

CARRERA

CON ROSSO Y RECALDE EN EUROPA
ENCUESTA T.C.: POR QUE DOMINA CHEVROLET
MAS COLOR: RALLY MUNDIAL, MOTOS, INDY CARS, T.C.2000

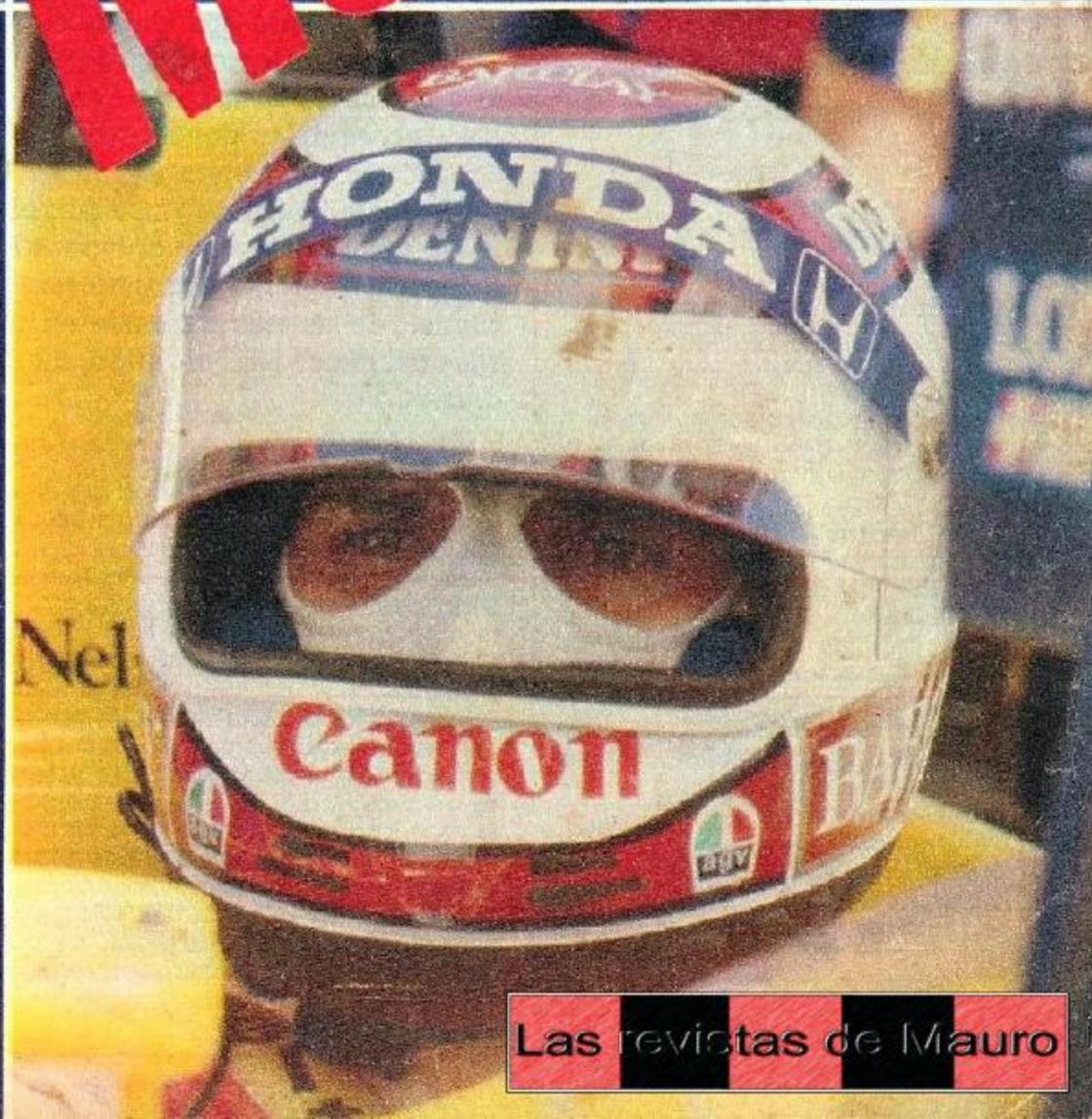


**NIGEL
MANSELL**

AMUERTTE

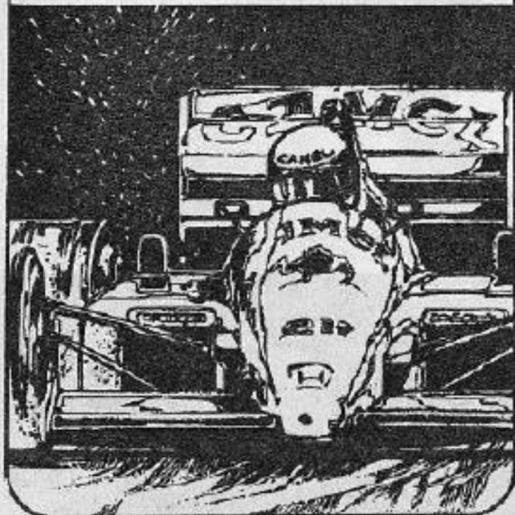
RETO A

**NELSON
PIQUET**



N° 1097 del 15 al 21 de julio de 1987 - Argentina: ★ 3.20
Uruguay: NS 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Grand Prix de
INGLATERRA

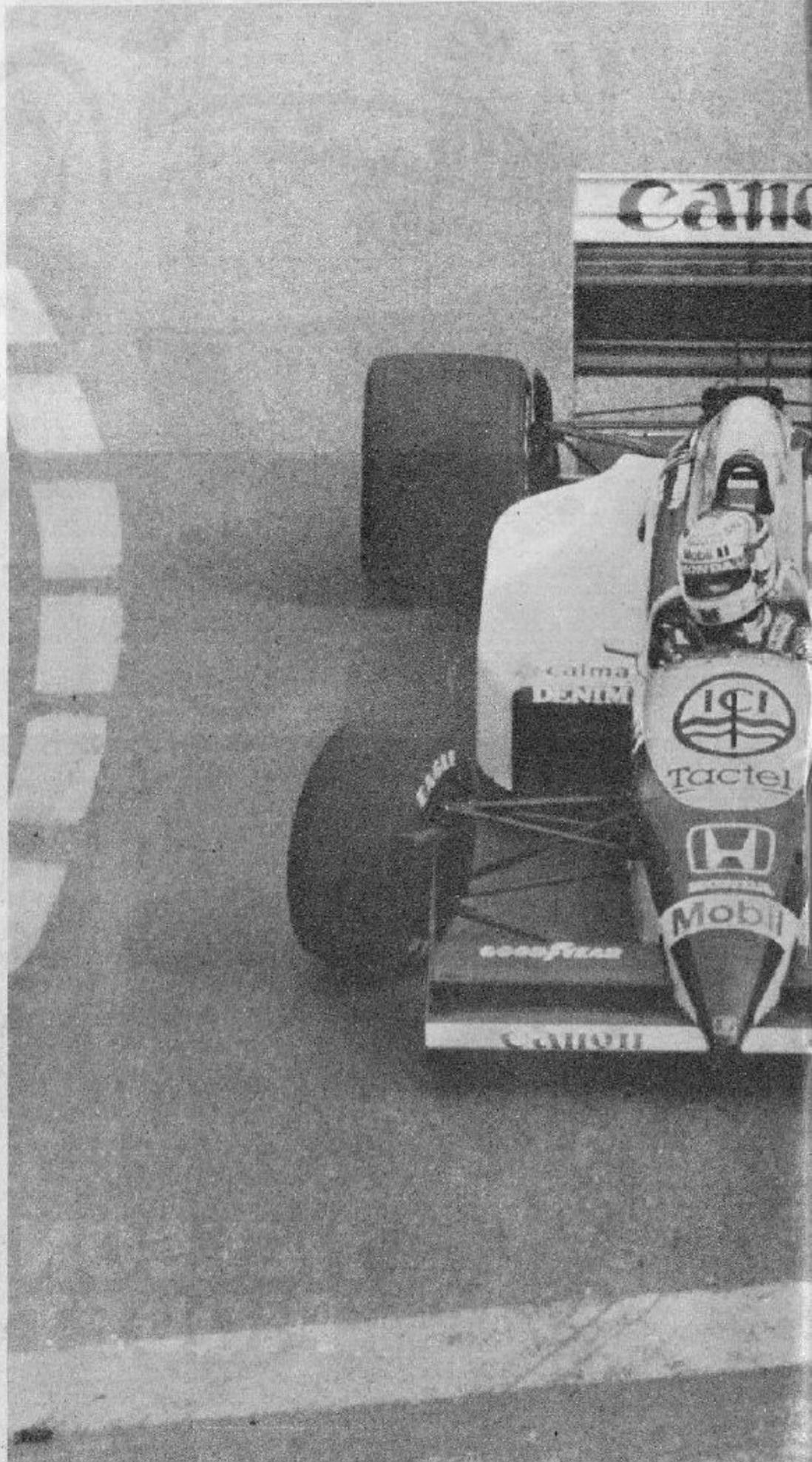


fórmula uno

EN SILVERSTONE, gran jornada para el público británico, para

EL DIA DE N

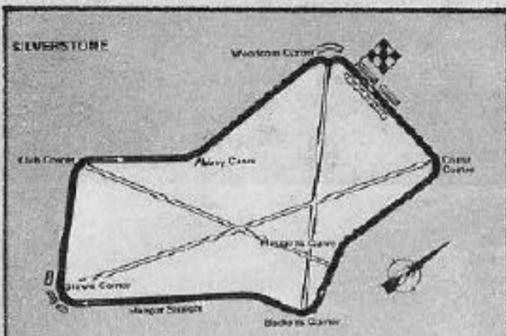
(la noche de Nelson Piquet)



Desde la Clasificación y hasta la antepenúltima vuelta del G.P., el brasileño había sido líder casi indiscutido... Pero un erróneo plan de carrera y un "SuperMansell" más desatado que nunca ante sus delirantes "fans", pasaron la victoria justamente a manos de su máximo "enemigo"... y coequipier. Muy atrás, decididamente en otra carrera, Ayrton Senna (tras el retiro de Prost) los siguió al podio para mantenerse al tope del Campeonato, y Nakajima completó el cuarteto de motores japoneses en la cima del marcador. Por Ferrari, bien gracias...

Un pequeño pedacito de plomo que se desprende de una rueda, un error de valoración de un piloto que se creyó demasiado pronto ganador, dieron un Gran Premio de Gran Bretaña fascinante, una gran batalla entre Piquet y Mansell, y también muchos motivos de reflexión.

Que sea todo cierto lo que los protagonistas han dicho ante los hechos consumados respondiendo a las preguntas de muchos, es algo que no juzgaremos. Porque las contradicciones fueron varias en un momento, por ejemplo, Mansell dijo que no estaba previsto un cambio de gomas, y que él lo hizo solamente porque el pedacito de plomo perdido había desequilibrado demasiado



FICHA GENERAL

Fecha: 12 de julio de 1987
Denominación de la prueba: Gran Premio de Gran Bretaña (séptima fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno)
Lugar: Autódromo de Silverstone
Ubicación: 15 millas al noreste de Northampton, 30 millas al sureste de Oxford.
Organizador: RAC Motor Sport Association and British Racing Drivers Club. Presidente: Jeffrey D. Rose
Autoridades: Comisarios Deportivos: J. Corsmit, R. Frost y R.M. Sutcombe. Director de la prueba: R. Langford.
Hora de partida: 14.30 (local)
Condiciones climáticas: cielo cubierto, temperatura 20°
Participantes: 25
Público: 85.000
Organización: Buena
Seguridad: Buena
Espectáculo: Espectacular sobre el final.

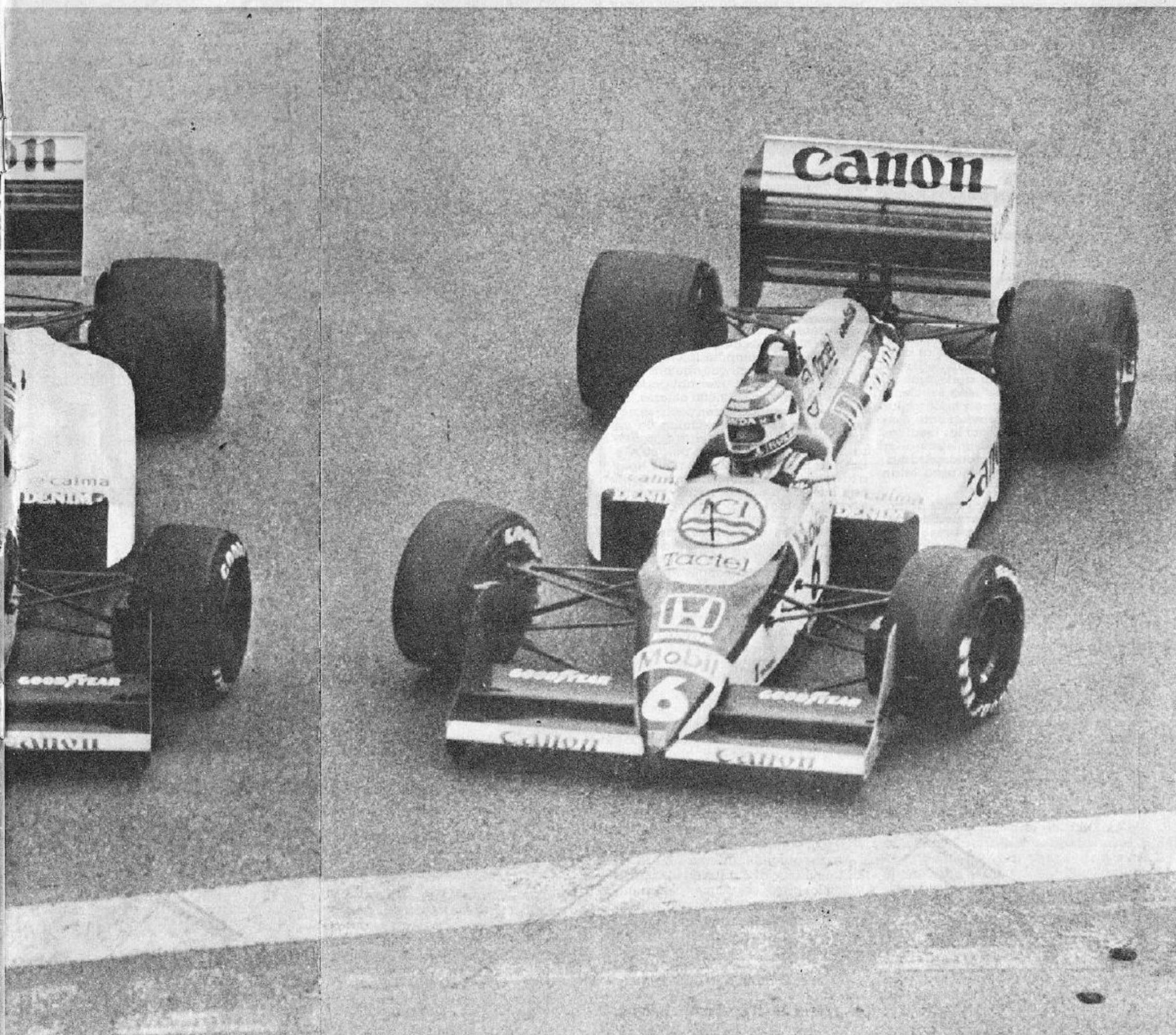
el equipo Williams y para los motores Honda; fue...

NIGEL MANSSELL



quet)

La semana había empezado caldeada en el seno del equipo Williams, dados los amargos reproches en que arreció Nelson Piquet contra el no tan flemático "Nige" Mansell (el que según sus fanáticos "toma las curvas mejor que Maradona"...), llegando a tildarlo de "piloto de cazabombardero" más que de F1... El bueno de Nigel no se quedó callado, ni de brazos cruzados. En el momento culminante del agónico "sorpasso" triunfal, estalló Silverstone... y "reventó" el agresivo Nelson.



HABLAN LOS PROTAGONISTAS

...Y después de la carrera la diversión continuó en la sala de prensa, donde arribaron los tres del podio del Gran Premio de Gran Bretaña. El primero en llegar a la cita fue Ayrton Senna, que estuvo solo en la conferencia por algunos minutos, respondiendo como podía a las preguntas, incluso a las malignas. Se las arregló muy bien, y también de modo diplomático, sin declarar explícitamente que su máquina es inferior a los Williams: "Hice el máximo posible teniendo en cuenta la adherencia del auto, que me preocupó mucho. También desde el punto de vista del consumo tuve algunas preocupaciones, de manera que preferí terminar llevándome puntos".

Después llegaron los dos pilotos de Williams y fue un entretenimiento verlos y escucharlos. Sentados uno al lado del otro, pero evitando con mucho cuidado mirarse, cuando un periodista inglés prácticamente los forzó a darse la mano para congratularse mutuamente, Mansell explicó lo que se había visto: "Sufrí vibraciones desde los primeros giros, cada vez más

fuertes. Entonces cambié las gomas y el auto empezó a andar fantástico. Creo que conduje al ciento por ciento, al límite, hasta el final, a pesar de que es una cosa que no me gusta en un trazado tan veloz como éste. Tuve suerte, también, porque si Nelson hubiese parado como lo hice yo para cambiar neumáticos no lo habría alcanzado". Esta fue una "cachetada" para el brasileño, como diciéndole que fue un tonto al no hacerlo...

Piquet, por su parte, afirmó: "A mitad de carrera decidí no parar porque las gomas estaban en bonísimas condiciones. No podía imaginar que se estropearían tanto en las últimas diez vueltas. Intenté resistir, pero cuando otro es más veloz, a razón de un segundo por circuito, aquí no hay nada que hacer. Lo que es maravilloso es que ahora estamos empatados y se abre una gran incógnita para ver quién vence en el campeonato".

Como si hasta ahora los dos adversarios se hubiesen hecho asistencia recíproca...

LA EXCLUSIÓN DE GHINZANI

Después de las pruebas del viernes, los comisarios deportivos del Gran Premio de Gran Bretaña decidieron la exclusión de la carrera del Ligier de Ghinzani por graves infracciones.

En realidad, Ghinzani efectuó un par de giros de más luego del final de las pruebas no cronometradas de la mañana y después, durante las pruebas oficiales, permaneció parado sobre el trazado, sin combustible. Salíó de la máquina, llevándose consigo la butaca para poder usar el muleto, y fue invitado por sus técnicos a volver al auto abandonado, acompañado de mecánicos que procedieron a efectuar un reabastecimiento que sería suficiente para realizar algún giro y finalizar las pruebas, cosa que obviamente está prohibida, sobre todo por las medidas de control de pesos que son efectuadas durante las pruebas cronometradas. Los reabastecimientos en pista están prohibidos.

En este punto, los comisarios no podían hacer más que tomar medidas disciplinarias, y al final de las pruebas decretaron la exclusión de la carrera del piloto italiano y la máquina francesa. Una decisión que parece exagerada, también porque la sospecha de que en Ligier pudiesen haber aprovechado

para cargar la máquina de peso está fuera de lugar. Incluso todos saben que los Ligier están afectados por un sobrepeso de una cuarentena de kilos después de las operaciones de refuerzo efectuadas a causa de las roturas verificadas en Imola.

¿Que cosa incitó a los comisarios deportivos para ser así de severos, sin tener en cuenta que el piloto es inocente o los intereses materiales de la escudería? No lo sabemos, pero es curioso constatar cómo desde hace algún tiempo la FISA es particularmente dura en aplicar penas que no son comprensibles.

Olvidábamos decir que además de la exclusión, Ghinzani fue obligado a pagar una multa de 2.000 dólares.

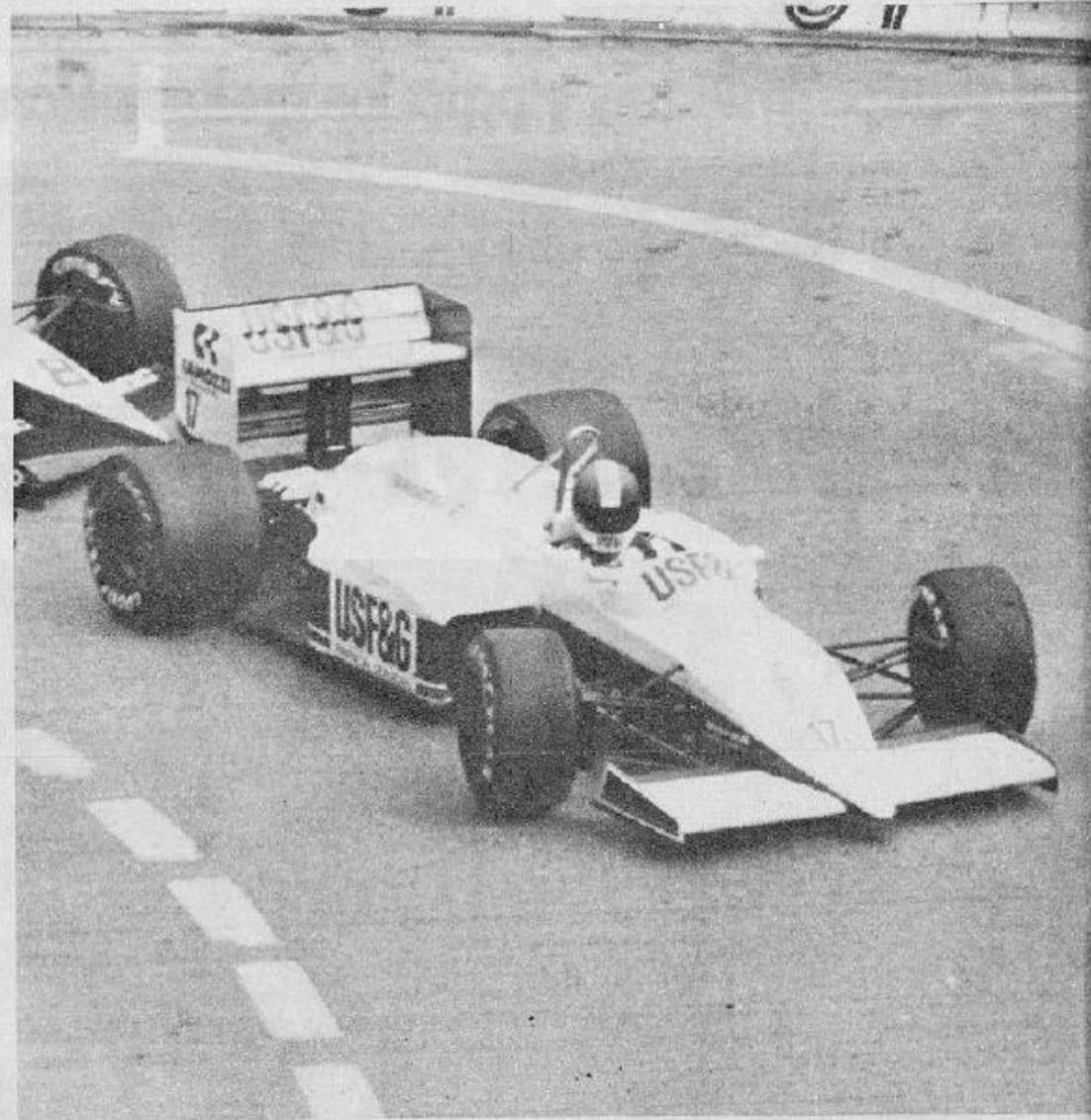
Esta es la segunda vez en pocas semanas que un piloto es excluido de un Gran Premio. Antes fue el caso clamoroso de Danner en Montecarlo porque realizó una maniobra peligrosa que llevó a la colisión con Alboreto. Y también en este caso la desclasificación pareció excesiva, sobre todo por las implicaciones morales que ella comportaba. Una consideración que evidentemente no entra en la mente de los comisarios deportivos, entre los cuales —curiosamente— está siempre el holandés John Cozzit, que es pagado por la FISA y por consiguiente depende de Balestre.

Error cierto, pero ¿debido a qué? ¿Presunción de superioridad personal, subestimación del adversario? El esquivó el problema afirmando que una parada en el box siempre representa riesgos, que no le parecieron necesarios. Lo que es verdad es que fue Piquet el que hizo palpitante el final de esta carrera, y "calentó" las tripunas de Silverstone, similar a la loca algarabía en Italia con la Ferrari adelante. El bramido que provocó el sorpasso de Piquet por parte de Mansell, a tres vueltas del final, realmente impresionó.

Y para quienes pudimos ver también los televisores ubicados en los parapetos de los boxes, los últimos diez minutos fueron excitantes. Nosotros lo apreciamos al lado de Gerhard Berger, vestido ya con jean y con remera porque había dejado la carrera tempranísimo. Y los aseguramos que también el austriaco estaba excitadísimo y divertido.

Berger, dijimos, y damos en la tecla de Ferrari, esta vez controvertida con pocos giros y sin luz para él. Largo mal, se quedó agrupado y debió recuperar.

una rueda delantera; poco después dijo que la detención estaba programada para el giro 34, pero que debió efectuarla antes a causa de las vibraciones. Está visto que no se debe fiar del todo de lo que se dice después. Queda, empero, el hecho: Nigel Mansell, siempre segundo detrás de Piquet desde la salida, efectuó el cambio de gomas y a partir de entonces marchó fortísimo, reduciendo vuelta tras vuelta la distancia. Piquet, en cambio, hizo la carrera sin cambiar neumáticos, pero es posible que ahora se esté arrepintiendo de no haberlo hecho porque cuando Mansell volvió a la pista el brasileño le llevaba más de 27 segundos de ventaja, lo que significa que hubiera tenido todo el tiempo para aflojar, entrar al box, poner caucho fresco y volver a salir siguiendo en cabeza. Si lo hubiese hecho habría sido él quien festejara la victoria, y también el primer lugar en la clasificación mundial, antes que la anotación estadística de una bella serie de cinco segundos puestos en esta temporada.



En su tierra, el británico Derek Warwick volvió a evidenciar sus bondades y las del Arrows A10-Megatron, aunque bien lejos de toda disputa realmente ambiciosa. Arriba, tras él asoma la trompa del infortunado De Cesaris. En cuanto al equipo McLaren, la preocupación embargó al ilustre Prost y a Johansson. Los motores saltaron a la cita... En cambio, primeros puntos "gordos" para el impasible oriental Nakajima. En la foto mayor, el futuro ganador delante de Prost, Senna y Boutsen al principio



LOS CAMBIOS EN EL CIRCUITO

Recientemente modificado por la construcción de una verdadera variante situada poco después de la pasarella de ingreso al circuito, el trazado de Silverstone es ahora unos sesenta metros más largo que antes y sobre todo ha cambiado su fisonomía. La nueva variante, de hecho, tiene la salida mucho más atrás que la vieja chicana, por lo que las máquinas pasan delante de boxes a velocidades superiores, lo que significa también mayor velocidad al final de la recta de boxes antes de la curva Copse. La pista fue bien repavimentada y el piso está liso.

Completando el readaptamiento de Silverstone a las exigencias de las carreras modernas, se concretó además la construcción de un túnel que permite el acceso a la zona interna como la pasarella que hasta el año anterior era el único pasaje. Y fueron construidas también muchas otras tribunas, llevando la capacidad para alrededor de 60.000 espectadores.

Según la FISA y la FOCA, en Silverstone se deberían realizar otros cuatro grandes premios, pero el Royal Automobile Club está haciendo presiones para que se vuelva a alternar con Brands Hatch, que a nuestro parecer es la mejor sede de la que dispone Gran Bretaña. Lamentablemente, como acontece siempre en F-1, no son consideraciones deportivas o espectaculares las que hacen elegir los circuitos, sino la conveniencia financiera evaluada por Ecclestone.

LA CRISIS DE FERRARI

Malos vientos soplan por el lado de Ferrari. Algo que no llama la atención en vistas de los paupérrimos resultados obtenidos últimamente y hasta el presente por los autos del equipo de Maranello en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Pero estas performances deportivas nada halagüeñas tampoco en 1987, si bien tuvieron su influencia, fueron simplemente "la gota que colmó el vaso" para un ambiente que ya venía cargadito desde hace algún tiempo o más precisamente desde que John Barnard se integró al equipo.

A las polémicas actitudes adoptadas por Barnard al hacerse cargo de su puesto de Director Técnico en Ferrari se sumó hace un mes la situación creada por una controvertida nota publicada en el Sunday Times londinense, con firma del periodista Neil Lyndon, y donde Barnard atacaba el modo operativo de Ferrari y su personal, despachándose también con duras críticas incluso hacia los automóviles de serie de la empresa italiana. Barnard desmintió tales afirmaciones y hasta envió una carta a la publicación inglesa, algo que también hizo Enzo Ferrari. Sin embargo, las cosas no se clarificaron totalmente.

Por si esto fuese poco, llegó el Gran Premio de Francia, con magros resultados, ya que ambas Ferrari abandonaron sin haber estado en ningún momento en posiciones decorosas durante la carrera. Esto fue el detonante para una situación que colmó la paciencia de don Enzo, quien convocó a una urgente reunión el miércoles pasado, unas ho-

ras antes que en el autódromo Dino Ferrari de Imola la escuadra italiana iniciase los ensayos del auto adecuado a la reglamentación que regirá el año próximo para los motores turbo.

En esa reunión estuvieron, además de Barnard y los pilotos Michele Alboreto y Gerhard Berger, el Director Deportivo, Marco Piccinini, y el Director General, Piero Lardi. De este quinteto, Barnard resultó el más asediado por la requisitoria del "Commendatore", quien basó sus cuestionamientos en tres puntos clave: 1) la escasa competitividad de los autos de Fórmula Uno en el Campeonato; 2) los daños creados a la imagen de la casa Ferrari por el artículo publicado por el Sunday Times; 3) las malas y escasas relaciones que mantiene con Michele Alboreto y parte del equipo.

No hubo ni comentarios de Barnard ni anuncios oficiales de Ferrari sobre las consecuencias de esta reunión. Si, en cambio, se conocieron algunos trascendidos vinculados con el último punto en cuestión. Según las versiones, Barnard estaría obligado a encontrar una solución para armonizar sus relaciones con Alboreto, quien por otra parte, con el contrato renovado por todo 1988, será el encargado de llevar adelante el proyecto del nuevo auto con motor aspirado. Una instancia complicada para Barnard.

Y en Silverstone comenzaron a verse algunos cambios. En efecto, un espectáculo inesperado se vio en Inglaterra después de las pruebas: John Barnard —sobre el parapeto de los boxes— rodeado por un nutridísimo grupo de periodistas italianos, sonriente, distendido y

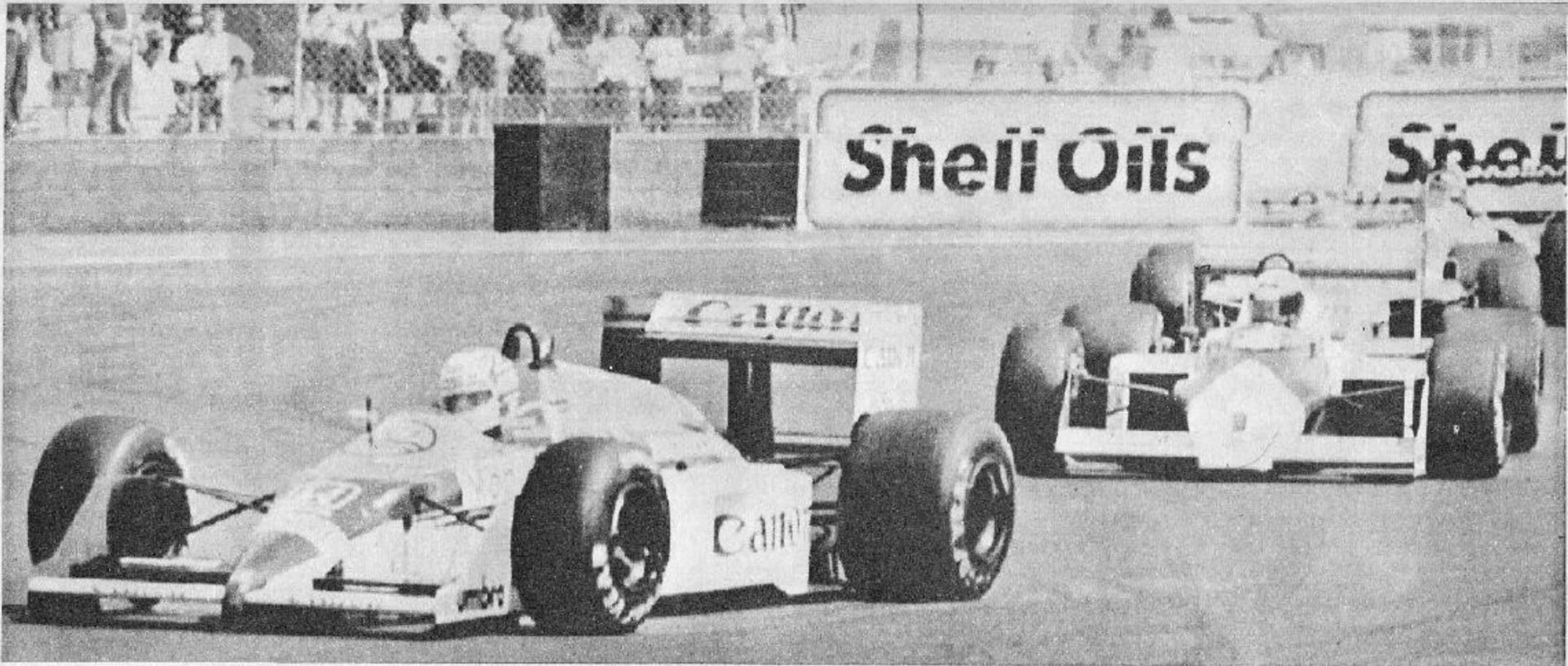
conversador. Y todos encima de él con ráfagas de preguntas. Ahora (quizás) no leeremos más del ostracismo inglés a la prensa italiana, ni la altanería, etc., como sucedía en las últimas semanas. En cuanto a las preguntas y las respuestas, he aquí el resumen de la situación actual, sin dramas ni falsos optimismos.

Una máquina nueva, concebida por otros, requiere una larga puesta a punto. Se individualizaron algunas cosas para hacer y se hicieron, y se espera solamente que estén listas las partes rediseñadas.

Están previstas modificaciones en la aerodinámica, las suspensiones y también desarrollos en el motor.

Con calma, Barnard explicó cómo no se puede tan fácil meter las manos en productos que han hecho otros y cómo ahora se ve en dificultades, agravadas por la prisa impuesta por el hecho de que de cualquier modo esta máquina tendrá vida breve porque a fin de año cambian los reglamentos.

Lo importante de este inesperado encuentro es que podría haber —si no cambiado— al menos atenuado las actitudes polémicas-rencorosas que nos afligieron en los últimos tiempos. En cuanto a las implícitas declaraciones programáticas de Barnard, ya debería estar claro que él piensa esencialmente en 1988. Así pues seguimos adelante, esperando. Barnard dijo: "Nuestro objetivo es vencer en carreras", y, por lo tanto, todos están trabajando en ese sentido. Queda por ver si el empeño será acompañado de resultados que sirvan al menos para salvar la temporada, hasta ahora decepcionante para todos.



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

BARDAHL

...y no hay
más que
agregar!

Su auto lo necesita como Ud. necesita su auto.

Llegó hasta atrás del Arrow de Warwick e intentó superarlo. Lo tocó ligeramente, cuanto bastó para mandarlo fuera de la pista, donde alguna cosa se dañó y quedó eliminado.

Para Alboreto, en cambio, la carrera pasó de caliente a frío. Partió bien, se pegó a las ruedas de Senna y no las largó mientras pudo. Después se fue distanciando progresivamente, pero conservaba la posición... Hasta la detención para el cambio de gomas, después de la cual pasó a estar noveno. Luego el final, después de apenas dos giros, entrando otra vez en el box con una Ferrari que andaba desequilibrada: se había roto una junta de la suspensión trasera derecha. Ferrari, por lo tanto, se fue de esta carrera todavía opaca, y las esperanzas de los optimistas a ultranza deben trasladarse ahora al Gran Prix de Alemania, si es que aún les queda paciencia.

Los dos Williams delante de todo, siempre, y de un modo tan claro que no quedan dudas. Y el McLaren de Prost en el tercer lugar durante una treintena de giros. Estaba previsto que el campeón del mundo anduviese con calma por algunas vueltas, en espera de calentar bien las gomas y después atacar: pero empeñarse para limitar los daños. Al cabo de veinte tenía casi 14 segundos de desventaja por lo que estaba

¿LAMBORGHINI PARA BRABHAM?

Muchas voces rondan el futuro de Brabham que por ahora permanece tranquilo, al menos según Bernie Ecclestone, que afirma trabajar para asegurar el futuro de su escudería.

Las múltiples especulaciones en curso no parecen entonces fundadas, pero lo cierto es que el más grueso problema que se interpone en Brabham es el de los motores para 1988.

Incluso en muchos síntomas se advierte la voluntad de BMW de finalizar definitivamente con la F.1 al final de 1987, por lo que Brabham debe encontrar un buen motor, cosa que no parece tan

fácil.

Obviamente no son obtenibles los motores Porsche, Honda, Ferrari (aunque todavía no es claro si correrán en 1988 con turbos o aspirados), así como el motor Ford está ya asegurado en exclusiva a Benetton.

Así es de suponer que Brabham esté tratando de conseguir en exclusiva uno de los motores aspirados de los que se habla en estos tiempos, vale decir el de Lamborghini, proyectado por Mauro Forghieri, o el de Toyota que parece con intención de entrar en la F.1 precisamente con un aspirado.

A nuestro parecer la posibilidad mayor es para el motor Lamborghini, también porque Ecclestone fue visto en contactos con personajes importantes de Chrysler, durante el Gran Premio de Detroit.

En lo que respecta al staff de Brabham, mientras es cierto que quedarán los técnicos Irlandés, el argentino que actualmente se ocupa de la máquina de De Cesaris, y el inglés Baldwin, parece muy probable que para proyectar las máquinas sea llamado el austriaco Gustav Brunner, que dejó definitivamente Ferrari el viernes pasado.

JUICIO A MANSELL POR UN MILLON DE DOLARES

Una controversia legal fue abierta por Mike Watt, y por la sociedad de asuntos CSI, contra Nigel Mansell, con el reclamo de daños por 1,2 millones de dólares, por rotura de contrato.

Mike Watt era agente de negocios de Mansell, el cual decidió separarse. De aquí el reclamo de daños, sobre el cual deberá pronunciarse el tribunal de Londres.

BALESTRE NO SE MULTA A SI MISMO

A propósito de multas y de procedimientos disciplinarios, vale la pena señalar cómo el señor Balestre no fue coherente consigo mismo, teniendo en cuenta que en Francia, en el circuito de Paul Ricard, el mismo incurrió en una infracción de grueso calibre a los reglamentos por él implantados.

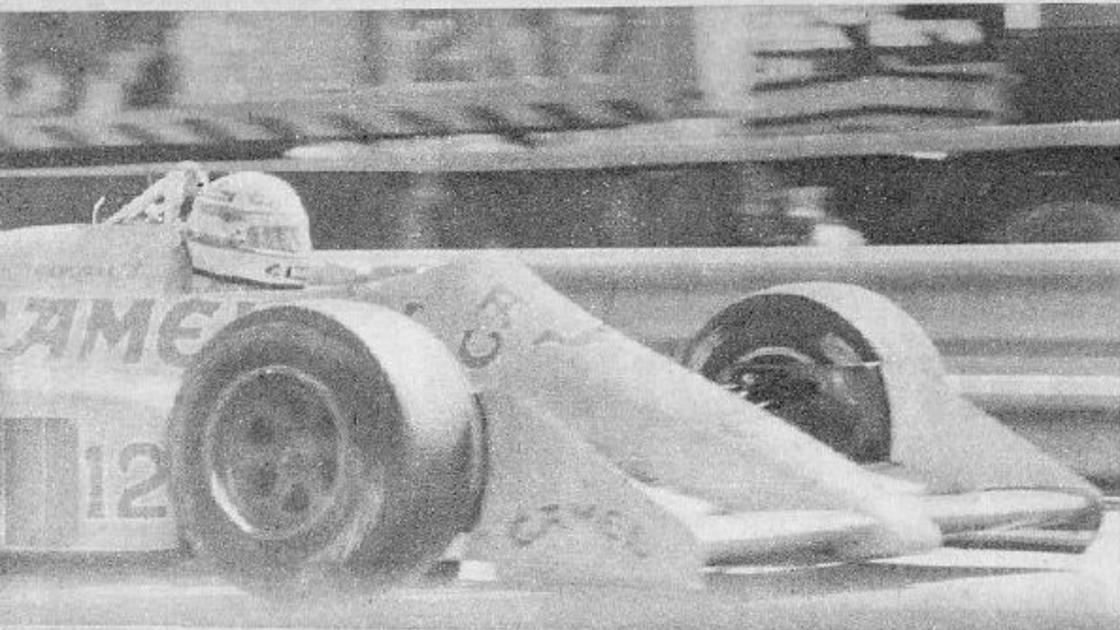
En efecto, el procedimiento de partida prevé que a diez minutos de la largada la pista sea despejada y que queden solamente los comisarios y los mecánicos, con una advertencia efectuada por los altoparlantes.

Y bien, a nueve minutos de la largada Balestre estaba (como lo informáramos en nuestro número anterior) en la pista, junto a una treintena de personas, pasando de un auto a otro, hasta la última fila de la grilla. A ocho minutos de la salida el grupo de Balestre, que comprendía también al

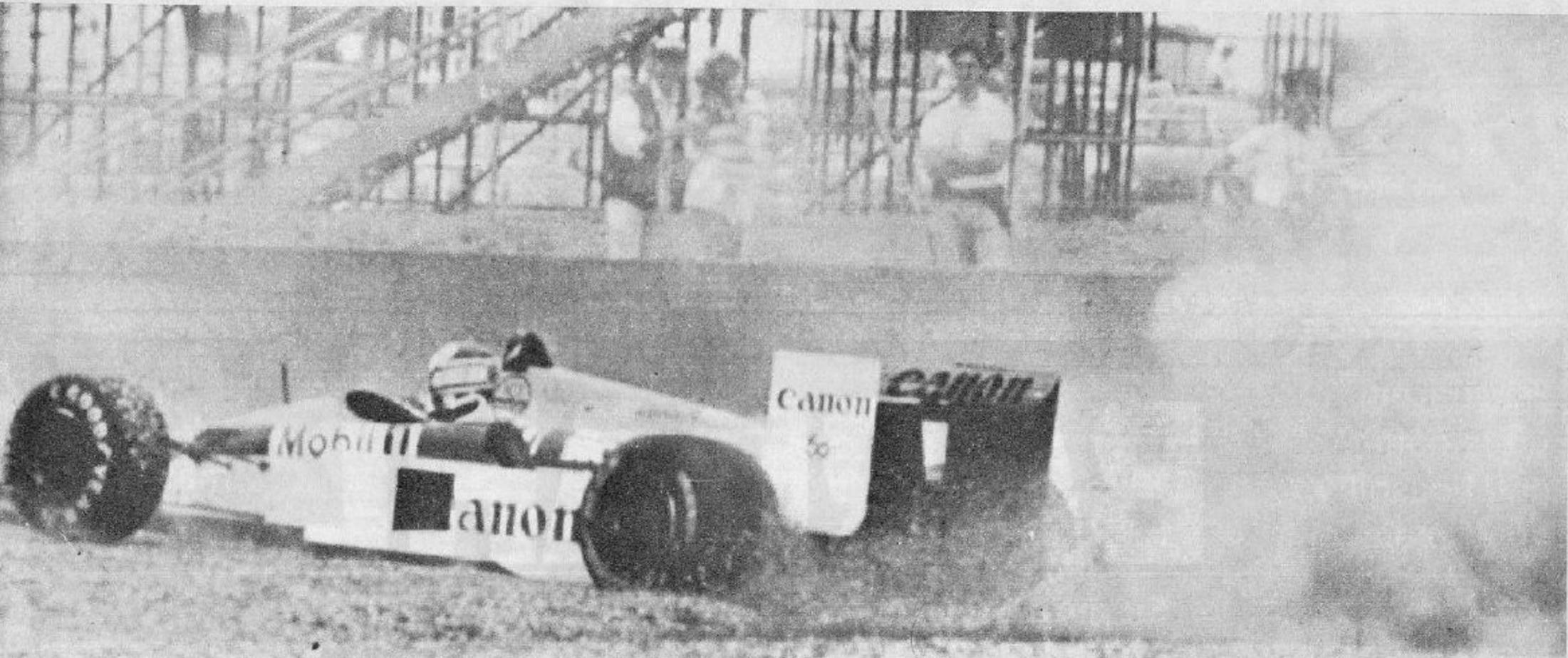
ministro del Interior francés, Charles Pasqua, estaba al lado del Larrousse de Alliot, y a seis junto al Tyrrell de Streiff, saliendo de la pista solamente a cuatro minutos de la iniciación de la vuelta previa.

En ese momento Balestre estaba, evidentemente, en función de presidente de la Federación Francesa, y le presentaba al ministro los pilotos gales que participaban en el G.P. de Francia.

La pregunta que nos hicimos entonces, y que repetimos ahora es: ¿por qué el Balestre presidente de la Federación Internacional y de la FISA no multó inmediatamente en 50.000 dólares al Balestre Presidente de la Federación Francesa? A todos los efectos, comprendido el de la seguridad, él incurrió en una acción mucho más peligrosa que la de Ghinzani en Inglaterra (ver recuadro).



Ayrton Senna debió conformarse (y mucho) con un remoto tercer puesto que empero le permite seguir encabezando el torneo. Nada que hacer ante el gran duelo de Williams, que como otra etapa previa al electrizante deshielo dominical, ofreció esta pirueta del "crédito local", el sábado mientras, en la última sesión clasificatoria intentaba bajarle el tiempo al "poleman" Piquet, muy tranquilo éste "monitoreando" en boxes.



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

CASA ZAGAGLIA S.A.

***** BUTACAS *****

TORINO ☆ FALCON ☆ JEEP ☆ MEHARI
☆ COMPETICION ☆ RODANTES ☆
☆ ARENEROS ☆ PEUGEOT 505
☆ FIAT 600 c/Cabezal ☆



TODOS RECLINABLES
COLORES A ELECCION

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

RACING PARTS

- Rasores para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Boladores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Pistillos para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tecómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marcas ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Balones de bola CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta, NEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varlos colores.

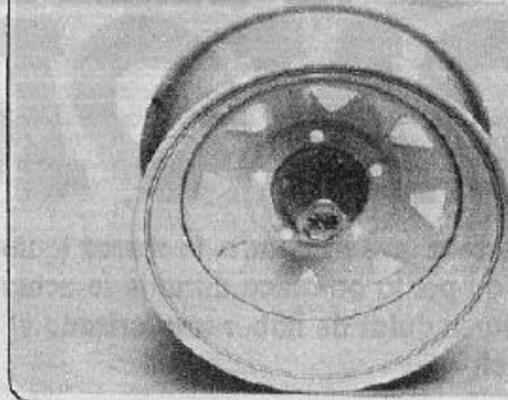
ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
☆☆ TEL 701-7948 ☆☆

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

R U E D A S



SPINA HNOS.



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

LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000 CAP
F2 Limitado Nacional F.850
F. Renault Argentina RALLY
F2 Codasur y Enneceor MILLE - MIDGE
F5 LLANTAS ESPECIALES
Torneo clase 2, 3 y 4 Y además categorías zonales
SPORT PROTOTIPO
También llantas de elección italiana para automóviles nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR



• AMPLIA GARANTIA • REPARACIONES • FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS
DORREGO 58 Tel: 854-7062

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



SCALEXTRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIÉ. A VIER. de 10 a 18 hs.

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

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

KITS ECONOVAN

VERSION: FURGON - RURAL EJECUTIVA

AMBULANCIA Construida en una sola pieza monocabro (P.R.F.V.)



Av. Mitre 1130 (1602)
Florida - Tel. 700-6995

Ruta 8 esq. Cuba
San Martín - 760-3651

TRANSFORMAMOS SU UNIDAD

BUZOS ANTIFLAMA

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

KARTING MIDGET:

BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS, COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR:

BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583

Frete a Estación SAN FERNANDO (1646).

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES



Accesario 1393-1525. OLIVOS. 795-9864
791-4121 (All. Av. Maipú 3200)(1636) BsAs

F.A.D.E.S. BUTACAS

CINTURONES ARNES
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813. esq. H. Irigoyen.
FLORIDA (all. Av. Mitre 1800)
760-0866

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION

DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

Envios al Interior

MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL: 760-1173

LOS LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES

UNICOS FABRICANTES



PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS

COLOCACION Y VENTA: Av. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel. 772-2347 • 771-3354

28

ANOS DE EXPERIENCIA
RESPALDAN
NUESTROS PRODUCTOS

ENVIOS AL INTERIOR

fuera de juego, y se fue definitivamente más tarde, cuando el motor se paró, dicen, por una falla en la instalación eléctrica.

Lo que es importante, por consiguiente, es que la esperanza de Prost de ver a Mansell y a Piquet correr a ritmo reducido por miedo a quedarse sin combustible, quedó en el aire.

Los dos Williams, Mansell incluido y con Piquet que no alojaba para que su compañero no lo alcanzara, demostraron que los motores Honda no estaban ciertamente contenidos.

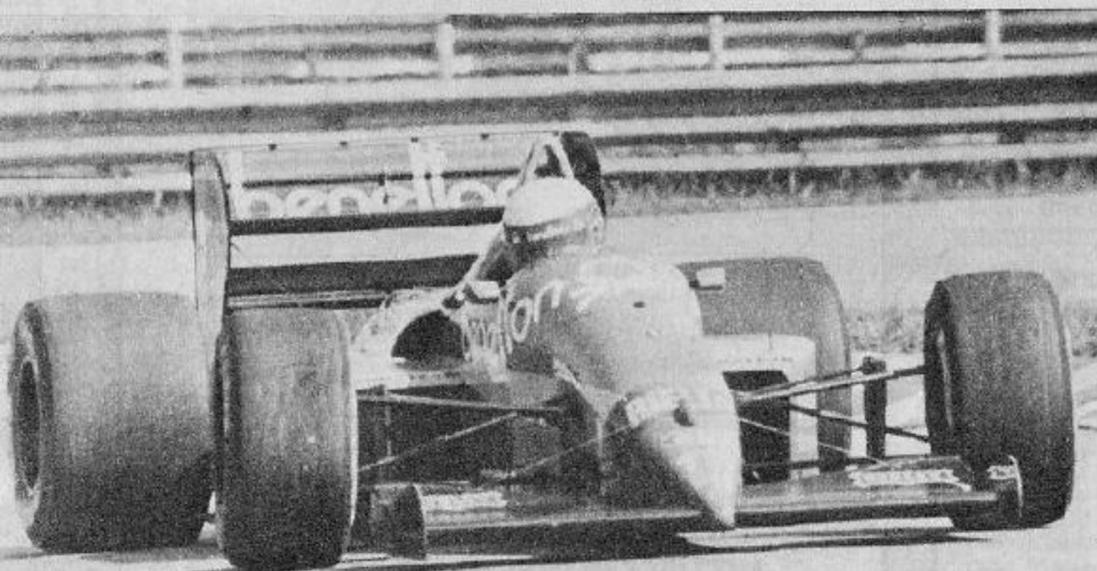
Los motores Honda estuvieron en los primeros cuatro puestos en la clasificación. Ahora ya no es el caso de preocuparse, sino de resignarse. Los japoneses son los más fuertes, y dado que los Lotus tienen el mismo material que los Williams, decimos que esta última escudería es la más fuerte en absoluto. Si en este equipo hubiese también armonía, se podría decir que las próximas carreras serían aburridísimas. Por suerte, en cambio, Mansell y Piquet tienen siempre largos cuabillos arillados en las manos, prontos a clavárselos, y al menos

tendremos este duelo de ultranza. Veremos si, como el año pasado, llevará a Williams a perder el título mundial de pilotos...

Dos Williams, dos Lotus, y después el Arrow de Warwick. Este puesto pudo haber sido de Cheever, que siempre estuvo delante de su compañero, hasta que su motor se rompió. Luego los Benetton de Fabi y Boutsen, siempre afligidos por pequeños inconvenientes, pero que esta vez lograron cruzar la meta. Y finalmente el Tyrrell de Palmer y el AGS de Fabre. Todos los otros se

detuvieron antes, con alguna espectacularidad por parte de De Cesaris, por ejemplo, que recorrió medio circuito con llamas altísimas en la parte trasera (se había roto el turbo). Una verdadera pena también por Patrese, que estaba efectuando una bella remontada, del decimocuarto al sexto puesto.

Por Franco Lini.
Radiotos: A.P.



Otra vez innumerables problemas menores dieron por tierra con las aspiraciones mayores de los Benetton-Ford, que sin embargo pudieron llegar ambos al final de la brega, encabezados por Teo Fabi, quien salvó un digno puntito.

ORDEN DE LARGADA

Pos.	Piloto	Equipo	Puntos
1°	Nigel Mansell	Williams FW18B-Honda	63
2°	Nelson Piquet	Williams FW18B-Honda	39
3°	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	37
4°	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	17
5°	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	6
6°	Teo Fabi	Benetton B187-Ford	5
7°	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	4
8°	Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	3
9°	Pascal Fabre	AGS JH22-Ford Cosworth	2
10°	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	1
11°	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	1
12°	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	1
13°	Christian Danner	Zakspeed ZK 841	1
14°	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	1
15°	Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	1
16°	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	1
17°	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	1
18°	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	1
19°	Martin Brundle	Tyrrell 016-Ford Cosworth	1
20°	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	1
21°	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	1
22°	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	1
23°	Christian Danner	Zakspeed ZK 841	1
24°	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	1
25°	Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	1
26°	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	1
27°	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	1
28°	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	1
29°	Martin Brundle	Tyrrell 016-Ford Cosworth	1
30°	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	1
31°	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	1
32°	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	1
33°	Christian Danner	Zakspeed ZK 841	1
34°	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	1
35°	Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	1
36°	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	1
37°	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	1
38°	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	1
39°	Martin Brundle	Tyrrell 016-Ford Cosworth	1
40°	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	1
41°	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	1
42°	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	1
43°	Christian Danner	Zakspeed ZK 841	1
44°	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	1
45°	Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	1
46°	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	1
47°	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	1
48°	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	1
49°	Martin Brundle	Tyrrell 016-Ford Cosworth	1
50°	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	1
51°	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	1
52°	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	1
53°	Christian Danner	Zakspeed ZK 841	1
54°	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	1
55°	Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	1
56°	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	1
57°	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	1
58°	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	1
59°	Martin Brundle	Tyrrell 016-Ford Cosworth	1
60°	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	1

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Equipo	Puntos
1°	Williams-Honda	63
2°	McLaren-TAG Porsche	39
3°	Lotus-Honda	37
4°	Ferrari	17
5°	Benetton-Ford	6
6°	Arrows-Megatron	5
7°	Brabham-BMW	4
8°	Tyrrell-Ford Cosworth	3
9°	Zakspeed	2
10°	Ligier-Megatron	1
	March-Ford Cosworth	1

TROFEO COLIN CHAPMAN (Para equipos que utilizan motores aspirados): Tyrrell, 72 puntos; AGS, 32; Lola, 15; March, 6.

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

(Disputadas siete competencias)

Pos.	Piloto	Nacionalidad	Puntos
1°	Ayrton Senna	Brasil	31
2°	Nigel Mansell	Gran Bretaña	30
3°	Nelson Piquet	Brasil	30
4°	Alain Prost	Francia	26
5°	Stefan Johansson	Suecia	13
6°	Gerhard Berger	Austria	9
7°	Michele Alboreto	Italia	8
8°	Satoru Nakajima	Japón	6
9°	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Eddie Cheever	EE.UU.	4
11°	Teo Fabi	Italia	3
12°	Thierry Boutsen	Bélgica	2
	Jonathan Palmer	Gran Bretaña	2
	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	Derek Warwick	Gran Bretaña	2
16°	Iván Capelli	Italia	1
	René Arnoux	Francia	1
	Philippe Streiff	Francia	1

TROFEO JIM CLARK (Para pilotos que utilizan autos con motores aspirados): Jonathan Palmer (Gran Bretaña) 42 puntos; Pascal Fabre (Francia) 32; Philippe Streiff (Francia) 30. Próxima competencia: el 26 de julio, en Hockenheim (Alemania)

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nº	Piloto	Marca	Causa
3	16	Iván Capelli	March 871-Ford Cosworth	Despiste
3	25	René Arnoux	Ligier JS29-Megatron	Motor
7	29	Philippe Alliot	Lola LC87-Ford Cosworth	Motor
7	28	Gerhard Berger	Ferrari F1-87	Despiste
8	8	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Incendio
10	24	Alessandro Nannini	Minardi M187-M. Moderni	Motor
18	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	Turbo
28	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	Motor
32	10	Christian Danner	Zakspeed ZK 841	Caja de cambios
32	21	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	Motor
34	23	Adrián Campos	Minardi M187-M. Moderni	Bomba de nafta
45	18	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	Motor
52	27	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	Suspensión trasera
53	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	Electricidad
54	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK 841	Encendido
57	4	Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth	Motor

CLASIFICACION

Gran Premio de Gran Bretaña - Circuito de Silverstone de 4,778 km - 65 vueltas. Recorrido total: 310,570 km - 12/7/87.

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	Nigel Mansell	Williams FW18B-Honda	1h19m11s780/1000	65
2°	6	Nelson Piquet	Williams FW18B-Honda	a 1s918	65
3°	12	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	a 1 vuelta	64
4°	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	a 2 vueltas	63
5°	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	a 2 vueltas	63
6°	19	Teo Fabi	Benetton B187-Ford	a 2 vueltas	63
7°	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	a 3 vueltas	62
8°	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Ford Cosworth	a 5 vueltas	60
9°	14	Pascal Fabre	AGS JH22-Ford Cosworth	a 6 vueltas	60

Promedio del ganador: 146,208 km/h.

Record de vuelta: Mansell en 1m09s832/1000, a un promedio de 246,316 km/h.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
10	FIGUE	MANSÉ	PROST	SENNÁ	ALBO	JOHÁ	BOUT	NAKAJ	WARW	CHEEV
20	FIGUE	MANSÉ	PROST	SENNÁ	ALBO	FATRE	NAKA	BOUT	WARW	CHEEV
30	FIGUE	MANSÉ	SENNÁ	ALBO	PROST	NAKA	WARW	CHEEV	BOUT	FABI
40	FIGUE	MANSÉ	SENNÁ	PROST	ALBO	NAKA	WARW	CHEEV	BOUT	FABI
50	FIGUE	MANSÉ	SENNÁ	PROST	NAKA	WARW	BOUT	FABI	ALBO	PALM
60	FIGUE	MANSÉ	SENNÁ	NAKA	WARW	FABI	BOUT	PALM	STREI	FABRE

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena. V	Clasif. V	Entrena. S	Clasif. S	Tanques llenos	Vuelta más rápida
Piquet	1m09s687	1m07s596	1m09s512	1m07s110	1m09s512	1m10s632
Mansell	1m08s861	1m07s725	1m09s920	1m07s180	1m09s920	1m09s832
Senna	1m09s564	1m09s255	1m12s586	1m08s181	1m12s536	1m11s605
Prost	1m09s712	1m06s577	1m12s489	1m09s492	1m12s439	1m13s346
Boutsen	1m10s655	1m09s724	1m12s911	1m08s972	1m12s911	1m14s162
Fabi	1m12s239	1m10s264	1m10s285	1m09s246	1m10s235	1m13s885
Alboreto	1m11s877	1m10s441	1m10s550	1m09s274	1m10s550	1m12s846
Berger	1m10s953	1m10s328	1m13s883	1m09s408	1m13s833	1m14s879
De Cesaris	1m13s369	1m10s787	1m15s029	1m09s475	1m15s029	1m15s401
Johansson	1m11s064	1m10s242	1m12s633	1m09s541	1m12s633	1m14s380
Patrese	1m10s725	1m10s012	1m11s870	1m10s200	1m11s870	1m14s814
Nakajima	1m12s298	1m10s619	1m13s995	1m10s998	1m13s995	1m13s780
Warwick	1m11s129	1m10s654	1m13s792	1m10s781	1m13s792	1m14s210
Cheever	1m12s298	1m11s053	1m14s355	1m11s310	1m14s355	1m14s346
Nannini	1m15s498	1m13s737	1m13s932	1m12s293	1m13s932	1m17s383
Arnoux	1m13s004	1m12s503	1m13s114	1m12s402	1m13s114	1m17s552
Brundle	1m13s821	1m12s852	1m13s465	1m12s632	1m13s465	1m14s102
Danner	1m15s276	1m15s833	1m13s658	1m13s337	1m13s658	1m19s343
Campos	1m20s078	1m15s719	1m15s441	1m13s793	1m15s441	1m18s559
Caffi	1m18s409	1m18s495	1m15s459	1m15s558	1m15s459	1m17s347
Alliot	1m17s495	1m16s770	1m16s261	1m15s868	1m16s261	1m18s924
Streiff	1m17s300	1m17s208	1m17s367	1m16s524	1m17s367	1m18s745
Palmer	1m17s664	1m16s644	1m18s631	1m17s105	1m18s631	1m18s543
Capelli	1m17s307	1m17s122	1m17s532	1m16s992	1m17s532	1m18s999
Fabre	1m20s190	1m19s163	1m18s231	1m18s237	1m18s231	1m19s784

JOSE V. BIANCHI

ESCUELA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA



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

DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS, CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION FORMANDO NUEVOS PILOTOS; SOLO ASI LOGRAMOS HOY LA MEJOR ESCUELA.

SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO

Personalmente Autódromo de Buenos Aires; Miércoles y Viernes de 11 a 14 Hs. o por carta: PERU 1065. 1° Piso, Capital Federal (C.P. 1068)



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"

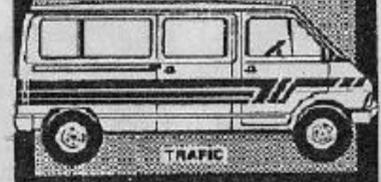


EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A. CABELLO 3383/65 (1425) PALERMO Tel.: 801-3952/3957/3634/3959



FORD



TRAFIC



PEUGEOT 604

LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



TRIMORITE PRODUCTE

Lápices especiales para el pintado de neumáticos.



NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

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

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

BACHI PRESENTA

NUEVO MOTOR MIAMI CON TODOS SUS REPUESTOS, NUEVOS PULSADORES A GATILLO, NUEVAS GOMAS Y CHASIS

TODO LO NUEVO en auto modelismo

ENCUENTRELO EN:

Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION



AG

CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCA

841-2807/8429/5736

JUGUETERIA Mikis

AV. SAN MARTIN 2695 CASEROS - 750-1897

HOBBY CENTER

GALERIA RIO DE LA PLATA LOC. 92 CABILDO 2280-783-6217

AUTOMODELISMO

Sprint

AV. RIVADAVIA 15351 HAEDO

MARTIN HOBBIES

COSME BECCAR 215 SAN ISIDRO ALVEAR 42 - 798-7490 MARTINEZ

AERO SUR La casa del hobby

TALCAHUANO 166 TEL. 37-6030 BS. AS.

JUGUETERIA

Esteban TODO HOBBY

CASEROS 24 HAEDO

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE REPUESTOS

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

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



ENVIOS AL INTERIOR SERVICIO AUTORIZADO



IMPORTADORES EXPORTADORES **DE MARCO Hnos. S. R. L.**

24 DE NOVIEMBRE 551 Tel. 37-4410/7488 • CAPITAL

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

NEW YORK RUEDAS

DISTRIBUYE LO MEJOR

S.A. PROTTO Hnos. SIERRA, TAUNUS y FALCON GHIA - RENAULT 18 FUEGO - PEUGEOT - GACEL - REGATTA BRONCO - PICK-UPS - FORMULA • LEGITIMAS

TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS

LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS

• PRECIOS SENSACIONALES !!!

• UTILICE EL PLAN CANJE



NO CERRAMOS AL MEDIODIA VENTAS POR MAYOR Y MENOR

WARNES 1401 ESQUINA BORRERO 854-7322/0902 ENVIOS AL INTERIOR

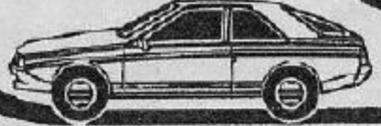
TARJETAS DE CREDITO

¡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.



TARJETAS DE CREDITO

Su casa, oficina o negocio **POLARIZADO** con MATERIAL ESPEJADO

EN SAN JORGE (Santa Fe), Jorge Maggi, Alberto Baldinelli y Jorge Guiral emergieron exitosamente de la neblina que —en más de un sentido— cubrió el flamante escenario

TARDE DE PERROS

Todo se inició poco después del mediodía del pasado domingo, cuando un can se atravesó en el camino de los Ford Sierra Ghia S de Pentecoste y Eidelstein... Más avanzada la tarde, en la revisión técnica, se veía —una vez más— que dos de los ganadores en la pista no lo serían en realidad. Así, "Flash" y José Scioli debían resignar las posiciones en que todos los habían visto...

1. Largada de la Fórmula Sierra. Encabeza el pelotón, quien será a la postre el ganador, Jorge Guiral. Lo sigue (a la derecha, semicirculo) Oscar Pentecoste y a la izquierda se alinean Ayerza, Sgroppo, Patti y Albertengo. 2. Guiral pensativo durante el festejo, mientras Pentecoste agita su botellón. 3. Jorge Maggi y Eugenio Breard, persiguiendo a "Flash" (Valdez). 4. El Fiat Regatta 85 de Baldinelli, ganador tras la desclasificación de Scioli.



EN POCAS PALABRAS

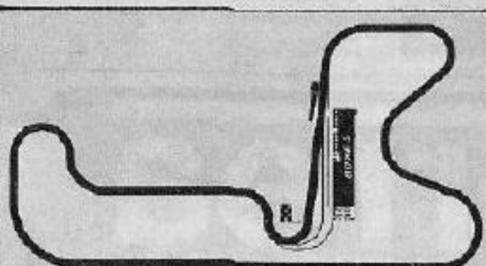
"Tato" González (CD): "Al no tener antecedentes ni definición por parte de la Subcomisión de Seguridad debimos definir nosotros a través de la fórmula matemática la cantidad de autos que permite este circuito". Ricardo Joseph (h): "Es posible que para la carrera de Allen esté listo el Regatta 85. Mi viejo no tiene más ganas de trabajar en el Súper Europa". Julio Paró: "Decidí correr ésta y la próxima para prepararme para el Rally de la Argentina que correré con un Regatta 85". "Cacho" Perales: "A la próxima voy con el Súper Europa 1500 que estamos terminando". Hernán Ayerza: "Me equivoqué y orré una tercera y lo pasé de vueltas". Daniel Valdez: "Los problemas de este fin de semana no nos dejaron trabajar".

Sobre el Club Atlético San Jorge pesa toda una tradición deportiva en general y automovilística en particular. Es, sin dudas, pilar del automovilismo santafesino zonal. El trazado muy pequeño no le permitía "despegar" a nivel nacional. Así fue que sus directivos encarraron a fines del año pasado la remodelación de su autódromo y la ampliación del mismo y al cabo de 90 días tenían su nueva pista de 3.110 metros, apta para categorías nacionales. El hecho es que la gente de fina raigambre chacarera encaró el desafío con confianza, fe y responsabilidad, y hoy cuenta con uno de los escenarios más coquetos y aptos de los pocos nuevos construidos en el país en los últimos años.

CLASE TRES

En primera instancia, el circuito de San Jorge no parecía el trazado ideal para los Alfa Romeo GTV 2000 del equipo compuesto por Maggi y Breard. Los virucuetos del trazado perjudicaban a

estos autos, ya que su motor con pistones de carrera larga, no posee buena aceleración a bajo régimen. Para colmo, esto no se podía compensar con el diferencial, ya que solo se adecuaba relativamente bien el rodado de catorce pulgadas, sin pensar siquiera en colocar neumáticos de 15". Otra limitación estaba dada por las barras anti-rollo traseras que no podían endurecerse más a costa de perder aún más tracción —ya escasa— en el eje trasero. La performance de los Renault 18 GTX Edición Limitada no era mejor que la de los autos italianos, salvo en el caso de "Flash" (preparado por Jim Giménez). Sin embargo, su superioridad mecánica —complementada por un manejo adulto y controlado— se veía definitivamente empañada luego de la revisión técnica posterior a la competencia, donde fue desclasificado sin apelación debido a que su volante motor no tenía el peso mínimo requerido. En la pista había mostrado un notable control sobre los dos Alfa Romeo, tripulado uno por el campeón y el restante por Eugenio "Chippy" Breard, este último



FICHA GENERAL

Fecha: 12 de julio de 1987.

Denominación de la prueba: 4°

Competencia por los Campeonatos Argentinos de Turismo, Clases 2, 3 y Fórmula Sierra.

Lugar: Parque de la Velocidad. Autódromo Ciudad de San Jorge.

Ubicación: En el extremo sudoeste de la ciudad. A 1 km del centro.

Autoridades: Director de la Prueba: Campbell Zallocco. Adjunto: Héctor Zeballos. Colegio de Comisarios Deportivos: (Pte.) Egidio Frangella. Héctor González (por CDA) y Elvio Rizzo (Federación Regional). Comisarios técnicos: Rubén Flores y Jorge Maiquez.

Condiciones climáticas: Nublado, fresco (18°), mucha humedad.

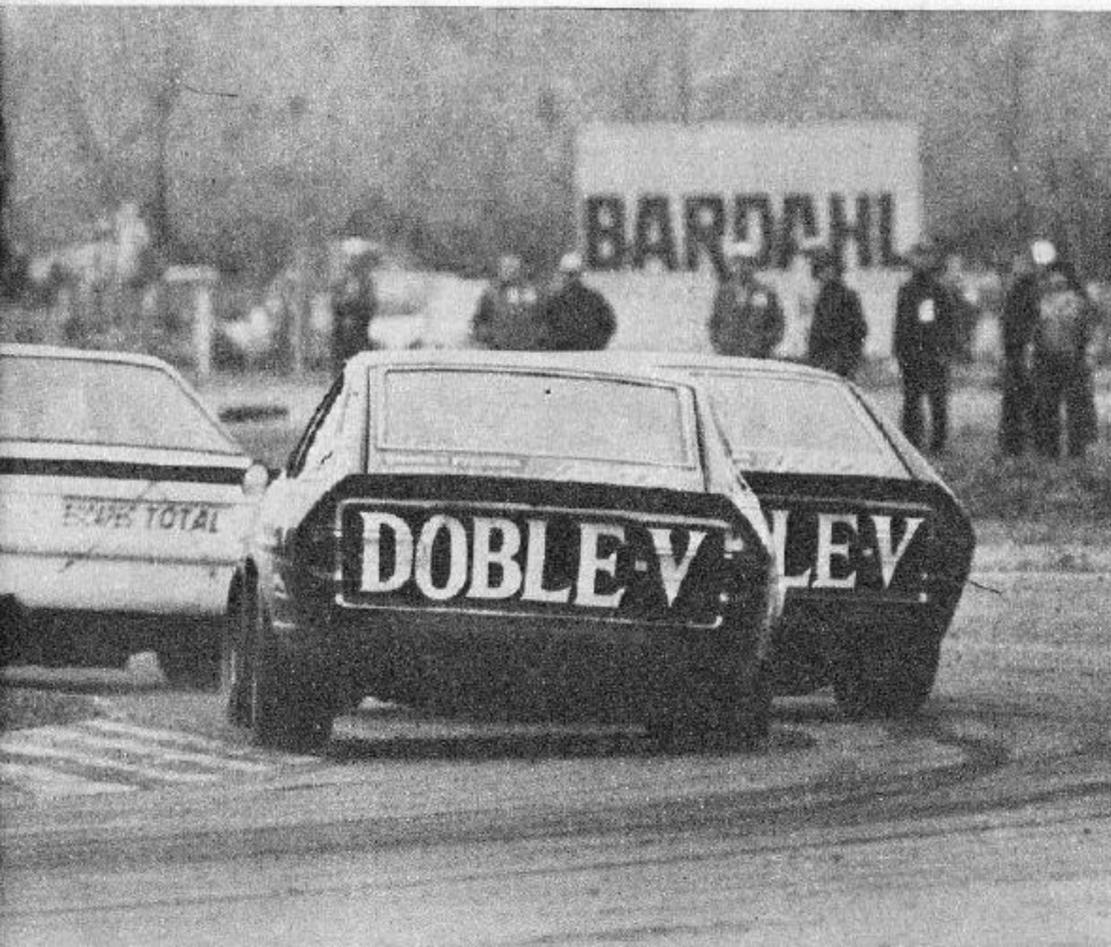
Participantes: Clase 2: En pista 30. Largaron 28. Clase 3: En pista: 17. Largaron 16. Fórmula Sierra: En pista: 13. Largaron 13.

Público: 10.000 personas.

Infraestructura del escenario: Buena.

Organización: Muy buena.

Espectáculos: Buenos en las 3 categorías.



LOS PROTAGONISTAS

BALDINELLI: "MI AUTO PATINABA"

Breard: "Unas vueltas antes del final me fui quedando sin frenos y le hice señas a Jorge para que me pasara. En la última curva lo toqué porque 'Flash' hizo muy despacio la misma, obligó a que Maggi levantara y yo me lo lleve por delante porque cuando requerí el pedal de freno se fue al fondo".

Maggi: "El resultado que obtuvo el equipo es bueno teniendo en cuenta que este circuito no era de los más aptos para nosotros. No encontramos la relación justa en ningún momento. Con la goma de 14 pulgadas íbamos mejor pero no era ideal, ya que nunca quedaba el cambio justo para la zona lenta".

Gianni: "Los problemas que tuvimos con las mazas el sábado no nos permitieron trabajar bien, y largué muy suave por temor a dañar el autoblocante que no estaba óptimo. Estoy conforme con el resultado. Fue una buena carrera".

Maldinelli: "Yo sabía que en este circuito el Regatta no iba a andar bien con esta suspensión, ya que en los cambios de trayectorias del mixto rolaba mucho y se quedaba patinando en algunos sectores; es por eso que le puse topes de goma a la suspensión y lo dejé rígido; el tema era no equivocarme, ya que en esa condición el auto se pone muy celoso".

Guirai: "Fue una carrera dura. Creo que si seguía Hernán (Ayerza) casi con seguridad hubiera ganado él, ya que nos pasó con mucha diferencia. Yo iba a intentar medirlo cuando se paró, pero no se si me



Alberto Baldinelli. Ganador en la Dos.

hubiera alcanzado. Luego hicimos una carrera no muy rápida con Oscar (Pentecoste) pensando en el resultado del equipo. Quizás un error mío haya sido dejar que Eldelstein se viniera tanto y no acelerar antes, pero cuando me di cuenta ya estaba encima nuestro. Después que él se detuvo anduvimos lo más rápido que pudimos y llegamos al resultado que buscábamos".

Pentecoste: "Ganó el equipo y eso es lo importante. No sabes lo feo que fue encontrar al perro cruzando la pista y pegarle de lleno".



5. "La Pancha" Gianni en la línea de partida. A su lado, las omnipresentes promotoras. El cordobés realizó en San Jorge una buena carrera. 6. Grossi, Arcadio Sapino y Pepe Cano depariendo en los boxes. 7. El riocuartense Mario Gerello cumplió una regular tarea sobre su Sierra Glia S. Se mostró atarado por los roces. 8. Julio Pardo volvió a subirse a un Fiat SE 1500. Lo hizo como entrenamiento para el próximo Rally de la Argentina, en el cual espera correr con un Regatta 85, siempre y cuando se solucionen los problemas de homologación de cigüeñales de este modelo. 9. Carlos Romero mientras suría los embates de Gianni al comienzo de la carrera. El de Ushuaia sumó algunos puntos. 10. Pablo Rafú obtuvo inesperadamente el tercer lugar en la F-Sierra. 11. Momento dramático para Omar Bonomo: la constatación de la rotura del eje del carburador. 12. Oscar Pentecoste arrojando a los asociados de A.P.A.T. Se vienen a la asamblea.



reintegrado a las filas del Turismo. Los coches preparados por Rafael Ballestrini se habían mantenido en un segundo, pero cercano plano e inclusive protagonizaron un toque, como el que involuntariamente propinó Breard a Maggi. Ambos corrieron con filosofía de campeonato y ese planteamiento les dio óptimos resultados.

Detrás, el cordobés Juan Carlos Gianni realizó una sensata y brillante carrera. Si bien le costó superar inicialmente a Catalán Magni y también pasar al fueguino Guillermo Romero (un hueso duro), esperó su oportunidad y logró arribar en un meritorio tercer puesto. De haber tenido su autoblocante en mejores condiciones quizá su tarea hubiese sido mejor aún. En su búsqueda de mejorar, era el único piloto que mantenía el ritmo de los punteros. Evidentemente, de aquel Gianni impulsivo y violento que corrió en Paraná a este sereno y veloz hay un gran trecho.

CLASE DOS

También en esta división la clasificación cambió luego de la revisión técnica

posterior a la carrera. Hasta entonces, la victoria de José Scioli y su Volkswagen Gacel GS preparado por Héctor "Pata" Sánchez había resultado notable por diversas razones. Sin embargo, el haber agregado material en el volante motor (aunque mantuviese su peso en los límites reglamentarios) provocó la inmediata recomendación de desclasificación por parte del comisario técnico actuante.

En la carrera, Omar Bonomo, luego de partir en quinta posición, pudo adueñarse del comando, luego que fuertemente pasaran por el Serravalle y Baldinelli. Durante once vueltas el campeón se mantuvo en la punta seguido por Scioli. Hasta que el eje del carburador dejó al VW Gacel N° 1 al costado de la pista. Por entonces Baldinelli no aspiraba a alcanzar a Scioli mientras conducía al Fiat Regatta 85 con toda la fineza de que es capaz. Se necesitaba mucha, puesto que el auto (perteneciente a Julio Pardo) estaba sumamente duro de suspensiones. Detrás de ellos, Néstor Percas, Ernesto C. 12



LA CARRERA EN SINTESIS

En segundo plano Néstor Percaz. Delante Bessone, luego excluido.

CLASE 3

Largada: Se va "Flash" en punta y entra a la primera curva con Breard y Maggi a su cola. Unos metros más lo sigue atrás Romero y luego Catalán, Gianni, Druetta y Delgado.

Vuelta 4: Gianni supera a Catalán y "Zorba" abandona.

Vuelta 9: Todo igual adelante. Los tres primeros viajan apretados en un segundo. Gianni se acerca a Romero y abandona Druetta. Dos vueltas antes había ocurrido lo propio con Delgado.

Vuelta 14: Fructifica el ataque de Gianni sobre Romero y el cordobés es cuarto.

Vuelta 15: Maggi es segundo. Flaquean los frenos de "Chippy". En la vuelta siguiente va a boxes Talone.

Final: Se locan Maggi y Breard, se cruzan en la última curva pero no hay variantes, salvo que Gianni está más cerca de la punta.

CLASE 2

Largada: Bonomo parte impecablemente y se apodera de la punta desde su quinto puesto de partida. Tras él van Scioli, Baldinelli, Galicchio, Serravalle, Bessone, Percaz, Nadin, Funes y Tinnacher.

Vuelta 2: Va a boxes Serravalle con una goma rota, se la cambian y vuelve a pista.

Vuelta 3: Funes a boxes. Nadin accede al 6º puesto y Bessone supera a Percaz. La siguiente será la última vuelta de Serravalle en carrera.

Vuelta 9: Abandona Tinnacher. La lucha es dura y limpia en la punta entre Bonomo y Scioli. También hay dureza, pero no pulcritud entre Bessone y Percaz.

Vuelta 11: Se queda el puntero. Scioli se



va solo en punta y Baldinelli sigue cómodo en el segundo lugar. Atrás sin cambios. Una vuelta después abandona Caballero.

Vuelta 13: Percaz supera a Bessone. Hay un roco.

Vuelta 15: Vuelven a golpearse los anteriores. Bessone recupera el puesto.

Final: Scioli, Baldinelli, Bessone, Percaz, Nadin, Heguy, Galicchio y Funes son los 8 primeros.

CLASE SIERRA

Largada: Guiral, Ayerza, Pentecoste, Albertengo y Sgroppo son los punteros.

Vuelta 2: Ayerza llega a la punta y la resigna una vuelta más tarde al abandonar.

Vuelta 5: A boxes con una goma en llanta Albertengo y lo propio ocurre con Sgroppo. Eidelstein supera a Patti, accede

al tercer lugar y busca a los punteros: está a 3s 55/100 de Guiral.

Vuelta 9: Abandona Patti. Eidelstein en tandem con Guiral y Pentecoste a 71/100 de la punta. La lucha es obvia y no en los relojes.

Vuelta 10: Se cruza un perro a los punteros y viene el distanciamiento de Eidelstein que comienza a padecer con la temperatura del motor.

Vuelta 13: Se queda definitivamente Eidelstein y acceden al tercer y cuarto lugar Rafá y Geretto.

Vuelta 16: Se queda Sgroppo que volvió a pista y había llegado a recuperar hasta el 5º lugar. Guiral y Pentecoste hacen buenos tiempos.

Final: Sin cambios. Guiral, Pentecoste, Rafá, Geretto, Costanzo, Kesqui y Abiusi completan el pelotón.



Bessone, Galicchio, Heguy, el debutante Guillermo Nadin y Ojeda entretenían al público y regodeaban a los chapistas, pasándose continuamente, incluso con roces muy poco elegantes que motivaron la exclusión de Bessone por parte del comisario deportivo Egidio Frangella: "Por reiteradas maniobras peligrosas de Bessone en perjuicio de Percaz y algún otro piloto"

CLASE SIERRA

Fue buena carrera pero pintaba para más. Con 8 autos en sólo 8 décimas en la clasificación sabatina, se preveía una verdadera guerra. Fue apenas una batallita. Sólo hubo vibración cuando **Hernán Ayerza**, el ganador de las dos últimas, fue a buscar la tercera victoria consecutiva y pasó a Guiral con mucho resto. Luego erró un cambio, los resortes de válvula pidieron piedad y dejaron al Gha en 3 cilindros. Allí Guiral esperó a su compañero Pentecoste y mandaron en la punta, un tanto desordenadamente, como para permitir que en cuatro vueltas el sueño Jor-

ge Eidelstein se pusiera a la cola de ambos líderes desconfiándoles, a veces, más de un segundo por vuelta. Luego un perro cruzó la pista atrás de boxes. Guiral lo esquiva, Pentecoste le pega con el guardabarro delantero derecho pero sin dañar más que la chapa mientras el rionegrino le pega de lleno al can rompiendo el radiador, consecuencias, pérdida de agua, elevación de temperatura, y un motor que "no va más" para alguien que llegó hasta ese lugar con intenciones de victoria. A partir de allí se ordenó el tandem Guiral-Pentecoste, no se molestaron como al principio y llegaron a tiempos interesantes y parejos, aunque sin igualar ni lo de Ayerza ni lo de Eidelstein.

ESPIGAS DE TRIGO

AUSENCIA POR DUELO: Fue la de Gerardo del Campo. El domingo a la madrugada le avisaron que había fallecido en Quilmes su abuela materna. Muy consternado por el hecho la familia Del Campo (mamá Nelly, papá Roberto y

Gerardo) decidieron volver de inmediato sin participar en la Fórmula Sierra. Los acompañamos en su dolor.

LA PROXIMA EL 26 EN EL 8: El sábado luego de la clasificación se trató el tema de la próxima carrera. Oscar Pentecoste explicó las razones por las cuales no se podía correr en Resistencia y Río Cuarto el día 26 y la opción que se había fijado para hacer la misma en el autódromo de Buenos Aires. Finalmente se llegó a un acuerdo para que los pilotos que se inscriban paguen \$ 150 y reciban a cambio de esa cifra 20 credenciales cada uno. También se impuso el criterio de los pilotos del Interior, que prefieren correr en el circuito 8 y no en el 9, como proponía APAT.

OTRA DE APAT: El 28 del corriente ya se realizará la Asamblea Anual Ordinaria y Extraordinaria de la Asociación. Los temas a tratar van a ser la memoria y balance de la entidad y también la actitud asumida por el piloto Eugenio



RETRASOS Y ABANDONOS



El auto de Stambul uno de los damnificados por la pisa de la primera vuelta

Breard: Frenos. **Serravalle:** Toque con Bessone y pinchadura de las dos gomas traseras. **Sgroppo:** Toque con Patti. Después rotura del palier izquierdo. **Albertengo:** Se rompió la goma trasera izquierda. **Romero:** Carburación. **Catalán Magni:** Se desalineó, fallaba grip en el tren trasero. **Kruse, Stambul, Agostino y Fierros:** Daños varios en el múltiple choque de la primera vuelta. **Bonomo:** Se cortó el eje del carburador. **Ayerza:** Se rompieron varios resortes de válvulas. **Adba:** Caja, saltaba la tercera y fallaba el motor. **Joseph:** Pistón. **Pentecoste:** Rompió la trompa al atropellar a un perro que se cruzó en la pista. **Eidelstein:** Rompió la trompa y el radiador de agua al pegarle al mismo perro que Pentecoste y levantó temperatura. **Maggi:** Mal relacionado. **Fardo:** semieje.



Ricardo Albertengo y Hernán Ayerza dialogando en boxes. Aquel, por primera vez en su campaña nacional corrió como local.

Breard, cuestionando algunas decisiones de los dirigentes de la entidad.

DOS ROTULAS: Fueron las que rompió Omar Bonomo el sábado en la clasificación. En la primera tanda se cortó la de la suspensión delantera derecha, mientras que en la segunda fue la derecha y el extremo se clavó en la goma rompiéndola e impidiéndole al campeón seguir girando. "Son brasileñas y de muy buena calidad. Las hemos usado siempre. Quizás esta partida no haya venido bien".

TRECE CURVAS: Son las que tiene el nuevo trazado de San Jorge. De ellas, y tomando como referencia un auto de punta de la Clase Dos hay 2 de segunda velocidad, 9 de tercera, una de cuarta y una de quinta. De segunda son la 11 y la 12. De tercera la 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 y 13. De cuarta es la 1 y de quinta la 7. Este resumen se hizo tomando como punto de inicio la recta de boxes y no la de largada.

EL RETORNO DE "QUIQUI": Se anuncia para la carrera de Buenos Aires la reaparición del inefable Enrique Santacaterina, que no estuvo el fin de semana en San Jorge váyase a saber por qué extraña y curvilínea razón. Lo cierto es que aunque es difícil que pueda correr con el VW Gacel que le construyó Edgardo Fernández, ya que es difícil que esté listo el motor, podría estar presente con el Fiat Regatta 100, ex Vicente Perina, que fue adquirido por Delfabro.

Por Néstor Catbia
Fotos: Carlos Campos

CLASIFICACION

Club Atlético San Jorge - Circuito Parque de la Velocidad de 3.110,88 metros de extensión. Las tres finales a 17 vueltas cada una. Recorrido total: 52.864 Km. 12/7/87.

CLASE TRES PRUEBAS DE CLASIFICACION

"Flash", 1m28s671/1000 (Promedio: 122,408 Km/h); Maggi, 1m28s833; Breard, 1m28s867; Gianni, 1m28s924; Delgado, 1m28s972; Romero, 1m29s167; Adba, 1m29s402; Catalán Magni, 1m29s772; Lushig, 1m29s887; Druetta, 1m29s946; Valenti, 1m30s492; Finocchio, 1m30s882; Valdivieso, 1m30s989; Talone, 1m31s161; Arballo, 1m30s656; "Zorba", 1m41s403.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV 2000	26m03s935	17
2º	2	Eugenio Breard	Alfa Romeo GTV 2000	26m05s116	17
3º	6	Juan Carlos Gianni	Renault 18 GTX	26m11s835	17
4º	3	Carlos Romero	Renault 18 GTX	26m18s486	17
5º	16	José Catalán Magni	Renault 18 GTX	26m20s530	17
6º	4	Fernando Adba	Renault 18 GTX	26m28s222	17
7º	5	Horacio Valenti	Renault 18 GTX	26m28s17	17
8º	7	Roberto Lushig	Renault 18 GTX	26m42s954	17
9º	13	Daniel Valdez	Renault 18 GTX	27m11s252	17
10º	15	Oscar Valdivieso	Renault 18 GTX	27m14s411	17
11º	26	Francisco Talone	Renault 18 GTX	28m54s659	16
12º	24	Daniel Finocchio	Renault 18 GTX	26m06s23	16
13º	10	Eus Druetta	Renault 18 GTX	12m58s279	8
14º	11	Jorge Delgado	Renault 18 GTX	10m01s864	6
NC	8	"Zorba"	Renault 18 GTX	6m02s076	3

Promedio del ganador: 121,708 Km/h
Record de vuelta: no fue suministrado

CLASE DOS PRUEBAS DE CLASIFICACION

Scioli, 1m28s522/1000 (Promedio: 122,614 Km/h); Abdala, 1m28s758; Serravalle, 1m29s270; Breard, 1m29s319; Bonomo, 1m29s416; Baldinelli, 1m29s841; Gallicchio, 1m30s065; Punes, 1m30s137; Belloq, 1m30s138; Nadin, 1m30s210; Bessone (p), 1m30s212; Percaz, 1m30s269; Fardo, 1m30s280; Joseph, 1m30s294; Tinnacher, 1m30s408; Heguy, 1m30s446; Ojeda, 1m31s756; Fossatti, 1m31s839; Trejo, 1m32s277; Carignano, 1m32s333; Badino, 1m32s841; Tschopp, 1m33s208; Blandini, 1m33s276; "Cacho Perates", 1m33s416; Dellatorre, 1m33s514; Primogero, 1m33s554; Caballero, 1m34s214; Nilos, 1m34s388; Berca, 1m34s796; Novillo, 1m35s013.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Alberto Baldinelli	Fiat Regatta 85	26m29s063/1000	17
2º	3	Néstor Percaz	Fiat SE 1500	26m38s948	17
3º	68	Guillermo Nadin	Alfa Romeo SY 1.5	26m52s308	17
4º	5	Juan Heguy	Fiat SE 1500	26m54s790	17
5º	38	Carlos Gallicchio	VW Gacel G5	26m55s348	17
6º	53	Gustavo Punes	Fiat Regatta 85	27m12s714	17
7º	19	Jorge Trejo	Fiat Regatta 100 S	27m13s200	17
8º	25	Juan Ojeda	Fiat 128 CLI	27m14s516	17
9º	50	Néstor Badino	Fiat SE 1500	27m16s269	17
10º	46	Juan C. Blandini	Fiat 128 CLI	27m25s225	17
11º	21	Raul Tschopp	Fiat SE 1500	27m35s472	17
12º	82	Sergio Dellatorre	Fiat SE 1500	27m51s818	17
13º	76	"Cacho Perates"	Fiat SE 1500	27m52s068	17
14º	33	Norberto Caballero	Fiat 128 CLI	17m43s583	12
15º	1	Oscar Bonomo	VW Gacel G5	17m18s312	11
16º	56	Oscar Tinnacher	VW Gacel G5	13m12s780	8
17º	15	Héctor Fossatti	Fiat SE 1500	14m27s378	8
18º	93	Néstor Novillo	Fiat 128 CLI	14m32s225	8
19º	51	Julio Fardo	Fiat SE 1500	10m17s725	5
NC	76	Ricardo Primogero	Fiat 128 CLI	9m28s491	5
NC	12	Mario Serravalle	VW Gacel G5	8m45s414	4
NC	94	Carlos Nilos	Fiat SE 1500	5m53s853	3
NC	84	Carlos Belloq	VW Gacel G5	3m34s103	1

No largaron: Abdala, Breard, Joseph, Carignano y Berca.

Promedio del ganador: 120,374 Km/h.
Record de vuelta: Bonomo en 1m28s767/1000 a un promedio de 122,275 Km/h.

FORMULA SIERRA PRUEBAS DE CLASIFICACION

Ayerza, 1m27s660/1000 (Promedio: 123,791 Km/h); Del Campo, 1m27s811; Guiral, 1m27s848; Pentecoste, 1m28s005; Albertengo, 1m28s048; Sgroppo, 1m28s089; Eidelstein, 1m28s398; Gutiérrez, 1m28s529; Patti, 1m28s829; Geretto, 1m29s095; Kruse, 1m29s398; Stambul, 1m29s444; Fierros, 1m29s448; Kesqui, 1m29s473; Costanzo, 1m30s009; Rafi, 1m30s503; Agostino, 1m30s723; Abiusi, 1m32s219; Macchi, 1m34s952.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	2	Jorge Guiral	26m05s693/1000	17
2º	4	Oscar Pentecoste	26m06s071	17
3º	30	Fabio Rafi	26m27s355	17
4º	34	Mario Geretto	26m33s167	17
5º	35	Ricardo Costanzo	26m46s255	17
6º	38	Juan C. Kesqui	27m16s800	17
7º	36	Antonio Abiusi	27m29s065	17
8º	3	José D. Sgroppo	23m38s598	15
9º	29	Jorge Eidelstein	18m51s912	12
10º	11	Rodrigo Patti	14m42s988	9
11º	28	Vicente Gutiérrez	11m26s468	7
NC	7	Ricardo Albertengo	6m51s562	4
NC	12	Hernán Ayerza	6m05s851	3

No largaron: Del Campo y Macchi

No registraron pase: Kruse, Stambul, Agostino y Fierros.

Recargos: Ayerza con 30 segundos por falsa largada.

Promedio del ganador: 121,598 Km/hora.

Record de vuelta: Ayerza en 1m27s629/1000 a un promedio de 123,581 Km/h.

CAMPEONATOS (Disputadas cinco competencias)

CLASE TRES

Romero, 62 puntos; Maggi, 55; Breard, 47; Adba, 44; Gianni, 23; Delgado, 21; Lushig, 19; "Flash" y Valenti, 16; Valdez, 13; Arballo y Catalán Magni, 12; Finocchio, 11; Druetta, 8; "Zorba" y Talone, 3; Valdivieso, 1.

CLASE DOS

Bonomo, 75 puntos; Baldinelli, 53; Percaz, 31; Serravalle, 27; Bessone (p), 23; Joseph, 20; Oliviani y Gallicchio, 18; Heguy, 16; Harpe, 15; Breard, Grossi y Nadin, 12; Bongiovanni y Padilla, 10; Scioli, 8; Punes y Manozzo, 7; Trejo, 6; Fossatti y Blandini, 5; Fennera, Paolucci, Ojeda y Badino, 3; Guecel, 2; Rodríguez, 1.

FORMULA SIERRA

Ayerza, 68 puntos; Guiral, 54; Pentecoste, 47; Patti, 26; Del Campo, 25; Rafi, 23; Albertengo, 22; Eidelstein, 19; Kruse, 16; Sgroppo, 15; Geretto, 14; Gutiérrez, 10; Kesqui, Costanzo, Stambul y Morier, 8; Agostino, Ramponi y Sinelli, 6; Migliore y Abiusi, 4; Rivero, 2; Barletta, 1.

Próxima competencia: el 26 de julio, en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.

Adquiere en las mejores casas del ramo

En Cables para bujías... ¡Los Mejores!

FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON EL NUEVO CAPUCHÓN REFRIGERADO

Ventas por MAYOR Y MENOR

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap

TEL. 611-0371 (1416)

p/ pick-up y jeeps. modelo **BRONCO A 4990**

ENVIOS AL INTERIOR Tarj. de Crédito

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

Fabricamos p/ autos nacionales e import. de comp. y especiales

También BRONCO Buggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS

Originales, camión, cromadas

DIRECTAMENTE DE FABRICA

CENTRO RUEDAS

AV. WARNES 636
1414 - Capital
854-0891

DISTRIBUIDOR DE PROTTO S.A. CIMETAL PRATI Hnos.

AHORAA! precios promocionales
Alineación Rayo Láser, Balanceo computado,
Tren Delantero, Arma y Desarma de Cubiertas

Distribuidora Morello

- FILTROS DOBLE FILT
- PROTECTORES COMPUESTO 1
- TODO PARA GOMERIA
- TALLER DE RECAPADO Y TRANSPORTE

M. RODRIGUEZ 1696
Esq. LOS PARAISOS - V. ADELINA
Tel.: 765-3744

DISTRIBUIDOR OFICIAL

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos

AV. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.
TEL. 611-0371 (1416)

Ventas por MAYOR Y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

GRAN OFERTA mod. FORMULA 2990
Contado efect. con cheque ó giro

Fabricamos p/ autos Nac. e Import. de Comp. y Esp.

Radiadores FABIAN

Fábrica
Reparación
Nacionales
Importados
Escapes para competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

oíd el ruido de rotas cadenas...

ANTIBARRONIEVE LANCERO

corta la dependencia en la nieve y el barro.

LANCERO

CADENA DE DISTRIBUIDORES:

GERVASINI NEUMATICOS Mitre 577 - Esquel Chubut	CASA PESQUEIRA SAGI Av. Córdoba 3458 Capital	MORRESI Y PESQUEIRA SRL Av. Mitre 1400 - San Pedro - Pcia. Bs. As.
CARLOS CESAR HORMACHEA E HIJO Ruta 22 - Zapala Neuquén	MATEO R.L. VERDE San Juan 371 Mendoza	DOMINGO GRANJA S.A. Monseñor Fagnano 775 Río Grande - T. del Fuego

... y estamos agregando nuevos eslabones para cortar la dependencia en todo el país.

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION PARA SU COCHE Y MOTO

Nacionales - Importados
Tarjetas de Crédito
Dr. Adolfo Dikman 1475 Palermo
71-8142

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros
Trabajos Especiales

Mecánica Garantía

Teodoro Garcia 2993
551-4267

BF Goodrich

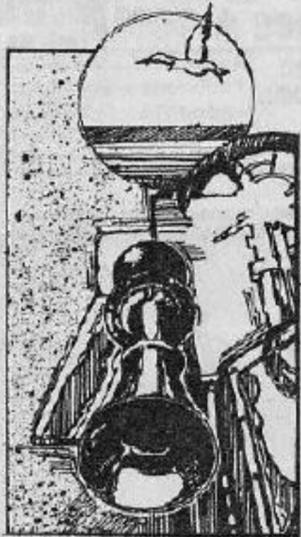
LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD

RADIAL COMP T/A	RADIAL SPORT TRUCK T/A	RADIAL ALL-TERRAIN T/A	RADIAL MUD-TERRAIN T/A
PICK-UPS NACIONALES		VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS	
AMERICANOS Y JAPONESES		AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES	
MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora	NEUMASUR Australia 1160 Teléfono: 28-1017/0556/0993 Capital	NEUMAWARNES Warnes 899 Capital	

Blasco y Asociados tel: 761-1589

Toquecitos de bocina



SIERRA EN MISIONES

El Ing. Rafael Sierra departe en Posadas con el presidente de la Federación Misionera, Hipólito Cortés; con el titular del Círculo Encarnaceño de Volantes, Ing. Domínguez, y con el colega Carlos García Coni. El alto dirigente del ACA viajó a Posadas, invitado por la Asociación Misionera de Rally, para presenciar el rally puntuable por el Campeonato del NEA, y regresó muy complacido por lo visto. Misiones es una de las opciones para la realización del Rally G.P. del ACA por el Campeonato Argentino, por lo que el viaje revistió significativa trascendencia para los posadeños.



HABLAN GAYRAUD Y TRAVERSO

Luego de los sucesos ocurridos en el autódromo Oscar Cabalén del camino a Alta Gracia entre Juan María Traverso y Mario Gayraud, ambos pilotos nos explicaron en detalle lo ocurrido y hablaron de las relaciones entre ambos. Gayraud comentó: "Es una lástima que Traverso me haya pegado cuando apenas comenzaba la carrera, porque yo tenía un muy buen auto, especialmente teniendo en cuenta que nos perdimos las tandas del viernes. Realmente no sé qué quiso inventar Traverso; si hubiese sido en la definición de la carrera, era más aceptable... Cuando doblamos en la curva dos, pasé muy cerca del pianito para que no se metiera nadie, y ahí Traverso, pisando la banquina, me tocó y me rompió la válvula de una goma. Sé que hay mucha gente que le tiene bronca a Herceg porque sus autos, en condiciones normales, están adelante, y ahora la tienen con nosotros... Ibamos a hacer la denuncia, pero le dije al C.D. Marielli que tomaran medidas, y cuando llegamos para hablar con los comisarios, Traverso ya había estado con ellos...".

Con respecto a la opinión que Gayraud tiene de Traverso al cabo de todos estos años en que han estado juntos en el automovilismo, expresó: "El 'Flaco' es muy hábil, habla mucho, sabe hacerlo muy bien y es capaz de convencer a cualquiera. Nosotros

"CARBURANDO" Y CORSA DISTINGUIERON A... LOS NOTABLES DE JUNIO



Eneso Bassore (P), Pablo y Emilio Satriano, y Guillermo Maldonado, integrantes de la terna para La Figura, distinción ganada por los hermanos de Chivilcoy.



Insistente en que Carlos Kochichian (ACRA) entregue a Eduardo Bouvier la Mención Especial a la Fórmula Renault. "Cacho" González-Reuco revela la escena.

Nuevamente, el gran restaurante Las Tejas, con su excelente atención, fue el epicentro de los ya habituales encuentros mensuales organizados por CORSA en conjunto con "Carburando". Esta vez, y como ya es norma mes a mes, la entrega de las diferentes distinciones fue irradiada en forma directa por Radio Rivadavia.

Aquí les ofrecemos algunos pasajes de la reunión en la que se premió a todos los que se destacaron durante el mes de junio. Pablo y Emilio Satriano fueron consagrados en conjunto como "La Figura", la Asocia-



Juan Cingolani (Nuevo de Julio A.C.), Raúl Odani (ACRR), Horberto Zappelli y Fernando Alcarraz (AAAS). Terna para El Organizador, premio que fue para esta última institución.



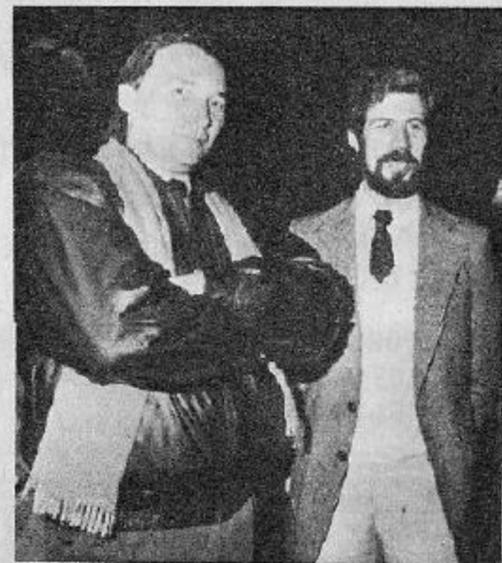
El doctor Horacio Rivarola conversando con Carlos Akel, Raúl Escobar (AAAS) y Carlos Rivas (Carburando) momentos antes que empezara la cena en Las Tejas.

ción Argentina de Automóviles Sport recibió la nominación como "El Organizador", y Gabriel Massei quedó como "La Revelación". Todos ellos se impusieron en las respectivas ternas, y es de destacar que también Jorge Recalde (ausente con aviso) se hizo acreedor a un premio, "El Embajador", mientras que se entregó una Mención Especial para la Fórmula Renault Argentina.

Y ahora venga... lo invitamos a compartir algunos momentos de la fiesta, a la par que le "presentamos" a los "notables" de junio.



Gabriel Massei muestra su trofeo que lo acredita como La Revelación, junto a Juan Carlos Nesprich, componente de la terna para ese mismo rubro.



Jorge Vot, de Yacamieros Petrolíferos Fiscales, junto al doctor Raúl Odani, quien se llevó para Córdoba otra distinción de ACRR.

LAS PRUEBAS DEL "NENE" DI PALMA

José Luis Di Palma estuvo probando la semana pasada en el autódromo Oscar Cabalén de Córdoba nuevos elementos en su Fórmula 3. Ellos fueron los canalizadores laterales de los spoilers delanteros, que dieron buenos resultados. "José" hizo 1m03s60/100 en su mejor vuelta y utilizó los amortiguadores fijos Fric-Rot, ya que los Fox con los cuales corrió en Buenos Aires estaban siendo acondicionados y repasados en la fábrica de Rosario.

LOS TRABAJOS DE DONADÍO

Hablábamos en la carrera de Córdoba de T.C. 2000, de las variantes habidas en la coupé Fuego de Osvaldo Antelo, realizadas por Gustavo Donadío. Ellas fueron la variación de la altura del centro de rolido, la de posición de los tensores traseros, la rigidización de la jaula, que ahora funciona como parte de la estructura del auto y no como antivuelco solamente, y los repasos de ambas suspensiones a través de trabajos en computadora tendientes a lograr mejor grip y tracción así como un menor consumo de los neumáticos delanteros; todas esas variables, más la trompa nueva que llevarán a Rafaela, serán incorporadas a la nueva unidad que se está construyendo en lo de Antelo para Osvaldo "Cocho"

López. Además, es muy posible que Donadío estudie la probabilidad de realizar las suspensiones y la aerodinamia de la coupé Dodge para T.C. del equipo de Gustavo Brescia que corre el mismo "Cocho".

DEL RIO Y AKEL

Jorge Omar del Río confirmó que estará en T.C. 2000 con otro auto de Carlos Akel, "cuando se termine el que están haciendo en el taller; veremos..., pero tengo muchas ganas y hay posibilidades". En ocasión de la competencia de Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX del Au-

el próximo fin de semana ENTRE LAS FLORES

El Club Argentino de Pilotos correrá en el autódromo de Las Flores, mientras que la Fórmula Tres Sudamericana volverá a Brasil, concretamente al circuito de Interlagos, en San Pablo. Ambas competencias serán transmitidas en directo por ATC, y aquí brindamos un adelanto como para ir palpándolas.

LA RENUNCIA DE BOUVIER

Eduardo Bouvier, quien como presidente de la Asociación Pilotos de Fórmula Cuatro ocupaba un lugar en la Mesa Directiva de la CDA del ACA, renunció a ésta en forma indeclinable por considerar erróneos los manejos de la misma en torno del caso Henry Martín, desclasificado en la competencia de FRA del 14 de junio pasado por transgresiones reglamentarias en el motor, suspendido provisoriamente por treinta días y posteriormente autorizado para competir en la carrera del autódromo Oscar Cabalén del pasado 5 de julio, no aconteciendo lo mismo con Della Santina, que aún sigue suspendido.

Al respecto, Eduardo Bouvier comentó: "La renuncia es indeclinable, la hice por escrito y me la recibió el señor Caballero, quien me entregó una constancia de haberla recibido. Nosotros no estamos dispuestos a seguir en la Mesa Directiva luego de todo lo sucedido. Después de haber elevado yo la renuncia, parece que ellos estuvieron tratando el tema y reconocieron algunos errores, pero lo mío no se trató en esa oportunidad en el orden del día. Con respecto a los Comisarios Deportivos, que también iban a renunciar, estuvieron dialogando y fueron convencidos de que no lo hicieran, pero se hablaba de que cuando el caso Henry Martín volviera de Penalidades a la Mesa de la CDA, el piloto sería suspendido... ¿Cuándo se va a producir esto? No sé, tanto puede ocurrir mañana como dentro de un año. Así se maneja la CDA del ACA, y nosotros no estamos dispuestos a perder el tiempo dentro de ella".

tódromo, se los vio dialogando durante largo rato.

MIDGET Y SPEEDWAY

El domingo venidero comenzará el torneo de invierno de Midget y Speedway en el Club Nueva Chicago. Las competencias comenzarán a las 14 hs., y los niños menores de 12 años podrán entrar gratuitamente.

CORDOVANNA VENDE

...El Mitsubishi Lancer GSR 1600, homologado para el Rally de la Argentina. La unidad está lista para largar, con motor de Rafael Balestrini, caja de quinta, autoblocante y frenos a disco en las cuatro ruedas. Los interesados podrán llamar al 854-4733 o dirigirse a Luis Viale 214, de Capital Federal.

TIENEN GANAS DE CORRER EN F-2

Rubén Villa tiene intenciones de correr en la Fórmula Dos Nacional con el Bini-Renault 18 que utiliza actualmente en Limitada Santafesina y patrocinado por la peña "La Sobremesa" de la ciudad de Rosario. Otro que anda con ganas es Juan Yannantuoni, quien habló con David Horner a fin de conseguir un motor VW para la categoría.

APELACION RECHAZADA

Lo fue la de José Catalán Magni a la desclasificación en la carrera de Nueve de Julio de Turismo. El piloto sureño había finalizado tercero, pero posteriormente fue objetado por las perforaciones en las campanas de frenos traseros.

MARATON DE LA A.S.M.

El próximo 2 de agosto en el Autódromo Municipal (circuito N° 12), la Asocia-

EL CASO GARCIA VEIGA

El domingo 5 de julio, en oportunidad de la competencia de T.C. 2000, F-2 y F.R.A., realizada en el autódromo Oscar Cabalén de Córdoba, fue entregada la carpeta con los expedientes correspondientes al caso de Néstor Jesús García Veiga.

La CDA del ACA delegó entonces en la Federación Regional N° 5, de Córdoba, todas las actuaciones correspondientes, debido a que la falta cometida por García Veiga se produjo en una competencia de carácter zonal, tal como está considerado el Desafío de los Valientes.

Los pasos a seguir por el Tribunal de Penalidades de la Federación 5 son citar al piloto -seguramente ya habrá recibido la citación-, quien en esta semana deberá declarar ante el Tribunal y hacer el descargo correspondiente; luego de este trámite, el Comité de Penalidades de Córdoba evaluará todo el proceso y tomará las decisiones que considere pertinentes.

ción Standard Mejorado hará disputar su clásica Maratón, donde competirán los Fiat 600 y los Spazio. Serán dos series de 30 vueltas cada una, iniciándose la primera a las 13.00 y la segunda a las 15.30 hs.

Con seguridad, muchos pilotos de categorías nacionales aprovecharán para tomar parte de este desafío, ya que es obligatorio que participen dos por auto.

BASCO PUEDE CORRER

Así lo determinó la C.D. de la Asociación Pilotos Fórmula Cuatro, ya que ante un pedido del piloto Juan Manuel Basco para que se le reconsiderara la suspensión que le habían aplicado a raíz de los problemas reglamentarios que tuvo en la carrera de Mendoza, y tomando



VISITENOS EN LA RURAL
Desde el 23-7 al 17-8

IV SIGLOS DURA UNA ABERTURA DE ALGARROBO

Privilegio de unos pocos EN EL SIGLO XVII Los jesuitas construyeron en América Catedrales y casas de Jerarquía con aberturas de Algarrobo, que aún se conservan. Hoy las hacemos con el mismo estilo y calidad.

EL ALGARROBO una madera cálida.

Ante la proliferación de comercios que en estos últimos tiempos se han dedicado a la venta de muebles y aberturas de algarrobo, queremos hacer algunas precisiones para que Ud. pueda elegir con certeza.

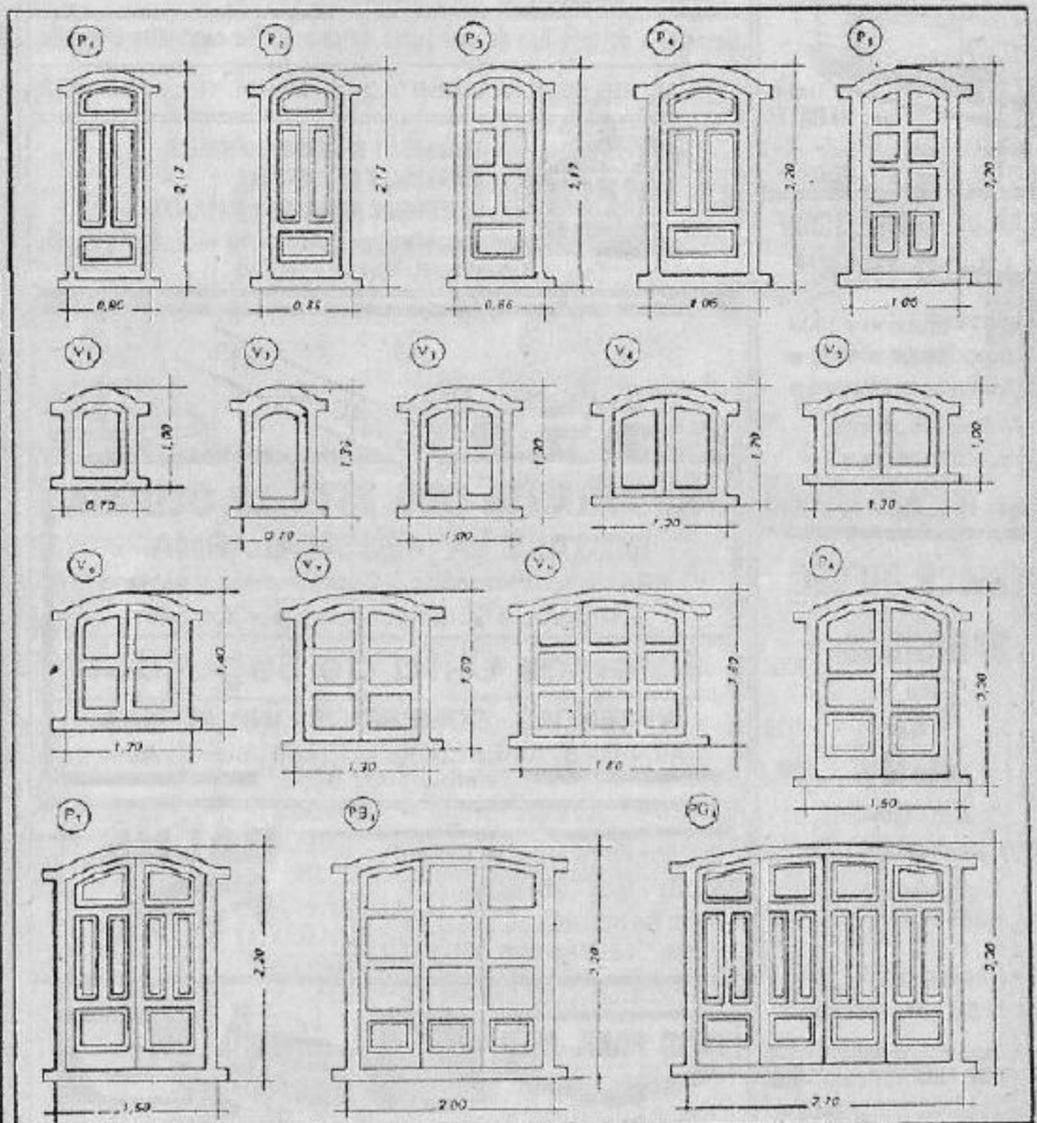
Hablar de muebles rústicos es hablar de selección de maderas, de proporciones, de entarugados, de ensamblados, pero fundamentalmente del calor humano de quienes brindan su tiempo en moldearlos artesanalmente.

Pero como el "boom" del algarrobo ha invadido distintos sectores comerciales, algunos fabricantes se han despreocupado del tema, y por producir en abundancia abusan del aglomerado, las colas y el enchapado; esto con el transcurrir del tiempo trae serios problemas.

La familia de "los Buzatto" ha comprendido el interés particular de sus clientes por una carpintería maciza, noble, cálida y duradera. Desde el Oeste Formoseño trabajan en la producción de muebles rústicos, que llegan a Uds. sin intermediarios.

No les interesa la producción a gran escala, sino lograr un mueble o una abertura natural, sin tecnicismos exagerados... La tecnología priva a la madera de su rusticidad natural.

La tecnología en madera ha avanzado y logra productos terminados que nos maravillan pero sabemos que la mano del hombre no puede ser reemplazada por una tecnología carente de calidez.



VENTA DIRECTA DE FABRICA
ENVIOS A TODO EL PAIS
STOCK DE 38 ABERTURAS STANDARD

TEMPLOS - ESTANCIAS - COUNTRIES - REFACCIONES - CARPINTERIA DE OBRA



ASERRADERO CEFERINO

VIAMONTE 1453 - 26. P. OL. 15 - (1055) - CAPITAL - TE: 45-4657
AV. FRIAS 1750 Y ANT. ARG. - TE: 298-3935 - LLAVALLOL
SARVEDRA 476 - VIEDMA - TE: 23100 - ALSINA 19 P. 8º. D.9
BAHIA BLANCA - TE: 35986

mana S Y SAN PABLO

CAP: En este escenario de Las Flores, de 3.694 metros de extensión, el Club Argentino de Pilotos no registra ningún antecedente, mientras que en materia de horarios, tanto para las pruebas de clasificación como para las series de Nissan 300 ZX y las finales de esta clase y de Datsun 280 ZX, al cierre de esta edición de CORSA aún no estaban determinados.

FORMULA 3 SUDAMERICANA: El antecedente más inmediato data del 3 de agosto de 1986, cuando en este circuito de Interlagos, de 7.960 metros, Leonel Friedrich (Berta-Passat) fue "pole position" en 2m42s143, a 174,831 km/h. La prueba final, sobre 12 vueltas, fue ganada por Guillermo Kissling (Berta-Renault), quien demoró 33m29s878, a 169,239 km/h. El record de vuelta lo conquistó Guillermo Maldonado (Berta-Volkswagen), en 2m45s019, a 173,472 km/h. Cabe recordar que en aquella oportunidad la categoría se denominaba Fórmula 2 Codasur y contaba con diferente reglamentación técnica que la actual. En cuanto a los horarios, se da el mismo caso que en el CAP, ya que tampoco al cierre de esta edición habían sido suministrados (se dijo que los darían a conocer el 14/7, en conferencia de prensa). Evidentemente, un mal que no se destierra.

HIDRAULICA TOTAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

Reparación - Ventas
Colocación
Válvulas,
Bombas, Cilindros

TODAS LAS MARCAS

Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948
(cp. 1708) MORON, Bs. As.

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOLES DE LEVAS STD, ESPECIALES, COMPETICION



PEUGEOT 505-504

Gane 15 H.P. de Potencia y aceleración, sin perder la serenidad y el confort de su Peugeot

Ej: EQUIPO Fial 128 - Regatta 184 Km/h = #450
VW Golci 178 Km/h = #460
DEPORTIVO Renault 16 6 Fuego 197 Km/h = #520
COLOCADO Sierra o Taurus 200 Km/h = #510

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS Tarjetas de crédito

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

CRISOLOGO LARRALDE 3595/99. Cap. (1430) (ex-República) 542-8970

EMBRAGUES CORTES

COMPETICION FABRICANTE EXCLUSIVO DE PLACAS DE COMPETICION

En aleación liviana, aptas para todas las categorías nacionales y zonales.

Conjuntos de embragues superlivianos. Ej: Volkswagen Golci (con comp. normal): 4 kg 550 grs. (Conj. comp. Cortes): S/L: 2 kg. 400 grs.
Multidiscos sinterizados de 1, 2 y 3 discos.

Reparación de todo tipo de embragues de competición nacionales y zonales

GÚIRALDES 5515. V. LIBERTAD - S. Martín. TEL.: 752-0452



TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Calle 14 n° 3829/29 (ex- Espora 168/170) VILLA Lynch cp. 1672 S. MARTIN. TEL. 755-3825 y 753-3229



NO PERMITA QUE ESTO LE OCURRA INSTALE LA MEJOR ALARMA

● Rearme automático ● Cubre vidrios y estéreo
● Antigrúa ● Garantía escrita por dos años

Sistemas Alfa de Seguridad

VIVIENDAS - COMERCIOS - INDUSTRIAS

Av. Juan B. Alberdi 1430/32 - 1406 - Buenos Aires

Teléfono: 432-9043

Rectificación de Tapas de Cilindros Standard y de Competición

Todas las marcas

Tandil 7363 Mataderos. TEL. 641-1282

BALNE



TODO PARA JEEP

TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7 EQUIPAMIENTOS SOUZA

Carrocería Modelo original americano * Fina terminación y solidez * Colores combinados con la tapicería. * Butacas Tipo ZC * Capota Renegade.

Chassis OKm tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Ranglar * 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda * Patas de motor (4-6-8 cilindros) * Puente caja, soporte de dirección y radiador

Reductor de alta y baja acopladas a caja 4ta.

Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición

Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (2x Huanitá) VALENTIN ALSINA.

TEL. 208-6594

Toquecitos de bocina

en cuenta los antecedentes del mismo, resolvieron levantarle la sanción. En la última reunión de la APF-4, llevada a cabo el pasado miércoles 8, se tomó tal resolución.

CONCURSO CORSA-CAMPEONES-ORIENT UN ACIERTO EN T.C.2000

Entre todas las cartas recibidas con los pálpitos para la competencia de Turismo Competición 2000, llevada a cabo el pasado 5 de julio, se extrajo la de Carlos Mario Harispe, que colocó las seis cruces en los lugares correctos, haciéndose acreedor a un magnífico reloj Orient que le será entregado próximamente.

Este concurso, auspiciado y promovido por "Campeones", CORSA y Orient, tendrá su próximo paso para la competencia de T.C.2000 en Rafaela, que se llevará a cabo el 2 de octubre, para el que en nuestro próximo número brindaremos la boleta con la integración de las seis parejas, a fin de que usted la envíe y acierte y gane con sus ídolos.

FALTAN 20 DIAS



LANCIA Y RECALDE YA ESTAN EN CORDOBA

LAS PRUEBAS DE LANCIA - Este fin de semana tomamos contacto con "Ninni Russo en Turin, quien nos suministró mayor información respecto de las pruebas de Lancia que ya se realizan mientras esta edición de CORSA arriba a la calle. El lunes llegaban tres mecánicos de la escuadra italiana y Rino Buschiarzo, responsable técnico de estas pruebas. No vendrá "Lello" Pinto como se había anunciado en un primer momento, y por lo tanto Recalde deberá realizar todo el trabajo de pruebas de neumáticos y variantes de puesta a punto en materia de suspensiones y diferenciales. Por su parte, Recalde arribó a Buenos Aires el domingo proveniente de las islas Canarias, y el martes comenzaba con su tarco en Villa Carlos Paz. Ese auto que utiliza Recalde para las pruebas será su muletto para el recorrido de ruta. Por su parte, este fin de semana parte de Italia el muletto de Biasion, quien arribará a la Argentina el jueves 23 y comenzará luego el reconocimiento del camino en su coche. Posteriormente llegarán los dos autos titulares para la carrera y ese será todo el material rodante que moverá Lancia para la prueba argentina.

SE ACLARA LA SITUACION DE MAZDA - Debido a la serie de dudas que amenazaban la participación del equipo oficial Mazda Argentina, nos pusimos en contacto con la Comisión de Homologaciones de la FISA en Paris, donde se nos informó que recién este martes 14 se tiene previsto realizar la inspección de las 5.000 unidades de nueva transmisión requeridas por el reglamento de Grupo A para homologar nuevos elementos. Aparentemente, el problema radicó en el retraso de la producción de estas unidades, puesto que el modelo en cuestión momentáneamente estaba fuera de producción.

De no ocurrir anomalías, los nuevos elementos serán homologados tras esta revisión y podrán utilizarse a partir del 1ro. de agosto. Se trata de la nueva caja de 6 velocidades y de un nuevo puente central viscoso. Con ello, los Mazda 323 prometen ser más competitivos y fundamentalmente más confiables. Por otra parte, está plenamente confirmado que los pilotos designados para la Argentina son el sueco Carlsson y el austriaco Wiedner.

LOS INSCRIPTOS

ORD.	PILOTO-NAVEGANTE	PROCEDENCIA	MARCA	CLASE
1	Hugo Canal - NN	Argentina	Fiat Regatta 85	A6
2	Eduardo Lonato - Guillermo Medero	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
3	Marcelo Poche - Eduardo Logegaray	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
4	Carlos Díaz Meyer - Héctor Valles	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
5	Guillermo Maineri - G. Maineri	Argentina/Bolivar	Volkswagen Golci	A7
6	Alberto Adriani - J. Mazzoni	Venezuela	Fiat Ritmo 105 TC	A6
7	Miguel Torrás - Luis Oyola	Argentina/Córdoba	Renault 18 GTX	A7
8	Carmelo Cordovans	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
9	C. Gachan - Jean Fauchille	Francia	Citroën Visa M.P.	B10
10	José Celsi - Elvio Olave	Chile	Subaru RX Turbo	A6
11	Jesús Alanca Quino - NN	Bolivia	Toyota Corolla	A6
12	Kenneth Eriksson - Pecor Dickmann	Suecia	VW Golf GTI 16v	A7
13	Erwin Weber - Martínez Peltz	Alemania Federal	VW Golf GTI 16v	A7
14	Ubaldo Lambrecht - Scialoi	Argentina/Bariolche	VW Golci GL	A6
15	Claudio Liguri - Alfredo Valeri	Argentina	VW Golci CL	A6
16	Raúl O. Luna-Ricardo O. Luna	Argentina/Córdoba	Dacia/R-12	A6
17	Oswaldo Giró-Carlos Ghioli	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
18	Julio Pardo NN	Argentina/B.A.	Fiat Regatta 85	A6
19	Horacio Ruggieri - Norberto Asceti	Argentina	Dacia/R-12	A6
20	José Hernán Flores-M.A. Venezia	Argentina	VW Golci GL	A6
21	Horacio Escariz-Liliana Escariz	Argentina	VW Golci GL	A6
22	Juan C. Biondi-Sergio Maracalle	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
23	Hernán Maciel - Luis Maciel	Argentina/La Rioja	Renault 18 GTX	A7
24	Arturo Abella Nazar - Carlos Aschiero	Argentina	Dacia/R-12	A6
25	Pablo Machinea - Manuel Machinea	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
26	Massimo Biasion - Siviero Tiziano	Italia	Lancia Delta HF 4WD	A8
27	Jorge Recalde - Jorge Del Buono	Argentina	Lancia Delta HF 4WD	A8
28	Gabriel Raioz - Raúl Campena	Argentina	Renault 18 GLX EL	A7
29	Carlos Basso - Jorge Pellegrino	Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B10
30	Edio Fuchter - Ricardo Costa	Brasil/Volkswagen	Golf 1.6	A6
31	Enrique Orbe - José Orbe	Brasil	Volkswagen - Golf 1.6	A6
32	Néstor Carnevalino - José Spataro	Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B10
33	Jorge Bescham - José A. García	Argentina	Fiat Regatta 85	A6
34	Claudio Frecha - Juan Onainy	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
35	Alejandro Smith-Hilda Merzadier	Argentina	Subaru 1300	A5
36	Santos E. Menzambres - Alma C. Pollini	Argentina	Fiat Regatta 85	A6
37	Luis Etcheberry - Luis Borrillo	Uruguay	Volkswagen Golf 1.6	A6
38	Daniel Luzzardo - NN	Uruguay	Volkswagen Golf 1.6	A6
39	Jürgen Nathan - NN	Argentina	Renault 18 GTX	A7
40	Antonio Boigas - NN	Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B10
41	Rolando Soto-Bartique Castro	Chile	Renault 18 GTX	A7
42	Alejandro Schmauk - Felipe Horta	Chile	Alfa Romeo 33 Quadrifoglio	A6
43	Eugenio Velasco - Milton Castaing	Chile	Alfa Romeo 8V 1500	A6
44	Claudio Israel - Manuel Jaurena	Chile	Toyota Corolla 1.6 GT	A6
45	Eduardo Aguirre - Alejandro Celsi	Chile	Subaru FWD 1.2	A5
46	Enrique Levalle - Sebastian Decarcor	Chile	Subaru FWD 1.2	A5
47	Fernando Urrutia - Christian Troncon	Chile	Suzuki SA 310	A5
48	Ricardo Pasi-Rafael Gait	Argentina	Renault 18 GTX EL	A7
49	Sebastián Paggiacampo - Juan López Piz	Argentina	Renault 18 GTX EL	A7
50	Alberto Massotti - Guillermo Fernández	Argentina	Fiat SE 1.5	A6
51	Carlos Mastromacino-Victor Roca	Argentina	Volkswagen Golci CL	A6
52	Nelson Sanabria - NN	Paraguay	Volkswagen Gol 1.6	A6
53	José Armando - Claudio López	Argentina	Volkswagen Gol 1.6	A6
54	Ernesto Vaccarezza - Miguel García	Argentina	Subaru 1300	A6

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES

TANDILBER

INDUSTAP

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

PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

JOAQUIN V. GONZALEZ 1634. CAP. FED. (1407). TEL. 568-5780

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

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION



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

JERARQUICE SU 505

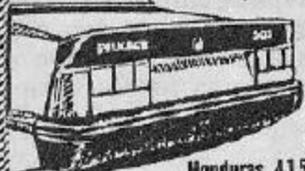
DEFLECTOR LINEA INJECTION

(Para cualquier modelo de 505)

EXCELENTE CALIDAD!!

Tambien para REGATTA

Diseño
Exclusivo



Envios
al interior

Monturas 4154. CAP.

TEL. 86-9102/9282; 89-5629/7767

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



- Inyección para Motor Dodge GTX V8 Completa, Bielas Camillo, Cajas Hawland-MK3, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo, Parrilla Faroles completos y Tapa de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- MALLORY
- C/CONRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNICADORES
- CASTROL RACING

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

BUTACAS VEIGA

- JEEP • TORINO ZX • PORSCHE
- KONDI • FIAT • FIAT
- R. FUEGO Y MUCHAS MAS

Fábrica: GAONA 4058 (1702).
CIUDADELA. TEL. 057-9536

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

Titulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES
GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA - C.C. 40
(1678) - CASEROS - BS. AS.



REPUESTOS

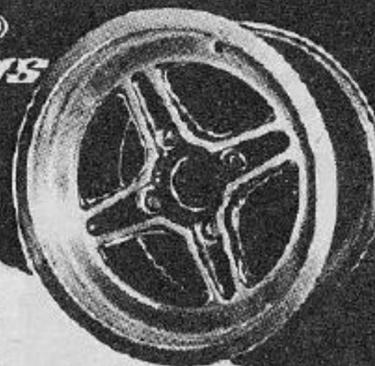
- Cajas Diferenciales
- Motoras COMPETICION
- RECAMBIOS EN EL ACTO
- Cajas Direccion
- Cigüeñales • Ejes
- Punta de ejes
- Tapas de cilindros
- Tapas comando
- Caja velocidades
- Partes de carroceria

VENTA DE REPUESTOS
NUEVOS Y USADOS

COMPRA AUTOS PARA DESARME

ALMAFUERTE 4352
(At. Av. Mitre 2800).
MUNRO. TEL.: 762-1858

ruedas argentinas



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



DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO

M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



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

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

LEVAS BOSCH

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

- * ASISTENCIA TECNICA PARA VEHICULOS DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS.

- * EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL.: 760-1173

ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

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

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally

* TC Bonariense * Stock Car

* NACIONALES e IMPORTADOS *

Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939



GAS

CORSA A FONDO



T.C. 2000, FORMULA DOS Y F. RENAULT EN ALTA GRACIA, CORDOBA (5/7/87)

RETORNO A LA SIERRA

Como dos semanas antes en Buenos Aires, los Ford Sierra volvieron a dominar en T.C. 2000 y aún más que entonces, en este regreso a la pintoresca zona serrana (...) tras una temporada de ausencia allí de la exitosa "conjunción del momento". Una reunión que en muchos aspectos resultó positiva.





Cuando Ernesto Celestino Bessone padre posó sus brazos sobre los hombros de su hijo "Tito" y su sobrino José Luis, no estaba sólo reconociendo el hecho inédito de haber colocado el apellido dos veces en el podio en la misma carrera. En ese abrazo que juntó tres cabezas de Bessone, estaba implícito el reconocimiento del ex Campeón de la Clase 2 del Turismo hacia el talento de su descendencia. Don Ernesto les decía que era muy bueno el trabajo realizado en una carrera muy difícil, dura como la del Oscar Cabalén. El planteo mental de cada uno y la preparación para la carrera habían sido óptimos. El equilibrio logrado por ellos y los equipos de Akel y de Vidal-Herceg era el que se necesitaba para llegar al segundo y al tercer escalones del podio.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Córdoba Automóvil Club, Humberto I 150, piso 1, of. 43 (5000) (Cba.)

Promotor: Alcides Bates.

Accesos: Tres, de tierra en buen estado. 3 puntos.

Controles: Buenos en general, sólo fallaron los de salida a pista, quienes se mostraron prepotentes con pilotos, mecánicos y periodistas. 3 puntos.

Comodidades: Buenas. 3 puntos.

Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.

Boxes: Regulares, estuvieron clausurados por un alambrado y en los garajes internos se amontonaron los autos, hubo inconvenientes con los cortes de energía. 2 puntos.

Boxes (instalaciones): Muy buenas, con baños limpios y distribuidos en varios sectores. 4 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.

Servicio de prensa: Se cumplió por los cortes de energía, pero se solucionó el problema merced a la buena voluntad de los encargados. 3 puntos.

Puntualidad: Pésima el sábado y buena el domingo. Promedio regular. 2 puntos.

Total: 28 puntos (ideal, 43).

No le faltaban razones a Ernesto para estar orgulloso de los "crios".

La carrera cordobesa fue atípica en varios aspectos, sobre todo en lo que se refiere al balance final de cada equipo-piloto-preparador. Casi todos, salvo escasas excepciones, estaban conformes por cómo les había ido. Ya hemos analizado a los tres primeros y verificado sus opiniones al respecto. Ahora, para seguir el orden vale la pena reiterar la frase del director del equipo oficial Renault.

El ingeniero Markiewicz manifestaba que "lo hecho en Córdoba, con el cuarto puesto de Traverso y el quinto de Soto, era un buen salto por las características que tuvo la carrera y las posibilidades que teníamos". A su turno, Ricardo Pre y Rodolfo Zuain indicaban que "podríamos haber estado más adelante, pero nos equivocamos al correr con las gomitas más duras, ya que el equilibrio que habíamos logrado en el auto, quizá nos hubiese permitido correr con las intermedias y andar más rápido". El inevitable "Toto" Etchegaray expresaba: "De no haber sido por el problema de la presión de nafta, el resultado habría sido mucho mejor".

Dentro de los que podrían haber aspirado a más y no lo lograron, tampoco había demasiada frustración. Silvio Oltra, con un equilibrio notable en su auto, dijo: "Me faltó sólo una vuelta para llegar. El ritmo de carrera fue muy bueno y podía haber estado entre el cuarto y el sexto lugar. No obstante ello, estamos satisfechos por el equilibrio logrado en el auto". Gabriel Bates era otro de los contentos. "Para mí, con este auto y en este circuito, haber estado entre los siete primeros era lo-

Arriba: Fernandino aparece adelantado sobre la línea de Bessone en los primeros instantes de la carrera, Gayraud asoma entre ambos. Izquierda: Primer plano para Crocco seguido por Seratini, con nuevas cuetas sobre el capo. Arriba, derecha: Marsei, Mannini, Saboretti, Suriani, Gentili abierto, Grinóvero y Caballero en fila india. Abajo: Palmero en primer plano, con Rossi, Morgan, Obredor y Ezeviri detrás.



La figura

ESTEBAN "CHANGO" FERNANDINO, luego de su triunfo en Córdoba, quiere seguir ganando en TC 2000 y dice:

"ESTOY DISPUESTO A TODO"



¿Quién puede haberse olvidado que en 1984 ganó seis carreras con las coupes Ford Taunus del equipo de Herceg y "misteriosamente" no fue campeón porque su auto se paró en las últimas carreras del año? ¿Quién puede olvidarse de sus logros en el TC 2000, el Turismo, el TC grande, la Fórmula Uno Nacional, la Fórmula Dos y los Sport Prototipos? ¿Quién puede olvidarse que fue campeón o subcampeón de todas las categorías en que corrió? ¿Cuántos datos! ¿Cuántos pergaminos! ¿Cuántas victorias que las estadísticas atesoran para el incansable Esteban Fernandino! ¿Cuánto tiempo ha transcurrido! Desde aquel debut con la berlina Fiat 1500 blanca, hasta esta Ford Sierra. ¿Quién puede olvidar que pudo ser "el compañero de Reutemann en Europa, en la Fórmula Dos" y que prefirió quedarse en la Argentina, con su gente y sus amigos. "Porque no veía muy claro qué es lo que podía ocurrir", dijo alguna vez el "Chango" Fernandino.

Un tipo realmente excepcional, con una sola cara, una sola línea de conducta, esa de mirar a los ojos, de hablar lo justo, lo necesario o menos aun, y por ello quizás haya dejado pasar muchas oportunidades. Pero siempre yendo "de frente". El tester que a algunos le costó mucho tiempo reconocer, pero que ahora, una vez más... (y van...) le cambió el rumbo a un equipo por con su sola presencia.

Potencialmente el team que regenta Roberto Del Campo es apto, Souza Martínez tiene una mano de obra de primer nivel, a la cual quizá le faltase un cierto orden técnico, ese que a principios del verano comenzó a darle Fernandino, cuando transpiraba en el autódromo de Buenos Aires dos o tres veces por semana sobre la coupe Sierra. Y fueron cumpliéndose los objetivos. La puesta a punto del auto se logró y los motores evolucionaron, hasta llegar al presente. Un hoy que también pudo ser ayer, en la primera carrera de Buenos Aires, "si no venía el toque de Tolo".

En Córdoba brilló otra vez con luz propia. La que tienen los elegidos, los que saben. Estuvo todo el fin de semana entre los mejores y decidió ir a la carrera jugando su chance a cara o cruz. "Lo decidimos con Souza luego de las pruebas libres del domingo por la mañana. La combinación surgió de la idea de los dos. Decidimos tirar menos vueltas en el mixto para no gastar las gomas patinando, andar en un cambio más alto, y para eso cambiamos las relaciones de caja. Le dimos otra divergencia a la rueda trasera izquierda y colocamos 3 tipos de gomas diferentes. Usamos las NPH anchas (de 8 pulgadas y media) en el tren trasero. Adelante colocamos una dura -1285- en la izquierda, la que apoya, y una NPH en la derecha, las dos finas. El ritmo de carrera se hizo más lento de lo que preveíamos y eso nos favoreció. Si hubiera sido hostigado por alguno no hubiera llegado, pero eso lo supe luego de terminar la carrera. Creo que fue una carrera bien elaborada y corrida como se debe hacer en el Cabalén. Ahora solo quiero seguir ganando y buscar la punta de la categoría. El equipo y yo estamos dispuestos a todo para lograrlo."

Así es el ganador de Córdoba. Simple, sencillo, contundente. Lo que piensa surge de sus labios con naturalidad. Nunca hay una pose. Solamente existe en él la autenticidad, esa que, quizá, le ha granjeado más enemigos que amigos, pero que solo entienden y perciben quienes están muy cerca de él y pueden romper ese hielo inicial que muchas veces aleja a la gente de su lado. Igual no le preocupa porque "yo sé ser amigo de mis amigos".

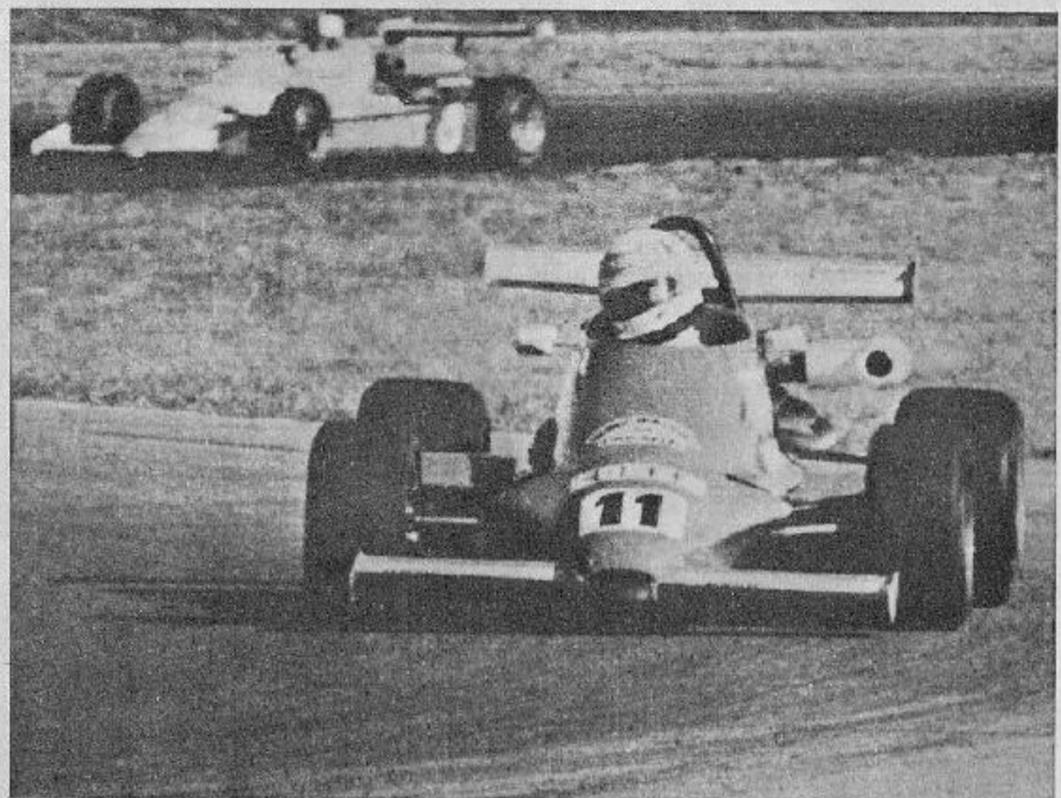
do un logro. Lástima lo de la bujía, pero igual me quedo conforme." "Cocho" López era uno más de los que podía estar en los puntos gordos. Nos dejó esta reflexión: "El auto ha evolucionado una barbaridad con el trabajo del equipo de Antelo y la colaboración de Donadio en materia de suspensión. Habíamos planteado la carrera a un ritmo lógico para llegar bien al final y trabajar siempre muy redondito. Lamentablemente la válvula de la goma, que se rompió al principio, nos

quitó toda chance, pero lo importante es haber obtenido el equilibrio que deseábamos lograr en el auto".

El trabajo del equipo de Herceg también fue positivo, dadas las condiciones en que debió trabajar. En principio, por haber variado el rumbo entre ir o no ir a Córdoba, de miércoles a viernes, elaborando los autos y los motores "de apuro" y no de la manera concienzuda a que nos tiene acostumbrados el "Polaco". En segunda instancia, por saber adecuarse a no disponer del arsenal de motores



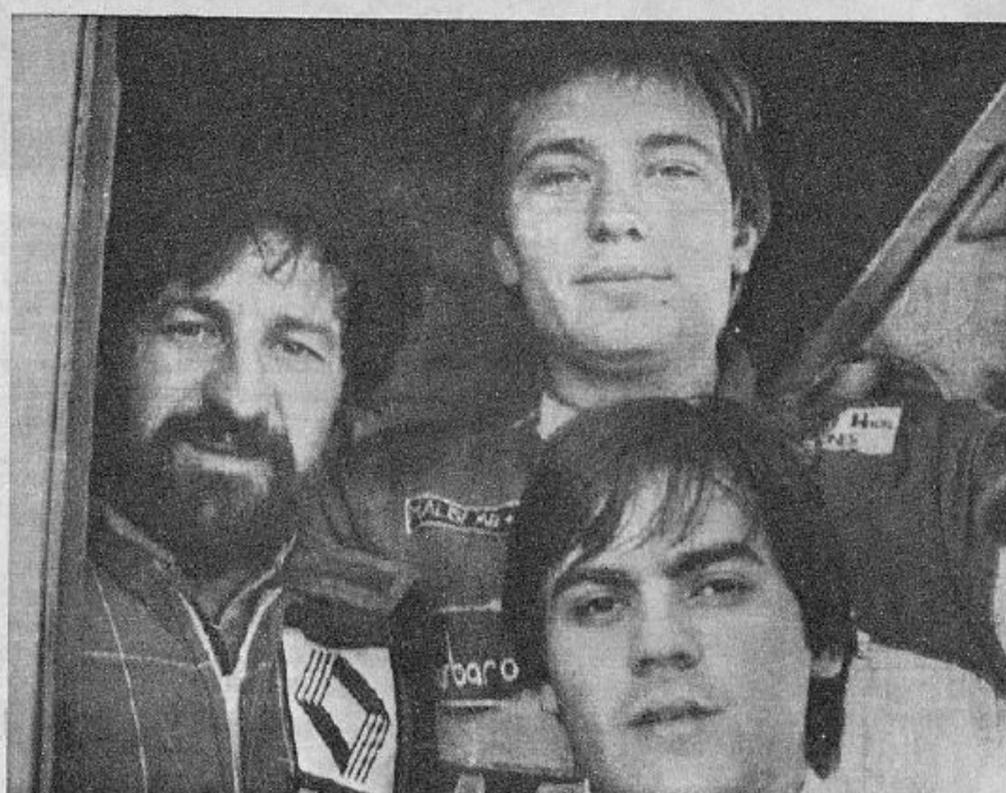
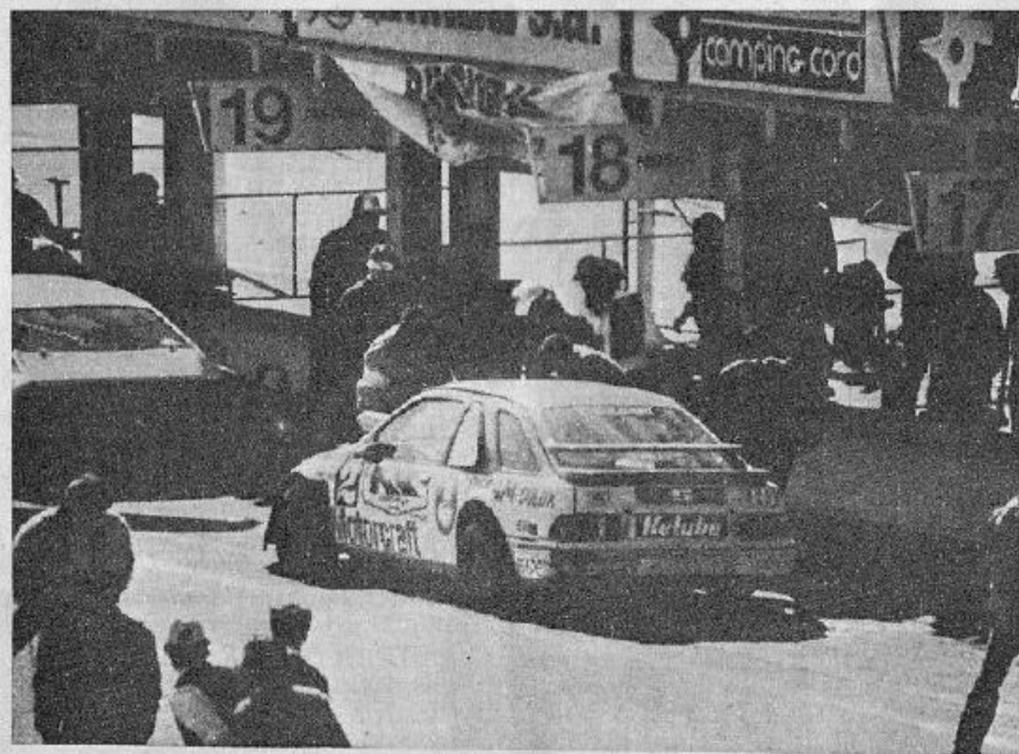
1- Lo mejor del fin de semana. 2- Etchegaray y López adelante con toda la jauría persiguiéndolos. 3- Los Pates miran bajo los anteojos oscuros, "Joe" Bessone aprieta los dientes y Ollra se sorprende. 4- Para Gayraud en boxes en plena carrera, justamente detrás de Raúl Foissac, el otro representante de Pigué. Fueron los dos primeros en detenerse. 5- Ricardo Gimóvero retornó a la F-2N pero debió abandonar rápidamente. 6- José Anino debutó en la FRA, y aquí le pide consejos a Gustavo Mandrini, de espaldas. 7- Alisi se hace el alto, Palmiero plansa y Rossi "coiado" en la foto.



que tiene habitualmente, y también que la vida de los mismo está pendiendo de los cigüeñales. En tercera, por haber hecho funcionar decorosamente a sus Sierra en materia de equilibrio, aun dando el handicap de no trabajar durante los 120 minutos claves del día viernes, fundamentales para el balanceo de los autos. Por esto Herceg y su gente pueden estar satisfechos, aunque sabemos que no es eso a lo que ellos aspiran.

Ohanessian fue otro de los que estaban para más y no concreto. Si bien tam-

bien "regalaron" el primer entrenamiento del viernes, enseguida estuvieron a tono. El sábado perdieron un poco el rumbo pero lo reencontraron rápido para largar con una Fuego bien balanceada. El toque con Pontoriero no le permitió mostrar todo. Este, con el aporte de Juan Carlos Benavidez en los motores y el "Colorado" Pianetto en el chasis, también había eslabonado un buen fin de semana, siempre entre los diez primeros. Cuando llegó a los seis de adelante -vuelta 27- vino al toque con Gus-



tavo y la posterior rotura de la bancada del árbol de levas.

El final es para Fineschi, Torriani, Crocco y Banfi, que trabajaron decorosamente pero les alcanzó solo para algunos parciales.

Distintos panoramas presentaron Fórmula Renault Argentina y la Fórmula Dos Nacional en el Cabalén. En el primer caso, menos de una semana para trabajar en los autos y para recuperarse de los esfuerzos económicos que se realizan, hacía pensar en un rateado parque

automotor, lo que quedó descartado desde el mismo viernes al ver todas las máquinas presentes en los vericuetos cordobeses. Afortunadamente salió una carrera muy limpia, como para borrar lo sucedido en las dos últimas presentaciones del autódromo porteno. Y la entrega de un nombre distinto en lo alto del podio le hace bien a la Fórmula Renault, pues luego del empate en dos victorias entre Mario Riva y Daniel Neviani en las cuatro primeras pruebas de la temporada, Mandrini fue el tercero en dis-

CARTA DE PRESENTACION GUSTAVO MANCUSO



Nació el 24 de agosto de 1959 en la ciudad bonaerense de Chacabuco. Es soltero -"y sin ningún apuro"- Debutó en 1978 en Karting 125 cm³ con caja en competencias de su zona, y su primera victoria la obtuvo el 13 de mayo de 1979, en el kartódromo del Auto Moto Club Chacabuco. En esa temporada fue campeón en el torneo de su ciudad, organizado por el club Porteño, y al mismo tiempo se clasificó octavo en el campeonato santalésino.

Debutó en la Fórmula Renault Argentina en el circuito de Pigüé en 1980, finalizando esa competencia en abandono. A partir de entonces corrió permanentemente en la F.R.A. y triunfó en una sola oportunidad, en General Roca '83. Una temporada antes, había corrido algunas competencias de Turismo con un Fiat 128, en pareja con su coterráneo Luis Minervino y a principios de este año se subió a un TC del Oeste para hacer algunas exhibiciones.

En tres oportunidades se clasificó en segundo lugar. "Sin dudas, mi mejor año fue en el '86. Terminé en el podio cinco veces consecutivas y salí cuarto en el campeonato."



F.R.A. al EQUIPO DE NEVIANI



Trabajaron durante todo el fin de semana y lo encaminaron de la mejor forma en pruebas de distintas soluciones. Daniel no estaba conforme luego de la primera tanda oficial del sábado; ensayaron cosas nuevas en el Crespí, pero sólo le alcanzó para un desacostumbrado sexto puesto en la grilla de partida. En la carrera, rápidamente quedó en quinta posición, y conociendo las limitaciones del Tulla no desesperó en ningún momento. Su buena estrella hizo el resto.

F.2 NACIONAL a NORBERTO GENTILI



Tiene un auto potencialmente ganador pero sufrió diversas complicaciones. Estaba sexto el viernes en las tandas extraoficiales, y el sábado quedó en la séptima posición de largada. Supero a dos rivales en los primeros metros y debió luchar con Mannini y Saboretti para conseguir el segundo lugar. En la última vuelta aprovechó sin titubear, una duda de Saboretti, y le "biró" al de Río Segundo el puesto de escolta luego de veinte vueltas muy duras y limpias.

TC 2000 a JOSE LUIS BESSONE

Porque ha madurado enormemente. Ya no comete errores ni excesos como hasta hace muy poco. Ha adquirido la forma de trabajar en una categoría profesional y asumió su rol. Su Sierra es la mejor equilibrada de las de mecánica de Herceg, y aprendió a administrarla tan bien que trabaja casi con un solo motor. Aprende de todos: de Pedro Vidal, su armador, del "Polaco"; de Di Palma; de Traverso, y ya se "tutea" con éstos.



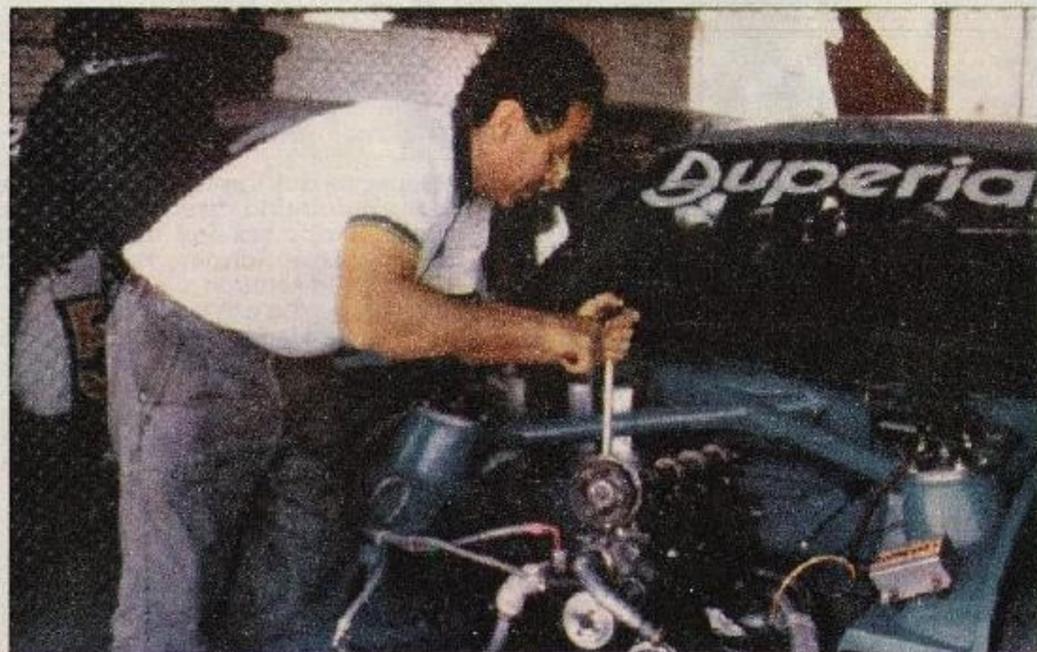


Foto mayor: Pedro Corito debutó con la coupe Sierra del team Del Sur Competición. Aquí en los boxes Izquierda: Pedro Vidal "manoseando" el motor del auto de José Luis Bessone. De acuerdo a los resultados lo hizo muy bien. Arriba derecha: Largada de la Fórmula Renault. Belloso aún conserva la punta, que perdería metros más adelante. Solini aparece cedido a la cuerda, Mandrini a punto de pasarlo y el ganador Mazzini por el medio, entre Neviani y Riva. Centro izquierda: Omar Suriani culminó quinto la competencia de Fórmula Dos Nacional. Derecha abajo: Di Palma acecha a Traverso en el mixtorio cordobés y, a pesar de los intentos, el arceñero nada pudo hacer para superar al de Ramallo. Tapado por el Renault está José Luis Bessone.

encendido. Faltan autos para que la cosa esté más a tono, pero hay unidades construidas que están por debutar, y ese síntoma es alentador. En la parte humana, se vive un clima inmejorable. Es muy frecuente escuchar diálogos acerca de préstamos de tal o cual engranaje, avisos de algún piloto a sus rivales por el cambio de un motor para que lo revisen o precinten, y todos sin excepción ponen la mejor voluntad. Que la empresa es

difícil no lo desconoce nadie, y al manejar desde el interior del país, las cosas se complican aún más. **SENALES.** Fueron muchos los colectivos cargados con autos y respuestos, que pasaron delante de la entrada al Cabalén, el viernes a la madrugada, sin percatarse de ello. Haría falta un sencillo pero destacado cartel que indique el ingreso, algo muy fácil de solucionar y para tener en cuenta. Por el lado bueno,

fue excelente la atención y la limpieza de la confitería regentada por Jorge González del Solar.

*Por Néstor Carbia y Marcelo Padín
Fotos: Enrique Blanco,
Miguel Tillous, Duilio Caro y M.P.*





LUCES Y SOMBRAS

Lo positivo: Que el TC 2000 haya logrado juntar tanto público en el Cabalén como no se veía en él desde su inauguración, según dijeron los mismos cordobeses.

Lo negativo: Que la excelente obra que realizó el Córdoba Automóvil Club con la remodelación y adecuación de su autódromo, no se vea complementada todavía con la instalación de una correcta red de energía eléctrica y de dos o tres líneas telefónicas, que merecería tener un escenario de ese nivel.

Lo lindo: La alegría que vivieron individualmente en el podio los tres primeros de TC 2000. Cada uno tenía motivos diferentes para festejar.

Lo mejor: El trabajo de la mayoría de los pilotos y equipos buscando la correcta puesta a punto de sus respectivos autos en un trazado difícil. Allí todos apartaron sapiencia y capacidad.

Lo peor: Los cortes de energía eléctrica o la baja tensión que dificultaron hasta la tarea de contralor de la carrera durante los tres días.

La actitud: La del ingeniero Markiewicz del equipo Renault, al reconocer humildemente que sus autos no estaban para más.

La profesionalidad: La de Ruben Luis Di Palma empujando al equipo de Herceg para ir a Córdoba a pesar de saber que no estaban en condiciones óptimas.

Lo que se espera: El retorno al TC 2000 de Maldonado con el VW.

La mufa: La de Luis Belloso en F.R.A., quien estaba para ganar pero una tuerquita lo dejó con las ganas.

El negocio: Los puntitos de oro que se llevó Daniel Neviani.

El replay: Ver ganar a Gabriel Massel en F.2.N.

Los paseos: Varios, entre otros Eseverri, Anino, Giménez Torregiani y Fonte en F.R.A., Grinóvero y Mannini en F.2. Todos anduvieron por el pasto.

La alegría: La de Hugo Mazzini.

Lo extraño: Que los dos punteros de la F.R.A. se paren por problemas mecánicos.

La preocupación: De Nelson Guidi y David Horner cuando el viernes no llegaron sus autos de Fórmula Dos por rotura de los colectivos.

Los caballeros: Oscar Saboretti y Norberto Gentili.

La incorporación: La del motor Peugeot en la F-2, montado sobre el auto de Ricardo Ballari, que seguirá en la categoría.

Los activos: Eduardo Bouvier, vicente Amadio y Leopoldo Cumini, los dos primeros de la F.R.A., y éste de la F-2, respectivamente.

La reconciliación: De Oscar Palmero y Luis Belloso.

¿Y... dónde está el piloto?

CON FANGIO Jr. EN INDIANAPOLIS

¡ME TENGO UNA FE CIEGA... SOR

43 PREGUNTAS AL VOLEO

- 1) Un libro: "La historia del automovilismo argentino", de CORSA
- 2) Un diario: El Indianápolis Star.
- 3) Una revista: ¿Tengo que decir CORSA o puede ser alguna buena...?
- 4) Un periodista: Oscar Pittipaldi.
- 5) Un periodista especializado: Oscar Pittipaldi, no
- 6) Una moto: Rudge Ulster con tapa de 4 válvulas.
- 7) Un auto de calle: El "Justicialista".
- 8) Un auto de carrera: El "Mavicapache".
- 9) Un auto de Fórmula Uno: El March Fórmula 3000.
- 10) Una pick-up: La Chevrolet "Sapo".
- 11) Un tractor: El de Casa.
- 12) Una carrera: Arquitectura.
- 13) Una categoría: Welter Junior.
- 14) Un piloto: Jorge Newbery.
- 15) Un constructor: Obras Civiles S.A.
- 16) Una película: "Canuto Cañete, conscripto del Siete", con Balá.
- 17) Un restaurante: El quiosco de hamburguesas del Autódromo de Buenos Aires.
- 18) Un disco: El de freno, ventilado, eso sí...
- 19) Un actor: Ronald Colman.
- 20) Una actriz: Carole Lombard.
- 21) Una superstición: No tengo... toco madera...
- 22) Una cábala: En el momento de la largada trato de adivinar la secuencia del semáforo. Casi siempre es rojo, amarillo y verde...
- 23) Un error: No he cometido ninguno.
- 24) Un hombre: Jean Louis Trintignant.
- 25) Una mujer: Anouk Aimée.
- 26) Un deportista: Rocky Balboa, ¿viste qué bien boxea?
- 27) Un equipo de fútbol: Los Whashington Patriots.
- 28) Una profesión: Bueno, si sabés de algún laburito...
- 29) Un número: 10.456.738.
- 30) Un número más: 112.768.542.
- 31) Un militar: El General Electric.
- 32) Un lugar de Buenos Aires: La plaza de Balcarce.
- 33) Una época: Del 25 de setiembre al 8 de octubre de 1962.
- 34) Un arma: La escopeta Sarrasqueta del 12 de "Cocho" López.
- 35) Un animal: Uno que se me cruzó el otro día con semáforo rojo.
- 36) Una fiera: Le decían "Connie" pero se llamaba Susan, resulta que...
- 37) Un hobby: El tiro al Chotacabras Pringoso de las zonas secas de los pantanos de la Florida.
- 38) Un lugar de veraneo: Tuxedo Junction.
- 39) Un avión: Le decían "Trizy" pero se llamaba Victoria, resulta que...
- 40) Un labor: El que me pegué en Las Flores una vez...
- 41) Un perfume: El que me quedó después del jabón que me pegué en Las Flores una vez...
- 42) Un cigarrillo: No, gracias, recién tiré.
- 43) Una duda: Cademartori, ¿es con "C" o con "K"?



1) Frente al Photo-Shop del Speedway con los 33 participantes de la 71a. edición de las "500" como fondo. Su máxima ambición es estar aquí el año que viene. El Photo-Shop ya lo ha hecho una oferta en firme para el fin de semana de la carrera, momento de máxima concurrencia de público.

2) Frente al legendario Gasoline Alley, con Roman Kuzma, dueño del equipo Team KAR en el que milita el argentino.

Así reaccionaron frente a nuestra pregunta: ¿que les parece el hecho de que Fangio se haya instalado en las cercanías de los talleres del equipo?

3) By, pierrón.!

4) "El circuito de Indianápolis es fascinante, el único problema realmente serio son las curvas a la izquierda. Y fíjate que es así no más, porque todas las pías se les dan ahí..."

5) El lugar es bárbaro, como pueden ver aunque claro el presupuesto no da para los departamentos, pero te aseguro que me armé un rinconcito bastante "cucu". La cloaca es chica pero el corazón es grande...

6) Para un canal de TV norteamericano: "Juan Manuel, ¿cual es tu opinión de la ARS como categoría, desde el punto de vista técnico y de aprendizaje?"

En exclusiva para CORSA (y ocho revistas más), nuestro corresponsal fue enviado especialmente a Indianápolis... (¿cómo "qué Indianápolis"?), demostrando, una vez más, que nuestra publicación no sólo cuenta con una holgada posición económica sino con varias holgadas posiciones económicas.

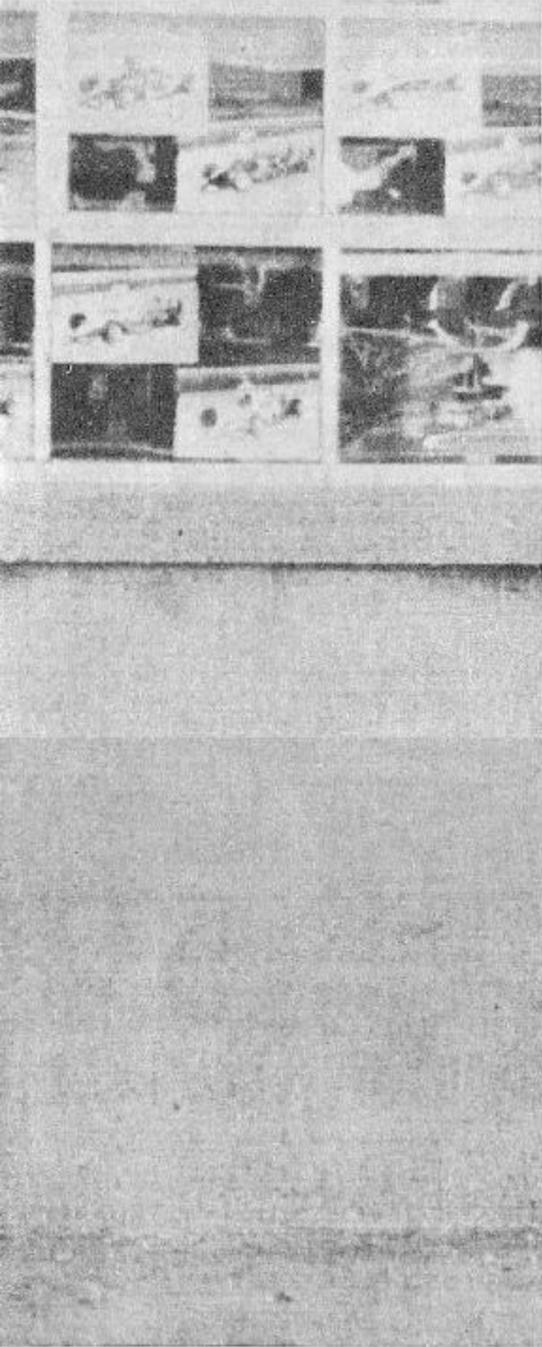
Además, y respondiendo a los cientos... qué cientos, miles de cartas que nos llegan semanalmente... qué semanalmente, diariamente a nuestra redacción: NO, definitivamente NO, las fotos más chicas que aparecen publicadas NO son sacadas con una cámara más chica; es la misma cámara...

Con Juan la pasamos regio. Primero, Long Beach, después nos fuimos en un Corvette a Phoenix; más tarde, Indy, en fin, tuvimos oportunidad de charlar largo y tendido de un montón de temas que no tenían nada que ver con el de los autos, el único que Juan no parecía querer compartir, quizá porque está todo el día entre "fierros", pensé yo "a priori". Después, según sus propias palabras, "yo, de la historia de los autos no sé ni medio", confirmó el real motivo y explicó esas miradas perdidas, como mirando al más allá, cada vez que le preguntaba algo como "¿te acordás del March 701 que tenía como una bandeja en la trompa...?" o bien cuando quería clarificar con algo así como "... en la carrera de Mónaco que Beltoi-

!!!EXCLUSIVO!!!

DA Y MUDA!

Por Héctor Cademartori (desde Indianápolis... y a tristeza)
Fotos: Frank Pintohr (¿cómo qué Pintohr?)



Fangio: "La verdad que sí..." (22)

7 El precio de la población. Minutos antes de largarse las 500 Millas, Fangio Jr. hizo su entrada a la pista. Esta toma fue sacada gracias al esfuerzo de nuestro corresponsal, que debió luchar contra la turbamulta que pugnaba por acercarse al ídolo.

se ganó bajo la lluvia con el BRM"

El remate fue en Phoenix.

Había un stand que ofrecía a la venta fotos antiguas, una de ellas mostraba en primer plano un auto de carrera de principios de siglo, de esos con enorme radiador, gigantescas ruedas blancas, suspensiones dignas de un tren y, al volante, señor con cigarro cortillo. La toma mostraba al legendario **Barnie Oldfield** en característica pose (1915)

—¿Sabés quién es ése, Juan? —pregunté.

Juan miró la foto, me miró a mí, miró la foto, me miró a mí, miró la foto, pensó, hubo ruido de engranajes y, finalmente, contestó: —"Toscanito" Marimón.

—¡Pero cómo Toscanito Marimón, Juan! —retriqué a los gritos—. ¿No ves



que el auto es de principios de siglo, y Toscanito corria con tu tío?

—Ah, me parecía —dijo Juan con cara de que no le parecía nada.

Al final me di cuenta de que no podíamos hablar de autos, y ello explica las largas pláticas que mantenían con Florencia, mi mujer, sobre pastatoras, punto caramelo y bizcochuelos varios, porque nuestro amigo es un consumado cocinero, y, toro en su rodeo, Juan se mandó unos pollos a la parrilla en mi casa que son el comentario del barrio.

Lo pasamos bien. Hablamos de Balcarce, de Juancito di Muro, personaje local, de "Pata'e Bolsa", de los veraneos en Mar del Plata, y lo único que lo salvó fue que Juan es entusiasta de las motos, condición suficiente para que le perdona todo aún lo de "Toscanito"...

En una etapa difícil de su carrera, no ha perdido la confianza ni el humor, prueba de esto último es esta nota.

—Hacela en broma, que son las más lindas —me dijo antes que me volviera de Indy.



RALLY MUNDIAL EN EEUU. (26-29/6/87)

VIDRIERA OLIMPICA

No caben dudas acerca de que la reciente competencia americana, inevitablemente asociada con el característico clima de "show business" del país anfitrión, dejó mucho más que "saldos" para seguir mostrando, comentando y analizando.

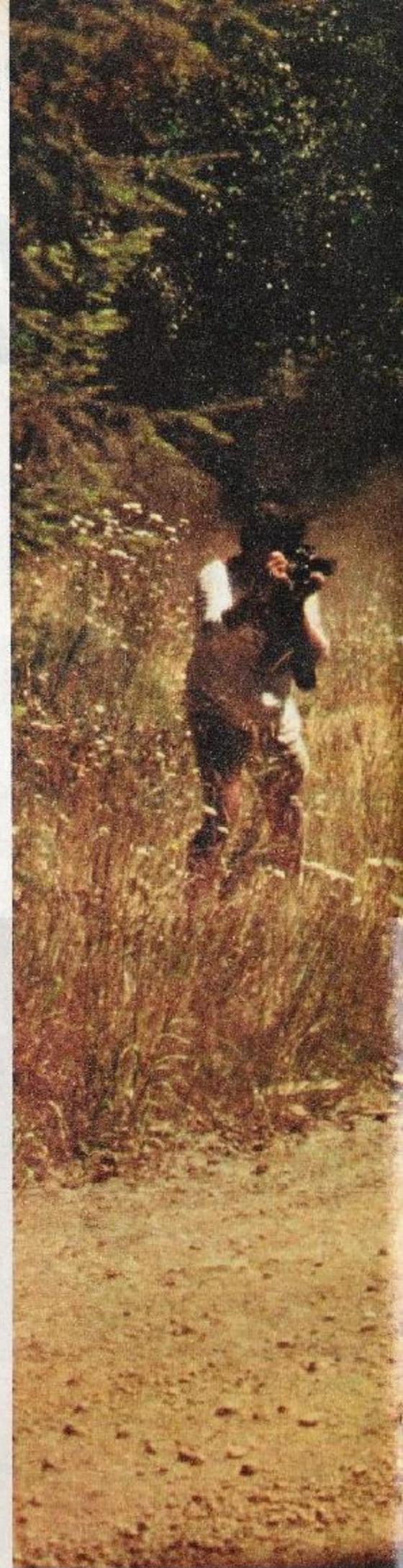


Como que, entre otras cosas, volvió a servir también de atractivo escaparate internacional para las bien fundadas aspiraciones de proyección de un sólido binomio argentino: Recalde-Del Buono. ¿Compramos...?

2



1. Recalde-Del Buono durante la última etapa del rally circulando por caminos al sur de Tacoma. 2. Jorge Raúl Recalde tratando de sentarse en el Lancia Delta HF 4WD luego de realizar una parada en un auxilio. 3. El Lancia de Grupo N. ganador de Alessandro Fiorio, ante la mirada indiferente del escaso público



CLIMA PLAYERO - Fue el que se vivió en la largada del Olympus en Seattle. El hecho de que la rampa estuviese ubicada sobre las playas de Golden Garden provocó una extraña sensación en la gente del ambiente, ya que el clima no era el habitual en una largada de una prueba del Campeonato del Mundo. Gente tomando sol al costado de los autos, graciosas y bien dotadas niñas que jugaban con discos volantes sobre la arena, chicos haciendo acrobacias en bicicleta y banistas que hacían uso de la costa marina eran el insólito cua-



dro que enmarcaba el lanzamiento de esta edición de la carrera americana.

KANKKUNEN A PEUGEOT - En los carrillos del rally se comentaba, en los Estados Unidos, que el finlandés Juha Kankkunen volverá seguramente en el '88 junto a Jean Todt, de confirmarse el retorno de Peugeot a la especialidad. Si bien el clima en el equipo Lancia respecto de este piloto es normal, el campeón del mundo no oculta su rechazo hacia la escuadra, desconfiándose la ruptura a fin de año. Incluso, en el podio de Tacoma, luego de hacer la famosa lluvia

con el champán, Kankkunen protagonizó delante de las cámaras, un gesto irónico al vaciar el resto del botellón sobre el logotipo de la marca, ubicado en la trompa del auto, simulando una elemental necesidad fisiológica. Todo un detalle de mal gusto...

TRANSAMAZONICA - En principio, el Rally Transamazónico iba a realizarse entre las ciudades de Caracas y Río de Janeiro sobre el modelo del célebre Paris-Dakar. Sin embargo, en los Estados Unidos nos comentaba el norteamericano John Buffum que se está tra-

bajando seriamente para poder hacer el año próximo la carrera entre... Nueva Orleans y Buenos Aires. La iniciativa está bien encaminada y se organizará en abril del '88. Buffum prometió ampliar información al respecto. En lo que concierne al proyecto Caracas-Río, el mismo se desarrollaría en dieciséis etapas y recibiría a 500 participantes. El detalle sudamericano sería el siguiente y uniría estas ciudades: Caracas-Puerto Ordaz (Venezuela)-Boavista-Manaos-Porto Velho (Brasil)-Santa Cruz (Bolivia)-Cuzco-Nazca (Peru)-Iqui-

qui-Santiago de Chile-San Carlos de Bariloche-Bahía Blanca-Buenos Aires-Asunción del Paraguay (Paraguay)-Campo Grande-Uberaba-Río (Brasil). Daremos cuenta en próximas ediciones.

PRIMES DE ASFALTO - Fueron cinco las pruebas especiales que los organizadores norteamericanos decidieron hacer sobre asfalto, utilizando trazados urbanos. Esto ocurrió en Seattle, Tacoma (en dos oportunidades), Olympia, capital del estado de Washington, y en Aberdeen. En todos los casos se trató de

recorridos en tramos de las diferentes ciudades, sin grandes atractivos, y realizados sólo a los efectos de llamar la atención del público, bastante apático ante este tipo de eventos. En el caso de Tacoma se utilizó un enlace de autopistas, con un retorne tan cerrado que obligó a muchos a utilizar la marcha atrás para pasar. Uno de los hábiles resultó ser Biasion, quien conociendo muy bien el comportamiento del auto sobre asfalto, hizo uso del freno de mano para evitar la doble maniobra.

EXPECTATIVAS POR EL ALFA - Se espera con mucho interés, para setiembre, la homologación de nuevos elementos para el Alfa Romeo 75 Turbo en versión rally. La máquina italiana participó con Yves Loubet y Jacques Panciatiti en una reciente prueba del Campeonato de Francia. Los dos autos presentados

PROBLEMAS EN ESTADOS UNIDOS

La organización del Olympus evidenció algunas lagunas al producirse circunstancias imprevistas durante el desarrollo de la prueba. En el tercer prime apareció un espectador ebrio, que con un arma de fuego comenzó a lanzar amenazas hacia los autos de la organización que circulaban antes de la largada. Esto hizo que tuviera que entrar en acción el sheriff del condado de Mason para poner orden, tal como en las películas. Así se retrasó considerablemente el inicio del prime. Luego, en el especial siguiente, volcó uno de los "pace cars" conducido por el actor de TV Richard D. Anderson, protagonista de la serie McGyver. Para retirar el vehículo de su posición debió cancelarse la prueba.

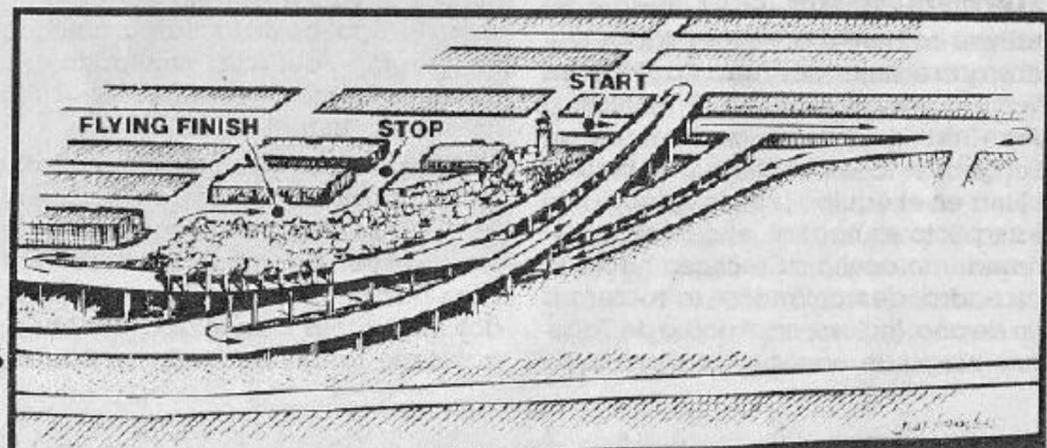
Siguiendo con los inconvenientes, en el primer especial de la tercera etapa aparecieron estacionados en el camino equipos viales pesados, pertenecientes a una empresa privada que efectuaba trabajos en la zona. Apparently, habían sido molestados por el tráfico previo del reconocimiento de rutas, y decidieron tomarse revancha por su cuenta para el día de la carrera. Este fue otro de los primes que fue cancelado y que puso a prueba la capacidad organizativa.

por el equipo Gemma Racing contaban con 260 CV de potencia en los motores, utilizando una presión de sobrealimentación de 1,4 bar y pesaban 1.000 kg. Loubet estuvo en los tiempos de Beguin, con el BMW-M3 y de Auriol, que utilizaba el Ford-Sierra Cosworth, abandonando luego por problemas de presión de aceite. Se comentaba que Giorgio Pianta, el actual número uno de Alfa Romeo en competición, está siguiendo el desarrollo de una nueva transmisión, nuevos frenos y renovadas suspensiones para el auto. Si bien Alfa Romeo, dentro del Grupo Fiat, debe dedicarse exclusivamente a pista, el carzoncillo de Pianta no puede olvidar los años de rally y no desea dejar solos a los defensores de la marca en esta especialidad. La homologación deberá estar a tiempo para el célebre Tour de France que se disputará en setiembre, y

en el cual participará el equipo Gema con sus pilotos habituales y las nuevas unidades.

SALA DE PRENSA - Destacable el servicio de computadoras que la organización del Olympus puso a disposición del periodismo para su trabajo en la sala de prensa. Cada periodista disponía de una terminal de computadora, con video, teclado y conexión a unidad impresora. Operando sobre la terminal, uno podía acceder a todo tipo de información sobre la carrera, pudiéndose pasar a papel cuando era necesario. En el cerebro de la computadora central se iban almacenando, además de los tiempos, todas las novedades de la carrera. Al instante se disponía de la información sobre los distintos primes corridos, las clasificaciones generales, y la división de la misma en grupos, el listado de la actuación de cada auto con posiciones y tiempos, así como también interesantes cuadros comparati-

1. El Lancia de Recalde en la última etapa. Notar los leves daños recibidos en el techo durante el vuelco. Este fue a muy baja velocidad. 2. Niña norteamericana más ocupada en disfrutar del sol que en apreciar una carrera de autos. 3. Shekhar Mehta y Jorge Recalde conversando (entre ellos Alessandrini). Recordemos que el keniano y el argentino fueron coequipiers en el Codasur 81. 4. El presidente de la Rally Press Association, el portugués Fernando Petronilha, en la sala de prensa modelo montada por los organizadores en Tacoma. Notar los teclados personales de computadoras. Un ejemplo. 5. Recorrido de un prime en plena ciudad de Tacoma. ¡De locos! 6. Clive Smith ganó su clase con este Toyota Corolla.



vos de resumen, con los registros de todos los primes disputados hasta el momento. También estas terminales servían para la elaboración de los despachos, operando sobre el teclado, el video se convertía en receptor de las crónicas periodísticas, cumpliendo las funciones de silenciosa máquina de escribir. Luego, la misma computadora se encargaba de despachar el material grabado, vía télex, hacia cualquier parte del mundo. Todo un ejemplo para imitar, que no requiere grandes erogaciones y que brinda una gran comodidad operativa a la gente de prensa.

VATANEN CON FORD - Luego de frustrarse su participación con Audi y BMW, el finlandés Ari Vatanen ha sido confirmado por el equipo Ford para conducir una de las coupés Sierra Cosworth en el próximo Rally de Mil Lagos. El anuncio fue hecho por Peter Ashcroft, quien informó que el otro Ford oficial estará en manos del sueco Stig Blomq-



DIALOGO CON EL NUMERO UNO DE LANCIA EN EL OLYMPUS

Conrado C. Isenburg ocupó en el Rally de Olympus la función de director del equipo Lancia en ausencia de **Cesare Fiorio**. Justamente, en esta competencia la lucha entre los pilotos de la escuadra italiana llegó a su punto álgido, planteándose una situación de evidente tirantez. Debí ser el quien decidiera la definición de la carrera y, por lo visto, lo resolvió de buen modo. Terminado el rally, aprovechamos para dialogar con él.

-Si bien su incorporación a la escuadra data de fines del año pasado, ha sido esta su primera temporada "en serio" dentro del equipo Lancia. ¿Cómo la está viviendo?

-Creo que recién ahora todos estamos un poco más distendidos. Al inicio teníamos muchos temores respecto de la competitividad del auto. Muchos amenazaron con autos más potentes y más livianos, pero poco a poco nuestro Delta se fue revelando como el auto más equilibrado en todo terreno: nieve, tierra y asfalto. Creo que de ello la única consecuencia será el título mundial de Marcas.

-Las cosas están claras en cuanto a Marcas, pero no así en cuanto a pilotos. ¿Cuál es su política al respecto?

-Ocasionalmente me ha tocado intervenir aquí en ese tema, pero ésta es una política que lleva adelante Cesare Fiorio en persona. Esta carrera se había previsto que fuera libre entre los tres pilotos y así ocurrió. Sólo que en función de las circunstancias, y visto que estábamos solos en la punta, no tenía sentido prolongar la lucha interna hasta el final de la carrera. El ritmo estaba siendo demasiado elevado y arriesgábamos sufrir roturas innecesarias. Hablé con los pilotos y comprendí que cada uno quería decir lo suyo en carrera. Por eso los reuní el domingo a la mañana en Westport, y les dije que la carrera sería libre sólo hasta la mitad del recorrido de los especiales, vale decir hasta el final del prime 25. Como fueran las posiciones en la gene-

ral hasta allí, se debería concluir la carrera. Siento mucho que con esta definición se haya perjudicado Biasion, ya que él sufrió el problema del cable de bujía en el especial 24 y no alcanzó a recuperar la punta de la general.

-De acuerdo con estos resultados, ¿cómo queda el programa futuro para cada piloto?

-Nosotros seguimos con el esquema de hacerles correr siete carreras a cada uno para equilibrar posibilidades. Por ello, Biasion estará en la Argentina y San Remo, mientras que los finlandeses correrán San Remo, Mil Lagos e Inglaterra. Esto quiere decir que a la Argentina llevaremos sólo a Biasion y a Recalde. Creo que el trato con los pilotos ha sido siempre igualitario, incluso con Kankkunen, quien venía de ser nuestro rival del '86.

-¿Qué opina de Recalde, piloto de su escuadra en la Argentina?

-Creo que su trabajo en el Olympus fue una confirmación más de su gran capacidad. En Grecia asombró sobre el Audi, y aquí mostró una rápida adaptación a nuestro auto. El objetivo de haberlo puesto en carrera aquí era para que tomara confianza con el auto, pensando en la Argentina. Teniendo en cuenta cómo anduvieron las cosas, lo suyo fue muy positivo. Lamento que el problema del turbo lo haya retrasado; de todos modos, en las dos últimas etapas tuvo una actuación de primer nivel, teniendo en cuenta que utilizó un coche de reconocimiento de ruta.

-¿Qué ocurrirá con sus pilotos para el '88?

-Seguramente Biasion continuará con nosotros el año próximo. A él creo que también, pero estimo que desea hacer un programa más reducido. Todo dependerá de sus ganas de correr. Respecto a Kankkunen, con nosotros sólo tiene contrato hasta final de año. Honestamente, no sé cuál es la idea que él tiene en la cabeza. Si quiere irse a otro equipo en el '86, es libre de hacerlo.



CORSA

Año XXI N° 1097
Del 14 al 20 de julio de 1987
Supacha 664, 5° piso - (1008) Capital Federal
Teléx: 9229 ABRIL-AR.
Tel.: 331-0412/0253/0894/1164/1204/1353/1459/1627/
1860/2114/8557/9280/9291/3807/3868/4149/4227/
9357/2771/4402/5936/9607/9675/9890/9970/0193/
1187/9140

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fitipaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romano

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannelli, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

SECRETARIA

Maria Della Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,

Miguel Colaza, Sergio M. Galavarg,

Miguel A. Sebastián,

Marcelo D. García Labelos,

Anselmo P. Chiacpe

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

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

Cademartori (EEUU), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Pro

Coordinadores

Enrico Carrá, Daniel León

Producciones Especiales

A. Calascione, C. Saka, M. Paganelli, A. Rivas

Fotógrafos Especiales

E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli

Fotógrafos

Cristian Frilich, Guillermo Canter

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Jefa: Mariú Olguin

ARCHIVO

Jefe: Francisco Foraniti



editorial abril s.a

GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico

Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte:

Carlos Muelle

Directora de Coordinación:

Estela Herzberg

Jefe Promoción:

Héctor S. Bustos

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Danilo Philipotts

Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Bosso

Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio

Medios: Rubén Conzatti

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA

Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO

Mapú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1005)

Capital Federal

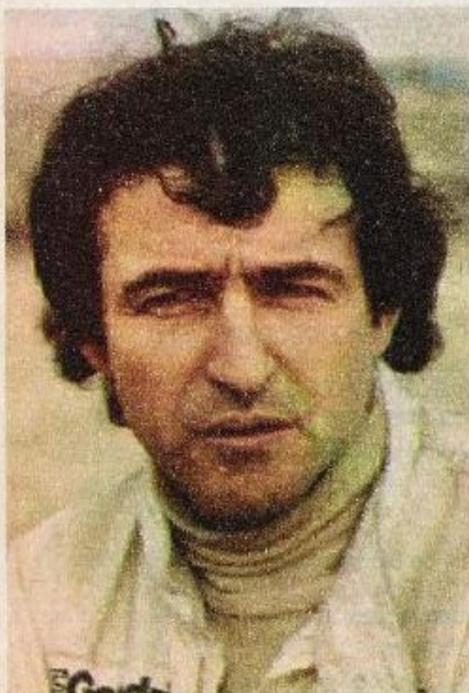
Tel.: 392-5176/0507/6449 - 393-3236

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

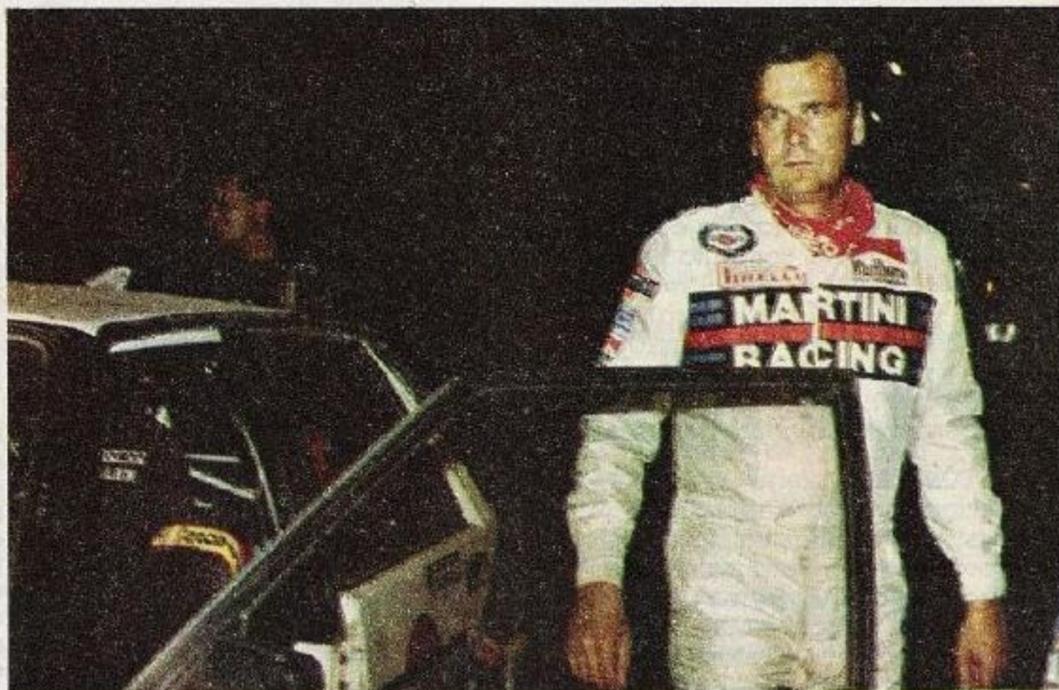
(Prov. de Buenos Aires)

Tel.: 760-5543



LA ESCENA AMERICANA

El rally tomó fuerza en los EE. UU. a partir de 1980, siendo dominada la especialidad por John Buffum (6 veces campeón del torneo SCCA) y por Rod Millen (cuatro veces ganador del Olympus y dos veces campeón). Actualmente hay tres categorías: una para autos de Grupo A (de acuerdo a las normas de la FISA, tal como en la Argentina) y otras dos denominadas Production y Production GT. Del trío, la más progresista es el Grupo A. La SCCA dividió el país en siete regiones, cada una de las cuales posee su campeonato de rally. A fin del año, la organización los invita a disputar una competencia para que se midan entre sí.



1. El americano Rod Millen fue ganador en cuatro ediciones anteriores. En su segundo Olympus, con Mazda 323 FWD, logró un excelente resultado. 2. Para Markku Alen, quizás ésta sea su última temporada completa en el rally mundial. Igualmente está en su mejor forma. 3. El Nissan 300 SX de Per Eklund-Dave Whitlock meneando la cola. Los autos de simple tracción no tuvieron mayores chances.



3. Esto hace que Kalle Grundel quede por ahora de pie, aunque hay intenciones de Ford de ofrecerle un puesto a Vatanen para el '88 si se sigue adelante con el programa de rally.

COLEGAS ACCIDENTADOS - Resultaron ser los integrantes del equipo periodístico de la cadena televisiva privada inglesa High Light que realizaban la cobertura del evento. El auto en el que circulaban los colegas británicos se salió del camino y sus cuatro tripulantes recibieron golpes de distinta magnitud. Luego fueron internados en un hospital

cercano donde se los examinó, y dio de alta.

TOYOTA ESPERA - El team Toyota Europe, con sede en Bruselas, espera ansiosamente la homologación del Supra en versión 4 x 4, con motor Turbo, que se anuncia para inicios del '88. Ove Andersson, director del equipo, dijo en Tacoma que este año correrán sólo en la Hong Kong-Pekin y el Rally de Costa de Marfil. En las próximas semanas podría quedar definido el programa futuro de la escuadra, habiendo posibilidades de una participación continua

en el Campeonato del Mundo.

POCOS A NUEVA ZELANDA - Escasas presencias de relieve habrá en el próximo Rally de Nueva Zelanda que se inicia mientras esta edición está en impresión. Luego de la no concurrencia de Salonen con el Mazda, esta fecha del Mundial de Pilotos contará con los concursos principales de Stig Blomqvist y Kenneth Eriksson. Los suecos participarán con un Ford Sierra 4x4 privado, y un Volkswagen Golf GTI 16V oficial, respectivamente. También se destaca, entre los pilotos europeos que irán a Nue-

va Zelanda, el austriaco Franz Wittmann, que lo hará con un Lancia Delta HF 4WD que habitualmente emplea en el certamen de su país.

Texto y fotos: Néstor Palmetti
 (enviado especial a Tacoma,
 EE.UU.)

KENNY ROBERTS,

tras su fugaz retorno al
Continental Circus.

"EL INSTINTO ASESINO LO GUARDO MUY DENTRO"

Así de contundente y realista, fue el californiano para justificar su determinación de no retornar a las carreras.

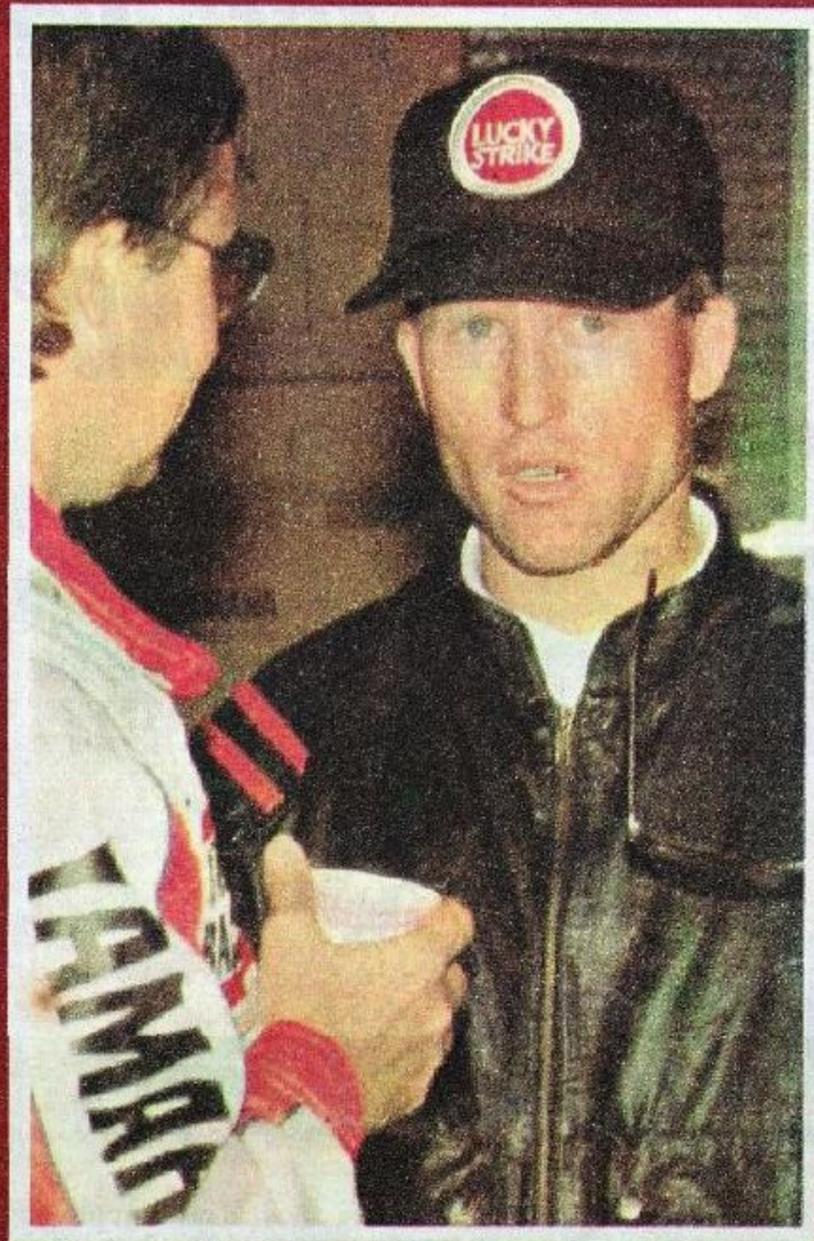
Dicha posibilidad fue barajada por quienes lo vieron participar sobre una Yamaha en la primera tanda clasificatoria del Gran Premio de Italia. Pero lamentablemente, todo quedó en una fugaz ilusión. Pese a la travesura, "el Marciano" decidió no volver a la Tierra...

El tiempo siempre avanza. Nunca retrocede. Pero a veces, hay hechos y situaciones, que por momentos parecen transportar a los seres humanos por esa senda ficticia que conduce a un tiempo que ya quedó atrás, muy atrás.

Así, una sensación extraña nos invade en ciertas y especiales ocasiones, al comprobar, aunque sea fugazmente, que podemos volver a esas imágenes, las que en algún momento lejano nos recrearon o nos hicieron sufrir.

Seguramente muchas de esas sensaciones (las placenteras) habrán desfilado ante quienes, en la tarde del viernes 22 de mayo, asistían, en el Autódromo de Monza, a la primera tanda clasificatoria para el Gran Premio de Italia de Motociclismo. Esas sensaciones que se pusieron en marcha cuando a la Yamaha número 51, perteneciente al equipo Yamaha Lucky Strike, y momentáneamente vacante por el accidente que su habitual ocupante, Mike Baldwin, sufrió una semana atrás en Hockenheim, subió otro Americano, "mucho más famoso", pero también mucho menos activo desde su retiro producido con un brillante éxito, en Laguna Seca, allá por octubre de 1984.

Ese americano famoso era el mismo que bajo el sol de Daytona, una calurosa tarde de marzo en 1980, y tras ganarle por una vuelta de ventaja a Johnny Cecotto las famosas 200 Millas, había dicho: "Ahora voy a Europa. Ellos tienen unas carreras



que llaman Campeonato Mundial y allí hay un inglés llamado Barry Sheene que dice ser el más veloz. No será fácil, pero voy a hacer todo lo posible por ganar ese campeonato".

Al contrario de lo que suele suceder con la mayoría de estas predicciones, estas palabras fueron seguidas por hechos. ¡Y vaya qué hechos!

Apoyado oficialmente por Yamaha de Estados Unidos, Goodyear y asistido por sus aigos Kel Carruthers y Nobby Clar, no solo marchó al Viejo Mundo, y ganó carreras en forma sorprendente, sino que también atrapó el título mundial de 500 cm³ ese año y, por si quedaran algunas dudas, los dos siguientes. Así se ganó el apodo de "El Marciano", que lo distingue hasta hoy, ya que muchos no podían concebir que fuese natural de este mundo, alguien que sin conocer los circuitos de Grandes Premios hiciera las poles positions, los records de vuelta y ganara las carreras a los "monstruos" del momento.

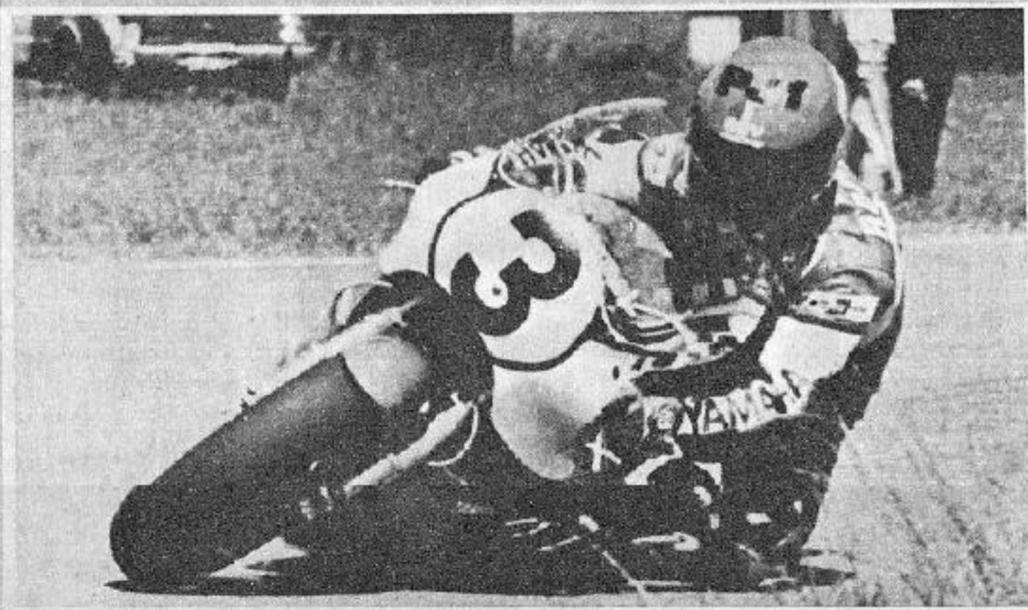
Ese americano era Kenny Roberts... El mismo que los argentinos habíamos visto ganar en 1982, el primer y hasta ahora único Gran Premio de 500 cm³ que tuvimos en el país, tras una terrible lucha con Barry Sheene y Freddie Spencer, sus eternos rivales. El mismo que ese año y el anterior se viera privado de nuevos títulos por los inconvenientes presentados por la Yamaha en su etapa de experimentación. Y el mismo que en 1983 perdiese otra gran posibilidad de coronarse, por un error táctico del

equipo que no ordenó a su compañero Eddie Lawson dejarle paso. Esos puntos cedidos por esa posición perdida resultaron decisivos para que Spencer se llevase la corona, pese a que Kenny ganó en forma contundente, además de otras carreras, la última en San Marino, en su brillante despedida del Continental Circus.

Kenny Roberts estaba en la pista de Monza, ese viernes 22 de mayo, concretando un retorno a las competencias de gran nivel tras varios años. "Kenny ha vuelto" se oyó decir con insistencia en los boxes y las tribunas, mientras en el circuito, el californiano nacido en Modesto, el último día de 1951, "cabalgaba" sobre la Yamaha, tras haber cambiado la colorida camisa y el deportivo pantalón, que junto a la gorrita caracterizan al actual director deportivo de un equipo por el traje de cuero y el casco obligatorios para todo piloto. Montaba esa Yamaha, mientras por su interior se sucedían estas sensaciones, que el propio Roberts confesaría más tarde.

"Tengo que confesar que a más de 270 km/h apenas podía ver. Apenas podía ver y pensar, ya que mis ojos y mi cerebro ya no estaban acostumbrados a tomar decisiones importantes en tan poco tiempo. Cuando bajaba un par de cambios y andaba a 230 km/h, más o menos, ya todo me parecía más normal... Además la moto no estaba a mi gusto, pues Mike (Baldwin) tiene sus propias ideas de como ponerla a punto. Creo que en estos úl-

"EL INSTINTO ASESINO LO GUARDO MUY DENTRO"

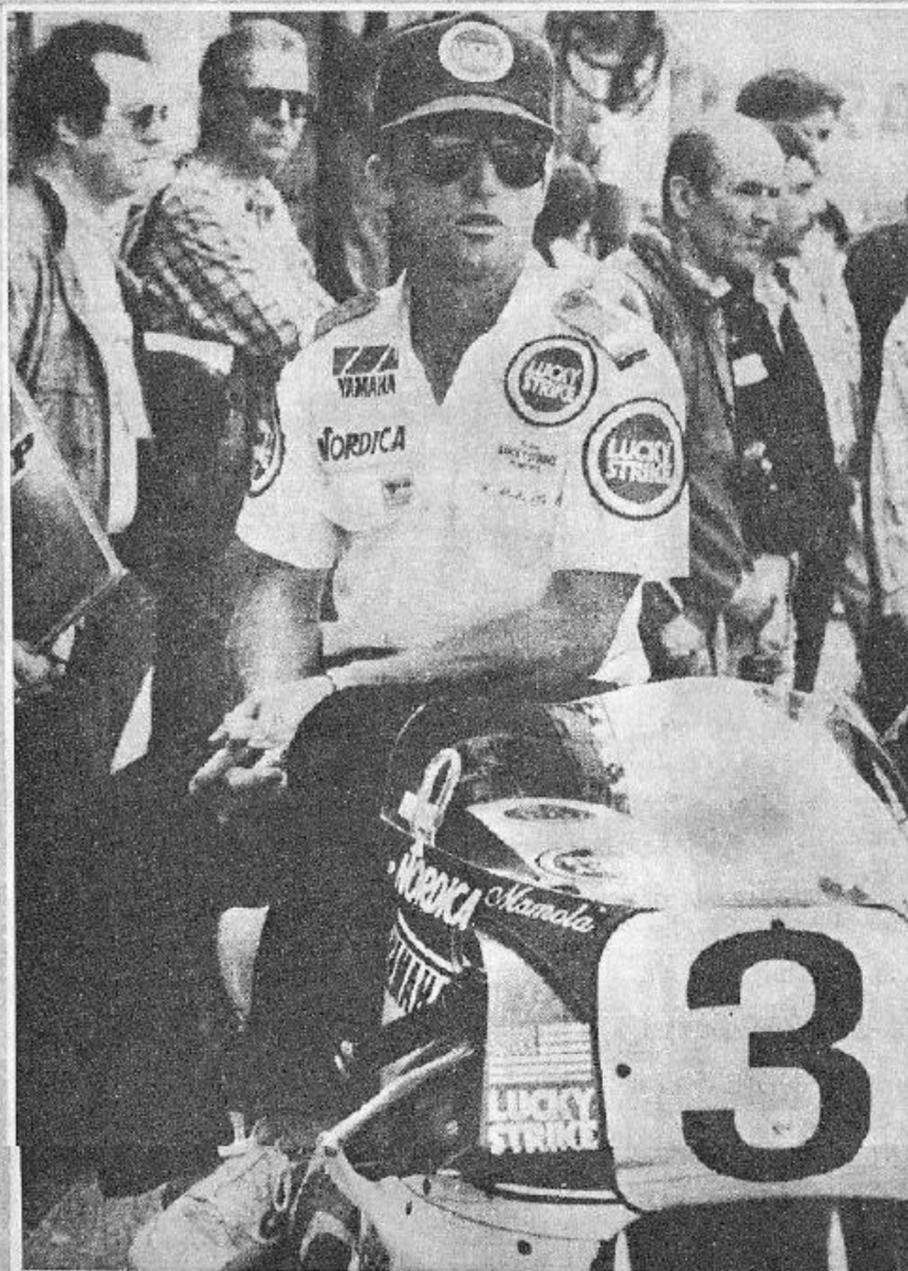


Kenny Roberts, piloto, en su época de esplendor. Lo vemos sobre la Yamaha, que llevo a la victoria en el Gran Premio de la República Argentina, tras un recordado duelo con Barry Sheene y Freddie Spencer.

ltimos cuatro años, lo más rápido que anduve fue a unos 160 km/h en las autopistas. Por eso, al principio (como era lógico) me costaba encontrar el ritmo; no veía, ni tenía mucha idea de por donde iba. Los demás pilotos me pasaban por todos los lados y yo frenaba unos cien metros antes que ellos. No quiero decir con todo esto, que me sintiese incómodo. No, porque las motos no han cambiado mucho en estos últimos años, pero en cambio si hay varios pilotos que van muy pero muy rápido. En el caso mío, no buscaba de tiempos de punta, por supuesto, en buena parte porque estaba fuera de ritmo, pero también porque la carburación de la moto no era de la mejor".

Kenny Roberts había vuelto así a las pistas. Su andar sobre la Yamaha, si bien mostraba huellas de la prolongada inactividad, también entregaba destellos de los muchos que su brillante estrella desparramó tiempo atrás por los circuitos del mundo. Aquella tarde en Monza dejó como mejor un registro de 1m52s99/100 que le valió el décimo puesto. Ese registro era superior en sólo 19/100 al primado que el propio Roberts estableció años atrás y que recién pudo ser superado en la temporada '86. Algo bastante meritorio para un "piloto jubilado".

"Tras el primer tiempo de confusión y adaptación y luego de algunas vueltas, comencé a frenar más cerca y pasar algunas motos. Empecé a recordar cómo se hacía aquello y a sentir esa inigualable sensación que uno tiene al superar a otro competidor. No



lo recordaba, porque el único deporte que he practicado durante todo este tiempo sin correr fue el golf... Al final de la tanda, las viejas sensaciones y emociones se incrementaron. En un instante después de haber pasado varias motos, vi Gardner delante y quería superarlo. Lo pasé como si estuviera parado, pero él prácticamente así estaba, ya que se hallaba calentando los neumáticos de su moto..."

Kenny Roberts había vuelto, no sólo a la pista, sino a ver el renacimiento de esas sensaciones especiales de todo piloto, y que en casos como el suyo, han empujado a muchos retirados a olvidar su jubilación para volver a entregarse a esa "droga" de velocidad, emoción y peligros, que durante tanto tiempo gobernó sus vidas. ¿Sería Kenny uno más de esos que no pudieron resistir la tensión? La pregunta quedó flotando aquella tarde en Monza. Pero fiel a su costumbre de decisiones prácticas y rápidas, el californiano no tardó demasiado en darle contestación terminante.

"No pienso volver a correr. Mi único objetivo con esta prueba ha sido probarla moto, para ayudar a Randy en la experimentación directa de las distintas reacciones de los nuevos neumáticos, que por otra parte son muy buenos. No se si volveré a repetir esto en el futuro, pues todo dependerá de las necesidades del equipo.

Ya no soy piloto y solo he salido en esta tanda, porque el organizador me aceptó la inscripción a último momento y porque la caída de Mike Baldwin y su lesión dejaron a Randy con

un montón de neumáticos para probar".

Claro que aún quedaba por hurgar en estos conceptos. Cosas importantes, como que merecieron las siguientes respuestas por parte de Kenny.

"Creo que si tuviera que volver a correr, lo que no haré, estaría de nuevo en el grupo de adelante. Pero esto no sería fácil y me costaría un esfuerzo tremendo, como siempre ha ocurrido con mis cosas". La nostalgia controlada que reflejan estas palabras, volvió luego a quedar en evidencia, al tocar otro tema tan trascendente como lo es el retiro. Una decisión tremendamente difícil para todo piloto.

"Correr es como ir a la guerra. Si no estás convencido al ciento por ciento, si no quieres matar, no vas a la guerra como se debe y lo hacés mal, muy mal. No puedes ir a la guerra a medias, para divertirse. Tampoco puedes correr así... No creo que la edad sea un motivo fundamental en la decisión de retirarse. Un piloto se retira cuando debe, cuando ya no siente un ardiente deseo de ganar a todos los que están delante".

¿Esas ganas han desaparecido por completo?

"Si, porque el instinto asesino que en todo piloto las provoca, lo guardo muy, pero muy dentro. Y no quiero que vuelva a salir..."

¡Qué lástima, Kenny! Porque el Continental Circus te extraña, y mucho.

Miguel Angel Sebastián

CORSA EN CORDOBA

FARE

ELASTICOS ULIMO S.A.



auspicia
a su piloto
Ivan Saina

Av. VELEZ SARSFIELD 5.300 - C.C. 1220
TE.: 64242 - (5000) CORDOBA

RADIADORES DE ACEITE

TURISMO PISTA
TC 2000
TC 3000
RALLY
CATEGORIAS ZONALES
F-2 ARG.
FRA - etc.

FABRICA

RADIADORES TRAVESARO

Distribuye Para Todo el PAIS
LUIS COSMA
TE.: 71-9123

FIAT REP

S.R.L.

REPUESTOS
ORIGINALES
NACIONALES
E IMPORTADOS

ENCENDIDO

CARBURACION

MECANICA

ACCESORIOS

CHAPAS

Av. EMILIO CARAFFA 2098
TE.: 80-4215
5009 CORDOBA

PRESUPUESTO



ARCEMEC
DAIHATSU

ARCEMEC
MITSUBISHI



SERVICIO
RESPUESTOS
REFORMAS

Juan E. Arce

ELISEO CANTON 2750
TEL. 80-0449

CORDOBA - REP. ARGENTINA

AV. CARAFFA 2431
TEL. 80-8355

EL CEMENTERIO DEL AUTOMOVIL

Nos especializamos en reformas de Coronas y Piñones
para cualquier marca de Coche o Camión

BIELAS
RULEMANES
PALIERES
ENGRANAJES
DIFERENCIAL
ALTA Y BAJA



MOTORES DE
IMPORTACION
DE TODAS
MARGAS
Y REPUESTOS
EN GENERAL

ADMINISTRACION Y VENTAS:
HUMBERTO 1º 633
T. E. 37722 y 29916

ANDRES OSTOICH

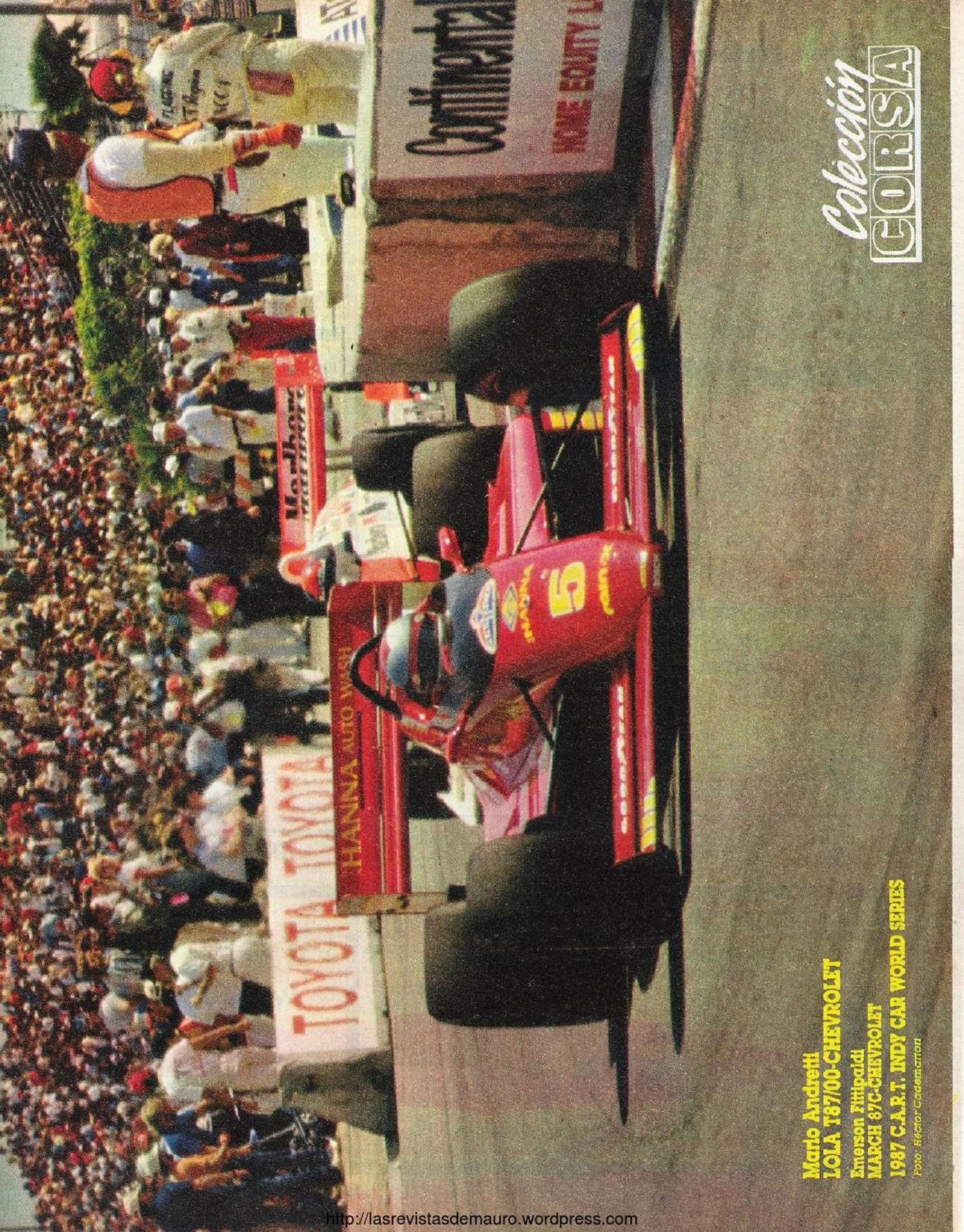
DEPOSITO:
LA RIOJA 648 - T. E. 34847
CORDOBA



ROHURA S.A.

NEUMATICOS - ALINEADO
SUSPENSION TREN DELANTERO -
BALANCEADO POR COMPUTACION.

Av. FUERZA AEREA ARGENTINA 1764 -
TE.: 62401 - CORDOBA



Marlo Andretti
LOLA T87/00-CHEVROLET

Emerson Fittipaldi
MARCH 87C-CHEVROLET

1987 C.A.R.T. INDY CAR WORLD SERIES

Foto: Héctor Cademartini

Colección
GORSA

carburando SE ENCIENDE EN TODO EL PAIS LOS DOMINGOS A LA MAÑANA



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

**CONDUCCION Y RELATOS:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI**

**CON EL MEJOR EQUIPO
DE PERIODISTAS
Y TECNICOS
ESPECIALIZADOS**

**CARBURANDO S.A.P.I.C.A.F.I.
Juan D. Perón 1515 8º Piso.
(1037) Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345**

**LUNES A SABADO 21,30 A 22HS
DOMINGO 8 A 14HS**

**carburando
ESTA CON UD. PORQUE UD.
ESTA CON CARBURANDO**



para vivir el rally mundial Argentina '87



solamente sintonice



RADIO GRAL. PAZ
970 KHZ.

MOVILES EN TODA LA RUTA... AVION TRANSMISOR
CENTRO DE COMPUTOS PROPIO
Y EL EQUIPO MAS ESPECIALIZADO EN RALLY

ANTES... DURANTE Y DESPUES... PARA VIVIRLO A FONDO.

Realización:
NORTE PRODUCCIONES — San Martín 70 - 2º Piso Of. 76 - Córdoba - Tel. 20996

Conduce:
JORGE OCAMPO

Participación:
WILLIAM ALEM - MARCELO CAMMISA - MARCELO GUZMAN
GUSTAVO RODRIGUEZ - CESAR TAPPA

50 Hs.
TRANSMISION

DIARIAMENTE
Lunes y Viernes 19,30 a 20 Hs.
Martes a jueves 19,15 a 19,45 Hs.
Sábado 20,30 a 21.00 Hs.
Domingo 13.30 a 14.00 Hs.

ACTIVIDAD ZONAL

15 de julio de 1987

Año IV N° 162

Monarca del NOA, F-4, Karting y Motos en Tucumán

FARINA HACIENDO BANDERA

San Miguel de Tucumán - El Día de la Bandera se disputó en el circuito asfáltico de 2.720 metros del autódromo Nasif Estéfano, una reunión de deportes mecánicos en adhesión al 24° aniversario de ATAS, es decir la Asociación Tucumana de Automóviles Standard. Participaron las categorías **Monarca del NOA, Fórmula 4 Tucumana, Karting y Motos**, todos con la fiscalización de la Federación Tucumana de Automovilismo Deportivo.

En **Monarca del NOA** participaron 21 de los VW 1500 que componen el parque. El campeón Osvaldo Solís con un auto muy veloz —no pudo quebrar la racha adversa que lo persigue este año. Abandonó por un problema de caja, luego de intensa lucha con Mario Berral (que había cambiado el motor a último momento), Toti Farina, que sería el ganador, Lalo For-

moso y Lombardo. Farina sobre el final alcanzó a sacarle dos segundos y medio a Díaz, y así se afianza en la punta del campeonato.

En la novena vuelta, el catamarqueño Selemo fue tocado involuntariamente por Adrián Formoso, su auto volcó —dos tumbos completos— y se incendió. El piloto salió afortunadamente ileso.

Final Monarca del NOA, 18 vueltas: 1° Héctor Farina (Santiago del Estero) 24m 34s 91/100 a un promedio de 119,502 km/hora. 2° Cachín Díaz (Concepción, T) 24m 37s 42; 3° Eduardo Formoso (S. M. de Tucumán) 24m 42s 19; 4° José Nanni (Tafi Viejo, T) 24m 54s 67; 5° Miguel López (S. M. de Tucumán) 24m 54s 99; 6° Eduardo Olaz (Ranchillos, T); 7° Braulio Elías (Santiago del Estero); 8° Pedro Haël (Concepción); 9° Miguel Pugliese (San Salvador de

Jujuy) y 10° Nicolás Petrich (Frias). **Campeonato:** Farina, 44 puntos; Berral, 35; Díaz, 26; E. Formoso, 24; Olaz, 21; M. López, 21; A. Formoso, 20; Nanni, 16 y Montiveros, 10 puntos.

Estos fueron los resultados de las otras carreras:

Fórmula 4 (Renault 850), 15 vueltas: 1° Reynaldo Bravo (San Miguel de Tucumán) 19m 56s 49/100 a 122,790 km/hora; 2° Rodolfo Crespo (S. M. de Tucumán) 19m 57s 03; 3° Miguel Reginato (S. M. de Tucumán) 20m 06s 96; 4° Juan Fogliata (S. M. de Tucumán) 20m 17s 10; 5° Juan Carlos Morales (S. M. de Tucumán) y 6° Nicolás Díaz. **Campeonato:** Crespo y Bravo, 19 puntos; Reginato, 16; Luis Berral, 6; Fogliata y Mohamed, 5 puntos.

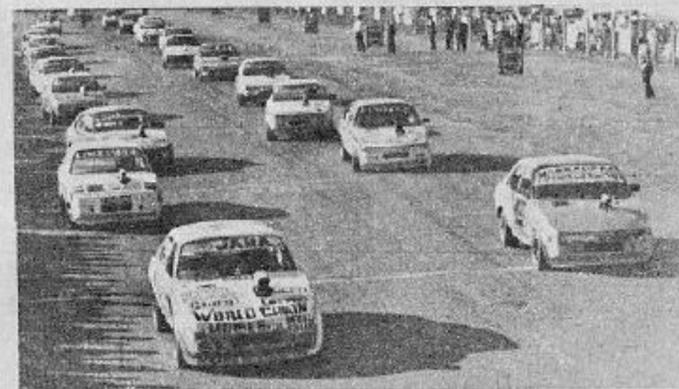
Karting 125/180 cc, 15 vueltas: 1° Daniel Anna (Santiago del Estero) 14m

05s 49/100; 2° Julio Cruzado (S. M. de Tucumán) 14m 16s 19; 3° Morocco Cossio (S. M. de Tucumán) 14m 18s 20. **Campeonato del NOA:** Anna, 40 puntos; Moreno 18; J. Cruzado, 15; Molinari, 15; Cossio, 12; Pugliese, 12; Guevara, 11 y Toscano, 10 puntos.

En **motos** corrieron en conjunto 125 y 250 cc, aunque con clasificación por separado, ganando respectivamente, **Luis Mazzuco (Yamaha)** y **Juan Lara (Zanella)**. Ambos son líderes en los campeonatos 1987.



El santiaguense Héctor Toti Farina, vencedor por segunda vez consecutiva. Lidera el certamen (Foto gentileza La Gaceta).



Largada de Monarca del NOA: en la "pole" el campeón Solís, que abandonaría peleando la punta. (La Gaceta).

(Informe de Harry W. Gray)

Karting con Caja en Villa María

BORRI GANO Y SE ACERCA

Villa María, Cba. - El 28 de junio hubo **Karting con Caja** 125 cc por la séptima fecha del campeonato que organiza el Centro Vasco de esta ciudad. Se utilizó la pista de tierra de 1.720 metros del autódromo Sabas Unzueta, donde se hicieron dos series de siete vueltas cada una, ganadas por Jorge Gianinetto y Gonzalo Vargas. En la final, Raúl Borri (subcampeón de 1986) triunfó con holgura sobre Adelqui Taffoletto, mientras que el campeón Marcelo Benito tras una tarde opaca, apenas llegó en el 9° puesto,

con lo que Borri se le acerca peligrosamente en el puntaje del torneo.

Final, 15 vueltas: 1° Raúl Borri, 20m 52s 43/100 a 74,159 km/hora; 2° Adelqui Taffoletto, 20m 57s 92; 3° Ricardo Gagliessi, 20m 58s 56; 4° Gabriel Gagliardi, 5° Carlos Larrazábal, 6° Hugo Grassani, 7° Eduardo Díaz, 8° Juan M. Gianinetto, 9° Marcelo Benito y 10° Roberto Lerda. **Campeonato:** Benito, 64 puntos; Borri, 62; Sandrone, 52; J. Gianinetto, 48; Morelli, 47; J. M. Gianinetto, 43; Cagliessi, 35 y Larrazábal, 34 puntos.

Borri (izquierda) y Benito (derecha) los grandes animadores del Karting con Caja en Villa María (Foto Henry Agosto).



Karting Fórmula Reginense en Villa Regina

LUIS BORGUESE, EN DURA LUCHA

Villa Regina, RN - El piloto local Luis Borguese fue el ganador en la suma de tiempos de la quinta fecha del campeonato provincial de Karting (Zanella 125 cc con caja de velocidades) corrida el 14 de junio en el circuito de la Peña "Amigos de las 4 Ruedas" de esta ciudad del Alto Valle.

Acá cada fecha está compuesta de cinco series: cuatro preliminares y la final con los 18 mejores puntuados hasta ese momento. La clasificación definitiva surge por suma de puntos de las cinco baterías. Están corriendo el torneo unos sesenta karts representando a diversas ciudades de la región, siendo veintidos de ellos de Villa Regina, que es la que hace el aporte humano mayor, en lo cuantitativo. Ganadores de las fechas anteriores fueron Sergio Zottele (en tres

oportunidades) y Rubén Zottele (en la restante). La final de esta quinta fecha fue una lucha emotiva entre Sergio Zottele, el veterano Rubén Bartolini y quien fuera a la postre ganador, Luis Borguese. Esta fue la clasificación final:

1° Luis Borguese (Track/V° Regina); 2° Rubén Bartolini (Vara/V° Regina); 3° Sergio Zottele (Sabekart/V° Regina); 4° Horacio Pereyra (M 101/ Gral. Godoy); 5° Raúl Rosetani (M 101/V° Regina) y 6° Juan C. Trifogli (Panther/V° Regina). **Campeonato:** S. Zottele, 88 puntos; R. Zottele, 69; Borguese, 64; Rosetani, 56; Bartolini, 54; Barazzutti, 50; Ruffini, 44; Capello, 43; Bruno, 33 y Trifogli, 32 puntos.

(Informe de José Luis)

El ganador puntea seguido por Sergio Zottele, Barazzutti y Rubén Zottele (Foto Paciarotti/Ferrari)



**ACTIVIDAD
ZONAL EXTRA**

Rally de Misiones

BARROS, EN SU ELEMENTO



A partir de 1984 se realizaron cuatro rallies en Misiones, provincia dueña de escenarios ideales para la práctica de la especialidad. Aquellas pruebas, conocidas con el nombre de "Integración", capitalizaban la forzada inactividad de los rallyistas paraguayos, sin carreras en su tierra por un decreto gubernamental. Tuvieron su importancia para la difusión del rally, pese a su falta de organicidad y ciertos aspectos que las convirtieron en algo "sui generis" dentro de la especialidad ratera. Pero su fundamental aporte a nuestro deporte consistió en que dejaron el fermento entre los pilotos de este lado de la frontera.

Ahora, ya creada una Asociación Misionera de Rally, ésta se largó a organizar una fecha del Campeonato del Nordeste Argentino, incorporándose al torneo regional que desde hace dos años viene disputándose en Chaco, Corrientes y Formosa. Este rally de Misiones se inserta en un momento de transición, el de la "nacionalización" de la actividad, ya que a un parque local creciente—pero aún incipiente—, ahora se suman algunos pilotos de las otras provincias del NEA y un cada

vez menor número de guaraníes que han recuperado el para ellos mágico Trans Chaco, para el que reservan todos sus esfuerzos. Por ello esta vez, y por primera vez en tierra misionera, los del otro lado del río fueron la minoría, con muy pocos pilotos del mejor nivel, como Santiago Silguero, Alfredo Scheid, Inocencio Zárate o el porteño Ricardo Barros ("Bateria"), radicado desde hace años en Asunción.

La prueba se disputó por caminos de serranías, casi todos ellos localizados en la parte sur en el límite con Corrientes, haciendo un trébol en la zona yerbalera de Apóstoles.

Un factor gravitó con fuerza en su desarrollo: las inusuales lluvias que precedieron a la carrera. Cayó agua durante la semana anterior a ella, la que complicó a los organizadores, quienes sin embargo salieron airoso del evento. Los tres primes de la etapa clasificatoria fueron—obligadamente— anulados por desborde del arroyo Pindapoy Chico, estableciéndose para el sábado un clasificatorio único en parte del prime inicial del domingo.

Fueron de la partida 30 autos divididos en las tres clases tradicionales de

nuestro rally (la 1, 2 y 3) más otras dos (la 4 y 5) libres para permitir la participación de autos no homologados o con preparación no comprendida dentro del Grupo "A".

El clasificatorio sabatino mostró en la punta una paridad apenas resuelta por dos segundos entre la performance de dos VW: el Voyage 1.6 de los misioneros Juan Jambriña-Pedro Sosa Díaz y el Gol 1.8 de los paraguayos Alfredo Scheid-González. Tras ellos se encolumnaban Cubas-Fariás (Nissan 160J, PY), Tim Muniagurria-Kostuk (VW Gol 1.8), Barros-Signorino (Peugeot 504, francés a inyección y con suspensión trasera independiente), Gómez-Mirkin (Renault 12), Gallupi-Maciél (Nissan 120 Y) y Silguero-Takahaki (Nissan 160 J), que llegó a la meta con el motor fundido y no largó el domingo.

Para la segunda y fundamental etapa los caminos estaban pesados y con barro en muchos sectores. Jambriña comenzó mandando en los relojes, pero se retrasó luego, dejando la lucha por la punta a Barros-Signorino y al Renault 18 de Espindola-Moure, que culminado el prime N° 7 (fueron en to-

tal nueve) había pasado a liderar por 34 segundos.

En las primeras PP.CC. se habían registrado los abandonos de Muniagurria, Cubas, Gallupi, y el matrimonio Spaciuk. Y ya se anotaba la excelente performance de dos autos de la Clase 2: el R-12 del veterano Juan Carlos Gómez y el SE 1.5 del cordobés Alejandro Febré; aquel pese a algunos problemas con la bomba de nafta, que cambió reiteradamente, y éste dándose el lujo de ganar dos PP.CC. en la general, estrenando auto y navegante.

El final, con el prime San Carlos (Corrientes)-Posadas fue dramático: se inició con el siguiente ordenamiento, por tiempos: Barros, Espindola (a 43 segundos), Scheid (a 5m 24s), Gómez (a 6m 15s), Jambriña (a 7m 43s) y Febré (a más de 10m). De ellos, en ese fatídico último tramo de 51 km quedaron a un costado del camino el R-18 de Espindola (rotura de carter), el Gol de Scheid (venía con temperatura y quemó la junta de tapa) y el Voyage de Jambriña, que rompió el motor a escasos 1.500 metros de la llegada. Una verdadera injusticia, ya que mientras anduvo bien, el misionero había sido el más rápido.

Ricardo Barros fue el más rápido en el barro misionero de la cuarta fecha del campeonato del NEA. Ganó la general con un 504 francés. Excelentes actuaciones de Juan Carlos Gómez, Alejandro Febre y Leandro Calvo, así como las de Juan Manuel Jambrina, Alfredo Scheld y Espindola, que abandonaron al final. Gran organización, pese al clima.



1 - "Batería" Barros hizo rendir al máximo al viejo Peugeot. Tuvo problemas, pero no bajó los brazos y tuvo su premio. 2 - Una vez más Juan Carlos Gómez mostró talento para llevar al R-12. 3 - Jambrina merecía más: el motor del Voyage se rindió a 1.500 metros de la llegada. 4 - Leandro Calvo y el 147: otra vez dio la nota en la chica. 5 - Sonrisas en el parque cerrado: de izquierda a derecha, Gómez, Barros, Mirkin y Signorino. 6 - Isidro con la cupé Taunus 2.3. No lo favoreció para nada el estado del camino, pero lució igual. 7 - El cordobés Febre fue fiel a la tradición rallística de sus pagos. Gano dos primes y fue tercero.



Le queda el consuelo de haber sido ganador de mayor cantidad de pruebas (cinco). Copa Corsa para Jambrina-Sosa Díaz.

El triunfo de Ricardo Barros tiene su gran mérito. Llegó -como parece que es su costumbre- a último momento y se largó sin recorrer la ruta. Suplió esa inercia con su habitual manejo fuerte y aprovechando al máximo los 180 HP de su 504, "burrage" que es óptimamente transmitido al piso por su tren trasero. Juan Carlos Gómez no es sorpresa. Es el más experto de los rallistas misioneros y tiene una larga trayectoria, la que puso de manifiesto en este caso. Sorpresa sí la de Febre, que podía haber estado mejor de no padecer dos pinchaduras al comienzo.

Párrafo aparte merece el norteño (de Iguazú) Leandro Calvo, quien con un pequeño 147 fue cuarto en la general, ganando la clase menor. Parecido mérito al del correntino Salvatore, con máquina similar. Completaron el elenco de los mejores al final los eldoradenses Isidro (con un Taunus cupé) y los hermanos Etcheveste, con un IAVA 1300.

ÑANDE CARRERA

SIERRA. Invitado por la AMR, siguió la carrera el Ing. Rafael Sierra, de la cúpula deportiva del ACA. Según confesión del dirigente, el viaje fue aprovechado por él, "ya que estamos buscando un lugar para hacer el GP Rally de fin de año". ¿Será en Misiones?... PUBLICO. Pese al estado de los caminos de acceso, fue muy numerosa la concurrencia de gente. La largada, en la plaza principal de Posadas, asumió características de apoteosis. También fue multitudinaria la ceremonia de entrega de premios en el mismo lugar. El rally prendió fuerte en la tierra colorada. DESBORDES. De dos cursos fluviales (el arroyo Pindapoy Chico y el río Garupá) pusieron a prueba la capacidad de la organización. Este último creció un metro en horas y obligó a acordar el clasificatorio elegido como opción del original y a acercar el primer tramo del domingo. Llovió como casi nunca en los días previos. DISCULPA. Por este medio la hace llegar Juan Carlos Gómez, quien por radio, luego de la PC 1, acusó de desorganización por los motivos apuntados. "Estaba muy nervioso y

me pusieron un micrófono delante. Tuve problemas para llegar a la largada porque los que estaban esperando no me dejaban pasar y corrí mal de ánimo el sábado. Ahora comprendo el esfuerzo que hizo la AMR..." ECHEVESTE. Los hermanos Hugo y Rubén corren con un IAVA hecho por Nucho Trendell, quien usa fierros de Balestrini. Padecieron por los amor-

liguadores. SIN TREN. Trasero. Así quedó el Citroën GS del rosarino-asunceño Staver. El auto quedó despanzurrado tras un vuelco. TIM PIF. Un pistón pinchado fue lo que hizo abandonar a Tim Muniagurria, el inquieto piloto dirigente. Es un problema que se reitera en el Gol 1.8. Quiere ir al mundial con un Fiat Uno.

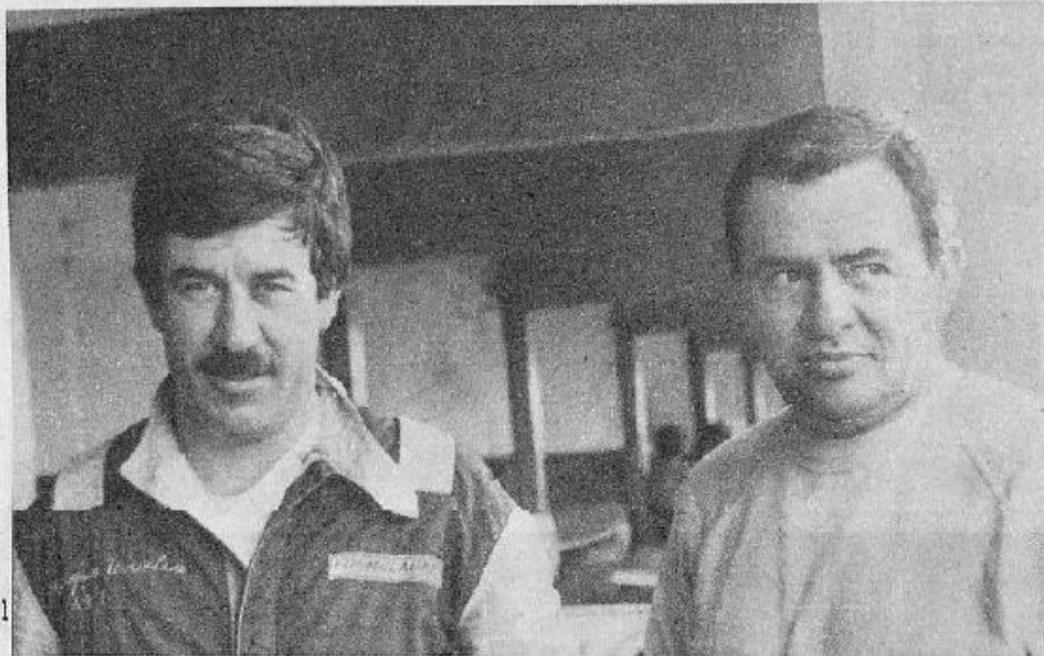
Rally de Misiones - Asociación Misionera de Rally - Cuarta fecha del Campeonato del Nordeste Argentino - Graduación 2 - 9 PP.CC. totalizando 338,70 km, más enlaces - 4 y 5 de julio de 1987

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	34	Barros-Signorino	5-Peugeot 504/Asunción, PY	2h 59m 58s
2º	9	J.C. Gómez-Mirkin	2-Renault 12/Posadas, RA	3h 06m 47s
3º	25	Febre-Judkiewich	2-Fiat SE 1.5/Córdoba, RA	3h 11m 33s
4º	33	L. Calvo-Mendez	1-Fiat 147/Pto. Iguazú, RA	3h 16m 11s
5º	24	Isidro-Ehóler	5-Taunus SP/Eldorado, RA	3h 22m 46s
6º	19	Salvatore-Ligios	1-Fiat 147/Corrientes, RA	3h 25m 51s
7º	14	Echeveste-Echeveste	2-Fiat 128/Eldorado, RA	3h 32m 40s
8º	20	Calvo-Lagier	1-Fiat 128/Pto. Iguazú, RA	3h 45m 53s
9º	31	Méndez-Pats	2-Subaru 1600/Asunción, PY	3h 48m 23s
10º	28	Dominguez-Paiva	5-VW Voyage/Encarnación, PY	3h 53m 52s
11º	27	Duria-González	5-Toyota Célica/Asunción, PY	3h 57m 52s
12º	12	I. Zárate-Brandestein	5-Escort 2000/Asunción, PY	4h 06m 52s
13º	22	Gamarra-Romero	4-Toyota Corolla/Asunción, PY	4h 12m 46s

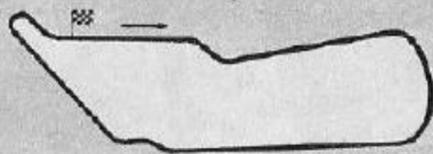
Promedio de Barros: 112,921 km/hora.
 Ganaron PP.CC.: Jambrina-Sosa Díaz (VW Voyage 1.6) - Jambrina - Barros - Febre - Jambrina - Jambrina - Espindola-Moure (Renault 18) - Jambrina - Febre.

El 9 de julio en BUENOS AIRES, Redolfi-J.L.Bessone se "comieron" todo entre los

FERNANDINO LO URRUTIA LOS CO



1- Fernandino mira de reojo a Lopez y Urrutia piensa en Baldinelli. 2- "Cocho" cruzado superó en esta maniobra a Guerra en la primera serie. Fernandino, detrás. 3- Rates, Boggio, Maldonado por afuera y Croceni retrasándose, en un pasaje de la segunda serie. 4- Redolfi luchando con Der Chanessian con Larroca detrás. 5- Daray-Garro, una de las parejas. parejas.



FICHA GENERAL

Fecha: 9 de julio de 1987.
Denominación de la prueba: Premio Independencia. Cuarta competencia del Campeonato Argentino de Pilotos, categorías Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX.
Lugar: Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires.
Ubicación: Av. Roca y Av. General Paz, Capital Federal.
Autoridades: Director de la prueba: Reinaldo Musante (A.A.A.S.). Comisarios Deportivos: Eduardo Seo y Ricardo Mesa. Comisario Técnico: Juan Manuel Esnal.
Condiciones climáticas: Tiempo bueno, aproximadamente 20° C. Soleado.
Participantes: Clasificaron 45, largaron 44.
Público: 4.000 personas aproximadamente.
Infraestructura del escenario: Mejorable en muchos aspectos.
Organización: Regular.
Espectáculo: Muy bueno.

Muchos de quienes estuvimos en el Autódromo de Buenos Aires éramos muy escépticos hacia el espectáculo y el colorido que podría brindar la especialidad. Por esto se escucharon frases curiosas, como aquella pronunciada en la confitería del Autódromo, el jueves muy temprano cuando aún las nubes presagaban lluvia y las tribunas estaban totalmente vacías. "A los que vengan hoy al Autódromo hoy que felicitarlos y de premio dejarlos que entren gratuitamente." Ese era más o

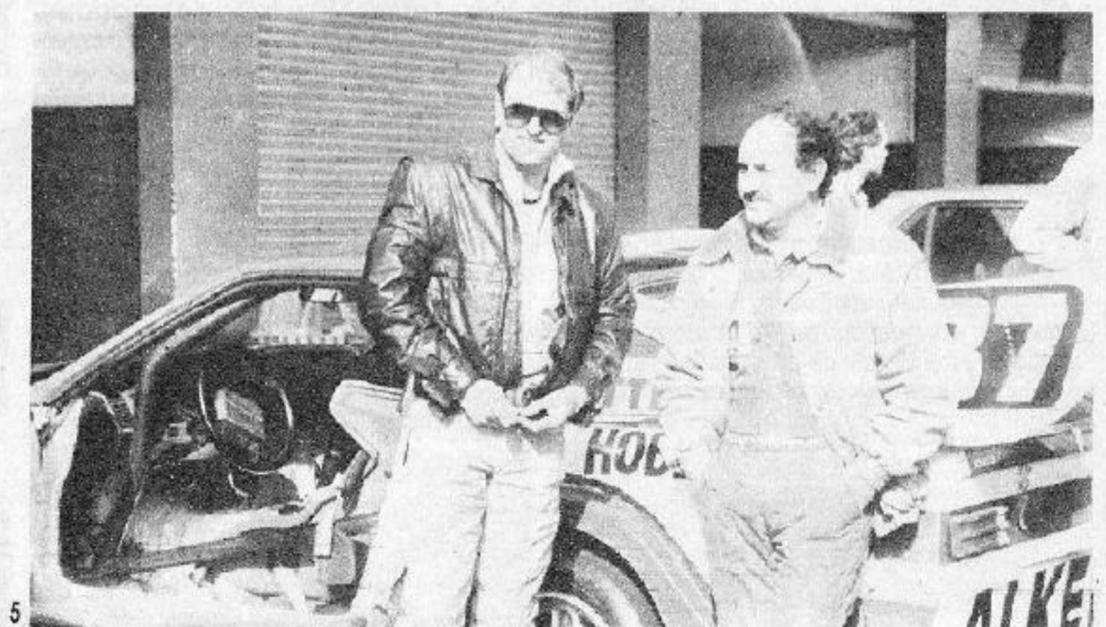
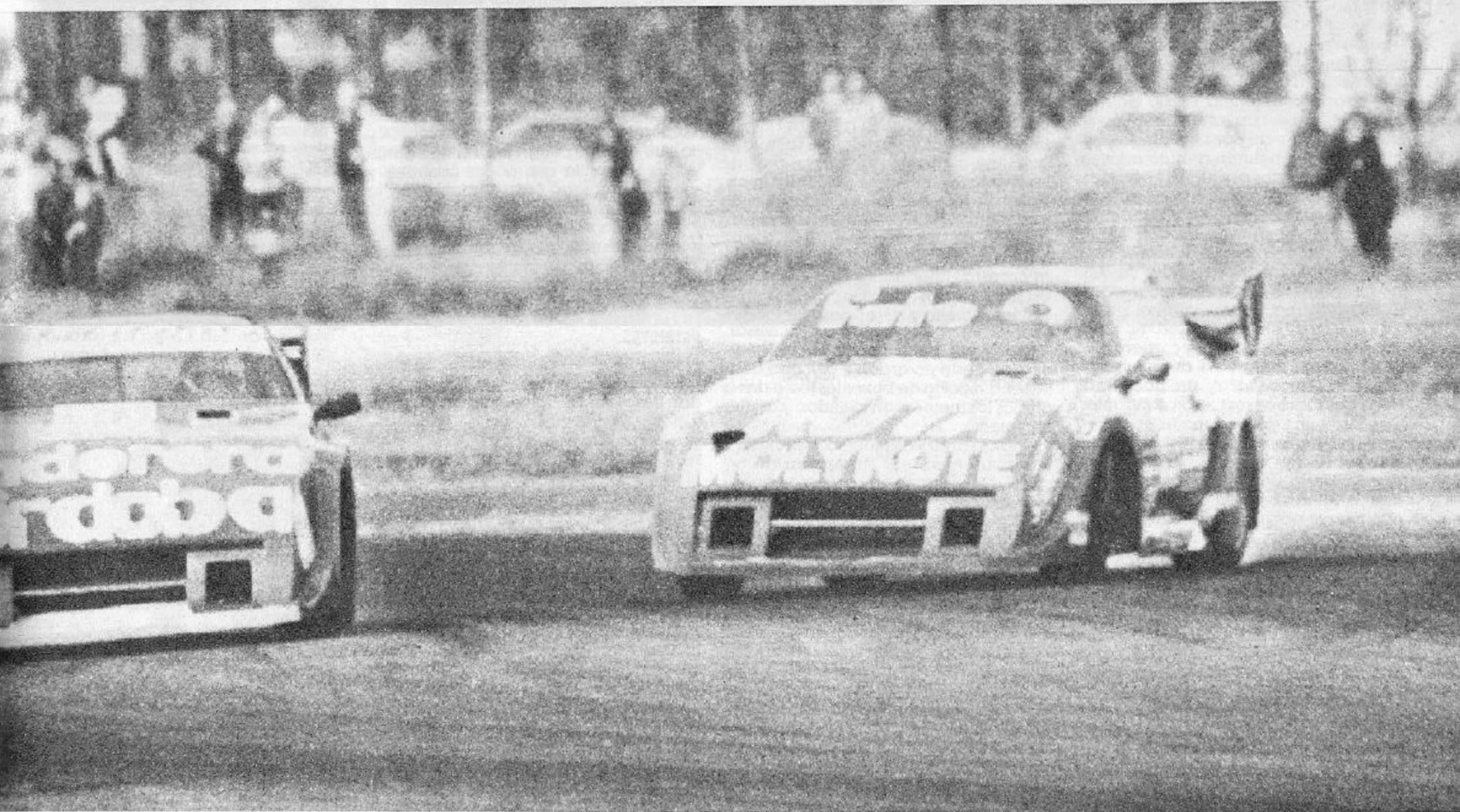


Datsun, y en los Nissan...

OS "PREPARO", CINO



Buena carrera del CAP, donde no faltaron los toques y golpes de escena. Definición espectacular en la última frenada y buena cantidad de público presente. Retorno de varias figuras del automovilismo al club —aunque sea fugaz— y dos series ganadas por Guerra y Urrutia en Nissan 300 ZX y por Redolfi y José Luis Bessone entre los Datsun 280 ZX.



menos el panorama... hasta que de a poco fue cambiando.

El clima ayudó, salió el sol y la temperatura era ideal. Poco a poco fueron apareciendo micros, pilotos y fundamentalmente el público, que llegó en mayor cantidad a la esperada. Incluso el propio Alberto Heritier comentó por la mañana con una mirada hacia las tribunas: "Esperemos que venga gente a ver la carrera". Se dio, y afortunadamente el espectáculo brindado por las coupes japonesas, esta vez mezcladas sin distinciones, fue por demás interesante con una definición en la última pasada por la Horquilla y todo... pero eso es harina de otro costal...

NISSAN 300 ZX: SOCIEDAD DE "CHANGO" CON MISIONERO

Las alternativas de la competencia de Nissan 300 ZX comenzaron antes de ponerse en marcha la misma. Un árbol de levas rebelde dejó a Luis Di Palma -quien conducía en pruebas de tanques llenos- y a Alfredo Pisandelli con toda la mufa y sin poder hacer valer la pole position obtenida el día anterior bajo especiales circunstancias. Sucedió que Luis apareció por boxes, en clasificación, envuelto en humo debido a los radiadores tapados por algún pastorero, y cuanto todos pensaban que ese auto estaba fuera de combate, Pisandelli se encargó de hacer el "uno".

En un par de pasadas se apreciaron quiénes serían los encargados de definir la competencia, si la mecánica no los traicionaba. López-Baldinelli, Guerra-Crocetti y Fernandino-Urrutia, nombrados en el orden en que corrieron las dos baterías, fueron los denominados: con Garro-Daray un poco más atrás. Los sobrepasos fueron constantes, y en cada uno de los frenajes aparecía un nuevo puntero. Los tres estuvieron en la posición de privilegio, siempre hablando de la primera batería, y finalmente Guerra superó a Fernandino y éste le sacó poco menos de medio auto al campeón.

La segunda serie tuvo un trámite distinto. "Tito" Bessone se entreveró con los punteros hasta que una manguera de agua lo paró. Crocetti también estuvo ahí, pero los neumáticos le jugaron una mala pasada y se retrasó paulatinamente. Y así se llegó a la definición, protagonizada por Enrique Urrutia y Alberto Baldinelli. El misionero comenzó a volcar la carrera a su favor en Ascari, superando al compañero de Cocho López y logrando una diferencia importante. En el frenaje de la Horquilla se produjo el resto. Conociendo las "mañas" de las pasadas épocas de Turismo, "Quique" Urrutia le dejó un lugar muy pequeño a Baldinelli como para que pasara, pero no obstante eso se jugó en

la frenada y allá fue, retomando luego de adquirir una parcela de campo en la zona de la Horquilla pero sin perder el segundo lugar. Definición por demás interesante, teniendo en cuenta que ambos autos están atendidos por el mismo equipo, demostrando una importante superioridad sobre el resto de los participantes con Nissan 300 ZX.

Todo esto estuvo salpicado con muy buenos parciales. Como el de Angel Monguzzi, que en la primera batería largó vigesimocuarto y le entregó el auto a Gabriel Rates en la octava posición en la general. El de Carlos Saiz, que remontó veintitrés posiciones hasta ubicarse decimoquinto en la general al finalizar la manga inicial y Oscar Zanatta tuvo un muy buen trabajo parcial en la segunda batería. Giacchino tocó a Maldonado en la penúltima vuelta y lo mandó al paredón, frustrándose un buen parcial de "Yoyo".

DATSUN 280 ZX: UNA PAREJA... PAREJA

En la categoría menor hubo un binomio dominador desde el mismo miércoles de clasificación. No quedan dudas al respecto. El trabajo realizado por Hugo Redolfi en la primera batería fue excelente. Estuvo lejos de sus rivales desde el comienzo, luchó con más de un Nissan 300 ZX en puestos muy avanzados de la general -en determinado momento llegó a estar quinto- y la producción de "La chaira de San Jorge" afiló a José Luis Bessone para rematar la carrera. Importante decisión tomada por José Luis fue la de cuidarse en la primera vuelta y dejar pasar a los que luchaban por la general en los Nissan 300 ZX. Dedicarse a circular cuidando que todo esté en orden y con una buena señalización de boxes les iba a dar a ambos los mejores dividendos, y así fue finalmente.

Atrás, Mandrini se tocó con Mouras y realizó un "paquete" trompo en la Horquilla. "Me pegaban chuzazos de todos lados" -acotó el de Leones-, y Konjuh apareció con un guardabarros menos en la segunda batería, fruto de vaya a saber qué roce ocurrido en el largo circuito 12 del Autódromo porteño.

En lo que a parciales respecta, se vieron remontadas importantes también dentro de los Datsun 280 ZX. Una de ellas fue la de Ariel Bakst, que le entregó el auto a "Pepe" Pararoni en la vigesimoprimera posición habiendo largado en el puesto treinta y cinco, siempre hablando de la general. Angeletti remontó en la primera serie siete posiciones, que podrían haber sido dos más si no perdía la trompa en la última vuelta. Ricardo Iglesias pasó del lugar treinta y cuatro al dieciséis al cabo de las primeras diecisiete vueltas correspondientes a la serie inicial. Juan Carlos Giacchino

también remontó muchas posiciones, finalizando octavo en su carrera; y también buenos trabajos de Eduardo Tuero y Enrique Torriani en las diversas baterías, que le dieron el octavo puesto en la final de la categoría. Comito-Benamó culminaron segundos (descualificaciones mediante) luego de estar sextos en la primera batería y terceros en la última.

En definitiva, un espectáculo al que se podría calificar de divertido y entretenido. Episodios para ello abundaron en todos los lugares clave del circuito doce del Autódromo. El Ciervo, Salotto, Ascari y Horquilla fueron festivos de desparramos, toques, trompos, pastores y otras minucias. El público se retiró satisfecho... y el Club Argentino de Pilotos aportó algo interesante para tener en cuenta: la presencia de numerosas figuras del automovilismo. Fernando Boggio, al respecto, comentó: "En las competencias en que el circuito lo permita, correremos todos juntos, Datsun y Nissan; y probablemente hagamos una o dos más con pilotos invitados".

Párrafo aparte y final para la organización. Mostró muchos puntos oscuros, y lo que es peor, peligrosos. Mucha gente en la Horquilla con pocos controles y apenas una sogá para contenerla, y la realización del parque cerrado muy cerca de la enfermería y sobre el pavimento, cuando se largaban distintas competencias de categorías zonales. ¿Habrá que esperar algún accidente para acordarse de estos "detalles"?

PATRIOTAS

PASEO - El CAP organizó un programa especial para que los pilotos puedan llevar en sus autos a algunos chicos y a otros no tan chicos. La felicidad luego de una vuelta en los autos japoneses se notaba en las caras, pero había que hacerlo con mayores márgenes de seguridad, pues fue muy precario.

DEBUTS - Fueron varios, entre otros: José Luis Bessone, Néstor Furlán, Eduardo Marcos, Carlos Saiz, Ernesto Solo, Oscar Angeletti, David Horner, José Etchepare, Daniel García, Daniel Fraga, Jorge Cavallaro, Carlos Gunther, Eduardo Ruiz, Miguel Konjuh, Alejandro Occhionero y Raúl Flores.

DETALLES - Si hubo algo para resaltar en los autos del CAP, tanto Datsun como Nissan, fueron los detalles de la presentación de los mismos. Como en todos lados, hay excepciones; pero en general se vieron mal presentados y con decoraciones poco llamativas. Un piloto comentaba al respecto: "No deben tener mucho incentivo los muchachos para ocuparse del tema".

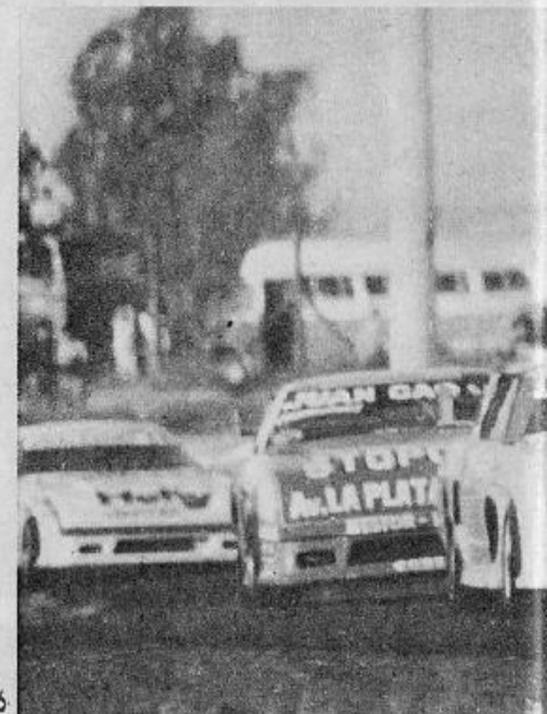
UNO QUE SEGUIRA - Carlos Saiz corrió con Eduardo Marcos. Tiene posibilidad...

LA CARRERA EN SINTESIS

En la largada de la primera serie tomo la punta Hugo Olmi, escolto por Guerra. López y Fernandino. Entre los Datsun 280 ZX, Hugo Redolfi fue el primero desde la partida. Debido a la succión y hasta que se acomodaron los autos en la fila india, durante las cuatro primeras vueltas se intercambiaron las posiciones constantemente, apareciendo puntero Guerra, luego López y también Fernandino, en tanto que en los Datsun no hubo novedades en el primer puesto. En la quinta vuelta el orden de paso de los veinte primeros era: López, Guerra, Fernandino, Garro, Luaces, Olmi, René Zanatta, Oltira, Redolfi, Juan Carlos Larroca, González Elchegaray, Monguzzi, Musso, De Giusti, Boni, Furlán, Sancho, Nicolás Comito y Flores. En la octava vuelta Guerra pasa a la punta y un giro más tarde se retrasa René Zanatta. A cuatro vueltas del final de la primera batería luchaban Guerra, Fernandino y López. Garro giraba muy solo y tras él estaban Olmi, Luaces, Redolfi, Monguzzi, Furlán, Oltira, Angeletti, Elchegaray, Juan Carlos Larroca, Musso, Saiz, Iglesias, Comito, Angeletti, Manzano, Boni, Cura, Bakst, Zabaleta, Tuero, Zenklusen, Fernández Arancibia, Barbieri, Sancho, Mayorga, Ferrante y Laiolo. Der Ochsian estaba en pista con una vuelta perdida, sobre el final Angeletti perdió la trompa siendo superado por dos rivales. Guerra

EN POCAS PALABRAS

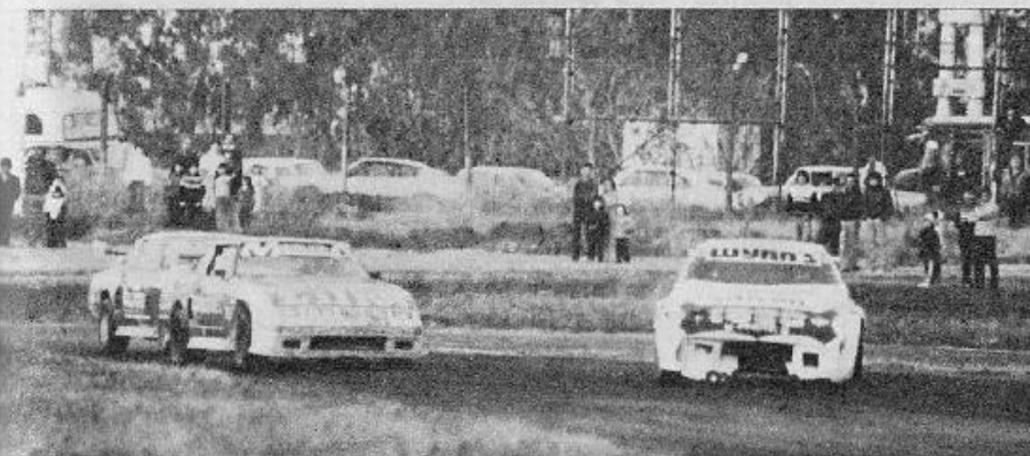
Oswaldo Cao: "A Oscar Angeletti le voy a traer un juego de formularios 08 de transferencia, se subió a mi auto y no me dejó dar ni una vuelta".



6- Solo encabeza el grupo, seguido por Solmi, Sánchez y Cao, estos últimos pertenecientes a la "raza" de los Datsun. 7- Heritier: "¿Dónde estará Tito Delconte?". Tuero: "No me hables, que cada vez que me acuerdo de Torriani tiemblo...". 8- El campeón de los Datsun 280 ZX Alejandro Rementería acompañado por varios chicos en el paseo mañanero del 9 de julio. 9- Mouras lo toca a Mandrini en el frenaje de la horquilla y le hace producir un trompo, que finalizaría en el medio de la curva y con el auto de contramano. 10- Segunda serie, y el día invitaba a pasar un rato en el campo. "Tito" Bessone con el auto de Hugo Olmi le hace caso a la tentación.



Maldonado y Giacchino terminaron mal, con toque y fuera de pista.



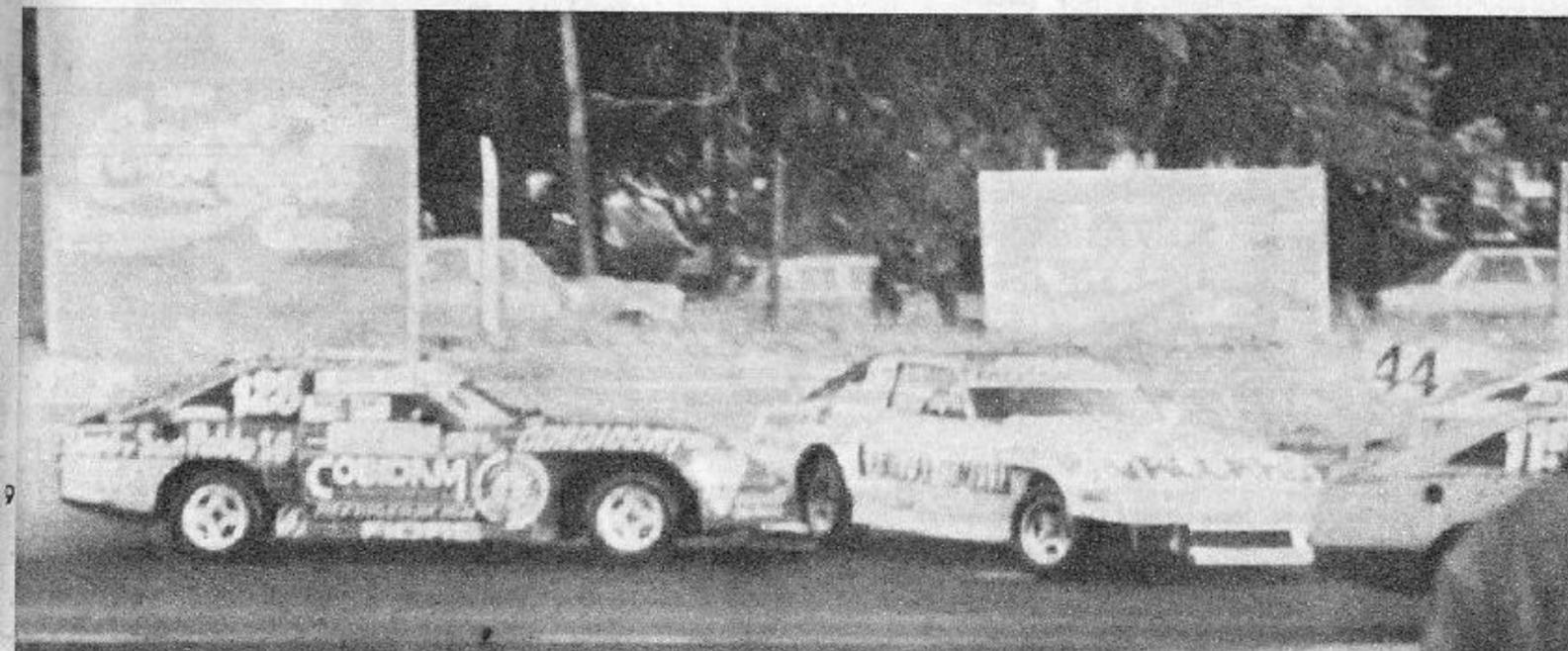
le gana a Fernandino y a López, llegando estos últimos con medio auto de diferencia. Redolfi fue el ganador muy cómodo entre los Datsun 280 ZX.

En la segunda batería Baldinelli, Crocetti, Ernesto Bessone y Urrutia lucharon por la punta desde el comienzo, y "Tim" Pairetti fue desde la partida el primero entre los Datsun 280 ZX. Mandrini hizo un trompo en la Horquilla, y Rodríguez Marsili pocas vueltas más adelante lo hizo en Ascari. En la vuelta siete el orden era: Urrutia, Baldinelli, Ernesto Bes-

sone, Crocetti, Boggio, Rates, Daray, José Luis Bessone, Pairetti, Alifrao, Comito, Maldonado, Tomás Larroca, Oscar Zanatta, Giacchino, Soto, Corquetti, Crocco, Torriani, Del Río, Lavari, Mouras, Konjuh, Sánchez, Marcos y el resto. Maldonado se despistó en la penúltima vuelta, y Baldinelli se jugó en la frenada de la Horquilla quedando segundo, detrás de Enrique Urrutia, ganador de la general. José Luis Bessone triunfó en la serie de Datsun 280 ZX y junto con Redolfi fueron los triunfadores finales.

Daniel Sancho: "Llevamos a los chicos a dar una vuelta, al principio todos hablan y dicen algo, pero al llegar a la 'ese del ciervo' todo el mundo se calla la boca y mira para adelante". **José Luis Bessone:** "Voy a correr con la coupé Nissan ex Roberto Picetti". **Alberto Baldinelli:** "Me

bajo del Nissan y rajo para San Jorge". **Guillermo Maldonado:** "Giacchino, ¿vos me tocaste? ¡Qué bonito que le queda, eh!" **"Carly" Cura:** "Me pegaste, Boni... te voy a denunciar". **Rubén Daray:** "Largué como los dioses, pero cuando iba a poner tercera entró la quinta... ¡me quería matar!"



LOS PROTAGONISTAS

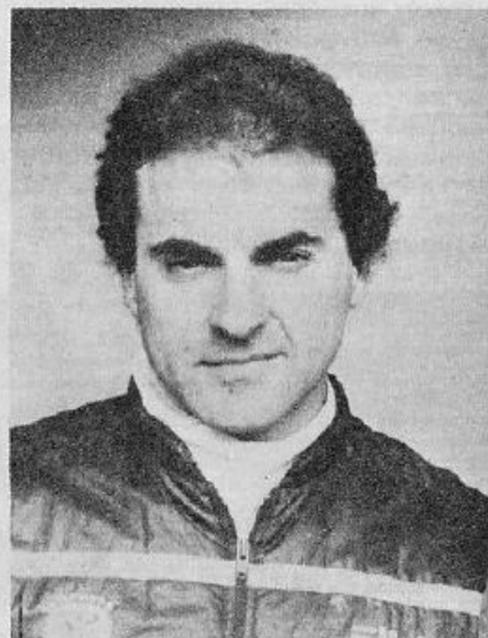
BALDINELLI: "ME GANO COMO LOS GRANDES"

Esteban Fernandino: "Ganar dos carreras en cuatro días es muy importante, tuve un pequeño problema en Salotto en primera serie, pues se iba un poco de trompa, pero todo salió bien y "Cocho" quedó a medio auto del nuestro. Su equipo trabajó muy bien sobre los dos autos, y la prueba de eso es que la definición fue entre nosotros. La invitación la había aceptado en la carrera de Buenos Aires de TC 2000, y es un gusto correr con Urrutia"

Enrique Urrutia: "Nunca imaginé que ganara la carrera y menos de esta manera. Lo pasé a Baldinelli en Ascari, y como es un señor, cuando lo superé me dio el lugar; después en el frenaje de la Horquilla le dejé un lugar muy chiquito para que no se pueda meter, pero nada es imposible para Baldinelli, se mandó y al estar sucia la pista pasó de largo".

Alberto Baldinelli: "Urrutia me superó en Ascari, y la única que me quedaba era ganarle el frenaje en la Horquilla. Me la jugué, sabía que si me iba afuera no perdía el puesto, y terminé en General Paz. Volví, quedé segundo, pero no hay que poner excusas, Enrique Urrutia es un buen piloto, y me ganó como lo hacen los grandes. Además, es un caballero en todo sentido y no nos tocamos en ningún momento, fue una carrera muy linda, me tocó perder".

Hugo Redolfi: "No conocía personalmente a José Luis Bessone, y por intermedio de Giambone nos conectamos y corrimos juntos. En mi serie funcionó todo muy bien, y en la segunda le tenía mucho miedo a la primera vuelta, porque es donde se producen todos los toques y trompos. Cuando pasó sin problemas, me quedé más tranquilo porque sabía que él es un buen piloto".



José Luis Bessone: "Nos presentamos bien con Redolfi".

José Luis Bessone: "Lo más importante de todo esto es que Redolfi se llevó los veinte puntos para el campeonato. En mi serie me cuidé mucho en la primera curva y luego dejé pasar a los que luchaban las posiciones en los Nissan 300 ZX, para evitar cualquier complicación. Luego se fue dando todo muy bien y así pudimos ganar. Fue una presentación inmejorable, ya que a Redolfi no lo conocía, pero te aseguro que en la próxima correremos juntos nuevamente."

des de seguir en la categoría, y depende de la publicidad que consiga. "Me gustan todos los autos, así que si puedo no dudaré."

DESCLASIFICADOS- En la revisión técnica poscarrera, fueron desclasificados los autos de Alifracco-Furlán y Musso-Crocco, segundo y tercero respectivamente en los Datsun 280 ZX, por tener menor peso que el permitido por el reglamento. En el primer caso, el auto pesaba 2 kg menos y en el segundo 12 kg menos que los 1.060 kg permitidos en el reglamento técnico.



11



12- Jorge Omar Del Rio estuvo más preocupado por dialogar con Akel que por compartir el Nissan 300 ZX con Carlos González. 12- Torriani en primer plano se va de joco, Benamo lo persigue y Konjuh lo apura. Fue en la segunda serie.

RETRASOS Y ABANDONOS



Di Palma mira desanimado el motor del Nissan que debió haber largado en la pole.

Luis Di Palma: Rotura de un árbol de levas (NL). **Francisco Mayorga:** Rotura del radiador (ab). **Raúl Flores:** Quemó la junta de tapa de cilindros (ab). **René Zanatta:** Rotura del radiador (ab). **Daniel Barbieri:** Trompa desprendida. **Oscar Angeletti:** Trompa desprendida. **Silvio Oltra:** Trompa rota. **Carlos Boni:** Rotura de la quinta marcha. **Ricardo Iglesias:** Frenos. **Fernández Arancibia:** Recibió varios toques. **Gustavo Der Ohanessian:** Pinchó la goma trasera izquierda. **Ricardo De Giusti:** Quemó la junta de tapa de cilindros (ab). **Juan Roberto Laiolo:** Rotura de caja (ab). **Miguel Elchegaray:** Frenos. **Carlos Zabala:** Trompa rota. **Sergio Solmi:** Rotura de la quinta marcha. **Juan Carlos Larroca:** Trompa desprendida. **Hugo Olmi:** Rotura de la quinta marcha. **Carlos González:** "Falta ablande al motor". **Oscar Zanatta:** "Me frenaron en plena recta" (ab). **Gustavo Mandrini:** Toque con Mouras y trompa. **Walter Alifracco:** Pinchó la goma trasera derecha. **Gerardo Cerquetti:** Frenos. **Miguel Konjuh:** Guardabarros desprendido. **Daniel Sancho:** Balancín. **Ernesto Bessone:** Rotura de una manguera de agua (ab). **Guillermo Maldonado:** Lo tocó Giacchino y se pegó contra el paredón de la salida de la Horquilla (ab). **Carlos Cura:** Toque con Boni. **David Homer:** Toque en la Horquilla y trompa. **Rodríguez Marsili:** Trompa en Ascari. **Daniel Fraga:** Trompa en la salida de la ese. **Alberto Baldinelli:** Fuera de pista. **Fernando Croceri:** Neumáticos.

CLASIFICACION

Asociación Argentina de Automóviles Sport - Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 12 de 5.240,1 metros de extensión - 2 series y final por suma de tiempos - Recorrido total: 178.163 km - 9/7/87.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Piscandelli-Di Palma: 1m53s584/1000 (Promedio: 166.083 km/h); **Croceri-Guerra:** 1m53s714; **Olmi-Bessone (h):** 1m53s877; **Mayorga-Marsili:** 1m53s896; **Lopez-Baldinelli:** 1m54s118; **Oltra-Maldonado:** 1m54s383; **Urrutia-Fernandino:** 1m54s571; **R. Zanatta-O. Zanatta:** 1m54s754; **Boggio-Luaces:** 1m54s783; **Redolfi-J.L. Bessone:** 1m55s038; **Der Ohanessian-Cerquetti:** 1m55s249; **C. González-Del Rio:** 1m55s317; **J.C. Larroca-T. Larroca:** 1m55s643; **Romentaria-Castilla:** 1m55s686; **Daray-Garro:** 1m55s696; **Pairetti (h)-Elchegaray:** 1m55s704; **Boni-Mouras:** 1m55s893; **Alifracco-Furlan:** 1m55s900; **Musso-Crocco:** 1m55s922; **Vido-Verna:** 1m56s103; **March-De Giusti:** 1m56s393; **Tuero-Torriani:** 1m56s476; **Zenkhusen-Homer:** 1m56s515; **Monguzzi-Rajes:** 1m56s551; **Zabala-Giacchino:** 1m56s623; **Cura-Mandrini:** 1m56s627; **Comito-Benamio:** 1m56s785; **T. Harpe-H. González:** 1m56s785; **Manzano-Soto:** 1m56s941; **Cao-Angeletti:** 1m57s058; **Bulla-Laiolo:** 1m57s100; **Sancho-Konjuh:** 1m57s144; **A. Fernández-Elchegaray:** 1m57s154; **G. Sánchez-R. Iglesias:** 1m57s166; **Baski-Fararoni:** 1m57s232; **Günther-Ruiz:** 1m57s518; **Solmi-Ponte:** 1m57s884; **Saiz-Marcos:** 1m58s177; **Flores-Lavari:** 1m58s369; **M. Occhionero-A. Occhionero:** 1m58s386; **Barbieri J. Zanatta:** 1m59s113; **Marianovic-Urrut:** 1m59s414; **Heritier-Delconte:** 2m00s524; **Bianco-Mata:** 2m02s600; **Cavallaro-Fraga:** 2m04s761.

PRIMERA SERIE

Croceri-Guerra: 32m50s377/1000 (Promedio: 162.758 km/h) (17v); **Urrutia-Fernandino:** 32m51s798; **Lopez-Baldinelli:** 32m51s801; **Daray-Garro:** 32m00s575; **Redolfi J.L. Bessone:** 32m11s834; **Boggio-Luaces:** 32m12s793; **Olmi-Bessone (h):** 32m15s195; **Monguzzi-Rajes:** 32m19s940; **Oltra-Maldonado:** 32m25s315; **Pairetti (h)-Elchegaray:** 32m25s726; **C. González-Del Rio:** 32m27s398; **C. Larroca-T. Larroca:** 32m31s006; **Saiz-Marcos:** 32m30s720; **G. Sánchez-R. Iglesias:** 32m32s327; **Manzano-Soto:** 32m35s789; **Comito-Benamio:** 32m38s217; **Cura-Mandrini:** 32m38s334; **Boni-Mouras:** 32m41s393; **Baski-Fararoni:** 32m43s109; **Zabala-Giacchino:** 32m43s590; **Cao-Angeletti:** 32m46s781; **Tuero-Torriani:** 32m48s794; **Zenkhusen-Homer:** 32m41s734; **A. Fernández-Elchegaray:** 32m42s683; **Ferranti-D. Garcia:** 32m42s712; **Bulla-Laiolo:** 32m41s885; **Barbieri J. Zanatta:** 32m42s135; **Bianco-Mata:** 32m38s815 (15v); **Der Ohanessian-Cerquetti:** 32m40s691; **Cavallaro-Fraga:** 32m27s122 (15v); **Günther-Ruiz:** 32m35s754; **Solmi-Ponte:** 29m11s838 (14v); **Mayorga-R. Marsili:** 32m25s114 (13v); **R. Zanatta-O. Zanatta:** 23m32s353 (12v); **March-De Giusti:** 25m02s900; **Sancho-Konjuh:** 34m36s017 (11v); **Marianovic-Urrut:** 16m54s410 (7v); **M. Occhionero-A. Occhionero:** 12m43s435 (6v); **Harpe-H. González:** 11m04s302 (5v); **Romentaria-Castilla:** 9m15s995 (4v); **Flores-Lavari:** 6m32s851 (3v); **Heritier-Delconte:** 6m54s078.

No largaron: Piscandelli-Di Palma.

SEGUNDA SERIE

Urrutia-Fernandino: 33m03s016/1000 (Promedio: 161.720 km/h) (17v); **Lopez-Baldinelli:** 33m10s495; **Croceri-Guerra:** 33m12s445; **Daray-Garro:** 33m22s480; **Monguzzi-Rajes:** 33m22s933; **Boggio-Luaces:** 33m32s160; **Redolfi J.L. Bessone:** 33m39s125; **Zabala-Giacchino:** 33m43s177; **Manzano-Soto:** 33m45s176; **Comito-Benamio:** 33m45s571; **Der Ohanessian-Cerquetti:** 33m56s269; **Tuero-Torriani:** 33m59s315; **Sancho-Konjuh:** 34m00s520; **Cura-Mandrini:** 34m00s707; **G. Sánchez-R. Iglesias:** 34m02s435; **Flores-Lavari:** 34m04s986; **Günther-Ruiz:** 34m29s143; **Barbieri J. Zanatta:** 34m37s758; **Ferranti-D. Garcia:** 34m40s598; **Pairetti (h)-Elchegaray:** 34m46s889 (15v); **Cavallaro-Fraga:** 32m12s774 (15v); **Oltra-Maldonado:** 27m50s565 (14v); **J.C. Larroca-T. Larroca:** 28m16s757; **Zenkhusen-Homer:** 29m12s692 (12v); **C. González-Del Rio:** 22m45s796 (11v); **R. Zanatta-O. Zanatta:** 25m55s912; **Olmi-Bessone (h):** 20m00s940 (10v); **Boni-Mouras:** 18m37s432 (9v); **Bianco-Mata:** 17m39s857 (8v); **Saiz-Marcos:** 14m15s648 (7v); **Fernández-Elchegaray:** 16m46s592; **Mayorga-R. Marsili:** 14m24s273 (6v); **Baski-Fararoni:** 10m52s617 (5v).

No largaron: Vido-Verna, Heritier-Delconte, Romentaria-Castilla, Harpe-H. González, Bulla-Laiolo, Marianovic-Urrut, Cao-Angeletti, March-Zanatta, Solmi-Ponte, M. Occhionero-A. Occhionero.

FINAL

(por suma de tiempos)

Pos. N°	Pilotos	Auto	Tiempo	Vtas.
1°	21 Enrique Urrutia-Esteban Fernandino	300 ZX	1h05m54s681/4/1000	34
2°	1 Osvaldo Lopez-Alberto Baldinelli	300 ZX	1h06m02s296	34
3°	17 Fernando Croceri-Miguel A. Guerra	300 ZX	1h06m02s882	34
4°	37 Rubén Daray-Carlos Garro	300 ZX	1h06m23s066	34
5°	10 Rubén Monguzzi-Gabriel Rajes	300 ZX	1h06m42s910	34
6°	18 Fernando Boggio-Carlos Luaces	300 ZX	1h06m44s943	34
7°	103 Hugo Redolfi-José L. Bessone	280 ZX	1h06m51s009	34
8°	46 Carlos Maldonado-Ernesto Soto	300 ZX	1h07m31s955	34
9°	125 Pedro Comito-Enrique Benamio	280 ZX	1h07m43s783	34
10°	115 Carlos Zabala-Juan C. Giacchino	280 ZX	1h07m46s767	34
11°	197 Gustavo Sanchez-Ricardo Iglesias	280 ZX	1h07m54s762	34
12°	113 Carlos Cura-Gustavo Mandrini	280 ZX	1h07m59s041	34
13°	119 Eduardo Tuero-Enrique Torriani	280 ZX	1h08m08s109	34
14°	142 Jorge Ferrante-Daniel Garcia	280 ZX	1h09m12s910	34
15°	169 Daniel Barbieri-Jorge Zanatta	280 ZX	1h09m19s893	34
16°	5 G. Der Ohanessian-G. Cerquetti	300 ZX	1h07m36s960	33
17°	106 Carlos Pairetti (h)-Miguel Elchegaray	280 ZX	1h06m13s615	33
18°	65 Carlos Günther-Eduardo Ruiz	300 ZX	1h06m02s887	32
19°	3 Silvio Oltra-Guillermo Maldonado	300 ZX	1h01m16s380	31
20°	19 Juan C. Larroca-Tomas Larroca	300 ZX	1h01m47s773	31
21°	158 Jorge Cavallaro-Daniel Fraga	280 ZX	1h06m40s096	30
22°	44 Abelardo Zenklusen-David Homer	300 ZX	1h03m24s426	29
23°	23 Carlos González-Jorge O. Del Rio	300 ZX	56m13s194	28
24°	104 Daniel Sancho-Miguel Konjuh	280 ZX	1h06m26s537	28
25°	7 Hugo Olmi-Ernesto Bessone (h)	300 ZX	53m16s135	27
26°	128 Carlos Boni-Roberto Mouras	280 ZX	52m38s826	26
27°	28 Carlos Saiz-Antonio Marcos	300 ZX	48m05s918	24
28°	163 H. Hernández Arancibia-José Elchegaray	280 ZX	51m11s641	24
29°	164 Bruno Bianco A. Mata	280 ZX	51m16s772	24
30°	12 René Zanatta-Oscar Zanatta	300 ZX	47m26s765	23
31°	169 Ariel Baski-José Fararoni	280 ZX	44m55s726	22
32°	187 Raúl Flores-Edgardo Lavari	280 ZX	40m37s857	20
33°	15 Francisco Mayorga-G. Rodríguez Marsili	300 ZX	38m46s387	19
34°	135 Osvaldo Cao-Oscar Angeletti	280 ZX	34m06s781	17
35°	130 Rubén Bulla-Juan Laiolo	280 ZX	34m41s265	17
36°	150 Sergio Solmi-Luis Ponte	280 ZX	29m11s888	14
37°	146 Rubén March-Ricardo De Giusti	280 ZX	25m02s600	12
38°	121 Iván Marianovic-Pedro Urrut	280 ZX	16m50s410	7
39°	161 M. Occhionero-A. Occhionero	280 ZX	12m43s485	6
40°	112 Tomas Harpe-Hector González	280 ZX	11m06s302	6
41°	101 Alejandro Romentaria-Carlos Castilla	280 ZX	9m15s995	4
42°	65 Alberto Heritier-Luis Delconte	300 ZX	6m54s078	3

Promedio del ganador: 162.179 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado.

CAMPEONATOS

(disputadas cuatro competencias)

DATSUN 280 ZX

Redolfi: 60 puntos; **Bulla:** 33; **Pairetti (h)** y **Comito:** 29; **Boni:** 24; **Sancho:** 21; **J.L. Bessone:** 20; **Sánchez:** 16; **Zabala:** 16; **Romentaria** y **Benamio:** 15; **Musso** y **Harpe:** 13; **Giacchino:** 12; **R. Iglesias** y **Cao:** 10; **Barbieri:** 9; **Cura** y **Mandrini:** 8; **Torriani** y **Alifracco:** 6; **Ferrante** y **D. Garcia:** 4; **Tuero:** Heritier y **J. Zanatta:** 3; **Baski** y **Elchegaray:** 2; **Cavallaro:** Fraga y **Atias:** 1.

NISSAN 300 ZX

López: 70 puntos; **Olmi:** 32; **Oyhanart:** 27; **Piscandelli:** 24; **Monguzzi:** 21; **Urrutia** y **Fernandino:** 20; **Oltra:** 19; **Baldinelli:** 15; **Der Ohanessian** y **Cerquetti:** 13; **Croceri** y **Guerra:** 12; **Daray** y **Garro** y **Manzano:** 10; **R. Zanatta** y **Sergio Vido** y **Rajes:** 8; **Boggio:** 7; **Picetti** y **Luaces:** 6; **Zenkhusen** y **Larroca:** 5; **Soto** y **Rodríguez Marsili:** 4; **Günther** y **Ruiz:** 2; **Maldonado:** 1.

Próxima competencia: el 19 de julio, en Las Flores (pista, de Buenos Aires).

Revista CORSA N° 1097. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Suipacha 664, 5° Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0256. 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: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-6003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Dispa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.O.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. Julio de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS



LIDER EN SERVICIOS

CORDOBA 5700 esq. BONPLAND
1414 - BUENOS AIRES
TEL 773-1759/1779

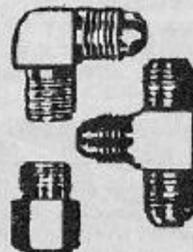
TARJETAS DE CREDITO

- **ALINEACION** (con revolucionaria alineadora computarizada que imprime ficha técnica)
- **BALANCEO** estático y dinámico
- **TREN DELANTERO:** reparación integral

INSTALADOR AUTORIZADO



• Fábrica de conexiones en bronce, acero, aluminio, etc.: Para Frenos hidráulicos - Aire - Temperatura y Aceite



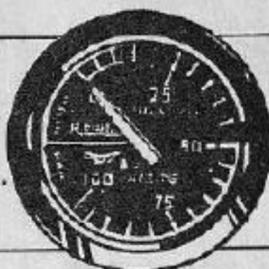
- Cañerías de cobre y Poliamida.
 - Flexibles en Malla de acero, Alargues de bujías.
 - Tuercas, Tornillos, etc.
 - Bulbos Presión de Aceite-Alomites.
 - Tabajos sobre planos.
- PROVEEDOR DE INDUSTRIAS TERMINALES

MIGUEL DE AZCUENAGA 4057
(1678) CASEROS - Tel.: 750-5411/1285

INSTRUMENTAL PARA AUTOMOVILES

REINSA

DISTRIBUIDORES:
CAMPOMAR
H. Pueyrredón 2180
BUENOS AIRES
B. SANTORO Y CIA.
Boguerestain 1255
LANUS OESTE



FABRICA
REPOSICION INSTRUMENTAL S.R.L.
J. Moldes 5127 (1603) Villa Martelli
Tel. 761 - 4446

FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS

NACIONALES E IMPORTADAS

PROTEJA
SU MOTOR



RAFAEL NETO



AV. VELEZ SANSFIELD 786 VILLA MADERO

TEL: 622 4312

RUEDAS DEPORTIVAS

Fabrica de LLANTAS DE COMPETICION

A LA VANGUARDIA
EN DISEÑO
DE LLANTAS
DE ALEACION

13-6 14-6
TODAS LAS
MARCAS



TRAFIC FUEGO 15x6

COMPETICION PARA
TODAS LAS CATEGORIAS

BRONCO 15 x 16



22

venta a distribuidores

PASAJE 127 N° 1808 (Ex calle Comercio 124) - SAN MARTIN - TEL 752-2215

REPUESTOS

MACH 2

RASTROJERO
MOTORES
INDENOR

M. MORENO 4898
(Ex Paraná) MUNRO
TEL 765-1724

ENVIOS AL
INTERIOR



CONCESIONARIO OFICIAL
DE MOTORES DEUTZ



rectificación

TURDERA S.R.L.

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

27123

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

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

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo o permuto por auto calle **FIAT 600 CATEGORIA STANDARD MEJORADO**. Motor chapa pintura, nuevo, sin rodar. Fierros Teomotor, coche de punta. Australes 4.000 Gomas nuevas. Cisneros 201, Ramos Mejia.

DATSUN 160 J 2000 CM³ GRUPO 4 alquilado para Rally de Argentina a Rally Provincial, Car. asistencial y repuestos. Tratar en Benutti 4621, Capital Federal. TE. 773-9076.

Vendo **RENAULT 12 T.S. RALLY**. Tapa leva Berli. Caja corta autoblocante nueva. Jaula Fades Twin. Repuestos, etc. TE. 298-2303.

RENAULT 12/87 RALLY LONATI competición vende autoblocante, caja armada, motor Berli a estrenar. TE. 243-8771.

NISSAN 300 ZX. Repuestos recién recibidos. Motorama S.A. Concesionario Datsun, Benutti 4621, Capital Federal. TE. 773-9076.

FORMULA RENAULT NACIONAL, chasis Berli, dos motores BedBet, doce ruedas completas, ruedas alinear, rebibó auto de calle. Jorge, TE. 610-0961. Monte Maiz (Cba.) 0468-70176/70183.

COCHE CARRERA TC DEI 40. CHEVROLET. Frenos, discos, ventiladores, preparación Pedersoli, caja 303 F100. Listo Jaja. Una carrera. Pedro Guerrero, Espora 815. TE. 2-9799. Tandil.

Vendo **PEUGEOT 504 TN RALLY 2° CLASE 3**, 3ro, General Gran Premio Provincial Lincoln 1986. Listo para largar, motor nuevo, excelente. Casco sin golpes. Alm 555. Bragado, Bs.As. TE. 0342-24521. Llamar de 12 a 14 hs. ó 20 a 22 hs.

1.0 Automóviles de Competición. Permuto **COUPE CHEVY** por Sport Prototipo 1050 (muy buena) llamar TE. 58-8022. Camarones 2340. Dto. 2, Capital Federal. Después de las 21 hs. Preguntar por Gabriel.

Alquilo **128 CLASE 1** Rally de Villa Gesell 24 y 25 julio con mención en carrera. Tratar Sr. Rabow. TE. 791-3521. De 18 a 22.

SPORT PROTOTIPO MODELO 85, completo, relaciones y 12 llantas Weber 40/40. Trailer. Precio accesible. TE. 802-0604 o 204-6368.

Vendo **TULIA XXIII** de Fórmula Renault con rotulado y frenos especiales. Entrega inmediata. \$1.700. TE. 652-9763.

RENAULT 12/87 RALLY. Lonati competición vende autoblocante, caja armada, motor Berli a estrenar. TE. 243-8771. Buenos Aires.

DATSUN 160 J 2000 cm³. Grupo A alquilado para rally de Argentina o rally provincial. Con asistencia y repuestos. Tratar en Benutti 4621, Capital Federal. TE. 773-9076.

KARTING COMPETICION FOX TRAK motor Gae, preparado por Acuña. Listo para largar. El precio es accesible. Permuto por cualquier cosa. Beláustegu 3422. TE. 67-9251.

FORMULA 5 nuevo, a estrenar. Auto completo, sin motor, gomas Fleiter, con trailer, vendo permuto. Avda. Villegas 124, Ramos Mejia. TE. 651-2474.

Vendo **F-1 NACIONAL**, mecánica Torino 7 bancadas, 1 juego de gomas, repuestos. Pte. San Carlos 3771. TE. (041) 38-6186. Rosario.

RALLY FIAT 128 motor 1300, excelente estado. Vendo o permuto. Repuestos auto bloqueante, caja de 5ta. Llantas, cubiertas, jaula Fades. Alquiler modelo 81. TE. 792-0812. Adrián, Marí.

FIAT TURISMO Nacional La Plata, última leva Barse, mecánica Diella. Suspensión Franco. Contados, dos veces, también otro casco, 2 motores, trailer, repuestos varios. De día TE. 021-249170. De noche 021-246992. Compra Spazio Standard Mejorada.

KARTING motor GAE, categoría Intern. prep. por Acuña. Ideal para categoría 100 CC. y listo para largar. Beláustegu 3422. TE. 67-9251.

NISSAN 300 ZX, repuestos recién recibidos. Motorama S.A. Concesionario Datsun, Benutti 4621, Capital Federal. TE. 773-9076.

Vendo **DOS CARBURADORES WEBER** 48-48 verticales. Poco uso. TE. 629-6929.

Vendo o pto., **TC BNSE CLASE B** motor Torino a/sin mecánica. ZF 1.90 F/ discos, Bobina Accel. Autobloc. Spicer, etc. Pto. Illia 2019, San Martín. TE. 755-5888. 8.30 a 12 y 14 a 19 hs.

Vendo **R18 COMPETICION T.C 2000** ex Benutti. Listo para correr. TE. (0783) 66092. Necochea 572. Corrientes.

JORGE GIORGI vende Berli FRA, 2 motores Reybel, 12 llantas, ruedas de alinear, repuestos varios. TE. (0458) 70176 ó 70183. Monte Maiz, Córdoba.

RENAULT 18 GTX DE RALLY preparación Orato Berli, listo para largar el mundial, con repuestos. Lucio Bonaldi hablar al TE. (051) 71-3399. Juan B. Justo 2851. Alta Córdoba.

Mundial de Rally: alquilo **DOS GACEL** equipo Maineri. Llamar al 657-4516/0314/7586/8937.

FORMULA UNO PAMPEANA auto ideal para la misma Bravi 1978. Motor R18 2000. Berli caja TCM su auto de punta. Trenque Lauquen 0392-22441-22616.

Vendo **FIAT 07 N° 6**. Listo para largar preparación Niobiera, también para 850 suspensiones y gomas para tierra y pista. Todas las relaciones de caja. Trailer. Total \$5.900. Tratar Carlos Diforti TE. 755-3030. 0283-2267.

PARAGESELL. El 24 y 25 de julio corré el rally de Gesell alquilando el mejor 128/1100 disponible. Con atención en carrera. Llámame: Juan Carlos Loustó. TE. (0462) 91164.

Vendo **TURISMO CLASE DOS FIAT 128 1.5** dos motores, 16 ruedas, dos cajas de velocidad. Llamar a Biondi. TE. 651-5698. \$11.000.

FORMULA UNO PAMPEANA auto ideal para esa categoría. Domina Berli, motor R18 2000, Berli. Caja TCM su auto. 10 puntos. Trenque Lauquen 0392-22616.

MONOPOSTO 850 TULIA XVI RENAULT 850 CC. Ideal F-4 tuca mano o zonales. Completo. Urgente vender o permuto. Repuestos. Aceptable motor 1.400 c.c. Precio oportunidad. TE. 0474-22234. Salto (B) 10 a 17 horas. Sr. Héctor.

Vendo **PEUGEOT 504 TN 1978**. Rally destacada actuación provincial 86-87. Excelente casco, motor nuevo. Listo para largar. Algunos fierros. Acepto coche particular menor valor. TE. 0342-24521. \$8.000. Bragado. Después de las 20 hs.

AUTO FORMULA DOS BRAVI MOD 78 (motor R18 2000). Prepar. Berli caja TCM Sv. Listo para correr. Ideal Fórmula 1 Pampeana. Trenque Lauquen 0392-22441 y 22616.

FORMULA DOS chasis, Domina Berli, motor R18 2000, caja TCM Sv. Preparación Berli. Listo para correr, ideal Fórmula Uno Pampeana. Tamo autos particulares. Trenque Lauquen 0392-22441 y 22616.

Compra **KARTING MOTOR 125** con caja o sin caja. Contado, urgente. Llamar TE. 765-9269. Ricardo.

Vendo **RENAULT 18 TC 2000** motor Berli. Auto listo en un 80%. TE. (0586) 95-202.

2.0 AUTOMOVILES -COMPRA-

Vendo **RENUIT 4 GTL 1985** impecable. \$7.000. Mitre 1305. Chasari. Entre Ríos 2105. TE. 0456-21184. Color verde claa.

Vendo **COUPE DODGE POLARA** motor 6 cilindros, nuevo, chapa y pintura. Impec. gomas y estado grat. muy buena. \$4.000. TE. 760a-9303. Aristóbulo del Valle 2570. Florida.

Permuto **PICK UP PEUGEOT 404 AÑO 1978 NAJERA**, papeles al día. Usable por Cupecita TC año 38-40. Standar. Preterente Chevrolet. Viaje para verla. Sanilago, Mario Wilson. San Martín 1356. San Cristóbal Sta. Fe. C.P. 3070.

Vendo **CHEVROLET** \$6.000 ó permuto por embarcación. Diferencia a convenir. TE. 0329-2081.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -COMPRA-

Compra **CONVERTIBLE VIEJO CADILLAC** o similar grande, y cupé Mercados 300 1950 a 1956. No importa estado. También Sport Convertible 1550/55. TE. 021-218670.

CHATITA INTERNACIONAL MODELO 36, primer y único dueño papeles al día. \$3.000. TE. 97-5454. Gracias. Chau.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -COMPRA-

Compra **COUPE DE CARLO** para restaurar con/sin mecánica. Voy a domicilio. Pago contado. Urgente. Diríjase por carta o personalmente a Calle 35 (ex Alvear) N° 1335. Villa Maipú. San Marón C/P 1650.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Marcelo Cuadra vende **AUTO RALLY-SAFARI** fierros de primera. Doble tracción, freno disco, Palletes flotantes. Chasis estanciera. Tratar TE. 0262-25730. Necochea.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo **YAMAHA YZ 125** seminueva, año 1984. Cubiertas de fábrica. Chasis, bielas de fábrica. César Rivadavia 4290. TE. 0462-21930.

MOTOGUZZI 235 C.C. toda original, motor OK, llantas aluminio vendo o permuto por Citroen 2 CV o 3CV cualquier estado. Surco 4041. Quilmes TE. 254-4304.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

COROMA Y PINON 9,40 (CORTO) para Volkswageni Gacel, rally o pista. Benutti 4621, Capital Federal. TE. 773-9076.

Para colección vendo **REPUESTOS FORD LEGITIMOS USA**. Bielas 100 HP, cristales, faros, 39 lavaparab., 46 faros traseros pick up 58, manija baúl 40, etc. TE. 324-1044.

CUBIERTAS TRES RADIALES para 128, 147 o similar. Casco perfecto. \$45. TE. 37-5454. Gracias.

Vendo **UN CARBURADOR Weber 48-48 VERTICAL** casi nuevo. Ex F2 Codasur. TE. 629-6929.

Vendo **TAPA CILINDRO 12 BOCAS** para Chevrolet 418, múltiples, carburador, leva Romero, baladieres a rodillos y demás fierros. 1 Triler para auto de carrera muy bueno. Tratar Salguero 1880, Baradero. Pcia. Bs.As.

Vendo **CHASIS NUEVO FORMULA RENAULT** sin motor y caja. Nunca corrió. Todo nuevo. Horario comercial. TE. 750-0282.

CHIVILCO vende motor RF 125 Cm³, preparación por Pedro Vidal y buzo de cuero talla 50. Llamar a los TE. 50-3536. 568-9267. 568-9167.

Vendo **7 BIELAS SAENZ TORINO** nuevas por cambio marca y casco de Torino para TC 3 lts. o stock. Car con o sin motor. TE. 0227-22069.

CORONA Y PIÑON 9,40 (CORTO) para Volkswagen Gacel, Rally o pista. Benutti 4621, Capital Federal. TE. 773-9076.

Vendo **MOTOR HOME CHEVROLET MOD. 1979 52.000 Km** completo, perfecto estado. Primera mano, 4 personas. Ideal familia tipo o equipo competición. Aire acond. 220. Romero Antonio Domingo 3159-3000. Sta. Fe. TE. 041-27311.

Vendo **CIGUENAL TORINO 4** bancadas rectif. y balanceo Padovani, nuevo con volante. \$1.000. Listo para usar. TE. 0227-22069.

CARROCERIA AMI 8 buen estado, con asiento \$200. Lugares 19. Lomas de Zamora Este (alt. Cortito 1600).

10.0 VARIOS

Vendo **BICICLETA RUTERA PROFESIONAL** todo material de competición, 10 cambios Gpiene Shimano Ale Iscazeles. Saavedra todo de 1°. Joya \$1.100. TE. 665-5858. Hurlingham. Cavour 1606.

Vendo **COLECCION CORSA AÑO 1979-1981**. TE. Sr. Gustavo 52-4571. Cap.

Recibimos todo tipo de **TRABAJO A DOMICILIO** o trabajo a acordar, dos estudiantes universitarios. Responsables. TE. 769-3725 y 767-7203.

Vendo **COLECCION REVISTAS CORSA INCOMPLETA**, desde 1968 hasta 1981. Faltan pocos números. Año 1972. Completo. Llamar TE. 784-7934 ó 909-706. Urgente.

Parabrisas Corsa Casilla de Correo N° 4494 Correo Central

1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados

CUPON

Use cada casillero con una palabra o cifra.

RALLY DE ARGENTINA

Campeonato Mundial 1987

• SIERRAS DE CORDOBA - 4 al 8 de Agosto

Transmisión Completa



LV3 RADIO CORDOBA

40 HORAS

Sprinter
Producciones



Rodríguez Peña 452 - Córdoba - T.E. 46589 - 81-4041

¿POR QUÉ DOMINA CHEVROLET?

Cuatro carreras ganadas en 1987, la última de ellas (Buenos Aires) acaparando el podio. Escolta de Dodge en el Campeonato de marcas, cuenta con representantes genuinos que la elevaron en su sitial. ¿Cuál es el motivo de este resurgimiento?... El tema lo analizan pilotos y preparadores, y éstas son las respuestas.

Tras un comienzo tibio, en el que Emilio Satriano logró filtrarse en el último escalón del podio en Santa Teresita, el afianzamiento de Chevrolet llegó en la tercera competencia del año en Nueve de Julio, donde el mismo piloto logró su primera victoria del año. Posteriormente, también Satriano fue segundo en Bahía Blanca, M. Calamante tercero en Junín y Roberto Mouras primero en Tandil y Rafaela, para convertirse los "chivos" definitivamente en el "boom" del Turismo Carretera actual, en la última competencia en el Autódromo, escenario que les era esquivo desde hace diez años y en el que "metieron" tres autos en los tres primeros puestos (Satriano-Urretavizcaya-Morresi), algo casi inédito y que dejó con un palmo de narices a los simpatizantes de Ford, su tradicional rival y dominador pleno en el redujo de las avenidas Roca y General Paz.

Y, por ello, todo el T.C. se hace la misma pregunta: ¿por qué se convirtió Chevrolet en el dominador de la categoría?... Algunos se "autocontestan" afirmando que ciertos circuitos le son favorables. Otros se dejan llevar por su pasión, proclamando que la marca tiene el mejor plantel de pilotos. Ante eso, investigamos entre algunos de los protagonistas, y éstas son sus respuestas, que si bien en determinados aspectos difieren entre sí en cuanto a opinión, coinciden en cambio en que el mayor de los secretos es el trabajo constante. Veamos lo que nos dijeron.

ROBERTO MOURAS: "Pienso que en nuestro caso, la explicación pasa por el trabajo intenso que desarrollamos con Pedersoli y el equipo durante dos años, y que ahora está dando sus resultados. En cuanto a Satriano, considero que ya antes venía muy bien pero al tener entonces nuestro Dodge en excelente rendimiento no tenía oportunidad de 'sacar la cabeza'. Por otro lado, no hay dudas de que todas las marcas están en condiciones de ganar, aunque desecho la idea de que hay circuitos que favorezcan a determinada marca. Lo que está sucediendo es producto exclusivo del trabajo, la dedicación y la infraestructura con que se cuenta, y si tengo que buscar una razón por la que Chevrolet y también Ford aparecieron con consistencia en la punta, diría que después que nosotros dejamos el Dodge, los demás preparadores de la marca quedaron algo estancados, y ahora hay mucha gente detrás de lo que esta-



mos haciendo nosotros y Satriano. Además, conversando con gente que entiende bastante de técnica, me aseguraron que incluso el Torino puede ganar en el momento actual, ya que tiene preparadores de nivel a los que sólo les falta un apoyo económico amplio".

LUCIANO GIACOMINI (preparador del equipo "SuperTap"): "Opino que este dominio de Chevrolet dentro del Turismo Carretera obedece a un hecho de necesidad, ya que tuvimos que trabajar constantemente para llegar a la punta. Pero de todos modos no creo que haya una diferencia notable con las otras marcas, ya que el nivel es sumamente parejo, y tampoco creo que sea debido a las características de los circuitos, puesto que en Tandil, que teóricamente favorece a los Dodge, y en el Autódromo de Buenos Aires, apto para Ford, los Chevrolet han tenido un excelente desempeño. Además, también hay que tomar en cuenta que Oscar Castellano está pasando por un mal momento, y que Juan de Benedictis tiene un auto muy veloz pero él está pasando también por una racha negativa. Ambos deben salir adelante... están obligados a ello."

PABLO SATRIANO: "Creo que este dominio de Chevrolet es circunstancial y de ninguna manera continuará. Observando los resultados de las carreras y comparando performances, se desprende una paridad tremenda. Mouras ganó en Tandil y Rafaela porque va muy fuerte y encontró la resistencia necesaria, mientras que nosotros para la carrera del Autódromo logramos un auto perfectamente equilibrado. Quizá nos falte un poco de velocidad final, pero en lo referente a la aceleración hemos tenido un gran progreso".

OMAR WILKE: "Hay tres factores que a mi entender desembocan en este ciclo exitoso que están teniendo los Chevrolet: en primer lugar, que hay tres equipos muy buenos y que trabajan 'a full', como lo son los de Satriano, Mouras y Urretavizcaya. Otro de los puntos es que se resolvió el problema de las tapas de cilindros, un mal que aquejó a los autos de la marca, y eso les brindó más durabilidad; y por último, el intenso trabajo de desarrollo que se hizo en las sus-

pensiones, que estimo son las más sofisticadas que hay dentro de la categoría. En cuanto al motor, por sus características, le permite girar a un régimen alto, y si bien es cierto que de ese modo están más expuestos a la rotura, el trabajo constante disminuyó sensiblemente ese riesgo, otorgando durabilidad. Además, si lo comparamos con Ford nos encontramos con que de esa marca hay uno solo que gana, porque centra su mira en la evolución constante, mientras que Chevrolet tiene tres equipos de primer nivel".

OSCAR ANGELETTI: "La cosa es muy simple y no hay vueltas que darle... Funcionan bien porque cuentan con tres equipos de mucha experiencia, cuyos autos van perfectamente 'de abajo', en la intermedia y arriba".

OSCAR AVENTIN: "Aquí no hay ningún secreto, ya que todo es producto del trabajo y de la capacidad de quienes lo encararon. Pero de todos modos y si bien Chevrolet ganó en lo que va de la temporada, cuatro carreras, y en la última de ellas acaparó el podio íntegro, no se puede hablar aún de una supremacía total. Para hacer una evaluación habrá que esperar dos carreras más, aunque también hay que reconocer que con las nuevas tapas los Chevrolet dieron un paso importante".

JORGE PEDERSOLI: "Creo que lo fundamental es el desarrollo, por un lado, y por el otro el no monopolio de ninguna de sus piezas. En cambio en el Ford hay un monopolio de elementos. Personalmente yo me encargué de que eso no sucediera con el Chevy, y de esa forma se puede tener un motor de punta desde la leva hasta el carburador. Hay aporte de terceros y de esa manera se puede trabajar libremente. En cuanto a lo referente al equipo 'SuperTap', diría que emplearon un desarrollo sofisticado de todo lo que anteriormente hicimos nosotros, trabajando con punto de partida desde una base sólida. Por el lado de Satriano, nunca bajan los brazos, ensayan constantemente, consiguen muy buenos elementos, corrigen y copian muy bien, mientras que nosotros poco a poco nos vamos consolidando en algunos puntos flojos".



Roberto Mouras



Luciano Giacomini



Pablo Satriano



Omar Wilke



Oscar Angeletti

TAS LO CONTESTAN

Producción: Oscar Izzo

CHEVROLET?



Oscar Aventin



Jorge Pedersoli

SIN T.C. EN SAN LORENZO



Apresos para la partida, que esta vez se anticipó por la lluvia.



Gil Bicella dialoga con P. Suárez mientras observa Pereyra. Luego, suspensión.

El cielo oscuro y la densa neblina no presagian nada bueno... para colmo, la lluvia tenue complicó aún más el panorama. Sin embargo, a las 9.00, cinco debutantes en semipermanentes (Messineo, Garrido, Dopico, Vanrell y G. Rodríguez) salieron a dar un par de vueltas de reconocimiento al circuito, tras un coche piloto en el que viajaba el Comisario Deportivo Eduardo Pereyra, ya que por entonces la idea era esperar dos o tres horas para ver si el tiempo mejoraba. Posteriormente se llevó a cabo una reunión de pilotos con el C. D., y mientras esta tenía lugar, la idea de esperar se fue diluyendo, finalmente, a las 10.08 se anunció en forma oficial la postergación de la prueba hasta el próximo domingo.

Tras varias recorridas efectuadas por Jan Carlos Deambrosi, Eduardo Pereyra, Abel Agrano, Rubén Gil Bicella y Pedro Suárez, cobro cuerpo esa postura, que estimamos correcta ya que el pavimento estaba totalmente cubierto por un peligroso "barrido", a lo que se sumó la mala ubicación del público en algunos sectores del circuito, con lo que un simple despiste podría culminar en desastre. Sin embargo, muchos espectadores no lo tomaron desde ese punto de vista, calificando a los pilotos -a viva voz y con gestos amenazadores- de "cobardes" y llegando a lanzar piedras al paso del Chevrolet de Marcelo Pollinori enganchado a una pick-up. Increíble pero cierto.

En cuanto al circuito, se han mejorado algunos puntos, como ser la repavimentación del tramo que va desde la chicana hasta la entrada a la autopista, y el del retome previo a la entrada a la "Olla" que, al decir de los organizadores, no volverá a romperse.

San Lorenzo se quedó -transitoriamente- sin Turismo Carretera, ante 20.000 espectadores que no tomaron del todo bien la suspensión sin advertir que el criterio conservador previó sobre todo lo demás.

MANGUERAS

Para dirección hidráulica
y aire acondicionado

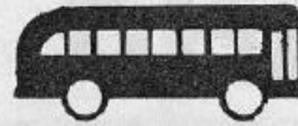
Aplicable a todos los modelos de



Automóviles



Camiones



Omnibus

Máxima Calidad
Entrega inmediata



MONTEFIORE

INDUSTRIAS MONTEFIORE S.A.I.C.

Luzuriaga 345/61 - (1280) Buenos Aires

Tel.: 23-2013/4 - 23-2091/3 - 26-1954/9118 - 27-8523

Telex: 17674 MONTE AR / 17611 PRIMI AR

SORACCO S. VELASCO

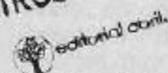
IMPRESCINDIBLE PARA COMPRENDER EL MUNDO DE SUS HIJOS.

5 SURTIDOS

ENRIQUE MALDOVAN
**computación
para
padres**



EL CONOCIMIENTO
DE UNA HERRAMIENTA FUNDAMENTAL
PARA EL FUTURO DE
NUESTROS HIJOS



EN VENTA
EN LAS
MEJORES
LIBRERIAS.

editorial abril

Consíglalo por correo escribiendo a:
EDITORIAL ABRIL S.A. - Casilla de Correos N° 1
Sucursal 32 - (1432) - Capital Federal

Breve experiencia de Jorge Recalde en el Rally del Corte Inglés, disputado en las Islas Canarias por el campeonato europeo

"ME QUEDE CON LAS GANAS"

Recalde-Del Buono con el Lancia (foto mayor) con el que protagonizó una corta carrera. El Sierra Grupo "A" de Sainz, el ganador, y abajo, el R5 GT Turbo del uruguayo Trelles.



No resultó muy afortunada la primera participación de 1987 del cordobés Jorge Recalde en el Campeonato Europeo de Rally. Pese a no tener esta competencia en su programa inicial, Recalde aceptó la invitación de los organizadores del "Corte Inglés" y fue así que a bordo de un Lancia Delta HF 4WD de Grupo N tomó parte en esta prueba, disputada en Isla de Gran Canaria, con puntaje para el torneo europeo de la especialidad (Coeficiente 3). Merced a la gestión de los realizadores del "evento", el piloto de Traslasierra pudo disponer de un auto del equipo Tamauto, un team privado italiano, que en esta carrera presentó además coches similares para los peninsulares Franco Gunico y Alessandro Fassina.

Desafortunadamente, diversos problemas en el auto asignado al minaclaverense no le permitieron en ningún momento medirse con los principales valores de la especialidad, que en gran medida se habían hecho presentes en esta carrera. Contra lo que sucede habitualmente, el Grupo N presentaba una calificada nómina de participantes, destacándose entre ellos el belga Patrick Snijers, líder del torneo continental. Sucedió que al no poder disponer para esta ocasión del habitual Lancia Grupo A del equipo Tre Gazelle, Snijers aceptó la oferta de un team local que puso a su disposición un BMW 325i de Grupo N y con él intentó cosechar mayor puntaje.

Además de Recalde y los italianos citados, también estaban en Grupo N el británico Terry Kaby —ganador de esta prueba en 1984— con uno de los efectivos Renault 5 GT Turbo, un Alfa Romeo 75 Turbo, un nuevo BMW M3, una Ford Sierra Cosworth en manos del francés Rougier, además de los habituales animadores del Campeonato Español. Entre ellos estaba el uruguayo Gustavo Trelles, con su Renault 5, con el cual estaba segundo en el certamen español de Grupo N.

Luego de recorrer la ruta de la competencia, Jorge Recalde nos comentaba: "El trazado es interesante. Se va todo sobre pa-

vimento y en general es bastante rápido. He visto que aquí los pilotos locales hacen el recorrido de memoria y me sorprendió encontrar a varios haciendo la ruta solos, sin navegante, lo cual es significativo. Por las características del recorrido, el Lancia no es el auto ideal por cierto. Aquí los de tracción simple son la carta ganadora: en el caso de los autos grandes —BMW M3 y Ford Cosworth— por la potencia, y en el de los Renault 5, por la diferencia de peso. Fijate que los coches franceses están en 880 kg contra los 1.200 y tracción que tenemos nosotros. De todas maneras me gusta el desafío y veremos qué sucede en carrera".

Posteriormente, los hechos le dieron la razón al cordobés, dándose la lucha entre los BMW por la punta, escoltados por una jauría de Renault 5. Los Lancia no tuvieron nada que hacer en la disputa y sólo Fassina pudo llegar al final, aunque lejos. En el caso de Recalde, los problemas se le presentaron desde el inicio y por doble vía. Ya en la primera prueba, el cordobés notó que el auto no rendía "arriba" como en la jornada previa, en la cual pudo hacer unos kilómetros para conocer el coche. "Yo nunca había subido a un Grupo N antes y la 'tirada' del jueves me decía poco y nada. Pero el viernes, el auto no andaba igual por un problema eléctrico y esto se notaba por lo veloz del recorrido. Luego apareció el más grave de los inconvenientes: comenzamos a sentir un rumor anormal en el rodado delantero izquierdo que poco a poco se fue agravando. Hicieron 'chequeos' en las neutralizaciones, hasta que los mecánicos descubrieron que se había roto un retén del rodamiento y había escapado todo el lubricante. Cuando llegamos al final de la quinta prueba, el deterioro era importante y la rueda había tomado ya mucho juego. Lamentablemente, en esa asistencia no tenían el conjunto para el reemplazo. Había que seguir así hasta el final de la sexta, pero en esa neutralización teníamos sólo 10

minutos de tiempo y la operación de cambio lleva 25. En función de esto no tenía sentido correr riesgo con el auto en esas condiciones en el sexto prime, para luego acumular una penalización que con 15 minutos nos dejaría eliminados de la carrera. Es una lástima porque el auto no lo pude exigir en ningún momento y me quedé con las ganas de ver qué pasaría con el resto. Ahora debo comenzar a pensar en Argentina, que es el próximo compromiso para mí. Allí no quiero dar ventajas de ningún tipo."

Volviendo a la carrera, en el Grupo N se dio una lucha interesante entre varios autos separados por pocos segundos. En la Primera Etapa fue el uruguayo Trelles el ganador, por delante del BMW 325i de Orlando Alonso y el Alfa Romeo 75 de Alonso-Lamberti. En la primera jornada se retrasaba el BMW M3 del tenerifeño Capdevila por problemas de alimentación, pero en la Segunda Etapa, con el inconveniente resuelto, fue gran protagonista, recuperando mucho terreno perdido. Precisamente, en este parcial se retrasó Trelles por una falla de carburación. En la última etapa Capdevila trató de alcanzar a Alonso, pero un fuera de ruta lo eliminó de la

carrera, permitiendo la victoria del BMW 325. Debido al abandono del Alfa por problemas de transmisión, segundo quedó el Renault 5 de Bernal, tercero el británico Kaby y cuarto Trelles, todos con Renault. Fassina terminó quinto del Grupo, con el único Lancia Delta sobreviviente, acusando algunos inconvenientes menores. Snijers abandonó al salirse de ruta en el PC2.

Sobre la actuación de Recalde poco puede decirse en función de las falencias que lo aquejaron desde el inicio. Como experiencia fue muy breve y por lo tanto quedan crasientes las conclusiones. Sólo puede afirmarse que el Lancia no es el auto más adecuado a las pruebas enteramente sobre pavimento y que específicamente el Grupo N italiano no resulta ser de lo más confiable del parque a la hora de exigirlo.

GRUPO A: TRIUNFO DEL SIERRA

En una carrera con mucho "clima", Carlos Sainz conquistó el tercer triunfo de la temporada. Pese a problemas con el comando del embrague en la Primera Etapa y una rotura de neumático en la Tercera, siempre mantuvo la punta en la General, aunque acosado celosamente por el local José Ponce con un flamante BMW M3 que se mostraba mejor preparado mecánicamente para esta exigencia, al menos en prestaciones. Incluso este M3 era un "kil" Grupo A de pista, por lo cual en este tipo de trazado se sentía muy a gusto. Tercero quedó otro M3, el del barcelonés Josep Bassas, actual puntero del certamen español, delante de Sainz. Servia con el Golf, abandonó por problemas de motor y el propio ocurrió el de la General, entonces líder del Campeonato, Jesús Puras, con el Renault 11 Turbo oficial. También se había retrasado el finlandés Lindholm, que competía con el Golf de David Sutton y que sólo arribó octavo en la General.

Es de destacar el entusiasmo con que la isla vivió la competencia, en medio de un clima no habitual en pruebas del Europeo. Con transmisión televisiva en directo de varios primes, lograda con un gran despliegue técnico, no visto en pruebas del Mundial, con numerosas transmisiones radiales que contaban con el auxilio técnico de helicópteros y con una gran presencia de público se vivió en Canarias una gran fiesta que muchos nos recordó a nuestro máximo encuentro de la especialidad.

Clasificación

Rally del Corte Inglés - 11ª Edición - 1.012 km - 24 especiales (374 km) - 10/12 de julio 1987 - Isla de Gran Canaria.

1º Carlos Sainz (Ford Sierra), 4h09m08s; 2º José Ponce (BMW M3), 4h09m26s; 3º Josep Bassas (BMW M3), 4h15m17s; 4º Beni Fernández (Opel Kadett GSI) 4h19m84s.

Campeonato Europeo: Snijers, 192; Cerrato, 169; Crellie y Mc Rae, 110; Lewellyn, 99; Kankkunen, 80; Bassas, 64. Español: Bassas, 890; Sainz, 780; Puras, 750; Servia, 670.

SOTO-TRAVERSO EN CATAMARCA

La primera edición del Rally de Catamarca, disputada este último fin de semana, sirvió como entrenamiento para el equipo Renault que participará en el próximo Rally de Argentina.

Integrado por Ernesto Soto y Juan María Traverso a bordo de sendos R-18 algo careceados, dominó a voluntad durante toda la competencia. El primero de ellos ganó los ocho primes disputados, mientras su coequiper (en TC 2000 y Rally) resultó escolta, a pesar de haberse "pega-

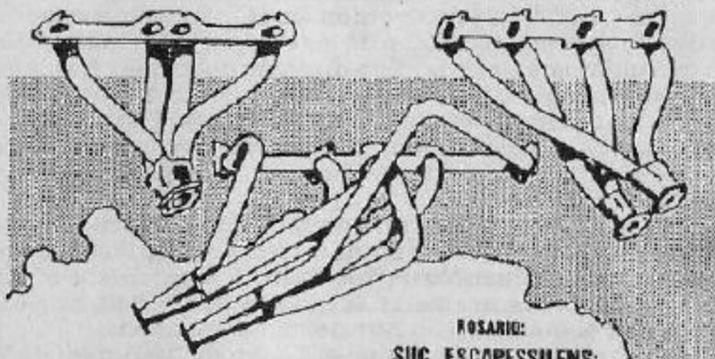
do" contra una columna en el primer clasificatorio. Entonces, la Clase Tres —y la General— quedó para Soto-Traverso a 1h04m16s, seguido por Traverso-Stella a 2m18s. En la intermedia, el ganador fue el binomio Rosso-Bustos, y el primer puesto de la "chica" fue para otros asiduos participantes del certamen nacional, Grasse-Volta. Mucha gente se "animó" para ver este rally zonal, el cual contó con un buen porcentaje de arribos ya que largaron 69 participantes de los cuales terminaron cuarenta. Ampliaremos.

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ROSARIO:

SUC. ESCAPESSILENS:

9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO

HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717

Tucumán

Sauroto 451. Tel. 0465-90122-90119

Cañeras (Sta. Fe)

ZONA PCIA. NEUQUEN

GIROTTI e HIJOS

NEUQUEN (Cod. B300)

TEL. 0943-23518

ZONA LITORAL:

JOSE MARIA ANGELINI:

Mendoza 363

VENADO TUERTO (STA. FE)

TEL. 0462-25960

ZONA MENDOZA:

LA CASA DEL DODGE 1500:

Brasi 165 - BODOY CRUZ - MENDOZA

TEL. 24-6814

ZONA SUR:

DISTRIBUIDORA SUR:

Chile 250 - BAHIA BLANCA

TEL. 001 26191-41560-24733

ZONA CORDOBA

E. PABLO GANGOSO

Vicente Lopez y Planes 2442

Barrio S. Vicente

Córdoba - Tel. 55-7382

10 EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



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



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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

* ASISTENCIA TECNICA
PARA VEHICULOS
DE TRACCION
EN LAS 4 RUEDAS.

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

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

ESTADO AMORTIGUACION 1700

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.

542-1530 CAP (1431)

TEL. 543-9489



PARA:
• CUEROS
• GOMAS
• VINILICOS
ES UNICO



* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,
etc.

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.
Turismoclase 2 y categorías especiales



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

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32
1/28



1/24
1/12

SCALEXTRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE

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

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

Claudio Néstor Etchart

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

Conózanlos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esp. Villegas),
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 653-2109; 657-7828



CALZADOS CARCER

PICALO POR CASILLA DE CORREO N° 50
(1584) EL PALOMAR

TENGA UN SISTEMA

CONTRA INCENDIO

PROGAS

Y participe del
7° RALLY MUNDIAL
SIN INCONVENIENTES

Unicos homologados
por el A.G.A. y F.I.A.

Consultas 568-3722,
Fco. Belro 5491, Capital (1419)

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

Envios
al
interior

Tarjetas
de Crédito

PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

LARRAURI, 2º EN LA COPA RENAULT

Bellísima victoria de Massimo Sigala en la carrera de la Copa Europea Renault Turbo disputada poco antes del Gran Premio de Inglaterra, y excelente segunda puesta de Oscar Larrauri, que volvió a correr con estas máquinas, cosa que hará nuevamente en el futuro próximo, tal vez en Hockenheim.

Mejor tiempo en clasificación, Sigala se fue rápidamente al frente, y Larrauri estuvo muy bravo al capturar el segundo puesto en el primer giro, de modo de controlar la situación y dar una mano a Sigala para remontar en la clasificación del campeonato. El italiano está detrás del alemán Schütz y así se acerca al primer puesto. Por eso era necesario que Schütz no consiguiese tantos puntos, y la posición de Larrauri entonces fue muy útil.

Hasta más allá de la mitad de carrera las posiciones se mantuvieron con Sigala primero, Larrauri segundo y Schütz tercero, pero éste intentó ganar una posición y en el decimocuarto giro, jugándose, superó a Larrauri, aunque corriendo tantos riesgos que en la vuelta siguiente hizo un trompo y volvió a quedar tercero, teniendo la suerte de poder seguir sin perder más terreno.

En el final, Schütz fue amenazado por Müller, pero supo conservar el puesto, mientras Larrauri finalizaba la carrera a menos de un segundo de Sigala.

Pruebas de clasificación: 1º Massimo Sigala, 1m34s85 a 166,631 km/h; José Gouhier, 1m44s94; Wolfgang Schütz, 1m45s10; Michael Bleekemolen, 1m45s11; Oscar Larrauri, 1m45s57; Heinz Becker, 1m45s66; Siegfried Müller, 1m46s03; Alain Serpaggi, 1m46s17; Patrick Trucco, 1m47s09; Luc Rozenvaig, 1m47s26. En total clasificaron 26 máquinas.

Clasificación final (18 vueltas): Sigala 31m56s12 a 161,584 km/h; Larrauri, 31m57s27; Schütz, 32m04s30; Müller, 32m04s56; Bleekemolen, 32m05s14; Gouhier, 32m14s05; Trucco, 32m21s76; Barrie Williams, 32m22s37; Serpaggi, 32m22s84; Franz Fuchs, 32m45s77. **Record de vuelta:** Schütz, 1m45s09 a 163,640 km/h.

PESAME

Lamentamos informar que el pasado domingo 5 de julio falleció, debido a una enfermedad cardíaca, en Villa Carlos Paz, Córdoba, la señora Hermes

de Capovilla, esposa del Sr. Atilio Capovilla y madre de Raquel y Remo. La tradicional familia está ligada desde hace muchos años a la actividad auto-

movilística, medio en el cual han cultivado la amistad de muchos integrantes del ambiente. A los deudos llegue el sentido pesame de la redacción de CORSA.

fórmula tres alemana

EN ZELTWEG (AUSTRIA), VICTOR ROSSO CULMINO TERCERO DE VUELTA AL PODIO

Nada hacía suponer cambios en la situación de la F-3 alemana para esta, la quinta fecha del torneo. Los escasos días transcurridos desde Hockenheim indicaban que en cuanto a material no se podían esperar cambios de importancia. Por otra parte, las características de este escenario, bastante similares a las del alemán, preanunciaban que seguiría el dominio de los Dallara. Y así fue.

Desde las pruebas libres del viernes, la superioridad de los chasis italianos resultó más que manifiesta. Siempre Schneider fue el más rápido, seguido por el suizo Kaufmann. Victor Rosso estaba lejos, a casi 3 segundos de la vanguardia, y las esperanzas de buen resultado eran remotas.

El sábado, en clasificación, el argentino hizo el sexto tiempo en la primera sesión. Para la segunda, el auto mejoró gracias a cambios de relaciones y trabajo sobre la presión de neumáticos, esto para eliminar cierta "pesadez" del coche en los virajes. Pese a esos avances, el registro del cordobés sólo se perfeccionó en un décimo, aunque con ello, y debido a la gran competitividad que hay a espaldas de los Dallara, avanzó una posición en la grilla.

El motivo por el cual Rosso sólo mejoró esa décima nos lo explicaba el mismo: "Increíblemente, cuando hace un poco de calor, nuestros motores pierden 200 vueltas. Esto nos ocurrió en Hockenheim y ahora aquí. Creo que se puede corregir a través de los 'chips', pero lo único que sé es que esas 200 vueltas se convierten en casi 1 segundo en un circuito largo y rápido como éste".

En la grilla, Schneider quedó primero con 1m50s50/100 bajando en exactamente 90/100 el tiempo con el cual Rosso hizo el año pasado la "pole" allí. Para la estadística, segundo quedó Luthanen con el Reynard, aunque hasta el mismo jefe de equipo del finlandés -Malte Bonggers- aceptaba que eso era un error de cronometraje ya que su piloto no había bajado de 1m53s. Tercero fue Kaufmann, a 1s30, y cuarto quedó Csaba -coequipier de Schneider-, a 2s22/100 del alemán. Rosso, quinto, estaba a 2s54, y luego en 5 centésimas se ubicaban 5 pilotos: Rensing con el Martini; Wolfgang Kaufmann con el Reynard-Alfa; Biela también con Reynard; y Roppes con Ralt. Decimo quedaba el Dallara Alfa de Huysmann. Vale destacar que Rosso mejoraba en 1s42 el tiempo de Nissen el año pasado con el viejo Ralt.

LA CARRERA

El domingo, para la final, la gente de Bertram Schärer, tratando de resolver el problema de la merma de potencia en el motor con la temperatura, realizó un cambio de "chips" en la electrónica, que luego se revelaría eficaz, puesto que la caída de revoluciones no se manifestó. Rosso, tal como viene haciendo últimamente, largó muy bien y pasó segundo en la primera vuelta, detrás de Schneider. Evidentemente, y pese a lo admirable de la maniobra, resultaba claro que poco podría resistir el marco suizo adelante del suizo Kaufmann, que en clasificación había sido 1s2/10 más rápido en la vuelta. Efectivamente, en la tercera ronda, el Dallara Blanco y celeste dio cuenta del Ralt oficial, y en la punta se cerró el capítulo de expectativas. Por el contrario, Rosso debería soportar, promediando la carrera, el asedio de sus seguidores. El argentino explicaría luego: "Todo venía bien en el auto, pero a mitad del reconido comenzó a ponerse sobrevirante. Hasta entonces, en las curvas podía mantener la distancia con Kaufmann, pero luego comencé a perder tiempo y se me vino encima Luthanen".

Este duelo tuvo su punto máximo en la vuelta 12, cuando a la salida de la chicana Texaco, el finlandés quiso meterse por adentro y se encontró con que Rosso tapó el lugar, produciéndose el lógico contacto. En el mismo, el nórdico llevó las de perder pues debió entrar a boxes con la trompa rota, mientras que el argentino logró arribar al final de la carrera sin problemas en controlar al húngaro Csaba Kesjar en su mejor performance del año.

Alegre por volver al podio, Rosso nos decía: "Esto reconforta luego de tres abandonos seguidos. Con los Dallara no hay nada que hacer en estos circuitos. Lástima que entre esto y nuestros problemas de motor se nos han escapado un poco en el Campeonato. Espero ahora que las cosas nos vayan bien en el europeo que se inicia el próximo fin de semana en Nüburgring. Los tests que hicimos con las Bridgestone -'monogomas' del torneo- nos dejaron satisfechos".

A raíz de este resultado y tras el cuarto triunfo de Schneider, el alemán se consolida con 21 puntos de luz sobre Kaufmann y 40 sobre el trio que pugna por la tercera colocación, entre los cuales figura nuestro compatriota. Tal

NOTICIA BOMBA PORSCHE SE RETIRA DEL MUNDIAL DEL S.P.

Sorpresivamente y luego de la victoria en las 24 Horas de Le Mans, el equipo oficial Porsche ha decidido abandonar el Campeonato Mundial de S.P. Esto quiere decir que a partir de ahora no se verá más en pista a los autos de Rothmans. La decisión fue tomada por Peter Falk, responsable de la escuadra, y está motivada por razones de diversa índole, según explicaron.

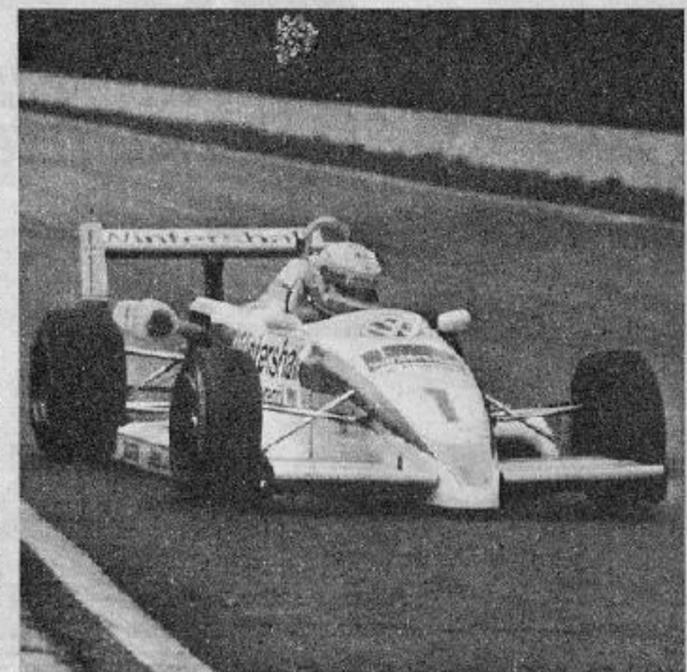
En primer lugar, el centro de desarrollo de Porsche se encuentra en este momento con cierta saturación debido a la confluencia de programas. No olvidemos que además de los S.P., Porsche trabaja con los motores TAG de F-1.

La otra razón que ha pesado en esta decisión -más allá de una circunstancial derrota a manos de Jaguar- es la situación de los equipos particulares relacionados con la marca que últimamente no podían disponer del material evolucionado que el team oficial generaba para tratar de mantener el paso de Jaguar. Por ello, a partir de ahora, todos los equipos privados -léase Brun, Joest, Kremer, etc - comenzarán a recibir los nuevos motores 3 litros refrigerados por agua con la nueva inyección electrónica y las turbinas de mayor diámetro, que incrementan la potencia sin dañar gravemente el consumo.

Una consecuencia directa de este retiro es la reubicación de los cuatro pilotos del equipo oficial. La idea de Falk es que sus hombres sean absorbidos por las escuadras privadas. En ese sentido, Jochen Mass y Bob Wollek tienen resuelto el problema a través de Brun y Joest, respectivamente. En el caso de Stuck y Bell, existen tratativas con Joest pero hasta el momento no hay definiciones ciertas.

Peter Falk declaró que ahora la idea es que el Centro de Desarrollo de Weissach trabaje en el auto sucesor del longevo 962 a efectos de tener a mediados del '88 un nuevo producto capaz de vencer en el duelo con los Jaguar. Para esto, Porsche necesita de FISA una garantía respecto de la estabilidad reglamentaria de la especialidad por lo menos hasta 1990. Por su parte, la Federación, y Ecclestone en particular, no estaría en condiciones de asegurar tal cosa, al menos a nivel de Campeonato del Mundo, puesto que este título quedaría reservado a los futuros "silhouettes" que se están gestando reglamentariamente ahora. Al respecto Ecclestone ha estado reunido nuevamente la semana pasada con varios constructores y aparentemente no habría grandes objeciones a su proyecto, que prevé la motorización alternativa de 3,5 litros aspirados o 1,5 turbo con válvula.

Siguiendo con Porsche, digamos que Al Unser Sr., tal como adelantáramos, será el encargado de conducir este año el auto de Indianápolis en las tres últimas carreras del certamen: Pensilvania, Monterrey y Tamiami. El auto está terminando de ser construido, en cuanto a bastidor, en los establecimientos de la Messerschmitt Bolkou. Blohm de Munich. Se trata de una estructura mixta con "Honeycomb" -así lo exige el reglamento del CART, que prohíbe las estructuras enteramente compuestas- revestido en carbono y una sección superior toda en Kevlar. De acuerdo con los planes, el auto será probado en Alemania y recién luego Unser comenzará con las primeras pruebas en los óvalos americanos.



como en anteriores pruebas, el alemán corrió con la tranquilidad de saberse muy superior al resto y es de pensar que en las restantes fechas del torneo haga lo propio, gozando de la tranquilidad que le otorga la ventaja de puntos.

Clasificación Final

1º Bernd Schneider (Dallara-VW), 30m06s185; 2º Hanspeter Kaufmann (Dallara-VW), 30m16s932; 3º Victor Rosso (Ralt-VW), 30m32s652; 4º Csaba Kesjar (Dallara-VW), 30m26s944; 5º Otto Rensing (Martini-VW), 30m34s866; 6º Michael Roppes (Ralt-VW), 30m35s104; 7º Harald Huysmann (Dallara-AR), 30m37s651; 8º Wolfgang Kaufmann (Reynard AR), 30m38s193; 9º Frank Biela (Reynard-VW), 30m47s510; 10º Franz Binder (Ralt-VW), 30m56s403. **Record de vuelta:** Schneider, 1m51s774 a 191,377 km/h. **Campeonato:** Schneider, 80; Kaufmann, 59; Rensing, 40; Huysman, 38 y Rosso, 37.

Exclusivo para socios:

LO DICHO... HECHO ESTÁ!

Hemos tratado de proyectarnos en obras, no solo en los centros poblados, sino también en los lugares apartados del Territorio Nacional, como una muestra de soberanía e integración federalista en respuesta a postulados siempre vigentes en la Institución.

Como parte de esa tarea es que hoy queremos mostrarle en resumen la obra realizada a lo largo de dos años. Porque lo dicho... hecho está!

Auxilio Mecánico

Reconversión de 105 equipos. Computarización de pedidos y distribución de los mismos. Cursos para mecánicos de calle. Instalación de contestadores automáticos para situaciones de emergencia. Próximo funcionamiento de los P.A.S. (Puestos de Atención Servicio) por convenio con las Municipalidades de Buenos Aires y Córdoba.

Seguros*

Implementación de los seguros de Accidentes Personales, Embarcaciones de Placer e Incendio de Viviendas. Extensión del pago inmediato de siniestros a 31 ciudades más. Habilitación de 9 oficinas en el interior.

(*) Contratado con la CNAS

Préstamo de Automotores*

Sin cargo, por siniestros de socios asegurados en Capital GBA y 18 ciudades del interior

(*) Convenio con RENT A CAR

Turismo

Nuevas excursiones de Autoturismo y Colectivas

Náutica

Adecuación Centro Náutico ACA Delta. Inauguración Estación Plan ACA Paraná Mini. Convenio con Centro Recreativo El Marangatú. Puesta en funcionamiento del Auxilio Náutico y de la Estación de Radio Costera ACA. Auspicio institucional del equipo de competición Off Shore Argentina.

Tarjetas de Crédito

Convenios con Argencard, Mastercard, Carta Franca, American Express, Diners, Lurocard y Carta del Sud, para el pago de servicios, incluyendo combustibles algunas de ellas.



Entidades Bancarias

Convenios con 21 entidades para que sus clientes siendo socios del ACA puedan abonar los servicios con cheques incluyendo combustibles.

Cobertura de salud

Acuerdos con centros médicos y odontológicos para atención del socio, cónyuge e hijos menores de 21 años a valores de Nomenclador Nacional.

Plan de descuentos

Se incrementó a más de 25.000 los comercios adheridos. En ellos le pueden facilitar el teléfono para solicitar auxilio mecánico.

Productos ACA

Implementación línea completa de baterías libre de mantenimiento.

Actividades culturales.

Se intensificaron notablemente las muestras plásticas, conferencias, debates, encuentros musicales y literarios, proyecciones turísticas, etc.

Convenio con ACARA*

Descuentos en talleres adherentes por repuestos y mano de obra. Asociación automática al ACA, si no fuera socio, o quien compre un 0 km.

(*) Asoc. de Conc. de Autom. de la Rep. Arg.

Central Computadorizada de Servicios

Funciona las 24 horas y recibe llamadas para sugerencias o información 802-3074/9522 - 801-0197/1109. No atiende pedidos de auxilio.

Plan de Obras

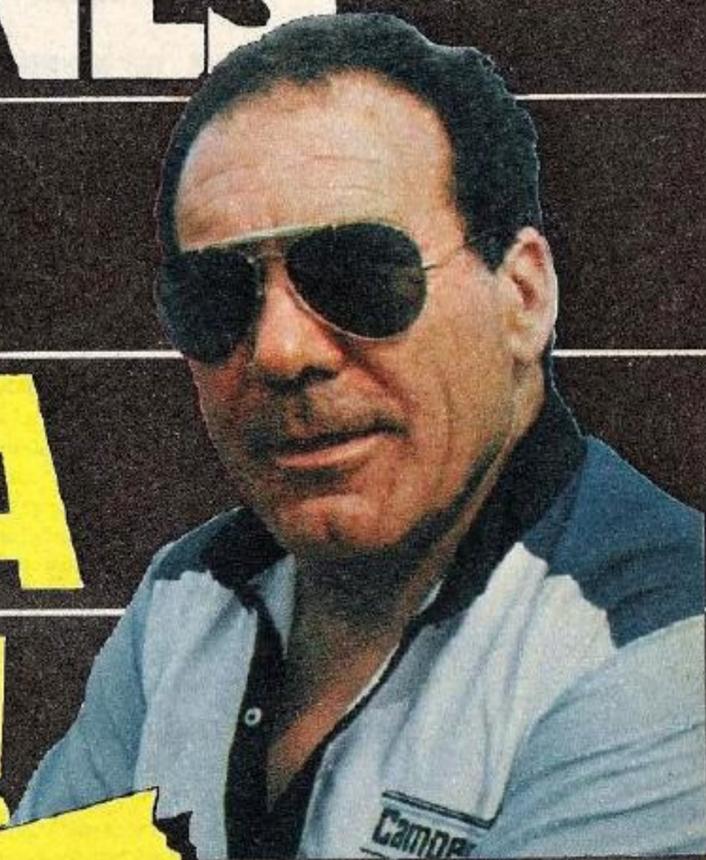
Nuevas obras: 6, remodelaciones: 5, mejoras: 80, modernización y adecuación Sede Central.

Automovilismo deportivo

Realización en 1985 y 1986 del Rally Argentino con puntaje para el campeonato mundial. Organización de los Grandes Premios de Turismo Nº 25 y 26. Fiscalización de competencias automovilísticas conforme al mandato de la FIA.



CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



**DOMINGO DE
13.00 A 14.00 HS.
PRIMEROS EN
AUDIENCIA***

**Y COMO SIEMPRE
DE LUNES A SABADO
LIDERES ABSOLUTOS EN
LA PREFERENCIA
DEL PUBLICO!****

CAMPEONES, el programa de Automovilismo Deportivo conducido por CARLOS ALBERTO LEGNANI, brinda el mejor espectáculo televisivo y radial.

Un equipo constituido por unidades móviles terrestres y aéreas, camarógrafos y periodistas, que todos los días logran la mejor cobertura.

Una poderosa razón para que CAMPEONES INEXORABLEMENTE SIGA CRECIENDO!

POR RADIO EL MUNDO

Lunes a Sábado de 20 a 21 hs.
Domingo de 8 a 14.30 hs.

POR CANAL 2

Jueves de 23 a 24 hs.
Domingo de 21 a 22 hs.

Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**

ARENALES 2896 P.B. (1425) BS. AS.
TEL.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773