

# FORSA

CON RECALDE EN PORTUGAL  
ASI ES LA NUEVA FERRARI  
TURISMO CARRETERA A FONDO Y EN COLOR

T.C. 2000 VIOLENTO  
EN BUENOS AIRES

## ESTALLO EL FUEGO



GRATIS con este ejemplar reclame el Tomo IX  
LA HISTORIA DEL  
AUTOMOVILISMO ARGENTINO

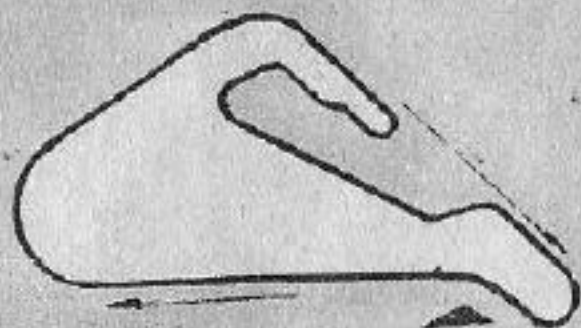
Las revistas de Mauro

EN EL AUTODROMO, a Gayraud se le trabó el "matafuego" y...

# OLTRA ESTRENO

...y bien estrafalario, por cierto. La cuestión es que Silvio Oltra abrió el fuego (...) del '87, no más, volando con su sorprendente "astronave de combate", de insólita aerodinámica —una particular suerte de "cazabombardero" implacable en un domingo violento—, armada por Rubén Benavidez. Así, el piloto-guitarrista cantó victoria... Un soberbio Mario Gayraud había hecho el gasto... llevándose el viento: su XR4 terminó con el acelerador aorado. "Tito" Bessone coronó ardua faena con su Sierra entre dos Fuegos... Traverso resultó el tercero en (gran) discordia.

## FICHA GENERAL



**Denominación de la prueba:** Premio Ford Sierra '87. Primera fecha de los torneos 1987 de Fórmula Renault Argentina y Turismo Competición 2000.

**Lugar:** Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

**Ubicación:** Av. Gral. Paz y Av. Gral. Roca, Villa Lugano.

**Autoridades:** Director de la prueba, Abelardo Giordano; Comisarios Deportivos, Raúl Marielli, Eduardo Scao y Aldo Albin (por la Federación 1); Comisarios Técnicos, Daniel Afione (T.C.2000), Juan Carlos Mársico. (F.R.A.)

**Condiciones climáticas:** soleado y fresco.

**Participantes:** F.R.A., 45 en clasificación y 32 en la carrera; T.C.2000, 30 en clasificación y 26 en la carrera.

**Público:** 15.000 personas aproximadamente.

**Infraestructura del escenario:** Sin dudas mejoró con respecto a los fines de semana pasados, pero este autódromo tiene que dar para mucho más...

**Organización:** Regular.

**Espectáculo:** Muy bueno en ambas categorías.



En agosto del año pasado, cuando analizábamos la competencia de T.C.2000 de Resistencia, decíamos que Silvio Oltra había hecho la mejor carrera que le viéramos en la categoría: que se había quedado y nos dejaba con la duda sobre qué hubiese pasado en un final mano a mano con Traverso; que en el momento en que intentó el "sorpaso" de Juan María —que era el puntero— no entró la quinta marcha, y que a partir de allí debió trabajar utilizando solo cuatro de su caja de velocidades. También decíamos que el planteo de carrera de Silvio había sido inteligente, su conducción segura y sin errores. El trabajo de su equipo había logrado un auto muy rápido y una puesta a punto impecable. Quizá valga la pena recrear estos conceptos vertidos hace más de siete meses, porque con los mismos argumentos de entonces, Oltra llegó a su primera victoria en T.C.2000.

También es válido seguir hurgando en la memoria. Cuando quien esto escribe regresaba de la capital chaqueña, lo hacía en el mismo vuelo que Oltra, por entonces frustrado ganador, para él, y brillante segundo,

para mí. Y cuando digo "frustrado ganador", quiero permitirme ponerlo entre comillas, ya que Silvio lamentaba su "mala suerte" y, en lugar de celebrar esa segunda ubicación, pensaba en la victoria que podía haber logrado. Fue allí cuando iniciamos un diálogo adulto, maduro, sincero, hasta amistoso, me atrevería a decir, con el hoy triunfador. Así fue como Oltra —no allí pero sí luego de un tiempo— nos dijo, también amistosamente: "Es cierto lo que analizamos cuando veníamos del Chaco. Las victorias no hay que buscarlas, llegan solas en el momento en que tienen que darse y como consecuencia de la elaboración previa que uno haga del auto, primero en el taller y luego en la pista. Cuando todo eso se conjuga, después entra a jugar el porcentaje de suerte que hay que tener para ganar, pero que es mínimo". Cuando Silvio nos dijo esto, ya sabía lo que era ganar porque unos meses antes había obtenido en Rafaela su primera victoria en Nissan. De cualquier manera, sus ambiciones eran mayores y quería la mieles del T.C.2000...

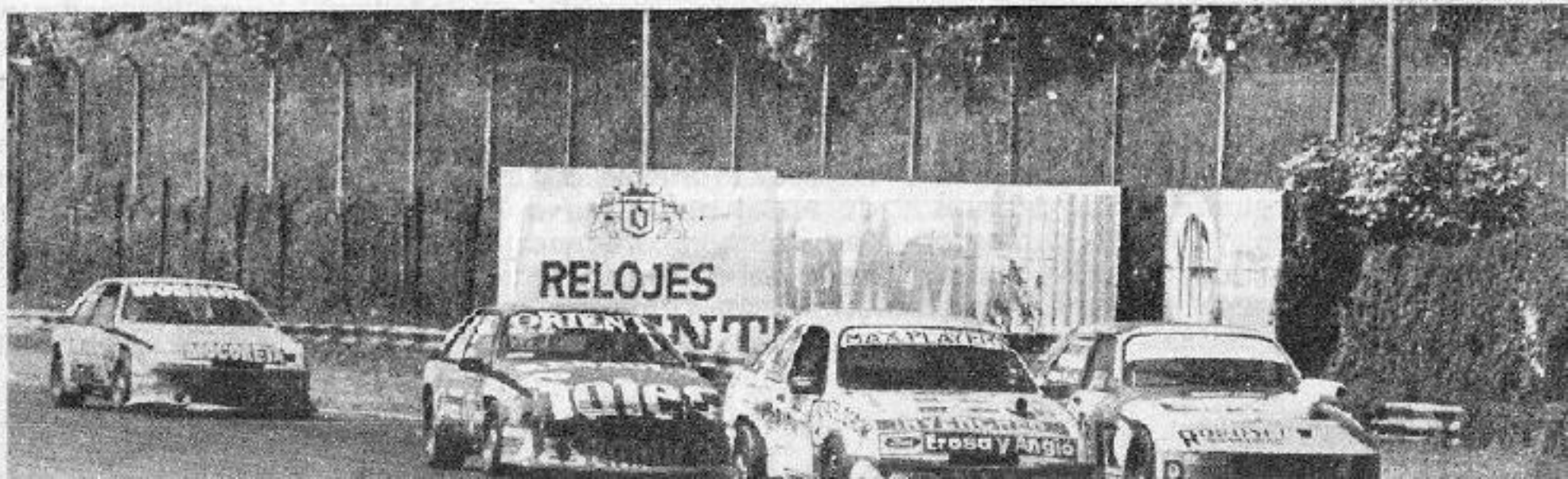


Por Néstor Carbó  
Fotos: Enrique Bianco, Enrique Perrupato,  
Miguel Tillous, Rubén Lettieri, Eduardo  
Neira y Diullo Caro

# "ROMPEVIENTOS"



1) El puntero Oltra dobla abierto rumbo al mixto. Airás, Gayraud busca la cuerda mientras Traverso marra el tiro, bloquea y vendrá el "pianazo" letal para sus aspiraciones. 2) Silvio, ¡al Colón!... 3) Bastante más atrás, pero también con show: Olmi, Mayorga, Crocco, Zampa (gran decepción), Tornani y Banti. 4) ...Y hasta aquí llegaron las esperanzas del líder Gayraud. Directo al corazón... 5) Colita de "Cocito", 2/3 de Sáenz, 3/4 de Pontoriero. Guerra completo y Soimi semioculto. Entrevero, que le dicen. 6) Fernandino (puerta hundida por Solo) frena postergando a Sáenz, López y Serafini



## LOS PROTAGONISTAS



Ernesto Bessone (h), exultante en el podio.

Oltra: "Cuando se cortó la correa que comanda la bomba de vacío, el freno se puso durísimo y estuve a punto de cometer varios errores. Finalmente fui readaptando la forma de manejo—incluso llegué a intentar frenar con el pie izquierdo en algunos sectores no comprometidos—pero siempre las maniobras fueron al límite, quizá por eso no tuve una regularidad absoluta en los tiempos. La caja se 'bancó' una paliza infernal porque la usé toda para poder parar. Si no hubiese sido por ese problema, habría estado en la pelea con Marco y Juan María como lo hice al comienzo. Estoy muy contento con el auto nuevo y vamos a 'madurarlo' muy rápidamente, porque a pesar de ganar, sabemos que hay que seguir afinando todo el conjunto.

E. Bessone: "Habíamos trabajado fundamentalmente para equilibrar el auto en todos lados. La cosa se complicó en las pruebas libres de la mañana, cuando se cortó el cigüeñal del motor 'de correr' y debimos volver al que habíamos utilizado en los entrenamientos, que es como los del año pasado y tiene menos potencia. De cualquier manera, 15 puntos son muy importantes para arrancar un campeonato tan duro como va a ser este. De

Traverso: "No pude seguir el ritmo de Mario porque me equivoqué ya al pegarle muy fuerte al piano de entrada al mixto, desalineando el auto. A partir de allí se hizo muy difícil de llevar. Creo que me apresuré al buscarlo a Mario en ese momento. Fue un error".

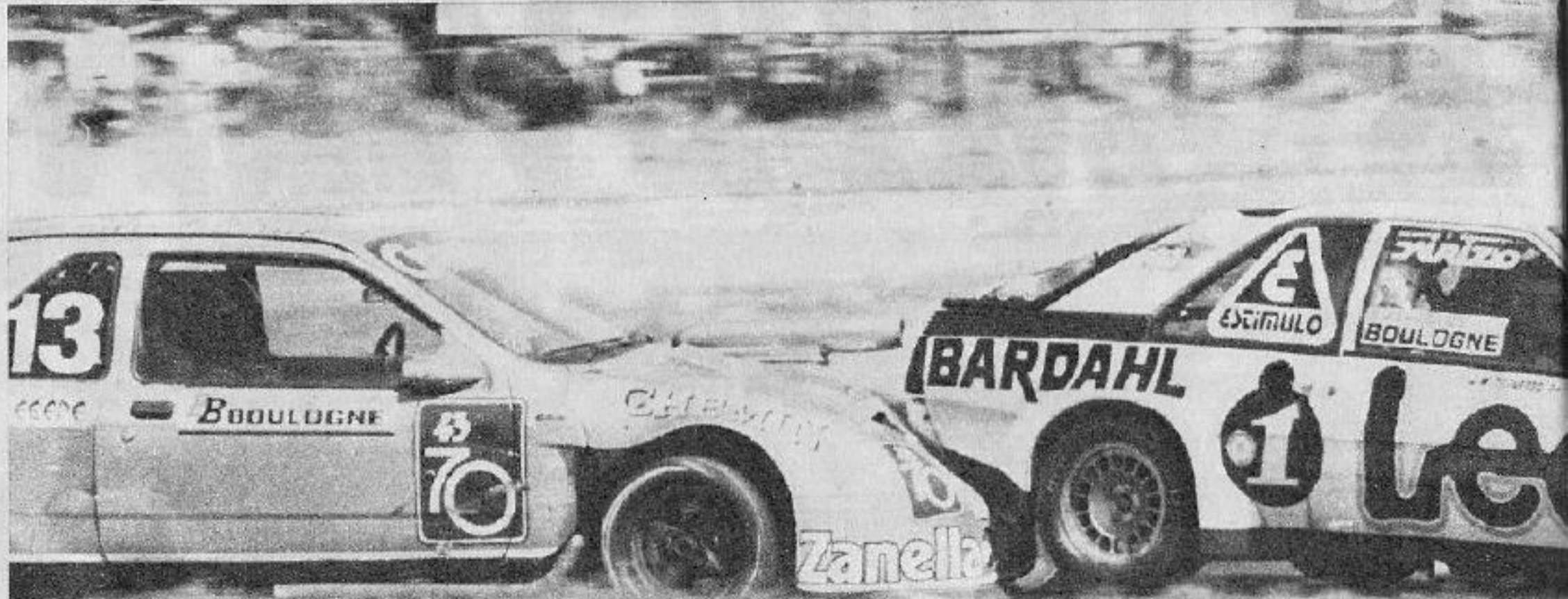
Soto: "Casi lo parto al medio al 'Chango'. El pedal de freno se puso duro como un garrote y el auto no paró".

Guerra: "En este auto hay mucho para trabajar aún, pero la experiencia me gustó. Es un lindo desafío".

Fernandino: "El golpe de Soto fue terrible. Después, el auto no era el mismo porque varió el tren trasero. Algo se debe haber corrido".

Crocco: "La experiencia con la Sierra fue muy buena. Lastima lo de la caja. Creo que podía haber ido más adelante aún".

# EL DISCUTIDO PRIMER "ROUND" DEL GRAN COMBATE DEL DUELO DE TITANES...



En el podio, Di Palma intenta el saludo y Traverso lo rechaza. Miran Bessone, el Sr. Carman y el Dr. Rivarola...



Como vemos arriba y abajo, Di Palma salta de la horquilla...

Para llegar a eso hizo todo como debía. Después del incendio de su auto en Bahía Blanca, decidió encarar las cosas de otra manera. Puso a su equipo a trabajar sobre el nuevo auto, "a full", y fundamentalmente desafió a Rubén Benavidez del trabajo sobre el Nissan. Allí radicó la clave del éxito. En el taller de Olivos no hubo verano ni vacaciones. Había que terminar la nueva Fuego con un sinfín de elementos sofisticados y probarla antes de la primera carrera del '87. A Buenos Aires había que llegar con todo. Y así fue.

En los entrenamientos de la semana previa resultó el más rápido después de Fernandino, y el auto demostró que había nacido bien. En pocas vueltas estaba en el tiempo y sólo había que pulir detalles de puesta a

punto, en algunos casos, y de "parición" en otros. En eso se trabajó durante los entrenamientos y la clasificación de viernes y sábado últimos. De esa manera, Silvio se ubicó 4° el viernes y el sábado, y fue segundo en las pruebas libres de la mañana del domingo, haciendo allí su mejor registro de toda la semana y mostrando que al auto todavía le faltaba evolucionar, cosa que—creemos—aún le falta a pesar de la victoria. Luego de una largada impecable desde la cuarta fila, el ganador demostró muy seriamente cuáles eran sus intenciones. Tomó decididamente la punta superando en el arranque a Traverso y "aguantando" a Gayraud en la entrada del curvón. Cuando se cortó la correa que comanda la bomba de vacío del sistema de frenos—vuelta 3—,

cambió su panorama... Primero pensó en parar a reponer la misma, pero analizándolo fríamente se dio cuenta de que en esa detención perdería toda chance. Se concentró como nunca para manejar cometiendo la menor cantidad de errores en los dos frenajes "a cero" que tiene el circuito 9 del Autódromo—entrada al mixto y horquilla—, usó las prestaciones de la caja Hewland a las mil maravillas y se las compuso para pelear entre la "jauría" que componían con Gayraud, Traverso, E. Bessone y Di Palma. Ganó y perdió alternativamente con ellos, pero eso sirvió para demostrarles y demostrarse a sí mismo que, aun en esas condiciones, podía darle la lucha. Y así lo hizo. Y así llegó al triunfo.

Y ahora quizá debamos volver al principio. A aquella frase de Resisten-

cia sobre la duda en relación con el final. Cambiando a un protagonista—Gayraud por Traverso—y poniendo ahora a Oltra como triunfador. Y no podemos negar que también nos queda la duda sobre cómo hubiera sido el final. Es cierto que Oltra se había acercado a Mario antes de la detonación de éste, pero de allí a ganarle hay una diferencia muy grande. El andar del piloto de Pigué era tan sólido, tan seguro, tan medido y equilibrado, que es muy difícil imaginarse un error del Subcampeón argentino como para resignar su victoria, que hasta allí era inobjetable. En lo técnico, tampoco había que temer: la Sierra del "Polaco" Herceg rendía en su mejor nivel, era rápida en todos los sectores, estaba bien equilibrada y era evidente que había más potencia

## DI PALMA POR K.O.



Sin dudas que más allá de la excelente victoria de Silvio Oltra, o de la demostración de Mario Gayraud, o del equilibrio de "Tito" Bessone, el hecho más trascendente de la carrera de Buenos Aires fue el incidente protagonizado por los dos máximos ídolos que tiene el automovilismo argentino de este momento: Juan María Traverso y Rubén Luis Di Palma. Sucedió en los últimos metros de la última vuelta. Traverso venía con su auto cada vez más indócil a raíz del deterioro de los neumáticos por haberse desalineado el mismo, mientras que Di Palma también tenía problemas, con el acelerador y los frenos. El de Arrecifes terminó la bajada del tobogán a la cola del de Ramallo, y cuando ya habían empezado a doblar en la horquilla, lo tocó, lo sacó de su línea, lo superó por adentro y le ganó el tercer puesto. Dieron la vuelta de honor y Juan María se bajó del auto gesticulando y fue



Ya rumbo a la "istita", Luis tiene el camino expedito mientras Juan María —apenas visible detrás del Sierra— se va...



Lo llevo montado a Traverso, del ingreso a la



Tensa reunión en el box de Traverso con Markiewicz, Guemard, Avallé y Pedernera. Redactan la denuncia

## ...TRAVERSO POR DECISION

a su box antes del podio —adonde debían ir los 4 primeros— después recompuso su intención primitiva y se dirigió al lugar de la coronación. Desde el sitio de los hechos, recogemos los siguientes testimonios que dan una idea cabal de lo sucedido.

Traverso: "Así no se puede correr. Luis se olvidó de manejar... Lo que hizo, de sacarme en la horquilla, no puede ser... Yo hice la denuncia igual pero el C.D. me indicó que no hacía falta porque él tenía ya el informe del veedor. Creo que Di Palma está bien excluido". Di Palma: "Lo toqué porque el motor se quedaba acelerado a fondo, pero creo que en el momento de acelerar, el 'Flaco' no lo hizo, y yo me le metí por adentro. Creo que si él acelera, me gana igual. Yo pisé el freno pero no lo pude parar... No fue a propósito. Pero si me excluyen, lo acepto".

Raúl Marielli (C.D.): "Cuando el veedor de la zona me explicó la maniobra,

no dudé en excluir a Di Palma. La medida es irrefutable".

Ernesto Testa (colega de "Ruedas", Radio Excelsior): "Yo estaba allí y vi cómo Luis se lo llevaba por delante a Juan María, lo 'corría' y le ganaba el puesto. No puedo juzgar su intención. Además, el motor de Luis venía muy en vueltas, así que es factible que tuviera algún problema".

Rubén De Vergilio (colega de "Velocísimo", LT10 de Santa Fe): "Di Palma le pegó muy fuerte de atrás, lo dejó en el aire por un momento a Traverso y lo siguió empujando hasta que lo sacó de adelante para pasarlo".

Estos fueron los testimonios y la decisión adoptada por el Colegio de Comisarios Deportivos. Cabe acotar que el veedor de esa zona es también un C.D. en actividad de la C.D.A.



...Y aquí vuelve la Fuego campeona, maltrecha ya desde rato antes por el "pitanazo" inicial



Final. La denuncia no hizo falta. "De octavo", el C.D. desclasificó a Di Palma. El "Flaco", contento y firmando autógrafos en la torre de control.

en el motor que el año pasado, aunque algunas voces en el box de Pacheco se empeñaron en afirmar que "tenemos la misma potencia que en Rio Cuarto el año pasado". Esta opinión queda desvirtuada por la evolución del resto de los equipos. Si los autos oficiales de Renault mejoraron su rendimiento, si el nuevo de Oltra hizo lo propio, si Akel avanzó con Bessone, y Gayraud continuó con su dominio, es evidente que José Miguel Herceg, salvo en los últimos tiempos, en que se dedicó al armado de los autos —fundamentalmente del de Di Palma— matizado con algunas escapadas para pescar tiburones, le puso sus manitas y su talento a los motores, y estos incrementaron la potencia. Algunas otras voces, también provenientes del área de Pacheco, dijeron:

"Hay 6 o 7 HP más que el año pasado". Por la contundencia que mostró Mario en entrenamientos, clasificación, pruebas libres y carrera, hasta que se paró por la rotura de una rótula del sistema de aceleración, nos inclinamos por darle crédito a la segunda versión. Quizá lo hecho por Rubén Luis Di Palma en su debut con la Sierra recién colocada en pista el sábado y que llegó a estar en la conversación del grupo de punta nos afirme aún más en esa teoría. En definitiva seguimos creyendo en el viejo axioma del automovilismo que indica que "no hay buenos pilotos con malos autos". Sin dudas que los productos del Polaco, aún sin estar al mismo nivel, los dos siguen siendo de primera calidad.

La tarea de "Tito" Bessone y el equi-

po de Carlos Akel merece un párrafo aparte. Después de capear la tormenta veraniega que se cernía sobre el team cuando casi queda afuera del presupuesto de Ford y su red de concesionarios, y sin interrumpir la tarea tanto en la pista como en el taller, preparador y piloto demostraron que había que seguir confiando en ellos. No cabe ninguna duda de que el dueño del equipo y el piloto hablan el mismo idioma, y además tienen —ambos— la suficiente flexibilidad en lo técnico y lo deportivo como para escucharse mutuamente. Esta simbiosis dio como resultado que quizá la Sierra del dúo Bessone-Akel sea en este momento la más equilibrada en materia de puesta a punto de cuantas haya en el parque del T.C.2000. El auto, sin ser el más rápido, va bien en todos los sectores

del exigente trazado que es el "9" de Buenos Aires. Frena, dobla, acelera o copia el piso del Autódromo de manera notable. Uno observa el andar de Bessone y no existe ningún tipo de desbordes ni "estridentes". Pero se toma el cronómetro, se divide el circuito en sectores, se extraen los parciales y el resultado arroja que esa Sierra hace todo bien. Aunque el público de la tribuna no lo note. Aunque el piloto que va arriba no sea espectacular. Es cierto que quizá no tenga el motor más potente de la marca. Pero tampoco están muy atrás. Y aquí también nos quedó otra duda. Akel hizo un nuevo desarrollo de motor durante el verano, trabajando sobre la leva, la tapa de cilindros y los conductos de admisión y escape. Esa tarea dio como resultado un motor de mayor ren-

## EN POCAS PALABRAS...

**Gabriel Raies:** "Renault no tiene interés en que participe en Rally. De todos modos, correré algunos"... **Arnedillo** (mecánico de Etchegaray): "En 'Autodella' están haciendo un Renault 18 para José Manuel Fararoni"... **"Tito" Bessone:** "Nissan no, sólo correre en T.C. 2000"... **"Turco" Raies:** "Les repito que en el podio estarán los cuatro primeros y nada más que tres chicas promotoras"... **Di Palma,** visiblemente molesto con dicha medida, acota: "Esta mal. Que sean cuatro chicas, una para cada uno"... **Oltra:** "En la cuarta vuelta empezó a salir humo dentro del auto, pero como los relojes indicaban que andaba todo bien, le seguí dando"... **Guerra:** "No clasificamos bien el sábado, pero el resultado de la carrera me dejó satisfecho. Si consigo apoyo económico, hago toda la temporada de T.C. 2000"... **Olmí:** "Rompió un motor el viernes y el que nos quedaba lo cuidamos muchísimo. A pesar del inconveniente en el autoblocante, terminé sexto. Estar entre los diez primeros de la categoría, es importante"... **Etchegaray:** "No es fácil correr en dos categorías. En la FRA salvé los papeles con el segundo puesto, pero en T.C. 2000 el embrague me dejó afuera..."

## LA CARRERA EN SINTESIS

**Lanzada:** Oltra hace la punta con Gayraud, Traverso, E. Bessone, Di Palma, Ferdinando y Soto siguiéndolo.

**Vuelta 2:** Oltra, Gayraud y Traverso siguen "soldados" adelante. "Tito" Bessone y Di Palma inician su lucha personal, y Soto se pasa en el frenaje de la entrada de los mixtos y se lleva con él a Ferdinando.

**Vuelta 3:** Comienzan los padecimientos del ganador en ciernes. Es superado por Gayraud. En el giro siguiente éste marcará el record de vuelta y Silvio será desplazado también por Traverso; luego siguen Di Palma, Tito, J.L. Bessone, "Cocho", Pontoriero, Guerra y Sáenz.

**Vuelta 7:** Adelante, Gayraud hace diferencia con Traverso, que le pega muy fuerte al plano interno de la entrada al mixto. Di Palma y Bessone siguen su lucha. Abandona Pontoriero y Guerra queda 7º al pasar a López. Ferdinando comienza una remontada espectacular.

**Vuelta 9:** El de Pigüé continúa poniendo distancia -3s- sobre Traverso. Di Palma también supera a Oltra, y Bessone se le va encima al futuro ganador.

**Vuelta 15:** Gayraud es implacable; aumenta la diferencia a 4s24/100 sobre el Campeón. Oltra y E. Bessone superan a Di Palma y abandona José Luis Bessone.

**Vuelta 20:** Oltra desplaza a Traverso y va en busca de la punta al descontarle un segundo al líder. Sube Crocco en la clasificación -está 7º- y Ferdinando sigue escalando; se coloca 12º muy cerca del trío Sáenz-Serafini-López.

**Vuelta 26:** Cambia la punta. Oltra supera a Gayraud cuando éste se queda entre el curvón y Ascari. No obstante, Silvio le había descontado -antes de la detención del líder- casi 2 s en las 4 vueltas anteriores. Ferdinando ya está 9º. Oltra supera por 3s56/100 a Bessone, por 7s07 a Traverso y por 8s a Di Palma.

**Vuelta 29:** En el climax, Bessone se va encima de Oltra y se coloca dentro del segundo de diferencia. Di Palma hace lo propio con Traverso y lo "saca" en la horquilla capturando el tercer lugar. Por su parte, a "Tito" no le alcanza más que para llegar hasta allí porque Silvio juega con la diferencia. Ferdinando supera a "Cocho" y accede al 8º lugar.

Entre Juan María y el "Chango" se intercalan Guerra, Crocco y Olmi.

## RETRASOS Y ABANDONOS

**Raies,** rotura de palanca de cambios (ab); **Etchegaray,** embrague (ab); **Pontoriero,** transmisión (ab); **Banfi,** exceso de temperatura (ab); **Del Campo,** inconvenientes en el sistema eléctrico (ab); **José Luis Bessone,** rotura del burro de arranque y batería quemada (ab); **Torriani,** quemó junta de tapa de cilindros (ab); **Varela,** motor en 3 cilindros; **Serafini,** ingresó a boxes a cambiar neumático trasero izquierdo; **Zampa,** pérdida de aceite (ab); **Gayraud,** rotura de rótula del sistema de aceleración (ab); **Sáenz,** endurecimiento de caja de dirección; **Crocco,** caja; **Cocho López,** temperatura de agua; **Soto,** se quedó sin trenos por problema en el sistema de vacío (ab); **Oltra,** rotura de la correa que comanda la bomba de vacío; **Di Palma,** acelera-



Así quedaron los autos del "Chango" y el "Cabezón" en la entrada del mixto.

tor trabado y trenos; "Chango" Ferdinando, auto sobrevirante como consecuencia del toque de Soto, que afectó el tren trasero; Guerra, coche sobrevirante.



dimiento que los del año pasado tanto en el dinamómetro como en la pista. Ante esta evolución, el presidente de la categoría decidió hacer tres motores de esas características. Uno de ellos fue el que se rompió -se cortó el cigüeñal- en las pruebas libres del domingo por la mañana. Como los otros dos no estaban suficientemente ablandados, piloto y preparador decidieron "ir a lo seguro", optaron por colocar el que habían utilizado en los entrenamientos del viernes, que correspondía a la serie de los del año anterior y no tenía la evolución '87. Nos habría gustado saber qué hubiera pasado en carrera y con el otro motor. Quizás en General Roca -la próxima- tengamos la respuesta. Lo

de Juan María Traverso también fue bueno, aunque quizás el Campeón -como él mismo lo admite- se apresuró demasiado en buscar la punta y tratar de superar a Gayraud. Así "se mandó" en la frenada de la entrada al mixto cuando Mario no había dejado el hueco como para que entrara un auto completo... Ello obligó a Juan María a ceñir demasiado su línea para no tocar a la Sierra y pasó con el auto íntegro por sobre el "plano" interno de esa curva. Conclusión: la Fuego se puso en dos ruedas, Traverso la dominó, pero la alineación del auto se perdió totalmente y a partir de allí fue imposible seguir el ritmo que el Subcampeón le había impuesto a la carrera.

Otras tareas destacables fueron las de Guerra, Crocco, Olmi, Ferdinando, Sáenz y José Luis Bessone hasta su abandono. De ellos, y de toda la expectativa que la despertado este T.C.2000 '87, habremos de seguir ocupándonos en nuestro próximo número.

## PATIO DE BOXES

**EL NEGRO SE VA CON EL NENE.** "Esta es mi última carrera en el equipo Renault. No voy a trabajar más con ellos porque no tenemos la misma forma de trabajo y no me siento bien haciendo algo que me gusta mucho, como es trabajar sobre los autos de carrera, pero sin la alegría que yo quiero ponerle a esa tarea."



## LA AUSENCIA DE FORTUNATO

Fue notable observar la ausencia en la grilla de partida —había hecho el 4º tiempo de clasificación— de José "Coco" Fortunato y su Peugeot 505, después de tan buena performance sabatina. Cuando indagamos sobre los motivos de dicha ausencia, la respuesta del piloto fue por demás sorprendente: "No me siento en condiciones anímicas de encarar una carrera tan dura y complicada como va a ser esta. Estoy mal porque se ha dudado de la honestidad de mi procedimiento, y eso, para alguien que tiene una sola conducta en la vida, es lesivo. Es cierto que la Comisión Técnica no me ha objetado nada y yo no podría haber corrido, pero el hecho de haberme observado los portamazas traseros me puso mal y no estaba en condiciones de largar... Que me perdone la gente de Lobos y mi grupo de mecánicos, que además son mis amigos, pero antes de cometer errores en la pista, preferí no correr". Tal la expresión del piloto después de la carrera. Cuando seguimos profundizando el tema, nos enteramos de que el C.T. —Daniel Alfione— le había indicado a Fortunato que su auto iba a ser revisado después de la carrera, fuere cual fuere su ubicación, porque se quería verificar el material con el que estaban construidos los portamazas traseros del 505. El inciso "B" del artículo 7 del reglamento técnico de la categoría, prevé al respecto que los mismos podrán ser los provistos por la fábrica y solamente en este caso podrán ser de otro material que no sea ferroso laminado, soldado o forjado. Fortunato declaró que los que él utiliza son los originales de la marca, forjados, por lo que no habría ninguna objeción válida.



## ORDEN DE LARGADA

Juan M. Traverso Renault Fuego 1m30s705	Mario Gayraud Ford Sierra XR4 1m30s315/1000
José Fortunato * Peugeot 505 1m31s136	Silvio Oltra Renault Fuego 1m30s089
Ernesto Bessone (H) Ford Sierra XR4 1m31s501	Rubén Di Palma Ford Sierra XR4 1m31s445
José L. Bessone Ford Sierra XR4 1m32s171	Ernesto Crocco Renault Fuego 1m32s112
"Cocho" López Renault Fuego 1m32s236	Esteban Bernardino Ford Sierra XR4 1m32s187
Eduardo Sáenz VW 1500 1m32s435	Jorge Serafini Renault Fuego 1m32s361
Miguel A. Guerra Renault 18 GTX 1m32s542	Gabriel Raies Renault Fuego 1m32s490
Francisco Mayorga Ford Sierra XR4 1m32s675	José Pontoriero Ford Sierra XR4 1m32s603
Carlos Crocco Ford Sierra XR4 1m33s209	Gerardo Del Campo Ford Sierra XR4 1m33s202
Hugo Olmi Peugeot 505 1m33s374	Miguel Etchegaray Renault 18 GTX 1m33s394
Oscar Fineschi Ford Sierra XR4 1m33s364	Juan P. Zampa Renault Fuego 1m33s762
Horacio Varela Renault 18 GTX 1m34s730	Enrique Torriani VW 1500 1m34s717
Horacio Lepiane Ford Sierra XR4 1m37s234	Angel Banti Ford Sierra XR4 1m35s720

Promedio de la Pole Position: 133,353 km/h.  
+ No largó, su lugar quedó vacante.

## CLASIFICACION

"PREMIO SIERRA '87" - Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros de extensión - 15-3-87.

### FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	9	Oltra-R	44m42s535	29
2º	5	Bessone-F	44m43s498	29
3º	1	Traverso-R	44m52s006	29
4º	44	Guerra-R	44m59s616	29
5º	16	Crocco-F	45m24s115	29
6º	25	Olmi-P	45m28s859	29
7º	46	Fernandino-F	45m36s996	29
8º	45	López-R	45m42s419	29
9º	17	Sáenz-VW	45m47s694	29
10º	22	Fineschi-F	46m04s385	29
11º	12	Serafini-R	46m14s154	28
12º	15	Zampa-R	43m32s440	27
13º	34	Lepiane-F	44m57s872	27
14º	2	Gayraud-F	38m25s931	25
15º	28	Varela-R	37m27s880	23
16º	20	Torriani-VW	36m03s303	22

No clasificaron: J.L. Bessone, 14v; Del Campo, 10v; Pontoriero y Banti, 7 v.; Soto, Raies, Mayorga y Etchegaray, 1v.

No largó: Fortunato.

Promedio del ganador: 130,202 km/h.

Récord de vuelta: Gayraud en la 4ta. vuelta en 1m31s021/1000 a un promedio de 132,318 km/h.

Desclasificado: Di Palma.

Referencias: F-Ford; R-Renault; P-Peugeot; VW-Volkswagen.

## CAMPEONATO

Oltra, 20 puntos; Bessone, 15; Traverso, 12; Guerra, 10; Crocco, 8; Olmi, 6; Fernandino, 4; López, 3; Sáenz, 2; Fineschi, 1.

Próxima competencia: el 19 de abril en Gral. Roca (Rio Negro).

co. Al parecer, ello no ocurrió y por lo tanto nos dedicamos a repasar "a full" el auto viejo y a seguir, lentamente, la construcción del nuevo, que quizás esté listo para la tercera o cuarta carrera. Cuando lo tengamos a punto, lo más probable es que a la Fuego actual la ponga en venta", dijo Jorge Emilio Serafini.

OTRO NEGRO NO VIENE. "Es cierto que a mí me gustaría estar en la categoría, pero para hacerlo me gustaría que fuera a primer nivel y con una Fuego armada por Bataelli. Como es muy difícil conseguir los elementos para estar donde yo quiero, es casi seguro que no voy a correr, por lo menos por ahora, en T.C.2000". Se lo dijo a CORSA Angel Rubén Monguzzi, que este fin de semana fue espectador en el Autódromo.

7) El Ing. Bogdan Markiewicz, de Renault, en medularo diálogo con otro polaco: Herczeg ("Y el más chiquitito..."). Pero no hubo "oficial" que valga... 8) La Fuego de Soto se incrusta en la Sierra de Fernandino. Vuelan trozos de plástico mientras bloquea J.L. Bessone, de buena actuación. 9) López (rueda derecha levantiada) es postergado por Crocco en la entrada a mixtos. 10) E. Bessone se lanza en la horquilla a definir su pleito con Di Palma.

Seguiremos en buenas relaciones pero voy a dedicarme a trabajar en mi taller, donde armaré un coupé Fuego para el 'Nene' García Veiga. Los elementos los proveerá Orestes Berta, y calculo que podremos tenerla lista de mediados de año para adelante. También se la atenderé en pista." Tales las expresiones de Juan Carlos "Negro" Pedernera el fin de semana en el Autódromo.

CHOURROUT DIFÍCIL. "Es verdad que en un principio habíamos tenido una charla con Ricardo Chourrout para hacer un equipo integralmente de Las Flores para el T.C.2000 con dos coupés Fuego. Yo correría la nueva que estamos construyendo y él, mi auto actual, con un motor que se encargaría de comprarle a Berta; pero todo eso era factible si se solucionaba el aspecto económi-

## EN BUENOS AIRES, comienzo brillante

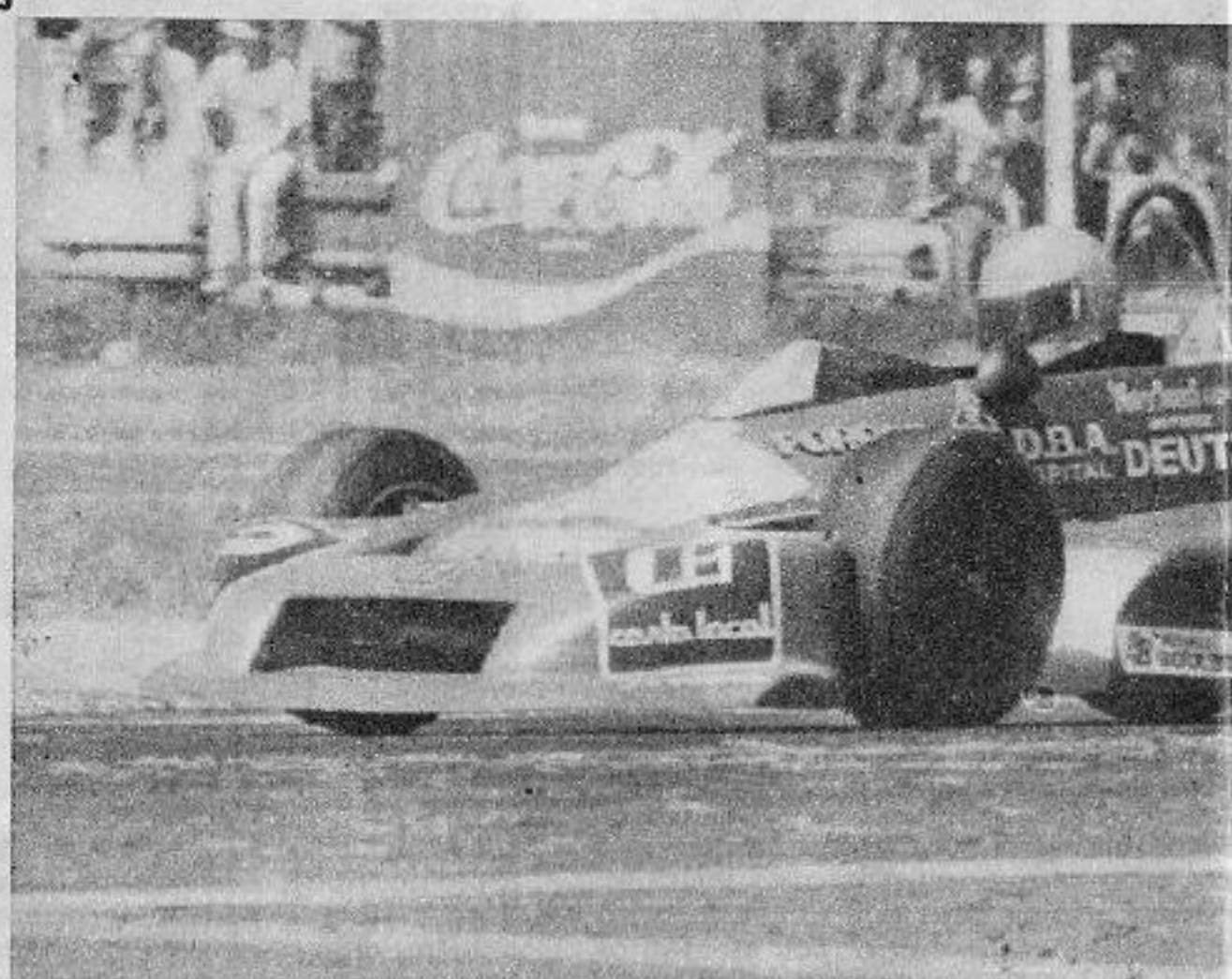
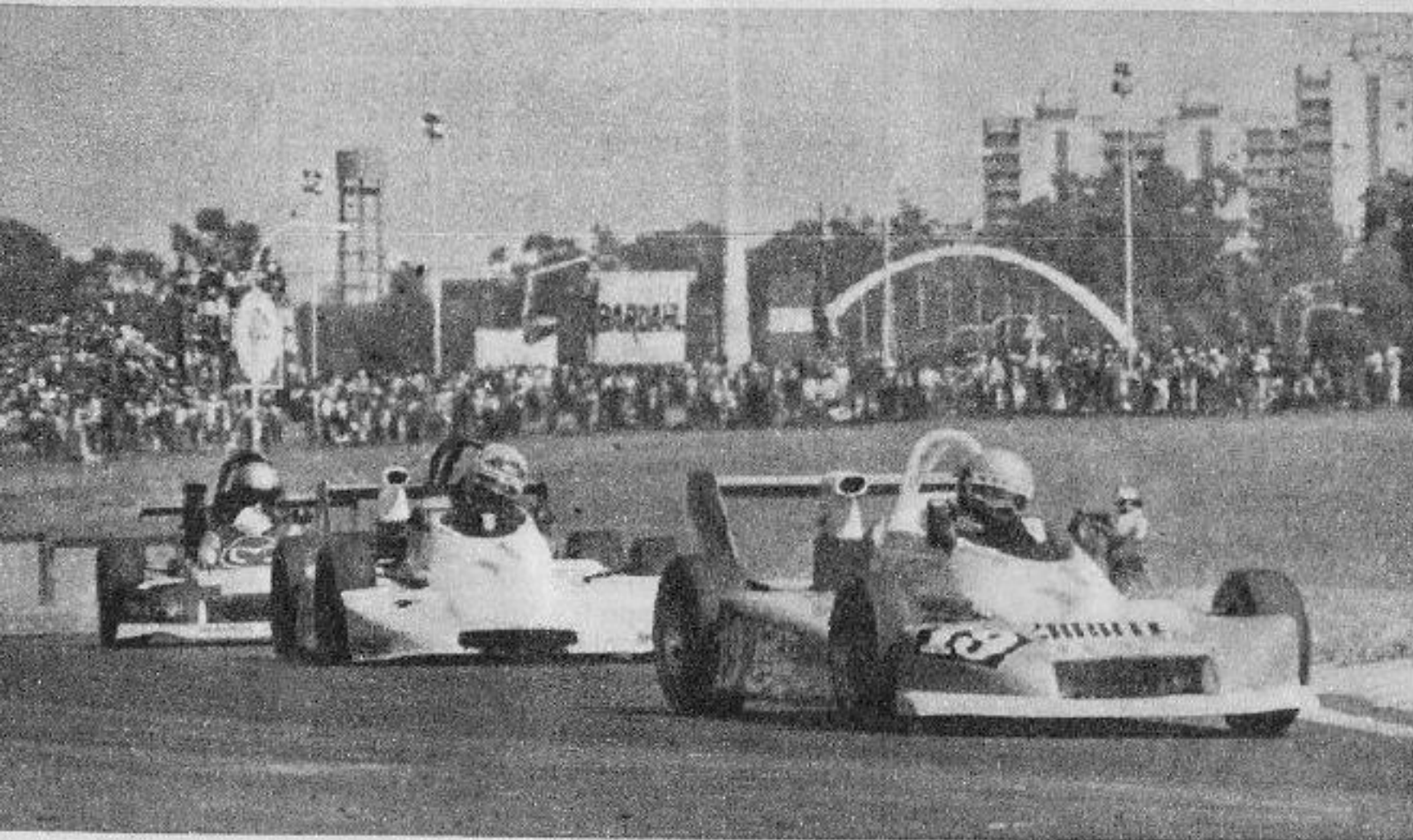
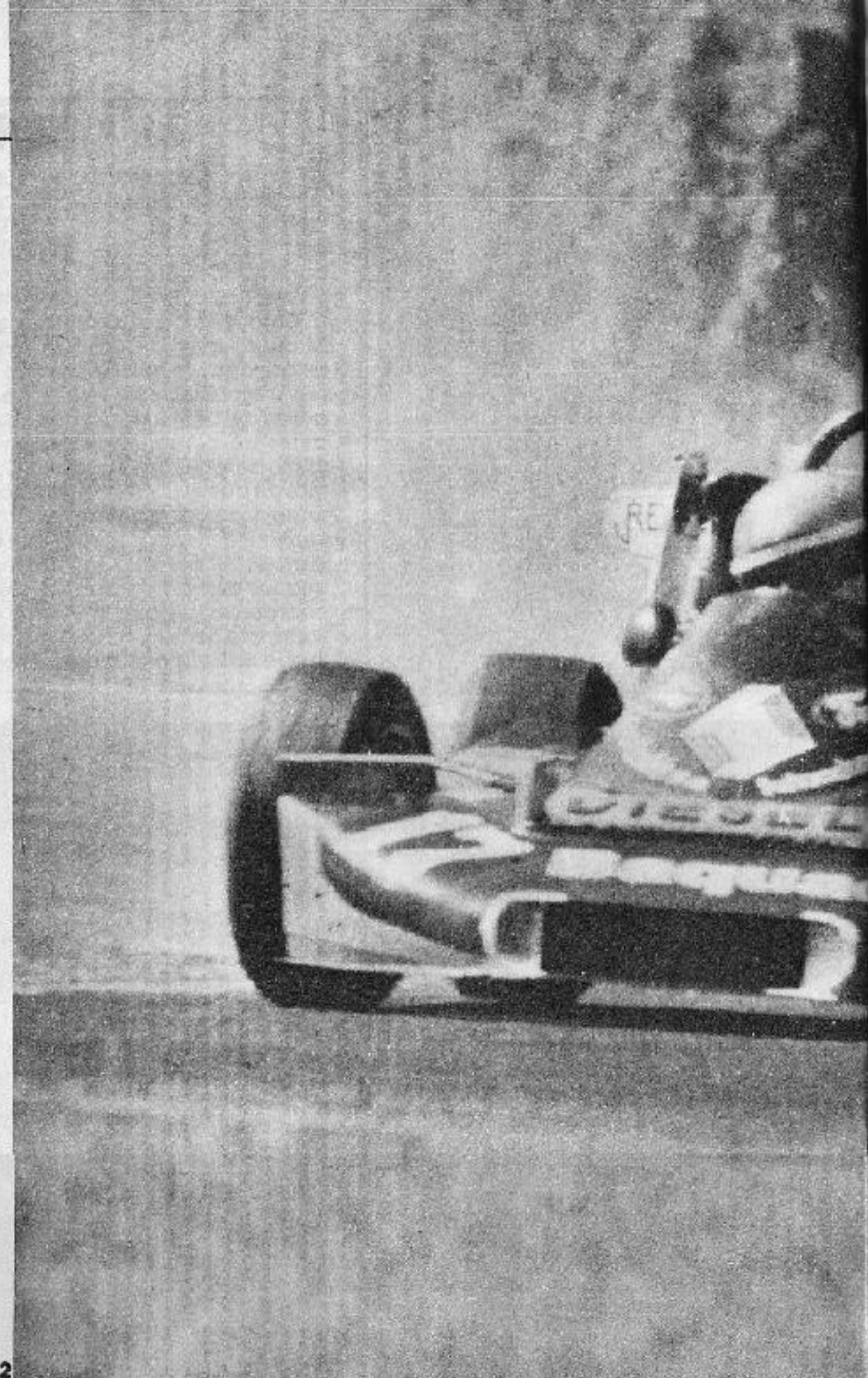
# RIVA, DE LUJO

Por: Marcelo Padín  
Fotos: Enrique Bianco,  
Enrique Ferrupato, Miguel Tillous,  
Rubén Lettieri, Eduardo Neira  
y Dullio Caro

En una categoría donde aún prevalece lo deportivo, Mario Riva se llevó un triunfo inobjetable dejando apenas las "migajas" del record de vuelta para Miguel Etchegaray.



1- El triunfador, Mario Riva. 2- Momento clave de la carrera. Riva emboca el mixto mientras Solmi entra mas pasado, y detrás se cruza Etchegaray que es esquivado por Belloso (semioculto) 3- Belloso en la "viborita" con Mazzini y Della Santina a sus espaldas. 4- Neviani se complicó al final y fue cuarto. 5- Della Santina luchando con Belloso. No hay tregua en la F-Renault.



Lo de la Fórmula Renault Argentina en el Autódromo fue indudablemente "lujoso". Ese es el calificativo que mejor encaja en una categoría de la República Argentina, donde se presentan a correr la primera carrera del año, nada menos que cuarenta y cinco participantes, de los cuales cuatro son debutantes. Ese adjetivo incluye también a la exigua diferencia en clasificación, de menos de tres segundos, del primero (Riva) al trigésimo (Digiglio); y a la terrible lucha en-

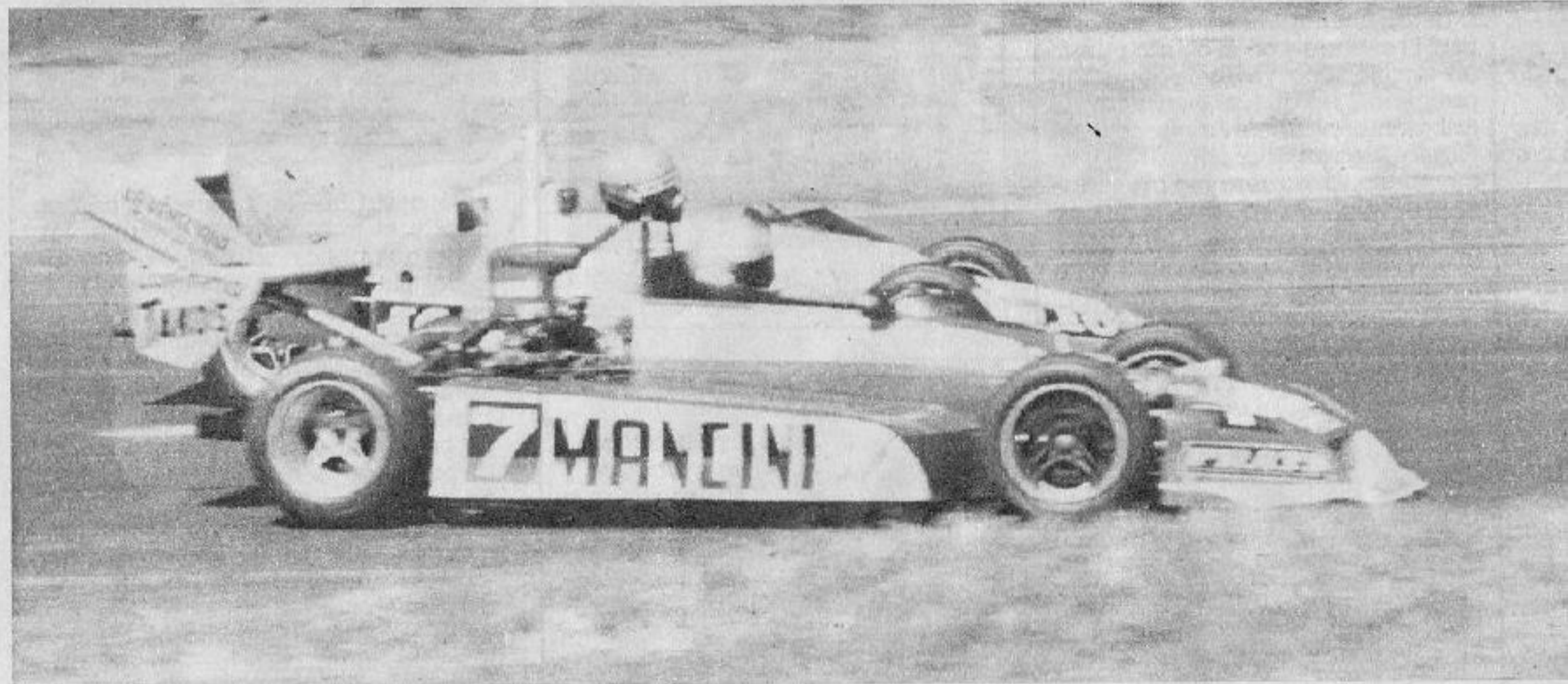
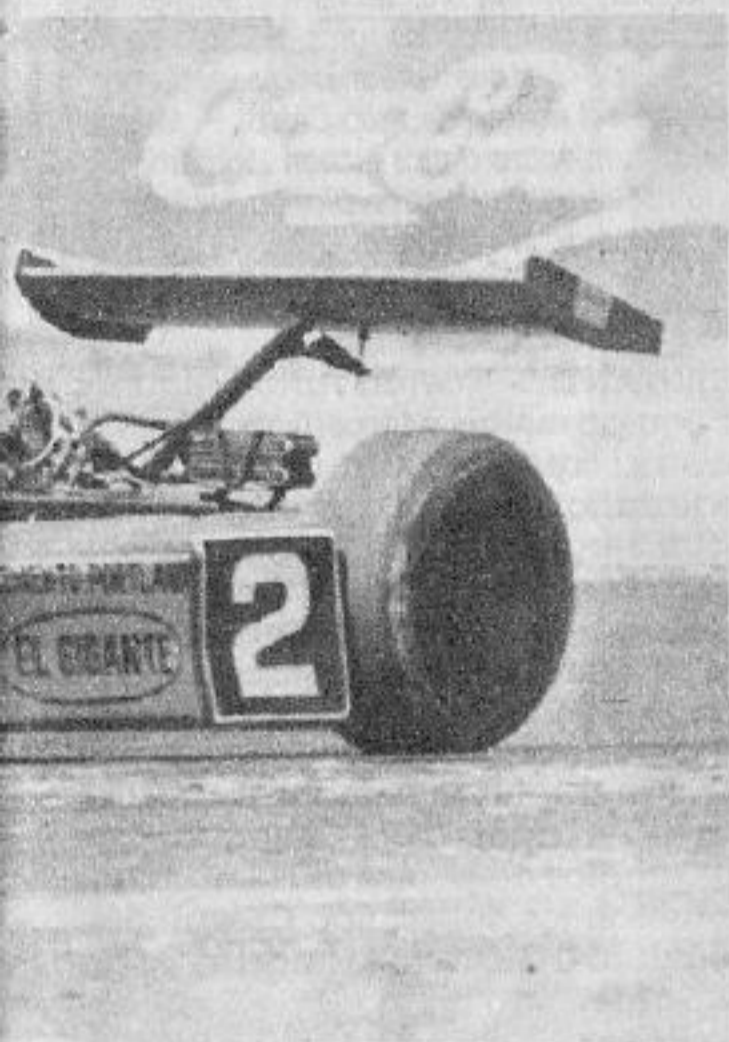
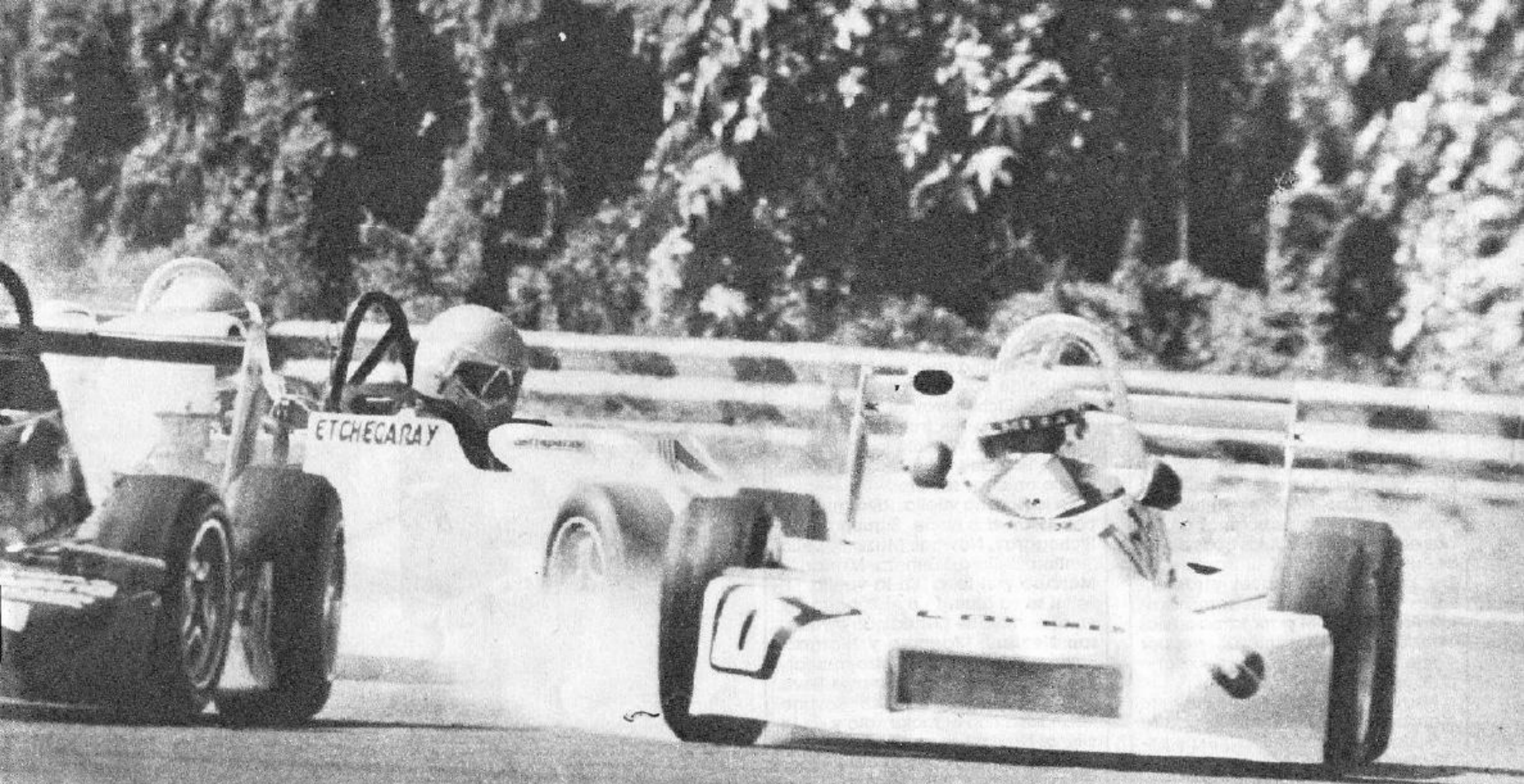
tre los integrantes de los pelotones de la prueba final, que "matan o mueren" sin dar ni pedir tregua en ninguno de los cascos, utilizando distintas "mañas" que se aprenden estando en la categoría durante algunos años. A todo este panorama se suma el alto porcentaje de posibles triunfadores en cada una de las pruebas; y la permanente presencia de sorpresas dentro del lote participante. Esa sorpresa estuvo encarnada en la figura de Mario Riva, que le bajó el tiempo a Mi-

guel Etchegaray en la segunda tanda de clasificación, "robándole" una pole position que muchos habían descontado que iba a las manos del "Toto" de Mercedes. Con confianza, Riva encaraba la primera carrera del año luego de varias pruebas en Las Parejas y con el mismo equipo con el que encaró el torneo del año pasado.

Si bien es cierto que todas las carreras terminan cuando se baja la bandera a cuadros, la de Fórmula Renault fue la excepción que confirmó

la regla. Riva encaró el curvón junto a Sergio Solmi, y luego de hacer todo en forma impecable, junto al humito delator de una bloqueada, fue el primero en encarar los mixtos. Todo el desparramo entre el propio Solmi y Etchegaray que se produjo entonces resultó evitado por el casildense, que de esa forma fue tomando diferencias muy importantes con el correr de las vueltas. La lucha en los pelotones, otra de las características de esta "lujosa" Fórmula Renault, cobraba distintas





victimias. Etchegaray era el primero retrasado, Pagani se convertía en la primera deserción, en tanto que un golpe muy feo marginaba de la carrera a Ricardo Obredor y Juan Menta. El segundo de los nombrados lo embistió de frente al de Los Toldos, que había hecho un trompo en un sector muy incómodo, ingrata cosa que está incluida en esto de las carreras de autos.

Con la prueba en pañales Etchegaray apuraba para subir desde ese

lejano noveno lugar en que había caído al dejar la huella en la entrada a mixtos, mientras se notaba el avance de Juan Bovone con mucha solvencia, quien llegó a estar segundo durante muchos minutos hasta que el motor lo traicionó y lo dejó "tirado" en boxes. Interesante desde todo punto de vista fue la capacidad de recuperación de Luis Beloso, con innumerables problemas de carburación que lo retrasaron y dejaron evidenciadas sus ganas de ir para adelante. Re-

montó desde el noveno lugar hasta el tercero, puesto al que no es demasiado fácil acceder.

Quizás haya sido una sorpresa para muchos la opaca actuación del renovado equipo de Tulio Crespi. Gustavo Mandrini ha cumplido muy buenos trabajos en la categoría en años anteriores, y por eso se esperaba más de él, ahora secundado por el team Campeón del '86. Pero "era lo que esperábamos, no teníamos para más", acoló sinceramente el piloto de

la localidad cordobesa de Leones, que ahora se ha convertido en el primer defensor del equipo de Tulio.

Solmi llenó la vista del espectador. El sampedrino es uno de esos casos de "manosos" que siempre guardan alguna maniobra bajo la manga. Estuvo durante varios giros sin poder superar a Bovone, y le hizo la vida imposible a Etchegaray, que desde atrás arremetía como endemoniado. Al llegar al tobogán cuando faltaba poco para culminar la vuelta número 11, se

## LOS PROTAGONISTAS

**BELLOSO:**  
"NO CREI  
PODER  
ESTAR  
TAN  
ADELANTE"



Luis Belloso, el piloto de Zárate

**Mario Riva:** "Esto es una gran satisfacción tanto para mí como para todo el equipo. Nosotros no tuvimos vacaciones y nos dedicamos a probar en el banco distintos tipos de levas; luego utilizamos el trazado de Las Parejas para hacer otros ensayos, y con confianza llegamos hasta esta carrera. El panorama se nos estaba poniendo difícil, pero por suerte logramos el apoyo necesario para seguir".

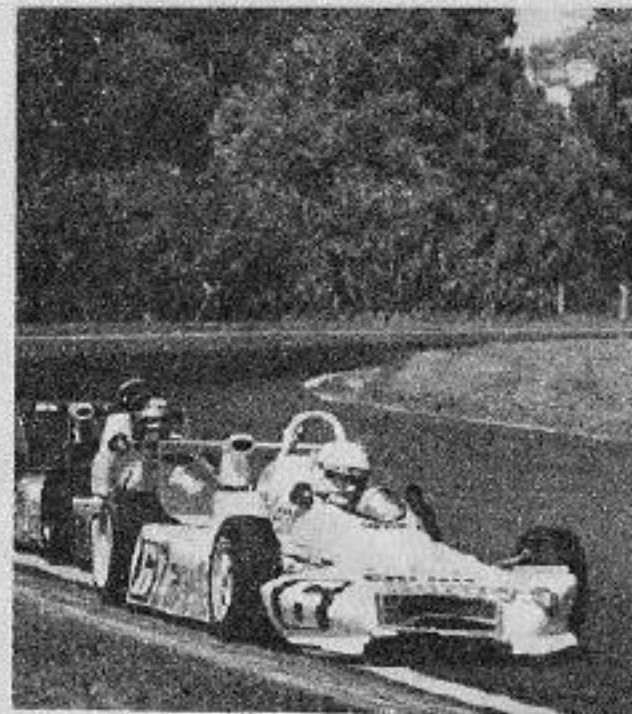
**Miguel Etchegaray:** "Tuve que alargar la trayectoria en la entrada a mixtos, porque alguien que no puede identificar me tocó suavemente. Allí me pasaron muchos y debí remontar. Cuando estaba atrás de Solmi, perdía setenta centésimas por vuelta con respecto a mi ritmo; además, yo había demostrado que era más rápido que él. Me jugué en el tobogán, y no nos tocamos, lo que pasó fue que Solmi pisó la parte sucia de la pista, y allí no pudo dominar el auto".

**Luis Belloso:** "Yo creía que íbamos a andar bien, pero nunca tan arriba... El sábado, con el cuarto puesto en clasificación ya estábamos sorprendidos, porque si bien nosotros trabajamos bastante en el receso, teníamos idea de estar cerca del décimo puesto. En carrera me preocupó al principio un pequeño problema de carburación, pero luego sentí que el motor mejoraba, y pude escalar algunas posiciones".

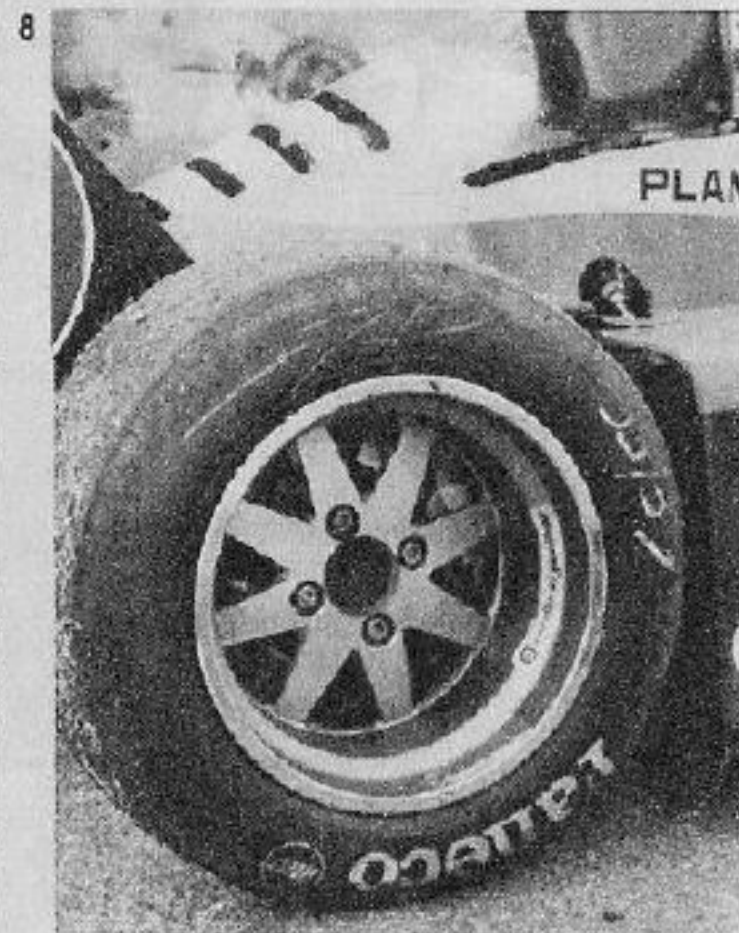
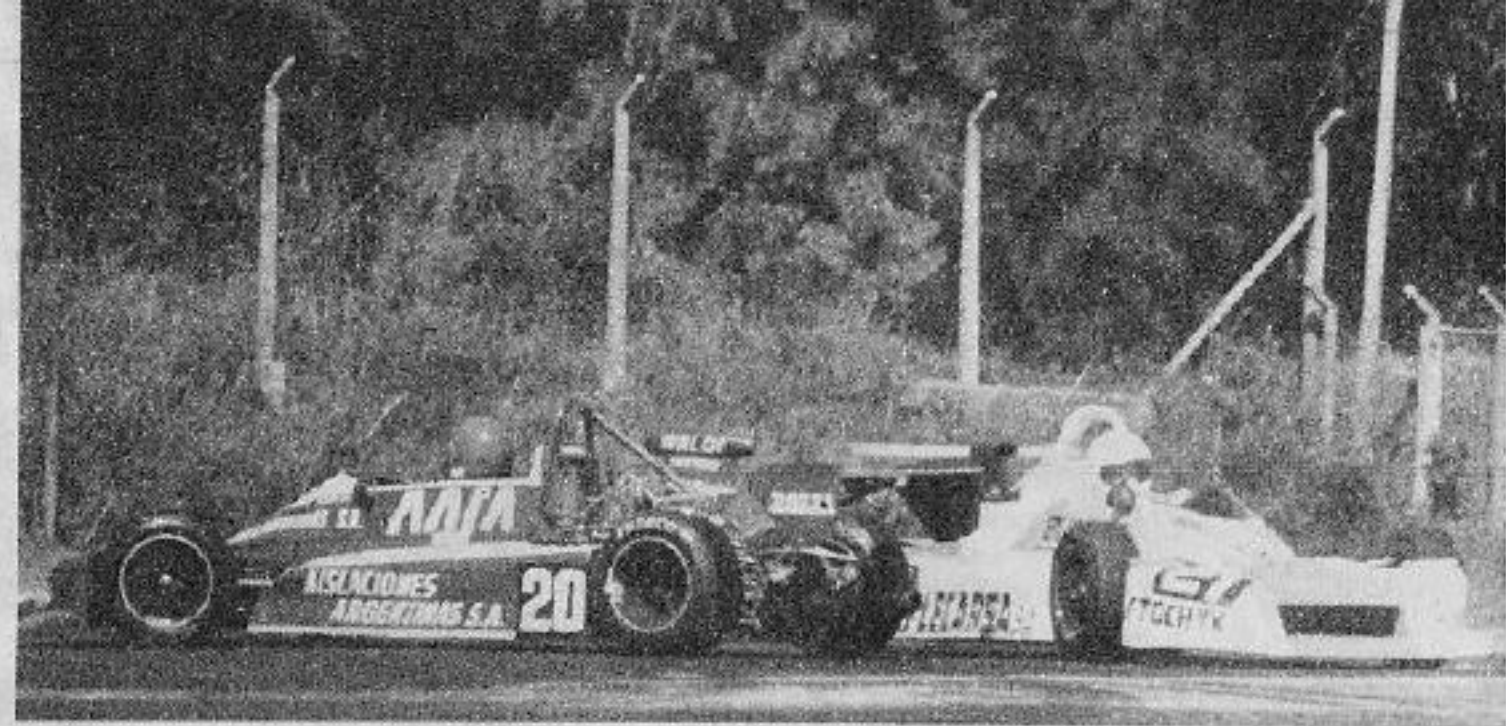
## LA CARRERA EN SINTESIS

Largó en punta Riva, y luego de algún "forcejeo" en la primera curva, consigue entrar primero en el mixto. Miguel Etchegaray alarga la trayectoria de ingreso y queda noveno. El orden es el siguiente: Riva, Solmi, Belloso, Bovone, Della Santina, Neviani, Mazzini, Palmero, Etchegaray, Pagani, Mandrini, Fabi, Mancuso, Barceló, Bouvier, Paulizzi y Martín. En la quinta vuelta se aprecia el avance de Bovone que está segundo, y de Etchegaray al sexto lugar. Obredor hace un trompo en la entrada a mixtos y Menta lo golpea de frente; Pagani y Alisi habían pasado en otros sectores.

En la novena vuelta, Riva ganaba por 4s56v a Bovone. Siguen Solmi, Etchegaray, Neviani, Mazzini, Della Santina, Belloso, Palmero, Mandrini, Mancuso y el resto. En la vuelta 11, Solmi se va afuera en el Tobogán, y en el revuelo se perjudican y retrasan Neviani, Mancuso y Morgan. Paulizzi entra al box un giro más tarde, y en la vuelta 13, Riva le lleva 7s35 a Etchegaray. En la 15ª Bovone abandona con el motor roto y en la última, Neviani es superado por Belloso y le gana la cuarta posición por medio metro a Della Santina.



Solmi con la trompa averiada luego de pegarle a un cartel en el tobogán. Detrás, Fabi.



6- Alisi hace un trompo y Sala lo esquiva. 7- Etchegaray mira la planilla de los tiempos. Un "tal" Riva le complicó las cosas al piloto de Mercedes. 8- Las nuevas llantas que tuvieron los autos del equipo de Tulio Crespi. 9- Mazzini adelante, mientras detrás luchan Palmero, Pagani, Etchegaray y otros. Clásica imagen del pelotón de la categoría.

salió de la huella, apareado con el Toto, y el trompo fue inevitable. Un cartel de publicidad recibió el impacto del Tulia blanco, en el mismo momento en que Etchegaray lo pasaba, y el consiguiente titubeo de Mancuso completó el desparramo, junto a otro trompo de Morgan.

Indudablemente lujoso... El domingo en el Autódromo no se pronunció la palabra "denuncia", tampoco la de "exclusión". El tema reglamentario quedó en un segundo plano, contrariamente a lo que ya casi nos habíamos acostumbrado. El esquema de revisión técnica que encaró la gente de la Asociación de Pilotos, ha funcionado como corresponde, con un estricto control de los neumáticos que quizá tuvo su perla negra en la negativa de Héctor Fliter en persona, de realizar una reparación en la goma delantera izquierda de Miguel Etchegaray. Julio Pérsico confirmó la clasificación poco después de finalizada la competencia, y reinó la tranquilidad en todo el ambiente de la categoría.

"Buen fin y mejor principio" indica un viejo retrán aplicado habitualmente en época de culminación de año. La Fórmula Renault lo tomó esta vez al pie de la letra, y cumplió bien con el dicho popular.

## PATIO DE BOXES

**DEBUTANTES** - Fueron varios. Algunos en equipo nuevo, y otros, figuras novatas en la categoría. Claudio Cabrera de Rosario; Néstor Cappelletti de La Plata; Sergio Dimaro de Mercedes y Juan Menta de Inrville, provincia de Córdoba. Indudablemente el que mejor anduvo fue el cordobés, que ganó la "final complementaria" y luego se pegó en los mixtos en la carrera "posta" mientras remontaba. Estos fueron los "aparecidos", mientras que los cambios de pilotos más importantes fueron los del equipo Crespi, que incorporó a Gustavo Mandrini y Carlos Fonte.

**LA ESTAFA** - ... del año, se la hicieron a Luis Nicolini. Vendió su Fórmula Renault, le dieron un cheque de ocho mil australes, y cuando lo fue a cobrar, se encontró con la sorpresa de la inexistencia de la cuenta, de la firma y otras "minucias". Si aparece algún Fórmula Renault barato, habrá que sospechar.

**ACCIDENTE** - Feo, el de José Porcelli en la "final complementaria" (repechaje, bah...) a la mañana. Se quedó sin dirección, y en la primera curva le pegó a todo lo que tenía cerca. El piloto, afortunadamente salió ileso, pero el auto quedó estropeado.

## RETRASOS Y ABANDONOS



Juan Menta fue el mejor debutante. El piloto de Inrville ganó la "final complementaria" pero luego debió abandonar al golpearse con Obredor en el mixto.

Hugo Mazzini, acelerador cortado y embrague; Norberto Della Santina, frenos; Luis Belloso, carburación; Guillermo Fabi, auto subvirante; Sergio Solmi, fuera de pista en el tobogán; Henry Martín, toque con Bouvier; Eduardo Bouvier, toque con Martín (ab.); Miguel Alisi, dos fueros de pista; Pedro Comito, motor "flaco"; Juan Bovone, motor (ab.); Walter Paulizzi, neumática trasero derecho pinchado (ab.); Jorge Luis Morgan, trompo en el tobogán (ab.); Gustavo Mancuso, trom-

po en el tobogán (ab.); Alejandro Pagani, fuera de pista (ab.); Ricardo Obredor, trompo en mixtos (ab.);

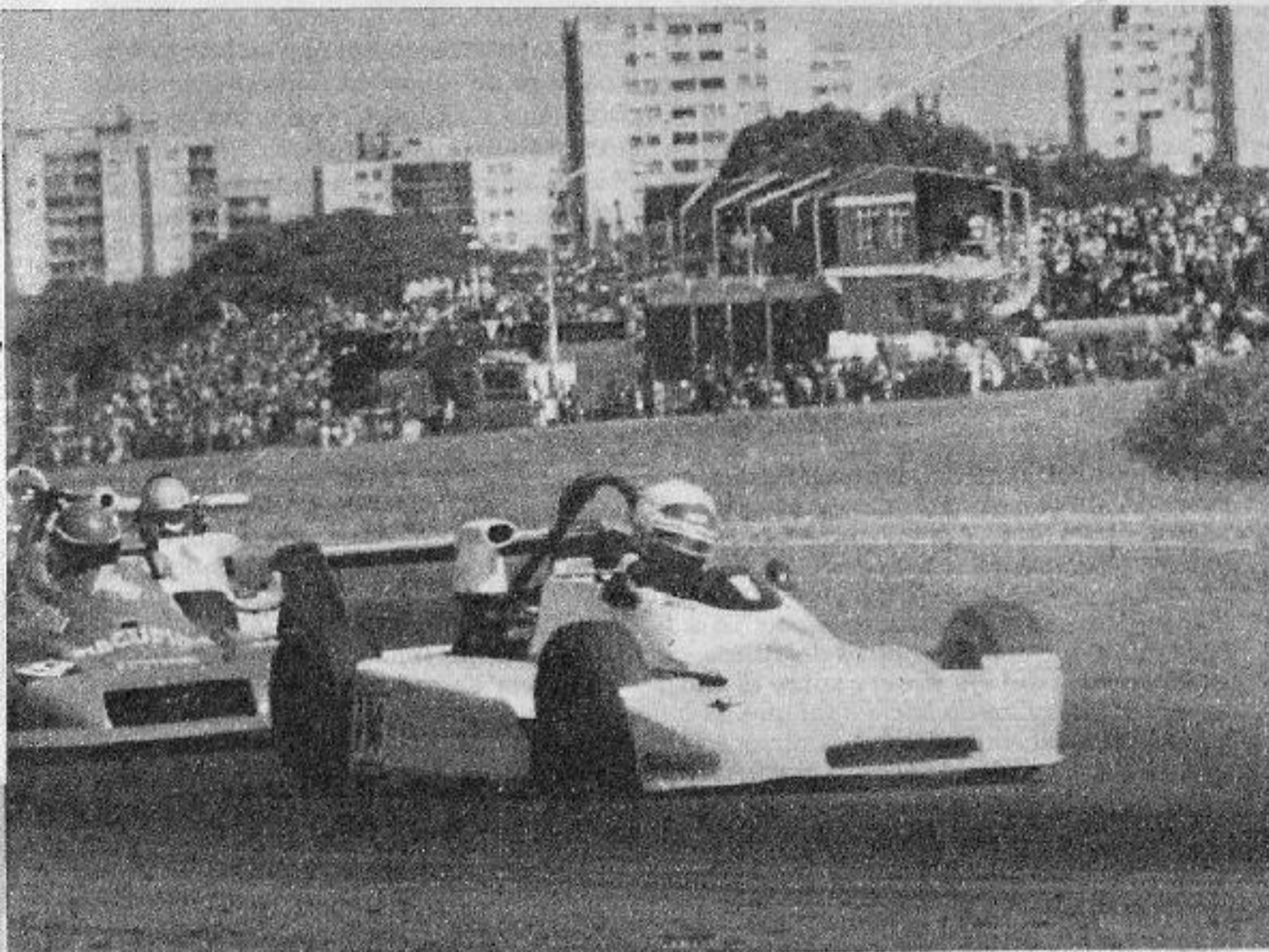
Juan Menta, lo ambistió de frente a Obredor (ab.); Carlos Barceló, disco de embrague (ab.); José Ezeverri, rotura de balancín de válvulas (ab.); Daniel Neviani, retraso por esquivar a Solmi en el tobogán; Pablo Sala, roce con Paulizzi y retraso;

Miguel Etchegaray, se fue afuera en mixtos en la primera vuelta; Carlos Rossi, retraso en la largada.

## EN POCAS PALABRAS...

**Paganí:** "El auto está tal como lo dejamos el año pasado; yo sabía que si sentía que algo me picaba en el cuello, era una araña que había salido de las telas que tenía el motor"... **Etchegaray:** "Tenía la goma delantera izquierda averiada. Fliter no quiso arreglarla y le puse un pegamento de esos que se usan en casa... Aguantó y todo"... **Rossi:** "Largué mal porque tenía la primera lar-

ga"... **Paulizzi:** Señalando un neumático, nos decía: "Mirá cómo quedó la goma", el agujero que tenía era más grande que este recuadro... **Morgan:** "No sabés cómo me salvé de pegarle a Mancuso cuando hizo el trompo en el tobogán"... **Alisi:** "La pista estaba muy sucia, me confíe y me fui afuera dos veces"... **Armellini:** Oriundo de San Nicolás, nos afirmó: "Dentro de dos carreras, debuto"...



# Regálese algo muy especial...



## Hotel Dos Reyes

CATEGORIA INTERNACIONAL  
☆☆☆☆

...su estadia en el hotel más moderno, suntuoso y confortable de Mar del Plata!

### Hotel Dos Reyes

Av. COLON 2129 - TEL. 24574 - 25708 - 28694 - 35610 - 43260  
TELEX 39902 DVREY ARG. MAR DEL PLATA - ARGENTINA

### ORDEN DE LARGADA

M. Etchegaray Berla Im228048	M. Riva Crespi Im215629/1000
L. Bellaso Crespi Im228237	S. Solmi Crespi Im228137
J. Bovone Crespi Im228556	D. Noviani Crespi Im228409
O. Palmoro Crespi Im228662	H. Mazzini Crespi Im228610
G. Mondrini Crespi Im228677	N. Dellasantina Crespi Im228663
A. Paganí Crespi Im228674	G. Mancuso Crespi Im228753
G. Fabi Crespi Im228171	J. Morgan Crespi Im228090
H. Martín Crespi Im228301	E. Bouvier Crespi Im228242
M. Alisi Crespi Im228596	C. Barcelo Crespi Im228310
P. Sala Crespi Im228666	W. Paulizzi Crespi Im228732
F. Morán Crespi Im228911	C. Rossi Crespi Im228590
"R. Augusto" Crespi Im228948	R. Obredor Crespi Im228926
J. Ezeverri Crespi Im228182	C. Panto Alogrosio Crespi Im228101
L. Moraschi Crespi Im228248	F. Conic Crespi Im228233
J. Morán Crespi Im228672	R. Ostrovsky Crespi Im228292
A. Echarri Crespi Im228754	G. Fontana Crespi Im228744

Promedio de la Pole Position: 147,543 Km/h.

### CLASIFICACION

"PREMIO SIERRA '87" - Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.346,50 metros de extensión - 15-3-87.

#### FINAL

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	17	Riva-C	24m52s562	18
2°	3	Etchegaray	24m58s917	18
3°	19	Bellaso-C	25m11s452	18
4°	2	Noviani-C	25m13s415	18
5°	7	Dellasantina-C	25m13s559	18
6°	13	Mazzini-C	25m14s021	18
7°	8	Palmoro-C	25m14s262	18
8°	16	Mondrini-C	25m17s456	18
9°	21	Sala-C	25m19s614	18
10°	22	Fabi-C	25m21s253	18
11°	6	Solmi-C	25m26s723	18
12°	33	Martin-C	25m30s812	18
13°	20	ALisi-C	25m36s007	18
14°	40	Morán-C	25m45s662	18
15°	37	"Augusto"-C	25m46s074	18
16°	25	Rossi-C	25m53s803	18
17°	55	Alegre-C	26m04s994	18
18°	56	Fontana-C	26m05s024	18
19°	63	Echarri-C	26m16s655	18
20°	36	Moraschi-C	24m53s427	17
21°	50	Ostrovsky-C	25m05s691	17
22°	10	Bovone-C	21m05s161	15
24°	11	Paulizzi-C	18m47s607	12

No clasificación: Morgan y Mancuso, 11v.; Paganí y Obredor, 5v.; Morán, 4v.; Bouvier, Barcelo y Ezeverri, 3v.

Promedio del ganador: 145,246 Km/h.

Record de vuelta: Etchegaray en la 5ta. vuelta en Im215905/1000 a un promedio de 147,046 Km/h.

Referencias: C-CRESPL B-Berla.

#### CAMPEONATO

Riva, 20 puntos; Etchegaray, 15; Bellaso, 12; Noviani, 10; Dellasantina, 8; Mazzini, 6; Palmoro, 4; Mondrini, 3; Sala, 2; Fabi, 1.

Próxima competencia: el 19 de Abril en Gral. Roca (Rio Negro)

## Tenga un Taunus único.



### FACELIFT

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



Y solución su problema.  
Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.  
De plástico de alto impacto.  
Delantero con spoiler incorporado.  
Trasero, que cubre toda la chapa inferior y los paneles laterales.  
De fácil colocación, en los anclajes originales.  
Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan

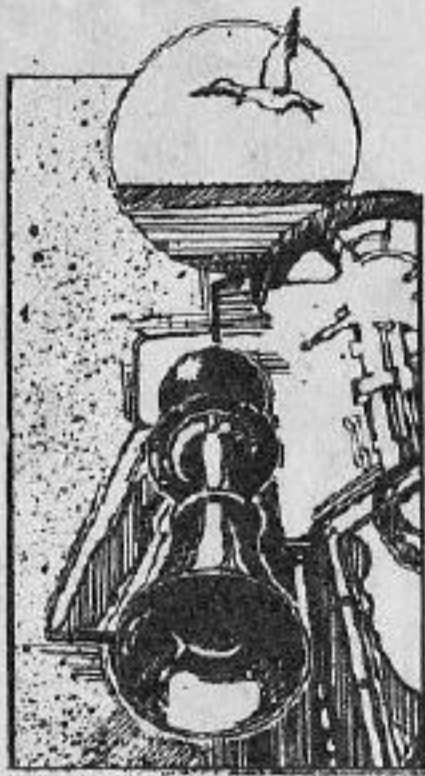


LUBRIRAP - Av. Cabildo 4453/65 TE. 70-2473

### FACELIFT

Del Cazón y Eneas T.E. B2253  
Pinamar (Bs. As.)

# Toquecitos de bocina



## ZANATTA ALQUILA

Se trata del Datsun 280 ZX que el año pasado corrió Oscar Zanatta, y con el cual debutó René en Rafaela consiguiendo el triunfo. Ahora el encargado de conducir esa máquina será Daniel Barbieri, un rafaelino que ha corrido en karting zonal, y que esta temporada hará todo el calendario del C.A.P.

## PRUEBAS EN RAFAELA

Finalmente probaron en Rafaela los Datsun 280 ZX de Daniel Sancho, Ariel Bakst y Alberto Heritier, quienes fueron acompañados por René Zanatta. El objetivo de esas vueltas fue el de reconocer la nueva modificación del trazado grande, donde se han construido dos chicanas para poder concretar las fechas de CAP y Turismo Carretera.

## SE ARMA OTRO TC

En el taller de Oubiña, en Lanús, se está

armando un nuevo Chevrolet para TC, que estará listo para la carrera de Rafaela. Alberto Ernst será el encargado de conducirlo, y el acompañante, su hijo Anibal, quien ocupará la butaca derecha durante toda esta temporada para luego rendir el examen correspondiente y debutar como piloto en la venidera. El piloto de San Martín llevará el número 130 en las puertas.

## LIQUIDACION TOTAL

Es la que van a hacer Tomás y Bernardo Harpe. El primero ha puesto en venta su Datsun 280 ZX del Club de Pilotos, pues tiene intenciones de correr con un Nissan en el '87. Por su parte, Bernardo también liquida todo el equipo de competición, pues quiere despuntar el vicio alquilando algún auto de la Clase 2, y sacarse las preocupaciones del mantenimiento de un team completo.

## UN NISSAN MENOS

Un pelilargo piloto comodorense estuvo probando en el Autódromo de Buenos Aires el Nissan 300 de Miguel Golia (ex Carlos Luaces), y en momentos en que pasaba por la curva del Ombú, perdió el control de la máquina, que golpeó fuertemente contra el guard rail, dando varios tumbos. El auto quedó destruido, y en el CAP ya se está contando un coche menos para la apertura de Rafaela.

## PARANA EN LA MIRA

Si bien en un principio no había mucho optimismo con respecto a la concreción de la prueba de Paraná (Entre Ríos) para el CAP, especialmente luego de la revisión del circuito por parte de Raúl Escolar, Alberto Heritier y Enrique Mizawak, representantes del ACA, del CAP y del club organizador respectivamente, este último ha estado dialogando con el Dr. Horacio Rivarola, y existirían muchas posibilidades para que la carrera se realice. El club de Paraná se comprometió a terminar los trabajos necesarios en el autódromo para que todo llegue a feliz término.



El refinanciado taller de Bonomo. En primer plano el nuevo VW Golf. El viejo (detrás) espera... ¿A Magari?

## CAMPEON ENFERMO

Luego de finalizar la carrera de Turismo, en Buenos Aires, Omar Darío Bonomo bajó muy acalorado de su VW Golf GS, y un colaborador lo "regó" con agua fresca. Pocos días más tarde, Bonomo "pescó" neu-

monía, enfermedad muy traicionera y que requiere un reposo absoluto del paciente. Bonomo se recupera, y en esta semana retornará a su taller, pero bajo la atenta mirada de su padre quien le impedirá hacer esfuerzos que atenten contra su salud.

## LAS SUSPENSIONES DEL T.C. Y SUS BEMOLES

El reglamento técnico del Turismo Carretera tiene el espíritu de introducir pocos cambios en los autos, para disminuir costos aunque también por tradición. De todas maneras, se hacen cuando hay que cambiar en bien del desempeño de la categoría, y más aún cuando el objetivo es equiparar la performance de las distintas marcas.

El diseño original de las suspensiones de las coupés Dodge de T.C. es más apto para competición que el de la coupé Chevy y el del Falcon. Prueba de ello es que aquellas se usaron en los Stock Car en EE.UU. hasta comienzos de la década del setenta, donde los autos orillaban velocidades de 300 km/h. Esto se tradujo en un mejor comportamiento de los Dodge de T.C. en los curvones y en la transmisión de potencia al piso, generando un dominio que en su momento preocupó a los dirigentes de la categoría. Más allá del baricentro que une los centros del rolido, una de las ventajas fundamentales del Dodge es el montaje del eje trasero sobre el elástico y el lugar en que eso se produce. Como aquél está desplazado hacia adelante, la ballesta trabaja como tensor simplificando la transmisión del empuje hacia la carrocería. Esto es bastante más complejo en los Ford y en los Chevrolet, donde se hace imprescindible el uso de tensores y barras rectoras que comprometen la estabilidad del auto; de allí que se autorizara en ellos a colocar una suspensión trasera tipo "four link back", que puede traducirse como "cuatro apoyos articulados de atrás". Así aparecieron en Chevy y Falcon T.C. los ejes traseros montados por encima de los elásticos, que los hacen parecer colgados de las cañoneras. El sistema posee además un balanceo doble que con dos brazos retores, transmite el empuje de las ruedas motrices. Con esta suspensión se logra también disminuir la altura de la parte trasera del auto, cuyo peso tiene gran incidencia en la sobrevirancia (cuando el auto se va de cola) y en el "zapateo" del tren posterior durante el frenaje, debido a la distancia entre el eje trasero y el punto en donde actúa el peso. Esta suspensión, que en el ambiente se bautizó como "desculgada", está prohibida para los Dodge y los Torino, porque en ellos la original no presenta mayores inconvenientes, e incorporarla significaría generarles una ventaja extra.

Alberto Juárez

## MAS COMPLICACIONES EN TURISMO

La semana próxima pasada estuvimos en la habitual reunión de APAT. El "clima" seguía sin ser el ideal. A todos los problemas que la especialidad tuvo en su apertura del torneo 1987, se ha sumado la renuncia de Pigüé a la fecha que tenía programada, y por lo tanto, hasta el mes de mayo

el Turismo se quedará sin carreras. Además, no se ha confirmado la prueba de Nueve de Julio junto con el Turismo Carretera, y por el momento "el panorama es incierto y poco alentador", tal como lo dijo Oscar Penetecoste en los corrillos. "El problema es hasta el mes de mayo, luego se solucio-

na todo, porque hay que tener en cuenta que el calendario se complicó con la visita del papa Juan Pablo II, y que solamente el club de Pigüé renunció a la fecha, por lo que todas las otras instituciones mantienen su interés en la categoría", agregó el presidente de APAT.

## EL CASO MINERVINO, CERRADO

El piloto Luis Minervino ha desistido del juicio que seguía contra el A.C.A. con motivo de la suspensión de cuatro meses que la C.D.A. le impuso por agredir en 1985 a Miguel Etchegaray.

Recordamos que Minervino culminó en 1986 corriendo amparado por una medida judicial de tribunales extrajudiciales, lo que motivó la suspensión internacional del piloto, la imposibilidad de obtener la licencia para competir en F-2 Sudamericano, y el no cobrar premios u obtener puntos en las pruebas en que participó luego de su suspensión.

Ahora, Minervino desistió de la demanda, sin condicionamiento alguno del ACA ni de la CDA, debiendo hacerse cargo de las costas del juicio, y mediante una nota pidió la consideración de su actual situación al ente rector del automovilismo argentino. Desde el 20 de febrero próximo pasado, fecha en la que el juzgado interviniente lo tuvo por desistido del derecho y de la acción invocados, ha comenzado a correr el plazo de la suspensión nacional de cuatro meses, que le fuera aplicada en su momento. Minervino no podrá participar hasta el 20 de junio próximo en ninguna competencia.

El comunicado emitido por el ACA con fecha 10 de marzo de 1987, deja abierta la posibilidad para una reconsideración de la medida de acuerdo con los términos en él utilizados. Este es el comienzo del fin de un nuevo enfrentamiento sonado entre un piloto y el Automóvil Club Argentino. Que no se repita.

## LUEGO DEL TRIUNFO EN EL AUTODROMO

### FERNANDINO Y SALGADO SIGUIERON FESTEJANDO

El jueves 12 por la noche, en el restaurante "Graf Zeppelin" de San Fernando, asistimos a la cena organizada por Felipe Salgado con motivo del notable triunfo obtenido en la última competencia de Turismo Carretera.



De izquierda a derecha: Ricardo López, acompañante del "Chango", el propio Fernandino y Felipe Salgado.

ra, por Esteban "Chango" Fernandino. Salgado, propietario del auto ganador, quiso de esta manera reunir a sus amigos, colaboradores, periodistas y directivos de la ACTC.

Entre los presentes, pudimos distinguir a Oscar Aventín, Rubén Gil Bicella y Juan Carlos Deambrosi, quienes acompañaron a la "dupla ganadora" en la simpática reunión.

Foto: Enrique Perrupato

## EN LA NOCHE DE

El pasado miércoles 11, en los salones de "Michelangelo", la Asociación Propietarios Turismo Competición 2000 realizó su entrega anual de premios. Muchos invitados (patrocinantes, directivos, periodistas) demostraron el poder de convocatoria de la categoría "vedette" del '86. Fue una buena idea de exhibir el auto campeón en la entrada del reducto nocturno, como para que no quedara dudas de que allí se congregaba toda la "troupe" del T.C. 2000.

Los maestros de ceremonias, Ernesto Testa y Roberto Mori, convocaron a los protagonistas para entregar los correspondientes trofeos, no sin antes ceder el micrófono al presidente de la entidad, Carlos Akel, quien anunció oficialmente la compra de una propiedad para utilizarla como sede de la Asociación, como así también manifestó que la APTC 2000 ayudará a los equipos de menores recursos. A tal efecto la colaboración consistirá en combustible y

## EL SUSTO DE HARPE

Se produjo cuando algunos malvivientes le robaron su auto particular, un Ford Sierra, y se lo llevaron a él también. Finalmente los sujetos dejaron en libertad a Bernardo, y "sólo" se quedaron con el auto. En la zona de la Horquilla del autódromo, el día de la carrera de TC, también varios aficionados fueron "visitados" por quienes últimamente han tomado como víctimas a gente ligada al automovilismo deportivo.

## PIRULIN QUIERE TENER FUEGO

Salvador Galeano es un piloto de Paraná que corrió dos carreras con una coupé Renault Fuego en TC 2000. Luego de esas participaciones hubo problemas en la peña que lo apoyaba, y la misma se disolvió. Ese casco está en Paraná, y el motor en Soldini, en el taller de Hugo Bini. Una parte el equipo fue comprada en su momento por Raimundo Patat, quien luego desistió de correr en la categoría, y ahora el que está en tratativas es Jorge Delgado, quien deberá acordar con las distintas partes para desenredar la madeja y poder subirse a ese auto.

## CICCALE EN EL TC GRANDE

Armando Ciccale, que ha corrido con mucho éxito en TC del Oeste, se incorporará próximamente al Turismo Carretera con un Chevrolet (ex Delconte). El auto está en el taller del ingeniero Ricardo Joseph, y se estima que los trabajos estarán terminados en un par de meses para que Ciccale pueda debutar.

## CIAGLIA RETORNA...

...al Turismo. Con un nuevo Renault 18 para la Clase 3, Pablo Ciaglia volverá a la categoría entre los meses de mayo y junio. Aún faltan diversos trabajos en el casco y en el motor, pero el piloto aseguró que todo marcha sin mayores inconvenientes para cumplir con sus planes.

## MAGGI CON LA MENOR

Jorge Maggi tiene serias posibilidades de correr en la Clase Dos de Turismo, con un

## EL ESTADO DEL AUTODROMO

**Dos semanas seguidas de carreras en el Autódromo Municipal nos permitieron tener distintas visiones sobre el estado que actualmente presenta el más importante escenario automovilístico que tiene el país.**

Fue realmente lamentable la imagen que se nos presentó en ocasión de la carrera de Turismo. Además del abandono que notamos en muchos de sus sectores, con boxes sucios, aparatos que no funcionaban, pasto crecido por demás en ciertas zonas, lo censurable resultó la desaparición de varios equipos de aire acondicionado que desde hace años estaban instalados en las cabinas de transmisión de medios electrónicos. Y no fue esto lo único, ya que varias de esas cabinas resultaron anegadas al haber quedado abiertas las cañerías de los baños, pues también había desaparecido el bronce de los artefactos sanitarios.

Las cosas mejoraron en parte el domingo 8 en ocasión de la presencia del Turismo Carretera. Se reinstalaron los citados aparatos de aire acondicionado, y en general los otros aspectos de la infraestructura del autódromo mostraron un estado más decoroso, aunque sin llegar —ni siquiera acercándose— al ideal.

Las razones de esta leve mejoría no fueron mágicas, sino que estuvieron impulsadas por las denuncias realizadas, luego del 1º de marzo, por un grupo de colegas radiales, al titular del Automóvil Club Argentino, Sr. César Carman.

Esto motivó una reunión de Carman con el doctor Rodolfo O'Reilly, secretario del gobierno comunal, quien al término de la misma manifestó la idea de crear una comisión de dos o tres miembros del Automóvil Club Argentino y otros tantos de la Subsecretaría de Deportes de la Municipalidad. Dicha comisión tendrá a su cargo el estudio de las distintas alternativas y posibilidades a plantearse con la futura cesión del Autódromo Municipal al Automóvil Club Argentino. Sobre dicho asunto, el señor Domingo Cutuli, encargado por el A.C.A. del tema, no quiso realizar mayores comentarios, limitándose a señalar que "el trámite sigue su curso normalmente".

auto de Bonomo Maggi, seguiría los pasos de su compañero de equipo de la Clase 3, Eugenio Breard, y Bonomo continuará defendiendo el "uno" en la categoría con el auto totalmente nuevo que está armando en su taller de la avenida Lastra.

## CAPOZZOLO EN EL C.A.P.

Carlos Capozzolo confirmó su participación con un Datsun 280 ZX del CAP. El auto pertenecía a Carly Cura, y el grupo "Carlitos Competición" apoyará la gestión del piloto del norte de Santa Fe. El preparador será Bachi Yapur; los mecánicos, Ernesto Guardiani y Domingo Yunes; Ramón Pared y Rubén Vicentín son los chapistas; Angel Simón se dedica a arreglar los plásticos, y en distintas áreas del equipo estarán colaborando Filiberto Braida, Gabriel Marcón, Angel Quinego, Eugenio Pérez, Mario Díaz, Hugo Perna, Hugo Buyatti, Adelqui Sartor y Cátulo Castillo. Todo este equipo estará

atendiendo el auto de Capozzolo y también el de Daniel Musso.

## PARDO Y RENAULT

Julio Pardo está trabajando en dos motores para la Fórmula Renault Argentina. Uno de ellos será para el marplatense Marcelo Gaggino, mientras que el usuario de la otra planta motriz aún no ha sido dado a conocer por el preparador.

MIRADOR PERSONAL



Por Ronald Hansen

## ¿SOMOS O NO SOMOS?

A raíz del problema con los Alfa Romeo en la primera carrera del Turismo '87 en el Autódromo Municipal, hay mucha gente que está denostando a la televisión como que viene a "deformar las carreras".

Algo de ello es cierto, pero tenemos que determinar en ese aspecto qué es lo que queremos hacer o ser. ¿Profesionales o no?

Porque, no nos engañemos: ser profesional no es solamente percibir dinero por correr. Cuando en una categoría Turismo hay competidores que cambian de cigüeñal y bielas cada dos o tres carreras y desarmar el auto completamente entre carrera y carrera, eso también es correr a ritmo profesional.

Esencialmente la categoría Turismo es para el señor que tiene unos pesos disponibles, digamos unos 20.000 australes, y dice: "Bueno, compro el auto, lo preparo, y después, con un presupuesto de 500 o 1.000 cueros por carrera, me divierto todo el año". Pero de esa forma no se ganan campeonatos. El presupuesto necesario como para desarmar el auto entre carrera y carrera puede venir únicamente del profesionalismo.

Vamos ahora al sponsor. Este entrega dinero o especies a cambio de que le pinten su logotipo comercial en el auto. Esto es para que el logo sea visto cuando el auto corre. Pero evidentemente una cosa es que lo vean las 1.000 o 5.000 personas que pueden ir al Autódromo, y otra que lo vea la audiencia televisiva.

Por ello, si queremos poder sufragar el costo de correr "con todo" en Turismo, debemos aceptar que ese dinero venga por vía de la promoción, y la mejor promoción, nos guste o no, es la TV.

Obsérvese que aun si existiera un particular lo suficientemente adinerado como para sufragar de su bolsillo el costo de una participación intensiva en Turismo, es probable que ese particular prefiriera invertir ese dinero en una categoría más "importante", como por ejemplo Fórmula Dos, TC 2000 o Turismo Carretera.

De modo que en Turismo, o somos corredores domingueros —que sería en realidad la verdadera función de la categoría— o somos corredores "con todo". Para lo último tenemos que tener buen "sponsorship", y los sponsors, lógicamente, van a preferir la posibilidad de que su cartel RECTIFICACIONES LA REBABA S.A. sea visto en TV y no solamente por los concurrentes al Autódromo.

Pero lo importantes es que, como dijimos la semana pasada, no nos olvidemos de que necesariamente todo esto debe funcionar dentro de un contexto reglamentario deportivo como si el dinero no tuviera nada que ver. Es una de las contradicciones de la sociedad moderna. Lo mismo pasa en muchos otros deportes. En tenis es fácil conceder un punto dudoso cuando lo único que está en juego es ganar o perder un partido, pero no es lo mismo cuando hay 10.000 dólares de por medio.

De todos modos, recordemos lo que dijo el más grande de los argentinos: "Serás lo que debas ser o no serás nada".

## BUENOS AIRES...

## LA ENTREGA DE PREMIOS DE T.C. 2000

neumáticos sin cargo para los que la C.D. designe oportunamente.

Obviamente, el momento más importante de la noche fue la coronación formal del Campeón, Juan María Traverso, situación que fue precedida por la entrega de plaquetas a los más diversos medios periodísticos que acompañaron a la especialidad en la temporada anterior. CORSA también fue distinguida, y desde aquí testimoniamos nuestro agradecimiento.

Hubo algunas ausencias notables, como la de Rubén Daray o las de Luis Di Palma y José Miguel Hereeg, pero de todos modos la reunión, matizada por un simpático "mimo" y con shows musicales, culminó a altas horas de la noche y la gente del T.C. 2000 se retiró más que satisfecha. Que se repita.



Fotos: E.P.

Juan María y su padre, Juan Cruz Traverso.



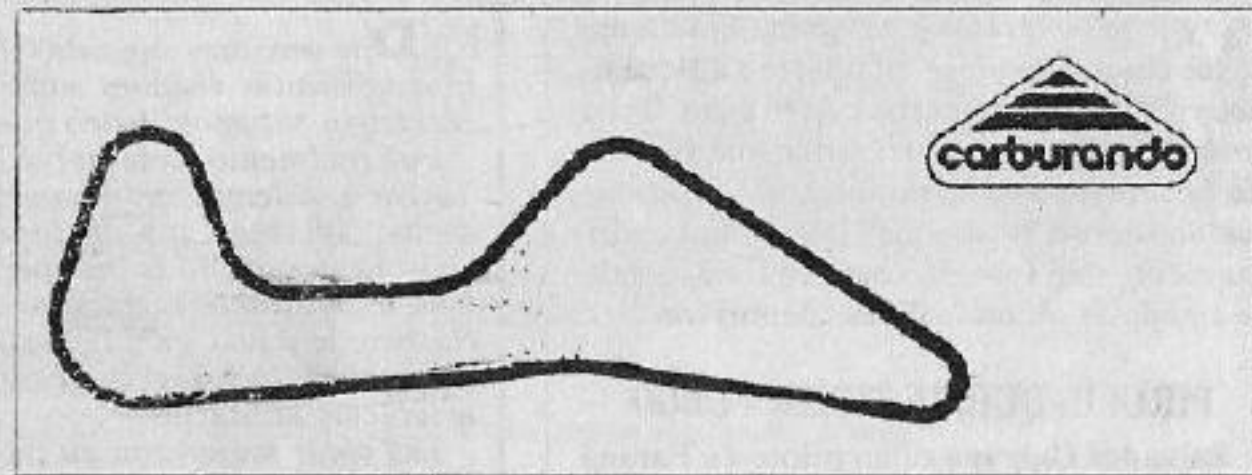
Tito Bessone investido su trofeo. Datos: Argel Isola.



En un aparte, el Dr. Horacio Rivarola y Carlos Akel.

el próximo fin de semana

# TURISMO CARRETERA EN 9 DE JULIO



Seguramente volveremos a vibrar, como ya ocurriera en Santa Teresita y Buenos Aires, con el potencial que nos propone cada competencia. Esta vez, con la organización del Auto Club Chivilcoy, en el Autódromo de Nueve de Julio, sobre un trazado de 4.619,75 metros de extensión. También habrá carreras de Standard Mejorado e IES 3CV sobre el circuito chico de 3.478,43 metros de longitud. Televisará en directo Argentina Televisora Color, y habrá transmisiones radiales, como de costumbre, a cargo de Carburando (Rivadavia) y Campeones (El Mundo).

### LOS HORARIOS

<b>VIERNES:</b> Entrenamientos de Turismo Carretera de 14 a 18 hs	
<b>SABADO</b>	
8 a 13	Verificación técnica de T.C.
14 a 15.30	Entrenamientos y clasificación de categorías zonales (Standard mejorado e IES 3CV)
15.35 a 16.05	Primera tanda clasificatoria T.C. (impares)
16.10 a 16.40	Primera tanda clasificatoria T.C. (pares)
16.45 a 17.15	Segunda tanda clasificatoria T.C. (impares)
17.20 a 17.50	Segunda tanda clasificatoria T.C. (pares)
19.30	Clausura de parque cerrado
<b>DOMINGO</b>	
7.30	Apertura de parque cerrado
9.30	Primera serie T.C. a 8 vueltas
10.10	Segunda serie T.C. a 8 vueltas
11.05	Final Standard mejorado
11.25	Final IES 3CV
12.05	Final de T.C. a 24 vueltas

Al cierre de esta edición estos horarios estaban sujetos a posibles modificaciones por la participación de otra categoría zonal.

### ANTECEDENTES

La última prueba de Turismo Carretera realizada en Nueve de Julio fue el 22 de julio de 1984, en el trazado de 14.619,75 m. En esa oportunidad, la primera serie la ganó Roberto Mouras con Dodge, en 13m47s57/100 para las 8 vueltas, a 160,773 km/h de promedio. En la segunda batería, también a ocho vueltas, Oscar Castellano con su Dodge triunfó en 13m52s a 159,917 km/h. La final, sobre 20 giros, determinó otra victoria de Roberto José Mouras, en 34m20s78/100, a 161,409 km/h de promedio; 2° Oscar Castellano, Dodge, 34m33s78/100; 3° Juan De Benedictis, Dodge, 35m06s56/100; 4° Eduardo Marcos, Ford, 35m19s94/100; 5° René Ducret, Ford, 35m34s50/100; 6° Ricardo De Arzave, Dodge, 35m35s19/100. El record de vuelta fue también para Roberto Mouras, en la sexta, 1m41s31/100 a 164,164 km/h.



La hinchada sigue esperando el triunfo de Emilio Satriano y su Chevy. ¿Se le dará en 9 de Julio?

### CAMPEONATO (LUEGO DE SANTA TERESITA Y BUENOS AIRES)

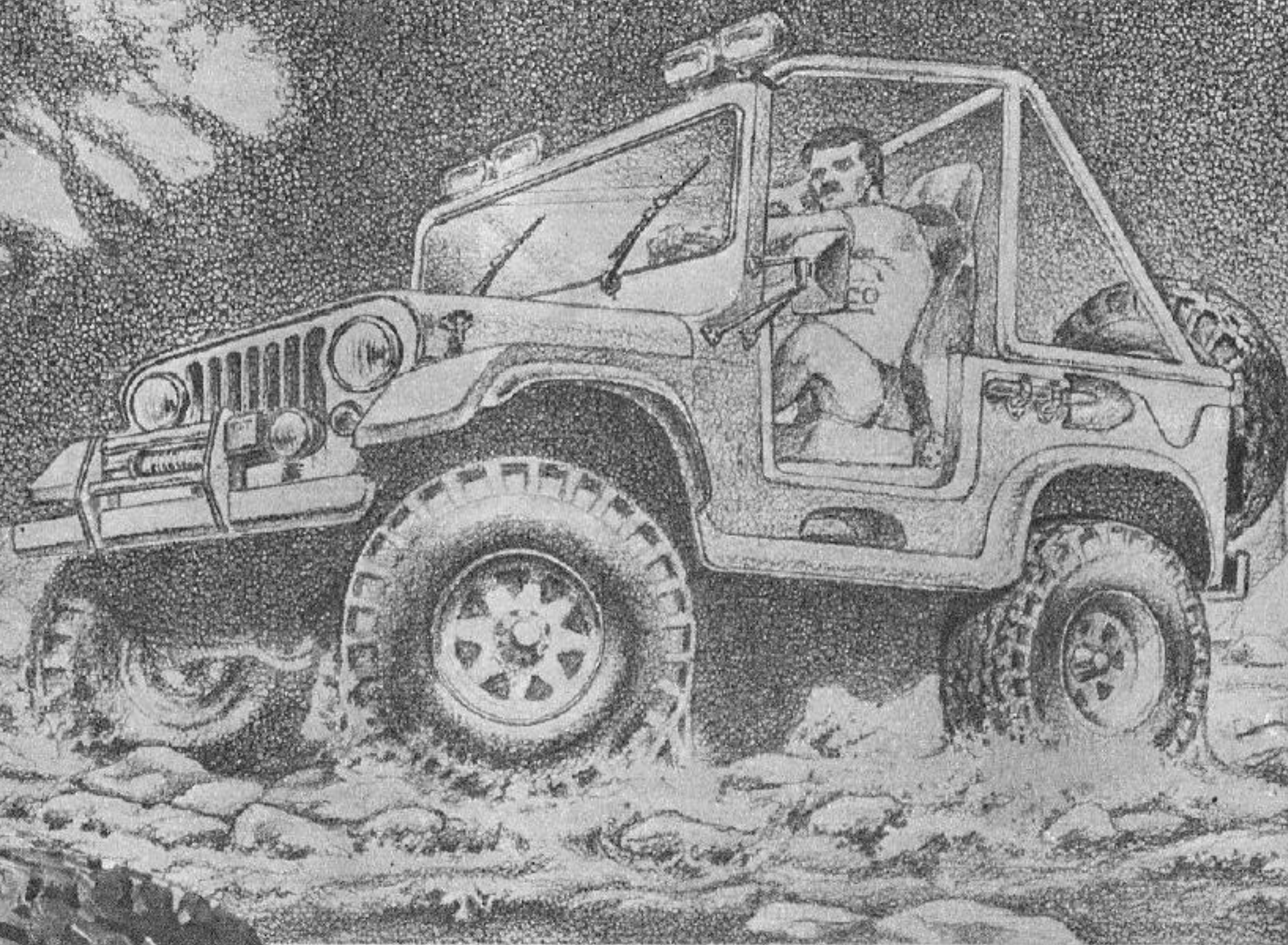
1° Castellano, 41 puntos; 2° Oyhanart, 36; 3° Fernandino, 34,50; 4° Satriano, 22,50; 5° Morresi, 22; 6° De Benedictis, 20,50; 7° Angeletti y Marcos, 20; 9° A. Aveantin, 13,50; 10° Caparrós, 13; 11° Brescia, 12,50; 12° Nesprias, Douric y Saiz, 11,50; 15° O. Aventin, 7; 16° Mouras, 6; 17° Urretavizcaya, 5,50; 18° Salgado, 5; 19° Altuna, Giustozzi y Gardinali, 4,50; 22° J. Roux, 3; 23° M. Calamante, Fangio y R. Roux, 2,50; 26° Occhionero, Spinella, C. Calamante, Sasso, Finocchio y Polanco, 2; 32° Bustos, L. Loicco, Apella, Luppi, Perlo, Miraldi, Del Conte, C. Lynn, García, Martínez, Duarte, Urquiza, Nathan, Costa, Becco, Reimonte y Benito, 1 punto.

### RANKING 1987

1 - Oscar Angeletti	Dodge	37 - Juan C. Bustos	Dodge	72 - Antonio Fernández	Dodge	115 - Julio Cá	Ford
2 - Juan De Benedictis	Dodge	38 - Osvaldo Lynn	Chevrolet	73 - Clemar Firpo	Dodge	116 - Juan Fava	Ford
3 - Oscar Castellano	Dodge	39 - Osvaldo Luppi	Dodge	74 - Alberto Sabano	Dodge	117 - Francisco Iacono	Dodge
4 - Osvaldo Morresi	Chevrolet	40 - Rubén Blanco	Chevrolet	75 - José Palazzo	Dodge	118 - Jorge Polanco	Dodge
5 - Jorge Oyhanart	Ford	41 - Francisco Politano	Dodge	76 - Daniel Goyenelche	Dodge	119 - Julio Delgiorgio	Chevrolet
6 - Emilio Satriano	Chevrolet	42 - Néstor Apella	Ford	77 - Enrique Sanguinetti	Chevrolet	120 - Norberto Torre	Torino
7 - Pedro Douric	Dodge	43 - Eduardo Finocchio	Dodge	78 - Sergio Crovo	Torino	121 - Osvaldo Duarte	Chevrolet
8 - Oscar Aventin	Ford	44 - Juan Spinella	Dodge	79 - Juan C. López	Dodge	122 - Raúl Pérez	Dodge
9 - Mariano Calamante	Chevrolet	45 - Néstor Gardinali	Ford	80 - Juan Occhionero	Chevrolet	123 - Alberto Moretti	Torino
10 - Eduardo Marcos	Ford	46 - José Malizia	Chevrolet	81 - Hugo Piccinini	Ford	124 - Antonio Bautista (h)	Chevrolet
11 - Roberto Mouras	Chevrolet	47 - Julio Colabello	Dodge	82 - Mario Segad	Chevrolet	125 - Natalio Ciccia	Dodge
12 - José Paolucci	Dodge	48 - Hugo Mazzacane	Dodge	83 - Gonzalo De Quesada	Dodge	126 - César Padilla	Torino
14 - Juan Carlos Nesprias	Dodge	49 - Héctor Pacchialat	Dodge	84 - Jurgen Nathan	Dodge	127 - Alberto Piñanelli	Ford
15 - Edgardo Caparrós	Dodge	50 - Rommel Vigilanco	Chevrolet	85 - Carlos Lynn	Dodge	128 - Raúl Banegas	Dodge
16 - Esteban Fernandino	Ford	51 - Francisco Altuna	Dodge	86 - Rubén Salerno	Chevrolet	129 - Alberto De La Mata	Dodge
17 - Antonio Aventin	Dodge	52 - Rubén Gil Bicella	Dodge	87 - Oscar Alaux	Chevrolet	130 - Alberto Ernst	Torino
18 - Julio Salgado	Dodge	53 - Roque Miraldi	Chevrolet	88 - Norberto Bressano	Ford	131 - José Dibenedetto	Dodge
19 - Roberto Urretavizcaya	Chevrolet	54 - Manuel Carelli	Torino	89 - Carlos Aranzana	Dodge	132 - Roberto Santonocito	Dodge
20 - Carlos Saiz	Ford	55 - Antonio Bautista	Chevrolet	90 - Edgardo Lavari	Chevrolet	133 - Roberto Doffa	Dodge
21 - Oscar Spinello	Dodge	56 - Vicente Pernía	-	91 - Aurelio Martínez	Dodge	134 - Oscar Fangio	Torino
22 - Marcelo Polinori	Chevrolet	57 - Héctor Benito	Dodge	92 - Francisco Alcauz	Dodge	135 - Jorge Reimonte	Chevrolet
23 - Miguel Atauri	Dodge	58 - Rubén Muñoz	Dodge	93 - Julio Faustino	Chevrolet	136 - Rafael Carrillo	Torino
24 - Gustavo Brescia	Dodge	59 - Roberto Zanardi	Dodge	94 - Rubén Daray	Dodge	137 - Eduardo Rodríguez	Ford
25 - Carlos Nani	Chevrolet	60 - Carlos Calamante	Chevrolet	95 - Ramón Aldana	Dodge	138 - Roberto Caparelli	Chevrolet
26 - José M. Romero	Dodge	61 - Angel Becco	Ford	96 - Marcelo González	Dodge	139 - Héctor Vallo	Dodge
27 - Héctor Fiorida	Dodge	62 - Jorge García	Chevrolet	97 - Carlos Caprile	Chevrolet	140 - Victor Moreno	Dodge
28 - Francisco Arrechea	Dodge	63 - León Urquiza	Dodge	98 - René Ducret	Ford	141 - Daniel Sacami	Dodge
29 - Osvaldo Sasso	Ford	64 - Juan Carlos Jazma	Dodge	99 - Roberto Oubiña	Dodge	142 - José Balda	Torino
30 - Jorge Roux	Dodge	65 - Daniel Perlo	Dodge	100 - Jorge M. Boero	Ford	143 - Sergio Gómez	-
31 - Jorge Reynoso	Dodge	66 - Hugo Pesenti	Dodge	101 - Gustavo Degliantoni	Ford	144 - Rubén Roux	Chevrolet
32 - Arturo Costa	Chevrolet	67 - Juan C. Deambrossi	Dodge	103 - Armando Ciccale	Chevrolet	145 - Gerardo Risatti	Ford
33 - Alberto Arana	Ford	68 - Alberto Palma	Dodge	110 - Ulises Pourciel	Dodge	148 - Néstor Gurini	Torino
34 - Angel Di Nesto	Ford	69 - Luis Delconte	Chevrolet	111 - Carlos García	Dodge	150 - Eduardo Nictiza	Torino
35 - Carlos Giustozzi	Dodge	70 - Rubén Quiroga	Chevrolet	112 - José Santagatti	Torino	153 - Orlando Rodríguez	Dodge
36 - Luis Hernández	Chevrolet	71 - Marcos Loicco	Dodge	113 - José Dieisi	Ford	158 - Rubén Muñoz (h)	Dodge
				114 - Domingo Martínez	Torino	159 - Eduardo Acastelli	-

**UN NUEVO NEUMATICO DE LA TECNOLOGIA FANECO**

H.B. Producciones S.R.L.



# WALTRAC II

**SEGURO, RESISTENTE Y MUY CONFIABLE**

**MEDIDA 12.5 - 15**

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

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

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

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



## Faneco

Neumáticos

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

LA TRAYECTORIA DEL IMPULSOR MAS EXITOSO DE NUESTRA FORMULA DOS

# HABIA UNA VEZ

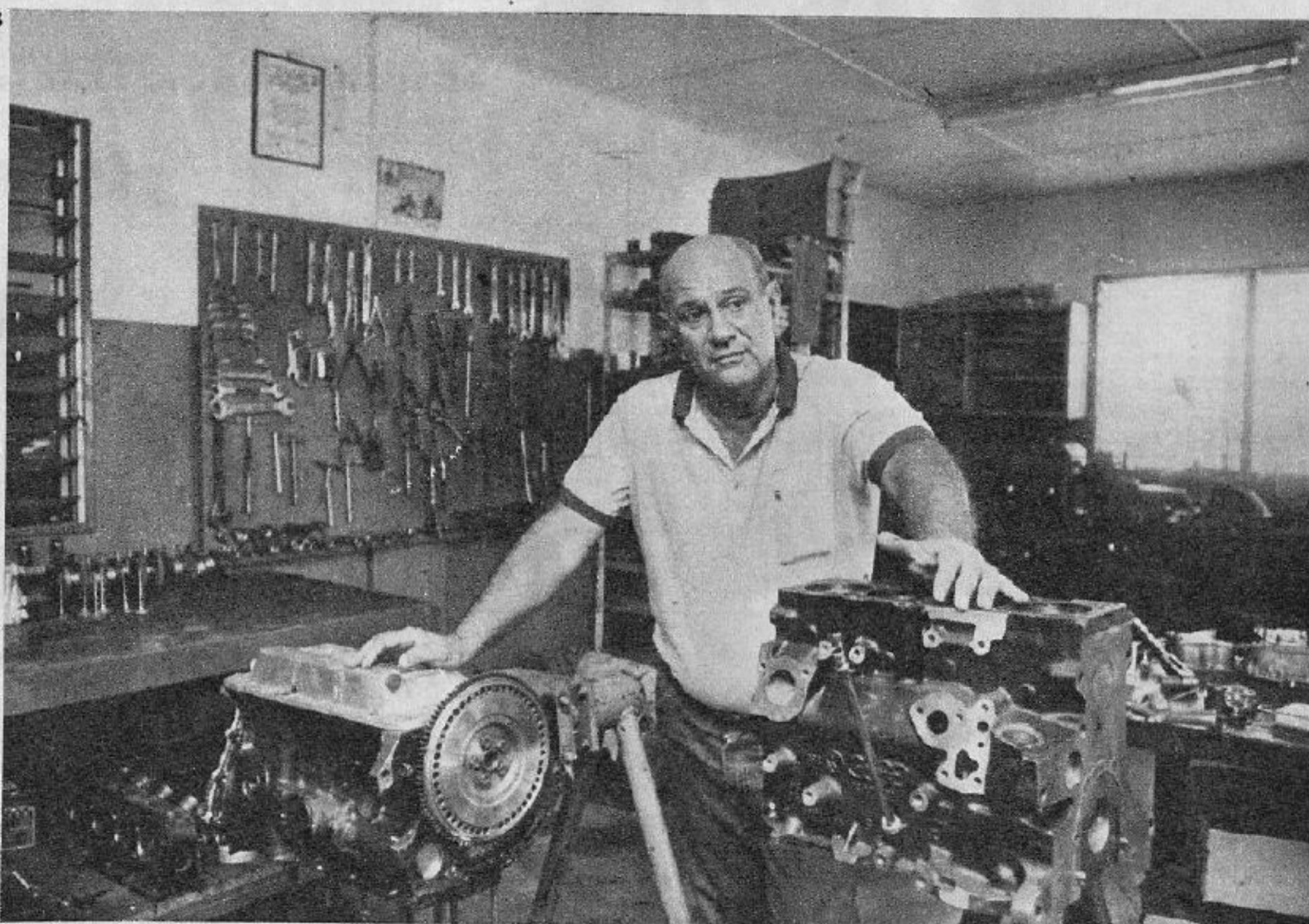
Pese a tener un diseño original que no contemplaba su utilización en competencias, el motor (¿Hillman?, ¿Dodge?, ¿Volkswagen?) 1500 dominó la F-2 durante tres lustros, ganando más de ochenta carreras. Su primer preparador nos detalla su evolución.



**BUENOS AIRES, 20-5-73: DEBUT CON DE GUIDI**

Cuando transcurrían los últimos años de la década del sesenta, en nuestro país el club Y.P.F. trabajaba para recuperar la fecha puntuable de Fórmula Uno, que el automovilismo argentino había discontinuado en 1960. La realización de temporadas internacionales con categorías como minijuniors, F-3, F-2 europea, y hasta alguna de F-1 sin puntos, hizo que en estas tierras se incrementara la información del automovilismo que se practicaba en el viejo continente. Coincidió con esta época el nacimiento de uno de los motores más exitosos de la historia de automovilismo, el Ford Cosworth que ganaba en su debut en Holanda durante la temporada 1967. A esta altura de la lectura vale aclarar que no queremos establecer un paralelo entre el Cosworth y el Dodge 1500. Simplemente hicimos referencia de este producto, cuyo desarrollo financió Ford, porque en su primer triunfo tenía una potencia específica apenas superior a los 100 H.P. por cada litro de cilindrada. Este valor sonaba a maravilla entre los entendidos de la mecánica, pero quedaba plenamente justificado por un ingenioso mecanismo de distribución, el uso de aleaciones metálicas especiales y el mejoramiento de la inyección en la alimentación, entre otras razones. Lejos estábamos de pensar que, siete años después, con una performance de potencia específica similar, llegaba al triunfo el motor Dodge —de diseño y licencia británicos— con que se equipaba al modelo 1500 —denominado Hillman Avenger en Inglaterra—, que era algo así como el heredero

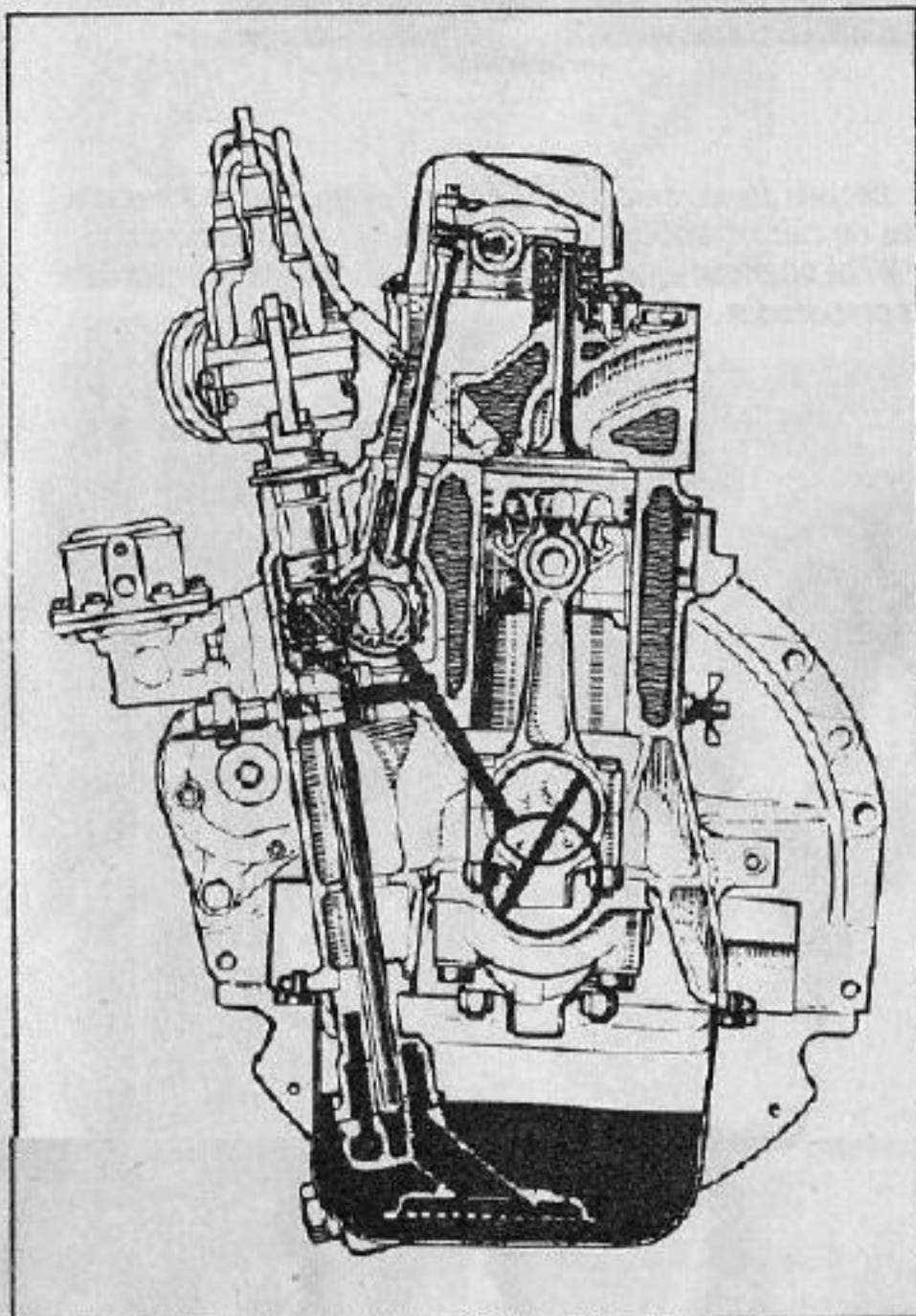
Foto menor: Luis Strianese y Guillermo Maldonado. Dos puntales del éxito logrado por este motor. Arriba: La primera carrera del Dodge 1500 culminó con un abandono. Arriba derecha: En cambio, la última del VW 1500 fue un triunfo del piloto más exitoso de la categoría. Arriba centro: un corte transversal del motor estándar. Sus características básicas no fueron pensadas para la competición. Abajo: Miguel de Guidi en su taller junto a un motor 1500 (a su izquierda) y un VW Gacel (a su derecha).





(O la historia  
del "milqui"  
contada por  
De Guidi)

# UN TAXI...



**MAR DEL PLATA, 21-12-86: DESPEDIDA CON MALDONADO**

del Stam Di Tella (otro descendiente de británicos), sinónimo de "taxi" entre los porteños. Parecía mentira que con un motor varillero, usando carburadores para la alimentación, y sin usar intensivamente materiales sofisticados, se hubiera llegado a esos valores de rendimiento. Más lo parece que haya cerrado su ciclo el penúltimo domingo del año pasado con casi 125 H.P./litro, proporción que enaltece el trabajo de los preparadores y mecánicos argentinos.

Quisimos saber cómo empezó esto, y para ello nos encontramos con quien lo inició, Miguel Angel De Guidi.

"El nacimiento de la idea de preparar el motor del Dodge 1500 surgió como consecuencia de que yo corría con la marca en T.C., pero años antes me había entusiasmado con la Fórmula Dos Argentina, donde intervenían Reulemann, Caldarella, Raúl Kissling. Me pareció que era lo mejor del automovilismo y me lancé a él. Se lo comenté a José Peltrini y a Rafael Balestrini, mis consultores en motores de poca cilindrada (ya que me habían acompañado en la aventura de correr en T.C. con un Peugeot), quienes prometieron ayudarme y a partir de allí empecé este proceso. Como no quería problemas con la fábrica, pregunté a la Comisión de Carreras -Chrysler, por entonces-, si no les molestaba que corriera con el Dodge 1500 en la F-2. Yo no me llevaba muy bien con ellos porque siempre había estado al lado de Oscar Zarzoso, que en ese momento era 'la contra' de mi ahora compañero Aldo Bellavigna. Me contestó Alfredo Marchese, 'Nosotros este motor lo hemos hecho pa-

ra que rinda en los taxis, pero si usted quiere puede prepararlo'. Eso fue en 1973; a partir de allí empecé a hablar con Luis Strianese, a quien conocía de verlo en las carreras de T.C., para proveerme de algunos elementos, y me propuse convertirme en mecánico. Lo primero que encargamos fue un cigüeñal con contrapesos en un taller que había frente al Autódromo, muy parecido al que se terminó usando el año pasado. Después nos dimos cuenta de que andaba bien en los regímenes altos, pero no rendía en aceleración. La primera tapa de cilindros la hizo Feltrin y el árbol de levas Balestrini. Pusimos el motor sobre un chasis que Martos tardó una eternidad en construir -todavía no sé si porque él era lerdo, o porque yo tenía poca plata- y debutamos con el F-2 el 20 de mayo en Buenos Aires. Así nació el proceso de este Dodge "milqui", que hasta me hizo anticipar el nacimiento de mi hijo Alejandro. Mary, mi mujer, por recomendación médica iba a ser madre con cesárea premeditada, y para que yo pudiese debutar, "Ale" nació siete días antes, el 29 de mayo. En ese debut, que era absoluto para el motor y para mí en monoplazos, finalicé cuarto. Creo que fue bastante bueno para ambos. El Dodge había nacido con algo más de 150 H.P. y por suerte no nos desclasificaron ya que la tapa de cilindros tenía unas soldaduras que no se podían creer. A partir de allí empezamos a preparar las tapas en nuestro taller. Simultáneamente le compré un banco de pruebas a Ricardo Peduzzi, quien corre en T.C. del Oeste y T.C. tres litros.

"En el '74, la potencia ya alcanzaba para andar en punta, pero aparecieron problemas en los cojinetes del ci-

guenál, por la recuperación del aceite desde el cárter seco, ya que las exigencias en la pista eran mayores que en banco de pruebas y la bomba de aceite no daba abasto. Cuando no se paró, ganamos en Buenos Aires debutando con un chasis de Crespí. Este triunfo también tiene que ver con un hecho de familia, aunque triste. Cuando gané por primera vez con el Dodge, después de escuchar la carrera falleció mi padre, quien estaba internado. Mi primer gran golpe sentimental coincide con el primer eslabón de éxitos de este motor, al que le he dado buena parte de mi vida. En esa carrera la potencia era de 162 H.P. Ya habíamos ganado 10 HP respecto del debut.

"Para el desarrollo de este motor tomé como parámetro (o inspiración), los motores Cosworth de F-3, de F-2, y también el B.M.W. que después dominó en la Fórmula Dos Europea, todavía tengo algunos manuales que me consiguió Strianese y algún otro de los tantos contactos que felizmente he tenido en la vida.

"En el '74 y en el '75 el motor se fue afirmando como uno de los más potentes en la categoría, e incluso personalmente tengo la satisfacción de ganar dos y cuatro carreras respectivamente. Pero durante el '76 y el '77 me pongo loco por culpa de Osvaldo Antelo y 'el enano' Guerra, que nos ganan con un motor de menos HP pero de mejor curva de potencia.

"En el ambiente automovilístico todos saben que no soy un preparador, siempre fui un buen averiguador -por lo menos así lo creo-, con muchas inquietudes y ganas de aprender. Me pasaba días enteros estudiando las curvas de potencia de esos Cosworth,

del B.M.W., el porqué tenían tan buena aceleración, las diferencias entre las cuatro válvulas y las dos válvulas por cilindro, las razones flujométricas y otras yerbas. En 1977 la Comisión de Concesionarios (que ya veía con muy buenos ojos al impulsor del "milqui") me ayudó a traer el banco flujométrico, el que instalé en un cuartucho que había atrás del quinchito donde hacía los asados para 'sobornar' a Omar Wilke. Omar me enseñó todo lo que sé sobre el flujómetro lo que tuvo mucho que ver con el 'despegue' en el desarrollo de este motor. Así como fue muy importante lo de Rafael Balestrini en el trabajo de las levas. Por otra parte, siempre colaboraba conmigo 'laucha' Ignacio.

"En el '78 el campeonato lo ganó Fiat con 'Petete' Beaumont, pero corría con el 'caballo del comisario'. Tenía un auto construido, desarrollado y atendido por Oreste Berta. Con el Dodge ya teníamos 180 H.P. e incluso el motor experimental con el que ganó el paraguayo Héctor Riso en Rafaela '76 había marcado un valor parecido a esa cifra en el banco. Había llegado el gran momento para el impulsor de los "taxis". El primer campeonato tengo la satisfacción de ganarlo en 1979 librando una lucha sin cuartel con Oreste Berta. Yo integraba el equipo de Berta junto, con 'melena' Di Palma, pero Oreste lo prefería a él. Después Luis debió dejar de correr por un problema extradeportivo y ocupó su lugar Enrique Benamo, a quien Berta llegó a hacerle un auto especial para que me ganara en Rafaela. Por entonces, yo ya me preparaba el auto en mi taller de San Justo. Te cuento esto, porque por entonces teníamos con Oreste una rivalidad

# CORSA

Año XXI Nº 1080  
Del 13 al 24 de marzo 1987  
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal  
Teléx: 9229/17216 - ABRIL AR.  
Tel. 30-789198

**DIRECTOR**  
Jorge A. Augé Bacqué

**SUBDIRECTOR**  
Oscar Daniel Filippaldi

**SECRETARIO DE REDACCION**  
Eduardo Enrique Neira

**PROSECRETARIO DE REDACCION**  
Oscar Alberio Izzo

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

**COORDINADOR**  
Rubén Lettieri

**SECRETARIA**  
María Delia Cadrás de Mango

**COLABORADORES**  
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,  
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,  
Miguel A. Sebastián,  
Marcelo D. García Labelos,  
Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),  
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),  
Héctor Cademartori (E.E.U.U.), Néstor Palmetti  
(Europa)

## SERVICIOS EDITORIALES

### FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

### Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

### Producciones Especiales

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

### Fotógrafos Especiales

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

### Fotógrafo

Cristian Frölich

### LABORATORIO

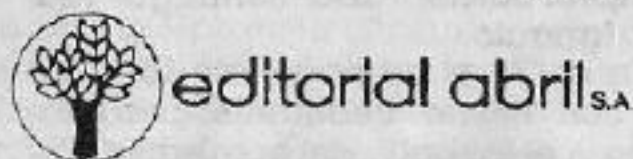
Jefe: Omar García

### SERVICIOS EXTERIORES

Encargada: Marilú Olguir

### ARCHIVO

Jefe: Francisco Foronitti



## GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

## AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Muletto

Director de Coordinación: Estela Herszberg

## AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.

Florida 670, 2º piso, of 59, tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Departamento Promoción: Héctor S. Bustos

## AREA INDUSTRIAL

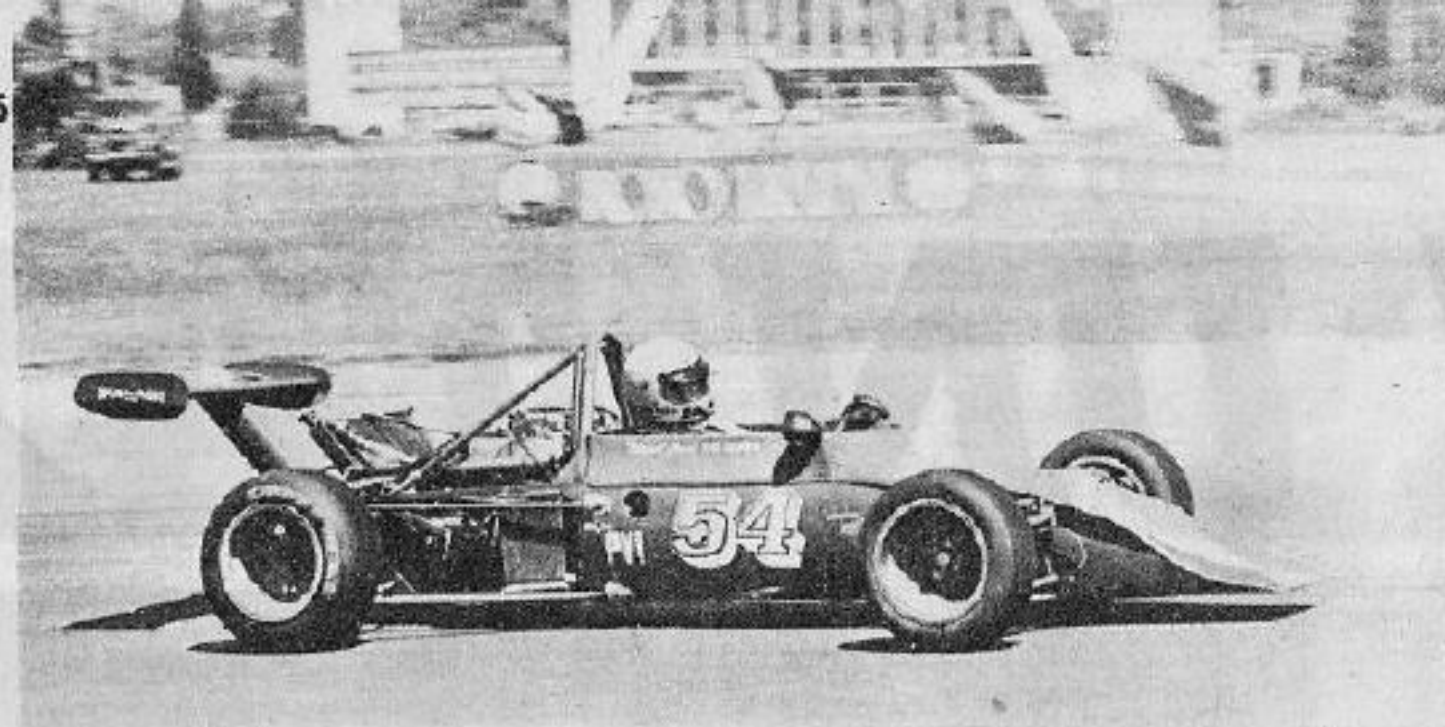
Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

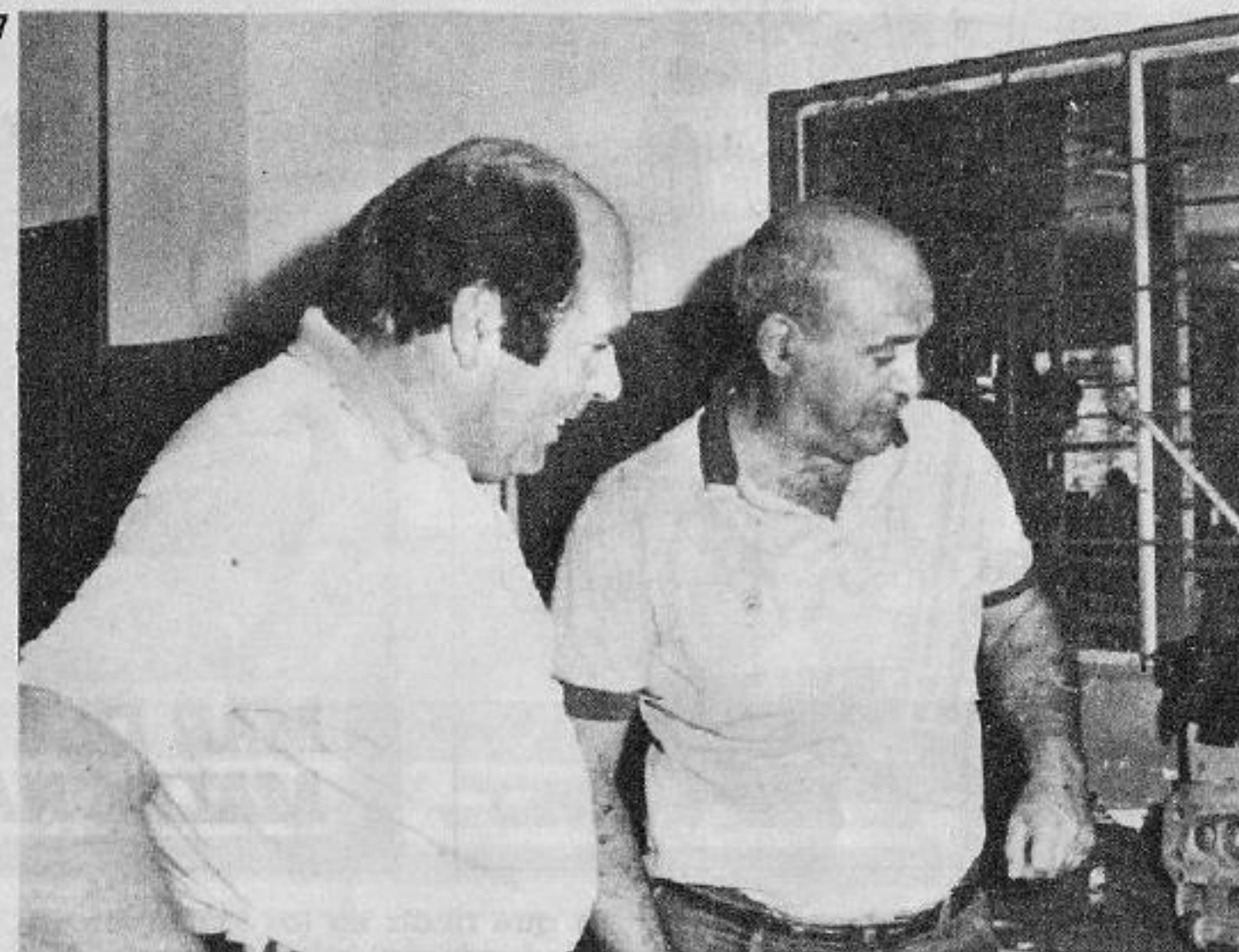
Tel. 760-5543

## LAS VICTORIAS DEL 1500 EN F-2

FECHA	CIRCUITO	PILOTO
29-9-74	Buenos Aires	De Guidi
9-11-75	Buenos Aires	De Guidi
14-3-76	Buenos Aires	De Guidi
4-7-76	El Pinar	Arrechea
5-9-76	Buenos Aires	De Guidi
10-10-76	Rafaela	Risso
11-6-77	Buenos Aires	De Amorrotu
21-8-77	Rafaela	De Amorrotu
23-10-77	Buenos Aires	De Amorrotu
6-11-77	Las Flores	De Guidi
13-3-78	Las Parejas	De Amorrotu
23-7-78	Las Parejas	De Guidi
1-10-78	Buenos Aires	Scarazzini
21-1-79	Buenos Aires	Kissling
25-3-79	Buenos Aires	De Guidi
15-4-79	Mendoza	Di Palma
13-5-79	Panamá	Di Palma
29-6-79	Buenos Aires	Kissling
8-7-79	Marcos Juárez	Scarazzini
5-8-79	Bahía Blanca	De Guidi
16-9-79	Rafaela	Benamo
14-10-79	Buenos Aires	De Guidi
25-11-79	Las Parejas	Benamo
16-12-79	Buenos Aires	Scarazzini
10-2-80	Balcarce	Di Palma
9-3-80	Mendoza	Di Palma
11-5-80	Resistencia	Maldonado
8-6-80	Córdoba	Maldonado
20-7-80	Rafaela	Maldonado
17-8-80	Bahía Blanca	Benamo
14-9-80	Santa Rosa	Di Palma
19-10-80	Panamá	Scarazzini
8-11-80	Marcos Juárez	Maldonado
14-12-80	Buenos Aires	Benamo
7-3-81	Punta del Este	Maldonado
4-4-81	Mendoza	Scarazzini
2-5-81	Buenos Aires	Fangio
24-5-81	La Rioja	Scarazzini
12-7-81	Córdoba	Maldonado
9-8-81	Concordia	Maldonado
13-9-81	San Juan	Fangio
11-10-81	Bahía Blanca	De Guidi
8-11-81	Marcos Juárez	Scarazzini
20-12-81	Buenos Aires	Fangio
14-3-82	Punta del Este	Maldonado
11-4-82	Río Cuarto	Maldonado
30-4-82	Mendoza	Scarazzini
5-6-82	Buenos Aires	Maldonado
25-7-82	Las Flores	Maldonado
12-9-82	San Juan	Di Palma
3-10-82	Córdoba	Maldonado
7-11-82	Bahía Blanca	Fangio
28-11-82	Balcarce	Maldonado
19-12-82	Buenos Aires	Maldonado
27-2-83	Punta del Este	Maldonado
3-4-83	Las Viscochas	Fangio
10-4-83	San Juan	Croceri
8-5-83	Salta	Maldonado
19-6-83	Golania	Di Palma
26-6-83	Inferlagos	Maldonado
7-8-83	Rafaela	Maldonado
23-10-83	El Pinar	Scarazzini
6-11-83	Córdoba	Scarazzini
31-3-84	Mendoza	Maldonado
3-6-84	Salta	Maldonado
15-7-84	Marcos Juárez	Maldonado
12-8-84	Resistencia	Maldonado
7-10-84	Jacarepagua	Boesel
14-10-84	Tarumá	Scarazzini
16-12-84	Mar del Plata	Maldonado
10-3-85	Punta del Este	Maldonado
31-3-85	Tarumá	Maldonado
12-5-85	Salta	Maldonado
14-7-85	Brasilia	Maldonado
21-7-85	Golania	Maldonado
27-10-85	Córdoba	Scarazzini
18-5-86	Salta	Maldonado
6-7-86	Puerto Iguazu	Maldonado
9-11-86	Cascavel	Maldonado
14-12-86	Colonia	Guini
21-12-86	Mar del Plata	Maldonado



5 La primera victoria del 1500 llegó dieciséis meses después del debut. Fue en Buenos Aires con De Guidi. 6 Una de las primeras tapas de cilindro trabajada por Feltrin en la década pasada. 7 Rafael Balestrini, De Guidi y Omar Wilke observan -¿con nostalgia? una tapa de cilindros del "milqui". Seguramente de las últimas preparadas..



por los motores.

"A partir de allí establecí con el 'Mago' de Alta Gracia una relación muy estrecha, y de alguna manera, él también colaboró para escribir la historia de este motor, pero por sobre todo, creo que su trabajo tuvo que ver con los autos y lo que ayudó a la F-2. Te diría que a poco de salir en el '73 y hasta el '79, en que la F-2 prácticamente se hizo monomarca -por lo menos para aquellos con pretensiones de ganar-, el Dodge siempre fue más potente. En la época Antelo-Guerra, el Renault tenía mejor curva pero menor potencia final, y el Fiat ganó el campeonato del '78 por las razones que ya comentamos.

Lo que menos trabajo tuvo de desarrollo fue el block, pero hubo que hacer maravillas para avanzar en el tren de válvulas. Llegamos a fabricar un árbol de levas con cinco bancadas para que no flexionara, luego descubrimos un tipo de fundición y con un eje un poco más robusto, volvimos a las tres bancadas que trae de fábrica. En botadores, varillas y balancines, creo que no quedó nada por probar hasta lograr que funcionara bien a 9.000 R.P.M., que es mucho. Con las levas Balestrini dio rápidamente en la tecla, pero en la tapa fue necesario desarrollar una tecnología de avanzada para llegar a medir los casi 200 H.P. en el banco, en ello, el trabajo de Wilke fue fundamental.

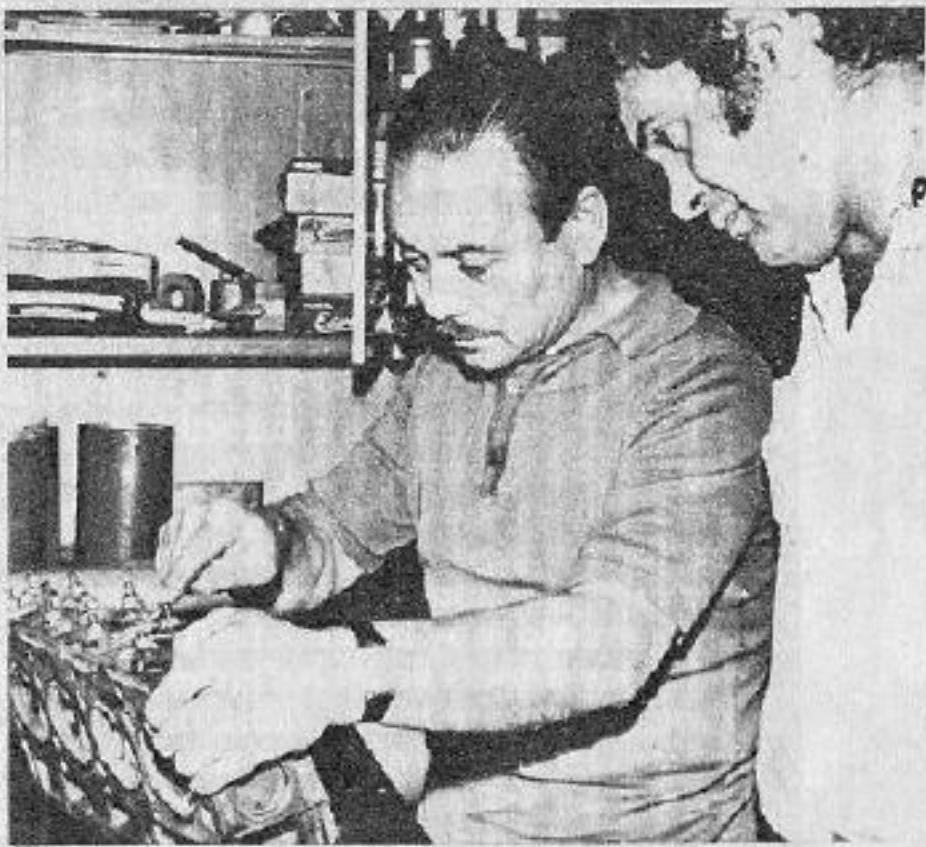
"El último motor integral que puse en pista fue en Rafaela '85 con Gustavo Der Ohanessian, era el mismo con que había ganado mi última carrera en Bahía Blanca (1981), dio 196 H.P.

Ya en ese momento Guillermo Maldonado había tomado la posta del desarrollo.

"Maldonado corrió con mis tapas de cilindros hasta mediados de 1984, ya que a partir de allí inició su propio desarrollo consultando con Berta y conmigo. 'Yoyo', mas que caballos de fuerza ha buscado en la curva de potencia lo que yo no pude conseguir, mejorando la prestación del motor. Hasta lo hizo buen largador, al optimizar la salida de abajo. Su trabajo tiene mucho mérito, no descansó probando distintas combinaciones de tapas y de árboles de levas y construyó una cantidad de tapas de cilindros que parece increíble. Según le escuche decir, alcanzó una potencia de casi 200 H.P. en los motores (ahora denominados Volkswagen). Creo que les ganó a los Renault con las mismas armas que ellos lo hicieron alguna vez con los Dodge, pero ahora los roles estaban cambiados, el R-18 tenía mayor potencia final y no podía con la mejor curva del V.W."

-¿Por qué el "milqui" no incorporó el árbol de levas a la cabeza?

"No tengo dudas de que se podría haber instalado, pero hacía falta mucha plata y ganas, la fábrica ya no tiene interés y yo no tengo ni ganas, ni plata, ni edad para embarcarme en semejante aventura. En lo último que ayudé fue en la distribución desmodrónica que hizo Jorge Andújar con doble árbol a la cabeza, y que posiblemente use en T.C. 2000 mi amigo Eduardo Sáenz, que al igual que "Pepe", su padre, me ayudaron mucho en el comienzo del Dodge, como tam-



## CUADRO COMPARATIVO

	STANDARD	MOTOR F-2		diam. (Acero al silicio)	díametro (Acero al cromo-níquel)
<b>Ciclo</b>	4 tiempos	4 tiempos	<b>Arbol de levas</b>	1 en el block	1 en el block
<b>Nº cilindros</b>	4 en línea	4 en línea	<b>Cigüeñal</b>	5 bancadas	5 bancadas, 4 contrapesos.
<b>Ubicación</b>	Longitudinal	Longitudinal			Aliviado en el muñón de biela.
<b>Díametro</b>	86,1 mm	86,2 mm	<b>Alimentación</b>	1 carburador Stromberg CDS	Balanceado
<b>Camera</b>	64,3 mm	68,3 mm		150 Bomba mecánica	2 carburadores Weber 48-48.
<b>Blatas</b>	Acero	Entren. Camillo Carrara: Titanio	<b>Encendido</b>	Batería 12 V	Bomba Stewart eléctrica.
<b>Cilindrada unit.</b>	374,6 cm <sup>3</sup>	398,59 cm <sup>3</sup>	<b>Lubricación</b>	A presión.	Electrónico
<b>Cilindrada total</b>	1.498 cm <sup>3</sup>	1.594,35 cm <sup>3</sup>		Capacidad: 3,97 l.	Dulbecco
<b>Compresión</b>	8,01:1	9,98:1	<b>Refrigeración</b>	Forzada a presión.	Cárter seco
<b>Potencia máxima</b>	72 HP (SAE)	195 HP			c/bomba Berta
<b>Régimen</b>	5.400 RPM	8.900 RPM			Capacidad: 4,5 l.
<b>Potencia esp.</b>	48,06 HP/litro	122,51 HP/litro			2 radiadores. Sin control termostático.
<b>Torque máximo</b>	12,2 KGM	26,65 KGM			Capacidad: 7,4 l.
<b>Régimen</b>	3.200 RPM	6.600 RPM			Bomba original.
<b>Válvulas</b>	Admisión: 38 mm diám. (acero cromo-níquel). Escape: 30,42 mm	Admisión: 43,5 mm diámetro (titanio). Escape: 35,5 mm			



bién lo hicieron muchos otros que prefiero no nombrar para no cometer la injusticia de olvidarme de alguno.

—¿Qué sentiste el 21 de diciembre en Mar del Plata cuando Strianesse le bajó la bandera al motor de "taxi", que impulsaba el auto del ganador y campeón Maldonado?

—Emoción y tristeza. Emoción de verlo retirarse ganador a ese motor que con una concepción clásica había llegado a una performance comparable con los "pura sangre" de carrera, simplemente porque me habían sonado a desafío las palabras de Marchese "este motor lo hemos hecho para que rinda en los taxis". Tristeza porque se cerraba un ciclo al que le he dado, y le ha dado mi familia, buena parte de nuestra vida. Yo solo sé lo que me costó este motor. Recién ahora me doy cuenta de que en los últimos nueve años no hemos tenido vacaciones, que trabajando por él tuve el accidente de 1982 cuando volvía de buscar elementos para su preparación. Hay una etapa posterior, donde yo me recuperé por la gracia de Dios y el trabajo de un grupo de médicos que hicieron todo para que yo viviera, durante la cual Mary mi mujer siguió con los trabajos del actual taller, pensando en la continuidad del desarrollo. No lo dudo, el Dodge, el Volkswagen, el "milqui" es parte de mi familia.

—Ahora que el "milqui" terminó en la F-2 ¿Vas a seguir preparando motores?

—Creo que no, tal vez siga haciendo algo en el automovilismo, pero no específicamente en motores.

# LAS MUJERES MODERNAS NO OCULTAN LAS REVISTAS QUE LEEN.

Summa

editorial atrilla

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

DE NUEVO

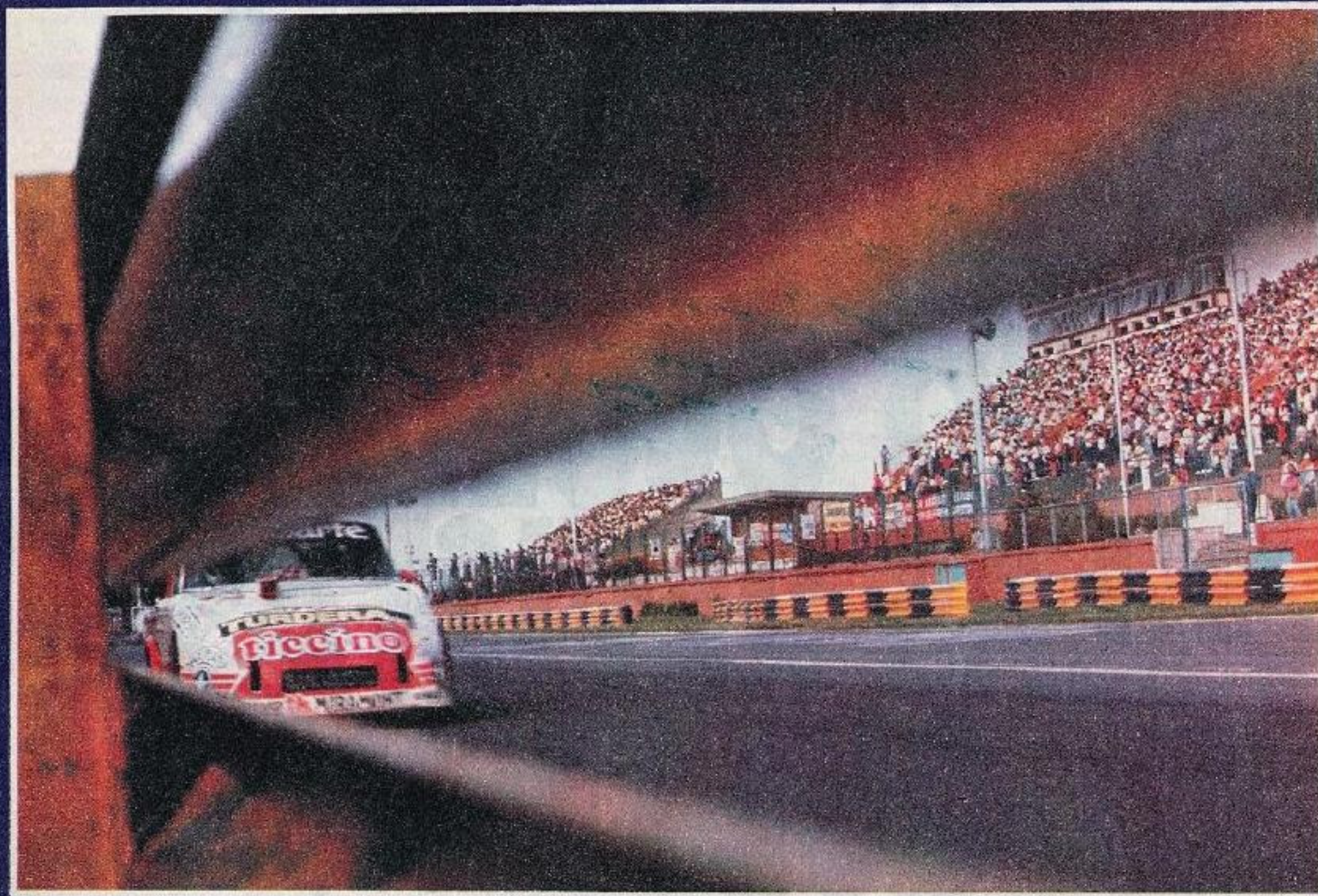
**SIETE DIAS**

UNA REVISTA INQUIETA E IMAGINATIVA PARA ENTENDER NUESTRA EPOCA

## La figura

# ESTEBAN FERNANDINO y su reencuentro con el triunfo

# “Y ESO QUE EN EL CURVON ME PEGUE UN SUSTO...”



La imagen del ganador, luciendo el logotipo de la marca que le dio un esperado nuevo triunfo en TC. Fernandino circulando "entre guardrails" en la recta principal del Autódromo, ante tribunas expectantes.

La última victoria de Esteban Fernandino en Turismo Carretera fue el 12 de noviembre de 1979; hacía 7 años, 3 meses y 24 días...

Triunfo que él sólo pudo disfrutar en el largo trazado de Tandil, pues luego llegó la denuncia de Antonio Aventin hacia los Ford Falcon del ganador y del segundo (Gradassi), lo cual marcó el comienzo del recordado problema entre Ford y la ACTC, que determinó el retiro del equipo oficial, de la categoría.

Pero mejor, volvamos con él a la actualidad.

"En la serie tuvimos un pequeño problema de tenida, y luego de hablar con Felipe Salgado modificamos algunas cosas en la suspensión para que el Falcon mejore para la

final. El toque del principio con Oyhanari fue apenas un roce, que no afectó para nada el comportamiento del auto. Cuando se largó la segunda serie, yo me fui a verla a la 'ese', justamente el lugar donde ocurrió el accidente. La carrera se tendría que haber parado, porque había muchos pilotos discutiendo en la pista, sin darse cuenta de que los punteros estaban por llegar al lugar... Lo que quiero destacar es que la ambulancia llegó a los siete segundos, y los banderilleros bajaron 'de primera' porque se arriesgaron a pisar el asfalto para señalar el obstáculo a los que estaban aún en carrera. Realmente los servicios de seguridad funcionaron muy bien. Oscar Aventin dice que

vio una bandera roja y por eso paró... yo no puedo haber visto lo que vio él, pero cuando tomó por el curvón del nueve, todos pensamos que la carrera se había detenido."

La última competencia de TC en la Capital Federal el 2 de noviembre del año pasado fue más rápida que la del domingo 8 de marzo. En aquella oportunidad Oscar Aventin triunfó a un promedio de 169,725 km/h superior a los 168,634 km/h del "Chango" hace poco más de una semana.

"No hubo mejoras con respecto a la carrera de noviembre, porque cambió muchísimo el estado del piso del Autódromo, tanto es así que antes hacíamos un segundo menos para la vuelta. En determinado momento

había que andar 'esquiando' debido a la existencia de aceite; para colmo ocurrió el accidente en la segunda serie, que ensució más la pista en un lugar muy difícil como es la 'ese', y allí empeoraron las condiciones del circuito".

En la final, el triunfo fue de punta a punta, con cierta comodidad y muy pocos sobresaltos. "Yo, cuando largué y vi que a mi lado no había nadie, me abrí para tomar la 'ese' por el radio ideal de giro; allí saqué una ventaja muy importante porque todos los demás se molestaron entre ellos. En determinado momento me marcaron en los carteles una diferencia de 9s2/10, y ahí comencé a regular la carrera. En la vuelta 15 me di un susto bárbaro, porque estábamos en medio del curvón Salotto y de pronto, sin 'avisar', el auto sacó la cola; yo pensé que habíamos roto el neumático trasero izquierdo, pero luego seguí sin problemas y en la otra vuelta vi que allí había aceite..."

"Antes de largar, conociendo las condiciones de la pista, el único que le tenía un poco de temor era a Oscar Castellano, porque 'Pincho' es muy astuto y sabe llevar muy bien el auto en un piso tan sucio."

El de Esteban Fernandino es un nombre muy ligado al Turismo Carretera siguiendo los pasos de su padre. Su último triunfo había sido entre los Datsun del CAP, en noviembre de 1985, en La Rioja. Desde esa oportunidad el "Chango" ha estado distanciado de la victoria. El domingo, en el Autódromo, hubo reencuentro.

## SALGADO Y SU EQUIPO

Felipe Salgado tiene un taller de alineación en San Justo. Hace dos años comenzó a armar un Ford Falcon para Turismo Carretera, el cual iba a ser utilizado por los pilotos designados por el propio Felipe. José Miguel Pontariero corrió algunas carreras con él, hasta que Ernesto Bessone (h) se subió por primera vez a la máquina (...y a un T.C.), y sin demasado problema se llevó un triunfo resonante a fines del '85 en el Autódromo de Buenos Aires.

El tercer piloto que se subió a ese auto fue el "Chango" Fernandino, quien también les había dado muchas satisfacciones a Salgado y su equipo, pero nunca una victoria hasta el 8/3.

"En el Falcon trabajan Ignacio 'Pellito' Trench, que es mi mano derecha; además están Sergio, Omar, mi hermano Juan, Ricardo, Ayala, 'Coqui', 'Quique', 'Cacho I', Horacio, 'Cacho II' y Pavón. Entre todos ellos se reparten el trabajo, que siempre es abundante."

Felipe Salgado, dueño del último T.C. ganador en el Autódromo, y uno de los autos que seguramente se va a lanzar al Campeonato '87 del Turismo Carretera, de mantener participación continua. En las entrañas de ese Ford Falcon N° 16 se esconden los exitosos "fierros" de José Miguel Herceg. Este trío -Salgado, Herceg y Fernandino- piensa seguir dando mucho que hablar. Con qué, tienen.

Marcelo Padín

**CORSA A FONDO**

**TURISMO CARRETERA EN EL AUTODROMO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (8/3/87)**

# CLIMA CALDEADO

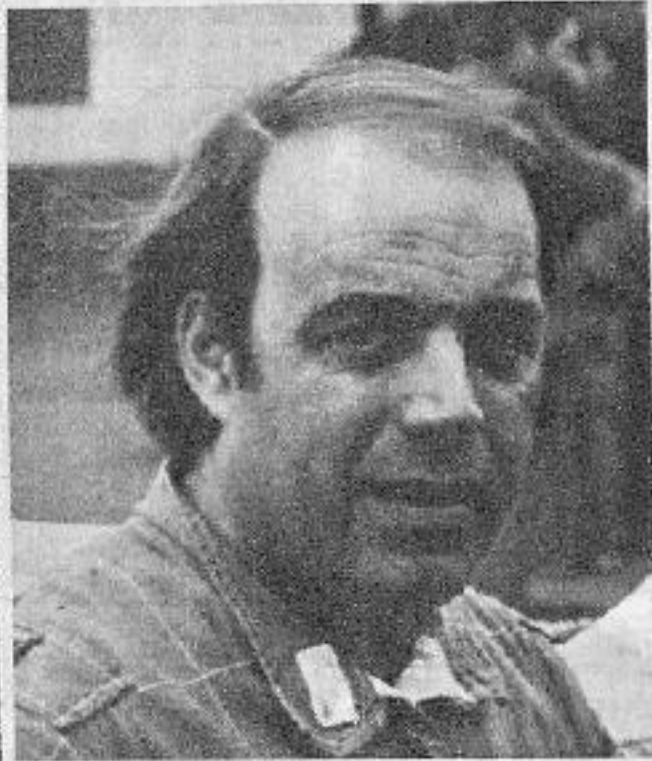
Por Mario Aimas y M.P.  
Fotos: Enrique Blanco, Enrique Ferrupato,  
Miguel Tillous, Rubén Lettieri y  
Dulio Caro.

Pese al marcado descenso de temperatura con que nos alivió un otoño anticipado aquel domingo, el ambiente del Autódromo se calentó no sólo por el fervor que acompaña a cada presentación del popularísimo T.C., sino por alguna que otra escaramuza espectacular y polémica tanto en pista como a su vera. Sobre todo ello volvemos... a fondo.



Oscar Aventin en la salida de la horquilla, señalando el lugar del accidente... Creyó ver una bandera roja y por eso paró en la segunda serie, lo cual fue motivo de muchas polémicas.

## CARTA DE PRESENTACION RUBEN ROUX (h)



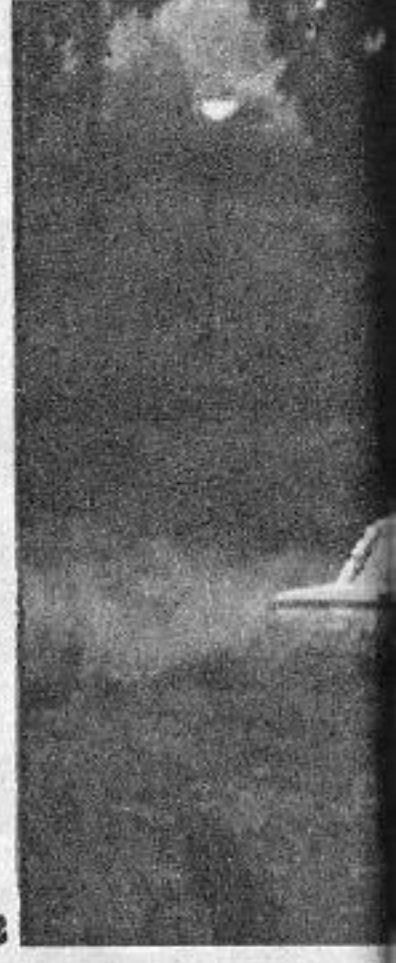
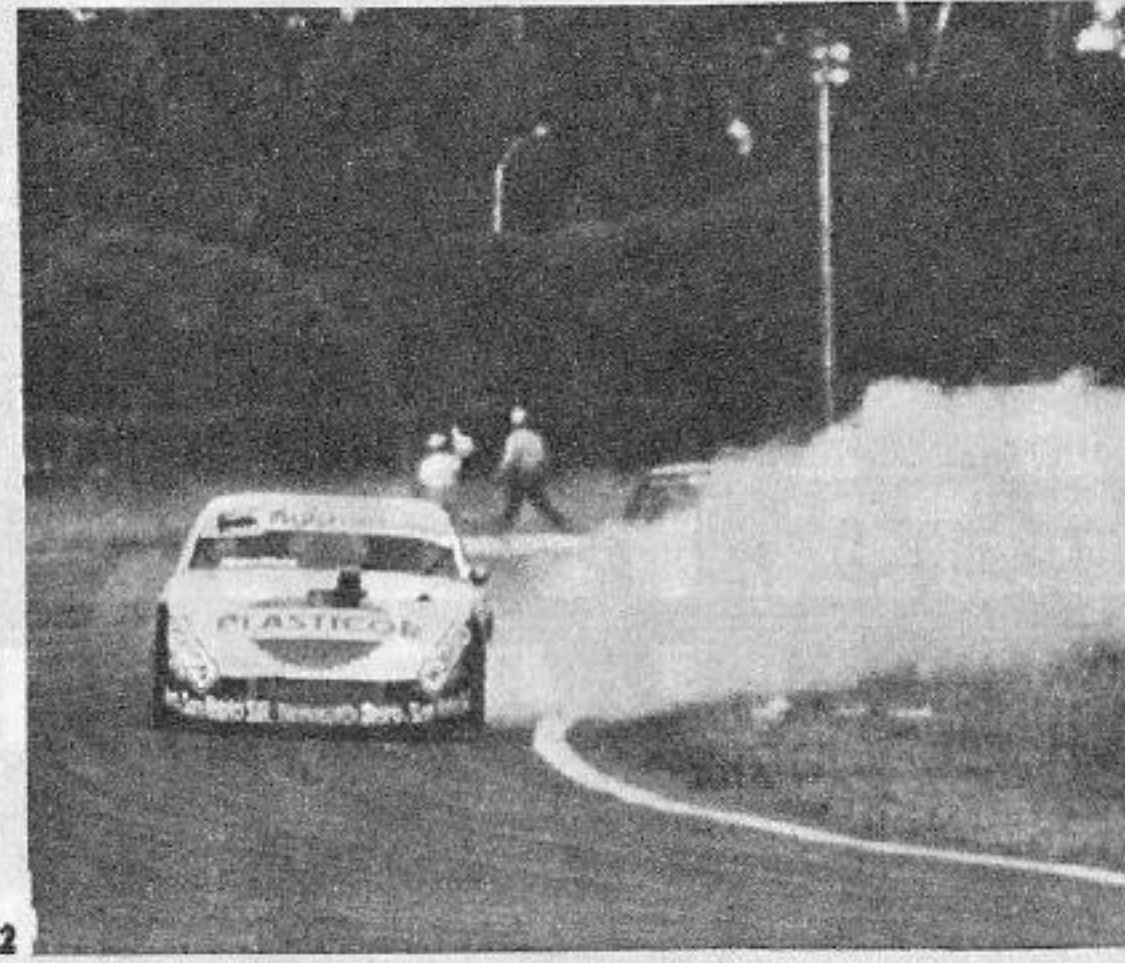
Corrió su primera carrera en Turismo Carretera, el domingo 8 en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Pocos desviaron la mirada hacia el Chevrolet n° 144, a no ser por el nombre de su piloto, que es sinónimo de TC: Rubén Roux.

Indudablemente, tener un apellido de ese tipo pesa, y Rubén supo llevarlo muy bien, deportivamente hablando. Casado, con 38 años, dos hijos (Lorena Gladys de 11 años y Rubén Pablo de 10) y un hermano mellizo -Jorge- que ya estaba en la categoría, es otro integrante del "clan" Roux que ingresa por el buen camino al Turismo Carretera.

Su trayectoria deportiva se inició en 1975, cuando obtuvo el Campeonato del TC Bonaerense; un año más tarde fue Subcampeón de TC del Oeste, y sobre el final de esa temporada logró el Campeonato en el torneo nocturno organizado en San Andrés de Giles. Luego llegaron dos subcampeonatos seguidos, escoltando a su hermano Jorge en los años '77 y '78. En la última temporada que corrió en el TC del Oeste, en el año 1984, consiguió llevarse el "uno" para Monte Grande, su lugar de nacimiento.

Desde la última temporada en el automovilismo zonal, hasta la nueva era en el TC, que comenzó hace poco más de una semana, Rubén permaneció dos años inactivo en los cuales la Peña "Los Amigos de Monte Grande" lo ayudaron para poner en línea de partida a este Chevrolet.

En total, fueron 37 sus carreras ganadas en los torneos zonales, una buena carta de presentación para comenzar la campaña en TC, que por lo visto en el Autódromo con su decimosexto puesto en clasificación, el octavo en la segunda serie y el excelente parcial en la final, tiene mucho futuro.



1- Felipe Salgado festejando junto al equipo. 2- Estela de firma: final para Moutas. 3- Gardinelli toca a Morresi. 4- El "Pato" completa el trampo. 5- Dekontie cruzado en medio del malón "contra" Apella. 6- "¿Adónde irán éstos?", pregunta "Tito". 7- Así quedó el auto de Pesenti. 8- Fermadino, Satriano, De Benedictis, Caparros, Oghyanari (marcado en el "plástico") y Brescia. 9- "Únete" dibujando. 10- Ahora con la "collita paspada". 11- La ACTC entrega plaquetas a Ricardo y Juan Gálvez (h), semlocullo, presencia Oscar. 12- Fermadino, "Johnny" y Oghyanari frente a boxes.



**SANITARIOS PARA NUEVE DE JULIO**- La antigua idea de la ACTC, de dotar de infraestructura sanitaria propia a sus carreras, está a punto de concretarse. Así lo comentó Héctor "Laucha" Ríos, quien entre otras cosas adelantó que posiblemente desde la próxima carrera, en Nueve de Julio, se habilitarán quince módulos para contemplar las necesidades fisiológicas de sesenta personas por turno.

**LA FRUSTRACION DE DARAY**- Tampoco en el Autódromo pudo darse el gusto de reaparecer, Rubén Daray. Pero esta vez fue algo más lejos que

en Santa Teresita, ya que al menos estuvo entrenando. Pero todo se terminó para Rubén apenas comenzaba la clasificación, por culpa de un pistón. ¿Será la tercera, la vencida...?

**CONFRATERNIDAD ENTRE HINCHAS**- No es la primera vez que lo observamos, pero conviene reiterarlo, quizá para que en otros deportes se tome ejemplo. Compartiendo el mismo sector de tribunas e incluso, en otro sector del circuito, el acoplado de un camión, vimos a partidarios de Ford y Chevrolet con sus respectivas banderas y emblemas. Cada uno alientó a 12





α OSVALDO MORRESI



## PREMIO CORSA FORMULA ONE

La "pole position" conseguida en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires el sábado 7, y lo realizado en la primera competencia del año en Santa Teresita, donde finalmente fue segundo, son motivos más que suficientes para hacerle entrega de un par de guantes Fórmula One. En la foto, Jorge Oyhanart sonríe con su "chiche" nuevo.



sus pilotos, sin agresiones ni insultos. Y pensar que en muchos casos estaban uno al lado del otro... ¿Se imaginan ustedes esto en una cancha de fútbol?

**BANDERAS VARIAS.** Y ya que hablamos de banderas, hubo algunas con alusiones bastante ingeniosas. Como por ejemplo esa que en plena recta principal advertía: "Al pastor Ford se le escapó un chivo". Por lo visto en carrera, la cosa fue al revés, ¿no?

**UN RECORD INALTERABLE.** No se batió en esta ocasión el record del circuito número 12, que en la clasificación del 1° de noviembre del año pasado

estableció Esteban Fernandino, con 1m56s29/100. Esta vez, Jorge Oyhanart, con otro Ford, quedó con 1m57s16/100, a casi un segundo de ese primado. Habrá que esperar ahora hasta noviembre para ver si en la próxima presentación del T.C. en el Autódromo Municipal, se puede superar aquella marca del "Chango".

**LOS QUE SE PASARON...** en la chicana, fueron siete en la clasificación del sábado, y éstos son sus nombres: Mariano Calamante, Pedro Doumic, Edgardo Caparrós, Francisco Alluna, Carlos Lynn, Aurelio Martínez y

## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Asociación Corredores Turismo Carretera.

**Accesos:** Todos asfaltados y en muy buen estado. **5 puntos.**

**Controles:** En general buenos, aunque el sábado hubo algunos que, con medales para nada amables, desconocían las credenciales permanentes otorgadas por la propia ACTC. **3 puntos.**

**Comodidades:** Muy buenas. **4 puntos.**

**Estado del circuito:** Bueno, aunque bastante sucio por aceite. **3 puntos.**

**Boxes (instalaciones):** Buenas, aunque algo insuficientes por la cantidad de autos. **3 puntos.**

**Boxes (condiciones de trabajo):** Regulares. Porque además de haber muchos autos juntos, había bastante gente, gran parte de ella sin funciones que cumplir. Algo que no es novedad pero que no nos cansaremos de puntualizar. **2 puntos.**

**Promoción del espectáculo:** Normal. Y en esto debemos destacar que generalmente no es mucha la promoción que el TC hace de sus espectáculos en la Capital Federal. **3 puntos.**

**Servicio de prensa:** Aceptable, teniendo en cuenta que las demoras y dificultades producidas tuvieron otros responsables. **3 puntos.**

**Puntualidad:** Discreta el sábado, donde hubo una demora de veinte minutos en el inicio de la actividad. Muy buena el domingo, como no podía ser de otra manera, estando de por medio la televisión. **3 puntos.**

**Total: 29 puntos. (Ideal, 45)**



Bastante cambiante fue el fin de semana para el "Pato". El sábado tras la clasificación estaba muy pesimista porque el motor no rendía lo esperado. Las cosas mejoraron el domingo al variar las condiciones climáticas, pero en la serie, un toque con Salgado y luego otro con Gardinalli, lo retrasaron mucho. En la final largó desde la undécima fila, y en medio del abigarrado y aspero lote intermedio, fue escalando posiciones y esquivando posibles nuevos toques. Así llegó quinto, lo que le permitió volver a sumar importantes puntos para el Campeonato.

## LUCES Y SOMBRAS

**Lo indiscutible:** El triunfo de Fernandino. Su Ford era el mejor auto y el "Chango" lo supo aprovechar.

**Lo positivo:** La cantidad de inscriptos. Fueron algo más de sesenta, una cifra interesante para autódromo.

**Lo negativo:** Los episodios suscitados tras la confusa segunda serie, y la polémica que derivó del consiguiente cambio en la conformación de la grilla.

**Lo lamentable:** La espera de noventa minutos que tuvimos que soportar el sábado antes de conocer la oficialización de los tiempos.

**La deuda:** El duelo de marcas y pilotos que muchos esperaban. ¿Habrá quedado para Nueve de Julio?

**La frase del sábado:** "No sé por qué se preocupan por la demora en dar los tiempos, si hay plazo hasta las ocho en que habitualmente se clausura el Parque Cerrado. Así que hoy estamos adelantados en casi media hora". De Eduardo Pereyra, el C.D. a las 19.30, cuando el periodismo exigía explicaciones sobre la tardanza en conocer los tiempos, ¿Se habrá olvidado de que en los circuitos de ruta no se hacen pruebas clasificatorias...?

**La frase del domingo:** "Unas veces se pierde y otras... también". De Oscar Aventín, de regreso a boxes tras culminar la segunda y conflictiva serie. ¿Qué quisiste decir, Oscar...?

**La alegría:** De la gente de Gustavo Brescia, con el segundo puesto en su serie y el sexto en la final. Hubo abrazos al por mayor.

**La emoción:** De Felipe Salgado en el podio.

**La coincidencia:** Que en la zona de la horquilla y con apenas unos metros de diferencia, Roberto Urretavizcaya fuese tocado por ambos hermanos Roux.

**El rescuerdo:** De Esteban Fernandino con la victoria en el Turismo Carretera. La anterior la había logrado en 1979. Pasaron tantos años y tantas cosas...







1- Se larga la carrera, y la secuencia marca cómo se escapa Ferrnandino, seguido por Sainio, De Benedictis, Cyhanari, Caparrós abierto, Brescia, Saiz, Castellano y Doumic. Se viene el malón.. 2- Castellano en la horquilla, adelante de Caparrós, Brescia, Doumic y Marcos. 3- Mariano Calamante mirando sin entender por qué no anduvo el llamante Chevy..

**Eduardo Finocchio.** De todos ellos el más perjudicado a la hora de recomodar posiciones, fue Calamante, que del cuarto puesto con el que sorprendió a muchos, pasó a un menos decoroso decimonoveno.

**AUSENCIA CON AVISO-** Puede ser, el próximo domingo, la de **Eduardo Marcos** en la competencia de Nueve de Julio: "Este sistema de suspensión trasera no se adapta a las cubiertas en las carreras de autódromo, y no tiene sentido modificarla por una sola carrera. Así que creo que no vamos a ir a Nueve de Julio y si comenzaremos a trabajar para estar con todo en la próxima de ruta, que

es en Bahía Blanca". **PATO ENOJADO-** Y los destinatarios de sus broncas eran **Julio Salgado** y **Néstor Gardinalli**, quienes a su turno, habían provocado sendos despistes del piloto de San Pedro en la chicana de Ascari. "Hay gente que no sabe correr en autódromo", comentó indignado **Morresi**, quien después olvidó su bronca, con el quinto puesto de la final.

**¿MARINCOVICH EN NUEVE DE JULIO?**- Carlos Marincovich estuvo en el Autódromo como espectador. Pero bien podría estar en Nueve de Julio como participante, de concluir en término los trabajos sobre el Dodge de

la **Autopena Tapiales**, que originalmente iba a seguir conduciendo **Luis Di Palma**. ¿Saben quién acompañaría a Marincovich? Nada menos que **Juan Carlos Giacchino**, quien ya tiene experiencia en ese coche (de preparación **Canapino**) y en esa tarea, con lo hecho el año anterior junto a Luis.

**CACOS EN LA HORQUILLA-** La ocasión hace al ladrón, y la horquilla del Autódromo, donde siempre hay mucha gente, suele ser un buen lugar para actos delictivos.. Hubo relojes y autostereos robados, e incluso intervino la policía...

# CONTANOS, WALTER, CONTANOS...



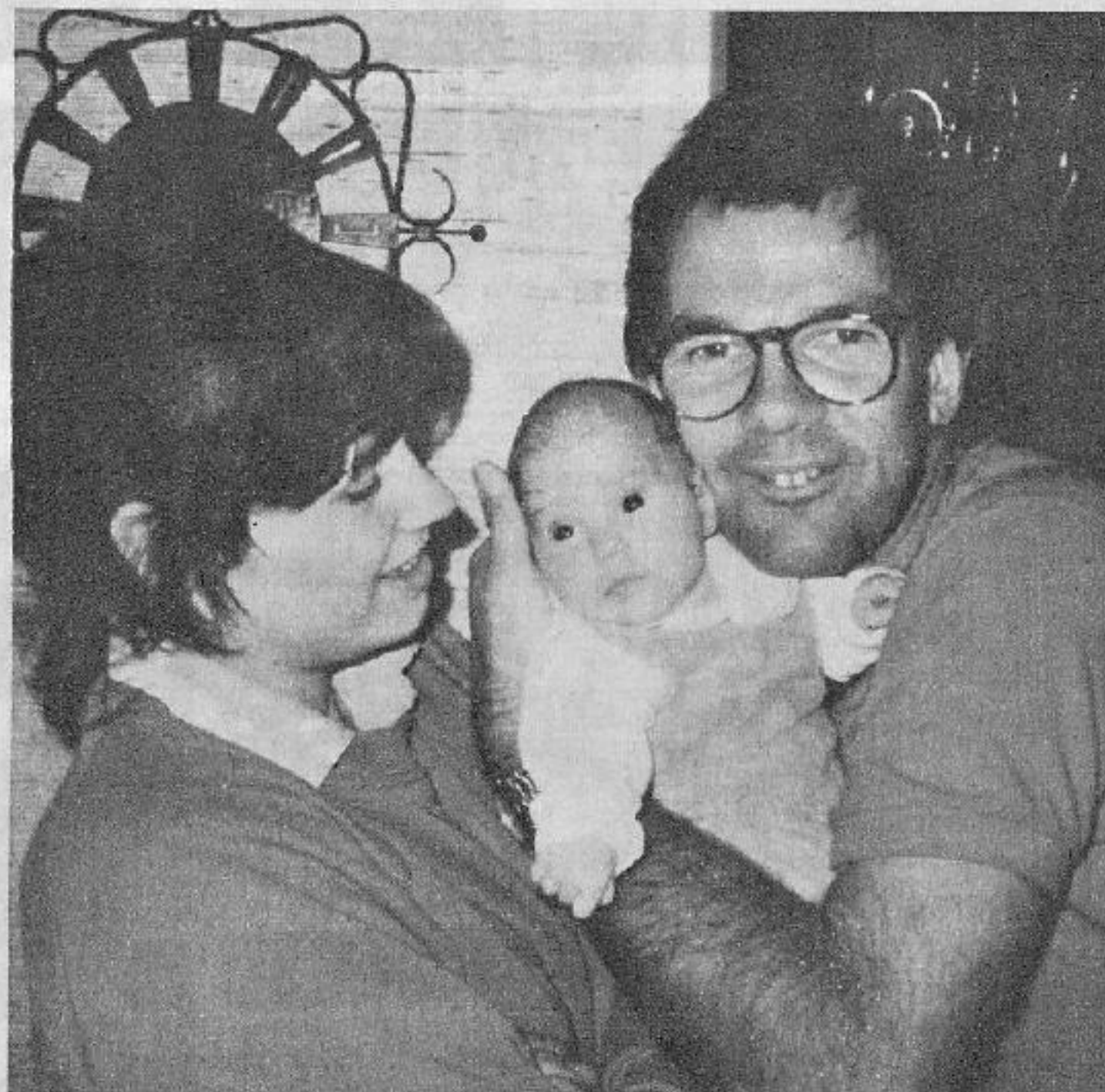
**Se llama Walter Weitzel y es un simpático alemán que se siente argentino. Hace quince años que trabaja en BMW, y últimamente ha asistido los motores de la casa germana en el equipo Arrows de F-1. Las intimidades, la familia y el futuro, abarcados sin tapujos en esta charla.**

*La pasión tiene dos nombres en la vida de Walter Weitzel: la familia, con la ternura de la pequeña Natalia y la belleza de su esposa Silvia, y la sana "locura" que le produce estar junto a un cockpit, al lado de los pilotos, atendiendo los motores e inundándose de vértigo.*

¿Alemán? ¿Argentino? Walter Weitzel nació en Alemania el 15 de mayo de 1947. Tenía un año cuando llegó, con su familia, a nuestro país. "Uno es lo que se siente", afirma. "Me siento argentino. Pienso mucho en este país y a veces tengo problemas con mi mujer porque ella me dice: 'Sos alemán, vivís en Alemania... Pero yo no coincido mucho con los alemanes. Tengo otro carácter. Ellos son derechos, si, pero por ahí se traban un poco... No tienen la picardía que tienen los argentinos'".

Estamos almorzando en el motor-home de Arrows, en Portugal, y Walter parece dichoso de poder hablar en castellano de la Argentina, de su gente, de su historia. En la excitación previa a todo Gran Premio de Fórmula Uno, un momento de relax es bienvenido.

"En 1966 volví a Alemania -empieza a contar- después de terminar la secundaria en un colegio industrial. Me fui trabajando en un barco. No te cobraban nada, y además era muy divertido... Muchos amigos míos ya habían vivido esa experiencia, y entonces me animé. Mi viejo me dio unos pesos y así llegué. Tenía miedo de aburrirme, no sé... Después surgió el miedo a fracasar, a decir que me volvía porque no había podido estar solo... De hecho, al año tenía muchas ganas de volverme, pero no lo hice. En ese momento me sentía libre. Nadie



me decía qué tenía que hacer".

Había algo más que un deseo de aventura en este rubio y alto alemán que desborda simpatía y amabilidad. Ese otro deseo le abriría el camino hacia una vida agitada pero magnífica alrededor del mundo. Porque siempre le gustaron los fierros. En el '55, su padre lo llevó al Autódromo a ver los entrenamientos de Mercedes-Benz, autos con los cuales corrían nada menos que Juan M. Fangio y Stirling Moos.

—¿Entonces?

—Imaginate, ahí empezó todo. Los "fierros" te enganchan, te enganchan... Apartir de ese día, siempre me detenía en los talleres para ver los autos de carrera. Ya en Alemania, visitando una escuela nocturna, conocí a un chico que tenía un auto de rally. Yo sólo era aficionado... Iba a ver a "Lole" cuando corría en F-2, en el '70... Me subía a mi Volkswagen y allá iba... Bueno, ese chico tenía un Lancia Fulvia con el que corría en rally. Yo empecé a trabajar con él de mecánico. Un día fuimos a hacer una hoja de ruta. El anotaba y yo manejaba.

Anduve fuerte, lo movi bastante bien. Este chico se lo contó a un amigo de él y nos pusimos a correr en rally. Pero un día volcamos, y la "fiesta" me costó seis mil marcos, que para mí era un montón de plata. Entonces, de repente, un día leo un aviso en el diario. Buscaban especialistas en motores. Me presenté en la planta BMW Motorsport, que recién surgía y que había preparado Jochen Neerspach. El estaba a cargo del "reparto chasis", o sea donde estaban las coupés, los autos de rally y los motores de F-2 que se iban a hacer hasta el '73 para el Campeonato. Esto fue en noviembre del '72, y hasta marzo se tenían que hacer cincuenta motores de F-2. Cuando yo llegué, había un cigüeñal, dos carteris y dos árboles de levas. Eso era todo. Y así empezamos. Comenzó a llegar toda gente nueva. Lo primero que yo hice fue armar motores, y ya en el '73 fui a las primeras carreras de F-2 como mecánico de BMW. Un año más tarde empecé a hacer el service. Llegábamos a los circuitos con un camión y nos llevábamos ocho o nue-

ve motores para arreglar. Dios mío, no podía comer tranquilo... Los italianos, sobre todo, me volvían loco. Un desastre, te lo aseguro. Eso duró nueve años. En el '84 comencé a asistir al equipo Arrows en F-1.

Su ciclo en la turbulenta Fórmula Uno Internacional arrancó con una anécdota que Walter recuerda con una gran sonrisa:

—Fue el día en que me casé. A la noche, me llamaron por teléfono y me dijeron: "Decile a tu esposa que el año que viene vas a hacer F-1, así que te saque fotos de todos lados porque no te va a ver nunca". Ella ya sabía. Se llama Silvia, es alemana. Le dije: "Mirá, hago un año y vemos qué pasa". Ya pasaron tres. ¿Sabés qué pasa?, te metés en un equipo y después te dicen que quieren que sigas con ellos... y seguís. En F-1, cambiar un motor es tan fácil como cambiar una goma.

—En julio, ya se hablaba del retiro de BMW de la F-1. ¿Qué sucedió?

—En el '83, en su segunda temporada, BMW salió Campeón del Mundo (Piquet, con Brabham). En el '84 ganaron en Canadá y en Detroit, e hicieron nueve pole positions. En el '85 entró Pirelli, y no daban "pie con bola". Ganaron en Francia. Todo bien. Pero iba para atrás. Que los ingleses, que los chasis... Después, Murray hizo el BT55, totalmente nuevo. Dijeron: "Este auto es seis segundos más rápido que el resto", pero en realidad era diez segundos más lento. Entonces, ¿qué pasó? No sé la cifra, pero te puedo decir que el desarrollo del motor "acostado" insumió un montón de plata. Cambió todo: el block, la caja de cilindros, el motor... Lo único que es igual son las bielas y los pistones... Ese auto fue un fracaso. No hay modo de hacerlo doblar. Le pasa lo mismo al Arrows A9. Cuando te equivocás, es "pizza". No anda. Prueban y prueban, pero hay mucha frustración. Imaginate, eso también pegó en los directivos de BMW, que son nueve. BMW es una sociedad de accionistas. Esas nueve personas se reunieron el 1ro. de julio del '86 y votaron, cinco contra cuatro, a favor de abandonar la F-1. Tenían contrato hasta el '87. Ecclestone dijo: "Les va a costar tanto". La prensa los mató: "¿Cómo se van a retirar?"... Bueno decidieron seguir con Brabham en el '87...

Aquella tarde, en Estoril, la presencia de Marc Surer en el motor-home de Arrows interrumpió unos minutos nuestra charla. Y al cabo de los saludos y el "sigue adelante, Marc", que no se oyó pero que se sintió en alguna parte, en todos los rincones del paddock, Walter expresó, sin que mediara pregunta alguna:

—Marc estuvo tres años en Arrows. Imaginate, cuando escuchás que ha tenido un accidente como el que sufrió corriendo en rally, cuando te dicen que se salva o no, que se muere o no se muere, es un poco... Es trágico. Fue un golpe psicológico grave para nosotros.

Hace unos días, aquí en Buenos Aires, volvimos a encontrarlo. La temporada '86 de F-1 había terminado. Walter aprovechaba para regresar a "su" país, a visitar a sus padres y a su hermano y descansar tras dieciséis Grandes Premios agotadores, a veces complicados, siempre atrayentes. Y dos "molvos" muy importantes le agregan a sus vacaciones la cuota de algarabía que algunas veces le robó la

F-1 a lo largo del año: Silvia, su esposa de 26 años, y Natalia Patricia, una "muñequita" de ocho meses que sonreía en estos momentos en brazos de sus abuelos, mientras nosotros retomamos el diálogo.

—En el G.P. de México se habló de un embargo al equipo Arrows...

—El problema fue, como siempre, el dinero. Arrows no podía pagar la suma establecida por BMW para todo el año. Entonces, llegó John Schmidt (titular de la USFG, una financiera que se dedica a los seguros) y "bancó" las dos últimas carreras, México y Australia. Schmidt dijo también que quería cuarenta motores, vale decir el contingente que dejan Arrows y Benetton... Su idea era llevarse a un ingeniero y a un equipo de mecánicos e instalarse en Inglaterra. Al principio no se quiso aceptar, porque no le podés dar un motor oficial a otra gente... Eso no iba. Y en cuanto a los cuarenta motores —agrega riendo—, BMW los tiraba. Sí, los tiraba al río y

port, que estaba detrás de Rosche, se puso como diseñador máximo encargado de todo el desarrollo. Rosche es el capo en competición... Para desarrollo en fábrica (también se encargaba Rosche) pusieron a tres personas. Creo que está muy mal lo que hicieron, porque Paul, que estaba siempre al frente, llegó de Detroit, a mitad de año, y le dijeron que se había ido todo al diablo. No es justo. Pero como te decía, ni en BMW sabían lo que iba a pasar en 1987. Cuando volvimos de Australia, dijeron que íbamos con el motor horizontal. Después, con el vertical. Después, Bernie dijo que no... Es como un conventillo. Terrible. Brabham tiene el chasis listo. En el '86 fue un fracaso para ellos. Uno le echaba tierra al otro. Improvisaban todo el tiempo.

—Es evidente que se imponía un cambio... ¿Cómo te ves trabajando con ellos?

—Y sí, el cambio era imperioso. Todavía no sé qué va a pasar conmi-

un silencio... La gente miraba con una cara... Es que Elio tenía una personalidad muy especial. Dios mío, él era... no encuentra las palabras... Nunca nadie supo lo que pasó. Se rompió el alerón, sí. También dijeron que había sido una goma, y le echaron la culpa a Pirelli, pero no fue eso. Es claro, el alerón estaba mal hecho.

—El "padre" del BT55, Gordon Murray, pasó a McLaren. Gordon se destacó siempre por encontrarle la "trampa" al reglamento, no por hacer cosas revolucionarias al estilo Colin Chapman...

—Para Gordon, el pase a McLaren está muy bien. Hizo muchos autos, y se equivocó también. Salieron campeones en el '83, pero como decía Piquet, ese auto no era "el fin del mundo". Había otros superiores. Ya estaban los turbo de Ferrari, BMW, Toleman...

—Bueno, no era el McLaren que nació, justamente, ese año: el MP4/2...

—Esa máquina sí es notable. Tres

—¿Cuál consideras que sería el equipo ideal en Fórmula Uno?

Se toma un tiempo para responder...

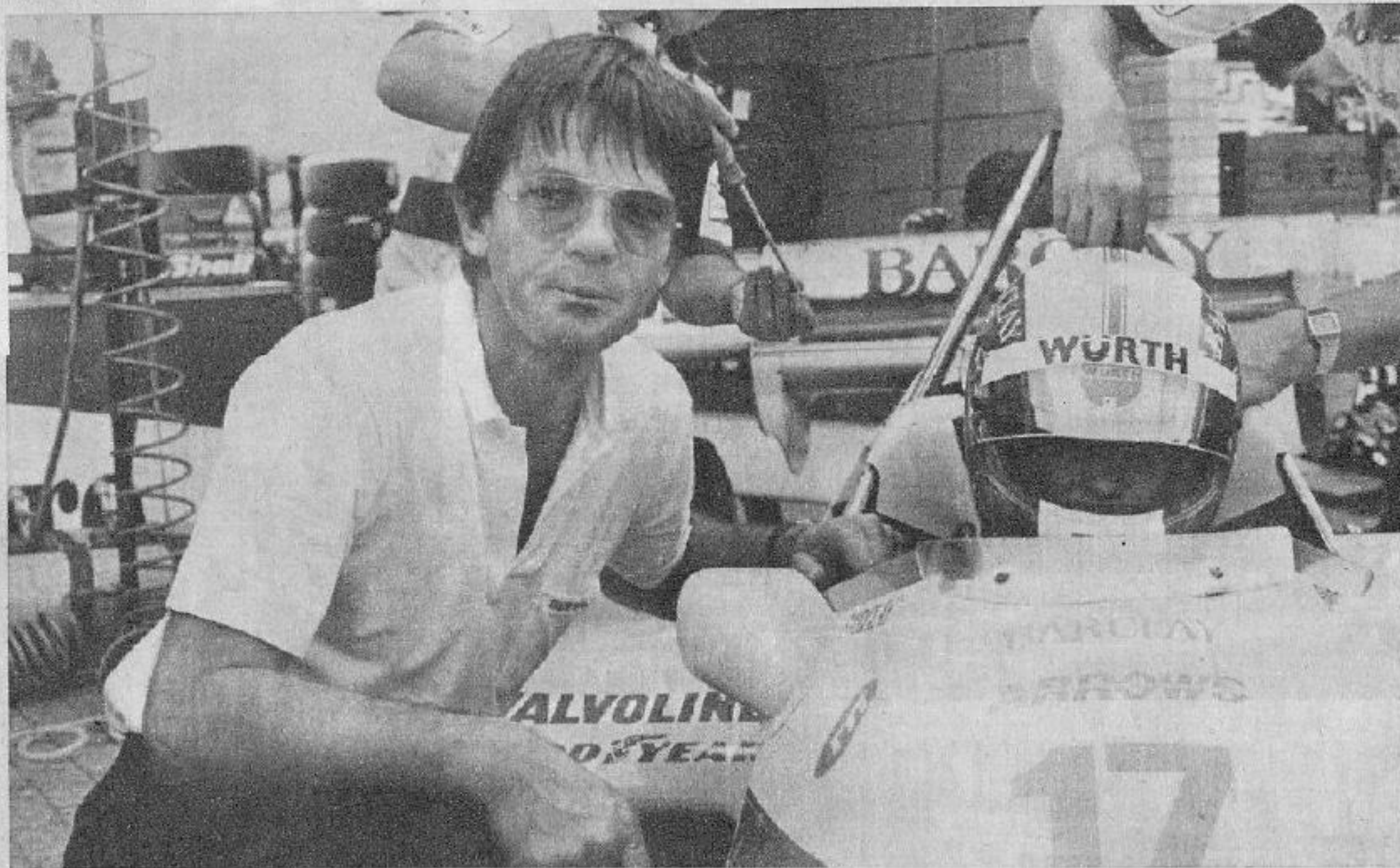
—Barnard y Byrne. Rory es el detallista más completo, hace las cosas rápidas. En cuanto a los pilotos, Alain Prost y Nigel Mansell. Con ellos dos me gustaría trabajar. El auto sería nuevo. Con Byrne, me he dado cuenta de que es impresionante cómo trabaja Benetton. Después de una carrera, no llegaban a sus casas que ya se iban a "testear"... Hay otros equipos de "testing", como Williams o McLaren, pero ellos iban a probar todo el día... Los pilotos no van a Mónaco a hacer esquí acuático. Siguen entrenando. Entonces, cuando llegan a la otra carrera, ya está todo experimentado.

—Dijiste Prost y Mansell. ¿Qué opinás de Berger, con quien trabajás?

—Estoy muy asombrado con la historia de Gerhard. Entró a Arrows por intermedio de BMW, mejor dicho por Dieter Stappert. Yo pensé que iba a perder dieciséis a cero en el duelo con Boulsen, porque creía que Thierry iba a ser siempre más veloz que Berger. Pero ya en la tercera carrera Gerhard estaba ahí, muy, pero muy veloz. Siempre detallando y protestando. Terminó las últimas dos carreras en los puntos. Al final del año, BMW le puso la pistola en la cabeza a Benetton y le dijo: "Si no ponen a Berger, no hay más motores para ustedes"... Este año hubiera ganado en Austria de no haber sido por ese estúpido problema que tuvo con la batería. Su triunfo en México, en cambio, se debió exclusivamente a la táctica que emplearon. En realidad, ganó Pirelli. Dijeron: "Probamos esta goma acá, este compuesto duro allá, este menos duro acá"... Por radio, le preguntamos a Gerhard: "¿Vas a entrar ahora?" Mirá, "contestaba él, yo me siento bien, el auto y las gomas van bien así es que sigo"... Se quedó en la pista y los mató a todos. Goodyear tuvo un día trágico. Los Williams entraron tres veces, sin 'grip' en las cubiertas delanteras, y tanto es así que casi ni podían llegar a cambiarlas... Pero volviendo a Berger, es un chico que no dice, por ejemplo: "El año que viene, en Ferrari y con Barnard, los piso a todos". El siempre dice: "Vamos a ver lo que que pasa". Es medio loquito... pero muy ubicado.

—Mientras en Europa se confirmaban y se desmentían versiones, Walter Weitzel tomaba sol, visitaba a sus amigos, compartía momentos con su familia y gozaba de las tiernas sorpresas con que Natalia le enciende la vida todos los días. A su lado, Silvia disfrutaba intensamente de su compañía. Ella sabía que este año su marido volvería, muy posiblemente, a ser parte de la andariega "troupe" de la Fórmula Uno. Y Walter esperaba (y aún espera, de hecho, puesto que según sus propias y recientes palabras, "BMW todavía está en una nebulosa"), con ansiedad e incansable pasión, su confirmación en Arrows—ahora USFG—. Porque "después de dos meses, llegás a Río de Janeiro y el primer auto que pasa a fondo te pone los pelos de punta. Decís, entonces: ¡Pero qué loco que soy!".

Silvia Renée Arias



apostaban cuánto más subía el nivel del agua...

—¿Hubo muchas posibilidades de que Arrows fuera con TAG-Porsche en el '87? ¿Qué había de cierto? ¿Qué sabés al respecto?

—Creo que un acuerdo Arrows-TAG pudo ser posible, porque Ron Dennis es muy amigo de Jackie Oliver (ex propietario del team, ahora Director Deportivo). La USFG tiene mucha plata, y Porsche por plata, hace lo que le pidan...

—Digamos, entonces. Arrows con material ex-BMW; Benetton como se sabe, utilizará los Ford Turbo V6. Solamente Brabham irá con BMW oficiales... En consecuencia, comenzaría tu ciclo en el equipo de Bernie Ecclestone...

—Mirá, no había nada resuelto. Yo me vine el 4 de diciembre y nadie sabía nada. Me dijeron, sin embargo, que me preparara porque iban a amar todo nuevo en Brabham. Paul Rosche ya no iba a ser el "capo" de todo... Cuando se anunció que BMW se retiraba de la F-1, lo que te comenté en Portugal, empezó toda la debacle. Uno de Motors-

go, pero te digo que así no se puede seguir. El ingeniero se ponía histérico. De una carrera a otra probaban cosas que no tenían nada que ver con nada. Los mecánicos decían: "Este tipo está loco". Decían que se trababa la electrónica, que era el motor, que era el chasis... Era un poco el motor, sí, porque después cambiaron un montón de cosas y el auto empezó a andar bien. En Zeltweg, por ejemplo, un Brabham estaba en segunda fila detrás de los Benetton y un McLaren, en un circuito veloz. Pero no era sólo el motor. Con la caja Weissman también tenían problemas, porque al principio no andaba ni para atrás...

—Y a todo eso se le agregó el trágico accidente de Elio De Angelis...

—Cuando se mató Elio, BMW dijo: "Se mató un piloto con un motor nuestro. Chau...". Se echó todo a perder. Creo que eso está mal, porque se mataron muchos pilotos, lamentablemente, con otros motores. Hay que seguir. El riesgo de que se mate alguien siempre está. Perderlo a Elio fue terrible, terrible. Recuerdo que en Spa (Bélgica) había

veces consecutivas llevó a campeonatos mundiales. Pero para mí, esta última vez fue suerte.

—¿Coincidis con los que opinan que la ausencia física de Frank Williams causó la otra ausencia, la táctica, que determinó el fracaso?

—Sí, eso fue fundamental. Es más, creo que si Frank no se reponía rápido, Patrick Head tira todo al tacho. Es un buen diseñador, pero es un carnicero.

—Head, un "buen" diseñador ¿Y los mejores?

—Para mí hay tres en la F-1: John Barnard, Gérard Ducarouge y Michel Tétu. ¿Los demás? Ah, sí: Rory Byrne, de Benetton. Es bonísimo. A mi entender, ellos hacen las mejores cosas. Los demás llegan a un nivel y ahí se quedan. Barnard es un tipo que puede abarcarlo todo, que dice: "Esto es así y no de otro modo", que organiza muy bien. Hay gente que puede hacer un buen auto, pero en los detalles, que son tan importantes, se pierden. Le pasó a Reutemann cuando estaba en Brabham: se paraba por pequeñeces.

ESTAMOS EN EL AIRE...

# VOLANDO BAJITO

Fotos: Miguel Tillous,



Derecha. A los comandos, el piloto en primer plano. Justa abajo, Ferdinandino y De Benedictis entrando en la "S", y la tribuna. Al fondo, Pompeya y más allá. Arriba, Oyhanari y Castellano pasan frente a boxes. Abajo, el "Chango", "Johnny", el "Vasco" y "Pincho" en la zona de la Horquilla y ante concurrencia bastante moderada. Allende el característico arco de entrada, La Tablada.



Gracias a una gentil invitación del equipo "Campeones", transcurridas dos vueltas de la competencia final de Turismo Carretera el domingo 8/3, pudimos subirnos al helicóptero que dicha organización destacó para seguir la carrera desde una perspectiva privilegiada. Inmejorable oportunidad entonces para "cambiar el ángulo de la información", eminentemente

gráfica en este caso.

Así es como nos fue dado apreciar en forma inusual el comportamiento de los T.C. desde arriba, volando apenas un poco más alto que ellos... que suele decirse lo hacen "rasante".

La cuestión es que el estoico reportero gráfico que destacamos a efectos de trasladar a ustedes el deleite de tan singular óptica, debió

debatirse en insólitos (salvo para la dotación habitual de la nave, obviamente) vaivenes en todas direcciones, que amenazaron seriamente su compostura orgánica, en especial hacia el final de tanto ajetreo, pero que felizmente no pasaron a mayores. De modo que eso no fue óbice para el normal cumplimiento de su tarea ni el de nuestros amables y eficientes

colegas de Radio El Mundo y Canal 2.

He aquí pues, un testimonio visual del resultado de tanto afán (el resto, ya lo habrán oído en sus receptores y visto en sus televisores, ¿no?) Para guardarlo y coleccionarlo. Porque -créase o no- pensamos repetir la experiencia y a no marearse, ¿eh?

# ELLOS TAMBIEN

Esta nota intenta ser el reconocimiento a algunos de los "anónimos" de la Fórmula dos Sudamericana. A aquellos que prácticamente van a todas las carreras — en su gran mayoría — y de los cuales no nos ocupamos a menudo, salvo destacando alguna buena actuación, ya que el espacio, que es tirano, como se dice vulgarmente, siempre nos limita. Es por ello que, tratando de imponernos un poco de justicia a nosotros mismos, hoy les hacemos esta "presentación en sociedad" de los pilotos de la categoría que normalmente no están en el podio, pero trabajan igual o más que los de punta.

## GIOVANNI SESANA

(Colombiano). Nació en Bergamo, Italia, en 1942. Nacionalizado colombiano, tiene 44 años. Vive en Bogotá, la capital colombiana, desde hace 17 años, y comenzó a correr en autos hace 5, antes había participado en competencias de motocross en Europa. En 1982 se inició en el



automovilismo en una categoría de autos americanos de gran cilindrada denominada "8 cilindros", llegando al subcampeonato. También ese año comenzó su participación en la Fórmula Colombia —Fórmula Renault— y terminó 4° en el torneo nacional. Al año siguiente fue campeón de la clase 8 cilindros y también titular de la Fórmula Colombia. En esta última categoría repitió esos logros en 1984 y 1985 y actualmente está primero en el torneo de esta temporada. Debutó en Fórmula Dos Sudamericana en la carrera de San Pablo en el equipo de C. Kissling y su mejor ubicación fue el 13° lugar obtenido en Bogotá.

## JOSUE DE MELO PIMENTA



(Brasileño). Nació en San Pablo el 31/1/59. Tiene 27 años, comenzó a correr en karting en 1977, categoría donde continuó en 1978, obteniendo como mejor resultado un 7° puesto en el campeonato nacional de Brasil. Posteriormente pasó a la Fórmula Dos Brasileña desde el inicio de la misma en 1981, luego de haber corrido algunas pruebas de Turismo y en diversas categorías nacionales de su país. Fue 5° en el torneo Fórmula Dos Brasileña en 1984, siendo esa su mejor ubicación en esa categoría. Paralelamente, ese mismo año hizo algunas competencias en la Fórmula Dos Sudam, ingresando definitivamente en la misma en 1985. Sus mejores ubicaciones las obtuvo este año, trabajando en el equipo de Maldonado, con 2 quintos puestos —Salta y Puerto Iguazú—, finalizando 6° en Tarumá.

## RAFAEL VERNA



(Argentino). Nació el 2/4/63. Tiene 23 años, inició su campaña en el karting a los 17 años. Corrió una sola temporada en la categoría internacional, donde ganó 2 carreras. Posteriormente, a los 18, años ingresó a la FRA, donde ganó en 2 oportunidades, llegando al subcampeonato de la categoría en 1984. En 1985 compartió la FRA con la Fórmula Dos, donde ingresó en esa temporada con el equipo de Jorge Andujar.

En 1986 se dedicó a la F-2, integrando inicialmente el equipo de Osvaldo Antelo y posteriormente el de los hermanos Rullo. Su mejor puesto fue el 3° logrado en Florianópolis.

## JORGE CORTES

(Colombiano). Nació en Bogotá el 1/10/49. Su campaña es muy dilatada y diversificada. Tiene 37 años y está vinculado con el automovilismo desde hace 21, época en que comenzó a correr en karting. Aprovechó una estancia en Inglaterra —donde estudio ingeniería mecánica— para hacer un curso de pilotaje en la escuela de Jim Russell, compitiendo en Fórmula Ford 1600. En 1971 se inició en



la categoría T colombiana Turismo Especial, logrando el título al año siguiente. Posteriormente participó en algunos rallies hasta 1976 debido a un virtual receso del automovilismo pistero colombiano. En el '76 y '77 obtuvo otros dos torneos de Turismo Especial. Durante el segundo año se inició en la Copa Renault y la Fórmula Colombia. Obteniendo en ambas temporadas el segundo lugar en el torneo de la Copa, mientras

que en '78 fue campeón de la Fórmula Colombia.

Estos logros le valieron el apoyo de empresas de su país para correr en los Estados Unidos, lo que hizo en la categoría GTO durante 1979 y 1980. Su mejor resultado fue en Daytona, donde llegó 2°. Retornó a Colombia a correr Rallies y Turismo Especial, coronándose campeón de ambas categorías en 1982 y 83. En los dos años siguientes fue subcampeón en la segunda de las categorías y en el 84° también de Rally. Debutó en Fórmula Dos, en el equipo de Miguel Ángel Guerra, en la carrera de Bogotá, donde arribó en 11° lugar, obteniendo la misma ubicación en Colonia.

## HUMBERTO DANA



(Argentino). Nació en Buenos Aires el 9/3/62. Tiene 24 años. Se inició a los 14 años en la categoría junior de karting, llegando 3° en el campeonato metropolitano en su primera temporada y coronándose campeón en los 3 siguientes, agregando además el último año el título en la clase internacional. Con 18 años —en 1980— ingresó en la FRA, donde terminó 18° en su primer campeonato nacional. En las dos temporadas siguientes mejoró su nivel y con más experiencia llegó 5° en el campeonato 81 y 6° en el 82. Siguió alternando en la FRA en los años siguientes, pero sin continuidad, y este año hizo su debut en la categoría con el Berta-VW (ex Jorge Pernigotte), en la carrera de Interlagos. Su mejor ubicación fue el 11° lugar en Mar del Plata.

## CARLOS GUNTHER

(Argentino). Nació el día de la Independencia Argentina en 1959, en Oberá, Misiones.

Tiene 27 años y es uno de los pilotos de F-2 con menor experiencia. Se inició haciendo el último curso de pilotos de la A.A.S. en 1981, mientras estudiaba en Buenos Aires, logrando el primer lugar en el mismo. Luego retornó a



Misiones, donde comenzó a correr Turismo zonal.

En 1985 se dedicó a correr el Nacional de Turismo en la Clase 2 con un Fiat 128-1300. Ganó una carrera y terminó 6° en el campeonato. Se incorporó a la Fórmula Dos en 1986 de la mano de Gustavo Sommi y corriendo en su equipo. Le costó adecuarse a la diferencia de autos y de potencia, pero ahora parece haber encontrado el camino de la maduración en la categoría. Su mejor ubicación fue el 6° lugar obtenido, ante sus propios coterráneos, en Puerto Iguazú.

## LUIS PESCADOR



# CORREN EN LA F-2 SUDAMERICANA

**(Argentino).** Nació el 12/4/63 en la provincia de Salta. Tiene 23 años y corre desde los 9 cuando comenzó en karting. Allí permaneció 9 temporadas, resultando campeón provincial en 1979 y 1980. En 1981 y 1982 corrió en la categoría Maxi motos, logrando los títulos regionales de esas temporadas. Se inició en el automovilismo en la FRA en 1983, donde también participó en las temporadas '84 y '85, siendo su mejor clasificación un 10° lugar. Posteriormente pasó a la Fórmula Dos, donde logró su mejor ubicación con el 8° puesto en Florianópolis/86.

## OSVALDO SCHEER

**(Brasileño).** Nació en Curitiba, capital del estado brasileño de Paraná, el 22/4/58. Tiene 28 años y debutó en el karting regional de su país en 1977, siendo campeón zonal en 1978. Luego dejó de correr hasta 1981 en que volvió al automovilismo y a los monostos. Corriendo esa temporada en la Fórmula Fiat fue



campeón del torneo Rio-San Pablo. Desde 1982 a 1984 su especialidad fue el Rally, corriendo todo el torneo regional de Paraná y alternativamente algunas fechas del nacional. En las tres temporadas fue subcampeón paranaense, el primer año con un VW-Escarabajo y las dos siguientes con VW-Gol. El año pasado también hizo rally, pero no en forma continuada, y debutó en Fórmula 2 este año en la carrera de la ciudad donde reside actualmente -Florianópolis-, en el equipo de Francisco Abadía. Su mejor colocación del año la logró en Salta, donde clasificó 8°.

## VICTOR ROMAGNOLI



**(Argentino).** Nació en Córdoba capital el 17/9/57. Tiene 29 años. Comenzó por el karting, en la categoría senior internacional, cuando tenía 17 años. Participó durante 7 temporadas. En ese lapso ganó 3 campeonatos zonales de Córdoba y un provincial y un subcampeonato también de la provincia. En el único año en que participó en el Campeonato Nacional -1982- quedó ubicado en el 5° lugar. Mientras corría en Karting hizo dos carreras de turismo de larga duración, una en Córdoba y otra en Buenos Aires, a bordo de un Fiat 128, en pareja con Eduardo Bianguli, con suerte diversa. En 1983 comenzó a correr en FRA, donde llegó a la victoria en Rafaela 85. A mediados de esa misma temporada se inició en la Fórmula 2 Sudamericana donde continúa participando, habiendo sido sus mejores clasificaciones las 5° puestos obtenidos en Córdoba 985, y San Pablo/86.

## MARCOS TRONCON

**(Brasileño).** Nació en San Pablo el 17/4/49. Tiene 37 años y corre desde 1964 en que se subió por primera vez a una moto de carrera. Corrió solo esa temporada en 50 cc y fue vicecampeón paulista. Un año después pasó al karting, donde corrió hasta 1970; en ese lapso logró los títulos de campeón paulista, 2 veces, y nacional, 2 veces, siendo en otras dos ocasiones subcampeón brasileño. Dejó de correr desde el año 70 al 74, para dedicarse a estudiar

y volvió ese año para correr en Sport Prototipo, donde venció en primera prueba del año, y también corrió en Fórmula Super Vee -era el primer torneo de la categoría-, resultando Marcos el campeón de la temporada. Luego de años magros que fueron el 75 y el 76, volvió a los logros en 1977, resultando



2° en el Campeonato Nacional de Super Vee. A partir de 1978 pasó a Stock-car y Turismo, sin mayores resultados, hasta que se integró a la Fórmula 2 brasileña en 1982. Al año siguiente fue Campeón Nacional de la categoría y en 1984 subcampeón. Luego se integró a la Sudam, participando con intermitencias. Su mejor puesto fue la 2° posición en Goiânia -detrás de Maldonado- en 1985. Es un piloto de primer nivel que se ha quedado sin apoyo económico para continuar participando activamente en la categoría.

## RICARDO RISATTI

**(Argentino).** Es de Laboulaye, Córdoba, donde nació y vive este representante de la tercera generación de una familia automovilística de rancia estirpe. Tiene 29 años y llegó a este mundo el 3/6/57. Arrancó su campaña realizando el curso de pilotos de la A.A.S. en 1977, y en 1978 se subió al Fórmula Renault que dejaba, como campeón de la categoría, el chileno Eliseo Salazar. Corrió cuatro años en la categoría, habiendo ganado en 3 oportunidades y llegando 3° en su mejor ubicación en el campeonato que fue precisamente la del año 1982. Se inició en la Fórmula 2 en 1983, corriendo el segundo auto del equipo de Maldonado, y a partir de la



temporada siguiente hizo la experiencia de tener su propio equipo, corriendo con un Berta-Fiat 128, con magros resultados. Luego pasó a utilizar mecánica Renault 18 y posteriormente Ford Sierra, para volver otra vez al Renault. Su mejor ubicación en la Fórmula 2 Sudamericana fue San Juan/85, con su propio equipo. Antes había llegado 4° en el año 83, corriendo con Maldonado en Río 4°.

## PEDRO BARTELE

**(Brasileño).** Es nativo de Farroupilha, una pequeña ciudad del Estado de Río Grande del Sur, en Brasil, el 23/1/1950, por lo que tiene 36 años. Inició su relación con el automovilismo a los 16 años corriendo en karting. Estuvo varios años en los karts, ganó gran cantidad de carreras regionales y fue campeón al mismo nivel. A los 25 años pasó a los autos corriendo rally durante 4 años con VW de distintos modelos, con suerte variada. Posteriormente se dedicó a los Stockcar, donde estu-



vo dos años y obtuvo varias victorias a nivel regional. Posteriormente pasó al orden nacional corriendo Hot-Car, una categoría de Turismo que se corría en Brasil con el modelo Pasat de Volkswagen, obteniendo varias victorias. El paso siguiente fue la Fórmula 2 Sudamericana su mejor resultado fue el 2° puesto, también en Río, en la recordada victoria de otro brasileño notable, Raúl Boesel.

## FRANCISCO FEOLI

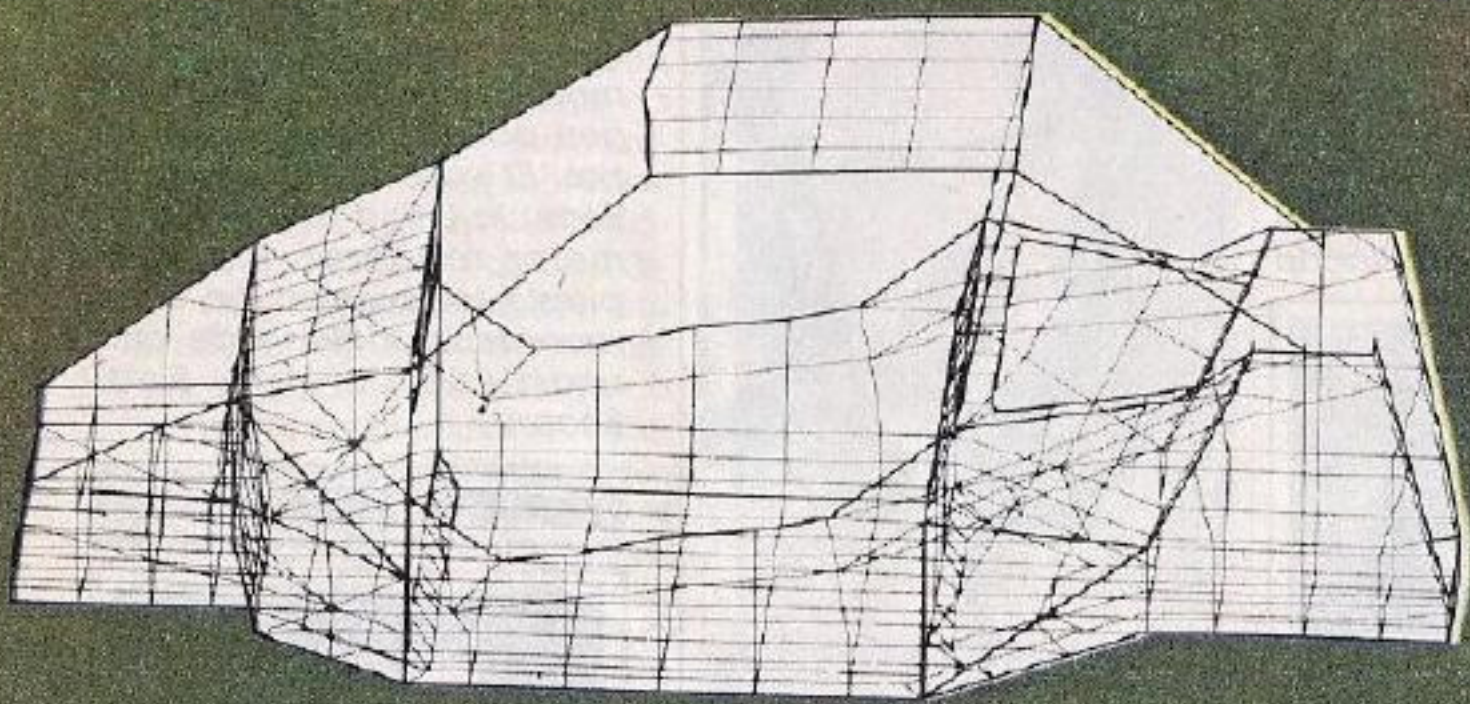


**(Brasileño).** Es el más veterano de los pilotos de la Fórmula en actividad. Tiene 45 años y nació en Porto Alegre el 14/10/41. Inició su actividad en 1962 en Turismo con DKW en carreras de ruta, permaneciendo en ellas por varias temporadas, obteniendo victorias varias y un título de vicecampeón regional. Luego pasó al Turismo pista, donde también llegó al subcampeonato zonal y finalmente recaló en los monostos a través de la Fórmula Ford de Brasil. Allí obtuvo sus mejores logros, ya que fue 2 veces subcampeón brasileño y una vez campeón regional. Posteriormente pasó a correr en la Fórmula Super Vee, con resultados adversos. Cuando nació la Fórmula 2, en Brasil, Feoli fue uno de sus primeros cultores y llevó a Brasil el segundo chasis Berta que hubo en la categoría, luego del utilizado por Pedro Muffato. "Chico", como le llaman familiarmente a Feoli, llevó el Berta a la victoria por primera vez en la Fórmula 2 de ese país en una carrera disputada en Río de Janeiro. Este veterano "gaúcho" fue 2 veces subcampeón brasileño de Fórmula 2 y, en los años restantes, fue 3° y 4°. Su mejor actuación a nivel sudamericano fue la de la presentación de la Fórmula 2, corrida en Tarumá, donde Feoli llegó 2° de Alberto Scarazzini.

## ESTUDIO DE FIAT SOBRE APLICACIONES DE MATERIALES COMPUESTOS

ECV (Experimental Composite Vehicle)

# MATERIA COMI



Aunque a primera vista parece una reforma de un Lancia Delta 54, este proyecto de Fiat es mucho más ambicioso, puesto que incluye la utilización de materiales heterodoxos para la construcción seriada, tales como el kevlar, la fibra de carbono y el "panal de abeja" aplicándolo en toda la estructura del auto, así como también en sus diversos accesorios. Asimismo, presenta una novísima tapa de cilindros en su motor biturbo entre otras numerosas novedades.





# PUESTA



1 - El Experimental Composite Vehicle, una evolución del Lancia Delta 5-6, sobre el que se aplica una estructura ligera en la construcción de chasis. 2 - El motor del ECV, que posee una peculiar tapa de cilindros de láminas. 3 - Modelo matemático que guía nuestro al inicio de una nueva generación de automóviles. Los computadores otorgan mayor resistencia superior a la tracción y frenada.

4 - Para derivar hacia otros campos las enormes erogaciones de dinero que la división Fiat-Auto había efectuado con miras al futuro grupo "S" (el cual solo llegó a un estado embrionario), la casa italiana transformó su proyecto Rally en "Experimental Composite Vehicle". Tal es el motivo por el cual este prototipo posee la configuración del Delta S4.

Los drásticos cambios reglamentarios introducidos en Rally, decretaron la muerte del Grupo "B", mientras que el incipiente Grupo "S" jamás superó el estado embrionario. Los constructores que ya habían emprendido trabajos de acuerdo a los reglamentos vigentes hasta aquel momento (Peugeot y Lancia entre otros) debieron tomar algún tipo de soluciones para recuperar parte de las cuantiosas inversiones que habían sido canalizadas hacia el desarrollo de nuevos vehículos.

Peugeot, por ejemplo, presentó una versión "Grand Raid", mientras que Lancia transformó su proyecto Grupo S en "Experimental Composite Vehicle" y lo ha dado a conocer a la prensa como un "prototipo laboratorio", tal es el motivo por el cual el ECV ha tomado el aspecto del Lancia Delta S4.

Con el proyecto ECV, Fiat ha dado un gran paso en el campo de la aplicación de materiales compuestos en la construcción automovilística. Este proyecto completa en cierto modo el VSS o "Veitura Sperimentale a Sottosistemi" presentado en 1981, en el cual la investigación se basó en la búsqueda de estructuras no portantes.

En el proyecto ECV, los materiales compuestos son empleados para la realización de estructuras portantes y de algunos elementos mecánicos como el cardán y las llantas.

Para la experimentación de tales soluciones Fiat (en colaboración con la IDC: Ingegneria dei Compositi) ha argumentado la elección como autolaboratorio del Delta S4 de tracción integral ya que, por el nivel de prestaciones y por el destino que se le daría, se presentaba como la base más indicada para soportar las solicitaciones más exigentes, tanto para la estructura como para los materiales objeto de la investigación.

## LA EXPERIMENTACION DE MATERIALES ESPECIALES EN LA CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES

La investigación se articula en dos direcciones fundamentales; la búsqueda a breve término para el mejoramiento de la producción, y una más avanzada para una utilización futura en vistas de una profunda transformación que se produciría en la industria y en la sociedad. En este último contexto se ubica la investigación de los materiales especiales no metálicos y que puedan ser aplicados en la industria automotriz.

En líneas generales, mientras los metales (en particular las láminas de acero) han sido preponderantes como base para la construcción de automóviles en gran serie, hay que tener en cuenta ahora varios factores de importancia creciente. Algunos de ellos son la exigencia de garantizar una mayor resistencia a la corrosión, lo cual demanda el empleo de láminas de mayor calidad y sistemas de tratamiento y protección costosos (zincado en caliente, por ejemplo); la reduc-

ción del peso del vehículo para optimizar el consumo de combustible; sistemas productivos más flexibles para permitir variaciones en la forma y número de modelos; posibilidad de producir pequeñas series de vehículos especiales.

En todos los casos enumerados, el mérito principal de las láminas de acero es su bajo costo, contrarrestado por la dificultad intrínseca en su empleo.

Una primera aplicación experimental de materiales compuestos aconteció en 1981 con el prototipo Fiat VSS en el cual los materiales plásticos livianos eran empleados para los paneles exteriores de la carrocería y para ciertos elementos internos, fijados a una estructura portante convencional de acero. A cinco años de distancia se ha propuesto este nuevo prototipo (ECV) en el cual se puso especial atención en los materiales compuestos utilizados en función estructural y también de forma.

## EXPERIMENTAL COMPOSITE VEHICLE

El ECV constituye un verdadero banco de pruebas y laboratorio rodante. Para realizarlo, era lógico partir de lo más avanzado que, en cuanto a técnica, podría ofrecer Fiat, y para ello se ha tomado como punto de referencia al Delta S4 en el cual se resumen los más recientes progresos en el campo de la construcción de chasis, de motor sobrealimentado (con el exclusivo sistema de la doble sobrealimentación, volumétrica y turbo) y de la tracción integral.

Este prototipo presenta las siguientes innovaciones con respecto al Delta S4:

-Estructura portante de material "composite" o compuesto.

-Motor sobrealimentado con tapas de cilindro de flujo cruzado doble y dos turbos.

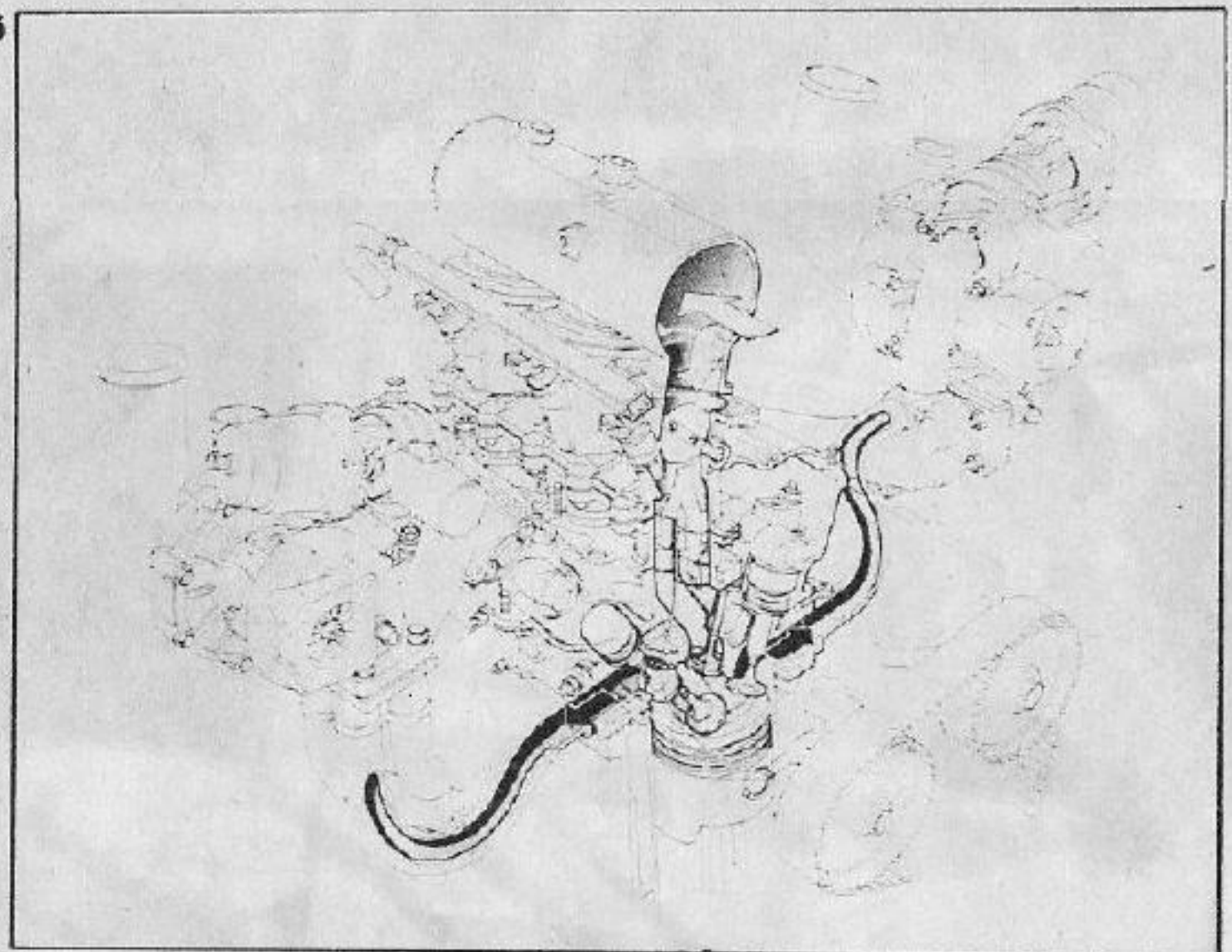
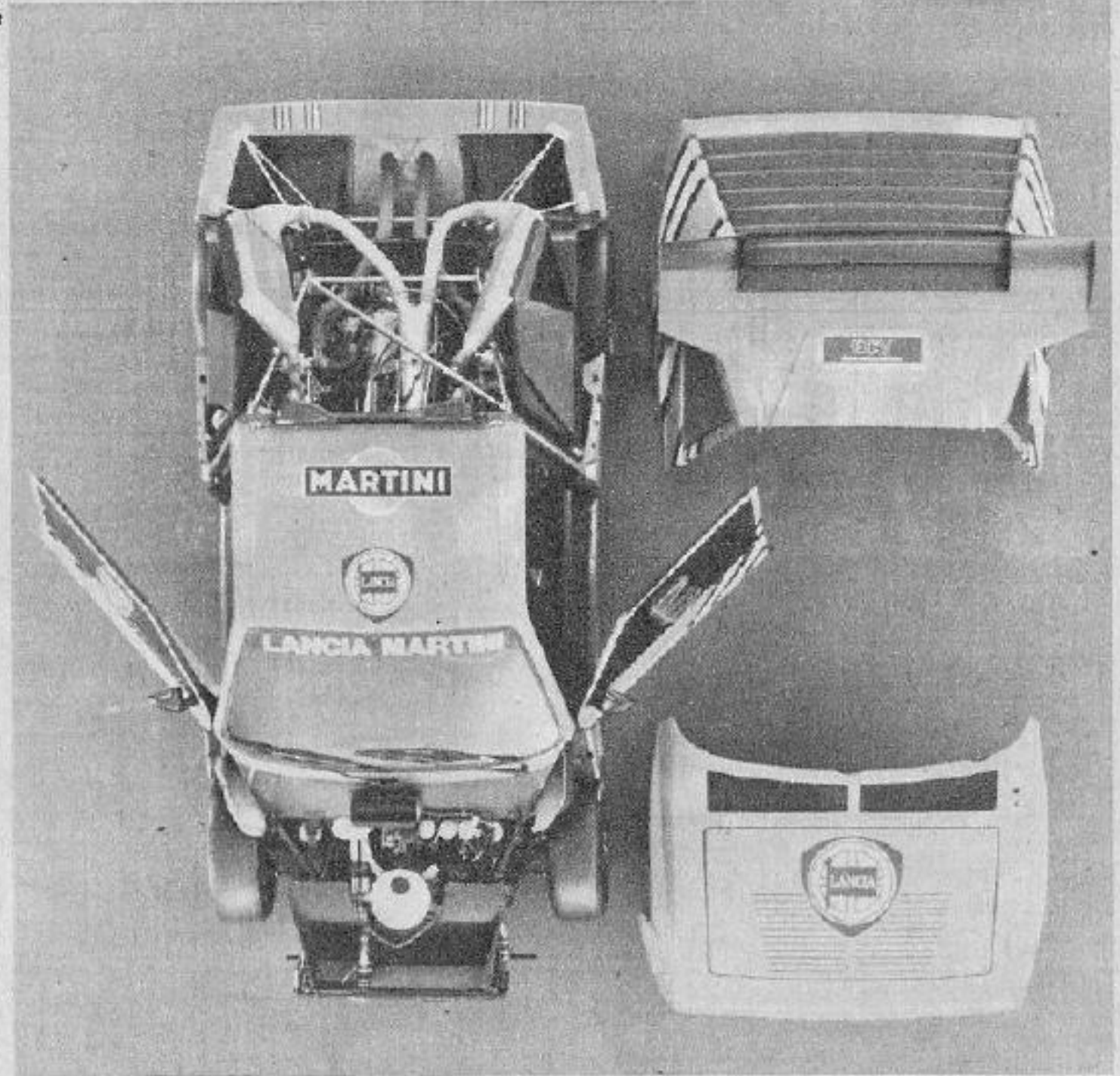
El chasis fue realizado con fibra de carbono y Kevlar, con agregado de resinas epoxi utilizadas para conformar el panel sandwich con un núcleo tipo nido de abejas, el cual le otorga máxima rigidez.

En el curso del proyecto se ha pensado en atribuirle en parte a la misma estructura resistente la función de carrocería.

La elección de los distintos tipos de materiales a utilizar se ha basado en las particulares exigencias de resistencia según las zonas y, lógicamente, de acuerdo a las características del material. Del análisis de las solicitaciones en varios puntos de la estructura (efectuado por computadora con el método de elementos terminados), se han podido individualizar los puntos de mayor carga de estructura.

Respecto del chasis tubular del S4 la estructura de material composite del ECV revela una disminución de peso del orden del 20% a igualdad de rigidez torsional. Tal ahorro podría llegar a cifras cercanas al 40% con un ulterior afinamiento del proyecto.

A nivel de investigación teórica, el análisis del material "composite" -ya



utilizado en el campo aeronáutico - ha otorgado las siguientes indicaciones:

-Determinación del parámetro fundamental para el correcto dimensionamiento de una estructura sandwich compuesta para uso automovilístico.

-Definiciones en el aspecto teórico y económico.

Entonces, emergen las siguientes conclusiones: 1) Una estructura de materiales "composite" logra un ahorro de peso entre un 20 y un 60% respecto de una análoga de chapa con las mismas características mecánicas. 2) En el estado actual de desarrollo de esta tecnología se llegó a la conclusión que ésta se adapta para la construcción de pequeñas series de autos especiales (200 a 1.000 autos por año).

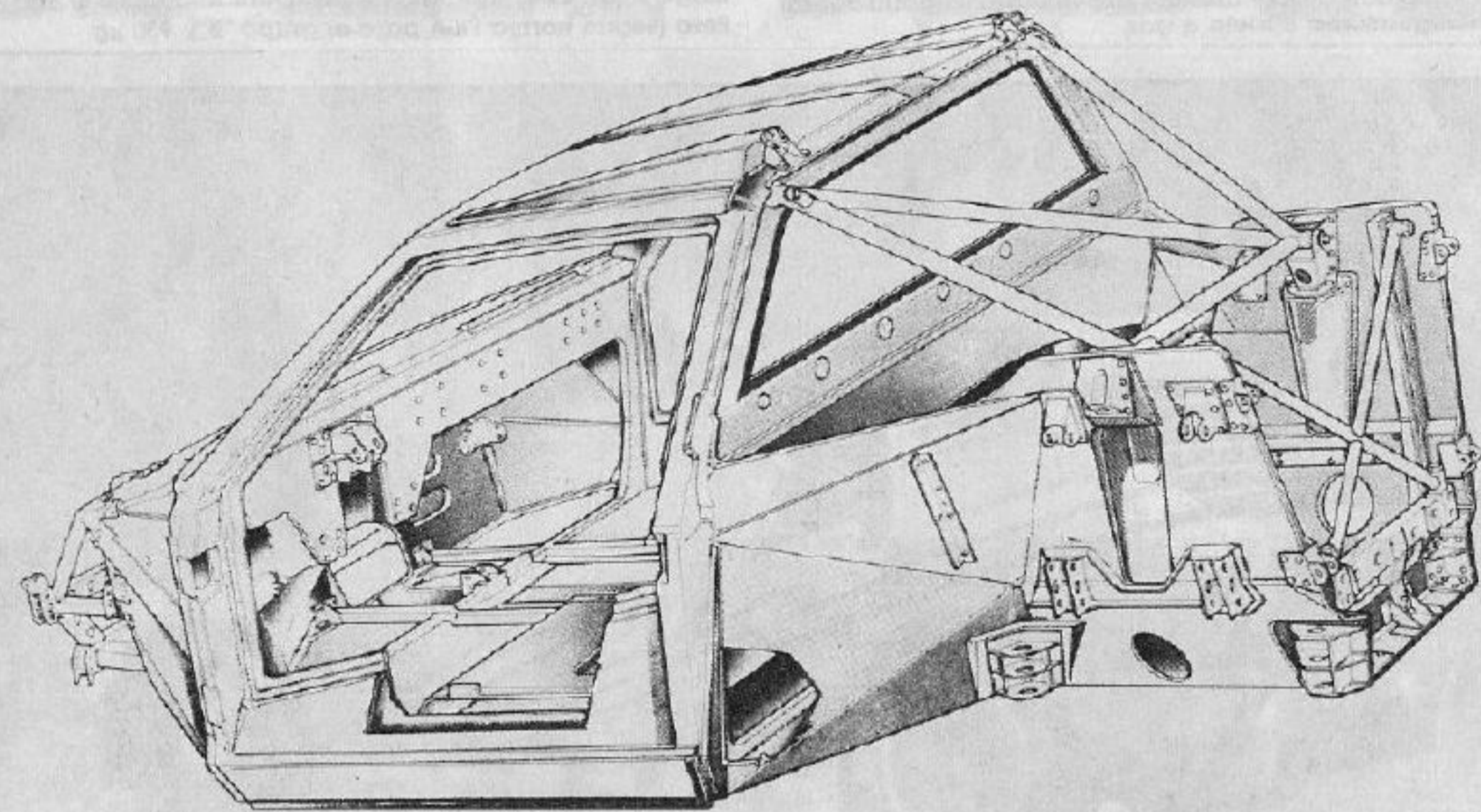
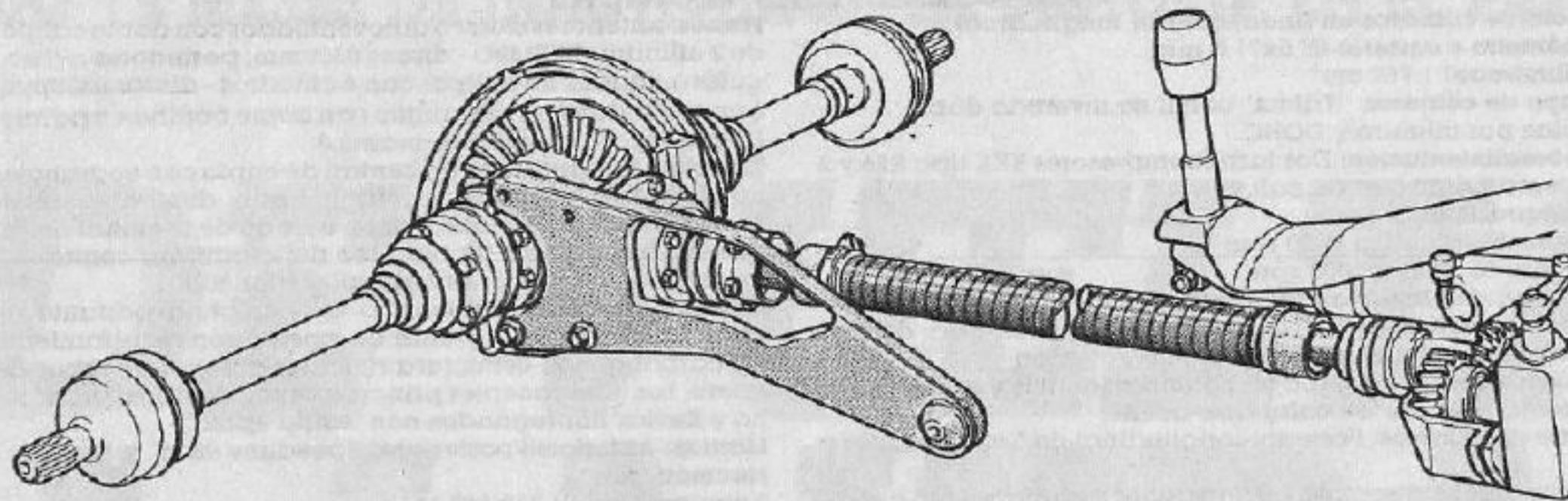
Para la producción en grandes series debe verificarse, además, peso, costo y disponibilidad de procesos tecnológicos suficientemente veloces que permitan la elevada cadencia

productiva típica de un producto de consumo masivo.

## LAS LLANTAS

Las llantas utilizadas en el prototipo ECV también son de materiales compuestos y se trata del resultado de investigaciones efectuadas por Speedline con la participación de la división competición de Abarth, Enichem y el IDC (Ingegneria dei Compositi).

El objeto de las experimentaciones era el estudio de una llanta de fibra de carbono para la aplicación rallística (¿confirmaríamos aquí que en realidad el ECV había nacido como un futuro auto para el Grupo "S"?), con el fin de conseguir una consistente distribución de pesos respecto de una llanta de aleación de magnesio hasta ahora utilizada. Para la nueva llanta se ha utilizado un compuesto de carbono con resinas epoxi; una construcción tipo "panel de abejas" en aluminio para los costados; un film adhesivo



5 - En el proyecto ECV los materiales compuestos son empleados para la construcción de estructuras portantes y de ciertos elementos mecánicos, tales como el cardán y las llantas. No puede negarse que este proyecto constituye un gran paso en el campo de la aplicación de los materiales compuestos en la construcción automovilística.

para soportar las altas temperaturas que se producen en los frenos y un componente especial destinado a reforzar el borde de las llantas.

Gracias al material empleado, y al proceso de fabricación, se ha obtenido un ahorro de peso del 40%, llegando una llanta de 8x16" a pesar sólo 6 kg y en óptimas condiciones para soportar las solicitaciones impuestas por un automóvil de rally con una potencia de 500 HP.

### TAPA DE CILINDROS CON FLUJO INVERTIDO: TRIFLUX DE 2+2 a 2x2.

En lo que al motor respecta, se ha abierto un nuevo sendero con la aplicación de una nueva tapa de cilindros de 16 válvulas, la cual, junto con la sobrealimentación, presenta características superiores a aquellos motores dotados con 4 válvulas por cilindro y alimentados con turbocompresor. Continúa así Fiat su tradición en el

6 - La nueva tapa de cilindros "Triflux" con flujo invertido ha eliminado ciertos problemas que encontramos en una tapa corriente. Así se han disminuido en gran medida las tensiones y dilataciones producidas por las diferencias de temperatura existentes entre la zona caliente (escape) y la zona fría ubicada en el lado de la aspiración.

campo de la sobrealimentación, la cual se remonta a 1923, cuando Vittorio Jano aplicó por vez primera con suceso un compresor volumétrico en un vehículo de competición.

En la configuración típica de cuatro válvulas se disponen dos filas, de un lado las válvulas de aspiración, del otro las del escape con el colector de aspiración sobre un lado de la tapa y el de escape en el opuesto. Con esta disposición, adoptada también para los motores sobrealimentados, es difícil aplicar más de un turbocompresor sobre el lado de la tapa correspondiente al escape.

En efecto, la utilización de 2 compresores más pequeños en vez de uno grande se muestra favorable cuando se desea obtener un mínimo retardo en la respuesta, pero hasta ahora no existían ejemplos de motores de configuración con cilindros en línea y más de un turbo. Con el fin de obtener ventajas teóricamente posibles, los técnicos de Abarth han desarrollado una

7 - Una primera aplicación experimental de materiales compuestos aconteció en 1981 con el Fiat VSS en el cual los materiales livianos eran utilizados para paneles exteriores de carrocería y ciertos elementos internos. En el ECV los materiales composite han tomado preponderancia en el campo estructural y mecánico.

nueva tapa con diferente disposición de válvulas que mejora la sobrealimentación mediante un grupo de dos turbos.

Con la nueva disposición, las cuatro válvulas de cada cilindro son colocadas de acuerdo a un sistema cruzado, de modo que en cada lado de la tapa las válvulas de aspiración son alternadas con aquellas de escape. Tendremos por consiguiente dos colectores de escape sobre cada lado del motor, mientras que aquellos de aspiración, centrales, pueden ser dispuestos independientemente o bien unidos en uno.

Tal solución ha sido bautizada FID (Flusso Invertito Doppio) y fue registrada por la división Auto de Fiat.

De las soluciones posibles, fue elegida para la práctica aquella en la cual los dos tubos de aspiración de cada cilindro se encontraran a poca distancia de la válvula, dejando sólo el espacio necesario para la bujía. Puesto que son tres los flujos (dos laterales

para el escape y uno central para la aspiración), esta particular tapa de cilindro ha sido denominada "Triflux". Las válvulas son accionadas por dos árboles de levas distintos de aquellos que conocemos para los motores de cuatro válvulas en los cuales cada árbol de levas acciona una válvula de aspiración y una de escape por cada cilindro.

En una tapa normal encontramos una "zona caliente" en el lado del escape y una zona fría en el lado de la aspiración, por consiguiente se producen dilataciones y diversas tensiones en varias partes de la tapa. Además, la mayor cantidad de calor que se produce en la zona caliente complica el problema de la refrigeración, y ello aumenta la sensibilidad del motor a la detonación. Todos estos problemas fueron eliminados con la tapa Triflux. La alternancia de las válvulas de aspiración y escape asegura una mejor distribución del calor de la tapa y una eficaz refrigeración del flujo en diagonal. Pero las ventajas más evidentes son aquellas relativas al sistema de alimentación y escape del motor: 1 - Entubado del escape del motor hacia dos turbocompresores perfectamente simétricos; 2 - Una sola válvula "wastegate" central puede ser unida simplemente a dos colectores de escape; 3 - En caso de empleo del nuevo turbocompresor de geometría variable, la "wastegate" podría ser eliminada completamente; 4 - Todo el conjunto aspiración/escape puede ser proyectado con notable libertad por el mayor espacio en ambos lados del motor: gracias a ello se ha reducido la pérdida de carga y, así, la eventual y molesta resonancia; 5 - Posibilidad de "sobrealimentación modular", concepto por el cual puede ir todo el flujo a un solo compresor a bajo régimen en lugar de desdoblar en dos turbocompresores a régimen elevado. De tal forma habrá un tiempo de respuesta menor (entrando en funcionamiento un pequeño turbocompresor de baja inercia) sin perjudicar la potencia máxima.

Si a bajo régimen la válvula de una de las turbinas está cerrada, todo el caudal de gas de escape confluirá a la otra turbina llevándola rápidamente a regímenes elevados y a condiciones de producir elevadas presiones de sobrealimentación. A regímenes y presión de sobrealimentación mayores, ambas válvulas se abrirán progresivamente, comenzando así a funcionar también el segundo turbocompresor y permitiendo al motor desarrollar elevada potencia. En resumen, este sistema asegura valores de cupla elevados a baja régimen y "Turbo-lag" (respuesta del turbo) reducido sin atectar la potencia máxima.

### APLICACIONES

Las aplicaciones de esta nueva tapa pueden servir para un vehículo de competición o para uno de serie con elevadas prestaciones.

En el primer caso, la ventaja es la de lograr una sensible reducción en el peso del motor y del consumo, limitando el número de cilindros a un máximo de cuatro o cinco en línea, pudiendo utilizar dos turbocompresores.

En el segundo caso se puede pensar en sustituir un motor de seis u ocho cilindros aspirado por uno de cuatro o cinco cilindros sobrealimentado. También se logra una mejor refrigeración y mayor eficacia volumétrica

que en la tapa con cuatro válvulas.

Finalmente, para confirmar las amplias ventajas que nos puede llegar a ofrecer un automóvil realizado con materiales compuestos, bastaría con estudiar los siguientes valores:

El primero es la densidad o peso específico que, para el acero, es de  $7,8 \text{ g/cm}^3$ , mientras que para los materiales compuestos este valor oscila entre  $1,2$  y  $2 \text{ g/cm}^3$ , de acuerdo al material y el porcentual de cada uno.

Lo importante es notar que a igualdad de sección de un elemento de estructura, se ha notado un incremento en la resistencia en caso de la utilización de materiales compuestos.

Así, el compuesto formado por fibra de vidrio con resina poliéster presenta una resistencia a la tracción que varía de  $40$  a  $150 \text{ kg/mm}^2$ , de acuerdo a la densidad de la fibra, contra una resistencia de  $30 \text{ kg/mm}^2$  para el aluminio semielaborado. Análoga diferencia encontramos examinando la resistencia a la flexión.

¿Estaremos ya en presencia del nacimiento de la nueva generación de automóviles?

8 - Respecto del Lancia Delta S4, el prototipo-laboratorio ECV se diferencia por aplicar las siguientes innovaciones: una estructura portante en materiales compuestos que reduce el peso con el grupo de solicitaciones y un motor sobrealimentado con tapas de cilindro de flujo invertido doble y dos turbos.

9 - La investigación de Fiat se articula en dos direcciones fundamentales; por un lado la búsqueda a breve término para el mejoramiento de la producción y por otro lado una búsqueda más avanzada para una utilización futura en vistas de grandes transformaciones que se producirán en el campo de la técnica, la industria y la sociedad.

## CARACTERISTICAS TECNICAS

**Motor:** 4 cilindros en línea, central longitudinal

**Diámetro y carrera:**  $88,5 \times 71,5 \text{ mm}$ .

**Cilindrada:**  $1,759 \text{ cm}^3$

**Tapa de cilindros:** "Trilux" con flujo invertido doble 4 válvulas por cilindro y DOHC.

**Sobrealimentación:** Dos turbocompresores KKK tipo K26 y 2 intercambiadores de calor.

**Compresión:** 7,5:1.

**Potencia:** 600 HP a 8000 rpm

**Cupla:** 55 kgm a 5000 rpm.

**Encendido/Alimentación:** Inyección electrónica I.A.W. Weber Magneti Marelli, integrada con el encendido, control electrónico del nivel de sobrealimentación.

**Lubricación:** Carter seco con bomba de envío y extracción e intercambiador de calor aire-aceite.

**Caja de cambios:** Posterior longitudinal de 5 velocidades y M.A.

**Embrague:** Bidisco con guarniciones de frotamiento metal/cerámica.

**Suspensión:** Delantera: independiente, paralelogramo deformable, resortes helicoidales y amortiguador coaxial, barra estabilizadora.

Trasera: independiente, paralelogramo deformable, resorte helicoidal y doble amortiguador, barra estabilizadora.

**Amortiguadores:** Bilstein a gas.

**Frenos:** Anteriores a disco autoventilados con doble caliper de 2 cilindros BREMBO - discos  $0300 \text{ mm}$ ; posteriores a disco autoventilados un caliper con 4 cilindros - discos  $0300 \text{ mm}$ . Comando de freno hidráulico con doble bomba en paralelo con reparto regulable manual.

**Tracción:** Integral; reparto central de cupla con engranajes epicicloidales de deslizamiento limitado; diferencial anterior y posterior ZF autoblocante; cardán de material "composite"; posibilidad de bloqueo del repartidor central.

**Repartición de cupla:** Anterior-posterior 30/70.

**Chasis-Carrocera:** Habitáculo de estructura portante en material compuesto (panel de abejas con recubrimiento de carbono) con estructura reticular anterior en tubos de acero. Los componentes principales son de fibra de carbono y Kevlar impregnados con resina epoxi.

**Llantas:** Anteriores/posteriores Speedline  $9 \times 16"$  y  $11 \times 16"$ .

**Neumáticos:**

Anteriores Pirelli 230/660-16.

Posteriores Pirelli 290/660-16.

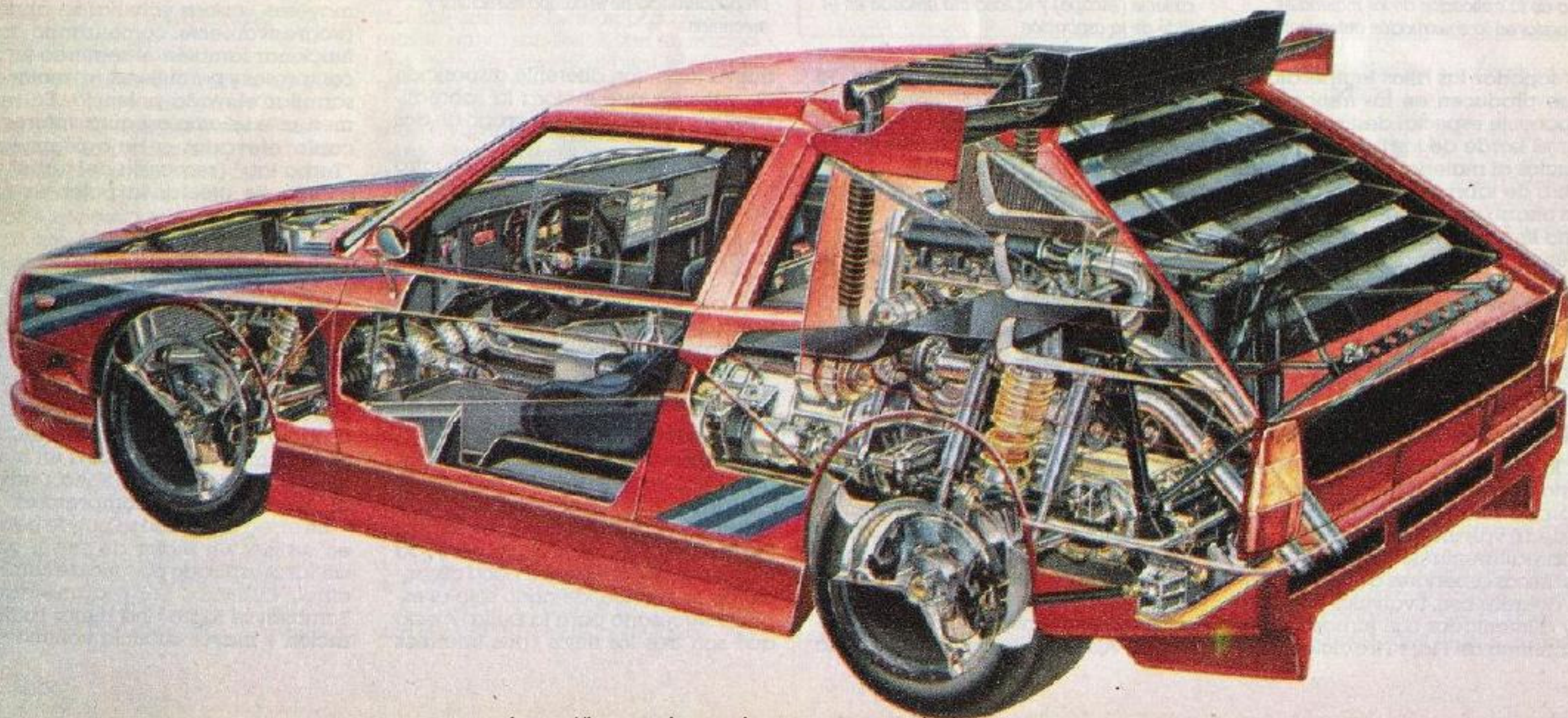
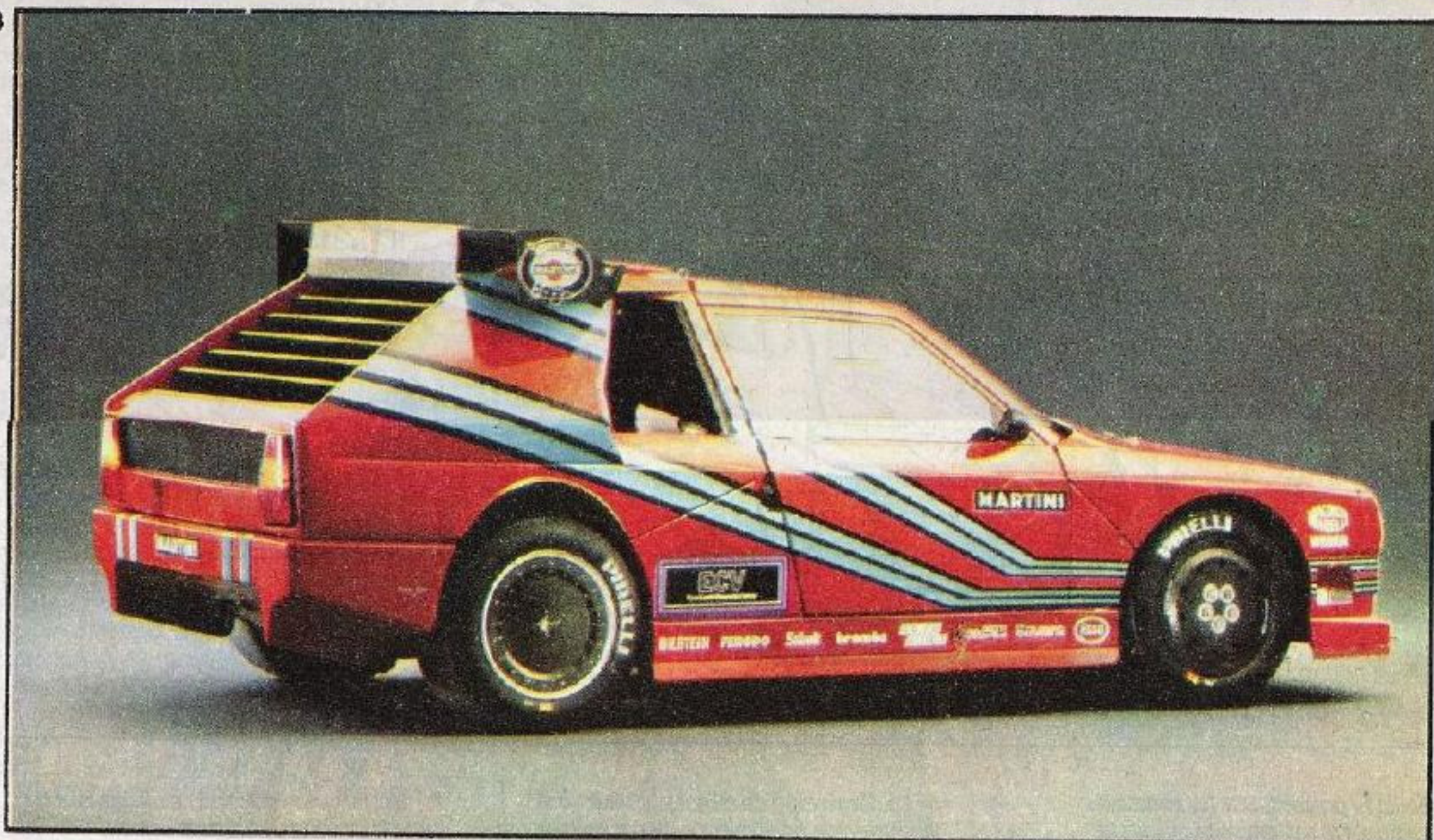
**Dimensiones:**

Distancia entre ejes:  $2,440 \text{ mm}$

Trocha delantera:  $1,500 \text{ mm}$ -trasera:  $1,520 \text{ mm}$

Largo total:  $4,005 \text{ mm}$  Ancho:  $1,880 \text{ mm}$  Altura:  $1,500 \text{ mm}$

Peso (según norma FISA para el grupo "B"):  $930 \text{ kg}$ .



TRAS 18 MESES DE INACTIVIDAD, LA VICTORIA EN EL PARIS-DAKAR

**ARI VATANEN**

# DE VUELTA A LA VIDA

*Ari Vatanen en su regreso: su triunfo en el Paris-Dakar lo volvió a la vida profesional.*

Para este finlandés —campeón mundial de rally en 1981— su exitosa participación en el Paris-Dakar fue mucho más que un triunfo. Significó vencer en el desafío más importante de su existencia.



# ARI VATANEN

"Cuando fui a ver a mis viejos amigos en el Rally de los 1000 Lagos el año pasado, recuperé mi optimismo: pude ver el futuro que tenía por delante. Había pasado por un periodo de gran depresión. Los efectos del accidente de 1985 en la Argentina habían sido sumamente deprimentes; durante un año no pude pensar positivamente ni gozar de nada. Hablando desde el punto de vista médico, había estado tan cerca de la muerte como se puede estar sin llegar a ello. Cuando regresé de Jyväskylä, en lo único en que podía pensar era en el momento de volver a la acción. Estaba nuevamente en el sitio donde había empezado. Me di cuenta de que las cosas volvían a andar bien en mi vida, era el fin de una pesadilla interminable." **Ari Vatanen, campeón mundial de rally en 1981 y ganador del Paris-Dakar 1987, no tenía manera de saber cómo sería su retorno a la vida activa; cuanto sabía era que había escapado vivo de la Argentina y del peor accidente de rally del que se tiene memoria.**

"No recuerdo nada del accidente. Recuerdo vagamente que estaba en Córdoba, hubo un viaje casi interminable en el avión-ambulancia. Finalmente creía que habíamos llegado; pero apenas estábamos en Brasil, donde habíamos parado a cargar combustible. El viaje entero fue muy penoso; hicimos muchas escalas, en Cabo Verde, España y París." En ese punto, él y su coequipier, Terry Harryman, quien afortunadamente no estaba gravemente herido se separaron. Ari marchó a Helsinki. "Aunque no lo recuerdo ahora, en su momento había tenido la suficiente claridad como para resolver que quería que el doctor Kalevi Osterman, quien ya antes había trabajado con mis rodillas, se hiciera responsable. Estar de nuevo en la patria de uno entraña una gran diferencia." **La esposa de Ari, Rita, debió arreglar la transferencia de Francia a Finlandia, y consiguió que el doctor Osterman se hiciera cargo a partir de allí.**

El accidente había tenido lugar a unos 150 km/h o más; el Peugeot 205 Turbo 16 rodó sobre sí mismo, pero la fortaleza del coche era tal que la zona de la cabina quedó prácticamente intacta. ¿Por qué, entonces, eran tan graves las heridas de Ari en su pierna, espalda, costillas y cuello? "El asiento se rompió. Era un asiento especial ONE-OFF, hecho solamente para mí. La forma de mis nalgas exigía contornos diferentes, y por alguna razón dejaron muy bajos los costados de los asientos. De modo que no había la fuerza apropiada en torno del área donde estaban los agujeros para pasar los cinturones de seguridad. Con el impacto, estos agujeros directamente estallaron. Es fácil de ver cómo Terry sobrevivió el accidente con muchos problemas menores: su asiento estaba intacto."

El accidente tuvo lugar en momentos en que Ari se sentía mucho más relajado en relación con su vida. Poco antes había concedido un reportaje y dicho que el correr rallies no era razón para arriesgar la

propia vida. "Admito que anteriormente había corrido muchos riesgos en mi vida, pero éste fue un accidente fuera de serie. Sin embargo, no siento ninguna amargura. He vuelto al trabajo. Se que perdí 18 meses de mi vida, pero ahora me doy cuenta de que las cosas podrían haber sido mucho, mucho peores. Yacer en el lecho durante ocho semanas, incapaz de mover el cuello siquiera, hace que uno se pregunte permanentemente por qué tienen que ocurrir estas cosas, si era realmente necesario. Entonces, uno se da cuenta de lo agradecido que debe estar por hallarse todavía allí. Se necesita de un shock como éste para rever toda una vida. Le hace darse cuenta a uno de cuán especiales son las cosas. Hasta las cosas de rutina, que uno ya no da por sentado. Uno se despierta por las mañanas y piensa: éste es el primer día del resto de mi vida."

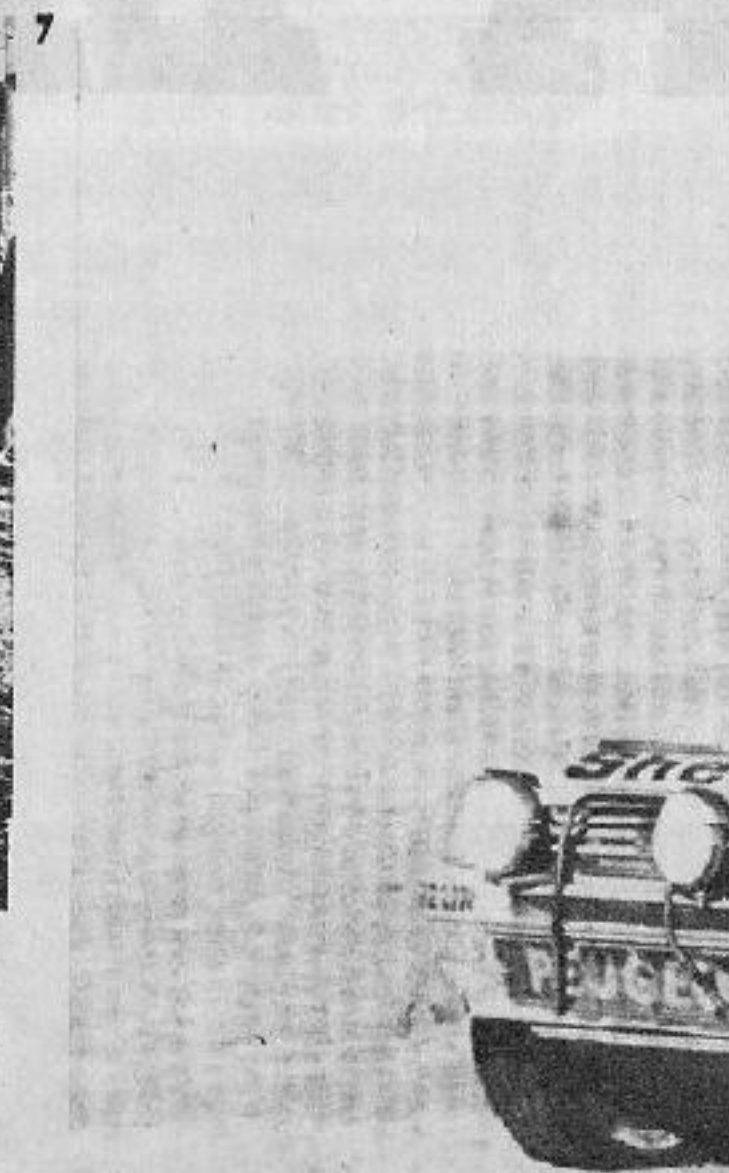
Nadie sabía realmente si Ari tenía muchos días de "resto de vida", al menos al volante de un coche de carrera. El manager del equipo Peugeot, Jean Todt, seguía reiterando su deseo de volver a ver a Ari en un auto de carrera, pero con el correr de los meses, primero Timo Salonen y luego Juha Kankkunen empezaron a desarrollar progresivamente sus estilos ganadores en coches que en otra oportunidad habría manejado Ari: entonces, las posibilidades de verlo a éste en acción nuevamente parecían remotas. Los comentarios de Todt comenzaron a sonar tan piadosos como irrealistas. "Jean habrá empezado a preguntárselo, pero él era uno de esos pocos que se mantuvo en contacto todo el tiempo. Sabía lo realmente mal que estaba yo, pero también sabía que el tiempo podía curar. Peugeot me hizo prodigar excelentes cuidados, lo cual se debía en gran medida a Jean y la política de su compañía."

Ante la idea de volver a competir, ¿se preocupaba Ari por haber perdido el control? "No, más me preocupaba la posibilidad de estar 'oxidado'; la única manera de sacarme la herrumbre estaba en comenzar a conducir. De manera que me fui a la Toscana cuando el equipo hacía las pruebas antes de San Remo; usaban un tramo de tres kilómetros en la etapa de La Selva. Descubrí que todavía podía dar vueltas con el auto y marcar tiempos competitivos, a partir de entonces, sólo era cuestión de adquirir más experiencia."

"Supe de inmediato que mi pierna izquierda nunca iba a volver a ser realmente fuerte, pero supongo que tuve suerte en que era la izquierda y no la derecha la que me causaba problemas. Hasta hace un mes atrás, frenar con el pie izquierdo me resultaba imposible porque el nervio hacía que el pie se me doblara al ejercer presión, pero poco a poco se me está fortaleciendo. Sin embargo, no puedo correr a pie. No puedo estar parado sobre mis talones, cosa que hay que poder hacer antes de largarse a correr. Mi espalda todavía no está del todo derecha, tengo un bulto que sobresale; está mejorando progresiva-



2. Poco después de sufrir el accidente en Argentina '85, fue rápidamente trasladado, inicialmente a Córdoba, luego a París. 3. En familia, con su mujer Rita y su hija Ria de seis años. 4. Durante el Paris-Dakar junto a Jean Todt y la novia del marino Thierry Sabine. 5. Posando con Mikko junto a su helicóptero en ocasión del rally 1000 Lagos del '86. 6. Así quedó el Peugeot 205 Turbo 16 de Vatanen luego del accidente. 7. Con el Peugeot Grand Raid rumbo a la victoria que lo esperaba en Dakar.



mente, pero me causó gran incomodidad durante el Paris-Dakar. Siempre debo tener cuidado con mi rodilla. No creo que pueda nunca volver a esquiar; quedó tan rota que nunca podrá recuperar estabilidad. Por todo lo demás, estoy bien."

Jean Todt sabía que las cosas podían volver a marchar nuevamente, era cuestión de hacer planes que resultaran sensatos por ese entonces. Era muy natural correr como coche cero en San Remo. "Me hubiera gustado correr el RAC pero, en retrospectiva, fue mejor comenzar de nuevo en el Paris-Dakar. Tras un largo periodo de convalecencia pensé que sería mejor empezar con algo fácil... Era difícil conducir en San Remo porque no teníamos práctica previa, aunque ya conocíamos la mayoría de las etapas. Era bueno correr de nuevo, pero entonces descubrí cosas que comenzaron a molestarme. No teníamos el adminículo DPV (diseñado para mantener la presión del turbo y reducir el tiempo de respuesta), que si tenían las versiones rally del 205 T16; pero esa reacción me convenció de que estábamos nuevamente en carrera. Cuando uno comienza a irritarse con los coches que tiene, es buena

señal. Sin embargo, todo el encanto pronto se disipó. El problema de los técnicos en San Remo era un asunto tan triste e innecesario, que creo que no podría haber ocurrido en ningún otro rally."

La idea de competir en Paris-Dakar comenzó a cobrar forma después de San Remo. El equipo fue a Agadez (en Nigeria) para pruebas durante las dos primeras semanas de noviembre. Previamente, las experiencias de Ari en África se habían limitado a Kenya y la Costa de Marfil, pero esto era algo totalmente distinto. "Fue... ¡el segundo mejor viaje después de mi luna de miel! Descubrí algo tan nuevo, algo que puede ser tan cruel pero hermoso a la vez, en algún lugar donde la humanidad es muy pequeña. Permanecimos cinco o seis noches junto al Arbol de Tenere, en medio del desierto." No fue, exactamente, una experiencia descarnada. "Peugeot dejó todo preparado para nosotros, Peugeot no hace las cosas por la mitad, por eso hemos tenido tanto éxito. No tratan de ahorrar dinero en donde no corresponde. Jean-Claude Vaucard estuvo a cargo del proyecto Paris-Dakar todo el tiempo. Hicimos pruebas realmente ex-



haustivas, era sorprendente ver lo bueno que era el coche. Las cosas anduvieron tan bien, desde el punto de vista técnico, que sentí que teníamos que tener mala suerte para no ganar. Pero las cosas no son tan simples, un pequeño problema con el cable del alternador, como el que tuvo mi compañero Skekhar, puede arruinar todos los planes."

El entusiasmo de Ari parecía no tener límites, especialmente cuando comenzaron a hacer pruebas de salto. ¿Creerían ustedes que un coche puede saltar 67 metros? "Eso es lo que midieron los mecánicos. Teníamos una pista de pruebas de 30 kilómetros de longitud, que nos llevaría 10 minutos cubrir en cualquier dirección. La superficie subía y bajaba, como una montaña rusa. Las pruebas estaban destinadas a ver con exactitud de qué modo el coche se comportaría en temperaturas elevadas: cuanto tiempo se aguanta en esas condiciones. El asunto de los saltos, simplemente se dio. Era sólo un pequeño saltito, para comenzar. Cada vez íbamos un poco más rápido. Comenzaron a filmar películas de todo esto, salieron muy bien. Yo sentía tanto entusiasmo que me motivaba en todo

lo que hacíamos. Mi estado físico no era como antes del accidente, ni de cerca; en aquel entonces yo estaba en mejor estado que muchos de los llamados verdaderos deportistas. Pero de todo ello, era la motivación lo que nos mantenía, lo que hacía que sacáramos el auto de la arena, y cosas como esa. En esas condiciones, uno realmente puede extremar los esfuerzos."

En esa carrera, el mayor problema se presentó cuando la suspensión falló en Cergy-Pontoise, en el inicio. En Africa los coches tenían que empezar en el orden de clasificación, o sea que Ari tenía que pasar a 270 coches! Había que correr riesgos con el polvo al pasar coches más lentos; los otros autos, para el criterio de Peugeot, iban muy lentos, pero sólo había una ruta. "Para pasarlos tenía siempre que salirme de ruta. Siempre resulta peligroso tratar de tomar atajos. Siempre hay alguna razón para tomar el camino más largo. Los mayores peligros en ruta, sin embargo, eran las dunas. A veces es como conducir en el mar, sobre las olas, terrorífico. En muchos lugares el camino pasa sobre las dunas. De pronto, uno encuentra que

hay una bajada abrupta que no se ve antes de llegar allí. Una vez nos lanzamos al vacío, y por suerte el coche aterrizó de nariz y luego se asomó sobre las ruedas. Presa del pánico, olvidé acelerar para sacar el coche de la arena, y quedamos atascados. Jan de Rooy tuvo que sacarnos, tirando con su camión DAF."

La carrera está llena de recuerdos. Al salir de Argel hacia Nigeria está el desierto de Tenere. Lleno de formas hermosas, con increíbles contrastes entre las dunas y las montañas. Uno de los más hermosos se dio al llegar a Bilma, en el extremo del desierto. "Uno marcha a lo largo de las dunas, luego debe cruzarlas y volverlas a cruzar. Bilma es un oasis en medio de la nada, y allí había una gran charca de agua! Tuvíamos que dar un rodeo, y después ya no nos sirvieron las instrucciones que teníamos sobre la ruta. Marchamos, en términos generales, hacia el norte. Fue difícil hallar el camino hasta Dirkou; había dunas por todos lados, y uno tenía la sensación de que cada dirección que tomaba era un callejón sin salida. Al igual que cuando conducimos sobre un lago, en nuestra tierra, el desierto nos juega malas pasadas con la vista. Uno no tiene puntos de referencia, así que hay salientes o pozos que no se notan hasta dar con ellos. Nunca vimos espejismos, mi sed nunca fue tanta."

Para los de afuera, el interés en el Paris-Dakar cesó a mitad de camino, en Agadez. "Cuando se es puntero durante dos horas, uno está convencido de que va a ganar. Nunca se da cuenta de todos los peligros que le aguardan... Yo estaba un poco demasiado tranquilo. Silbaba durante la marcha. Entonces, la ruta al salir de Timbuctou nos toma por sorpresa. En términos de Africa, era una buena ruta; después me di cuenta de que tendría que haber sabido que en algún momento surgiría algún problema. Había un ancho tapiz de arena durante 100 metros; en la arena es donde se quedan atascados los camiones. Al salir, había un escalón hacia arriba. Cuando lo vi desperté de golpe, pero era demasiado tarde. Era obvio que íbamos a dar vuelta; mi único pensamiento era esperar que se detuviera sin daños." El coche dio vuelta de costado una vez, y luego se detuvo... sobre sus ruedas.

Peugeot se quedó sin paneles de carrocería de repuesto; cada uno de ellos debían transportarlo los camiones de apoyo por la ruta. ¡Skekhar destruyó más paneles que yo! Cada día necesitaba nuevos guar-

dabarrros delanteros; cada vez que se tenía una pinchadura atrás, yendo a alta velocidad, se destruía también la parte trasera. Finalmente desmontamos todo el coche de Zanussi, después que él se retiró. Me encantaría hacer toda la carrera de nuevo, es tal experiencia... Se pueden correr diez rallies normales en el año, pero sólo uno es el Paris-Dakar, y es difícil contarle a la gente cómo es. Uno tiene que tener experiencia de primera mano. Tantas cosas pueden andar mal, que uno no se imagina. Es tan imprevisible, que por eso resulta tan excitante. Y uno aprende mucho sobre la gente. La gente vive en esas duras condiciones pero aun así es feliz, y la carrera les reporta tanto. Dejó dinero para todos; las autoridades de cada país invitan a la carrera. La gente se siente mal si la carrera no pasa por ahí. Es gran parte de su vida, no tienen muchas otras cosas que contar. Y sabrá que uno de los últimos proyectos de Thierry Sabine era el Pari du Coeur, un sistema para ayudar a suministrar los remedios y equipo necesarios a la gente que vivía allí. Si termina el Paris-Dakar, creo que terminarán muchas cosas también, ¿y cómo se beneficiaría esa gente?"

Es un lugar donde uno conoce a la gente. "Cuando me puse a trabajar con mi coequipier Bernard Giroux, aprendí que era un hombre verdaderamente generoso; en la vida pública trabaja para la televisión francesa TFI como locutor deportivo, pero el Paris-Dakar es su escapatoria anual. Y también llegué a conocer a Hubert Auriol, el conductor de motocicleta que chocó antes del final. Yo me sentí muy triste al verlo chocar justo antes del final, pero así es la vida. Esos tipos son muy valientes. Pero si no hubiera gente así, ¿adónde estaríamos hoy? Nunca se habría descubierto América. Paris-Dakar significa dar libertad a la gente, un sistema para darles la oportunidad de vivir sus sueños. Por el momento, mi próxima carrera será en Estados Unidos, en Pikes Peak. Claro que sería lindo correr junto a otro equipo en algo parecido al Safari (Estoy disponible... con reciente experiencia africana...!), a la Acrópolis, pero para mí todavía rige mi promesa para con Jean Todt, que me gustaría trabajar con él por el resto de mi carrera. Ganar Paris-Dakar fue la máxima experiencia de mi vida, no sólo de mi carrera."

Martin Holmes

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta...

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido...

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...

CUPON grid for publishing ads with columns for address and phone number.

Uene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

DATSUN 280 ZX vendo -corro en la categoría más barata del país. Buen auto, mecánica y suspensión Cocho. A toda prueba...

FIAT 126 SE 1.5 completo 2 motores trailer - llantos. Gomas lluvia - 2º puesto Autódromo de Bs.As. - 1/3/87...

Roberto Oubiña vende DODGE TC 3 litros listo para largar, pocas carreras. Manuela Pedraza 1951 - Lanús Oeste - TE: 247-0454.

Vendo FORMULA 5 chasis Lodi monocoque, frenos a disco, motor Zanella, encendido electrónico, carburador Mitsuhi...

Juan Carlos Luis vende FIAT 600 STANDARD MEJORADO o permuta por auto particular. Lista para ganar. Ideal categorías de interior...

Tubal vende FIAT SE 1.5 con mecánica Zoque Espósito. Auto de punta. 2º clasificación general "24 Horas de ACRYR, 1986".

Vendo FORMULA 5 chasis Lodi monocoque motor Zanella carburador Mitsuhi encendido electrónico todo nuevo sin rodar listo para largar una oportunidad. TE. 665-5805.

Vendo COUPE NISSAN 300 ZX lista para largar con repuestos originales y de competición. En impecable estado. Sólo cinco carreras disputadas.

Vendo MIDGET tipo americano. Mecánica Fiat 125 Gomas nuevas. Listo para correr todo nuevo. Líquido urgente. USD 2000 o permuta...

Hugo Vicente vende TC DODGE buen fierro TE. (0262)-7627. 67 Nº 2177. Necochea.

SPORT PROTOTIPO (EX 1050). Buenos Aires, oportunidad. Con trailer US\$ 2.200. Ver sábados y domingos...

KARTING MOTOR PARRILLA A 0km. Chasis foxtrak. Muchos repuestos. Muy buen precio, vendo por cambio de categoría...

Miguel Torrás vende R-12 RALLY AÑO 86 totalmente equipado ganador último gran premio TD51-717232.

Miguel Torrás vende DATSUN ZX-280 club Argentino. De pilotos lista para largar ganadora en Córdoba con repuestos incluidos...

FIAT 600 STANDARD mejorado o ideal categorías zonales permuta - fierros tecnomotor ex Baldinelli butaca y jaula Fades motor gomas sin rodar todo a nuevo...

Rallies nacionales, zonales. Buenos Aires, Santa Fe y Nordeste ALQUILO DOS FIAT 128, clase uno. Trata con tiempo y congelado precio...

ALQUILO FIAT 128/1100 para Rally San Pedro 14/3/87 atención en carrera. Mecánica Prato, auto ganador. TE. (0462) 91164.

Vendo DOS KARTINGS - uno chasis DAP italiano otro chasis TRAK. Con motores Zanella 125 libre preparación. \$ 1.100.

KARTING VARA 85 motor amilia. Otro RF carburador Ibea y otro Thillson con motoplát 3 juegos de llantos equipo completo internacional...

SPORT PROTOTIPO (EX 1050) nuevo listo para largar. Chasis Sergio, vendo o permuta. 621-7205 Capital Fed.

RENAULT 18 de Turismo-Pista. Listo para largar. Motor Prato. Completo. Tratar: 804-4031/41 Int. 522.

Sergio Solmi vende o alquila, completos o partes, TULIA XXI y XXIII de FRA. Autos de punta, amplia financiación...

Vendo BERTA DE F.2 SUDAM. ideal F.2 Nacional con motor Renault. Preparación Berta, caja TCM y repuestos. Cocaine 2971 Capital. TE.572-1239.

SPORT PROTOTIPO (EX-1050) nuevo modelo 86. lista para largar, chasis Sergio vendo o permuta. 821-7205, Capital.

Vendo RENAULT 12 TS grupo A de Rally. Auto de punta en perfecto estado de mantenimiento. Modelo '86. Ideal para campeonato nacional. Tratar en el Tel.: (0535) 21479.

Vendo RENAULT 18 GTX grupo A para correr en pista. Auto en perfecto estado: ocasión única. Llamar al Tel.: (01) 804-4031/41. Interno 522. Sr. Camí Landaburu.

Vendo permuta TURISMO CLASE 2 CLASE FIAT 128 1300 auto de TC primera. Gomas de lluvia, relaciones, repuestos, listo para

largar. Llamar todo el día 208-3994 o verlo Mariano Acosta 1310. Avellaneda. \$ 7.000.

FIAT 600 Turismo Nacional, Campeón 1986, Subcampeón 1984 a probar en circuito a elección. Roca 2526, Avellaneda 204-3195 Omar Marchese.

Francisco Navaro Ocampo vende su TC TORINO Turismo Carretera de gran performance. Escucho ofertas. 743-1641.

Vendo permuta FIAT 128 1300 Clase Dos, gomas, relaciones por TC Bonaerense Clase A. Llamar 208-5994, Mariano Acosta 1310, Avellaneda, Sr. Sergio. Auto de primera listo para largar.

SPORT PROTOTIPO (EX 1050) - Oportunidad - Con trailer us\$ 2.200 - Ver Sábados y domingos - Castellí 2650 - Lomas de Zamora.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

CUPE FIAT 125/74 líquido - Versábados y domingos - Castellí 2650 - Lomas de Zamora.

Vendo COUPE CHEVY 71 motor con todos los fierros ZF, diferencial, flotante Palagi, con disco en las cuatro ruedas. Zeballos 2274, Sarandi, Avellaneda de lunes a viernes 9 a 17 hs.

Vendo UNION DK W Regular estado. Modelo 1968. Rural. Rufino, pola de Santa Fe. C. Centenario. Nº 631. TE. 21-8184. Característica 03821, O por carta. Eduardo Alvarez. Muy barato.

Vendo FIAT 128 I.A.I.A mod. 19 negro. Original 701-6034.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

PACKARD SUPER CLIPPER 1955 coupé dos puertas falso convertible. V8 automática impecable estado. Fábrica todo completo 95.000 km. auténticos. Fabuloso auto clásico solamente para entendidos. us\$ 6.000. Guana 2047, Montevideo ROU.

CUPE FORD modelo 1937 Club. Restaurado totalmente, original motor, chapa, pintura, tapizados recién hechos. Bafería, gomas nuevas. Vendo Av. del Libertador 13215, Martínez.

Vendo CHEVROLET 1925 superior restaurada total en marcha. Capota lona convertible, tapizado, pintura nueva. Recibo ofertas en B. Mitre 776 Villaguay E. Ríos. Ojal TE 22222. Raúl Etchebarne.

Vendo FORD "A" 1929. Chapa pintura gomas nuevo. Falto tapizado. Regalo \$ 1.500 TE. 766-8684. Serrano 3050. Boulogne. Papeles al día muy bueno.

Vendo o permuta CAMION STEWART joya, único año 1928, vale, merece conocerlo, no se arrepienta. Calle 20 1117 6600 Mercedes.

COLECTIVO CHEVROLET 40. original. Joya de colección. Único en el país 11 Asientos. Permuta o venta. Av. Hipólito Yrigoyen 3658. Lanús.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Vendo JEEP largo 4x4 alta y baja, modelo 1971, impecable. Todo original

de primera mano. TE. \$ (0464) 22306. Preguntar por Ricardo. Especial para médanos, pantano, etc.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo urgente MOTO DE CARRERA Zanella muy buena. Categoría 205. Fórmula Nacional. Lista para correr. Repuestos y cilindros Todo \$ 1.200. TE. 255-1822. Av. San Martín 1126. Fco. Varela.

Vendo MOTO HONDA CB 750 FSS Mod. 81. Nueva. 3.500 dólares. TE. 0227-22060 y 0227-27060.

Moto GUZZI 235 cc original. motor 0 km. pintura 0 km. llantos aluminio. Ramón Franco 6181. Wildo. 254-4304.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Block MOTOR V8 DODGE KW en el estado que está, vendo \$ 430. TE. 97-5454.

Vendo MOTOR F. FALCON SPRINT categoría T.C. Bonaerense. Clak C. completo con multidisco y balante acero. Pistones nuevas a estrenar. Todo por \$ 1.000. A.V. Altube 1891. José C. Paz. TE. 0320. 23931. Preguntar por Damiano.

Block DODGE V8 como está, vendo australes, 430. Infames TE. 97-5459. Gracias. Chau.

Vendo MOTOR Renault Dauphine completo con distribuidor, carburador, bombas, embrague, repuestos varios. Total \$ 250. Sr. Carlos Marlin. TE. 26530. Agencia Ford Marcos Juárez. Córdoba.

Vendo MOTOR COMPLETO RENAULT 12 Rally, pistones Berta, distribuidor Dulbecco, levas Raponi, embrague Nagoya, caja relación corta. Todo a revisar. Tanque nafta 90 litros. Tel.: 7923491. Todo '87.

Vendo dos WEBER DCOE 45/45 horizontales difusores varios medidas. Av. J.D. Perón ex 3 de Febrero 5995, San Martín (taller).

Vendo JAULA ANTIVUELCO para Fiat 128. Llamar al tel. (0462) 911164.

VENDO 14 GOMAS 1/2 uso Michelin. XWZ 205-70-IV. Todas \$ 2500. Llamar. TE. 0827/22060.

7.0 HERRAMIENTAS Y MAQUINAS -VENTA-

Vendo RECTIFICADORA cilindros, brunidora, lomo, prensa, rectificadora, cigüeñales, universal, fresas, manijas, instrumentos medición, neumática, diamantadora, piedras, todo para rectificación micro motores Citroën motos. TE. 240-0052. Lanús Oeste. Bs. Aires. \$ 8.800.

Vendo MAQUINARIAS INSTRUMENTAL para rectificación de Micro Motores. Motos Citroën. Fresas. Manijas. Torno. prensa, rectificadora, cilindro, brunidora, rectificadoras, cigüeñales, universal, neumática, diamantadora, piedras, tapas, cilindros. TE. 240-0052. Lanús O. Bs. Aires \$ 8.800.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo MICRO DOBLE CAMELLO Pagosa Leyland, motor al medio, ideal para transportar autos de carrera. Tratar al TE. 02144161 o 4º n° 1527 c/25 y 26. La Plata. CP 1900.

Revista GORSA Nº 1080. Director: Jorge Agustín Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/96. Todos los derechos reservados...

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 Editoras de Revistas (AAER)...

Table with 2 columns: Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981, Código Postal 1092, Concesión Nº 7.970.



# ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 145

18 de marzo de 1987

**IES 3 CV y Fiat 600 SM en Buenos Aires**

## SERGIO GIANETTO Y JUAN LUIS CON PUBLICO DE TC GRANDE

Las categorías Fórmula IES 3 CV y Fiat 600 Standard Mejorada iniciaron la temporada 87 en el Autódromo de Buenos Aires, aprovechando el domingo 8 la oportunidad brindada por el Turismo de Carretera. En el caso de los IES el inicio fue a "toda orquesta", ya que se presentaron en línea de largada 36 máquinas, brindando como siempre un espectáculo de primer nivel; los Fiat 600 solamente presentaron 15 "bolitas" en la primera del año, notándose principalmente la ausencia de muchos que fueron animadores del año anterior.

**F. IES.** Las primeras cinco rondas mostraron un apretado pelotón luchando por la posición de privilegio, formado por los hermanos Gianetto, el campeón Villarino, Edgardo González, José Vendramín y Omar Flórez, hasta que un encontronazo entre Nelson Gianetto y Villarino retrasó al primero y dejó fuera de carrera al segundo. Quedó la lucha por la punta entre los hermanos Sergio y Carlos Gianetto, definiendo el benjamín (Sergio) en la última ronda. Hasta aquí lo sucedido en la vanguardia de la competencia, pero todo no terminaba en esa lucha, los restantes puestos también se discutieron en duelos "a cara e'perro", destacándose la labor de Horacio Begué (con auto nuevo), tras largar desde el fondo: arribó a la bandera a cuadros en el séptimo lugar.

**Fórmula IES 3 CV, 7 vueltas.** 1°, Sergio Gianetto (Tigre), 13m 46s 84/100, a un promedio de 101,962 km/h; 2°, Carlos Gianetto (Tigre), 13m 47s 18; 3°, Edgardo González (Morón), 13m 55s 46; 4°, Nelson Gianetto (Tigre), 14m 2s 61; 5°, Omar Morelli (San Martín), 14m 3s; 6°, Omar Flórez (Lobos),

14m 3s 26; 7°, Horacio Begué (Buenos Aires), 14m 6s 81; 8°, Julio Pucciarelli (Tigre), 14m 11s 68; 9°, Daniel Jeancon (Gral. Pacheco), 14m 11s 88; 10°, Hugo Cuello (Gral. Pacheco), 14m 16s 36.

**Fiat 600 S.M.** En este caso, el espectáculo se centró entre Juan Luis, Osvaldo Testai (punteó en la primera vuelta) y "el Chino" Sarrode. A partir de la segunda ronda y hasta el final, Luis marcó el ritmo en punta, arribando con un segundo de luz a su favor, siendo el único puesto confirmado luego, ya que fue objetado por el comi-



Lucha por la punta entre los IES 3CV. En primer plano, Nelson Gianetto.

sario técnico el auto de Testai, quien arribó en el segundo puesto.

**Clasificación Fiat 600 S.M. (provisoria), 7**

**vueltas:** 1°, Juan Luis, 12m 37s 84/100, a 111,245 km/h; 2°, Osvaldo Testai, 12m 38s 78; 3°, Carlos Sarrode, 12m 43s



Juan Luis gana y publicita la venta del auto campeón, con aviso lateral.

43; 4°, Mario Fulgheri, 12m 54s 88; 5°, Juan Cuello, 13m 4s 2; 6°, Oscar García, 13m 16s 95; 7°, José Sevilla, 13m 29s 56;

8°, Carlos Latorre, 14m 9s 39; 9°, Hugo Russo, 14m 52s 45.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

### Enduro Motociclístico en Tucumán

(Informe de Harry W. Gray)

## EXITO DE PACO BENITEZ

**San Miguel de Tucumán.** - El Club Tucumano de Enduro y Rescate volvió a sus carriles netamente deportivos, realizando, en la calurosa jornada del primer domingo de marzo, la fecha inicial de su campeonato provincial 1987. Esta tuvo lugar en un circuito de 7.500 metros, bordeado por un numeroso público, en la zona serrana de Tafi del Valle, a 2.000 metros sobre el nivel del mar.

Treinta y seis fueron los pilotos de la partida en la distintas categorías, de los cuales once abandonaron. Muy elogiada fue la actitud del piloto Federico Torres Posse, quien mientras era puntero de la carrera, detuvo su victoriosa marcha para auxiliar a Federico Colombres, que había sufrido un accidente y quedó incómodamente atrapado por su moto.

Al reanudar la marcha, Torres Posse no pudo descomentar el tiempo perdido y llegó honrosamente tercero, a dos minutos y poco más del vencedor de la categoría principal, Paco Benítez, quien superó a Gustavo Cisneros.

Estos fueron los resultados finales del "Premio Andrés Frías Silva":

**Seniors, 10 vueltas:** 1°, Paco Benítez (Yamaha), 1h 14m 40s; 2°, Gustavo Cisneros (Yamaha), 1h 15m 55s; 3°, Federico



Paco Benítez (a la izquierda) se apresta a superar, con su Yamaha 250, al promocional José Nazur, piloto de una Honda 125. Aquel ganó la Senior.

Torres Posse (Yamaha), 1h 15m 56s; 4°, Alex Bleckwedel (Honda), 1h 17m 42s; 5°, Mario Rohmer (Honda), 1h 18m 09s; 6°, Oscar Iramain (Honda), 1h 19m 27; 7°, Julio Saptié (Honda); 8°, Henry Galván (Kawasaki); 9°, Roberto Mambrini (Honda), y 10° Hugo Carrizo (Yamaha).

**Juniors, 9 vueltas:** 1°, Alejandro Gonella (Kawasaki), 1h 20m 30s; 2°, Osvaldo Valdez (Yamaha), 1h 21m 25s; 3°, Alberto Rojas (Kawasaki), 1h 22m 39s; 4°, Fernando Aguilar (Kawasaki), 1h 24m 30s; 5°, Gerardo Sandoval (Kawasaki); 6°, Guillermo Cotella (Honda), y 7°, César Sandoval (Honda).

**Promocional, 8 vueltas:** 1°, Eduardo Sabaté (Honda), 1h 11m 20s; 2°, Pablo Bleckwedel (Honda), 1h 13m 10s; 3°, Gustavo Elías (Yamaha), 1h 19m 57s; 4°, Federico Colombres (Honda), 1h 26m 10s; 5°, Carlos Bleckwedel (Honda); 6°, José Nazur (Honda); 7°, Antonio Legorburo (Honda); 8°, Daniel Campopiano (Yamaha); 9°, Carlos Cabezón (Kawasaki), y 10°, Raúl Solórzano (Kawasaki).

**Nacional, 8 vueltas:** 1°, Miguel Mambrini (Zanella), 1h 19m 42s; 2°, Luis Castro (Zanella), 1h 20m 00s; 3°, Luis De Boisols (Gilera), 1h 29m 11s; 4°, Enrique Danielli (Zanella), y 5°, Luis Martino (Zanella).

## DOS GRANDES VALORES



En la fotografía -gentileza del diario La Gaceta, de San Miguel de Tucumán- podemos apreciar a dos grandes valores del motociclismo de velocidad. A la izquierda, el entrerriano de Concepción del Uruguay, Fabián González, y a su lado el tucumano Valentín "Tin" Noguera, de larga y prolífica carrera en el NOA. Ambos coincidieron para la toma durante una competencia en el Parque Nueve de Julio, de la capital tucumana, durante 1986.

## Karting en Trenque Lauquen

# PELUCCIO, AMBROGETTI Y AGUIRRE GANARON ANTES DEL DILUVIO

Trenque Lauquen, BA - Luego de trece meses de inactividad a causa de las lluvias e inundaciones que está sufriendo esta zona, volvió el Karting a nuestra ciudad, donde debutó como organizador el Club Trelau el 28 de febrero pasado, en reunión nocturna en torno del circuito de 384 metros, el que fue rodeado por 1400 espectadores.

La convocatoria fue para las tres clases del Karting Pampeano, reuniéndose 55 máquinas (pese a la ausencia de puntos) de pilotos provenientes de cuatro provincias.

A poco de la terminación de la jornada, el circuito volvió a sufrir la acción de la lluvia, quedando anegado en su totalidad. Recordemos que en una semana la cantidad de lluvia alcanzó a los 750 mm, sumiendo a la zona en una verdadera catástrofe.

Volviendo a la carrera, digamos que en las tres clases se hicieron dos series y final.

**180 cc Con Caja**  
Eduardo de Bergessio y Omar Sotomayor ganaron las series. La final mostró el claro dominio de Raúl Peluccio, mientras que el múltiple campeón Manuel Pinto remontaba posiciones luego de una mala largada, llegando a ponerse segundo al caer la bandera a cuadros.

**Final, 20 vueltas:** 1° Raúl Peluccio (Panther-Zanella/Rufino, SF) 7m 22s 14/100 a 62,532 km/hora. 2° Manuel Pinto (Panther-Zanella/Trenque Lauquen, BA) 7m 32s

80; 3° Gustavo Hernández (M-101-Zanella/T. Lauquen, BA) 7m 40s 80; 4° Omar Sotomayor (Panther-Zanella/T. Lauquen, BA); 5° José Barrionuevo (Panther-Zanella/Rufino, SF), y 6° Ricardo Bergessio (Panther-Zanella/Rufino, SF).

### 125 cc Directo Monomarca

Federico Galligo (Panther-América, BA) y Miguel A. Zaninovich (Panther/Gral. Pico, LP) ganaron las series de esta categoría de motores Zanella. Pero ninguno de los dos repitió en la final, que fue para el pampeano Anibal Ambrogetti, quien ganó con mucha luz sobre el segundo.

**Final, 20 vueltas:** 1° Anibal Ambrogetti (Vara/Gral Pico, LP) 7m 34s 64/100 a 60,871 km/hora. 2° Oscar Carrillo (Panther-América, BA) 7m 43s 03; 3° Carlos Aguilera (Vara/Quemú Quemú, LP) 7m 44s 42; 4° Ricardo Almejeiras (Vara-América, BA); 5° Eduardo Cavanettes (Vara/Catrilo, LP) y 6° Alberto Cavanettes (Vara/Catrilo, LP).

### 100 cc Fórmula Internacional

Rubén Aguirre logró la serie inicial y Jorge Elortegui la segunda. El primero se impuso en la prueba final de punta a punta.

**Final, 20 vueltas:** 1° Rubén Aguirre (Panther-Zanella/Gral. Pico, LP) 7m 26s 66/100 a 61,899 km/hora. 2° Raúl Montegrosso (Vara-Zanella/Tres Algarro-



En primer plano el vencedor Rubén Aguirre (F.I.) con el N° 2. A su lado el pampeano Dante Dalmasso. Es la largada de la final. (Foto Juan C. Cuerda)

bos, BA) 7m 40s 83; 3° Nelson Elortegui (Panther-Zanella/Quenumá, BA) 7m 41s 29; 4° Héctor Sardón (Panther-RF/Tres Lomas, BA); 5° Juan Segura (Vara-Zanella/Catrilo, LP), y 6° Fabián Pérez (DAF-RF/Tres Lomas, BA).

(Informe de Rodolfo E. Gómez)

## Los números para este año

# SAFARI DEL ATLANTICO



Enrique Melón Gil.

Mar del Plata, BA - La Federación Regional 3, del Atlántico, con sede en esta ciudad, ha dado a conocer los rankings correspondientes a 1987 de la categoría safari, elaborados teniendo en cuenta los resultados del campeonato del año pasado.

En total figuran 249 pilotos, divididos en las cinco clases participantes. En la lista de los primeros veinte de cada clase que damos a continuación figura el puntaje obtenido por cada uno de ellos.

**Libre:** 1 - Carlos Pereyra, 58; 2 - Víctor Yoldi, 52; 3 - Manuel Rodríguez Rallo, 52; 4 - Robert Hobaica, 50; 5 - Ricardo Annichini, 41; 6 - Horacio Al-

ba, 36; 7 - Marcelo Raldua, 25, 50; 8 - Marcelo Russo, 25; 9 - Juan Marchal, 21; 10 - Mario Tieri, 20; 11 - Javier Zubizarreta, 20; 12 - Héctor Prieto, 18; 13 - Norberto González, 16,50; 14 - Valentín Timiño, 12; 15 - Arnaldo Paredi, 11; 16 - Mónaco Narezo, 11; 17 - Raúl Palomo, 11; 18 - Humberto Mazza, 10; 19 - Walter Masson, 10, y 20 Pedro Pagnossin, 10. En total están incluidos en esta clase 61 pilotos.

**6 Cilindros Potenciada:** 101 - Federico Longhi, 90; 102 - Martín Melón Gil, 60; 103 - Jorge Betr, 55; 104 - Carlos Berg, 35; 105 - Anibal Gómez, 32; 106 - Alberto Magallanes, 31; 107 - Antonio Irurzún, 26; 108 - Roberto Tristán, 25;



Víctor Yoldi.

109 - Juan P. Sánchez, 25; 110 - Javier Kessler, 20; 101 - Jorge Gagliardini, 20; 112 - Carlos Villasol, 18; 113 - Carlos Rodríguez, 15; 114 - Claudio Viqueira, 15; 115 - Melón Gil, 14; 116 - Rubén Isidro, 12; 117 - Enrique Tavarche, 12; 118 - Luis Etcheber, 9; 119 - Jacobino Paso, 9; 120 - Pablo Paso, 8. En total están incluidos en esta clase 40 pilotos.

**6 Cilindros Standard:** 201 - Enrique Melón Gil, 84; 202 - Alfredo Dávila, 60; 203 - Mario García, 51; 204 - Osvaldo Brizzi, 40; 205 - Jorge Rioja, 39; 206 - Marcelo Parede, 39; 207 - Carlos Cassanelli, 37; 208 - Elías Zegbi, 32; 209 - Edgardo Vera, 30; 210 - Abelardo Onoratti, 28; 211 - Mario Bergamaschi, 17;

212 - Teodoro Prezioso, 17; 213 - César Paredi, 15; 214 - Lecuna, 14; 215 - Rubén Solans, 9; 216 - Luis Vives, 8,50; 217 - Osvaldo Niglia, 8; 218 - J. Alvarez, 7; 219 - Oscar Karis, 6; 220 - D. Gómez, 6. En total están incluidos en esta clase 78 pilotos.

**4 Cilindros Potenciada:** 301 - Rubén Hernández, 75; 302 - Silvestre Juliá, 75; 303 - Jorge Di Marco, 64; 304 - Gustavo Otero, 30; 305 - Constante Romaniur, 15; 306 - Juan Borzone, 15; 307 - Oscar Viola, 12; 308 - L. Domínguez, 12; 309 - Héctor Ragnoli, 12; 310 - Daniela Paredi, 12; 311 - Oscar Venturino; 312 - Carlos Mori; 313 - Pedro Rosito; 314 - José Merlino; 315 - Víctor Yoldi;

## Minicross 850 en Villa Gesell

### Carlos Oddone, por la arena



Mar del Plata, BA - Se disputó en Villa Gesell -en el circuito Dunas Geselinas- una competencia de la categoría Mini Cross 850 la que contó con una apreciable cantidad de espectadores. Estas máquinas, equipadas con mecánica Renault 850, utilizan elementos de la suspensión de esa mecánica y estructuras tubulares que incluyen la jaula de prevención de vuelcos.

Se efectuaron dos series. En la primera, Mastro-marino superó a Estévez y a Oddone. En la otra, Menghini se impuso a Bidarte y Porcelli.

Final: 1° Carlos Oddone; 2° Faustino Estévez; 3° Oscar Dazeo; 4° Carlos Amado, y 5° Odarato Oddone.

## Promocional 850 y Monomarca 1100 en Balcarce

### GOROSTIDI Y FIGLIUOLO TUVIERON BUEN COMIENZO

Mar del Plata, BA - Los pilotos Juan Pablo Gorostidi (en Promocional 850) y Sergio Figliuolo (en Monomarca 1100) fueron los triunfadores en la fecha inaugural de esas categorías, las que desde ahora se presentan independientemente del TC del Sudeste, con la que corrieron hasta fines del año pasado.

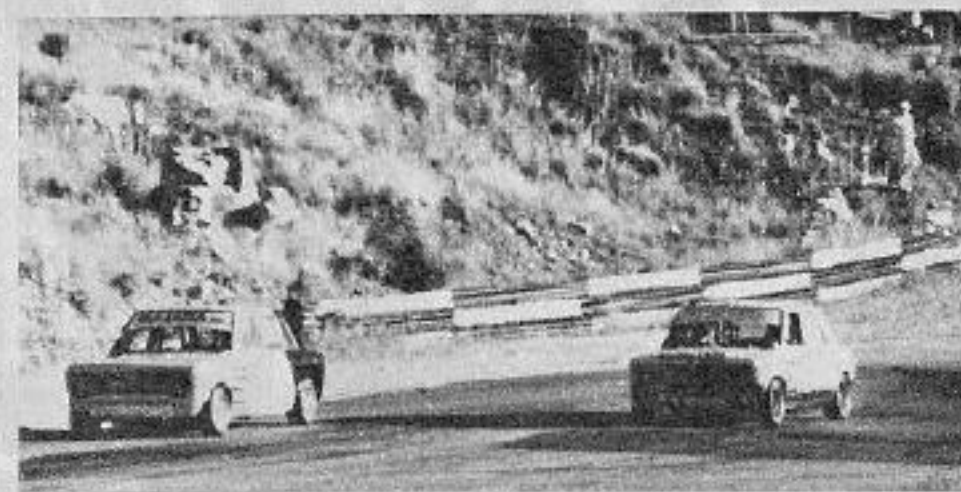
La jornada de apertura se llevó a cabo el 7 de marzo en el autódromo Juan Manuel Fangio, ubicado en la ladera de la Sierra La Barrosa, en las edificaciones de Balcarce. Organizó el Auto Club de esa ciudad y fue aceptable la cantidad de público, que se gratificó con un excelente espectáculo.

En Promocional 850

se hicieron dos series ganadas por Wollands y Juan Pablo Gorostidi. En la final, este último superó a aquel por menos de cuatro segundos tras una carrera de emocionantes pasajes.

Final, Promocional 850, 24 vueltas al circuito de 1315 metros: 1° Juan Pablo Gorostidi (Renault) 18m 21s 92/100 a 103,112 km/hora; 2° Luis Woodland (Fiat) 18m 25s 37; 3° Juan Francisco Gorostidi (Renault) 18m 28s 27; 4° L. Domínguez (Fiat) 18m 28s 28; 5° G. Román (Fiat) 18m 30s 93; 6° R. Fernández (Fiat), 7° G. Herrera (Fiat), 8° C. Fierros (Fiat), 9° R. Domínguez (Fiat), y 10° N. Migueliz (Fiat).

En Monomarca 1100



(todos Fiat 128 de esa cilindrada), Figliuolo y Zapoctony ganaron en las series a 12 vueltas. En la final, a 24 giros, se volvió a dar la lucha entre ganadores de serie, resolviéndose sobre la misma raya de sentencia a favor de Figliuolo, quien superó a "Zapo" por ¡dos centésimas de segundo!

Final, Monomarca 1100, 24 vueltas: 1° Ser-

gio Figliuolo, 17m 21s 80/100 a 106,984 km/hora. 2° N. Zapoctony, 17m 21s 82; 3° G. Salzano, 17m 28s 53; 4° J.C. Scenna, 17m 28s 30; 5° H. San Marlich, 17m 30s 14; 6° R. Wagner, 17m 30s 74; 7° E.R. Zapata, 17m 30s 93; 8° O. Arana, 9° N.R. Blanco, y 10° O. Inisesta.

(Foto e Informe de Raúl Fernández)

## Libres 850 y TC 1000 en Arrecifes

### ROTONDO Y TAPIA...A LA MEMORIA DE DON FELIX

Zárate, BA - Comenzó la temporada 87 para las categorías Libres 850 y TC 1000 el 8 de marzo en el circuito "Costanero" de Arrecifes (1289,20 metros), en una reunión organizada por el Automóvil Club local. El frío y la llovizna fueron factores que incidieron en la recaudación, pues la cantidad de público no superó las cuatrocientas personas.

Tras la tanda de clasificación, las diecinueve máquinas de Libres 850 se repartieron en dos series de siete vueltas. José Rotondo se quedó con la primera, mientras que la restante coronó un buen trabajo del reaparecido Jorge Requejo. Gran emotividad tuvo la final, que el diminuto campanense, José Rotondo se encargó de hacer suya y así "cortar la tela" que le impedía llegar al escalón más alto del podio. Esta vez le costó pero al fin pudo ver antes que los demás la bandera a cuadros en una final, conduciendo el auto cuyo motor fuera armado por el recordado preparador Félix Rotondo (fallecido el 13 de diciembre del año pasado, a los 77 años) y que ahora cuenta con la atención de Vignolo.

Pegados al ganador circularon, Requejo, Bisieri (luego abandonaría), Barbalarga, Herrera y Blandi, sobresaliendo la puja entre los tres primeros. Sobre el epílogo, Barbalarga lo sacó de pista al escolta y arribó como tal, pero el recargo que le aplicó el CD lo dejó quinto, detrás de Rotondo, Herrera, Blandi y Requejo. El campeón Jorge D'Angelo dio solo media vuelta en la serie inicial y rompió motor, estando ausentes también Palau y Leguizamón, que rompieron biela y volante, respectivamente.

Final Libres 850 - 12 vueltas: 1° José Rotondo (Campana) 10m 06s 86/100, a 91,777 km/hora; 2° Mario Herrera (San Martín) 10m 09s 23; 3° Roberto Blandi (Temperley) 10m 10s 40; 4° Jorge Requejo (San Martín) 10m 11s 05; 5° Osvaldo Barbalarga (Caseros) 10m 17s 31; 6° Luis Zappani (R. Mejía) 10m 19s 27; luego arribaron: Alfredo Jaime, Teodoro Álvarez, Sergio López y Jorge Gómez.

Solo once máquinas presentó el TC 1000 en la única serie, pero no fue ello un impedimento para que el espectáculo estuviera

presente, ya que desde el banderazo inicial hasta el final hubo seis pilotos peleando limpiamente por la punta. Ellos fueron: Tapia, Vigil, Ferretti, Fangio, Pérez (recuperándose tras una largada desde lejos) y el campeón, Gasperini, quienes en ese orden arribaron, encerrados en 2s 79/100. En la final, nuevamente Angel Tapia tomó la delantera y sobre un auto que no era el más rápido aplicó toda su experiencia para alegría de Mario Rotondo, hijo de don Félix y "heredero" de la preparación del impulsor. Digno escolta fue Héctor Pérez, que largó muy bien y se pegó a Vigil, luego perdió terreno y sobre el final volvió al asedio del escolta, quien en la "última curva de la carrera" cometió un error al intentar quebrar la resistencia de Tapia, yéndose afuera y regalándole al subcampeón el escalón de la derecha.

Final TC 1000 - 12 vueltas: 1° Angel Tapia (Campana) 9m 49s 34/100, a 94,501 Km/hora; 2° Héctor Pérez (Campana) 9m 50s 53; 3° Daniel Vigil (Los Cardales) 9m 54s 73; 4° Héctor Ferretti (Escobar) 9m 58s 36; 5° Angel Gasperini (Campana) 9m 58s 93; 6° Carlos Mamousse (San Miguel) 10m 01s 18; 7° Marcelo Reina 10m 19s 76. Campeonato: Tapia 9 puntos, Pérez 6, Vigil 4, Ferretti 3, Gasperini 2, Mamousse 1 punto.

Se realizó también en dicha jornada la presentación de la Clase Dos 1660 Regional, nueva división de la Asociación de Libres Mil Agrupados. Luis Cugno, Rubén Bulla y Marcelo Vergagni, con sendos Fiat 128, dieron al público un panorama de lo que pinta ser una categoría zonal espectacular dentro de no mucho tiempo, ya que se espera la incorporación de otros modelos y también autos de otras marcas para las competencias venideras. También estuvo Urbano Leguizamón pero rompió pistón y no pudo poner en pista su 128.

La próxima presentación de L. 850 y TC 1000 el 22-3 en Derqui.

(Informe de Walter Luna)



Manolo Rodríguez Rallo.

316 - Luis Vives; 317 - Omar Ariznavarreta.

4 Cilindros Standard: 401 - Daniel Schmall, 64; 402 - Gustavo Burguera, 54; 403 - Ricardo Sellart, 47; 404 - Carlos Blanco, 47; 405 - Marcelo Paoli, 45; 406 - L. Maccioni, 43; 407 - Pérez Padilla, 28; 408 - Orlando Álvarez, 25; 409 - Oscar Piconi, 24; 410 - Estigarribia, 23; 411 - Rojas Blanco, 22; 412 - A. Calvo, 20; 413 - Jorge Segal, 19; 414 - Jorge Dager, 18; 415 - A. Lamperti, 14; 416 - Jorge Colombo, 10; 417 - Blasi Altieri, 9; 418 - Néstor Cardinali, 8,50; 419 - Arnoldo Paredi, 6; 420 - Rubén Herrera, 6. En total están incluidos en esta clase 53 pilotos.

el próximo fin de semana

## EL CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY '87 SE INICIARA CON ESTA CLASICA PRUEBA, RECORRIENDO CAMINOS DE RIO NEGRO Y NEUQUEN

# LA VUELTA DE LA MANZANA

La 16ta. Vuelta de la Manzana, primera competencia del calendario 1987, será organizada por la Asociación de Volantes de General Roca. Esta tradicional competencia nos trae algunas novedades con respecto al año pasado, entre ellas la ausencia de Gabriel Raies.



Oswaldo Lovagnini, oriundo de Cipolletti, con VW Gacel en la edición '86. Aproximadamente cincuenta pilotos de la zona sureña se alternarán en el campeonato de este año

Inicio el campeonato menos nutrido de los últimos años -solo 8 fechas-, comenzará el próximo viernes 21 de marzo la decimosexta edición del Rally Vuelta de la Manzana, competencia ya tradicional del calendario rallístico nacional. La prueba, organizada como es habitual por la Asociación Volantes de General Roca, será la de menor kilometraje recorrido de su historial.

Asimismo, tal como se realizó el año pasado, la mayor parte del rally se concretará en el valle del Río Negro, si bien en esta oportunidad tendrá algunos tramos en las cercanías de Colonia Carriel (al norte de General Roca).

Debido a su carácter de competencia perteneciente a la División 2 del campeonato argentino de rally, la Vuelta de la Manzana otorgará el mayor puntaje a quienes se clasifiquen entre los diez primeros puestos de cada clase. Recordemos que están en disputa los torneos de pilotos, navegantes y marcas.

**ANTECEDENTES** - Solo dos pruebas especiales tienen antecedentes inmediatos de la edición anterior de la Vuelta de la Manzana. El PC-1 entre Cervantes e Ingeniero Huergo se realizó en dos oportunidades en la carrera del año pasado, siendo los más rápidos en ese tramo Raies (16m 43s), Stillo (17m 43s) y Gómez (19m 20s) en las clases 3, 2 y 1 respectivamente. Por otra parte, el PC-1.1 entre Valle Azul y el puente Paso Córdoba también fue escenario de la edición del '86, y ganaron ese especial Raies (33m 51s), Torrás (36m 13s) y Pirles (44m 34s) en las correspondientes clases.

**CARLOS BRAVO** - Se animó a correr el año pasado con un Fiat Regatta 85, con los mismos colores que utiliza Lancia en el mundial de Rally. Exigió el auto en toda la prueba y finalmente llegó octavo en la general y quinto en la Clase 2. Seguramente, el barilocheño será otro de los protagonistas de la 16a. edición de la Manzana.

**MAS NOVEDADES** - Rudi Trossero compró el Fiat Super Europa 1500 con el que se consagró Jorge Bescham campeón en la Clase 2 del rally nacional. La unidad la estrenará en la Vuelta de la Manzana, mientras el actual titular del campeonato encarará

la temporada con un Fiat Regatta 85. Por el lado de VW Gacel, Alfredo Altamirano confirmó su participación en este rally con el auto que utilizó a fines de 1986 y tiene en mente comenzar a usar el nuevo a mediados de la temporada.

**RAIES AUSENTE** - La de Gabriel Raies será una de las ausencias más notorias en esta edición de la Vuelta de la Manzana. El cordobés desistió de la primera del año en Río Negro, seguramente para dedicarse de lleno al auto de TC 2000, categoría en la cual participará durante toda la temporada '87 con una cuopé Renault Fuego.

**EL PUNTAJE** - Para cada una de las clases, el puntaje de esta prueba es el siguiente: 25, 19, 15, 12, 5, 10, 7, 5, 4, 3 y 1 punto para los diez primeros clasificados. Si en cualquiera de las clases hay entre 8 y 9 máquinas, otorgará 20, 15, 12 y 10 puntos a los cuatro primeros. En caso de que participen solo 6 o 7 autos, los "porotos" a repartir serán 15, 11, 5 y 9, mientras que si solo hay 4 o 5, los dos primeros se llevarán 10 y 7,5. Finalmente, al haber menos de esa cifra en cualquiera de las clases, el puntaje será solo para el ganador, que se llevará 5 unidades.

**REPRESENTANTE DE HUERGO** - Se trata de Alberto Pérez Nonnenmacher, que supo intervenir muchas veces con un Peugeot 504. Para el '87 tendría la posibilidad de correr con un R-12, gestiones que él ha realizado para poder contar con un medio competitivo. Pérez Nonnenmacher es de Ingeniero Huergo, localidad muy cercana a General Roca, con el entusiasmo que eso despierta entre los aficionados rionegrinos al rally.

**STILLO INDECISO** - Mario Stillo ha puesto en venta su Renault 12 TS Grupo A con el cual compitió durante la temporada pasada. El piloto de Villa María está considerando la posibilidad de volver al rally nacional sobre un Volkswagen Gacel GS, formando un equipo junto a su amigo y comprovinciano Alfredo Altamirano. Por ello ha descartado totalmente su posible intervención en la clase mayor con un Renault 18. Con el retiro del apoyo de Renault al rally, las opciones del "Colorado" de Villa María parecen ser: VW o Sevel.

### XVI VUELTA DE LA MANZANA

PRIMERA ETAPA (viernes 20 de marzo)  
Hora de largada del primer auto: 12.15

PCN° DE...	HASTA	KM	HORA
1	Cervantes - Ingeniero Huergo	29,11	12,48
2	Est. Iaria - Chichinales	31,80	13,51
3	Canal 10 - C. de Piedra	15,87	15,02
4	Allen - Aeroclub Allen	31,30	16,12
5	Paso Córdoba - Ruta 6	50,20	17,15

Total etapa: 361,100 km (158,280 de PC)

SEGUNDA ETAPA (sábado 21 de marzo)

6	Cervantes - Ing. Huergo	46,51	8,03
7	Est. Iaria - Chichinales	31,80	9,06
8	Chimpay - Bellisle	19,86	10,39
9	Pomona - Lamarque	16,61	11,52
10	Luis Beltrán - Ruta 415 y 307	76,10	12,56
11	Valle Azul - Emp. Ruta 6	83,19	14,18

Total etapa: 568,411 km (274,970 de PC)

TERCERA ETAPA (domingo 22 de marzo)

12	IN.T.A. - La Escondida	77,44	8,03
13	Los Polvorines - Ceferino	26,63	10,06
14	Carriel - Loma del Mojon	69,85	11,09
15	Cervantes - Cervantes	41,56	13,42
16	Paso Córdoba - Ruta 6	50,20	14,46

Total etapa: 550 km (265,680 de PC)

Total del rally: 1.478,060 km (698,930 de PC)

### EL HISTORIAL DE LA VUELTA DE LA MANZANA

AÑO	KM	CLASE	PILOTO	MARCA
1967	1.515	A	Scaramella	De Carlo
		B-C	Bonamicci	Renault 1093
		D	Carranza	Fiat 1500
		E	"Larry"	Peugeot 404
1968	1.800	A	Bonamicci	Renault 1093
		B	Castañón	Peugeot 404
		C	Parisi	Torino 360 W
1969	1.750	A	Parisi	Renault 1093
		B	Migliore	Peugeot 404
		C	Di Palma	Torino 360 W
1970	1.689	A	Visintini	Auto Unión 1000
		B	Migliore	Peugeot 504
1971	2.143	G-2A	Giordano	Renault 1093
		G-2B	Bonamicci	Fiat 1600
		TN-A	Vacca	Renault 1093
1972	1.900	TN-B	Migliore	Peugeot 504
		A	Calliano	Renault 1093
		B	Sassi	Fiat 128
1973	2.162	C	Maryorga	Peugeot 504
		B	Carlomagno	Fiat 128 IAVA
		C	Recalde	Fiat 125 SP
1976	1.507	B	Macci	Fiat 128 IAVA
		C	G. Veiga	Peugeot 504
1980	2.024	B	Recalde	Renault 12 TS
		C	Gano	Peugeot 504
1981	1.877	B	Piazza	Fiat 128 1100
		C	Recalde	Renault 12 TS
		D	Gano	Peugeot 504
1982	1.981	9	"Gómez-Bonilla"	Fiat 128
		10	Nieto	Fiat 128 1300
		11	"Bravo-González"	Fiat 128 CL1
1983	2.164	12	Recalde	Renault 18
		1	G. Jurjo	Ethiolsu
		2	Ezquerria	Renault 12 TS
1984	2.318	3	Recalde	Renault 18
		1	Flaré	Fiat 147 CL5
		2	Raies	Renault 12 TS
1985	2.050	3	Veronesi	Renault 18
		1	Rosso	Fiat 128 1100
		2	Flaré	Renault 12 TS
1986	1.493	3	Recalde	Renault 18
		1	Pirles	Fiat 147 1100
		2	Altamirano	VW Gacel
		3	Raies	Renault 18

**RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS**

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson  
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION



**LOUZA AMORTIGUACION**

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

AVANAN NUESTRA CALIDAD Sollicite vendedor  
ENVIOS AL INTERIOR

**Ramón Solar e Hijos S.A.**



TALLER DE CAÑONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES  
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS  
**amortiguadores**



- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES  
**Suspencar s.r.l.**

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

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

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

**CESAR GOÑI COMPETICION**  
PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS  
KARTING Y FORMULA 5

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

**AUTOMODELISMO DEPORTIVO**

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



- SCALETRIC • BACHI
- SEBRING • LEONE

POR MAYOR. UNICAMENTE  
MARTES A VIERNES.  
10,30 a 17,30 hs.

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

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

- REPARACION Y RECAMBIO
  - CREMALLERAS
  - BOMBAS
  - CAJAS
- AUTOS CAMIONES  
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS  
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

**Tecno hidraulica s.r.l.** DIAG. 76 N° 1585

(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

**\* FRENOS \* EMBRAGUES \* CARDANES \***

• BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESTOS DANIEL**

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

**RACING PARTS**

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos
  - Boladores a Rodillo. GLEWY y DODGE. ISKY.
  - Varillas levanta válvulas ISKY.
  - Plátiles para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
  - Tacómetro JONES con aguja testigo.
  - Radiadores para aceite marca ARO.
  - Encendido MALLORY. Toda la línea.
  - Carburadores WEBER y sus accesorios.
  - Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
  - Caño flexible para frenos especial.
  - Buzos y guantes SIMPSON.
  - Bufones de biela CARILLO.
  - Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
  - Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
  - BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
- Avda. LIBERTADOR 7170 - Capital  
TEL 701-7948

**FADES**

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



Calle 14 N° 3629 (ESPOSA 158) - V. LYNCH  
S. MARTIN. Bs. As. (1672) TEL. 755-3825

**CALZADOS CARCER**  
PIDALO POR CASILLA DE CORREOS N° 60  
(1600) EL PALENAR

- BUZOS ANTIFLAMA
  - APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
  - ☆ TABLEROS ☆
  - ACCESORIOS AUTOPISTA
- BOEDO 1572. TEL. 922-5918



AUTOCROSS Ø 1 1/2" - 1 1/4"  
MECANICA. GORDINI



ARENERO Ø 1 1/2" - 1 1/4"  
MECANICA. GORDINI - R4 - R6 - R12  
F 600 - DKW - VW - DE CARLO



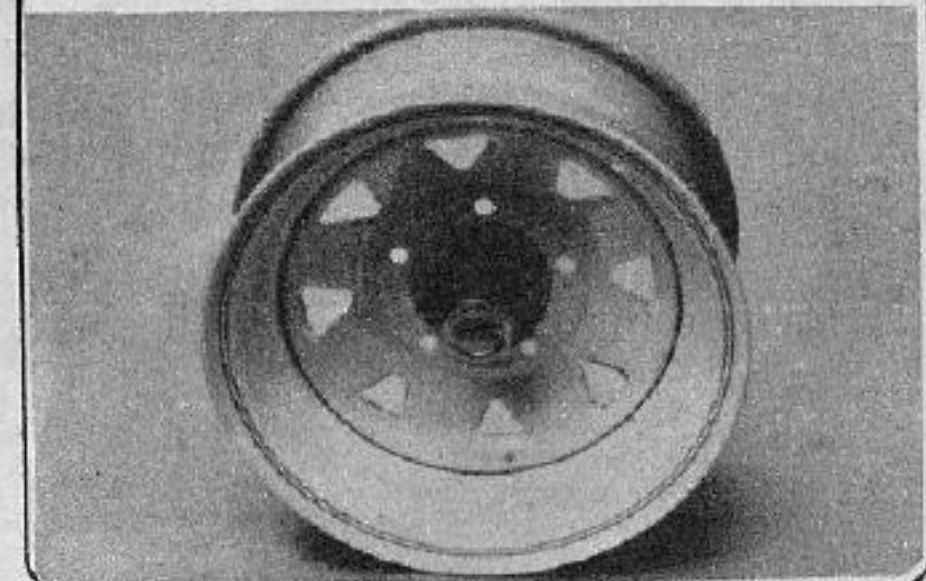
797-9473  
ZUPRIATEGUI 2899 ESQ. BELTRAN  
FLORIDA

**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

**FERRAZZI**

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

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

**DA - DA**

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

- BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS
  - APOYACABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS
- TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 - 128 E ORIGINALES  
TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS



Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Pail 471 (AL. Warnes 1100). TEL. 855-0449  
Avellaneda 435 - Via. López. 795-1807

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.
- Mathou 2250. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 782-2196

**TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO**

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

**TANCERO SRL**

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

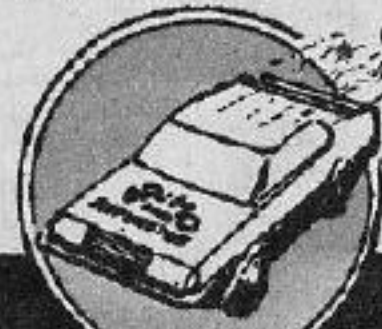


**REPUESTOS AUTOMOTORES**

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES

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



REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS



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

VERSIONES, DATOS, NOVEDADES, CONFIRMACIONES, PILOTOS Y EQUIPOS DE F.2

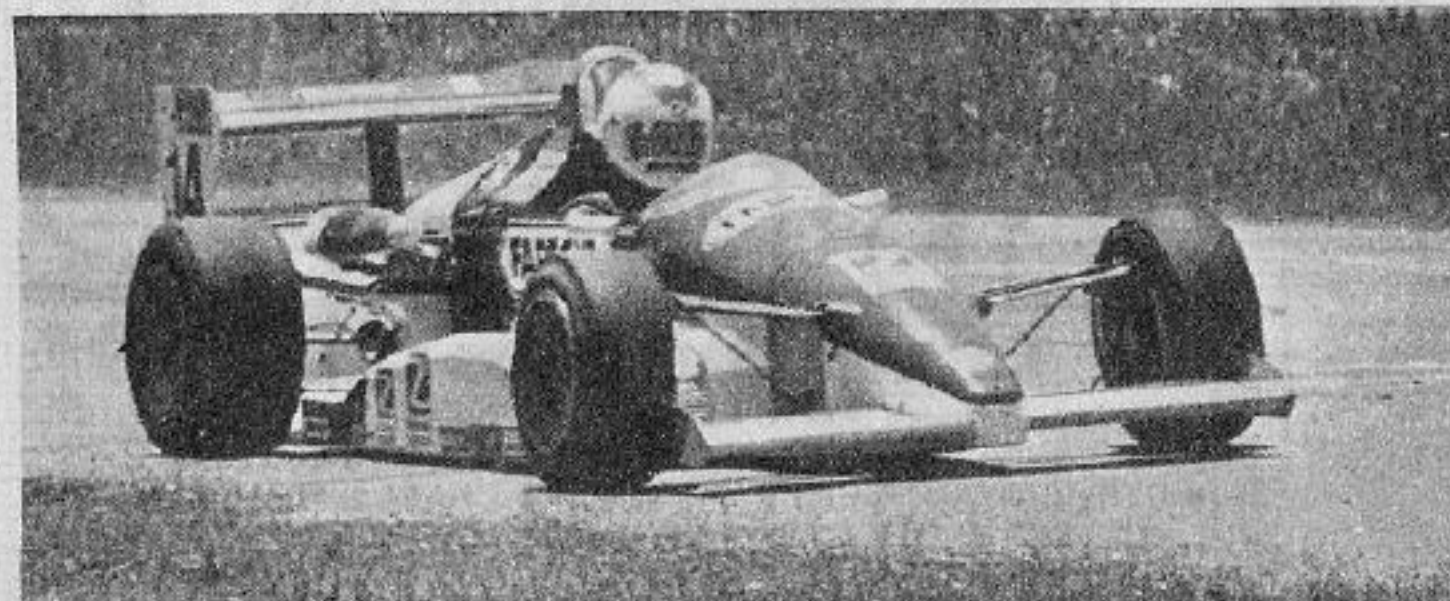
# ASI TRABAJA SUDAMERICA

Hemos recorrido los talleres de la Fórmula Dos Sudamericana, consultando a la mayoría de los pilotos y equipos en relación con su futuro inmediato. Este es el resultado de dicha investigación.

**Miguel Angel Guerra:** Espera que Berta le entregue un nuevo chasis y un motor preparado de acuerdo con el nuevo reglamento, los que confía en recibir antes de fines de marzo. Su equipo trabajó, en los pasados meses, desarmando integralmente el chasis usado durante el '86, al cual se reforzó estructuralmente (tal como los nuevos



Maldonado controlando cigüeñales para los nuevos motores Gacal, en Nueve de Julio.



Sommi probando el Dallara-Alfa Romeo sin descargo. Su "mano derecha", Raúl Aparicio, ya ha vuelto de Italia

Berta) y se lo volvió a enchapar. Si se demora la entrega del nuevo, Guerra correrá con el monocasco remozado en Florianópolis, el 19/4, el que de todas formas prefiere, dadas las características del circuito brasileño. El segundo auto del equipo —usado en el '86 por el colombiano Cortés— fue repasado totalmente y puesto en venta, y recién a mitad de temporada, quizá, el team de Guerra incorpore otro auto, que podría ser para el mismo piloto.

**Ricardo Risatti:** Decidió cambiar nuevamente de motor, encargando un VW completo al inglés John Judd, el cual irá a retirar a Londres esta semana. No modificará su chasis para Florianópolis, adonde concurrirá si logra armar todo a tiempo.

**Alberto Scarazzini:** En su taller de Villa Elisa —Entre Ríos— tiene un motor ya ablandado en el banco de pruebas. Además posee un nuevo bastidor Berta y espera para esta semana una caja de velocidades Meriggi de nuevo diseño. Luego de comparar motores en el banco de Maldonado, armará el conjunto y espera probar en el autódromo Oscar Cabalén hacia fin de mes.

**Victor Romagnoli:** Quizá Berta le entregue un motor R.18 para la primera competencia del año. Romagnoli ya reformó su chasis y adquirió la nueva caja Meriggi, mientras espera un equipo de inyección electrónica encargado en Europa. Si puede, irá a Florianópolis, si no estará en Chile y Mendoza.

**Ricardo Grinóvero:** Quizá corra, si consigue patrocinantes. De hacerlo, correrá con un chasis Berta "viejo" adecuado a la nueva reglamentación. Aún no definió el motor que utilizaría.

**Guillermo Kissling:** Espera que Berta le entregue un motor R.18. El chasis usado en el '86 fue reforzado y adecuado, puesto que con él comenzará el año. El nuevo bastidor Berta será entregado próximamente. Preparó un motor R.18 2.000 cm<sup>3</sup> para ser probado junto a la inyección electrónica de combustible, la brida limitadora del paso de aire y demás accesorios. Se prestó mucha atención a los chupadores del tanque de nafta a fin de que absorban todo el combustible, algo esencial para el buen funcionamiento de la inyección. El segundo auto del team estará listo luego de la tercera competencia del año.

**Juan Carlos Giacchino:** Tiene el 50% del presupuesto solicitado por Rubén Rullo para el alquiler del Berta-Renault. Si puede obtener el resto, estará con su preparador habitual durante el '87.

**Gustavo Sommi:** Probó el Dallara-Alfa Romeo en Estancia Chica y Dolores, y prevé continuar sus tests en Bahía Blanca, Las Flores o Buenos Aires. Quizá realice una comparación en pista con el Berta-Alfa (segundo auto del equipo) que tendrá una caja Hewland. Carlos Günther es el segundo piloto más probable, si bien hay alternativas. Recibirá dos motores Alfa Romeo más.

**Humberto Dana:** Está reformando al chasis Berta reforzándolo, así como incorporándole pontones nuevos y tanque de combustible central. Asimismo, adaptará frenos Pozzi y una nueva caja TCM mientras aguarda que la Comisión de carreras de Concesionarios VW le entregue el sistema de inyección, tapa de cilindros y cigüeñal. Difícilmente corra en Florianópolis.

**Néstor Gurini:** Descartada su parti-

cipación en los equipos INI o Rullo, sólo cuenta por ahora con la mitad del presupuesto para competir en el '87. ¿Motores Alfa Romeo en su futuro...?

**José Luis Di Palma:** Probó intensamente en el Cabalén con el primer motor Renault preparado por Berta y volverá a hacerlo próximamente con el auto que utilizará en Florianópolis.

**Rafael Verna:** No integrará el equipo Rullo ni formará su team. Por ello se encuentra en tratativas con Sommi para incorporarse a su escuadra, ya que prefiere correr con un motor Alfa Romeo. En caso contrario, esperará algún tiempo.

**Rubén Rullo:** Modificó su chasis haciéndolo más rígido y espera que Meriggi le entregue su caja con la nueva adaptación de piñón y corona. ACRA lo apoya en alguna medida para que desarrolle un motor Renault. Ya probó con una brida de 24 mm, aunque usando carburadores, ya que espera un equipo de inyección electrónica. La prioridad en su team la tiene Giacchino, si bien no se excluyen alternativas.

**Osvaldo Antelo:** Tiene algo demorado los motores de F-2. Hará dos variantes: con carreras de pistón larga y corta. Quiere que "Cocho" López sea su piloto.

**INI Competición:** Adquirió dos chasis Berta flamantes y trabajan en el montaje de los nuevos puentes traseros para la caja TCM. Junto a Norberto Bongiovanni, están dotando a sus autos de un sistema de fuerza central para las ruedas. Poseen un motor VW en funcionamiento y esperan un cigüeñal desde Brasil para completar otro. Leonel Friedrich y Enrique Benaim serán sus pilotos a partir de Florianópolis.

**Gabriel Massei:** Solo correrá en las carreras argentinas, con un Berta modificado equipado con caja de velocidades Meriggi y motor VW provisto por Guillermo Maldonado.

**Pedro Passadore:** Quizá vuelva a la categoría. Tiene un motor Alfa Romeo, y quizá F-2 Asociados le entregue un chasis ya armado para que el uruguayo monte su propio team.

**Néstor Furlán:** Saúl Lui y su equipo trabajan en el taller de Maldonado sobre el nuevo chasis adquirido a Berta. Contarán con la mecánica del Campeón. Comenzarán a probar en Nueve de Julio para luego hacerlo en Santa Rosa o Bahía Blanca.

**Guillermo Maldonado:** Tiene muy adelantados los trabajos sobre el nuevo chasis Berta equipado con motor VW Spiess y caja Meriggi. El segundo auto —en principio para Pimenta— es modificado, aunque no están tan avanzados sus trabajos. Ya hay tres motores listos y se preparan otros tres. Todos ellos destinados a Florianópolis.

**Daniel Cingolani:** Adquirió el chasis con que corrió (ex Urretavizcaya) en 1986 en Mar del Plata y lo reforzó en el taller de Maldonado. Este quizá le provea de motores para Florianópolis si no utiliza los seis que

## ¡CROCERI CON MALDONADO!



El rumor fue cobrando cuerpo en nuestro país cuando Guillermo Maldonado regresó de su reciente y fugaz viaje a San Pablo para buscar elementos en la planta de Volkswagen en San Bernardo de Campo. Durante las 24 horas que "Yoyo" estoy en la primera ciudad brasileña, tomé contacto personal con quien fuera su piloto hasta la temporada pasada, Josue de Melo Pimenta, quien seguía teniendo la prioridad para subirse este año al segundo auto del team del Campeón. Al manifestar el paralista que problemas laborales y, en partes económicas, le iban a impedir dedicarse como él quería a la categoría, muchos pilotos argentinos comenzaron a pensar que el lugar vacante no era, por cierto, despreciable. Varios fueron los que tomaron contacto con el taller de 9 de Julio para conocer las condiciones de ingreso al equipo, y cada uno, por su lado, comenzó a trabajar en la búsqueda de los medios para instalarse en el auto número 2 durante todo 1987. Quien mejor y más rápido lo concretó fue Fernando Croceri, quien con seguridad —así lo oficializó el domingo— secundará a Maldonado en la Fórmula Dos Sudamericana este año, dejando entonces de lado su idea de formar equipo propio tras dejar INI.

posee. Cingolani modificará la caja para adecuarla al mayor torque de los nuevos motores.

**Luis Pescador:** No tiene definido el motor que utilizará; duda entre VW y Alfa Romeo, y por ello es muy difícil que se presente en el comienzo del certamen.

Por todo lo comentado, si en Florianópolis vemos una quincena de autos, con diez o doce argentinos y cuatro o cinco brasileños, todos ellos bajo el nuevo reglamento de la especialidad, creemos que el futuro sería auspicioso. Si a ello sumamos los trabajos de las diferentes comisiones de concesionarios y el de varios particulares, el panorama se torna entonces francamente alentador. Como siempre que hay un cambio tan importante en la reglamentación técnica de una categoría, es necesario esperar y confiar en que la nueva senda será mejor que la anterior.



- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS  
ESPECIALES  
PARA AUTOMOVILES  
NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 -  
Km. 36,600 Moreno  
0228-21543 0228-20356

**DISTRIBUIDORES**

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

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

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

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

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

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

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

**REPUESTOS AUTOMOTORES**

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS  
PARA TODAS  
LAS MARCAS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

FILTROS



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

**REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS**

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

**IMPORCAR**

• TARJETAS DE CREDITO.

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

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

**HORACIO**

PARA  
AUTOMOVILES  
NACIONALES  
E IMPORTADOS  
**COMPETICION**

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

Envios al interior

Fabrica, Administracion

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



**LEVAS ROMERO**  
**COMPETICION**

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

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

**APRENDA Y TRIUNFE**

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

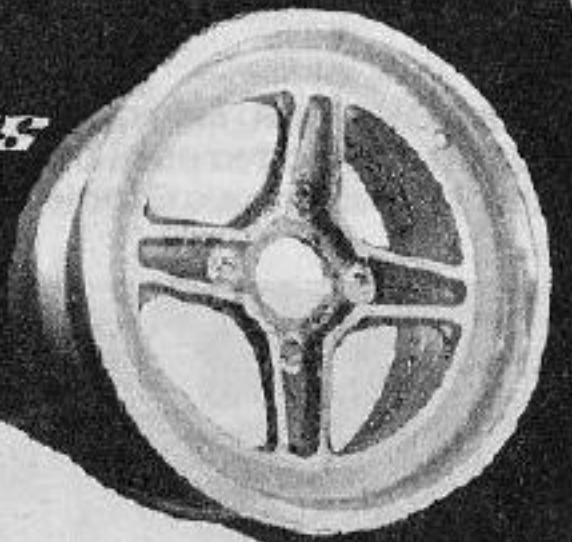
4 MOTOS

5 MOTORES de CARRERA

Títulos no oficiales  
CURSOS UNICOS POR CORREO

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

**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

**JAULAS DE PLATA IMPORTADAS Z SAP Z. 200**

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

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

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

**TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO**

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,  
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

**TANCERO SRL**

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



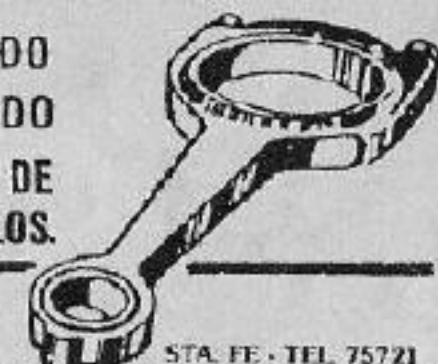
**bielas de competición**

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

OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION.

STA. FE - TEL. 75721



**CRISTEM**

SU MARCA EN PARABRISAS

CAPUCHAS

BUZOS

CASCOS

BOTAS

BUTACAS



- Goma
- Cuero

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

Fabrica y distribuye:

**PROVA**

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

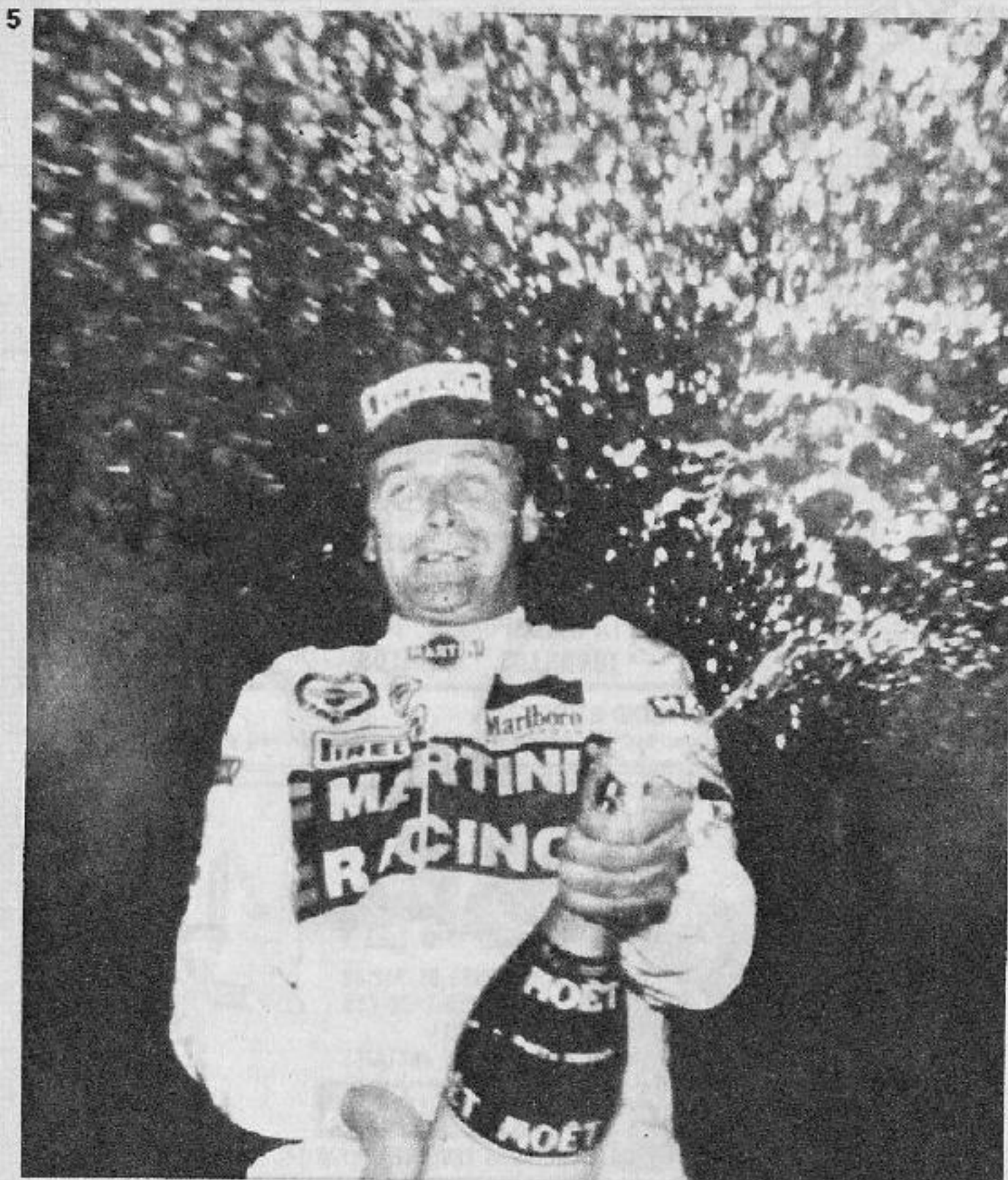


# RECALDE

# FUE EL HOMBRE

# "DIEZ"

Foto mayor: Recalde y su Fiat Uno Turbo en el autódromo d Estoril. Abajo: Cara de satisfacción de Jorge Recalde. Abajo izquierda: El R-11 Turbo de Ragnotti presentó lucha al equipo Lancia. Abajo derecha: Un año después otro accidente mortal en Portugal. El piloto local Guedes hirió a 11 espectadores, uno de los cuales falleció. Foto inferior: Allen festejando su quinta victoria portuguesa.



**Con un auto poco adecuado para aspiraciones mayores, Jorge Recalde y su navegante Jorge Del Buono cumplieron una interesante labor en esta competencia, remontando -tras su retraso inicial- desde el puesto 70º hasta el 10º final. Hegemonía de los pilotos Lancia, pese a la oposición de Renault.**

Texto y fotos: Néstor Palmetti (Enviado especial a Portugal) Radiototos: A.P.

Desde el comienzo se sabía que Jorge Recalde estaba en esta carrera limitado por su medio mecánico. El Jolly Club había puesto a su disposición un pequeño Fiat Uno Turbo, auto destinado al campeonato italiano, que servía para que el cordobés se pusiera en marcha en una temporada que le reserva mucho movimiento. Recalde asumió a la perfección la li-

mitación del auto y sabiendo de su fragilidad realizó una carrera muy inteligente, cuidando ante todo la integridad de la máquina. El resultado estuvo a la vista, cuando el Fiat arribó al autódromo de Estoril sin problemas ni haber sufrido ninguna avería en toda la carrera.

El único problema que aquejó al argentino fue la rotura de un neumático en el segundo prime, que tenía sólo 1.000 metros de tierra. Desafortunadamente una de las cubiertas slicks se averió justamente allí y esto provocó una pérdida de 2 minutos largos para el reemplazo. Luego, al final de la etapa, la congestión de tráfico en Povoa de Varzim, cuando arribó la caravana en las primeras horas del jueves, les hizo pagar un minuto en el control horario de llegada. Fuera de ello, ningún sobresalto.

Resulta interesante comprobar que Recalde estuvo siempre delante de su coequiper Alessandro Fiorio, quien disponía del Lancia Delta 4WD Grupo N, con una treintena de caballos extras y tracción integral. Detrás suyo también quedaron autos de mayor potencial, como el Citroén Visa Grupo B o el Renault 11 Turbo del portugués Amaral que dispuso de uno de los mulletos del equipo oficial.

Para Recalde lo importante fue comenzar el año. Ahora espera disponer del Lancia Grupo A para Córcega. Con respecto a la Argentina, Lan-





cia lo confirmó sobre uno de los tres autos que llevará el equipo a Córdoba junto a Biazion y a uno de los dos finlandeses, el que esté mejor ubicado en el campeonato. Recalde deberá realizar las pruebas de neumáticos para el team turinés en los primeros días de junio, con un auto que se enviará oficialmente a Argentina y junto a Giorgio Pianta.

La edición '87 del Rally de Portugal ofreció mucho para el comentario porque se convirtió en una carrera muy especial. Luego del nevado inicio del campeonato, ésta era la primera exigencia seria para los nuevos protagonistas del mundial de rally: los autos de Grupo A. Es conocida la dureza de los caminos lusitanos y nada mejor que ellos para ver cómo están planteadas las cosas este año.

Lancia salió airosa de este examen, gracias en gran parte al excelente trabajo de **Markku Alen** quien consiguió en Portugal su quinto triunfo (75, 77, 78, 81 y 87) convirtiéndose en el "maestro" de la carrera. A primera vista, quien siguió el desarrollo de la carrera puede pensar que ésta es una victoria lograda por una mayor fortuna al no tener los problemas sufridos por sus compañeros de equipo. Pero además de haber visto su accionar, debe reflexionarse que su carrera fue sin dudas la más inteligente. Administró como ninguno su medio mecánico y manejó la carrera con inteligencia y la gran experiencia que lo caracteriza.

Por su parte, **Juha Kankkunen** y **Massimo Biazion** hicieron siempre una carrera de ataque, tratando de recuperar tiempo perdido por variados inconvenientes. El nuevo Grupo A de Lancia debió pagar derecho de piso en su primera experiencia realmente dura, que puso a prueba la resistencia de sus órganos mecánicos. La cosa no fue tan mal para los italianos y seguramente lo visto en Portugal servirá para corregir detalles en un auto que sigue adelantando el título de coche a batir en esta temporada. El problema más visible en la carrera —los amortiguadores— fue resuelto en la última etapa con elementos arribados especialmente para corregir el defecto. Básicamente se trataba de una pérdida de rendimiento a medida que aumentaba la temperatura del fluido.

Si debe hablarse de un desafortunado, ello cabe sin dudas para Biazion. El italiano coleccionó problemas (combustible, neumáticos, amortiguadores, caja de dirección, caja de velocidades), pero nunca perdió la fuerza y se entregó entero hasta el final de la carrera, siendo quien más especiales ganó.

Fuera de Lancia, Renault resultó la grata revelación de la carrera. Partiendo de la base del handicap que significa correr en tierra con la tracción simple, nadie esperaba grandes cosas del pequeño 11 Turbo. Sin embargo **Jean Ragnotti** cumplió un magnífico trabajo, conquistando se-

gundos en el pavimento y tratando de no perder demasiado en la tierra. Es cierto que lo ayudó la serie de inconvenientes de los Lancia, pero también lo es que el auto se mostró llamativamente resistente a las exigencias de uno de los pisos más duros del campeonato. Aquejado por algunos problemas menores, **François Chatriot** no desentonó y acompañó dignamente a Ragnotti, demostrando que los franceses disponen de una escuadra atizada. Creemas que en carreras como Córcega serán candidatos obligados.

También, bueno el trabajo de Volkswagen con el Golf. **Eriksson** hizo una hermosa carrera y el tercer puesto final es su justo premio. El duelo con los Renault dentro de la clase tracción simple promete ser espectacular. Es bueno recordar que ambos autos ya tienen una temporada de experiencia previa, lo que significa que han superado los problemas de "dentición" como demostraron en Portugal.

Gran decepción la de Mazda. Desde el comienzo se veía que no podían sostener el ritmo de los Lancia. Como se preveía, ante una exigencia máxima, los órganos mecánicos no soportaron el esfuerzo. **Timo Salonen** fue el primero en desertar con el diferencial central Ko. En la etapa siguiente su compañero **Ingvar Carlsson** rompió la caja de velocidades. **Achim Warmbold** espera confiado que la nueva caja que podrán homologar para el Safari, represente su adelanto en la

búsqueda de la confiabilidad de un auto que tiene las cartas en regla como para aspirar al triunfo.

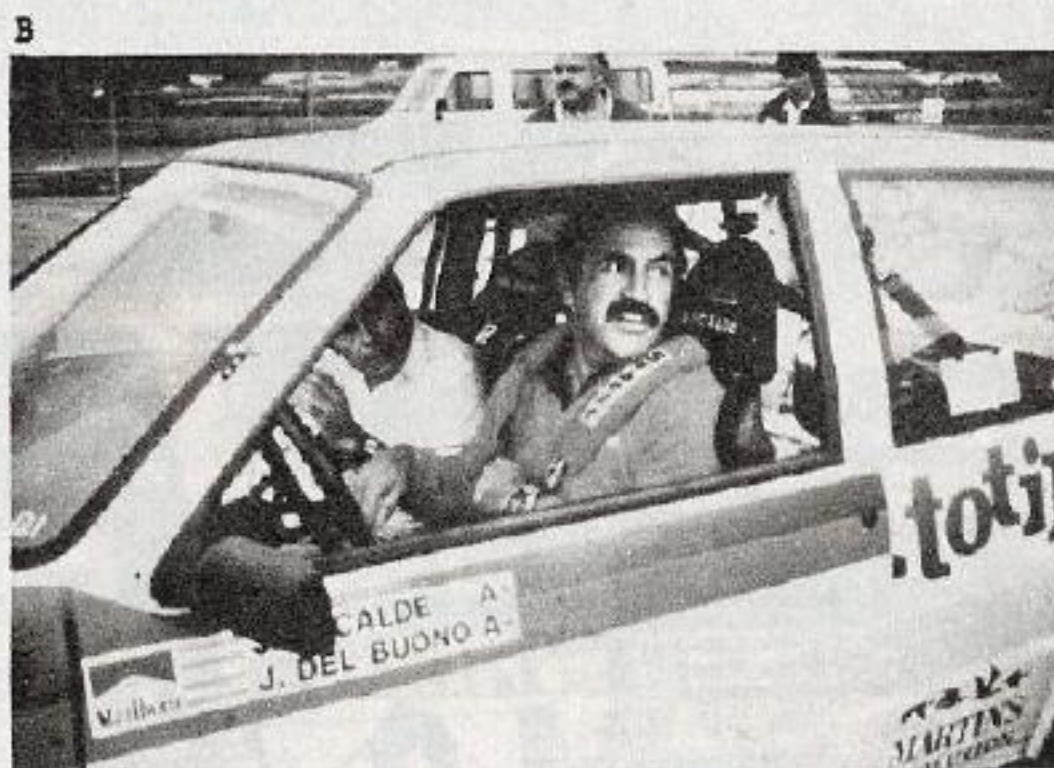
Buena sorpresa resultó la actuación de **Carlos Sainz** con el Ford Sierra-Cosworth. El español demostró buenas condiciones, pero lamentablemente el auto aún está falto de adecuación a las exigencias de una relly tan duro como este. De todos modos, el potencial está y sólo habrá que esperar el desarrollo. El auto fue preparado por Mike Little en Inglaterra, con elementos desarrollados por Ford. Por su parte, el portugués **Joaquín Santos**, con una unidad similar, hizo una carrera más conservadora y pese a los problemas de suspensión, pudo dar la vuelta, terminando como el mejor local clasificado.

Completando el análisis de los primeros, bueno el trabajo del campeón austriaco **Georg Fischer** con una de las coupés Audi de Schmid, llevándola con soltura al sexto puesto final, delante de su experimentado coequiper **Rudolf Stohl**.

El Grupo N, victoria sin sobresaltos de **Alessandro Fiorio Jr** con el Lancia Delta HF del Jolly Club. Solo al comienzo lo preocupó. El debutante **BMW M3** del finlandés **Lasse Niemi** que impuso condiciones en los primeros primes, pero todo terminó pronto para el nórdico que demostró excesiva vehemencia: le pegó a un árbol en el 6º prime y a la montaña en el 8º, terminando allí su carrera.

Un auxilio del equipo Lancia atendiendo al Delta HF FWD de Massimo Biasion, a quien se ve a la derecha conversando con un mecánico. Abajo: Una vez más el trabajo de Kenneth Eriksson fue de muy buen nivel, pese a que su VW Golf GTI 16 válvulas tiene sólo dos ruedas motrices.

**DOS ARGENTINOS EN PORTUGAL**



A: Recalde y Del Buono frente a los tres autos del Jolly. Un Fiat y Dos Lancia antes de la verificación técnica previa. B: A bordo del Uno Turbo Recalde se ata el cinturón de seguridad. C: Iniciando el reconocimiento del autódromo. D: Luego de la verificación, junto a Markku Alen (izquierda) y a Juha Kankkunen (derecha). E: última revisión del auto antes de entregarlo a parque cerrado. F: Recalde y Del Buono conversando con Cesare Fiorio, manager de Lancia. G: Junto al hijo del "caposquadra" Lancia, Alessandro Fiorio, quien también integra el Jolly Club. H: El equipo argentino en el parque cerrado.

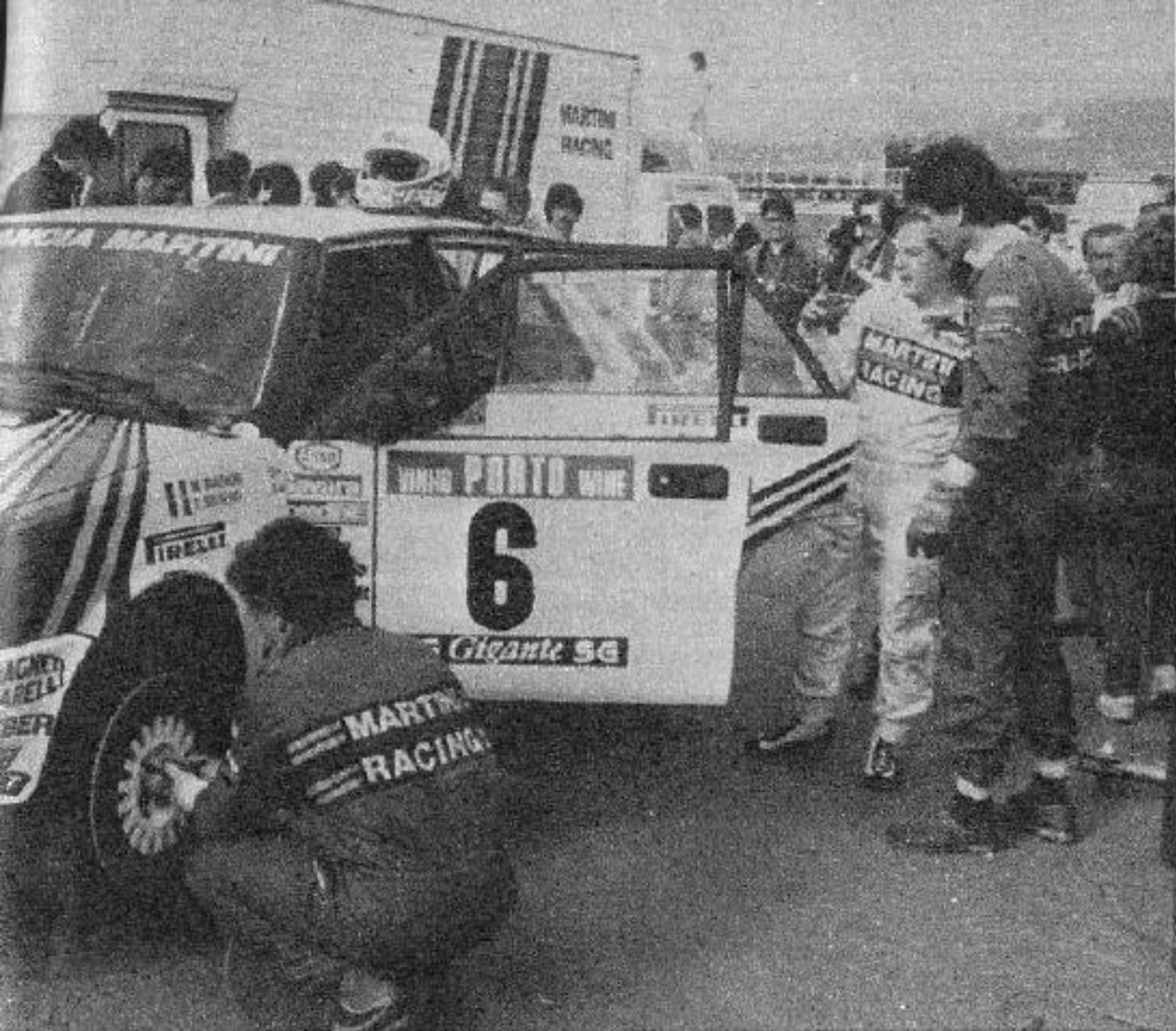


**OPORTITOS**

Controles: Siguieron los rigurosos controles técnicos de la fisa, tanto en materia de peso como de combustible. Con respecto al primer ítem, el peso de los principales autos fue: Kankkunen 1208kg, Alen 1206, Biasion 1206, Salonen 1122, Carlsson 1110, Ragnotti 934, Chatriot 944, Eriksson 932, Weber 936, Sainz 1180, Santos 1180, Recalde 928, Fiorio 1278.

Ecclestone el titular de FOCA y actual director de marketing de la FISA estuvo en Povoa de Varzim durante la segunda etapa de la carrera, presenciando la experiencia de Braga en circuito cerrado. Ecclestone está tomando contacto con la categoría para su lanzamiento promocional, basado fundamentalmente en la posibilidad de televisar en directo para todo el mundo al menos una parte de las carreras. También su viaje tuvo que ver con el GP de F1. Consultados los dirigentes lusitanos, aseguran que nada indica que será el GP de Portugal el sacrificado en el calendario '87 de la F1. En cambio, inclinan las dudas hacia el GP español en Jerez de la Frontera.

Por TV: muy positiva resultó la prueba en circuito cerrado realizada en Braga, dentro de las instalaciones de una base aérea, se hizo un circuito de 4,4 Km con partes de asfal-



## EL ACCIDENTE



Así quedó el Toyota Corolla GT de Guedes luego del accidente.

Evidentemente fue la mancha de la carrera. El despiste de Joaquín Guedes con el Toyota Corolla Grupo N provocó una nueva víctima en territorio portugués, un año después de la tragedia desencadenada por el accidente de Santos con el RS200. Es indudable que en todo esto hubo algo de mala suerte, ya que como ocurrió aquí, fue un incidente que puede ocurrir en el mejor de los rallies. No se puede negar el trabajo realizado por los organizadores, que montaron un gran operativo de seguridad, pero nada puede detener el temperamento del público lusitano que en gran cantidad se vuelca al borde de la ruta para seguir la carrera, sin importar el horario o las condiciones climáticas. Luego del accidente, el operativo de seguridad funcionó a la perfección, asistiéndose a los espectadores en menos de dos minutos.

La modificación del recorrido de la competencia ayudó a descongestionar a varios primes. Incluso se eliminaron los especiales de Sintra, los cuales concentraban mayor cantidad de espectadores por su cercanía a Lisboa y por la posibilidad que disfrutaban de hacer camping a la vera del camino. Pese a todo, nuevamente se anuló la prueba portuguesa.

to, otras de tierra compactada y algunos desniveles. Pese a la lluvia, gran cantidad de espectadores se hicieron presentes. La prueba fue emitida por televisión y consistía en tandas de dos vueltas realizadas por grupos de 10 autos lanzados cada 10 segundos. El espectáculo no defraudó, gracias en parte al barro, y muchos se quedaron con las ganas.

**RECALDE EN CORSA** Próximamente ustedes podrán leer en CORSA las experiencias de Jorge Recalde en su campaña '87 relatadas por el mismo piloto de Mina Clavero. En efecto, como ya aconteciera en otras oportunidades, el mejor representante argentino en el ámbito del rally internacional, volcará en nuestras páginas sus vivencias. Por lo tanto, ¡A no perderse!

NO SE DEJE ENGAÑAR  
VERIFIQUE QUE SEA  
EL LEGÍTIMO

**GUARDAPLAST**  
LEGÍTIMO

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 3363/65 (1425) PALERMO  
Tel.: 801-3952/3957/8034/8959

Seguridad y garantía!...  
**RESORTES DE SUSPENSION**



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

**CAJAS AUTOMATICAS**

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

COLOCACION  
REPARACION Y SERVICE  
REPUESTOS

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

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

ENVIOS AL  
INTERIOR

SERVICIO  
AUTORIZADO



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

24 DE NOVIEMBRE 561  
Tel. 97-4410/7480 - CAPITAL



lo más  
moderno  
y novedoso  
en  
decoración  
de  
vehículos

Amplia gama de  
diseños y colores  
en cintas  
decorativas



**TRIMBERATE**  
PRODUCTS  
Lápices  
especiales  
para el pintado  
de neumáticos.

**NUEVO FILM  
PARA POLARIZAR  
QUE NO SE RAYA**

ENVIOS AL INTERIOR

**DUKE**

WARNES 1180  
CAPITAL (1414)  
TEL 856-1652 / 854-5156

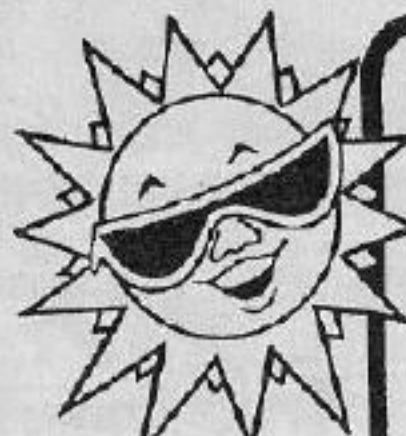
VENTAS POR MAYOR  
Y A DISTRIBUIDORES

**Ferrea**  
RACING PARTS - U.S.A.

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

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

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

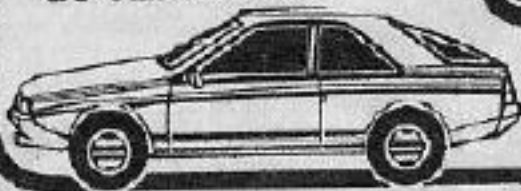


Su casa, oficina o  
negocio POLARIZADO  
con MATERIAL  
ESPEJADO

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

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

**DECORACION  
de VEHICULOS**



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

## DESARROLLO

### Primera etapa: Estoril-Povo de Varzim (678,19 Km - 159,4 Km de PC)

**PC 1 (13,1 Km):** Triunfo de Saiz en Estoril con la Sierra-Cosworth. Renault y Lancia se reparten los 5 puestos de escoltas. Recalde a 34s. Abandono de Carneva con Lancia G.N. del Jolly por rotura de motor.

**PC 2 (9,6 Km):** Victoria de Alen en prime mixto. Escoltas Ragnotti y Biasion empatados a 2s. Recalde sufre la rotura de un neumático y debe cambiarlo, quedando a 2m44s y 70º en la general.

**PC 3 (20,5 Km):** Gana Alen por 1s a Ragnotti, 2s a Biasion y 3s a Chatriot. Recalde queda a 1m12s.

**PC 4 (10,5 Km):** Ragnotti le saca 4s a Biasion y Chatriot, 6 a Alen y 7 a Saiz. Recalde finaliza a 38s.

**PC 5 (24,9 Km):** Los Renault dominan en el pavimento. Gana Ragnotti. Chatriot queda a 7s, Saiz a 9s y luego los Lancia. Salonen acusa los primeros problemas de diferencial. Recalde queda a 1m45s y ya está 22º en la general.

**PC 6 (12,2 Km):** Segundo prime para Saiz. Ragnotti termina a 2s y Biasion a 5s. Recalde queda a 59s.

**PC 7 (23,0 Km):** En un prime mixto, Alen le saca 9s a Kankkunen y 31s a Salonen y Biasion. Eriksson con problemas de frenos y Chatriot de luces. Saiz rompe un neumático y luego debe cambiar el turbo. Recalde queda a 2m35s.

**PC 8 (24,2 Km):** Con más tierra, Alen queda 6s de Biasion. Kankkunen a 13 y Eriksson a 24. Recalde termina a 1m59s.

**PC 9 (14,3 Km):** Ragnotti se recupera en el asfalto y saca a 6s a Biasion, 7s a Alen y 10 a Chatriot. Recalde a 1m17s.

**PC 10 (7,1 Km):** Biasion gana el último con 25 sobre Kankkunen y Ragnotti y 10s sobre Eriksson. Recalde termina a 45s y sube al 17º lugar en la general, a pesar de penalizar 1m. Abandona Saiz por problemas de turbo.

**Final 1ª Etapa:** puntero Alen, Ragnotti a 17s, Biasion a 22s, Kankkunen a 51s, Eriksson a 2m18s, Carlsson a 4m25s, Weber a 4m31s y Salonen a 4m38s. Recalde es 17º a 14m25s.

### Segunda etapa: Povo de Varzim-Povo de Varzim (299,48 Km - 86,3 Km de PC)

**PC 11 (6,7 Km):** Dominio Lancia. Biasion le saca 1s a sus compañeros y 6s a Salonen, pasando a ser 2º en la general. Chatriot tiene problemas de motor. Recalde queda a 27s y avanza a 16º en la general.

**PC 12 (10,4 Km):** Sigue Lancia mandando sobre la tierra mojada. Kankkunen aventaja por 2s a Biasion y por 3s a Alen. Ragnotti queda a 19s. Recalde a 53s y sube a 18º en la general.

**PC 13 (7,7 Km):** Alen le saca 2s a Biasion, 5s a Kankkunen y Ragnotti y 11s a Salonen. Alen termina el prime con la protección del carter por el suelo. Recalde queda a 41s.

**PC 14 (8,8 Km):** En el circuito de Braga y con lluvia, show de los 4WD. Alen saca 3s a Biasion, 6s a Kankkunen, 13s a Carlsson, 15s a Salonen y 22s a Fischer. Recalde queda a 57s.

**PC 15 (26,4 Km):** Alen aventaja por 10s a Salonen y por 20s a Ragnotti. Kankkunen queda a 2m17s por problemas de amortiguadores. Biasion pierde 3m15s (inyección). Ragnotti recupera su segundo puesto en la general. Recalde queda a 3m10s.

**PC 16 (26,3 Km):** Biasion ataca y saca 21s a Carlsson, 24s a Alen, 25s a Eriksson y 26s a Ragnotti. Kankkunen pierde 2m19s, penalizando además 2m en un control para cambiarlos. Weber se va del camino y es embestido por el local Mello Breyner (Renault 11), abandonando ambos e interrumpiéndose el prime por 25m. Se desista levemente Chatriot. Abandona Salonen. Recalde termina a 2m47s y avanza al 11º puesto en la general.

**Final 2ª Etapa:** Alen puntero, Ragnotti a 1m41s, Biasion a 3m17s, Eriksson a 4m54s, Carlsson a 6m, Kankkunen a 7m10s. Recalde es 11º a 22m52s.

**Tercera etapa: Povo de Varzim-Viseu (478 Km - 185,6 Km de PC)**

**PC 17 (6,7 Km):** Kankkunen encabeza el triplete Lancia, delante de Eriksson, Carlsson y Ragnotti. Recalde queda a 28s.

**PC 18 (10,4 Km):** Se repite el trío de Lancia con Kankkunen al frente. De atrás Ragnotti a 14s y luego Eriksson, Chatriot y Carlsson. Recalde queda a 51s.

**PC 19 (7,7 Km):** Ragnotti aprovecha el buen frenaje del Renault y gana este prime en bajada por 1s sobre Alen. Biasion tiene problemas con la suspensión trasera y comienzan los problemas de amortiguación en los Lancia. Recalde queda a 41s.

**PC 20 (26,3 Km):** Eriksson le gana a Alen, Ragnotti y Chatriot. Biasion queda con la caja trabada en 2da. Al final del prime 24 la cambian. Kankkunen pierde 1m10s por problemas de suspensión. Abandona Carlsson. En la general sigue al frente Alen escoltado por Ragnotti y Biasion. Recalde termina a 2m y avanza al 10º puesto en la general.

**PC 21 (21,1 Km):** Trágico prime el de Marco Joaquim Guedes pierde el control de su Toyota G.N. y atropella un grupo de espectadores mal ubicados. Hay 11 lesionados. El prime se interrumpe durante una hora. Los heridos son llevados a los hospitales vecinos, falleciendo uno de ellos antes de llegar a Mondim de Basto. Otros 4 acusan fracturas. Gana Ragnotti, escoltado por Chatriot y Eriksson. Alen pierde 1m47s por los amortiguadores. Otro tanto ocurre con Kankkunen y Biasion sigue en 2da. velocidad. Recalde termina a 1m46s.

**PC 22 (10,9 Km):** Kankkunen se recupera con amortiguadores nuevos sacándole 2s a Alen y 11s a Eriksson. Recalde finaliza a 53s.

**PC 23 (21 Km):** Eriksson le gana por 8s a Kankkunen y 9s a Ragnotti. El sueco pasa a 3º en la general ante el retraso de Biasion. Recalde queda a 1m48s.

**PC 24 (9,3 Km):** Ragnotti, Chatriot y Eriksson dominan en el pavimento. Al fin del prime Biasion puede cambiar la caja. Recalde queda a 54s.

**PC 25 (15,4 Km):** Empatán Biasion y Alen, delante de Eriksson. Kankkunen y Ragnotti, todos en 16 segundos. Recalde termina 1m15s.

**PC 26 (20,7 Km):** Biasion sigue recuperando. Le saca 6s a Alen y 13 a Kankkunen y Eriksson. Recalde queda 1m52s.

**PC 27 (15,4 Km):** Biasion y Kankkunen empatados. Detrás Alen a 2s y Eriksson a 5s. Recalde a 1m21s.

**PC 28 (20,7 Km):** Biasion le saca 1s a Eriksson, 2s a Kankkunen y 9s a Alen. Ragnotti tiene problemas con los frenos. Recalde pierde 1m56s con el puntero.

**Final 3ª Etapa:** Alen puntero, Ragnotti a 51s, Eriksson a 3m34s, Biasion a 4m45s, Kankkunen a 8m09s, Chatriot a 12m06s. Recalde 10º a 35m51s.

**Cuarta Etapa: Viseu-Estoril (632 Km - 168,1 Km de PC)**

**PC 29 (17,5 Km):** Ragnotti saca 3s a Kankkunen y 13s a Eriksson. Alen rompe el neumático delantero derecho. Biasion tiene problemas con el arribo de combustible al motor. Recalde queda a 1m23s.

**PC 30 (24 Km):** Kankkunen prueba los nuevos amortiguadores recién llegados para Lancia y gana con 12s sobre Eriksson y 13s sobre Ragnotti y Biasion. Este resuelve al final su problema: cable flojo de la bomba de combustible, pero pierde el 4to. puesto en la general a manos de Kankkunen. Chatriot rompe una goma. Recalde queda a 1m45s.

**PC 31 (22,5 Km):** Con amortiguadores nuevos, Alen le saca 13s a Kankkunen en Arganil. Biasion rompe un neumático y lo mismo le ocurre a Florio. Recalde finaliza a 1m32s.

**PC 32 (17,5 Km):** Biasion, Alen y Kankkunen en 10s. El italiano penaliza 12m al reemplazar un semieje. Eriksson tiene un ligero toque con la montaña y rompe el neumático trasero. Recalde queda a 1m22s.

**PC 33 (24 Km):** Biasion es irresistible y le saca 33s a Alen y Chatriot y 47s a Ragnotti. Luego pierde otros 13m al tener una pérdida de aceite en la caja de dirección que obligó a su reemplazo. Eriksson debe cambiar parte de la suspensión trasera. Kankkunen rompe un neumático perdiendo 3m48s, pero conservando aún 3m25s en la general sobre Chatriot. Recalde finaliza a 1m44s.

**PC 34 (22,5 Km):** Lancia manda con Biasion al frente. Eriksson acusa problemas de embrague. Recalde queda a 1m21s.

**PC 35 (10,7 Km):** Sigue el show de Biasion. Le saca 16s a Alen y 26 a Kankkunen. Florio pierde 3m debido a un cambio de semieje. Recalde queda a 59s.

**PC 36 (9,1 Km):** Se repite el triplete de Lancia con Biasion adelante. Recalde queda a 25s.

**PC 37 (20,3 Km):** Misma situación en el último prime con los 3 Lancia adelante y Biasion ganador. Recalde queda a 1m22s.



Tres autos listos para iniciar el rally en el autódromo de Estoril. Abajo izquierda: El Audi 90 Quattro de Fischer (foto) superó al de su compatriota Rudolf Stöhl. Abajo derecha: Los Mazda no tuvieron suerte. Tanto Salonen (foto) como Carlsson abandonaron.

### CLASIFICACION

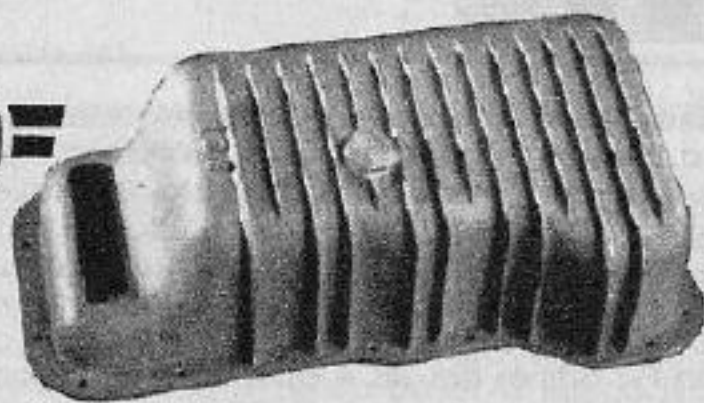
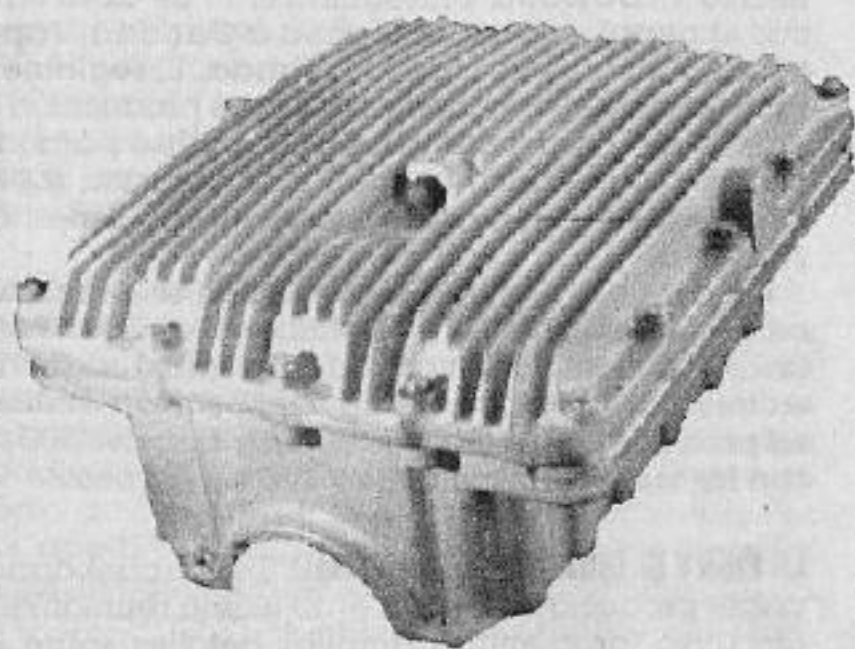
2º Rally de Portugal-Automóvil Club de Portugal-4 Etapas- 2.087,67. Total de PC: 599,40 km-1ª Etapa: Estoril-Povo de Varzim 2ª Etapa: Povo de Varzim-Povo de Varzim 3ª Etapa: Povo de Varzim-Viseu 4ª Etapa: Viseu-Estoril. 11 al 14 de marzo de 1987.

Pos	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1º	Alen-Ervinak	Lancia Delta HF FWD	7h09m39s
2º	Ragnotti-Thimotier	Renault 11 Turbo	7h12m32s
3º	Eriksson-Dickmann	VW Golf GTI	7h14m37s
4º	Kankkunen-Pihonen	Lancia Delta HF FWD	7h20m46s
5º	Chatriot-Perrin	Renault 11 Turbo	7h25m14s
6º	Fischer-Zelner	Audi Coupe Quattro	7h29m07s
7º	Stöhl-Rohringer	Audi Coupe Quattro	7h38m18s
8º	Biasion-Siviero	Lancia Delta HF FWD	7h44m05s
9º	Santos-Oliveira	Ford Sierra-Cosworth	7h52m59s
10º	Recalde-Del Buono	Fiat Uno Turbo	7h55m09s
11º	Nota-Prolo	Lancia Delta HF FWD (N)	8h13m09s

Largaron: 95 autos, llegaron 36. Ganadores de primes: Biasion, 13; Alen, 9; Kankkunen y Ragnotti, 7; Eriksson y Saiz, 2; Chatriot, 1. Punteros: Hasta el 1er PC: Saiz, hasta el 2do PC: Alen y Ragnotti, hasta el tercer PC: Alen, del 4to. al 6to. PC: Ragnotti, del 7mo. al 37mo. PC: Alen. Campeonato Mundial de Rally (marcas) disputadas 3 competencias: Lancia, 57 puntos; Mazda, 34; Audi, 28; Volkswagen, 26; Renault, 23; Ford, 23; Peugeot, 9; Alfa Romeo, 6; Fiat, 2; Toyota, 1. Campeonato Mundial de Rally (pilotos): Kankkunen, 37 puntos; Alen, 28; Biasion, 23; Eriksson, 21; Salonen, 20; Ragnotti, 19; Carlsson, 18; Blomqvist, 16; Eriksson, 15; Rohrl, 12; Chatriot, 10; Fischer, 6; Eklund, Stöhl, 4; Danielsson y Santos, 2; Balas, Johansson y Recalde, 1. Campeonato Grupo N: Florio, 33; Balas y Nilsson, 13; Amara, 11; Panciatelli, 9. Trofeo "Tracción Simple": Eriksson, 21; Ragnotti, 19; Chatriot, 10; Weber, 3 y Recalde, 1.



# TECNICA 84



## ☆ CARTER DE ACEITE ALUMINIO

FIAT 128 - PISTA - RALLY - FIAT 600

## ☆ DIFERENCIAL ANTIDESLIZANTE

128 - R.12 - R.18 - PISTA Y RALLY

## ☆ KIT TURBO COMPRESORES

AUMENTO DE POTENCIA 70% GARANTIDOS

FIAT 128/147/125 - REGATTA - RENAULT FUEGO - 16/11 - FORD TAUNUS - SIERRA - XR.4 - GACEL

ITALIA 355 - TIGRE (cp. 1648). TEL. 749-1502

TARJETAS DE CREDITO



## SERVICE DIESEL BARRACAS

● BANCO DE PRUEBA BOSCH ●  
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

# EMBRAGUES CORTES

REPARACION DE TODO TIPO DE EMBRAGUE

AUTOMOTORES - VIALES

COMPETICION

Preparación de todo tipo de Embrague en ALEACION LIVIANA y Multidiscos sinterizados y homologados para todas las categorías nacionales.

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

## F.A.D.E.S.

★ BUTACAS ★

JAUAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES

TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813. 600. H. Irigoyen.

FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

## SALADUNA

AUTOCROSS Ø 1 1/2" - 1 3/4"

MECANICA - GORDINI



ARENERO Ø 1 1/2" - 2"

MECANICA - GORDINI - F.4 - R.6 - R.12

F.600 - DKW - VW - DE CARLO



797-9473

ZUFRIATEGUI 2899. ESO. BELTRAN FLORIDA

**EL NEGRO JUAREZ**  
COMPETICION  
TAPAS DE CILINDRO  
Pulido y mecanizado para TC - TN y standard  
B. de Monteagudo 1776 - MARTIN CORONADO

**CUBIERTAS WALTRAC**  
BFGoodrich  
PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS  
JEEPS - PICKS-UP  
LLANTAS BRONCO  
TEL: 541-2894  
70-6387

**AUTO-TINT** UNICO LEGITIMO  
**POLARIZADO**  
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS  
CONSULTE TEL. 782-9966  
CELEBRAMOS EN EL ACTO  
Nueva dirección:  
LIBERTADOR 6602

**Claudio Néstor Etchart**  
DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA:  
KITS, y HOT ROD CALIDAD,  
SOBRIEDAD Y ESTILO  
Conozcanos y Decida  
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villegas).  
LOMAS DEL MIRADOR.  
TEL: 853-2109; 857-7828

**ANTIFLAMA** PROVA  
CAPUCHAS ★ BUZOS  
★ CASCOS ★ BOTAS  
★ BUTACAS ★  
NEW EQUIPMENT SRL  
TEL. 37-5542 (10-18 hs)  
Envíos al interior  
Sgo. del Estero 326 - 7º of 39

**FERRAZZI** Nº  
COMPETICION  
CABLES PARA BUJIAS  
EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS  
● NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)  
● CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)  
● TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD  
● NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE  
U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9616 y 687-0051

**Joseph**  
EL PODER DE LA EXPERIENCIA  
LEVAS para  
★ CHEVROLET ★ FALCON ★  
★ OPEL ★ TAUNUS ★  
Competición y calle  
TAPA CILINDROS POTENCIADAS  
● REGISTROS  
PARA BALANCINES CHEVROLET  
Av. del Libertador 15.208 (1640).  
Tel: 747-2552. ACASSUSO

**TAPAS DE CILINDRO:**  
**LAS TENEMOS TODAS!**  
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES **TANDILBER**  
**INDUSTAP**  
Avda. Juan B. Justo 3032  
Tel. 855-9537 Capital Federal

**CALZADOS CARCER**  
PIDALO POR CASILLA DE CORREOS Nº 60  
(1684) EL PALMAR

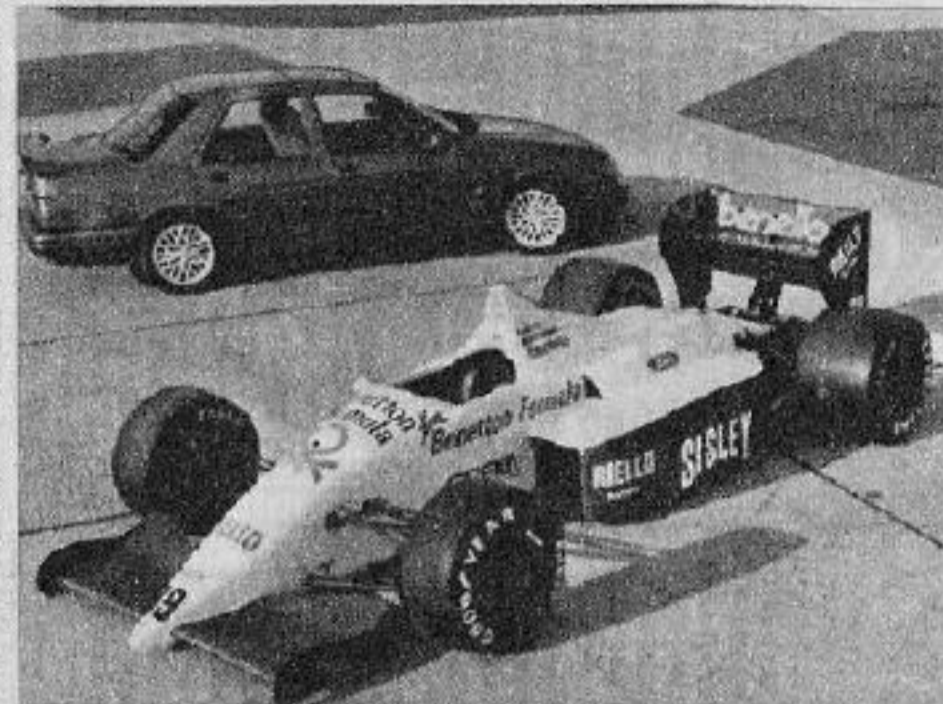
**FORMULA ONE**  
J. B. JUSTO 4300 CAP.

**ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES**  
**LIBRICANTES MITRE**  
AGENTE OFICIAL **BEL-RAY** COMPETICION BATERIAS PRESTOLITE  
AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO 88-9857 Envíos al Interior

**AERA**  
LLANTAS DE COMPETICION  
T.C. 2000 F2 Limitado Nacional F. Renault Argentina F.2 Codacur y Entrecor F.5 Turismo clase 2, 3 y 4 SPORT PROTOTIPO También llantas de aleación italiana para automóviles nacionales e importadas. ● ENVIOS AL INTERIOR  
CAP F-850 RALLY MILLE - MIDGE LLANTAS ESPECIALES Y además categorías zonales  
● AMPLIA GARANTIA ● REPARACIONES ● FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

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

## FORD, PRESENTE EN LOS MEJORES NIVELES



Primer plano para el Benetton B187 Ford, y segundo para el nuevo Sierra RS Cosworth de tres volantes. Pinta bien.

Todo el estado mayor de la Ford estuvo presente en Ginebra, en la primera conferencia de prensa del Salón del Automóvil, que fue dedicada casi exclusivamente al deporte. Y hubo una serie de anuncios interesantes que pusieron luz sobre un hecho que ahora si se puede interpretar de la manera justa. En esencia, Ford confirmó que estará presente en todas las especialidades mayores del deporte automovilístico internacional, desde la Fórmula 1 a los rallies y las competencias

de Turismo en pista, además de las mayores categorías americanas obviamente.

Para la Fórmula Uno fue confirmado el motor 6 cilindros en V, turbo, en exclusiva para Benetton durante los años 1987 y 1988, para 1989 se proveerá, siempre para Benetton, un nuevo motor aspirado de 3500 cm<sup>3</sup> que está todavía en estudio, por lo cual será decidido dentro de poco tiempo si tendrá diez o doce cilindros.

A partir de 1990, el impulsor Ford quedará a dis-

posición de otros equipos.

Este motor será proyectado por los técnicos de Ford, sobre todo en lo que concierne a la metalúrgica y a los sistemas electrónicos, y será construido por Cosworth, que ha instaurado con Ford relaciones más fluidas que en otros tiempos. Un punto muy importante: la Cosworth absorbió prácticamente a la empresa de Brian Hart, que se ocupará específicamente del mantenimiento del motor de F1, ya que el propio Hart se incorporó al Consejo de Cosworth.

La Cosworth se ocupará también de los proyectos de Ford en otras especialidades deportivas, como ya comenzó a hacer con los motores de los Sierra-Cosworth, ya sea para los rallies como para las competencias en pista.

En una palabra, Ford estará presente en todos los campos máximos, y junto con el del grupo Fiat, estos son los únicos ejemplos de participación total de un gran constructor, por lo cual se podría concluir que en líneas generales 1987 será la temporada en la que se medirán —sobre todo— Fiat y Ford. Esto ocurrirá en la F1 a través de Ferrari y Benetton, en los rallies con el duelo Ford-Lancia y en el Campeonato Mundial de Turismo con las batallas entre Ford y Alfa Romeo.

**REUNION CUMBRE EN MARANELLO** - Este martes, mientras mecánicos y pilotos del "cavallino rampante" están en Imola con la nueva máquina, una cosa muy importante sucederá en Ferrari. En efecto, se harán presentes el "ultrasuperpresidente" Jean-Marie Balestre y Bernie Ecclestone, este último recién nombrado vicepresidente de la Federación Internacional del Automovilismo Deportivo, con el cargo de gestionar todos los aspectos comerciales de las carreras.

El martes, pues, el "triumvirato" Ferrari-Balestre-Ecclestone dirá, al menos en parte, cuáles son los términos de los acuerdos que han llevado a la renovación del famoso pacto de la Concordia. ¿Asistiremos al renacimiento del deporte automovilístico, o iremos al funeral del mismo, asesinado por los negocios?

**BENETTON EN LA BUENA SENDA** - Teo Fabi obtuvo un buen registro, como informáramos, en las pruebas efectuadas en Río con el nuevo Benetton B187 proyectado por el técnico sudamericano Rory Byrne, con motor Ford 6 cilindros turbo.

El auto es enteramente nuevo, y el piloto milanés lo probó a fondo antes de salirse de pista a causa de la rotura de un brazo de la suspensión posterior. Se rompió uno de los pocos detalles que no había sido modificados con respecto a 1986. Pero se trató de un defecto en el material, por lo tanto nada preocupante. En cambio, "tuve sensaciones excelentes con el nuevo chasis, que es fantástico comparado

con el de 1986 —declaró Fabi—. El año pasado teníamos algunas dificultades en los circuitos lentos, aunque íbamos muy bien en los veloces... Este año los progresos son enormes, gracias a las ideas de Byrne, un gran técnico". Byrne, sudamericano, es un proyectista modesto, de los que no se muestran pero que saben trabajar muy bien, lo cual es importante, sobre todo para la moral de los pilotos.

**LIGIER EN MONZA** - Como hemos informado, después del inesperado y grave contratiempo sufrido en Jerez de la Frontera, donde prácticamente el equipo de Guy Ligier no pudo hacer ningún trabajo en el chasis ni en el motor, la escudería se trasladó a Monza y realizó allí sus pruebas. Piercarlo Ghinzani fue el encargado de llevar adelante, progresivamente, la puesta a punto del auto. Por su parte, los técnicos de Alfa Romeo, en colaboración con los de la Bosch, probaron el sistema electrónico de encendido-inyección. Un trabajo muy proficuo, que continuó el sábado 28 y el domingo 1º y que debía proseguir en la semana siguiente en Paul Ricard.

El hecho más significativo de esas pruebas del Ligier-Alfa y contra versiones anteriores, es que el motor 4 cilindros había dado evidencias de una notabilísima fiabilidad, sin roturas. La semana anterior, en la pista de Balocco y con el chasis exEuro-racing adaptado, Ghinzani había recorrido cerca de 600 km sin roturas. En Monza, el motor trabajó a lo largo de 380 km a marcha sostenida. Son datos confortantes, sobre todo para los pilotos, que esperan estar en las primeras posiciones...

## MAS PEQUEÑA Y NOVEDOSA

Para el Campeonato Mundial de F1, Ferrari ha comenzado en Imola, la primera prueba de puesta a punto de su versión 1987. Hasta el momento se habían visto solamente experimentaciones de soluciones parciales, como los retoques a la carrocería, además de la suspensión posterior y la caja de cambios nuevas, junto, naturalmente, al nuevo motor. Ahora la máquina está completa en lo que debería ser su forma y soluciones definitivas, pero sabemos que en F1 nunca hay nada definitivo, puesto que en cada carrera se aportan ajustes y mejoras.

La ficha técnica de la Ferrari '87 lleva solamente

las novedades que conciernen al motor y a la caja de cambios, con la indicación de los 880 caballos de potencia máxima, respecto de los 850 denunciados en el '86. Y las dimensiones han permanecido prácticamente invariables, salvo en las trochas: la delantera pasa de 1.807 mm a 1.791, y la trasera de 1.663 a 1.791. La distancia entre ejes, que era de 2.766 mm, es ahora de 2.800. Como se ve, las diferencias son mínimas.

Hay novedades, en cambio, en lo que se refiere a las suspensiones, de nuevo diseño, puesto que ambas son ahora del tipo de tensores, mientras que en el '86 lo era nada más

que la delantera.

La diferencia más importante tiene que ver con la disposición de varios órganos, y por consiguiente la distribución de los pesos y la forma externa, que fue afinada notablemente.

Una Ferrari que así, a simple vista, no parece muy diferente a la del año pasado, pero que en realidad lo es profundamente por una casi total renovación nacida del trabajo de los últimos meses. Más pequeña, mejor perfilada desde el punto de vista aerodinámico, dotada de suspensiones diferentes, esta Ferrari agrega además el nuevo motor de 90° en V en lugar de 120°, y la nueva caja de velocidad...

## ALFA ROMEO VUELVE CON

Una gran sala llena de gente de todas las nacionalidades, en Ginebra, para escuchar de labios de Mauro Coppini, nuevo jefe de Relaciones con la Prensa de la sociedad Alfa-Lancia la confirmación oficial de la intervención de Alfa Romeo en las actividades deportivas internacionales.

Coppini habló claramente, no con el lenguaje de los políticos, y sin embargo, tuvimos la impresión de que a mucha gente se le escapó el verdadero sentido de lo que estábamos escuchando y no comprendió el alcance de los anuncios. Alfa Romeo anunció, en pocas palabras, que vuelve directamente a las carreras, y me parece que este es un hecho de por sí relevante. Desde 1972 no había un equipo oficial Alfa en competición, e incluso en aquella época lo hacía con el nombre Autodelta, que fundamentalmente era una sociedad separada de Alfa Romeo Automóviles. Ahora, en cambio, vuelve Alfa en primera persona. Después, se habló de cómo va a participar Alfa y en este punto, claro está, hubo que prestar mucha atención porque se trata de poner en la pista dos autos para el Campeonato Mundial Turismo recién creado. Y este campeonato, que tal vez durante su primer año deberá consolidarse en lo que hace a las formas y a las reglas técnicas, es a mi entender una cosa impor-

tantísima, tanto en el plano deportivo como en el técnico y también en lo que hace al espectáculo.

No por nada encontraremos allí a Ford, a BMW, a los suecos, los japoneses y también a los australianos, para citar a los más importantes. Será el verdadero Campeonato de Marcas de los próximos años, y si todo va bien, podrá recoger el éxito que conocieron los Sport Prototipo de los años anteriores al '70. Alfa Romeo, por lo tanto, representará al grupo Fiat en ese sector, con una misión específica que está en perfecta línea con la tradición de la marca, que justamente obtuvo de las carreras para autos de serie, o derivados de la serie, la legendaria fama de la que hoy goza. Desde los 1500/1750 de los años anteriores a la Segunda Guerra (los autos que "hicieron" Alfa Romeo), a los 1900, seguidos después por el Giuglietta y los Giuglia II, GTA y GTAM, hasta el Alfieta GTV de los años más recientes, la historia de Alfa Romeo se inscribe netamente en estas competencias.

¿Otros programas?, preguntó alguien. La respuesta fue un poco reservada pero bastante transparente: "Podremos examinar la oportunidad y la posibilidad de otra intervenciones, por ejemplo en los Estados Unidos". Y sobre esto cada uno hará sus propias interpretaciones...

**EUROTURISMO EN USS** - El Campeonato Europeo de Turismo, a diferencia del Mundial —cuyas cifras ya detalláramos—, exigirá un monto de inscripción de 6.000 dólares por auto, y aquí la obligación es presentarse cada equipo en, al menos, 4 de las 7 pruebas. Los participantes esporádicos pagarán, en este caso, 250 dólares por carrera. Con respecto a ambos puntajes, se confirmó el sistema que oportunamente adelantáramos.

**OTRO EQUIPO EN S.P.** - Se trata del G.P. Motorsport, formado por dos conocidos nombres del ambiente. Uno de los socios es Keith Greene (ex D.D. del team de Richard Lloyd y recordado exBrabham) y el otro es Dave Prewitte (ex D.D. del John Fitzpatrick Racing). Luego de haber finalizado sus respectivas relaciones a fin de la temporada pasada, ambos se han unido y presentarán un Porsche 962 C en todo el Campeonato del Mundo, a partir de Jarama.

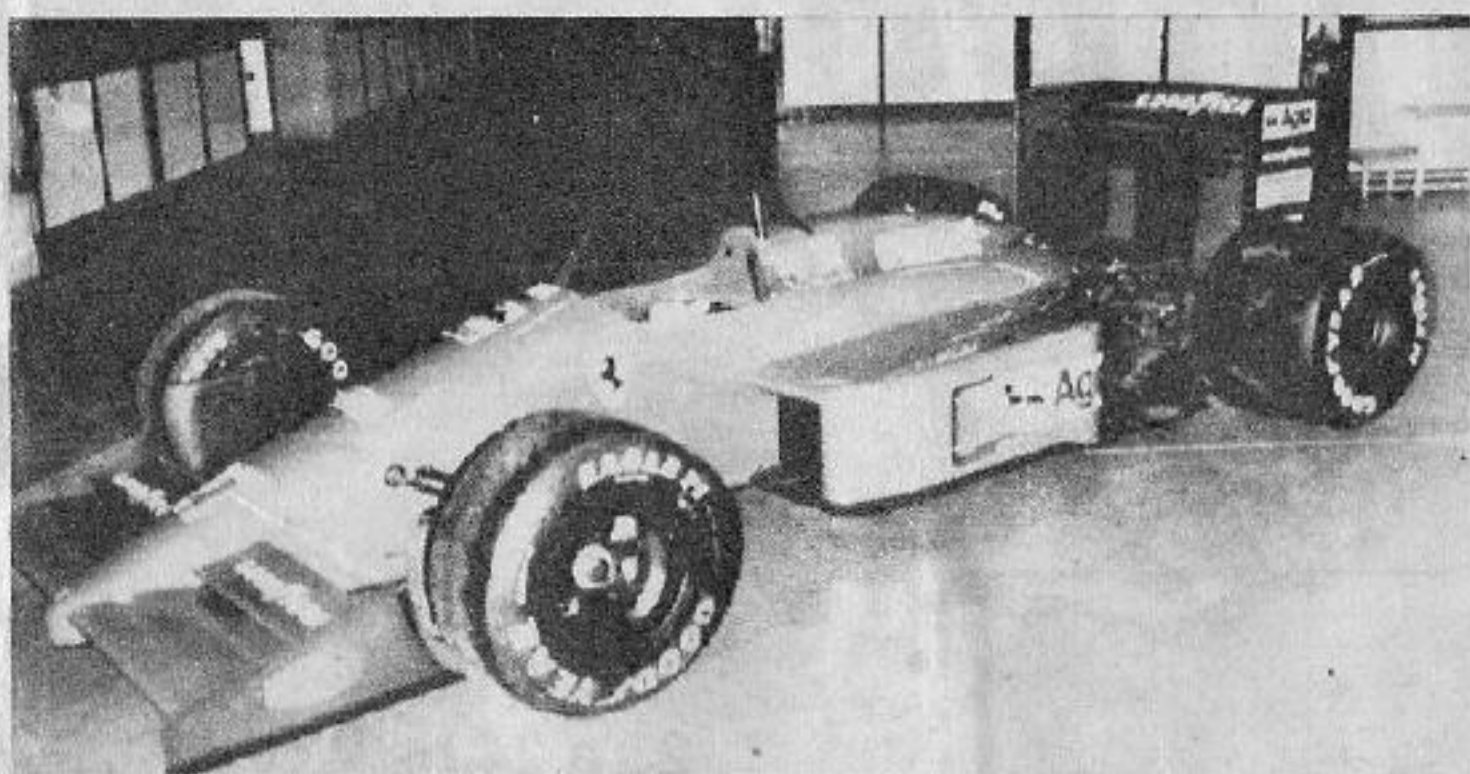
## NUMEROS Y EQUIPOS DE LA F1

A menos de un mes del inicio del Campeonato del Mundo de F1 1987, aún quedan dos equipos incompletos en cuanto a los pilotos que conducirán sus máquinas: Brabham (confirmado Patrese), y Tyrrell (confirmado Strelfi).

De todas formas, serán 26 los autos que estarán en Río de Janeiro en la carrera inaugural de la temporada.

Por distintos motivos, cinco pilotos que participaron el año pasado, no figurarán entre los animadores habituales de los Grandes Premios '87: Larfite, Berg, Rosberg, Jones, Tambay y Rothengatter. En tanto, Palmer, Dumfries y De Cesaris aparecen en la lista de espera. Pero cinco nombres nuevos pasarán a integrar el privilegiado "staff": Nakajima (Lotus), Fabre (AGS), Capelli (March), Caffi (Osella) y Campos (Minardi).

# ¡ECCO LA NUOVA FERRARI F1/87!



... longitudinal, de seis  
... archas, en vez del tam-  
... cambio transversal de 5

... velocidades que era pecu-  
... liar en la Ferrari de los últi-  
... mos años.

Una Ferrari que podría-  
... mos definir "interlocuto-  
... ria", para usar una expre-

sión de moda en Europa, en el sentido de que será la última de la época de los motores turbo, y que llega luego de que en Ferrari se hayan producido la alteración de los cargos técnicos.

Al ser presentada después de algunos meses de la "gestión Barnard", algunos se verán tentados a adjudicarle este producto al genio inventivo del "mago" inglés. Pero sería un error, porque esta máquina nació de una acción de conjuntos. John Barnard ha dado, ciertamente, su aprobación a muchas de las novedades propuestas por otros, pero el proyecto no es totalmente suyo, y el mismo lo dice. La verda-

dera "máquina-Barnard" será la de 1986, con el motor aspirado de 3.500 cm<sup>3</sup> que ya está impostada en sus líneas generales. De esta Ferrari F1/87 (tal es su sigla oficial) se podrá decir que es una "BBP", por las iniciales de Barnard, Brunner y Postlethwaite, los técnicos que se ocuparon del chasis, las suspensiones y la aerodinámica.

Del lunes al miércoles, de esta semana, la Ferrari, junto con otras máquinas, estará en el circuito de Imola para las primeras pruebas efectivas de todas las nuevas soluciones. La caja de velocidades y el motor fueron ya probados en España, en Jerez y en la pista privada de Fiorano.

Podremos tener, luego de los tests y de una con-

frontación por ejemplo con el Williams, una idea sustanciosa de las posibilidades que el nuevo medio ofrecerá a Alboreto y a Berger en la temporada '87. Y esperamos que sean ideas alegres. Ya se ha visto en España, por ejemplo, cuáles son los progresos respecto del '86, pero ¿cuánto han progresado los adversarios? Sólo la pista de Río de Janeiro, luego de una quincena de días, podrá decirlo. Lo que es importante, es que en Ferrari se respira un buen aire, la cara de la gente está serena... Porque es seguro que este año los bólidos rojos no "cabecearán" a tres segundos por vuelta de los primeros. Y, además, deberían también vencer.

Franco Lini  
(Radiofoto AP)

## TODO

Las demás marcas del grupo Fiat se orientan hacia otros sectores específicos. La Formula Uno para Ferrari y los rallies para Lancia. Para el Campeonato Mundial de Grupo A 1987, Alfa pone en pista el 75 Turbo Revolución, elaboración deportiva de la berlina 75 que está conquistando todos los mercados. El motor 4 cilindros de 1.761 cm<sup>3</sup> está sobrealimentado por un turbo Garrett y eroga 280 caballos. Estos autos correrán en la división por cilindrada hasta 2.500 cm<sup>3</sup>. Esto, en lo que hace al aspecto técnico.

Sin embargo, hay que hablar también de los nombres que eligió Alfa y que le dan un tono de compromiso al proyecto. En orden alfabético son: Paolo Barilla, Giorgio Francia, que desde hace muchos años es piloto de pruebas de autos de carrera, Jacques Laffite y Alessandro Nannini, pilotos de Fórmula 1. Y ya en la primera competencia del año, el 22 de marzo en Monza, se recurrirá a conductores de particular prestigio, como dicen en Alfa, con la presencia de Miguel Andreotti, que desde hace un par de años no debe ya su fama al hecho de ser hijo de Mario, sino a sus propios méritos dignamente ganados en las carreras americanas. Andreotti Jr. reemplazará a Laffite, que no está todavía en condiciones de correr.

Junto al equipo oficial habrá varios privados, por ejemplo el Brixia con dos autos conducidos por Diovani Rossi, Santin y Tarquini: uno suizo y otro sueco. Y otros se irán incorporando.

Alfa Romeo interviene también en F.I. con el motor 4 cilindros turbo que provee a Ligier, y que las recientes pruebas han demostrado que se encuentra ya en buen punto. Lo veremos en 1987 y 1988, y para 1989, cuando desaparecerán los turbos, hay tiempo de pensar de qué manera se llevará a término el compromiso con Ligier.

Naturalmente, considerando que éste es un campo muy favorable para Alfa, se seguirá proveyendo de motores a la F.3 y serán los del 75 doble encendido, preparados como siempre por la Novamotor de Novara con particular atención para estos equipos: el italiano de Coloni, el francés Oreca, los ingleses Reynard y West Surrey, y el alemán Maite Bongers.

Por último, para completar el panorama de actividades de Alfa—por cierto bastante amplio—, cabe mencionar el Campeonato de monopostos Alfa-Boxer, una fórmula de iniciación muy válida, nunca vista antes.

Franco Lini

## ¡PROST DUDA DE MURRAY!

En los corrillos de la Fórmula Uno se reconoce la modestia (además de las aptitudes profesionales) del técnico sudamericano Rory Byrne, del equipo Benetton. Pero hay otro técnico de esa nacionalidad con el cual no ocurre lo mismo... Se trata de Gordon Murray, que hasta el año pasado estaba al frente del equipo Brabham, para el cual hizo siempre autos excelentes... salvo, justamente, el año pasado, cuando sus ideas resultaron demasiado avanzadas, con el famoso auto extremadamente bajo que resultó un desastre. En efecto, Gordon Murray, que ahora pasó a McLaren para reemplazar a John Barnard, quien se incorporó, a su vez, a Ferrari, no es un técnico que goce de la confianza de los pilotos, o por lo menos de la confianza de Alain Prost, Campeón del Mundo, vistos los tonos y las declaraciones de éste al colega Johnny Rives de "L'Equipe", un periodista muy serio y atento en lo que escribe. Ya el título de la nota es lapidario: "¿Prost tiene miedo de su ingeniero?". Con respecto al texto, lo mínimo que se puede decir es que Prost tiene muchas dudas sobre las cualidades de Murray, y no lo oculta, cosa curiosa en un piloto que se presta a correr con un auto en el cual ese técnico debe trabajar.

En primer lugar, las críticas a la manera de vestir y de comportarse de Murray, que Prost considera pintorescas pero no a tono con el espíritu de McLaren.

"Usar zapatillas rosas, blue jeans y camisolas floreadas, en todo caso, no van con McLaren. Es simpático verlo en los



demás, pero nada interesante para compartir en el ámbito de trabajo. Le pedí a Ron Denis que se lo dijera. No quiero cambiar nuestra modalidad de trabajo, nuestra mentalidad. Nosotros somos serios, y prefiero que siga siendo así."

Prost es Campeón Mundial, pero tal vez exagera un poco, pretendiendo que Murray sea como quiere él, y no de otra manera. Exactamente lo opuesto de lo que ocurrió en Ferrari con la llegada de Barnard. Y es sintomático que cuando Barnard habla de pilotos, ponga siempre en primer plano a Prost. Con esto no queremos decir que Prost y Barnard ya se hayan puesto de acuerdo para encontrarse en el mismo equipo en el futuro (en Ferrari u otra, tal vez en una formación nueva), pero nos resultó interesante leer que: "Lo que nos faltará será el carácter fuerte de Barnard para imponer un elevado ritmo de trabajo. Espero ver cómo será Murray en este campo, si será capaz de hacerse respetar con autoridad".

Dejando de lado sus reservas sobre la personalidad de Murray, Prost agrega que en lo que hace al auto de 1987, no estará tranquilo hasta verlo andar, en abril. "Todo debería funcionar bien, pero por ahora no estoy tan seguro", dijo, y con referencia a 1988 agregó: "Gordon podría hacer un auto muy personal. Yo tengo suficiente peso como para anular el proyecto en McLaren, pero en agosto tendré la posibilidad de elegir quedarme o irme, después de haber evaluado los proyectos de Murray. No firmaré el contrato antes de conocer los proyectos técnicos del equipo".

Por lo tanto, bastante interesante la atmósfera que se vive en McLaren, antes de que comience el Campeonato '87. Curiosas e inéditas son también las tomas de posición del piloto, aunque se trate de un campeón del mundo. Algunos suponen que hay algo más. ¿Una segunda lectura de la realidad, no tan explícita?

Franco Lini

## BRABHAM Y TYRRELL CON VACANTES

Los números de los autos no han sido comunicados todavía oficialmente por la FISA pero podemos adelantar que vuelven el 9 y el 10, que durante varios años fueron del equipo March y que no se han visto en las últimas temporadas, siendo ahora para ZakSpeed, que el año pasado tenía el 14 y el 29. El 14 le fue asignado al AGS de Fabre, y el 16, que era de Tambay, pasa al March de Capelli. Alliot llevará el 29 en su "Larrousse", mientras que desaparece el 22, pues el año pasado correspondió al segundo Osella, que en la presente temporada alineará solamente un auto.

He aquí el detalle:

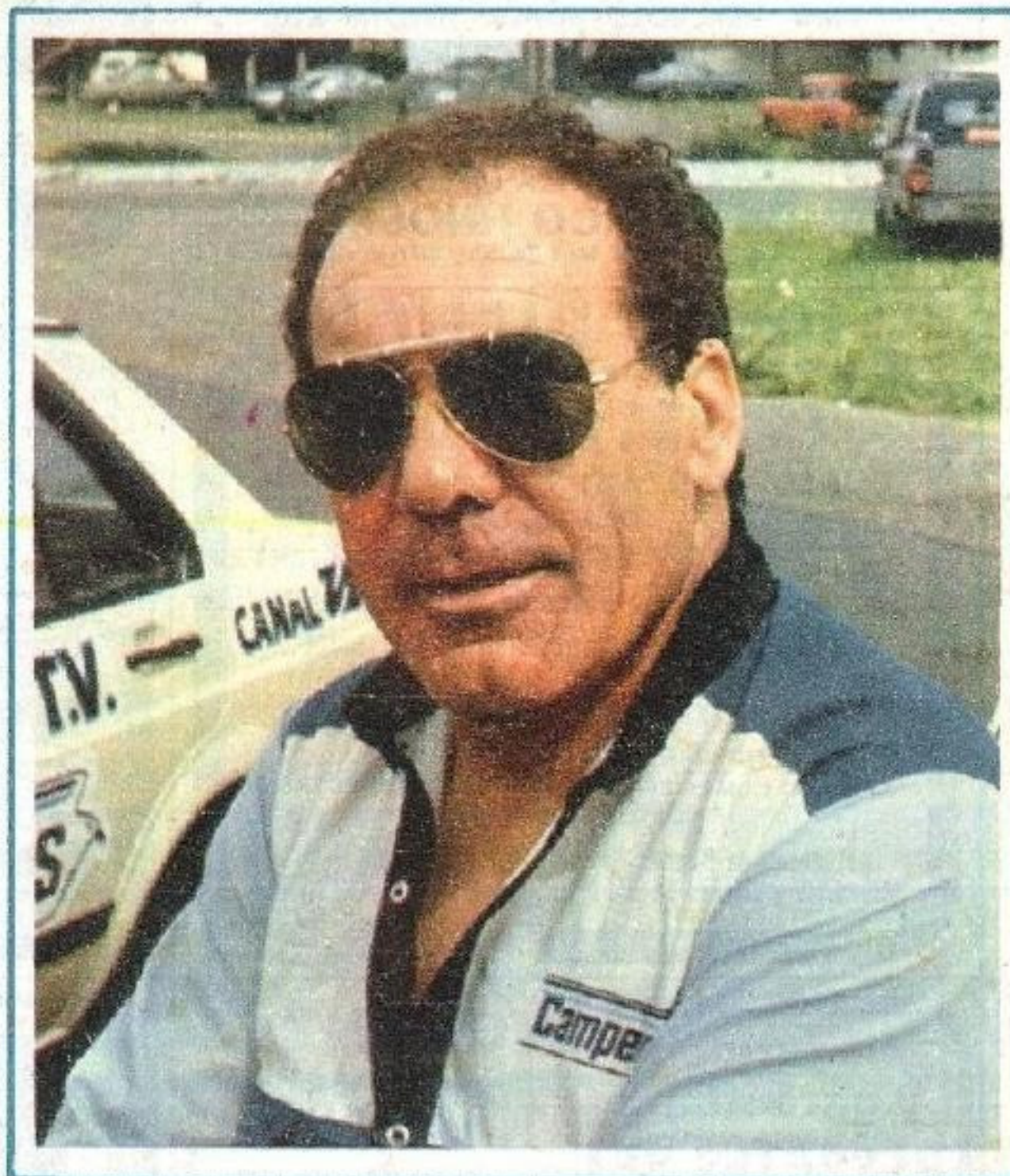
Nº	Piloto	Equipo
1	Alain Prost	McLaren-Porsche
2	Stefan Johansson	McLaren-Porsche
3		Tyrrell-Cosworth

4	Philippe Streiff	Tyrrell-Cosworth
5	Nigel Mansell	Williams-Honda
6	Nelson Piquet	Williams-Honda
7	Riccardo Patrese	Brabham-BMW
8		Brabham-BMW
9	Martin Brundle	Zakspeed
10	Christian Danner	Zakspeed
11	Satoru Nakajima	Lotus-Honda
12	Ayrton Senna	Lotus-Honda
14	Pascal Fabre	AGS-Cosworth
16	Ivan Capelli	March-Cosworth
17	Derek Warwick	Arrows-BMW
18	Eddie Cheever	Arrows-BMW
19	Teo Fabi	Benetton-Ford
20	Thierry Boutsen	Benetton-Ford
21	Alessandro Caffi	Osella-A.Romeo 8c
23	Adrián Campos	Minardi-M.Moderni
25	René Arnoux	Ligier-A.Romeo
26	Piercarlo Ghinzani	Ligier-A.Romeo
27	Michele Alboreto	Ferrari
28	Gerhard Berger	Ferrari
29	Philippe Alliot	Larrousse-Cosworth

# Campeones

## Radio El Mundo

LUNES A SABADO  
20 a 21 hs.  
DOMINGO  
9 a 14.30 hs.



## Canal 2

JUEVES  
23 a 24 hs.  
DOMINGO  
21 a 22 hs.

Conducción y Dirección General  
**CARLOS ALBERTO LEGNANI**  
La imagen y el relato del automovilismo actual

**CAMPEONES DEL CAMINO S.A.**

Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.  
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

# Campeones

**INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO**