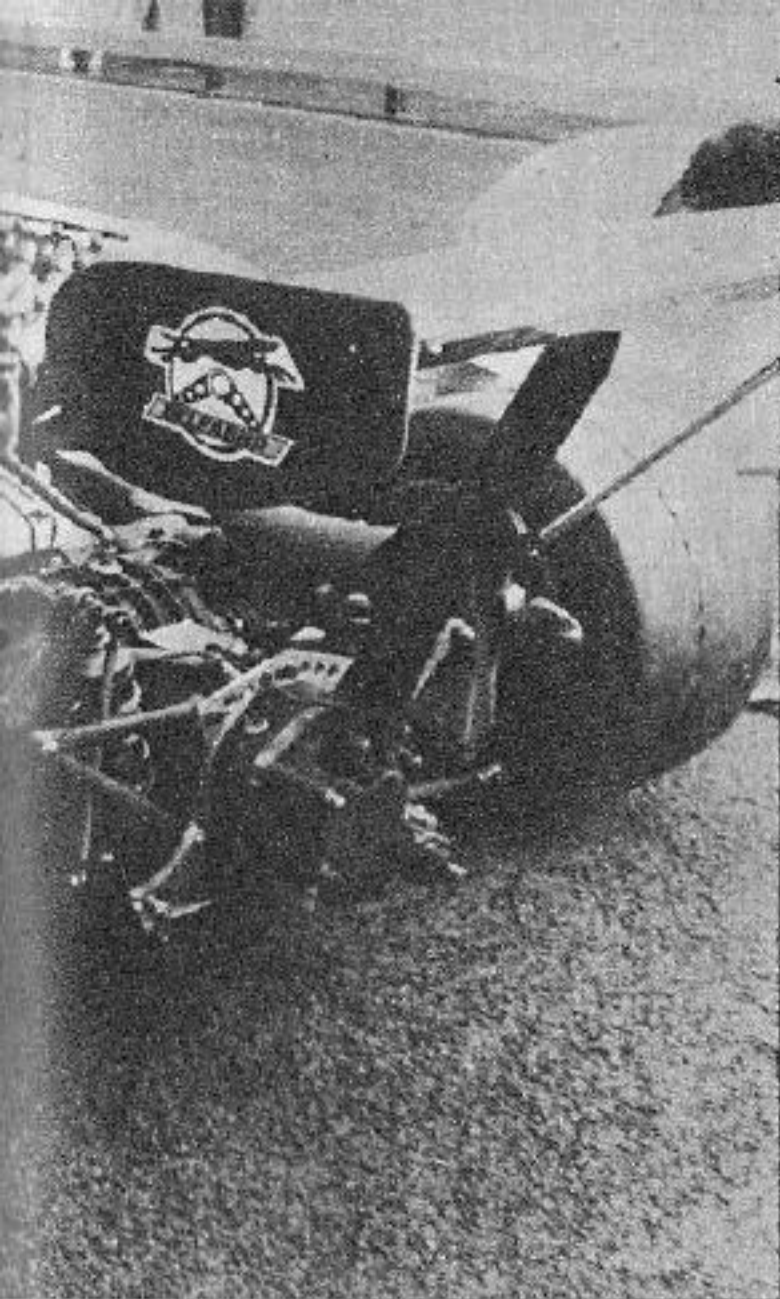
LEONEL FRIEDRICH

El domingo por la mañana en las pruebas libres sólo se limitó a asentar los neumáticos con los que iba a correr y las pastillas de frenos, por lo que hizo un tiempo muy alto para lo que fue su producción de todo el fin de semana -1m03s08/100- que le sirvió para quedar 8° a 85/100 del mejor, Maldonado.

Cuando llegó el momento de poner toda la carne en el asador mostró las uñas, puso todo el talento y las agallas, que le sobran en ambos casos, y superó al cuádruple campeón en la entrada de la primera curva. Mando sin errores y con seguridad, hasta pisó el aceite en la curva dos, un curvón muy rápido de 5ta, apenas modulando, y el Berta con los colores de Boca se desacomodó.

Fensó que era una goma que comenzaba a bajarse y dudó un instante. Fue el que necesitó Maldonado para superarlo. Allí el "Yoyo" aplicó toda su sapiencia e hizo una maniobra que es clásica en el para tratar de disminuir psicológicamente a sus rivales: tirar dos o tres vueltas a fondo una vez que supera a quien lo precedía. Esta vez no le dio resultado, ya que Leonel lo conoce suficientemente a esta altura y había aprendido las lecciones anteriores. Maldonado fue a fondo, pero el hombre de Río Grande fue con él. A pesar de hacer Maldonado su mejor registro de la carrera, hasta ese mo-

mento en la vuelta 13, sólo le sirvió para alejarse 78/100 del luego ganador. Allí quizás el que se desarmó fue el campeón, ya que no se pudo sacar de encima al auto de Ipiranga. Siguió "tirando" todo Leonel. Continuó entregando toda su sapiencia Maldonado, pero el reloj marcaba irremediablemente la aproximación del brasileño. El giro 18 fue el definitivo para las aspiraciones de uno y otro. "Yoyo" pisó el aceite, se pasó un poquito en la curva 2, y Friedrich volvió a la vanguardia, devolviendo gentilezas. De allí en más todo acabó. Lenta, pero consistentemente, el hombre del equipo INI fue alejándose del tetra campeón y éste, con un equilibrio menor que el de Leonel en su auto, dadas las características de suciedad de la pista, nada pudo hacer para impedir la victoria inobjetable de este Leonel Friedrich, quien de esta manera obtiene su tercera victoria en la categoría, todas logradas en sus lares. Había vencido por primera vez en Guaporé '85, se quedó con el triunfo en Tarumá '86 y volvió a repetir ahora en Cascavel '87. Sin duda que los aires de su tierra le sientan mejor que los del resto de América. Y una coincidencia: en sus tres victorias, el vencido fue el mismo, Maldonado. Ahora sólo resta esperar las próximas carreras, para saber cómo le sentarán las alturas de Chile y Mendoza.



CARTA DE PRESENTACION DANIEL CINGOLANI

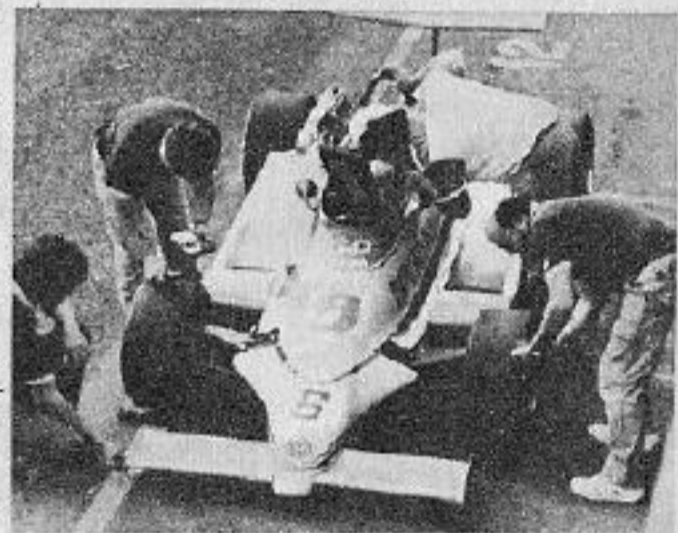
Es relativamente nuevo en la categoría. Si bien ya había hecho algunas experiencias con el auto de la Peña de Trenque Lauquen en el '85 y también había corrido en el '86 en Mar del Plata con el auto ex Urrelavizcaya. Ahora está de pleno en la Fórmula Tres Sudamericana, con el mismo auto (ahora de su propiedad), con su propio equipo y de la mano de Guillermo Maldonado. Andará bien, no cabe duda. Es consciente, rápido, aprende bien, escucha y asimila lo oído. Va aprendiendo a trabajar con el auto y tiene capacidad para transmitir lo que hace el vehículo, si bien todavía no sabe hallar las soluciones. En Cascavel fue evolucionando a pesar de tener que superar varios problemas, y cuando todo estuvo en orden, cuando Maldonado dejó "okay" el motor y cuando Pitatore alineó el auto el sábado por la noche, Daniel fue a pista el domingo por la mañana e hizo el tercer tiempo en las pruebas libres, bajando nada menos que 72/100 su registro de clasificación del sába-



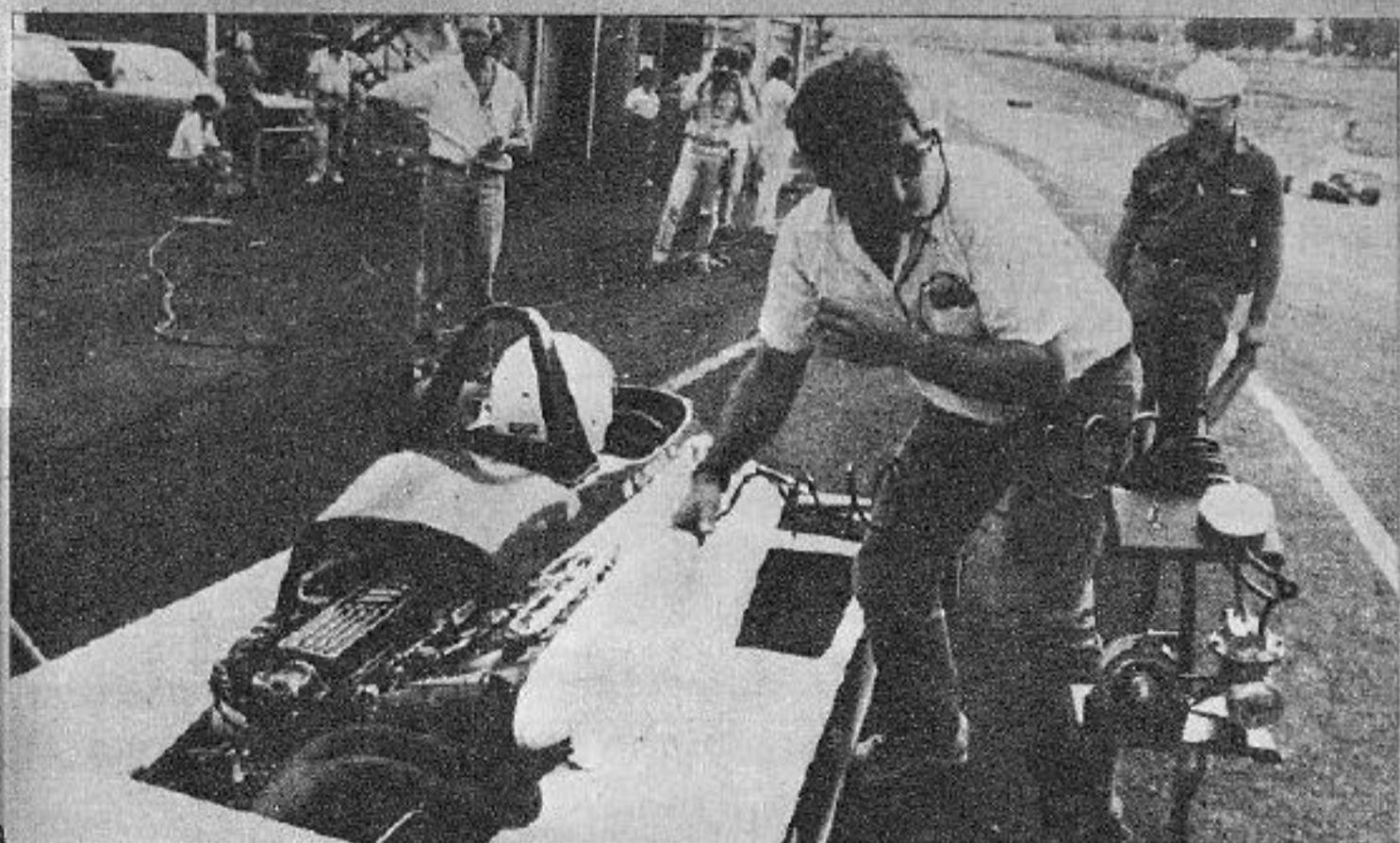
do. En carrera tenía virtualmente asegurado el 5º puesto, cuando realizó un trompo, se paró el motor y se acabó su carrera.



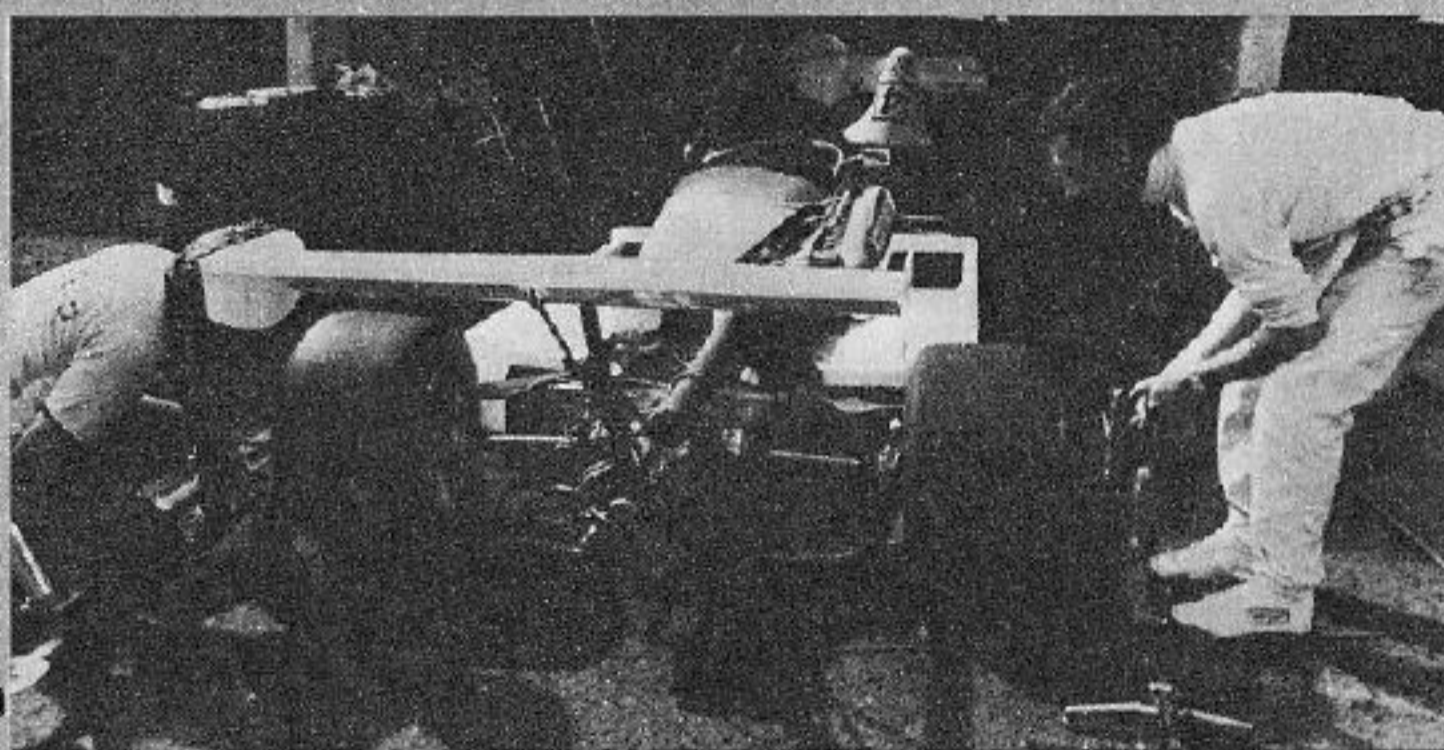
al Equipo INI



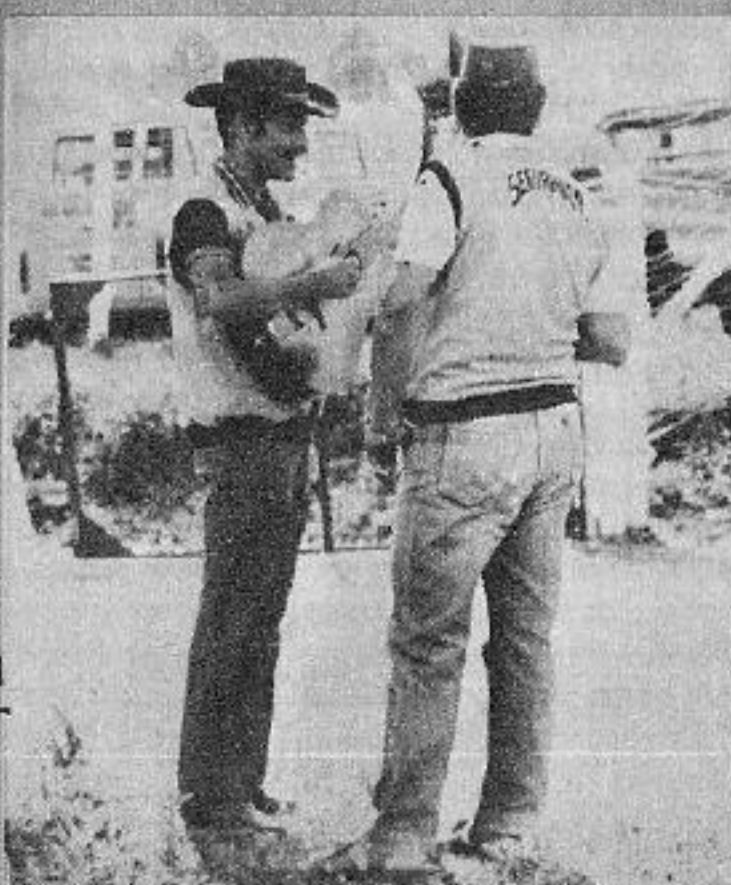
Los aspirantes a la distinción eran muchos. El equipo de Maldonado, Benamo, Di Palma y otros. Nos inclinamos por el grupo que componen Mario Biaggini, Héctor Vacarini y Pedro Seratini —¿por qué se llamará INI su equipo?— por haberse jugado una carta integral al hacer los autos diferentes, cambiando las suspensiones traseras, los portamazas delanteros, contar en la nueva caja de TCM, seguir confiando en esa vieja y peregrina idea de Norberto Bongiovanni, de hacer la llanta de tuerca central. Por todo ello, por haber logrado los resultados obtenidos a lo largo del fin de semana, el equipo INI en pleno, sin distinción entre mecánicos, pilotos y propietarios, son los dueños de esta Copa CORSA.



6. Entre las novedades del equipo INI se vieron estas pistolas neumáticas para ser utilizadas en ruedas de tuerca central, algo poco usual en nuestro automovilismo. 7. Mientras "Pepe" Tosco (Dellabro) invita a Sommi con un "churrasco", envidian Giacchino, Scarazzini (pensativo), Guerra, Kissling, J.L. Di Palma, Furlan y Funes. 8. Carlos Funes —comisario técnico— midiendo el vacío provocado por la fuga de aire en el auto de Cingolani. El caudal de aire es similar en todos los autos, gracias a la brida. 9. Meriggi reparando una caja de su fabricación, observado por Furlan. 10. Scarazzini alineando el tren trasero de su Berta. 11. En estado "impasse" estos hombres de seguridad del circuito brasileño se entretenían con un "riñalao". 12. Reunión de pilotos, mientras Roberto Borda (director de la prueba) les dirige la palabra escuchan atentamente. Detrás de Borda se lo aprecia al capitán de navío Luis Bailesi (A.C.A.)



10



12



HABLAN LOS DIRIGENTES BRASILEÑOS

Estuvieron presentes en Cascavel el nuevo titular de la CBA, Piero Gancia, y el vicepresidente de CODASUR, el paulista Orlando Casanovas, quien aún no es delegado por la Confederación Sudamericana. Con ellos dialogamos.

Casanovas: "Vine por mi cuenta porque entendi que era importante la presencia de alguien de CODASUR. No sé cuál será mi situación futura porque no he dialogado con el nuevo titular de la CBA respecto a mi posición ante la entidad, ya que mi mandato en CODASUR —que termina en 1989— fue conferido por la anterior conducción."

Gancia: "Brasil tiene más logros internacionales a través del automovilismo que del fútbol, que es el deporte principal aquí. Eso surgió como consecuencia de haber impulsado firmemente la actividad nacional durante muchos años. Ahora ello se ha perdido pero aspiramos a recuperar ese nivel. El señor Melos, mi antecesor, hacía varios años que no se ocupaba del aspecto deportivo, sino que se dedicaba a ser empresario y lo demás no le preocupaba. Perdió las elecciones e igualmente intentó trabar mi ascenso, pero luego de un mes y medio de intervenciones judiciales, pude asumir y esa etapa nefasta ha terminado; ahora volveremos a las fuentes. Crecerá el automovilismo nacional y con él el sudamericano."



1. safari

Texto y fotos: Duilio Caro

SEPTIMA EDICION DEL CLASICO DE VILLA GESELL

PARA AVENTUREROS

Dentro de este tipo de competencias el Safari de la Costa se ha convertido en un clásico. Tomando como epicentro la ciudad balnearia de Villa Gesell, esta séptima edición, al igual que las anteriores, contó con 113 participantes, de los cuales finalizaron 42, dando un porcentaje de arribos razonables, donde las premisas fundamentales para llegar al final de la extenuante prueba era contar con una máquina con buena amortiguación, un motor confiable y con buena salida de abajo. Tales los conceptos que Juan Marchal (veterano hombre del safari) vertía sobre los actuales requerimientos de la especialidad. Y el triunfo de Walter Masson se ajusta a ello. Junto a su copiloto, José Ortiz, a bordo de un Jeep con motor Ford Sprint de la Clase Libre, hicieron suyos tres de los cinco primes disputados, tomando bien en cuenta los requisitos técnicos que hoy hacen falta para lograr resultados en la especialidad.

Claro que los marplatenses no fueron los únicos animadores, ya que muchos binomios, repartidos en cuatro clases, fueron también protagonistas de esta prueba, cuya primera realización data de 1983.

A LOS SALTOS

En la partida se alinearon las máquinas de doble tracción divididas en cuatro categorías: Libre o Especial, donde los muchachos dan rienda suelta a su imaginación, dando vida a mezclas extrañas de chasis y motores. Los resultados son interesantes, con potencias que van desde los 160 a 200 caballos, pudiendo verse en acción tremendos "jeepones", con motores Ford Sprint o Chevrolet, o autos de grandes marcas, como el Jeep Mercedes Benz 280 del binomio Víctor Yoldi-Néstor Martínez, equipado con "toda" la música y elementos especiales. Sigue en orden de importancia la 6 Cilindros Potenciados, donde también se dan cita las conocidas marcas Ford-Chevrolet. Posteriormente, los 6 Cilindros Standard, con potencias aún importantes (120 HP), y por último, la 4 Cilindros Standard, plagada de jeeps Ika y Willys, destacándose notoriamente el Land-Rover de Hugo Latagliata-Daniel Espinosa Giménez por salir del esquema tradicional de la clase. Aunque también asoman por allí el jeep Suzuki de Segal-Duarte y Sena-Martini. Si bien su potencia no es mucha (cerca de 70 HP) esta división es la más ac-

cesible y por ello siempre algún "aventurero" se anota con su jeep particular.

El viernes 17 una prueba especial de 17 km de recorrido entre la rotonda de Gesell y Campo Fortín marcó el dominio de Masson-Ortiz en su clase y en la general. Estaban primeros con 19m20s, superando por 2s al Mercedes de Yoldi-Martínez, pero empatando con el dúo Melon-Gil (Jeep Ika-Ford de la Clase 6 Standard). Lo que demuestra que no siempre es necesario potencia desmesurada. Es el segundo prime (el sábado 18), con mucho barro (a diferencia del primero, donde predominaban los médanos), Yoldi-Martínez pasaban al frente en la general postergando a los marplatenses. Sin embargo, en el tercer prime, un vuelco los complicó el panorama, dejándole el Mercedes bastante maltrecho pese a lo cual continuaron en carrera aunque retrasados. La victoria en este parcial correspondió a Onoratti-Ferruccio (Mar de Ajó). El cuarto y quinto prime tuvieron por escenario el mismo trazado del viernes. Allí se repartieron los triunfos Yoldi-Martínez juntamente con Masson-Ortiz, ganando un parcial cada uno. Quedando para los de Mar del Plata el primer lugar absoluto en la Clasificación General.

Las alternativas del Safari fueron seguidas por mucho público, que no dudó en internarse en la arena o en el barro para verlo. Los saltos, las quedadas en el barro y las violentas aceleradas para salir de situaciones incómodas fueron festejadas por todos y en ello justamente está el éxito de esta especialidad que gana cada día más adeptos. La aventura continúa.

DESDE LOS MEDANOS

ESPECTACULARES- Sin duda alguna, por la potencia, el ruido a motor lleno, el despliegue técnico y de apoyo logístico, los jeeps Mercedes de Yoldi-Martínez y Prieto-Sánchez. Dignos de verse.

A FONDO- Sin perdonar en ningún sector y saltando por todos lados andaba el Land Rover que conducía Hugo Latagliata (el único "no jeep" de la clase 4 Standard). Cuenta de ello daba su copiloto, Daniel Espinosa Giménez que en cada salto, charco o medano asomaba su cabeza por el techo de lona del Rover. El "show" culminó para ellos en el cuarto prime, cuando se quedaron en los juncos por evitar un vuelco. Luego de tres horas de espera, Norberto Narezo Mónaco los rescató de esa incómoda situa-



1. En acción, el dúo de Pinamar ganador de la Clase 6 Potenciados, Viqueira-Viqueira, levantando nubes de arena. 2. Llegaron cuartos en la general y son para tenerlos siempre en cuenta, García-Maigor integrantes de la Clase 6 Standard. 3. Los chilenos Latrach-García con la Toyota que les permitió alcanzar el noveno lugar en la general. La exigieron en todas partes. 4. Masson-Ortiz, ganadores absolutos del Safari. 5. El "monstruo de la carrera", el Mercedes de Yoldi-Martínez, a fondo en el último prime tratando de recuperar el tiempo perdido en el vuelco. En todo momento mostraron gran profesionalismo.



El binomio Masson-Ortiz se adjudicó el Safari de la Costa, tradicional competencia de la especialidad que integra el calendario del torneo bonaerense. En un escenario natural muy apropiado se disputó esta singular prueba, plagada de saltos, médanos y barro. Ingredientes que la hacen muy atractiva e invitan a presentarla.

ción. Lindo gesto de Narezo, participante de la clase Libre con Ford Ranger 350 XLT.

AGRADECIMIENTOS- A Carlos Antonio, presidente del Villa Gesell Auto Club, por facilitarnos el trabajo de nuestra cobertura periodística, así como también a los colegas Jorge Monasteno (Informoto) y Abel Stremiz (Pena del Automovilismo de LU6 Radio Atlántica). A todos ellos gracias mil.

CHILENOS- Fue todo un acierto invitar a dos tripulaciones chilenas al Safari. Jorge Latrach y Sergio García, a bordo de una impecable Toyota 4 cilindros, fueron muy solicitados por el público y la prensa. Sus compatriotas Sergio Abuhaba y José Restuccia, con otra Toyota, tuvieron también un buen desempeño. Prometieron volver y anticiparon que correrán el París-Dakar del '88, siempre con Toyota.

LOS MEJORES DE GESELL- A bordo de un prolijo jeep Ika-Ford, el binomio Paredi-Buchelli se consagró como el mejor clasificado entre los locales, alcanzando el tercer puesto en la general, amén de ganar su clase, la 6 Cilindros Standard.

OTROS GANADORES- En la 6 Cilindros Potenciados, Viqueira-Viqueira (Pinamar) se

llevaron las palmas con un coqueto Jeep color naranja, al igual que Dager-Lubo, también de Pinamar, en la 4 Cilindros Standard.

ASI VOLCAMOS- "Ibamos muy confiados en el segundo prime y con posibilidades de alcanzar el primer lugar. Habíamos superado a Melon-Gil y ya estábamos por hacer lo mismo con Masson-Ortiz, pero éste nos encerró (seguramente no nos habrá visto) y embestimos un montículo de arena. Dimos como tres tumbos cuando veníamos en cuarta a fondo, a más de 100 km/h. La jaula de Escapessilen aguantó bien y como cárnas sobre las cuatro ruedas seguimos en carrera, aunque con el jeep muy maltrecho. Los muchachos del equipo repararon todo y pudimos hacer un buen papel". Así se expresaba Víctor Yoldi, "number-one" del equipo Mercedes-Kolkham de Moreno.

NIÑAS SAFARISTAS- Mónica Mika y Daniela de Paredi, tripulaban el jeep Ika N° 419 de la Clase 4 cilindros Standard. No tuvieron mucha suerte, pero con belleza y simpatía pusieron la nota de color en la competencia.

CLASIFICACION GENERAL

7mo. Safari de la Costa - Villa Gesell - Cinco PP CC. con 89,10 km. + enlaces - Villa Gesell - Auto Club - 17 y 18 de abril de 1987.

Pos.	N°	Piloto-Copiloto	Cl-Marca	Tiempo
1°	19	Masson-Ortiz	L-Jeep-Ford Sprint	1h38m53s
2°	2	Yoldi-Martínez	L-Mercedes Benz 280	1h39m38s
3°	206	Paredi-Buchelli	6S-Jeep Ika-Ford	1h41m23s
4°	203	García-Maigor	6S-Jeep-Chevrolet	1h42m29s
5°	6	Alba-Berg	L-Estanciera-Sprint	1h42m42s
6°	210	Onoratti-Ferruccio	6S-Jeep-Chevrolet	1h48m24s
7°	202	Davila-Paccini	6S-Estanciera-Chevrolet	1h48m50s
8°	5	Anichini-Yaquet	L-Estanciera	1h49m16s
9°	289	Latrach-García	6S-Toyota 2,2	1h50m10s
10°	114	Viqueira-Viqueira	6P-Ford	1h50m29s
11°	9	Marchal-Morales	L-Lagarto-Ford	1h50m51s
12°	104	Berg-Suarez	6P-Jeep	1h51m30s
13°	227	Colantonio-Echeverría	6S-Jeep-Ford	1h51m47s
14°	290	Abuhaba-Restuccia	6S-Toyota 2,2	1h53m27s
15°	120	Jauregui-Bilbao	6P-Jeep	1h54m16s
16°	123	Pasqualini-Crowder	6P-Jeep-Tonno	1h56m13s
17°	17	Palomo-Palomo	L-Ford	1h57m56s
18°	1	Pereyra-Pereyra	L-Ford	1h59m43s
19°	414	Dager-Lubo	4S-Jeep Ika	2h00m01s
20°	128	Rodríguez-Fernández	6P-Jeep-Ford	2h00m11s

Promedio del ganador: 54,06 km/h.

Próxima competencia: 23, 24 y 25 de mayo en Mar del Plata.

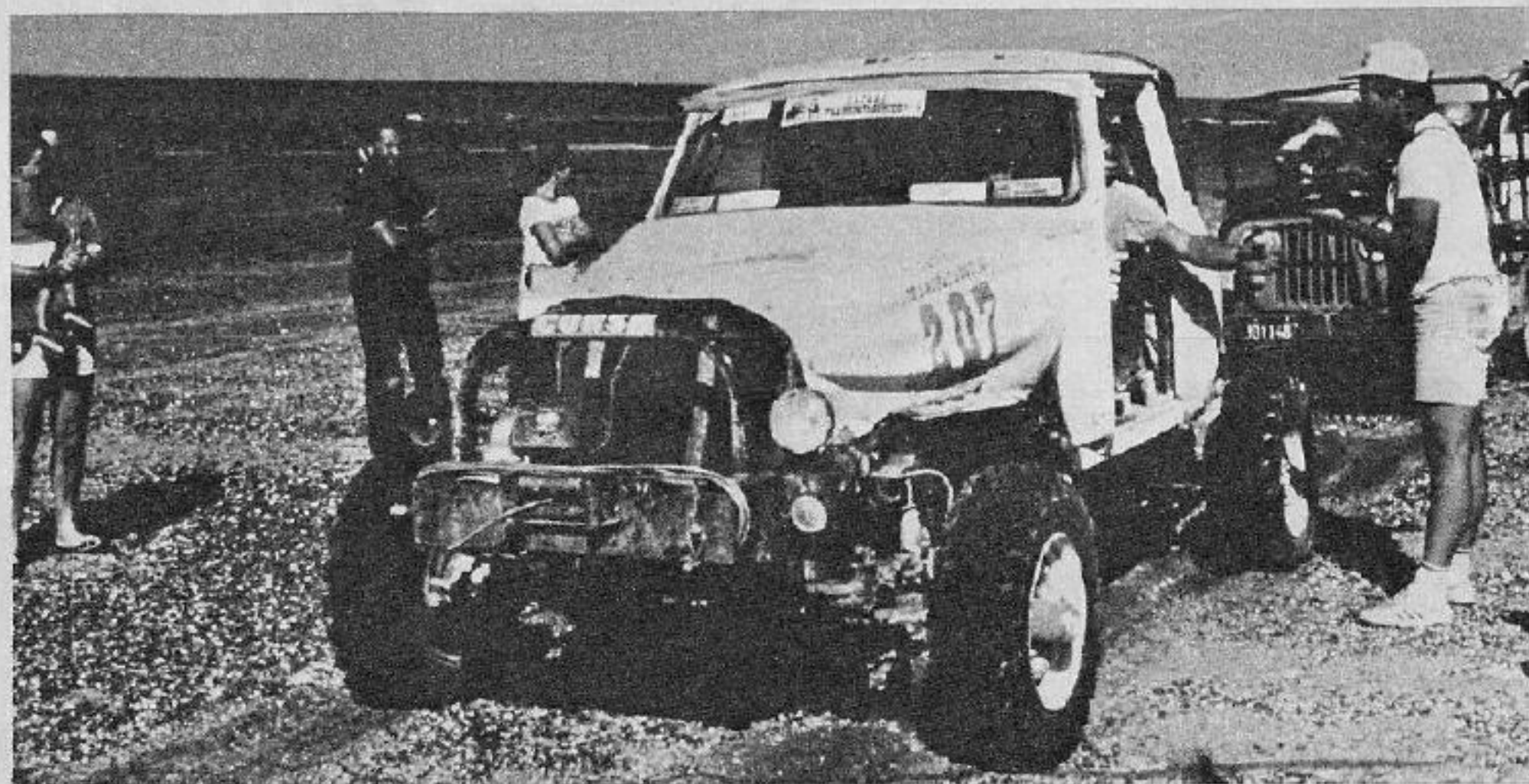
Referencias: L, Clase Libre; 6S, Clase 6 Cilindros Standard; 6P, Clase 6 Cilindros Potenciados; 4S, Clase 4 Cilindros Potenciados.

II Safari Transpatagónico

MIRANDO AL SUR

"Lalo" Martínez y Bianucci corrieron con esta mezcla de Rastrojero y Chevrolet V-8. En la foto, junto a "Coqui" Páramo, periodista de Río Negro.

Una competencia con tantas alternativas —y de tan peculiares características— ofrece sobrado material para el recuerdo. Aquí van algunos "coletazos" sobre hechos y hombres que formaron parte del Safari.



PERSONAJE

Tal como el año pasado, el Negro Rubén Lentini se erigió en el animador de todos los grupos y reuniones que originó el Safari. Chistes y chascarrillos con frecuencia non sanctos son propagados por el vozarrón del Negro casi sin solución de continuidad. Además, este mendocino —que es médico cirujano y fue requerido muchas veces para revisar a algún golpeado, para lo que siempre se prestó y sin bromear— es de los que "le abre el puño" al mango a su moto sin asco. Este año "La Parota" (tal el nombre que le puso a su Suzuki 400, con la que dialoga (?) y la reta cuando no anda bien) no le respondió como esperaba, y estuvo alejado de los primeros puestos. Pero no perdió el sentido del humor.

El año pasado, cerca de la finalización de la última etapa, logré fotografiarlo en el momento en que caía como un resbaloso paquete sobre las algas que cubrían un sector de playa. Eso le ocurrió una fracción de segundo después de lanzar una estentórea carcajada al ver que rodaba —diez metros delante suyo— su coterráneo Máximo Coco Ruiz. Castigo divino. Pero sigamos con el cuento de la foto.



Terminado el Safari, le informé que lo había escrachado, y que la foto saldría publicada. "¡Si me sacás así en la revista, te opero sin anestesia!", amenazó. Por supuesto, la foto salió. Este año, al finalizar una etapa en la que tuvo varios inconvenientes, me acerqué a preguntarle qué le había pasado, a lo que respondió: "¡Nada! ¡Todo bárbaro! ¡Me fue estupendamente bien! Si en toda la etapa no te vi a vos con la cámara por ninguna parte...!".

Ah, me olvidaba, con respecto a lo de la citada amenaza... el Negro es proctólogo.

J.M.A.

CERCA DEL DRAMA

Indudablemente, lo sucedido con José Luis Locascio en el Safari Transpatagónico cuando se extravió motivó numerosos comentarios. Esta es la versión del piloto rosarino, luego de la aventura vivida.

"Todo comenzó en la segunda etapa, pues a los 150 km de carrera no había ninguna marcación en el camino y éramos muchos perdidos. Yo me pegué muy feo en una grieta y por suerte conseguí ayuda de un baqueano y de otro motociclista. En ese accidente perdí una parte de la hoja de ruta y cometí el grave error de bajar hasta el río antes de pasar por siete cerros que estaban marcados; luego me costó mucho subir porque era muy empinada la baramba y además hacía mucho calor. La deshidratación y la falta de combustible fueron dos factores que nunca tuve en cuenta, el primero porque no pensé en lo que nos esperaba y el segundo porque tenía un tanque tipo París-Dakar con mucha autonomía. Cuando me quedé sin nafta me llevo un muchacho en su moto, pero él también estaba escaso de combustible y no podía llevarme, por lo que abandoné la moto, me aparté del camino y me fui hacia el río para poder tomar agua. En ese momento me perdí definitivamente.

"Estaba solo, lejos de la largada y de la llegada. La última persona que había visto estaba a unos ochenta o noventa kilómetros atrás en Paso Limay pero decidí nadar a la deriva hasta llegar a un punto donde la ruta de la carrera se juntaba con el río. Cuando llegué ya habían pasado todos y no había nada más que unos corrales vacíos. La temperatura bajaba y empecé a tener mucho frío; tenía miedo de dormir porque me podía congelar, pero las fuerzas ya no me daban. Esa noche la pasé muy mal, hacía agujeros en el suelo y me tapaba con tierra. Eso me gratificaba un poco porque mantenía el calor del día, pero al mismo tiempo me picaban las hormigas coloradas, así que me destapaba y seguía caminando, pero sin



dejar de titilar. Tenía hambre porque cuando largué la etapa no había desayunado. Al otro día decidí caminar por las huellas de la carrera pero como había tanta gente perdida no sabía si las huellas eran las correctas. Estando entre los cerros veía el río a lo lejos entonces decidí ir hasta el cauce, es decir volver a empezar, pensando en que el avión me iba a buscar. A lo lejos pude divisar una tapera, y cuando llegué a ella descubrí que estaba abandonada. Esa tapera fue como un palacio para mí, porque encontré algunas cobijas, un poco de azúcar y sal, pero fundamentalmente un techo bajo el cual pasar la noche. A todo esto el avión me pasó por encima más de diez veces, yo hice todo tipo de artilugios pero miraban hacia los cerros y no hacia el río donde yo estaba y por supuesto no me vieron. Eso me desmoralizó mucho y como ya se venía la noche me quedé dentro de la tapera. Al día siguiente pensé en seguir caminando en contra del camino de la carrera,

porque yo calculaba que si hacía seis kilómetros por hora en diez o doce iba a llegar hasta el último puesto que habíamos pasado. Caminé mucho y sufrí un accidente muy feo cuando me resbalé en una piedra y me caí sobre un cactus, eso fue como si me hubieran puesto cuarenta inyecciones todas juntas. Hacía tanto tiempo que estaba solo que pensaba que en Rosario todos se habrían enterado, y que estarían preocupados por mi salud.

Te cuento que en determinado momento me senté debajo de una planta que brindaba un poco de sombra, e inmediatamente se acercó un buitre que volaba alrededor mío, y al rato había varios más; eso me dio mucho miedo.

"Ese día caminé como quince kilómetros y realmente estaba agotado. Me tiré a descansar un rato, y escuché el ruido de un auto. Me incorporé inmediatamente hasta las huellas de un camino que estaba muy cerca y me paré a esperarlo porque vi que venía en mi dirección, pero a unos quinientos metros tomó por una bifurcación hacia otro camino que pasaba un poco más allá; yo grité, me desesperé, pero no me vieron y se alejaron. Eso me tiró el alma al piso. Enseguida escuché otro ruido y vi una polvareda. Saqué fuerzas de donde no tenía, y corrí desesperadamente hacia el otro camino. Llegué justo para interceptar a una camioneta. Me tiré sobre el capot, y vi que era Francisco Regunaschi, Mario Mantarello y un radioaficionado de Bariloche, justo la gente de mi equipo. No te imaginás lo que fue el encuentro, lloramos juntos como media hora y les comenté la afortunada casualidad de que justo ellos me encontraron primero que nadie, a lo que me contestaron que ellos eran los únicos que me estaban buscando. Yo no lo podía creer, porque un motociclista que se quiebre allí no dura más de seis horas, y todos saben que es muy fácil quebrarse corriendo en moto. La organización de la carrera no me pareció tan mala, pero lo que falló fue la seguridad. Desde ya te digo que volvería a correrla, peor mejor equipado que en esta oportunidad."

Marcelo Padín

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD

LOUZAÑO
COMPETICION AMORTIGUACION

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

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CANONERAS

● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

radaf

● SUSPENSION
● DIRECCION
● REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.

Envíos al interior
En Avda. La Plata se ofrece: Sábado 8,30 a 12 - 14,30 a 20 Domingo: 9 a 12,30 hs.

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

automundo

● SCALEXTRIC
● SEBRING ● LEONE

FOR MAYOR UNICAMENTE MARTES A VIERNES: 10,30 a 13,30 hs

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

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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

*** FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES ***

● BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

● REPARACION Y RECAMBIO
● CREMALLERAS
● BOMBAS
● CAJAS

AUTOS CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

RACING PARTS

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

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

BUZOS ANTIFLAMA

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

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS CON PARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR
BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583
Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL: 541-2694
70-6387

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

● CHEVROLET ● FALCON
● OPEL ● TAUNUS

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUELAS

SPINA HNOS.

● LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
● ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
● SEGURIDAD TOTAL **RUELAS SPINA HNOS.**

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

● SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA

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

CONSULTEMOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BNE. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

● ASIENTOS Y AGUJAS ● CONEXIONES, etc.
● SURTIDORES ● VENTAS POR MAYOR

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

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI

● Repuestos para bombas inyectoras
● Toberas ● Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

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

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

FERRAZZI
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

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

WINDTOP
Tubo automático para el motor de vapor

GRUMA
Tubo automático

PURIFIL

AUTO-MOVIL S.R.L.
Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital TEL. 683-1351 582-9001

H.B. Productores S.R.L. - Avda. Corrientes 3783 - B (1194) CAPITAL - TEL: 86-7734

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 152

6 de mayo de 1987

Monomarca del NOA, F-4T y Motociclismo en Tucumán

MARIO BERRAL EN LA APERTURA

San Miguel de Tucumán - El domingo 5 de abril, las tribunas populares del autódromo de esta capital, el "Nasif Estéfano", ubicado en el Parque 9 de Julio, muy cerquita del centro ciudadano, estuvieron colmadas de aficionados, como en las mejores épocas de nuestro deporte automotor. Es que en la pista de 2.720 metros se disputaba la fecha apertura de la temporada para tres categorías que concitan la atención del soberano: **Monomarca del NOA** (la de los Dodge/VW 1500), **Fórmula 4 Tucumana** (propulsados por motores Renault 850) y **Motociclismo** (125 Standard y 250 Nacional).

Monomarca del NOA.

Se disputaron dos series. La más veloz

fue la primera, ganada por Mario Berral, quien sacó más de siete segundos a Adrián Formoso. En la segunda, Lalo Formoso le ganó ajustadamente a José Nanni.

Berral, con el derecho a largar en el lugar de privilegio la final a 18, vueltas no desaprovechó la oportunidad y conservó la punta en todo momento. Quizá lo más espectacular de la carrera fue la lucha por el segundo lugar entre Olaz y Lalo Formoso, ganada por aquél, que llegó seis décimas de segundo antes que su rival a la raya.

Final, 18 vueltas: 1° Mario Berral (S.M. de Tucumán) 24m45s87/100 a 118,621 km/h. 2° Ramón Olaz (Ranchillos) 24m50s12; 3° Eduardo Formoso (S.M. de Tucumán) 24m50s70; 4° Miguel López

(S.M. de Tucumán) 24m55s99; 5° Adrián Formoso (S.M. de Tucumán) 24m57s64; 6° José Nanni (Tafi Viejo); 7° Héctor Farina (La Banda, Sgo); 8° Cachín Díaz (Concepción); 9° Pedro Hael (Concepción); 10° Emilio Humbert (S.M. de Tucumán); 11° David Naufre (S.M. de Tucumán); 12° Nicolás Petrich (Frias, Sgo.).

Fórmula 4 Tucumana

Acá se corrió una serie única a 12 vueltas, correspondiéndole el triunfo al campeón de la temporada anterior, el veterano Rodolfo Crespo, que no tuvo mayores inconvenientes para alzarse con los primeros nueve puntos del 87, ya que superó por nada menos que diez segundos a Luis Mario Berral. El clasificador oficial fue el siguiente:

Final, 12 vueltas: 1° Rodolfo Crespo (S.M. de Tucumán) 15m56s15/100 a 122,892 km/h. 2° Luis Mario Berral (S.M. de Tucumán) 16m06s08; 3° Reynaldo Bra-

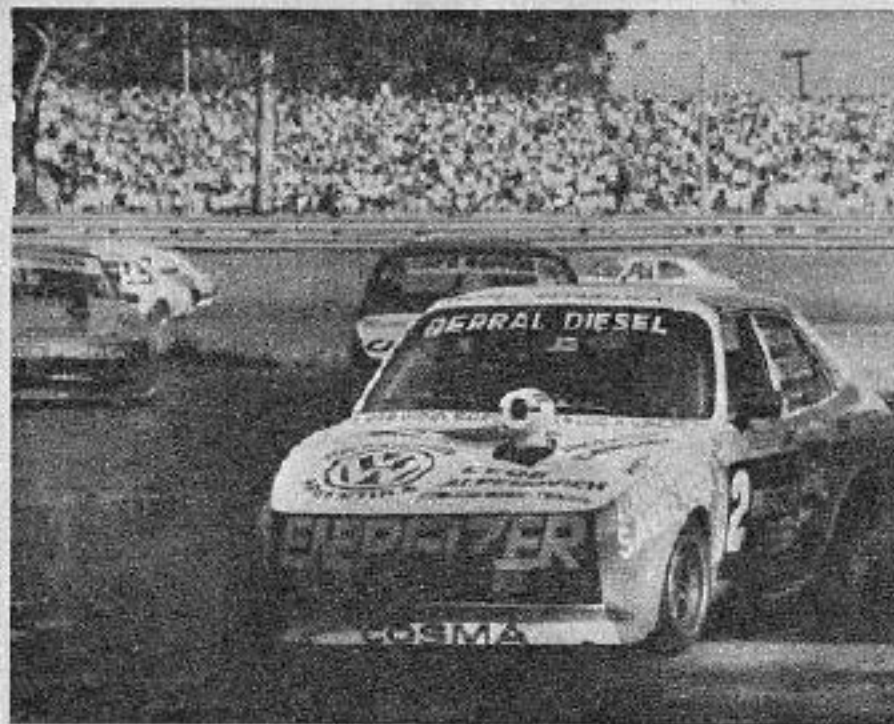
vo (S.M. de Tucumán) 16m09s98; 4° Miguel Reginato (S.M. de Tucumán) 16m13s31; 5° Lito Mohamed (Concepción) 16m13s74; 6° Juan Fogliata (S.M. de Tucumán); 7° Carlos Abregú (S.M. de Tucumán); 8° Juan Carlos Morales (S.M. de Tucumán), todos con las doce vueltas.

Motociclismo

En 125 cm³ Standard sobre 8 vueltas ganó Luis Mazzuco (Kawasaki) en 12m35s26/100; 2° Aldo Mascanfroni (Suzuki) 12m39s34; 3° Carlos Mendoza (Yamaha) 12m40s07.

En 250 cm³ Nacional, el triunfo correspondió al heredero de un apellido ilustre de nuestro deporte, Juan Lara, quien con Zanella estableció para las 10 vueltas 13m18s41/100; 2° Raúl Lombardo, (Zanella) y 3° Tito Cano (Zanella).

(Informe de Harry W. Gray. Fotos Diario La Gaceta)



El subcampeón Mario Berral rumbo al triunfo en Monomarca del NOA. Observar las tribunas colmadas.



Rodolfo Crespo, N° 1 de F-4 Tucumana, fue también el N° 1 en la primera fecha. Acá hay cuerda para rato...



Juanito Lara, ganador en las cuarto litro, echa un vistazo a su seguidor.

Fórmula 2000 y T.C. Venadense en Firmat

PETRICH Y OSCAR PAULTRONI PEGARON FUERTE

Villa Cañas, SF - Luego de algunas postergaciones, las populares categorías del sur santafesino, **Fórmula 2000** y **TC Venadense**, corrieron el telón y se pusieron en Firmat ante la consideración de un público tan numeroso como entusiasta y expectante. Fue el 12 de abril pasado, en el circuito de 1.550 metros (de tierra compactada) del Club Argentino de esa localidad.

Jorge Calore -la revelación 1986 de la F-2000- fue el más veloz en las pruebas de clasificación de los monoplazas, pero apenas separado por centésimas de Horacio Savino y del campeón Alfredo Polinori. No mucho más lejos, en el reloj, aparecían entonces Rizzo, Petrich y Cabodevilla.

En la primera serie de Fórmula 2000, el dominio de Polinori terminó cuando su bomba de nafta dijo

basta, ganando el hughense Alberto Arrieta, con el Peugeot de Reybel. La segunda serie fue ganada por Daniel Zanotti, que le sacó poco más de un segundo a Savino.

El espectáculo de la final se frustró en gran medida, ya que en la segunda vuelta se embisten a la entrada de los mixtos los tres punteros, Arrieta, Calore y Savino, quienes ahí dejaron sus esperanzas de comenzar bien el año. Blázquez queda puntero pero con Petrich a sus escapes, quien al final sería el ganador.

Clasificación F-2000: 1° Raúl Petrich (Peugeot/Maria Teresa) 18m04s90/100 a 102,867 km/h. 2° Angel Blázquez (Taunus/Rosario) 18m07s17; 3° Alfredo Polinori (Renault 18/V° Cañas) 18m15s32; 4° Daniel Zanotti (Taunus/V° Cañas) 18m21s43; 5° Manuel Cabodevilla

Taunus/Pufino) 18m21s78; 6° Horacio Rizzo (Peugeot/Carmen) 18m24s77, todos con 20 vueltas.

El TC Venadense entusiasma más al público por su espectacularidad. Los trabajos de pretemporada se manifestaban a la vista en la presentación de los autos y menos obviamente en las plantas motrices con más caballos. En esto último se llevó las palmas el campeón Oscar Paultroni, quien hizo suyas clasificación, serie y final. Dentro del segundo clasificaron otros cinco pilotos: Vanrell, Salse, Palmieri, Lorenzetti y Juan Carlos Paultroni.

Las series del TC tuvieron gran interés y fueron victorias para Paultroni (Oscar) y Carlos Venrell. En la final fueron muchos los autos que acusaron problemas. El único -o casi- impecable fue el campeón, quien ganó pese al sobresalto pro-

ducido por unos dibujos raros en el mixto, fruto de una gran mancha de aceite. El aceite y el exceso de riego provocaron además trompos, semitrompos y derrapes incontrolados, para la delicia de cierta parte del público.

Clasificación final TC Venadense, 19 vueltas: 1° Oscar Paultroni (Ford/Alcortia) 17m26s41/100 a 101,416 km/h. 2° Carlos Vanrell (Ford/V° Cañas) 17m28s83; 3° Alberto Palmieri (Ford/Cañas) 17m59s83; 4° Juan C. Paultroni (Torino/Alcortia) 18m00s20; 5° Enzo Lorenzutti (Ford/Carmen) 18m02s54; 6° Ernesto Domingo (Ford/La Vanguardia) 18m04s46.

(Informe de Omar Angel Garavano)

Motociclismo CAM en Fuentes

AMOROSO, DAGMA, RAMOS Y COLASILLI

Córdoba - La localidad de Fuentes, en el sur santafesino, por intermedio del Club Atlético Argentino fue la encargada de inaugurar la temporada 1987 del Certamen Argentino de Motociclismo (de velocidad en óvalos de tierra). El circuito de 570 metros se presentó impecable, la organización fue excelente lo que unido a un hermoso día y a un centenar de motociclistas de las cuatro clases intervinientes aseguró un buen espectáculo al numeroso público.

Categoría escuela

Abrieron el fuego las "pumitas" con motores Sachs 93 cc. Hubo una interesante batalla única ganada por el pequeño Colasilli, un bravo piloto pese a su corta edad.

1° Germán Colasilli (Los Surgentes, Cba.) 70,100 km/h de promedio; 2° Miguel Mejías, hijo (Córdoba); 3° Ariel Delgado (Freyre, Cba.); 4° Ariel Mattei (Casilda) y 5° Germán Virgilito (Bel Ville). **Nota de la redacción:** si no nos equivocamos, todos estos chicos llevan apellidos de importantes pilotos en actividad o recientes, de quienes son hijos o sobrinos, prolongando así tradiciones familiares. Lindo, ¿no?

Promocional 108 cc.

Se hicieron series a 10 vueltas ganadas por Sergio Ancharuk y Sergio Bar luego de durísimas batallas. En la final hicieron la punta Marina, Muratore y Fontanini, pero al promediar la carrera se observaba el notable avance de Ramos, quien faltando dos vueltas pasó a la vanguardia hasta el final.

1° Norberto Ramos (Zanella-RF/Española, SF) a un promedio de 77,800 km/h; 2° Marcelo Muratore (Zanella-RF/Bell Ville, Cba.); 3° Rogelio Fontanini (Zanella-RF/Española, SF); 4° Marcelo Bravo (Zanella-RF/Córdoba); 5° Daniel Merki (Zanella-RF/Española,

SF) y 6° César Crescimbeni (Zanella-RF/Justiano Posse, Cba.).

100 cc L.P.

Las series fueron aquí para Oscar Salicruz y Juan Dagma. Pero en la final es el bonaerense Amoroso quien marca el rumbo, seguido por Delgado, Dagma, Mejías, y el resto. En la sexta vuelta cuando iban todos muy apretados, rueda espectacularmente el puntero, todos lo esquivan bien y Dagma se apodera de la punta que ya no deja hasta el banderazo, pese a los intentos de Delgado y Mattei.

1° Juan Carlos Dagma (Zanella-RF/Pergamino, BA) a 80,105 km/h de promedio; 2° Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba.); 3° Héctor Mattei (Zanella-RF/Casilda, SF); 4° Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF); 5° Miguel Mejías (Zanella-RF/Córdoba) y 6° Sergio Galdini (Zanella-RF/Fimat, SF).

200 cc L.P.

En esta clase, la mayor, ganaron las series Hugo Boscarol y Jorge Lacunza. Con el verde del semáforo de la largada final, Carlos Delgado picó adelante seguido por Lacunza, Boscarol y Franck. Cuando transcurría la 8ª pasada, Lacunza supera a Delgado en maniobra discutida, provocando la rodada del freyrense /sin consecuencias personales— aprovechando el niño terrible de Villa Adelina, Néstor Amoroso, para encontrar el lugar por donde pasará y escapar hacia la victoria.

1° Néstor Amoroso (Zanella RK/Villa Adelina, GBA) a 84,150 km/h; 2° Jorge Lacunza (Zanella/Saladillo, BA); 3° Hugo Boscarol (Zanella-Tosticarelli/Suardi, SF); 4° Pedro Avila (Zanella-Trajial/Goya, Ctes); 5° Norberto Gatti (Zanella-Montiel/Santa Fe) y 6° Roberto Pairetti (Zanella-Trajial/Gálvez, SF).

(Informe Roberto Maldonado-Motokart)

Fiat 600 SM, Limitada Belgranense, TC Biplaza y F-3 Bonaerense en Dolores

LA TARDE DE LOS CAMPEONES

Las categorías Turismo Competición Biplaza, Fórmula 3 Bonaerense, Fiat 600 Standar Mejorado y Limitada Belgranense se presentaron el domingo 5 de abril en el autódromo de Dolores, en una tarde favorable a los campeones, ya que triunfaron los titulares de 1986, es decir, Juan Carlos Lul, en Fiat 600 SM, Gustavo Fonzín en TC Biplaza y Mario Urruty en Belgranense; Oscar Moreiro se transformó en el primer ganador de la historia para la novísima Fórmula 3 Bonaerense.

Estas fueron las clasificaciones finales:

Turismo Competición Biplaza: 1° Gustavo Fonzín (Ford Tigre); 2° Marcelo Fonzín (Ford Tigre); 3° Jorge Costa (Chevrolet Remedios de Escalada); 4° Osvaldo Ballesteros (Ford Ramos Mejía); 5° Juan Russo (Chevrolet-Lanús); 6° Jorge Sánchez (Chevrolet-González Catán); 7° Juan Skripzuk (Chevrolet-Florencio Varela); 8° Salvador Giurlo (Chevrolet Luis Guillón); 9° Oscar Gamari (Chevrolet

Ciudadela); 10° Rubén Álvarez (Ramos Mejía). **Campeonato:** G. Fonzín 35 puntos; M. Fonzín 23, Doce Portas 20, Costa 14, Giurlo 13.

Fiat 600 Standar Mejorado: 1° Juan Lul, 2° Fernando Lobo, 3° Mario Fulgheri, 4° Fabián Cordioli, 5° Lucas Rombolo, 6° Ricardo Seif, 7° Domingo Solano, 8° Hugo Russo, 9° Raúl Alfaro, 10° Reinaldo Barbuto. **Campeonato:** Luis 40 puntos, Fulgeri 24, Sarrode-Lobo 15, Cohelo-Cordioli 10.

Limitada Belgranense: 1° Mario Urruty (Jeep Gral. Belgrano); 2° Walter Foragallo (Ford A La Plata); 3° Javier Giuliano (Jeep San Miguel del Monte); 4° Juan Firmani (Jeep Gral. Belgrano); 5° Fernando Napoli (Jeep Gral. Belgrano); 6° Jorge Soneira (Jeep Sarandí).

Fórmula 3 Bonaerense: 1° Oscar Moreiro (Jeep Sarandí); 2° Alfredo Núñez (Jeep Sarandí); 3° Pedro Laser (Jeep Sarandí); 4° José Jankowicz (Jeep Wilde); 5° José Rasia (Jeep La Florida); 6° Alberto Corona (Jeep Lezama).



Juan Carlos Dagma, el Califa de Pergamino, ganó una final de características épicas.



El chiquitín Colasilli se prepara a saludar al público llevando la cuadrícula.

Rally del NEA en Resistencia

CUBAS-FARIAS EN LA GENERAL

Resistencia, Chaco - Se cumplió aquí, en trazados de tierra adyacentes a esta capital provincial, la fecha inicial del Campeonato de Rally del Nordeste Argentino, con la participación de pilotos paraguayos, misioneros, correntinos, santafesinos y chaqueños.

La organización fue compartida por la local Asociación Volantes del Nordeste y la bonaerense Asociación Turismo Provincial, fiscalizando la Federación Chaqueña. La prueba se cumplió en dos etapas: el sábado 28 de marzo se hizo la primera, con tres PP.CC. de 10 km (idéntico trayecto) en las afueras de Resistencia. El domingo 29 de marzo se realizó la segunda etapa, que consistió seis pruebas clasificatorias. La primera a Puerto Tyrol por una cerrada picada de 30 km; la segunda, largando y llegando sobre la Ruta 11 y la tercera, uniéndose Margarita Belén con la Rotonda de Cerámica Toba, en las afueras de esta. En total fueron 250 km de primes.

El primer prime del sábado marcó con el triunfo de los paraguayos Vargas-Elizeche, la tónica de lo que serían los dos restantes de la primera etapa.

Con un Escort RS 2000 ganaron las tres PP.CC. A Germani-Pereiti (Peugeot 504 de Tostado, Santa Fe) en el inicial le cupo ser escolta, pero en la segunda prueba abandonaron por rotura de caja. Los asunceños González-Nicora con un VW Gol 1600 fueron segundos en los dos restantes.

Tras la primera etapa Vargas-Elizeche (Escort) superaban entonces por casi medio minuto a González-Nicora (VW Gol), por 40 segundos a Cubas-Farías (Datsun 160 J), por 50 segundos a Jambrina-Sosa (VW Gacel) encolumnándose luego Barchini-Cruz (Nissan 2000), Pirovano-Otazo (Mitsubishi Lancer), Muniagurria-Kosciuk (VW Gol 1800), J.C. Gómez-Mirkin (Renault 12) y Spaciuk-Spaciuk (Escort XR3). En la clase chica puntuaba el debutante García-García (Fiat 128 1.100 cm³ (Pediata de Resistencia, debutante con auto alquilado a Salgado Nash).

Hubo quienes ya el sábado anduvieron a los vuelcos. Así, desertaron tras tumbar Espindola-Moure (R-18), Pintos-Barreto (Escort), Laterza-Izaguirre (Datsun) y Napouli-Pezzino (Escort), este últi-

mo en la primera curva de la carrera. Lamentable fue el episodio que vivió Vargas: el paraguayo se enteró tras vencer en la primera etapa que había muerto nada menos que su señora madre, hecho que provocó, como es de imaginar, el pesar general.

En el primer prime del domingo la novedad fue el vuelco de Vargas, que no pudiendo llegar a tiempo para el velatorio de su madre, siguió corriendo, aunque lejos de las condiciones anímicas ideales para ello. En el siguiente tramo fue Barchini quien se dio vuelta, abandonando también el IAVA de Echeveste por rotura de motor. González y Cubas ganaron las dos primeras PP.CC. y Pirovano la tercera, con lo que Cubas pasaba a liderar promediando la etapa. En la PC 7, se produce el vuelco de E. González-Nicora, que venía haciendo una excelente carrera desde el comienzo.

De ahí hasta el final no se modificó demasiado la situación, ya que Cubas y Pirovano lucharon por la punta, ganando aquél la carrera por menos de un minuto y medio. Juan Carlos Gómez, pe-

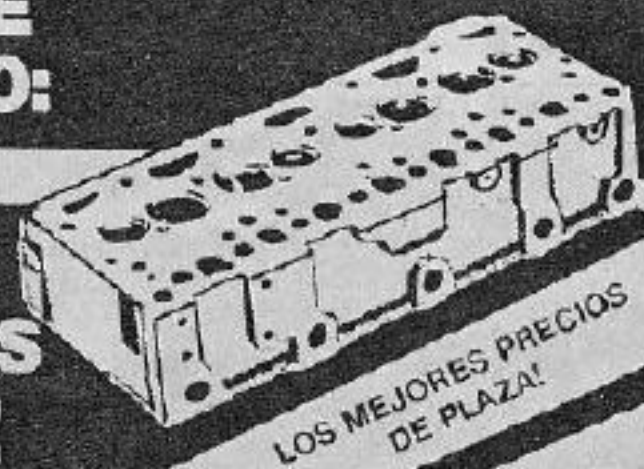
se a sufrir inconvenientes repetidos con la nafta, se aseguró el tercer puesto (otra vez el mejor argentino) con el auto armado por el Negro Suárez.

La clasificación final fue:

1° Cubas-Farías (Cl 5-Datsun 160 J/Asunción, PY) 1h52m20s; 2° Pirovano-Otazo (Cl 2-Mitsubishi Lancer 1600/Asunción, PY) 1h53m44s; 3° J.C. Gómez-Mirkin (Cl 2-Renault 12/Posadas, Mnes, RA) 1h59m00s; 4° Muniagurria-Kosciuk (Cl 5-VW Gol 1.8/Posadas, Mnes, RA) 2h00m08s; 5° Gallupi - Maciel (Cl 1-Datsun 120/Asunción, PY) 2h03m01s; 6° García-García (Cl 1-Fiat 128/Resistencia, Ch, RA) 2h03m42s; 7° Spaciuk-Spaciuk (Cl 2-Escort XR3/Apóstoles, Mnes, RA) 2h05m09s; 8° Salguero-Takaaki (Cl 2-Datsun/Asunción, PY) 2h06m04s; 9° Calvo-Aliu (Cl 1-Fiat 147/Pto Iguazú, Mnes, RA) 2h07m34s; 10° Serrano-Zpevak (Cl 2-Fiat 128/Eldorado, Mnes, RA) 2h09m29s; 11° Salvatore-Ligios (Cl 1-Fiat 147/Corrientes, RA) 2h09m30s; 12° Gamarra-Romero (Cl 1-VW Escarabajo 1300, Asunción, PY) 2h14m00s y 13° J. González-Mazi (Cl 1-VW Escarabajo 1300/Asunción, PY) 3h00m28s.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES **TANDILBER**

INDUSTAP

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

FIAT 600 • 125 • 128 • 147 • 131 • 132

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ARARTH - ALCUETTI - PITTATORE)

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

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1548)

Nombre y apellido.....
Domicilio.....
Ciudad..... Prov.....
Curso.....

APRENDA Y TRIUNFE ELIJA UN CURSO:

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

Títulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO
PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA - C.C. 40
(1678) - CASEROS - BS. AS.



EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

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

- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- CASTROL RACING

Juan B. Justo 4300 - Tel: 543-5201

CUBIERTAS WALTRAC BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL: 541-2694 70-6387



EL NEGRO JUAREZ COMPETICION



TAPAS DE CILINDRO Pulido y mecanizado para TC - TN y standard B. de Montegudo 1776 MARTIN CORONADO

- Inyección para Motor Dodge GTX V8 Completa. Bielas Camillo. Gajas Herland-MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo. Parrilla Faroles completos y Tacos de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

TAPAS DE CILINDRO



- Especialidad en T.C. • Tapa de cilindro para competición
 - Múltiples y Potenciación • SIMBRON 1833.
- SAN JUSTO. TEL. 650-8486

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES



Acasuso 1393-1525. OLIVOS. 795-9864 791-4121 (Alt. Av. Mitre 3200) (1036) BS. AS.

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

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

F.A.D.E.S.

- BUTACAS
 - JAULAS DE SEGURIDAD
 - CINTURONES ARNES
- TC - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGUERO 1813. esq. H. Irigoyen. FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES LUBRICANTES MITRE

- AGENTE OFICIAL
- COMPETICION
- BATERIAS PRESTOLITE

AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO 88-9857 Envíos al Interior

ESCAPES Y SILENCIADORES



MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS STANDARD Y COMPETICION
WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4285

LLANTAS DE COMPETICION

- T.C. 2000
- F2 Limitado-Nacional
- F. Renault Argentina
- F.2 Codmar y Entrecor
- F-5 Turismo clase 2, 3 y 4
- SPORT PROTOTIPO
- 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



EN UNA OPERACION RESULTADOS:

3

- * 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

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. 3 760-3511

"COBRA" LA CARROCERIA PLASTICA TOTAL TRIUNVIRATO 1750.



- Mas resistente por su espesor y bastidor de anclaje adosado a la carrocería.
- En caño de 20 x 40 x 2 mm.
- Construcción sandwich en el piso.
- Parabrisas estampado en chapa. Jeep CJ5 y CJ7.
- Colores a elección o pintura acrílica bicapa, metalizada, techos duros, paragolpes, defensas, tranqueras, etc.

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CANONERAS
• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL
BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL: 92-7781

SERVICE DIESEL BARRACAS

• BANCO DE PRUEBA BOSCH •
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES
JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

ALBERTO J. DAPORTA

• ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES •
• ALINEACION DE DIRECCION
• BALANCEO DE RUEDAS
• PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION •
* Turismo Camaleira * TC 2000 * Rally
* TC Bonaerense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *
Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939



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

**ACTIVIDAD
ZONAL EXTRA**

II Rally de Chascomús

RARA MEZCLA DE POLVO Y BARRO



ACCIDENTE FATAL

Cuando transcurría el primer prime, se produjo un lamentable accidente que costó la vida a uno de los participantes, Juan Muñiz Moure, navegante del Peugeot 504 pilotado por Eisner. A unos 2000 metros de la largada, en una zona de curvas rápidas —en las que por precaución la organización había impedido la presencia de público— la máquina se despidió y volcó, despidiendo al navegante, el que de acuerdo a todos los indicios **no estaba atado**, quien falleció cuando se lo trasladaba al hospital.

De observaciones practicadas en el auto siniestrado, pudo comprobarse que la jaula había resistido perfectamente el impacto, que las butacas estaban firmemente aseguradas al piso y que los cinturones estaban completamente asegurados a sus anclajes.

Moure debutaba en esta carrera como navegante, y de acuerdo a lo referido por el largador de la P.C. (Juan Rolia) estaba desatado cuando se presentó el Peugeot a largar. Se le avisó que así no se le daría la partida y accedió a hacerlo. Se lo veía nervioso y la única explicación que se nos ocurre es que se sentía mal con los cinturones y volvió a desatarlos una vez largado el auto en carrera. La inexperiencia quizá, le hizo incurrir en este garratán error. El piloto, por otro lado, no sufrió más que una crisis nerviosa, y no daño físico. El sí, había usado los cinturones de seguridad, como corresponde.

Por otra parte es de destacar que un vehículo de la organización recogió al navegante casi inmediatamente de ocurrido el percance y lo trasladó al nosocomio, adonde llegó apenas cinco minutos después de producirse el vuelco.

Esto no puede atribuirse ni a la fatalidad, ni al destino, ni siquiera al riesgo normal que implica participar en una carrera de autos. Debe sí, imputarse a una negligencia provocada por la inexperiencia, transgresora de elemental norma de seguridad.

Juan Muñiz Moure, casado, de 32 años, era casi desconocido en el ambiente del rally provincial pero su muerte causó, como es de imaginar, estupor y congoja. Tenía una industria de plásticos, y su vinculación con el automovilismo estaba dada por la provisión de elementos tales como trompas (trabajos para Herceg y para los Nissan del CAP, entre otros). Su absurda muerte enlutó el rally, y los pilotos le rindieron homenaje suspendiendo la segunda parte de la etapa del sábado y dando una vuelta simbólica al trazado.

Que en paz descanse.

C.N.





Sábado con buen tiempo y domingo con lluvias, creadoras de sorpresivos parches de barro que provocaron muchos abandonos por salidas del camino, caracterizaron al 2° Rally de Chascomús. Lonati, Faini, Vanelli, Sassi y Juchet, ganaron las clases. Hubo que lamentar un accidente mortal.

La tercera fecha del provincial de rally convocó a los bonaerenses (y algunas santatesinos y cordobeses) a disputar catorce pruebas clasificatorias por caminos en excelente estado en los alrededores de Chascomús. Más de sesenta acudieron a la cita, que por las características del terreno favorecía a los autos veloces, ergo los Gacel y Fiat 1.5 en detrimento de los robustos Renault 12, por hablar de clase 2. Por supuesto que Lonati con el R-18 y algunos de los Peugeot veloces como los de Lousiá y Maglione estarían en la conversación.

El sábado, alrededor de la laguna, Tubal-Valerio con el SE 1.5 fueron la sorpresa al sacar cinco segundos al R-18 en los 18.5 km de recorrido. Tras ellos, como era de esperar, se ubicaban tres Gacel (los "gordos" de los debutantes con la marca, los mellizos Faini, el del madariaguense Flores-Abineme y el "flaco" de los primos Carlos y Fernando Maisonnave), tras ellos, a su vez, otros dos Super Europa, llevados por Marino-Ghilini y por el local Romano Piñeyro (auto que ganó en San Pedro en manos de Tubal, su anterior dueño). Luego venía Maglione-De los Santos y recién después el primer R-12 en manos del cada vez más afiatado Marcelo Alliberti.

En la clase 1, el campeón Rica-Elordi (Fiat 147) aventajaba por 14 segundos a Catera-Olivero y por cinco más a

quien resultaría ganador de la carrera, Mario "Carluchito" Vanelli; luego en la de los "milicien" seguían Andrés-Martínez, Spataro-Peyton y el cordobés (campeón argentino 1985) Rasetto, quien compartió la conducción con el debutante Arzeno, en un auto con motor de Siragusa.

En la clase 5, punteaba el Subaru de Bayona-Enriquez y en la 8, el platense Guillermo Juchet sobre los necochenses Cazabat, ambos con Citroën.

El domingo llovió. Pero con una particularidad por sectores. Los autos venían envueltos en una nube de polvo y de pronto se encontraban con parches de barro. Eso provocó que muchos quedaran al costado del camino, enterrados hasta los ejes en las zanjas. Así les pasó a Tubal, a Batisteza, a Carlos Maisonnave, al Torino de Escribano, a Rica (que después zafó y llegó último en la general).

Lonati y Faini se afirmaron en la punta, Flores se retrasó algo debido a que eligió la tranquilidad de usar pantaloneras constantemente (como Marino) lo que lo frenó en lo seco. Caputo y Maglione habían roto los embragues y en cuanto al otro Peugeot, el de Lousiá-Garavano, se había retirado tras conocer el desenlace del accidente de Elser, con quien compartía el auxilio.

Muy meritorio lo de Carluchito Vanelli, que apuró en los últimos cuatro primes, cuando se enteró de que estaba a más

de dos minutos del líder, jugándose con las NRD de seco. El auto armado por Juan Angeletti (leva Balestrini), respondió y los pasó a Catera y a Spataro, dos hombres de fuerte manejo.

En resumen, en la clase 3 ganó Lonati pagando dos con cero cinco. Segundo (y obteniendo la prioridad de largada "B", en su segunda carrera) el marplatense Shang que nos dijo antes de largar "que venía sólo a pasear".

En la Clase 2, Faini-Faini mostraron una vez más que están para cosas mayores. Su paso a las huestes de VW (cada vez más numerosas) no pudo haber sido más oportuno. Flores, sumó su tercer segundo puesto consecutivo y lo pasó a Tubal en el Campeonato. Tubal fue el gran perdedor, ya que venía ganando la general por medio minuto cuando el chocolate lo detuvo. El desquite puede estar en Villa Dolores, con el R-18.

La clase 1, mostró la habitual paridad y conculcanta lucha. En la 5, ganó sólo el viejo Opel de Sassi, quien pese a sus modestísimos recursos se dio el gusto de sumar 25 puntos, tras los abandonos de todos sus rivales.

En la clase 8 (como es costumbre recorrió un 60% del recorrido) Juchet confirmó sus condiciones haciendo rendir al máximo al 3CV, y ya piensa en el paso a una clase mayor.

Un rally éste que dejó satisfechos a todos. Con la amargura y el dolor del hecho que comentamos en recuadro.



1 - Lonati-Madero, en su segundo triunfo total de 1987. Indudablemente, es el scrach. 2 - Los Faini (Carlos y Daniel) reaparecieron con un cambio: ahora con Gacel y triunfando. 3 - Marino desechó las pantaloneras para tratar de emparejar a los veloces VW. Fue tercero en su clase. 4 - "Circo" Madero, Eduardo Lonati, Carlos y Daniel Faini. Están contentos. 5 - Juchet ganó en la 850. El Platense ya anda con ganas de ganar centímetros cúbicos... 6 - Spataro-Peyton se estaba acercando al podio. Fue segundo de Vanelli - Ajzogaray, tras brillante tarea. 7 - Sassi y su viejo Opel Mantarraya. Fue el único en llegar en la 5, pese a innumerables problemas.



CLASIFICACION GENERAL

II° Rally de Chascomús - 3° fecha del Campeonato Bonaerense de Rally - Organización Asociación Turismo Provincial y Club de Leones de Chascomús - Doce PP.CC. más enlaces (355,30 km de PP.CC.) - 25 y 26 de abril de 1987

Pos.	N°	Piloto-Navegante	Cl.-Marca/Procedencia	Tiempo
1°	1	Lonati-Madero	3-Renault 18/Temperley, BA	2h04m48s
2°	11	C.Faini-D.Faini	2-VW Gacel/Quilmes, BA	2h06m45s
3°	6	Flores-Abineme	2-VW Gacel/Madariaga, BA	2h09m42s
4°	8	Marino-Ghilini	2-Fiat SE 1.5/La Plata, BA	2h12m10s
5°	23	Romano-Piñeyro	2-Fiat SE 1.5/Chascomús, BA	2h21m37s
6°	42	Schang-Rodriguez	3-Peugeot 504/Mar del Plata, BA	2h23m15s
7°	24	Odnizola-A.Descoffe	2-Renault 12/Buenos Aires	2h25m10s
8°	31	E.Maisonnave-H.Mal'Ve	2-VW Gacel/Cnel. Suárez, BA	2h25m57s
9°	26	A. Muzzin-Dellarodella	2-Renault 12/Olivos, BA	2h26m46s
10°	49	Samplero-Samplero	2-Fiat 128 1.3/Marcos Paz, BA	2h27m23s
11°	21	Santos-Macchi	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h27m53s
12°	39	Vanelli-Ajzogaray	1-Fiat 128 1.1/Olivos, BA	2h30m44s
13°	34	Spataro-Peyton	1-Fiat 147/Lanús, BA	2h32m05s
14°	37	Catera-Olivero	1-Fiat 128 1.1/La Plata, BA	2h32m57s
15°	33	Beroldi-Truco	1-Fiat 128/XX	2h34m48s
16°	36	Andrés-Martínez	1-Fiat 128 1.1/Lincoln, BA	2h36m02s
17°	29	Tavolero-Tavolero	2-Fiat 128 1.3/Lanús, BA	2h36m33s
18°	66	Sasa-Moya	2-Renault 12/Madariaga, BA	2h36m37s
19°	20	Alliberti-Sánchez	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h37m53s
20°	41	Vaccario-Silva	1-Fiat 147/Lanús, BA	2h38m10s
21°	35	F.Landiscina-Valles	1-Fiat 128 1.1/Perdicos, ER	2h40m26s
22°	32	Rabow-García	1-Fiat 128 1.1/Buenos Aires	2h42m57s
23°	60	Zanel-González	2-Fiat 128 1.3/Buenos Aires	2h45m27s
24°	40	Pérez-Manil	1-Fiat 128 1.1/Berazategui, BA	2h46m27s
25°	59	Spacaretella-Sp'lla	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h46m54s
26°	25	Marcó-Griwiniec	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h48m11s
27°	47	Sassi-Giote	5-Opel 180k/Buenos Aires	2h50m52s
28°	63	Reyna-Pereda	1-Fiat 128 1.1/XX	2h55m00s
29°	22	C.Muzzin-Martini	2-Renault 12/Olivos, BA	2h56m47s
30°	14	Rica-Elordi	1-Fiat 147/La Plata, BA	2h59m32s

Promedio de Lonati-Madero: 122.740 km/h.

Ganaron PP.CC. no se suministró el dato.

Clase 8: 1° Juchet-Pereyra (Citroën 3CV/La Plata) 1h41m56s. 2° Rodríguez-Pérez (Fiat 600 Lanús) 1h47m23s; 3° Cazabat-Cazabat (Citroën 3CV/Necochea) 1h47m48s.

Próxima fecha: 16 y 17 de mayo, en Coronel Suárez, válido también por la Copa Rioplatense, de la que participarán pilotos uruguayos y argentinos.

En Paraná, Redolfi alcanzó otra victoria en Datsun; y en Nissan 300 ZX...

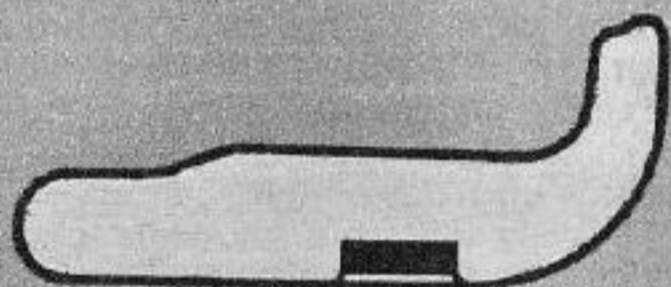
OLMI APROBADO POR "COCHO"

1. Hugo Olmi soportando el asedio de "Cocho" López. Este hizo todo lo posible pero no le alcanzó para superar al ex campeón de Turismo. 2. Hugo Redolfi lidera el pelotón en la partida, seguido por Walter Alifracco. Reunión en boxes "Cocho" López, el excluido Oltra y "Juanjo" Monteagudo (preparador del primero)

Por primera vez en mucho tiempo, el bicampeón del C.A.P. fue batido sobre la pista por uno de sus jóvenes colegas. En efecto, Hugo Olmi rindió con honores el examen a que lo sometió "Cocho" López. Por su parte, Hugo Redolfi se rehizo de un accidente sufrido en la clasificación, obteniendo otro notable éxito.

por NESTOR LADICIA
Fotos: Juano Fernández y M.P.

FICHA GENERAL



Fecha: 3 de mayo de 1987
Denominación de la prueba: 2da. fecha por los Campeonatos Argentinos de Turismo en sus clases 2, 3 y Sierra, Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX.
Lugar: Autódromo Ciudad de Paraná (Entre Ríos).
Ubicación: 10 km al noreste del centro de la ciudad.
Autoridades: Director de la Prueba: Elvio Dappen. Adjunto: Jorge Mizawak. Colegio de Comisarios Deportivos: Egidio Frangella (Pte.) y Eduardo Scao. Comisarios Técnicos: Juan Manuel Benal (Nissan y Datsun) y Rubén Flores (Turismo).
Condiciones climáticas: Muy buenas, soleado, con viento, 20°.
Participantes: **Datsun:** En pista 23. Largaron 22. Clasificaron 18.
Nissan: En pista 18. Largaron 17. Clasificaron 14. **Turismo Clase 3:** En pista 13. Largaron 13. Clasificaron 9. **Fórmula Sierra:** En pista 19. Largaron 17. Clasificaron 15. **Clase 2:** En pista 36. Largaron 21. Clasificaron 18.
Público: 8.000 personas.
Infraestructura del escenario: Muy pobre.
Organización: Regular.
Espectáculo: Bueno en Nissan y Turismo Clase 2. Discreto en Datsun, Clase 3 y en Fórmula Sierra.

El aspecto más notable de estas jornadas paranaenses no fue precisamente el deportivo. La faz institucional en cambio, como en escasas oportunidades le quitó la primacía a la moramonte deportiva. La serie de desastros fue tal que no es posible detallarla.

DATSUN: REDOLFI PESE A TODO

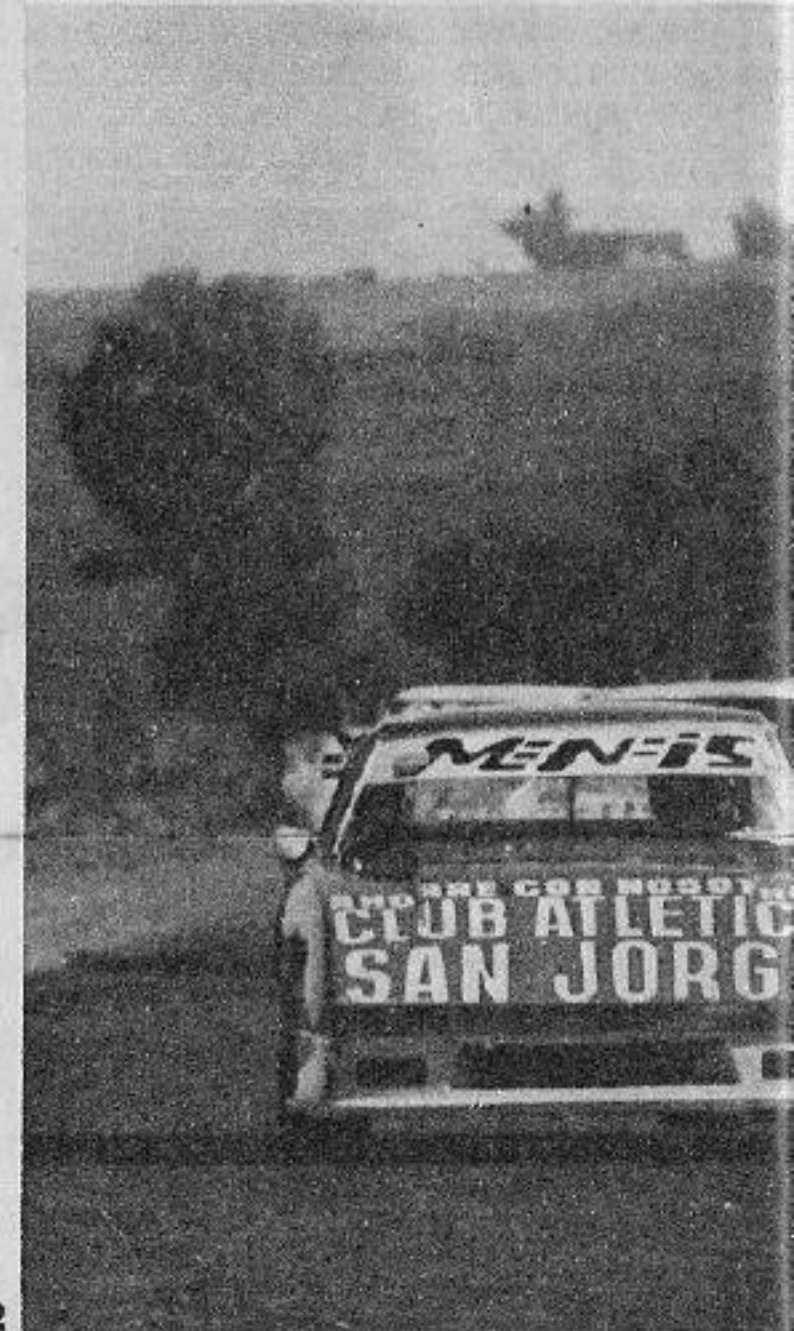
Cuando Hugo Redolfi se accidentó el sábado al tratar de esquivar al inexperto Ricardo De Giusti (quien frenó imprevisamente al ser superado por Rementería, mientras detrás suyo circulaba el santatesino) no podía imaginar que el domingo el piloto de San Jorge celebraría su segunda victoria consecutiva de la temporada. Al frenar De Giusti, Redolfi reaccionó con celeridad, y mientras pensaba que si chocaba de frente con su colega, se acababan sus posibilidades, sacó la coupe de atrás y la mandó hacia afuera, sin poder evitar el violento topetazo de su lateral izquierdo con la cola del auto de De Giusti. Así hundió la puerta, torció el zócalo, desplazó la bulaca, movió la estructura y, obviamente, desequilibró el auto y perdió su alineación. Cuando Redolfi observó la planilla de clasificación, notó que Rementería había aventajado por 0,6 segundos a Walter Alifracco y a él por más de 0,7 segundos, pensó que nada podía hacer para contrarrestarlo. Durante la noche del sábado su pequeño pero apasionado equipo puso manos a la obra de restauración de la coupé 280 ZX. El trabajo fue ímprobo pero lo finalizaron. El domingo el auto era nuevamente competitivo. El toque mágico que faltaba se lo dio Héctor Giambrone, cuando puso a punto su motor y dio los valores de alineación. Después todo quedó en manos del piloto.

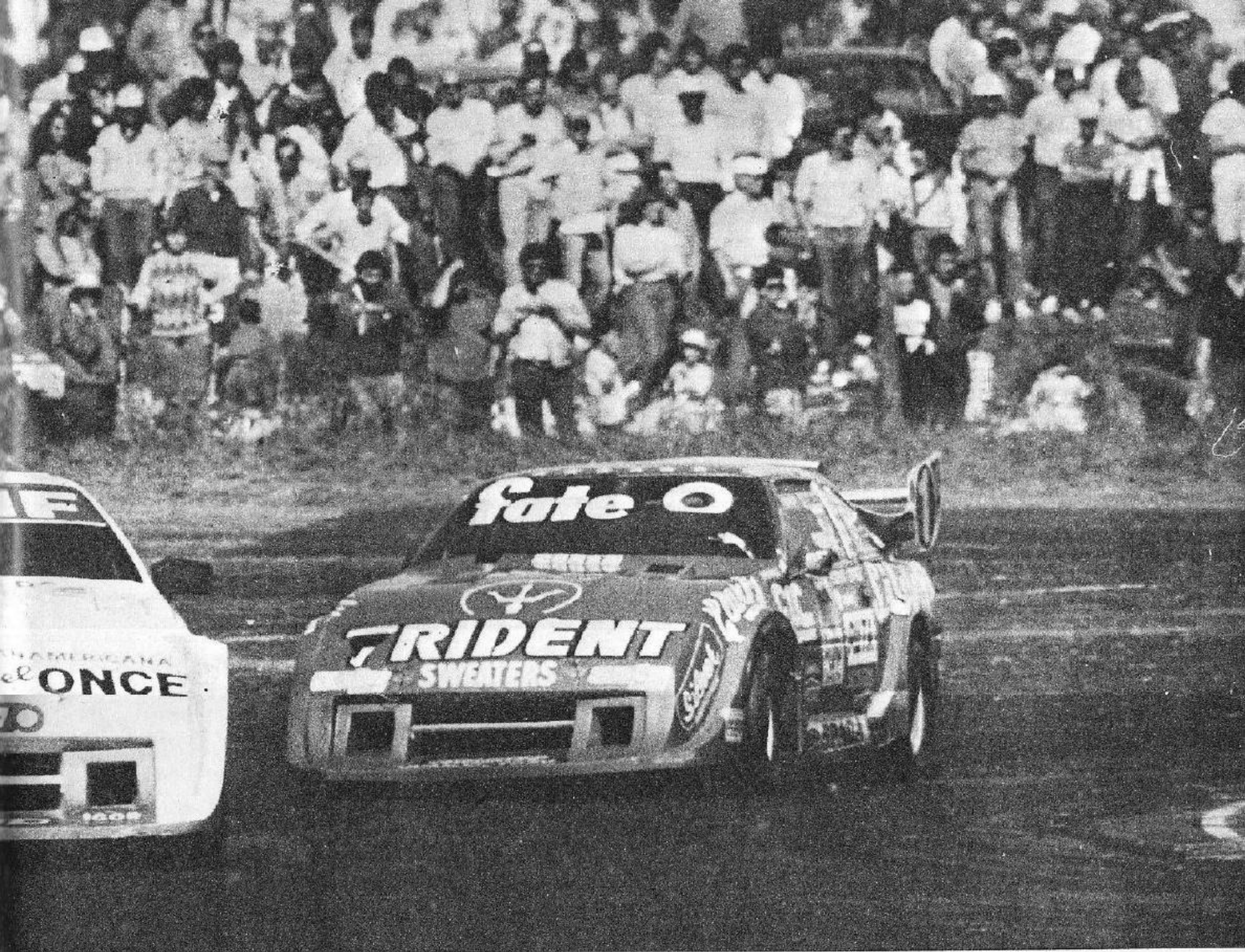
Al principio pareció que Rementería "se los iba a comer crudos". Con la luz verde escapó adelante y fue en punta en el giro inicial. Al llegar a la curva N°

1 por segunda vez, piso el pedal de freno, éste no respondió y allí terminó su chance de victoria. Es más, por lo que vino luego, trompo, toques múltiples, despistes, creemos que debió haberse detenido y no continuar en esas condiciones. Son actitudes que es muy fácil analizar luego y quizá no tanto en el fragor de una carrera. De allí en más fue un solo de Redolfi en la punta, dominando a voluntad, sacando cada vez más distancia a un segundo pelotón en el cual lucharon a brazo partido, y con méritos repartidos por igual, Alifracco, Sancho, Musso, Comito y Sánchez. Brillante fue la entrega de todos ellos.

NISSAN

El dominio fue total por parte de Hugo Olmi, que tomó la punta autoritariamente desde el comienzo para no abandonarla, respetando y calibrando a su rival directo, el bicampeón del CAP, Osvaldo López. "Cocho" puso todo, incluso se equivocó dos veces "buscándolo" a Hugo en los frenajes, pero la Nissan elaborada por los hermanos Calvello tenía un poco más en aceleración y Olmi la manejó de manera impecable, dejando que el campeón se acercara al promediar la carrera para darle un respiro a sus trenos, pero dominando luego otra vez a voluntad. "Cocho" demostró que también sabe correr de atrás, respetar a sus rivales, y admitió que "este año no será tan fácil como el pasado, ya que así como aprendi la lección de Bessone en materia de trabajar sobre el auto, y éste la había aprendido de Kissling, hay otros, como Olmi, por ejemplo, que también están en el mismo camino". Detrás de los de punta los duelos fueron muy parejos y en algún momento hubo 6 autos peleando en 2s. y fracción. Así fue que Pisandelli -muy parejo- le ganó el tercer lugar a Ohanesian -artífice de una tarea excepcional- por sólo 21/100. El "Vasco" Oyha-





LOS PROTAGONISTAS

"COCHO" LOPEZ: "NO PODIA MAS"

Olmi: "El auto estaba muy bien equilibrado y me daba mucha confianza para trabajar tranquilo. Soy consciente que a un piloto del nivel de 'Cocho' hoy que respetarlo siempre y por eso me concentre al máximo para no cometer errores. Cuando se acercó fue porque le di un respiro a los frenos; después volví a alejarme sin problemas".

"Cocho" López: "Llegué hasta donde pude, más de eso no podía dar. Intenté mandarme dos veces en el frenaje y casi le pegue al guard rail, a partir de allí me serené y me dije que era en vano intentarlo otra vez. El auto de Hugo salía mejor de abajo que el mío y él lo llevó muy bien, sin excesos ni errores".

Ohanessian: "Cuando iba a la grilla probé 7 veces la largada y siempre me quedé patinando. En la partida me pasó lo mismo y después tuve que remar desde atrás. Cuando llegué a Pisanelli, los frenos estaban muy fatigados y la última vuelta me tire con todo pero no alcancé. De cualquier manera estoy conforme porque bajé en 4/10 de segundo mi tiempo de clasificación".

Redolfi: "Cuando se produjo el choque con De Gosti el sábado y el auto quedó



Olmi con una sonrisa de oreja a oreja

tan torcido, nunca pensé que hoy nos iríamos con una victoria. Soy consciente de que me ayudó mucho el problema de frenos de Rementería, pero cuando él se atrasó yo intenté todo para escaparme del resto. El motor cambió mucho cuando lo tocó el sábado por la noche el 'Negro' Giambone. Le dedico esta victoria a él y a mi equipo. Ellos son tan responsables como yo de este triunfo".

narri demostró otra vez, ahora con el auto ex Rodríguez Canedo, que sabe y puede también en carreras cortas, y superó a un inestable René Zanatta por 52/100. Rubén Daray y Rafael Verna, éste debutando con el auto ex Croceri que corriera Oyhanarti en Rafaela, cumplieron buenas tareas parciales hasta que comenzaron los problemas, pero también estaban para la lucha, y lo demostraron, detrás del dúo puntero. Dos espectáculos vibrantes por momentos e interesantes deportivamente, lo cual nada tiene que ver con lo institucional.

PARANACITOS

La exclusión de Oltra. El sábado por la noche el comisario deportivo excluyó de la competencia a Silvio Oltra, por tener una mayor presión de combustible que la admitida. Oltra dialogó mucho con las autoridades de la prueba, quienes se mostraron inflexibles ante el pedido del piloto, que aducía que el motor era del auto de Rodolfo Bergallo. Luego de diversos diálogos, finalmente Oltra se quedó sin correr.

Exclusión. Del campeón de la Datsun Alejandro Rementería por maniobras peligrosas; le pegó, al quedarse sin frenos, a Cao, Alitraco y Comito.

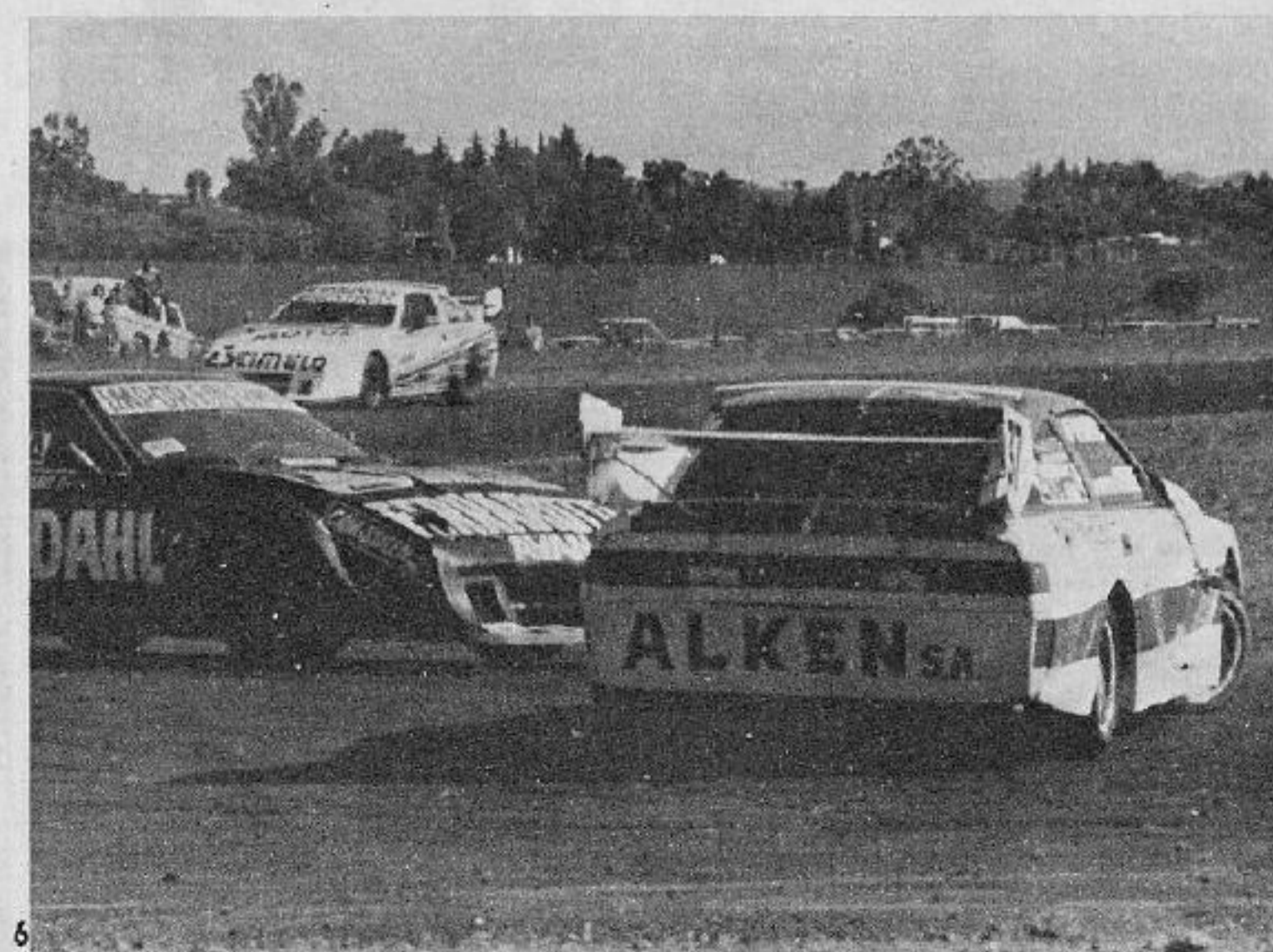
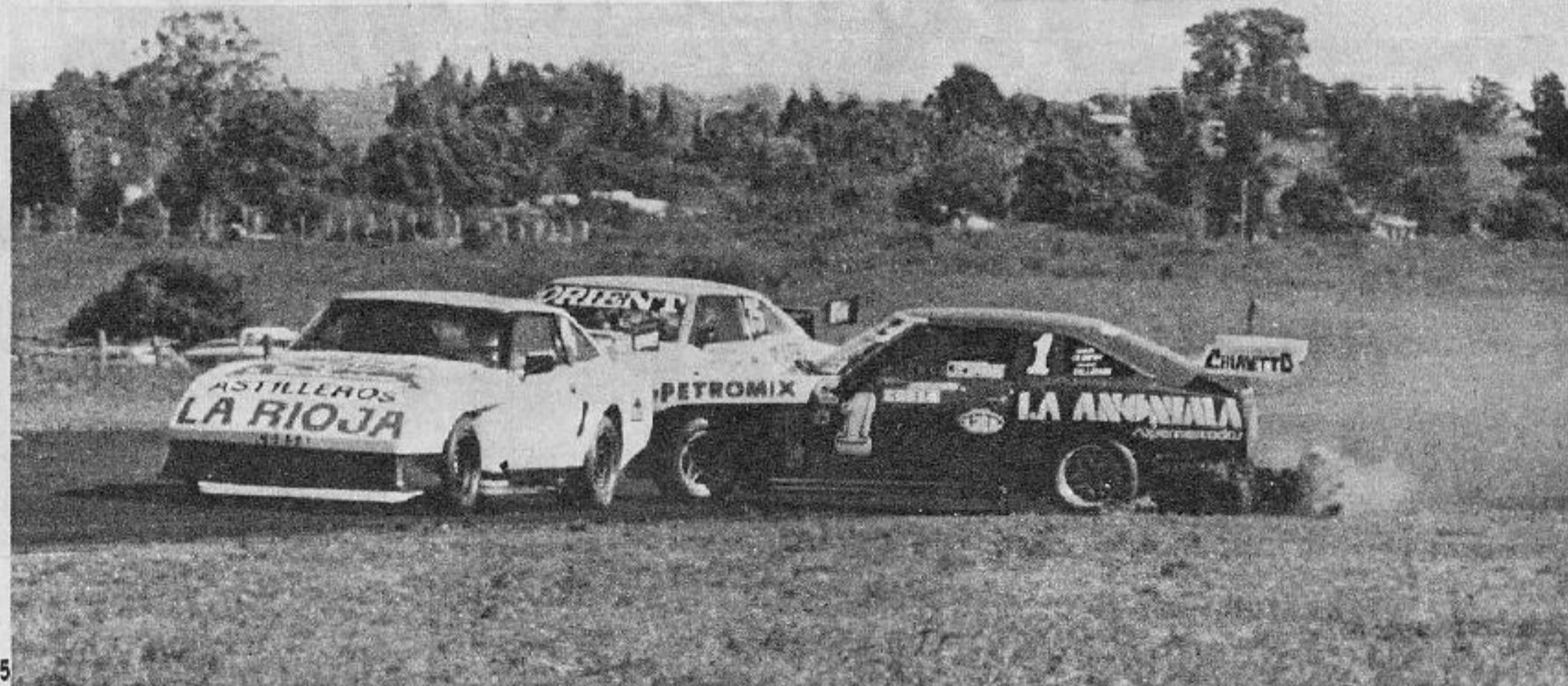
Presentación... de su coupé Renault Fuego de T.C.2000 realizará esta semana Gustavo Der Ohanessian en Buenos Aires. Luego entrenará en el autódromo porteño y debutará en Mendoza el domingo próximo. Ya rodó unas pocas vueltas en el Cabalén, donde sufrió un problema en el semieje. El auto fue armado por Tito Vitelli en el taller de Berta y llevará una nueva caja de Meriggi-Graf.

No seguirá... en el T.C.2000 Gerardo Del Campo, quien continuará solamente en la Fórmula Sierra. Las razones son estrictamente económicas ya que no lograron los apoyos necesarios para mantener ambos autos. **Esteban Fernandino** dará prioridad al T.C.2000. Dentro de la reorganización del equipo Del Sur Competición se prevé que Car-

los Souza Martínez sólo desarrolle y prepare la Sierra del "Chango", y eventualmente la de Gerardo que podría ser alquilada. En cuanto al Sierra Ghia 5 de Turismo tendrá mecánica de RG y solo será armado en el taller de Quilmes.

Buenas pruebas... fueron realizadas por José Miguel Pontorero y equipo de Planetto en Las Parejas el fin de semana anterior con su coupé Ford Sierra de T.C.2000. Utilizaron una directa de caja más larga y el piloto de Tablada giró más de 40 vueltas entre 1m07s y 1m08s. Quedaron satisfechos y van a Mendoza el próximo domingo, reapareciendo luego de la ausencia en General Roca.

Papis. Son René Zanatta y Rubén Daray. El de Rafaela lo fue el domingo, 26 cuando nació Denisse, su segunda hija. Rubén lo será en diciembre cuando nazca su primer vástago. Algunos dicen que será padre y abuelo al mismo tiempo. No creemos que sea para tanto.





CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS



Zenkhusen y Mayorga "torcejeando" en la horquilla.

NISSAN

Mayorga: Motor. Abandonó en la vuelta 11. **Verna:** Caja, se rompió el engranaje de 5ta. marcha. **Daray:** Se rompió la trompa y levantó temperatura. Caja 3ra y 4ta. **Zanatta:** Erró un cambio y se fue de pista. **Monguzzi:** No rendía su motor. **Urrutia:** Válvulas torcidas. No rendía. (Abandonó en la vuelta 11.) **Ohanessian:** Se quedó palinanciando en la largada. Sin frenos al final. **Pisandelli:** Frenos.

DATSUN

Rementería: Se quedó sin frenos desde la segunda vuelta. Fue excluido por los C.D. por maniobras antideportivas. Había clasificado en 10º lugar. **Harpe:** Se pasó en un frenaje. **Zabala:** Se paró el motor. **Alifracco:** Toque de Rementería. **Comito:** Se quedó sin frenos, se le cayó la caja negra entre sus pies y fue tocado por Rementería. **Pairetti:** Toque de Harpe. **Cao:** Toque de Rementería. **Marich:** Motor sin asentar. Lo paró. (Abandonó en la vuelta 10.)

CLASIFICACION

Autódromo Ciudad de Paraná - Circuito de 2.200 metros de extensión - Recorrido total: 61.600 km - Final a 28 vueltas para ambas categorías - 3-5-87.

DATSUN 280 ZX

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Rementería, 57s502/1000 (Promedio: 137.734 km/h): Alifracco, 58m095; Redolfi, 58s210; Musso, 58s292; Sánchez, 58s344; Sancho, 58s406; Pairetti, 58s593; Comito, 58s595; Cao, 58s635; Barbieri, 58s639; Bulla, 58s640; Harpe, 58s665; Bakst, 58s829; Arias, 58s858; Tuero, 58s971; Zabala, 59s025; Boni, 59s210; Cura, 59s273; Arancibia, 59s311; De Giusti, 59s677; Marich, 59s680; Heritier, 1m00s193; Ferrante, 1m03s623.

FINAL

Pos.	Nº Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	3 Hugo Redolfi	27m54s974/1000	28
2º	4 Daniel Sancho	27m58s751	28
3º	7 Daniel Musso	27m59s041	28
4º	25 Nicolás Comito	28m01s405	28
5º	97 Héctor Sánchez	28m02s363	28
6º	28 Carlos Boni	28m06s139	28
7º	33 Walter Alifracco	28m06s604	28
8º	30 Rubén Bulla	28m06s920	28
9º	35 Osvaldo Cao	28m08s840	28
10º	12 Thomas Harpe	28m09s943	28
11º	6 Carlos Pairetti (h)	28m13s485	28
12º	69 Ariel Bakst	28m19s298	28
13º	53 Horacio Arancibia	28m19s625	28
14º	49 Daniel Barbieri	28m42s591	28
15º	19 Eduardo Tuero	28m08s334	27
16º	42 Jorge Ferrante	28m31s985	24
17º	47 Ramón Arias	21m08s475	21
18º	15 Carlos Zabala	18m33s519	18

No clasificaron: Cura, 16v; De Giusti, 16; Marich, 9.

Excluido: Rementería.

Promedio del ganador: 132.395 km/h.

Record de vuelta: Rementería en la 20ma vuelta en 57s950/1000 a un promedio de 136.669 km/h.

NISSAN 300 ZX

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Olimi, 56s930/1000 (Promedio: 139.118 km/h): Pisandelli, 57s121; Zanatta R., 57s275; López, 57s355; Daray, 57s596; Der Ohanessian, 57s677; Oyhanart, 57s720; Verna, 57s809; Mayorga, 57s837; Vido, 57s870; Larroca, 57s883; Monguzzi, 57s904; Zenklusen, 57s936; Boggio, 58s239; Rodríguez Marsili, 58s554; Niemiz, 58s779; Urrutia, 59s143.

Excluido: Oltra.

Pos.	Nº Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	7 Hugo Olmi	27m02s962/1000	28
2º	1 Osvaldo López	27m04s093	28
3º	20 Alfredo Pisandelli	27m15s298	28
4º	5 Gustavo Der Ohanessian	27m15s500	28
5º	47 Jorge Oyhanart	27m18s144	28
6º	12 René Zanatta	27m18s660	28
7º	15 Oscar R. Marsili	27m28s141	28
8º	10 Angel Monguzzi	27m29s245	28
9º	19 Juan C. Larroca	27m37s547	28
10º	44 Abelardo Zenklusen	27m39s050	28
11º	37 Rubén Daray	27m44s536	28
12º	18 Fernando Boggio	27m56s360	28
13º	28 Roberto Vido	24m50s169	25
14º	50 Rafael Verna	26m29s758	23

No clasificaron: Mayorga, Urrutia, 10v; Niemiz, 3v.

Promedio del ganador: 136.639 km/h.

Record de vuelta: Olmi en la 12da. vuelta a 57s140/1000 a un promedio de 138.506 km/h.

CAMPEONATOS

(Disputadas dos competencias)

DATSUN 280 ZX

Redolfi, 40 puntos; Rementería y Sancho, 15; Boni, 14; Bulla, 13; Pairetti y Musso, 12; Comito, 10; Sánchez, 8; Alifracco y Barbieri, 6; Zabala, 4; Heritier, 3; Cao, 2; Arias y Harpe, 1.

NISSAN 300 ZX

López, 35 puntos; Pisandelli, 24; Oyhanart, 23; Olmi, 20; Monguzzi, 13; Der Ohanessian, 10; Sapino, 8; Picetti y Zanatta, 5; Zenklusen, 5; Rodríguez Marsili, 4; Oltra, 3; Larroca, 2.

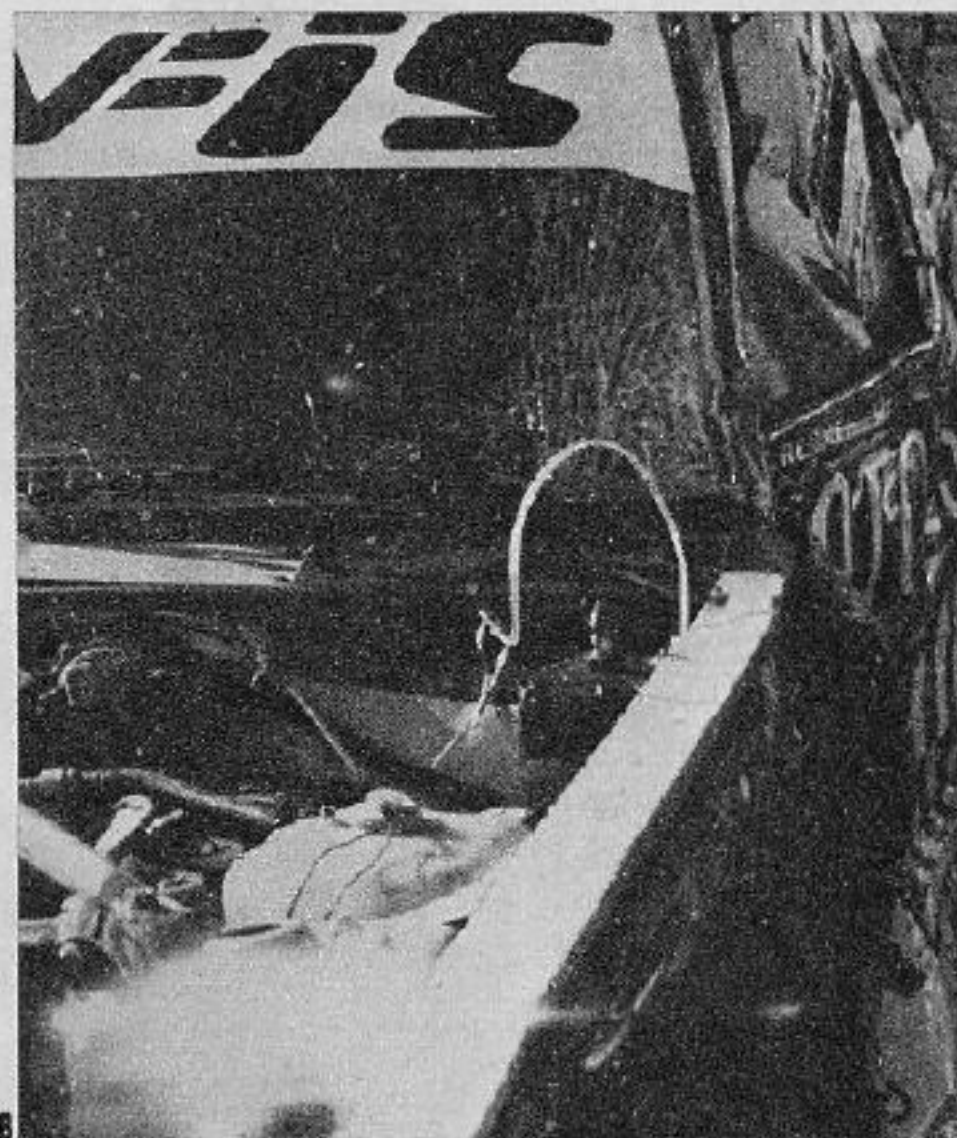
Próxima competencia: el 24 de mayo en Río Cuarto (Córdoba).

EN POCAS PALABRAS

Juan Manuel Esnal: "No creo que haya habido mala intención en lo de Oltra. Me inclino a pensar en la inexperiencia de los chicos de su equipo". **Eros Borgogno:** "Esta semana voy a Buenos Aires para tratar el tema de la carrera de Fórmula Tres Sudam de Rafaela: una fecha probable sería el 7 de julio". **Olimi:** "Creo que éste es uno de los mejores momentos de mi campaña deportiva". **Varios:** "En este circuito no se puede correr" (Fue la frase más escuchada en Paraná.) **Verna:** "Por ahora seguiré en el CAP, pero no me olvido de la F-3; esperaré su evolución y en unos meses decidiré el futuro". **Carlos Contin:** "La Fórmula Dos Nacional llegará a Mendoza con 16 autos el domingo próximo". **Egidio Francella:** "Los vendedores de esa curva me indicaron que Rementería le pego a todo el mundo, por eso lo excluí". **Rementería:** "La medida estuvo bien aplicada. Es cierto que tuve muchos toques; lo único que quiero que quede en claro es que no tenía frenos".



Silvio Oltra discutiéndose, mientras Esnal observa pensativo.



4. Alfredo Pisandelli con Gustavo Der Ohanessian en sus escapes. El neuquino cumplió una muy buena labor, culminando tercero. 5. Rementería haciendo de las suyas. Zafan del golpe. Sancho y Comito mientras el campeón seguía haciendo estragos. 6. Daray pretende tomar por el camino

correcto mientras se acerca Oyhanart y más atrás Mayorga. 7. El propio Oyhanart, cada vez más familiarizado con el CAP. 8. Así quedó el auto de Hugo Redolfi, luego del toque con Ricardo De Giusti en las pruebas.

LOS GANADORES LOS PROBLEMAS

Abda, Ayerza y Bonomo repitieron sus éxitos de la primera prueba del año, aunque en circunstancias bien distintas. De los nueve pilotos que subieron al podio de las tres categorías en el circuito entrerriano, seis ya lo habían hecho en la apertura, demostrando que las cosas no han cambiado mucho. Ese sintoma también se aprecia ante la reiteración de los problemas técnicos y deportivos que afronta la especialidad.



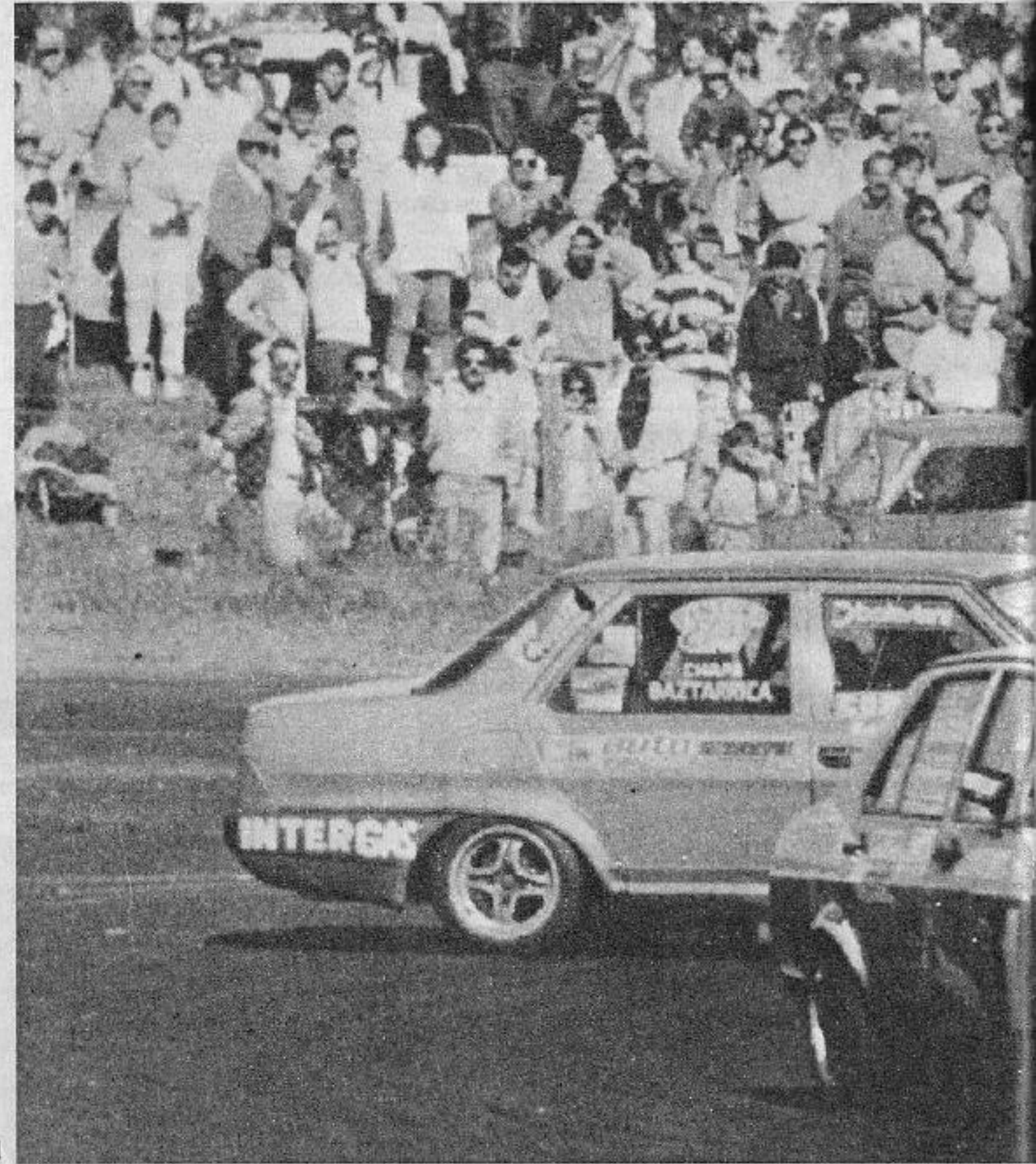
1.- Bonomo se escapa hacia el triunfo. Ottaviani completa el trompo y Breard se encuentra con una grata sorpresa: el segundo lugar en la Clase dos. 2.- Durante todo el fin de semana, ésta fue la cara de Hernán Ayerza, triunfador en la final de la Fórmula Sierra. 3.- Luis Cosma piensa cómo redactar una denuncia contra el volante del motor del VW Gacel de Omar Bonomo. 4.- Oscar Pentecoste sigue derecho por el lugar donde se debía transitar. Del Campo lo contradice apuntando a cualquier lado menos al correcto y Sgroppo aparece inmediatamente atrás, en la final de la Fórmula Sierra. 5.- Fernando Abda superando a Carlos Romero. La mayor velocidad en la recta del auto del "Turco" hizo la diferencia en la prueba de la Clase Tres.

Los sesenta y tres días que mediaron entre la primera carrera del año en Buenos Aires y la del pasado 3 de mayo en Paraná demostraron que si bien se progresó en la cantidad de autos presentes de cada categoría esa mejora no se produjo en lo que a disciplina técnica y deportiva se refiere. Así lo demuestran las exclusiones del sábado por la noche, cuando fueron encontrados más livianos de lo que corresponde los autos de Horacio Paolucci, Luis Cagno, y Miguel Bongioanni.

Ese fue el prólogo para un domingo complicado. Ricardo Primogero fue el que siguió en la lista, siendo desclasificado luego de ganar la final complementaria por tener el filtro de aire cortado y faltarle la mariposa del cebador. Los presagios de última hora del sábado y primera del domingo no eran los mejores, y el clima estaba enrarecido en el ambiente "turístico".

CLASE 3: UN TURCO APROVECHADOR

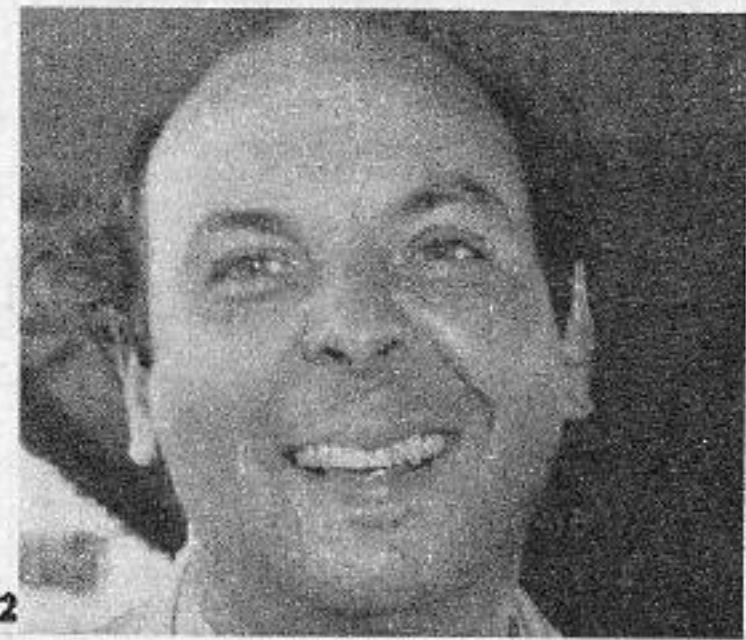
El trabajo desarrollado por Fernando Abda y su equipo para dejar en condiciones un Renault 18 que tuvo inconvenientes de motor y caja en los días previos dio sus frutos en la pista. Nada pudo hacer Carlos Romero, que sinceramente dijo que su rival era más veloz en la recta principal y que allí estuvo la diferencia. Atrás se vieron unos extrañamente descoloridos Alfa Romeo, retrasado uno desde un principio por el retraso en la partida de Breard y los problemas mecánicos de Maggi. En puestos poco acostumbrados circulaba Luis Druetta, y "Flash" daba una grata sorpresa al circular tercero con mucha solvencia en gran parte de la prueba. Lustig se jugó en una curva y se despistó, y nuevamente sobre el final se vieron actitudes "non sanctas", como la que motivó la exclusión de Juan Carlos Gianni, quien golpeó muy 4



mostró que...

Por Marcelo Padín
Fotos: Juano Fernández y M.P.

SE REPITEN, TAMBIEN



EN POCAS PALABRAS...



Albertengo apunta hacia los extinguidores, luego del toque. Afortunadamente, no pasó nada.

Hernán Ayerza: "Hacer la pole era una cuestión de honor". **Ricardo Albertengo:** "Me tocaron y pasé por arriba de los matafuegos, fue un desastre". **"Bepi" (mecánico de Ernesto Bessone):** "Tenemos una taita que nos está volviendo locos desde hace una semana". **Juan Carlos Gianni:** "Se me cruzó 'Flash' cuando lo estaba por pasar, le pegué sin querer. Ahora vendrá toda la historia". **"Flash":** "Me pegó durante toda la carrera, mira lo que parece mi auto con esos golpes". **Oscar Pentecoste:** "Ya mismo voy a averiguar quién fue el que me tiro afuera". **Jorge Eidilstein:** "Lo disculpo, Migliore, pero mire cómo me dejó el auto". **Jose Migliore:** "Ni me di cuenta, porque a mí también me habían tocado de atrás". **Néstor Percaz:** "Me dan el auto y trescientos australes por carrera por pintar el parabrisas, de lo contrario iba a dejar por un año".

6. "Flash" tratando de soportar la presión de Breard y Valenti al llegar a la horquilla. 7. Breard explica, Maggi sonríe mirando a lo lejos y Balestrini piensa en los motores.

REVISACION TECNICA

Luego de analizada la competencia de Turismo, fueron revisados los volantes del motor de los tres primeros de la Clase Dos, y las mazas traseras de esos mismos autos, las que estaban en reglamento. No se hizo lugar a la denuncia hecha por Hector Possati contra el VW Gacel de Eugenio Breard por los anclajes de la jaula antivuelco. Con respecto a la denuncia de Luis Cosma contra Oscar Bonomo, por el volante del motor del VW Gacel, fueron precintados los elementos del denunciante y el denunciado y se harán análisis exhaustivos en esta semana.

En la Clase Tres, se revisó el carburador y la calibración del múltiple de los primeros clasificados, y también el ancho de la carrocería sobre ambos ejes. También se midió la "saliente" de la llanta con respecto a la carrocería. En la Fórmula Sierra se procedió igual que en la Clase Tres. Todos los autos revisados estaban dentro de los reglamentos vigentes, y solo queda en suspenso la final de la Clase Dos, debido a la mencionada denuncia contra Bonomo y a la revisión que en la semana se hará en Buenos Aires de los volantes de motor de Bonomo, Breard y Serravalle.



LAS CARRERAS EN "SINTESIS"

Clase 3: Breard se queda en la largada, e involuntariamente tapa a Maggi, situación que aprovechan Romero y Adba para escaparse en punta en ese orden. Druetta golpea contra el guard rail en la primera vuelta y a los pocos giros Adba toma el liderazgo. Luego de quince vueltas se ordenan Adba, Romero, Lustig, "Flash", Gianni, Breard, Finocchio, Valdez y "Zorba" con una vuelta menos. Romero intentó apurar, y Adba piso nuevamente, en tanto Breard hacía algunos trompos, Maggi abandonaba y Gianni lo tocaba a "Flash" en la última vuelta, dejándolo fuera de carrera.

Clase 2: Larga en punta Ottaviani, seguido por Baldinelli, Bonomo, Breard, Percaz, Fosatti, Caballero, Serravalle, Grossi, Padilla. Luego Bonomo supera a Baldinelli Manozzo se pega contra el guard rail en la tercera vuelta. En la novena, Bonomo es el puntero. Breard ya era segundo luego de un toque con Baldinelli y se formaba un pelotón en el que luchaban Caballero, Bessone, Lepore, Padilla y Joseph. En la vuelta dieciséis, a Bonomo lo seguían Ottaviani, Breard, Baldinelli, Percaz, Serravalle, Caballero, Bessone, Lepore, Padilla, Joseph, Fosatti, Rodríguez Trejo y Berisch. Luego aban-

donaria Ottaviani, y en la última vuelta, Serravalle alcanzó a superar a Baldinelli, completando un podio de VW Gacel.

Clase Sierra: Larga en punta Guiral, seguido por Ayerza y Pentecoste. En la primera curva, el desparramo involucró a Albertengo, Pentecoste, Migliore, Eidilstein. Antes de completarse las primeras diez vueltas, Ayerza ya es puntero, mientras Morier hace un trompo en la horquilla por falta de frenos. En la vuelta ocho, la fila se compone por Ayerza, Guiral, Del Campo, Patti, Ratu, Morier, y en un cerrado pelotón, Kruse, Pentecoste, Agostino, Gutiérrez, Eidilstein, Migliore y Alonso, quienes intercambiaban posiciones. En la 19 abandonó Guiral.

fuerte a "Flash" en su afán por ganar la posición.

CLASE 2: BONOMO CON SUSPENSO

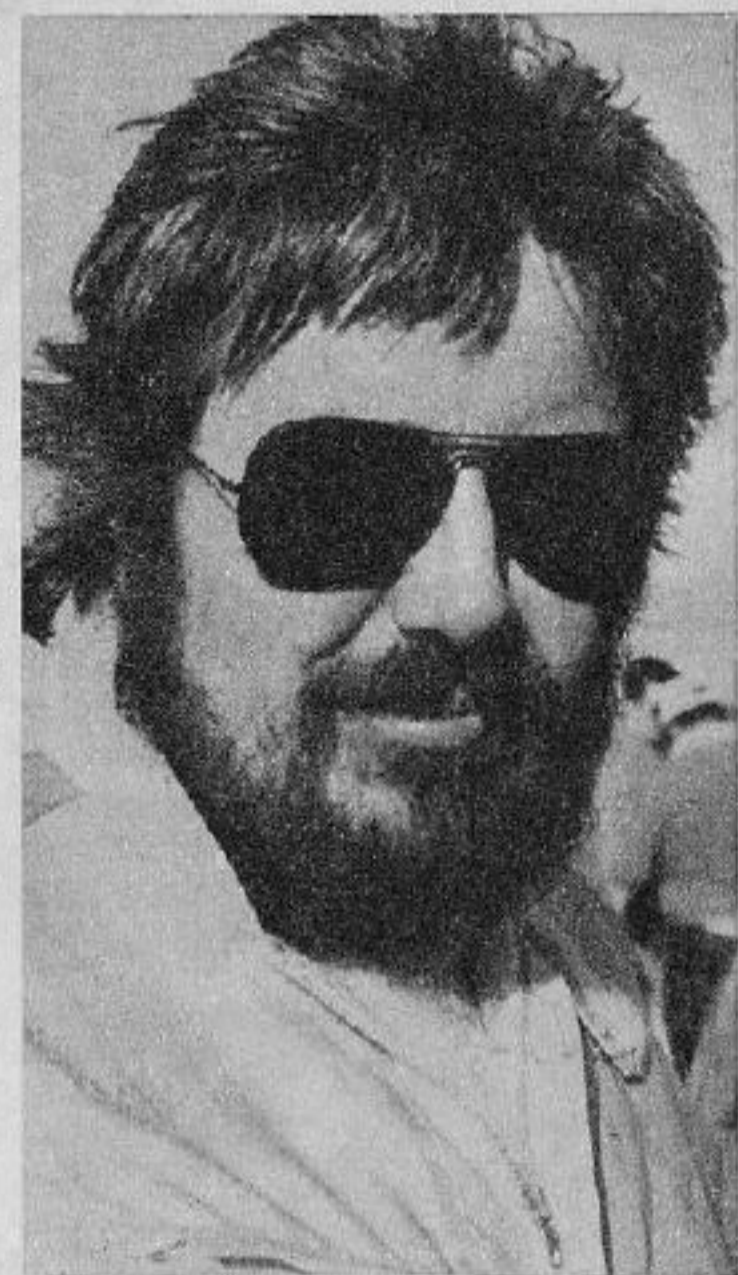
Nuevamente Omar Darío Bonomo al frente de la clasificación final, y otra vez el fantasma del suspenso no sólo en algunos pasajes de la carrera, con la franca oposición del Regatta de Ottaviani, que está para grandes cosas, sino también en la denuncia que realizó Luis Cosma como concurrente del auto de Mario Serravalle contra el ganador. Además, se vieron protestas airadas de Aldinelli contra Breard por el toque entre ambos, otra denuncia de Fosatti contra el propio Breard por los anclajes de la jaula antivuelco que finalmente no prosperó. Esta división mantiene la lucha en los pelotones que la caracterizaba cuando dominaban los ya esperados Fiat 128 1.3, y en Paraná ello quedó demostrado con la carrera que hicieron Caballero, Bessone, Lepore, Joseph y Padilla. También se vieron debuts y reparaciones que habrá que tener en cuenta. Entre los pri-

meros se encuentra Claudio Manozzo con el Fiat 128 1.5 que usó Baldinelli, y en el otro Luis "Castorcito" Grossi con un nuevo Fiat Regatta '85. Meritorio lo de Néstor Percaz, que apareció en los puestos de punta con un Fiat 128 1.5, e importante progreso del VW Gacel del "Chippy" Breard, que ya es candidato. Es indudable que esta Clase Dos es la mejor del Turismo. Hay lucha de marcas, de modelos y una cantidad de autos más que interesante. Hay que cuidarla y una de las formas más correctas es por medio de la denuncia formal y no alimentando el "chuserío", que siempre es contraproducente para todos. Es necesario que reine sólo un poco de confianza.

FORMULA SIERRA: LA LOCURA DE AYERZA

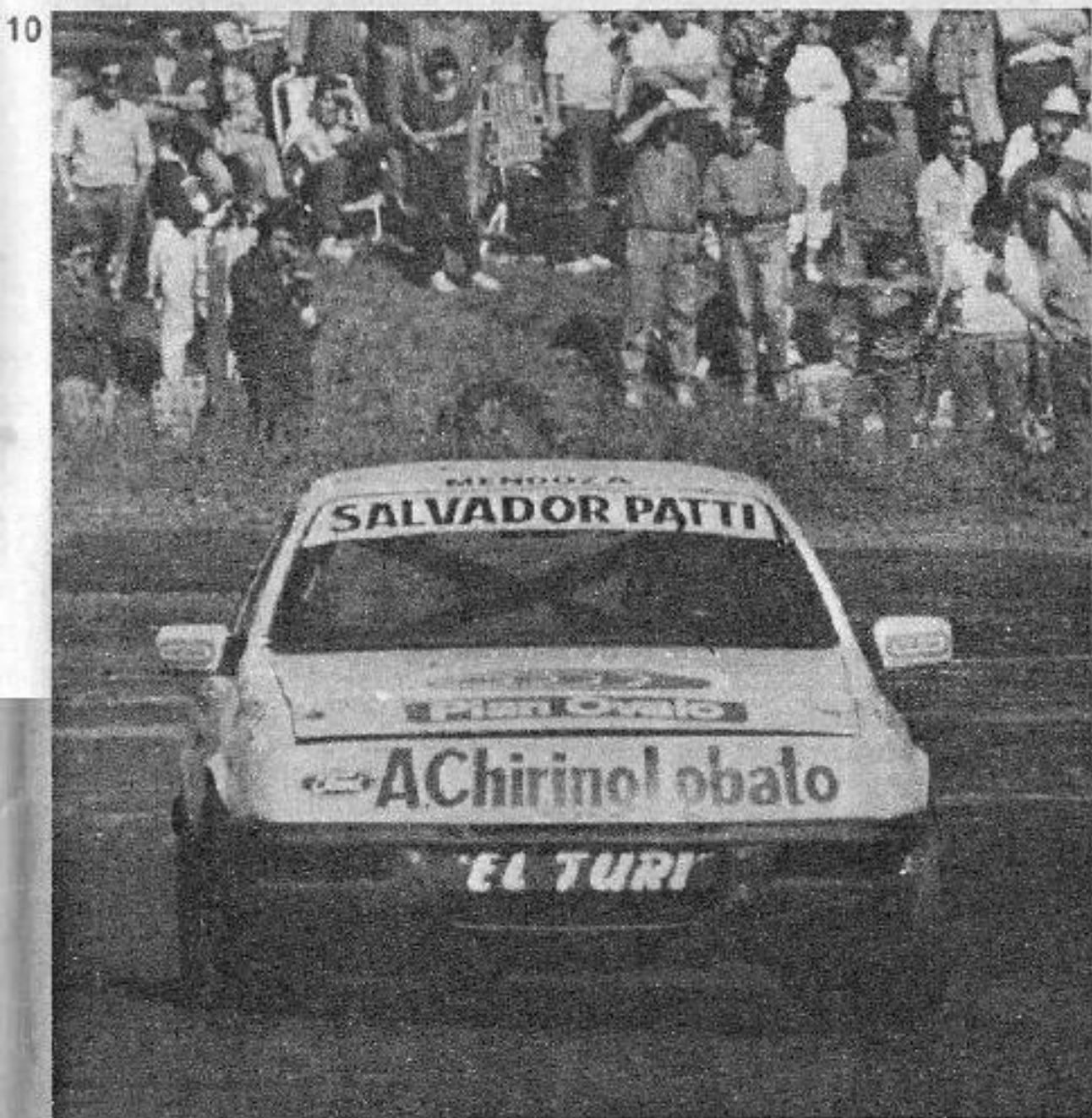
Locura en el buen sentido, por la alegría que exteriorizó el ganador después de su segunda victoria consecutiva. Hizo todo muy bien, secundado por un equipo "de primera" que colocó al auto en una perfecta pole position en

clasificación, y sólo tanteó a Jorge Guiral en las primeras vueltas hasta tomarle la mano a la cosa y superarlo cómodamente. Muchos nombres nuevos darán impulso a esta clase que parece querer salir del pozo en que se encuentra. En esta carrera se incorporaron Costanzo, Agostino, Eidilstein, estos últimos son dos rionegrinos que empujan mucho; Barletta y Migliore. También hubo toques, como los de la primera curva que involucraron a Albertengo, Pentecoste y Migliore, entre otros, y que arruinó el trabajo del fin de semana de varios. Migliore, Kruse, Agostino, Gutiérrez, Eidilstein, Morier y Alonso se perdonaban muy poco y eso es muy importante para el espectáculo y para la esencia del deporte. El tercer puesto de Roberto Patti fue elaborado muy bien por el mendocino, aprovechando errores ajenos. Tal como Del Campo, que resolvió bien algunas situaciones comprometidas y sin perder el ritmo. La nota destacada de la Fórmula Sierra fue la de Pablo Ratu, un chico de 21 años, de San Martín, que luego de conseguir un campeonato de TC del Oeste en la categoría SP en 1986 amplió sus hori-



zontes hacia la Fórmula Sierra, con un impecable debut y un cuarto puesto final.

En definitiva, algunos autos más en la Sierra, el nivel acostumbrado en la Clase Dos y sólo los trece autos que se animaron en la tres no alcanzaron a conformar del todo al poco público que se acercó a Paraná. San Jorge espera dentro de dos semanas. Los mayores esfuerzos son particulares, haría falta un poco más de unión en APAT para que todo vaya mejorando poco a poco. Es por eso la necesidad de confianza que decíamos unas líneas antes...



8. Fossati se escapa, mientras detrás Norberto Caballero intenta dominar su máquina.
9. Luis Grossi clasificó cuarto y en carrera se mantuvo en esa posición. Dejó de correr en 1975 en Las Flores, y volvió con un Regatta en el '86.
10. Buena tarea de Roberto Patti, que corrió tranquilo y sin desesperarse, concretando una buena clasificación final.

LOS PROTAGONISTAS

ADBA: "REGULE LA CARRERA"



Abda y Baldinelli, dos protagonistas importantes.

Fernando Abda: "Decidí correr tranquilo desde la primera vuelta porque no sabía si tenía auto para ganar, ya que el sábado a último momento tuvimos que cambiar la caja. Quería tantear el panorama para ver si podía pasarlo a Romero y hacer diferencia en la punta. Por suerte se me dio y hasta pude regular la carrera en algunos pasajes".

Carlos Romero: "No había nada que hacer. Adba era más veloz que yo en la recta principal, y esa ventaja fue definitiva".

Oscar Dario Romero: "Me costó mucho porque el auto no estaba adaptado para este circuito, cambiamos toda la suspensión y mejoré muchísimo. En clasificación tuve algunos problemas y taqué el guard-rail. El auto acelera mucho y anda realmente muy bien".

Luis Cosma: "Quiero que esto quede bien aclarado. Tengo dudas del auto de Bonomo y como me gustan que las cosas estén claras, me las quiero sacar, por eso lo denuncié formalmente como concurrente del VW Gacel de Mario Serravalle. La revisión será para bien de todos, porque estoy cansado de todos los chimentos del ambiente".

Hernán Ayerza: "Te digo que casi no lo puedo creer. Estoy enloquecido de contento, aún no me carbura el 'bocho'. Tenía un auto fantástico, traté de tener continuidad, toda la gente de mi equipo se deslomó para tener un auto diez puntos. Este es el mejor que tuve en mi vida... lejos. Con este Sierra, además de la satisfacción de ganar, tengo el placer de manejar, y eso es muy importante".

RETRASOS Y ABANDONOS



Morier acaba de tocar a Pentecoste.

CLASE 3: Breard: "Me quede 'dormido' en la largada". **Maggi:** transmisión (ab.). **Koskinotis:** bomba de nafta (ab.). **Lustig:** Fuera de pista. **Delgado:** Electrodo de bujías y frenos (ab.). **Valenti:** rotura de caja (ab.). **Druetta:** Golpe al guard rail. **"Flash":** toque con Gianni (ab.).

CLASE 2: Roncayolo: motor (ab.). **Baldinelli:** toque con Breard. **Caballero:** motor (ab.). **Manozzo:** Golpe el guard-rail (ab.). **Serravalle:** se quedó en la largada. **Lépre:** Caja (ab.). **Ottaviani:** rotura de palier (ab.). **Basso:** rotura de caja (ab.). **Grossi:** frenos (ab.). **Perales:** distribuidor flojo (ab.). **Bessone:** (Alimentación).

F. Sierra: Albertengo: toque con Del Campo y rotura de caja y cardan (ab.). **Sgroppo:** extremo de dirección roto (ab.). **Morier:** frenos (ab.). **Guiral:** rotura de balancín (ab.). **Abiusi:** Motor. **Gutiérrez:** bomba de nafta. **Eidilstein:** falla en el motor. **Migliore:** toque con Eidilstein.

CLASIFICACION

Autódromo Ciudad de Paraná-Circuito de 2.000 metros de extensión - Turismo Pista Clases Dos y Tres y Fórmula Sierra-Final a 23 vueltas - Recorrido total: 50,600 km - 3/5/87.

CLASE TRES

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Romero, 57s581/1000 (Promedio: 137,545 km/h). Adba, 57s811; Maggi, 58s130; Gianni, 58s427; Valdez, 58s773; "Zorba", 58s841; Lustig, 59s026; Valenti, 59s268; "Flash", 59s291; Delgado, 59s801; Druetta, 59s929; Finocchio, 1m00s154;

FINAL

Ps	Nº	Piloto	Marca	Tpo	Vts
1º	4	Fernando Adba	Renault 18 GTX	22m32s474/1000	23
2º	3	Carlos Romero	Renault 18 GTX	22m35s666	23
3º	2	Eugenio Breard	Alfa Romeo GTV	23m01s923	23
4º	13	Daniel Valdez	Renault 18 GTX	23m29s661	23
5º	21	"Flash"	Renault 18 GTX	22m11s008	22
6º	24	Danie Finocchio	Renault 18 GTX	22m40s899	22
7º	7	Roberto Lustig	Renault 18 GTX	23m24s855	22
8º	8	"Zorba"	Renault 18 GTX	23m35s444	16

No clasificaron: Druetta, 10r; Valenti, 6r; Maggi, 4r; Delgado, 1r.

Excluido: Gianni

Promedio del ganador: 134,786 km/h

Record de vuelta: Adba en la 7ma. vuelta en 57s756/1000 a un promedio de 137,081 km/h.

CLASE DOS

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Ottaviani, 58s739/1000 (Promedio: 134,833 km/h); Serravalle, 58s768; Bonomo, 58s911; Grossi, 58s953; Baldinelli, 58s983; Perceq, 59s164; Bessone, 59s451; Manozzo, 59s634; Badino, 59s949; Breard, 1m00s008; Basso, 1m00s124; Joseph, 1m00s198; Fossati, 1m00s209; Padilla, 1m00s455; Harpe, 1m00s500; Trejo, 1m00s633; Lépre, 1m00s668; Caballero, 1m00s748; Perales, 1m01s046; Heguy, 1m01s082; Bertsch, 1m01s113; Tschopp, 1m01s162; Roncayolo, 1m01s301; Pringles, 1m01s331; Primogiero, 1m01s378; Rodríguez, 1m02s024; Vuono, 1m02s149; Conas, 1m02s182; Massey, 1m02s249; Guerci, 1m02s323; Martínez, 1m02s483; Spampinato, 1m02s549; Wandler, 1m02s600; Posadas, 1m04s374.

Excluidos: Paduani, Borgioanni y Cagno.

FINAL PARA NO CLASIFICADOS

Rodríguez, 10m45s360/1000 (10r); Roncayolo, 11m31s494 (10r); Bertsch, 11m42s755 (10r); Spampinato, 11m58s034 (9r).

No clasificó: Tschopp

Excluido: Primogiero

FINAL

Ps	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	1	Omar Bonomo	VW Gacel GS	22m52s222/1000	23
2º	50	Eugenio Breard	VW Gacel GS	22m52s967	23
3º	12	Mario Serravalle	VW Gacel GS	23m07s656	23
4º	4	Alberio Baldinelli	Fiat Regatta 85	23m08s765	23
5º	3	Nestor Perceq	Fiat SE 1500	23m09s114	23
6º	2	Ernesto Bessone	VW Gacel GS	23m30s300	23
7º	40	Ricardo Joseph	Fiat SE 1500	23m31s581	23
8º	34	Fernando Padilla	Fiat SE 1500	23m39s410	23
9º	15	Héctor Fossati	Fiat SE 1500	23m39s690	23
10º	19	Jorge Trejo	Fiat SE 1500	23m47s063	23
11º	72	Ernesto Rodríguez	Fiat SE 1500	23m52s561	23
12º	78	Sergio Bertsch	Fiat SE 1500	23m13s911	22
13º	59	Bernardo Harpe	Fiat SE 1500	23m16s165	22
14º	60	Nestor Escalzo	Fiat SE 1500	23m38s093	22
15º	58	Rafael Roncayolo	VW Gacel GS	23m50s263	22
16º	10	Rafael Ottaviani	Fiat Regatta 85	19m54s509	20
17º	33	Norberto Caballero	Fiat 128 CLI	20m28s945	20
18º	56	Victor Lépre	Fiat SE 1500	19m30s051	18

No clasificaron: Grossi, 12r; Basso, 9r; Manozzo, 1r.

Promedio del ganador: 132,786 km/h

Record de vuelta: Bonomo en la 7ma. en 58s420/1000 a un promedio de 135,670 km/h.

La clasificación final de esta competencia está en suspenso.

CAMPEONATOS

CLASE TRES

Adba, 36 puntos; Romero, 27; Breard, 12; Baldez, 10; Delgado, 9; "Flash" y Gianni, 8; Finocchio, 6; Lustig, 4; "Zorba", 3.

CLASE DOS

Bonomo, 40 puntos; Serravalle, 24; Breard y Harpe, 15; Baldinelli, 11; Borgioanni, 10; Padilla, 9; Perceq y Ottaviani, 8; Bessone y Joseph, 6; Baldinelli, 4; Ferreyra, 3; Fossati, 2; Trejo, 1.

FORMULA SIERRA

Ayerza, 40 puntos; Patti, 27; Del Campo, 15; Kruse, 13; Sgroppo, 12; Ratu, 10; Morier y Pentecoste, 8; Agostino y Rampant, 6; Migliore, Guiral y Gutiérrez, 4; Eidilstein, 2.

Próxima competencia: el 17 de Mayo en San Jorge (Santa Fe)

FINAL

Ps	Nº	Piloto	Tpo. /1000	Vts
1º	12	Hernán Ayerza	22m24s957	23
2º	5	Gerardo Del Campo	22m27s996	23
3º	11	Roberto Patti	22m43s373	23
4º	30	Pablo Ratu	22m46s919	23
5º	4	Oscar Pentecoste	22m50s307	23
6º	33	Daniel Agostino	22m59s312	23
7º	31	José Migliore	23m00s650	23
8º	27	Federico Kruse	23m02s275	23
9º	29	Jorge Eidilstein	23m05s674	23
10º	28	Vicente Gutiérrez	23m23s482	23
11º	36	Antonio Abiusi	23m11s458	21
12º	2	Jorge Guiral	20m07s422	20
13º	17	Guillermo Alonso	18m07s482	18
14º	7	Ricardo Albertengo	15m20s875	15
15º	22	José Morier	20m38s675	15

No clasificaron: Sgroppo, 6r; Bartella, 5v.

No largaron: Rivero y Costanzo

Promedio del ganador: 135,439 km/h

Record de vuelta: Del Campo en la 10ma. vuelta en 57s300/1000 a un promedio de 138,219 km/h.

CORSA

Año XXI N° 1087
Del 7 al 13 de mayo de 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Télex: 17216 - ABZIL-AR
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Harsen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvang,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Anselmo P. Chiappe

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

SERVICIOS EDITORIALES

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. Urteaga, L.
Gemelli

Fotógrafo

Cristian Frölich

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Jefa: Marilú Olguin

ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril s.a.



GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Muleiro

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.
Florida 670, 2° piso, of 59, tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Departamento Promoción:

Héctor S. Bustos

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543



Produccion: Néstor Palmetti (desde Europa)

EN LA COSTA ESMERALDA. El finlandés Juhani Kankkunen obtuvo su primer triunfo con el Lancia Delta HF 4WD en el Rally de Costa Esmeralda, que se disputó en la isla de Cerdeña con máximo coeficiente por el Europeo de Rally. El triunfo de Kankkunen con el Lancia Marini fue bastante cómodo, aunque a sus espaldas tuvo siempre el duelo Cerrato-Snijders con sendos Lancia del Jolly Club y del Tre Gazzelle respectivamente. Luego del abandono del belga por problemas con el diferencial Ferguson, Cerrato se dedicó a conservar el segundo puesto, que le sirve para acercarse a la punta del Campeonato. Tercero finalizó el galés Lewlin con el Audi Coupé Quattro del Audi Europa Team, mientras que Andrea Zanussi terminó quinto con el debutante Peugeot 309 GTI G.A. del team Peugeot Italia, detrás del Audi de Alessandrini.

Digamos que a nivel institucional, el Rally de Costa Esmeralda se está convirtiendo en el gran rival de San Remo para obtener la validez mundial como carrera italiana, aprovechando la serie de problemas generados en la última edición de la competencia del Ligure.

BMW TAMBIEN EN ESTORIL. Pese al gran trabajo de las Sierra oficiales de Eggenberger, nuevamente BMW se llevó el triunfo en Turismo, esta vez en los 500 Km de Estoril, válidos por el Europeo de la especialidad. Si bien no inscriptas en el certamen, las Sierra Cosworth preparadas en Suiza aprovecharon la confrontación lusitana para probar los autos con vistas a la tercera del Mundial, que se disputará en Dijon el 10/5. Los Ford volvieron a copar la primera fila de la grilla, manteniéndose en punta durante la primera mitad de carrera y siendo luego retrasados por dos problemas insólitos: el auto de Soper-Niedzwiedz, que venía en punta, fue "penalizado" a la salida de un reabastecimiento por la presencia en pista del "pace-car", y por ello perdió más de un minuto esperando la luz verde para salir de boxes, pese a las airadas protestas de los integrantes del team. El otro auto, el de Ludwig-Dieudonna, perdió una vuelta por una rueda floja que obligó a una parada suplementaria.

En la última parte de la carrera se encontraban en punta los M3 de Heger-Oestreich y Cecotto-Brancatelli, separados por pocos segundos, definiéndose la carrera a favor del auto del Ci.Bi.Emme ante la rotura del motor en el coche de Heger faltando pocas vueltas. Soper-Niedzwiedz finalizaron segundos, haciendo el record de vuelta y recuperando la ronda perdida; precedieron a la otra Sierra del equipo. Para Dijon se espera la gran revancha de las Sierra, ya que las características del trazado francés favorecen notablemente la mayor potencia del Cosworth, ahora mejor adecuado a los neumáticos Pirelli.

LOS SIERRA, FAVORITOS PARA CORCEGA. Con cuatro autos inscriptos, los Ford Sierra son también considerados favoritos para la quinta fecha del Mundial de Rally, que se disputa el próximo fin de semana en la isla de Córcega. Esta carrera, toda sobre pavimento, permitirá lucir las condiciones de tracción y potencia de la coupé Ford impulsada por

el Cosworth de 300 CV. Habrá dos autos oficiales, para Stig Blomqvist y Kalle Grundel, mientras que con coches "semioficiales" serán de la partida el francés Didier Auriol y el español Carlos Sainz. El primero viene de ganar el Rally Behra en su país, y el otro, de hacer un buen trabajo en Portugal. Precisamente en el certamen francés -casi todo disputado sobre asfalto- se dio la semana pasada, la victoria de la tercera marca candidata en Córcega. Tras los triunfos de Oreille (Renault 11 Turbo) en Garrigues y Auriol (Sierra Cosworth) en el Behra, ahora le tocó el turno a Bernard Beguin con el BMW M3 en el Critérium de Tourraine, superando a Oreille con el Renault.

Volviendo a Ford, digamos que es casi seguro que el equipo oficial no vaya a Grecia, desalentado por las condiciones del camino -poco favorables a la coupé-, prefiriendo concentrar esfuerzos en preparar el Olympus, mucho más apto para las características del auto. Con respecto a su participación en Argentina, aún no hay una definición oficial, aunque considerando el antecedente de Grecia...

LA APELACION DE BMW, RECHAZADA. No tuvo trabajo el Tribunal de Apelaciones de FISA, con respecto al recurso presentado por BMW en relación con la desclasificación de siete autos de la marca en los 500 Km de Monza, primera fecha del nuevo Mundial de Turismo. La apelación de la BMW Motorsport fue presentada fuera de término. En los corrillos de FISA se comenta que el retraso en la presentación por parte de BMW no debe considerarse casual, visto que el contenido de la apelación era endeble y fácilmente rechazable por el Tribunal, razón por la cual el "fuera de término" es una salida política elegante para Peter Flohr y su gente.

EL FUTURO DE WEITZEL. El germanoargentino Walter Weitzel se comunicó telefónicamente con nosotros para confirmarnos que durante este año no estará en los Grandes Premios de Fórmula Uno asistiendo técnicamente, como lo hiciera durante varios años, a los impulsores BMW. Y sin muchos lamentos, porque considera que la F-1 ha perdido la espectacularidad de otros tiempos, "presentando ahora carreras bastante aburridas", el hombre de BMW trabajará en la fábrica de dicha marca en Alemania, donde vive, ocupándose de los motores para el Campeonato Mundial de Turismo y, además, de los impulsores para la F.3 Sudamericana

La semana pasada, el equipo de Bertram Schäfer trabajó en el circuito de Zolder, con el manifiesto objetivo de mejorar las prestaciones del Ralt RT31 tras lo sucedido el domingo anterior en Nürburgring, en ocasión de la apertura del Campeonato Alemán de Fórmula 3. Tras realizar algunos cambios en los autos, el team en pleno giró el jueves en el trazado belga. Decimos en pleno, porque junto a Victor Rosso y Peter Zakowski, también lo hizo el alemán Alfred Heger con el Ralt de F 3000 con el cual competirá el próximo 16 de mayo en Spa.

Entre las mejoras que debía "testear" Rosso había modificaciones en caja diferencial y suspensiones. Todo lo actuado sobre el coche resultó acertado, permitiendo al marcosjuarense bajar casi tres segundos con respecto a los tests que había efectuado allí antes de Nürburgring. En la caja Hewland de 6 marchas se mejoró el mecanismo de selección de las velocidades, siendo ahora mucho más precisa. En materia de diferencial, se colocó el Hewland, bastante más liviano que el anterior. En suspensiones, se probó sin los "bump-stops", con lo cual se evolucionó muchísimo en la motricidad del auto.

El mismo Rosso nos resumía sus impresiones sobre la mejora del Ralt: "Estoy contento porque hemos avanzado mucho. Significa que Schäfer está en el camino correcto, pero no me ilusiono demasiado porque sé que aún debemos seguir mejorando. Lo sustancial es que ahora puedo aplicar mejor la potencia, algo fundamental en este circuito ya que luego de la repavimentación del año pasado, la tracción se ha convertido en un gran problema. Ahora puedo pisar parejo, mientras que la vez pasada debía recurrir a la "telegrafada". Además, antes me costaba muchísimo hacer 1m43s, y ahora estoy cómodo en el minuto cuarenta".

Rosso hizo en varias vueltas 1m40s/10, girando siempre con gomas usadas. Con ese tiempo, Schneider hizo el año pasado la "pole" con el Reynard en la última competencia allí disputada. Por entonces Nis-

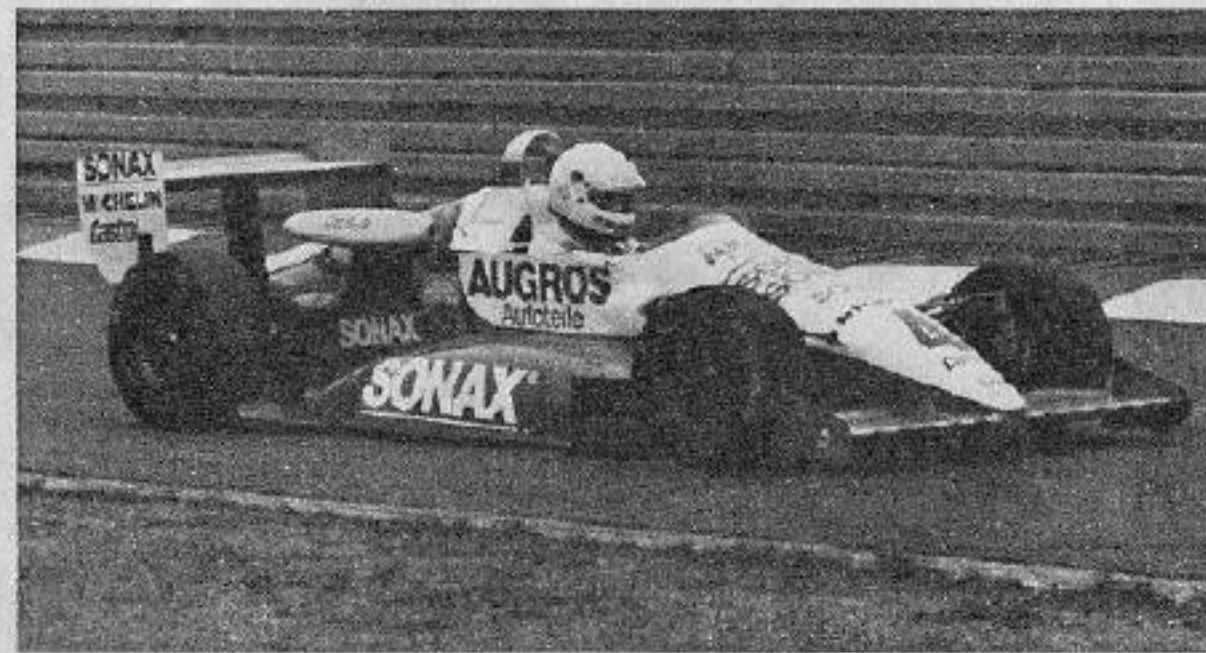
preparados por Siegfried Spiess. "No creo que pueda ir a ver competencias en Sudamérica, pero pienso que tal vez estaré presente en la última, que se disputará en Mar del Plata. En tanto, recibiré videocasetes de las distintas carreras, para estar en continuo contacto con el tema", concluyó.

PRIMICIA EXCLUSIVA:

SERIE MUNDIAL DE F.3 SE GESTA EN INGLATERRA

A través de infidencias, pudimos saber que en Gran Bretaña está bastante avanzado el proyecto de una Serie Mundial para la F.3, que se disputaría por primera vez en el '88. En la idea están trabajando profesionales del tema y cuentan con el apoyo de los principales equipos ingleses. El proyecto parte de la base de la televisación de las siete competencias sobre las cuales se articula el Campeonato. Habría carreras en Europa, Norteamérica, Sudamérica, Japón, Australia y Nueva Zelanda, previniéndose su disputa a fines de temporada. Tomaría parte un lote estable de 30 autos, a los cuales se les conseguiría la cobertura financiera para el flete aéreo. La semana próxima volveremos con más detalles sobre el tema, que toca muy de cerca a nuestra Fórmula Tres Sudamericana.

ROSSO, PREPARADO PARA IRSE A BERLIN



A la izquierda, "Vichin" Rosso, uno de los créditos de "Viva Córdoba", y su coequipier de este año, Peter Zakowski, dispuestos a trabajar. Arriba, el conjunto a batir: Bernd Schneider con el Dallara 386-VW Spiess.

sen no bajaba en clasificación de 1m41st con el RT30, mientras que el argentino hacía con el Dallara, 1.40.5, siempre con neumáticos nuevos. Por su parte, Zakowski giró el jueves en 1.41 probando una modificación en la suspensión delantera del Ralt, consistente en una distinta fijación del triángulo superior al portamaza.

De la "competencia", giraron luego Markus Oestreich con un Martini (este piloto no corrió en Nürburgring por haber estado afectado al "Euroturismo" con BMW M3) y el "cuco" de la categoría: Bernd Schneider con el Dallara-Spiess. El primero de ellos lo hizo en 1.40.8, mientras que Schneider clavó un impresionante 1.38.5, que si bien debe tomarse con pinzas en razón de las circunstancias de pista, no deja de confirmar el buen momento por el que atraviesa esta conjunción, impulsada por el hasta ahora único ejemplar de la nueva serie de motores de Siegfried Spiess.

Volviendo a Rosso, digamos que sobre el final del test el argentino vivió un momento bastante ingrato, ya que un auto de Turis-

mo que circulaba delante de él, protagonizó un espectacular vuelco que pudo haber tenido consecuencias para el piloto del monoplaza: "Cuando vi que el Golf comenzaba a tumbar, instintivamente atiné a frenar. Si no lo hacía, me pasaba por encima. El sistema que usan aquí en Zolder es de locos. Dejan probar a todos al mismo tiempo, y además de que es muy difícil hilvanar una vuelta sin taponos, es un peligro porque de pronto te encontrás con Grupo A y hasta con autos de calle como el que volcó". Con respecto a las pruebas, Rosso retomó el tema, resumiendo: "Tenemos que mejorar más. Schäfer ya está trabajando en un nuevo Venturi posterior, siguiendo la experiencia hecha con los Spoilers. De ese modo tendremos mayor 'down-force' con menor resistencia al avance, y espero que eso nos ayude a acercarnos al Dallara. Esto lo usaremos en la carrera de Zolder -tercera del campeonato- que se disputará después de la de Berlín".

Precisamente para la carrera de Avus, el

team VW también sigue trabajando. Mientras esta edición llega a la calle, probarán en el circuito privado de VW, ubicado en Ehra Lessien, al norte de Wolfsburg. Allí, aprovechando las largas rectas que llegan hasta los 12 km de extensión, se acondicionará el auto para el particular trazado berlinés. "Yo corrí en Avus -nos contaba Rosso- en el '85 en la F.F.2000, y gané. El circuito es un tramo de autopista con dos largas rectas de más de 4 kilómetros, unidas por dos retomes. El secreto es tener buen motor, poca carga dinámica y poder 'engancharse' en el pelotón de punta. Los 'sorpassos' son permanentes, pero lo que importa es la última curva. Allí se define todo. Eso ocurrió en el '85 cuando le gané a Schneider y Zakowski. Espero repetirlo." Con respecto a impulsores, habrá novedades por parte de la gente de Schrick, quienes quedaron muy satisfechos con el cuarto puesto de Rosso en Nürburgring, teniendo en cuenta que era la primera experiencia en carrera del preparador germano. La batalla con Spiess, para ellos, recién comienza.

RECALDE. CONFIRMADO PARA GRECIA CON AUDI

El piloto de la Misión "Viva Córdoba" arribó el domingo a Milán, procedente de la Argentina, con la confirmación de su participación en el Rally de Acrópolis, que se disputará entre el 1° y el 4 de junio en Grecia, como sexta fecha del Mundial de la especialidad. Tras la imposibilidad de "hacer" Córcega con el retrasado grupo A del Jolly Club, el cordobés tomó contacto con el austriaco Rolf Schmidt, quien como en San Remo el año pasado, pondrá a su disposición uno de los confiables Audi 90 Coupé Quattro.

Consultado sobre sus expectativas, Recalde nos decía en el aeropuerto de Linate: "Creo que el Audi de Schmidt es el auto ideal para lo que yo necesito, que es llegar al Rally de Argentina con bastantes kilómetros de 'training'. Lamentablemente el retraso de los Lancia Grupo A complicó un poco el panorama, pero mientras llega el Olympus -ya muy cerca de Argentina- la de Grecia será una carrera muy útil. Además los autos que hace Schmidt en Viena son una garantía de confiabilidad, y dentro de lo que -básicamente- es el coche, siempre los presenta al mejor nivel. Si bien no será para pelear el primer puesto, pienso que por las condiciones del camino no estaremos tan lejos".

Los planes de Jorge Recalde prevén esta semana definir el asunto neumáticos para el Audi, para lo cual seguramente se hará presente en oportunidad de la carrera en Córcega. Posteriormente se reunirá con Jorge Del Buono -temporariamente residente en España- y ya irán para Grecia a efectos de comenzar con la ruta de Acrópolis, mientras esperan el muletto de Schmidt.

NOVEDADES DE LA FORMULA TRES EUROPEA

INGLATERRA: NUEVAMENTE HERBERT. Luego de la victoria de Gary Brabham con Ralt, nuevamente Johnny Herbert se alzó con el triunfo a bordo del Reynard-Spiess del team de Eddie Jordan. Esto ocurrió en Thruxton, donde las cosas no resultaron tan fáciles a Herbert como en ocasión de los dos triunfos anteriores. En pruebas de clasificación hizo la "pole", seguido por tres autos impulsados con los Alfa Romeo de Novamotor. Los "Twin Spark" están comenzando a dar resultados en Inglaterra, y así lo certifican las prestaciones de Danielsson (Reynard), Gachot (Ralt) y Favre (Reynard). De los tres que escoltaron a Herbert en la clasificación, fue el belga Gachot el único que le dio lucha, mezclándose ambos en un duelo rueda a rueda al mejor estilo F. Ford. Luego Gachot debió resignar posiciones a raíz de problemas con los neumáticos, que también se les presentaron a otros competidores. Finalmente Herbert fue escoltado por el sueco Danielsson con el Reynard de Magchwick y por Niklas Schönström con el Reynard del team Swallow. Cuarto finalizó Brabham, quien ahora escolta a Herbert en el Campeonato, ubicándose en la tabla delante de Gachot.

FRANCIA: ALESI CON EL VIEJO DALLARA. Tras la decepcionante prestación de los nuevos Martini MK52 -que también funcionan en Alemania-, Jean Alesi lo convenció a Hughes de Charucat -manager del team ORECA- para utilizar el Dallara 386 con el cual el gato ganara el año pasado, en ocasión de la carrera de Nogaro. Así fue que Alesi "plumereó" el 386-Alfa Romeo y consiguió ganar la carrera, delante de Eric Bernard con un Ralt-Alfa. Tercero finalizó Bachelart con otro Ralt. Alain Ferte fue solo 6° con el mejor Martini, y Giroix 7° con el mejor Dallara 387. Seguramente el team ORECA comprará dos nuevos Dallara para el resto de la temporada, significando esto un golpe de gracia para las alianzas huérfanas de Tico Martini, quien además atraviesa una difícil situación financiera.

En el Campeonato Francés va primero Bernard con 21 puntos, seguido por Bachelart y Gache con 20.

ITALIA: BERTAGGIA CORTO LA RACHA DE CHIESA. Enrico Bertaggia con el Dallara-Alfa de Guido Forti, se adjudicó la tercera del Campeonato, disputada en Misano Adriático. Bertaggia ganó las pruebas de clasificación, en las cuales los 18 primeros quedaron en sólo un segundo de diferencia. En la carrera lo escoltó Mauro Martini con otro Dallara-Alfa. Los Reynard mejoraron, copando la segunda fila en la grilla y obteniendo el tercer puesto final en manos de Rinaldo Capello con uno de los autos de Coloni, modificado en suspensión y aerodinámica. Chiesa finalizó 4° con el Dallara de Pavanello, y ahora tiene sólo tres puntos de ventaja en la tabla sobre Martini, y sobre Bertaggia.

LARRAURI: SILVERSTONE, LE MANS Y... ¿TURISMO?

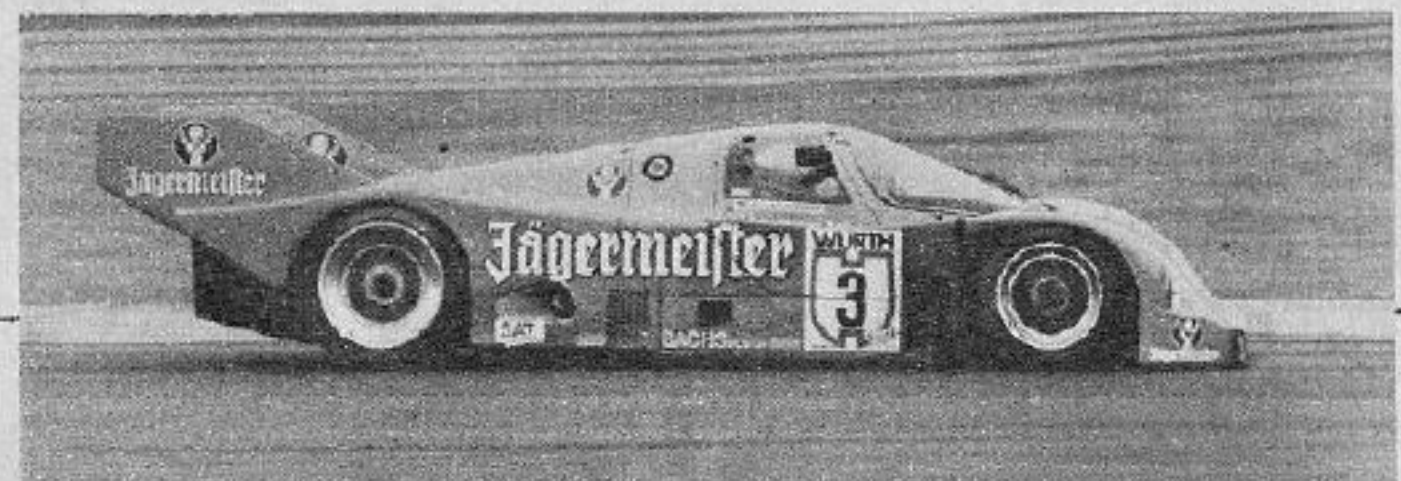
El piloto santafesino se prepara para competir el próximo fin de semana en los 1.000 Km de Silverstone, cuarta fecha del Mundial de S.P. A la carrera inglesa, Walter Brun llevará sólo dos autos, como consecuencia de la unidad destruida por Frank Jelinski en Nürburgring la semana pasada, en ocasión de la primera fecha de la Super Cup alemana. Jelinski había seguido de largo en la curva Dunlop -posiblemente sin frenos- y terminó parando casi sobre las tribunas. La carrera fue ganada por Stuck con el Porsche oficial, escoltado por Wollek con un auto de Jost, y Mass con el mejor coche de Brun, que en origen debía ser para Larrauri de no mediar el patrocinio aportado por el alemán. En esa carrera no se verificó la anunciada presencia del Jaguar para Raúl Boesel, en razón del incidente que éste protagoniza en Monza.

Volviendo a Oscar Larrauri, digamos que al cierre de esta edición no tenía confirmado si correría en equipo con Brun o con Sigala, puesto que este último no dis-

pondrá de Brancatelli afectado al Mundial de Turismo en Dijon con el BMW M3 del team CIBEmme. Con respecto a sus expectativas para la carrera, Larrauri nos decía en Milán: "No me hago muchas ilusiones para Inglaterra, porque normalmente hay tiempo fresco en Silverstone para esta época, y eso no es bueno para las Michelin. De todos modos espero que tengamos los nuevos neumáticos traseros de mayor diámetro, que nos permitirán mejorar el trabajo de las suspensiones". Luego de esta carrera, Larrauri irá a Le Mans, ya que el team Brun tomará parte de las pruebas generales con vistas a las 24 Horas, para las cuales se habilitará el circuito durante el fin de semana siguiente al de Silverstone.

Por otra parte, "Poppy" recibió una oferta interesante por parte de Massimo Sigala, para correr las últimas cuatro fechas del Mundial de Turismo con un BMW M3 del team CIBEmme, el mismo que ganara en Monza -siendo posteriormente desclasificado- con Cecotto-Patrese.

El hermoso Porsche 962 de Brun... poco antes de ser destruido por Jelinski en Nürburgring.



Lars-Erik Toirph - Benny Melander
TOYOTA SUPRA 3.0 i
Safari Rally 1987

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

Foto: Martin Holmes

CORSA

