

MAURO

ARGENTINOS EN MARCHA
RECALDE VUELVE A ITALIA
LARRAURI AVANZA EN FRANCIA
ROSSO: "HORA CERO" EN ALEMANIA
F.1: TODO EL COLOR Y LOS ECOS DE RIO
TECNICA T.C.: EL "MISTERIO" DEL FALCON

Nº 1085 del 22 al 28 de abril de 1987. Argentina: \$ 2,80 - Uruguay: N\$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350.

T.C. 2000 y F.R.A. en Gral. Roca
TODAS LAS NOVEDADES
QUE AVIVAN EL SUSPENSO

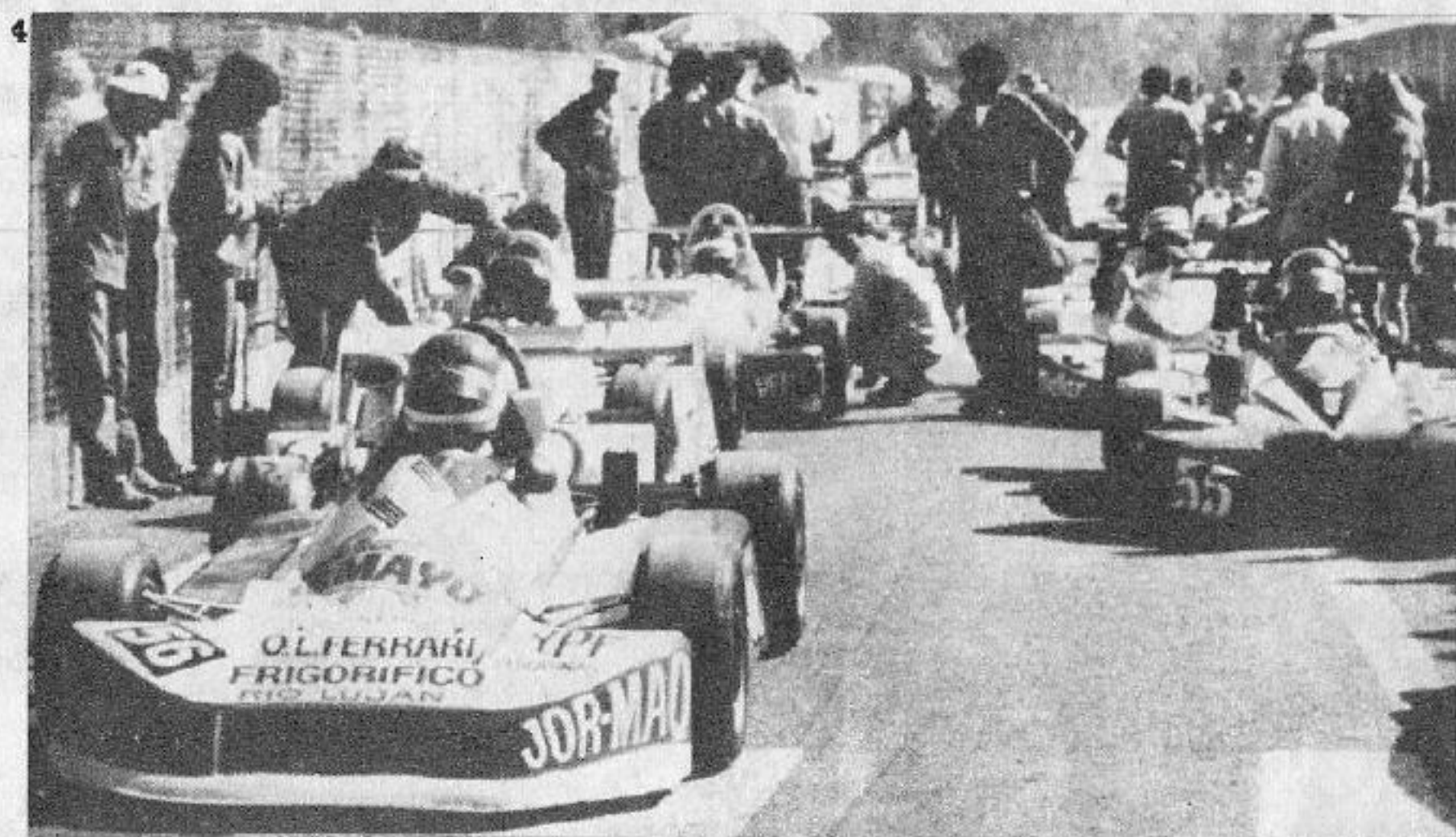


E. Bessone y Oltre. Ford y Renault. ¿Anuncio del desquite?... ¿O será nuevamente Renault y Ford al final? La gran incógnita que debió prolongarse.

turismo competición 2000 - fórmula renault argentina

EN GENERAL ROCA, los hechos que conmovieron al país todo, impusieron sus

EL DUELO PUEDE



3- Domingo 19. La soledad del trazado de General Roca y su contraste con la multitud reunida en Plaza de Mayo. (2). 3- Juan María Traverso con la "patilla" traseira en el aire. 4- Gustavo Fontana y Carlos Fonte, listos para salir a pista. Los estrechos boxes de General Roca resultaron insuficientes. 5- Di Palma mirando una servilleta, Raies hipnotizado y Gayraud concentrado. 6- Mario Gayraud fue el más rápido en las pruebas de clasificación. Domino en las dos tandas.

prioridades

DE ESPERAR



Mientras la céntrica Plaza de Mayo volvía a colmarse de ansiedad por el desenlace de un fin de semana dramático para la República, a más de 1.100 kilómetros de allí, las instalaciones de un autódromo del valle rionegrino se vaciaban, acatando la obligada decisión de postergar la reunión. Así, la esperada reedición del "match" Renault vs. Ford, con siempre posibles "terceros en discordia", lo mismo que la del ya clásico pleito multitudinario de los "chicos" de la F.R.A., debieron suspenderse. Pero igual vimos unas cuentas cosas que vale la pena contar.

La suspensión de las competencias de T.C.2000 y Formula Renault Argentina en el Autódromo Parque Ciudad de General Roca, por los motivos que son de público conocimiento, ha dejado a ambas categorías con sus autos listos para disputar la prueba.

Dos días de entrenamientos y clasificación, como lo fueron el viernes y el sábado pasados en el Alto Valle del Río Negro, permitieron realizar muchas pruebas en los distintos equipos.

T.C.2000: OLTRA Y ¡GAYRAUD!

En los entrenamientos del viernes y la clasificación del sábado hubo dos dominadores netos: Silvio Oltra mostró el camino el primer día, cuando superó a Traverso por 2/100 de segundo, a "Tito" Bessone por 8, a Miguel Etchegaray por 39, a "Cocho" López por 42 y a Fortunato por 59. Fue evidente que los trabajos de Rubén Benavidez y el piloto de Buenos Aires para equilibrar la unidad daban resultados óptimos. Cabe acotar que los autos de Herczeg llegaron tarde al circuito y no giraron en esta tanda. En ese primer tanteo el tiempo más veloz de Oltra fue de 51s36/100.

Acumulando luego los registros, Oltra logró limar 18 centésimas, manteniéndose adelante de Traverso, Bessone y Gayraud. Estos escoltaban a Silvio a 13/100 en un empate triple. "Cocho" andaba bien, pero sin Antelo (retenido en Buenos Aires por un problema personal, y quedaba quinto a 30/100, ubicándose luego Di Palma a 40, el sorprendente José Luis Bessone a 42, Etchegaray a 47, Serafini a 53, Raies a 63 y Fortunato a 77, siendo este el único de los punteros que no mejoró pese a cambiar una relación caja. Ya comenzaba el trabajo "fino" de los equipos, hilándose muy "finito" en algunos casos.

Oltra y Benavidez solicitaron al team Renault un engranaje de segunda marcha. No tuvieron éxito pero sí les fue facilitado por Zampa, quien había roto su motor. Una penita de la situación daba el hecho de haber catorce autos en un segundo, diferencia que sepa-



raba a Oltra de Fineschi, utilizando por primera vez el quimono la mecánica de Akel.

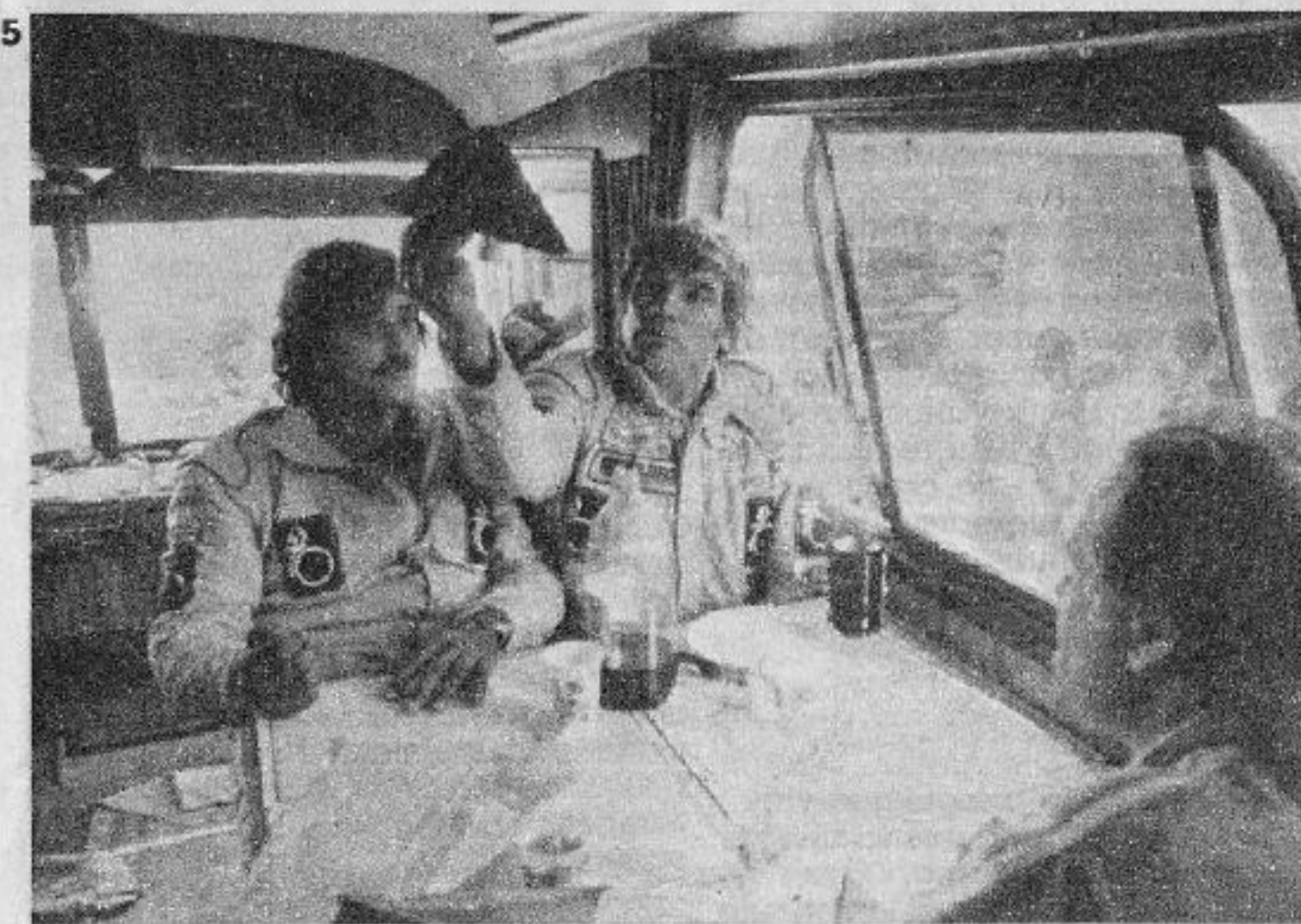
Y el "loque" en la coupé Renault Fuego de Oltra dio resultado. Mejoró 37 centésimas marcando 50s.81, registro que sólo sería superado en la última sesión de clasificación del sábado por Gayraud y Traverso. Esto fue logrado por Oltra sin las cubiertas MPH (las Paul más blandas), y solo lo preocupaba que el auto paraba bien pero sin confiabilidad, ya que el pedal de freno se ponía, por momentos, muy esponjoso. Quienes seguían, también mejoraron su registro, pero no en la misma medida. Lo más sorprendente era que de Oltra al segundo (Traverso) había 34/100, y de éste al 15° (Raies), 65/100. Entre ellos quedaban Gayraud, los dos primos Bessone empatando el cuarto puesto, Di Palma, Lopez, Etchegaray y Zuain, igualados en la octava ubicación, Serafini, Olmi, Crocco, Soto y Guerra. Recien Fortunato quedaba a más de un segundo de la punta.

EL SABADO

El día fue de Gayraud. Dominó completamente. Arrancó girando como el viernes, y así se quedó en el primer lugar. El poderío de la escuadra de Herczeg comenzaba a hacerse notar, ya que Di Palma quedaba quinto a 35/100, mientras que entre ellos se situaban Traverso a 13, Etchegaray a 17 y "Tito" Bessone a 23. Luego estaban Fernando, subiendo por primera vez en el fin de semana: Raies, Soto, Fortunato, Oltra y Serafini, todos en 94/100.

La jornada no era buena para Oltra, ya que padeció con la carburación o el encendido. E. Bessone buscaba el equilibrio para la carrera, Raies era consistente, Etchegaray marcaba su nivel y Fortunato devolvía el suyo al "505".

En la clasificación, Gayraud buscó el balance de su Sierra, luego de cambiar una marcha de la caja, y trabajando sólo con el pie derecho, ya que sufría un esguince en el izquierdo, igual se quedó con la "pole". Etchegaray, que estrenaba un motor nuevo de Berlita



¿SERAN SOLO SIETE DIAS?



Carlos Akel, Jorge "Goyo" Martínez, Alcides Rates y "Coco" Fernández (ATC) hablando por teléfono, deciden el futuro de la carrera.

Las primeras noticias de la postergación o suspensión de la carrera se conocieron el sábado por la noche en General Roca. Alrededor de las 22 horas la Municipalidad envió a la Asociación de Volantes, organizadora de la competencia, la resolución N° 516/87, informando que el Concejo Municipal de la ciudad suspendía la carrera. Ante esta circunstancia de la entidad organizadora quedaba sin la alternativa que minutos antes había ofrecido el gobernador de la Provincia, que consistía en dejar librado al criterio de cada entidad organizadora de eventos, su realización el domingo.

De cualquier manera el resultado hubiese sido el mismo, ya que difícilmente la A.V.G.R. hubiese enfrentado con las autoridades municipales y la comunidad.

La búsqueda de alternativas para la nueva fecha continuó el domingo por la mañana en reuniones de las cuales participaron el director de la prueba, Miguel Calandra, el titular de la A.V.G.R., Jorge Martínez, y otros miembros de la C.D. de la entidad, Carlos Akel, el promotor del TC 2000 Alcides Rates, el presidente del colo-

gio de Comisarios deportivos, Sr. Raul Marielli, y sus pares de la CDA. Se llegó a la conclusión, por sugerencia de Rates, de que la Asociación de Volantes solicitará a la CDA que tratará en su reunión del día de hoy (martes 21) la posibilidad de realizar la carrera el domingo próximo. Para ello la moción sería que el calendario desde el último domingo de abril al último de mayo, fuera corrido en una semana para cumplir con esta fecha y posibilitar a los equipos dejar sus autos y equipamientos en Roca. Paralelamente, Rates inició conversaciones con ATC para conseguir que las unidades de transmisión quedaran también en la ciudad rionegrina.

Carlos Akel: "Esta es una situación muy especial: ante esta circunstancia le pediremos a la CDA que se corran una semana todas las competencias que vienen. Si es así sólo hay que venir el fin de semana próximo para hacer las pruebas libres y correr. Quizás estas sean más extensas para buscar la carburación adecuada, al clima de ese momento. Creo que esto es lo mejor para no perjudicar a ninguna categoría, sino tendríamos que correr el sába-

do y creando problemas con la televisación de dos carreras juntas por el mismo canal, en dos días sucesivos y en ciudades separadas por más de 1.500 km, como General Roca y Paraná. Tampoco queremos comprometer a los pilotos que corren en categorías diferentes para decidir a cual van ya que sería debilitar a los dos espectáculos. No es fácil, pero confiamos en la CDA".

Jorge Martínez: "Estamos elaborando el pedido de postergación por siete días a la CDA. Dado los acontecimientos no nos quedaba otra alternativa. Facilitaremos que todos los equipos que quieran dejar sus autos aquí lo hagan con total tranquilidad y seguridad. También garantizamos a todos que no habrá entrenamientos en la semana".

Alcides Rates: "Gestionamos ante ATC para que dejaran los equipos aquí en Roca por la posibilidad de correr el domingo próximo y tuvimos eco en el canal. Por supuesto que esperamos la resolución de la CDA, ante el pedido que llevará la A.V.G.R. Es sólo correr una semana todas las fechas, hasta llegar el domingo 31 de mayo, en que no hay carrera televisada, y a partir de allí todo seguiría como está planificado".

Daniel Afione: "Los autos que fueron precipitados luego de la clasificación -los cinco primeros de cada categoría- no podrán ser tocados. Lo podrán hacer el sábado próximo, en caso de correrse el domingo; si fuera en Buenos Aires deberán pedir la presencia de algún miembro de la técnica en su taller y desarmar delante nuestro lo que quieran verificar".

Raúl Marielli: "La situación legal de la carrera, por ahora, es que fue postergada

por siete días. Si se corre el domingo sirven las clasificaciones del sábado y no se reabre el registro de inscripciones. Pasado ese lapso hay que aplicar el artículo 54 del RDA, abrir la lista de inscriptos nuevamente y volver a clasificar, y poder hacerse en cualquier otra fecha".

pero sin más desarrollo que el anterior, ponía segundo al R-18, a sólo 6/100 de Gayraud, en la anteuúltima vuelta, superando a Traverso y Bessone, quienes quedaban a 12 y 13/100. De allí en más se ordenaban J.L. Bessone, Zuain, Rates, Di Palma, Serafini, Fortunato, Oltra, Solo, Guerra, Fernandez, Olmi y Fineschi, muy apretados todos -los 16- en 92/100. Casi nadie utilizó neumáticos blandos. Con excepción de Etchegaray, que pinchó uno de los de compuesto blando, todos colocaron los de compuesto más duro. Nadie especulaba y todo el mundo asumía lo importante que es largar adelante en Roca. Gayraud bajó posteriormente nada menos que 57/100 su tiempo, a favor de una puesta a punto impecable que no castigó gomas, y de que aceleraba muy bien. Mario, luego, espero a Di Palma, y librando juntos en la recta, propició que Luis hiciera un buen registro. Entre ellos quedaba Traverso. Luego "Tito", en buena terna pero perjudicado al no lograr la temperatura ideal con las cubiertas blandas, seguido por Cocho, con un auto poco dócil pero muy veloz.

Los neumáticos no permitieron a Etchegaray mejorar, aunque con las gomas duras logró el mismo tiempo que con las blandas. Fernandino volvió a mostrar su talento, siendo escoltado por Rodolfo Zuain, "Coco" Fortunato y un Gabriel Rates rápidamente adaptado a la categoría y a la pista. Guerra completaba con ellos el grupo de punta, con un motor que no rendía al nivel del piloto.

FORMULA RENAULT: RIVA NO SORPRENDE

Aun sin que se realizara la carrera, la

F.R.A., en las pruebas de clasificación, siguió insinuando que se apresta a concretar una de las mejores temporadas de los últimos años. Hay muchos factores que así lo hacen pensar. Sin que falte ese ímpetu lógico de los jóvenes de edad y espíritu, que abundan en la categoría, se nota una madurez que coincide con el profesionalismo demostrado por los equipos en la atención de sus autos.

La clasificación encerró a veinte autos en menos de un segundo, y varios pilotos se dieron el gusto de bajar el record del circuito. Numéricamente existen antecedentes parecidos, pero el mérito del conjunto está en que Roca es un escenario exigente que combina una horquilla lenta con una recta de máxima velocidad, seguida por el curvón previo a los boxes, que anteceden a la exigente "S", donde puede elaborarse buena parte del tiempo. La puesta a punto es compleja, en la suspensión y en la elección de las relaciones de caja. La cantidad de autos en pista, los poco más de cuarenta y seis segundos que tardan para recorrer los 2.012 metros, sumado a la necesidad de conseguir un buen lugar de partida, obligan a una concentración y ritmo que no permite ahorrar esfuerzos.

La obtención del mejor tiempo por parte de Mario Riva ya no fue sorpresa como en Buenos Aires. El casildense ratificó lo dicho: "Sólo pienso en el título". Elementos tiene, el Tullia XXIII no muestra vicios, el motor acelera muy bien y pareciera que el piloto ha conseguido una tranquilidad que le costó cinco temporadas de experiencia. Gustavo Mancuso realizó una de sus mejores tareas y si bien lamentaba no haber rea-

lizado la pole position, la suspensión de la carrera lo sorprendió trabajando para ganar. Dio gusto ver a Daniel Neviani trabajando con pausa y "sapiencia" para ascender cinco posiciones de una tanda a otra. Han quedado atrás los ímpetus de este piloto dañado por los buenos resultados obtenidos en el comienzo de su carrera. Juan Bovone siguió afirmandose en un lugar obtenido con el apoyo de un equipo que necesitó de poco tiempo para obtener resultados alentadores. Lo de Oscar Pereyra gratifica porque demuestra la autenticidad de la pasión por el automovilismo. Completando los siete que mejoraron el record que ostentaba Gustavo Mandrini, estuvieron Sergio Solmi, realizando una tarea importante que no lo conformó, y Luis Belloso que sigue revalidando los pergaminos del karting. El octavo puesto de Miguel Etchegaray no hace más que marcar el nivel que presenta la categoría, la experiencia del ex campeón no alcanza al diversificarse entre dos especialidades. Por encima del puesto, el potencial de los que se ganaron un lugar en la final está dado por la diferencia que los separó de la punta. Vale destacar la correcta revisión técnica realizada al finalizar las pruebas de clasificación. Faltó la carrera, pero para ello habrá tiempo. Ahora lo hubo para vivir una experiencia inédita y feliz para quienes habitamos esta Argentina.

MANZANITAS

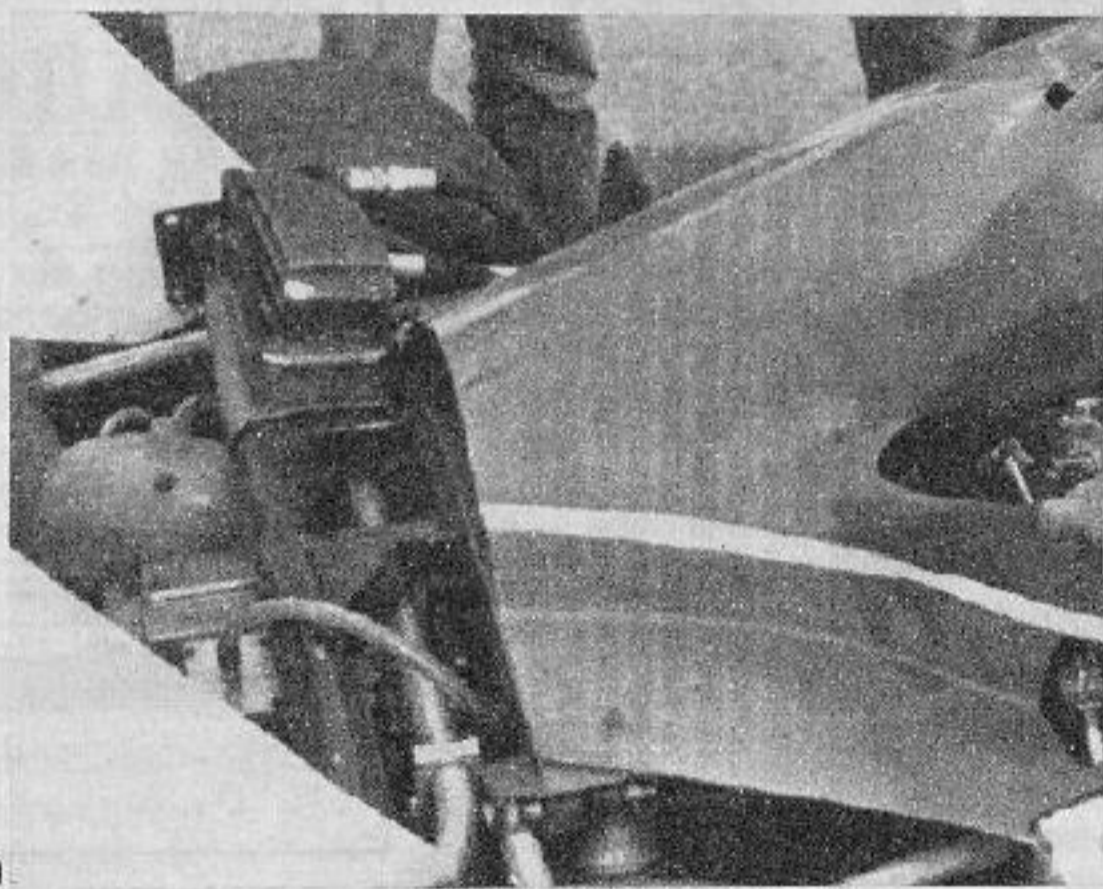
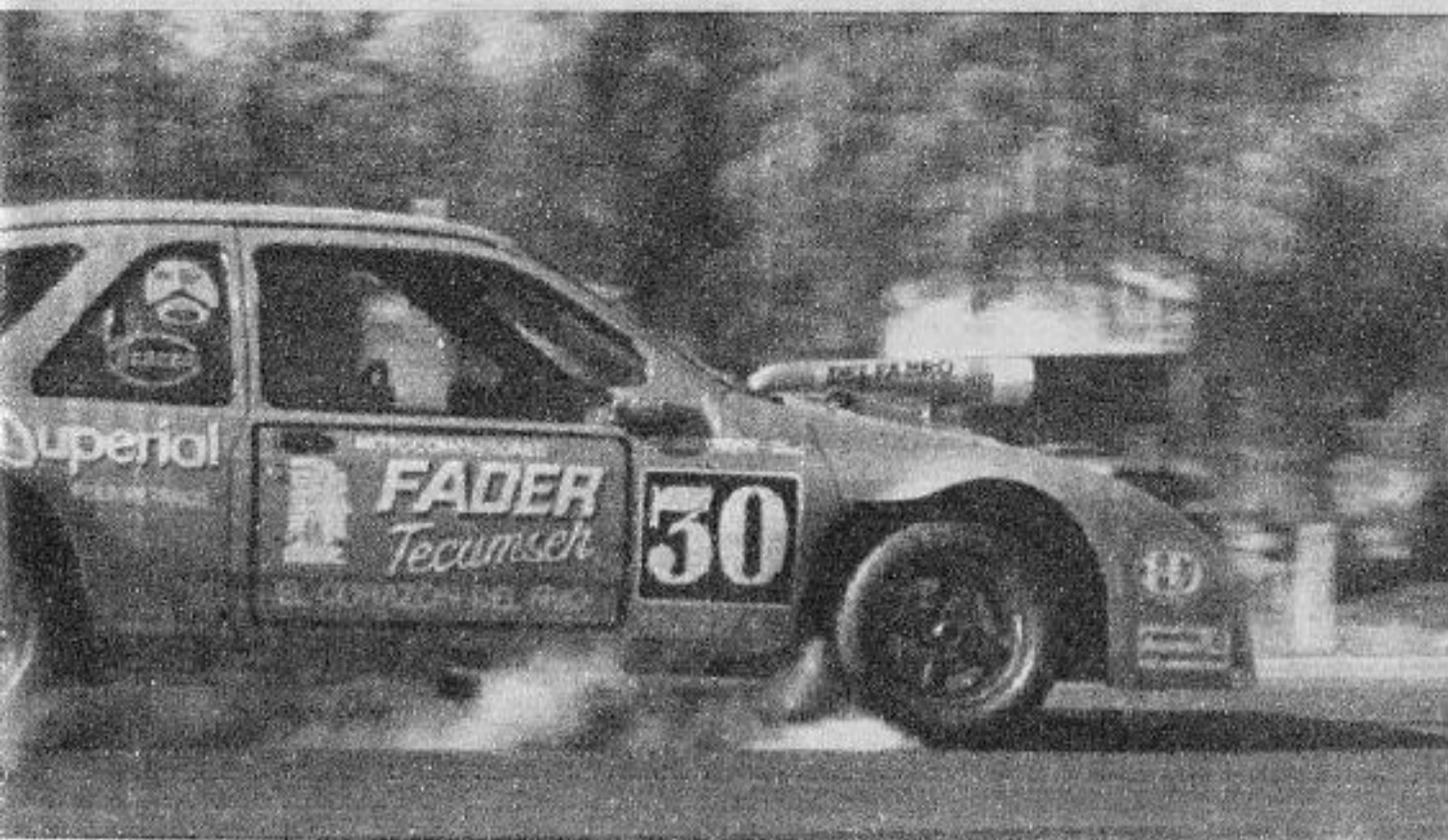
DEBUTANTES- Se presentaron varios pilotos el sábado con intenciones de debutar. Sergio Di Marco, Carlos Iannowski y Oscar Ponton en la Formula



Renault, y Gerardo Cerquetti en TC 2000. Ninguno de ellos lo pudo hacer.

LA FRA CON NOVEDADES- Al no poder correr junto al TC 2000 en el trazado callejero de Santa Fe, lo haría con el Club Argentino de Pilotos el 31 de mayo en el Autódromo de Buenos Aires. Además hay propuestas de la Fórmula Renault Chilena para integrarse, y algunos pilotos de ese país podrían competir en Mendoza el 3 de mayo próximo.

BOUVIER CON SUERTE- Se ganó un



9

tc 2000 EN POCAS PALABRAS

Olmi: "Tengo una trompa nueva". Gayraud: "Este pie me duele mucho". Marielli (comisario deportivo): "Habrá veedores en las curvas y si es necesario, habrá exclusiones". Di Palma: "Doy fe...". Rates: "Para que no nos sancionen, habrá que arreglar los frenos... escuchaste Soto". Traverso: "Lo más importante es clasificar adelante en función de la largada de mañana".

Alcides Rates: "Es comprensible, la carrera no se podía correr en la situación que estábamos". Marielli: "Les recomiendo los toques...". Etchegaray: "Ah... nos tenemos que tocar". Zampa: "Esta noche decidiremos si nos quedamos o nos vamos a Rosario, yo me quiero ir" (el viernes en entrenamientos, luego de la rotura del motor).

fórmula renault argentina EN POCAS PALABRAS

Riva: "Si tengo que ceder una posición, no dudaré en hacerlo a cambio de los puntos del torneo". Belloso: "Se me salió un tapón de agua y no pude seguir clasificando". Rossi: "Espero estrenar bien el Crespi".

Alisi: "Usé un juego de gomas para cada tanda". Barceló: "No sé que me falta para limar otras centésimas". Bovone: "Me han dado una trazada de consuelo".

Neviani: "El auto no dobla bien en la horquilla". Montá: "Hasta ahora estamos dentro de los que largan, nos queda una tanda más para salir".

Ianowski: "Espero conseguir el dinero para correr toda la temporada con Solmi". Mancuso: "Lo importante es la largada".

tc 2000 LOS PROTAGONISTAS



"Cocho" López clasifica quinto.

Mario Gayraud: "El auto va rápido en las curvas veloces, no patina en la horquilla y sale mejor aun de abajo. El equipo del Polaco hizo un trabajo impecable".

Juan María Traverso: "El auto quedó muy bien balanceado, pero quizá no sea tan rápido en lo derecho que sería de desear. Igual estamos para pelear. Aquí hay un tema clave, tengo que picarle adelante a Mario (Gayraud)".

Luis Di Palma: "Nos enganchamos con Mario para tirar juntos y salió el tiempo. La Sierra va muy bien".

Tito Bessone: "El equilibrio del auto quedó muy bien. Quizá la baja de temperatura ambiente en la última tanda no haya ayudado para lograr la temperatura de trabajo ideal de los neumáticos, aunque igualmente la adherencia era buena. Mañana a la mañana haremos una última prueba".

Oswaldo "Cocho" López: "El motor empuja una barbaridad. Nos faltó tiempo para poner a punto el chasis por la rotura del motor del viernes. Todavía falta equilibrarlo un poco más. Creo que para Mendoza estaremos a mejor nivel".

Miguel Ángel Etchegaray: "Retrocedí en el orden de clasificación pero igual estoy contento. No es fácil hacer con cubiertas duras el mismo tiempo que con las blandas, y lo logramos. Mañana por la mañana (por el domingo) asentare otro juego de las MPH y veremos qué ocurre. Después decidiremos que utilizamos para la carrera".

José Luis Bessone: "Estoy contento; para mí, estar entre los ocho primeros es como ganar. ¿Nuestro secreto?, no tocar nada y poner todo como nos dice Herceg".

Esteban Fernández: "No venía bien el fin de semana, pero poco antes del final de la clasificación paré. Souza cambió la carburación y el auto fue otro. El tiempo salió en la última vuelta".

José Fortunato: "Los motores van bien. Tenemos que trabajar en el chasis y en la aerodinámica. Para la próxima carrera cambiaremos los amortiguadores; utilizaremos los Deliaero regulables y también tendremos una trompa de nuevo diseño".



11

nuevo buzo antillama en el sorteo que realiza la asociación de pilotos que preside. Además hubo una trazada para los clasificados. Cuando todos salían de la carpa donde se distribuyeron, parecían salir de una kermesse.

EJEMPLO- El de la sala de prensa. Se hizo bajo una gran carpa, con su respectiva fotocopiadora, y las señoritas de la AVGR atendían al periodismo como corresponde, invitando inclusive con típicas manzanas ronegrinas y gaseosas Impecable.



12

7- José Luis Bessone demostrando cómo se dejan las gomas cuadradas. 8- Gerardo Del Campo levantando tierra en un rápido pastoreo. 9- Las carlingas recortadas de la Fórmula Renault, que solo deben llegar hasta el eje trasero. 10- Mario Gayraud vendándose el pie izquierdo, lesionado al saltar el paredón de boxes el sábado. 11- Mario Riva volvió a hacer el "uno". Se tenía mucha confianza. 12- El laboulayense Juan Bovone circulando adelante de su coterráneo Daniel Neviani. Clasificaron tercero y cuarto, en orden invertido.

¿SOLMI EN TC 2000?- Hace gestiones para correr con la coupé Fuego que actualmente utiliza Jorge Serafini, mientras que el piloto de Las Flores termina de hacer la nueva. En quince días más puede decidirse.

CARLOS ROSSI- Estrenó un auto nuevo en la Fórmula Renault. Lo probó, pastoreó en clasificación, cambiaron pontones y trompa y finalmente clasificó decimonoveno, luego de estar duodécimo durante mucho tiempo.

FINESCHI EN EL CAMBIO- De provee-

dor de motores. Dejó a Carlos Souza Martínez y optó por la mecánica de Carlos Akel. En Roca tuvo un motor de nuevo desarrollo, al igual que Crocco y Bessone.

AUSENCIAS- Las más destacadas fueron las de Francisco Mayorga, José Miguel Pontoriero, Eduardo Sáenz y Gustavo Der Ohanessian, en TC 2000; mientras que en Fórmula Renault hubo varios que decidieron saltar Gral. Roca, entre ellos Palmero y Pagani.

MADE IN RIO GALLEGOS- La prepa-

ración del motor del Ford Sierra Coupé XR4 de Miguel Mayeste la hacen en esa ciudad los colaboradores del equipo al mando de Luis Rodríguez.

CONSERVADOR TORRIANI- No funcionó bien el nuevo auto de Enrique Torriani, y por lo tanto decidió correr con el viejo Volkswagen 1500, al cual no se le hizo ninguna modificación.

¡AY!... LOS BOXES- La AVGR tiene la buena costumbre de atender bien a quienes trabajan en las competencias

por ella organizadas. Ese empeño no alcanza para disimular las terribles fallencias que tienen los boxes, con muchas piedras, insuficiente espacio y, aún más grave, con una angosta calle de boxes.

PAPI ETCHEGARAY- Se llama **Lucía María**, nació el martes 14 a las 19.10 hs. en una clínica de Mercedes, y el padre presenció su nacimiento. Es la hija de **Marcela y Miguel Angel Etchegaray**. Pesó 3.050 kg. El flamante papi estuvo sólo un día con su hija y partió hacia Roca. El domingo, cuando regresaba a Mercedes, pretendía que su "micro-taller" fuera un Boeing 707. "No aguanto más sin verla", comentó sin sonrojarse.

LA FUEGO DEL NENE- Esta semana, **Juan Carlos Pedemera** retirará de Renault Argentina el casco de la coupé Fuego de **Néstor Jesús García Veiga**, comenzará inmediatamente su armado. Aquél ya tiene listos los elementos de suspensión para iniciar el montaje una vez que la jaula esté lista. Es factible que se construya otra Fuego similar para que el "Pájaro" Carlos Garro se reintegre a la categoría.

ENTRENAMIENTOS- Los tiempos realizados el viernes en entrenamientos fueron los siguientes: TC-2000, Oltra, 50s81; Traverso, 51s15; Gayraud, 51s23; Bessone, 51s30; Di Palma, 51s45; López, 51s48; Etchegaray, 51s50; Zucín, 51s50; Serafini, 51s62; Olmi, 51s66; Crocco, 51s71; Raies, 51s80; Guerra, 51s80; Soto, 51s93; Fortunato, 52s10; Fineschi, 52s18; Fernandino, 52s36.

En **Fórmula Renault Argentina** se registraron los siguientes: **Mancuso**, 46s68; Neviani, 46s78; Bovone, 46s81; Solmi, 46s90; Riva, 46s90; Sala, 47s00; Paulizzi, 47s01; Bouvier, 47s07; Martín, 47s09; Mentá, 47s16.

FURLAN CON EL "UNO"- No logró aún finalizar su auto de Fórmula Renault Argentina debido a la tarea que realizó con Maldonado probando su máquina de F-3 Sudamericana. Sin embargo, cuando ambas especialidades no superpongan sus techas, **Néstor Furlán** competirá en la FRA, con el segundo auto de **Guillermo Fabi**, con motores provistos por **Saúl Lui**.

CARLINGAS MODIFICADAS- La Subcomisión Técnica de la CDA del Automóvil Club Argentino contestó negativamente el pedido realizado por la APF-4, que había solicitado permiso para utilizar las nuevas "carlingas" de los chasis Crespi de la especialidad, las cuales sobrepasan el eje trasero en unos tres centímetros. Por lo tanto se deberá cortar cada carlinga para cumplir el reglamento técnico, cuya aplicación exhaustiva anunció la subcomisión mencionada.

REVISION INMEDIATA- La Mesa Directiva de la CDA aprobó el pedido de la APF-4 para que se realicen las revisiones técnicas posteriores a cada competencia, en forma inmediata, luego de concluida cada prueba.

AGRADECIMIENTO- A **Héctor Hugo Ricciardelli**, colaborador de la empresa Embragues Boulogne, por las atenciones que tuvo para con CORSA.



13-Dos planos para un espectáculo. Abajo se trabaja en los autos, en la terraza el público decansa y observa. 14- Miguel Etchegaray en incómoda posición, luego de tocarse con un rival.

TC 2000

LA EVOLUCION TECNICA

Como siempre destacamos, mucho es el trabajo que se realiza en el TC 2000 para desarrollar los autos. Después de Buenos Aires fueron muy nutridos los cambios realizados en algunas unidades. El detalle que sigue es lo recogido en los boxes rionegrinos.

Oswaldo López: Trabajaron intensamente en el taller y en el autódromo de Buenos Aires. El motor de Anielo tiene unos 6/7 HP más que en la carrera anterior. Bajaron la altura de trabajo del auto, endurecieron barras y espirales, y corrigieron los valores de alineación.

Silvio Oltra: Colocaron nuevos discos y calipers de frenos delanteros. Estos últimos son de 6 pistones y todavía falta afinar el conjunto; lo harán junto a la gente de FT, sus fabricantes. Probaron en Buenos Aires el nuevo sistema para eliminar el servo y la bomba de vacío, pero todavía no está en su mejor nivel. Insistiran, y quizá lo lleven a Mendoza si mejoran su funcionamiento.

Juan María Traverso: En General Roca trabajaron sin el alternador y colocaron en su reemplazo una batería auxiliar, que no sólo utilizaron como lastre anterior, sino que mejoraron la distribución de pesos del conjunto.

Ernesto Soto: El mismo trabajo que en la coupé Renault Fuego de Juan María Traverso, pero además le colocaron los frenos delanteros que fabricó Berta, similares a los del auto Nro. 1.

Carlos Crocco: Fue a Roca con una barra suplementaria adelante y afinaron la carburación buscando mejorar la aceleración en baja.

Ernesto C. Bessone (h): Asistió con el motor de nuevo desarrollo que tiene mejor aceleración de bajo régimen. Llevo barras de torsión con nuevos anclajes y diseño diferente en ambos trenes. Además,



Nuevo sistema de acelerador hecho por Herceg.

probó en clasificación un spoiler delantero muy similar al que utilizan las Sierras en el Campeonato Mundial de Turismo. No pensaban utilizarlo en carrera porque aparentemente produce demasiada carga dinámica sobre el tren anterior.

Juan Pablo Zampa: Cambiaron los puntos de anclaje de la barra trasera para evitar desplazamientos del eje posterior. El motor que utilizó para clasificar era similar al que poseía en Bahía Blanca '86 con 10/12 HP menos que el roto en los entrenamientos del viernes. No estuvo Rafael Balestrini y coincidentemente con esta ausencia existe intención en el equipo para encargarle una planta impulsora a Oreste Berta.

José Luis Bessone: Utilizó la caja, el diferencial y el motor, tal como se lo entrega Herceg.

Luis Di Palma: Modificaron radicalmente el sistema de acelerador. Ahora es mucho más robusto, montado sobre dobles bancadas con rodamientos, y todo rotulado. Comenzaron a utilizar un manómetro que marca la cantidad de nafta que hay en el depósito de combustible, para ser observado sólo por los mecánicos.

Mario Gayraud: Usó el mismo sistema de acelerador que Di Palma.

Rodolfo Zucín: Retorzaron la jaula antivuelco, trabajaron en la distribución de pesos, la altura del auto y la alineación. Variaron también los anclajes del triángulo centrador del eje trasero.

TC 2000

ORDEN DE LARGADA

Mario Gayraud Ford Sierra XR4 50s 596 a 143.158 km/h.	Juan María Traverso Renault Fuego 50s 624
Rubén Luis Di Palma Ford Sierra XR4 51s 942	Ernesto Bessone Ford Sierra XR4 51s 089
Oswaldo López Renault Fuego 51s 222	Miguel Etchegaray Renault 18 GTX 51s 233
José Luis Bessone Ford Sierra XR4 51s 319	Esteban Fernandino Ford Sierra XR4 51s 402
Rodolfo Zucín Renault Fuego 51s 422	José Fortunato Peugeot 505 51s 485
Gabriel Raies Renault Fuego 51s 494	Miguel Ángel Guerra Renault 18 GTX 51s 607
Ernesto Soto Renault Fuego 51s 646	Jorge Serafini Renault Fuego 51s 648
Hugo Olmi Peugeot 505 51s 691	Silvio Oltra Renault Fuego 51s 700
Oscar Fineschi Ford Sierra XR4 51s 922	Carlos Crocco Ford Sierra XR4 51s 997
Enrique Tornani VW 1600 52s 072	Gerardo Del Campo Ford Sierra XR4 52s 267
Angel Banfi Ford Sierra XR4 52s 681	Juan Pablo Zampa Renault Fuego 52s 878
NO CLASIFICARON Gerardo Cerquetti Ford Sierra XR4 63s 272	Miguel Mayeste Ford Sierra XR4 53s 923.

FORMULA RENAULT ARGENTINA

ORDEN DE LARGADA

Mario Riva Crespi 46s 292 a 156.468 km/h	Gustavo Mancuso Crespi 46s 318
Daniel Neviani Crespi 46s 384	Juan Bovone Crespi 46s 396
Oscar Pereyra Crespi 46s 446	Sergio Solmi Crespi 46s 489
Luis Belloso Crespi 46s 532	Miguel Etchegaray Berta 46s 598
Jorge Luis Morgan Crespi 46s 736	Miguel Añel Crespi 46s 827
Walter Paulizzi Crespi 46s 953	Pablo Sala Crespi 46s 962
Gustavo Mandrini Crespi 46s 991	Fernando Morán Crespi 47s 040
Rubén Henry Martín Crespi 47s 159	Juan Mentá Crespi 47s 195
Guillermo Fabi Crespi 47s 242	Carlos Barceló Crespi 47s 248
Carlos Rossi Crespi 47s 268	Norberto Della Santina Crespi 47s 284
Eduardo Bouvier Crespi 47s 500.	

NO CLASIFICARON: Pedro Comilo (Crespi), 47s 556; Luis Moraschi (Crespi), 47s 577; Miguel Callamari (Crespi), 47s 794; Carlos Panto Alagrono (Crespi), 47s 895; Gustavo Fontana (Crespi), 47s 943; Carlos Janowski (Crespi), 48s 143; José Esquivari (Crespi), 48s 162; Raúl Osirovsky (Crespi), 48s 233; Sergio Dimaro (Crespi), 48s 278; Miguel Ángel Raspo (Crespi), 48s 536; Sergio Di Marco (Bravi), 48s 719; Guillermo Reale (Crespi), 48s 744; Oscar Pontón (Berta), 53s 879.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES



INDUSTAP

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

"COBRA"

LA CARROCERÍA PLÁSTICA TOTAL TRIUNVIRATO 1750.



DON TORCUATO (Panamericana y 202). TEL: 748-2399

- 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.

Claudio Néstor Etchart

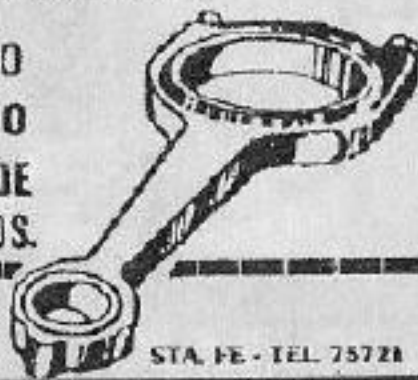
DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA KITS, y HOT ROD CALIDAD, SOBRIEDAD Y ESTILO

Comézanos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esa, Villegaci).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2109; 657-7828



bielas de competición

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

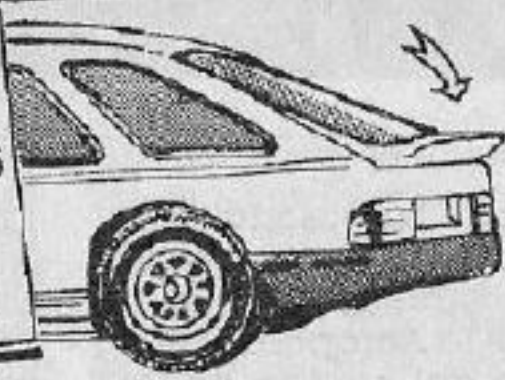


OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75728

Casa ZAGAGLIA S.A.

FORD SIERRA
TRANSFORME SU SIERRA GL en un GS COLOCANDO DEFLECTOR DE COLA

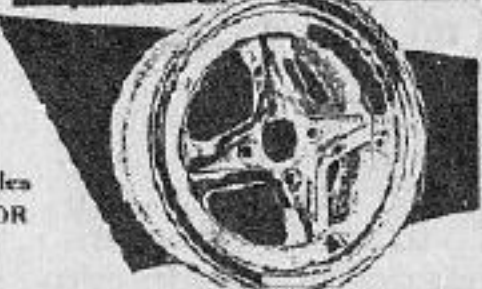


ENVIOS AL INTERIOR • SIERRA • FUEGO • R. 11. etc • FABRICANTES

F. D'OLIVEIRA 4683 (cp. 1678) CASEROS TEL. 654-5408 • J.B. JUSTO 3350. CAP

LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000
F2 Limitado-Nacional
F. Renault Argentina
F2 Codasur y Entrecor
F5
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

Joseph

EL PODER DE LA EXPERENCIA

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

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



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

TAPAS DE CILINDRO



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

FORMULA

☆☆☆ ONE ☆☆☆

J. B. JUSTO 4300 CAP.

CALZADOS CARCER

PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1684) EL PALOMAR

BUTACAS VEIGA

- JEEP • TORINO ZX • FORSCHE
- KUBIKI • FIAT • FIAT
- R. FUEGO Y MUCHAS MAS

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
Fábrica: GAONA 4058 (1702).
CIUDADELA. TEL. 857-9536

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION

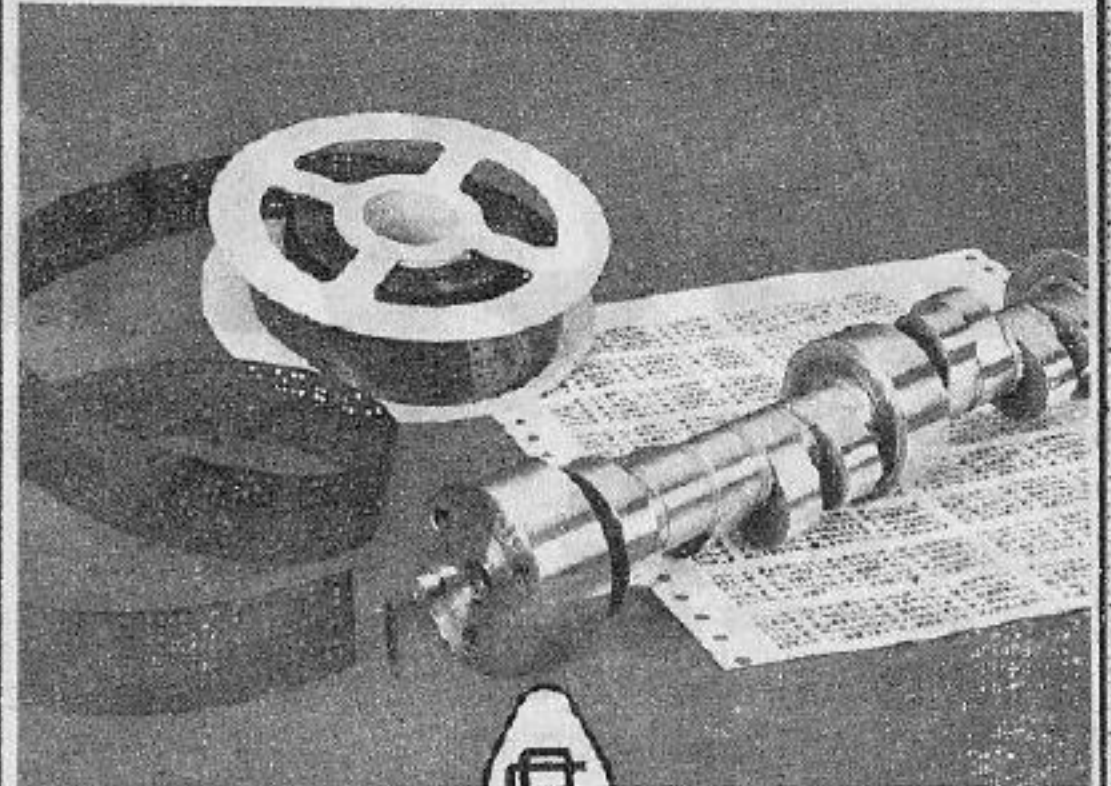


TAPAS DE CILINDRO Pulido y mecanizado para TC - TN y standard
B. de Monteagudo 1776 MARTIN CORONADO

F.A.D.E.S

• BUTACAS • JAULAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES TC - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813. asc. H. Iriagyan. FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

LEVAS CRESPO Y COMPONENTES LO MEJOR DE HOY



ALBERTO CRESPO



COMPETICION

ACASSUSO 1393-1525 - OLIVOS 795-9864 - 791-4121 (1636) Bs. As. (Alt. Avda. Maipú 3200) TELEX (C.P. 9900/01) AR

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

MOTOR HOME

EQUIPELO CON AIRE ACONDICIONADO

FRIART S.R.L.

INDEPENDENCIA 17 - AVELLANEDA - ☎ 204-6543



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 Carretera * TC 2000 * Rally * TC Bondaroneo * Stock Car * NACIONALES e IMPORTADOS *

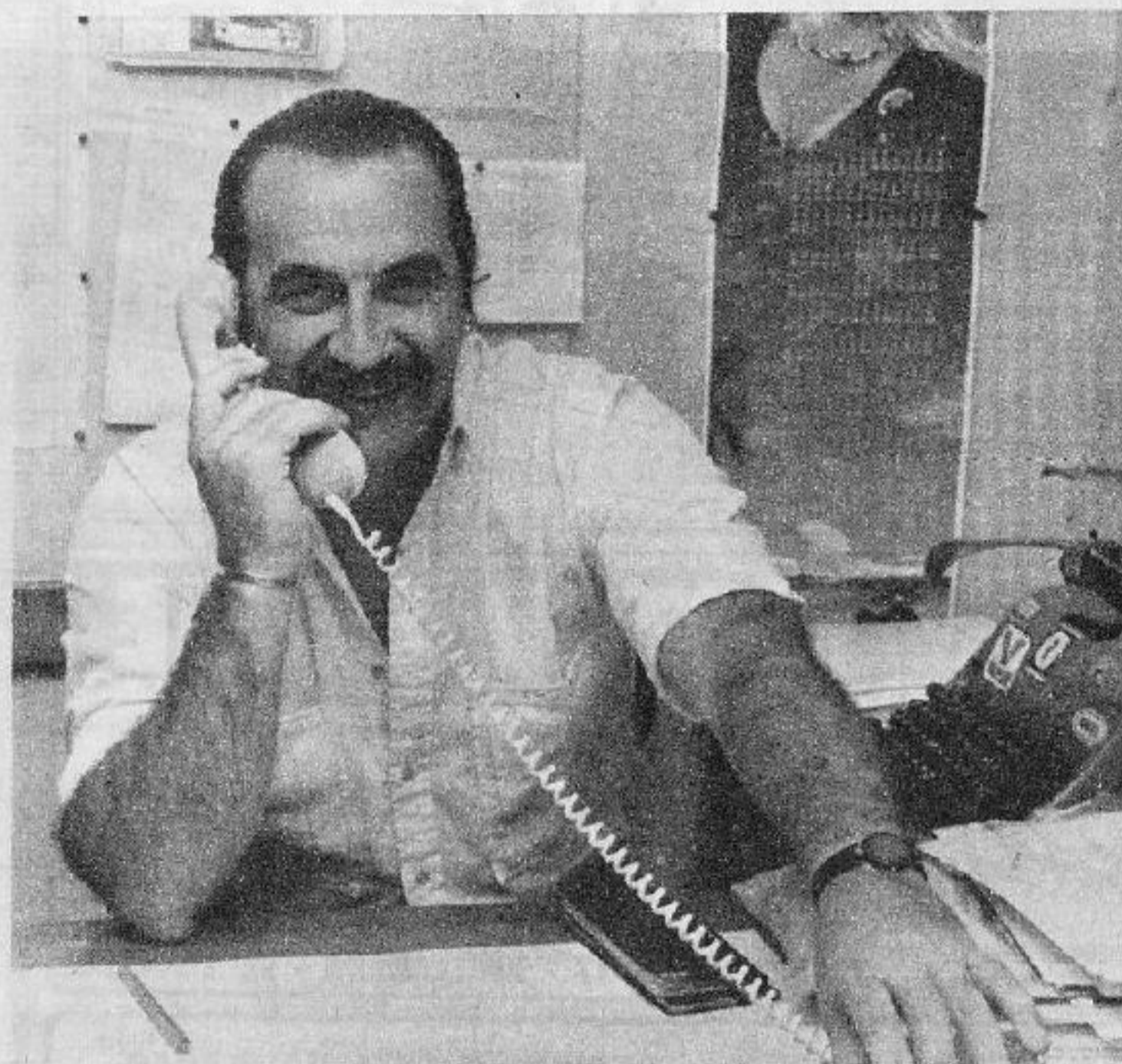
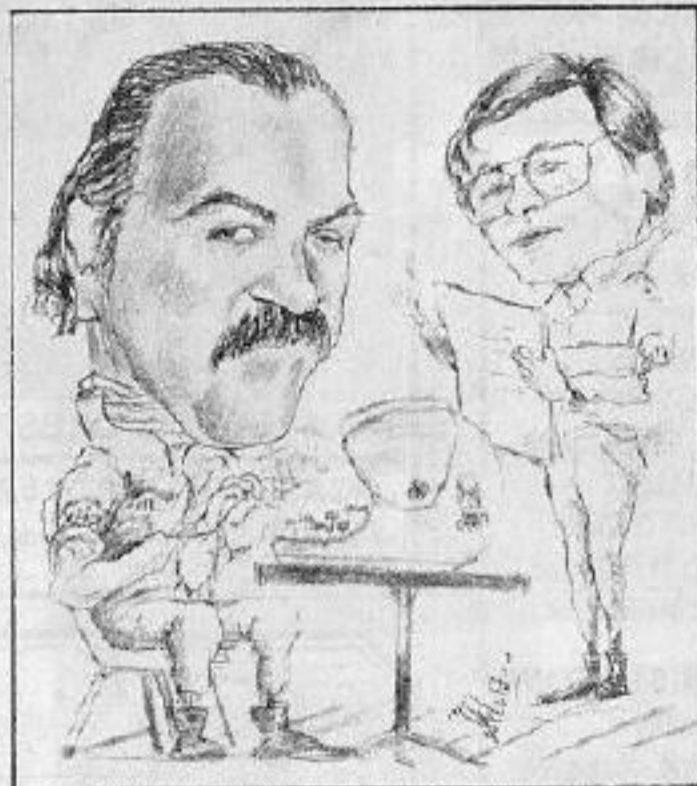
Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1645) Tel.: 744-6939



LOS PROXIMOS PASOS DEL PILOTO ARGENTINO EN EL RALLY MUNDIAL. LA POSIBILIDAD DE CESARE FIORIO. LOS MUY BUENOS ECOS DE SU ACTUACION EN PORTUGAL. TODO.

RECALDE, UN NO

Poco antes de volver a Europa, pasó por nuestra redacción para contarnos las últimas novedades de su nutrida actividad. Mientras CORSA también dialogaba en Italia con los responsables de "sus" equipos previstos para la temporada '87. Aquí, pues, el informe completo.



AUTO AUTOS
hebdo
 l'hebdomadaire de l'automobile

Cosworth fue el primer portugués en la llegada

ROMB
 REVISTA GRAN

Velocidad

auto1
 SPORT MAGAZIN LUNDU

AÑO III N° 32 - 19 MARZO 1987 - 250 PTAS. C.M.A.R.S. 250

Recalce surmes en euros			
27	28	29	30
10,86	11,37	11,11	10,18
10,08	10,44	10,35	10,40
10,19	10,45	10,08	10,29
10,11	10,30	10,27	10,28
10,06	10,31	10,35	10,23
10,18	10,31	10,29	10,11

El programa de rallies que pensaba disputar Jorge Recalde junto a su navegante Jorge Del Buono en el campeonato mundial está siendo afectado por inconvenientes en el equipo italiano Jolly Club, aunque no de manera definitiva. En efecto, el piloto cordobés, quien viaja esta semana hacia Europa, ha cambiado sus planes, adecuándose a la realidad del team italiano, mientras busca alternativas para continuar desarrollando parte de su campaña '87.

Los problemas del equipo, lo son en realidad del Lancia Delta Grupo A, el cual acusó en el Rally de Garrigues (válido por el campeonato europeo, Coeficiente 4) algunas fallas en la transmisión de los autos de Dario Cerreto e Yves Loubet (Jolly Club) y del

belga Patrick Snijers (Tre Gazelle), los cuales abandonaron la competencia por rotura de sus diferenciales. Lo similar de la superficie de esta prueba—disputada totalmente sobre asfalto, en las cercanías de Nimes, Francia—con la de Córcega, será otra de las razones de la ausencia del Jolly en la próxima competencia mundial. Recordemos que en Garrigues venció un Renault 11 Turbo oficial, al comando de Alain Oreille, aunque el debutante BMW M3 Grupo A de Bernard Beguin fue la estrella hasta su abandono (causado por varillaje de caja).

¿CON AUDI EN ACROPOLIS?

Entonces, mientras se busca la solución a estos "dramas", Jorge Recalde

intentará continuar. La pasada semana, en nuestra redacción, comentaba: "Hay grandes posibilidades que corra en el Rally de la Acrópolis con un Audi 90 Quattro del equipo de Rolf Schmid. Por ahora hay un 90% de posibilidades de que esa oportunidad se concrete, ya que Schmid me dijo que habría un auto para mí en esa carrera. Luego no tuve más contacto, y deberé esperar que regrese de Kenia, donde estuvo en el Rally Safari, para definir mi intervención con un auto de su equipo".

El Rally de la Acrópolis—que se realizará a partir del 30 de mayo próximo—es probablemente uno de los más similares en cuanto a su trazado y superficie, a los que más acostumbrado está

Jorge Recalde. Mucho ripo y piedras entre otras cosas. Por otra parte, el minaclaverense participo en la edición '80 de la competencia griega, cumpliendo una interesante labor. Con el Ford Escort RS del team de David Sulton finalizó 12º, cumpliendo entonces una performance más satisfactoria que la hecha pocos meses atrás en Portugal, con un auto similar, donde culminó 8º.

"Me gusta el equipo de Schmid. Si bien no tiene muchos medios, está bien organizado y funciona correctamente". Así opinaba Recalde sobre el team austriaco basado en Viena.

Sin embargo, esta no es la única alternativa. "En efecto, los organizadores del rally El Corte Inglés, que se realiza en España, con coeficiente 3

MIBRE EN DANZA



SU REPERCUSION MUNDIAL

La actuación de Jorge Raúl Recalde en el Rally de Portugal, donde debió competir con un Fiat Uno Turbo en reemplazo del Lancia Delta HF 4WD, del Jolly Club, ha causado muy buena impresión entre los medios colegas del viejo mundo, lo que se reflejó en los distintos comentarios de las revistas especializadas europeas.

En el semanario español Autopista, N° 1444, del 19 de marzo de 1987, se publicó una foto color, a tres columnas, en cuyo epígrafe se lee: "Con el pequeño Fiat Uno Turbo, el argentino Jorge Recalde efectuó una buena carrera, situándose en los puntos del mundial". En ese mismo semanario, en el comentario correspondiente a la competencia, el cronista Rubén Muñoz indica: "...Joaquim Santos llevaba el Ford Sierra Cosworth al noveno puesto justo delante del pequeño Fiat Uno Turbo, muy bien llevado por Jorge Recalde, que no había podido contar finalmente con un Delta Grupo A."

En Auto Uno, española, se publica un retrato del argentino, en colores, a columna y media, y en el pie de esa foto se indica: "El argentino Jorge Recalde anduvo muy rápido con el Fiat Uno Turbo", en tanto que en el comentario respectivo, Jorge Arce dice: "...Mientras que el argentino Jorge Recalde, a bordo de un Fiat Uno de la Jolly Club, cuajaba una destacada prueba que le llevaba al décimo puesto scratch".

En otro de los semanarios ibéricos, Velocidad, número 1330 del 21 de marzo, aparece una foto color del argentino de dos columnas, y M. Madrid comentó que "Recalde cam-

bió el Lancia Delta por un Fiat Uno Turbo de Grupo A. Consiguió realizar un buen papel con ese coche".

En la revista francesa Auto Hebdo, N° 565 del 18 de marzo, donde también hay una foto color a tres columnas, Michel Lizin explica: "Recalde terminó décimo luego de una carrera regular. Arrimar un Fiat Uno Turbo a la llegada no es nada fácil".

En la italiana Auto Sprint número doce, de la presente temporada, Maurizio Ravaglia explica que "el argentino Recalde concluyó una espléndida carrera llevando su Uno Turbo Grupo A del Jolly Club al décimo puesto".

En esa revista, apareció una foto color a tres columnas de Jorge Recalde accionando sobre el Fiat Uno Turbo, cuyo epígrafe es el mencionado líneas más arriba.

En la revista inglesa Autosport, del 19 de marzo, se publica una foto en blanco y negro a dos columnas y media de Recalde en acción, y en el epígrafe se lee: "El pequeño Fiat Uno Turbo del piloto argentino Recalde se deslizó hasta el décimo puesto: una recomendable performance". En la nota de Harry Milne, indica que "...Stohl que anduvo muy fuerte, como el pequeño Fiat Uno Turbo del piloto argentino Jorge Recalde, finalmente en décima posición".

Para culminar, en el semanario italiano Rombo N° 7 de 1987, se publica una foto color del Fiat Uno en un pasaje del rally, y en el epígrafe dice: "Recalde ha cumplido con su deber llevando al Fiat Uno Turbo".

para el campeonato europeo, me invitaron a competir, lo que quizá se concrete con un BMW M3. La carrera será el próximo 12 de julio, mientras que el Olympus Rally, prueba por el campeonato mundial donde estará con Lancia Delta HF 4WD del Jolly Club, culminará el 29 de junio." Posteriormente al Rally de Argentina -donde integrará el equipo oficial Lancia-Martini- volverá a conducir autos del team privado italiano en el San Remo y en el británico R.A.C. Rally.

"Los primeros ensayos en la ruta del rally argentino para probar gomas los realizaremos entre el 10 y el 14 de junio", confirmó Recalde.

Cesare Fiorio: "Quiero que Jorge corra con el Delta Grupo A".

Sobre estos cambios, consultamos a los responsables del Jolly Club y de Lancia-Martini:

Claudio Bortoletto, Director Deportivo del Jolly Club, ante la consulta manifestó no tener seguridades de Abarth en cuanto a recibir el Lancia para Córcega. Posteriormente tomamos contacto directo con Cesare Fiorio en Turín, quien nos dijo: "Lamentablemente no haremos a tiempo para entregar el auto al Jolly Club para esa carrera. En principio teníamos previsto utilizar el que Loubet había usado en el Rally de Garigues, pero a raíz de que el francés lo destruyó en un vuelco, el casco quedó inutilizable. Al retraso crónico que ya tenemos con todas las partes del Grupo A, se nos

sumó el trabajo en tres frentes que estamos realizando, en la ruta de Córcega con Bionon, en Grecia con Alen y en el Safari. Esto, en suma, nos impide cumplir con el Jolly en la entrega del coche. Realmente lo siento por Recalde, ya que me interesa que corra con el auto antes de la Argentina. Por otra parte, para Grecia ya estaba previsto de antemano que el Lancia Grupo A del Jolly fuera para Ericson. Habrá que esperar entonces al Olympus."

De más está decir que Córcega no es una carrera muy atractiva para Lancia, ya que en el veloz asfalto francés son escasas las posibilidades de suceso frente al poderío de los "tracción simple", lease Ford Sierra Cosworth, BMW

M3, Renault 11 Turbo, VW Golf GTI, Mercedes Benz 190 2.3, etc. Ya anteriormente Achim Warmbold había decidido que Mazda no participara en la prueba, tras un recorrido de ruta de Timo Salonen. Si bien se argumentaba oficialmente desacuerdo con la seguridad de la carrera, lo cierto es que el tracción integral japonés no se iba a sentir cómodo en la isla... ■

Por Eduardo Neira (Buenos Aires) y Néstor Palmetti (Milán).
Fotos: Alfredo Calascione.
Ilustración: Silvio Formoso.

Año XXI Nº 1085
Del 22 al 28 de abril 1987
Avda. Belgrano 524 - (1092) Capital Federal
Telex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fitzpaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
Eduardo César González

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

COORDINADOR
Rubén Lettier

SECRETARIA
María Delia Cadrás de Margo

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelas,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Fiola (F-1)
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti
(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Colascione, C. Salo, M. Paganetti, A. Rivas,
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.
Gemelli

Fotógrafo

Cristian Fröhlich

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
Encargada: Marilú Oguin
ARCHIVO

Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril SA

AREA EDITORIAL

GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Muleira

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

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

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Departamento Promoción:

Héctor S. Bustos

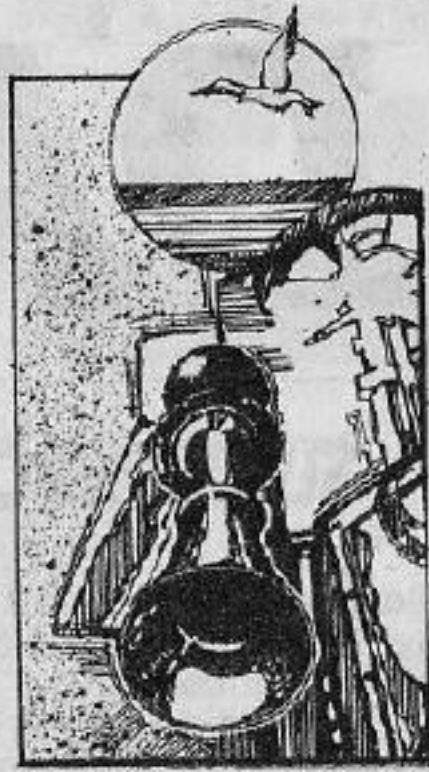
AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543

Toquecitos de bocina



PUNTANOS A VILLA DOLORES

Un grupo de aficionados al automovilismo ha adquirido el Fiat 147 (ex Quiroga y Capellini) para que lo corra Jorge Menchini en el rally de Villa Dolores. Para esa oportunidad están organizando los auxilios y, seguramente, repetirán la experiencia en otras competencias de la categoría.

VUELVE "PANCHO" TALONE

Francisco Talone, uno de los últimos defensores del Peugeot 504 en la Clase 3 de Turismo pista, volverá a la categoría. La modernización lo obligó a cambiar de marca y a preparar un R-18 que Alberto Batolla ya tiene casi listo en el taller de La Paternal, y con el que "Pancho" reaparecerá en Paraná.

LICITACION

Es la que se abrió a partir del 8 de abril pasado, fecha en que salieron los pliegos respectivos a las empresas Faneco y Paul, para la provisión de neumáticos a la Fórmula Sierra. Por el momento, las clases 2 y 3 de Turismo seguirán como hasta el momento, es decir con libertad de elección por parte de los pilotos.

OTRO MAS QUE HARA GACEL

Se trata de Miguel Bongioanni, que está trabajando sobre un nuevo casco de VW Gacel que tiene en su taller. Como siempre, los motores saldrán de RG, mientras que los trabajos sobre la suspensión y chasis los hará el mismo piloto.

TRES TURISTAS

Germán Arballo volverá a la Clase 3 con el R-18 ex Ernesto Bessone. En Paraná se espera su presencia. Por su parte, Néstor Mortarotti, que se desempeña como piloto de la gobernación de La Rioja, debutará en la tercera carrera del año con el R-18 alquilado a Arballo, y que también corriera Daniel Valdez. La tercera incorporación al Turismo, aunque en la Fórmula Sierra, es de un piloto que correrá con el seudónimo "Alex", cuyo auto será cero kilómetro y lo hará Alejandro Servadio.

MARCOS SE RENUEVA

Rosendo Pedro tiene en su poder un casco Falcon nuevo, sobre el cual trabaja, siendo muy posible que antes del fin de esta temporada compita conducido por Eduardo Antonio Marcos, mientras que el actual podría ser utilizado por Diego Vassolo, que de esa forma reaparecerá en T.C.

MOROCHO AL T.C.2000

El norteamericano Willy T. Ribbs, destaca-

do piloto del automovilismo "yanqui", hoy en la clase GTO del IMSA, recibió un ofrecimiento por parte de Eduardo "Pucho" Sácnz, (ligado a aquel medio por la exportación de sus productos) para correr en T.C.2000. Sin dudarlo, Ribbs aceptó, siempre que no haya superposiciones con las competencias en las cuales participa en los EE.UU. Incluso tiene previsto correr en Indy, quedando solamente por resolver el traslado a nuestro país y el auto que utilizará. Una propuesta interesante que seguiremos de cerca.

BESSONE Y AKEL BUSCAN T.C.

Tanto Carlos Akel como Ernesto "Tito" Bessone buscan un Ford Falcon para correr en Turismo Carretera. Tienen pensado adquirir un casco que haya sido inscripto antes del 31 de diciembre en la A.C.T.C., como lo especifica el reglamento. Con la nueva máquina en su poder se abocarán a su rápida preparación.

"VASCO" TESTEADOR

Luego de la competencia de T.C. en Junín, Jorge Oyhanart irá al Autódromo de Rafaela, donde se encargará de testear cubiertas Faneco, con vista a la carrera que el T.C. disputará en ese escenario el 7 de junio.

SOMMI Y GURINI EN LAS FLORES

Tal como lo tenía previsto, Gustavo Sommi se trasladó con todo su arsenal la semana pasada al circuito General San Martín de Las Flores, para realizar el primer test en un escenario veloz, como el que transitará el próximo domingo la Fórmula Tres Sudamericana. Se llevaron los dos autos: el Dallara y el Berta con motor autoportante que conducirá Néstor Gurini. Una vez más se pudo comprobar las bondades del motor Alfa Romeo y de la nueva reglamentación de la F-3, ya que se giró durante dos días recorriendo entre los dos autos más de 600 km en la tarea de adecuar la suspensión y el comportamiento aerodinámico. Durante el primer día, Sommi trabajó sobre los dos autos y Gurini sólo con el Berta, pero en la segunda jornada cada uno lo hizo con el que utilizará el domingo en Brasil.

Comentaba Sommi: "Se hace muy difícil trabajar pasando de un auto a otro, fundamentalmente por el acostumbramiento que genera haber estado tanto tiempo en la conducción de un Berta. Además, el Dallara requiere un manejo distinto, con otra sensibilidad a los cambios por los valores de los resortes de suspensión".

La experiencia de Gurini en el trabajo de puesta a punto seguramente será un buen aliado para el equipo en la tarea del desarrollo de esta versión distinta del Berta F.3.

Los tiempos no tienen comparación con lo que era la Fórmula Dos, ya que esta categoría hace varios años que no transita por el autódromo de Las Flores, pero es válido que en el primer día se haya logrado a girar en 1m14s 30/100 prácticamente con los dos autos y, en el siguiente, se pudo mejorar en un segundo y medio el registro con el Dallara -el mejor tiempo fue de 1m 12s 78/100-. Gurini con el Berta Alfa Romeo hizo 1m12s95/100. "Esto nos da la tranquilidad de comprobar que estamos en el buen camino", acotó Gustavo Sommi; ahora resta esperar unos días más para asistir en Casavél a la presentación de esta categoría, que nos permitirá medir la tecnología sudamericana con la europea.

Alberto Juárez

CALENDARIO TENTATIVO HASTA MAYO

A raíz de la suspensión de la carrera de Graú Roca, se elaboró sobre la marcha un calendario tentativo, el que sin embargo será adreferredum de la resolución de la CDA en su reunión de hoy (martes 21). El mismo quedó así: 26/4, T.C. 2000 y FRA en Graú Roca, F-3 Sudamericana en Casavél (B); 3/5, Turismo y CAP en Paraná; 10/5, T.C. 2000, FRA y F-2 Nacional en Mendoza; 17/5, Turismo en San Jorge (Santa Fe); 24/5, CAP en Río Cuarto y F-3 Sudamericana en Chile; 31/5, T.C. 2000 en Santa Fe y F-3 Sudamericana en Mendoza.

BALDINELLI ACLARA

A principios de la semana pasada se aclaró el tema Baldinelli-Pardo, fundamentalmente a partir de la presencia de los sponsors que seguirán apoyando al piloto, que estará presente en Paraná con el Fiat Regatta de Pardo, para competir en la competencia de Turismo Clase Dos.

NUEVAS AUTORIDADES

Luego de la Asamblea efectuada el pasado 13 de marzo, la Comisión Directiva de la Asociación Madariaguense de Automovilismo quedó integrada de la siguiente manera: Presidente: Oscar Milani; Vicepresidente: Vicente Valdés; Secretario: José Luis Velarde;

Prosecretario: Ilmar Eduardo Chaparro; Tesorero: Carlos Zanini; Protesorero: Sixto Rebolgar; Vocales Titulares: Juan Carlos Martín, Luis Albineme, Juan José Córdoba; Vocales Suplentes: Juan Flores, Emilio Figueroa; Comisión Revisora de Cuentas: Hugo Caramía, Marcelo Paso; Síndico: Carlos Franchini.

¡A REVISACION!

La Comisión Directiva de la A.C.T.C. informó la semana anterior que todos los pilotos que aún no hayan cumplido con sus trámites de las licencias médica y deportiva no serán autorizados para largar en la competencia de Junín. En otro orden, la A.C.T.C. envió a Trenque Lauquen 12.000 litros de agua mineral, con destino a los pobladores de ese lugar, ya que el agua potable de la zona se encuentra contaminada a resultas de la inundación que afecta a gran parte de la provincia de Buenos Aires.

TROFEO INSTITUIDO

A raíz de cumplirse un cuarto de siglo del fallecimiento de Manuel Arrouye, piloto que corriera entre 1928 y 1962 en Fuerza Libre, Fuerza Limitada, Limitada del 27 y Turismo Carretera, se instituyó el trofeo "25 Aniversario Manuel Arrouye", que será entregado al piloto de T.C. "No ganador" que en las próximas tres competencias obtenga mejor puntaje.

COZZANI NO OPINA

Con respecto a las declaraciones efectuadas por "Willy" Pérez y publicadas en el recuadro de la página 14 de CORSA 1084, consultado al respecto Reinaldo Cozzani, éste se abstuvo de efectuar cualquier tipo de declaraciones sobre esta lamentable situación planteada, adelantando que la respuesta será dada oportunamente por la Federación Argentina de Motociclismo.

ENCUENTRO

El jueves, a las 7 hs., se encontrarán todos los equipos argentinos de F-3 Sudamericana en la aduana de Puerto Iguazú para cruzar la

frontera y dirigirse a Brasil. El grupo ya ha quedado de acuerdo para seguir ese plan, antes de llegar a Cascavel.

EXPO-BENEFICIO

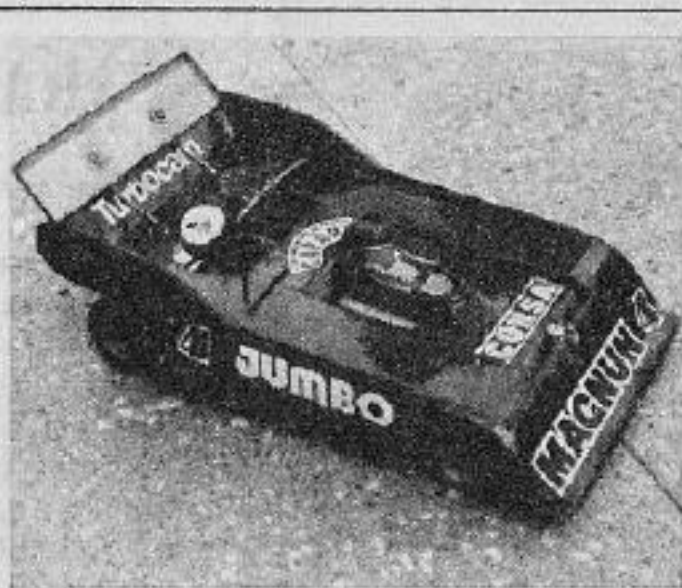
Durante el 1, 2 y 3 de mayo, el Rotary Club El Dique, de La Plata, junto con las municipalidades de Ensenada y La Plata, organizará en el Pasaje Dardo Rocha una exposición de automovilismo platense en beneficio de los afectados por las inundaciones, y se exhibirán máquinas de T.C. Todo Terreno, Rally, Autos Antiguos y cupecitas de T.C. El precio de la entrada será: medicamentos, comestibles no perecederos, leche, agua mineral, yerba, azúcar, ropa en desuso, frazadas, colchones, mantas, herramientas y todo lo que sea de utilidad para los damnificados.

BESCHAM OPERADO

El campeón argentino de rally de la Clase 2 fue operado en el transcurso de la semana pasada de apendicitis, pero lo que parecía simple hasta el momento de la operación se vio agravado por una peritonitis. Felizmente, luego del susto, el "Gringo" ya se encuentra en su domicilio bajo absoluto reposo según indicación médica, reponiéndose para poder estar presente en Villa Dolores en los primeros días del mes venidero.

¿STILLO CON VW GACEL?

Según trascendió en medios tuercas, Mario Alberto Stillo volvería a competir en la Clase 2 del rally, pero al comando de un VW Gacel.



AUTOMODELISMO A RADIO CONTROL AHORA HACEN RUIDO EN JUMBO

Los sábados y domingos a partir de las 14 hs. en la playa de estacionamiento de "Jumbo" (Avda. Cruz y Escalada) el Club Argentino de Pilotos de Automodelos a Radioccontrol realiza competencias de las categorías escala 1/10 y 1/8. En la primera de ellas Mario Fausto es el actual campeón y Roberto Gigliani el sub, en tanto que en la segunda división Enrique López lleva el número uno y Carlos Majdanski, el dos. Las pruebas comprenden series y finales en un circuito especialmente acondicionado a los pequeños auritos con un importante marco de público.

desde Uruguay

2ª FECHA DEL NACIONAL DE RALLY

A PURO GOL

El ingreso de los VW Gol 1.6 le cambió la cara al rally uruguayo, y así quedó demostrado en el de Colonia. Fueron veintiséis los equipos que se presentaron a disputar las ocho pruebas clasificatorias, con punto inicial en Tarariras.

La definición más sencilla fue la del Grupo A, en el que Domingo De Vitta sumó otra frustración por la rotura del motor. Gustavo Pisano fue el triunfador, escoltado por Enrique Mantero, quienes progresaron mucho desde el rally del Lago, mientras que no lo hicieron así los del team West Motorsport, cosechando sólo un tercer puesto de Luis Etchegoyhen.

En el Turismo Nacional la definición fue insólita. Fernando Pujol confirmaba con su actuación el motivo por el cual había sido la revelación en el Rally del Lago, y también luchaban Ciapessoni, Cammarota y más atrás Jorcin Pereira y el irregular Casalia. El primero de los nombrados, curiosamente, estaba último en la ruta; pero no obstante eso luchaba por el primer lugar. Cinco kilómetros antes de finalizar el último PC, el neumático delantero izquierdo de Ciapessoni-Benech se pinchó, y el piloto siguió con lo que quedaba, aunque sólo le alcanzó para llegar noveno. Cammarota se jugó a ganar sin la presión de aceite necesaria; pero luego de llegar, tuvo que esperar el arribo de Pujol-Battiste que estaban últimos en la ruta.



Gustavo Pisano-Felipe Mercader

Toda la expectativa se centró en ellos, ante la posibilidad de triunfar en la categoría, y el público se ubicó pacientemente junto a la mesa de control para conocer inmediatamente el resultado final.

Fueron tres segundos los que definieron la competencia a favor de Pujol, quedando como escolta Cammarota y tercero Gonzalo Sagarra, quien no estaba en los papeles de muchos. Finalmente arribaron veinte autos de los veintiséis largados. El Rally de "Rocha" será la próxima fecha, una prueba veloz que es necesario manejar mucho y bien.

Por: Mario Rosa
Foto: Julio Brussoni

CLASIFICACION FINAL - 8 PC - TARARIRAS - COLONIA

1º Pisano-Mercader, (VW Gol 1.6) 1h00m48s; Mantero Molina (Fiat 128 SE 1.5) 1h00m30s; Etchegoyhen-Borralló (VW Gol 1.6) 1h00m59s; Luzardo-Ivetch (VW Gol 1.6) 1h01m17s; Baridón-Di Bello (VW Gol 1.6) 1h01m21s; Pita-Franggi (Ford Escort) 1h03m31s; Pujol Battiste (VW Gol 1.6) 1h03m32s; Cammarota-Sartori (VW Gol 1.6) 1h03m35s; Pereira-Sagarra (VW Gol 1.6) 1h04m22s; Jorcin Tourn (Ford Escort) 1h04m24s; Benech-García (VW Gol 1.6) 1h04m26s; Mancilla Cáceres (VW Gol 1.6) 1h05m27s; Casalia-De León (Ford Escort) 1h05m28s; Umpierrez-Fernández (VW Gol 1.5) 1h05m41s; Ciapessoni-Benech (VW Gol 1.6) 1h06m20s; Rossi-Cabrera (VW Gol 1.6) 1h06m38s; Rivera-Rivero (VW Gol 1.6) 1h09m46s; Hernández-Cabrera (Fiat 125) 1h10m25s; Etcheverri-Campón (Fiat 128 SE 1.5) 1h11m01s; López-Medici (Fiat 125) 1h11m56s.

Abandonos: De Vitta (motor, PC 3); Reyes (motor, PC 4); Alonso (diferencial, PC 5); Abal (frenos y suspensión, PC 7); Bergés (presión de aceite, PC 8); Quiroga (motor, PC 8).

Campeonato (dos competencias)

Grupo "A": Pisano, 35 puntos; Mantero, 20. Grupo "N": Cammarota, 40 puntos; Benech y Pujol, 20 puntos.

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO



INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. LUN a VIERN.

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



TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/85 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3052/3057/8634/8959

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION



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

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

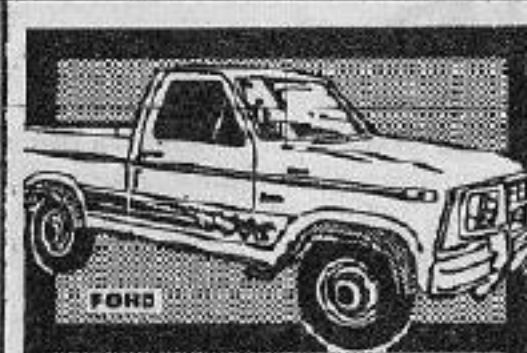
COLOCACION REPARACION Y SERVICE REPUESTOS

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

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L. GXL y GHIA.



IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 561
TEL. 97-4910/7488 & CAPITAL



NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

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

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

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

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

¡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

Toquecitos de bocina

La noticia surgió de un reportaje realizado a **Alfredo Altamirano**, quien manifestó que Stillo haría equipo con él, aunque no especificó cuándo se producirá esa reaparición.

ACTIVIDAD ZONAL

El próximo domingo 26, se llevará a cabo en el circuito de La Calera la cuarta fecha del certamen del Turismo de Carretera del 47. Las posiciones del campeonato hasta el momento, luego de disputadas tres competencias, son encabezadas por Daniel Mutigliengo, con 10 unidades. Recordemos que esta

SEGURIDAD EN EL T.C.

Llegó a nuestra redacción un comunicado de prensa de la A.C.T.C. referido a la seguridad, que comenzará a aplicarse a partir de la competencia del próximo domingo en Junín, y que reproducimos textualmente:

El Turismo Carretera es nuestro y para conservarlo debemos defenderlo. En la organización de estos espectáculos la Comisión Directiva de la Asociación Corredores de Turismo Carretera, con su Departamento de Seguridad en forma estrechamente ligada a las entidades organizadoras y apoyados por la policía, trabajan incansablemente para preservar la integridad física de cada espectador. Para que el T.C. siga siendo una fiesta, respetemos y hagamos respetar estas medidas de seguridad: 1) El público deberá permanecer en los lugares asignados. 2) No se deben invadir zonas de máxima peligrosidad. 3) Acatar las indicaciones de la policía y el personal de seguridad. 4) Acudir con la anticipación suficiente a las competencias, para evitar desplazamiento en pistas y rutas. 5) Las competencias no se largarán si el público está mal ubicado. 6) Tomar conciencia de que en las zonas de máxima peligrosidad no se deberá registrar la presencia de público, policía, periodistas, fotógrafos, camarógrafos, etc.

SCARAZZINI EN EL CABALEN

Estuvo presente en el Autódromo "Oscar Cabalen", **Alberto Scarazzini**, poniendo a punto su nuevo auto con miras a la primera competencia de la Fórmula Tres Sudamericana. La jornada consistió en varias tandas de tres vueltas cada una, donde el piloto de Villa Elisa trabajó en suspensión, como así también en la altura de los alerones, todo bajo la mirada de **Oreste Berta**, quien permaneció en boxes por espacio de varios minutos durante los entrenamientos. Por la tarde, con un motor un poco

más blando, y luego de haber girado más de cien vueltas al circuito, se registró un tiempo de 1m05s68, con lo que se dio por finalizada la prueba. "Cachi" explicó que el auto es todo nuevo y un poco más rígido que el anterior, mientras que el motor **Gacel** de 2.000 cm³ con el sistema a inyección que se usará esta temporada poscerá mayor durabilidad, ya que el régimen máximo es un poco más bajo debido a la brida limitadora de 34 mm.

Informe: **Nicolas Menem**

LAS MUJERES MODERNAS NO OCULTAN LAS REVISTAS QUE LEEN.

Usted... ¿qué lee?

¿Prefiere una revista con ideas distintas todas las semanas?
¿Busca columnistas de nivel, prestigio y capacidad informadora?
¿Quiere variedad de temas, rápida lectura y más de sesenta notas de sorprendente actualidad?
Usted lee SIETE DIAS.

DE NUEVO

SIETE DIAS

UNA REVISTA INQUIETA E IMAGINATIVA PARA ENTENDER NUESTRA EPOCA

POSTERGACION

Debido a los sucesos acaecidos durante el pasado fin de semana, y a raíz de la postergación de la prueba de T.C. 2000 en General Roca, probablemente para el próximo domingo 26, informamos a nuestros lectores que el Concurso de Pronósticos Auto-

movilísticos promovido por "Campeones", **CORSA** y **Relojes Orient** y correspondiente a dicha competencia, se jugará entonces en esa fecha (26/4/87), por lo que volvemos a reproducir la boleta con las seis pa-rejas correspondientes de competidores.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 002 CARRERA: T.C. 2000 EN ROCA

Nombres

Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento

Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	DI PALMA	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	OLMI	<input type="checkbox"/>	DELCAMPO	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	ZUAIN	<input type="checkbox"/>	MAYORGA	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	BANFI	<input type="checkbox"/>	SAENZ	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	LOPEZ	<input type="checkbox"/>	BOYO	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	GERAFINI	<input type="checkbox"/>

Campeones

CORSA

HELOJES

ORIENT

el próximo fin de semana

AQUI Y ALLA

C.A.P. EN PARANA

(Circuito de 2.200 metros)

Su única presentación se produjo el 19 de agosto de 1984, solamente con los Datsun 280 ZX. Gustavo Der Ohanessian conquistó la pole en 56s230 a 140,850 km/h, triunfando en las series Fernandino y Bessone. La final sobre 30 giros fue ganada por Der Ohanessian en 29m01s31 a 136,448 km/h, quedándose el mismo piloto con el record de vuelta, en 56s23 a 140,850 km/h.

TURISMO EN PARANA

El último antecedente data del 19/8/84, logrando Omar Bonomo (Fiat 128 SE 1.5) y Ernesto Bessone (R-18) la pole en las Clases 2 y 3 respectivamente y sus registros fueron 1m00s (131,365 km/h) y 59s20 (153,764 km/h) respectivamente. La final de la Clase 2 la ganó Hugo Olmi (Fiat 128) en 28m38s10 para las 28 rondas, conquistando también el record de vuelta de 1m00s 17 a 131,627 km/h. La final de la Clase 3 fue para José Cano (R-18) en 28m06s35 a 131,502, siendo también recordman para la vuelta en 59s27 a 133,625 km/h.

Horarios: La Fórmula Sierra clasificará el sábado de 12 a 12.20 y de 13.35 a 13.55, mientras que la Clase 2 cumplirá ese requisito entre las 13 y las 13.30 y la Clase 3, entre las 12.25 y las 12.55. De 17.20 a 17.50 clasificarán los Datsun 280 ZX, mientras que de 17.55 a 18.25 será el turno de los Nissan 300 ZX. El domingo, a las 10.05 se largará la final de la C3 y a las 10.35 se hará la de la Clase 2, completándose el Turismo a partir de las 12.26, que cerrará la jornada de la Fórmula Sierra, siendo estas tres finales sobre 23 giros. A las 11.05 será el turno de la final de Datsun y a las 11.45 los Nissan harán su espectáculo, en ambos casos sobre 28 vueltas.

F-3 SUDAMERICANA EN CASCAVEL

(Circuito de 3032 metros)

El único antecedente es el del 9 de noviembre de 1986, cuando se disputó la polémica competencia que finalmente no tuvo puntos para el torneo. Allí, Guillermo Maldonado (Berta-VW) fue pole position al marcar 1m01s 31 a 178,032 km/h. También Maldonado se quedó con la final a 31 vueltas, para las que empleó 32m21s53 a 174,280 km/h y con el record de vuelta, en 1m01s32 a 178,003 km/h.

Horarios: El viernes habrá entrenamientos no oficiales entre las 9.10 y 11.30 y 12.30, mientras que la primera tanda clasificatoria tendrá lugar de 14.30 a 15.15. El sábado los entrenamientos serán de 9 a 10, mientras que la segunda y tercera tanda clasificatoria tendrán lugar de 14.30 a 15.15. El sábado los entrenamientos serán de 9 a 10, mientras que la segunda y tercera tanda clasificatoria tendrán lugar de 12 a 12.45 y de 14.45 a 15.30. El domingo habrá sesión de tanques llenos de 10 a 10.45, largándose la final a las 13 hs., no estando determinado al cierre de esta edición la distancia a recorrer.

categoría tiene pendiente la final de la carrera de Tío Pujio, suspendida por la lluvia y que en principio se correrá el 10 de mayo en el mismo escenario.

MAS PRUEBAS DE LA F-3 SUDAMERICANA

El pasado Viernes Santo fue aprovechado al máximo por varios protagonistas de la Fórmula Tres Sudamericana. En el autódromo de Nueve de Julio estuvo presente el equipo INI, con Enrique Benamo y Leonel Friedrich. En posterior charla con Benamo, éste comentó que: "Fuimos con la idea de probar todo el conjunto, y con esa idea dimos cincuenta

vueltas cada uno en nuestros respectivos autos, funcionando en 1m13s. Nos retiramos conformes, dispuestos a concentrar en Cascavel la puesta a punto de los Berta-VW Gacel".

Otro de los que también probó, aunque en el trazado de Estancia Chica, fue Guillermo Kissling, quien giró en su Berta-Renault también con la finalidad de probar todo el conjunto. Tras esta prueba, "Willy" viajó a Córdoba, de donde volvió con algunos re- puestas.

Por último, otro que ensayó en vísperas de partir hacia el circuito de Cascavel fue Néstor Gabriel Furlán que lo hizo en el Autódromo de Nueve de Julio y con resultado satisfactorio.

LA GRAN NOCHE DE A.P.A.T.

El pasado 14 de abril la Asociación Pilotos Automóviles Turismo realizó su entrega anual de premios en "Áfrika" donde se congregaron todos los hombres y las "niñas" que integran la categoría. Se podría decir que no faltó nadie a la cita, ni siquiera los autos campeones, ya que las unidades de Jorge Maggi y Omar Bonomo lucían impecables en la puerta del lugar.

Entre los presentes pudimos ver al Dr. Horacio Rivarola, departiendo con todo el mundo, al igual que Adriana Seba muy próxima a iniciarse en la Clase 3. También concurre todo el periodismo, disfrutando como todos, con los shows musicales.

La reunión tuvo como objetivo distinguir a los pilotos participantes, en la

temporada anterior y el punto máximo en este rubro se alcanzó cuando se premió a los campeones: Omar Bonomo (Clase 2), Jorge Maggi (Clase 3) y Oscar Fineschi (Fórmula Sie-

rra). Luego, todos brindaron por una buena temporada con la esperanza de repetir y superar el nivel alcanzado por esta categoría pistera.



LOS DIRIGENTES HABLAN DEL '87

GUILLERMO MALDONADO

(PRESIDENTE DE FORMULA TRES SUDAM)

En el inicio de una temporada trascendente para la nueva F-3 Sudamericana, buscamos la palabra mesurada del flamante presidente de la categoría, Guillermo Maldonado, sobre la proyección de la misma durante 1987.

"Será un año movido, con mucho trabajo a realizar por los equipos para adecuar los autos a este nuevo reglamento, tan exitoso a nivel mundial. Creemos firmemente que aquí será igual. Implica una experiencia nueva para todos, pero la iniciamos con la esperanza y la ambición de construir la gran categoría de pista de Sudamérica, y en el futuro cotejarnos con las demás F-3 del mundo. Cambiamos el reglamento técnico, adecuándolo a lo usado en otros países, para proyectarnos a un mejor nivel."

La categoría no tuvo un buen año en el '86, perdiendo algo de la imagen lograda anteriormente.

—¿Creés que este comienzo diferente variará esa imagen?

—Hay que dividir en dos partes el análisis del '86. Es cierto que no venimos de un buen año a nivel de difusión institucional. Aunque también lo es, que fue una de las mejores temporadas, en lo deportivo, sino la mejor, desde que la categoría es sudamericana. La televisión ha sido encarada ahora de otra manera, ya que volveremos a ATC, dado que la experiencia del '86 fue catastrófica. La mayoría de las carreras se vieron mal y en algunos casos ni eso. Trataremos de cambiar esa imagen. No quepa duda.

—¿Cuántos autos habrá en Cascavel?

—Aquí juega un rol importante el cambio reglamentario aunque la categoría se produjo en nada más que cinco meses de trabajo, no todos los del '86 estarán en Casca-



vel, pero se incorporarán cuando avance la temporada. No nos preocupa por el momento, porque al menos tendremos un mínimo razonable de autos. Trabajaremos mirando al futuro y sabemos que los comienzos son difíciles. Queremos participar del futuro Campeonato Mundial de F-3, si se concreta para 1988. Apuntamos a una Fórmula Tres grande, importante y trascendente, pero también sabemos que no la lograremos en un principio.

Llegaremos, creo, con 10/12 autos argentinos y 4/5 brasileños a Cascavel. Sabemos que hay más armándose, pero no estarán en la primera.

—¿Cómo funcionará el aspecto institucional?

—Fundamentalmente, mostraremos a la categoría. Trataremos de difundirla a través del periodismo, no sólo aquí sino en el resto del continente y en Europa. Uno de los objetivos básicos es que la imagen televisiva llegue a mayor cantidad de países sudamericanos. Además, hemos logrado

una nueva plaza —o quizás dos— con la posible incorporación de Venezuela y/o Ecuador. Recuperaremos la fecha de Chile y nos empeñaremos en retomar el nivel perdido. Creo que institucionalmente será un año difícil, de mucho esfuerzo, pero también aspiramos a logros importantes.

—Esa "falta de credibilidad" que tuvo la categoría, ¿dificulta los apoyos publicitarios?

—Es verdad que ello repercutió y que nos cuesta lograr los respaldos para seguir. Sin embargo, el estado general del país y por ende de las empresas, no es propicio para obtener las cifras necesarias para mantener el nivel de la categoría. El tema es difícil porque la mayoría de —si no todas— las empresas, han reducido sustancialmente sus presupuestos publicitarios y de promoción. A ello no escapa nadie. En la F-3 quizá se vea agravado porque al ser sudamericana, debemos considerar la economía de los países que la integran, donde la realidad marca lo mismo que aquí. Pero sin dudas hay hechos positivos tales como que en Perú, Jochamowitz consiga respaldo para correr en Sudamérica, y no en Europa, porque las empresas de su país, más allá de que competir aquí significa la mitad de inversión, que hacerlo allá a igual nivel, apuntan publicitariamente al continente y no hacia afuera.

—¿Qué pensás que pasará entre ustedes y la CODASUR, después de los cambios en la conducción de la Confederación Brasileña de Automovilismo, donde desapareció el nefasto Joaquim Melo? ¿Se tendrá ahora el respaldo real de la Confederación Sudamericana o seguirán igual que en los años pasados?

—Tenemos amplia predisposición para que así sea. Cuando en diciembre nos reunimos con ellos en Montevideo, decidimos unánimemente trabajar en conjunto para cumplir los objetivos trazados. Hasta ahora los únicos que hicimos lo posible para cumplirlos fuimos nosotros, ya que los dirigentes de la CODASUR no han hecho absoluta-

mente nada. Ahora parece que las condiciones están cambiando ya que nos reunimos todas las semanas en la sede del ACA y de algunos de esos encuentros participa el ingeniero Rafael Sierra, uno de los representantes argentinos ante la Confederación. Realmente ello nos agrada, porque así pueden interiorizarse de la marcha de la categoría, sin que nadie deba contárselo. Podría decirse que "viven" la categoría desde adentro. En definitiva, tenemos que "tirar todos del mismo carro" y reunimos para crear, y no, como sucedió la última vez, para resolver problemas como los de Cascavel en el '86. La desaparición de Melo de la CBA nos da la razón en cuanto a la actitud que adoptamos entonces. Ahora con otra conducción, ni la Federación de Paraná ni el club de Cascavel tienen problemas, y comenzaremos el Campeonato donde fuimos sancionados y objetados hace menos de seis meses. Para que no ocurran hechos como éste, o de otros orígenes, tanto los integrantes de la F.3S como los miembros de CODASUR —con su presidente Roberto Gardiol a la cabeza— trabajaremos para llevar adelante a la categoría. Unidos, creo que lo concretaremos. Estamos dispuestos a cumplir con el compromiso asumido con ellos, y creemos que ellos tienen la misma predisposición para que la Fórmula Tres Sudamericana tenga un gran año.

—¿Se cumplirán las fechas del calendario?

—Pese a la postergación en siete días de la primera carrera, a pedido de los brasileños por no haber terminado sus motores, creemos que debemos cumplir con lo escrito, ya que en cada modificación de fecha no sólo alteraremos nuestro calendario sino también los internos de la Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Colombia, Venezuela y otros, lo cual no es nuestra intención. Aspiramos a ser orgánicos ya que este calendario no salió simplemente eligiendo las fechas que nos convinieran, sino en consulta con los representantes de cada país ante CODASUR.

Néstor Carbia

Toquecitos de bocina

VERONESI A LA RIOJA

Carlos Veronesi correrá el Rally de La Rioja con un Renault 18. El piloto ruginense confirmó su participación con intenciones de buscar la prioridad para largar en una buena posición el rally de la Argentina por el mundial, que también correrá con R-18.

TRANSPATAGONICO

Antonio Zdrasil está trabajando para poder concretar la tercera edición del Safari Transpatagónico. Si bien lo hecho este año no dejó conformes a los participantes, debido a serias fallas organizativas, ahora habría mucha gente trabajando en el proyecto, y hasta se habló de incluirlo en la Regional correspondiente a esa zona.

OLMI CON SU NISSAN

Luego de la carrera de Rafaela no lo tocó más, y en la presente semana estará probando en el autódromo de Buenos Aires, para ir a Paraná con el auto bien puesto a punto.

EL PRIMER F.R.A. BALCARCEÑO



En los salones de la concesionaria Renault Sussex se llevó a cabo la presentación del primer auto de Fórmula Renault argentino, construido por Tulio Crespi en su moderna fábrica de la ciudad de Balcarce. Dicha máquina será para el piloto Rolando Gorriini.

(Foto: Raúl Fernández)

APRESTOS PARA OTRO FAIRLANE

Al Fairlane T.C. que Norberto Bressano está alistando en un taller de Chivilcoy, y que oportunamente mostráramos en estas páginas, se agrega ahora otro, perteneciente al Quilmes Automóvil Club, cuyos trabajos, según muestra la foto, ya comenzaron, ignorándose hasta el momento quién será el encargado de su conducción.



MIRADOR PERSONAL



por

Ronald Hansen

PODEROSO CABALLERO...

... es Don Dinero. Así dice un refrán viejo y, como todos los refranes, sabio. Los que vemos carreras de autos desde la época en que Juan Manuel aún llevaba un peine en el bolsillo solemos lamentar "el comercialismo" de la época actual. Olvidándonos quizá que hace casi 40 años los entonces jóvenes turcos del periodismo automovilístico que nos nucleamos en *Velocidad*, ya le exigíamos al deporte nacional un mayor profesionalismo. Ese profesionalismo llegó... y ahora hay quien sueña con un retorno al'antico...

Pero el profesionalismo tenía que venir, y enhorabuena. Todavía en el automovilismo somos zonzos. Porque ganás un Campeonato Mundial y te levantas tres o cuatro palos verdes, para lo cual te jugaste el lomo al PRODE en cada viraje... y viene una mocósita de dieciséis años y gana lo mismo jugando al tenis. Con el único peligro de un esguince. Pobrecita.

El profesionalismo permite hacer todo mejor. Entrega mejores autos porque hay más plata para desarrollarlos. Entrega mejores pilotos porque éstos pueden dedicarse a la profesión de corredor en vez de laburar en la Compañía de Seguros toda la semana e ir al Autódromo el sábado para la clasificación.

El profesionalismo es un factor fundamental en la seguridad. El preparador no puede darse el lujo de presentar un auto que sea inseguro. El piloto, ya profesional, quiere tener todos los recaudos de seguridad a mano aun cuando se entrena, que es lo correcto. El organizador, que cobra una buena suma para la entrada, tiene la obligación de proveer y proveer todo lo que sea atinente a la seguridad de los espectadores y de los participantes.

Cuando Juan Manuel aún usaba peine era moneda corriente que algunos corredores hipotecaran su vida y la de sus familiares por correr. Aún tengo viva en las rerinas la imagen de un corredor de la provincia de Buenos Aires. Vivía en condiciones realmente modestas, él y su familia. Pero me mostraba ufano un juego de carburadores Weber que, a enorme costo, había logrado traer de Italia.

Eso no puede ser y no podía ser entonces. El deporte amateur es para los ricos. Los que no lo somos tenemos el derecho de sufragar nuestra actividad deportiva ya sea con premios o con incentivos de otra índole. Por otra parte, antes "se podía"... pero ahora no se puede más. En una época en Turismo Carretera corrían con motores standard. Había pocas carreras y, para el que no tenía pretensiones de ganarlas todas, un motor duraba todo un año sin ponerle un peso encima.

Ahora, ¡que va! En todas las categorías más o menos competitivas se cambia medio motor entre competencia y competencia. Que las bielas, que el cigüeñal, que los pistones, que las válvulas...

¿Quién es el último beneficiario de todo esto? El espectador.

Y el espectador recibe un espectáculo mucho más atrayente cuando éste es profesional que cuando es aficionado.

Macoco, el conde Zborowski y el príncipe Sira pudieron correr por amor al arte. Actualmente no se puede. La época exige el profesionalismo.

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS

¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

Continuando con el Concurso de Pronósticos Automovilísticos, que durante esta semana se cumplimentará con la competencia de Turismo Carretera en Junín, reiteramos las bases para todo aquel que tenga interés en participar.

Para ello deberá llenar en la boleta adjunta los espacios destinados a sus datos y marcar con una cruz el casillero que considere más adecuado de los tres (I, izquierda; E, empate; D, derecha) que presenta cada match planeado entre dos de los pilotos competidores de la prueba en cuestión.

Los nombres de los mismos serán suministrados a partir del programa de "Campeones" del lunes inmediato anterior a cada competencia (en este caso la de T.C. en Junín), a fin de componer la integración de las seis parejas.

En cada caso se impondrá el piloto que termine la carrera adelante de su contrincante directo para el concurso correspondiente, y el empate se dará en la eventualidad de que ambos abandonen o no se clasifiquen en la final.

Las boletas podrán ser enviadas por correo hasta la víspera de la competencia a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A. Arenales 2896, P.B. (1425) Buenos Aires, o bien depositarlas en la urna que a tal efecto llevará el equipo "Campeones" al escenario de cada prueba válida para el concurso, siempre antes de largarse la carrera.

Obviamente, durante la transmisión de la misma, este equipo irá informando del desarrollo de la C.P.A.C.C.O. de la fecha, así como de sus resultados, al igual que CORSA en sus ediciones pertinentes.

El miércoles siguiente a dicha competencia, en su audición diaria por Radio El Mundo, "Campeones" anunciará el nombre del ganador, que será quien haya resultado el titular de la primera boleta extraída ante escribano público esa tarde, con el total de aciertos. El mismo se hará acreedor a un estupendo reloj Orient que habrá de ser entregado en fecha y lugar a establecerse oportunamente. Por supuesto, también los domingos a partir de las 21 y los jueves desde las 23 por Canal 2, se suministrará amplia información.

De modo que llene su boleta, participe, palpite la carrera con nosotros... ¡y avive la emoción de los domingos!

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

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 003 CARRERA: T.C. EN JUNIN

Nombres

Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento

Teléfono

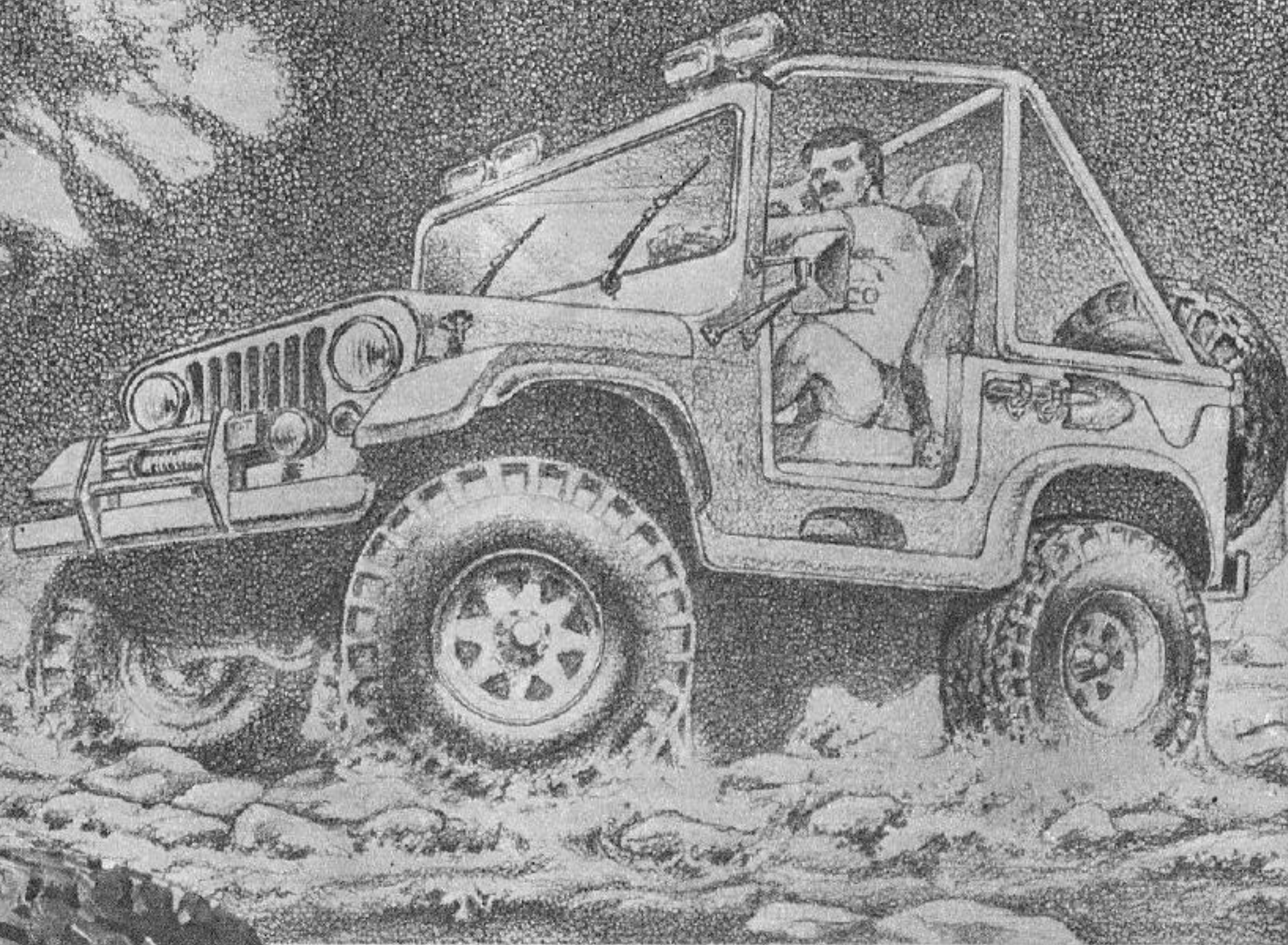
	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>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

Campeones CORSA

RELOJES ORIENT

UN NUEVO NEUMATICO DE LA TECNOLOGIA FANECO

H.B. Producciones S.R.L.



WALTRAC II

SEGURO, RESISTENTE Y MUY CONFIABLE

MEDIDA 12.5 - 15

- Creado para ser utilizado en todo terreno y en vehículos rústicos, para prestaciones altamente exigentes.
- Experiencia adquirida en muchos años de participación exitosa en competencias automovilísticas.

Resistencia: Las características de los compuestos de goma utilizados y de su estructura, como así también el dibujo del rodado, dan a la cubierta Waltrac II una gran resistencia.

Adherencia: El diseño de su banda de rodamiento le da una calidad excepcional en cuanto a adherencia, en todo tipo de caminos.

Confort: Su rodaje es más silencioso debido a su dibujo de paso variable.



Faneco

Neumáticos

A. LINCOLN 1950. TEL. 757-7596 / 4627. JOSE INGENIEROS (1702)

fórmula tres sudamericana

LA DEFENSA DEL CAMPEON

GUILLERMO MALDONADO, ahora más preocupado por el equipo que por obtener

UN CAMBIO DE PRI



1) El "SuperYoyo" con su nuevo coequiper, Fernando Crocetti, protagonista de un "pase" cargado de expectativas. Ambos se apoyan en la barra "antivuelco" del chasis Berta en versión '87... y en las posibilidades del conjunto que aquel conforma

con el motor Volkswagen Gacel con tecnología inspirada en la del preparador alemán Siegfried Spiess. 2) El primer Berta-VW Gacel de la nueva F-3, en sus ensayos iniciales sobre el circuito chico de Nueve de Julio. Al volante, el "monstruo". 3) ...Y

ahora, el turno del "velocista" Crocetti, de comenzar a integrarse con su llamante herramienta, asistido por Maldonado y todo su eficaz "team". 4) El tercer piloto de la escuadra campeona será Néstor Gabriel Furlán. Campeón '86 de F.R.A., aquí con el

"troesma". Todo nuevo bajo el sol... 5) Parte del interior del completo taller. Un Berta viejo en primer plano y tres nuevos atrás. 6) El autor y el protagonista, junto a vitales "fierros de la nueva hornada". 7) Entró al equipo como un aporte de Furlán, y

En el taller de Nueve de Julio se trabaja como en otras temporadas, pero con la meta superior de hacer ganar al equipo, como lo indica la tarea desarrollada sobre los tres autos del team. Dos de ellos son nuevos, mientras que el tercero (usado escasamente por Pimenta en el '86) responde a los lineamientos del nuevo modelo de Berta. Por ello, aun sin la carrocería colocada, cuesta distinguirlos ya que todos incluyen las modificaciones que aumentan la rigidez del conjunto, con pequeños refuerzos laterales ocultos por el enchapado de la "cuna", con la "V" que une en los costados a los travesaños en forma de arco a espaldas del piloto y a

la altura del tablero, y con la parte de lantera del cockpit mejorada en sus condiciones de seguridad en caso de impacto frontal, ya que se ha colocado una cruz de caños para reforzarla. Por otra parte, se aprecia el nuevo arco protector similar al del Dallara de F-3, más robusto que el de Berta.

Los tanques de combustible ya no son laterales sino que fueron reemplazados por uno de 44 litros ubicado detrás del piloto, puesto que, pese a que las competencias tendrán un kilometraje superior al del '86, los motores erogarán 30 HP menos a un régimen cercano a las 6000 RPM, alimentándose por medio de inyección electrónica, factores éstos, re-

ductores del consumo. A ello debe agregarse que F-3 recorre 125 km con unos 30 litros de combustible. Este rediseño quizá provoque también el de los pontones, que tendrán otro tratamiento aerodinámico y menor área frontal. La reducción de la potencia aumenta la importancia del coeficiente de forma (Cx) en la búsqueda de performance.

En cuanto a las suspensiones, el equipo no incorporó el sistema progresivo en el tren trasero, aunque probará parrillas modificadas que permiten variar (aumentándola) la distancia entre ejes, obteniéndose así "autos distintos" para circuitos lentos (coches "cortos") o veloces ("largos").

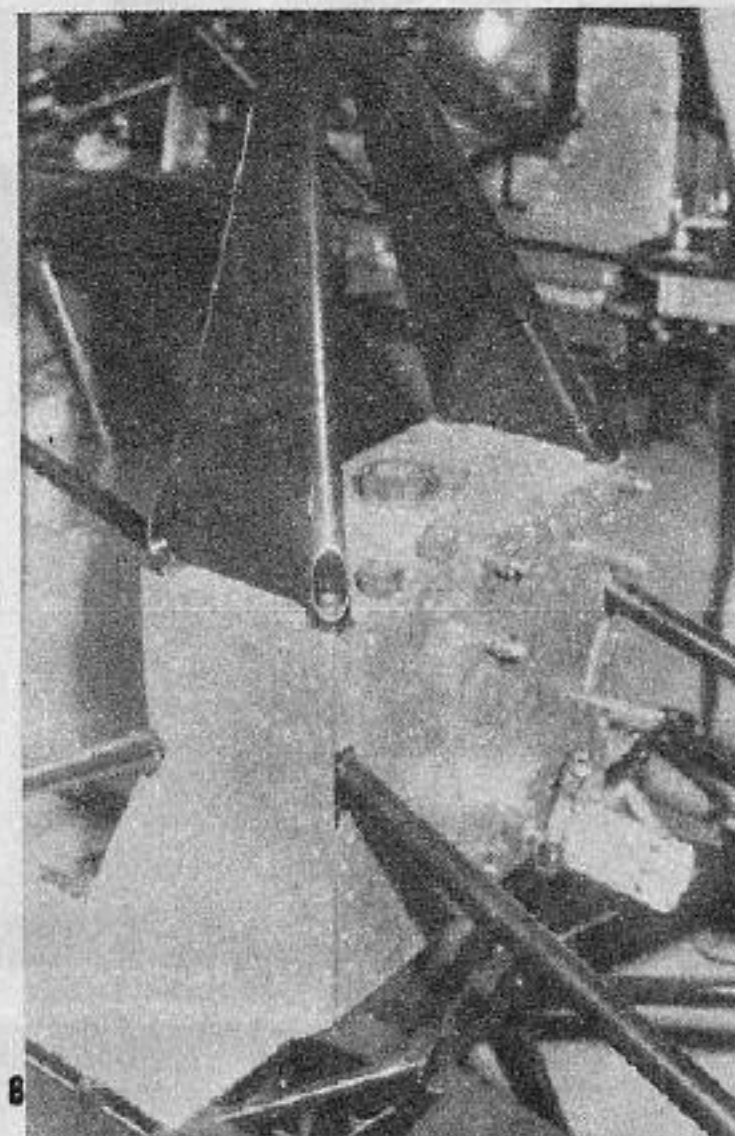
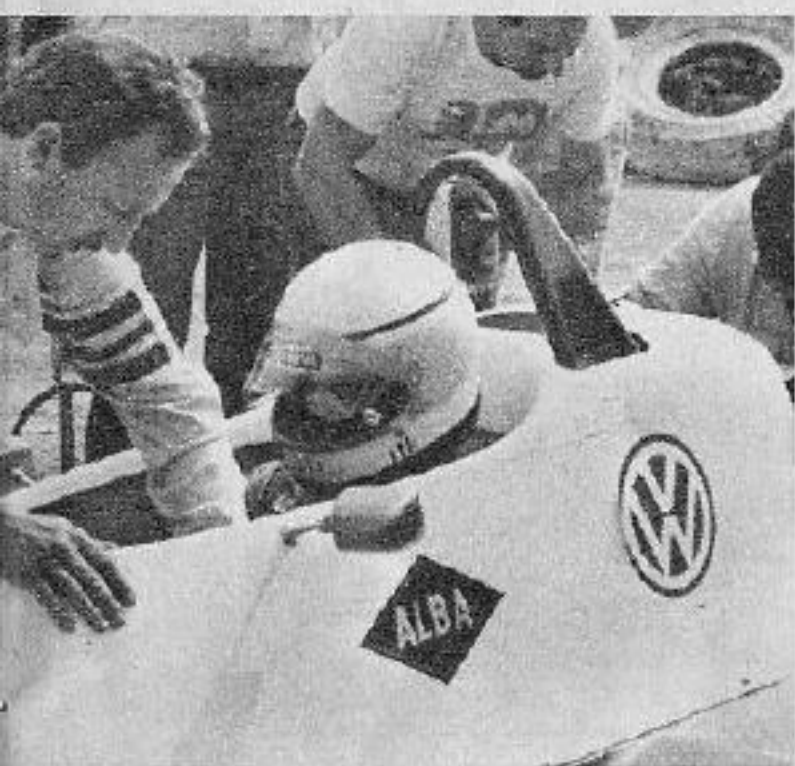
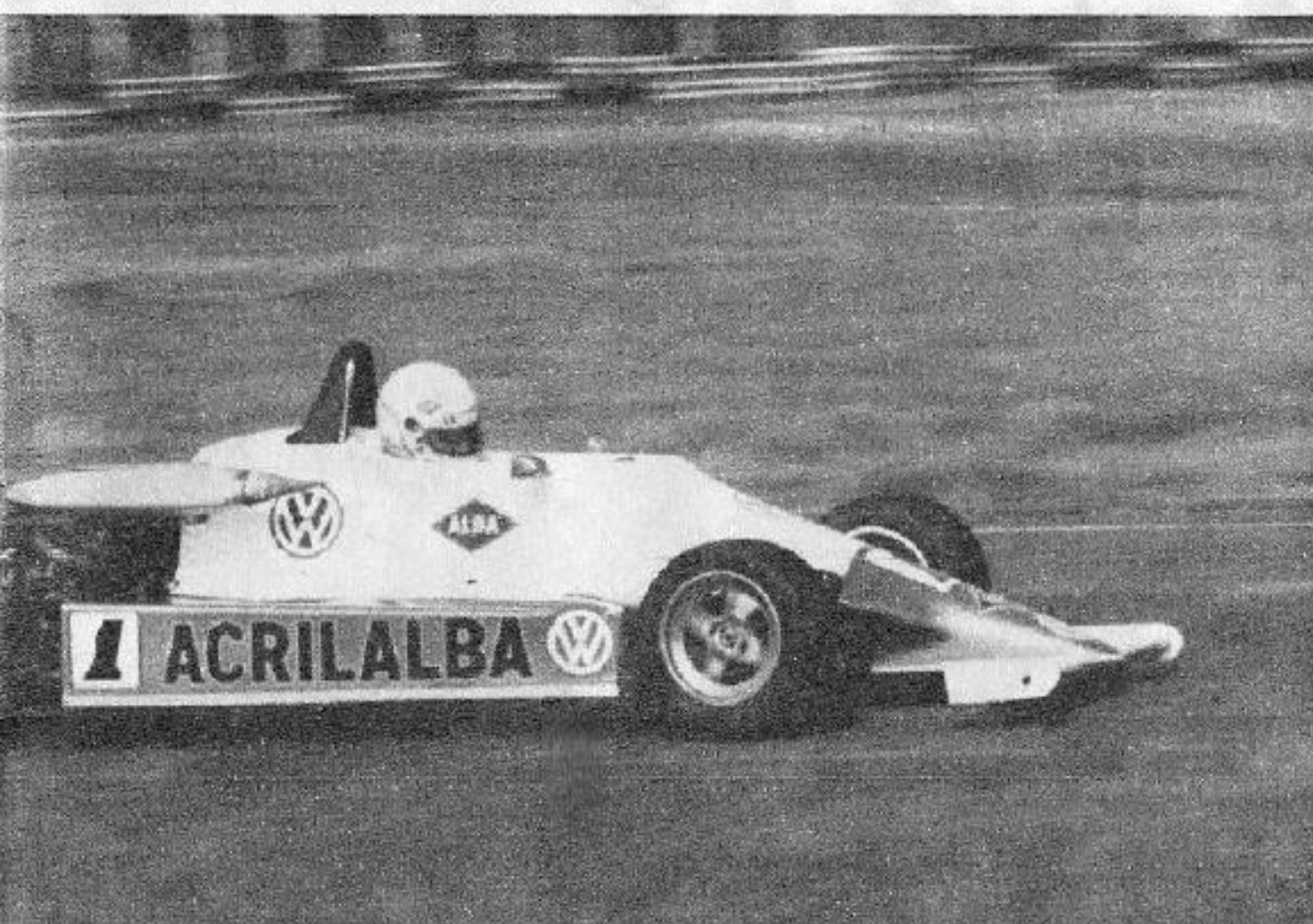
Aunque Maldonado ya las usó en Mar del Plata '86, a partir de la primera competencia del '87 sus tres autos incorporarán las nuevas pinzas de frenos Pozzi que reducen en un kilo por rueda el peso no suspendido, algo importante en relación con las exigencias impuestas al grupo resorte-amortiguador para mantener las ruedas apoyadas al piso.

Comenzarán la temporada con seis motores cuyo caballaje orilla los 170 HP (como en F-3 Euro) con curva de potencia mejorada, lográndose una mejor aceleración al aumentar la gama útil de RPM.

No termina allí el trabajo en el taller de Maldonado, puesto que también se

otros lauros personales

'ORIDADES



ya se integró totalmente al trabajo del taller. Viaja todos los días desde Gral. Viamonte, y "opera" pacientemente en el "vientre" de los futuros motores. Se llama Saúl Lui. 8) Detalle de la nueva barra protectora. Y del tanque único central de nafta.

construyen cuarenta tapas de cilindro para los motores Volkswagen Gacel/Passat de acuerdo con la tecnología (importada de Alemania) de Spiess. Asimismo, el equipo de Daniel Cingolani arma su auto en similares condiciones que los demás.

Al irnos de Nueve de Julio, entendimos que Maldonado intervendrá en el '86 como piloto en la especialidad, pero, si bien no le preguntamos, parece obvio, dado el cambio de prioridades, que otorga mayor importancia al equipo y al crecimiento del taller.

Esto se reafirma por el cambio de actitud que le notamos. En el inicio de las pasadas siete u ocho temporadas, al

inquirir sobre sus planes, la respuesta era, invariablemente: "Aplicaremos el método del trabajo, el que conocemos, trataremos de ganar carreras y, de ser posible, el Campeonato". Este año, sin que le preguntáramos, Maldonado dijo: "Más que ganar me interesa que ande bien el equipo. Soy consciente de que el segundo auto ha tenido altibajos en el pasado y no quiero que eso se repita. Cuento con dos pilotos muy jóvenes: Gabriel Furlán, quien se inicia en la categoría, y Fernando Crocero, que siente la necesidad de ganar nuevamente luego de la experiencia acumulada". Este comentario, diferente a los pasa-

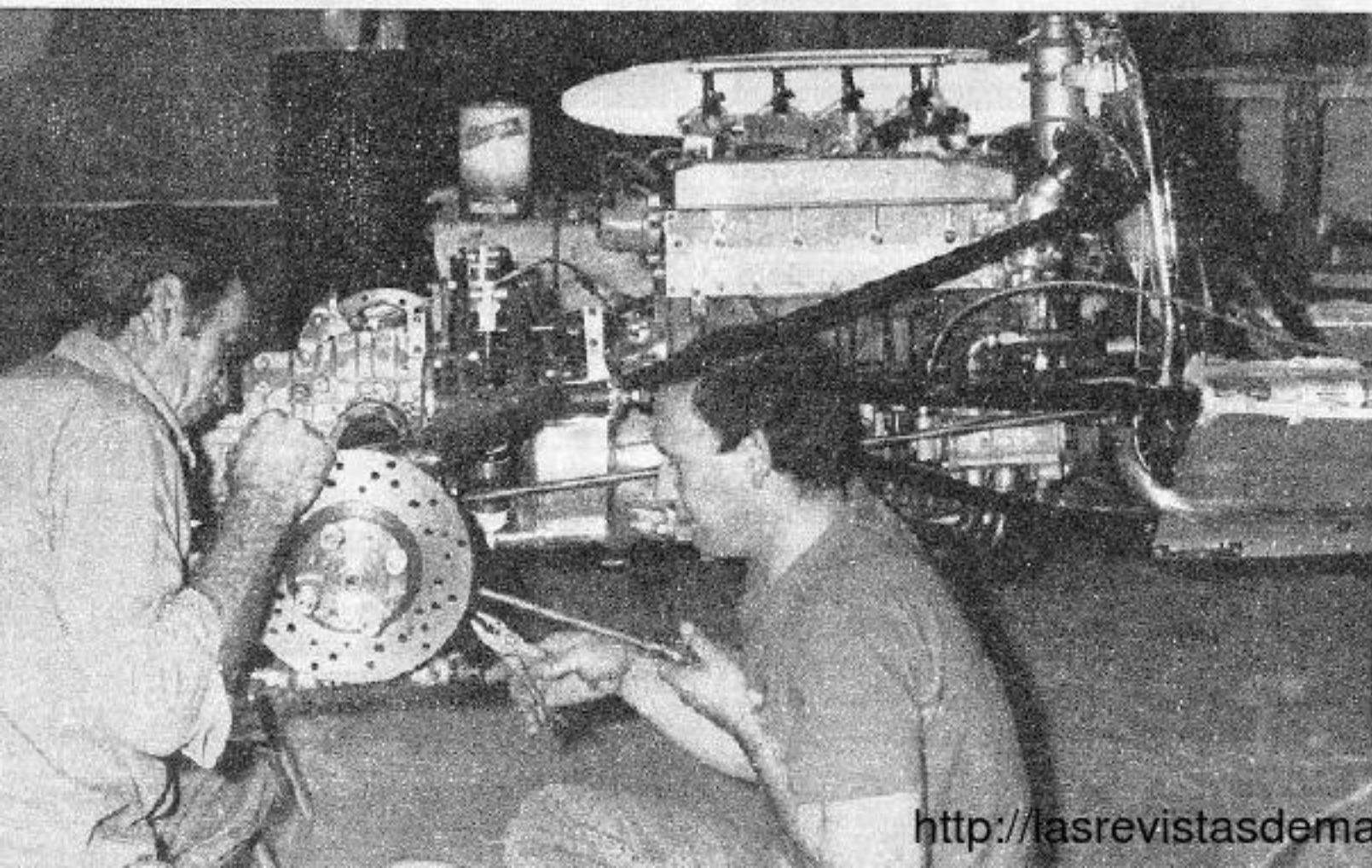
dios, nos hizo reflexionar acerca de que Maldonado encara el año con otras prioridades, aunque cueste imaginarlo, la ansiedad de triunfar como piloto. Pero creámosle, ya que también dudábamos cuando decía: "La obtención de un campeonato es suficiente motivación para ganar el siguiente", aseveración corroborada por los certámenes obtenidos en años sucesivos, que da por tierra con aquello de que equipo y piloto campeones rinden menos en la temporada siguiente a la obtención de un galardón importante.

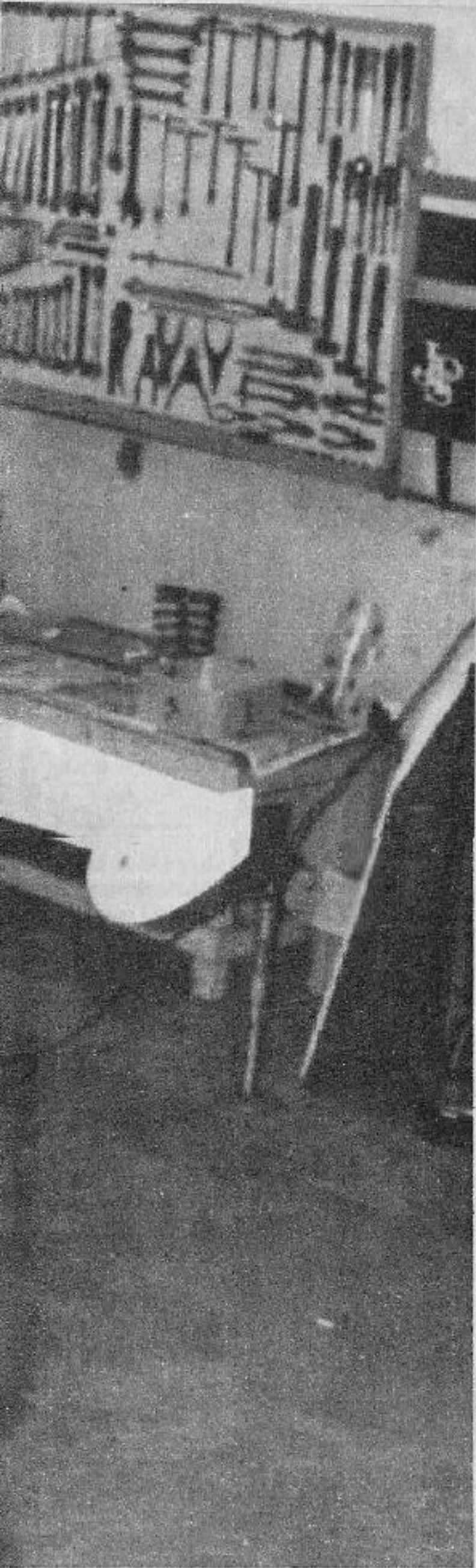
De lo que no hay duda es de que "Yoyo", cuando deje de empuñar el volante, continuará en el automovilismo,

tal como corresponde a su indudable vocación. Por ahora, sigue multiplicando sus actividades tal cual lo ha hecho con sus títulos. ■

Producción: Alberto Juárez
Fotos: Juano Fernández
y Duilio Caro.

LA RESPUESTA DEL ROMBO





Si Guillermo Maldonado tiene un rival dilecto y directo, éste se llama Guillermo Kissling. El ingeniero de Olivos, con temperamento y fibra muy especiales, posee capacidad para ir al "todo o nada", con chances repartidas en el balance. Para él no existe la especulación. Dialogamos con "Willy" antes de iniciar el torneo '87.

1 - Guillermo Kissling junto al Berta que utilizará en la presente temporada de F-3 Sudamericana. 2 - Trabajando sobre la suspensión trasera totalmente modificada según las nuevas normas "by Berta". 3 - Kissling en el banco, junto al motor Renault de prueba que él "hizo" y todos los accesorios, antes de conocer potencia y curva. 4 - El ingeniero-piloto trabajando sobre la inyección de combustible, el sistema que se comenzará a utilizar en la nueva etapa de la Fórmula Tres Sudamericana.

-¿Qué expectativas tenés para 1987?

-Creo que todos vamos con las mismas. Cambiamos mucho nuestros autos y tenemos ganas de probar y medirnos entre nosotros.

-¿Qué opinás de tu posición frente a los rivales?

-Todos los ensayos se hicieron en circuitos distintos, sin posibilidades de comparación. Parece que nadie quiere mostrar lo que realmente tiene; obviamente esto hace más interesante el inicio del Campeonato, aunque sin duda llegaremos a la primera carrera sin saber quién es quién con el nuevo reglamento.

-¿Cuándo lo sabremos, el viernes en clasificación o el domingo en carrera? ¿Hasta cuándo continuará el "misterio"?

En el primer entrenamiento se vislumbrará la verdad. Allí estaremos todos en un mismo circuito y se acabarán las especulaciones. Al fin de ese día la mayoría sabrá qué tiene cada uno. Hay un atenuante: los autos no llegarán "testeados" a Cascavel como en otros años, dada la adecuación al nuevo reglamento. Todos iremos muy "gruesos", sobre todo en materia de puesta a punto de los chasis. Creo que usaremos los días previos para aproximar lo mejor posible la puesta a punto. Tendré que trabajar mucho con el chasis, dado que el puente trasero es diferente, y hasta andar realmente rápido no sé cómo se comportará.

-¿En las carreras posteriores a Cascavel habrá una mayor paridad o todos estarán más cerca del equilibrio ideal?

-Creo que sí en cuanto a la evolución. No así en lo referente a la paridad ya que ese ítem ya está asegurado. Ninguno hará grandes diferencias. Quizá Sommi, con el único auto netamente de Fórmula Tres, comience un poco más armado que nosotros. El resto creceremos "todos juntos".

-¿Que potencia tiene tu motor?

-Prefiero no hablar de potencias. Es más: con Oreste Berta decidimos hablar más que nada de las curvas de potencia del motor Renault, y no de HP. Las mediciones en banco son diferentes y dependiendo de condiciones no siempre iguales. El parámetro sobre el que trabajamos para relacionar el auto y demás es la curva de potencia. Como este año mi "metier" no es prepara los motores, prefiero que de ello hable Oreste. Estoy muy contento con lo hecho por él, y creo que todavía hay un gran camino en el desarrollo que el "Mago" transitará.

-Entonces, ¿cuál es el régimen máximo de giros, y entre qué regímenes se obtiene el mejor aprovechamiento?

-Nuestro motor puede llegar a 6.200 rpm, ya que a partir de las 6.300/6.400 vueltas se cortan el encendido electrónico y la inyección. Lo mejor de la curva está entre 5.000 y 5.500 revoluciones, si bien podemos usar desde las 4.300 hasta las 6.200.

-¿Cómo encararás en tu rol de piloto, este nuevo Campeonato?

-Como los anteriores: para ir a pelear. A veces, como en el '86, con una mejor estructura basada en el mayor potencial económico, pero siempre pensando en ganar. La mentalidad no cambiará, no voy a torcer la filosofía para correr, aunque lo haga en diferentes condiciones. Mi mentalidad no fue, no es ni será especulativa.

-¿Seguirá dominando Maldonado la categoría, después de este cambio?

-Creo que más que carreras de autos y de hombres, lo son de equipos. Pienso que los buenos teams lo seguirán siendo aún después del cambio. Sin duda, "Yoyo" tiene un gran equipo y estará a buen nivel. Hay que pensar que dominó toda la era Sudamericana en F-2, y antes de ello la nacional. Méritos le sobran, pero no diría que dominará. Creo que seremos varios los equipos que intentaremos cortar la hegemonía. Yo saldré a ganar, y creo que lo conseguire, estoy seguro de ello. De allí a ganar el Campeonato habrá un largo camino por recorrer.

-¿Habrá un segundo auto? Si lo hubiese, ¿quién lo correría?

-Sí. Hacia la cuarta carrera incorporaremos el Berta nuevo y lo correrá otro piloto, que no está definido, si bien he charlado con muchos. Me hablaron tanto argentinos como extranjeros, pero no me he comprometido con nadie. Quisiera



4 - elegir un piloto con características de mi agrado.

-Por tu equipo pasaron Candia, Cochesa, González, Jochamowitz, Sessana, Benamo... ¿Cuál es el tipo de piloto que te gusta?

-En principio, pretendo uno estudioso y que no cree conflictos para el equipo. Me gusta que entiendan que les doy un auto igual al mío, y que confíen en ello. Enrique Benamo es el tipo de piloto que me gusta.

-¿Y de los extranjeros?

-Creo que el mejor fue Jochamowitz, quien me gusta mucho pero estará en el equipo INI. Hay otros, como Sessana, que tienen un camino por recorrer, quizás uno que me gustaría porque aprende rápido, anda bien, es buena persona y quizás sería importante reincorporarlo a la categoría, sea el chileno "Lito" Ridolfi. Creo que con ese tipo de gente no podría haber problemas en mi equipo.

-Pasemos al dirigente de la categoría. ¿Cómo será el año para la F-3, institucionalmente?

-Hay otro clima. Existe una forma de conducción diferente. Estamos muy metidos en ella para entregar lo mejor. Se respira el mismo clima de democracia que en el país. Podemos opinar a todo nivel, y no hay problemas. Nos escuchamos entre todos y tratamos de llegar a las mejores conclusiones. Ahora la responsabilidad es de todos. Si acertamos, acierta la categoría. Si nos equivocamos, lo hacemos nosotros pero estamos persuadidos de nuestra responsabilidad. Tenemos una agencia que vende publicitariamente a la F-3; el aspecto de promoción está garantizado. Lo deportivo lo manejaremos nosotros. La idea

fundamental es cambiar la imagen, y creemos que volviendo a televisar las carreras por ATC, llegaremos al interior, lo que habíamos perdido, y así garantizaremos que la gente vuelva a saber de nosotros y vea nuestros espectáculos.

-¿Están confirmadas las carreras posteriores a Cascavel, como Chile y Mendoza?

-Contrato firmado no existe. La confirmación puede estar dada por el fluido diálogo que mantenemos con la FADECH y con el Automóvil Club Mendoza. En ambos casos quieren hacer sus carreras, y nosotros deseamos ir allá, por lo que casi con seguridad llegaremos a concretarlas. Creo que ninguna categoría de este continente tiene confirmadas carreras con 30 días de antelación. Las condiciones actuales nos obligan a trabajar así y tenemos que adecuarnos a la realidad, aunque no sea lo ideal... Cumpliremos con todas las fechas, con seguridad.

-¿Cómo manejan las carreras en Colombia, Ecuador y Venezuela?

-Son las más firmes que tenemos. Colombia está confirmada. La alternativa es entre Ecuador y Venezuela; no creemos que corramos las dos este año -quizá sí el próximo-, pero una de ambas la correremos seguro. Entre esos dos países, prácticamente se disputan la fecha, y ambos quieren firmar el contrato. No lo hemos definido porque conversamos con LADE por el viaje, ya que el avión debe permanecer unos trece días fuera del país. En este momento Ecuador tiene más interés que Venezuela en hacer la carrera, pero no queremos apresurar la decisión y tenemos que estudiar qué nos conviene políticamente, así como la infraestructura que nos presenten.

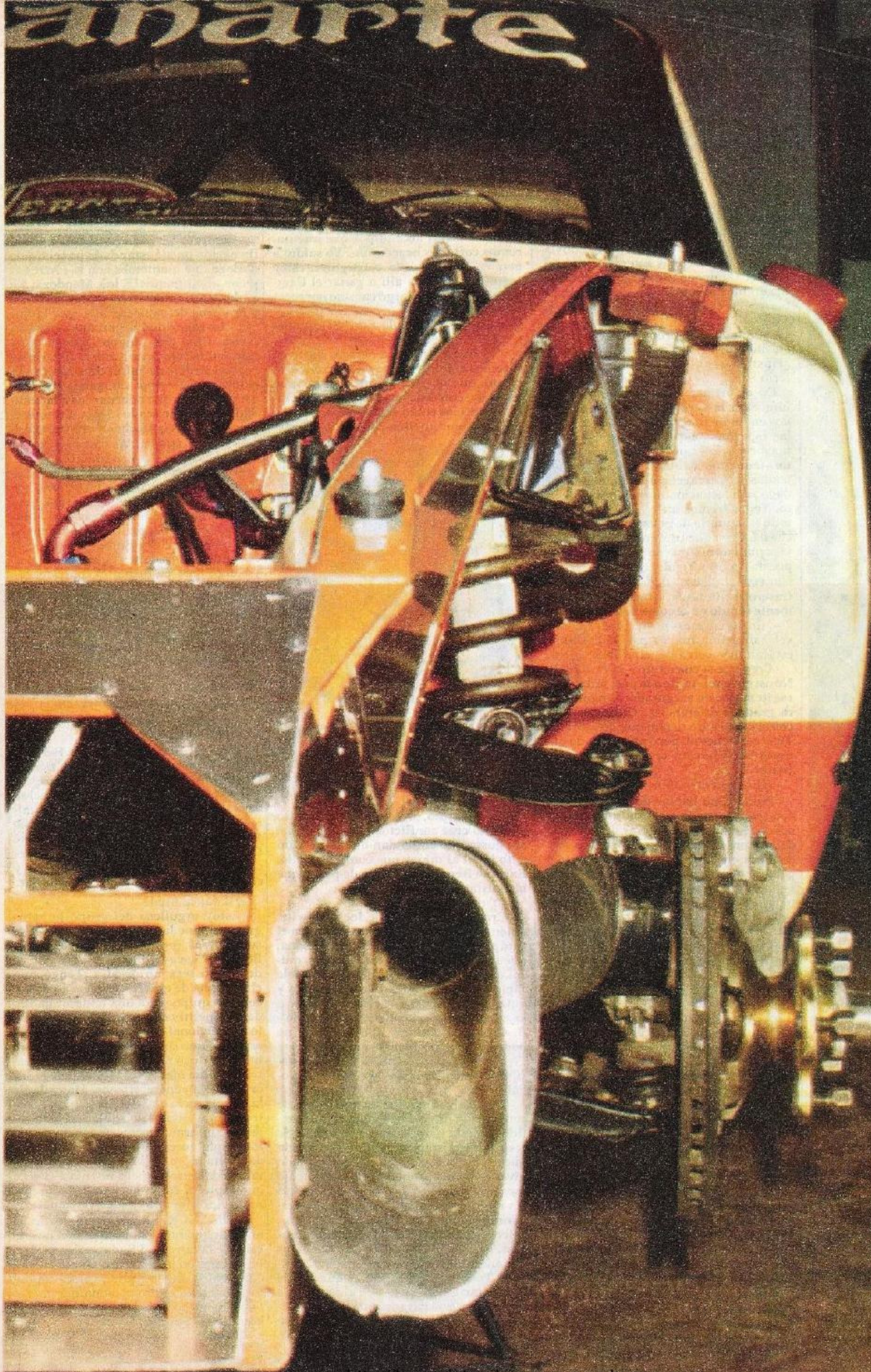
-¿Cómo será dirigida la categoría desde CODASUR?

-Ellos saben muy bien que la F-3 es la categoría más importante que tienen. Cuando nos reunimos con sus dirigentes, les solicitamos una participación suya más intensa. En ese aspecto les falta mucho, algo que podrían haber hecho junto a nosotros. Ahora es otro el rumbo. Del seno de la CODASUR han desaparecido brasileños que hacía mucho daño, y creemos que ahora eso puede cambiar.

-¿Balance final?

-Estoy orgulloso del grupo humano que compone la categoría y del nivel de sus equipos, por el esfuerzo hecho para llegar a Cascavel bien armados. En lo deportivo será un desafío. Tengo muchas ganas de correr, de hacer lo mejor con mi equipo. Será una temporada linda, competitiva como a mí me gusta. En lo institucional estamos contentos con la organización que montamos y que será importante para esta nueva etapa. Nuestra próxima meta es el Mundial de F-3, y creo que la concretaremos. Más allá de la importancia que ello tenga para nosotros como pilotos, el objetivo está en dejar conformada una categoría donde los conductores latinoamericanos puedan formarse e ir a las categorías importantes de Europa, pero no a la F-3 sino que aspiren, como los europeos de fórmulas inferiores, a las de avanzada.

Guillermo Kissling, ingeniero de 34 años, un talento conductivo. Joven veterano de la novel F-3 Sudamericana. Tiene 12 años en la F-2, y no sabe de renunciamentos. En su equipo coloca un bulón o alinea el auto personalmente. Así habló y opinó el subcampeón '86 de la hoy ex F-2 Sudamericana. ■



técnica

FORD FALCON T.C.

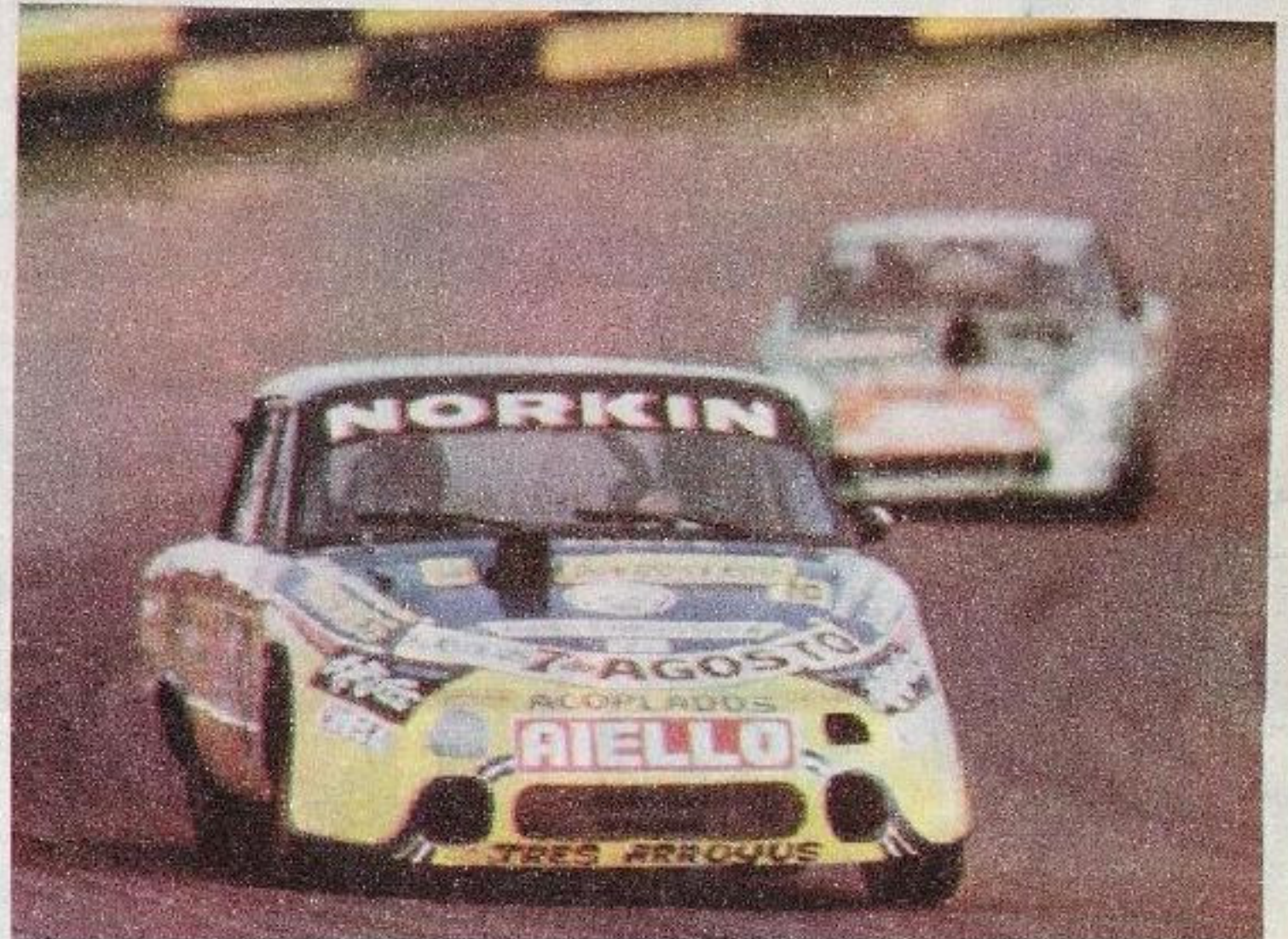
DESENTRAÑANDO UN MITO



El reglamento técnico del TC, dentro de los considerados libres, es muy limitado en lo referente al exterior del auto y sus mecanismos. Para mostrar las diferentes soluciones recurrimos a estas páginas donde apreciaremos el trabajo de los diferentes "tuners" sobre los Ford Falcon.

Preparadores como Fachini, Gratani, Souza Martínez, Paccione, Rosendo Pedro, entre otros, estuvieron (o están) relacionados con José Miguel Herceg, de allí que el origen de la preparación de este modelo pueda considerarse inspirada por éste.

Exteriormente el motor se muestra muy parecido al standard, con la diferencia más notable en el comando del cigüeñal para los accesorios, bomba de agua, alternador y bomba de aceite recuperadora (usada en el sistema de lubricación por cárter seco). Para transmitir el movimiento se utilizan correas dentadas con las poleas correspondientes. Se destaca el tamaño del amortiguador de vibraciones colocado en la punta del cigüeñal, que corresponde a las exigencias que resultan del elevado régimen. Este provoca deformaciones torsionales y de flexión, de mayor amplitud y variada frecuencia.



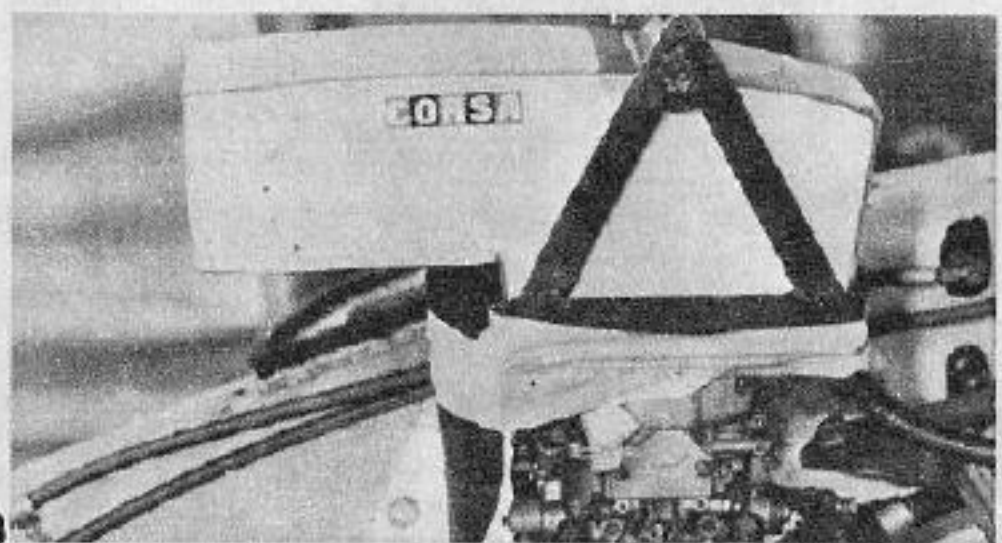
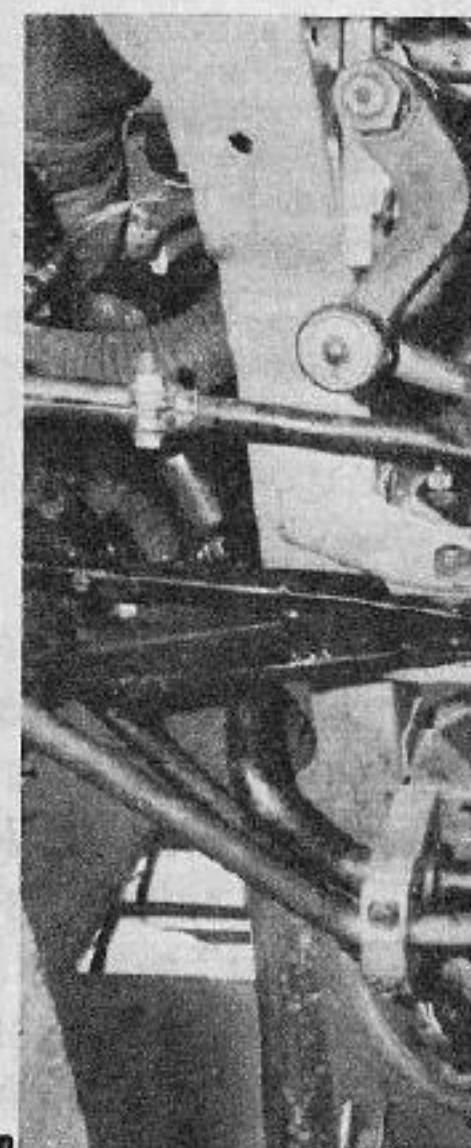
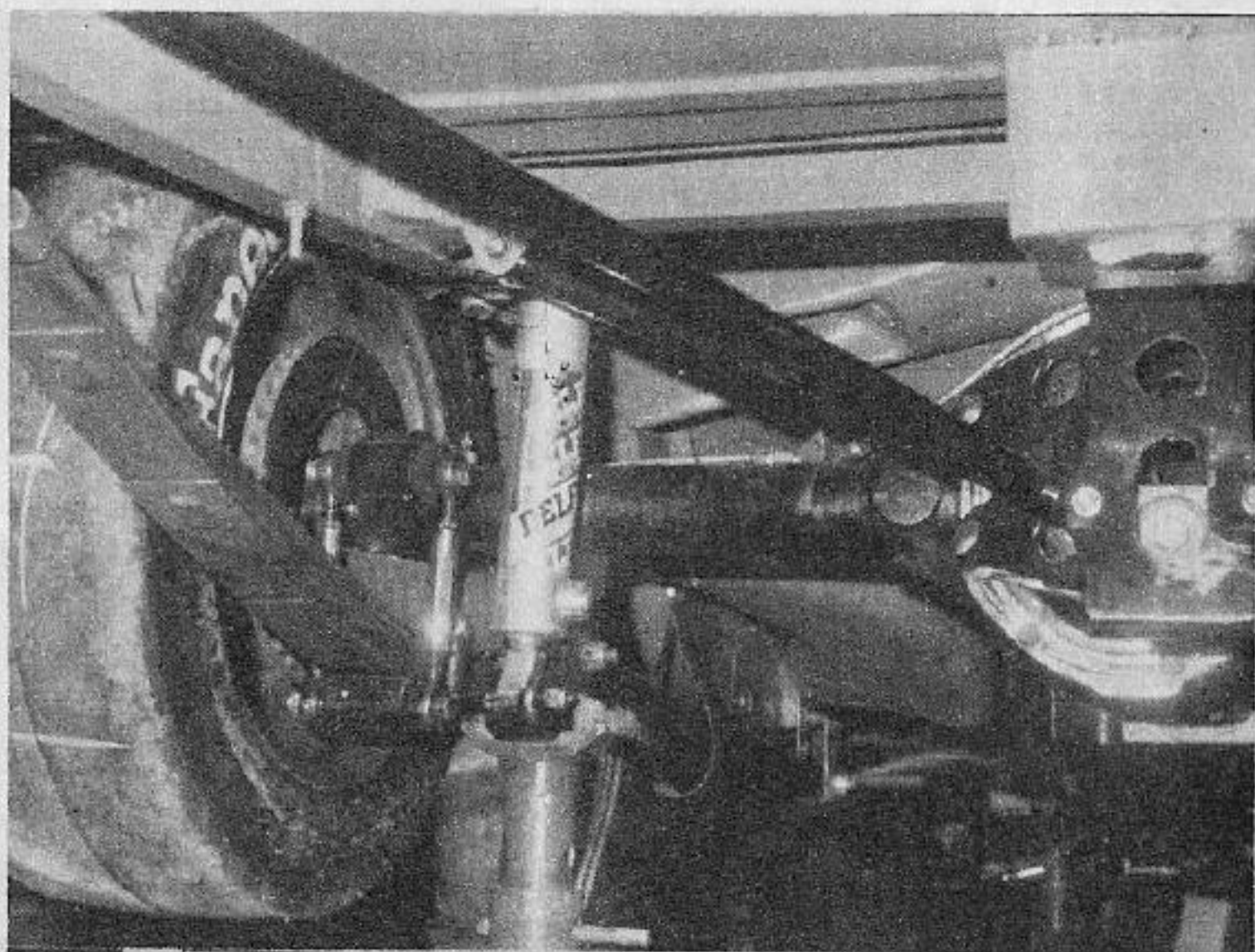
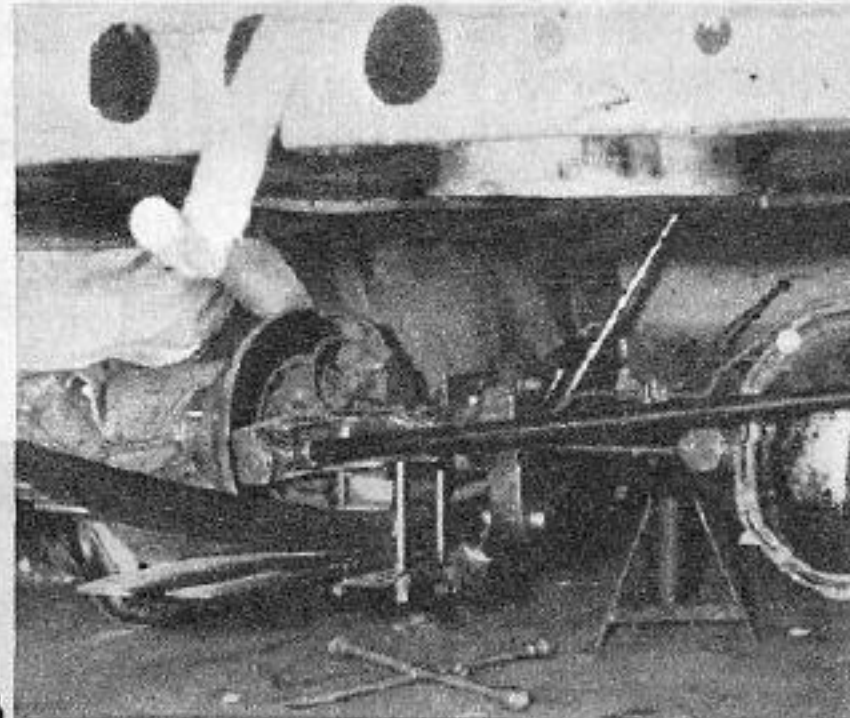
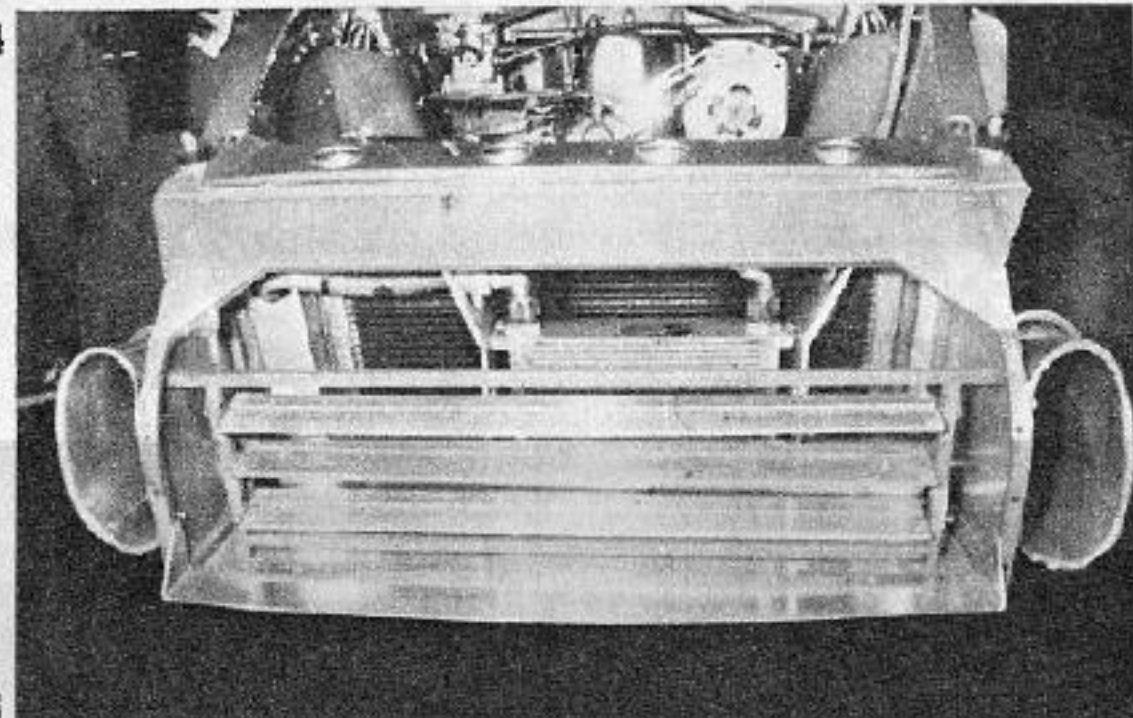
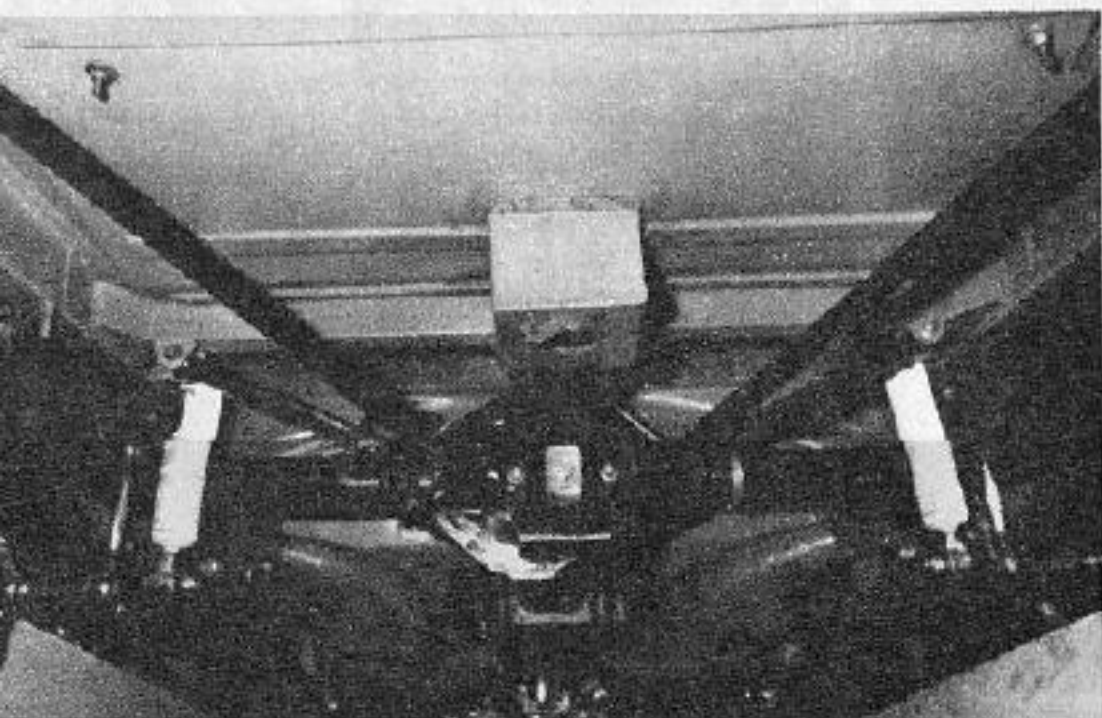
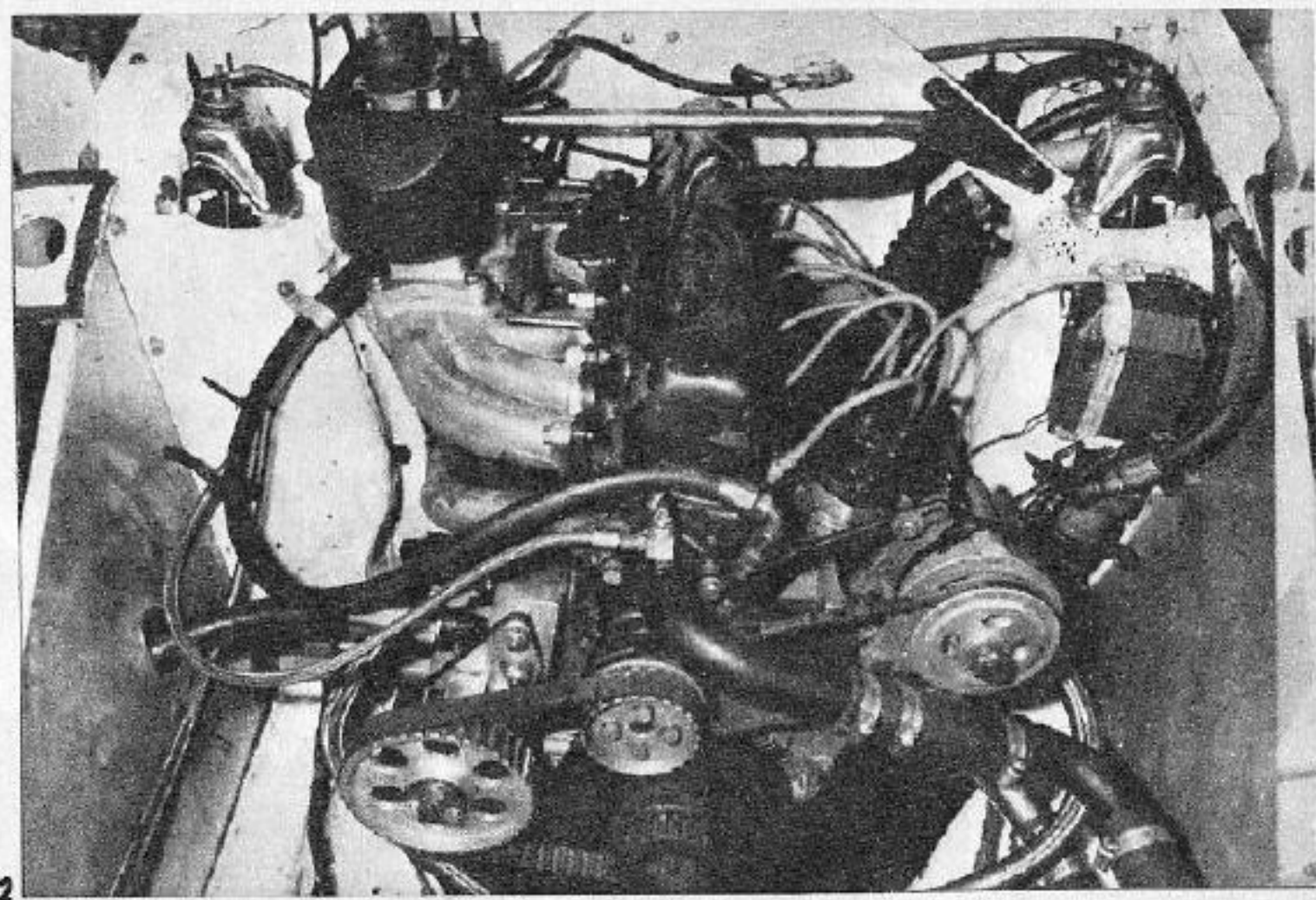
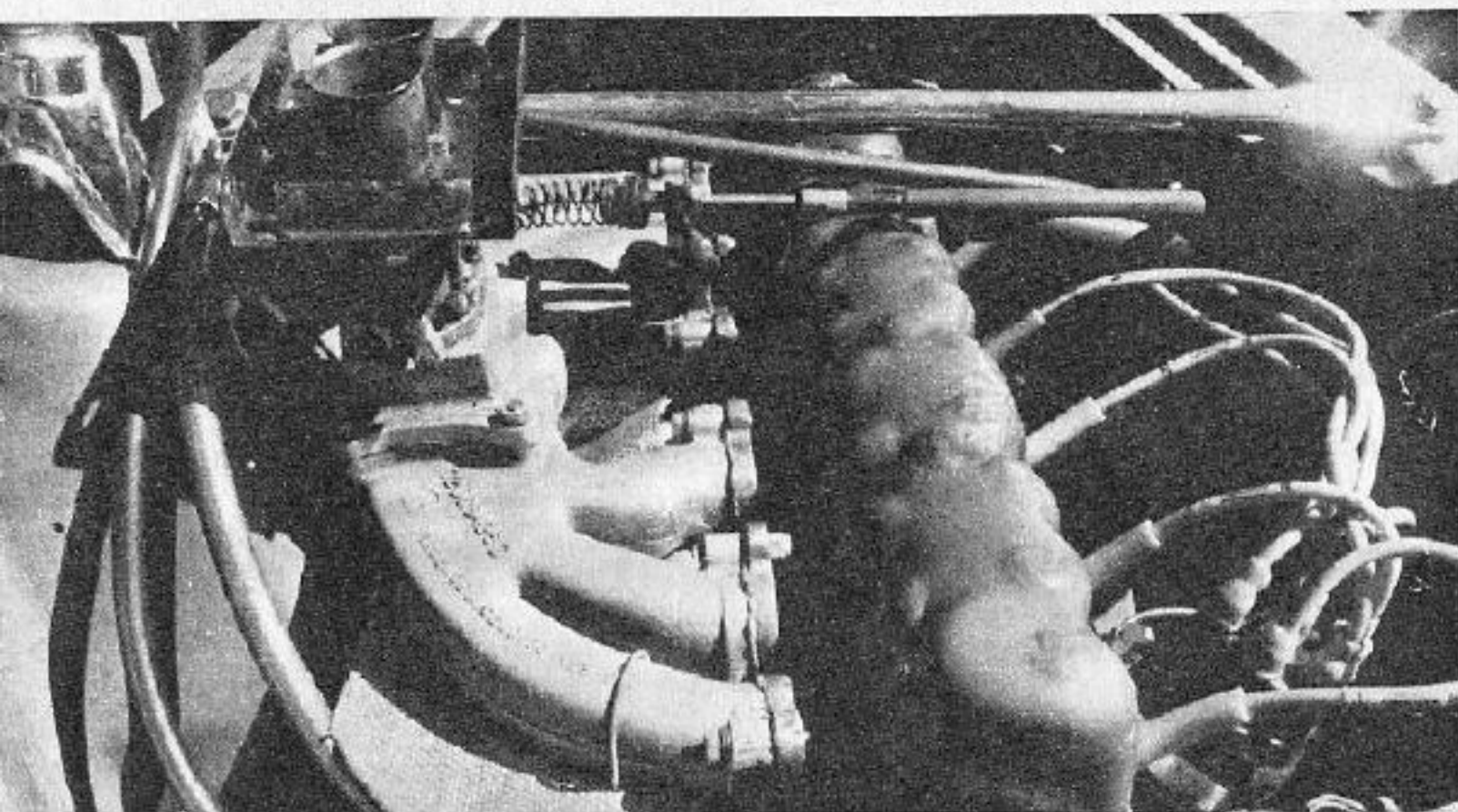
Izquierda: tren delantero izquierdo del Falcon que conduce Fernando. Notar las tres persianas comandadas desde el habitáculo así como los grandes trenes FT. Arriba: trabajo sobre el auto del Quilmes A.C. El canalizador de aire de la trompa colabora con el enfriamiento de los radiadores de aceite (primer plano) y agua. Derecha: Eduardo Marcos y su Falcon en acción. Abajo: cockpit de Jorge Oyhanart. Notar la jaula antivuelco soldada a la carrocería.

La larguísima y exitosa campaña del mítico "clásico argentino" en nuestra categoría más tradicional es mérito de sobra para "describir" a sus más altos exponentes actuales, hurgando en sus diversas soluciones. Dése entonces un revelador paseo con nosotros, por boxes y talleres.



*Producción: Alberto O Juárez y Eduardo E. Neira
Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández y Enrique Ferrupato*

DESENTRAÑANDO UN MITO



1. Una chapa de amianto aísta térmicamente al múltiple de admisión de los cilindros del escape. El accionamiento de las mariposas de aceleración se realiza con un cable de acero.

2. En primer plano (abajo) la polea de cigüeñal que mueve con una correa dentada a la bomba recuperadora de aceite y a la bomba de agua, de la cual parte otra polea que acciona al alternador. Detrás de la polea del cigüeñal, se observa un

gran disco, amortiguador de vibraciones. El múltiple de admisión recibe por irradiación el calor del múltiple de escape para gasificar la mezcla. El carburador tiene un deflector para que la corriente de aire no lo entre más aún, mientras que el comando de aceleración tiene barras y balancines rotulados.

3. Disco de freno delantero plano con ranuras inclinadas. La torreta tiene la chapa agujerada para

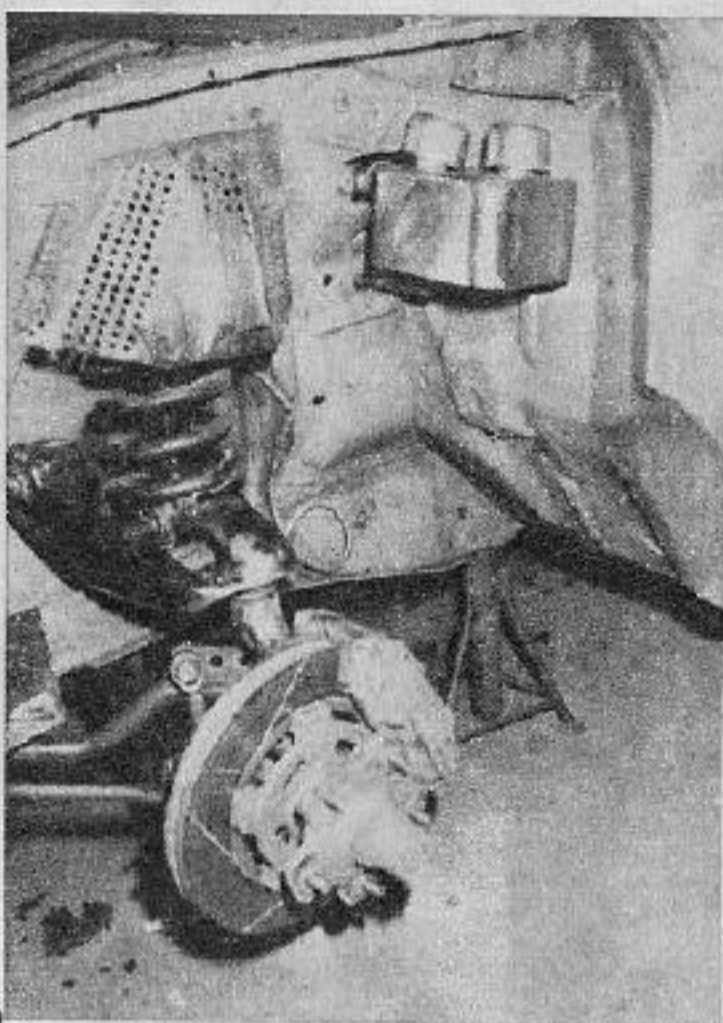
ahorrar peso. El pequeño tanque sirve para recibir el aceite veniente desde el motor y la caja. La parte interior de la carrocería orienta el aire hacia atrás.

4. La altura de los elásticos se determinan con dos pequeños brazos regulables. El amortiguador tiene variador de dureza y por detrás del anclaje inferior se observa el único tensor de empuje por rueda. Se ve en el detalle el soporte de la carcasa

del diferencial, donde toma el tensor de arrastre y el que controla el movimiento lateral.

5. Las tres aletas son regulables desde el puesto del acompañante, y regulan el flujo de aire hacia los radiadores de aceite y agua. También se observan las generosas tomas de aire para los frenos delanteros.

6. Vista desde atrás de la suspensión del auto de



que agudizan el efecto de las vibraciones del cigüeñal.

La alimentación posee un carburador vertical Weber 40-40 modificado. El acelerador se comanda con barras y balancines, con rótulas en la unión o con cable de acero. La toma que orienta el aire hacia las gargantas debe respetar la medida de 230 mm desde el eje de aceleración hasta su extremo superior. Algunos carburadores tienen un deflector en su frente para evitar su enfriamiento, puesto que su temperatura ya es muy baja por la acción refrigerante de la mezcla combustible.

El múltiple de admisión es original, aislándose térmicamente del múltiple de escape con amianto, para evitar que la temperatura —por dilatación— disminuya la cantidad de mezcla destinada a los cilindros. Sin embargo ciertos preparadores utilizan la irradiación del calor del múltiple de escape para gasificar la mezcla y mejorar la combustión.

El aire que produce la refrigeración de los radiadores de agua y aceite, en algunos casos, está controlado por aletas de ángulo variable desde el habitáculo, que regulan el enfriamiento para que el motor trabaje con la temperatura óptima.

El interior de los Falcon posee, además del inevitable cuentavuelvas, otros cinco medidores de: intensidad de carga del alternador, presión y temperatura de aceite, presión de nafta y temperatura de agua. Las pedaleras generalmente son colgantes aunque también las hay con el acelerador apoyado en el piso, asimismo, es habitual un apoyable.

El accionamiento de la selectora de la caja de velocidades en algunos au-

tos se mantiene original lo que implica una palanca larga y curvada. En otros se modificó utilizando una barra más larga que la original, permitiendo una palanca corta, recta y libre de flexiones.

La suspensión delantera es original, ya que sólo están autorizados los cambios de valores en resortes y amortiguadores. Estos, en el Falcon, por estar ubicados por encima de la parrilla superior, facilitan el enfriamiento de los exigidos frenos delanteros.

Como las exigencias de frenado son mayores en las ruedas delanteras, debido a la transferencia de peso, los frenos anteriores son de generosas dimensiones. Se usan tres tipos: el más antiguo tiene disco plano con ranuras radiales inclinadas que toman, por fuerza centrífuga, una corriente de aire produciendo el enfriamiento. Otro sistema posee ranuras radiales en el disco para el enfriamiento, y tal como el anterior, sus mordazas están en la parte posterior. Últimamente, algunos autos incorporaron grandes discos con ranuras radiales trapezoidales con pastillas de igual perfil que aumentan, a igual diámetro, en 23% la superficie de frenado, con pinzas en la parte delantera. Los frenos traseros son con disco plano ventilado provisto de pequeñas ranuras radiales inclinadas.

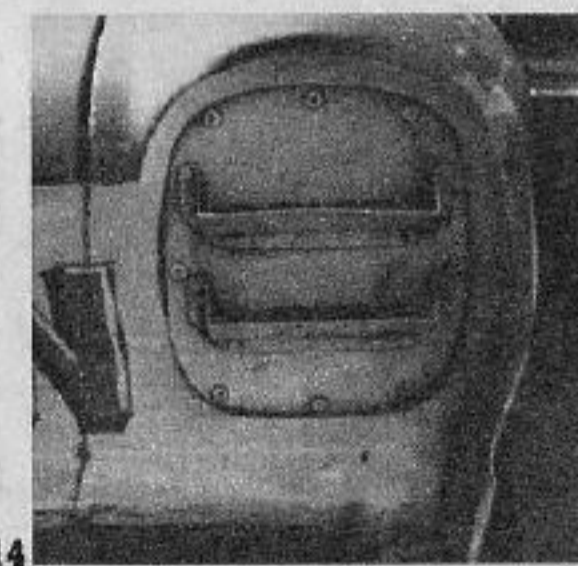
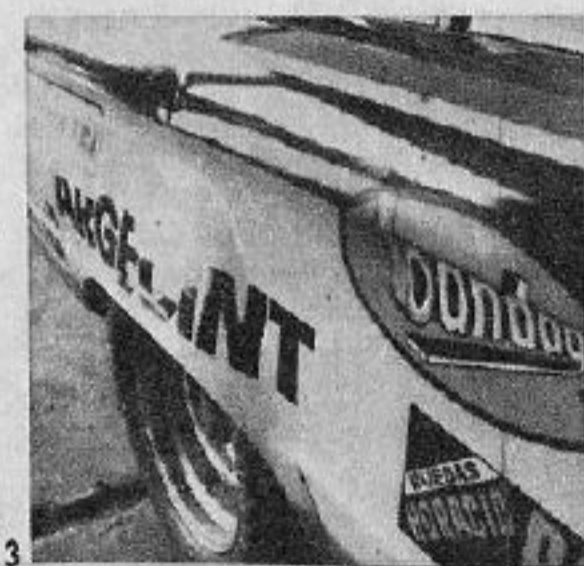
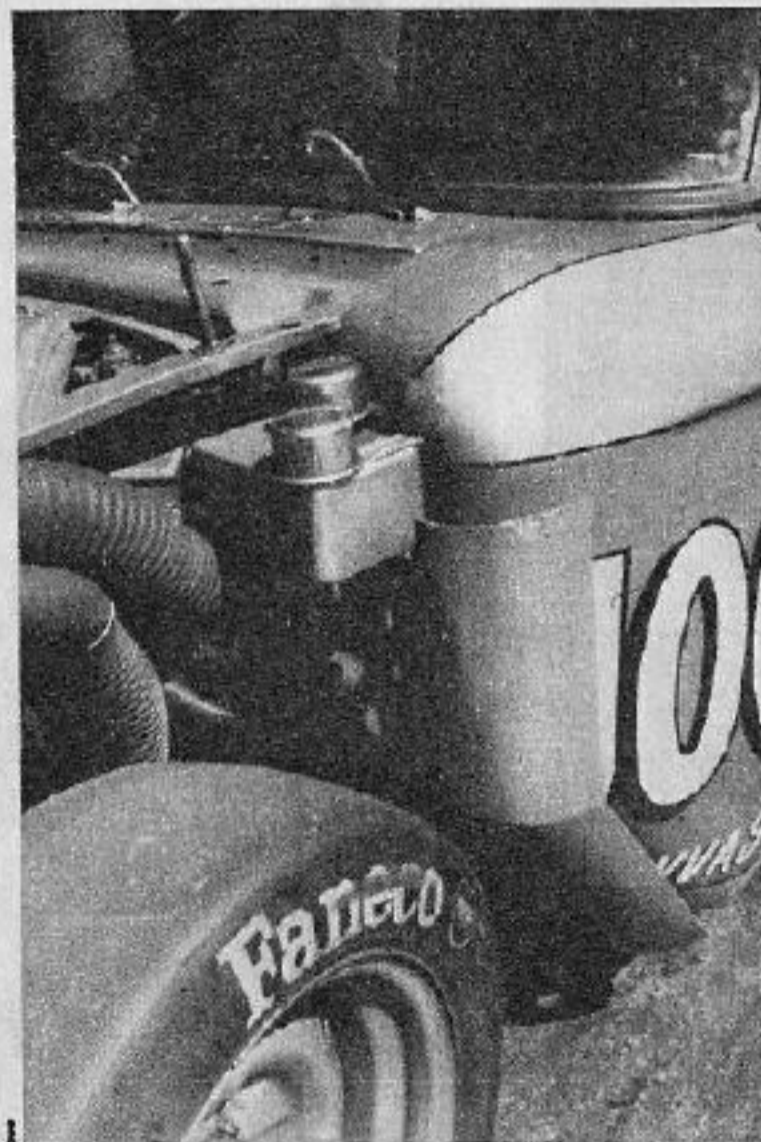
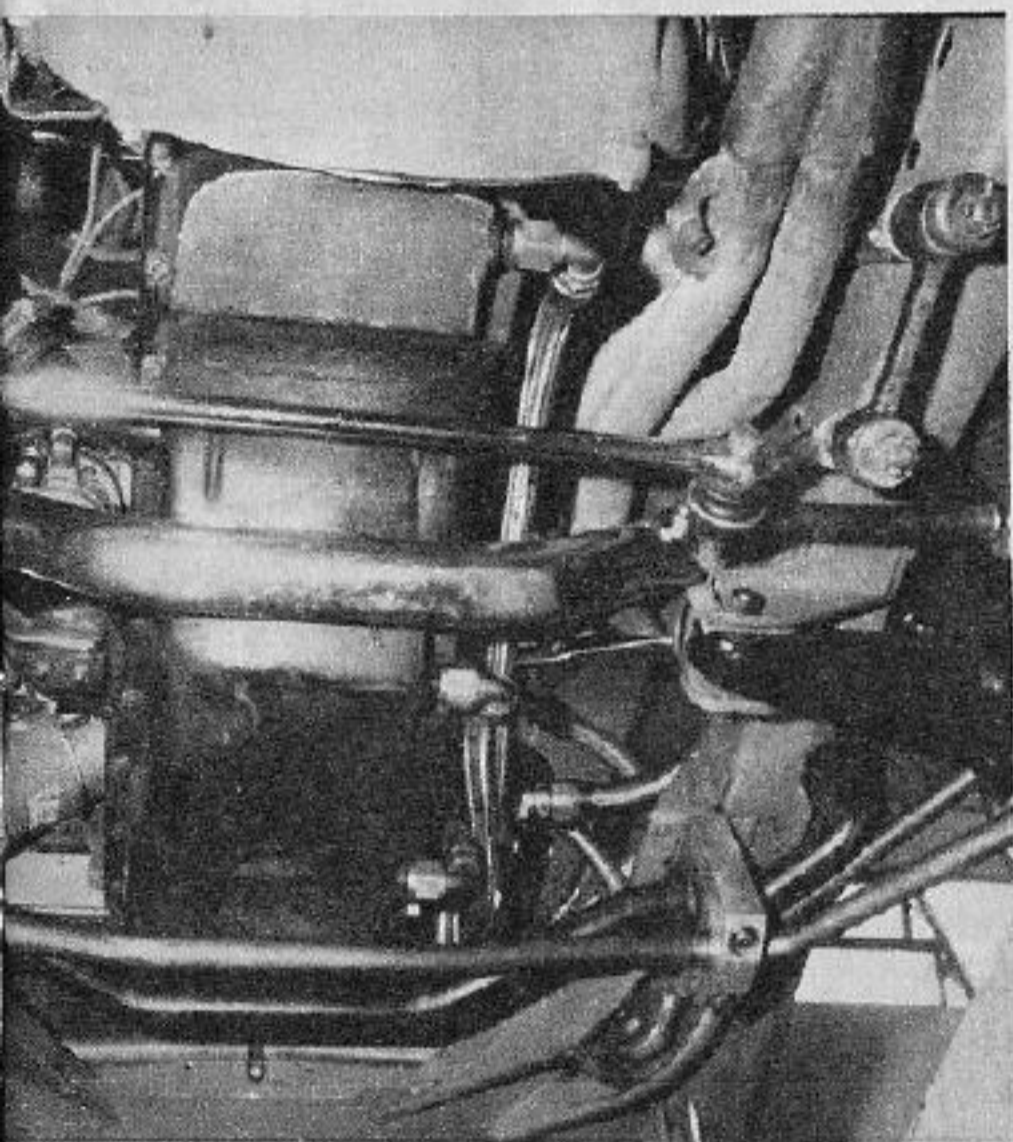
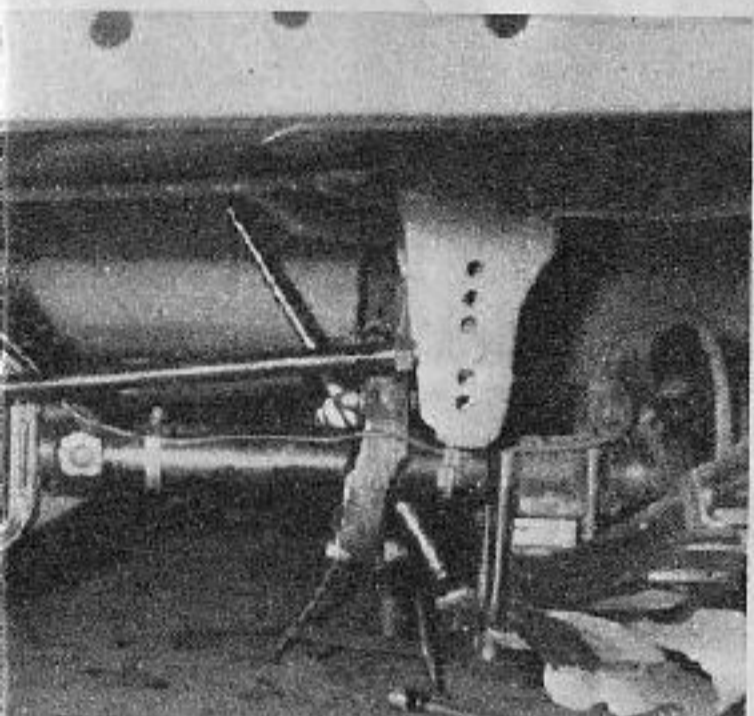
El tren trasero es una de las partes más elaboradas. La mayoría posee ballesas provistas de suplementos para bajar su posición, facilitando la acción de tensores de empuje que suplen la deficiencia del elástico como elemento de impulsión. Generalmente los tensores de empuje son dos por rueda, tomados a un soporte vertical de la cañonera, y unidos a la carrocería. La excep-

ción es el auto de Felipe Salgado que tiene en la cañonera un solo tensor inferior, cuya acción se complementa con otros que unen un soporte en la carcasa del diferencial hasta las puntas del monocasco, produciendo un arrastre en vez de empuje para transmitir el movimiento. Desde ese soporte, dos brazos controlan los desplazamientos laterales de la carrocería, liberando de ello a los amortiguadores verticales. Así la ballesas actúa como elástico de suspensión y su posición está determinada por brazos regulables que la descuelgan de la cañonera.

Para controlar los desplazamientos laterales, se utiliza una barra Panhard, sujeta a la cañonera y a un soporte que da opciones de fijación variando su ángulo. Esto se complementa con los amortiguadores muy inclinados. El rollo adelante se controla por dos barras de distinto diámetro y fáciles de reemplazar, una de ellas es regulable. En la carrocería se puede cambiar la trampa. Esta puede ser penetrante —como en el Falcon de Aventin— lo que obliga a un pequeño buche para alojar las ruedas, o envolvente, para disminuir las turbulencias. En algunos autos se trató aerodinámicamente la salida del aire que refrigeró los frenos delanteros, para atenuar los movimientos que genera el aire caliente, pero ello no fue permitido.

El año pasado se objetó por ello el auto de Felipe Salgado, y recientemente el de Martínez Boero.

El guardabarros trasero muestra un buche pequeño cuando la rueda supera la carrocería, aprovechando la tolerancia que el reglamento estipula para la trocha. Donde la rueda no sobresale, se mantiene una línea recta. La cola



7. Frente y perfil de las pastillas de frenos de nuevo modelo FT.

8. Toma de aire para el carburador. Su altura está reglamentada. El acelerador se acciona con barras y brazos rotulados.

9. Suspensión trasera con elásticos de ballesas desplazados por suplementos donde apoya la cañonera. La barra Panhard tiene seis opciones de fijación. En la cañonera se observan los travesaños verticales donde se fijan los dos tensores de empuje por rueda.

10. Motor visto desde abajo. A la derecha del cárter se observan tres mangueras metálicas que recuperan el aceite luego de lubricar el motor. En la parte inferior de la tala se aprecian las dos barras antivuelco —la de mayor diámetro regulable— sujetas a un soporte desarmable único en cada larguero donde apoya el motor.

11. La chapa deflectora detrás de la rueda es una solución de compromiso para el objetado trata-

miento aerodinámico realizado allí para mejorar la evacuación del aire.

12. Se aprecian la jaula antivuelco y las bulacas. Detrás, el recipiente recuperador de aceite.

13. Buche cubrierrueda trasera, y puerta trasera solada para aumentar la rigidez.

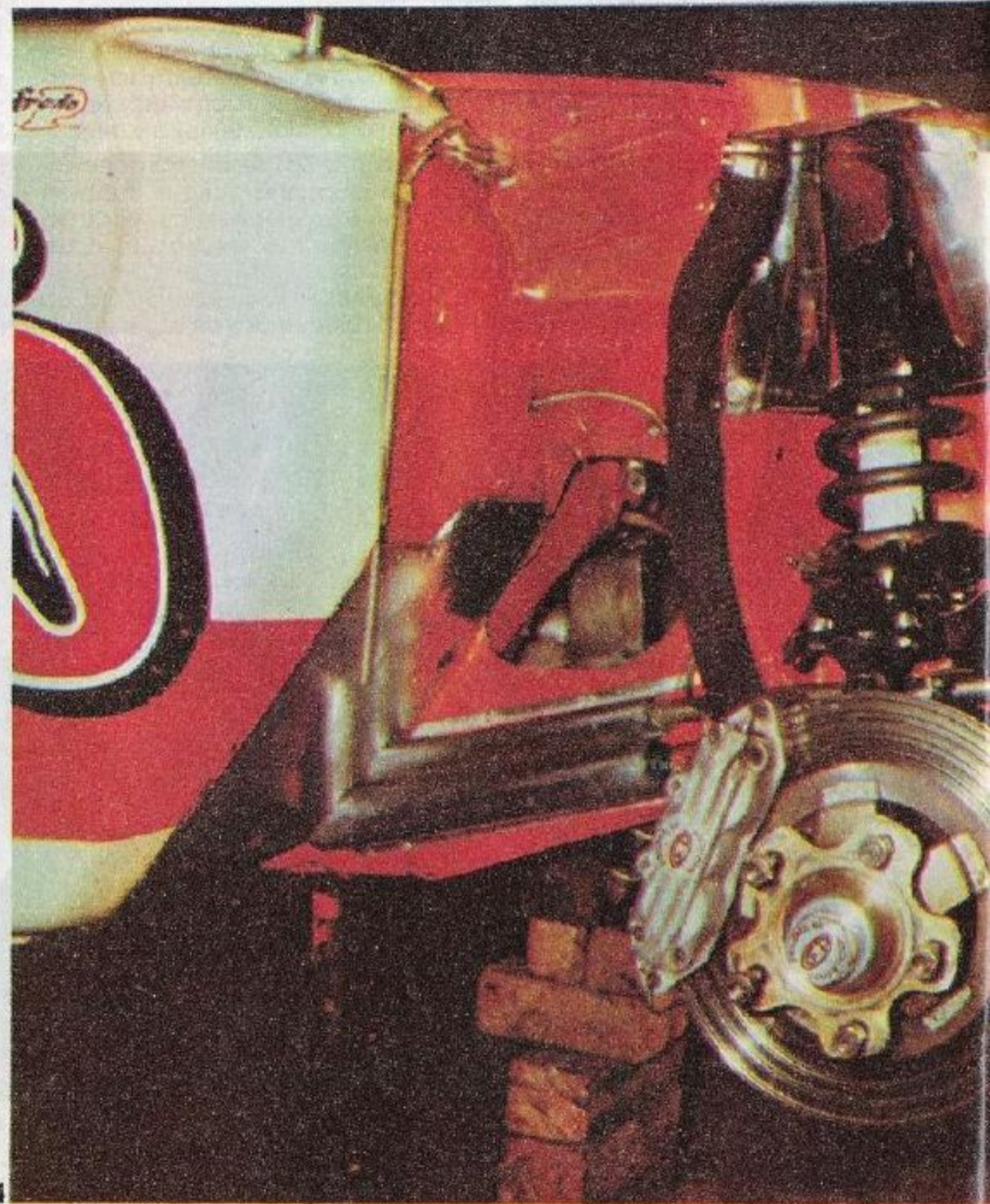
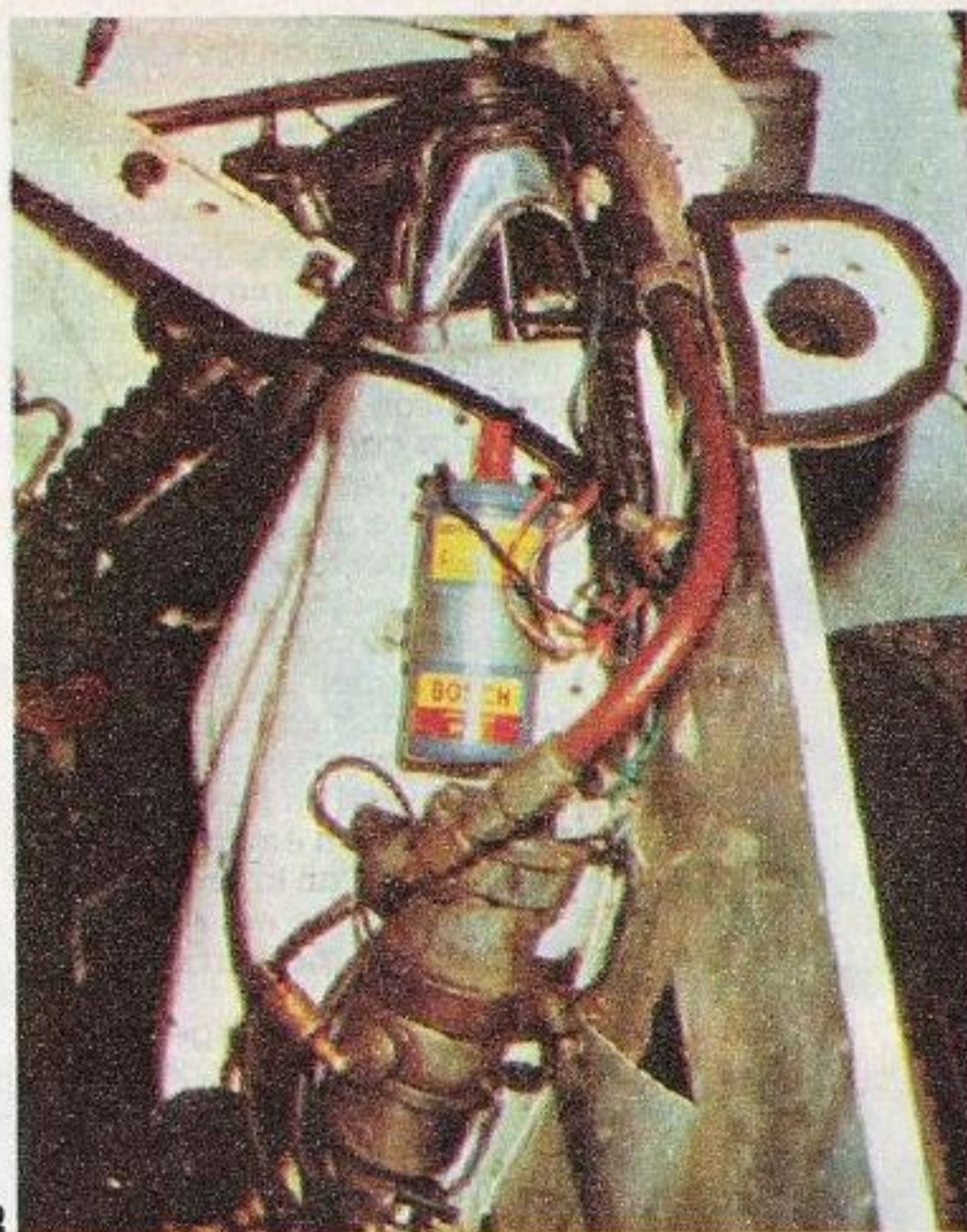
14. Salida del aire que refrigeró a los frenos traseros orientada hacia arriba. ¿Generará alguna carga aerodinámica?

DESENTRAÑANDO UN MITO

tiene en algunos Falcon los bordes redondos tratando algunos de canalizar el aire que pasa debajo del auto. Otros, en el lugar del tarol trasero colocaron la salida del aire que refrigera los frenos traseros orientada hacia arriba (¿buscando una carga aerodinámica?), o hacia abajo.

La fuerte estructura de la carrocería

refleja lo conocido en los Falcon de calle; a tal punto que la jaula antivuelco se termina en el torpedero, prolongándose excepcionalmente a las torretas delanteras. Los años de uso de algunos autos demuestran que éstos soportan bien los esfuerzos de torsión, favorecidos por la soldadura de la jaula antivuelco a la carrocería. ■

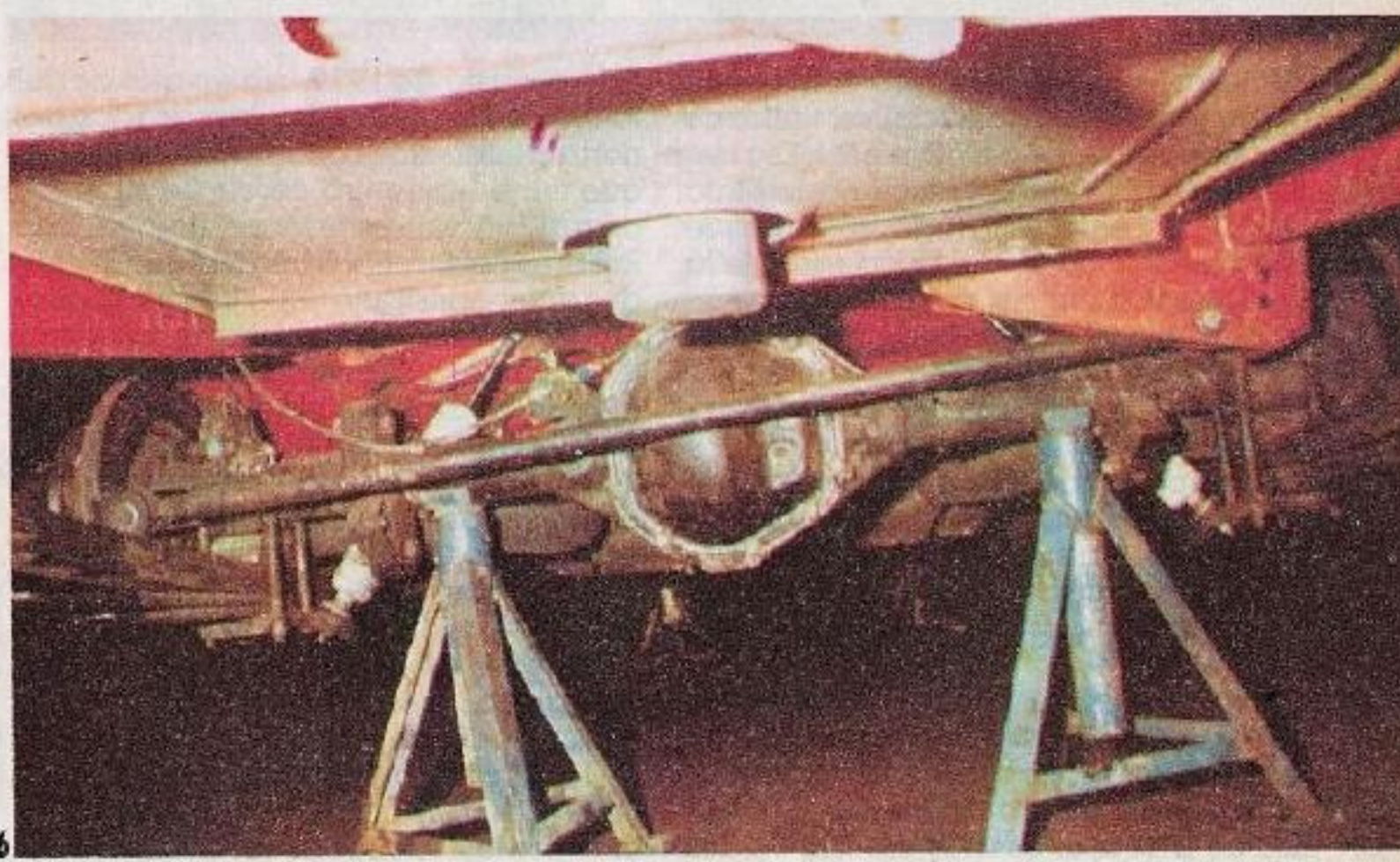
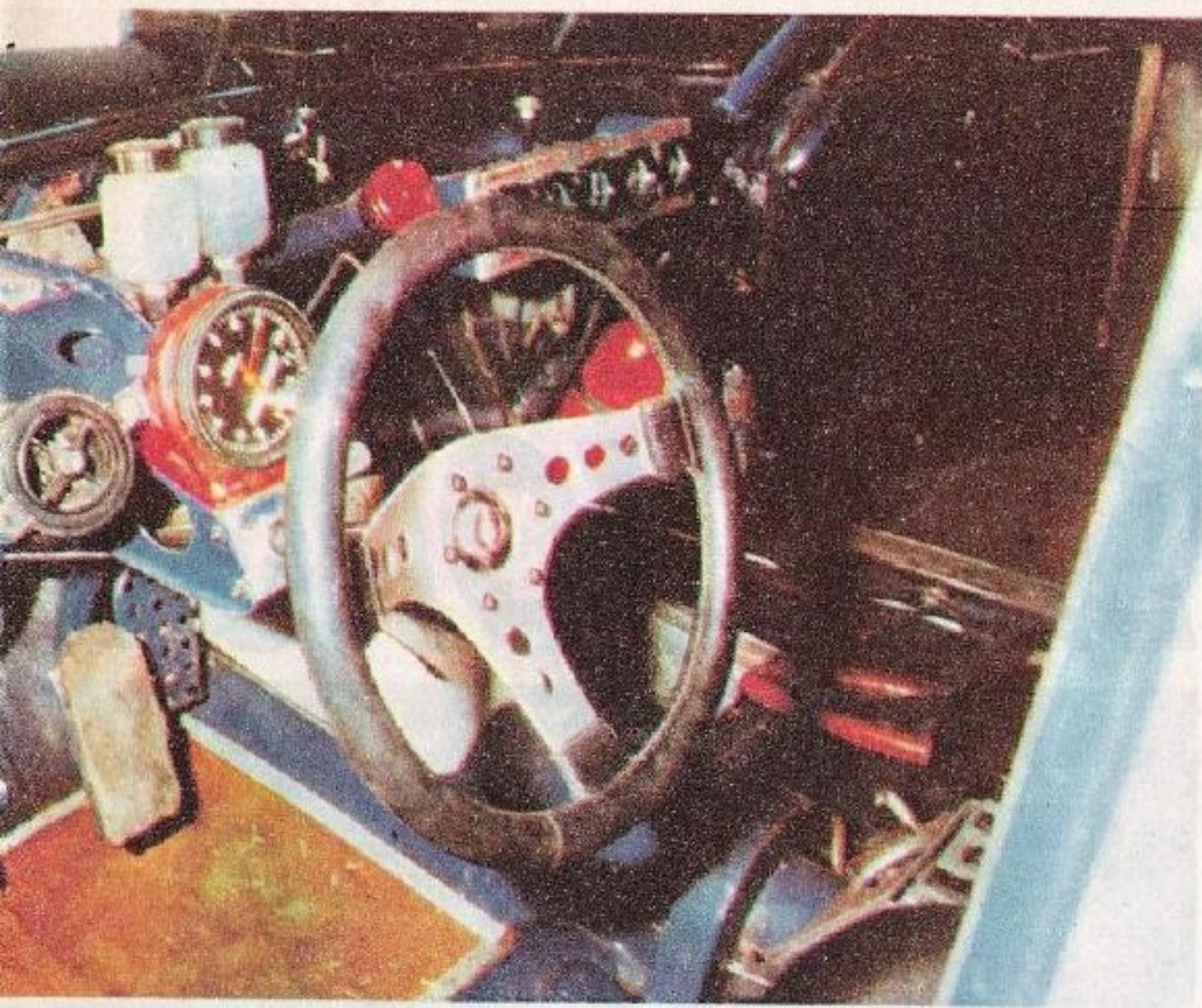


FICHA TECNICA TIPO

Motor	Delantera longitudinal.
Posición:	6 en línea.
N° y ubicación cilindros:	93,5/94,5 mm.
Diámetro del cilindro	71,5/72,5 mm.
Carrera del pistón:	2.998 cm³.
Cilindrada:	8,5:1.
Relación de compresión:	268 CV a 8.200 RPM.
Potencia máxima y régimen:	29 kgm. a 6.800 RPM.
Torque máximo y régimen.	En el block. De acero.
Válvulas:	Admisión: 44,5 mm. de dia.
	Escape: 39,5 mm. de dia.
	Alzador: 15 mm.
Carburador:	Weber vertical 40-40 modificado.
Bomba de nafta:	Eléctrica.
Lubricación:	Con cárter seco, bomba Wiver de tres cuerpos, recipiente recuperador. Presión: 40/75 lb/pulg².
Refrigeración:	For circulación forzada de agua.
Tracción:	Trasera.
Enbrague:	Libre. Multidisco con dos discos.
Caja de velocidades:	Sáenz de cuatro marchas de avance + M.A.
	Relaciones: 1ª 2,42:1
	" 2ª 1,58:1
	" 3ª 1,18:1
	" 4ª 1:1
Diferencial:	Trasero.
	Relaciones: 4,09:1 (autódromo)
	" : 3,73:1 (ruta)
	" : 3,90:1 (ruta)
Frenos:	Discos ventilados en las cuatro ruedas. FT. Un calíper por disco.
Suspensión:	Delantera: Grupo resorte-amortiguador, parrilla inferior, dos barras antirrolido.
	Trasera: Eje rígido. Amortiguador, elástico, tensores de empuje y barra Panhard.
Neumáticos:	Michelin XWX (ruta) 215 x 14 o 215 x 15.
Carrocería:	Faneco (autódromo) 15 pulgadas de diámetro.
	Berlina cuatro puertas (dos traseras soldadas).
	Monocasco autoportante.
Dimensiones:	Entre ejes: 2.780 mm (± 30). Trocha: AD: 1.412 mm (± 70). AT: 1.384 mm (± 50).
Tanque de combustible:	Mojado en el baúl. De aluminio. 120 litros.
Peso:	1.250 kilos.
Llantas:	Ancho máximo 7 pulgadas.

1. Cola y tanque de combustible del auto perteneciente al Quilmes Automovil Club y que conduce habitualmente Oscar Aventin. Carga cerca de 120 litros, y está protegido por un sistema contra incendio, una de cuyas bocas apunta a la tapa del tanque. Notar la parte trasera de la carrocería, por donde se evacua el aire.

2. También del auto del Aventin. Detalle de la torreta delantera, donde se fija la parte superior del amortiguador. Algo más abajo se ve la bobina Bosch -otros utilizan Mallory- y en la parte inferior, la bomba eléctrica de combustible con algunas de sus conexiones.



3. Puesto de mando del auto de Aventin. El piloto sólo está informado con el gran cuentavueltas de la marcha del motor. Los demás instrumentos los atiende el acompañante. La salida del aire apunta hacia el piloto, mitigando parte del enorme calor del cockpit durante una competencia. La pedalera es colgante.

4. Vista lateral del sector delantero del Falcon que conduce Ferrandino. Los grandes discos de freno tienen sección trapezoidal para aumentar la superficie de fricción de las pastillas. A la izquierda se aprecian las modificaciones del "torpedo" para sacar rápidamente el aire caliente de la zona.

5. El auto de Jorge Oyhanart descansando en su taller de Pilar, mientras el motor es atendido por Herceg en Pacheco. Se ve claramente los refuerzos de la jaula antivuelco que se dirigen hacia las torretas, así como también los frenos con calipers colocados en su parte delantera. También posee en la canalización de aire central delantera, cortinas que regulan el caudal de aire.

6. Suspensión trasera del auto de Jorge Oyhanart. La barra Panhard que atraviesa el sector posee tan sólo dos puntos para ser regulada. Los amortiguadores oblicuos se fijan en los soportes de los elásticos.



el piloto y el hombre

HUGO REDOLFI, sus recuerdos, aspiraciones

LA "CHAIRA" SAN JORGE



Chaira: cilindro de acero con que se afilan y asientan los cuchillos, utilizado por los carniceros y carpinteros. Esa definición que brinda el diccionario pinta de cuerpo entero a Hugo Redolfi, que lleva ese apodo desde chico, fruto de la imaginación de sus coterráneos de la localidad de Sastre, donde nació hace 32 años.

Flaco, puro músculo, se encarga de "afilarse" a los autos de carrera en los que se sube para hacerlos andar en la punta, y así lo demostró en su primera temporada de Datsun 280 ZX, en la que a pesar de no haber concurrido a cinco competencias consiguió el número tres para el '87.

"Si bien había hecho algunas carreras en el Turismo Nacional con Fiat 128 en el año 1973 hasta el '76, ahora todo cambió mucho. La forma de trabajar es muy distinta, pues antes sólo se le daba importancia al motor y se trabajaba muy poco en los chasis y suspensiones. Hoy en día, si no te dedicás por entero al auto, no le podés ganar a nadie, y eso en el Club de Pilotos se puede apreciar muy bien."

El historial deportivo de Redolfi comenzó allá por 1973, con los Fiat 128 zonales y en el recordado Turismo Nacional, luego debió quedar inactivo durante algunas temporadas, hasta el

5 de octubre de 1979, día en que debutó en los Fiat 600 Semi Preparados del norte santafesino, una categoría zonal que tiene epicentro cerca de su lugar de residencia. Posteriormente corrió en la Fórmula Cuatro Santafesina durante dos años, consiguiendo el subcampeonato en 1985. En esa misma temporada le ofrecieron un auto de la Fórmula Dos Interprovincial, y luego de comenzar en la mitad del torneo, logró llegar al título. Con esos antecedentes del '85, pensó seriamente en el automovilismo nacional y adquirió el auto de Arcadio Sapino para correr en el Campeonato Argentino de Pilotos.

"Elegí el CAP porque es una de las categorías más económicas y la que mejor podemos hacer en San Jorge. De lo contrario tenés que vivir en Buenos Aires, y ninguno de nosotros somos profesionales como para hacer eso. Además pienso que es muy competitiva, hay que tener en cuenta a todos los rivales porque mucha gente dice habitualmente que 'con aquél no pasa nada, no gana nunca', pero si le das un buen auto son muchos los que están en condiciones de ganar o estar en la punta."

En Sastre, cuando le colocaron el apodo que hasta hoy lleva sobre sus espaldas y que encaja perfectamente en su "estilizada" silueta, pocos sabían

que chaira es un americanismo que define a un caballo que tiene la cola pelada. En el caso de Redolfi, ¿habrá sido pelada por los rivales en el afán de alcanzarlo en algunas carreras?...

"Los nuevos directivos del CAP van a sacar adelante a la categoría, están trabajando mucho y eso es importante. En un principio yo no estaba de acuerdo en correr una carrera larga como la de Rafaela, porque teníamos que poner al día el auto con los nuevos elementos aerodinámicos y salió mucho dinero. A eso hay que agregarle una carrera de una hora y media de duración, en la que los costos son mayores. Afortunadamente no pasó nada raro, no se rompió ningún elemento y todo anduvo normalmente."

Comparte las horas "extradeportivas" con Raquel, su señora, y su pequeño Mariano. Trabaja con máquinas en distintos campos, por contrato con los dueños de los mismos. "Pero ahora no hago nada, como si tuviera dinero", acota irónicamente en clara alusión a la falta de trabajo.

"Aún no pudimos comprobar si las nuevas modificaciones en el Datsun lo hacen andar más rápido. Creo que va mejor, pero para saberlo habría que ir a Las Parejas con los elementos nuevos y viejos, y probar am-

bos el mismo día. Pensábamos hacerlo, pero antes de la carrera de Rafaela renegamos mucho porque el auto no andaba bien, y para colmo no teníamos referencias del circuito que utilizamos, así que no sabemos nada acerca de los nuevos plásticos de los Datsun."

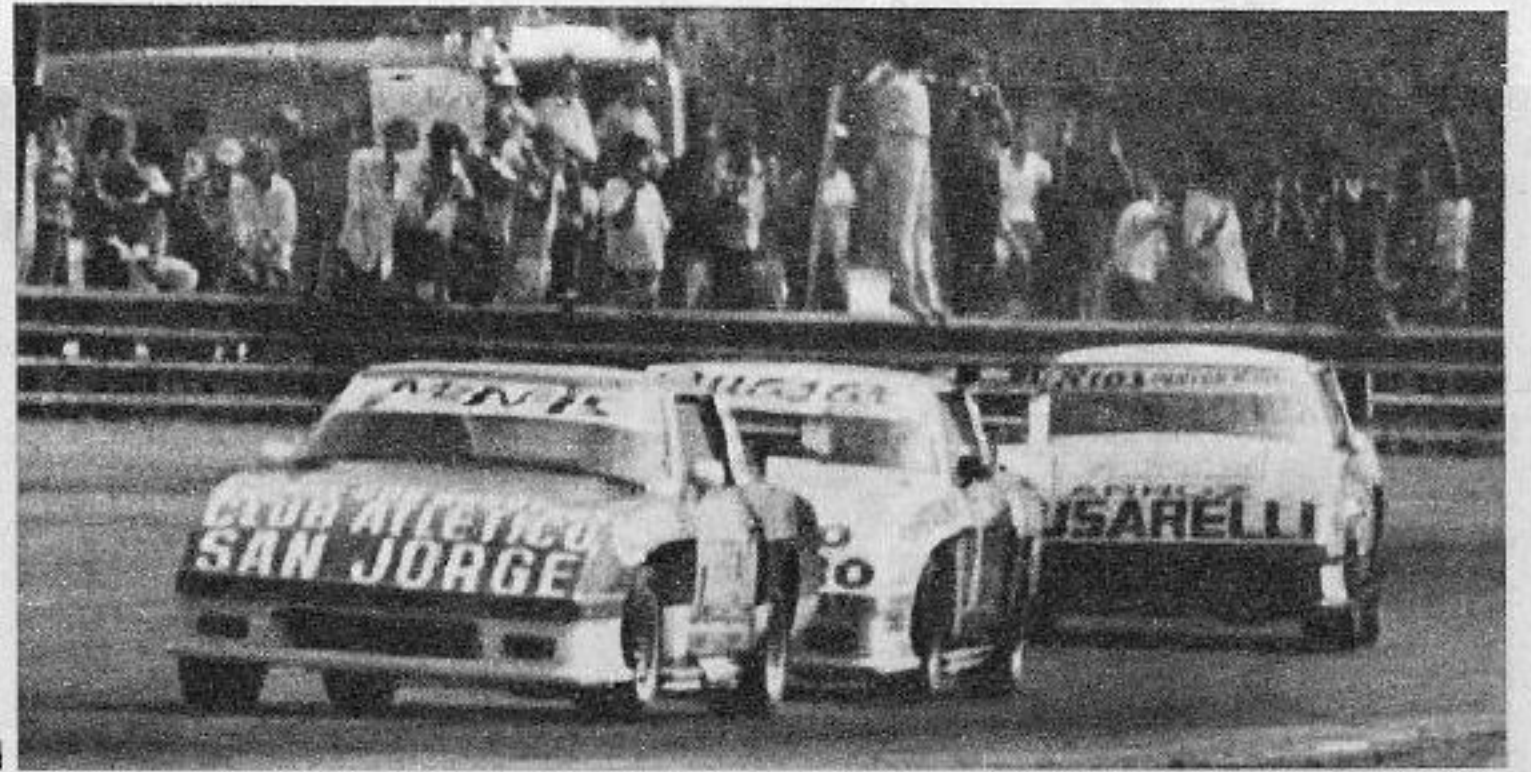
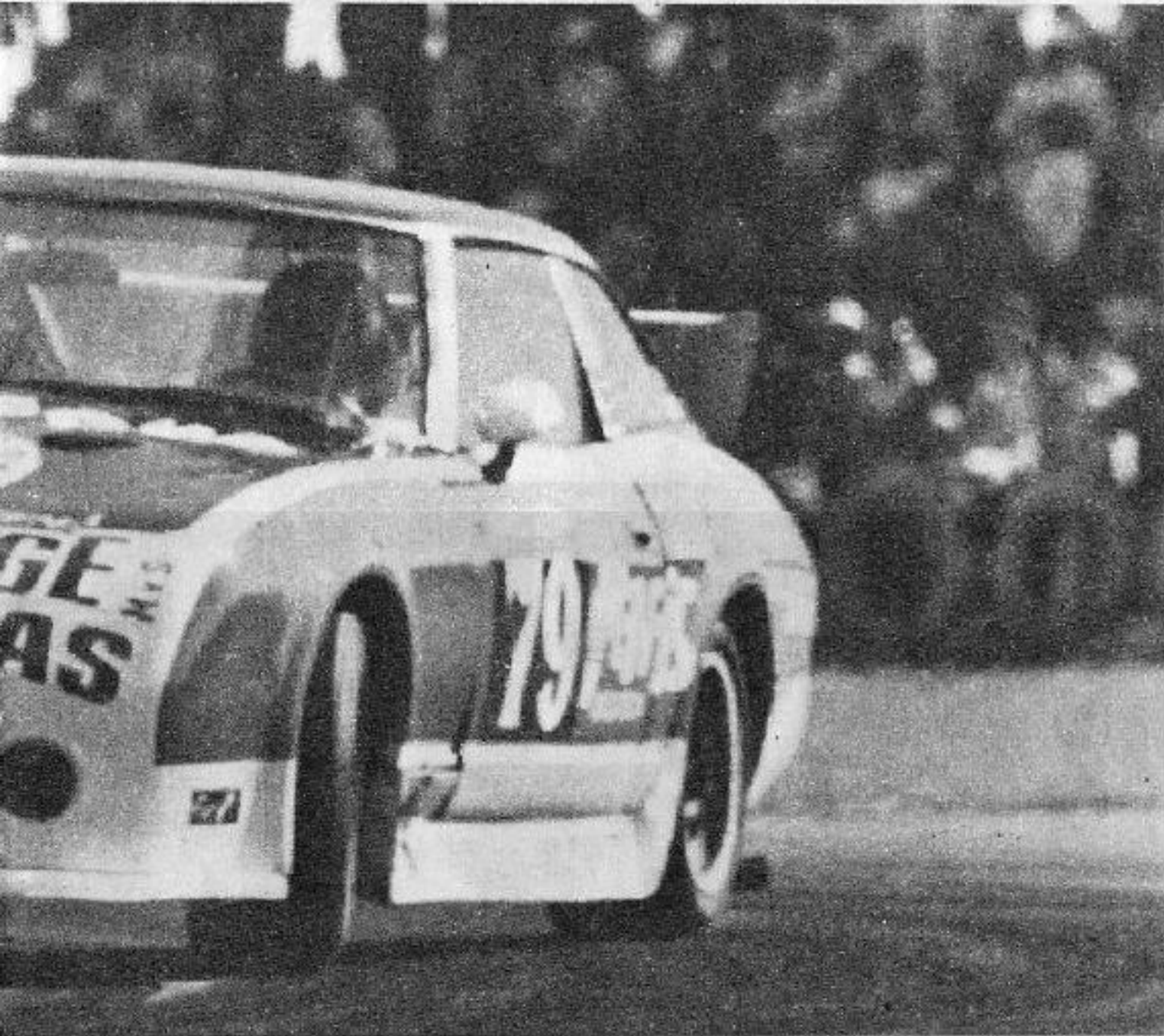
Reside en San Jorge desde hace casi cuatro años, y, en la puerta del Club Atlético, afilan los recuerdos de sus comienzos y las anécdotas que todo piloto guarda.

"En 1973, estábamos junto a Ricardo Broda, un amigo que luego también corrió en el zonal santafesino, en una confitería. A las doce de la noche nos enteramos de que había una carrera en San Jorge, a veinte kilómetros, y como yo tenía un Fiat 128 decidimos ir a correr. Salimos de la confitería y le hicimos la jaula antivuelco, si la veías se caía sola a pedazos. Así corrimos y salimos cuarto, todos habían ido a probar el día anterior y yo aparecí el domingo totalmente crudo. Cuando volvíamos a Sastre, pasamos por una estación de Servicio para cargar nafta, y la encontramos a mi madre, que no sabía nada del tema. Casi nos mata a los dos. Para la segunda carrera dijimos que íbamos a colocar amortiguadores nuevos, que en realidad

y opiniones

"MAS CONOCIDA DE

1- Hugo Redolfi. 2- Debut en los Datsun 280 ZX en Avellaneda. Su estilo se refleja en la foto, con dos ruedas en el aire y el auto cruzado. 3- El "Chaira" sobre un tractor. Trabaja en el campo con distintas máquinas, cerca de San Jorge. 4- Encabezando el peloton de Datsun en Rafaela, con Rementeria y Musso persiguiendo.



estaban tan destruidos como los que tenía el auto, pero para nosotros eran ideales. Al final fuimos con la misma jaula. Así empezamos a correr, eran otras épocas sin duda. Luego cuando comenzamos en la actividad nacional hicimos las cosas más en serio, y Broda no vino más con nosotros, así que se terminaron las aventuras."

En las competencias se consiguen satisfacciones y amarguras. El "Chaira" también tiene las suyas dentro de su campaña deportiva. Su recuerdo de las categorías zonales es permanente, a pesar de saber muy bien que ahora es "nacional" merced a las buenas actuaciones en los Datsun 280 ZX.

"Hubo dos carreras que me dieron grandes satisfacciones. Una en Fórmula Dos Interprovincial, que corrimos en 1985 bajo la lluvia en Reconquista. Largamos desde atrás y a pesar de que se veía muy poco, pudimos ganar la carrera. Ese triunfo fue clave para el campeonato. En el orden nacional, la que recordamos mucho es la de Mar del Plata, porque fueron dos series en las que tuvimos que luchar con muchos pilotos, no se paró nadie, y al final ganamos ambas y así pudimos triunfar por primera vez en la categoría. Por el contrario, la que más amargura me dejó

fue la de Santa Rosa, en La Pampa, porque habíamos hecho la pole position y por poner un juego nuevo de gomas, el auto se fue para atrás. No lo podía tener derecho ni en la recta, frenaba mal, era un desastre. Cuando estaba arriba me preguntaba si había olvidado lo poco que sabía de manejo, porque realmente no entendía nada. Ese fue el derecho de piso que tuve que pagar, porque en esa carrera aprendimos que hay que largar con las gomas asentadas."

Una de las características de Hugo Redolfi aflora cuando se lo observa dialogar para las distintas radios. Las manos temblorosas se contraponen con el pulso firme que utiliza para tomar el volante durante la prueba, y la timidez innata queda de lado al verlo accionar sobre cualquier auto.

"Si hubiera tenido todos los medios a mi disposición, me hubiera gustado mucho correr en Fórmula Dos Sudamericana o Fórmula Entrecor. Me gusta manejar potencia, y en especial en un monoposto. Una de mis mayores aspiraciones es poder correr en TC 2000, que es la categoría más importante en este momento, aunque sea algunas carreras para probarme y luego 'tirar la toalla'. Pensé muchas veces en dejar todo, pero no porque me hubiera cansado

del automovilismo, sino porque no tenía los medios. Esto me gusta cada vez más, y cada día me siento más seguro arriba del auto.

"Es muy importante estar seguro de lo que se hace. Permaneci parado mucho tiempo por la falta de medios, fueron cuatro años en los que no podía comprar un auto, pero ahora Establecimiento Santa Ana me dio la posibilidad del Datsun, y quiero aprovecharla muy bien, además la gente de Mentis y de Automotores Carreras me dan una mano

muuy grande para que yo pueda seguir, además de Miguel Angel Cerrato, Marcelo Eduardo Demonte, Juan Manuel Rubatino y Alfredo Colusi.

Así es el "Chaira", Franco, sin vueltas. Apareció en Avellaneda en la prueba del CAP, y muy pocos lo tenían en cuenta. Seis meses más tarde le pintó el número tres al auto. Arrancó la temporada 1987 con un resonante triunfo en Rafaela.

Ahora... todos lo tienen muy en cuenta.

SU CAMPAÑA EN DATSUN 280 ZX

FECHA	LUGAR	CLASIFICACION	FINAL
8- 6-86	Avellaneda	7°	4°
22- 6-86	Santa Rosa	POLE	7°
20- 7-86	Buenos Aires (1)	3°	AB.
3- 8-86	Río IV	POLE	DESCL.
17- 8-86	Las Parejas	3°	6°
31- 8-86	Alta Gracia	10°	5°
21- 9-86	Mar del Plata (2)	POLE	GANO
26-10-86	Bahia Blanca	5°	3°
7-12-86	Comodoro Rivadavia	2°	GANO
21-12-86	Santa Fe (sin puntos)	3°	AB.
29- 3-87	Rafaela	2°	GANO

REFERENCIAS

(1) - En pareja con Arcadio Sapino.

(2) - Se disputaron dos series con final por suma de tiempos. Triunfó en ambas señalando el record de vuelta de la primera.

VICTOR ROSSO a punto de comenzar una temporada que puede ser "suya"

UNICA META: L

El próximo 26 de abril se pondrá en marcha una nueva edición del Rubén Rosso iniciará una etapa importantísima en su carrera deportiva, tratando de pugnar de la VW Motorsport hace suponer una cierta cuota de superioridad a su favor, esto no es tan así. La edición '87 del días de su puesta en marcha, es el



A CORONA

Campeonato Alemán de Fórmula Tres. Allí, en Nürburgring, Víctor directamente por el título de la especialidad. Pero si bien su posición dentro del team oficial Alemán de F3 promete mucho más que la anterior. Tratar de esbozar un panorama de la categoría, a pocos objetivos de este informe.



La escuadra dirigida por **Bertram Schäfer** es la que sin dudas dispone de mayor respaldo en la especialidad. A través de la gestión de **Klaus Peter Rosorius**, desde la Dirección General de la VW Motorsport, el equipo tiene ya, desde fines del año pasado, definido su programa.

Pese a ello, no han podido evitar sufrir el retraso en la entrega de los nuevos autos —los Ralt RT31— y por lo tanto han tratado de recuperar en lo posible el tiempo perdido, realizando varias sesiones de tests continuadas en distintos circuitos, con un doble propósito: trabajar en la puesta a punto y permitir que los pilotos adquieran cierta cuota de familiaridad con el medio mecánico. En este aspecto, el team se muestra muy profesional en su esquema y en el funcionamiento. Schäfer es el responsable de la gestión del equipo en pista por cuenta y orden de la VW Motorsport. Está secundado por un "manager" operativo —Dirk Steigmann— que se ocupa de los aspectos organizativos, y cuenta, además, con un jefe mecánico para cada auto. El de Víctor Rosso es **Arnold Schwarz** —que en ese rol hiciera el año pasado F.3000 con Alfred Heger, siempre dentro del team de Schäfer— y el de **Peter Zakowski** es **Joseff Eppers**. Trabajan con ellos tres mecánicos más, además de un cronometrista y personal administrativo.

Este año, Schäfer se encuentra con una novedad absoluta en cuanto a medios mecánicos. Los chasis son los llamados RT31 de **Ron Tauranac**, y los motores han dejado de ser los "Brabham" realizados por Judd en Inglaterra. Ahora el equipo cuenta con impulsores desarrollados y atendidos por **Schrick**, un preparador alemán que desde bastante tiempo atrás está trabajando sobre los VW —y que también hace motores para USA— y que este año se dedicará solamente a los 15 propulsores que utilizará el equipo oficial VW.

En el bastidor, los cambios introducidos por Tauranac son notables, si bien se mantiene la clásica filosofía Ralt: sencillez, practicidad y "standardización". Siendo el único constructor de la

categoría que continúa usando el aluminio, en el RT31 ha utilizado paneles "sandwich" de "honeycomb" para incrementar la rigidez del monocasco. Los juicios de Rosso tras las primeras vueltas en Hockenheim dan la pauta de que el objetivo ha sido logrado: "Es un chasis muy diferente al RT30 que manejé el año pasado en Macao. Este es mucho más duro adelante y me da casi las mismas sensaciones que el Dallara". También, el Ralt tiene suspensiones delanteras reelaboradas a imagen del nuevo F.3000 de la marca, y sustanciales mejoras aerodinámicas, tanto a nivel de sección frontal como de perfil posterior. En materia de caja se desea utilizar la nueva Hewland de 6 velocidades, pero todo dependerá de los resultados prácticos en pista.

Acerca del motor, Rosso notó igualmente el cambio con respecto a los Judd del año pasado: "Este va mucho mejor tanto arriba como en salida de abajo". El impulsor evidencia exteriormente un cuidado desarrollo. No tiene distribuidor y esa función la cumplen dos bobinas comandadas por la central electrónica. También el circuito recuperador de aceite es distinto al del Judd, como el sistema de comando de la admisión. En suma, es evidente que los autos de Schäfer han dado un gran paso adelante con respecto al '86. El tema es que debido a la imposibilidad de realizar tests comparativos, recién en Nürburgring podrá evaluarse si esa mejora es mayor o igual a la que realizó el resto de los equipos.

LA COMPETENCIA

Todos han trabajado para mejorar lo del '86. En chasis, los dos constructores más exitosos realizaron nuevos modelos, que no son otra cosa que una cuidada evolución de los del año pasado. El Ing. **Adrian Reynard** tuvo como objetivo en el 873 mejorar las prestaciones en la veloz, ya que en ese sector el 863 no era el más fuerte. Fundamentalmente varió el sector trasero, modificando los pontones e incrementando el efecto "Coca-Cola". También le dio unos 3 cm más entre ejes y redujo un poco la

El team VW Motorsport en la presentación para CORSA, con Víctor Rosso en primer plano y Peter Zakowski en segundo. Toda la organización que los respalda defenderá en la presente temporada el torneo que consiguieron el año pasado en la F-3 con Nissan.

trucha a efectos de ganar en penetración. La trompa es ligeramente más fina, ahora con gruesos spoilers, similares a los del nuevo Ralt. En el monocasco, Reynard mantiene la estructura mixta fibra de carbono/paneles de aluminio con honeycomb, usada esta última como piso del bastidor.

El Ing. **Giampaolo Dallara** debió trabajar en el 387 exactamente al revés que Reynard, o sea mejorando las condiciones del auto en lo que respecta a los virajes lentos. Por ello varió la posición del conjunto resorte-amortiguador, inclinándola ligeramente y practicando otras pequeñas modificaciones para mejorar la condición del chasis en el ingreso al viraje. El modelo standard mantiene el esquema "push" adelante, que en Italia, Pavanello convirtió en "pull" con buenos resultados prácticos. El nuevo Dallara es mejor, aerodinámicamente hablando, en el orden del 15% en carga vertical e igualdad de penetración.

Por su parte, **Tico Martini**, el tercer rival de los Ralt, optó por seguir a los exitosos y se volcó de lleno a la fibra de carbono, razón por la cual sus autos son toda una novedad, aunque con esquemas clásicos.

En cuanto a motores, **Spieß** trabajó todo el invierno, fundamentalmente en electrónica, consiguiendo algunos caballos más en el VW, que en Inglaterra le valieron las dos primeras victorias en el Campeonato. También **Novamotor** avanzó con la adopción de la tapa con doble encendido -la "Twin Spark" de Alfa Romeo-, y si bien no es novedad que tenga un dominio absoluto en Italia, la primera carrera en Francia le otorgó una importante victoria sobre el producto elaborado por Spieß en Alemania. Es por ello que decíamos que recién en Nürburgring se podrá evaluar el nivel de progreso de cada parte, y en ese aspecto el Campeonato Alemán se muestra como el terreno más neutral y consistente para sacar conclusiones en la Fórmula Tres Europea.

LOS RIVALES DE ROSSO

Este año, en el certamen alemán estarán todas las conjunciones posibles con los actuales elementos técnicos de la F3. Por el lado de los Dallara, el equipo más fuerte seguirá siendo el de **Schübel**, este año con el veloz alemán **Bernd Schneider** y la promesa húnga-

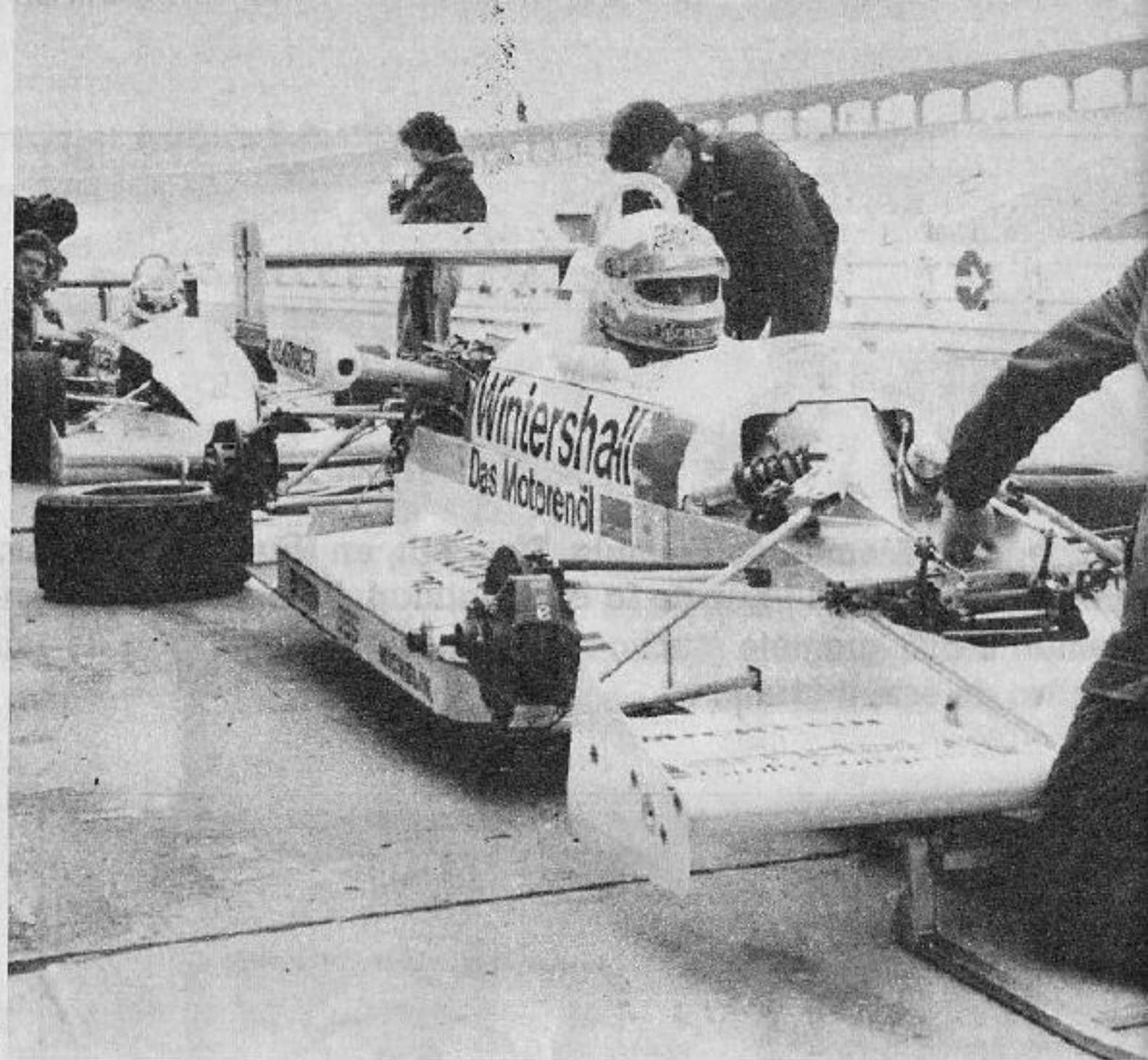
ra **Kesjar Csaba**. Al igual que **Hans Peter Kaufmann**, utilizarán impulsores de Spieß. Por su parte, el noruego **Harold Huysmann** también pasará a utilizar un bastidor italiano, pero complementará el conjunto con uno de los motores oficiales de Novamotor en la categoría. Los otros Alfa Romeo oficiales serán para el team de **Malte Bongers**, que pondrá en pista dos nuevos Reynard para el promisorio finlandés **Tommy Lutanen** y el no menos talentoso alemán **Wolfgang Kaufmann**.

Si siguiendo con los Reynard, habrá varios para tener en cuenta. En primer lugar el de **Kees van de Grint** -que tuviera el año pasado como piloto a Schneider-, que este año tendrá al joven **Frank Biela**, subcampeón '86 de la F.F.2000 germana. También será de cuidar el auto de **Helmut Bross**, confiado este año al británico **Dave Coyne**, campeón '86 de F.F.2000 Alemana. Completa el trio de Reynard-Spiess, que seguramente O serán protagonistas, el del team **WIS**, confiado al alemán **Joachim Winkelhock** -hermano de Manfred y campeón '86 de la Copa Porsche 944-, que tendrá como compañero de equipo al canadiense **Jerane Patrik**.

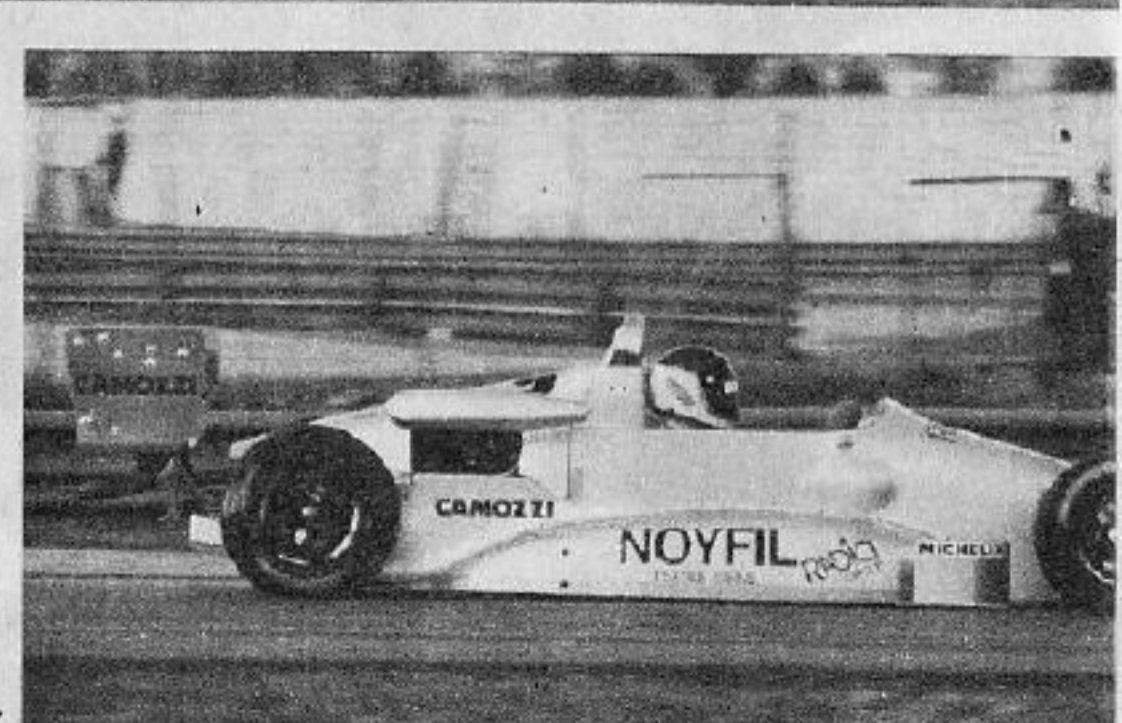
Por el lado de Ralt, además de los autos de Schäfer, habrá que seguir al de **Schroeder**, que dispone del apoyo de Harlge -un constructor alemán que realiza versiones especiales de BMW- y tendrá como piloto al joven belga **Eric van der Poelle**, piloto BMW oficial en Turismo. En este caso, utilizan motores de Spieß. También usarán chasis de Tauranac, **Frank Schmickler** (team Morninghoff), **Martin Ludwig** y **Sigi Betz** (team de Rudi Seher), y **Michael Ropes**, con su propio equipo.

Completando el espectro, están los Martini de **Josef Kaufmann**, el único que mantiene su escuadra del '86, es decir, **Markus Oestreich** y **Otto Rensing**. Como se ve, la F3 Alemana tendrá en el '87 todas las alternativas posibles en lo técnico y un plantel sumamente calificado en lo humano. Tanto como para que **Victor Rosso** tenga que trabajar duro en la búsqueda del título.

Texto y fotos: Néstor Palmetti
(desde Alemania)



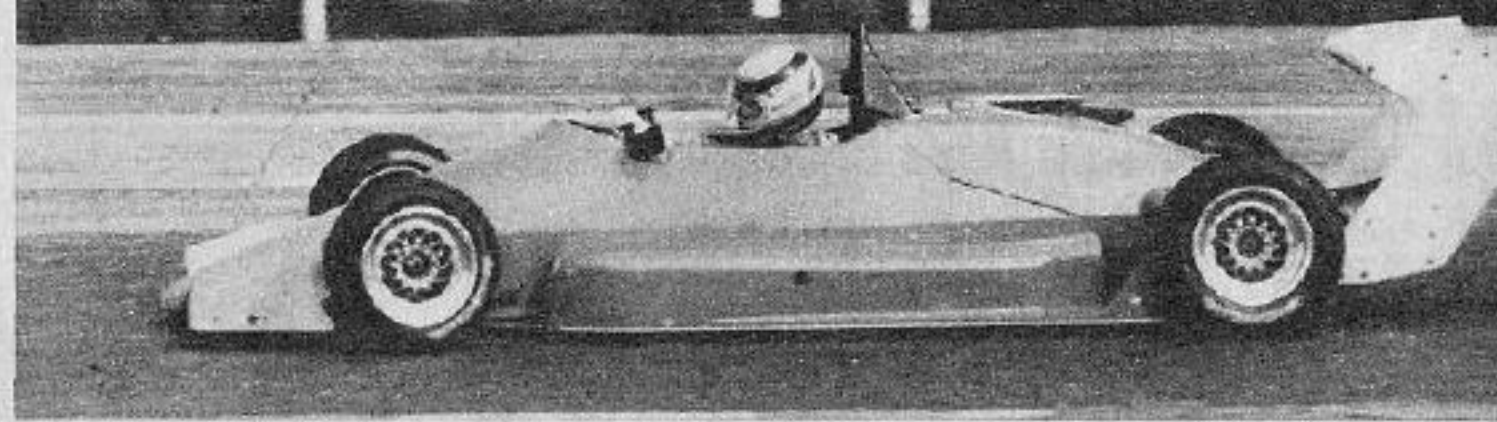
**UNICA META:
LA CORONA**



1 - El nuevo Ralt de **Victor Rosso**, "desnudo" en Hockenheim. Se aprecia la nueva suspensión delantera. Detrás el de su compañero, **Peter Zakowski**. 2 - El Reynard 873 que se presentará en la temporada '87, aquí comandado por **Joachim Winkelhock**. 3 - Rosso luciendo el "1" en el trazado corto de Hockenheim, donde se desarrollaron las primeras pruebas del nuevo Ralt. 4 - El argentino dialogando con **Arnold Schwarz**, jefe de mecánicos del auto N° 1 del team **VW Motorsport '87**. 5

EL CALENDARIO ALEMÁN

26/4, Nürburgring; 10/5, Avus (Berlín); 24/5, Zolder; 5/7, Hockenheim; 12/7, Zeltweg; 23/8, Siegerland; 30/8, Nürburgring; 20/9, Nürburgring; 27/9, Zolder. A confirmar: 27/6, Norisring. Además de estas competencias, Rosso participará en las del Europeo y en el G.P. de Montecarlo (30/5) y en el G.P. de Macao (22/11).



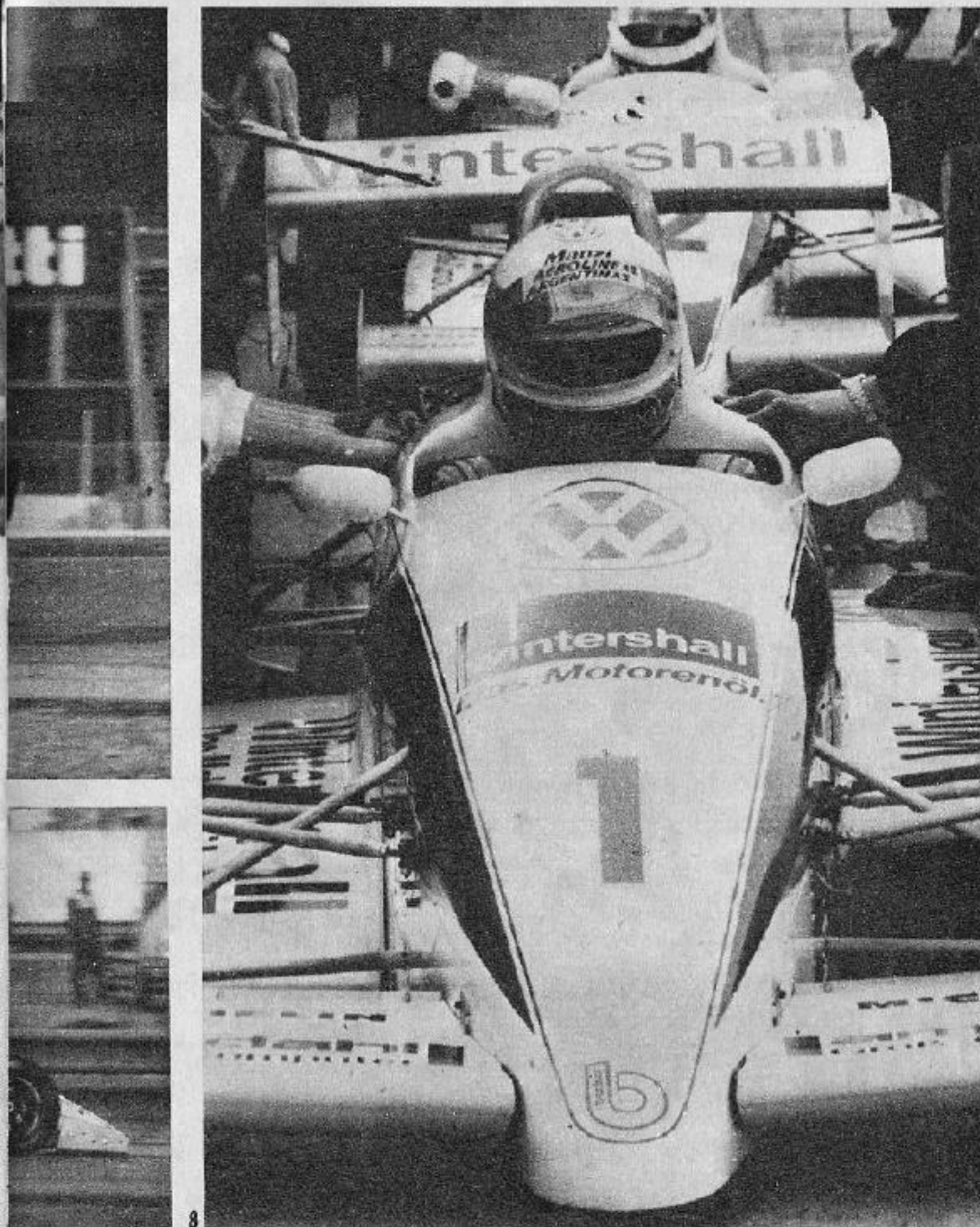
¿QUE PASA EN LAS OTRAS F.3 EUROPEAS?

A efectos de entrever cómo puede estructurarse el movimiento de fuerzas en la F.3 Alemana, chasis y motores, debería ser útil extraer conclusiones de lo que ha acontecido, en el resto de Europa, con los principales campeonatos ya en marcha. Sin embargo, hay ciertos parámetros que dificultan tal evaluación.

En Inglaterra las dos primeras carreras han sido dominadas por el local Johnny Herbert, con el Reynard-Spiess del team de Eddie Jordan. En Thruxton, Herbert "asustó" con una pole 1s14 mejor que el resto, lo cual es un abismo en una categoría tan competitiva como esta. Todos hablaron en seguida de un "Super Spiess" para intentar explicar la diferencia. Algo de eso hubo, ya que el preparador alemán trabajó bastante en el invierno, consiguiendo algunos CV más del VW, y ahora está dispuesto a desafiarnos mano a mano a John Judd en su propio terreno. En esa carrera de apertura fue segundo el belga Bertrand Gachot, con Ralt-VW, seguido por el sueco Niclas Schönström, con Reynard. Luego, en Brands Hatch sorprendió con la pole Damon Hill con el Ralt-Toyota del team Cellnet, pero en carrera funcionó la "aplanadora" Herbert, que enseguida tomó la punta y escapó. El segundo puesto lo ganó sobre el final Gary Brabham, con Ralt, tras superar a Hill.

Si en el "Lucas" británico hay supremacía de la conjunción Reynard-Spiess, mayor aún es la de Dallara-Alfa Romeo en Italia. Incluso, en la Península se dio la casualidad de que el podio se repitió con absoluta rigurosidad en las dos primeras carreras. Tanto en Magione como en Vallelunga las victorias fueron de Andrea Chiesa, nuevo pupilo de Giampaolo Pavanello. El Dallara del Euroracing apabulló en las dos competencias, fundamentalmente en la última, en que hizo la pole y puntuó del principio al fin. En esta oportunidad se vio al coche de Pavanello modificado con respecto a los demás, ya que había adoptado el esquema "push-rod" en la suspensión delantera en lugar del clásico "pull-rod" de Dallara. Escolta en ambas carreras fue Mauro Monti, con una conjunción similar, mientras que tercero en las dos resultó Eugenio Visco con Reynard-Alfa Romeo. Visco compite en el equipo que el año pasado logró el título europeo con Stefano Modena, actualmente en la F.3000. Decepcionante hasta ahora el desempeño del team Coloni, con los dos Reynard-Alfa, ya que ninguno de sus pilotos ha conseguido extraerle buen rendimiento al conjunto.

El Campeonato Francés es el único que posibilita una confrontación más abierta de fuerzas, por tratarse de terreno "casi neutral". Allí, en la apertura de Albi, el triunfo fue para Fabian Giroix, con un Dallara-Alfa Romeo. Giroix hizo la pole y puntuó durante las 27 vueltas de la carrera, postergando a Gache, con Reynard-VW, y a Bedelart, con Ralt-VW. Por la tercera posición estaban peleando Resing, con el Martini-Spiess de Kaufmann y Bellefroid, pero se engancharon en un viraje y ambos perdieron terreno. Debemos señalar que en Francia, al igual que en Italia y en Alemania, se utilizan neumáticos monotipo Michelin radiales, mientras que los británicos continúan utilizando las Avon convencionales.



CAMPEONATO ALEMÁN DE FORMULA TRES

LOS PARTICIPANTES PERMANENTES

Nº	PILOTO	RESIDENCIA	EQUIPO
1	Victor Rubén Rosso	Bitburg	VW Motorsport
2	Peter Zakowski	Niederzissen	VW Motorsport
3	Hans Peter Kaufmann	Schweiz	JSK Küssnacht
4	Bertrand Schneider	St. Ingbert	Schübel Rennsp. Int.
5	Kesjar Csaba		Schübel Rennsp. Int.
6	Frank Biela		Kees van Degrift
7	Wolfgang Kaufmann	Molzberg	Malte Bongers Motorsport
8	Richard Hamann	Ulm-Hüttesheim	Malte Bongers Motorsport
9	Otto Rensing	Jüchen	Josef Kaufmann Racing
10	Markus Oestreich	Fulda	Josef Kaufmann Racing
11	Sigi Betz	Böblingen	Rudi Seher Riedlingen
12	Martin Ludwig	Erding	Rudi Seher Riedlingen
14	Fran Schmickler	Köln	Mönninghoff Racing Team
15	David Coyne	Inglatera	Helmut Bross, Herrenberg
16	Michael Roppes	Neuerburg	RMS Racing, Neuerburg
17	Peter Wisskirchen	Ki Hollwedell	
18	Detta Stegemann	Appelhülsen	
19	Eric Van der Poel		Harge Motorsport
20	Wilhelm Weber	Stuttgart	WTS Racing Team
21	Joachim Winkelhock	Waiblingen	WTS Racing Team
22	Patrick Jerome	Canada	WTS Racing Team
23	Piloto a designar		JSK Küssnacht
24	Wolfgang Müller	Hannover	Keusgen Racing Team
25	Stefan Fricke	Salzkotten	Keusgen Racing Team
26	Gernot Sirenburg	Heide	
27	Gerd Lünsmann	Bremen	Allerdata
28	Plácido Pardo	Gernsbach	
29	Walter Zischg	Oesterreich	
30	Herald Huysmanns	Norwegen	GIPIMO, Bélgica
31	Peter Katsarski	Berlín	Formelsport Berlín
32	Piloto a designar		Mönninghoff Racing Team

- Durante otra parada, intercambiando opiniones con Bertrand Schäfer, jefe del equipo. 6 - "Vichin" apoyado elegantemente sobre un VW Golf GTI, frente a la sede del "BS Team". 7 - El Dallara 387-Alfa Romeo de Andrea Chiesa, nuevo conjunto que ya es triunfador en las dos primeras carreras del torneo italiano. 8 - Ambos autos del equipo, con Rosso en primer plano y Zakowski en segundo.

para coleccionar

A TODA IMAGEN,
LAS "BAMBALINAS"
DEL GRAND PRIX DE BRASIL

Postales de Rio



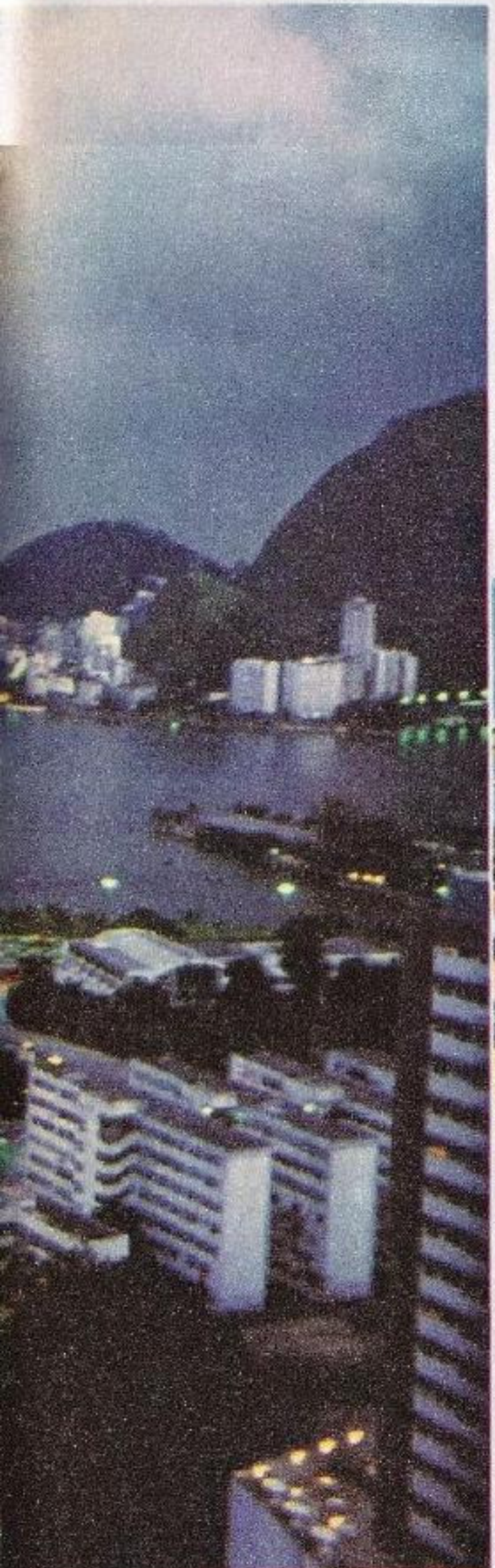


Fotos: Juano Fernández

1: Rio de Janeiro comienza a cerrar los ojos del día a las seis de la tarde, encendiendo de a poco un collar blanco alrededor de la bahía de Guanabara. 2: Nuevos colores en la carrera de Thierry Boutsen, que en su debut con Benetton se llevó dos puntos para el campeonato. 3: Delicadeza en los gestos y buen gusto, características de los japoneses de la F-1, tanto cuando trabajan como cuando se alimentan. 4: Arsenal al sol. Este año, en los boxes de Jacarepagua se apreció, ante todo, un abundante material técnico en lugar del innecesario gentío de ediciones anteriores.

2

3

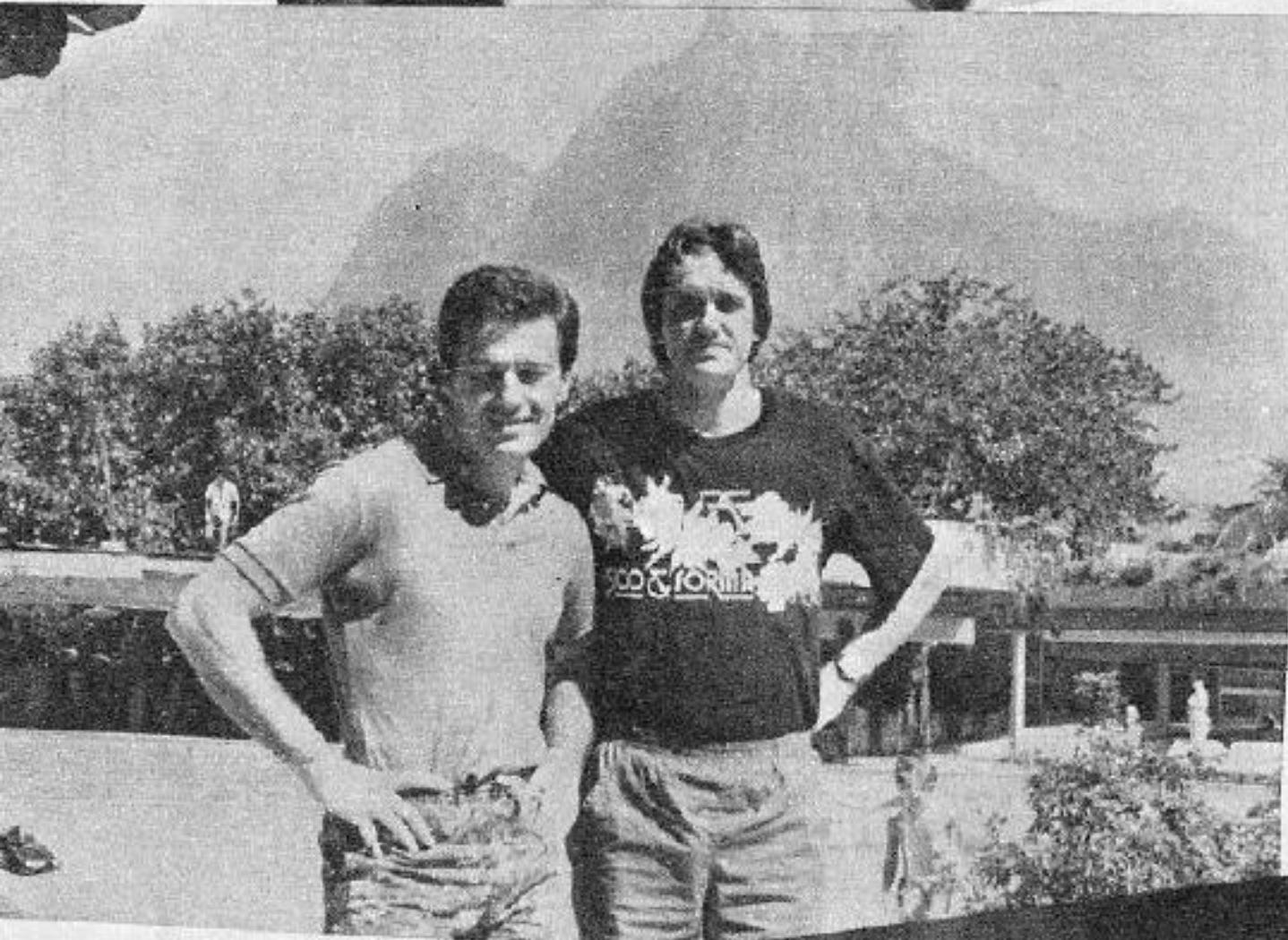


4

Postales de Rio



2.

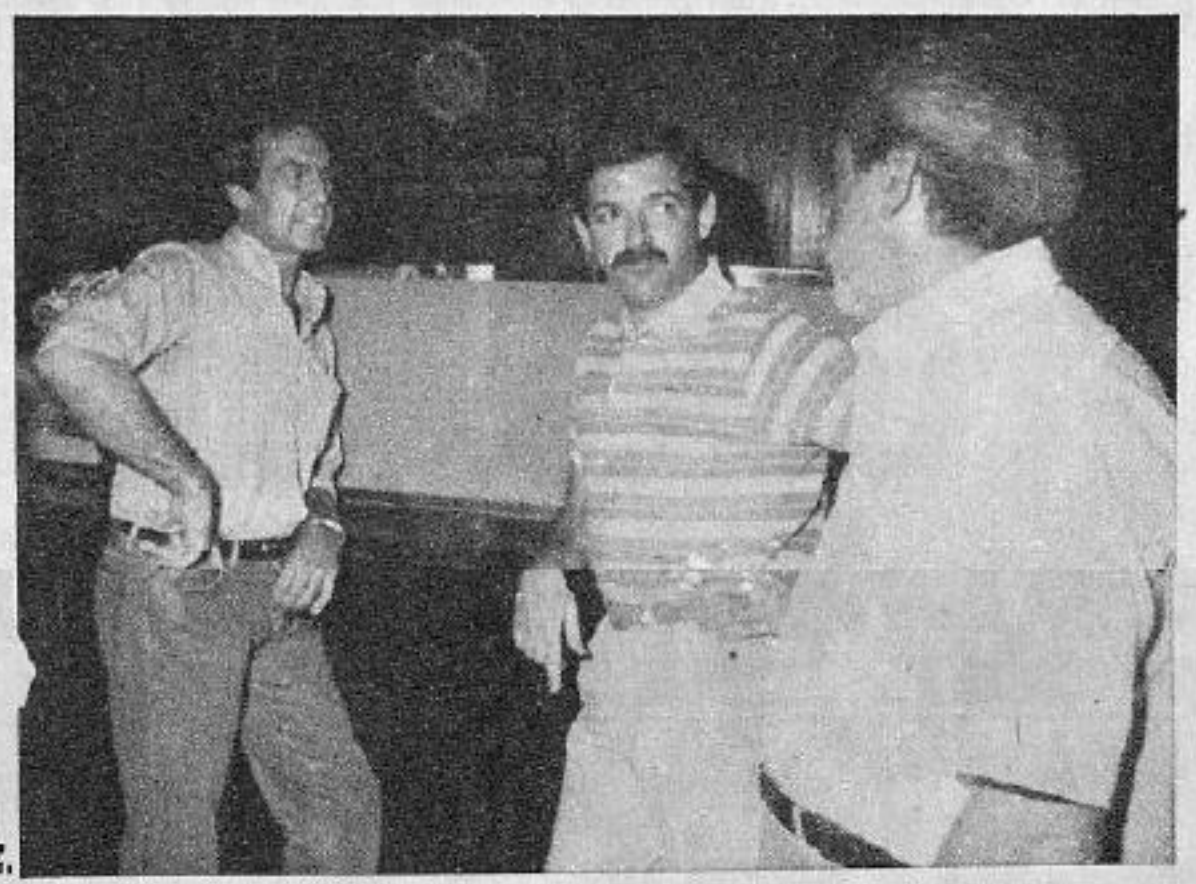
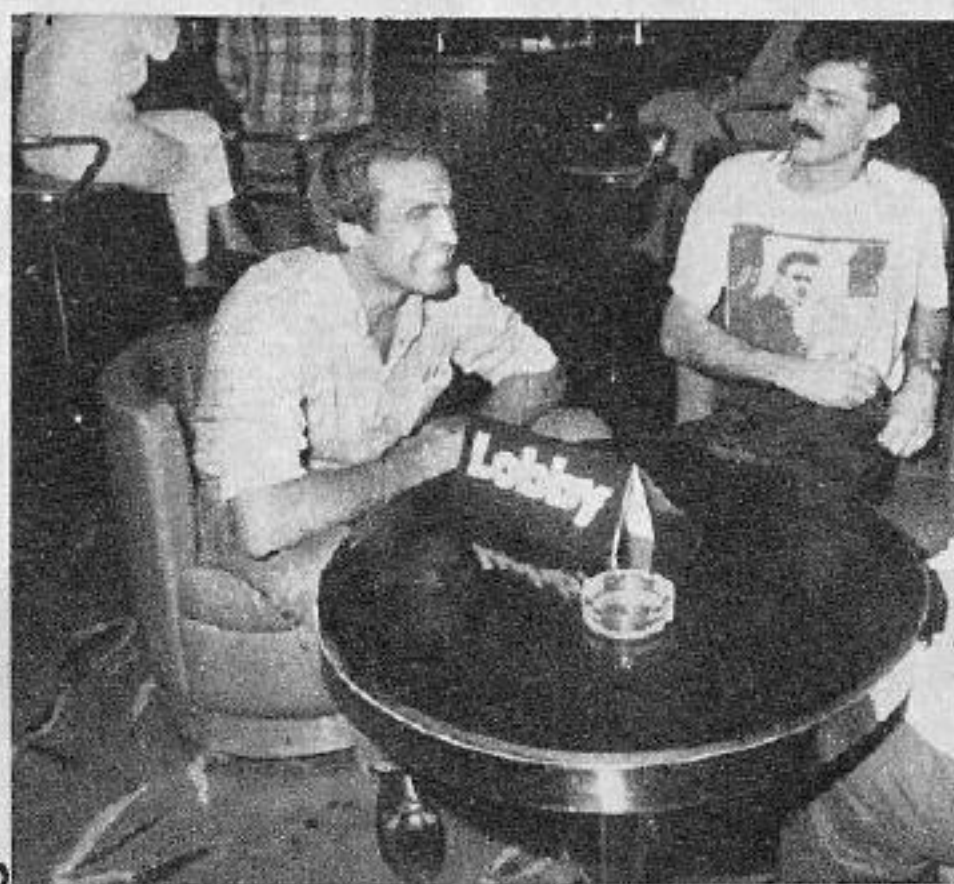
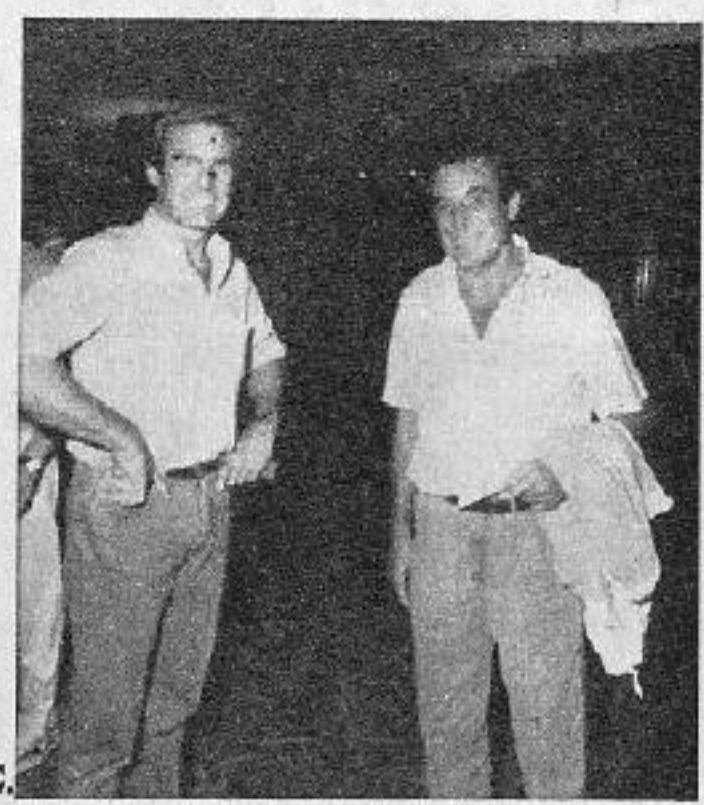
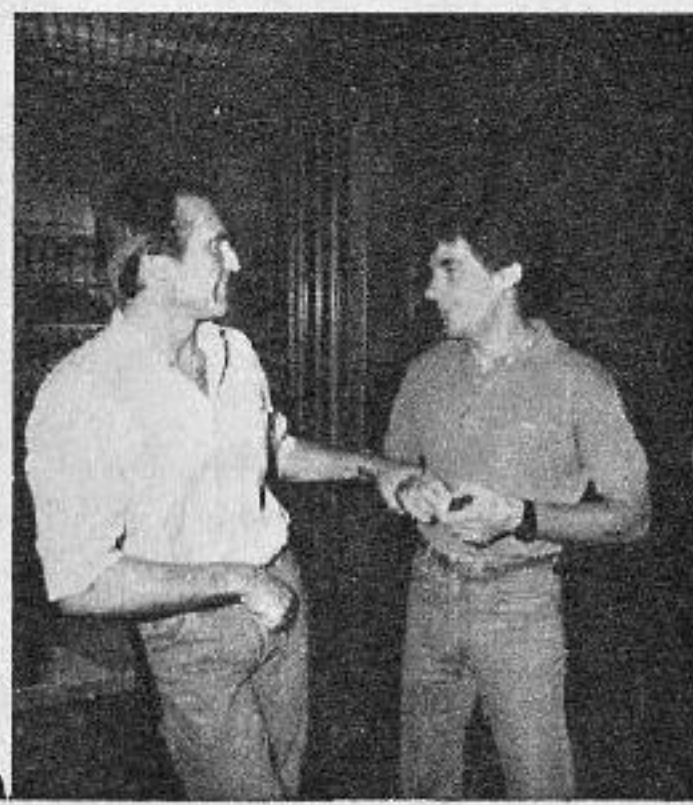
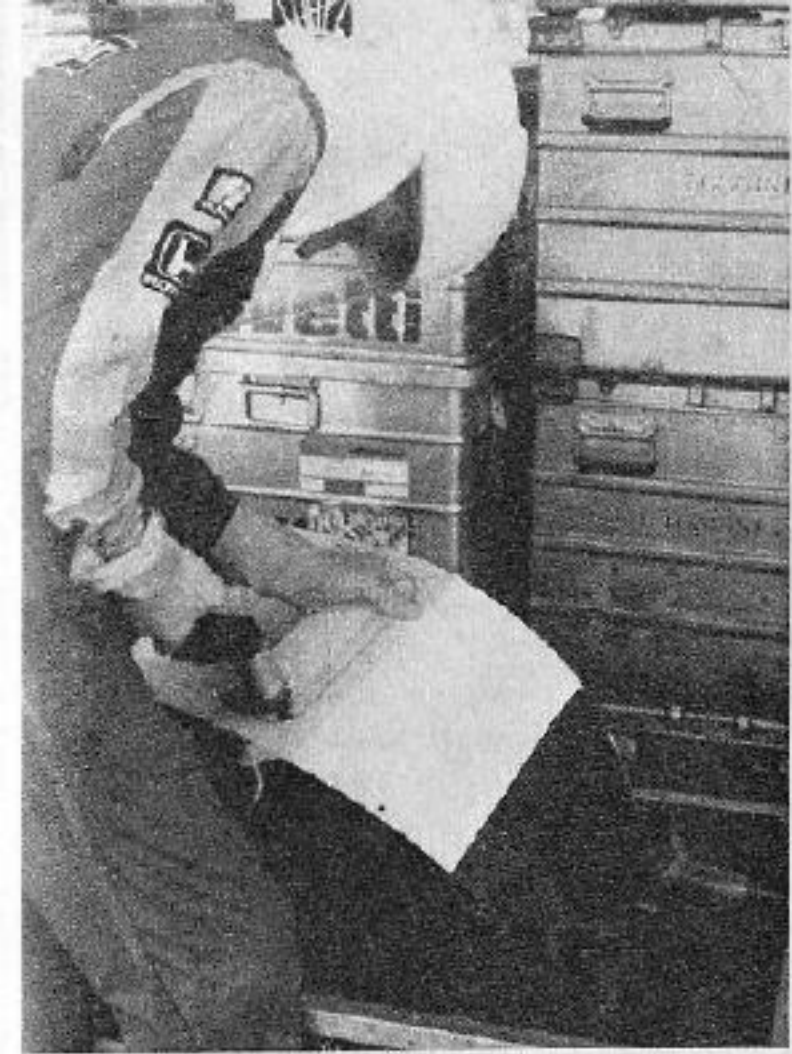


3.



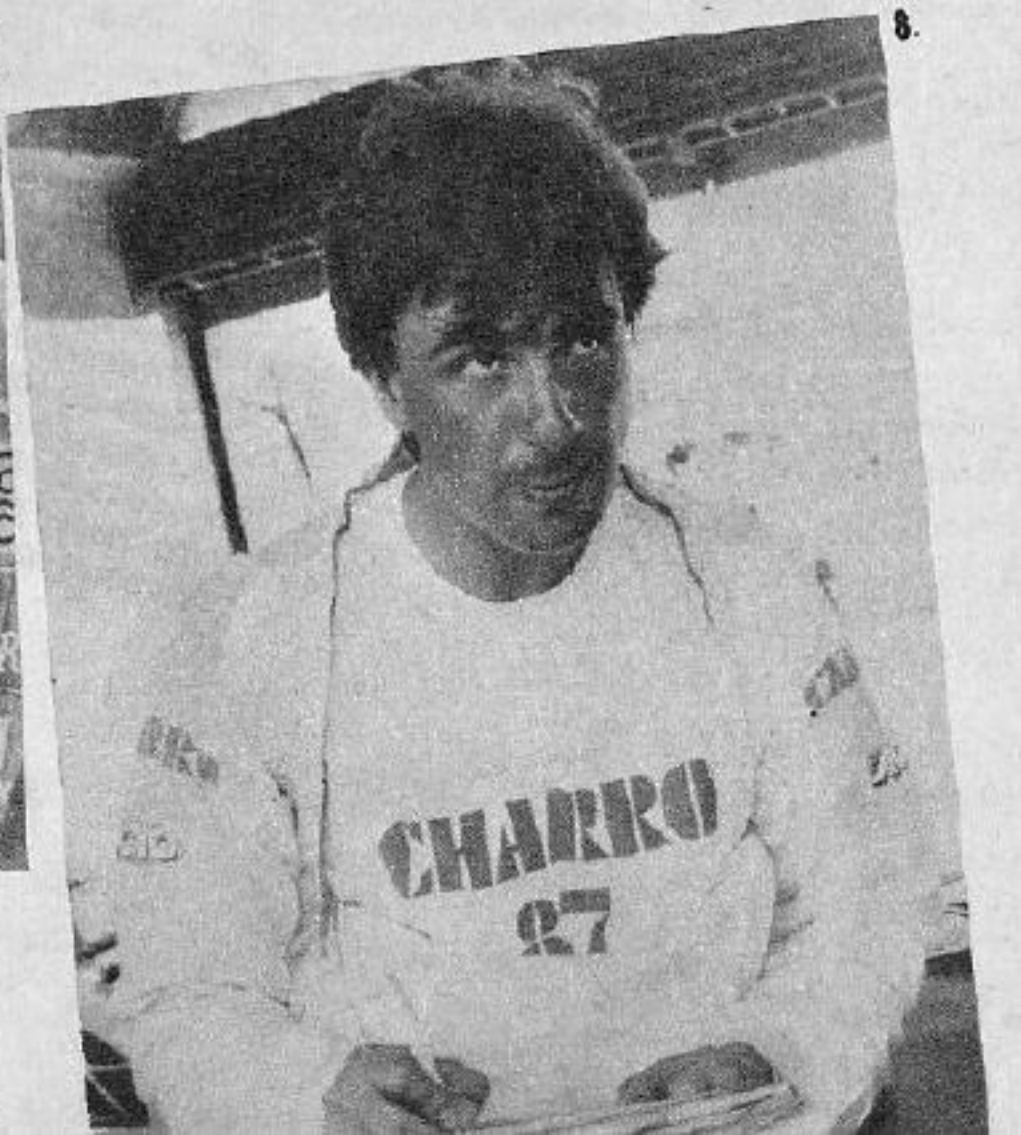
4.

CARLOS REUTEMANN: ENCUENTROS CARIOCAS



1: Nigel Mansell, con neumáticos nuevos y "renovadas" esperanzas, sale de boxes tan rápido como puede. 2: "Aquí estamos, gracias a Dios", parecen decir Andrea De Cesaris y Eddie Cheever (derecha), que se salvaron por poco de "la jubilación". El primero está en Brabham tras larga espera, y el segundo regresó (en Arrows) después de casi un año. 3: Sol, piscina y "buena onda" entre Alain Prost y Mansour Ojeda, dueño de TAG. 4: Una fortaleza de caucho proleje a De Cesaris y (de espaldas) Pairese. Pero, ¿de qué? 5: Guantes y casco protectores para trabajar sobre amianto usa el nipón. 6: Cuando no vuela (es azafata), toma sol en la piletta. ¿El tatuaje? Ah, es la moda... (y la calcomanía de CORSA también). 7: Frank Williams volvió a asistir a su equipo en pista. No ha perdido ni la fortaleza ni el optimismo. Lo vemos charlando con Nigel Mansell. 8: Pascal Fabre tiene 27 años y es el único piloto del equipo AGS ("El Charro"). Su debut en la categoría fue, precisamente, en este primer GP de la temporada. 12ª a seis vueltas.

A. Junto a Ayrton Senna, el viernes luego de la primera sesión clasificatoria. B. También el inglés Nigel Mansell se acercó a saludar a Reutemann. C. Entre los argentinos que concurren al G.P. carioca se encontraba Ernesto C. Bessone. D. Promediando los años setenta coincidieron en el equipo Brabham. Se reencontraron con Gordon Murray—ahora en McLaren— en la confitería del Hotel Intercontinental. E. Acompañado por Sergio Rinland (ingeniero de Brabham) y por Alec Delfis Whittaker (de espaldas, colaborador de Ecclestone en la FOGA), dos argentinos que viven la F-1 continuamente. F. Reutemann (extrema derecha) conversando con John Barnard en el box de Ferrari, elegido por el ex piloto del equipo como "base de operaciones" para su estada en el circuito brasileño.



Postales de Rio



5

5: Los recambios en carrera por su abundancia, fueron grandes protagonistas. Aquí, Piquet abre (muy pronto) el juego... 6: "Chispas", habrá pensado Thierry Boutsen cuando lo superó Nigel Mansell. El Benetton del piloto belga "araña" el asfalto y expande estrellas de fuego ante la "arquibancada maior". 7: Un mecánico de Zakspeed trabaja en la limpieza del reluciente material. 8: Gerard Ducarouge, plantado delante del Lotus de Ayrton Senna, le imparte indicaciones a su piloto preterito. 9: Todo pasa todo cambia. Esta vez, las circunstancias fueron más "felices" para Nigel Mansell: logró llegar a los boxes para reparar el daño del neumático. ¿Do you remember Adelaide?



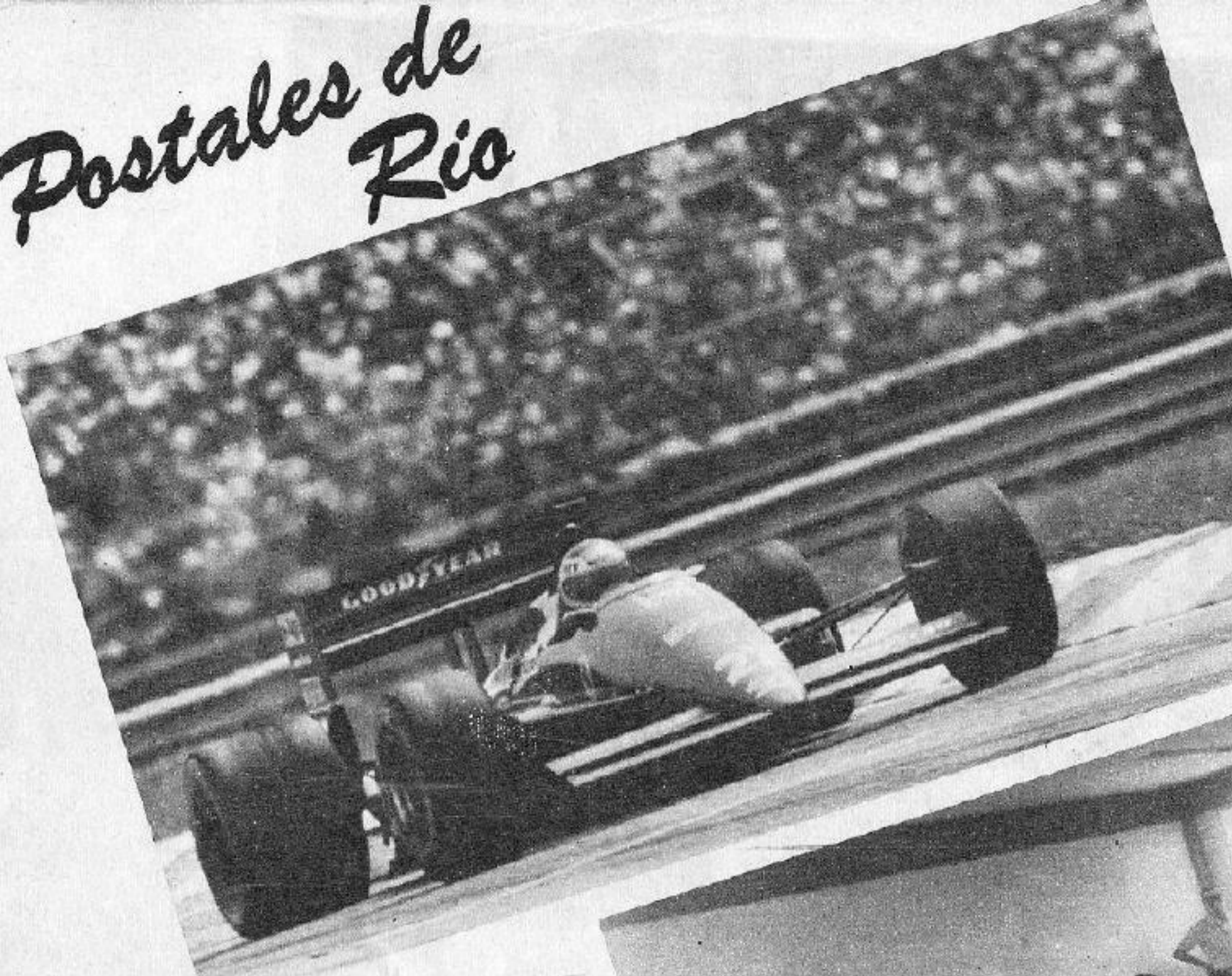
6



8

9

Postales de Rio



9: Michela Alboreto en acción, conduciendo una Ferrari que mejora pero que aún no está curada, cayó al final. 10: Ella es Yolanda, el Marc Surer. La Fórmula Uno tiene ahora a su ex piloto como comentarista televisivo. 11: El tradicional "briefing" previo de pilotos parece aburrir, y mucho, a Alain Prost (flecha). 12: Adrián Campos es el quinto español que accede a la Fórmula Uno. Pero con muy poca suerte en su debut, fue descalificado en la segunda vuelta. Aunque promete. 13: Marta Brund'le sólo alcanza a cubrir cuatro vueltas en su primer GP con ZakSpeed. En la foto conversando con Erik Zakowski, Director del equipo.

9



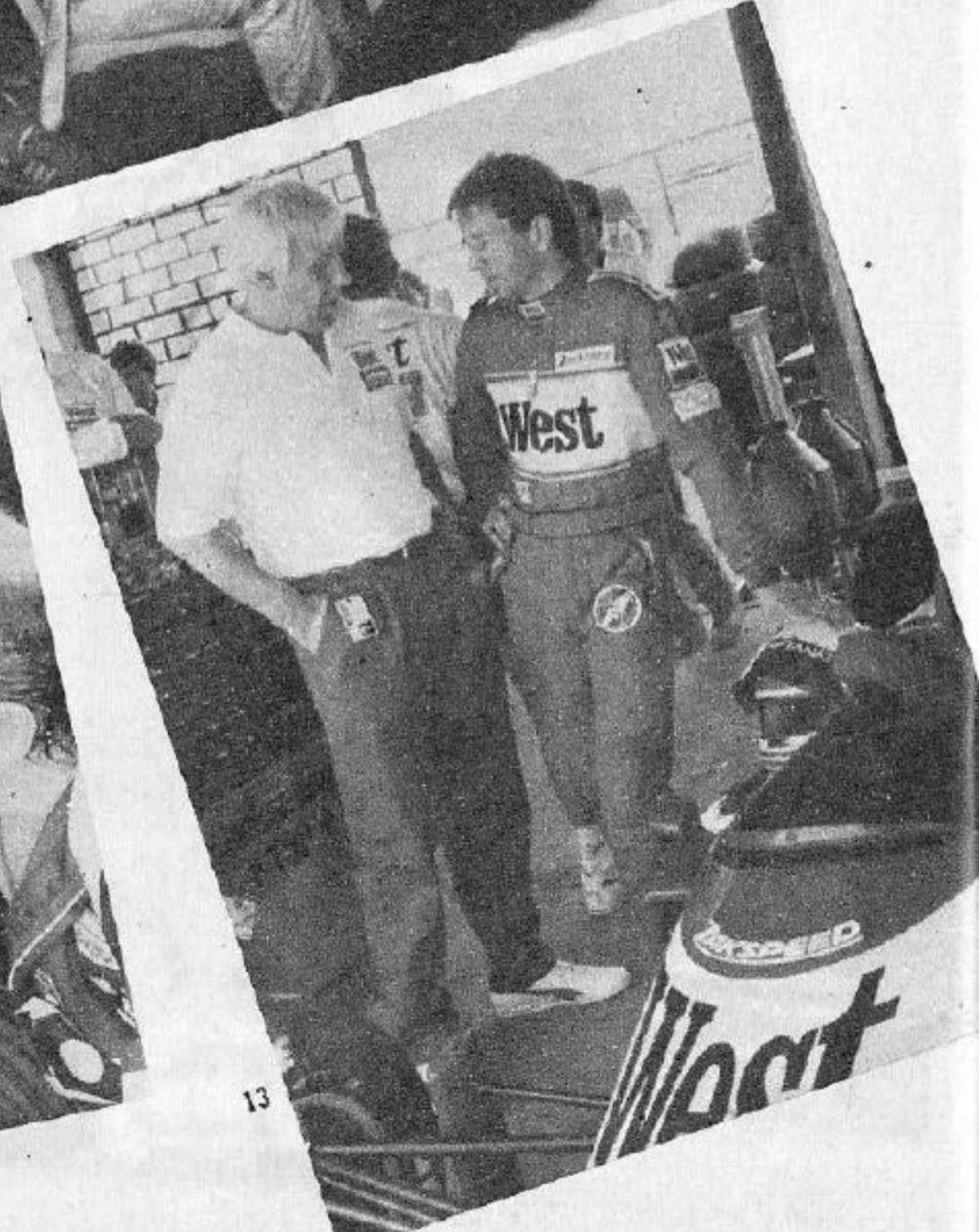
11



10



12



13



Sergio Rinland, ex Williams, ahora responsable del diseño del Brabham BT-56, no olvida que es argentino y lee con entusiasmo un número de CORSA.



El trato le pesa más a Piquet que las ganas de criticar a Senna (en la foto, a su lado en el podio de Alemania 86).

NELSON PIQUET AL ATAQUE

"SENNÁ ES PETULANTE Y ORGULLOSO"

Nelson Piquet comenzó la temporada '87 de F-1 a todo ritmo. Y no lo decimos solamente por su segundo puesto en el G.P. de Brasil del pasado domingo 12, sino por las encendidas declaraciones realizadas por él contra su compatriota Ayrton Senna. En efecto, "Nelsinho" ha dicho: "Ayrton ya no tendrá disculpas cuando figure detrás de mí en las clasificaciones de las carreras, porque tiene en su auto el mismo motor Honda que tengo yo en mi Williams. Simplemente, se verá quién es capaz de llevarlo más rápido y hasta el final. Ayrton es veloz como Prost, Alboreto, Arnoux o Berger, pero no está en nada por encima de ellos. Además, es petulante y orgulloso, aunque es difícil mantener una amistad en F-1 porque la rivalidad es profunda y hay muchas cosas en juego". Piquet recordó, para convalidar sus palabras, que Senna vetó la incorporación de Derek Warwick el año pasado, a Lotus, por temer a que este lo superara en la pista. Y en el '85 tuvo problemas con Elio de Angelis, que obligaron al italiano a irse de Lotus y pasar a Brabham.

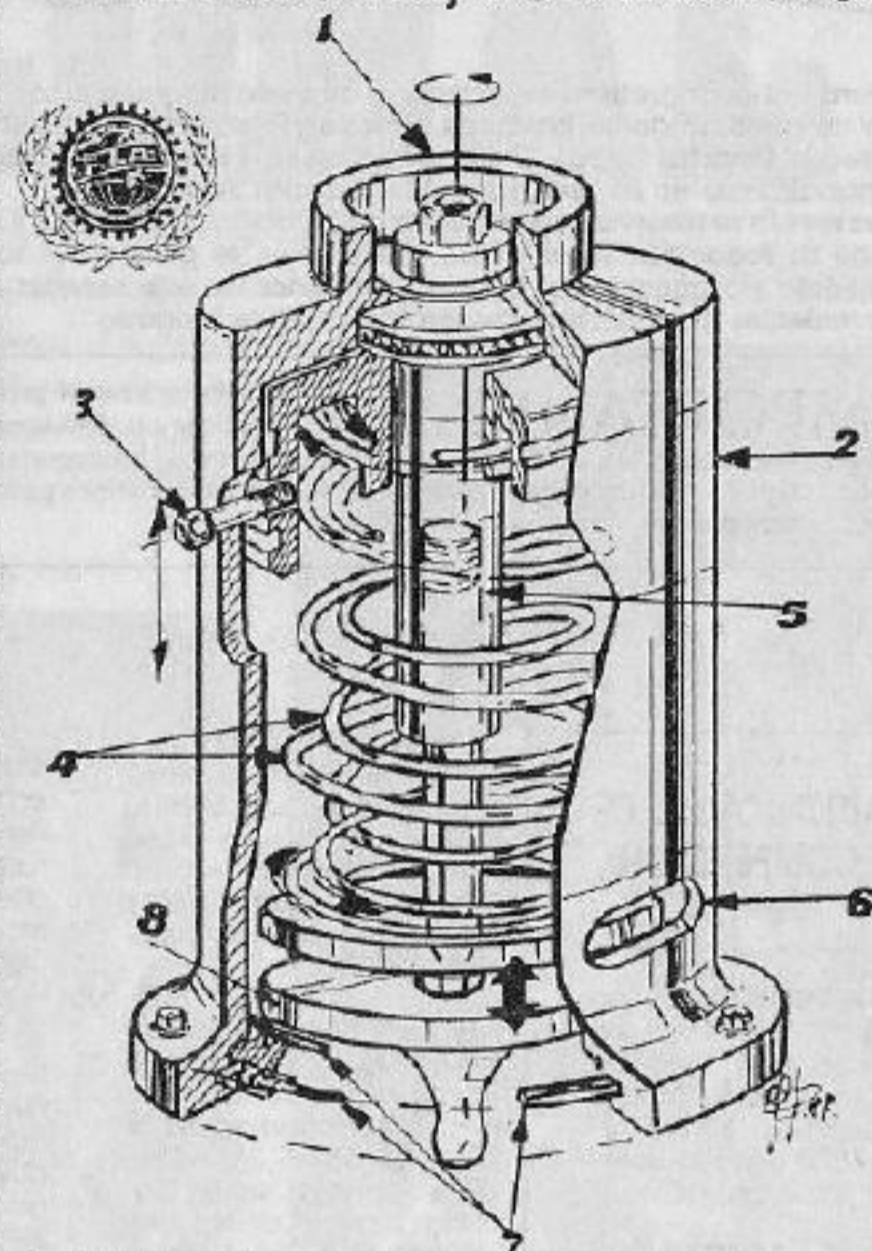
Tales declaraciones nos llaman a la reflexión. Por un lado, es cierto que Williams y Lotus tienen los mismos motores, pero ello no significa necesariamente una igualdad en el rendimiento, y es erróneo dejar los resultados solo en manos de la capacidad conductiva de los pilotos. Lotus está experimentando la "suspensión activa", y Williams no la ha utilizado aún en carrera. Por otra parte, y en el terreno personal, la apreciación de "petulante y orgulloso" que mantiene Nelson con respecto a Ayrton, no es la primera de similar tono vertida hacia el hombre de Lotus. Mucha gente del ambiente de la F-1 reconoce en él estos rasgos de personalidad, más o menos elocuentes, más o menos expresados abiertamente.

La voz de Senna, claro, también se hizo oír: "Nelson odia a la prensa, fomenta la enemistad y no siente el nacionalismo brasileño. Si Piquet fue superior el año pasado, se debió a los constantes problemas que tuve con el motor Renault".

Piquet fue feliz ganador, en un par de oportunidades, del famoso "Premio Limón" por su relación con la prensa. ¿El nacionalismo brasileño? La "torcida", desde la llegada de Senna a la F-1, se volcó a éste con marcada intensidad. Pero este año, en Rio de Janeiro, los mismos brasileños nos decían, sonrientes, mientras Nelson iba y venía dichoso y alborotado por los pasillos del Hotel Inter-Continental: "Piquet está cambiado. Nos gusta más ahora, porque está muy simpático...". Una simpatía lejos, lejos de Ayrton Senna.

S.R.A.

LA VALVULA LIMITADORA, POR DENTRO



- 1- Tuerca para regular la presión de la válvula.
- 2- Cuerpo de la válvula, construido en aluminio.
- 3- Tornillo de tpo, sacado experimentalmente el viernes por la mañana en Rio. Fue el que originó los problemas de desregulación lamentados por muchos equipos. En las pruebas de viernes a la tarde, se obligó a colocarlo nuevamente.
- 4- Dos resortes, uno más pequeño interior, y el exterior de tamaño mayor, realizados con un nuevo material con respecto a la primera versión.
- 5- Guía de la válvula.
- 6- Orificios de respiración para los gases de escape.
- 7- Anillos silenciadores. Uno de estos fue arruinado por un pequeño escalón presente en el asiento, eliminado luego el viernes por la noche.
- 8- Los dos diafragmas de la válvula propiamente dicha.

Dibujo y texto: Giorgio Piola

UNA ENCUESTA REVELADORA ENTRE PROTAGONISTAS Y ALLEGADOS

¿QUIEN SERA EL CAMPEON MUNDIAL '87?

El año pasado, los pronósticos se inclinaban por Nelson Piquet. Ahora, las opiniones han cambiado. Por cierto, los nombres de los pilotos Williams, de Prost y de Senna, se presentan muy seguidos, pero nadie toma verdadera posición en esta encuesta realizada por la revista especializada francesa "Autohebdo" antes del G.P. de Brasil. ¿O sí...?

TEO FABI (piloto de Benetton): "Es difícil decir algo antes del primer Gran Premio, porque nadie sabe dónde está ubicado el otro. Sólo puedo decir que Lotus y Williams son siempre rápidos en ensayos, pero que los McLaren son los más eficaces en carrera. Prost tiene, pues, grandes posibilidades. Los Benetton no estarán muy lejos..."

DEREK WARWICK (piloto de Arrows): "¿El Campeón del Mundo '87? ¿Has visto ese McLaren? Maldición con el McLaren y maldición con Prost!"

THIERRY BOUTSEN (piloto de Benetton): "Por ahora un pronóstico es imposible. En teoría, los dos pilotos de Williams son los mejor ubicados, pero Alain Prost

dispone de una mayor fuerza mental. Su aproximación, su visión de la carrera, es más clara y eficaz. Es posible que asistamos a la tercera coronación de un francés".

NELSON PIQUET (piloto de Williams): "Antes de encontrar a un campeón del mundo, es necesario desear a todos los que forman la grilla, que estén vivos del comienzo al final de la temporada, porque la de este año es la más peligrosa que la Fórmula Uno haya conocido, con los turbos de 1.000 HP y los atmosféricos de sólo 600 HP. Espero estar bien ubicado para el título. El año pasado no estaba muy bien adaptado a mi nuevo equipo... Descubría una nueva máquina, una manera nueva de trabajar. Todo irá mejor este año. También espero que algunos no repitan sus estupideces pasadas, ganando tantas carreras sin llevarse al final el título..."

GERARD DUCAROUGE (ingeniero de Lotus): "Todo se limitará a McLaren, Williams y Lotus, con el agregado, tal vez, de Ferrari en algunas oportunidades, gracias a la llegada de Barnard. Aunque los motores de estos

equipos de alto nivel no poseen las mismas características de potencia y de consumo, el hecho de utilizar las válvulas pop-off que abren intempestivamente antes de las 4 bar, hará que estos motores sufran una suerte de nivelamiento. En cuanto a los chasis, son los neumáticos iguales para todos los que nivelan sus capacidades. Es necesario, pues, intentar "hacer" otra que pueda aportar la diferencia. De aquí nuestra necesidad de poner a punto la suspensión electrónica. Bueno, si quieres realmente un nombre, yo apuesto por Senna".

ALAIN PROST (piloto de McLaren, dos veces Campeón del Mundo): "Ponerme a la cabeza de la lista, siempre me dio suerte, y por lo tanto apuesto por Prost. Mansell y Piquet, Piquet tercero, sí. Este año él se jugará con todo y los dos a tres próximos Grandes Premios serán determinantes para él. Con buenos resultados, ningún problema, él irá al frente. Con malos resultados, Mansell lo superará y las relaciones humanas con su equipo se complicarán".

STEFAN JOHANSSON (piloto de McLaren): "Te daré el nombre del futuro campeón, en noviembre próximo. Es muy difícil decirlo en este momento. Digamos que los dos pilotos de Williams y Prost tienen buenas posibilidades. Senna dispone también de algunas".

CARLOS REUTEMANN: "V... es difícil..."

"LOLE" MIRA Y OPINA

Tal cual mostramos en varias fotos de páginas anteriores, Carlos Alberto Reutemann fue otro de los "ex" que, como Jackie Stewart y Keijo Rosberg, estuvieron en Jacarepaguá para presenciar el comienzo de la versión 1987 del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Mucho de ese tiempo que "Lole" permaneció

en Rio de Janeiro, lo pasó -de visita y aun colaborando- en el box de Williams, el último equipo de su dilatada campaña en la categoría, aquella que coincidentemente tuviera en el trazado brasileño su punto final, un lustro atrás.

Observador como siempre, no pasó inadvertido para Reutemann el clima de tensión existente entre Nelson Piquet y

Nigel Mansell, los actuales pilotos de Williams. Y al recordar tristes experiencias anteriores, como las que en forma directa le tocó vivir en la época en que compartía responsabilidades con Alan Jones, el santafesino dio su opinión sobre esta situación, destacando que "este tipo de resentimientos entre dos pilotos de primer nivel son, en cierta forma, normales. Sin embargo, creo que todo tiene

un límite, y si no lo encuentran los pilotos, debe haber alguien que lo ponga, porque si no las consecuencias pueden ser terribles. Ya Williams tuvo el año anterior una amarga experiencia, cuando la extrema rivalidad entre Mansell y Piquet benefició a Prost, que finalmente se quedó con el título pese a que las chances de los Williams eran las mejores".

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

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

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

Parabrisas Como Casilla de Correo N° 4494 Correo Central	1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.	CUPON
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

SPORT PROTOTIPO vendo Tullia XXI motor Diambrasio, carrocería Crespi, todo carenado y 0km a terminar. TE. 352-9577, 753/4879, horario comercial. San Juan José.

SPORT PROTOTIPO (ex 1050) mod. 86 completo. Chasis Sergio Liso para largar y ganar. No es barato. TE. 821-7205 de 10 a 20 hs. Capital Federal.

Vendo **FALCON T.C.** tres litros. Equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Heroeg. Llamar a Sr. Ambrosio al 0346-24596. (Chivilcoy). Hay facilidades.

Alquilo **FIAT 128 1100** para el zonal bonaerense de rally. Auto de punta. TE. 0462-91154. J.C. Lousá.

Urgente vendo **CHASIS F.4 IADI 84** con trailer. Seis gomas nuevas y usadas, frenos Doel, dos llantas traseras toda en \$1.600. Enganches y TE. 10. Llaves ondular por TE. 19 Garré Pola. Bs. As.

Vendo **GORDINI 850 CC** Rally clase B. \$1.500. Tratar Ignacio Coliqueo 160, C. Postal 6015, Los Toldos, Bs. As. Tel. 0358-3210. Horario comercial, preguntar Señores Sirio Castro.

Vendo **TC DEL OESTE** imitación Calvo con sin mecánica motor Chevrolet 250, bielas Varese, pistones A5 leva, rodillo Romero, distribuidor Dulreco, Bobina Mallory, caja Sáenz, palieres flotantes, canchiza 671 o Brillio Gemo 558. Baradero.

Alquilo **128/1100** para Rally. Campeonato Provincial con o sin atención en carrera. Auto de punta, dirijirse a Juan Angelotti TE. 766-1014, horario comercial TE. 755-0612, después de las 20 hs.

Vendo **DOS FORMULA 5** urgente por viaje motores Zanella, Carg Mikuni, gomas, llantas y repuestos 1 trailer tratar con José Luis Roque Sáenz Peña 874, Mar del Plata. TE. 82-3801.

Horacio Bagna vende dos **FORMULA IES 3 CV** listos para largar uno con trailer, tratar condiciones al TE. 760-5561, 761-6476, (Buenos Aires), ver en Garibaldi esq. Constitución Vitreyes Señor Oscar Niogo.

Vendo **MONOSTO 650** Rossi Renault completo, llantas estilo mecánica Reybol, Ideal Fórmula Renault bonaerense, TE. 0478, 258-9-3263, Sr. Néstor Demateo (por cambio categoría) Arreces Pola, Bs. As. Facilidades de pago.

Vendo **KARTING TELEVEL 100**. Ideal principiantes. Av. A, Acoarta 1782. TE. 23-6143.

MONOPOSTO 850 Tullia XVI Renault 850 c.c. (Ideal F-4 tucumana ó zonales) completo urgente vendo permuto repuestos. Adaptable motor 1.400 cc. Precio oportunidad. TE. 0474-22234. Saïto (8), 10 a 16 hs. Sr. Heidar.

KARTING DAP Italiano motor RF OK prear. Acuña, ocho gomas nuevas, accesorios, vendo o permuto por coche pequeño valor \$1.700. Borges 2563, Olivos.

Vendo **FIAT 128 RALLY CLASE 1** nuevo, dos motores, 2 relaciones de caja, butacas, cinturones Fades, Jaula T.Moscal. Todo nuevo, 8 gomas armadas, repuestos varios llamar 19 a 21 al 791-3521. Papelería. Completa.

Vendo o alquilo **GACEL PARA RALLY** malheri. TE. 0314-8837.

Salgado Nash alquila **DOS FIAT 127** clase uno y otra lava clase dos para Rallyes Zonales. Mensajes TE. Unquillo 33.

Vendo **CHEVROLET STOCK CAR** carrocería completa frenos a discos, ventilador, diferencial flotante, un motor Chevrolet desarmado, suspensión etc. y también carrocería Dodge verlos taller Oscar Riezo Competición, Chaco 1259, Bermit.

Ricardo Trabiani vende **FIAT 600 TURISMO** nacional campeo 1984, tierras, autoparque, listo para largar a probar. Circuito a elección, o permuto auto particular. Llamar al TE. (021)-51904, 52-8276. La Plata.

COUPE CHEVY empesada para stock car, caja 2F tapa de baul y otros fierros, más papeles al día. Total \$2.000. Libertad 5550. San Martín, TE. 752-7674. O permuto.

Vendo **KARTING SAPUCAY** chasis, Sabekart impec. Biela, omega, encendido competición, 2 juegos cubiertas armadas. También permuto por moto u otra cosa interesante. Llamar al TE. 0460-95055. Peyrano. Santa Fe.

de **FORMULA CINCO**, motor Zanella hecho 180, 2 puntas de eje, con mazas Perri y rulemanes, 2 mazas traseras, 2 amarilladores Jorsa. Separado o junto. \$800. Churrulo 457. Villa Tessel.

Vendo **FORMULA 5 CHASIS** ladi monocasco motor Zanella carburador Mikuni encendido electrónico todo a estrenar. Díaz Vélez 392, Ciudadela, Horado 8 a 12 y 14 a 19. TE. 665-6804, de noche.

TINI FIORDA vende Dodge TC o Chevrolet, listos para largar, velocidad garantizada. Colón 2950. TE. 3-3184 ó -9490. Mar del Plata.

TC 2000 Coupé Sierra en marcha completa. Otra susp. trasera un dif. más dos palieres, dos spicer Dana 30. Vende Norberto Rossano, Pza. Sporting y Sarmiento. Corral de Bustos. TE. 0468-21517.

FIAT 128 1300 Clase 2 urgente, con todo lo mejor, fierros, pardo, 8 ruedas más 4 lluvia, Barato. O permuto TE. 243-2761. Eduardo. Después 18 hs.

Marcelo Benegas vende o permuto Fórmula Renault Argentina **CHASIS DEPAC 1984** cinco carreras. Ex. Giorgi con ocho llantas. Repuestos varios. Entre Ríos 1741. Monte Maiz. Córdoba. TE. 70-175. Horario de comercio.

Miguel Arrom vende o permuto por auto o pickup **F.2.B.B.**, auto de punta, 4º en el campeonato 1986. Listo para largar, caja Sáenz con todas sus relaciones. Mecánica VW, bielas Sáenz. Tratar en Caaguazú 675. Terperley. TE. 240-0091.

CHEVY Stock Car, listo para largar 2 en el campeonato. Tiene todo lo mejor que existe. Construido por Pardo vendo o permuto. Automotores Oeste. Grana esquina Derqui. Morón. TE. 628-7191, 628-6717.

Vendo **PEUGEOT T.C. 2.000** casco motor Okm., jaula tapizada instalación talbera radiadores, agua, aceite, aherías, multidisco, caja Sáenz Dulbeco. Recuperadora; Amortig. Horacio rigido o independiente; tapa antubada. TE. (0293) 2-8912.

KARTING DAP ITALIANO motor de preparación Acuña, ocho gomas nuevas a toda prueba. Casi cero kilómetro. Listo para largar. Vendo o permuto por coche precio \$1.700. Borges 2563. Olivos.

Nito Maso vende **FIAT 600 T.N.** completo listo para largar, susp. franco, motor Padovani, block Okm. Paliers flotantes todo a nuevo. Acepto mayor valor diferencia o convenir. TE. 207-5084, 204-3265. \$5.000.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

128 I.A.V.A. mod. 79. Negro original. TE. 701-6034 Willie.

Vendo o permuto menor valor **RENAULT 12 RALLY** mod. 82, motor nuevo caja corta, suspensión, nueva, varios repuestos. Dirigirse a Osvaldo Piñeyro, Alsina 948, Los Toldos. TE. 0358-2825.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo **CISITALIA MOD. 65** techo duro. Tapizados a full. Motor Okm armado. Alfombras, paros F2, detalles de pintura y armado. Papeles al día. Valor \$2.200. Tratar Tanni 249. TE. 0396-3652. Pehuajó. Sr. Gallo.

Vendo **FORD "A" 29** original. Funcionando, papeles al día \$1.500. TE. 766-8684. Sarrano 3050. Boulogne.

3.0 CAMIONES -VENTA-

RASTROJERO frontal 79 inductor G caja 2F carrozado impermeable, idela equipo competición, taller caso rodante, motor 0 Km cubiertas, pintura, impecables, llamar horario comercial Ricardo TE. 0476-22961, 0476-23108. San Lorenzo. Santa Fe.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo **KAWASAKI 650 KZ** la moto más rápida en el 1/4 de milla. Líquido urgente. Llamar al TE. 0477-26073. Preguntar por Osvaldo Fusca.

Tu única oportunidad de comprar casi una **0Km MOTO KAWASAKI Z 440 C** mod. 1981 Jaya, color roja. \$4.500 contado. TE. (0478) 2419 ó 3044.

HONDA CBX 1.050 CC 1981 6 cilindros. 9.000 Km. Seminueva. Vendo o permuto por auto menor valor. Estomba 321 1º A. TE. 22-345. Bahian Blanca 8000. Buenos Aires.

Vendo **MOTO HONDA 750** Custom último modelo sin uso. Única, una preciosidad \$6.500. Contado. Bolívar 56 (5800) Río Cuarto. TE. 0586-26904.

5.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

CAJAS FORMULA DOS Meriggi Graf. disponemos cajas usadas para Entrecoir o similar. TE. 798-7619. Av. Santa Fe 2254. Martínez.

Compra una **CUBIERTA NUEVA GOOD YEAR** radial nylon, grand prix 70 185/70 HR 13 cupa Fuego. Contado Llamar al TE. 825-2051 o a (0346) 23-047.

AMORTIGUADORES F-2 Bistein alemanes a gas 2 decant. 3 traseros 755.3344. Horario comercial. También motor Alpine 1.600 cc. Antelo. Completo Ideal Zonal Midget.

MOTOR RENAULT ALPINE 1600 cc. F-2 Antelo Prepar. Antelo completo, esucho ofertas. TE. 753-4879. Horacio comercial.

Vendo un **MOTOR DODGE 1500** completo con bielas carrillo y válvulas de titanio \$4.500, un block semi armado N con bielas carrillo \$2.000. trata con Luis. TE. 087-221101, 22-5845.

Vendo **REPUESTOS ALFA ROMEO** Giulia Gra., paragolpes, foros, aire acondicionado, reoj, llantas y tazos, etc. Consultar a Victor Bacigalupa. TE. 0476-23076.

Vendo o permuto **CHASIS** completo T.C. del Oeste SP con a sin mecánica Abono N° 17, este año esucho oferta TE. 629-4113. Juan José.

Vendo **JAUJA FIAT 600** Fades nueva, cinturones trabas, puertas otros frenos, remato mejor porer, tratar de 8 a 18, horarios 1228. Barracas, de 20 a 22 hs. TE. 352-3776.

Vendo **CAJA TCM** con todas las relaciones \$2.300, 2 carburadores Weber 48-48 \$870, 3 juegos gomas Pirelli nuevas \$226 cargo. Tratar con Luis. TE. 087-221101 ó 22-5845.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

TRAILER PARA 2 (dos) mosos vendo o permuto por moto 125 cm³ de eros Zanella o importado andando Brasil a Perú Barrio Beltrán Fray Luis Beltrán. Mendoza TE. 82-1968.

TRAILER para auto mediano, Díaz Vélez 4991. Murro.

Vendo **MICRO VOLVO** larga distancia, preparado para transportar autos de competencia o permuto por Pick up, ver Melo 1712. Barfield o en el TE. 38-4581, de 11 a 17 hs.

Vendo **MICRO DODGE CAMELLO** ideal para trailer Mercedes Benz D 317 modelo 69, inyección directa. Dirección Hidráulica. Suspensión Neumática. Cubiertas delanteras nuevas, mecánica Central muy bien \$18.000. TE. 243-4231.

Revista CORSA N° 1085. Director: Jorge Augé Bacque. 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 N° 308.417. Material Periodístico: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

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.

Rizzoli, Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 093, 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. Abril de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7970

ACTIVIDAD ZONAL

AÑO IV N° 150

22 de abril de 1987

Néstor Amoroso, doble campeón motociclistico

UN PIPE FUERA DE SERIE

Córdoba — El motociclismo de velocidad en óvalos de tierra, lo que en otras latitudes se conoce como "dirty-track" (literalmente "pista sucia"), es una especialidad que se arraiga con los albores del deporte de las ruedas motorizadas en nuestro país.

Tras los pioneros, aquellos de las motos que más parecían bicicletas, vinieron nombres y apellidos ilustres y que hacen un poco a la historia del deporte motor: los Salatino, Kissling padre, Bagnis (iniciador de una prosapia prolongada en hijo y nietos), Oscar Cabalen, y otros.

La generación anterior a ésta se enriqueció con figuras como los bonaerenses Jarque, Signorini y Brión, el porteño Juan Carlos Fernández, el pampeano Garillo, los cordobeses Tosco y Gradassi y por sobre todo los santafesinos Ternengo, Heidegger y Kaiser.

Entre los que hoy están consagrados, una incompleta enunciación nos lleva a recordar a Delgado, Mejías, Gatti, los Zanatta, Mattei, Darder...

Pero ya el motociclismo de óvalo —la especialidad más popular en las dos ruedas, por difusión y cantidad de público que lo sigue— entrega una nueva generación. Muchos de ellos son hijos y aun nietos de otros que se destacaron en el pasado.

Es el caso de Néstor Amoroso, un chico de 20 años, hijo de Eduardo, también trajinador de caminos en busca de la emoción de sumergirse en una curva en el medio de un pelotón para buscar primero que nadie la bandera cuadrada.

Néstor, pese a su juventud, tiene un record envidiable: debutó en 1981 cuando contaba apenas 15 años y desde entonces disputó 262 carreras, ganando

El bicampeón en acción en una posición habitual en él, la vanguardia



nada menos que 72 veces. Nació en San Isidro, vive en Villa Adelina y es hermano del fallecido Roberto, quien también había sido campeón pero en el orden nacional en la categoría 200 cc. LP.

El año pasado, Néstor Amoroso consiguió lo que es hasta el momento su máximo halago: coronarse campeón de la categoría mayor del Certamen Argentino de Motociclismo (CAM), el torneo de mayor prestigio de la especialidad en la Argentina, el que despierta el interés de pilotos de diez provincias. Como si fuera poco, sumó a ello el título del campeonato Bonaerense, en igual cilindrada.

En el Coronación del CAM del año pasado, en San Guillermo, Santa Fe, ante 6.000 (¡seis mil!) enfervorizados aficionados, Néstor y el representante de Saladillo, Jorge Lacunza, se vieron codo a codo en la largada para definir en esa

carrera el accionar de todo el campeonato. El que ganaba al otro era el campeón y el fiel de la balanza se inclinó para el lado del casi porteño, quien corre una Zanella 180 refrigerada por aire y provista de corte de pistón, con la que rivaliza con otros conceptos técnicos como la refrigeración por aire y la alimentación por válvula rotativa. La moto eroga unos 40 caballos con una utilización positiva entre las 7.000 y las 12.000 rpm, fruto del trabajo del mismo campeón en su taller.

Llegado el momento de los agradecimientos, Néstor recuerda en primer término a su padre, Eduardo y a su mamá, María Ataguile, y a su novia, Miriam; luego vienen Hugo Tarruela, Carlos Bailán, Jorge Grigoli y en especial su socio (en el taller de rectificaciones que posee), Eduardo Guidali.

Recientemente tuvo la satisfacción de



haber integrado la terna del "deportista del año" rubro motociclismo, junto al internacional Willie Pérez y al crossista Freddy Campbell. Precisamente, cuando Pérez venga a probar su moto en el circuito de Estancia Chica, Zanella lo invita para que se pruebe en el saflato con la moto que asombró en Europa.

Porque el futuro de este chico, simpático, humilde y talentoso, puede estar sobre una moto de velocidad de las que transitan el asfalto a velocidades fabulosas. Como de costumbre, mucho dependerá del apoyo económico que Néstor pueda lograr concitar. Trayectoria y pergaminos no le faltan.

Y tiene sólo 21 años...

(Roberto Maldonado, Motokart)

F-2 Bonaerense y TC Zonal en Arrecifes

BUEN COMIENZO DE LOS CAMPEONES

Pergamino, BA — Con un excelente marco de público, estimado en 2.000 personas, buen circuito y buena organización, **Fórmula 2 Bonaerense** y **TC Zonal** iniciaron sus certámenes 1987 en el circuito Costanero del Arrecifes Automovil Club, el que tiene un recorrido de 1.289,20 metros de tierra compactada. La ocasión fue propicia para el estreno de los números 1 que lucieron los campeones Guillermo Gjurisich y Roberto Bailo, quienes resultaron vencedores.

Fórmula 2 Bonaerense

Con una demostración abrumadora de su superioridad, **Guillermo Gjurisich**, el campeón 1986, ganó con holgura la carrera de apertura de la temporada, dejando de manifiesto que sigue siendo el hombre

a vencer. Ganó ampliamente la prueba de clasificación, repitió su supremacía en la serie y la final lo vio como indiscutible dominador.

Clasificaron 17 autos, estableciendo Gjurisich un registro de 42s917/1000 para la mejor vuelta. En las series, Hugo Hernández y Eduardo Drivet fueron los cómodos ganadores.

Desde la primera de las 22 vueltas de la final Gjurisich mostró su contundencia y reguló la diferencia a voluntad. Jackelin se colocó segundo tras largar muy bien y seguidamente se encolumnaron Drivet, Gorosurreta, Sinelli, Hernández, Owada, Merlini, Saranitte, Arata, Medrano y Matijacevich.

Mientras los tres punteros giraban sin complicaciones, la lucha fue por el cuarto puesto. En la últi-

ma vuelta, Jackelin debió entrar a boxes con un tensor roto, por lo que resignó el lugar de escolta.

Buena apertura para la categoría que ve el futuro con optimismo.

Final, 22 vueltas: 1° Guillermo Gjurisich (Bravi-R-18/Teodolina, SF) 16m 05s 948/1000 a 105,704 km/hora. 2° Eduardo Drivet (Bini-R 18/Pergamino, BA) 16m 25s 094; 3° Jose Gorosurreta (Bravi-R 18/Colón, BA) 16m 28s 630; 4° Alfredo Sinelli (Bini-R 18/Pergamino, BA) 16m 29s 086; 5° Hugo Hernández (Berta-R 18/Teodolina, SF) 16m 29s 839; 6° Omar Owada (Bravi-R 18/Teodolina, SF); 7° Jorge Merlini (Perales-Peugeot/Inés Indart, BA) 16m 41s 915; 8° Miguel Saranitte (Bravi-R 18/Pergamino, BA); 9° Rodolfo Arata (Bravi-R 18/Arenales, BA); 10° Heraldo Medrano (Bravi-R 18/ Tres Lomas, BA).

T.C. Zonal

Como un calco de la otra categoría, acá el campeón Bailo se llevó clasificación, serie y final, enfrentando a 20 rivales. La otra serie fue ganada por Eduardo Cilia.

En la final, Bailo se fue limpiamente en punta y no tuvo ningún apremio. En la vuelta inicial escoltaban al líder Pavone, Matkovich, Cilia, Díaz, Rosell, Escolá, Alberti, Pucalik, Hidalgo y Bianchini. En el siguiente giro se produjo la variante más importante: Matkovich lo supera a Pavone y abandona Escolá.

Final, 20 vueltas: 1° Roberto Bailo (Chevrolet/Gahan, BA) 12m 23s 856/1000 a 99,828 km/hora. 2° Dario Matkovich (Ford/La Violeta, BA) 12m 31s 392; 3° Norberto Pavone (Chevrolet/Tres Sargentos, BA) 12m 33s 546; 4° Eduardo Cilia (Chevrolet/Salto Argentino, BA) 12m 41s 477.

(Informe de Roberto Ostolch)



Olga Raquel I, María Alejandra I y María Laura I, del crisol de razas santafesino, lo mejor...

Totoras, SF - Como todos los años, la Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la provincia de Santa Fe, con sede en esta localidad, rubricó la temporada con la realización de la ya clásica Cena de Campeones.

Mil doscientos comensales dieron brillo a la reunión, en cuyo transcurso se coronaron a los campeones de las 15 categorías, además de otorgarse menciones a las mejores figuras infantiles, juveniles y promocionales.

Pero lo más esperado de la noche quizá fuera la elección de la Reina y su dos princesas, para representar durante 1987 al automovilismo de nuestra provincia.

El jurado fue integrado por conocidas personalidades de nuestro medio, a quienes se sumaron las señoras Susana de Salaberry (esposa del presidente de la federación metropolitana) y Silvia de Rando (de Fórmula One) y Héctor Fliter (de Faneco). Tras arduas consultas, se

Reinas y Princesas de la Federación 4

LAS MAS BONITAS DE SANTA FE

decidieron por la siguiente terna de bellas:

Reina, Olga Raquel Saita, 16 años, 1700 mm de altura, todo lo demás absolutamente proporcionado, estudiante, ojos color café (no muy cargado). Se declaró muy sencilla en sus gustos: leer, bailar y escuchar música (no todo al mismo tiempo). Quiere ser modelo publicitaria y tener muchos hijos (¿Cómo piensa arreglarse?...). Lee CORSA todas las semanas pero parece muy normal, pese a ello. Representó a la F-2 Interprovincial, y a su fiscalizadora el San José Motor Club.

Primera Princesa, María Alejandra Racca, 16 años, ojos celestes, casi bachiller, muy deportista, le gusta la música

clásica y soporta también a Sandra Mihanovich y a José Luis Perales. En su futuro hay una licenciatura de psicología. Vive en Morteros y representó al Midget y a su fiscalizadora, la Asociación Midget del Litoral.

Segunda Princesa, María Laura Paz, 19 años, rosarina y tan linda como una reina, que digo, una emperatriz. Colecciona muñecos (¿de los de trapo o de los otros?), practica tenis, quiere ser una buena abogada y una buena modelo publicitaria, con lo que no queremos perdernos sus alegatos en los juicios, con caídas de ojos y pasarela frente al estrado. Representó al Karting Mayor y a su fiscalizadora, el Automóvil Club Deportivo Rosario.

IES 3 CV, F-2 BB y Fiat 600 TN en Abasto

SERGIO GIANETTO, MOIX Y MUÑIZ

Bernal, BA - En el Autódromo de Estancia Chica, de la localidad de Abasto, y ante 3000 personas, se realizó el domingo 5 de abril el segundo festival automovilístico de la temporada, organizado por la subcomisión respectiva del Club de Gimnasia y Esgrima de La Plata. Participaron las categorías IES 3 CV, Fórmula 2 Biplaza Bonaerense y Fiat 600 Turismo Nacional.

IES 3 CV - Como de costumbre esta fue la categoría que presentó el parque más numeroso, por lo que hubo de hacerse tres series, una final de no clasificados y la final propiamente dicha. En las series fueron ganadores Sergio Gianetto, Carlos Gianetto y Carlos Altamirano, mientras que Julio Pucciarelli se quedaba con el premio consuelo.

En la final los de Tigre se disputaron los primeros puestos. Vendramin -cinco carreras en la categoría- comenzó puntuando hasta la quinta vuelta, cuando un fuori pista lo retrasaría; tomó entonces la posta el menor de los Gianetto (Sergio) quien resultaría a la postre el vencedor. Carlos Gianetto -por otro lado- acosó a Altamirano hasta conseguir el segundo puesto.

Final, IES 3 CV, 12 vueltas: 1° Sergio Gianetto (Tigre) 10m 05s 84/100 a 106,931 kms/hora; 2° Carlos Gianetto (Tigre) 10m 06s 20; 3° Carlos Altamirano (Tigre) 10m 11s 61; 4° José Vendramin (Tigre) 10m 11s 94; 5° Omar Flores (Lobos) 10m 15s 34; 6° Nelson Gianetto (Tigre); 7° Edgardo González (Morón); 8° Oscar Villamar (Pacheco); 9° Roberto Hermo (San Justo) y 10° Hugo Cuella (Pacheco). **Campeonato:** S. Gianetto, 55 puntos; C. Gianetto, 50; N. Gianetto, 20; Altamirano, 18; Flores, 17 puntos.

Fórmula 2 BB - Pedro Moix y Jorge Trovato ganaron las series clasificatorias. En la final, una buena largada fue factor decisivo para la segunda victoria del '87 de Pedro Moix, ya que tras de él se generaba una confusión en la primera curva con roces y to-

ques. A raíz de uno de ellos se restringe la entrada de aire al motor de Arrom, quien luego de escoltar a Moix hasta la mitad de la carrera, debe abandonar. También a causa de esos toques abandona Carlos Aboy otro de los aspirantes al triunfo. Pese a sendos trompos, Furián y Trovato completan el podio.

Final F-2 BB, 20 vueltas: 1° Pedro Moix (Peugeot/La Plata) 14m 29s 42/100 a 124,149 kms/hora de promedio; 2° Omar Furián (Peugeot/La Plata) 14m 43s 62; 3° Jorge Trovato (VW 1600/Berazategui) 14m 50s 64; 4° Fernando Sosa (Peugeot/La Plata) 14m 59s 46; 5° Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh); 6° Atilio Clérico (Peugeot/Monte Grande); 7° Oscar Carroca (Peugeot/La Plata); 8° Roberto Badda (Peugeot/Wilde); 9° Miguel López (Peugeot/La Plata) y 10° Carlos Puello (Peugeot/La Plata). **Campeonato:** Moix, 40 puntos; Trovato, 24; Digiorgio, 16; Furián y Arrom, 15 puntos cada uno.

Fiat 600 TN - La categoría acusa el impacto que significó el cambio reglamentario, de índole económica en lo que atañe a cubiertas. Hubo doce máquinas solamente, pero se espera revertir esto en el futuro. Raúl Muñiz ganó la serie previa y también lo hizo en la final. Pereyra, tras una mala largada, se retrasó demasiado pasando rivales, y no pudo alcanzar a inquietar a Perono, que fue segundo. Meritorio lo de Pérez Petit que se llevó un cuarto puesto.

Final, 15 vueltas: 1° Raúl Muñiz (La Plata) 12m 16s 14/100 a 111,848 kms/hora; 2° Roberto Perono (Lanús) 12m 17s 62; 3° Oscar Pereyra (La Plata) 12m 23s 44; 4° César Pérez Petit (Bernal) 12m 24s 48; 5° Walter Jujovic (Villa Domínico); 6° Enrique Cortiñas (Quilmes); 7° Ricardo Francisconi (Quilmes).

Campeonato: Pereyra, 34 puntos; Perono, 30; Muñiz, 20; Piccini, 15; Genoud, Pérez Petit y Charly, 10 puntos.

(Informe de Carlos R. Varela)

Vuelve a la actividad el Auto Club Pontevedra con el...

AUTODROMO PANORAMICO PONTEVEDRA

El pasado 12 de abril se inauguró con competencias de Fórmula 07, Fórmula 5 y Mini-Midget, el "Autódromo Panorámico Pontevedra". Escenario que en años anteriores fuera conocido con el nombre de Auto Parque Colón y que durante muchas temporadas fuera utilizado por diversas categorías bonaerenses. Luego de un paréntesis sin actividad, la nueva Comisión del Auto Club Pontevedra, que preside Juan Carlos Tardito, puso manos a la obra a fin de reflotar el autódromo.

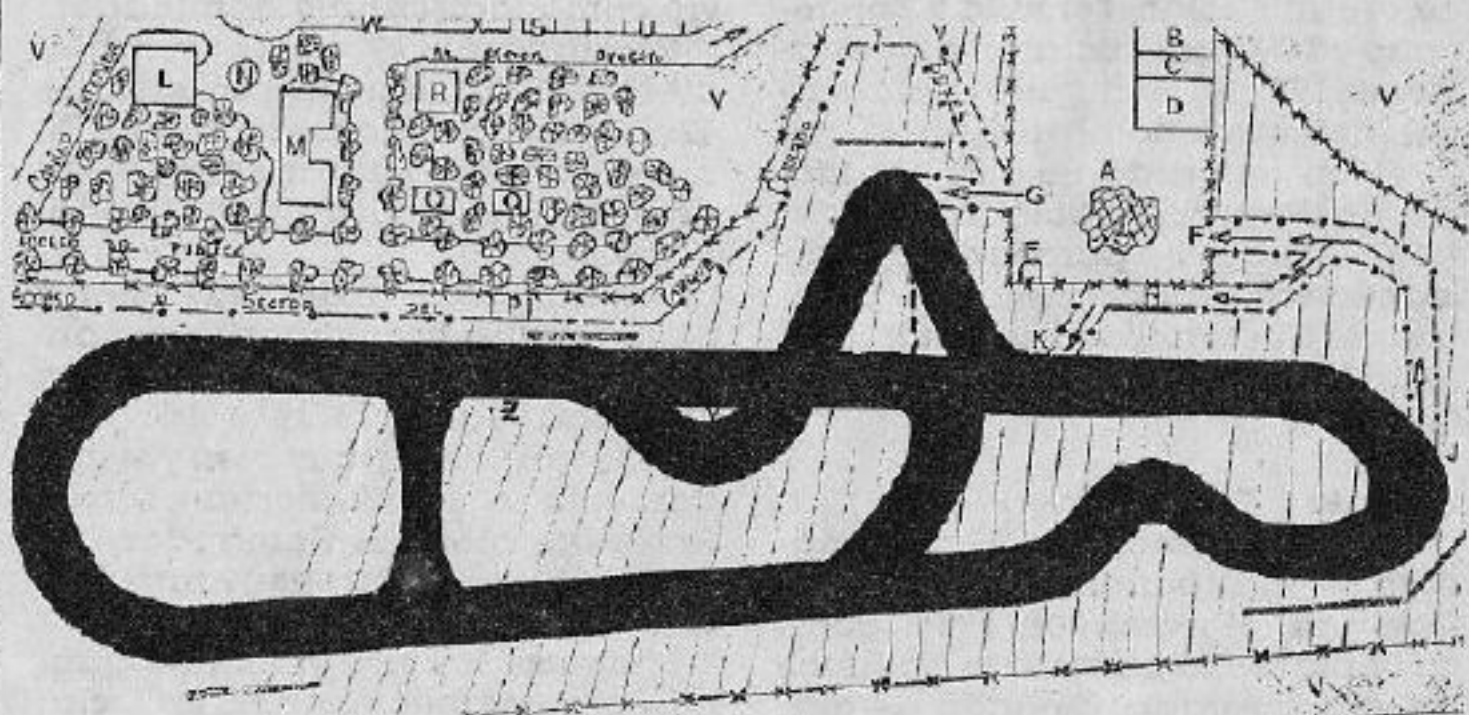
Los trabajos allí realizados fueron los siguientes: entoscamiento total del trazado con mezcla calcárea y compuestos químicos especiales a fin de solidificar el piso (de tierra) para brindar mayor seguridad. Se construyó un palco de transmisión de planta baja y dos pisos, para oficina de prensa, relator y cronometristas y prensa en general.

El perímetro del circuito es de 1.599,59 metros con 16 de ancho en las

rectas, ampliando su medida en las zonas de giro o radios trabados. El trazado permite nueve variantes de circuitos, más que suficientes para albergar a categorías como Fórmula IES 3 CV, T.C. Bonaerense, T.C. Regional, T.C. del Oeste, Auto Cross, entre otras.

Para el público las comodidades son inmejorables, ya que cuenta con frondosa arboleda, parrillas, sanitarios con duchas, pileta de natación, y para los pilotos que necesitan reparar sus autos, un taller con todos los elementos necesarios, electricidad incluida.

Por último resta mencionar a Ernesto Juan Fartuszek, quien adquirió el predio de 32 hectáreas que ocupa este autódromo para que esta idea pudiera cristalizarse, y el secretario de Prensa del club, Alfredo Goldar, que tendrá además a su cargo los relatos de las competencias a través de la red interna de altavoces, con su equipo "Automanía".



850, TP Clase 2 y TC del NE en Posadas

QUIQUE URRUTIA EN EL ADIOS A LA TIERRA

Posadas, Mnes - No es que el bueno de Urrutia se despidiera de la tierra: es que él fue el principal protagonista de una jornada en el autódromo de paraje San Isidro, que quizá sea la última que se haya corrido ahí con el piso de tierra, ya que es un hecho su asfaltado.

La cosa fue el 5 de abril y ante una concurrencia de ocho mil personas, las que disfrutaron a pleno una jornada con los fierros, a través de las tres categorías misioneras: la 850 cc copada por los Fiat 600, la Clase 2 del Turismo Pista equipada técnicamente con su similar nacional y la folklórica y libre TC del Nordeste.

Gran expectativa había provocado además la presentación en nuestro medio de dos primerísimas figuras de jerarquía nacional, como lo son Jorge Guiral y Alberto Baldinelli, quienes corrieron con máquinas misioneras en la Clase 2. En total hubo 54 autos de las tres categorías.

Categoría 850 - Guillermo Badaracco y Carlos Okulovich ganaron las series y no defraudaron el interés del público por verlos frente a frente en la final, donde produjeron una reñidísima lucha, resuelta a favor del campeón. Gratificante el ascenso de nuevos valores, que ocuparon los puestos restantes del marcador.

Final: 1° Guillermo Badaracco (Eldorado) 17m 02s 65/100 a 95,047 kms/hora; 2° Carlos Okulovich (Oberá) 17m 03s 09; 3° Mario C. Rudakow (Posadas) 17m 25s 42; 4° Gerardo Reckziegel, 5° Jorge Yakinchuk, 6° Raúl de la Peña.

Turismo Pista, Clase 2 - Fue el plato fuerte de la jornada. De acuerdo a los entrenamientos del sábado, los locales Urrutia, Kruse y Raúl Badaracco, junto a los "extranjeros" Guiral y Baldinelli serían los protagonistas del domingo. Lamentablemente a Baldinelli se le corre el chavetero del árbol de levas en la serie y queda fuera de la punta en la grilla. Las baterías las ganan Urrutia y Badaracco.

En la final la lucha entre Quique Urrutia y Guiral fue apoteótica en casi todo el transcurso, peleando al centímetro. Pero en la última vuelta, Guiral se juega para superar al obereño y lo toca; para no golpearlo fiero, frena en demasía y entra en trompo perdiendo todo lo hecho hasta ahí. Juritsch, que no venía muy lejos, se hace del segundo lugar, a tres segundos del ganador.

Final: 1° Enrique Urrutia (Oberá) 16m 35s 13/100 a 97,675 kms/hora; 2° Hugo Juritsch (Posadas) 16m 38s 98; 3° Raúl Badaracco (Eldorado) 16m 41s 31; 4° Federico Kruse (Wanda) 16m 41s 60; 5°



Quique Urrutia puntea seguido por Guiral (16), por afuera Raúl Badaracco y más atrás Juritsch. Una carrera memorable (Foto cortesía El Territorio, de Posadas)

José Luis García (XX) 16m 54s 67 y 6° Jorge Guiral (Buenos Aires) 16m 54s 97.

TC del Nordeste - Ganaron las series Adolfo Mender y Heno Klein. En la final el héroe fue el campeón de 1987, Miguel Pastori, que largando muy de atrás pasó gente a rolete, hasta que la pinchadura de un neumático frenó una carrera inolvidable para muchos. Ganó Mender con un auto que había llegado para el directamente de Buenos Aires el viernes. Al llegar a la verificación técnica resultó que la máquina de Mender, un correctísimo piloto fuera y dentro de la pista, tenían unos pernos que no se ajustan a nuestro reglamento, por lo que debió ser desclasificado. Dura lex, sed lex.

Esto posibilitó el triunfo de Oscar Horrisberger, un viejo batallador que por primera vez gana en la categoría.

Final: 1° Oscar Horrisberger, 21m 36s 11/100 a un promedio de 106,254 kms/hora. 2° Carlos Lépori, 21m 56s 24; 3° Jorge Hasan, 22m 10s 93; 4° Harry Anderson, 5° Mariano Socziuk y 6° Germán Rocabert.

(Informe de Rubichá Guazú)

Karting en Cdte. Luis Piedrabuena

MAYESTE, ATROPELLADOR

Río Gallegos, SC - El 29 de marzo hubo karting por el campeonato santacruceño; fue la tercera fecha, realizada en un circuito callejero de Comandante Luis Piedrabuena, localidad ubicada 180 kms al norte de esta ciudad, sobre la ría del Santa Cruz. La organización fue de la Peña Automovilística Kart Pie, con la fiscalización del Club de Pilotos de Kart.

Se realizaron dos series. En la primera se impuso Gustavo Luques, el representante local; en la segunda el galleguino Giorgio Micheleto.

Fue precisamente Mi-

cheleto quien tomó la punta en la final, seguido por Luques, Marcelo Castro, Risetti y Héctor Mayeste, sobrino éste del piloto que participa en TC 2000 nacional. Pero poco le duró la alegría a Giorgio, ya que un trompo lo relegó prematuramente. Luques quedó en la vanguardia y la nota emotiva la dio Mayeste, al ir superando uno a uno a quienes lo precedían y a Luques en forma brillante en la curva anterior a la largada. Así, atropellando, el galleguino se quedó con la victoria.

Final: 1° Héctor Mayeste (Panther-RF/Río

Gallegos, SC); 2° Gustavo Luques (Vara-Parilla/Cte. L. Piedrabuena, SC); 3° Marcelo Castro (Vara-Parilla/Comodoro Rivadavia, Chub.); 4° Roberto Curuchet (Track-Topcio/Río Gallegos, SC); 5° Giorgio Micheleto (Vara-RF/Río Gallegos); 6° Carlos Risetti (Vara-RF/Río Gallegos) y 7° Roberto Moreno (Panther-RF/Río Gallegos).

Cabe destacar que concurre a la competencia y entregó los premios, la Intendente de Cte. Luis Piedrabuena, D^a Ester Crespo de Riera, quien fue secundada por el concejal Martínez, ex corredor de Turismo Nacional.



Héctor Mayeste, brillante ganador en Luis Piedrabuena.

(Informe de Rafael Cardoqui)

TC del Sudeste en Mar del Plata

RAMOS Y GARCIA BLANCO

Mar del Plata, BA - Se disputó el 5 de abril la segunda fecha del campeonato zonal de las categorías TC del Sudeste en sus clases "B" y "SP". La tenida fue en el autódromo de Mar del Plata adonde concurre una gran cantidad de público. En ambas categorías se corrieron dos series, realizándose las finales a 18 y 15 vueltas respectivamente.

En la Clase "B" Eduardo Ramos y Luis Troglia fueron los triunfadores en las series. En la final se impuso Ramos, de acuerdo a este detalle:

Final, Clase "B": 1°

Eduardo Ramos (Peugeot/Mechongué) 16m 41s 11/100 a 114,892 kms/hora de promedio. 2° Antonio Brion (Peugeot/Mar del Plata) 16m 46s 41; 3° Luis Troglia (Peugeot/Balcarce) 16m 49s 84; 4° Alejandro Panunzio (Peugeot/Mar del Plata); 5° Hugo Luenzo (Peugeot/Mar del Plata) y 6° Juan Morelli (Peugeot/Mar del Plata).

En la clase "SP" Pedro Pallini y Adolfo Garrido ganaron las baterías clasificatorias. La final arrojó este resultado:

Final Clase "SP": 1° Eduardo García Blanco

(Chevrolet/Mar del Plata) 14m 09s 30; a 112,857 kms/hora. 2° Antonio Carrara (Torino/XX) 14m 23s 10; 3° José Di Vincenzo (Chevrolet/Mar del Plata) 14m 35s 02; 4° Raúl Chabert (Dodge/XX); 5° Jorge Salvi (Torino/XX) y 6° Juan García (Ford/XX).

(Informe y foto de Raúl Fernández)



Eduardo Ramos, vencedor en Clase "B", cruza la raya de sentencia.

Tercera fecha del Bonaerense de Rally

FIN DE SEMANA EN CHASCÓMUS

Este fin de semana (sábado 25 y domingo 26) continuará la realización del Campeonato Bonaerense de Rally, con la tercera fecha, el 2º Rally de Chascómus, el que será organizado por la Asociación Turismo Provincial junto con el Club de Leones local y el auspicio de la Municipalidad de dicha ciudad.

La carrera presentará innovaciones con respecto a anteriores pruebas, de acuerdo con las nuevas disposiciones de CECA tendientes a mejorar la seguridad. Serán pruebas clasificatorias más cortas, pero en mayor cantidad. Así, los primeros, tradicionalmente en la provincia de Buenos Aires en número de nueve, han sido llevados a 14. El sábado se hará la primera etapa, con 4 PP. CC. alrededor de la laguna y 38 km en total. El domi-

go habrá 10 PP. CC. totalizando 248 kms, por lo que el recorrido total será de 286 km a los que se suman los enlaces.

La primera etapa (sábado) comienza a las 14 horas; la segunda (domingo) a las 10 de la mañana.

Se estima que participará un centenar de autos de las cinco clases participantes: las 3, 2 y 1 (similares en reglamento a las equivalentes nacionales); la 5 para autos no homologados en Argentina y la 8 para autos de hasta 850 cm³.



Batistesa-Liberatore, de La Plata, uno de los Gacel veloces del provincial

Rally de Villa Allende

HUGO ROSSO, GANADOR DE LA GENERAL

Lamentablemente no nos ha llegado —una vez más, hecho que intentaremos corregir en el futuro— la nota correspondiente a la realización del 1er. Rally de Villa Allende, fecha inicial del importante zonal cordobés de la especialidad, el que contó con la adhesión de 90 inscriptos en sus cuatro clases.

La carrera se realizó entre los días 28 y 29 de marzo y tuvo como ganadores a **Hugo Rosso (Fiat SE 1.5)** en la clase 2 y en la general; a **Gabriel Rates (Fiat 125 B)** en la clase 3; a **Norberto Gianré (Fiat 147 CL)** en la 1 y a **Ramón Rouco (Fiat 600)** en la clase 4, hasta 850 cm³.

Aparte de la victoria del campeón argentino 1985 de Clase 1, ahora con una máquina de mayor cilindrada, habrá que destacar lo curioso del hecho de Gabriel Rates corriendo con una berlina Fiat y la excepcional labor de Gianré,

quien con un pequeño 147 anduvo siempre mezclado entre los primeros, consiguiendo al final un sensacional 4º puesto en la general, sobre 40 autos arribados. Eso al menos es lo que surge de la lectura del libro de cómputos que nos remitiera ACRYR, organizador del certamen, y que es el único elemento de juicio para evaluar la prueba.

Esta fue la clasificación final:

1º **Hugo Rosso-Andrés Bravo (Cl 2-Fiat SE 1.5/Córdoba)** 1h 30m 30s a 64, 210 km/hora; 2º **De Giovanni-Ellera (Cl 2-Fiat SE 1.5/Córdoba)** 1h 32m 39s; 3º **Rates-Schroeder (Cl 3-Fiat 125 B/Córdoba)** 1h 33m 49s; 4º **Gianré-Argüello (Cl 1-Fiat 147 cl/Córdoba)** 1h 34 m 39s; 5º **Ilari-Piazzano (Cl 2-Renault 12/Jesús María)** 1h 38m 17s; 6º **Lagarez-Seculini (Cl 2-Renault 12/Villa Allende)** 1h 38m 44s; 7º **Torre-Klus (Cl 1-Fiat 128/Villa Carlos Paz)**

1h 40m 26s; 8º **Cantón-López Piccione (Cl 2-Renault 12/Río Ceballos)** 1h 41m 32s; 9º **Vargas-Rodríguez (Cl 3-Peugeot 504/Córdoba)** 1h 42m 08s; 10º **Velázquez-Salusso (Cl 1-Fiat 128/Villa Carlos Paz)** 1h 42m 41s.

11º **Ortiz-Toledo (Cl 2-Renault 12/Córdoba)** 1h 42m 49s; 12º **Benedetti-Müller (Cl 1-Daihatsu Charade/Río Ceballos)** 1h 43m 10s; 13º **Basavilbaso-Pippi (Cl 3-Fiat 125/Córdoba)** 1h 43m 31s; 14º **Machado-Goy (Cl 1-Fiat 128/Corralito)** 1h 43m 50s; 15º **Gómez-Spillman (Cl 1-Fiat 128/La Calera)** 1h 44m 53s; 16º **Mauvecin-Avaro (Cl 2-Renault 12/Villa Allende)** 1h 47m 01s; 17º **Rouco-Debernardo (Cl 4-Fiat 600/Córdoba)** 1h 47m 04s; 18º **Espina-Ostaschinski (Cl 2-Renault 12/Córdoba)** 1h 47m 18s; 19º **Ventura-Beltramo (Cl 4-Fiat 600/Córdoba)** 1h 47m 48s.

Se clasificaron otros 19 binomios.



Plácido Turrina, navegado por Carreira Neto, ganó el rally con este Fiat 600, tras estar siempre en los puestos de vanguardia (Foto Miguelángel)

El Renault de "Michelin" cae tras un salto. Con Pérez fueron segundos en la carrera de ruta y ganaron la fecha inicial de Rauch.



Promocional 850 del Centro de Buenos Aires

NUEVAS AUTORIDADES

Olavarría, BA El 12 de marzo pasado se desarrolló en la sede del AMCO la Asamblea Anual Ordinaria de la Asociación de Pilotos de Promocional 850, tras la cual la Comisión Directiva de la entidad quedó conformada así:

Presidente, Eduardo Hernando; **vicepresidente**, Carlos Emiliozzi; **secretario**, José E. Vigo; **prosecretario**, Ricardo García; **tesorero**, Julio A. Bais; **protesorero**, Raúl Etcheo; **vocales titulares**, Guillermo Falabella, Luis Pennacchioni, Marcelo Jurio, Raúl Boucigüez, Julio Galardo y Hugo Rodríguez; **vocales suplentes**, Mateo Amanzi,

Luis Dómima, Walter Manetti (p), Julio Cuatrochío, Emilio Parisi, Anibal Danesa, Juan C. Hiriart ("Michelin") y José Luis Bibiloni. Como secretario administrativo fue designado Ricardo Cachero.

También se dio a conocer el calendario en las primeras carreras del año. A las ya disputadas de Rauch y el Rally de Olavarría, siguen ahora las de Chillar, el 26 de abril, y Azul, el 10 de mayo.

Por otra parte queremos subsanar una omisión en la nota con que cubrimos el rally antedicho: la publicación de las fotos

de los dos primeros.

En cuanto a las **posiciones del campeonato**, quedaron así: "Michelin": 39,50 puntos; Turrina: 32; Amanzi: 20,75; Vázquez y Jurio: 18; C. Emiliozzi: 17,50; Manetti: 16 y Boucigüez: 15 puntos en los primeros lugares.



CARLOS QUINTIAL AUTOMOTORES

MECANICA INTEGRAL

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ENCENDIDO - CARBURACION
NACIONALES E IMPORTADOS

MONROE 826 - Capital Tel.: 781-3125

TARJETAS
DE CREDITOS

Servicio especializado
Repuestos

Alfa Romeo



Afinación de motor
con Instrumental WEBER

Av. Monroe 2325 - 1428 - Capital 784-9136

Envios a
todo el país

ARMADO Y FABRICACION
EXCLUSIVA DE KIT

MERCEDES BENZ - LOTUS - ALFA ROMEO
MG Y ARENEROS

SEGURIDAD DE ENTREGA
CONOZCA NUESTRA FABRICA
VEA ARMAR SU COCHE DEPORTIVO
CON MECANICA Y COLOR A SU GUSTO



ENVIOS AL
INTERIOR

Av. San Martín 5594 Capital Federal Tel.: 53-9911

★
MOTOS

★ Killer ★

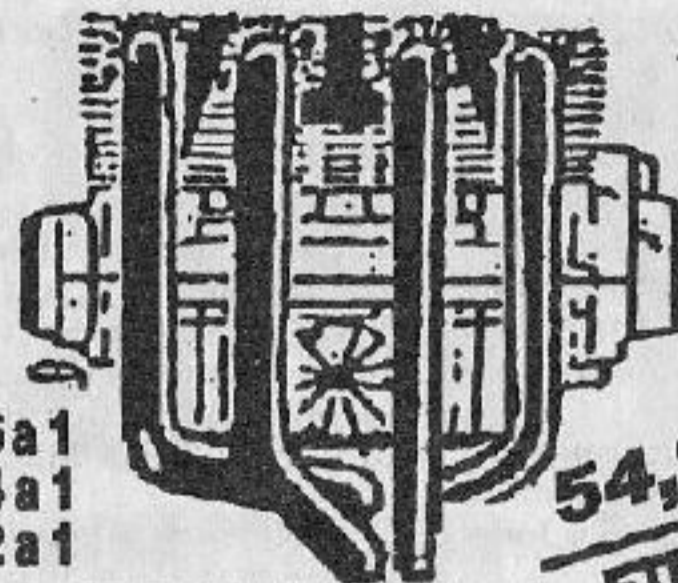
★
MOTOS

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes
y Silenciadores *Ninja*

Totalmente fabricados en duro aluminio.

1 año de garantía escrita

También Mod.
2 tiempos



Tarjetas
de Crédito

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

Tarjetas de Crédito

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



S.R.L.

COMPANIA RECTIFICADORA ARGENTINA

ESTABLECIMIENTO MECANICO
DE RECTIFICACION DE MOTORES
DIESEL Y NAFTEROS

LAS HERAS 1740
FLORIDA
Tel. 797-3312

TELEFRANK

Mecánico Esp. Land Rover

Land Rover Ltd



Mecánica Integral
Repuestos

Envios al interior

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

Escapes VERTIGO



Garantía 12 meses

Equipos
Especiales

Atención a Talleristas
Colocación en el acto

Av. de los Constituyentes 3618 Capital Tel. 571-6489

Av. Narca 3524 Capital Tel. 50-0380

Olaya 1044 - Capital

BFGoodrich Radial TA

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

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



NEUMASUR

Australia 1160

Teléfono:

28-1017/0556/0993

Capital

MONZA SUR

H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora

NEUMAWARNES

Warnes 899
Capital

Blasco y Asociados tel: 761-1589

Karting en Balcarce

PETERSEN ESTRENO KARTODROMO

Mar del Plata, BA - El piloto marplatense Carlos Petersen sumó su segundo triunfo consecutivo el 5 de abril, al inaugurarse el kartódromo inserto en el autódromo Juan Manuel Fangio, de Sierra La Barrosa, en las cercanías de la ciudad de Balcarce. La prueba correspondió a la tercera fecha del campeonato zonal de Karting 125 cc monomarca Zanella sin caja de velocidades.

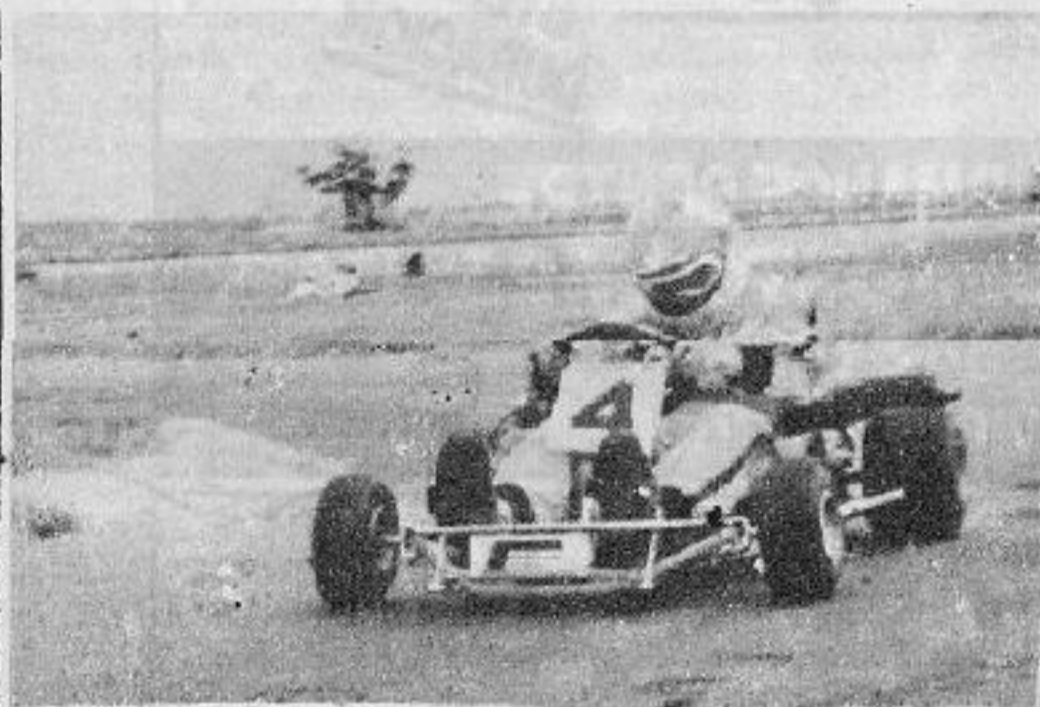
Unas mil personas presenciaron el espectáculo consistente en tres series de diez vueltas cada una, ganadas por Jorge

Infantino, Rolando Gorrini (quien debutará próximamente en FRA con un flamante Crespi) y el mismo Petersen.

En la final, a 20 vueltas, se registró este resultado:

1° Carlos Petersen (Vara/Mar del Plata); 2° Rolando Gorrini (Panther/Mar del Plata); 3° José Ciantini (Tiger/Balcarce); 4° Jorge Aróstegui (Tiger/Tandil); 5° Jorge Infantino (Panther/Balcarce) y 6° Rubén Román (Tiger/Mar del Plata).

(Informe y foto de Raúl Fernández)



Petersen evolucionando sobre el flamante kartódromo construido en el circuito balcarceño, donde logró un nuevo triunfo del torneo zonal.

En Luján se presentó un equipo

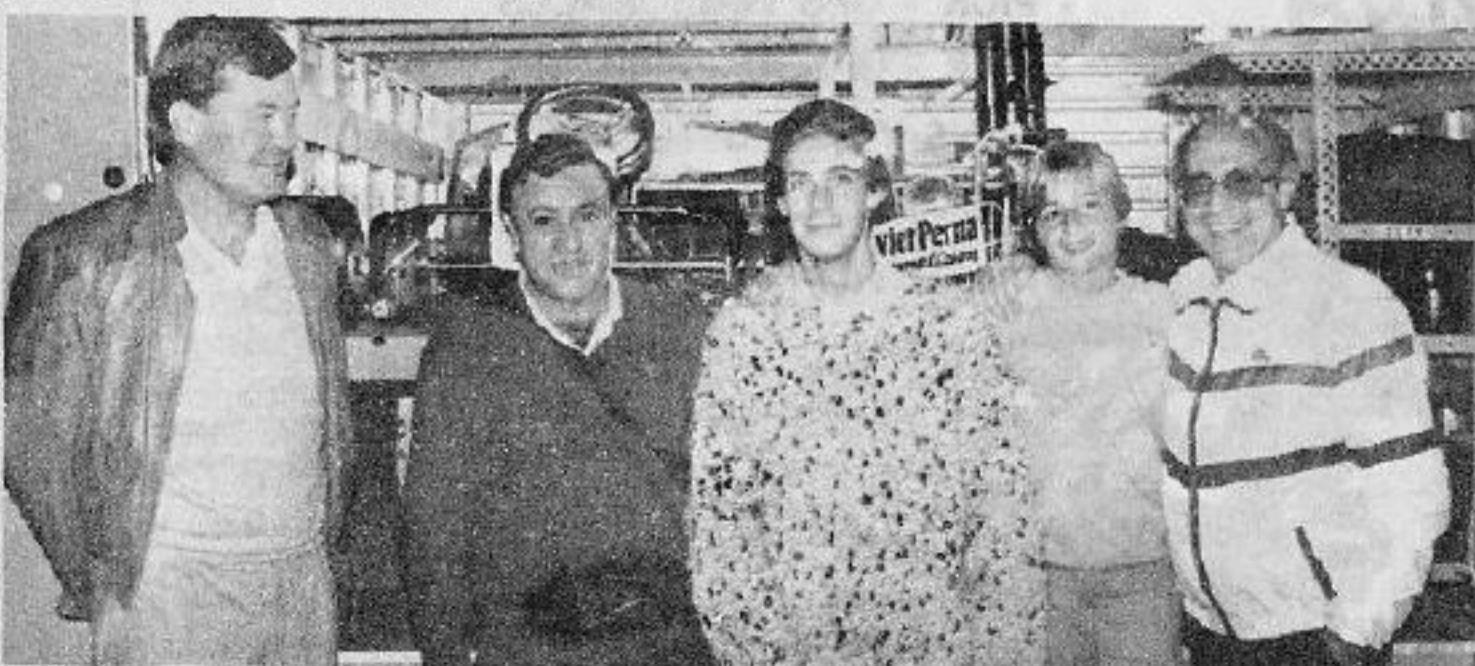
JAVIER PERNA COMPETICION

El pasado viernes 10 de abril, en las instalaciones del restaurante "Las Casuarinas", asistimos a la presentación de un equipo de competición que representará a la ciudad de Luján (Pcia. de Bs.As.) en las competencias de Karting Promocional 125 cm³ Standard A.P.K.P.

El team en cuestión es liderado por Javier Perna, kartista de tan sólo 13 años y actual crédito de Luján. Contará para esta temporada con dos chasis Dap equipados con motor Zanella 125 cm³ preparados por Roberto Martini. El segundo piloto del equipo es Diego Rodríguez, de 15 años, con iguales ele-

mentos que los de Perna. Y como es de imaginarse no podían estar ausentes los padres de los chicos, Guillermo Perna y el conocido "cantor" Nino Rodríguez que tendrán a su cargo la atención en carrera de sus respectivos hijos.

Se podría decir que todos los grandes hombres del automovilismo de Luján de todas las épocas y de las más diversas categorías se hicieron presentes, destacándose Eduardo Bouvier (presidente de la Asociación Pilotos Fórmula Cuatro). Casi 200 invitados testimoniaron el apoyo a este grupo que seguramente habrá de representarlos muy bien.



El equipo en pleno, Roberto Martini, Guillermo Perna, Diego Rodríguez, Javier Perna y Nino Rodríguez, junto al impecable taller reciente.

Enduro en Neuquén

JOSE LUIS GONZALEZ, TRIUNFADOR EN SENIOR

Centenario, Nq.- Con un parque de 25 máquinas se llevó a cabo el 5 de abril —una espléndida jornada— la segunda fecha del campeonato regional de Moto Enduro del Comahue, en el circuito El Alpatocal, de la ciudad de Neuquén. La carrera contó con la organización del Club de Enduro y Rescate del Neuquén y la fiscalización de la Federación Regional N° 5 de la FAM.

En la categoría Senior se disputaron 4 vueltas, en la Junior 3 y en la Promocional, 2. Según lo visto y lo relatado por los propios pilotos, el recorrido exigió esfuerzos casi sobrehumanos en muchos puntos de las competencias.

En Senior, la victoria fue para José Luis González, quien es el hermano del ganador de la carrera de apertura, disputada en sus pagos de San Martín de los Andes. En Junior venció el local Darío Fanello, en tanto en Promocional Raúl Páez (con Zanella, y también de Neuquén) fue el mejor.

Estas fueron las clasificaciones

en las dos categorías principales:

Senior: 1° José Luis González (Suzuki 125/San Martín de los Andes, Nq.) 2h10m52s; 2° Kiko Imaz (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h18m09s; 3° Marcio López Jové (Honda CR 250/Neuquén) 2m18s34; 4° Abdomen Gutiérrez (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h25m07s; 5° J. Martínez Pérez (Yamaha 250/Bariloche); 6° Raúl Saiz (Yamaha 250/Grat. Roca, RN).
Campeonato (dos fechas): Gutiérrez, 28 puntos; F. González, 23; J.L. González, 23; Martínez Pérez, 22; López Jové, 22 puntos.

Junior: 1° Darío Fanello (Kawasaki 250/Neuquén) 1h52m59s; 2° Oscar Allende (Yamaha 250/Neuquén) 1h56m23s; 3° Gabriel Luna (Kawasaki 250/Neuquén) 1h56m55s; 4° Héctor Miguel (Yamaha/Neuquén) 1h57m34s y 5° Gerardo Reiter (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h00m51s. Campeonato: Reiter, 34 puntos; Allende, 30; Miguel, Luna, 28 y Fanello, 27 puntos.

(Informe de Adrián Enghelmayer)

FORMULA LABOULAYENSE

Según nos anuncia nuestro amigo, el Negro Héctor Soria, la Fórmula Laboulayense fiscalizada por el Automoto Club Ricardo Risali de la ciudad del sur cordobés, ha iniciado su calendario 1987 el domingo pasado, en Rufino.

El torneo de este año proseguirá de acuerdo al siguiente programa: 3 de mayo, en Huinca Renanco (Cba.); 7 de junio, en Amenabar (SF); 9 de julio, en Arias (Cba.); 9 de agosto, en Piedritas (BA); 6 de septiembre, en La Carlota (Cha.); 11 de octubre, nuevamente en Amenabar y por último el 8 de noviembre, en Laboulaye. En total ocho carreras para esta categoría de monoplazas propulsadas por motores Renault 850, que corren en pistas de tierra.

DOS ACLARACIONES

Una, más que aclaración, es una Fe de Errata: en la nota de motociclismo del nocturno de velocidad en Suardi, (página 41 de CORSA N° 1084), el epígrafe de la primera foto reza: "El veterano Norberto Franck.", cuando obviamente es Norberto Gatti. Por otra parte Franck, otro buen motociclista de la zona, tiene por nombre de pila, Carlos.

Otra aclaración nos es pedida por las autoridades de la Federación Regional N° 1 del Automovilismo Deportivo, en el sentido de que las competencias que se realizan para Autocross en el Predio Ferriá Recoleta, no están autorizadas por la Federación, por no contar los organizadores con disposiciones mínimas de seguridad. Esto fue generado por la publicación en nuestro N° 1083 en esta misma sección.

Fórmula Uno Pampeana

COMIENZA EL CAMPEONATO

El 3 de mayo próximo comenzará la temporada de Fórmula Uno en el autódromo de Santa Rosa, en La Pampa, junto a la Fórmula Renault y Promocional 850 cm³. El sábado previo se harán las pruebas clasificatorias, y el domingo la final comenzará a las 13.00, debiendo girar en 20 oportunidades.

El ranking para el corriente año de la Fórmula Uno Pampeana es el siguiente: 1, Orlando Sotro (Bs.As.); 2, Jorge Scuteri (Bs.As.); 3, Hugo Caviglia, (Bs.As.); 4, Norberto Pauloni (Bs.As.); 5, Juan C. Castiglia (Bs.As.); 6, Rubén Cáceres (Río Negro); 7, Heraldo Medrano (Bs.As.); 8, Carlos

Keibavcic (Río Negro); 9, Jorge Ter-nengo (Rafaela); 10, René Dossio (La Pampa); 11, Miguel A. Mercado (Bs.As.); 12, Enzo Sala (Las Rosas); 14, José Talamona (Bs.As.); 15, José Saravia (La Pampa); 16, Angel Bruno (Bs.As.); 17, Mario Agüero (Bs.As.); 18, Néstor Echavarrí (Neuquén); 19, Roberto Rodal (Bs.As.); 20, José Alvarez (Bs.As.); 21, Néstor R. Merlo (Bs.As.); 22, Mario Redondo (Bs.As.); 23, Horacio Pacheco (La Pampa); 24, Carlos Genovese (Bs.As.); 25, Miguel Sabatoni (La Pampa); 26, Emilio Simolai (Neuquén); 27, Jorge Sopranzetti (Rosario); 28, Horacio Bruno (La Pampa).



- 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 • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

- 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. Bs. As. (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



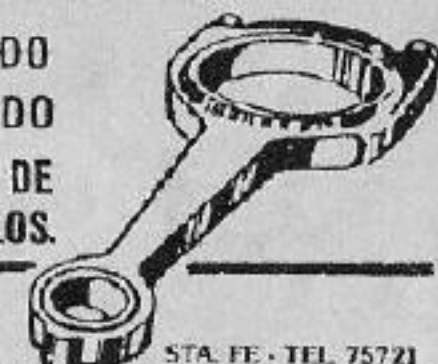
bielas de competición

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

OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856, VILLA CONSTITUCION.

STA. FE - TEL. 75721



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

CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS

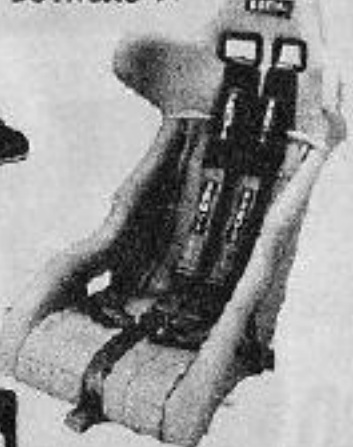
CAPUCHAS

BUZOS

CASCOS

BOTAS

BUTACAS



- Goma
- Cuero

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

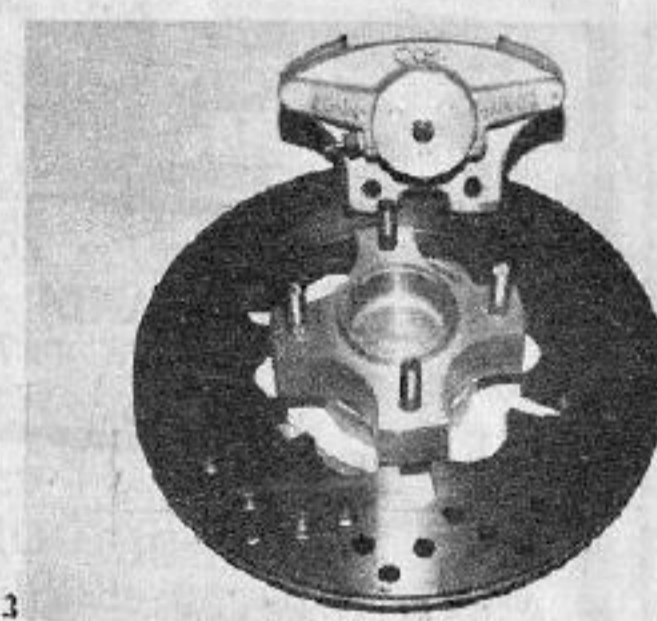
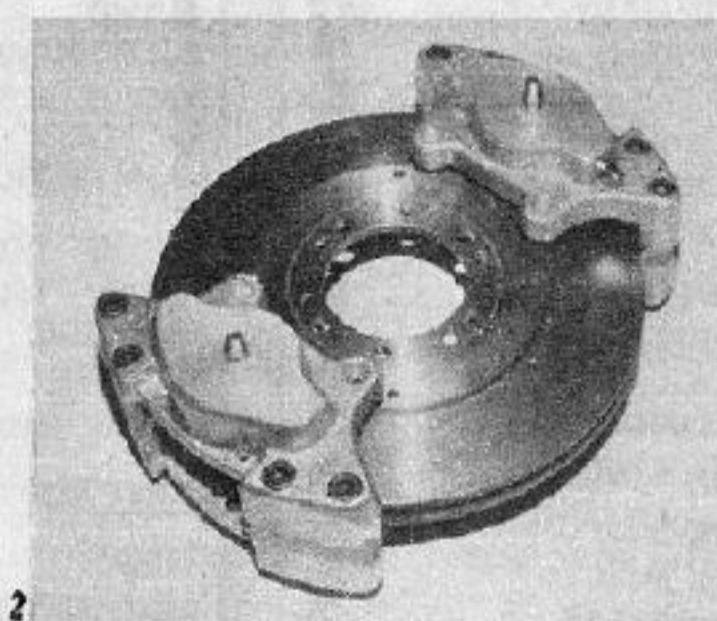
Fabrica y distribuye:

PROVA

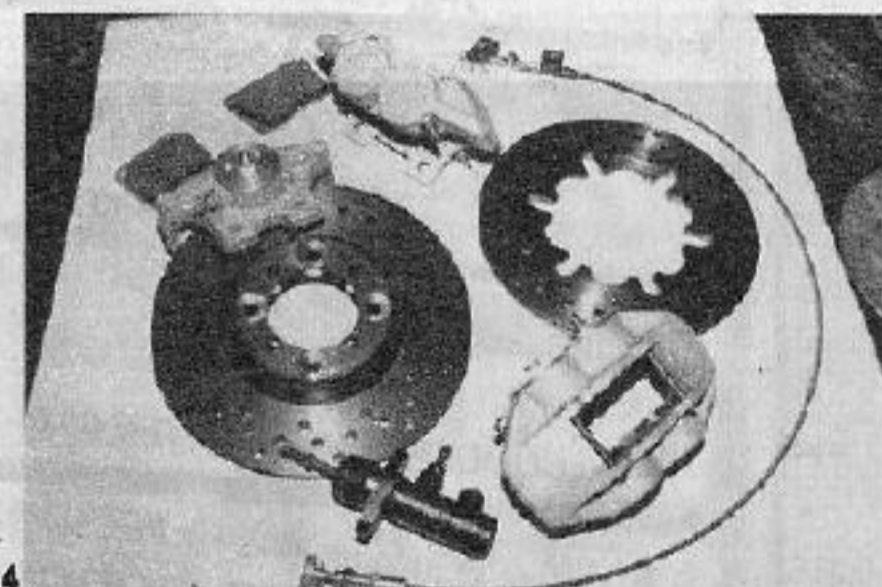
A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL. 553-4071

JOSE LUIS POZZI, sus equipos de frenos a disco, y sus razones...

"NO ME GUSTA EL DESENFRENO"



1- "Nino" Pozzi en su escritorio, junto a los frenos de F-3. 2- El nuevo equipo para TC 2000, con disco ventilado, flotante y doble calíper. 3- Disco flotante para F.R.A., con maza de nuevo diseño para favorecer el montaje. 4- Despiece del sistema para F-3 Sudamericana, se aprecian las pastillas, calipers de dos y cuatro pistones, discos, bomba y comando del sistema.



Hay mucha gente que dentro del automovilismo se dedica a desarrollar elementos especiales para competición. No obstante eso, el rubro frenos a veces aparece algo postergado, quizá porque los constructores de autos de competición dejan el desarrollo de los mismos a criterio de cada piloto.

José Luis Pozzi ha dedicado sus mayores esfuerzos a la experimentación sobre equipos de frenos, que actualmente están montados en gran cantidad de autos de categorías zonales y nacionales.

"Afortunadamente, tengo mucho trabajo, desarrollos nuevos de varios equipos y muchos pedidos de los pilotos que siempre se quieren renovar al comienzo de la temporada. Para Turismo Competición 2000 ya está terminado el nuevo sistema de disco ventilado flotante para el tren delantero, con doble calíper por rueda, que será utilizado por Zampa, Serafini, Varela, Monguzzi y Raies. El calíper es de nueva aleación cuyos componentes principales son aluminio, cobre y magnesio. También desarrollamos nuevas bombas de mayor caudal fabricadas en fundición y sin válvula, de corto recorrido. Esto siempre referido al tren delantero. El sistema funciona muy bien con pastillas de origen francés, para alta temperatura, que se usan habitualmente para Fórmula Tres y en el Turismo Europeo."

El ejercicio de la jefatura del Departamento de Ingeniería de Aplicaciones de Fric-Rot, el trabajo en el taller del pasaje Carbone de Rosario, donde se construyen los equipos de frenos, junto a sus colaboradores Salvador Maraglitano y Jorge Ramos, y su familia, compuesta por Stella, Romina y Luciana (esposa e hijas, respectivamente), le ocupan todo el tiempo a este oriundo de Cañada de Gómez. Obviamente, "Nino" no desperdicia los minutos...

"El disco flotante tiene ventajas. Favorece el despegue de la pastilla y ejerce un esfuerzo menor sobre la punta de eje. Para el Fórmula Renault desarrollamos un nuevo conjunto para el tren delantero, donde aplicamos el disco flotante junto a un nuevo calíper más liviano que el del equipo anterior. Para favorecer el montaje del disco hicimos una maza de nuevo diseño: los frenos traseros tendrán el mismo calíper, pero con un disco de mayor diámetro. Todas estas innovaciones serán probadas por Oscar Palmero, Mario Riva, Miguel Angel Alisi y Miguel Etchegaray, aunque por supuesto estarán disponibles para quien las quiera."

Desde el debut de los frenos Pozzi en el automovilismo nacional, producido en 1979 por Néstor López en la Fórmula 4 con el auto de "Chiche" Andreetta y que culminó con un triunfo, fueron muchos los usuarios que se inclinaron por sus productos. Víctor Rosso fue el primer

campeón que los utilizó, en 1980, y luego también llegaron al título Carlos Lauricella, Roberto Urretavizcaya y Miguel Angel Etchegaray.

Desde aquella época hasta la actualidad, gran cantidad de equipos de frenos han salido de su taller, pero indudablemente el gran reconocimiento que Pozzi ha tenido ha sido la confianza de Guillermo Maldonado para que su Berta-VW sea equipado con su tecnología.

"Las mayores innovaciones están en los equipos para la Fórmula Dos Sudamericana. Hemos hecho nuevos calipers de cuatro pistones, con pastilla de mayor superficie de frenado. Utilizamos las Ferodo en los circuitos del tipo callejero y las de fabricación propia en los trazados rápidos. El calíper tiene mayor poder frenante y es más liviano que el de antiguo diseño, ya que pesa unos cuatrocientos gramos menos. Los discos están construidos en un nuevo tipo de fundición nodular, todo esto para el tren delantero. Atrás usaremos los calipers de Fórmula Renault, que funcionan sin problemas."

Una de las grandes satisfacciones de Pozzi ha sido el triunfo de Maldonado en la competencia de Mar del Plata. "Yoyo" ha sido el primer usuario de la Fórmula Dos Sudamericana, sumándose Alberto Scarazzini, Enrique Benamo, Leonel Friedrich, Néstor Furlán, Fernando Crocero y Rafael Verna. También le han hecho un equipo al VW 1500 que

utilizara Rubén Luis Di Palma en TC 2000 y que posiblemente corra Maldonado en alguna carrera de esta temporada.

"A fines del año pasado también hicimos un equipo para TC 3 litros, que se utilizó en el Dodge de la Autopena Tapiales que utilizó Rubén Di Palma. Consta de un disco ventilado de gran diámetro y dos calipers por rueda. Está montado en ese auto por la amistad que me une con Luis, pero no nos podemos dedicar al TC porque no tenemos tiempo para atender todas las obligaciones, y en esa categoría hay muchas cosas para probar y hacer."

Si bien los frenos son su especialidad, José Luis "Nino" Pozzi también ha trabajado en el Depac de Fórmula Ford. Para ese auto se fabricó todo el equipo en fundición nodular, inclusive los calipers, tal como marca el reglamento de la categoría. Trabaja también asesorando a varios pilotos en suspensiones por intermedio de Fric-Rot, empresa en la cual trabaja y desde la que nació aquella famosa y polémica suspensión del auto con la que Zampa triunfó en su debut en el TC 2000.

Se llama José Luis... casi todos lo conocen por "Nino".

Los "para el carro" a muchos famosos, y lo comenta con toda naturalidad. A pesar de eso... no es ningún "desenfrenado".

CIRCUITO EL "PANORAMICO"



UNA VUELTA CON OYHANART

El "vasco" Jorge Oyhanart, ganador de la última competencia en Bahía Blanca, y que conquistara su primera victoria en el T.C. en el circuito donde se correrá -con algunas reformas- el venidero domingo, rememora esta victoria, explicando cómo manejó. ¿Lo acompañamos una vuelta?... "Al puente sobre la ruta 188, después de la largada, se llega en cuarta a 7.800 vueltas. A 200 metros de boxes se comienza a frenar, y una vez que se pasan éstos, se coloca primera para doblar a la derecha en ángulo recto y antes de la ese se coloca segunda, rebajando un cambio para doblar a la izquierda, siguiendo luego tirando marchas hasta arriba, siempre a 8.000 vueltas entre cambios, llegando a 8.500 casi al final de la recta de la ruta 7, pisando el freno 300 metros antes de la horquilla y colocando primera al comienzo de la misma y segunda a la salida, escalando cambios nuevamente; 200 metros antes de la rotonda se toca el freno y posteriormente se engancha la primera, doblando en esa velocidad para colocar la segunda sobre la ruta 188, casi sobre la línea de largada."

A la izquierda le ofrecemos el dibujo del nuevo trazado juninense, ahora de 7.875 metros, para que "siga" el manejo de Jorge Oyhanart, mientras que si escucha la carrera por "Carburando", los distintos números determinan los sectores del circuito por donde transitan los autos, para que usted viva la carrera metro a metro.

el próximo fin de semana

T.C. EN JUNIN

En el circuito "El Panorámico, de 7.875 metros, se llevará a cabo la quinta competencia del campeonato '87, organizada por el Auto Moto Club Junin y bajo la denominación "Premio 70° Aniversario del Diario La Verdad". "Carburando", por Radio Rivadavia, y "Campeones", por Radio El Mundo", irradiarán las alternativas y entretelones de esta competencia.

¿DESTRONARAN A "JOHNNY"?

Juan De Benedictis es el más veloz en el trazado juninense, ya que el 7 de setiembre de 1986 marcó el registro de 2m24s55/100 a 173.039 km/h, en el giro undécimo, mientras peleaba la punta a bordo de su Dodge con el Chevrolet de Emilio Satriano. Finalmente, un toque con dejó impreso el record de vuelta, recalificando que por entonces la medida de "El Panorámico" era de 6.949 metros.

CIRCUITO CON CAMBIOS

Luego de una inspección realizada en los primeros días de la semana anterior, y con la finalidad de acrecentar la seguridad, se resolvió extender el perímetro del circuito, llevándolo de 6.949 metros a 7.875. Esa diferencia de 926 metros está en el empalme de la ruta 188 con la ruta 7, que antes se tomaba directamente doblando a la izquierda. Ahora, en cambio, se dobla a la derecha inmediatamente después de boxes se recorre una pequeña "ese" y posteriormente se gira a la izquierda tomando la ruta 7.

HORARIOS

SABADO

14.00 a 19.00: Verificación técnica y administrativa en la Unidad Penitenciaria N° 13.
20.00: Clausura del parque cerrado.

DOMINGO

7.30: Apertura del parque cerrado.
8.30: Cierre de las rutas que componen el circuito.
9.30: Primera serie a 7 vueltas (55,125 km).
10.15: Segunda serie a 7 vueltas (55,125 km).
11.40: Final No Clasificados a 7 vueltas (55,125 km).
12.30: Final a 20 vueltas (157,500 km) con los mejores 38 autos clasificados en las series, largando en filas de a dos cada siete segundos.
NOTA: Si la cantidad de participantes supera los 76 se disputará una tercera serie, que se largará a las 10.50.

GANADORES EN EL PANORAMICO

Fecha	Ganador	Marca	Tiempo	Vtas.
23/10/83	Emilio Satriano	Chevrolet	52m49s79	21
21/10/84	Roberto Mouras	Dodge	54m52s56	22
30/06/85	Emilio Satriano	Chevrolet	55m03s75	22
17/11/85	Roberto Mouras	Dodge	51m51s97	21
7/09/86	Jorge Oyhanart	Ford	53m43s29	22

PARTICIPANTES

1 - Oscar Angraletti	Dodge	36 - Luis Hernández	Chevrolet	74 - Alberto Sabano	Dodge	117 - Francisco Yacono	Dodge
2 - Juan De Benedictis	Dodge	37 - Juan C. Bustos	Dodge	75 - José Palanza	Dodge	118 - Jorge Palanca	Dodge
3 - Oscar Castellanos	Dodge	38 - Osvaldo Lynn	Chevrolet	76 - Daniel Goyenscha	Dodge	119 - Julio Dolgiorgio	Chevrolet
4 - Osvaldo Morresi	Chevrolet	39 - Osvaldo Lippi	Dodge	77 - Enrique Sangüineti	Chevrolet	120 - Norberto Torre	Torino
5 - Jorge Oyhanart	Ford	40 - Rubén Bianco	Chevrolet	78 - Sergio Crovo	Torino	121 - Osvaldo Duarte	Chevrolet
6 - Emilio Satriano	Ford	41 - Francisco Pollano	Dodge	79 - Juan C. Lopez	Dodge	122 - Raúl Pérez	Dodge
7 - Pedro Douric	Chevrolet	42 - Néstor Apalla	Ford	80 - Juan Occhionero	Chevrolet	123 - Alberto Marelli	Torino
8 - Oscar Aventin	Dodge	43 - Eduardo Finocchio	Dodge	81 - Hugo Piccinini	Ford	124 - Antonio Bautista (h)	Chevrolet
9 - Mariano Calamante	Ford	44 - Juan Spinella	Ford	82 - Mario Segad	Chevrolet	125 - Natalio Caccia	Dodge
10 - Eduardo Marcos	Chevrolet	45 - Néstor Gardinali	Chevrolet	83 - Gonzalo De Guastada	Dodge	126 - César Padilla	Torino
11 - Roberto Mouras	Dodge	46 - José Malizia	Dodge	84 - Jürgen Nathan	Dodge	127 - Alberto Pignatelli	Ford
12 - José Prohaci	Dodge	47 - Hugo Colabelli	Dodge	85 - Carlos Lynn	Dodge	128 - Raúl Banegas	Dodge
14 - Juan Carlos Nesprías	Dodge	48 - Hugo Mazzonata	Dodge	86 - Rubén Salerno	Chevrolet	129 - Alberto De La Mata	Dodge
15 - Edgardo Caparón	Dodge	49 - Hector Patechiat	Dodge	87 - Oscar Alaux	Chevrolet	130 - Alberto Enri	Torino
16 - Esteban Fernandez	Ford	50 - Raimund Viglianco	Chevrolet	88 - Norberto Bressano	Ford	131 - José Dibenedetto	Dodge
17 - Antonio Aventin	Dodge	51 - Francisco Altuna	Dodge	89 - Carlos Aranzana	Dodge	132 - Roberto Santonocito	Dodge
18 - Julio Galgado	Dodge	52 - Rubén Gil Biceña	Dodge	90 - Edgardo Lavari	Chevrolet	133 - Roberto Batta	Dodge
19 - Robert Urelavzacya	Chevrolet	53 - Roque Miraldi	Chevrolet	91 - Aurelio Martínez	Dodge	134 - Oscar Fongia	Torino
20 - Carlos Sals	Ford	54 - Manuel Carelli	Torino	92 - Marco Alcaur	Dodge	135 - Jorge Reimonte	Chevrolet
21 - Oscar Spinella	Dodge	55 - Antonio Bautista	Chevrolet	93 - Julio Paulino	Chevrolet	136 - Rafael Canillo	Torino
22 - Marcelo Polinari	Chevrolet	56 - Vicente Peña	Dodge	94 - Rubén Daray	Dodge	137 - Eduardo Rodríguez	Ford
23 - Miguel Alauri	Dodge	57 - Hector Benito	Dodge	95 - Ramon Aldana	Dodge	138 - Roberto Caparelli	Chevrolet
24 - Gustavo Brescia	Dodge	58 - Rubén Muniz	Dodge	96 - Marcelo Gonzalez	Dodge	139 - Héctor Vallo	Dodge
25 - Carlos Nani	Chevrolet	59 - Roberto Zanardi	Dodge	97 - Carlos Caprie	Chevrolet	140 - Victor Moreno	Dodge
26 - José M. Romero	Dodge	60 - Carlos Calamante	Chevrolet	98 - René Ducet	Ford	141 - Daniel Sacani	Dodge
27 - Hector Fiora	Dodge	61 - Angel Becco	Ford	99 - Roberto Cuitina	Dodge	142 - José Balda	Dodge
28 - Francisco Arrechea	Dodge	62 - Jorge Garcia	Chevrolet	100 - Jorge M. Boero	Ford	143 - Sergio Gómez	Dodge
29 - Osvaldo Sasso	Ford	63 - Leon Urquiza	Dodge	101 - Gustavo Deglantonni	Ford	144 - Ruben Rour	Chevrolet
30 - Jorge Raur	Dodge	64 - Juan Carlos Jarama	Dodge	102 - Roberto Fernandez	Ford	145 - Gerardo Risatti	Ford
31 - Jorge Reynoso	Dodge	65 - Daniel Peró	Dodge	103 - Armando Ciccolo	Chevrolet	146 - Matias Arrechea	
32 - Arturo Costa	Chevrolet	66 - Hugo Pesenti	Dodge	105 - Elias Aversi	Torino	147 - Tomás Ronelli	
33 - Alberto Arcua	Ford	67 - Juan C. Deambrossi	Dodge	110 - Ulises Pourcel	Dodge	148 - Néstor Gurini	Dodge
34 - Angel Di Nezio	Ford	68 - Alberto Palmo	Dodge	111 - Carlos Garcia	Dodge	149 - Anibal De Gioanni	
35 - Carlos Gustozzi	Dodge	69 - Luis Delconte	Chevrolet	112 - José Sanlagatti	Torino	150 - Eduardo Nicieza	Torino
		70 - Rubén Rulroga	Chevrolet	113 - José Diels	Ford	151 - Orlando Rodríguez	Dodge
		71 - Marcos Loroce	Dodge	114 - Domingo Martínez	Torino	152 - Rubén Muñoz (h)	Dodge
		72 - Antonio Fernandez	Dodge	115 - Julio Ca	Ford	153 - Carlos Mannovich	Dodge
		73 - Clemer Pipó	Dodge	116 - Juan Fava	Ford	154 - Eduardo Acastelli	

SERGIO GRANTON

Texto: Duilio Caro
Fotos: Juano Fernandez

CON LA MIRA EN EL MUNDIAL



Concurrido podio en el autodromo José C. Pace. Grantón en el escalón más alto.

Si bien su campaña se inició en nuestro país, posteriormente partió al Brasil. No le fue mal, pero ahora va en busca de un nuevo desafío: el Mundial de la categoría 250 cm³. Quiere integrarse al Continental Circus y cuenta para ello con un importante ofrecimiento.

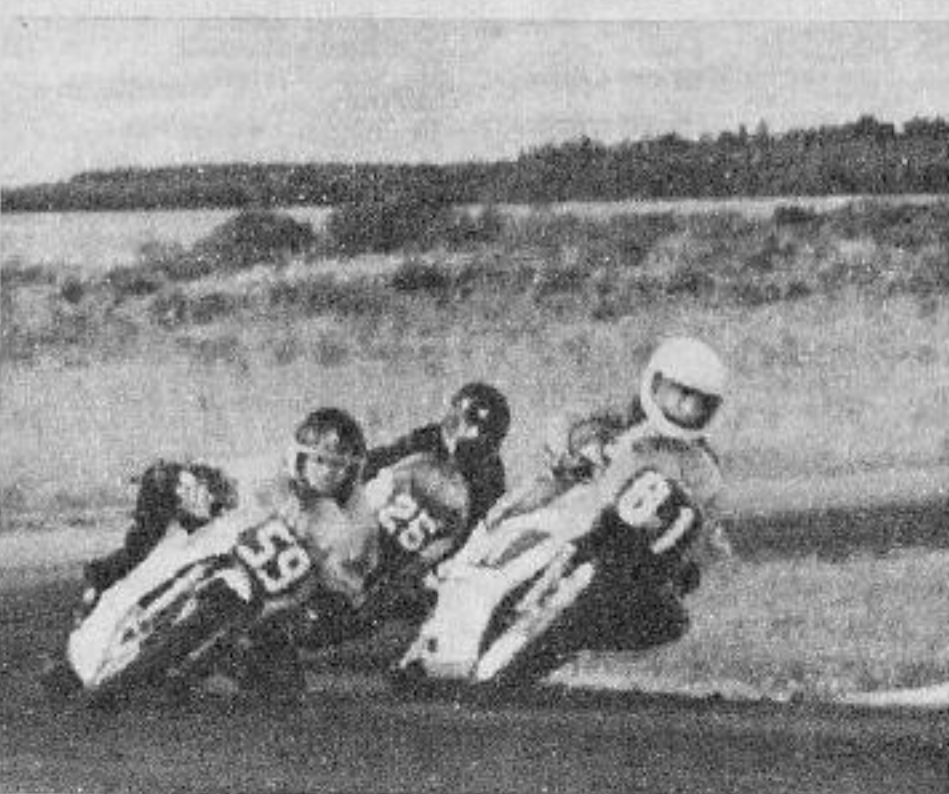
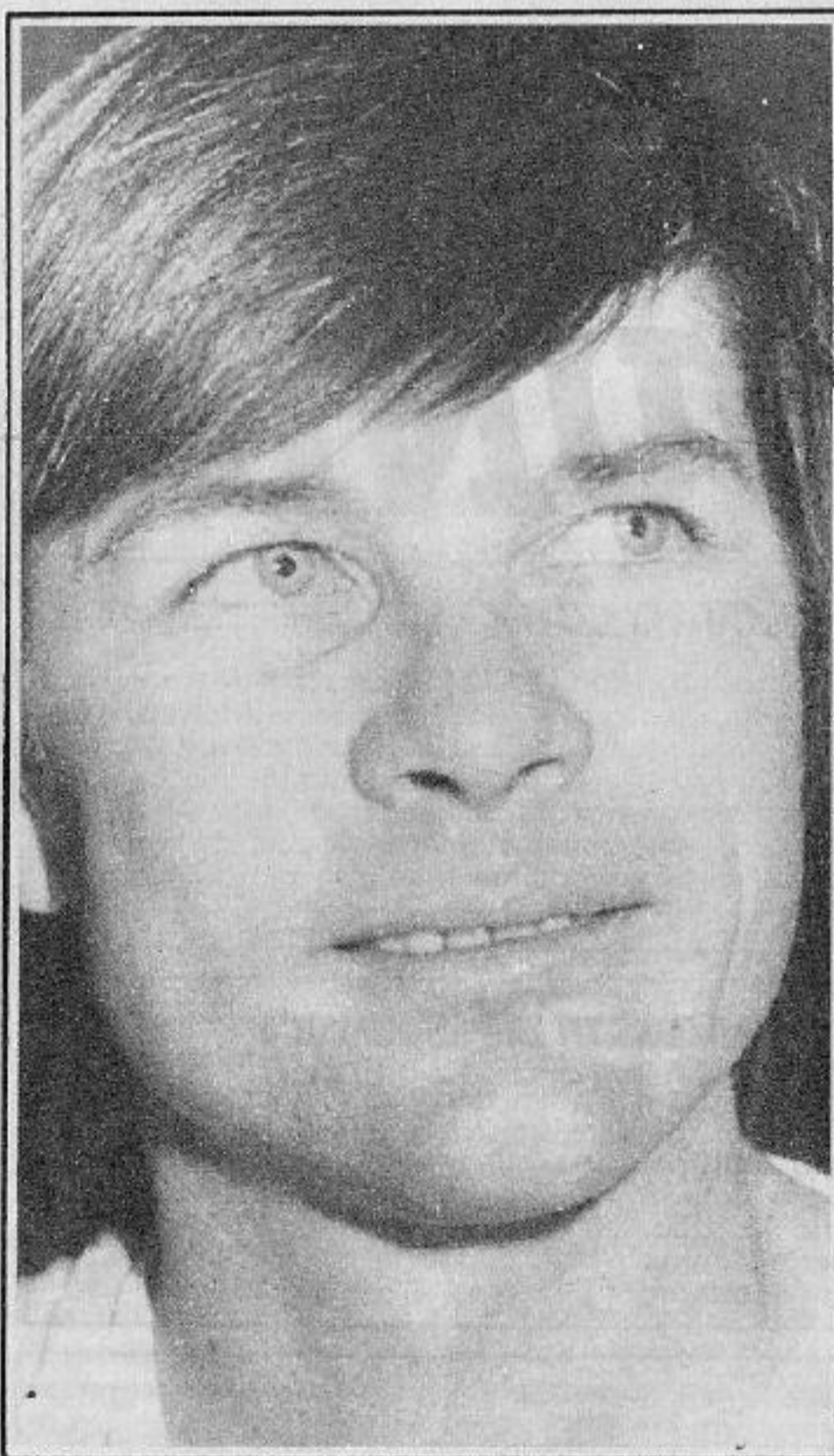
Aunque suene contradictorio, este argentino es campeón brasileño de motociclismo. Tiene 26 años, nació en Villa Elisa (Entre Ríos) y es el típico caso que habitualmente se describe en el refrán: "Nadie es profeta en su tierra", ya que encontró en Brasil el camino para sus aspiraciones motociclistas.

Entre los pilotos del país vecino impuso su estilo aun sin contar con los medios necesarios pero se las ingenió para lograr resultados más que satisfactorios: la consagración como campeón de la clase 250 cm³ de pista.

Claro que ésta es solo una parte de la historia de este paisano de "Cachi" Scarazini, que empezó en 1980 como el mismo cuenta: "Yo empecé a correr en el '80 en pistas de tierra por los campeonatos zonales de motos en la categoría 125 cm³, en mi provincia. Mi primera moto fue una Zanella. La tierra tiene sus secretos, se armaban lindas carreras ya que nadie 'regalaba' nada. Con el tiempo, cambié de marca (Honda) y me quedaron, como saldo de mi paso por aquellos certámenes, cinco títulos logrados entre el '80 y el '84. Siempre me ocupé de la preparación de las motos que corri y por eso obtenía doble satisfacción, como piloto y como preparador."

A fines de 1984, Grantón ya soñaba con la pista —de asfalto— y en el Autódromo de Buenos Aires se produjo su "bautismo". Ya se perfilaban sus condiciones. "Yo quería ascender en el motociclismo y correr en pista era lo más lógico. En aquel momento la categoría más accesible para mí era la 125 cm³ Standard Exterior, donde me prendí con una Kawasaki en una de las últimas carreras del '84. Si bien no me había entrenado mucho, en la carrera me fue muy bien. Manteniéndome en la punta por varias vueltas. Tal vez muchos no comprendían lo que pasaba, un recién llegado del Interior como yo, liderando una categoría de porteños... pero la alegría me duró poco ya que se me 'agarró' el motor y me fui derecho al pasto. Me pegué un flor de revolcón, pero de lo contento que estaba en el momento no sentí nada y me levanté con los brazos en alto. A pesar de todo, no me había ido tan mal por ser la primera. Como estaba muy entusiasmado con correr en pista, Recouso me preparó la moto para el Latinoamericano del '85 en Ecuador. Llegué cuarto en la final con la 'Kawa' que usé en mi debut pistero."

Su participación en la Standard Exterior se prolongó durante todo 1985. Y fue en esa temporada que hizo su primer contacto con Brasil. Las 200 Millas de Interlagos significaron para nuestro personaje un honroso segundo lugar detrás de una gran figura del Brasil como lo es Alexander Barrós. Una vez más la "Kawa" mostró su poderío a pesar de estar desactualizada con el resto del parque participante en aquella ocasión. Allí comienza la segunda parte de la historia: "Al volver de Brasil me puse a pensar seriamente sobre la posibilidad de correr allí en forma continua. Más que nada porque me di cuenta que en la Argentina no estaban dadas las condiciones para la actividad motociclistica deportiva, y



Lidera el peloton Cavello (Uruguay) seguido por Grantón y Vincenso Casino (Chile). Tres sudamericanos en la 250 brasileña.

el estancamiento en el que se encontraba era bastante grave. Claro que me retiré específicamente a las categorías de pista, no así a las "tierras" que tienen muchas carreras y numeroso parque. Pero además, hubo otra razón que me impulsó a tentar suerte fuera del país. La poca confianza que nos tenían a los pilotos jóvenes como para poder conducir motos de gran potencia, debo confesar, me dolió mucho. Quise demostrar a aquellos que nos ponían en tela de juicio que a pesar de la juventud, la responsabilidad puede y debe, estar presente. Nadie nació sabiendo cómo conducir una moto de 350 cm³, por ejemplo, pero con entrenamiento, esfuerzo y ganas de superarse se pueden lograr resultados. Yo pude constatarlo y no por ello me considero un súper-piloto".

Con la convicción de hacer un buen papel se largó al ruedo vendiendo sus tres motos "tierras" y su aneja Kawasaki. Aunque reconocio que la empresa no iba a ser fácil. "En Brasil la actividad motociclistica está un poco mejor organizada que en nuestro país. Sin embargo, ellos dicen que la velocidad está muerta. Si supieran que acá no hay ni calendarios. Mi primera carrera en el '86 fue en Interlagos y me di el gusto de ganar con una Yamaha modelo '83. Antes de largar sólo pude dar seis vueltas porque no terminé la moto a tiempo, pero, esos pocos giros me sirvieron para darme cuenta de que los curvones de Interlagos se toman a más de 200 km/h... La segunda carrera también pude ganarla, lo que significó obtener la Copa Centauro (trofeo Challenger). En la carrera siguiente sali tercero, la cuarta la gané, en la quinta y en la sexta finalicé tercero y la última la gané, logrando el título en la categoría 250 cm³. Los rivales fueron importantes como, por ejemplo, Lucilo Bruner y Wilson Patrulha quienes andan muy rápido."

La temporada 1987 se muestra más que auspiciosa ya que sumada a la actividad en Brasil se le presenta una inmejorable oportunidad de participar en el Mundial. "Reinaldo Cozzani me confirmó que participare en el Gran Premio de la República Argentina en el equipo Kobas. Quedando también la posibilidad de correr en los G.P. de Italia, Portugal y Brasil, pero supeditada al patrocinio que pueda conseguir. De todos modos el hecho de correr el Mundial en Argentina es algo que siempre soñé y es una oportunidad que no desaprovecharé."

Atrás quedaron los primeros intentos en las pistas brasileñas, con muy poca plata y trabajando en un rincón del taller de un amigo. Los podios en donde solamente festejaba con su mecánico y amigo Raul Odiard. "En aquellos momentos extrañaba a todos mis amigos, a mi familia y en especial a mi papá que tanto me ayudó." Ahora el objetivo es otro: con la mira en el Mundial de 250, "Grantombo" (como le dicen en Brasil) afronta el compromiso más importante de su campaña. "Quisiera ganar un mundial, porque le prometí a mi novia que me casaba si lo conseguía."

Suenos aparte, lo cierto es que Sergio Grantón una vez más, se pone a prueba.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
amortiguadores



- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
suspencar s.r.l.

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

Envíos al interior
Tarjetas de Crédito

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



- SCALEXTRIC
- SEBRING
- LEONE

FOR MAYOR UNICAMENTE
MARTES A VIERNES
10.30 a 17.30 hs

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

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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

*** FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES ***

● BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

RACING PARTS

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

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

BUZOS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX 11 USA

KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS CONPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR
BRANDSEN 1123.
TEL 744-2583

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).



CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL: 541-2694
70-6387



BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

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

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

- REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

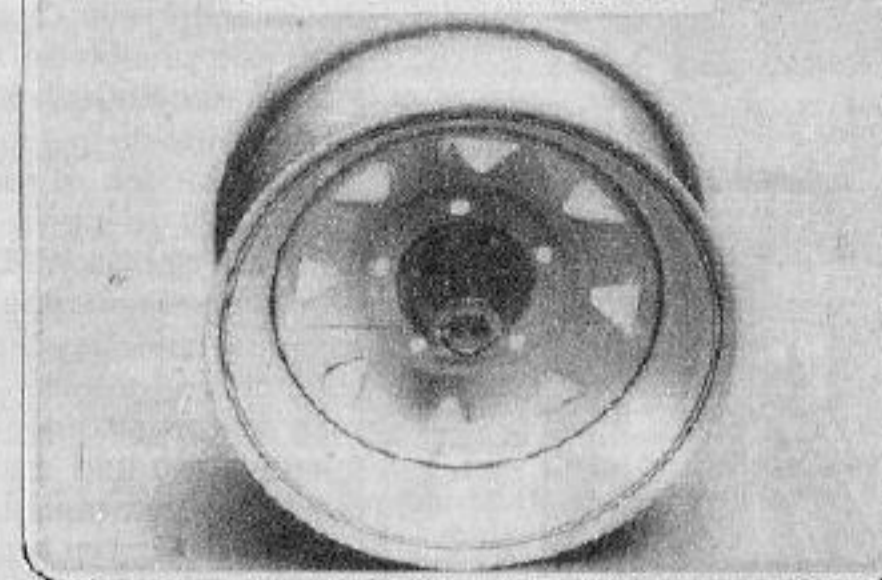
Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel: 747-2557. ACASSUSO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS



SPINA HNOS.



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

Adquirlas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

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

CONSULTEMOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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



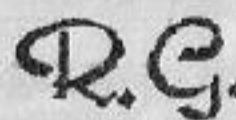
MUÑOZ 2376 (C.P. 1663). SAN MIGUEL
TEL: 664-0619

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS



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

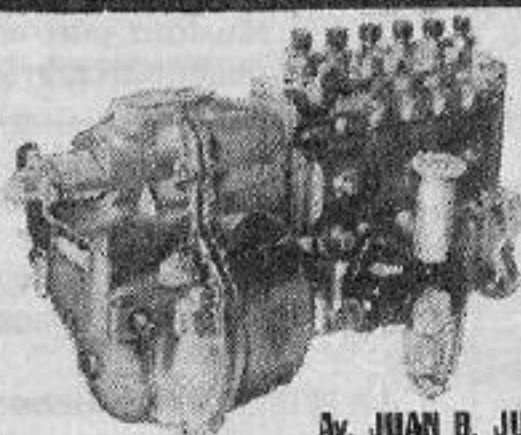
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- Toberas
- Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.



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

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

FERRAZZI
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

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



AUTO-MOVIL S.R.L.

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

A PROPOSITO DE UNA

En ocasión de la disputa de la tercera edición del Rally del Lago, nuestra publicación cubrió la información de la carrera de ruta más importante del Uruguay con la disposición y el despliegue con que lo ha hecho en todas las ediciones anteriores. Es más, en mi opinión personal nuestra revista ha contribuido en mayor porcentaje que nadie a difundir y promocionar esta competencia con que se inaugura el Campeonato Codasur de Rally.

En la tercera edición la competencia fue cubierta por quien esto escribe, con la eficaz y excelente colaboración de Laura Neira en los aspectos fotográficos. Como ya es habitual en esta carrera, un integrante de la redacción también participó en la competencia. Esta vez fue Carlos Neira, quien lo hizo como tripulante del Renault 18, inscripto por Carmelo Cordovana. Una vez finalizada la prueba, Carlos Neira -a mi pedido- escribió sus impresiones "desde adentro" de la carrera. Estas fueron publicadas en un recuadro titulado precisamente, "El lago, visto por dentro". Las expresiones allí volcadas como así también los juicios de valor referentes a la competencia, son opinión del autor aunque en ciertos y determinados temas comparto sus dichos.

El hecho de que nuestra revista publique una respuesta a aquel recuadro y también las opiniones del Sr. Neira referentes a las aclaraciones de los organizadores, no hace sino encuadrarse dentro de la línea de conducta que ha seguido CORSA desde el número cero. La demora entre la nota originaria de la cuestión y la publicación de esta respuesta, ha obedecido a la extensión que la última tiene, que, de manera estrictamente personal, considero es una reacción desproporcionada si se tiene en cuenta la equitatividad de los espacios que es habitual en estas situaciones. De todas maneras, y como -repito- es una tradición en nuestra revista, y máxime con instituciones amigas y dirigentes del calibre de los firmantes, reproducimos la nota enviada. Asimismo, dejó expresamente aclarado que esta polémica tiene como protagonistas a los firmantes de ambos

Jorge A. Augé Bacqué
Director

Montevideo, 27 de Febrero de 1987

Sr. Director de CORSA
Don Jorge Augé Bacqué
Presente

De nuestra mayor consideración:

Corresponde agradecer a Ud. la extensa difusión que ha dado a la 3ra. Edición del Rally del Lago en su prestigiosa revista especializada, tanto como al extenso artículo que personalmente editara como comentario formal del mismo.

Las entidades organizadoras de la 3ra. Edición del Rally del Lago 1987, prueba Codasur y válida por el Campeonato Nacional de Rally de nuestro país, solicitan a Ud. tenga a bien publicar en la próxima edición de su revista, en espacio y extensión similar al artículo publicado en el Nº 1077 del 25 de febrero de 1987, bajo el título "Un lago 'picado'" y subtítulo "El lago, visto por dentro", esta carta y las aclaraciones que se adjuntan.

El motivo de dicha solicitud, haciendo uso del derecho de réplica, radica en que la citada publicación realiza críticas injustificadas a la organización de la prueba, pone en tela de juicio la equidad de las decisiones en el tratamiento a los competidores, sugiere irregularidades en las liquidaciones de tiempos y sostiene el incumplimiento de las entidades organizadoras.

El contenido del artículo aludido lesiona gravemente el prestigio y honorabilidad de nuestras instituciones ganadas a través de años en el automovilismo Codasur, en el que han obtenido las más altas calificaciones del ranking sudamericano para la organización de pruebas de ruta. Lesiona el prestigio y honorabilidad de las autoridades de la prueba, aun de aquellas fiscalizadoras ajenas a nuestras instituciones.

Resulta en virtud de ello imprescindible se informe al lector adecuadamente para que él juzgue, por sí mismo, si las afirmaciones del Sr. Neira son o no de recibo, como ha sido permanente norma de esa prestigiosa revista.

Sin otro particular, saludan muy atentamente Jorge Tamasi (Presidente C.U.R.), Arq. Arturo Porro (Presidente Comisión Deportiva A.C.U.), Ing. Walter Spinelli (Secretario C.U.R.), Roberto Gardiol (Comisión Deportiva A.C.U.) y Arq. Jorge González Rego (Comisión Deportiva A.C.U.).

EL LAGO VISTO POR DENTRO - Respuesta a CORSA del Club Uruguayo de Rally y el Automóvil Club del Uruguay.

Publicado por CORSA - Página 29 - "Olitás"

*PREMIOS: Algunos se sorprendieron con los premios. El reglamento hablaba de "recompensas por valor de u\$s 5.000" y la índole de éstos sorprendió; por ejemplo, el tercero de la clase mayor se llevaba un par de cubiertas 145 x 13 (de Renault 4). ¡Qué tal!

La doble cantidad del Sr. Carlos Neira, de autor de la apostilla y competidor, lo exime de la presunción de desconocimiento del Reglamento Particular de la Prueba y sus Anexos, los que recibió bajo firma.

Por tanto, el contenido de la apostilla resulta tendencioso induciendo al lector a una falsa consideración de los hechos.

El Sr. C. Neira, como cada uno de los participantes, recibió bajo firma el Reglamento Particular de la Prueba y sus Anexos. En el Anexo Nº 1, bajo el inciso 16, se redacta la entera lista de premios a distribuir por categoría y clase cúbica.

Se adjunta fotocopia del mismo, a ser publicada.

La valorización de dichos premios al cambio y precios vigentes en plaza, a la fecha son:

4 Pasajes de ida y vuelta a Río de Janeiro	valor u\$s 1.916
5 Pasajes de ida y vuelta a Santiago de Chile	valor u\$s 1.748
2 Pasajes de ida y vuelta a Asunción	valor u\$s 346

2 Pasajes de ida y vuelta a Porto Alegre	valor u\$s 426
12 cubiertas Pirelli medida 145 x 13	valor u\$s 1.200
8 boletines doble Magnam M. Charidon	valor u\$s 240
Total	u\$s 5.916

Como se puede ver, el valor de u\$s 5.000 fue ampliamente superado, y sin tener en cuenta el valor de los trofeos distribuidos, en número de 30, por un monto que supera fácilmente los u\$s 500.

Debe anotarse, para correcta información, que Uruguay ha sido el único organizador de pruebas Codasur que ha repartido, además de trofeos, premios entre los mejores clasificados de cada categoría en el año 1986 y lo que transcurrió de 1987.

Rally de Gramado, Brasil
Rally de la Bandera, Argentina, y
Rally del Pacífico, Chile

Publicado por CORSA - Página 31

"Vuelvo ahora a la organización de la carrera. Fue sencillamente mala. Desde la misma largada, en que nose entregaron los carnés de ruta en la rampa, como se hace en todos los rallies."

Las entidades organizadoras, a través de las autoridades de la prueba reconocieron que existió un error de procedimiento. Los carnés de ruta inexplicablemente fueron despachados en un auto a Atlántida cuando en realidad debían ir a la rampa de largada en Carrasco. Esas mismas autoridades, en conocimiento del hecho (a esa altura irremediable), decidieron que se procediera a entregar los carnés de ruta en el control de paso de Atlántida y que se comunicara verbalmente a los competidores el procedimiento irregular. Ello no afectaba para nada el curso de la competencia ya que no existía control horario en Atlántida, sino control de paso.

La organización no puede documentar la correcta transmisión de la información, pues ella se hizo verdaderamente. Admite en consecuencia que puede haber habido falta en dicha comunicación a algún competidor.

No obstante reconocer el error y admitir que no se instrumentó comunicación formal con notificación de recibo, entendemos que además del deber de la organización existe un deber de la tripulación en informarse si se omite por parte de aquella un procedimiento previsto.

En la misma forma que el Sr. Neira documenta que hubieron pilotos que se enteraron preguntando en la rampa por el carné de ruta, el mismo, dada la experiencia que se le reconoce y además así mismo atribuye, debió haberlo hecho.

La confusión, que relata el Sr. Neira, que padeció al darse cuenta de que no estaba en su poder el carné de ruta, indica que en el momento preciso en que debió preocuparse por él, no lo hizo. Eso no es atribuible a la organización y el Sr. Neira lo sabe. Debe anotarse que la organización y autoridades de la prueba tienen constancia de solamente dos competidores (uno de ellos el auto que tripulaba el autor del artículo) que volvieron sobre su camino por la causa citada. Es decir, 52 automóviles fueron informados y procuraron la información y todo fue normal. Dos autos podrían no haber sido informados y no requirieron la información y se encontraron confundidos después de la largada en la rampa.

Publicado por CORSA - Página 31

"... y aún antes con errores tan garrafales como establecer horarios y localizaciones diferentes para las verificaciones técnica y administrativa."

El hecho de que el horario dado por el reglamento para la verificación administrativa tuviese un día más de plazo que el otorgado para la verificación técnica, no es más que flexibilizar, en beneficio de los competidores, un plazo por lo general estricto y reducido.

Las localizaciones diferentes de ambas verificaciones, dado lo extenso del plazo otorgado para la administrativa y siendo que no se exigía el cumplimiento de una verificación para acceder a la otra, tuvo también el objetivo de descongestionar el procedimiento y ahorrar tiempo a los pilotos. Se omite decir que la verificación adm-

nistrativa funcionaba en la sede del Club Uruguayo de Rally, donde todos los pilotos debían necesariamente pasar para completar su ficha de inscripción.

Ciertamente no entendemos por qué el Sr. Neira califica de "error garrafales" el procedimiento. Puede haber una diferencia de criterios al respecto, pero nunca tan severa calificación. Ciertamente el estado de ánimo del Sr. Neira lo tricionó en su consideración.

Publicado por CORSA - Página 31

"El parque cerrado, donde el reglamento decía que cada auto debía entrar a determinada hora, fue abordado por la mayoría de los pilotos -no los argentinos-, que respetaron el horario que les tocaba -con retraso o adelanto. Pasa a que ello les debería haber ocasionado penalización, esto no ocurrió."

Es absolutamente falso que hubiera pilotos de cualquier nacionalidad que se hallan presentado al parque cerrado con atraso. Solo lo hicieron (autorizados por disposición del comisariado) aquellos a quienes se les dio tiempo especial de presentación por falta de regularización del trámite administrativo. En ese caso existieron dos tripulaciones argentinas y dos brasileñas.

Si hubo tripulaciones que presentaron su vehículo con adelanto. Dado que el Anexo 2 establece claramente que se penaliza por atraso (y no menciona adelanto), la penalización que reclama el Sr. Neira no era procedente ni reglamentaria.

Se adjunta fotocopia de dicho anexo para su publicación.

La sugerencia que deja flotando el Sr. Neira (al afirmar "no los argentinos, que respetaron el horario que les tocaba") de que hubo discriminación de procedimiento reglamentario según la nacionalidad de la tripulación no es procedente por falsa, no es ética y la rechazamos absolutamente, exigiendo al articulista su formal rectificación.

Publicado por CORSA

"Además no había pancarta como para que uno supiera si estaba adentro o afuera del 'recinto', establecido en una plaza".

El Sr. Neira vuelve a demostrar poca memoria para relatar el reglamento. No es exigida pancarta para el parque cerrado previo. Nunca existió, ni aquí en el Uruguay, ni en todas las pruebas que hemos presenciado en Argentina. Por lo tanto la crítica no es de recibo.

Publicado por CORSA

"... a las 11.05 me di por notificado que la verificación técnica había sido extendida en su horario (originalmente terminaba el día anterior) hasta las 11 hs. o sea 6 minutos antes que se me notificara oficialmente (?!?)"

En la tarde del martes 10 de febrero se recibió en el Club Uruguayo de Rally un llamado telefónico de competidores argentinos que argumentaban retrasos por problemas personales en su traslado a Montevideo desde Argentina. Ellos invocando causas de fuerza mayor, solicitaron la extensión del plazo de verificación técnica.

En la noche del mismo día 10 de febrero, el Colegio de Comisarios verificando que se habían presentado 52 autos de los 61 inscriptos, autorizó la extensión del plazo. Ello no afectaba a los ya verificados y permitía a aquellos competidores extranjeros que no habían podido llegar on plazo, y que ya estaban en viaje, regularizar su situación.

La notificación a los que ya habían sido verificados no tenía otro objetivo que el formal, ya que a ellos para nada les interesaba la extensión. No comprendemos la razón del descontento del Sr. Neira, a no ser que especulara que esos dos competidores admitidos en plaza excepcional pudieran perjudicar sus intereses en carrera.

Conociendo las cotes de deportista del Sr. Neira esta posibilidad debe descartarse de pleno.

Publicado por CORSA

"... en las PPCC 6 y 22 no se hicieron constar los tiempos en los carnés de ruta..."

El Reglamento Particular, Artículo 20 numeral 9º, establece: "si por algún imprevisto la mesa de control (Stop) no puede tener conocimiento de la hora de llegada al final de la Prueba de Clasificación, ya sea de uno como de todos los competidores, el tiempo de llegada de la misma será informado al finalizar la etapa".

Por tanto el procedimiento, ante el imprevisto de la falta de intercomunicación entre el legador y la mesa de control, no es criticable ni irregular, ya que se ajusta estrictamente al reglamento particular de la prueba.

El Sr. Neira seguramente tampoco recordó tal artículo del Reglamento Particular cuando formuló la objeción.

Publicado por CORSA - Página 31

"...del control horario 04 al 06 (enlace entre parque cerrado en Punta del Este y largada en la Barra de Maldonado) se establecía un tiempo de 10 minutos para recorrer 11,15 km, lo que da un promedio de 66,90 km/hora, con semáforos, carteles de 45 km/hora y 60 km/hora de máxima en todo el trayecto, por otra parte transitado por numerosos turistas y lugareños."

A la hora de transito de la competencia en Punta del Este, de 07.30 a 09.00 de la mañana no existían impedimentos de transito por circulación de turistas y lugareños.

El recorrido fue realizado por autos de la dirección respetando las señales de tránsito (donde existen) y el tiempo otorgado era perfectamente cumplible.

NOTA

Publicado por CORSA - Página 31

"Pese a que en la reunión de pilotos, los brasileños llamaron la atención a los organizadores sobre el tema, no fue modificado el tiempo."

La sugerencia de los pilotos brasileños fue atendida en la última etapa, donde ya se preveía en el cronograma horario un tiempo de 15' para el tramo.

El tiempo fue aumentado a 25' considerando la alta afluencia de público entre 11.00 y 12.30 horas, en la zona de referencia.

El Sr. Neira, seguramente por haber abandonado antes, desconoce esa modificación.

Publicado por CORSA - Página 31

Los computos fueron un verdadero desastre, para muestra algunos botones. Se utilizó la información de la radio y así."

Feito. La liquidación oficial de tiempo no utilizó, ni en esta oportunidad ni nunca, la información de la radio para el cómputo oficial. Se basó exclusivamente en documentación oficial escrita en las planillas de control correspondiente y en las anotaciones hechas en los carnés de ruta. La radio informa tiempos (en algunos casos recogidos de la información oficial) pero la clasificación que ella prepara es no oficial, no responde a planilleros de la prueba, ni utiliza el sistema de computos de la prueba para su elaboración. CX4 se cansó de repetir "clasificación extraoficial". La organización de la prueba no es responsable de la información difundida por la prensa, salvo cuando ella responde a clasificación oficial rubricada por el Colegio de Comisarios. Ello ocurrió sólo a fin de etapa y fin de carrera. Toda otra información es oficiosa y no oficial.

En consecuencia el error de apreciación del experimentado copiloto es básico y su juicio valorativo errado y no fue procedente.

Publicado por CORSA

"Largamos la 2ª etapa en un puesto que no nos correspondía." Cualquier tripulación, si considera que su clasificación es equivocada, tiene previsto en el Reglamento un procedimiento formal de reclamación. La tripulación del coche N° 34 (que tripulaba Neira) no efectuó reclamo alguno. La omisión, de ser correcto lo afirmado, vuelve a ser de la tripulación.

Publicado por CORSA

"...en partes de prensa que decían ser oficiales..." No existen partes de prensa con el rótulo de oficial respecto de clasificaciones, más que el rubricado por los Comisarios Deportivos.

Publicado por CORSA

"...vaya una más solamente: los diarios del domingo en Montevideo dan una clasificación final de la carrera (terminaba el sábado a las 19.00 hs.) que no tiene nada que ver con la clasificación oficial, proporcionada recién a las 14 horas del mismo domingo."

No son responsabilidad de la organización las publicaciones de la prensa y su fuente de información. El resultado final de la carrera fue firmado por el Colegio de Comisarios a las 01.00 del domingo, una vez finalizada la revisión técnica a los autos designados por las autoridades de la prueba.

Nunca podía darse antes una clasificación oficial definitiva. No resulta claramente comprensible cómo el Sr. Neira, avezado periodista (a la vez que experimentado copiloto) puede atribuir a la organización la información brindada por los órganos de prensa.

Publicado por CORSA

"Tampoco quiero extenderme demasiado en los incumplimientos de los organizadores."

La expresión escrita del Sr. Neira sugiere su beligerancia o tolerancia ante presuntos incumplimientos de los organizadores aparte de los que menciona más abajo.

Como no los menciona, no los cuantifica ni califica, deja la impresión en su actitud de que está "perdonando" a los incumplidores.

Las entidades organizadoras no aceptan dicha actitud ni sus dichos. Si el Sr. Neira entiende que hubo otros incumplimientos debe enumerarlos y establecerlos. Si no los hay, también debe establecerlos.

Publicado por CORSA

"Solo menciono que argentinos y brasileños, a los que por antecedentes se les había dispensado del pago de inscripción, se vieron en la entrada de parque cerrado en Montevideo con una sorpresa: o ponían los dólares o no entraban a él."

Los antecedentes que tan livianamente maneja el Sr. Neira no existen. Ni en esta prueba, ni en otras pruebas anteriores.

El costo de la inscripción está establecido en el reglamento particular, la obligatoriedad de su pago también. Nadie pudo llamarse a sorpresa por lo tanto.

En todas las ediciones anteriores de esta competencia los argentinos, brasileños y además uruguayos, paraguayos y chilenos pagaron su inscripción. Pudo ocurrir que como homenaje a alguna tripulación, o por amistad con ella por parte de algún allegado o amigo, éste (en lugar de la tripulación) haya pagado la inscripción correspondiente.

De ello las entidades organizadoras no tienen ni deben por qué tener noticia. En todas las ediciones anteriores (y de allí que no existe el antecedente mencionado) todos los inscriptos pagaron su inscripción. No puede ni debe ser de otra manera.

El pago de la inscripción es parte del trámite de verificación administrativa. Se concedió tiempo para regularizar a aquellos que no habían cumplido con el requisito.

Publicado por CORSA

"O que las comidas incluidas en el 'paquete' (a la manera de agencia de turismo) no eran 'almuerzos criollos' como se decía, sino un 'sanguche' y un postre en una bolsita."

El Sr. Neira confunde la acepción del término castellanizado "sangucho": asado con cuero y postre (Rocha), chorizos al pie de la parilla y postre (Minas), asado con cuero, chorizos, ensaladas postres varios (San Carlos). Todo ello regado con abundantes refrescos.

Seguramente como el Sr. Neira abandonó antes de los almuerzos de la 2ª y 3ª etapa no tuvo conocimiento de la atención recibida.

Si el Sr. Neira pretendió un almuerzo formal, con mantel blanco, mesa de vinos y postres, obviamente inadecuado a los fines de un refrigerio en el medio de una prueba de las exigencias del Rally del Lago, en ese caso justificamos su desilusión.

Publicado por CORSA

"...o que las agilizaciónes del trámite aduanero ante la dependencia uruguaya no existieron tal como se había anunciado, y en la frontera los argentinos debieron pasar la indispensable nafta de avión (permitida por el reglamento Codasur) con el recurso que ustedes se imaginan."

Se adjunta fotocopia del expediente de aduana fechado el 5 de febrero de 1987, que certifica que dicho trámite se cumplió en tiempo y forma.

De nuevo el Sr. Neira atribuye a la organización una responsabilidad que va más allá de sus límites; si es que hubo procedimiento errado u omiso de los funcionarios de las aduanas, ello escapa totalmente a la responsabilidad de la organización.

Publicado por CORSA

"Los argentinos fueron el grupo nacional más numeroso en el aporte de pilotos al Rally del Lago. Por supuesto que muy pocos de los que estuvieron son de un primer nivel deportivo. Si los organizadores uruguayos quieren seguir contando con esta vertiente, tendrán que ofrecer otra consideración para ellos en el futuro."

Si en la valoración de hechos que suponemos intenta ser objetivo (aunque sin lograrlo), el Sr. Neira se equivoca rotundamente: cuando incursiona en el plano subjetivo vuelve a equivocarse.

En primer lugar, como él mismo afirma en la apostilla de la página 29, "Los orígenes", los pilotos que nutrieron con su participación el Rally del Lago fueron: 15 argentinos, 33 uruguayos, 4 brasileños y 2 paraguayos. Por tanto está equivocado en afirmar que los argentinos fueron el grupo más numeroso en la página siguiente.

RESPUESTA

"Con la verdad no lomo ni olendo", reza la frase que se le atribuye al ilustre colega D. Mariano Moreno. No fue mi intención lesionar gravemente ningún prestigio ni honorabilidad, y las críticas vertidas en el citado artículo periodístico, en mi opinión, no son injustificadas.

1) **Asunto premios.** El reglamento y los dichos de quienes vinieron a la Argentina a invitar a corredores para participar en el rally, hablaban de "premios por valor de US\$ 5.000". El anexo se entregó a los participantes cuando formalizaban la inscripción. La apostilla alude a la "indole" y ejemplifica con el 3º premio de la clase mayor (dos neumáticos de R-4). Algunos realmente se sorprendieron de ese premio y de las botellas de champán.

2) **Asunto largada sin carnés.** Los organizadores reconocen en la carta precedente el error irremediable. De lo aparecido en CORSA se entiende que yo también reconozco el error de no reclamar el carné, pero eso fue provocado por la organización. Si me lo hubieran dado como correspondía (o me hubieran avisado, por lo menos) no hubiera incurrido en él. Fueron muchos más de los dos autos que se menciona los que no fueron informados del asunto de los carnés.

3) **Verificaciones en distintas localizaciones** (hecho inédito, al menos para mí). No fue un error garcía. Fue un error.

4) **Asunto parque cerrado previo:** al no mencionarse el adelanto, opino que debe pensarse en que éste se penaliza. Tal cual sucede normalmente, con el doble de la penalización correspondiente al atraso. Por otra parte si no estaba penalizado (por que nose lo aclaró explícitamente en el Anexo N° 2 tal como se hizo con el del atraso) de esta manera, quien así lo hubiera querido podría haber entregado el auto juntamente con el del N° 1, para disponer así de más tiempo para utilizarlo como le conviniera.

5) **Asunto pancarta parque cerrado previo:** conozco el reglamento y sé que puede no haber pancarta en la entrada del PCP. El oficial encargado del "recinto" me dijo que yo ya estaba adentro (habíamos puesto las ruedas delanteras del vehículo sobre un cordón, desprovisto de algún medio para salvar el desnivel) y yo le pregunté como sabía que estaba adentro o afuera si no había pancarta. En ningún momento le reclamé por su ausencia.

6) **Tiempo sin constar en 2 PP. CC.** Admito mi error. Lo que sucede es que en pruebas del supuesto nivel de ésta, no se presenta este tipo de imprevistos.

7) **Tiempo entre los CC. HH. 4 y 5:** el tiempo otorgado era absolutamente incumplible. Si en todo el trayecto hay carteles de máxima velocidad de 45 y 60 km por hora y además semaforos, es imposible establecer 66,90 km/hora de media. No hay vuelta que darle.

8) **Modificación del tiempo (del ítem anterior):** se aumentó a 35 minutos en la última etapa. En la primera y en la segunda se mantuvo en 10 minutos, lo que avala mis dichos. Por otra parte yo solo me referí a la primera etapa. Además, si están los carteles de velocidad máxima, lo están las 24 horas del día, por lo que la disculpa de que a la mañana hay poco tránsito, no tiene fundamento. Por otra parte, a la mañana temprano también trabajan los agentes de tránsito, muni-

En segundo lugar, la advertencia a los organizadores de que deberán ofrecer otras consideraciones para los argentinos en el futuro no es de recibo. Las consideraciones para los pilotos (al menos en el Uruguay) no conocen nacionalidades, razas, credos, posición económica, poder político, categoría o cilindrada de los autos que conducen. Todos tienen y tendrán aquí la misma consideración, el mismo respetuoso tratamiento y serán sujetos a la misma justicia, aquella que emana del reglamento a que se someten al ratificar su inscripción.

Publicado por CORSA

"Los casos de Mayorga y Rates en el pasado, y lo narrado en ésta, hacen dudar de que los de este lado del río quieran insistir en el papel de pato de la boda."

Sería interesante saber qué es lo que intenta sugerir el Sr. Neira. Ni con el Sr. Pato Mayorga, ni con el Sr. Rates, ninguna de las entidades organizadoras o autoridades de la presente o anteriores pruebas han tenido diferencia (a saber) de especie alguna. En el caso del Sr. Rates es aún más sorprendente la afirmación, ya que ni siquiera ha competido en ésta o pruebas anteriores de este Rally.

La perspicacia del Sr. Neira, conceptualizado periodista y tripulante, en encontrar errores de organización donde no los hay y un imaginar discriminaciones donde nunca las hubo, contribuye a nuestra sorpresa y perplejidad.

Debe destacarse finalmente que la prueba 3ª Edición del Rally del Lago 1987 fue fiscalizada, además de autoridades de las entidades organizadoras, por las siguientes autoridades nacionales e internacionales, que no formularon objeción a su desarrollo, organización y fiscalización y que por el contrario felicitaron a los organizadores por el pleno éxito logrado en sus objetivos.

Ellas fueron, por Codasur, Sr. Félix Barral - Argentina; por F.U.A.D., Sr. Jorge Maino - Uruguay.

Lo mismo ha ocurrido con la mayoría de los competidores argentinos que culminaron la prueba.

Jorge Tomasi

PRESIDENTE C.U.R.

Arq. Arturo Parro

PRESIDENTE

COMISION DIRECTIVA A.C.U.

Ing. Walter Sapelli

SECRETARIO C.U.R.

Roberto Gardiol

COMISION DEPORTIVA A.C.U.

Arq. Jorge González Rego

COMISION DEPORTIVA A.C.U.

dos de radares frente al Club La Tenara, como pudimos constatar.
9) **Asunto tiempos oficiales:** terminada la segunda etapa se entregaron en la sala de prensa resultados, con el impreso "tiempos oficiales" en el ángulo superior derecho, que tenían sensibles diferencias con los que figuran en el libro de cómputos entregados al final. Guardo testimonio de esta dualidad.

10) **Largamos la segunda etapa:** en un puesto que no nos correspondía. Y es verdad. De acuerdo a la "clasificación oficial" que se utilizó para largarnos estaba todo correcto, por lo que mal podía haber hecho la reclamación. El error del organizador lo constaté al ver la clasificación oficial (que no coincide con aquella), en el libro de cómputos final.

11) **"En partes de prensa que decían ser oficiales":** ver 9).

12) **Incumplimientos:** de acuerdo a lo hablado en Buenos Aires, en Lincoln y vía telefónica, (exención de pago de inscripción a Lonati, Rica y Gora, -este último finalmente no compitió- por su carácter de campeones provinciales); gestionamiento de hotelería a precios reducidos; gestionamiento de traslados en ferry idem; otorgamiento de una dispensa especial para pasar la nafta a Uruguay.

13) **Pago de inscripción:** me refiero a un hecho concreto, la exención del pago de derecho de inscripción a los nombrados Lonati y Rica, que pese a lo prometido (como dice la carta "como homenaje a alguna tripulación, o...") oportunamente. Lamentablemente esto no está documentado, y por ello los pilotos nombrados debieron oblar los dólares o quedarse fuera del parque cerrado previo al que se les impidió el acceso por ello.

14) **Tema almuerzos criollos:** en la nota hablo de almuerzos. En realidad debería hablar de almuerzo, ya que concurrí sólo al primero -era un sanguiche y un postre indeterminado en una bolsita. Nunca pretendí un almuerzo formal, ya que soy frugal cuando corro (solamente en esas oportunidades).

15) **Tema aduana:** evidentemente, por las constancias que adjuntan, los organizadores se preocuparon por este tema. Lamentablemente la aduana uruguaya no se dio por enterada.

16) **Los orígenes de los pilotos:** en el Grupo A Codasur fueron 15 los argentinos, 13 los uruguayos, etc. Tratándose de una competencia Codasur esa era la categoría a la que aludimos. Los 20 uruguayos de la clase nacional corrieron exclusivamente por el campeonato uruguayo.

17) **Casos Mayorga y Rates:** Francisco Mayorga fue a correr con un auto no homologado y se le aseguró que luego del primer clasificatorio (en el que creo que fue cuarto o tercero) largaría en el lugar que le correspondía por el tiempo realizado. En esa inteligencia fue y cuando se lo quiso hacer largar tras el último competidor, se retiró de la competencia. En cuanto a Rates remitimos a los firmantes a la carta enviada por éste (que se publicó en CORSA N° 1025, página 18, del 4/3/86) y al telegrama que la motivó, publicada dos números antes por nuestra revista. En consecuencia, no entiendo la afirmación en el sentido de que "ni con el Sr. Rates, ni con el Sr. Mayorga..." han tenido diferencia (a saber) de especie alguna.

Carlos Roberto Neira

CORRECCION EN LOS CAMPEONATOS DE S.P.

Por urgencias del cierre, la clasificación suministrada en el número anterior adolecía de un defecto, ya que se había publicado la entregada por los monitores de Sala de Prensa, que tenían en cuenta las posiciones en pista. Sucede que como el Jaguar de Boesel-Nielsen había quedado detenido en Ascari y no había recibido el banderazo final, no resulta clasificado oficialmente pese a la suficiente cantidad de vueltas cumplidas. Por lo tanto, con esta modificación los Campeonatos quedan de la siguiente manera:

EQUIPOS:

1º) Silk Cut Jaguar, 60 pts.; 2º) Rojhans Porsche, 42; 3º) Brun Motorsport, 26; 4º) Kremer Porsche, 25; 5º) Spice Engineering, 16; 6º) Swifair Ecosse, 11; 7º) Joest Racing, 10; 8º) Liqui Moly Equipe, 3; 9º) Yves Courage, 2; 10º) URD Junior Team, 1.

PILOTOS:

1º) Stuck - Bell, 42; 3º) Watson - Lammer, 40; 5º) Cheever-Boesel, 32; 7º) Nissen-Weidler, 25; 9º) Pareja, 24; 10º) Spice-Vélez, 22.

VICTORIA DEL SIERRA EN RALLY. El Ford Sierra RS Cosworth ha logrado el triunfo en el Rally Alpin Behra, disputado en el sur de Francia, con validez por el Campeonato Europeo y el francés de la especialidad. Pese a inconvenientes con el turbo, Didier Auriol soportó sin problemas los ataques de Oreille con el Renault 11 Turbo, quien finalizó a 1m15s del Ford tras 702 km de carrera. Tercero finalizó Beguin con el BMW M3, precediendo a Baroni, ganador del Grupo N con otro Sierra Cosworth. Ahora el francés Oreille puntea tanto el Campeonato Europeo como el Francés, en el primer caso postergando al belga Snijers.

Precisamente el Europeo continuará la próxima semana con el Rally de Costa Esmeralda, en la isla de Cerdeña. Allí estará presente, por una cuestión de "sponsorización", un Lancia Martini en manos del Campeón del Mundo Juha Kankkunen. Con autos similares estarán también Snijers (equi-

po Tre Gazzelle), Cerrato (Jolly Club) y el Campeón Tabaton (Escudería Griffone). También estarán Andrea Zanussi con el nuevo 309 GTI de la Peugeot Italia, Harry Toivonen con un Mazda 323 oficial, y el británico Llewelin con un Audi Coupé Cuatro. Respecto de Kankkunen, cada vez son más insistentes las versiones que hablan de su alejamiento del equipo Lancia a fin de temporada. Incluso se sostiene que su programa '87 sería reducido. Por su parte, el finlandés estaría en conversaciones con los japoneses para la continuidad de su campaña.

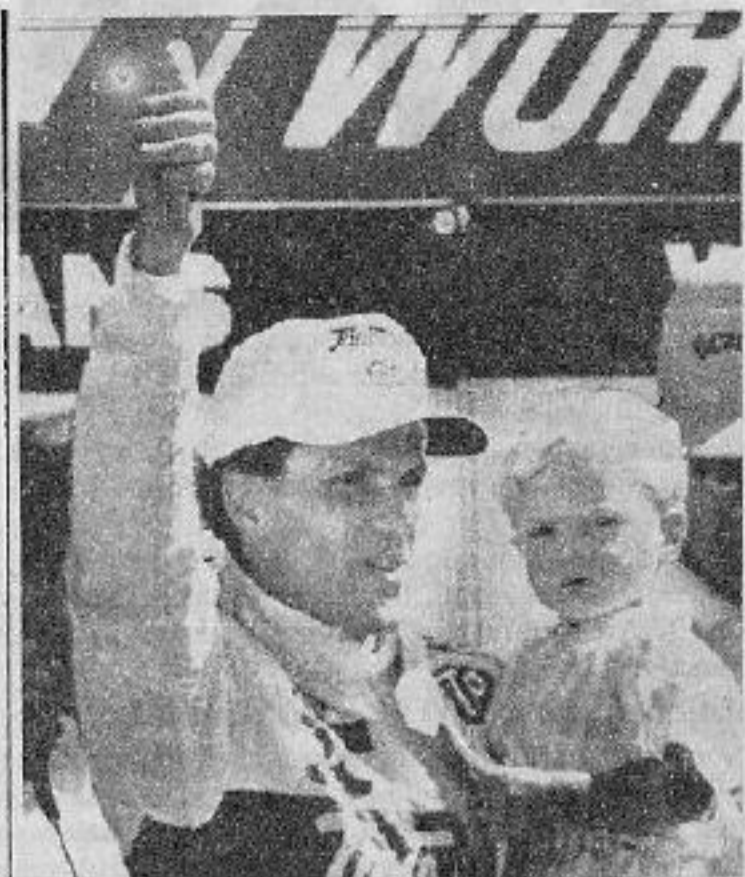
DOMINIO HONDA EN F.3000. La primera carrera de la temporada '87 de F.3000 sirvió para poner de manifiesto un incontestable dominio del equipo oficial Ralt, que con los nuevos RT 21 equipados con el V8 de Honda, hicieron tabla rasa en Silverstone. Los dos brasileños que integran el equipo esta temporada, coparon la primera fila de partida (sólo 8/100 los separaron) y estuvieron a punto de señalar un contundente 1-2 en carrera. Sucedió que Roberto Moreno, autor de la "pole" a 217.460 km/h y puntero de la competencia hasta que faltaban 9 vueltas para el final, previo record de vuelta a 213.210 km/h, tuvo problemas de caja, quedándose sin la 4ta. velocidad y siendo superado por su coequipier Maurizio Gugelmin (ganó a 210.750 km/h), y por el francés Michel Trolle con el Lola del nuevo equipo francés GBDA. Trolle hizo una gran carrera de recuperación tras haber quedado sexto en la primera vuelta (largó 3º a 72/100), adjudicándose así los 6 puntos del segundo puesto, a 13.63 del 1º y 1.08 del 3º. Luego de los Ralt oficiales, los chasis Lola se mostraron bastante superiores a los March, ratificando sus virtudes para los trazados veloces. Cuarto finalizó Stefano Modena con el March oficial del Team Onyx, precediendo a su compatriota Pierluigi Martini con Ralt y al español Alfonso de Vinuesa con el Lola de Bob Sparshot, que empezó bien el año, sumando su primer punto en la categoría. Mala jornada para la estrella británica Andy Wallace, quien se enganchó con Gre-

gor Foitek cuando peleaban por la 16ta. colocación al fondo del pelotón. También decepcionaron los nuevos Dallara. Apicella estuvo siempre al final de la fila, y su coequipier Numminen ni siquiera pudo clasificar.

Siguiendo con la F.3000, dos noticias relacionadas a equipos de la especialidad. Bob Sparshot está construyendo sus propios chasis de F.3000, previendo dejar los actuales Lola. Para el desarrollo del nuevo monoplaza ha contratado al danés John Nielsen, actual reemplazo de Cheever en Jaguar cuando coinciden las competencias de F.1 y S.P. Por su parte el Genda Racing, de Angelo Ferro y Cesare Gariboldi, ha anunciado sus intenciones de pasar el año próximo a la F.Indy con una escuadra toda italiana. Sponsors mediante, tomarían parte del proyecto Conrado Fabi -que no pudo reaparecer en Silverstone por enfermedad- y Fabrizio Barbazza (campeón '86 de ARS) sobre sendos chasis March.

GUERRERO EN INDY. Como ya consignáramos, el colombiano Roberto Guerrero se adjudicó finalmente una victoria en F. Indy tras haber estado varias veces cerca de conseguirlo. Sucedió en Phoenix (Arizona) en ocasión de la segunda fecha del campeonato '87. La primera

fila de largada había sido copada por los Andretti. Con Mario haciendo la "pole" con Lola-Chevrolet, y su hijo Mike escoltándolo a pocas centésimas con March-Cosworth. Guerrero -que había señalado el tercer tiempo- fue obligado a partir desde la última fila por verificarse una diferencia de 1 (uno) KG. Con respecto al reglamentario del peso mínimo de su coche. De todos modos y pese a una penalización "stop and go" en carrera, la superioridad del colombiano con el March-Cosworth de Andy Granatelli fue amplia, al punto de vencer sin dificultad. Segundo fue el Campeón Bobby Rahal y tercero el holandés Arie Luyendyk. Mario Andretti tuvo problemas de sobrevivencia en su Lola, en tanto que su hijo acusaba falta de "Grip". En el Campeonato, tras dos fechas, los Andretti encabezaban la tabla, con Mario al certa-



El colombiano Roberto Guerrero (28), con su hijo Marco en brazos, celebra desde el podio de Phoenix. (Luzetico, A.P.)

men, había ganado Mario Andretti de punta a punta y sacándole una vuelta al segundo. Sólo Fittipaldi había podido oponerse al italoamericano, pero un problema con la válvula de sobrepresión lo eliminó a mitad de carrera. Segundo de Andretti había sido Al Unser Jr. con March-Cosworth.

Siguiendo con Indy, digamos que tras haber vencido la puja legal con Bernie Ecclestone y la C.B.A., Emerson Fittipaldi se dará el gusto de llevar al Carl a San Pablo. Con la anuencia del Consejo Nacional de Deportes brasileño, se iniciarán los trabajos en Interlagos para dar forma a un anillo de 2 millas de extensión, que será utilizado por los F.Indy en ocasión de la competencia prevista para el próximo mes de noviembre. La carrera no tendrá puntaje por el Campeonato y se disputará luego del cierre oficial de temporada en Miami.

TESTS DEL NUEVO SAUBER. Satisfactorios fueron los primeros ensayos del nuevo Sauber-Mercedes Benz C-9 que debutará en Silverstone en ocasión de la cuarta fecha del Mundial de S.P. El

LARRAURI PROBO EN CLERMONT FERRAND

Tal como estaba previsto, el pasado miércoles se llevó a cabo en el circuito privado de Michelin, una sesión de tests destinados a evaluar nuevos neumáticos para lluvia. En este sector, los franceses estaban un poco atrás el año pasado, y por lo visto no están dispuestos a dar ventanillas en el '87. El trabajo estuvo a cargo de Oscar Larrauri por pedido de Michelin, trabajando el santafesino desde las 10 de la mañana hasta las 5 de la tarde. Interin se evaluaron 21 juegos distintos de neumáticos, con diferencias de dibujo, profundidad de canalización y construcción. Como

conclusión, se obtuvo una mejora de 1 segunda con respecto a los "Rain" del '86.

Sobre las pruebas nos comentaba Larrauri ya en Milán: "Fue una experiencia interesante para mí, aunque algo agotadora. El circuito dispone de un sistema de riego artificial y de numeroso instrumental de medición, que incluso te indica en un cierto sector del trazado el valor de depresión que provoca el auto. Los ensayos se hacían en tandas de 5 vueltas, volviéndose a mojar la pista en el intervalo. El circuito tiene una gran

área de seguridad, que en caso de trompo no provoca más que un simple 'pastoreo'. Lo importante es que mejoramos sensiblemente con las 'rain'. Con respecto a las 'slicks', para Silverstone están haciéndonos una de mayor diámetro que permitirá una mejor 'refrigeración' de la banda de rodamiento y un mejor trabajo en el tren posterior. Sólo es de esperar que nos toque un fin de semana cálido en Inglaterra, puesto que la temperatura de pista es algo que nos favorece".

FORMULA UNO AL DIA

EL INGRESO DE PEUGEOT FRENADO. Pese al avanzado estado del proyecto, la Dirección General del Grupo PSA ha decidido no dar el "via libre" a la iniciativa de Jean Todt. El Ing. De Cortanze ya tenía listo el diseño del 12 cilindros aspirado, mientras que habían sido contactados los hombres claves a fin de llevar adelante al F.1 francés. Para el diseño del coche se había hablado en firme con el ingeniero sudafricano Rory Byrne, actual proyectista de Benetton. El patrocinio de Camel también era un hecho, habiéndose avanzado los contactos con Senna y Prost para la operación. Tanto es así, que Mansour Ojeh, sabiendo esto, le había hecho al piloto francés una oferta para que pasase a tener una participación societaria en McLaren, a efectos de asegurarse su presencia en el equipo aun después de retirado de la práctica activa. Ahora solo resta esperar cual será la decisión final de Peugeot con respecto a su futuro programa deportivo, supuestamente concentrado en el Rally.

TESTS EN IMOLA. Mientras esta edición arri-

ba a la calle, los principales equipos de F.1 estarán probando en el escenario del próximo G.P. de San Marino. Entre miércoles y viernes trabajarán en Imola, Ferrari con Alboreto y Berger, Lotus con Senna, McLaren con Prost, Williams con Piquet y Mansell, y Benetton con Fabi y Boutsen. Allí estaremos.

EL SPONSOR DE BRABHAM. Aparentemente todo estaría definido para que la leyenda de "Canale 5" sea la que luzca en los fiancoes del Brabham BT 56. Dicha estación televisiva forma parte de la cadena privada más importante de Italia, propiedad de Silvio Berlusconi. Este empresario milanés -también propietario de la escuadra de fútbol Milan-, además de competir con la RAI, ha extendido sus operaciones a otros países europeos, con estaciones televisivas en Francia, España y Alemania, habiendo terminado de adquirir un satélite de comunicaciones para el propio uso televisivo. El contacto Ecclestone-Berlusconi fue realizado por el romano Andrea De Cesaris y ésta fue su carta de presentación para bir-

auto presenta modificaciones de chasis y aerodinámica con respecto al del año pasado. El monocasco es más liviano y más rígido. La carrocería ha sido modificada en función de que el radiador de agua ha sido llevado a la trompa. El auto probó en Hockenheim y Paul Ricard con cola corta y alerón independiente de la carrocería, al estilo Jaguar. El motor Mercedes Benz Doble Turbo está dotado ahora de una central electrónica Bosch Motronic, similar a la utilizada por el motor Porsche de F.1, con la cual se lograron 650 CV de potencia y menor consumo. En Paul Ricard, **Henri Pescarolo** giró en 1m07s5, bastante próximo al tiempo de los Jaguar que probaron allí antes de la apertura del Campeonato. Además del Scuderia oficial, el equipo francés GEDA ha adquirido un chasis que también hará debutar en la competencia inglesa.

LOS RALT TAMBIEN GANAN EN F.3. Junto a la apertura de la F.3000 en Silverstone. La F.3 Inglesa disputó la tercera fecha de su Campeonato '87. Luego de las dos primeras victorias de **Johnny Herbert** con Reynard-Spiess (comentados en nota aparte), **Gary Brabham** interrumpió la seguidilla con un magnífico triunfo a bordo de su Ralt RT31 equipado con motor VW hecho por **Judd**. El hijo del tres veces Campeón del Mundo ganó a 187.840 km/h, empatando el record de vuelta con el belga **Bertram Gachot**, que lo escoltó en la competencia a bordo de otro Ralt RT31 pero equipado con motor Alfa Romeo de Novamotor. Tercero finalizó **Herbert** con el Reynard, quien había hecho la "pole" y ahora sigue a la cabeza del Campeonato. **Damon Hill**, otro hijo de ex campeón de F.1, no tuvo fortuna en Silverstone, enganchándose con otro competidor tras haber partido en segunda fila. Con respecto a la F.3 en general un rumor asegura que **Ford** está haciéndose desarrollar en Alemania una planta impulsora para la categoría. La base elegida es el motor Cosworth de la Coupé Sierra, con 4 válvulas por cilindro y, por supuesto, sin el turbo.

larle la plaza a Mauro Baldi. Este último -pese a todo- comentaba en Monza que no está dicha la última palabra sobre el tema, porque ni el contrato de "sponsorización" a Brabham, ni el de De Cesaris han sido firmados aún. Por su parte, De Cesaris contaría con un recurso extra ya que su buzo sería auspiciado por la tabacalera Marlboro, manteniendo Patrese la decoración indicada por el team.

REGAZZONI Y EL DUELO EN FERRARI. Mucho se habló en Italia sobre el duelo en pista que en las últimas vueltas de G.P. de Brasil enfrentó a los dos pilotos ferraris. Si bien era claro que Alboreto se debatía con neumáticos al límite de la resistencia, la escaramuza dejó entrever lo que puede ocurrir en el futuro. Al respecto resulta importante oír los conceptos de **Clay Regazzoni**, comentarista de la RAI para las transmisiones de F.1. El suizo fue categórico: "En Ferrari sigue existiendo el problema de siempre: la falta de una férrea dirección deportiva. A Alboreto le mostraron dos veces el cartel para entrar a boxes a cambiar los neumáticos antes de terminar la carrera, pero él se sintió en condiciones de jugar una estrategia propia para no perder el puesto con Berger, y así le

ROSSO, LISTO PARA ARRANCAR

Tal cual detallamos en nota aparte, el marcosjuarense **Victor Rubén Rosso** iniciará el próximo domingo su temporada 1987, con la primera fecha del **Campeonato Alemán de F.3** en el circuito de **Nürburgring**. Debido a la imposibilidad de probar en ese trazado, en el cual se está colocando una nueva carpeta asfáltica, el team **Bertram Schäfer** se trasladó a otros circuitos europeos para hacer pruebas sobre los nuevos chasis Ralt y también con los nuevos propulsores de **Schrick**. Lunes y martes estuvieron en el circuito francés de **Magny Cours**, pista utilizada por la F.3 francesa y especialmente por **Martini**, ya que el constructor galo tiene allí su factoría. El objetivo -además de rodar el conjunto y lograr una complementación adecuada de los pilotos al medio- era probar la nueva caja **Hewland** de 6 velocidades y establecer un balance aerodinámico en el coche. En el primer aspecto el test resultó positivo, ya que la caja es particularmente propicia para un circuito de estas características, con curvas lentas y rápidas. Trabajando solo con alerones y spoilers, Rosso llegó a un tiempo de 1m24s4, que resulta satisfactorio teniendo en cuenta que el circuito estaba sin "engomar" y no se usaron sets nuevos de neumáticos. Rosso dio 110 vueltas y otro tanto hizo su compañero **Peter Zakowski** que no pudo bajar del 1m25s3, mientras que el finlandés **Tomy Lutanen** -una de las grandes figuras de la categoría-, también en **Magny Cours**, giraba en 1m26s0 con el nuevo **Reynard-Spiess**. Al final de las pruebas, en ambos motores del team VW apareció una fisura de las tapas de cilindros, pasando agua a las cámaras de combustión. Debido a que el problema se detectó a tiempo -se trataba de

una pared demasiado delgada-, **Schrick** está haciendo nuevas tapas corregidas para la carrera de **Nürburgring**.

Ante esto se obvió el test previsto en **Dijon**, y el jueves el equipo probó en **Zolder**. Este es un circuito particularmente esquivo para los Ralt, y al respecto nos decía Rosso: "Recuerdo que el año pasado, en las dos carreras que corrimos aquí, nunca **Nissen** estuvo en condiciones de competir con nosotros, (entonces con **Dallara**). Incluso **Schäfer** no puede encontrar la razón lógica del problema de adaptación, y está recurriendo al mismo **Tauranac** para encontrar la respuesta. De todos modos al auto lo senti bien, aquí. Mucho mejor que al RT30, pero el problema es que como también estaban probando los **Turismo**, que pisan las banquetas y tiran arena sobre la pista, las referencias no sirven. Imagínate que salí a girar y mientras calentaba las gomas hice 1m42s5 y luego de trabajar en distintas mejoras de puesta a punto, no podía bajar el 1m43s5 pese a sentir la evolución del chasis. De todos modos, creo que con más pruebas seremos competitivos para la tercera fecha del torneo, que se corre aquí. Ahora pensamos en **Nürburgring**. Sólo en las dos horas de pruebas libres del jueves se terminarán las especulaciones. Allí el reloj dirá como estamos con respecto a la competencia. A ese respecto nos tonifica saber que en Inglaterra los Ralt hicieron un lindo doblete en **Silverstone** con **Gary Brabham** y **Bertram Gachot**, cortando la seguidilla del **Reynard** de **Herbert**. Ojalá que esto se repita en el alemán".

rally mundial

LOS VETERANOS, DOMINADORES DEL SAFARI

Luego de haberse concluido la primera parte del **Rally Safari** y con 2.711 km recorridos de los 4.002 totales, la situación en la Clasificación General mostraba un claro predominio por parte de los pilotos más experimentados, no solo de la actividad en general sino también en este tipo de competencias en particular. **Björn Waldegaard** con el nuevo **Toyota Supra** parecía encaminado hacia su cuarta victoria en la competencia. Luego de 60.000 km de tests con el auto, y una preparación que comenzó a fines del año pasado, la casa japonesa confirmaba así un favoritismo que emanaba precisamente de la seriedad con se que había encarado la empresa. Detrás de **Waldegaard** (44 años), se encontraban los dos **Audi 200** turbo oficiales en manos de **Mikkola** (45 años) y **Röhrl** (40). El nuevo producto germano iba muy bien en el difícil recorrido africano, sobre todo en los sectores anegados tras la lluvia caída en los días previos a la largada.

Veamos lo sucedido durante la Primera Etapa de la competencia, que se extendió durante tres jornadas. La etapa se largó en **Nairobi**, volviendo a la capital de **Kenia** tras pasar vecino al Lago Victoria, al norte del país. En la primera jornada aparecieron **Mikkola** y **Blomqvist** haciendo la punta. El piloto del Ford, que había largado con el auto destinado en principio al local **Hellier**, debido a que su coche sufrió un accidente mientras era transportado desde el puerto de **Mombasa** a **Nairobi**, se retrasaría bastante al día siguiente, perdiendo más de dos horas por rotura de caja. También **Preston** se retrasaría en la segunda jornada, por problemas de caja y de lubricación en el único **Lancia** participante. Otro hecho notable por entonces era el abandono de **Mehra** -gran favorito en los pronósticos por sus cinco triunfos anteriores-, debido a problemas de transmisión en el nuevo **Nissan 200**. En tanto sorprenderían los pequeños **Golf GTI 16V** con **Eriksson** colocándose tercero delante de **Röhrl**, y también con buenos parciales de **Weber**.

El sábado, en la tercera jornada de la etapa inicial, **Mikkola** sufrió una salida del camino que provocó la rotura del "intercooler", y esto lo hizo perder más de media hora, lo cual afianzó la posición de liderazgo del **Toyota**. Al mismo tiempo abandonaba el italiano **Zanussi** con el otro **Nissan** oficial, notándose la recuperación de **Preston** desde el 23° al 14° lugar en la General. Esta era la clasificación tras la Primera Etapa y con 42 controles horarios computados.

1°) **Waldegaard-Gallagher** (Toyota Supra), 1h59m22s de penalización; 2°) **Mikkola-Hertz** (Audi 200), 2h10m31s; 3°) **Röhrl-Geistdörfer** (Audi 200), 2h20m58s; 4°) **Eriksson-Diekmann** (VW Golf), 2h22m11s; 5°) **Torph-Melander** (Toyota Supra), 2h04m02s; 6°) **Stöhl-Berli** (Audi Coupé), 3h22m41s; 7°) **Eklund-Witcock** (Subaru 4WD), 3h24m45s; 8°) **Weber-Feltz** (VW Golf), 3h54m24s.

Mientras esta edición cerraba, se estaba disputando la Segunda y última Etapa, al sur de **Nairobi**, con 1.291 km de recorrido y 22 controles horarios. En nuestro próximo número completaremos el informe correspondiente.

fue. Es evidente que falta más autoridad en el box. No lo veo a **Piccinini** como el hombre en condiciones de ejercer el comando, porque está en demasiadas cosas; pero tampoco se sabe a ciencia cierta quién dirige: ¿él, **Piero Lardo Barnard**? Este es un aspecto que siempre se ha subestimado en Ferrari. Es necesario crear un clima de mutua confianza en el equipo, para que el organigrama funcione. La falta de **Frank Williams** el año pasado en su equipo demostró lo importante que es el elemento coordinador. Con dos pilotos del mismo nivel, esto puede convertirse en el origen de tensiones muy peligrosas a medida que avanza el campeonato".

Consultado sobre el nuevo auto de **Maranello**, **Clay** expresó: "Cuando un auto es rápido, se lo ve desde el principio. Recuerden el **McLaren** del '84, que debutó en **Paul Ricard** y una semana después ya ganaba en **Brasil**. La Ferrari '87 conserva muchos de los viejos problemas del auto, aunque seguramente podrán ir corrigiéndolos durante el año. Sucede que cuando **Barnard** fue a **McLaren**, encontró una escuadra ganadora, así como **Ducarouge** cuando llegó a **Lotus**. En cambio ahora **Barnard**

no encontró ciertamente un equipo triunfador en Ferrari. Los proyectistas, por más capaces que sean, necesitan trabajar sobre una buena base".

¿G.M. A LA F.1? Por doble vía se comentaba la semana pasada en Europa, la posibilidad de que, a través de la construcción de un motor aspirado, la **General Motors** haga su ingreso oficial a la F.1. Por una parte, el primer indicio vino tras el acuerdo entre **Guy Ligier** y **Megatron** por la provisión de los motores 4 cilindros Turbo a la escuadra francesa. El contrato entre ambas partes tendría una duración de 3 años, lo cual implica también provisión de motores en el '88 y el '89.

Como a fin de año culminará el ciclo de los turbo BMW revisados por **Heini Mader**, **John Schmidt** está analizando dos posibilidades para la era de los aspirados, una es que **Mader** construya un motor con apoyo financiero de **Megatron**, pero no es la más fuerte de las alternativas. Apparentemente todo estaría orientado hacia la utilización del propulsor que la G.M. le habría encomendado a la **Ilmor** en **Gran Bretaña**, quien actualmente construye por cuenta del coloso americano el impulsor tan exitoso en **Indy**. Debido a que existe una fluida relación de **Schmidt** con la G.M. a

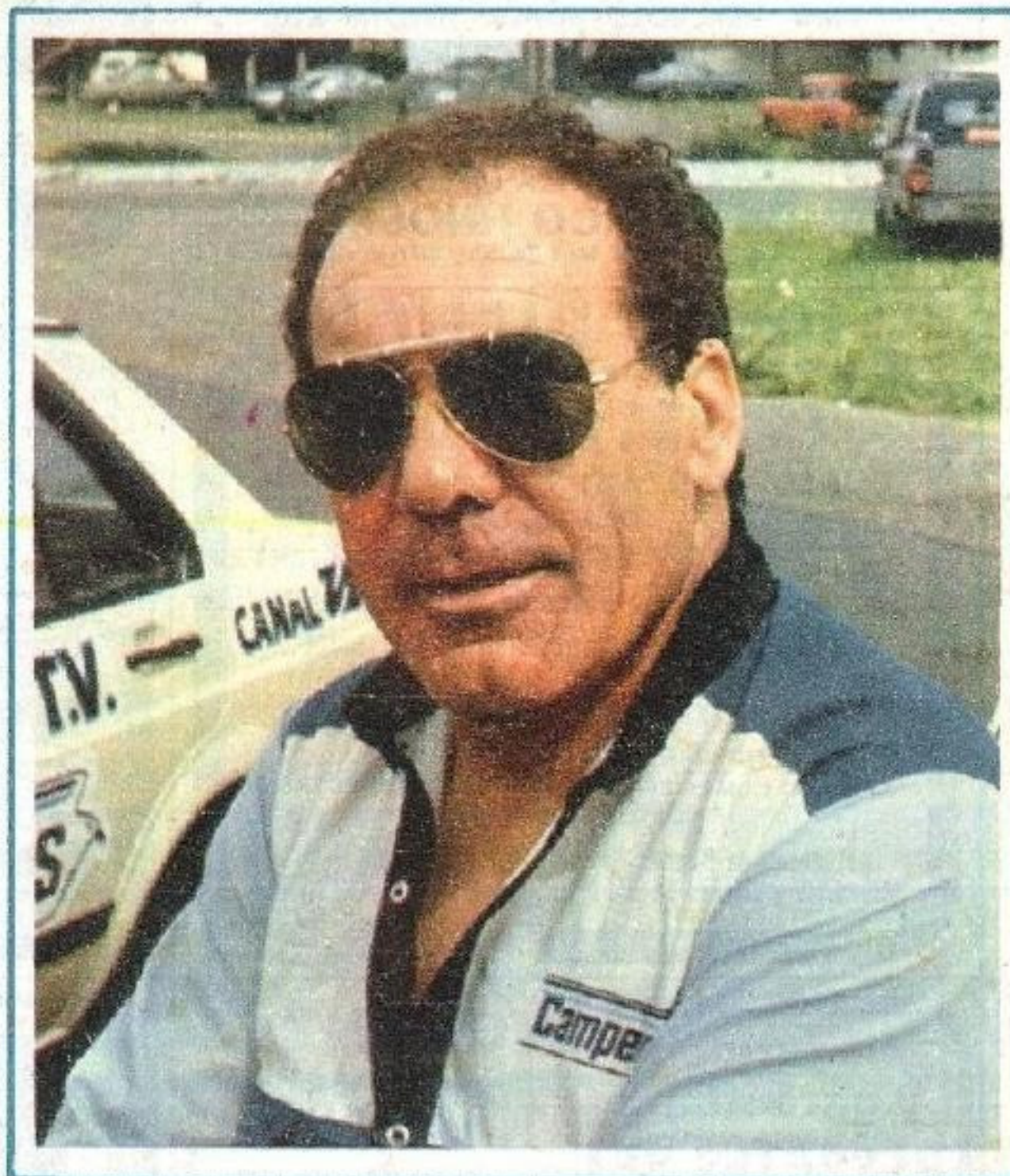
través de la colaboración de la **Megatron** (provisión de instrumental técnico) y de la **USFG** (operaciones financieras), existiría la posibilidad de que el motor de la **Ilmor** pueda equipar el año próximo a los **Arrows** y a los **Ligier**.

¿... Y PENSKE? Otra versión, proveniente de EE.UU., tiene que ver con el ingreso de **Teddy Mayer** al equipo de **Roger Penske**. Luego de haber estado en tratativas para incorporarse a la escuadra de **Mario Andretti** en **Indy Cars** por intermedio de **Carl Haas**, **Mayer** terminó arreglando con **Penske** para integrarse como manager al "Penske Cars" en **Pole** (**Gran Bretaña**). Luego de su paso por **McLaren** y **Lola**, **Mayer** se ocupará en Inglaterra de seguir el desarrollo del **PC16** de **E. Indy** junto a **Alan Jenkins** -su diseñador-, y también estará en las carreras del **CART** en **USA**. Según la versión, esta adquisición de **Penske** tiene que ver con un proyecto destinado a volver la F.1, y esto a su vez está directamente relacionado con el tema del motor que la **Ilmor** estaría proyectando por cuenta de la **GM** para la máxima categoría de monoplazas. No debe olvidarse que fue **Penske** quien hizo debutar al motor **Ilmor** de **Indy**, logrando los primeros resultados positivos, en 1986.

Campeones

Radio El Mundo

LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



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

Canal 2

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

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.

Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO