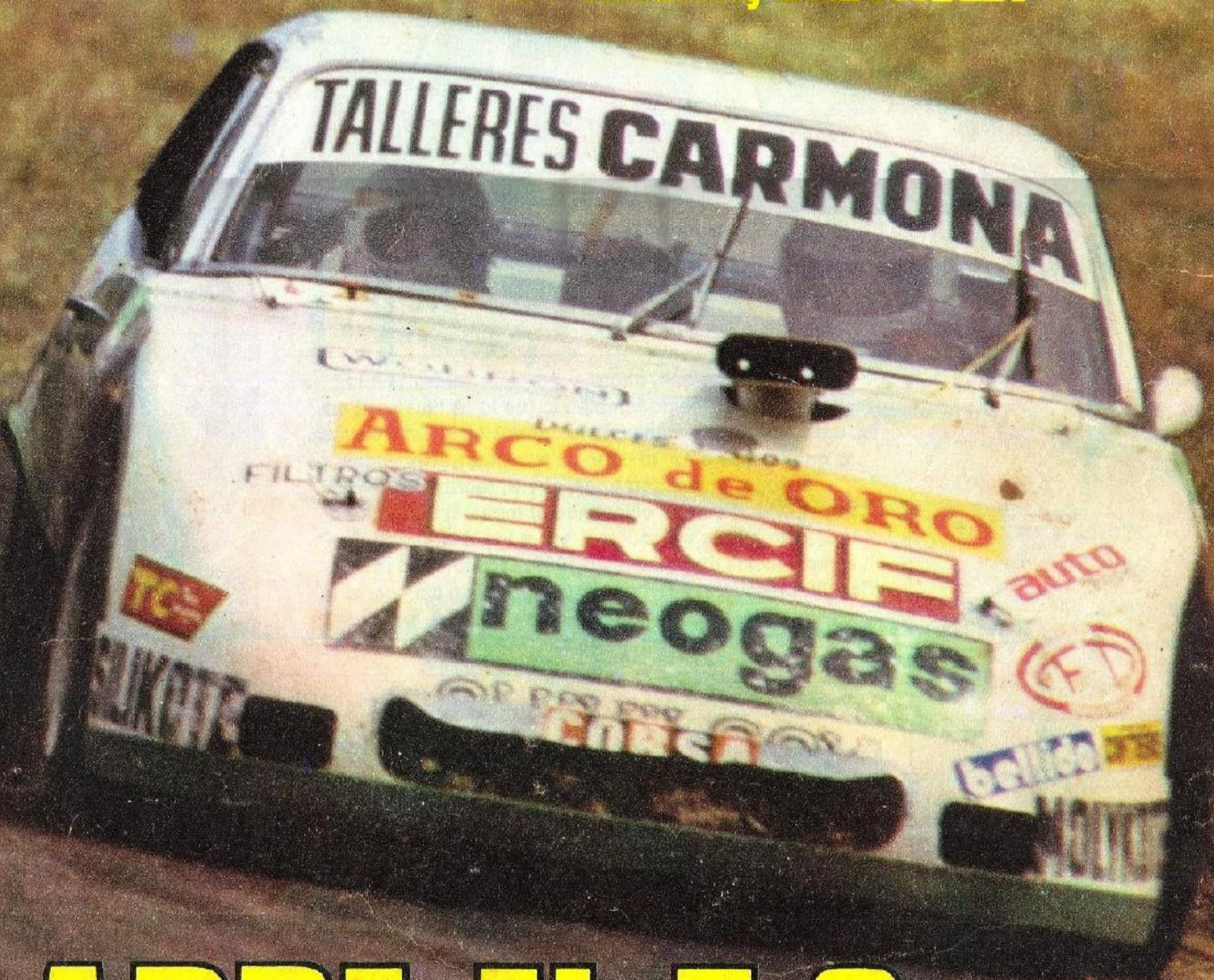


**EXCLUSIVO  
ESCRIBE RECALDE  
RALLY EN RIO NEGRO  
T.C. 2000 A TODO COLOR  
CON LARRAURI Y FANGIO Jr.**

# CORSA

Nº 1081 del 25 al 31 de marzo de 1987 - Argentina: \$ 2.60 - Uruguay: N\$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350.

**PELIGRO: ALTA TENSION  
...Y AHORA, CHEVROLET**



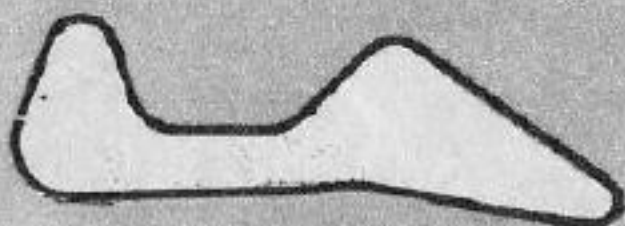
# ARDE EL T.C.

EN NUEVE DE JULIO, un fin de semana con nervios y emoción

# SATRIANO METIO AL CHIVO EN LA DISCUSION

...una discusión que, ahora sí, se pone "chiva" en la lucha de marcas, como también lo fue la institucional en los agitados prolegómenos de la carrera en sí. La cuestión es que, créase o no, al cabo de transitar tres trazados distintos en dos jornadas, el T.C. reafirmó su competitividad actual, colocando al tope del marcador a la tercera marca vencedora... sobre igual cantidad de competencias disputadas en 1987. Escoltaron al ídolo "local", Castellano y Oyhanart, completando así —por si lo antedicho fuera poco— un podio de Chevrolet, Dodge y Ford. ¿Qué tal...?

## FICHA GENERAL



**Denominación de la prueba:** XI Vuelta Ciudad de Chivilcoy, tercera carrera del Campeonato 1987 de Turismo Carretera.

**Lugar:** Autódromo de la ciudad de Nueve de Julio.

**Ubicación:** 8 km al Sudoeste de Nueve de Julio.

**Autoridades:** Director de la prueba, Juan Carlos Policastro (Auto Club Chivilcoy); Comisario Deportivo, Eduardo Pereyra (AGTC); Comisario Técnico, Carlos Marchese (AGTC).

**Condiciones climáticas:** Nublado y cálido.

**Participantes:** 57 en pruebas de clasificación, 34 en la final.

**Público:** 18.000 personas.

**Infraestructura del escenario:** Mejorada con respecto a otras oportunidades, sin llegar a ser óptima.

**Organización:** Regular.

**Espectáculo:** Muy bueno.

por Alberto O. Juárez y Marcelo Padín Fotos: Juano Fernández, Enrique Perrupato y M. P.

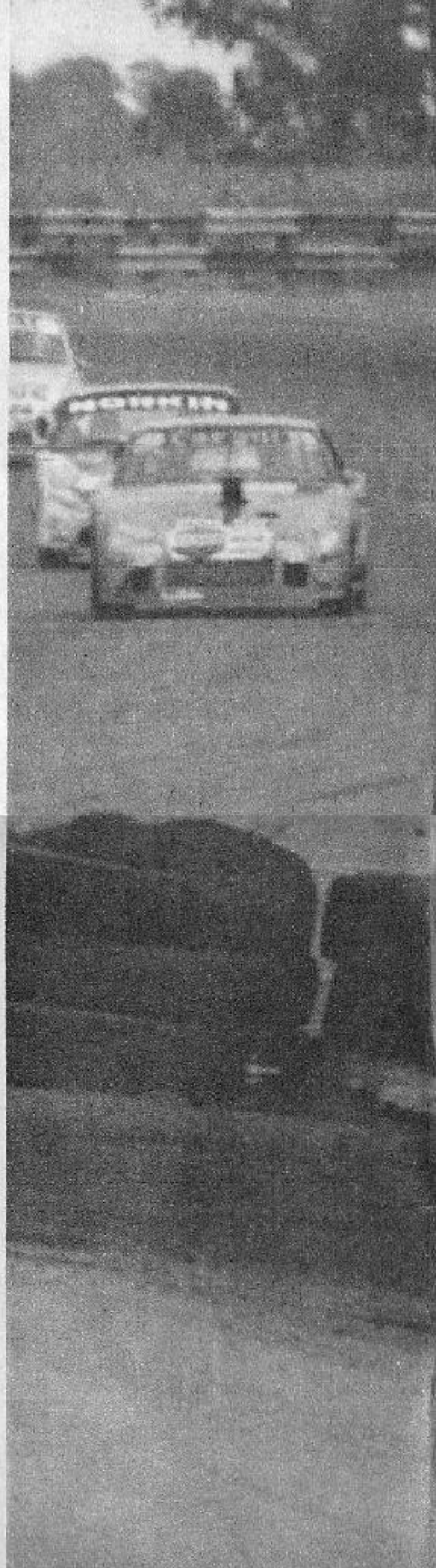
En una reunión anormal, Emilio Satriano volvió al triunfo, y junto con él la hinchada pudo festejar una victoria largamente esperada por buena parte del numeroso público que sigue al Turismo Carretera.

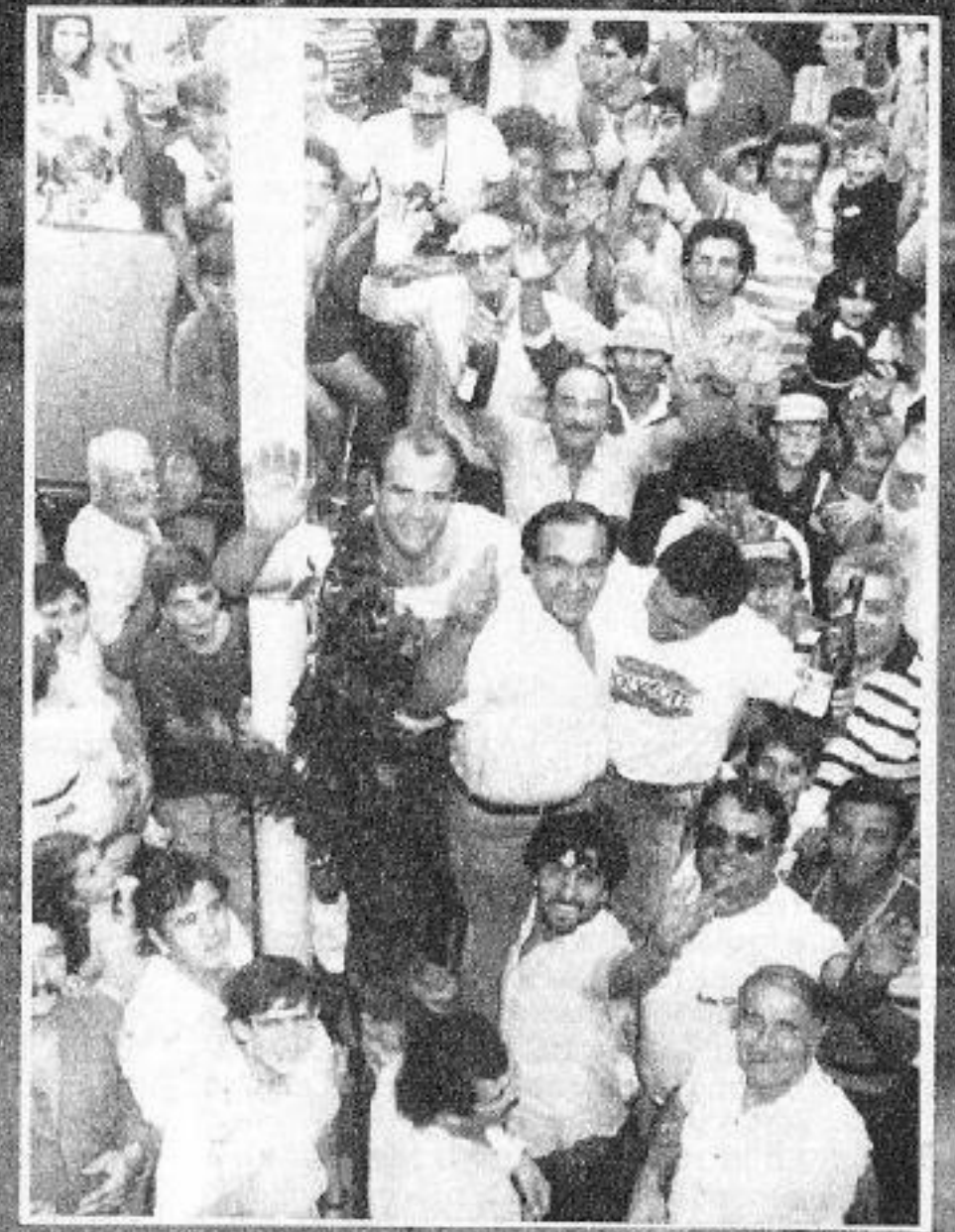
Tildamos al fin de semana de Nueve de Julio como anormal porque pocas veces se dio que clasificaran en un circuito, se disputen las series con el agregado de una chicana veloz, y la final con el mismo implemento pero de distinto trazado. Tremos por partes. Cuando los pilotos salieron el sábado a buscar su posición para largar el domingo, lo hicieron en la misma condición de pista sobre la que entrenaron durante los días previos. Cuando restaban pocos minutos para finalizar la primera tanda, apareció el primer signo indicativo de lo que se iba a padecer en las horas siguientes. En la mitad del último curvón cedió una

parte de la suspensión delantera derecha del auto de Urretavizcaya, y sobrevino el despiste con el posterior golpe contra el guard rail que, por suerte, sólo ocasionó daños en el auto. Paralelamente Angeletti deterioraba dos neumáticos del mismo lado y "trituraba" una de las llantas. Si bien en un primer momento se dudó del caucho, el posterior análisis hizo pensar —con mucho asidoro— que el problema era aún mayor, ya que pasaba a los autos transitando por un curvón perallado a más de 180 km/h, con un piso ondulado que comprometía el apoyo de la rueda en el asfalto. El accidente de Carlos Saiz preocupó aún más; tuvo la misma trayectoria del de Urretavizcaya pero terminó en un vuelco, inutilizando el auto. Saiz y Perini, su acompañante, no sufrieron lesión alguna.

Después de esto se suspendieron las

pruebas de clasificación; oficialmente se dijo que era para recomponer las defensas y por lo avanzado de la hora, pero los hechos posteriores indicaron que fundamentalmente lo que se iba a tratar era de salvar la carrera. Nos pareció elogiable la actitud de la A.C.T.C., de "tomar el toro por las astas" cuando se hizo comprometida la seguridad de los pilotos. En esto también pesó el recuerdo del accidente de Osvaldo Sasso hace más de dos años, cuando realizó casi las mismas piruetas y con similares consecuencias a las de Saiz, aunque con un auto calzado con las gomas importadas que ahora se usan sólo en los semipermanentes. Cuando se anunció la colocación de la chicana, algunos se quejaron, pero finalmente prevaleció el sentido de grupo que caracteriza a los integrantes del T.C., y se empezó nuevamente "de cero" pensando en el domingo.

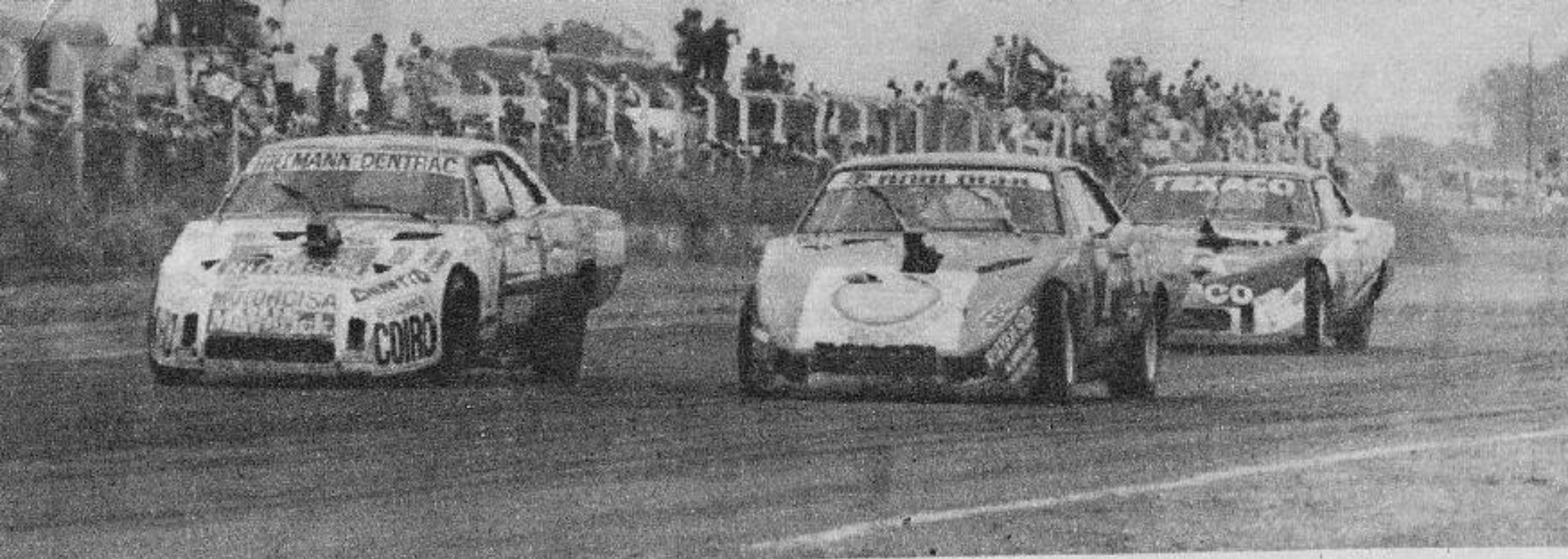




*En la foto mayor, Satriano "emboca" la polémica chicana cuando persigue a "Jonny", y su Chevrolet era acochado a distancia con prudencia por Castellano, por entonces asediado por Marcos y Oyhanart. En la "ventana", el eufórico festejo a su arribo a Chivilcoy, con su hermano Pablo y su acompañante Mele. Abajo, Castellano contiene un embate de Marcos.*

A partir de aquí se sucedieron una serie de hechos criticables. Muchos pilotos modificaron sus autos antes de entregar al Parque Cerrado, y otros lo hicieron cuando los recibieron en la mañana del domingo, de acuerdo con la chicana construida en las primeras horas de la noche sabatina. Antes de largar las series fue modificada la posición y el trazado de la chicana, esto último por sugerencia de algunos pilotos, sorprendiendo así a varios con una relación de transmisión inadecuada. Evidentemente, existía algún equívoco. En la segunda vuelta de la batería inicial Roberto Mouras estableció un nuevo récord en carrera para el circuito, apenas 50/100 más lento que el que lo llevó a ganar la clasificación de la víspera. Más allá de que Mouras hubiera largado sin modificar nada, confiando en el buen equilibrio de su auto, quedaba evidenciado que los autos seguían su-





## LA CARRERA EN SINTESIS

**1ra. Serie:** En la primera curva hay un toque múltiple entre Hernández, Paolucci, Nesprías y Oscar Aventín provocando los abandonos de Nesprías y Aventín. En el giro inicial el orden es: Mouras, Castellano, Oyhanart, Doumic y Angeletti.

En la segunda vuelta Mouras hace el récord de vuelta y le saca casi cuatro segundos a Castellano. En el giro siguiente Paolucci asciende al cuarto lugar superando la línea de Jorge Roux y Angeletti.

Cuando se despista Mouras -en la quinta vuelta- tenía más de seis segundos de diferencia con Castellano que empieza a ganar la serie a partir de allí con cierta tranquilidad respecto de Oyhanart, Doumic, Paolucci y Roux que pasa a ser quinto en la vuelta seis por el abandono de Angeletti.

**2da. Serie:** Satriano, aprovechando la aceleración de su auto, le gana el pique a De Benedictis y manda en la primera vuelta; tercero es Morresi y luego están Marcos, Brosola, Fernandino, Degliantoni, Marinovich, Finocchio y Antonio Aventín en los diez primeros.

En la segunda pasada De Benedictis

superó a Satriano y Brescia hace lo mismo con Marcos. Siguen los cambios en el giro siguiente: Morresi lo pasa a Satriano, tratando de seguir a De Benedictis. Marcos pierde la quinta posición en manos de Fernandino.

En el fragor de la lucha De Benedictis hace el record en la cuarta vuelta y abandona Degliantoni que venía séptimo. A partir de la vuelta cinco se retrasa Fernandino y se mantienen las posiciones hasta el final.

**FINAL:** Se repite la historia de la serie, pica en punta Satriano pero en la segunda vuelta pasa a ser primero De Benedictis, completan los diez primeros, Morresi, Castellano, Marcos, Oyhanart, Doumic, Antonio Aventín, Paolucci y Roux.

De Benedictis le impone un ritmo veloz a la carrera para defenderse de Satriano y Morresi que no le pierden pisada. Castellano se mantiene expectante asediado por Marcos y Oyhanart que no se dan respiro. Del séptimo al décimo van muy apretados Doumic, A. Aventín, Paolucci y Roux.

Abandona Morresi en la sexta vuelta y en la siguiente el orden en los diez

Jorge Roux y asombrado, Carlos Giustozzi.



primeros es: De Benedictis, Satriano, Castellano, Marcos, Oyhanart, Doumic, A. Aventín, Angeletti, Paolucci y Roux.

En la vuelta once pierde la punta De Benedictis en manos de Satriano por un toque en la chicana; la recupera en la doce donde abandona Marcos subiendo un puesto todos a partir de Oyhanart.

Satriano no cesa el ataque y cuando iba a la cola de De Benedictis éste abandona en la vuelta 17, en el giro siguiente A. Aventín se pone cuarto superando a Angeletti y aunque Castellano ataca al puntero, durante las últimas cuatro vueltas no se altera el orden de los diez primeros.

## LOS PROTAGONISTAS



Juan De Benedictis y toda su contrariedad.

## DE BENEDICTIS: "LA TEMPERATURA ESTABA EN 120°, PERO NO LE AFLOJE..."

**Satriano:** "Fue tan difícil acercarse a De Benedictis, como contener a Castellano. Oscar me hacía la diferencia en la salida de la chicana, pues yo había puesto una relación más larga. Si hubiera colocado la que tenía en la serie, seguramente habrían andado mejor. Todo anduvo bien de movida pues el sábado puse el auto en la pista y enseguida logré los tiempos de punter; entonces nos dedicamos a cuidarnos un poquito más y a trabajar en suspensiones para mejorar. El coche era una maravilla, doblaba muy bien; si no se paraba 'Johnny', iba a ser un final de bandera verde. A mí solo me quedaba arriesgarme un poquito más en la frenada y tirar los cambios a más revoluciones, pero no sabía como venía 'Johnny'..."

**Castellano:** "El auto estaba muy parejo y confiable, aunque las carreras recién dan el resultado con la bajada de bandera a cuadros... Si yo hubiera atacado un poco antes, podría haberle disputado realmente la punta a Satriano; o tal vez, si corrimos las 24 vueltas que se habían programado al principio".

**De Benedictis:** "Me encontré en la chicana con una goma de las que había desparramado un rezagado. Al golpearla se me obstruyó el radiador y cuando faltaban ocho vueltas para terminar, la temperatura se me fue a 120°C., pero yo no aflojé, pensando en que iba a aguantar. Creí que iba a ser el ganador".

**Oyhanart:** "Pusimos el auto de ojito; no cambiamos nada importante desde la carrera de Buenos Aires, pero siempre se trabaja mucho con las relaciones de diferencia. Como el trazado se modificó varias veces con la chicana, los trabajos del sábado poco serían como comparación. Yo perdí tiempo en las primeras vueltas, pero luego me cuidé porque estaba tercero cómodo y no tenía sentido arriesgarme más de lo necesario. Con respecto a la chicana, pienso que todo lo que se hace por la seguridad, está bien hecho".

**A. Aventín:** "El motor, en el Autódromo de Buenos Aires, andaba muy bien, pero ni bien llegamos el viernes a Nueve de Julio, se nos partió el cigueñal... Cuando sucede eso, generalmente se puede recuperar muy poco del motor. 'Johnny' Laborito trabajó mucho en la suspensión, y el auto doblaba realmente bien, pero yo estaba desanimado y pensaba en volver a casa. Laborito insistió: la mitad del equipo se quedó acá y la otra mitad se fue a Dolores; trajeron un cigueñal, un block y otros elementos, y trabajamos en el taller de Guillermo Maldonado. Hasta 'Yoyo' metió mano en el torno. Hicimos un motor rejuntado que no caminaba como el otro pero que me permitió correr esta competencia. Se imaginan que este cuarto puesto tiene sabor a triunfo, porque también significa volver a los primeros lugares luego de mucho tiempo sin 'embocar' una posición como ésta. Por eso estoy muy contento".

En lo mejor de su escalada, Angeletti llega a ubicarse 4º superando a Doumic (se quedaría) y el increíble "Tony" Aventín. Luego mermaría el rendimiento del Nº 1 y Antonio pasaría a cobrar...

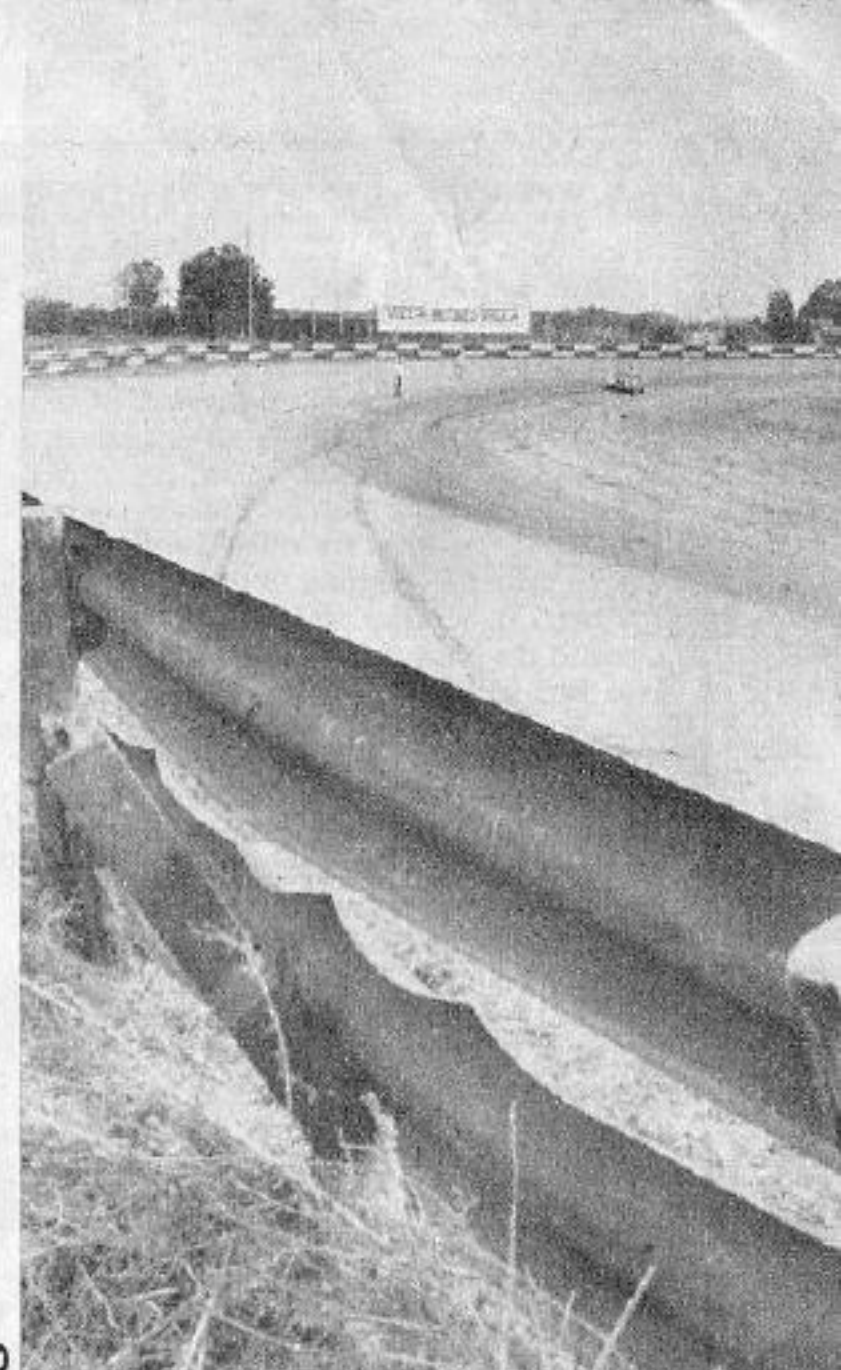


riendiendo las mismas exigencias que en la clasificación... y cuando el de Carlos Casares estaba por cumplir la quinta vuelta, repitió el "dibujo" de Urretavizcaya y de Saiz... Ahora el involucrado era Roberto Mouras, con toda su experiencia y capacidad, lo que sumado a la cuota necesaria de suerte, hizo que las consecuencias no fueran mayores; pero el fantasma de la inseguridad nuevamente se hacía presente.

Con una pequeña corrección en la tan mentada chicana, se corrió la segunda serie, que resultó más rápida que la primera por la lucha que se dio entre los autos de punta, y no por el trazado, ya que el record de De Benedictis fue 74/100 más lento que el de Mouras en la primera.



A) El Chevy de Urretarizcaya cae del peralte a la banquina interna tras impactar contra el guard rail al final del último curvón. B) "Tito" y su acompañante, Graciela Nicieza, se apean ilesos. C) El triste estado en que quedó el auto. D) Al fondo, el Ing. (CECA) Hidalgo que llega en coche, las huellas de la "intamía" y el guard rail (notar refuerzo) golpeado en primer plano. Un seco ruido metálico fue el prólogo del desvic fatal.



Detalle de los estragos en la región anterior derecha del Chevy de Mouras por el accidente sufrido en el transcurso de la primera, que lo eliminó. Fue poco más allá de los dos previos, y con chicana ya instalada.



E) Preciso momento en que en el mismo sector, el Falcon de Saiz impacta contra la barrera y, como el de Urreta al final de la tanda clasificatoria anterior, se levanta... pero ya dado vuelta. F) Así quedó el Ford un instante después. Notar el efecto sobre el guard rail que —dicho sea de paso— aguantó muy bien. G) El auto se sacude al golpear sus ruedas contra el piso cuando es reinvertido. En primer plano, observa el propio Saiz. H) ¡Qué poco quedó del tren! ¿verdad? A la izquierda, atrás "Nolo" Aguirre se interesa por el estado del piloto, quien como su acompañante, resultó ileso. Otro milagro... causado por jaula, butacas y arneses adecuados.

Un posterior análisis entre las autoridades, hizo introducir un nuevo cambio en el dibujo dispuesto para reducir la velocidad. Otra vez se empezaba de cero, antes de largar la final.

Si bien no quedaron dudas sobre que las modificaciones se realizaron en pos de la seguridad, nos parece que fueron demasiadas para una disciplina donde se mueven profesionales con fundados intereses deportivos, que además deben responder a quienes apoyan económicamente su participación.

Como espectáculo, las series fueron opuestas. La primera se inició con un amplio dominio de Mouras, y cuando el despiste lo marginó, Castellano no tuvo problemas en ganarle el parcial a Oyhanart y Dourmic, que lo siguie-

ron. Contribuyó a esto el toque en la primera curva entre Paolucci, Hernández, Nesprías y Oscar Aventin; los dos primeros pudieron seguir, pero el de Cañuelas y el de Morón terminaron viéndola "de abajo".

En la segunda serie no se dieron tregua. De Benedictis, Moresi, Satriano y Brescia se la disputaron como si fuera la final. Pudieron ser cinco en la lucha, pero en los últimos cuatro giros Fernandino empezó a retrasarse por fallas en el motor.

La deserción de varios pilotos por desperfectos mecánicos en las series, permitió que se sumaran a la final Oscar Angeletti, Oscar Aventin y Juan C. Nesprías.

Las dos vueltas previas al lance definitivo permitieron comprobar que

ahora se hacía necesario usar la segunda velocidad en la "famosa" chicana. Luis Hernández no lo entendió así y se pegó contra las gomas que la formaban, restando un protagonista a la final y demorando la largada en varios minutos. Argumentando razones de seguridad, el Comisario Deportivo anunció que la final se haría en 21 vueltas, en lugar de las 24 previstas.

Cuando el semáforo dio el vía libre, De Benedictis se quedó patinando y Satriano lo aprovechó para hacer la punta en la primera vuelta. La respuesta del de Necochea no se hizo esperar y en el segundo tránsito le sacó la punta y más de un segundo al de Chivilcoy, preseguido éste por su coequipier Morresi, que no tenía problemas en contener al expectante Caste-

llano y al inspirado Eduardo Marcos. Cuando se cumplió el primer tercio de carrera, cedió la suspensión del Chevrolet de Morresi al tocar las gomas de la cambiante chicana. Por entonces Angeletti había trepado de la trigésimocuarta posición de largada, al décimo puesto en la fila india, demostrando que había cambiado para bien en motor y suspensión. Cuando transcurría la vuelta que dividía en dos la carrera, De Benedictis se llevó por delante un neumático que había desacomodado un rezagado en la chicana, que al golpear contra su trampa afectó al sistema de refrigeración del motor. En esa vuelta, Satriano volvió a encabezar el lote. Luego De Benedictis se recuperó, pero esta alternativa "agrandó" al de Chivilcoy

## LA ACTIVIDAD DE MALDONADO

En el taller de Guillermo Maldonado, en Nueve de Julio, se trabaja "full-time". Así lo demostró el movimiento que había en el mismo cuando lo visitamos, el fin de semana último. El equipo piensa tener listos antes del viernes 27, el F.2 que va a correr 'Yoyo', que es un nuevo Beria, y el de Fernando Croceri (ex-Pimenta reformado), y lo probarán en el Autódromo de Nueve de Julio para luego ir a Bahía Blanca o Buenos Aires.

Tienen tres motores listos con 168 HP, la potencia que le había acusado Spiess pero que con trabajos en la tapa de cilindros habían mejorado en lo que a la curva respecta. El monoplace más adelantado en el "laboratorio" de "Yoyo" es el de Néstor Fustán, mientras que el más atrasado es el de Daniel Cingolani, que tiene equipo propio pero depende en gran medida del team de Maldonado.



Otro de los trabajos que se ha encarado, el "super-campeón", es la modificación de dos motores VW 1500 con carrera más larga y pistones de nuevo diseño, y sobre ese trabajo se apoyan las esperanzas de lograr más potencia en esos impulsores. Si Luis Di Palma termina su VW de



T.C. 2000 y se "reúnen" con todo lo necesario, el fin de semana próximo Maldonado podría estar probando en el Autódromo Don Eduardo de Las Paredas, todas las reformas, siempre apuntando a la mejora de la marca dentro del Turismo Competición 2000.

5



## RETRASOS Y ABANDONOS



Paolucci penó en su serie tras un toque "en cadena", pero en la final repuntó.

**SERIES** - O. Aventin, toque con Nesprias (ab.); J.C. Nesprias, toque con O. Aventin (ab.); Mouras, neumático delantero derecho roto golpe contra un talud (ab.); Angeletti, rotura de manguera de agua (ab.); Hernández, toque con Paolucci; Paolucci, toque con Hernández; Altuna, balancín (N.L.); Acastelli, junta de tapa de cilindros quemada (ab.); Carullo, temperatura de aceite (ab.); Fernandino, balancín; Daray, rotura de la polea que comanda la bomba de aceite (N.L.); Marinovich, carburación; Salerno, frenos; Uzelaviscaya, accidente en clasificación (N.L.); Saiz, accidente en clasificación (N.L.).

### FINAL

Hernández, se pegó en la chicana en la vuelta previa (ab.); Fernandino en la vuelta previa se reiteró la falla en un cilindro, posiblemente por una fisura en la tapa (N.L.); Brescia, levantó temperatura el motor al demorarse la largada y se dañó la junta de tapa de cilindros (ab.); Marcos, problemas en la distribución, porque posiblemente la entrada de la arenilla que levantaban los autos, dañó un botador (ab.); Doumic, se cortó un palier (ab.); Morresi, Cedió una parrilla de suspensión (ab.); Fangio, se cortó un tensor del puente motriz, el eje se desplazó y dañó la cubierta al rozar en la carrocería (ab.); Del Conte, le pegó a la chicana; Giustozzi, se cortó un palier (ab.); De Benedictis, levantó temperatura y se rompió el motor (ab.); Angeletti, el motor se vino para atrás en las últimas vueltas, es posible que se produjera un prematuro desgaste por la arenilla que aspiró; Marinovich, terminó casi sin presión de aceite y elevada temperatura.

Había llegado el momento de la definición. Así lo entendió también el rubio de Necochea, e hizo dos vueltas muy rápidas que le dieron más de dos segundos de luz, pero a costa de un valor de temperatura que inexorablemente dañó al motor... Las últimas cinco vueltas sirvieron para agitar o tirar al aire, gorras, camperas, pañuelos, festejando, después de medio año, un triunfo de Chevrolet -Mouras, 21/9/86- y a casi siete meses -Monte, 24/8/86- de la última victoria del mimado por la hinchada: Emilio Satriano.

Castellano se quedó con las ganas de correr las tres vueltas más, pactadas en principio, para tratar de descontar los 51/100 de diferencia con que lo recibió la bandera a cuadros... Oyhanart cosechó un tercer puesto importante precediendo a Antonio Aventin

que volvió por sus fueros, a un reconfortado Angeletti, y a un luchador como Jorge Roux, que en la sexta posición recibió el premio a la capacidad

aplicada para llevar adelante a un auto armado con mucho cariño y poco presupuesto. Vale destacar asimismo lo realizado por los reaparecidos José L. Paolucci, Carlos Marinovich y Héctor Pacchiatat, como así también el camino que inició en Buenos Aires Jorge Polanco con un prolijo auto que armó la familia Politano.

Ya en medio del silencio de los motores, una frase del presidente de la A.C.T.C. nos volvió a la reflexión: "Me voy triste de Nueve de Julio porque esta experiencia le costó tres autos a la categoría".

Seguramente, cuando vuelva el T.C. a Nueve de Julio, se correrá en sentido



5) Dos Falcon en pugna. Cuando Marcos y Oyhanart empezaron a luchar entre sí, Castellano comenzó a escapárselos... 6) "Sandy" Marinovich y un refaño auspicioso sobre el Dodge de Tapiales Autopeña. 7) Tony Aventin, radiante por un resultado bastante inesperado para él mismo. 8) Con la trampa y el radiador ya heridos "de muerte" por una cubierta "loca" de la bendita chicana, De Benedictis soporta la carga de Satriano. La exigencia sería excesiva...

contrario, y se habrá trazado algún dibujo entre los boxes y el curvón para abordar con algunos kilómetros menos toda la zona del sinuoso veloz. Si así ocurre, quedará demostrado que se asimiló la experiencia, que si bien fue costosa para los autos, no pasó de un susto entre los que sufrieron los accidentes.

Será importante tener en cuenta que las exigencias que impuso el circuito de Nueve de Julio este fin de semana superan a las prestaciones a que puede ser sometido un Turismo Carretera, por los años que han transcurrido desde que fueron diseñados esos autos y por el reglamento que rige la categoría. Si bien las gomas nacionales presentaron inconvenientes, éstos también existieron alguna vez con las confiables importadas. Hu-

8



bo roturas de llantas y de elementos de suspensión, debido a las cargas provocadas por distintos factores que tienen que ver con la velocidad, el peso de los autos, los peraltes y la fuerza centrífuga que se genera en las curvas, todo esto agravado por los desniveles del piso.

Como verán, el fin de semana de Nueve de Julio nos dejó pensando que es necesario mejorar en muchos aspectos, no más.

## TIRITAS DE ASADO

**NUEVA FECHA.** Podría confirmarse en el transcurso de la semana, y el escenario en el cual la categoría se presentaría el 3 de mayo sería el circuito de Tandil.

**DESESTIMACION.** De la denuncia que Juan Carlos Nesprias quería ha-

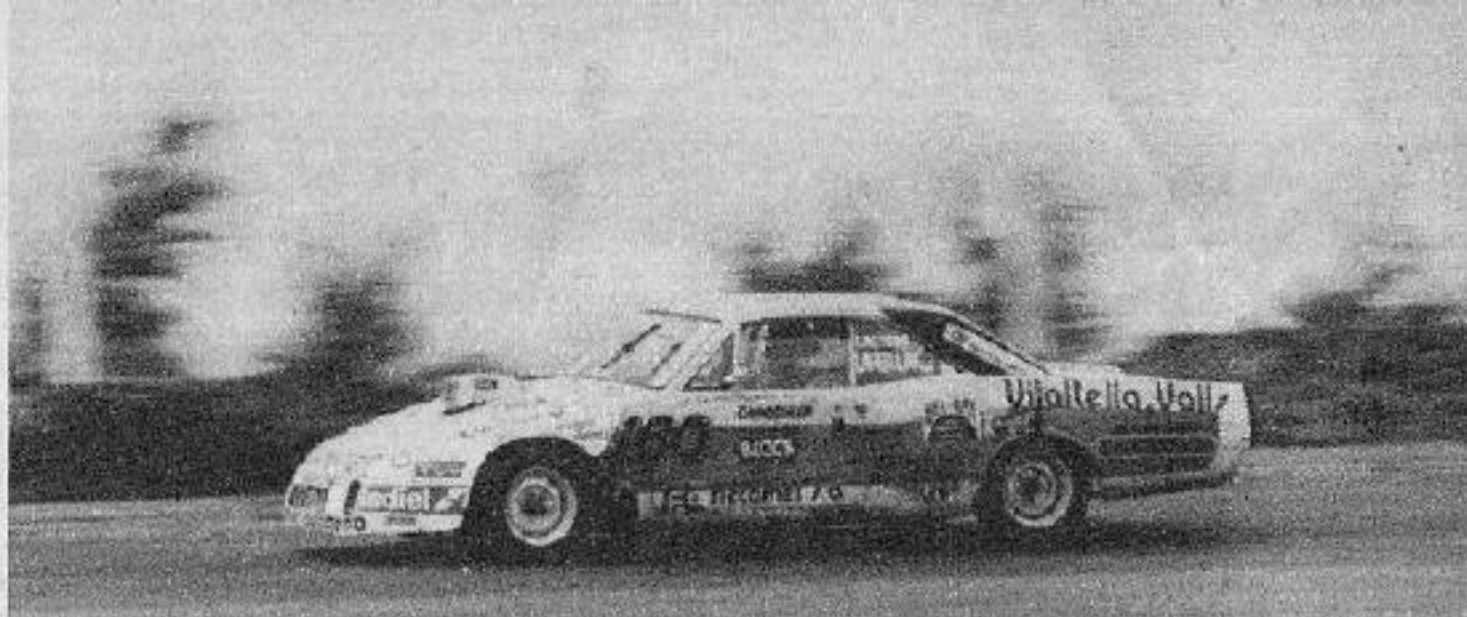


cer contra José Luis Paolucci. El vecedor del lugar consideró que el toque múltiple provocado por éste no fue intencional y que se produjo como consecuencia de la lucha por un puesto. El tema no pasó a mayores.

**NEUMATICOS.** Luego de los accidentes de Urretavizcaya y Salz, el sábado se escucharon en los corrillos de boxes diversos comentarios acerca del comportamiento de los neumáticos. "Las gomas explotan porque las usan con baja presión para ganar adherencia disimulando defectos de suspensión; hay que aplicarles bastante más de treinta libras para no tener problemas", se decía. Muchos pilotos que suelen estar adelante pensaban de esa forma, por lo que el dato y la opinión son significativos.

### EN POCAS PALABRAS...

**Fernandino:** "Tenemos un solo motor, por lo que hay que armar otro pronto". **Julio Faustino:** "Gran parte del parque actual del TC no está preparado técnicamente para doblar tan rápido en curvones como los de Nueve de Julio" (refiriéndose a los accidentes del sábado). **Luis Hernández:** "En la serie me tocaron y me dejaron 'servido' para que todo el pelotón me pezára". **Angeletti:** "Todo sale mal, ahora solo se que no se nada" (el sábado luego de clasificar). **Marincovich:** "Polanco me tuvo a maltraer en toda la carrera". **Jorge Polanco:** "Justo cuando me estaba arrojando a Marincovich, apareció Firpo y me tuvo que mastocar el tapón". **Oswaldo Morresi:** "Estoy pensando en dejar de correr, porque hay etapas que se cumplen..."



## CLASIFICACION

Auto Club Chivilcoy - Autódromo de 9 de julio - Circuito de 4.619,75 metros - 2 series a 8 vueltas y una final a 21 vueltas - 22-3-87

### PRIMERA SERIE

**Castellano, 13m39s46/100 (Promedio: 162,361 Km/hora):** Oyhanart, 13m44s83; Doumic, 13m50s53; Paolucci, 13m51s13; J. Roux, 13m52s18; Pacchiatat, 14m06s37; Giustozzi, 14m08s34; Polanco, 14m20s70; Hernández, 14m33s78; Bustos, 14m36s98; Reymonte, 14m37s16; Costa, 14m39s37; Sasso, 14m40s42; Salerno, 14m41s06; Perlo, 14m41s80; Delconte, 14m55s53; Firpo, 15m00s74; Martínez Boero, 14m45s58 (7v); Mouras, 6m46s99 (4v); Angeletti, 7m01s45 (4v); Ducret, 7m12s17 (4v); Miraldi, 7m20s52 (4v); Nani, 1m55s62 (1v)

No registraron paso: O. Aventin y Nesprias.

Record de vuelta: Mouras en la 2da. en 1m39s30/100 a un promedio de 167,483 km/hora

### SEGUNDA SERIE

**De Benedictis, 13m35s41/100 (promedio: 163,167 km/hora, Morresi, 13m37s52; Satriano, 13m38s15; Brescia, 13m39s95; Marcos, 13m48s45; A. Aventin, 13m53s06; Finocchio, 14m01s51; Marincovich, 14m06s89; C. Calamante, 14m08s62; Martínez, 14m08s82; Luppi, 14m20s52; Fernandino, 14m25s18; Fangio, 14m25s79; Nicleza, 14m29s00; Fernández, 14m31s08; Degioaninni, 14m08s38; Duarte, 14m49s61 (7v); Acastelli, 11m36s14 (4v); Degliantoni, 5m31s89 (3v); Carullo, 2m11s84 (1v).**

No registro paso: Gómez.

No largaron: M. Calamante, Gardinalli, Altuna, Benito, Alaux, Daray, González y R. Roux.

Recargos: Marincovich y Degliantoni de 10 segundos.

Record de vuelta: De Benedictis en la 4ta. vuelta en 1m40s04/100 a un promedio de 166,244 km/hora.

### FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vias.
1º	6	Emilio Satriano	Chevrolet	36m53s89/100	21
2º	3	Oscar Castellano	Dodge	36m54s40	21
3º	5	Jorge Oyhanart	Ford	37m30s27	21
4º	17	Antonio Aventin	Dodge	37m34s98	21
5º	1	Oscar Angeletti	Dodge	37m35s46	21
6º	30	Jorge Roux	Dodge	37m41s25	21
7º	12	José Luis Paolucci	Dodge	37m41s46	21
8º	160	Carlos Marincovich	Dodge	38m09s08	21
9º	118	Jorge Polanco	Dodge	38m09s99	21
10º	49	Hector Pacchiatat	Dodge	38m27s29	21
11º	39	Oswaldo Luppi	Dodge	38m28s85	21
12º	14	Juan C. Nesprias	Dodge	38m29s84	21
13º	8	Oscar Aventin	Ford	38m39s26	21
14º	100	Jorge Martínez Boero	Ford	37m02s38	20
15º	29	Oswaldo Sasso	Ford	37m04s23	20
16º	43	Eduardo Finocchio	Dodge	37m16s60	20
17º	135	Jorge Reymonte	Chevrolet	37m25s01	20
18º	32	Arturo Costa	Chevrolet	37m22s85	20
19º	60	Carlos Calamante	Chevrolet	36m01s49	19
20º	91	Aurelio Martínez	Dodge	35m40s83	19
21º	37	Juan C. Bustos	Dodge	37m12s94	19
22º	72	Antonio Fernández	Dodge	38m26s83	19
23º	7	Pedro Doumic	Dodge	30m24s67	17
24º	35	Carlos Giustozzi	Dodge	31m08s97	17
25º	2	Juan De Benedictis	Dodge	28m04s60	16
26º	73	Clemar Firpo	Dodge	38m48s41	15

No clasificaron: Marcos, 10v; Nicleza, 10v; Perlo, 6v; Perlo, 6v; Duarte, 5v; Delconte, 3v; Fangio, 1v.

No largaron: Fernando y Hernandez.

Excluido: Salerno.

Promedio del ganador: 157,755 km/hora

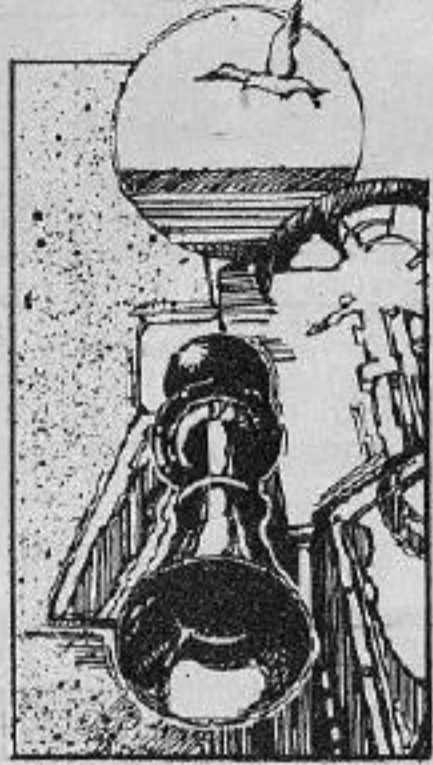
Record de vuelta: Oyhanart en la 45a. vuelta en 1m43s44/100 a un promedio de 160,780 km/hora.

## CAMPEONATO

(Disputadas 3 competencias)

Castellano, 62 Puntos; Oyhanart, 53, 50; Satriano, 45, 50; Fernandino, 34, 50; Angeletti, 30; A. Aventin, 27; Morresi y Debenedictis, 26, 50; Marcos, 23; Doumic, 16, 50; Brescia, 16; J. Roux, 15; Nesprias, 14, 50; Caparros, 13; Paolucci y Salz, 11, 50; O. Aventin y Hernández, 10, 50; Polanco, 9, 50; Marincovich, 8, 50; Finocchio, 8; Giustozzi y Pacchiatat, 7, 50; Mouras, 6; Sasso y Urretavizcaya, 5, 50; Salgado y C. Calamante, 5; Altuna, Gardinalli, Luppi y Martínez, 4, 50; Martínez Boero y Bustos, 3, 50; Costa y Reymonte, 3; M. Calamante, R. Roux y Fangio, 2, 50; Fernández, Occhionero y Spinello, 2; Lojoco, Apella, Firpo, Benito, Becco, Nathan, Urquiza, Duarte, García, Lynn, Delconte, Miraldi y Perlo, 1.  
Próxima competencia: el 5 de abril en Bahía Blanca.

# Toquecitos de bocina



## ZANATTA Y LA MOTO.

René Zanatta sigue entrenándose para disputar el Gran Premio de la Argentina de Motociclismo -Velocidad. La semana pasada lo hizo con una Kawasaki 350 en el circuito 5 del Autódromo, y a los pocos giros ya estaba en los tiempos de los actuales participantes de la categoría nacional.

## BONOMO CON FRENSOS NUEVOS.

En la prueba de Turismo del Autódromo de Buenos Aires, Omar Darío Bonomo debutó con nuevos frenos a disco en el tren trasero de su VW Gacel. Tienen un cáliper

por disco y son los frenos del Audi. En la foto que brindamos aparte se puede apreciar el cáliper en un primer plano, el disco de frenos y parte de la suspensión trasera.

## APF4 Y EL REGLAMENTO.

La Asociación de Pilotos de Fórmula 4 está trabajando en el reglamento. De acuerdo con la letra del mismo, la carlinga no puede pasar del eje trasero del auto, pero Tulio Crespi construyó las nuevas un poco más largas. El presidente Bouvier ha

## FANECO ACLARA

El entredicho entre Héctor Fliter y Miguel Angel Etcheagaray, que se produjo el domingo 15 de marzo en el Autódromo, debido a la solicitud del piloto para cambiar un juego de neumáticos, fue posteriormente aclarado en todos sus detalles por el fabricante de las gomas.

"En el auto de Etcheagaray, por defecto de fabricación, se produjo un deterioro en un neumático trasero, luego de terminar la clasificación, es decir con muy pocas vueltas de uso. Se le ofreció una goma nueva, y él no la aceptó, pidiendo que se le integre todo un juego, o nada. Como reglamentariamente sólo se pueden utilizar dos juegos, no correspondía darle un tercero a Etcheagaray; por su parte, éste no quiso pagar a la Asociación de Pilotos el juego que ya había usado, ni tampoco llevarse goma alguna de repuesto.

"El domingo por la mañana, la delantera izquierda del único juego que le quedaba para usar reglamentariamente, apareció pinchada; entonces me pidió a mí que le diera una de las cuatro gomas que él no había querido pagar. La Asociación de Pilotos no lo permitió, y le indicó que arreglara la pinchadura. Como yo no tenía los elementos necesarios, le dije que en el box contiguo había un gomero permanente, que podía arreglarle ese neumático.

"Ese fue el momento en que el 'Toto' más se enojó, y comenzó a gritar y a amenazarme con hacer escándalo. Les aclaro que él mismo me llamó el lunes siguiente a la tarde, pidiéndome disculpas por lo sucedido."

Aclarado esto y con respecto al resto de la labor de la empresa Faneco, Fliter agregó: "Estamos desarrollando neumáticos nuevos para T.C.2000 -donde no participaremos hasta junio- con distintos compuestos y estructuras. Pensamos en los radiales, y una de las capas de tela de nylon vamos a reemplazarlas por una de Kevlar, que es más resistente. Esto no estará a la venta hasta mediados de año. Lo que sí suspendimos definitivamente fueron las gomas para clasificar en T.C.2000, desde la primera carrera del '87".

M.P.

elevado a la Subcomisión técnica de la CDA del ACA, una nota para solucionar ese problema, sobre el que se dictará una resolución en el curso de esta semana.

## VOLVIO DONADIO.

Luego de haber hecho varios tests comparativos de su Fórmula Ford, que arrojaron resultados satisfactorios, Gustavo Donadio retornó a nuestro país. De todas las pruebas programadas, sólo falta la de duración, que se hará en los primeros días del mes de abril. Mientras, comenzarán las conversaciones con varios pilotos para hacer cuatro carreras en veintidós días.

## TRAVERSO QUIERE RALLY.

El "Elaco" de Ramallo nos confirmó que si no se superpone ninguna competencia de Turismo Competición 2000, tiene intenciones de correr el Rally de la Argentina por el Campeonato Mundial. Siempre pensando en función de su prioridad, que es el TC. 2000, Juan María Traverso aclaró que el auto a utilizar sería un Renault 18 que el equipo oficial utilizó oportunamente en su campaña en la categoría.

## LA CLASE "B" DEL T.C. 2000.

Según lo manifestado por Carlos Akel, es intención de la C.D. de la APTC 2000 apoyar en todo lo que sea necesario a su clase "B", y a tal efecto la reunión de la C.D. del próximo miércoles, tendrá por objeto nada más que la búsqueda de soluciones para la categoría. Por su parte, la C.D.A. del Automóvil Club Argentino emitió el siguiente comunicado:

"La realización de una competencia, dentro de la programación de las pruebas del pasado fin de semana, titulada 'Clase B del T.C. 2000', no contó con la aprobación de la C.D.A. para el anexo del R.P.P. que la incluía, razón por la cual no tuvieron intervención en la misma los Comisarios Deportivos y Técnicos, ni contó con el cronometraje oficial, y teniendo en cuenta que oportunamente fueron rechazados los pedidos de creación de esta subclase dentro de la categoría, ante la reiteración de nuevos pedidos y como consecuencia del magro espectáculo brindado recientemente, sin número de vehículos en condiciones de competitividad, la Mesa Directiva dispuso hacer saber a la A.P.T.C. 2000, que se ratifica lo resuelto sobre el particular, de no autorizar la creación de la citada 'Clase B', además de quedar prohibida la inclusión de competencias como las realizadas, dentro de eventos en los que participe la categoría T.C. 2000, aun en forma extraoficial, ya que nada justifica la intervención limitada de coches anteriores a 1980, y en cambio resulta perjudicial, pues puede impedir la programación de otras categorías y dilata innecesariamente los horarios."

# EL TELEFONO NEGRO

-Hola... ¿hablo con CORSA?

-Sí, señor, ¿qué desea?

-Mire, yo los llamaba para que me dijeran qué es lo que pasó realmente en el Autódromo, en la carrera de T.C. 2000, con José Fortunato, que no largó la final.

-Bueno... lo que pasó, como explicamos en la edición correspondiente, es que "Coco" había recibido alguna observación por el tren trasero del Peugeot 505, y como eso no le gustó nada, decidió no correr... Pero usted, ¿quién es?... ¿Algún investigador?

-No, nada de eso. Sólo quiero ponerlos al tanto de lo que yo vi en los boxes del Autódromo, porque si no les doy la información, ustedes no van a poder conseguirlo jamás. Resulta que Fortunato clasificó muy bien el sábado, y cuando terminó la jornada yo me fui a los boxes porque quería ver el Peugeot 505. Cuando llegué, estaban sacando el motor, lo cual me pareció raro porque el que tenía, había andado muy fuerte. ¡Hola!... ¿Me escuchan o me dejaron hablando solo...?

¡¡¡-No... no, siga que somos todo oído...!!!

-Bueno. Cuando colocaron el otro impulsor, muy tarde, tuvieron algunos inconvenientes provenientes de la tapa de cilindros, y sacaron ese elemento para solucionar el problema. A mí me pareció raro que el motor utilizado el sábado quedara en un rincón y nadie se acordara más de él. Cuando pregunté a un colaborador, me dijo que la tapa del de recambio iban a volver a colocarla enseguida porque estaban solucionando un pequeño problema. Hasta ahí, ¿estamos?

-Sí, seguimos escuchándolo.

-Yo no soy demasiado inteligente, pero de vez en cuando pienso un poco... Lo primero que se me ocurrió cuando vi eso fue tratar de conocer el motivo por el cual el motor usado el sábado no se iba a poner el domingo, y ni siquiera se "rescataba" su tapa. Si yo fuera corredor como Fortunato y con un motor clasifico cuarto le hago un moñito y me lo guardo para la carrera sin pensarlo demasiado... Después apareció el tema de los portamazas y la ausencia en la final de "Coco" Fortunato, cuando yo lo había visto el domingo a la mañana con la tapa de cilindros en manos, tratando de colocarla en su lugar. Todo esto da que pensar... ¿no?

-Nosotros no conocíamos esos detalles.

-¡Qué raro!... Bueno, será hasta luego, los dejo para que "trabajen" tranquilos.

-¡Hola!... ¡Hola!... ¡No corte!

-¡Clik!

## Señoras y Señores...

# ¡LOS GANADORES DEL SUPERCONCURSO!



Momento crucial: salió el cupón ganador. Scarfoni lo extrae ante la presencia de Bustos (Abri), Pittipaldi (Corsa), Pereira, Apestegui y Freedman. Al lado, Cocho revuelve los cupones... y la suerte de los lectores.

Tal como estaba anunciado en nuestra edición N° 1079, realizamos finalmente el sorteo del Superconcurso 20° Aniversario revista CORSA, el pasado miércoles 18. Con la presencia de Leonardo Pereira (fabricante de los chasis DAP), quien donara el kart para el primer premio del concurso, Abel Freedman, secretario de la Asociación Para el Automovilismo Deportivo, entidad que donó una beca para su Escuela de Karting, lo que constituye el segundo premio; Juan Manuel Scarfoni (Campeón 1986 de Promocional Juniors); Carlos Apestegui (notable animador de la categoría Internacional Juniors), ambos pilotos oficiales DAP, y Osvaldo "Cocho" López, se procedió a extraer los dos cupones.

Scarfoni extrajo el primer cupón con respuestas correctas, correspondiente al primer premio. Y ante la atenta supervisión de la Escribanía Deheza, surgió el ganador. Se trata de Juan Pablo Losino, domiciliado en Senillosa 563 8° "C", Capital Federal.

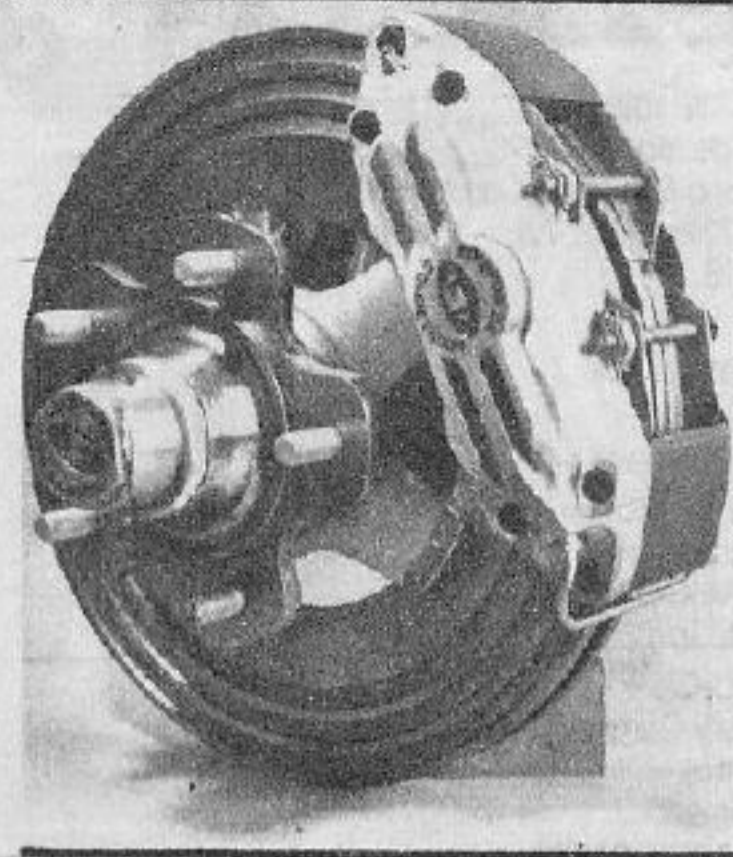
Apestegui fue el encargado de extraer el segundo cupón, resultando favorecido Ignacio Nochetti, domiciliado en Estero Bellaco 320, Ciudadela. Debemos volver a agradecer a todos los que nos escribieron, y a los que esta vez no tuvieron suerte les decimos que no se desmoralicen porque habrá nuevos concursos. A todos los que colaboraron (como el "Negro" Iglesias -Anexo J- que si bien no pudo estar presente en el sorteo, contribuyó con premios y nos acompañó espiritualmente) les decimos muchas gracias!



**TECNOLOGIA Y DISEÑOS EXCLUSIVOS EN LOS NUEVOS EQUIPOS DE FRENO A DISCOS CON RANURAS COAXIALES.**



**AHORA PARA LA LINEA RENAULT Y FORD SIERRA**



\*Agradece a los Preparadores CARLOS AKEL y a RUBEN BENAVIDEZ el haber confiado en los nuevos Equipos de freno con ranuras Coaxiales para el Ford Sierra y Renault Fuego respectivamente. Haciendo extensivo nuestro agradecimiento a SILVIO OLTRA y a ERNESTO TITO BESSONE por tan brillante actuación el domingo 15 de marzo en la prueba apertura de T.C. 2000 en el AUTODROMO MUNICIPAL, como así también a OSCAR CASTELLANO y ESTEBAN CHANGO FERNANDINO por sus triunfos en Santa Teresita y el Autódromo Porteño respectivamente en Turismo Carretera.\*

**ESTRADA 1655  
SAN MARTIN - 755-4678**

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

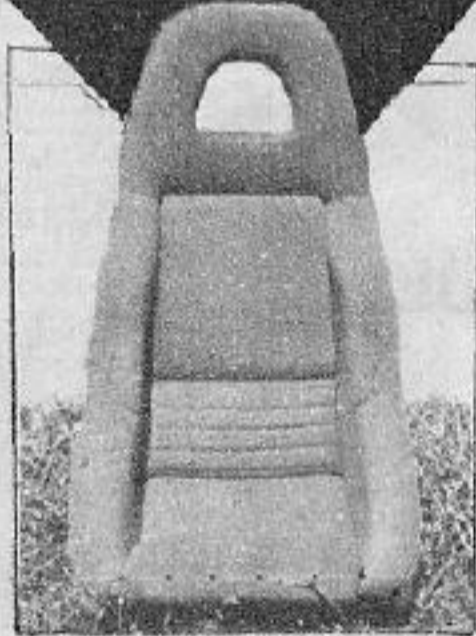
**Claudio Néstor Etchart**

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

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



**CASA ZAGAGLIA S.A.  
BUTACAS  
COMPETICION**



PRESENTA SU NUEVA BUTACA DE COMPETICION ESPECIAL RALLY - T.C. - TOTALMENTE DE CAÑO REFORZADO \* RELLENO DE POLIURETANO \* TAPIZADO DE VINILO \* APOYACABEZA INTEGRADO ENVIOS AL INTERIOR  
E. de OLIVEIRA 4683, CASEROS, Pcia. Bs. As.  
Tel. 1078. TEL. 854-5409  
J.B. JUSTO 3350, Capital Federal

**EN UNA OPERACION  
RESULTADOS:**

**3**

- \* LAVA
- \* LUSTR
- \* Y PLASTIFICA

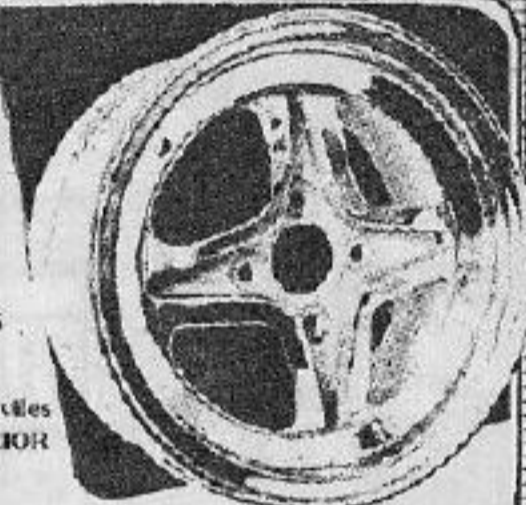


- \* UNICO CON SILICONAS
- \* NO ES ABRASIVO
- \* PROTEGE LA PINTURA
- \* NO SE ENJUAGA

SOLICITELO  
EN ESTACIONES DE SERVICIO  
Y CASAS DE ACCESORIOS

**AERAS**  
LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000 CAP  
F2 Limitado-Racional F-850  
F. Renault Argentina RALLY  
F2 Codasur y Enuecor MILE - NIDGE  
F5 LLANTAS ESPECIALES  
Turismo clase 2, 3 y 4 Y además  
SPORT PROTOTIPO categorías zonales  
También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR



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

**LEVAS BOSCH** Pastor Lugo 7957 (ex 3457), Villa Bosch,  
Competición TEL. 769-1304

**EL NEGRO JUAREZ**



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

**VARAKart**

**"MAS QUE UNA MARCA, UNA COSTUMBRE...  
¡¡LA DE GANAR !!**

**PRESENTA SU MODELO C-R 86 II  
FABRICADO CON:**

- \*Chassis realizado en tubo de acero SAE 1045, con certificado.
- \*Eje 30 mm. rectificado en acero 1045.
- \*Disco de freno en fundición nodular
- \*Rulemanes importados 1ª calidad.
- \*Rótulas forjadas con deslizamiento en nylon.
- \*Camisa del cable de freno en acero con deslizante de teflón.
- \*Nueva pintura EPOXI en polvo electro-estática inalterable.
- \*Puntas de eje matrizadas en una sola pieza.
- \*Pastillas de freno, nuevo compuesto tipo "RACING".



PARA MOTOR 100 ó 125 cms<sup>3</sup>  
CON O SIN CAJA

**LA MEJOR CALIDAD  
AL MENOR PRECIO  
CONSULTE PLAN 3 PAGOS**

**\$ 550**

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

**VARA KART  
SRL.**  
DISTRIBUIDORES  
OFICIALES

- SANTA FÉ: Federación Regional N° 4 Arenales 1306, TOTORAS. Tel.: 93221
- NEUQUEN: Flores y Estevez: Conquistadores del Desierto 120, Neuquen, Tel.: 25-878
- CHACO: Alejandro Giampietro: Av. 9 de Julio 1762, Resistencia. Tel.: 20-312 ó 29-668
- LA PAMPA: Raúl Alberto Sosa, Avda. Viale s/n. CATRILO. Tel.: 91-115
- BUENOS AIRES: Carlos Palomar, S. Martín y Belgrano, Villa Flandria, Luján. Tel.: 94-242
- CORDOBA: M. Ganovese: Boulevard Alvear 345, VILLA MARIA. Tel.: 25-085
- CORDOBA: ABALON: Rivera Indarte 388, Córdoba. Tel.: 31-271
- USHUAIA: Tierra del Fuego: Miguel Angel Rosendo, Don Bosco 509. Tel.: 92239

Año XXI N° 1081  
 Del 25 al 31 de marzo de 1987  
 Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal  
 élex: 9229/17216 - ABRIL-AR.  
 Tel. 30-7891/98

**DIRECTOR**  
 Jorge A. Augé Bacqué

**SUBDIRECTOR**  
 Oscar Daniel Fittoladi

**SECRETARIO DE REDACCION**  
 Eduardo Enrique Neira

**PROSECRETARIO DE REDACCION**  
 Oscar Alberto Izzo.

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

**COORDINADOR**  
 Rubén Lettieri

**SECRETARIA**  
 María Delia Cedrés de Mango

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

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

**SERVICIOS EDITORIALES**  
 Subdirector: Hugo García

**FOTOGRAFIA**  
 Jefe: Armando Piro  
 Coordinadores  
 Enrico Carra, Daniel Leon  
 Producciones Especiales  
 A. Calascione, C. Sala, M. Paganelli, A. Rivas.  
 Fotógrafos Especiales  
 E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.  
 Gemelli.  
 Fotógrafo  
 Cristian Frölich.

**LABORATORIO**  
 Jefe: Omar García

**SERVICIOS EXTERIORES**  
 Encargada: Marilú Olguin

**ARCHIVO**  
 Jefe: Francisco Foraititi

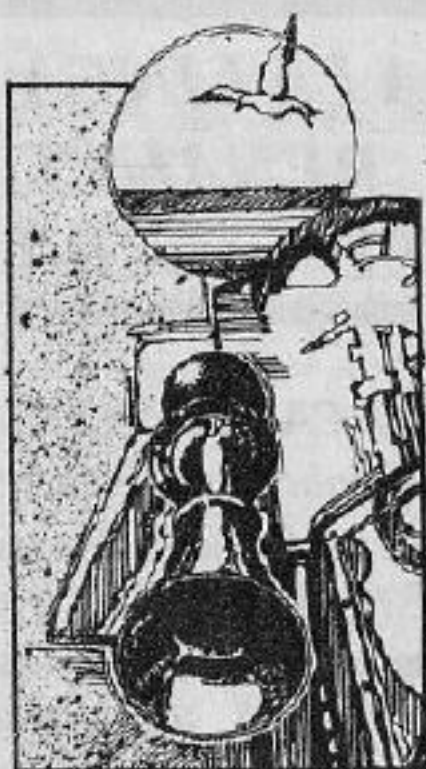


**AREA EDITORIAL**  
 Gerente General  
 Julio César Blanco  
 Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué  
 Director de Arte: Carlos Muleiro  
 Directora de Coordinación: Estela Herzberg

**AREA PUBLICIDAD:**  
 Gerente: Fernando Costanzo  
 Publicidad exclusiva: Background S.R.L.  
 Florida 670, 2° piso, of 59, tel.: 392-4025/6638  
 Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio  
 Jefe de Departamento Promoción: Héctor S.  
 Bustos

**AREA INDUSTRIAL**  
 Avda. Reco 4410 (1602) - Florida  
 (Prov. de Buenos Aires)  
 Tel. 760-5548

## Toquecitos de bocina

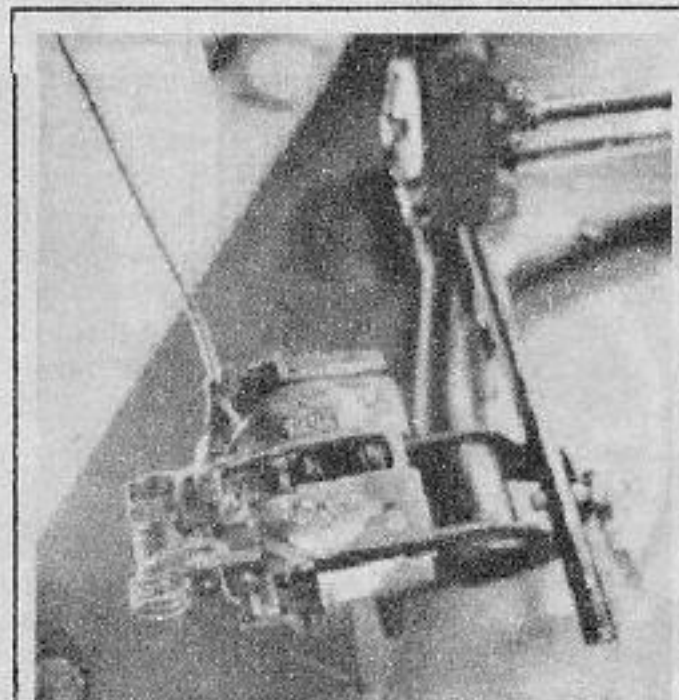


### ¡UN BERTA DISFRAZADO DE DALLARA!

Fue en Chascomús, en el taller de Gustavo Sommi (en la foto, junto al chasis y con Raúl Aparicio). A un clásico bastidor del "Mago de Alta Gracia" se le hicieron las modificaciones y refuerzos correspondientes para alojar un motor autoportante, con la posibilidad de variar la distancia entre ejes. Se le colocó el motor Alfa Romeo pero, obviamente, el auto mantiene la concepción tubular en la parte delantera. Este tema será motivo de una próxima nota.

## EL CASO FORTUNATO

A continuación reproducimos textualmente el comunicado de prensa N° 118 de la C.D.A. del Automóvil Club Argentino que hace referencia al problema protagonizado por José Fortunato en la primera competencia de T.C. 2.000 en 1987: "Respecto del auto del piloto José Fortunato, de la categoría T.C. 2000, en la competencia del 15 del corriente se advierte que la suspensión trasera no fue observada oficialmente. A fin de evitar futuros problemas o en su caso en otros analógicos, la Mesa Directiva aclara con respecto al Art. 7 b del Reglamento Técnico de la categoría que los autos de motores varilleros y de eje rígido de origen pueden adoptar el principio de funcionamiento de la suspensión trasera que equive a cualquier vehículo de producción nacional. Es decir que lo que debe ser tomado en cuenta y como concepto de producción nacional es el principio de funcionamiento. Siguiendo dicho principio se podrán realizar, dentro de las limitaciones previstas, dichas suspensiones e incluso utilizar piezas de fábrica que no tienen que ser exclusivamente de fabricación nacional. Asimismo, dicho principio de funcionamiento podrá ser materializado artesanalmente, excepto en aleación liviana y fundida". ¿Está claro?



Los nuevos frenos traseros del VW Gacel de Omar Darío Bonomo.

## CALENDARIO

(Competencias a disputarse el próximo fin de semana)

### ACTIVIDAD NACIONAL

Club Argentino de Pilotos: primera prueba por los Campeonatos Argentinos de Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX, en Rafaela.

### ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Rally Europeo: del 26 al 29, competencia de coeficiente 4 en Garrigues, Francia.

**Interserie:** primera fecha del torneo, en Hockenheim (Alemania).  
**Sport Prototipos:** primera del Campeonato Mundial, 1000 km de Jerez (España).  
**Motociclismo:** Gran Premio de Japón en el circuito de Suzuka, apertura del Campeonato Mundial de Velocidad.

### A.P.A.D. INFORMA.

La Asociación Para el Automovilismo Deportivo (APAD) anuncia que ya se encuentra abierta la inscripción para los cursos que se dictan en su Escuela de Karting. La propuesta de esta entidad es formar pilotos utilizando para ello karts provistos de motores de 50 cm<sup>3</sup>, donde los chicos aprenden los secretos del manejo y de la mecánica. Se admiten niños y niñas de 8 a 12 años, y se los instruye en todo lo concerniente al aspecto reglamentario de las competencias (significado de las banderas, por ejemplo), amén de formarse verdaderos deportistas.

Las clases se dictan todos los sábados en la playa del estacionamiento que se encuentra detrás de las tribunas de la recta

principal del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Para más informes, llamar al 35-3372 en horario comercial.

### ACLARACION.

En la página 64 del Tomo IX de la obra "80 años de Automovilismo Argentino", se publicó erróneamente como Campeón de Turismo Clase 2 en el año 1983, a Sergio Atencio, cuando en realidad el titular de la corona de esa temporada fue Carlos Zabala. Es justo aclararlo y adjuntar nuestras sinceras disculpas a "Lalo" Zabala, al mismo tiempo que le comunicamos que el responsable de tamaño error ha sido deportado al desierto de Ténere, donde deberá esperar el paso de la París-Dakar de 1988.

MIRADOR PERSONAL

Por Ronald Hansen



## DERECHO A LA PROXIMIDAD

El accidente que le costó la vida a un espectador en el Rally de Portugal demuestra que el desatino de tener gente parada en la calle a metros de los autos de carrera no es exclusivo de nuestro país. Las primeras carreras de automóviles del mundo se realizaron en Europa sobre las rutas abiertas, hasta que en la carrera París-Madrid de 1903 hubo un genocidio de espectadores y entonces pararon las carreras de ese tipo. Menos la Gordon-Bennett de ese año. Correspondía organizarla a Inglaterra. Pero los ingleses, no pudiendo realizar una carrera en su país, la trasladaron a Irlanda (total, para los ingleses, que los autos de carrera "se lustren" unos cuantos irlandeses ¡qué mala suerte! ¿no?).

Las primeras carreras en nuestro país se organizaron con el criterio de seguir con la tradición de las pruebas europeas de ruta. Esa tradición se mantuvo en la década de los '30 cuando empezaron las competencias de Turismo de Carretera. Esa tendencia, un poco modificada en la actualidad, continúa con los llamados "circuitos semipermanentes". La diferencia entre la ruta abierta y un circuito semipermanente es que en ruta abierta no hay nada entre el auto de carrera y el espectador, mientras que en el circuito semipermanente hay un fardo de pasto.

El fardo de pasto es muy útil. Después de la carrera le sacás los zunchos y se lo das de comer al caballo.

Hablando en serio, ¿por qué a la gente le gusta ubicarse tan cerca de los autos de carrera?

Es un curioso impulso, un querer consustanciarse con los peligros de la carrera. El espectador se motiva, haciéndose fluir la adrenalina propia, cuando el auto de carrera pasa al lado de él, rugiendo y errándole a la osamenta por dos o tres metros. Es peligroso, y el espectador lo sabe, pero así comparte las emociones de la competencia. Además está al mismo nivel de altura que los autos, y eso también es importante. Cuando uno está bien arriba, como en un circo romano, se pierde parte de la emoción. Los romanos hacían los clásicos estadios ovalados, que aún se usan, para que entrara más gente y para evitar que los leones se manducaran algún espectador (mejor un romanogardito que un cristiano muerto de hambre, ¿verdad?).

Pero el resultado es que el espectador está lejos de todo y se asusta menos. Yo mismo he ido alguna vez, por un capricho, a ver una carrera desde las tribunas del Autódromo y me pareció tan apasionante y emocionante como ver nadar un pececillo de colores en un acuario. De ahí la tozuda supervivencia de las carreras de Turismo Carretera y su ocasional tributo en algún espectador muerto. Se ha mejorado mucho el aspecto seguridad, pero siempre vamos a encontrarnos con una fundamental dicotomía: cuanto más seguro es el escenario para los espectadores, menos emocionante será. Salvo que vayamos al sistema norteamericano de circuitos en los cuales el duelo no es de espectadores, tipo circo romano, sino de circuito de carrera, tipo Indianápolis, Daytona, etcétera. En ese caso, obsérvese que la emoción se logra solamente con enormes velocidades, como los 300 km/h de algunas competencias norteamericanas.

El espectador europeo no tiene carreras comunes en ruta desde 1903 y por lo tanto se acostumbró a los autódromos. Pero bastó el auge de los rally para devolverle el sabor de las competencias donde uno está parado a centímetros del auto que pasa.

Donde hay sabor a peligro, hay peligro. Donde hay peligro, tarde o temprano va a haber un accidente. Creer o reventar.

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

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

**Ramón Solar e Hijos S.A.**



TALLER DE CANONERAS

● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES  
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS  
**amortiguadores**



- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

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

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

Envíos al interior  
Tarjetas de Crédito

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

**AUTOMODELISMO DEPORTIVO**



- SCALEXTRIC
- SEBRING
- LEONE

FOR MAYOR UNICAMENTE  
MARTES A VIERNES  
10.30 a 12.30 hs

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

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

**JORGE OMAR DEL RIO**  
Escuela de Pilotos

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

● BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESTOS DANIEL**

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

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

**RACING PARTS**

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

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

**BUZOS ANTIFLAMA**



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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX 11 USA

**KARTING MIDGET:**  
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR  
BRANDSEN 1123.  
TEL 744-2583

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).



**CUBIERTAS WALTRAC**

**BFGoodrich**

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

**LLANTAS BRONCO**

TEL: 541-2694  
70-6387



**BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR**

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

**Joseph**  
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

**LEVAS para**

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

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

- REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

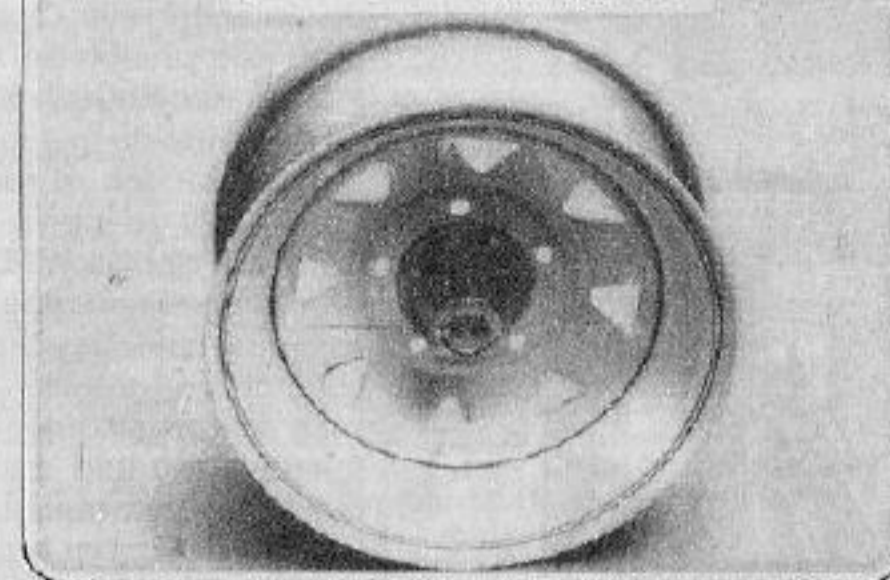
Av. del Libertador 15.208 (1640).  
Tel: 747-2557. ACASSUSO

**LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA**

RUEDAS



SPINA HNOS.



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

Adquirlas en las mejores casas del Ramo de todo el país

**DATSUN - NISSAN**

**INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.**

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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



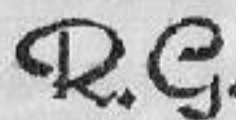
MUÑOZ 2376 (C.P. 1663). SAN MIGUEL  
TEL: 664-0619

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

**REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES**

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS



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

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

**TODO PARA EL DIESEL**

de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- Toberas
- Bujías incandescentes

**PRODUCTOS BOSCH Y CAV.**



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

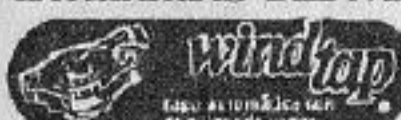
EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

**FERRAZZI**

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

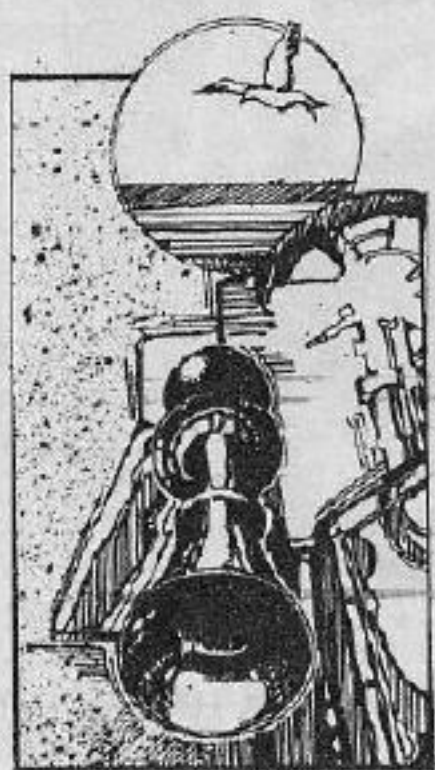
- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE



AUTO-MOVIL S.R.L.

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

# Toquecitos de bocina



## PREMIO CORSA FORMULA ONE

Fue un protagonista permanente del fin de semana. Resultó el más veloz, e hizo cuanto pudo en carrera hasta que una rótula del sistema de aceleración lo dejó de a pie cuando el triunfo estaba muy cerca. Valga como reconocimiento inicial a su labor, el par de guantes Fórmula One que CORSA le otorgo el sábado por su "pole".

Tras la competencia, sobreponiéndose a la imaginable frustración sufrida, el "balazo de Pigüé" nos decía: "Fue una verdadera lástima, porque el auto andaba que era un 'espanto'... especialmente en el mixto y en el tobogán. Si incluso mejoraba con el correr de las vueltas... ¿Si Oltra podía alcanzarme? No... Yo, a esa altura, lo tenía absolutamente bajo control, regulando la carrera. Con deciles que justo en la vuelta del abandono, cuando pasé por boxes hice señas de que todo estaba 'OK'... Seguí un trecho más, y al salir del curvón sentí que el pedal de acelerador se iba a fondo pero el auto no aceleraba... Se había salido esa rótula y se soltó la varilla. Con el motor regulando, me 'tiré' a la banquina, paré, me bajé, saqué el capot... y se acabó. Lo siento enormemente, más que nada por lo mucho que trabajaron Herceg y sus muchachos para presentar dos Sierra 'diez puntos'".

el próximo fin de semana

# CAP EN RAFAELA

**SIN ANTECEDENTES.** Debido al cambio de escenario del Club Atlético Rafaela para esta prueba del Club Argentino de Pilotos, la categoría Datsun 280 ZX tiene un antecedente que se podría tomar como lo más cercano al recorrido a utilizar el próximo 29 de marzo. Ese antecedente es del 25 de abril de 1982, cuando corrieron en el circuito grande sin ningún tipo de reformas como las dos chicanas que tendrán ahora.

En el '82 se corrieron dos series de 35 vueltas cada una, quedando la clasificación final determinada por la suma de tiempos de ambas baterías. En la primera ganó Juan María Traverso en 49m41s06/100 a 195,461 km/h de promedio, siendo el record de vuelta para Francisco Mayorga, con su giro de 1m23s19 a 200,120 km/h de promedio. En la segunda serie, el triunfador fue Luis Di Palma, empleando 50m14s25/100 para recorrer las 35 vueltas pactadas, a 193,309 km/h. El propio Mayorga volvió a establecer el record de vuelta en esa batería, con un tiempo de 1m23s94/100 a 198,332 km/h. En la serie de apertura, Angel Monguzzi finalizó en el lugar de escolta y en la segunda culminó tercero. Con esa regularidad logró imponerse en la suma de tiempos totales, quedando la clasificación final de la siguiente forma: 1° Angel Monguzzi, 1h39m56s71/100 a 194,343 km/h, 2° Osvaldo "Cocho"

de un "pace-car" que regulará cualquier inconveniente o accidente en carrera, el CAP seguramente brindará un espectáculo distinto y más atractivo al de finales de 1986.

**OTRA PRIMERA VEZ.** El triunfo de René Zanatta en los Datsun 280 ZX del CAP en 1986, marcó dos hitos importantes. Esa fue la primera victoria del piloto de Rafaela en una categoría de nivel nacional dentro del automovilismo; y ese primer triunfo llegó justamente el día en que debutó en la especialidad, con el auto que corriera "Paco" Mayorga el año anterior.

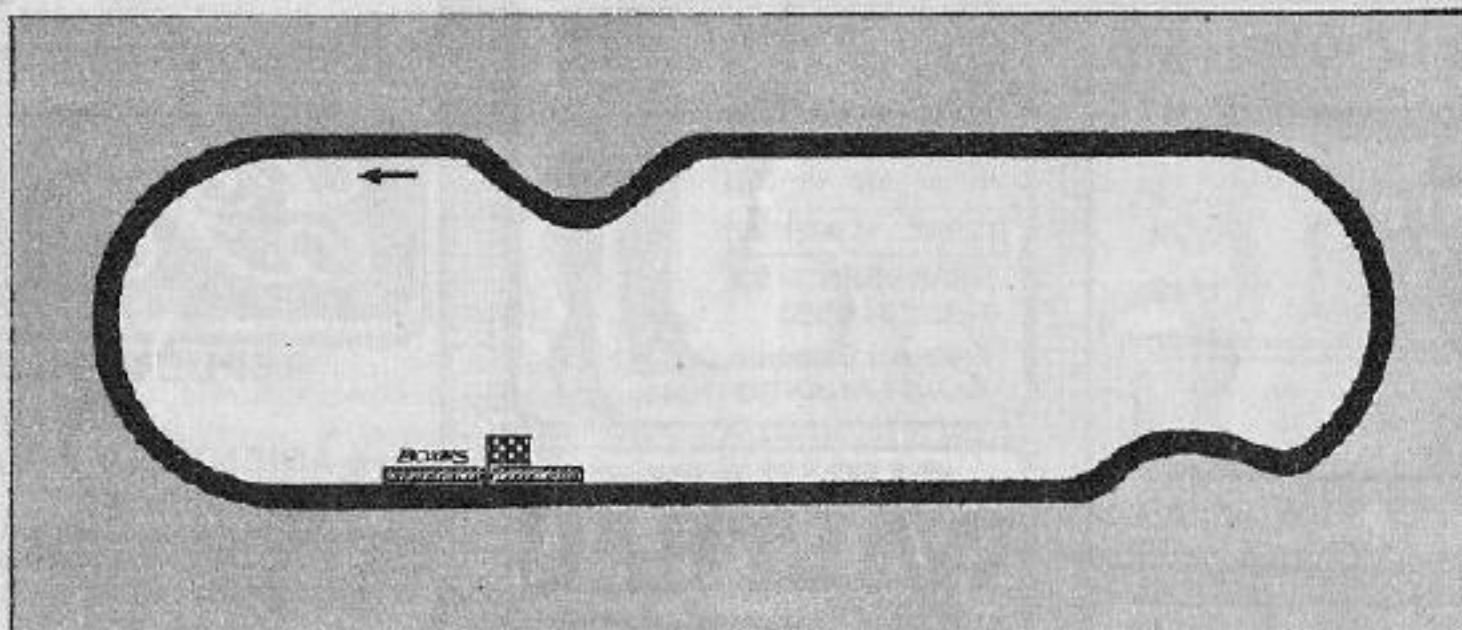
**¿MAYORGA O MARIANOVIC?** Si culminan con éxito las tratativas que Francisco "Paco" Mayorga está manteniendo con Iván Marianovic, es posible que este último sea el encargado de correr la coupé Nissan 300 ZX de "Paco". Aun hay detalles económicos por arreglar, y también falta la autorización expresa de la Comisión Directiva del Club Argentino de Pilotos, pero si todos esos pasos se cumplen sin inconvenientes, Marianovic podría estar en Rafaela con la coupé Nissan.

**BUEN MANEJO.** Y no nos referimos al deportivo, sino al institucional. En el CAP ha comenzado a notarse un cambio de actitudes y de responsabilidades, y eso queda

evidenciado en las palabras pronunciadas por su presidente actual Fernando Boggio, en la habitual reunión de los jueves. "Nosotros no vamos a adelantarnos con las fechas del calendario, sólo trataremos de cumplir con lo que está programado, por eso quiero confirmar la carrera de Paraná el día 26 de abril, junto al Turismo; y no quiero adelantarme a los acontecimientos confirmando otras fechas que aún no lo están, y creando falsas expectativas en todos los pilotos. Eso no quiere decir que todos los clubes renunciaron a las fechas que tenían asignadas, tal como andan diciendo por ahí. Nosotros no nos adelantaremos más de lo debido, pero haremos lo posible para cumplir con todas las fechas".

La gente de Paraná ha promovido dejar todo el autódromo en condiciones para la carrera del 26 de abril, incluyendo el ensanche de un sector de pista que tiene aproximadamente seis metros y hay que llevarlo hasta once. Por ahora la CDA los ha otorgado un voto de confianza.

**PUNTAJE SIMPLE.** La primera competencia del año del Club de Pilotos, tendrá puntaje simple a pesar de tratarse de una prueba de mayor duración que lo acostumbrado por la categoría.



**ORGANIZADOR:** Club Atlético Rafaela.

**ESCENARIO:** Autódromo de la ciudad de Rafaela.

**EXTENSION:** 4.520 metros (medida del óvalo sin las chicanas correspondientes).

**NOTA:** Los entrenamientos del día viernes han sido autorizados como excepción debido al tipo de circuito, y para que los debutantes tomen contacto con la pista durante más tiempo antes de la carrera. Dichos entrenamientos anticipados estarán prohibidos a lo largo de todo el resto de la temporada.

López, 3° Carlos Marinovich, 4° Francisco Mayorga, 5° Mauricio "Marito" García, 6° Guillermo Kissling.

**DESCLASIFICACION.** El año pasado, con Nissan 300 ZX, en pista había triunfado Daniel Mustafá, pero en la revisión técnica se encontraron irregularidades en su jaula antivuelco, lo que motivó la desclasificación inmediata del cordobés, quedando Silvio Oltra como ganador. A raíz de ese episodio, Mustafá recibió una dura sanción por parte de la CDA del ACA, que lo mantuvo inactivo hasta fines de 1986.

**LA PRIMERA VEZ.** Silvio Oltra, al ganar en Rafaela '86, debutó como triunfador en la actividad nacional con el Nissan 300, pero a pesar de llevarse los puntos que le corresponden al primero, no pudo festejar en el podio pues su victoria se confirmó poco después de terminada la carrera, con la mencionada desclasificación de Mustafá.

**EXPECTATIVA.** Con muchas expectativas se presentará esta vez el CAP en Rafaela. Se espera una mayor cantidad de máquinas en ambas categorías, y además debutarán los Datsun con nuevos aditamentos aerodinámicos. Si a esto le sumamos la largada tipo Indianapolis, con la presencia

## HORARIOS

### VIERNES 27:

14.00 a 15.00 Entrenamientos Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX  
15.15 a 16.15 Entrenamientos Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX  
16.30 a 17.30 Entrenamientos Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX

### SABADO 28:

11.30 a 13.00 Verificación técnica y administrativa  
13.30 a 14.30 Entrenamientos oficiales Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX  
14.45 a 15.45 Entrenamientos oficiales Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX  
16.00 a 16.30 Clasificación Datsun 280 ZX  
16.45 a 17.15 Clasificación Nissan 300 ZX

### DOMINGO 29

11.05 Presentación de pilotos y colocación de autos en la largada  
11.15 Pace Car a pista, con las coupés Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX; dos vueltas  
11.19 Largada de la competencia, a 68 vueltas (307,360 km)  
12.55 Vuelta de salutación y podio de ganadores

## LOS GANADORES DE LAS ANTERIORES

FECHA	GANADOR	VTS.	TIEMPO	PROMEDIO
25-4-82	Angel Monguzzi*	70	1h39m56s71	194,343 km/h
26-9-82	Guillermo Kissling	13	16m52s77	142,717 km/h
12-12-82	Luis Di Palma	50	1h04m16s03	sin suministrar
2-10-83	Daniel Mustafá	40	50m12s71	145,782 km/h
2-9-84	Ernesto Bessone	25	30m55s04	147,928 km/h
1-9-85	Esteban Fernandino	20	24m41s18	148,250 km/h
27-4-86	Silvio Oltra (Nissan)	20	24m53s14	147,106 km/h
	René Zanatta (Datsun)	20	24m58s09	146,586 km/h

\* Se corrió en el óvalo peraltado.

# RADIADORES "FABIAN"

Fábrica - Reparación - Vta y Colocación en el Acto.  
 Todas las Marcas y Modelos Nac. e Importados  
 Maquinas Viales y Estacionarios

**Caños de Escape Originales y Equipos para Competición**  
**Fábrica y Service de Aire Acondic.**

Caseros 235 - 795-3499/3509 Vta. López



S.R.L.  
**COMPANÍA RECTIFICADORA ARGENTINA**

ESTABLECIMIENTO MECANICO  
 DE RECTIFICACION DE MOTORES  
 DIESEL Y NAFTEROS

LAS HERAS 1740  
 FLORIDA  
 Tel. 797-3312



**CARLOS QUINTAL**  
**AUTOMOTORES**

Mecánica Integral  
 Encendido Carburación  
 Nacionales e Importados

Tarjetas  
 de Crédito

Monroe 826 - 1428 - Capital 781-3125

## SERVI - LINER

SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR

NACIONALES E IMPORTADOS

ALINEACION - BALANCEO

MECANICA EN GENERAL

CHAPA - PINTURA

VILELA 2333 - CAPITAL

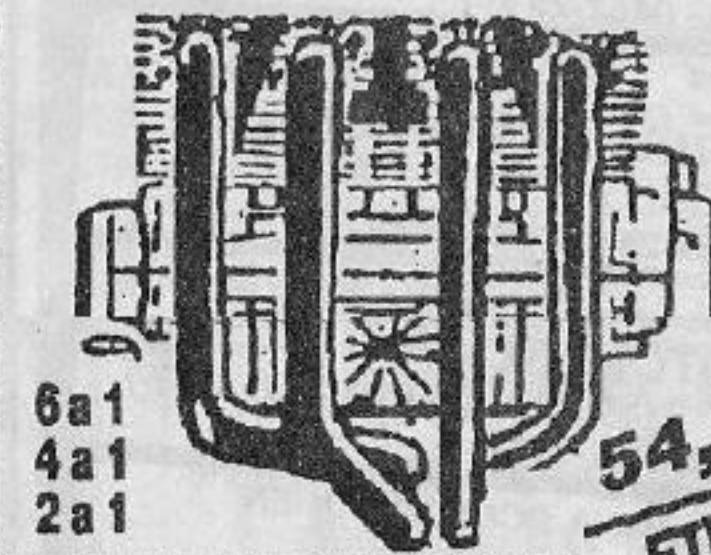
## ☆ Killer ☆

Presenta sus nuevos Modelos de Escapes  
 y Silenciadores *Ninja*

Totamente fabricados en duro aluminio.

1 año de garantía escrita

También fod. 2 tiempos



Tarjetas  
 de Crédito

54,90

ETERNA  
 DURACION

Adquieralos en:

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

## TELEFRANK

Mecánico Esp. Land Rover



Land Rover Ltd



Mecánica Integral  
 Repuestos

Envios al Interior

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

## Escapes VERTIGO



Equipos  
 Especiales

Garantía 12 meses

Atención a Talleristas  
 Colocación en el acto

Av. de los Constituyentes 3614  
 1431 - Capital - 571-6499  
 Av. Nazca 3524 - 1419 - Capital  
 50-0390

## BFGoodrich Radial TA

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

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

NEUMASUR  
 Australia 1160  
 Teléfono:  
 28-1017/0656/0993  
 Capital

MONZA SUR

H. Yrigoyen 9336  
 L. de Zamora

NEUMAWARNES

Warnes 899  
 Capital



# SCORPESSENIOS

- 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 0228-20358

## DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

**SCORPESSENIOS** 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

245 AMORTIGUACION IMA  
**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. (1131)  
TEL. 543-9489



LEVAS  
**ROMERO**  
COMPETICION

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 163) - 12 LYNCH  
S. MARTIN, Bs. As. (11672). TEL. 755-3825

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

## APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

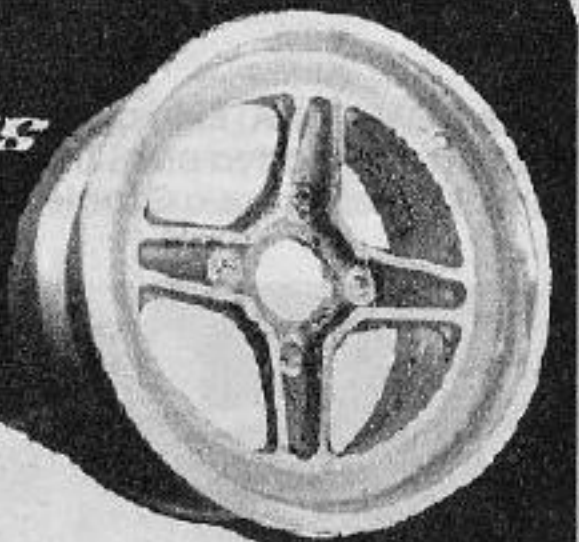
5 MOTORES  
de CARRERA

Titulos 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 • GAP Y GAT. 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

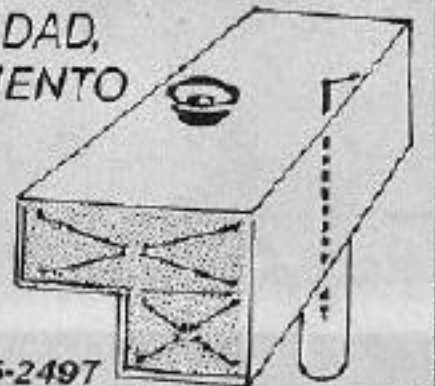
## TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,  
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



## bielas de competición

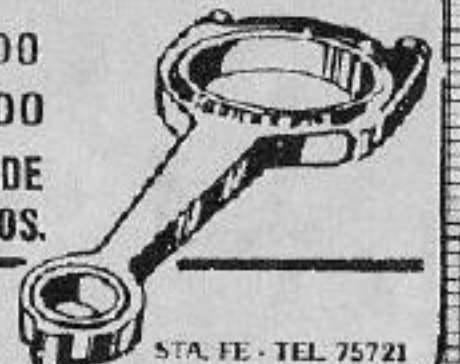
COMPITIENDO

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



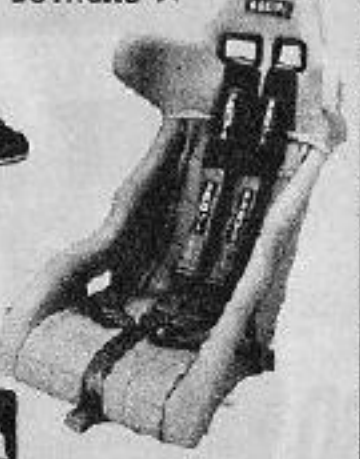
- Gomaiza
- Cuero

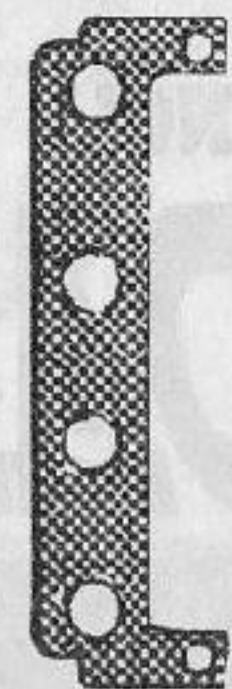
SINTURONES DE RAPIDO  
DESPRENDIMIENTO CON  
MEDIA VUELTA  
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y  
distribuye:

**PROVA**

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





Y AHORA TAMBIEN...  
REPUESTOS PARA  
CARBURADORES



**Juntas S.A.I.C.**

TRONADOR 571 - Tel. 551-4459/2495 - (1427) BUENOS AIRES

## limpiaparabrisas **ALFREDO**

REPARACION - VENTAS - AUTO RADIO  
ELECTROVENTILADORES - MOTORES DE  
ALTA Y BAJA - AIRE ACONDICIONADO  
CALEFACCION

Achala 3681 - Tel. 91-6119 (1437) Bs. As.  
(altura Av. Saenz 230)



## **REIMS**

SERVICIO ESPECIALIZADO  
**PEUGEOT**

DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA

- \*REPARACION COMPLETA DE MOTORES  
STANDARD Y COMPETICION.
- \*TREN DELANTERO COMPLETO
- \*CAJA Y DIFERENCIAL.

Alte. FRANCISCO J. SEGUI 1515/17 - Tel. 59-0775 - (1416)  
BIENOS AIRES

## **FITUTO**

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS  
Y ACCESORIOS

**FIAT**



Adherido al



AMERICAN EXPRESS  
ENVIOS AL INTERIOR

AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL FEDERAL  
TEL. 982-1824

## INSTRUMENTAL

"César"



AUTOMOTOR - NAUTICO - AGRICOLA  
Reparaciones - Ventas  
TABLEROS ORIGINALES Y DEPORTIVOS  
VELOCIMETROS, TACOMETROS,  
INDICADORES DE NAFTA, TEMPERATURA,  
ACEITE, RELOJES HORARIOS.

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA  
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS  
Y COMPETICION.

SERRANO 15 - Tel. 855 9847  
(1414) - altura Warnes 900 Bs.As

## **ARGENT-PART**

Fue y es... la primera organización  
dedicada exclusivamente al  
repuesto **TOYOTA**  
Cuatro años de trayectoria  
y nuestro stock así lo avalan.

REPUESTOS LEGITIMOS

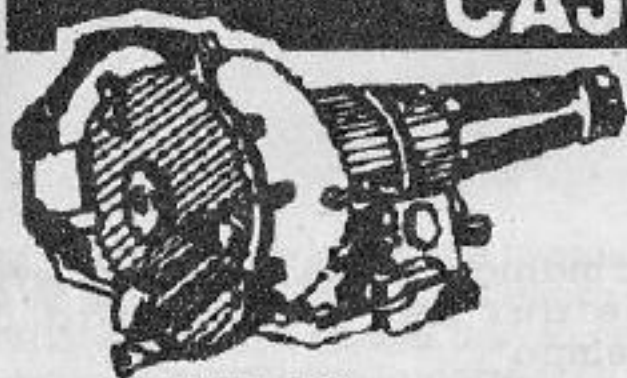
**ARGENT-PART**

REPRESENTANTE OFICIAL

CENTENERA 3534 - CAP. (1437) - Tel.: 91-6237

ENVIOS AL INTERIOR

## **CAJAS AUTOMATICAS**



DIRECCIONES HIDRAULICAS  
REPARACION  
CALIBRACION  
REPUESTOS

**ROBERTO A.  
ZANESE y Cia.**

AVENIDA DE LOS INCAS 5411/13  
1427 - BUENOS AIRES  
TEL: 52-7669



SERVICIO AUTORIZADO

## **FRENOTECNICA**



REPARACION Y VENTA DE SERVOS FRENS

LINEA COMPLETA  
DE REPUESTOS  
PARA FRENS



RECTIFICACION DE CAMPANAS  
COLOCACION DE CINTAS DE FRENS PEGADAS  
SISTEMA PERMAFUSE



PASCO 649 - TEL 942-7241 - (1219) CAPITAL FEDERAL

## **A Instrumental AVELLANEDA**

LA ESQUINA  
DEL INSTRUMENTAL



**JAEGER**



TODO PARA EL TABLERO  
DEL AUTOMOVIL

CALEFACTORES  
LIMPIAPARABRISAS  
ESTEREO - ANTENAS

AVELLANEDA 199 Esq. OTAMENDI - Tel 982-1555 - Capital

## **Problemas en su coche importado?**

AMC - BUICK - FORD - BMW - MERCEDES BENZ

Oscar Automotores

Servicio Técnico Automotor Chapa y Pintura

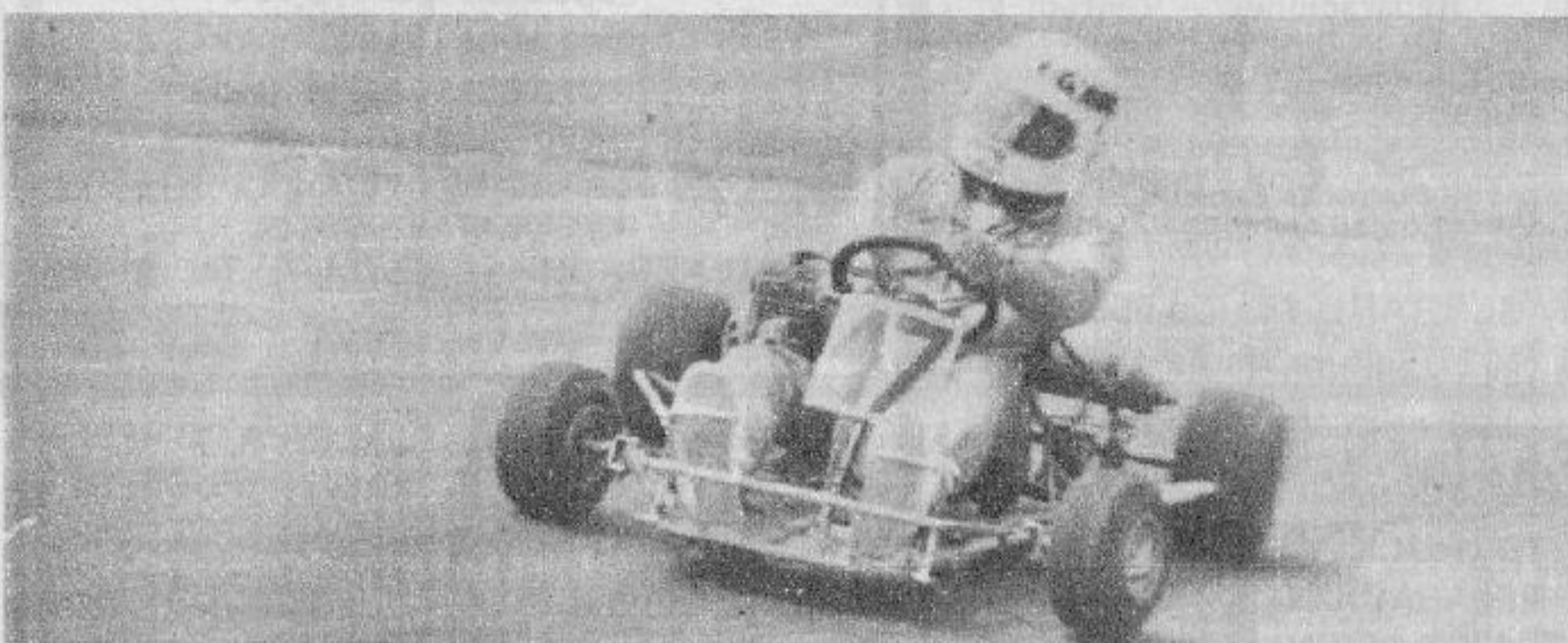
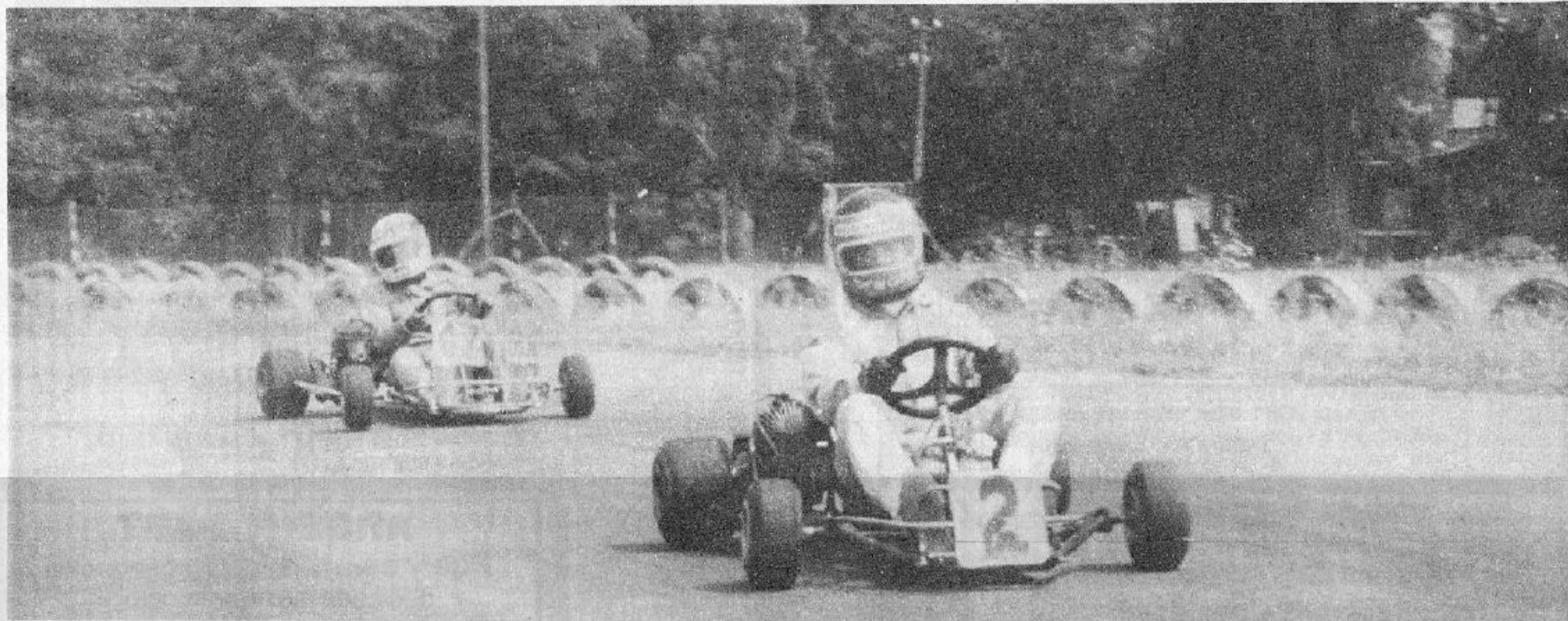
PERSONAL IDONEO, EX MECANICO DE EMBAJADA

SARMIENTO 2856 - Piso 2º (cochera) - 89-6053 - Capital Federal

impresiones de manejo

JORGE MAGGI, "CHIPPY" BREARD, RAFAEL BALESTRINI Y UNA EXPERIENCIA DE

# DE LOS ALFA A "LA VERDAD"



Una vez más, como todos los años para esta calurosa época, nos aprovechamos de la buena predisposición de los kartistas para una nota que ya se va haciendo tradicional: invitamos a figuras consagradas del medio de los autos "de verdad" que nunca hayan tenido contacto con los karts, para que hagan su primera experiencia y nos cuenten lo vivido.

En este turno convidamos a un equipo en pleno, con preparador y todo: Jorge Maggi (Campeón Argentino de Turismo Pista Clase 3), Eugenio Breard (sub de la misma división) y Rafael Balestrini en su carácter de Master of the Lima del equipo integrado por los nombrados.

Por el lado de los kartistas, los mártires fueron Miguel Acuña y Claudio Manozzo, que pusieron a disposición de los integrantes del Alfa Team, sendos M-101 y Pereyra, equipados con motores Parilla y RF, los que fueron devueltos a sus dueños en estado de "fleco" total.

No vamos a hacer una aburrida cronología de cómo se divertieron estos energúmenos a pesar de los 40° de calor en pista, mientras nosotros mirábamos desde la sombra del hermoso bosque que rodea el kartodromo de Chacabuco: pero digamos que giraron más de cincuenta vueltas cada uno en total, lo cual es casi una carrera completa.

Ambos pilotos tardaron muy poco para lograr un ritmo de giro muy parejo y consistente, dando que emplearon el astuto recurso de no subestimar el medio mecánico por su tamaño; de manera que al poco rato ya estaban en condiciones de hacer tiempos aceptables para una primera experiencia, teniendo en cuenta además su peso (Breard, por ejemplo, pasa 77 kilos contra los 58 de Manozzo), lo que en el kart es una diferencia insalvable (y si no que lo diga Luis Di Palma, que cuando corrío en kart hace unos años daba un handicap enorme...).

Jorge Maggi rescató de la expe-

riencia un dolor en la cintura que lo persiguió durante varios días. "Mirá cómo quedé —decía al cabo de diez vueltas, señalando las salientes de la pelvis con el hueso casi al aire— es terrible como me sacude." Una dura manera de descubrir que las butacas son hechas a la medida del piloto. Breard lo aprendió más suavemente, porque al ser más rellenito calzaba a presión en la butaca, pero quedaba en una posición muy incómoda en el kart de Manozzo, a causa de la baja estatura de éste.

Maggi, superando los dolores, comentó: "Quisiera haber andado más vueltas para conocer mejor el kart, pero sin duda son aparatos que, para poder extraerles el rendimiento ideal, hay que hilar muy fino y tener una cuantas horas de especialización. Me parece ideal como entrenamiento por la forma en que exige el físico y los reflejos. Acá arriba no podés desconcentrarte porque una pequeña diferencia en

la maniobra, o una cruzadita leve y perdés una barbaridad de tiempo"

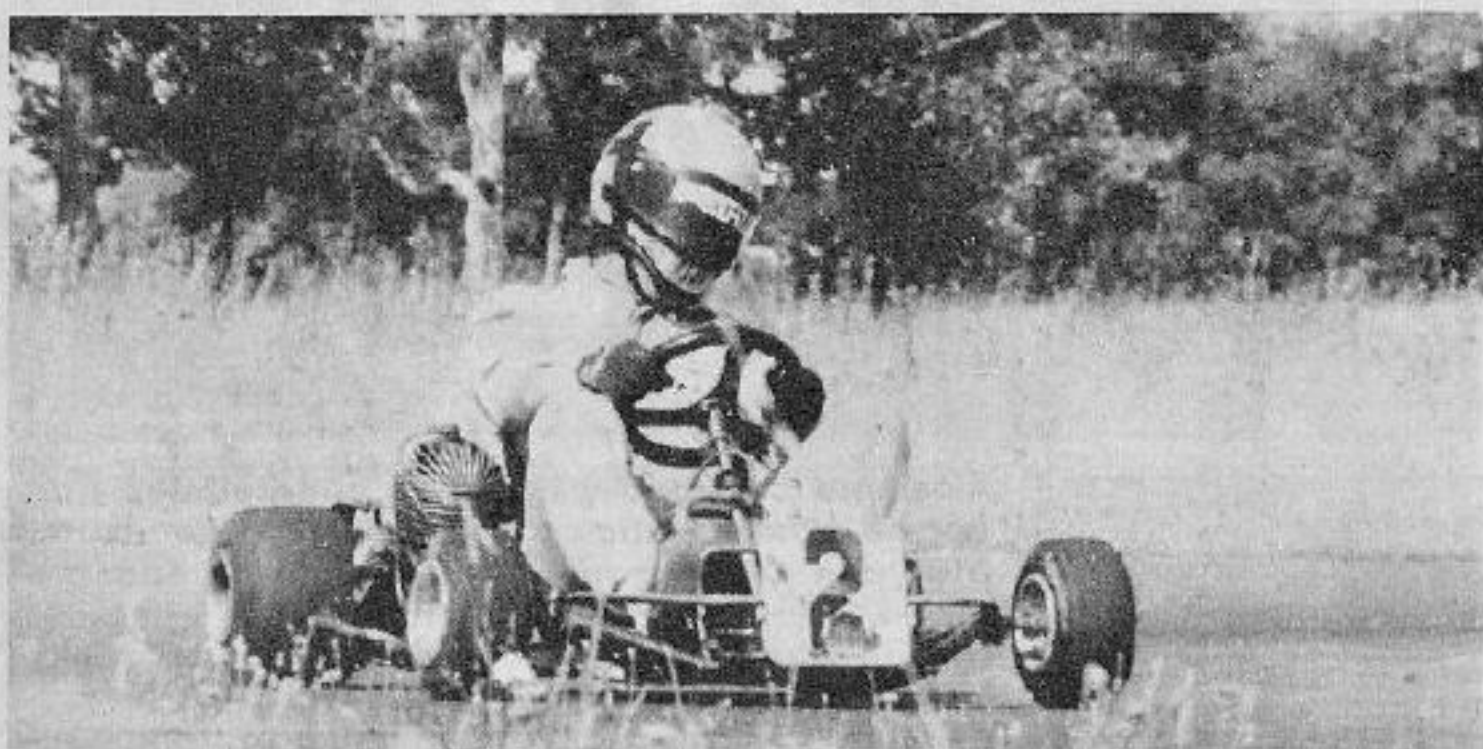
Breard tuvo que rever su concepto de lo que era un kart. "La única experiencia previa que tuve fue hace unos meses con un kart de tierra, un modelo muy viejo con motor de motocicleta. En su momento aquel kart me sorprendió, pero el salto entre él y este pura sangre es enorme. La primera vuelta que di en Chacabuco pensé que no iba a poder llevarlo nunca bien, pero después le tome la mano. A mi nunca me habían llamado la atención los karts, jamás me había subido a uno, ni siquiera de alquiler, pero descubrí que esto va fuerte de verdad; al principio me cansó mucho y hasta se me durmieron las manos por aferrar el volante, pero después ya me 'solté' y lo empecé a disfrutar. Es bárbaro el panorama de la velocidad que se tiene de ahí arriba, ver como las ruedas suben a los pianí-





1- Uno de los pocos momentos en que los dos karts se acercaron en la pista. Breard encabeza el nutrido pelotón, mientras lo siguen encarnizadamente Maggi y Nadie Más. ¡Que carrera! 2. Con primoroso gorrito digno de un safari africano, sonríe "El Suizo", quien también se dio el gusto. Breard muestra un buzo catillama de sólo 15 años de antigüedad mientras que Manozzo pasea con un coqueo bidón. 3. Maggi totalmente "de còte". 4. Maggi detenido al borde de la pista. 5. Breard a fondo sobre el M-101.

2



5

tos, el asfalto, todo... En un momento se me puso en dos ruedas por la adherencia que tienen las gomas, pero con el volante lo corregí y al instante responde."

Con respecto a la parte técnica, ambos pilotos coincidieron en la fina terminación de todos los detalles de los karts. En el plano de la puesta a punto y estilos de manejo, Manozzo tiene el kart "duro" y nervioso, mientras Acuña opta por el manejo prolijo y exquisito. Tanto Breard como Maggi mostraron su preferencia por el primero, dado que ambos gustan del volante y el derrape.

"A mí me gustó más la puesta a punto que tenía el kart de Claudio y el tipo de freno (mecánico), esto no es de ninguna manera un juicio de valor ni de ningún otro tipo; simplemente se adapta a mi preferencia de manejo. Al principio es muy difícil llevarlo, pero después te diviertes como loco. De todas maneras el de Miguel te exige al mismo nivel en

concentración y dificultad".

"Es notorio como se nota cuando las gomas se van gastando -nos decía Maggi- en diez vueltas el auto cambia completamente. Eso marca que cualquier cosa que tocás en la puesta a punto tiene gran influencia en el resultado final." (N. de la R: las gomas estaban en el límite de su vida útil).

Solamente un vuelo que esperaba a Breard para un compromiso profesional pudo terminar con este simpático ensayo. De lo contrario aún estarían girando en el trazado del Auto Moto Club de Chacabuco. A punto de emprender el retorno, nos amenazaron a través de la ventanilla del auto con repeler la experiencia porque "con eso no les alcanzaba". Y diez días después, en momentos de cerrar esta nota, nos enteramos que Breard ha formalizado un compromiso con Miguel Acuña para entrenarse sobre un kart de éste.

El bichito pica.

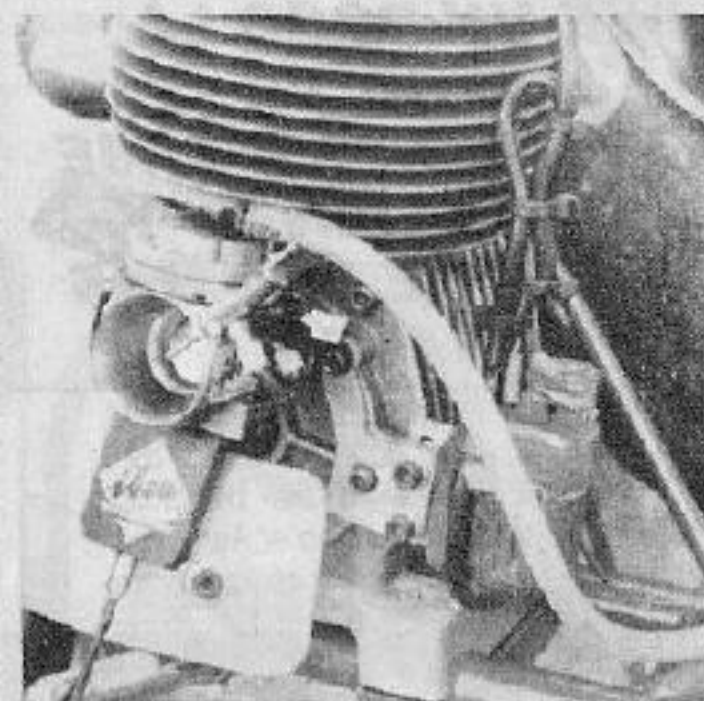
Nada de cajas de cambios, embragues, varias vueltas de volante, jaulas antivuelco ni techo. Pusimos al equipo campeón de Turismo Clase Tres al aire libre, sobre karts "pura sangre" y en una pista que corta el aliento, y aquí le contamos cómo fue el debut de esta gente en el automovilismo "de verdad".

Texto y fotos: Marcelo García Lobelos

## BALESTRINI Y LOS KARTS



Rafael mira los detalles constructivos del kart de Miguel Acuña.



Carburador IBEA con tres regulaciones de combustible, bomba de nafta incorporada y apertura tipo cortina. Lo más sofisticado en la materia. Cuentavuelcos para rango entre 8 y 16.000 revoluciones por minuto.

Rafael Balestrini es uno de los más reconocidos trucadores de motores de nuestro país. Es redundante presentarlo, pero pedimos a quienes lo conocen que comprondan que hay una nueva generación de lectores, que se iniciaron en el amor a los fierros, mientras Rafael estuvo alejado de la actividad que retoma exitosamente este año. Vinculado a los motores desde que su padre preparaba motos de carrera (cuando Rafael apenas podía sostener una Norton sin que lo aplaste) y observador con rigor científico, Balestrini era el hombre indicado para darnos un panorama técnico sobre los motores actuales de kart. Después de observar el desempeño de los autos durante todo un día, le preguntamos:

-¿Qué te parece la técnica de los motores 100 cm<sup>3</sup>?

-Indudablemente estamos ante un pura sangre de carrera. Según pude ver aquí a estos motores se les puede sacar una gran potencia, porque el dos tiempos rinde más -en proporción- cuanto más chico es su cubicaje. Sin embargo el secreto está en lograr una curva de potencia de gran rango útil, para que el motor tenga la mayor elasticidad posible. Al no haber cambios de velocidades hay que contar con buena baja, intermedia y alta. Ahí juegan un papel fundamental la válvula rotativa y el carburador, que por lo que pude ver son de una sofisticación acorde a un verdadero pur sang.

-¿Cómo ves las posibilidades de un motor de cuatro tiempos?

-No, un cuatro tiempos no podría andar nunca al mismo nivel, porque en bajas cilindradas los 2T tienen mayores posibilidades de obtención de potencia. Un cuatro tiempos que se aproximara a éstos es casi imposible de hacer, sobre todo monocilíndrico. La única posibilidad de hacerlo es con un pluricilíndrico con materiales y técnicas muy sofisticadas; esto es imposible por reglamento, aunque de todas maneras no se justificaría por lo complejo y costoso.

Yo recuerdo motores de moto de la categoría 50 cm<sup>3</sup> que siendo cuatro tiempos llegaron a tener más de 20 HP y giraban a más de 20.000 rpm. Eran cuatro cilindros, pero nunca llegaron a correr porque la Federación Internacional evitó esta locura restringiendo el reglamento a un solo cilindro, con lo cual el 4T no puede competir contra el 2T de ninguna forma.

# EL GRAN "MATCH" DEL '87

**DI PALMA y TRAVERSO dialogan después de un "1er. round" muy reñido... pero con final feliz.**



«... y aquí no ha pasado nada»



**DI PALMA: "SE ME FUE UN POCO LA MANO..."**  
**TRAVERSO: "ME BAJE MUY 'CALIENTE' Y PENSE QUE ERA MAS GRAVE"**

*Arriba, el "Loco" sonando con el "Y" del "Flaco", y éste pensando en la "mula" de aquel...? Abajo, huellas de "mil" batallas libradas por el Sierra dorado en el Autódromo, en las ruedas, en la puerta... y en la trompa.*

Lo ocurrido el domingo 15 de marzo en el Autódromo de Buenos Aires, entre Juan María Traverso y Rubén Luis Di Palma, ha sido tema comentado en todo el ambiente "corsa".

El toque que a Di Palma le sirvió para superarlo a su "archirival" en la horquilla, cuando ya casi la bandera a cuadros flameaba a la vista de ambos y el tercer lugar del Campeón y el cuarto del nuevo piloto de Herceg parecían asegurados, levantó la temperatura ese día en el Autódromo, provocando actitudes de distinto tipo. Finalmente, todo se aclaró pronto con la desclasificación de Luis y luego, las relaciones entre los pilotos involucrados quedaron restaña-

das, tal como se demostró en el diálogo telefónico que reproducimos a continuación y que ambos mantuvieron para ser difundido en la edición del lunes 23 de "Carburando", el que consideramos altamente significativo y cuya grabación fue gentilmente cedida por dicha organización.

**DI PALMA.** -Buenas tardes, "Flaco", ¿cómo andás? Te quería hacer una "pregunta" porque ayer, después que terminó la carrera y tras el pequeño inconveniente que tuvimos, no estuve de acuerdo con la gente de Renault... Te organicé un podio para entregarte la copa del tercer puesto, pero la gente de Renault no fue capaz de poner el champagno... Así que estoy totalmente en desa-



cuerto con ellos.

**TRAVERSO** (riéndose). -Bueno... en ese aspecto estoy de acuerdo con vos... De cualquier manera, creo que una vez que terminó la carrera, yo estaba un poco "caliente" y pensé que la cosa era más grave, pero en todo momento me imaginé que algo podía haber pasado, más allá de la maniobra, porque vos no estás corriendo desde hace poco



tiempo y además todos saben que somos amigos de toda la vida; por eso en un primer momento me sorprendí un poco, pero por suerte todo se aclaró enseguida, y creo que de aquí en más va a ganar el que sea mejor de los dos, no más. ¿No?

**DI PALMA.** -Bueno... de ser así, tendríamos que salir en todas las carreras a "puesta" así que será bravo... Tendre-

mos que decidirlo y aparte habrá que hablar con Oltra, con Mario Gayraud y con los demás muchachos, porque parece que va a ser brava la cosa este año...

**TRAVERSO.** -Vamos a tener que hablar con unos cuantos... parece.

**DI PALMA.** -Sí, me parece que sí, Flaco. Ayer, después de la carrera, por supuesto que estuvimos charlando y te expliqué un poco el problema: lamentablemente, el auto mio tenía el inconveniente del acelerador que se quedaba trabado, y bueno... a veces uno viene, como decís vos, un poquito caliente. Nosotros veníamos disputando un puesto y se me fue un poco la mano, pero no hubo ninguna mala intención porque si mi auto hubiese estado

en condiciones normales, yo podía desacelerar y frenar para no llegar a pegarle de la forma en que le pegué. No fue un golpe sino un toque excesivo en un lugar donde, por supuesto, te agarró desprevenido... Y felizmente mi auto siguió y el tuyo también, pero lamento haber perdido los puntos del cuarto puesto, que es el que me correspondía, y haber llegado a una situación bastante nerviosa que, felizmente, a los pocos minutos se aclaró: improvisamos el podio y te entregué la copa que me habían dado a mi en el otro podio, y después conseguimos algo bien alto como para subirlo a Guerra y entregarle la del cuarto puesto...

**TRAVERSO** (riéndose). -Luis, la verdad

## HERCEG y los problemas de acelerador

### "... SERA QUE MIS PILOTOS 'APRIETAN' DEMASIADO"

Jose Miguel Herceg y su equipo de competicion son siempre noticia. En el Autódromo tambien lo fueron, aunque no exactamente de la forma en que muchos lo imaginaban, ganando la carrera por intermedio de uno de sus autos.

Luis Di Palma sintio inconvenientes con el acelerador durante toda la prueba, ya que este quedaba trabado y el manejo se complicaba. al mismo tiempo que los frenos se fatigaban con el correr de las vueltas, debido a una consiguiente exigencia mayor que la normal. Mario Gayraud tuvo un problema similar, pero que lo dejó sin posibilidades cuando estaba en la primera posicion con su Ford Sierra XR4 preparado por el "Polaco".

Indudablemente, no habia nadie mejor que el mismo Herceg para que explicara cual fue el inconveniente que tuvieron los dos autos. "Lo que se rompió en ambos casos fue una rótula del soporte del acelerador, y eso hizo que los autos quedaran acelerados a fondo. Esas rótulas son inglesas, no las hago yo, por lo tanto la culpa no es mia. No se... los ingleses me las habrán mandado talladas porque estuvimos en guerra con ellos... o será que mis pilotos aprietan el acelerador demasiado fuerte y lo rompen. Creo que se los voy a tener que hacer más resistentes... De todos modos, todos tenemos problemas... lo que pasa es que a mí, cuando me sucede algo, todos me llaman para publicarlo, pero cuando ustedes cometen errores, nadie les dice nada. Por ejemplo en el Autódromo mucho se habló del abandono de Mario, pero nadie vio que Juan María Traverso cortaba camino y no dejaba pasar. Por eso digo que todos cometemos errores..."

Sin demasiadas ganas de seguir hablando del tema, el "Polaco" agregó que "para la próxima carrera nos presentaremos con los mismos elementos que en Buenos Aires, porque demostramos que estamos para pelear la punta, por lo tanto no modificaremos nada de mucha importancia".

Seguramente, José Miguel Herceg trabajará como el sabe hacerlo para recuperar el terreno perdido en la primera carrera del T.C.2000 '87, en la que ninguno de sus pilotos pudo llevarse puntos, que bien pudieron ser muy "gordos".

es que estoy muy contento, sobre todo porque creo que vamos a seguir corriendo igual que en todos estos años; y más allá de lo que fue este episodio, lo más rescatable del tema es que el problema quedó solucionado desde ese mismo momento, desde que no se sigue con el asunto, que no hay medidas posteriores. Seguiremos corriendo como lo hemos hecho toda la vida. Realmente, estoy muy contento. Por otro lado, también veo que estás nuevamente peleando la punta y peleando carreras, y eso para vos es importante y para la categoría también. Así que aprovecho para agradecerle y saludarle, y también quiero mandarle un saludo a toda tu familia. Ya nos veremos en Arrecifes en cualquier momento.

DI PALMA. - Muchas gracias, lo mismo para tu familia.

Vos sabés que tuve un problema con uno de mis hijos también, después del toque, porque dijo: "Papi, ¿qué hacés? El Flaco no me va a dejar entrar a la casa cuando vaya a ver a la nena de él". Bueno... quedate tranquilo que ya hablé también con mi hijo y estamos como si no hubiese pasado nada.

En todo momento del diálogo, quedó evidenciado el buen tono de ambos. Y las reiteradas bromas, que los dos pilotos hicieron en torno a diversos temas, hacen pensar que todo el entredicho ha quedado como un episodio superado felizmente. Enhorabuena.

Ojalá en la próxima del T.C.2000, el sonado "Duelo de Titanes" vuelva a plantearse con todas las de la ley -y sin ultirioridades que lamentar- en la pista de General Roca. Ojalá.

PEUGEOT toda la línea. RENAULT 11/12/18 y MOTOS. Bujías Especiales de gran Performance que eliminan el "Raleo" IMPORTADAS DE FRANCIA. TATEOSSIAN Hnos. S.A. CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO Tel.: 801-3952/3957/6634/8959

EYQUEM CONCORDE



## JOSE V. BIANCHI ESCUELA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA



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

5 AÑOS DE EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD FORMANDO NUEVOS PILOTOS

AVALADO CON LA EFECTIVA CALIDAD DE NUESTROS PILOTOS EGRESADOS

Autódromo de Buenos Aires Miércoles y Viernes 11 a 14 hs.



todo para el tuerca!

Hot Rod

Taller de armado de Kits, Lotus, Mehari, Jeep, Arenaleros, Citrak

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco.

Techo duro para Mehari.

Jeep y cabinas para Jeep largos

Ruta 8 N° 9774 (all. Km. 21.300) Tel. 769-0430 Loma Hermosa

ENVIOS AL INTERIOR - TARJETAS DE CREDITO

## 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. 97-4410/7488 • CAPITAL

## VOLANTES Ematra



PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO.

Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuercas Antirrobo de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

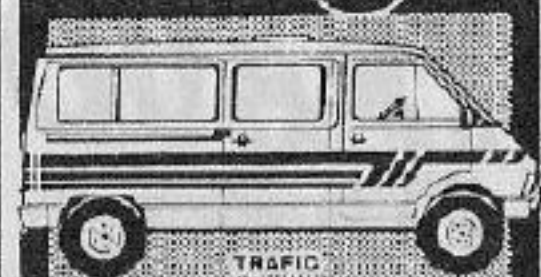
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L. WARNER 1400 • Tel. 58-9634 • CAPITAL OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

Seguridad y garantía!

## RESORTES DE SUSPENSION



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



## LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas

TRIMBERTE PRODUCTE Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA

ENVIOS AL INTERIOR

## DUKE

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

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

# Ferrea RACING PARTS - U.S.A.

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

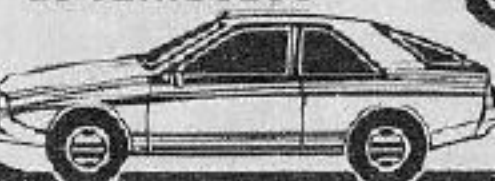
En EE. UU. dirigirse a: 5095 NE 12 Ave. - Ft. Lauderdale, FL 33334 Teléfono: (305) 491-4445

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

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

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

DECORACION DE VEHICULOS



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

la figura

## SILVIO OLTRA,

por fin triunfador en T.C.2000

# "SI GAYRAUD NO PARABA, IGUAL GANABA YO"

*Arriba. Toda la alegría de Silvio Oltra resumida en su actitud en el podio. Luego de muchos esfuerzos como particular en una categoría donde están presentes las fábricas, Oltra llegó al triunfo en la apertura de la temporada. Abajo. El momento crucial que puso a la punta con Mario Gayraud detenido al borde del circuito. Fue un triunfo que alegró a todo el ambiente.*

Marcelo Padín y Duilio Caro



Indudablemente, el triunfo de Silvio Héctor Oltra en la primera carrera del año de Turismo Competición 2000 fue motivo de alegría en todo el ambiente. Alegría, más que justificada, pues Oltra llegó con mucho esfuerzo a esta victoria en una de las especialidades más competitivas de nuestro automovilismo, esfuerzo que le ha sido reconocido en todos los órdenes. El contó cómo vivió los fines de 1986 y los principios de 1987 y qué había sentido luego de la frustración de Bahía Blanca.

"Creo que todo esto se debe a un gran trabajo que hemos hecho en estos últimos meses. Cuan-

do volvimos de la última carrera de T.C.2000 el año pasado, con el auto quemado, sentimos una gran desilusión, a tal punto que en determinado momento pensé en dejar el automovilismo. A los pocos días se me despertó 'el indio' que llevamos dentro y me dijo: 'No, no te podés dejar vencer, tenés que trabajar más que nunca'. Entonces pensé en seguir, no podía ser que me retirara sin antes haber ganado en una categoría tan competitiva como es el T.C.2000. Trabajamos muy duro, no hubo vacaciones para nosotros y logramos un auto excepcional. Ya aquí, en

el Autódromo, la cosa se presentó muy bien desde el primer momento. Sin 'gastar' mucho el auto, hice el tercer tiempo, y como pensaba que largar segundo o tercero era lo mismo, decidí guardarlo entero para el domingo porque la carrera se corría ese día... Lo importante en la clasificación era no estar más allá del quinto puesto, ya que luego, para superar a otro auto, las cosas suelen complicarse. Logrado nuestro objetivo, había dos opciones: picar en punta y escaparse de entrada o esperar hasta las últimas diez vueltas para atacar y mantenerse bien entero.

"Creo que nunca estuve tan tranquilo arriba del auto; esta vez me tenía mucha fe. En la cuarta vuelta, cuando estaba puntero, empezó a salir humo dentro del habitáculo. Yo no podía saber de qué se trataba porque no veía nada anormal, hasta que sentí el olor de una correa quemada y pensé que la única que podía ser era la del depresor, que trabaja con la bomba de vacío y permite el funcionamiento del servo. Los indicadores de presión se fueron a cero y tenía que parar para cambiar la correa, perdiendo posibilidades, o seguir y adaptarme al manejo que el auto en esas circunstancias exigía. El pedal se puso muy duro, y me llevó cuatro vueltas habituarme a la conducción; allí me pasaron Mario, Juan María, 'Tito' y Luis. Mario me tocó sin intención porque su auto frenaba muy bien y en cambio el mío no, y la horquilla era el único lugar que él tenía para poder pasarme; lo que hizo fue correcto. Luego, poco a poco, me fui acostumbrando y empecé a descontar; desde boxes me mantenían bien informado. En las últimas cinco vueltas estaba a tres segundos y medio de Mario; creo que, si él no se quedaba, yo lo hubiese pasado igual, dos giros antes de terminar, porque el ritmo que yo había impuesto marcaba eso. Es una satisfacción doble, por haber ganado y con ese inconveniente que me perjudicó durante toda la carrera."

Claro que a la hora del análisis y de la reflexión no se puede pasar por alto la tarea de Rubén Benavidez, que fue quien propuso a Silvio la dedicación exclusiva al T.C.2000 por parte de todo el equipo. Y, sin duda alguna, la idea dio resultado, según lo manifestado por el propio Benavidez: "Tal vez la imagen de nuestro equipo estaba un poco desdibujada. La falta de tiempo, agravada por participar en dos categorías, hacía que la presentación de los autos no fuera todo lo prolija que debía ser. Ahora estamos mejor organizados, y con organización y trabajo aparecen los resultados. De todos modos aclaramos que una parte de nuestro equipo estará abocado al Nissan, pero la prioridad la tendrá el T.C.2000".

Así, el responsable de la atención del auto ganador daba sus impresiones. Quienes lo conocemos, sabemos que es un luchador de siempre y por ello festejamos también el éxito alcanzado.

Por último, Silvio hizo una consideración con respecto a la novedosa trompa que presentó, siempre pensando en el futuro: "Yo no pude comprobar las trompas porque no tuve el tiempo necesario para probarlas. Esta carga mucho más al auto en los sectores lentos, pero al mismo tiempo tiene una muy buena penetración. En el fin de semana sólo le hicimos unas aberturas para la refrigeración del motor en la zona central y una en cada costado para el enfriamiento de los neumáticos. Carlos Limido es el que la hizo, y Rubén Benavidez es el otro responsable; los fierros son de Oreste Berta y colaboran conmigo Rubén Spera, Fernando Corral, 'Beto', Roberto, 'Tito' y 'Coco' Gómez, además de Emilio Oltra, que es mi padre y me ayuda mucho. Luego de este triunfo tendremos que trabajar con más ganas porque todos nuestros rivales van a hacer lo mismo. En esta categoría hay fábricas de por medio y no se puede aflojar en nada."

Luego de mucho tiempo de lucha, Silvio Oltra consiguió el premio tan merecido, ése que se había negado sistemáticamente durante 1986, pero que no estaba tan lejos: el triunfo en Turismo Competición 2000.

**TURISMO COMPETICION 2000 Y FORMULA RENAULT EN BUENOS AIRES (15/3/87)**

# LOS CHICOS DAN EL EJEMPLO...

Concentración en el patio de boxes para salir a pista. Gayraud ya se va rumbo a la "pole". Lo siguen Zampa, Di Palma, Crocco, el equipo Renault, E. Bessone, Oltra... y todos. Los rodea mucha gente... Y toda la expectativa.



Una accidentada carrera del profesional Turismo Competición, y una bastante más prolífica de la "promocional" F.R.A., ofrecieron un programa inverso del que habitualmente brinda esta exitosa conjunción. Para colmo, dos veteranos ídolos remataron sus actuaciones con un sonado encuentro... Como sea, el espectáculo no falló, ni mucho menos. Y los elementos para profundizar, sobraron.

## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Vicente López Automóvil Club.  
**Promotor:** Alcides Raes.  
**Accesos:** cuatro, todos asfaltados y en buen estado. (5 puntos)  
**Controles:** Eficientes y en cantidad suficiente. (5)  
**Comodidades:** Muy buenas. (4)  
**Estado del Circuito:** Muy bueno. (5)  
**Boxes (instalaciones):** En estado lamentable para lo que son. (2)  
**Boxes (condiciones de trabajo):** Deficientes. Había mucha gente. (3)  
**Promoción del espectáculo:** Buena. (3)  
**Servicio de Prensa:** Bueno. (3). Habría sido necesario también el viernes.  
**Puntualidad:** Perfecta, el domingo, no así el sábado. (4)  
**total:** 33. (Ideal, 45)

## LUCES Y SOMBRAS

### TURISMO Y COMPETICION 2000

**Lo positivo:** Que la categoría haya iniciado el año con tanta energía. Se juntaron 26 autos de muy buen nivel en Buenos Aires y 10 de ellos para la punta. **Lo negativo:** Que después de casi cuatro meses de receso no se haya podido materializar la afirmación de la Clase "B". El compromiso era que había que presentar 14 autos en pista. El sábado clasificaron 12, el domingo largaron 11, llegaron 3 y de ellos sólo 2 en la misma vuelta. Creemos que es para no insistir. **Lo lindo:** Que en la clasificación del sábado había una Sierra (Gayraud), dos Fuego (Traverso y Oltra) y un Peugeot (Fortunato) encerrados en 82/100. La lucha de marcas promete ser así durante todo el año.

**Lo feo:** Que la observación que se hizo de los portamazas traseros del 505 de Fortunato lo haya dejado mal animadamente al piloto de Lobos y no largara. **Lo mejor:** La firmeza del trabajo de Miguel Angel Guerra durante todo el fin de semana, con un auto que no conocía y que no tiene todos los elementos como para estar en la punta.

**Lo peor:** El estado lamentable de las instalaciones del Autódromo.

**La actitud:** La del Colegio de Comisarios Deportivos, que no dudaron en excluir a Di Palma a pesar de tratarse de uno de los ídolos máximos que tiene el automovilismo nacional. ¿Se habrá acabado la etapa de los C.D. que miraban para otro lado cuando se generaban situaciones difíciles.?

**Lo espeluznante:** El vuelco de Alfredo Méndez el sábado en clasificación saliendo de Ascari. Fue espectacular pero con mínimas consecuencias para el piloto. La jaula (Fades) aguantó muy bien los impactos y el habitáculo no sufrió deformaciones.

**La gran escalada:** La de Fernandino. Quedó 17º luego del toque con Soto y llegó 7º luego de irse afuera y detenerse su motor en el incidente.

**Lo lamentable:** El toque de Di Palma a Traverso, ustedes están a otro nivel, muchachos!

**La gran alegría:** La de Rubén Benavidez por el triunfo de su Fuego en el debut y en el trazado más exigente (junto con el de Bahía) del país.

**La sorpresa:** El rendimiento del "viejo" Dodge de Eduardo Sáenz

### FORMULA RENAULT ARGENTINA

**Lo bueno:** la ausencia de problemas extradeportivos.

**Lo feo:** el accidente de Juan Menta. **Lo normal:** la lucha por cada uno de los puestos y la gran cantidad de participantes.

**La frase más escuchada:** "El auto está igual que el año pasado".

**Lo extraño:** que el equipo de Tullio Crespi no haya estado adelante.

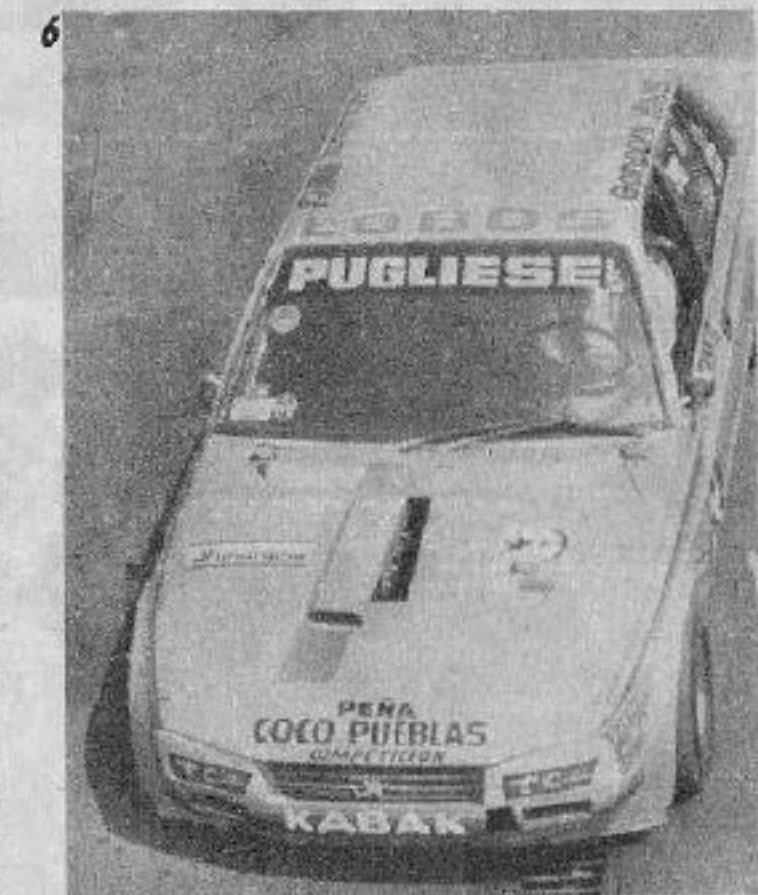
**La sorpresa:** la de Luis Belloso al descubrir que estaba bien ubicado el sábado.

Realmente, para quienes ejercemos la actividad de críticos de automovilismo, disciplina tan en auge en la actualidad, y sobre todo cuando tenemos la posibilidad profesional de "cubrir" una categoría tan competitiva y llena de matices como el T.C. 2000, es muy difícil dejar de sentir el placer que significa hablar de una carrera como la que aquella brindó en el tercer domingo de marzo. Además, el espacio físico de cada nota suele resultarnos escaso para el material que acumulamos en tres, cuatro o cinco días de "caminar" los autodromos.

Expuesta nuestra posición, entremos en materia con lo que nos quedó sin comentar en el número anterior. Ustedes ya saben que Oltra ganó con un auto nuevo recién volcado a la pista; que Bessone puso impecablemente a punto la Sierra de Akel y la llevó por el "9" con la pulcritud que sólo un dotado como él puede hacerlo. Que Gayraud habría ganado la carrera si no se rompe esa rotula del acelerador; que Di Palma le pegó a Traverso en el final y fue luego desclasificado, y que a su vez el Campeón se había apresurado en buscar la punta, y desequilibró la Fuego al pasar por encima de un plano detrás del cual había un tremendo pozo tapado por el pasto (pero claro, por allí no está previsto que transite nadie). Bueno, ahora queremos hablarle de los otros protagonistas, de los que no suben al podio pero igual "se matan" atrás del grupo de punta, para dar lo mejor de sí.

Ese lote está encabezado por Miguel Angel Guerra, un debutante en la categoría con la berlina R.18 ex-Rodolfo Zucini -a propósito el rionegrino no corrió con la Fuego, por no haber recibido a tiempo de Francia la caja de velocidades que había encargado-. Guerra hizo una tarea realmente excepcional durante todo el fin de semana, con ese auto (a esta altura no vamos a sorprendernos con la elaboración de los coches donde Angelito se sienta...). A pesar de la flexión que se produjo en el travesaño delantero del auto, donde va anclada la caja de dirección, y que obligó a colocar una planchuela abulonada en esa zona para tratar de mantener la rigidez del conjunto (esto ocurrió el sábado), Guerra y su equipo se las ingeniaron para dejar el Renault en condiciones más que decorosas. Después el piloto hizo lo que siempre hace muy bien -correr las carreras-, y con un trabajo consistente en los relojes, llegó a un meritorio 4º lugar, que es lo mejor que podía lograr con esa unidad. Sin duda que si consigue los respaldos económicos necesarios para continuar el desarrollo de la misma, con el trabajo que tiene planificado Edgardo Fernández sobre las suspensiones, va a dar mucho más que hablar este año en T.C. 2000.

Y qué decir de la adaptación que logró Carlos Crocco, bajándose del "taxi" 1500 y subiéndose a la coupé Sierra elaborada por Carlos Akel y atendida por su hermano Ernesto. Si le contamos que Carlos largó en 18º lugar y llegó 5º, estaríamos diciéndolo todo, pero si además le agregamos que lo hizo con la caja engranada en las últimas 9 vueltas, la tarea del hombre de Liniers cobra una dimensión mayor aún. ¿Se acuerda de cuántas veces hemos dicho en nuestros comentarios, que las carreras son más de



2 - Gayraud ya había pasado en la punta de la carrera, y Oltra amaga "tomar vuelo" para superar a Traverso. Detrás de ambos, Ernesto Bessone estaba a la expectativa. 3 - Estado en que quedó la coupé de Ernesto Soto luego del golpe con Fernandino. 4 - Gerardo Del Campo (3) apunta para un lado; mientras Oscar Pineschi (22) lo contradice. Sucedió en los mixtos.

5 - Miguel Angel Guerra mira los tiempos apoyado en su Renault i8 y se toma la cabeza sin mostrar nada para mejorar. 6 - José "Coco" Fortunato fue uno de los más veloces en las pruebas de clasificación, pero no largó la final por el cuestionamiento de la suspensión trasera del Peugeot 505. 7 - Miguel Angel Añist pasoreó en la final de Fórmula Renault, cosechando dos trompos.

autos que de pilotos...?

Lo de Hugo Olmi con el Peugeot que arma Julio Ponce ya empieza a no sorprender. Quizá lo hecho en su debut en Bahía Blanca el año pasado haya sido como un hallazgo, o quizás una casualidad, habrán pensado muchos. Para nosotros no son sorpresa ni auto ni piloto. Con los medios que cuenta Ponce para armar el Peugeot, su performance es más que notable. La consistencia que tiene el ex Campeón de la clase 2 de Turismo, para llevar un auto de carrera, no vamos a descubrirla ahora. Salvando las distancias de conocimientos técnicos que existen entre ambos para poner a punto un auto, Hugo es, como Guerra,

un gran corredor de carreras. Parejo, seguro, rápido y sin errores. Y eso que el autoblocante del Peugeot acoplaba de a ratos en la carrera...

Lo de Fernandino tiene características de hazaña en T.C. 2000. Esta no es una categoría con tantas diferencias entre los autos como para que un piloto quede en el 17º lugar y gane 10 posiciones. Para ello no sólo hay que tener un coche bien puesto, sino un talento conductivo y una concentración muy especial. El "Chango" llevó impecablemente la coupé que elabora Souza Martínez, a pesar de la descompensación que sufrió la XR4 luego del autotazo de Soto.

Muchos opinaron que correr con un



## CARTA DE PRESENTACION LUIS BELLOSO



Nació hace 27 años en Zárate y comenzó su carrera deportiva en el karting nacional de 100 cm<sup>3</sup> con caja directa. Fue Subcampeón en las temporadas 1975 y 1976, y corrió tres torneos sudamericanos de karting, dos en la República Oriental del Uruguay y uno en la provincia de San Juan. El último se lo adjudicó, mientras que en las tres oportunidades el team argentino se llevó el triunfo en la clasificación por equipos. Siguió corriendo en karting hasta 1982, y luego de estar un año y medio sin competir, decidió armar un auto del TC Regional en 1984. Fue noveno en esa temporada, séptimo en 1985 y finalmente se clasificó Subcampeón en 1986 a pesar de no haber corrido todo el torneo. Debutó en la Fórmula Renault Argentina el 6 de julio de 1986 en el Autódromo de Buenos Aires y a partir de allí fue ascendiendo poco a poco dentro de la categoría. En su vida se "cruza" Graciela Almada, quien es su acompañante permanente en los circuitos donde se presenta.



8 - Así llegó a boxes remolcada por la grúa el Renault Fuego de Osvaldo "Cocho" López, luego de tocar el guard-rail en pruebas de tanques llenos. Su coupé no rindió como se esperaba. 9 - El equipo de Herceg en pleno, con el patrón dando indicaciones a Luis Di Palma y a Mario Gayraud, semitapada por el de Piqué, la hija de Luis Di Palma observa.

VW 1500 en la actualidad es estar desubicado. No obstante ello, Eduardo Sáenz, un lírico, uno de los pocos que todavía hacen automovilismo como deporte en nuestro país, a pesar de estar en una categoría "superprofesional" y muy elaborada técnicamente, insiste con el "viejo" producto de Volkswagen. Y se da ciertos lujos, como por ejemplo permitir que vuele la creatividad de Edgardo Fernández en materia de aerodinamia y suspensión del Dodge Y que Ricardo Fernández investigue y "prolije" el motor. De esta manera, con libertad, con cariño y con una conducción pulcra, Eduardo se dio el gusto de pelear toda la carrera con las Fuego de Serafini y "Cocho",

ganando y perdiendo alternativamente en ese duelo con el Campeón del CAP y el de Las Flores, pero bajándose del auto con una sonrisa de satisfacción al final de la carrera, a pesar de haber llegado con los extremos de dirección engranados.

Otra tarea destacable fue la de Oscar Fineschi, quien debutó con la Sierra recién terminada de armar el viernes por Guillermo Garófalo y con mecánica del "Negro" Souza Martínez. Le falta madurar al auto, pero el Campeón '86 de la Fórmula Sierra, lo llevó más que decorosamente.

La carta de crédito queda abierta para algunos pilotos que en Buenos



## TURISMO COMPETICION 2000 a MARIO GAYRAUD



## FORMULA RENAULT ARGENTINA a MIGUEL ETCHEGARAY



Remontar desde un noveno puesto, en el giro inicial, hasta el segundo lugar final, no está a sencilla y mucho menos en la Fórmula Renault. El "Toto" de Mercedes se las ingenió para culminar en la posición de escolta a pesar del inconveniente que tuvo en la entrada a los mixtos en la primera vuelta. Ese es motivo más que suficiente para ser adjudicatario de esta Copa.

Su auto llegó al Autódromo el sábado por la mañana.

Rodó por primera vez en el '91 en el entrenamiento matutino y sólo allí fue superado por Silvio Oltra. Luego ganó todo, menos la carrera. Fue el mejor en las dos tandas clasificatorias y en las pruebas libres del domingo. Mientras Oltra hizo la punta de la carrera, él siempre estuvo segundo a no más de 50/100. Luego hizo el record de vuelta y llevó al error a Traverso, quien al intentar pasarlo deterioró su Fuego. Cuando pasó por última vez en punta por el control le llevaba 4s a Oltra. Por todo eso, Gayraud es Copa CORSA a pesar de su abandono.



Aires no mostraron, o no pudieron mostrar, todo aquello de lo que ellos y sus autos son capaces, por diversos motivos, como Raies, López, Zampa, Soto, Pontoriero, Serafini, Mayorga y Etchegaray, entre otros. Los seguiremos observando en General Roca.

El párrafo final es para la categoría, la que sigue gozando de una salud realmente admirable, cada vez con mayor cantidad de autos de punta y con equipos oficiales fuertes. También con equipos particulares bien equipados, con una tecnología cada vez más avanzada y con pilotos de primerísimo nivel. Para una de nuestras próximas ediciones les prometemos una nota sobre la evolución técnica de al-

gunos de los autos de este T.C. 2000 Y mucho más, claro.

### F.R.A.: GRATOS RECUERDOS

El solo hecho de tener que hacer una cobertura periodística sin sobresaltos, sin pensar en que lo que se escribió al cierre pueda quedar desactualizado el martes siguiente por alguna desclasificación, el simple factor de olvidarnos de tal "suspenso", reconforta.

Todo lo que no tendría que pasar se ha hecho casi una costumbre en muchas oportunidades, y esta vez la Fórmula Renault Argentina fue una buena excepción, que nos dejó recuerdos gratos.

Analizando con más tranquilidad

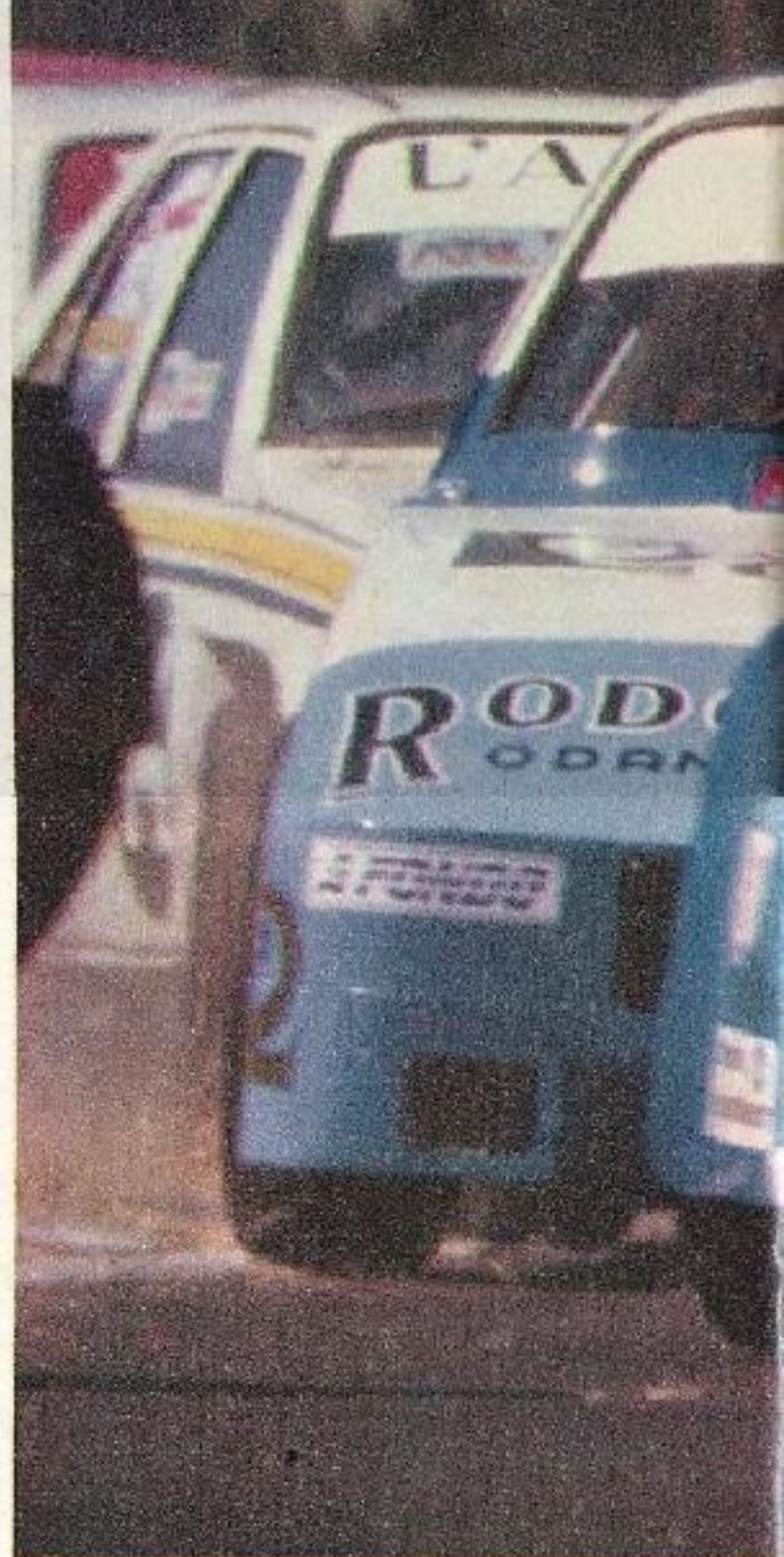
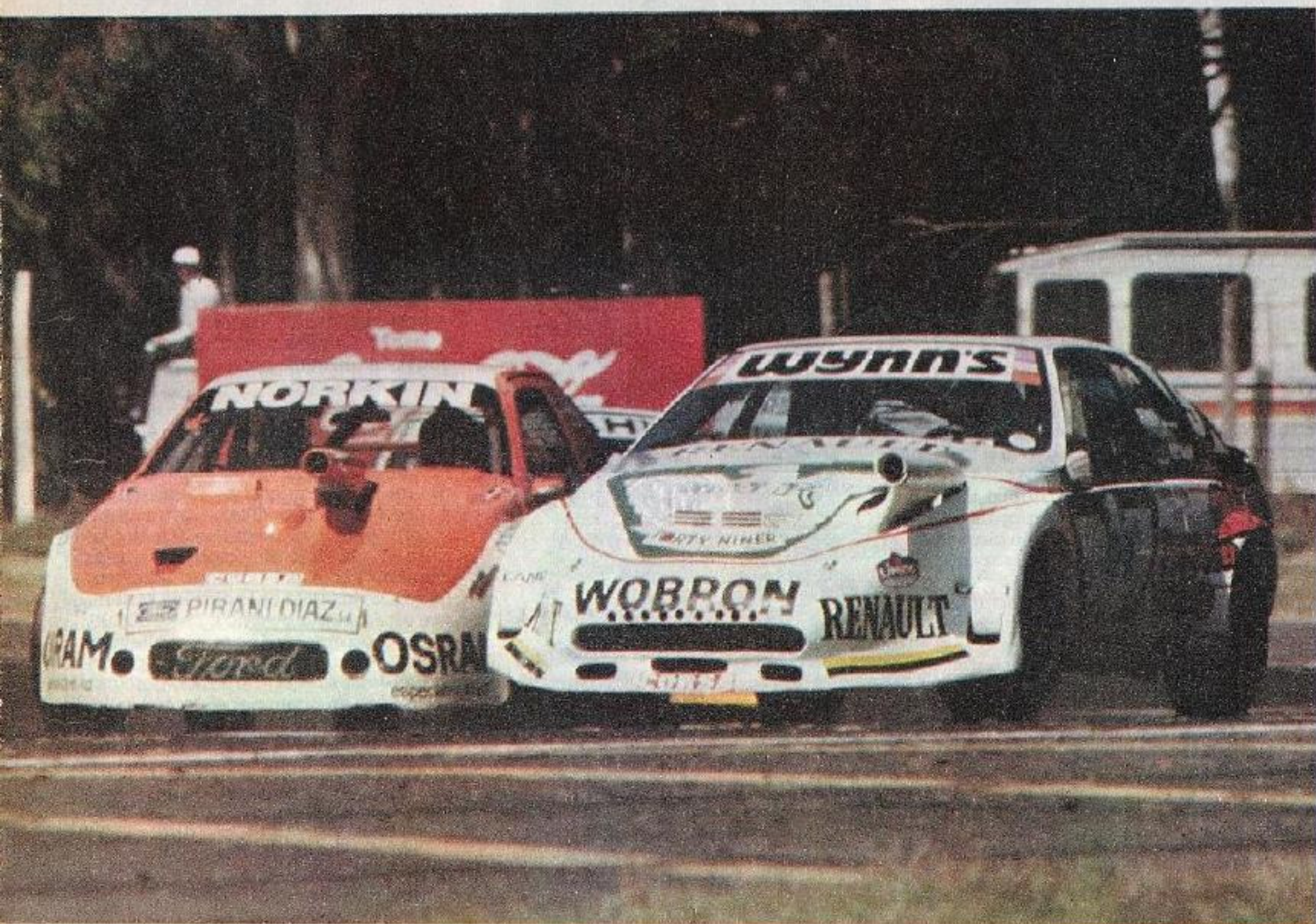
las cifras finales de la carrera, podemos apreciar que de los treinta y dos pilotos que largaron, veintidós vieron la bandera a cuadros, lo que significa un 68,75 por ciento de arribos. De esos veintidós, veinte lo hicieron con el total de 18 vueltas, por lo que la categoría sigue manteniendo sus características innatas, es decir las de la disputa de cada uno de los puestos con todo lo se tiene al alcance.

Los progresos que la F.R.A. ha experimentado desde la implantación del reglamento que permite la leva libre, han sido notables. En la última carrera previa en que la especialidad utiliza-

ra el circuito número 9 del Autódromo de Buenos Aires, Daniel Neviani había hecho la "pole position" a 146,875 km/h de promedio, mientras que Mario Riva fue el más veloz en la clasificación de la primera del '87, con 147,543 km/h. El tiempo total de la final también fue sensiblemente bajado, pues el 6 de julio del año pasado, Sergio Solmi tardó 25m09s50/100 para completar las 18 vueltas, a 143,616 km/h de promedio. Ahora, Riva cumplió el mismo recordo en 24m52s562/1000, a 145,246 km/h. El récord de vuelta, en aquella carrera señalado por Gustavo Mandrini, fue logrado a 144,139 km/h

de velocidad promedio, en tanto que Miguel Etcheagaray fue casi tres kilómetros más rápido en su vuelta récord del domingo 15, a 147,046 km/h.

De todas estas cifras se obtienen conclusiones muy favorables para los monoplazas, que han mejorado en su rendimiento en forma muy interesante, ayudados por el cambio reglamentario que técnicamente se sintió mucho en la especialidad. La prosecución de carreras similares a la de Buenos Aires, en cuanto a todo lo que dio y rodeó a la F.R.A., es lo mejor que quienes queremos bien al automovilismo podemos desear.





Haciendo volar los pastitos recién cortados de la entrada al mixto, tras el desparame de Solo y Fernando, se vienen Jose Luis Bessone, José Miguel Portonero, Eduardo Scenz y Miguel Angel Guerra. Dos Sierra bien distintos, un VW 1500 rejuvenecido y un Renault 18 vuelto a la actividad. ¡Cuidado!

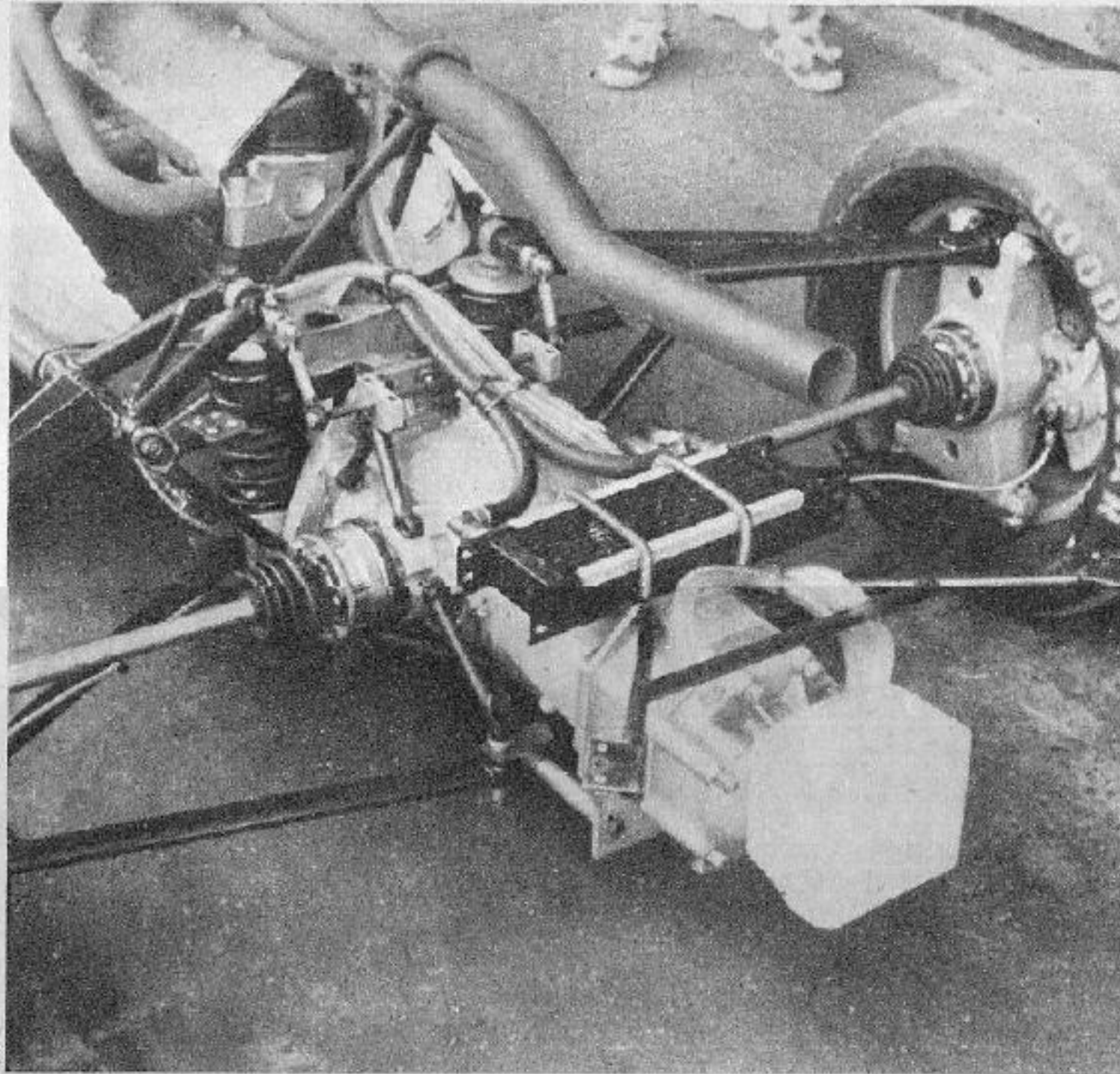


2 - Rueda a rueda en la horquilla, y con Traveso al acecho, Silvio Oitra va siendo superado por Mario Gayraud. Renault vs. Ford, puro. Rato después la Sierra se quedaría y la Fuego recuperaría. 3 - En medio de concurrido patio de boxes, Sergio Solmi y colaboradores empujan el Tulla que él supo llevar bien arriba. 4 - Luis Belloso, Hugo Mazzini y Norberto Della Santina (ruedita al aire) ingresan al mixto. Linda escena, ¿no? Así, junto al vibrante T.C. 2000, la F.R.A. completo en forma muy honrosa un espectáculo auténticamente para todos los gustos.

DEPAC Fórmula Ford 1600 para EE.UU.

# ENTRE AGUJAS, ARAÑAS E ILUSIONES...

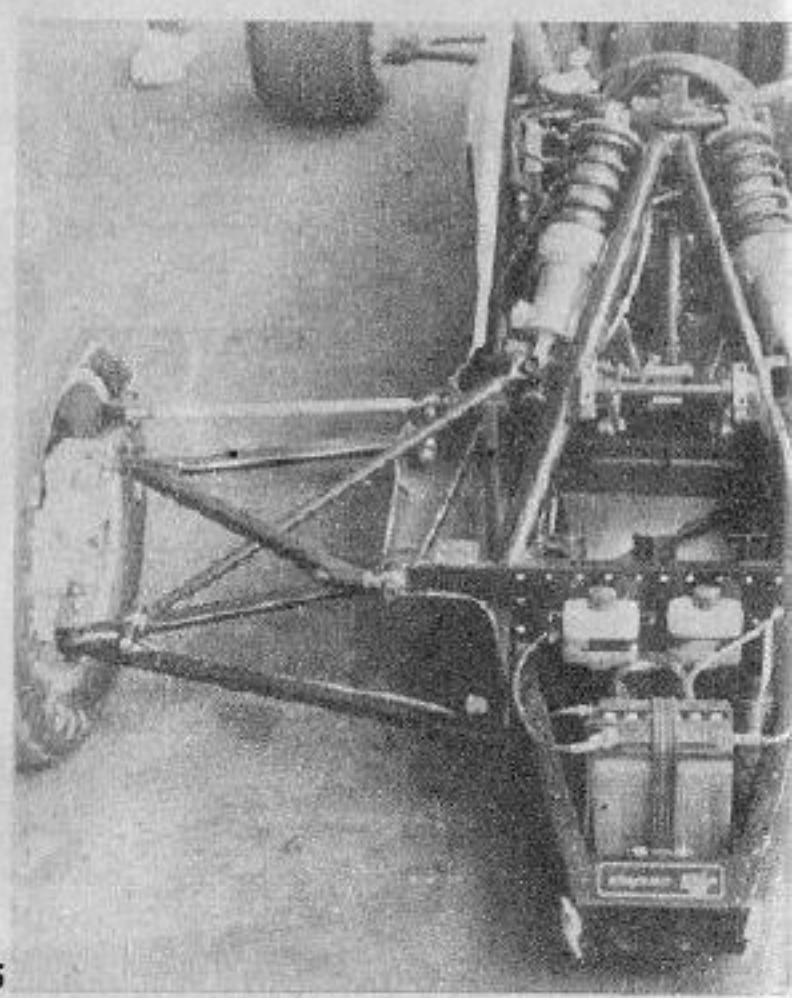
Con apariencia de aguja con ruedas, o de insecto de patas largas, según la imaginación de cada uno, partió hacia los Estados Unidos el DEPAC destinado a la Fórmula Ford 1600. Sólo 400 kilos de auto y toda una tonelada de ilusiones fue el peso total del conjunto.



2



3



6

Texto y fotos: Marcelo García Lobelos (a) El Hombre Araña

Un auto para ponerlo loco al 'Flaco' Bergandi'. Esta fue la imagen que me vino a la mente cuando vi el DEPAC, parado al sol en medio del patio de boxes. Le explico: Héctor 'Pirín' Bergandi (seguramente lo recordarán nuestros lectores de más de tres años de antigüedad) es un genio de la ilustración de automóviles, que dejó marcada a fuego la historia de nuestra revista con sus increíbles dibujos. Junto a él y a 'Nuni' Cademartori (que todavía está con nosotros pero también allá) pasábamos largas tardes en el estudio de ambos, antes de que los EE.UU. nos "robaran" sus talentos para las mejores revistas del mundo. Nuni y yo hacíamos, allá por el año '80, el suplemento Corsa-Moto, mientras el Flaco pergeñaba historias de autos (clásicos y climosos) para ilustrar con sus increíbles tóperas. En esas tardes, por supuesto, Bergandi pontificaba. El Flaco sostenía que "esos autitos que parecen arañitas, con motorcito eléctrico, no merecen ni un segundo de mi atención...", o algo así, cuando yo los sacaba al tapete por cualquier causa. Para él, la potencia bruta: Stock Cars, los Indy... autos que diferencien a los hombres de los niños. Yo defendía a las "arañitas" porque por entonces -y aún hoy- me apasionaba la técnica de los monopostos y -pequeño deta-

lle- estaba por hacer mi debut en Fórmula Renault sobre una "araña" de esas.

El tiempo pasa y las ideas del Flaco -en este tema y muchos que nada que ver con fierros- se me hacen verdades y realidades irrefutables. Cada día coincido más con él: pero como la técnica me sigue gustando, cada dos por tres, casi sin darme cuenta, me encuentro liado con alguna araña... Sobre todo porque Fitipaldi sabe que no puedo negarme a ir a curiosear en un auto nuevo de Fórmula.

Y, paradójicamente, el destino de este arácnido es justamente los Estados Unidos, donde hoy recalca Pirín y Nuni. Por eso me vinieron a la mente esos recuerdos, que rápidamente dejaron lugar a las preguntas que todos se hacen sobre este auto.

"La ausencia de alerones y spoilers es debida al reglamento, que los prohíbe -nos contaba Gustavo Donadio-. En la Fórmula Ford 1600 no se permite ningún adorno aerodinámico que cargue o deporte hacia el suelo. Por otro lado, en general las carreras se hacen en circuitos muy veloces, de lo que surgen autos muy limpios aerodinámicamente." Y el DEPAC es increíblemente limpio y perfilado, casi un huso con ruedas... De allí, del chasis tan fino y la trucha ancha, surge esa apa-

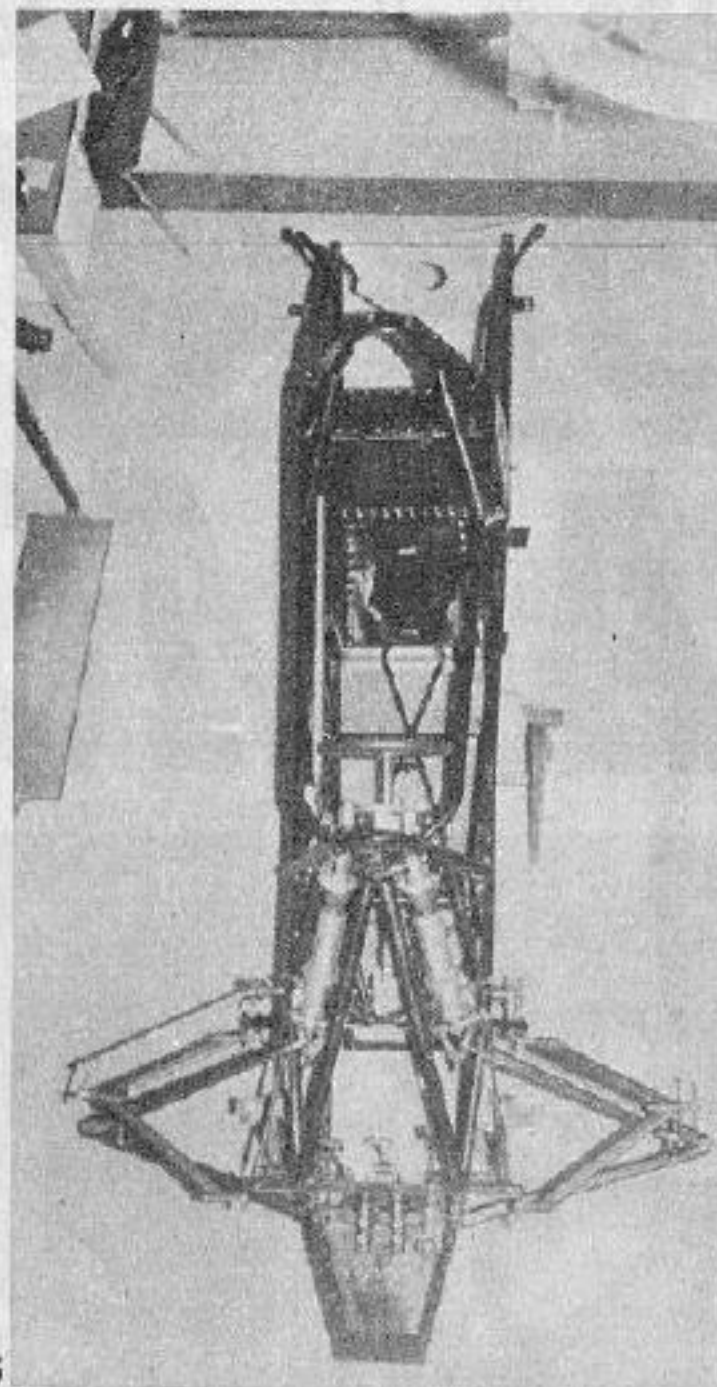
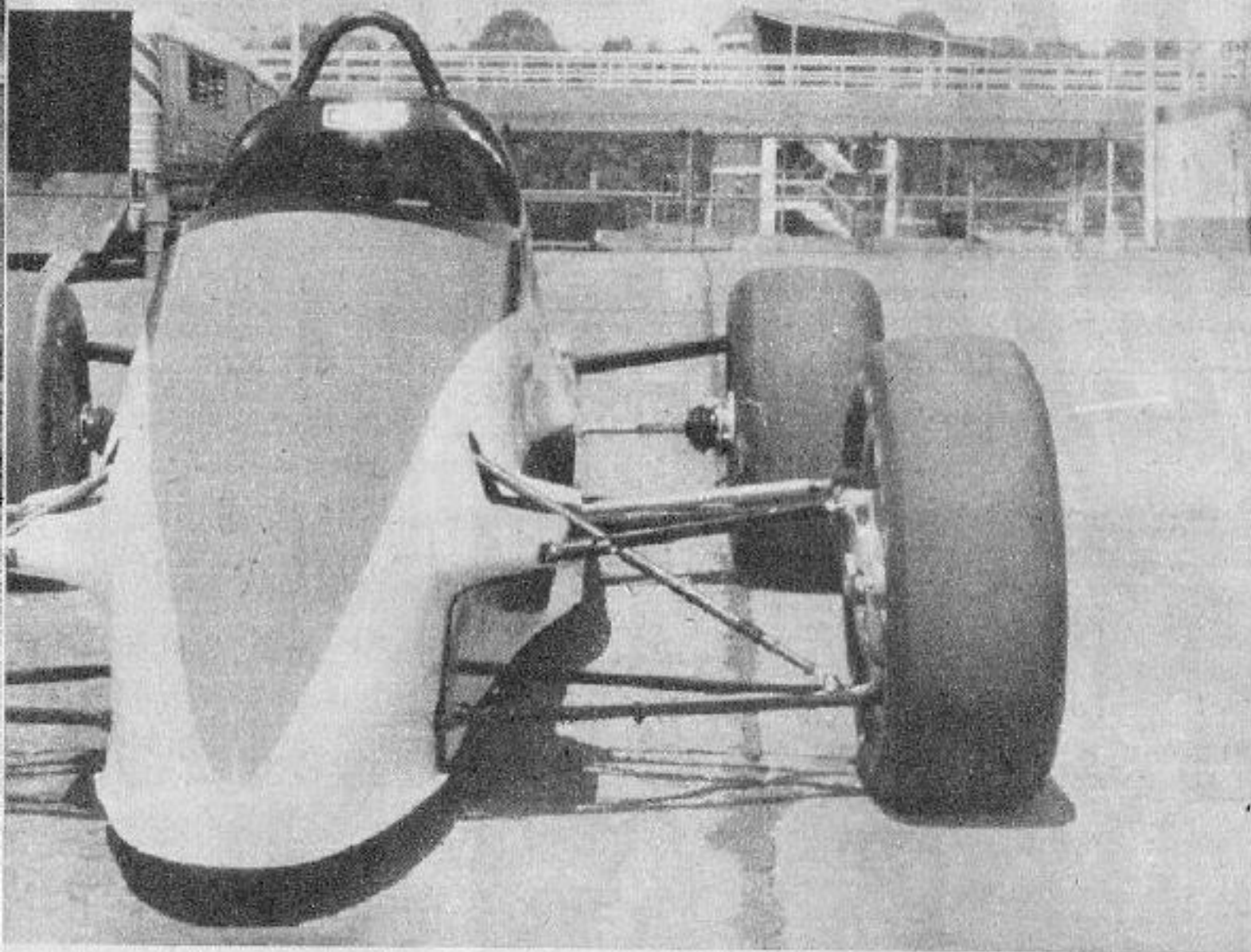
riencia de arácnido. Por esa misma razón es que con el motorcito Ford de 1600 cm<sup>3</sup> "de máquina de coser", puede superar los 200 km/h en los veloces trazados "yanquis". Realmente es una concepción reglamentaria que nosotros deberíamos mirar con sumo detenimiento, porque detrás de tanta simplicidad hay muchos conceptos importantísimos que podríamos aplicar a nuestra Fórmula Renault (que es lo más parecido que tenemos, o categorías similares).

Y allí va la araña, en un container rumbo a los Estados Unidos, conteniendo a su vez todas las ilusiones, los nervios, las expectativas y los desvelos de la gente de DEPAC. A conquistar el difícil "mercado de los insectos", compitiendo nada menos que con los armados chasis ingleses Reynard, Royale y otros, extranjeros y locales. Nada fácil. Pero por ahí, un día de éstos, en el escaso espacio que Road & Track le dedica a las carreras (sobre todo a las fórmulas de promoción) sale un titulito así: "Argentine Car won it's First Formula Ford Race".

Estoy seguro de que ese utópico día, el Flaco Bergandi -ahora ilustrador estrella de esa publicación- va a mirar con detenimiento esa página.

Porque uno puede ignorar a las arañas...

Mientras no le piquen.

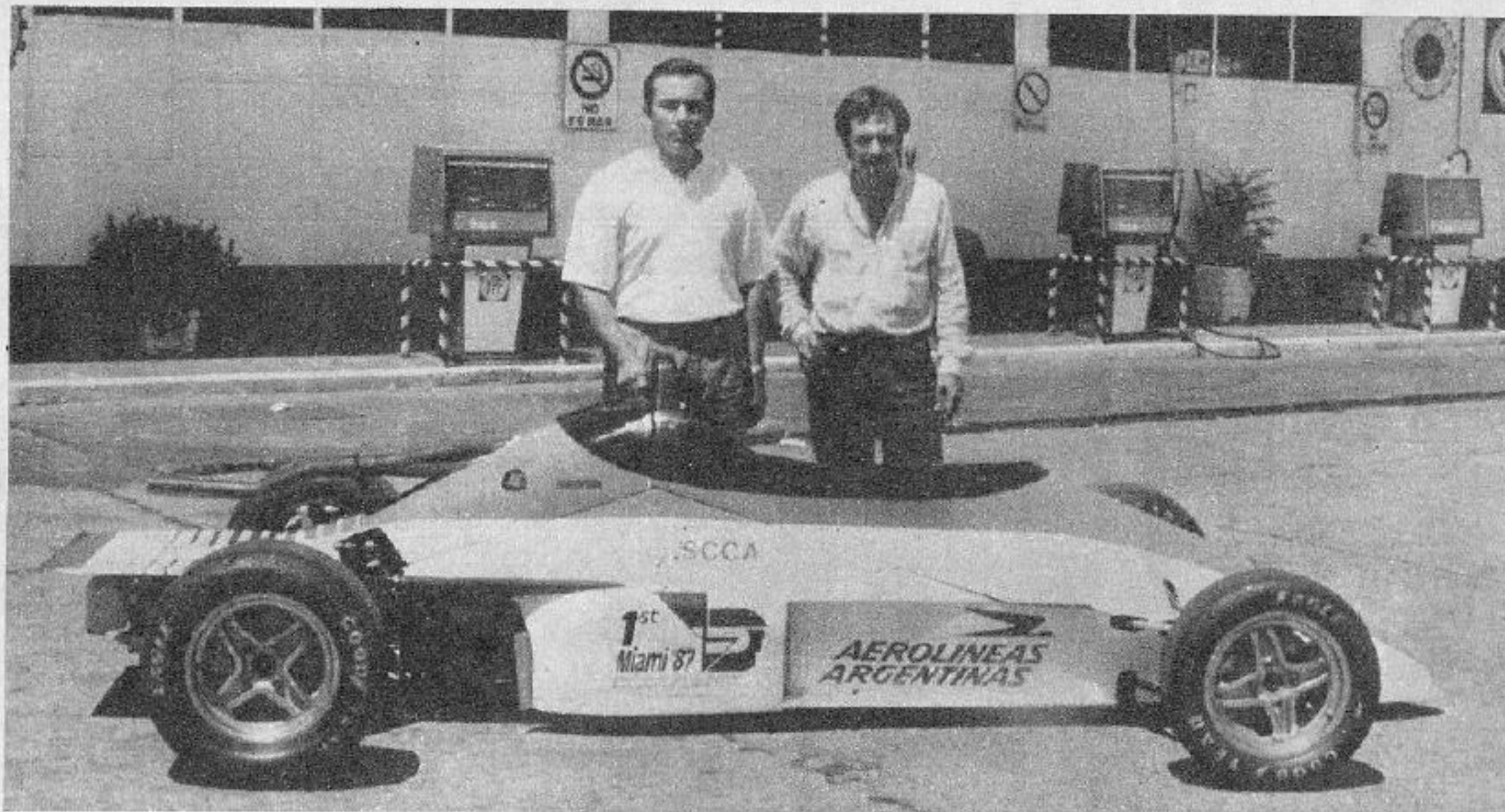


1- Limpia como una aguja con ruedas; así es el DEPAC, donde la búsqueda de la penetración es un ejercicio de estilo.

2- Parte trasera. El "amortiguamiento" del escape, el radiador de aceite sobre la caja y otros elementos, se debe a que todo queda envuelto por el carenado del motor. La suspensión trasera es convencional, debido a que -según Donadio- el problema de los F-Ford es que se van de trompa (al carecer de spoilers y por su distribución de pesos), por lo que solo es necesaria la progresividad adelante para darle la tenuta necesaria. "Se tiene más de lo que esperábamos", nos dijo. *Notar el portamanzos trasero regulable, con el freno Pozzi bien escondido dentro de la llanta y el esbelto brazo de suspensión superior que, contra la fragilidad que aparenta, es rigolísimo.*

3- Hecha la ley. Resulta que el reglamento permite un ancho máximo de llanta, con la idea de que se deben usar gomas de calle; pero los muchachos de Goodyear se mancharon una goma cuya banda de rodadura es más ancha que la llanta. De ahí que la cubierta tenga semejante hombro y la llanta queda escondida adentro. Contra lo que parece, el flanco (hombro) de la goma, es de una rigidez enorme.

4- Perfil del DEPAC y tren de los responsables del proyecto Roberto Nicola y Gustavo Donadio, de Chacarabuco, provincia de Buenos Aires.

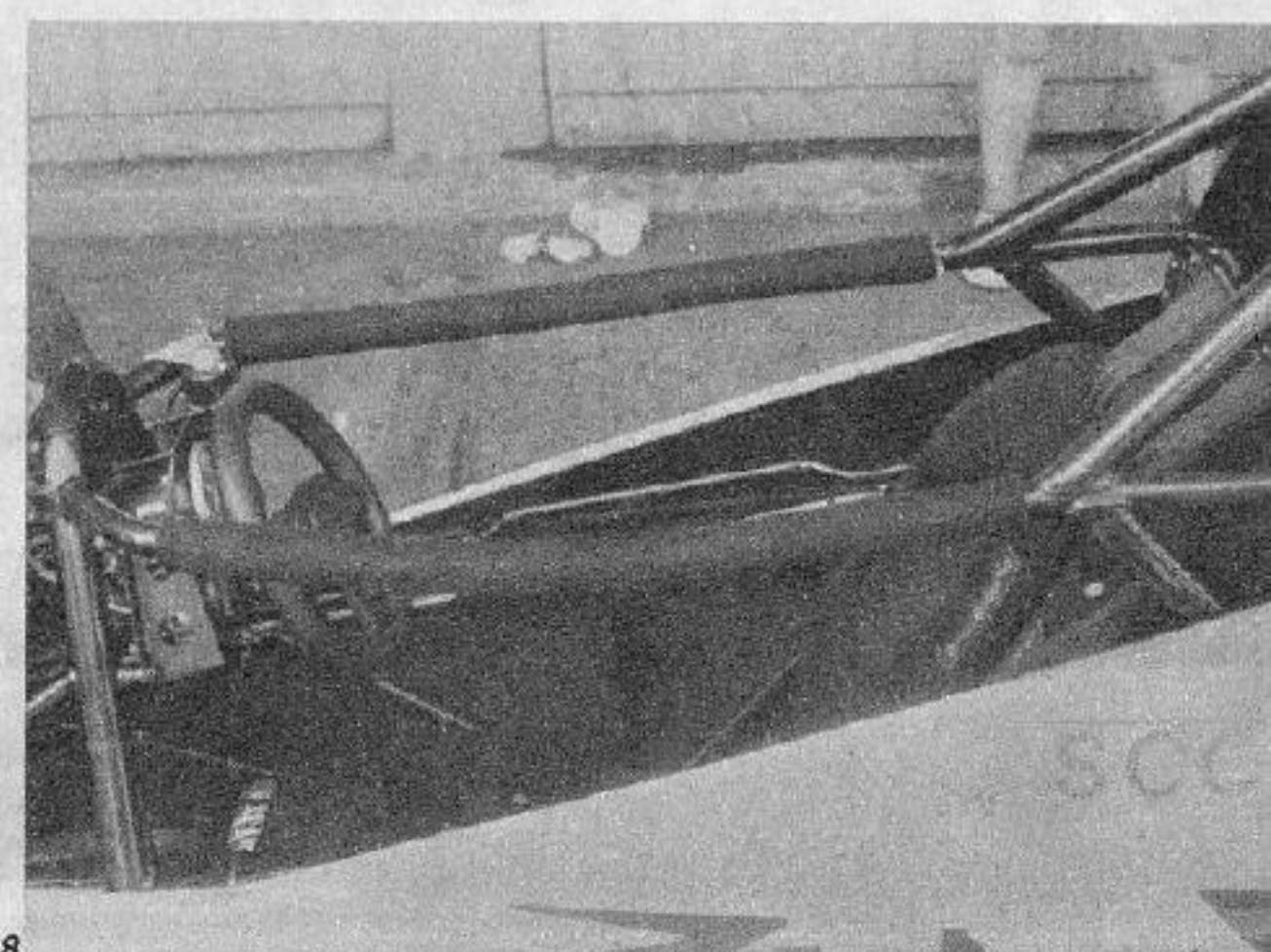
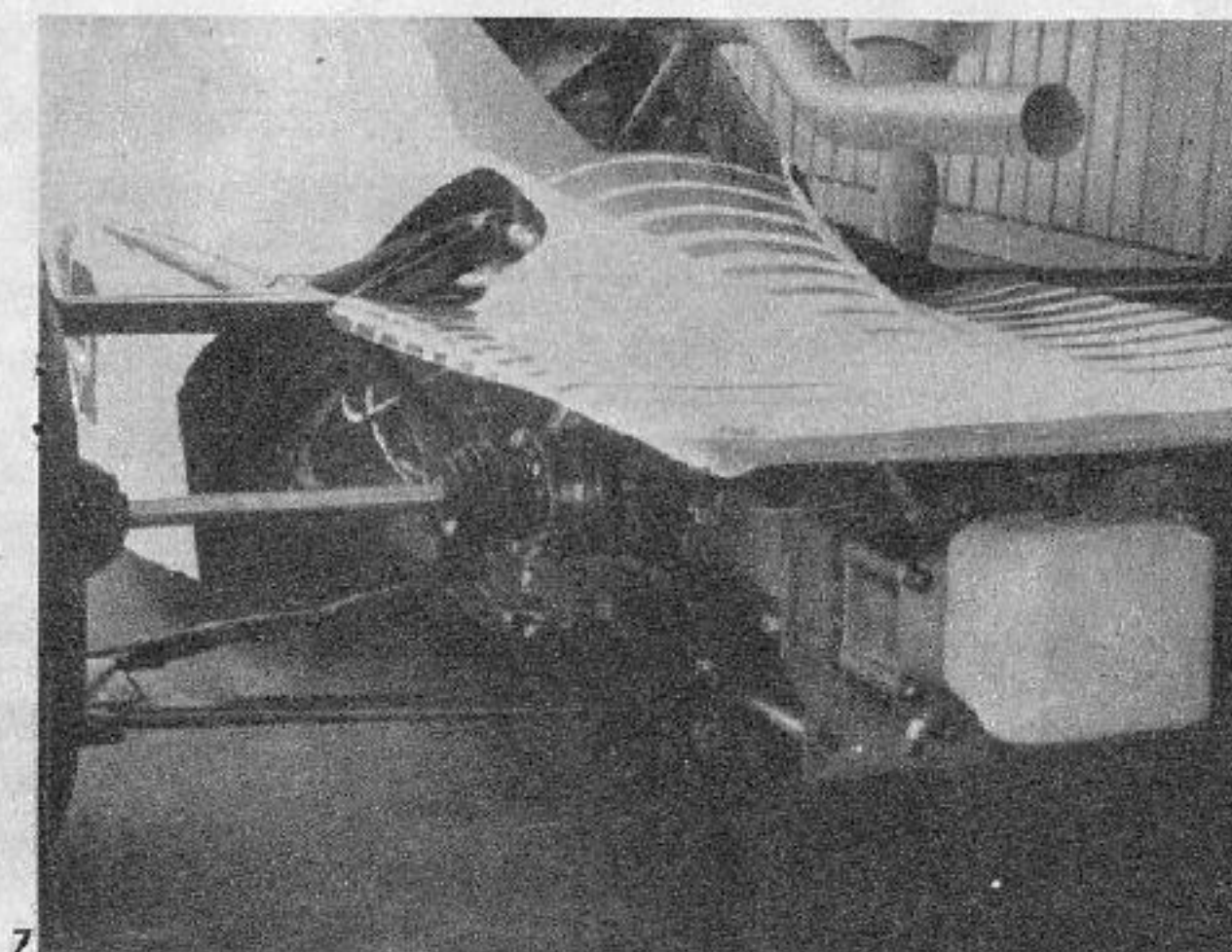
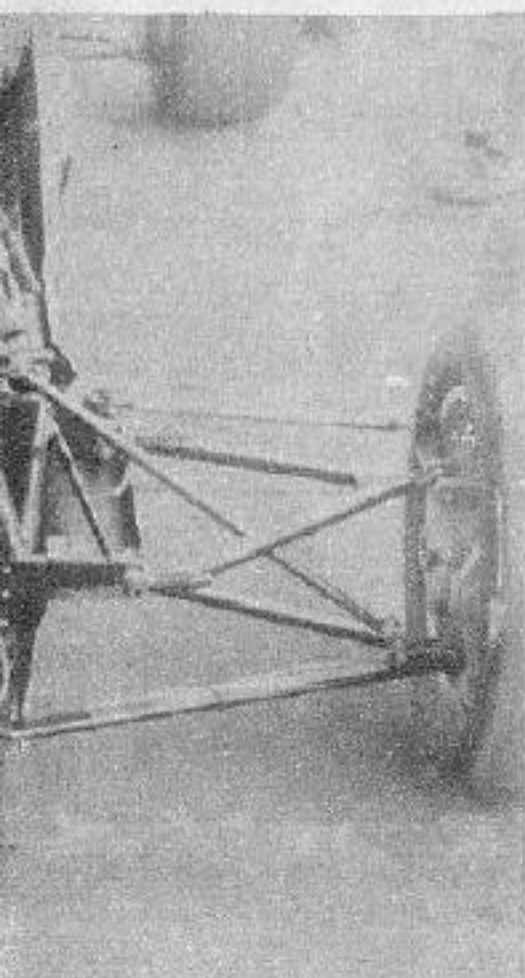


5- El chasis desnudo del DEPAC visto en planta.

6- La parte más lograda del auto es la suspensión delantera. Notar la inusual posición de los amortiguadores, que puede obtenerse gracias al método de suspensión progresiva, que por medio de una bieleta consigue que, por cada tres centímetros que sube la rueda (aproximadamente), el amortiguador se comprima solo uno. Una desmultiplicación mecánica mediante brazos de palanca, en síntesis. *Notar la robustez de toda la parte anterior del chasis, para prevenir impactos frontales.*

7- Vista del carenado trasero, que cubre casi íntegramente el conjunto motor-caja.

8- Vista del puesto de conducción. Los gruesos caños que cruzan el habitáculo son protección reglamentaria (de paso los comenlamos que el reglamento prohíbe los chasis monocasco), pero están colocados de manera que cradan a la rigidez estructural del bastidor. El volante, como en todo auto de carrera, es para agarrarse fuerte y, en segundo lugar, manejar.



7

8

DAYTONA. STOCK CARS. El "show de los autos locos" o los...

Fotos. A.P.

# ACROBATAS DE LA MUERTE

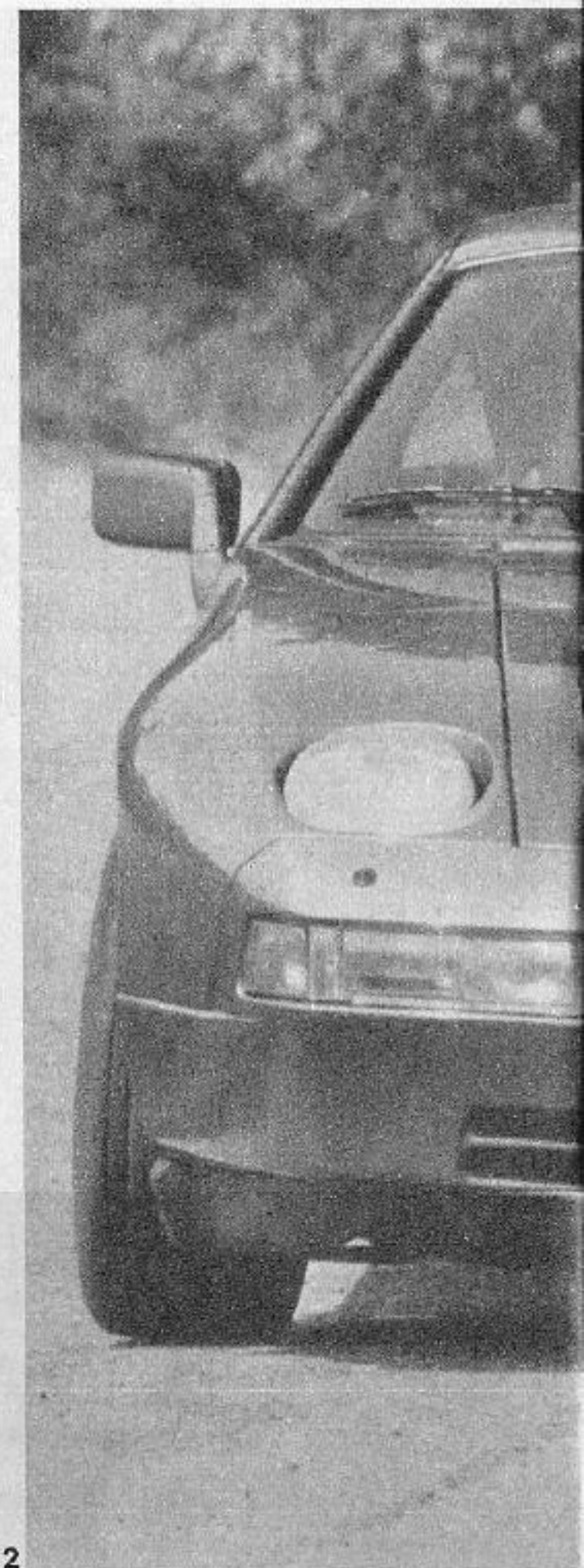
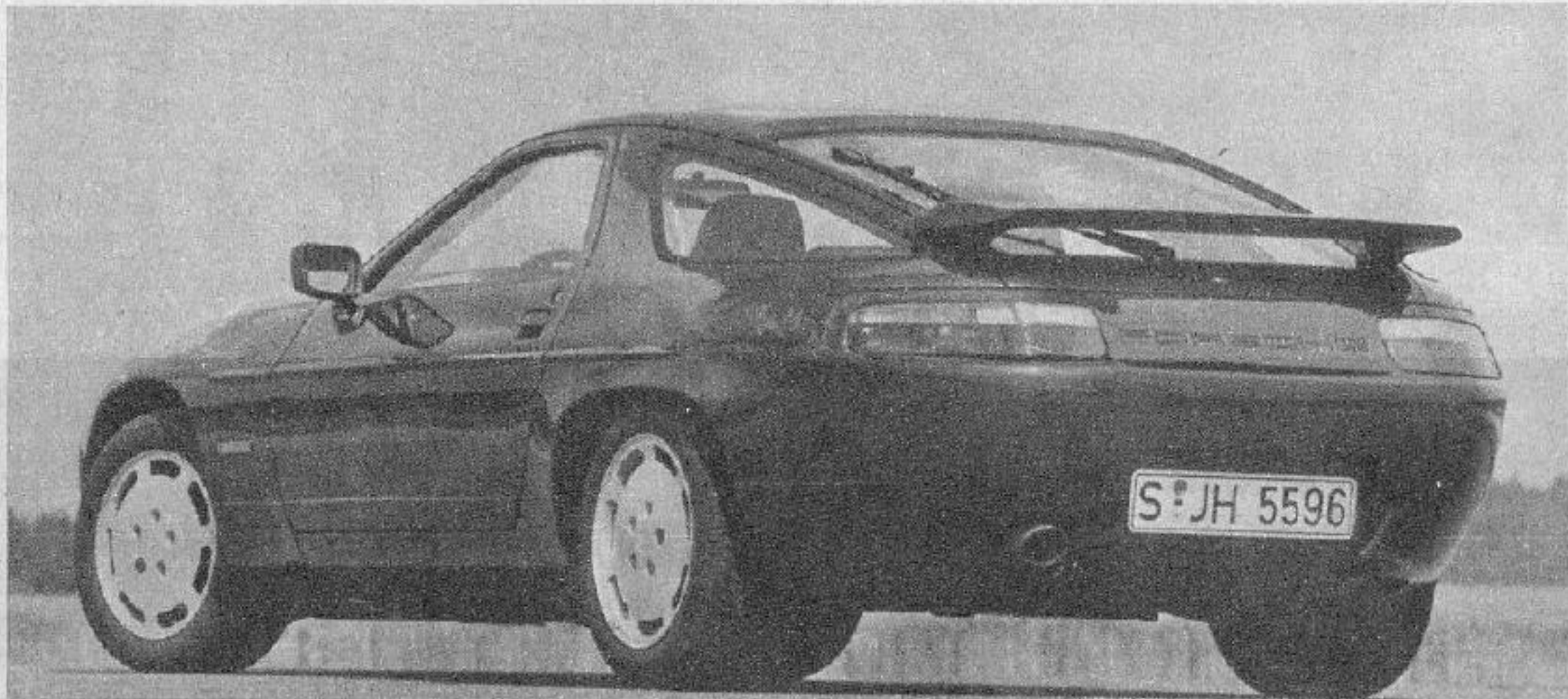




Los fotógrafos se afanan en tomar la nota gráfica del "big crash". Durante las "200 Millas" preliminares de las clásicas "Daytona 500" los autos de Larry Barnes (47), Duell Sturgill (16, lesionado), Joe Young (6, fallecido), John McKenzie (24) y David Beffinger (36), chocan al paso de otros. Al día siguiente, el sábado previo a la gran jornada, en las "300" Merv Treichler (salio ileso) le pega al paredon de la curva 4 en plena fila india. El publico inmutable. En el mismo sector, el famoso Derek Bell se apura a dejar su Camaro durante la Carrera Internacional de Campeones. El Oldsmobile de Phil Bardkoll (esconaciones...) habia ardió el jueves en la clasificatoria de 125 millas.

# LA OTRA DIMENSION

El 928 nació como auto de elite, conjugando alta performance y sofisticación para satisfacer el mercado más exigente. En el S4, las modificaciones introducidas -que incluyen una tapa con cuatro válvulas por cilindro-lo convierten en un medio mecánico de otra dimensión.



Por primera vez desde su nacimiento, ocurrido en 1977, el Porsche 928 ha sido objeto de modificaciones importantes tanto en lo que se refiere a la mecánica como al campo de la aerodinámica.

Si bien no fue ésta la única oportunidad en la cual este modelo sufrió algunos cambios en su primera década de existencia, hasta ahora ellos no habían sido de gran magnitud, pero el nuevo Porsche 928, apodado ahora "S4" y presentado por la casa alemana hace pocas semanas, nos ha deparado sorpresas de importancia.

La planta impulsora, de ocho cilindros en "V" y aumentada ahora a cinco litros de cilindrada, eroga 320 HP, con la particularidad de que este modelo es el cuarto (siguiendo a sus antecesores 924S, 944S y 944 Turbo) de los autos presentados por Stuttgart en los cuales la incorporación de un convertidor catalítico no significa una pérdida de performance.

Pero seguramente, uno de los items más novedosos que presenta el "S4" para 1987, es un sofisticado sistema para protección del motor. Así, por ejemplo, si se ha debido cargar combustible de muy baja calidad, el "Knock Control" retarda la ignición para cada cilindro separadamente, evitando de esta manera continúe la detonación. Este sistema es habitual en los motores turbocomprimidos, pero no en los atmosféricos como éste.

El motor, equipado ahora con lo último en cuanto a la tecnología de cuatro válvulas por cilindro se refiere, nos ofrece cifras sumamente interesantes y que seguramente no han agradado a otros fabricantes de vehículos de alta performance. Así, el "S4" nos lleva de cero 100 km/h en sólo 5,9s, llegando a una velocidad tope de un poco más de 270 km/h. Es suficiente, ¿verdad?

La carrocería también ha sido objeto de mejoras. En la trompa se han modificado las ópticas y el spoiler, con aberturas para la refrigeración de los frenos, mientras que en la cola, la incorporación de un deflector confeccionado en poliuretano, coopera en forma efectiva para reducir el despeje con respecto al terreno con el auto en movimiento.

El aditamento de estos componentes aerodinámicos han logrado otorgarle al "S4" un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,34, valor nada despreciable y que, como es de conocimiento, en estos últimos años se ha constituido en un fuerte argumento de ventas.

El "S4" ha sido equipado con neumáticos más anchos y de perfil muy bajo en su tren trasero siendo ahora 245/45 VR 16, mientras que adelante continúan calzándolo las 225/60 VR 16. Uno de los "chiches" más importantes incorporados en este auto en lo que al habitáculo se refiere lo consti-

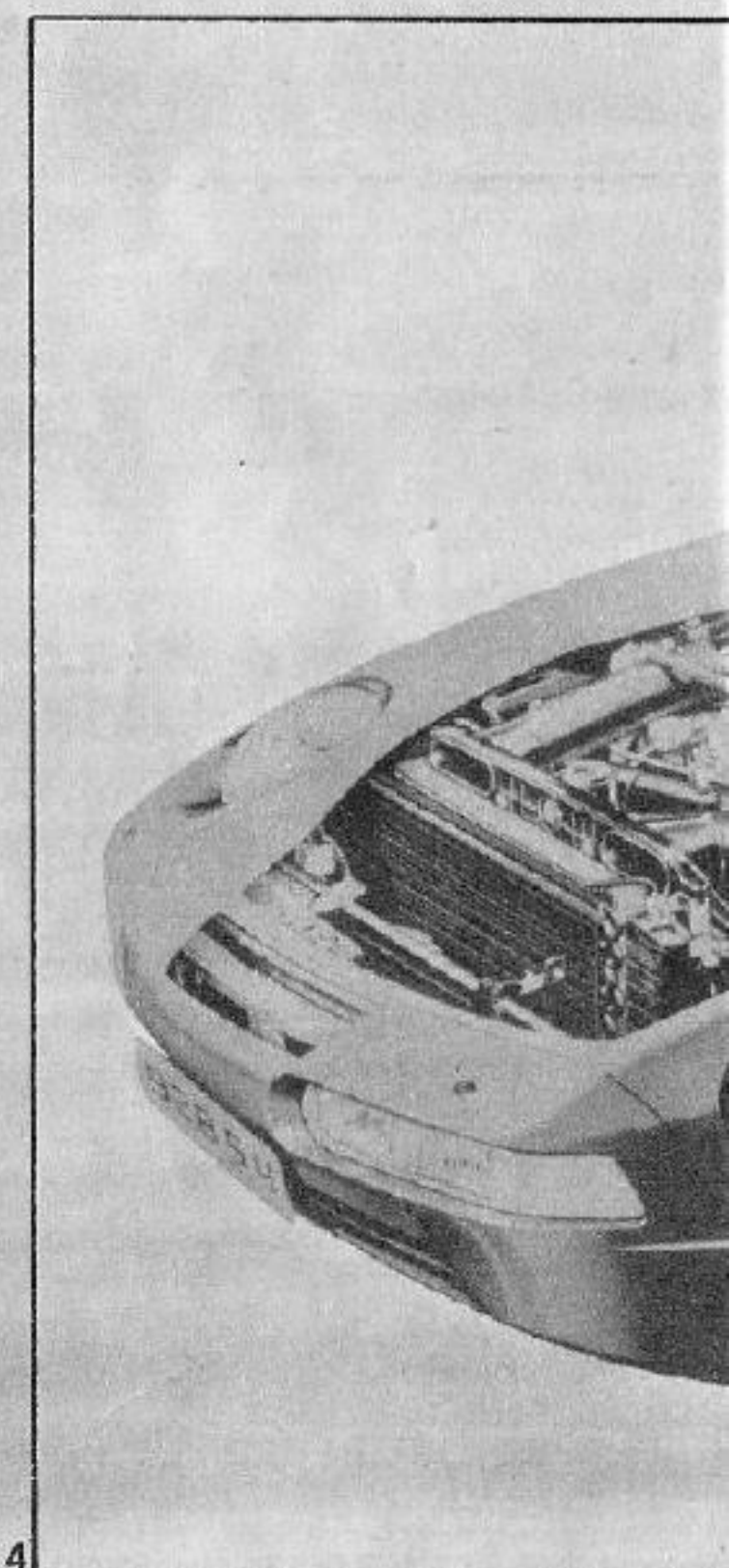
tuye el sistema de ajuste de posición de las butacas; el mismo puede ser programado en tres posiciones diferentes, a través de un comando alojado en el panel de la puerta del conductor, que incluye la memoria de posición del espejo retrovisor.

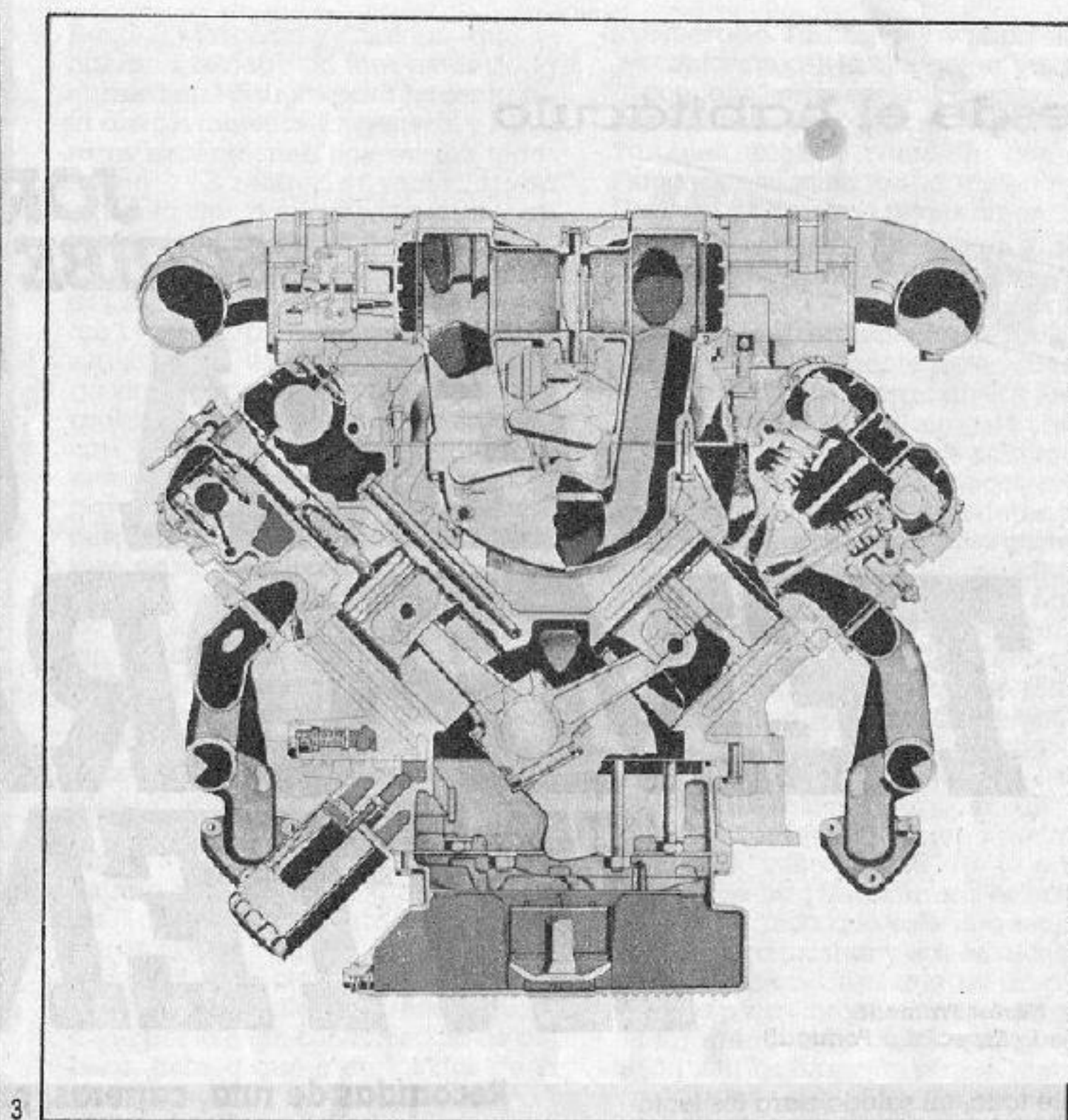
Son llamativamente bajos los valores que otorga este auto en cuanto al consumo de combustible a velocidad constante. Así, a 90 km/h consume sólo 9,4 litros cada 100 kg (tenemos en cuenta las características del motor), mientras que a 120 km/h utiliza 10,8 litros. Estos valores se elevan en una buena medida cuando se trata del ciclo urbano, ya que alcanza 19,6 litros cada cien kilómetros. Este último valor se reduce en casi dos litros y medio si se trata del 928 "S4" equipado con caja automática, aunque el espíritu deportivo de esta máquina se desdibuja bastante con el agregado de este opcional.

Forma parte del equipamiento de serie, en cambio, el ABS o sistema antibloqueo de frenos, el cual ya equipaba al modelo 928 desde principios de este año y que a partir de agosto también se incluye en los modelos 944.

Definitivamente, el Porsche 928 S4 ha pasado a formar parte del reducido grupo de los "World Top Cars". Bienvenido.

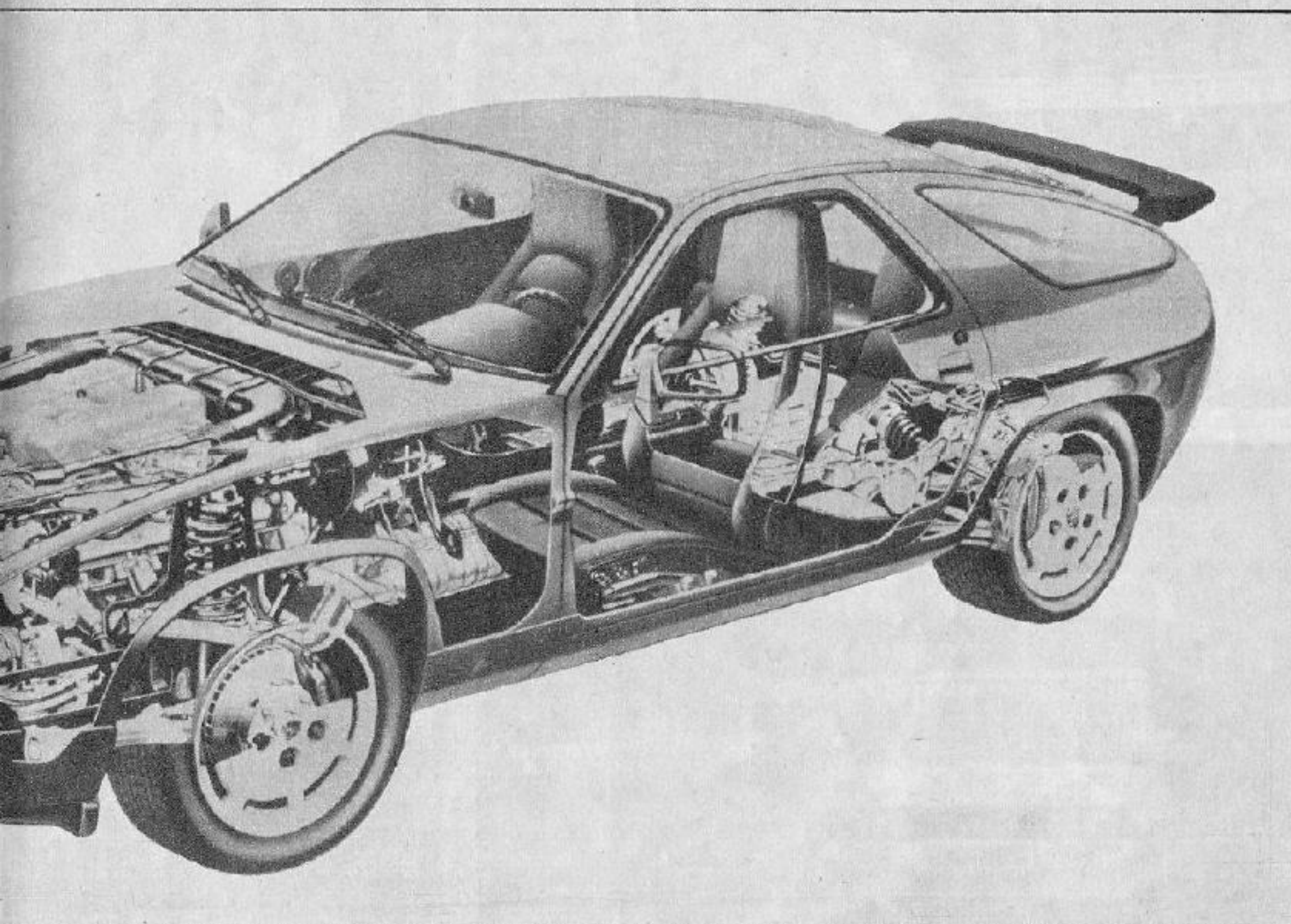
Sergio Marcelo Goldvarg 4





3

1. La carrocería también fue objeto de mejoras: en la cola, la incorporación de un deflector confeccionado en poliuretano. 2. En la trompa se han modificado las ópticas y el spoiler, con aberturas para la refrigeración de los frenos. 3. El motor viene equipado ahora con cuatro válvulas por cilindro y ofrece prestaciones realmente notables. 4. Por vez primera desde su nacimiento, ocurrido en 1977, el Porsche 928 ha sido objeto de modificaciones importantes tanto en lo que se refiere a la mecánica como en la aerodinámica.



#### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

**Casco:** coupé con portón trasero. Guardabarros delanteros y puertas de aluminio. Resto en acero. Galvanizado en ambos laterales.

**Motor:** 8 cilindros, en "V", 4 árboles de levas a la cabeza (2 por línea), 4 válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Luz de válvulas autoajustables.

**Diámetro y carrera:** 100 mm x 78 mm.

**Cilindrada:** 4.957 cm<sup>3</sup>

**Compresión:** 10.1.

**Potencia máxima:** 320 HP a 6.000 RPM

**Torque máximo:** 430 Mm (43.9 kgm) a 3.000 RPM.

**Frenos:** hidráulico. Doble circuito. 4 discos ventilados. Sistema ABS de serie.

**Suspensión:** independiente en las cuatro ruedas. Trasera con brazo superior transversal e inferior en diagonal. Amortiguadores a gas.

**Dirección:** piñón y cremallera servosistida.

**Caja de velocidad:** manual de 5 marchas opcional: automática de 4 velocidades. localización trasera.

**Distancia entre ejes:** 2.500 mm.

**Trocha delantera:** 1.551 mm, trasera: 1.546 mm, largo: 4.520 mm; ancho: 1.836 mm; altura: 1.282 mm.

**Peso:** 1.580 kg.

**Capacidad del tanque de combustible:** 86 litros, aceite 1.5 litros, refrigerante 16 litros.

**Velocidad máxima:** 270 km/h. (Automático 265 km/h.)

desde el habitáculo

1987 12 1987  
RALLYE DE PORTUGAL  
VINHO DO PORTO

**EXCLUSIVO**

**JORGE RECALDE  
ESCRIBE PARA CORSA**

# “SERA UNA TEMPORADA INTENSA”

Fotos: Néstor Palmetti  
(Enviado Especial a Portugal)

Ante todo, mi saludo para los lectores de CORSA, con quienes estaré en contacto este año para contarles mis impresiones sobre las distintas competencias de la temporada en las cuales participaré. Precisamente iniciamos este contacto con el Rally de Portugal, carrera que significó la puesta en marcha de un año que promete ser bastante movido para nosotros. Lamentablemente, los problemas de homologación que tuvo el nuevo Lancia Delta HFFWDGA retrasaron todos los programas previstos a fines del año pasado y pese a esperar hasta último momento, el Jolly Club no pudo disponer a tiempo del auto que este año utilizaremos Ericsson y yo. Debido a que para mí era importante arrancar, la gente del Jolly nos ofreció un Fiat Uno Turbo, auto que ellos tenían destinado al campeonato italiano.

Siendo consciente de las limitaciones del auto —apenas 160 caballos y tracción simple— consideraba fundamental estar presente y tomar contacto con el mundillo del rally mundial, preparando el terreno para el resto del campeonato. Debido a que el operativo del Fiat Uno se armó sobre la hora —esperando siempre la posibilidad del Lancia—, debimos resignarnos a no disponer del muleto, por lo que la ruta la hicimos con Del Buono en un auto de calle. Si bien yo había corrido esta carrera en el '80 con un Ford Escort, la experiencia no nos servía de mucho, ya que el recorrido fue bastante cambiado luego de la trágica edición del año pasado. Hicimos la ruta una vez para aminorar y luego pasamos otra vez —no sobre todos los primeros— para verificar los apuntes.

Tomé contacto con el auto el día previo a la verificación técnica y pude dar 5 vueltas en el Autódromo de Estoril, notando que la máquina se comportaba bastante bien dentro de las limitaciones. Sobre la tierra, el primer contacto sería directamente en la carrera. Evidentemente, nada que ver, por ejemplo, con los hombres de

Recordas de ruta, carreras, pruebas de neumáticos, rallies mundiales en Europa, Norte y Sudamérica, rallies menores... Evidentemente nuestro columnista inició un año agitado con su participación en el Rally de Portugal, del cual nos cuenta sus vivencias.







**Foto superior:** Llegando a un auxilio durante la noche. En segundo plano, Bortoletto y Alessandro Fiorio. **Abajo:** Markku Alen y el Lancia. Según Recalde: "El auto se portó muy bien en los duros caminos portugueses". **Izquierda arriba:** Recalde y Del Buono en acción en el circuito de Braga. **Abajo izquierda:** Un piloto experimentado: Jean Ragnotti y un auto interesante: el R-11 Turbo. Combinación a tener en cuenta para Córcega.

Renault -Ragnotti y Chatriot- que se habían instalado un mes antes de la carrera en Portugal para hacer la ruta con sus muletos. En general y salvo raras excepciones, hoy en día todos hacen la ruta entre 6 y 8 veces. Esto da la pauta que nadie da ventajas y así tendremos que hacer para Córcega.

La carrera la iniciamos en el prime del Autódromo de Estoril, donde nos fue bastante bien, perdiendo sola 34 segundos sobre 13 km y tracción. Luego vino el primer especial en ruta y el problema del neumático. Como eran casi 10 km, con menos de un km de tierra, calzábamos neumáticos para pavimento, con tal mala suerte que justo allí se rompió una goma. Debimos parar a cambiarla y seguimos, perdiendo más de 2 minutos, y cayendo al puesto 70° en la general. En esa circunstancia no quedaba otra alternativa que "remar" y eso fue lo que hicimos, pero siempre tratando de no castigar el coche y aprendiendo a conocer sus reacciones, especialmente sobre la tierra que era muy poca en la primera etapa. Avanzamos bastante en las 8 especiales siguientes, ascendiendo al lugar 17° al final de la etapa. Fue allí -arribando a Povoa de Varzim- que tuvimos que penalizar un minuto en el control horario, a causa de la congestión de tráfico provocada por la gran concurrencia de público, pese a que eran las dos de la madrugada.

El jueves hicimos toda la segunda etapa con lluvia. La tierra se puso bastante pesada y eso significaba dar mayor handicap para quienes -como nosotros- disponían de autos con tracción simple. La prueba está en los tiempos de Braga, el prime en circuito cerrado con partes de asfalto y otras de tierra. El mejor "tracción simple" fue Ragnotti con el Renault, quien quedó 8° y a 28s de Alen en un prime de casi 9 km. De todos modos, no bajamos los brazos y seguimos apurando. Así volvimos a Povoa en el 11° lugar en la general, ganando 6 puestos en la etapa.

El viernes todo continuó normal. Lástima el accidente de Guedes en el prime de Marao, que volvió a enlutar esta carrera. Al respecto mi opinión es que este accidente pudo haber ocurrido en cualquier otra carrera con similares o peores consecuencias, pero el destino quiso ensañarse nuevamente con la tierra portuguesa. Creo que este año la organización trabajó bien y no se los puede culpar directamente por lo sucedido. Incluso ellos mismos solicitaron a las autoridades que no otorgaran feriado administrativo y escolar durante la carrera -como en años anteriores- a efectos de no incrementar los riesgos en los primes. También se eliminaron especiales clásicos -como los de Sintra- que por su proximidad a Lisboa se convertían en los preferidos de los espectadores.

Siguiendo con la carrera, terminamos la tercera etapa ganando un puesto más al arribo a Viseu. No nos quedaba otra cosa que aguantar el posible ataque de Coutinho con el Toyota Corolla G.A, lo que hicimos sin problemas llegando con el auto "enterito", clasificado décimo y logrando el primer punto de este mundial, el que seguramente no será el último. Teniendo en cuenta sus características, el auto me dejó conforme. Aguantó bien y se comportó mejor de

lo esperado. También el equipo estaba conforme con la actuación, ya que al comienzo eran escépticos sobre las posibilidades de arribo del coche. También estaban contentos con de Florio, que significaba la victoria en Grupo N, primera en esta temporada.

Con respecto a la carrera en sí, muy poco puedo agregar al no haber visto nada ya que estaba manejando. Es destacable el rendimiento de los Lancia, los que debemos tener en cuenta que corrian su primera carrera fuera de la nieve, y pasaron airosos la dura exigencia de los caminos portugueses, que castigan como pocos a los autos. Los problemas que tuvieron son casi lógicos para una primera carrera y de fácil solución. Ayudó mucho la experiencia de Alen, que no por nada logró su quinto triunfo en Portugal. Es que Alen tiene un "feeling" especial para esta carrera, y evidentemente la afronta con mejor predisposición o, dicho en palabras sencillas: "agrandado". Que la experiencia se hace sentir en los rallies duros como éste, lo corrobora el segundo puesto de Ragnotti, otro "interminable" de la categoría, que hizo una carrera estupenda con un auto que este año tendrá mucho para mostrar y que se muestra sólido y veloz. Creo que es el gran favorito para Córcega, ya que esta es una carrera sobre asfalto y muy trabada. Allí los "tracción simple" llevan las de ganar. Lancia apuesta a Saby y Loubet, dos especialistas en este tipo de carreras.

En mi primer contacto con la categoría luego del cambio de reglamento, la vi con buena salud y con un gran potencial por desarrollar. Hay mucho movimiento de las distintas fábricas y eso no hace más que incrementar las expectativas. Incluso la presencia de Ecclestone en Povoa hace pensar que la categoría interesa, y el ingreso de la televisión en directo no hará otra cosa que aumentar aún más su poder de convocatoria.

Ahora debo esperar Córcega, donde tomaré finalmente contacto con el Lancia G.A del Jolly. Tendremos que preparar muy bien esta carrera. Con ese auto luego haremos el Olympus en Estados Unidos, San Remo y el RAC. La gente de Lancia, por su parte, me ha comunicado que en junio deberé hacer las pruebas de neumáticos en Córdoba con vistas al Rally de la Argentina, para lo cual enviarán un muleto, mientras que Giorgio Pianta estará presente para sacar conclusiones con respecto al caucho que usaremos en la carrera. También están las puertas abiertas para hacer alguna otra carrera en el tiempo libre que me quede. Como verán, creo que este año no habrá tiempo para aburrirse y espero aprovecharlo al máximo. Gracias a la misión "Viva Córdoba" pienso poder hacer este año una temporada en serio y no dejaré pasar la oportunidad.

Hasta la próxima.

*Jorge Recalde*

1987 **3** 1987  
**RALLYE DE PORTUGAL**  
 VINHO DO PORTO

MAS ECOS E IMAGENES DE LA TERCERA FECHA DEL

# SALSA PORT

Textos y fotos: Néstor Palmetti

Esta "salsa", de la cual mostramos algunos de sus "ingredientes", es degustada con fruición por el numerosísimo público portugués que se coloca —pellgrosamente, muchas veces— al costado del camino. Asimismo, en este rally se conocieron interesantes novedades sobre el Safari y la prueba argentina.

1



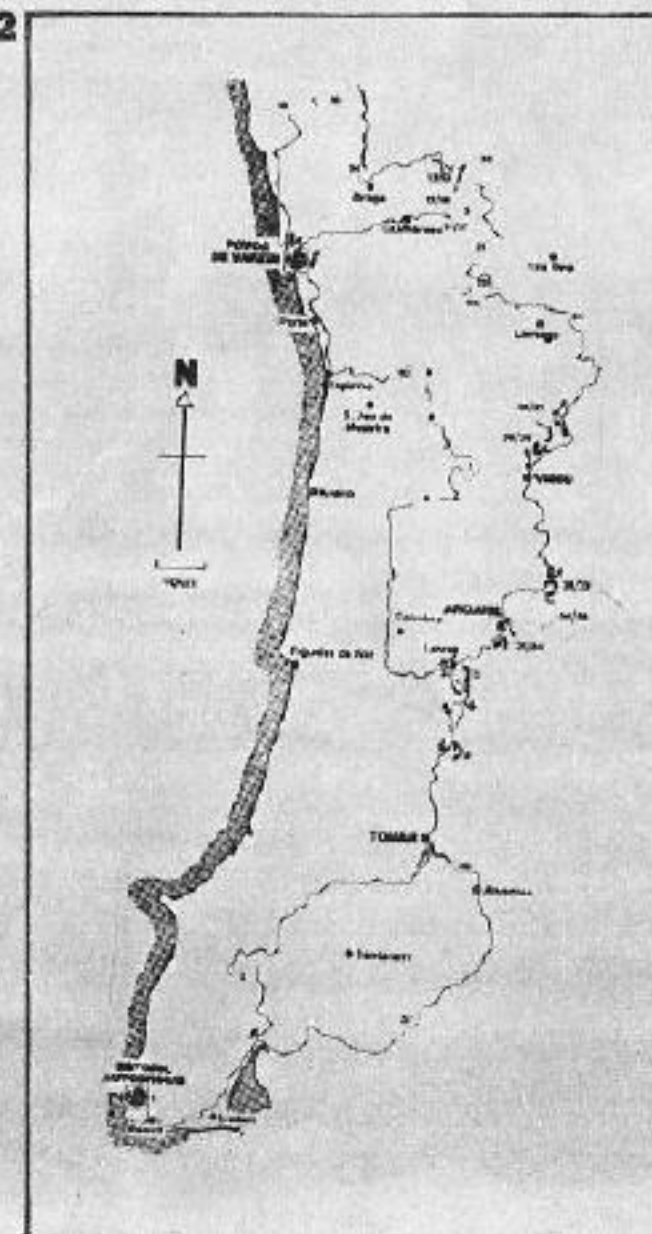
3



1. Joaquim Santos fue el mejor piloto local clasificado. En la foto se lo ve mientras corrige los 300 HP de su Ford Sierra Cosworth. Terminó 9°. 2. El público portugués se vuelca masivamente a las rutas. Así se lo ve mientras aprecia el paso de los lusitanos Segurado-Paiva a bordo de un Peugeot 205 GTI Grupo N. 3. El español Carlos Sainz impresionó muy bien sobre el Ford Sierra-Cosworth preparado por Mike Little (ex Talbot) en Inglaterra. Estará en el torneo español así como en Córcega y San Remo. 4. El R-11 Turbo de François Chatriot durante un auxilio. 5. Alessandro Fiorio y Luigi Pirolo —en una asistencia del Jolly Club— ganaron el Grupo N con este Lancia HF 4WD y lideran el torneo de la división. 6. Biación-Alessandro (al fondo) y Cesare Fiorio. A la derecha, sonríe Markku Alen, el ganador. 7. Rudolf Stohr y su Audi Coupé Quattro.



2



6



# UGUESA



## Todos al Safari

Gran expectativa hay por la próxima fecha del campeonato, el rally Safari que se disputa del 16 al 20 de abril en África. La gran vedette de la carrera promete ser el nuevo Toyota Supra 3.0 L que fuera recientemente presentado como el sucesor del Celica Twin Cam Turbo. El Supra Grupo A, tal como adelantáramos, está equipado con el motor 6 cilindros en línea de 3 litros de cilindrada. Este motor de 24 válvulas es el primero aspirado que utiliza Toyota en Rally desde el '82. El Supra, que será homologado a partir del 1º de abril, sigue los pasos del Nissan 200 SX V6 con su tracción trasera, y además del Safari, estará presente también en el Olympus y en Costa de Marfil. Este auto es completamente nuevo y no tiene nada que ver con el Supra 2 litros utilizado en el '85 por Eklund en el campeonato Open Inglés.

El desarrollo del coche es seguido por Karl Heinz Goldstein —ex ingeniero de Opel— quien se declaró satisfecho con los tests realizados en Nairobi. Con 270 CV de potencia, el Supra se mostró sensiblemente más rápido que un Opel Manta 400 Grupo B utilizado como referencia.

Por el lado de Lancia se confirma la solitaria participación de Vic Preston Jr., que tras varias pruebas en Nairobi quedó muy satisfecho con el nuevo Grupo A italiano, que resultó dos segundos más rápido por kilometro que el Lancia Rally 037 utilizado el año pasado.

Un esperado debut en esta carrera es

el del Opel Kadett GSI con motor 2 litros y tracción delantera. También en este caso se comparó con el Manta y se obtuvieron tiempos similares bajo la conducción del austriaco Sepp Haider, esperándose ahora las pruebas del piloto número 1: Rauno Aaltonen.

Ford también está probando en Kenia con Stig Blomqvist y el campeón local John Hellier, que lo acompañará en el equipo oficial. Los tests del Ford Sierra Cosworth dieron indicaciones para la evolución del auto, debiendo modificarse en las suspensiones traseras, causantes de un tumbado del suelo. También aparecieron algunos problemas de temperatura en el motor y se lamentó una rotura de diferencial. Toda esta experiencia será aplicada sobre los autos de carrera, que definitivamente serán coupe y no tracción integral. También Nissan está ensayando con Mehta y Zanussi, a los que habrá que sumar a Kirkland y Shah. Audi también trabaja sobre el 200 Quattro con sus dos pilotos: Röhl y Mikkola.

Con respecto al Toyota Supra, Waldegaard y Torph tuvieron algunos problemas de motor, al igual que los Opel, atribuyéndolos al combustible. Por último, digamos que Subaru ha tentado a Ari Vatanen para que tripule uno de los RX Turbo junto a Per Eklund y al parecer todo va por buen camino, habiendo dado Jean Todt la venia para ello. Por lo visto el Safari será una carrera de alto nivel emotivo al contar con los mejores exponentes de la categoría y una gran cantidad de equipos oficiales.

## Novedades del Rally de Argentina

El miércoles 18 partió a recorrer la ruta del Rally el equipo de relevamiento del Automóvil Club Argentino. Hasta el momento no se conoce el recorrido definitivo, pero por comentarios recibidos tiene algunas modificaciones con respecto al utilizado la semana que viene. El esquema completo estaría para mediados del mes de abril próximo.

## Perspectivas para el Rally de Argentina

Aprovechando su presencia en Estoril, consultamos a los principales equipos sobre sus programas respecto al Rally de Argentina. En general aún hay poca certeza sobre los próximos pasos de las escuadras oficiales, ya que todos se irán moviendo en base a los resultados de las próximas carreras, por tratarse en muchos casos de productos que no han podido testearse lo suficiente.

Como adelantamos la semana pasada, Lancia nos confirmó la presencia de tres autos y no cuatro, como se dijera a principios de año en una comunicación oficial de la marca. Consultado Achim Warmbold, manager de Mazda, nos manifestó que aún no hay nada resuelto. En el programa original ellos preveían estar con un solo auto para Carlsson, pero todo está por verse luego de las próximas carreras. Por el lado de Renault, está latente la posibilidad de que Ragnotti y Chatriot concurren a Córdoba con los R-18 nacionales por sugerencia de Renault Argentina. Pero seguramente luego de Córcega las cosas pueden cambiar y tal vez se decida llevar los R-11 Turbo a nuestro país. Volkswagen Motorsport aseguró que solo tiene confirmado el Safari, Córcega y Acropolis, pero aparentemente no habría impedimentos para volverlo de nuevo participando en la semana cordobesa.

Por el lado de Ford —no presente oficialmente en Portugal— se sabe, por declaraciones de Stuart Turner, que recién luego de Córcega decidirán modificaciones en el programa original, que no preveía su participación en Argentina. Lo mismo vale para Audi, que tras el Safari decidirá los próximos pasos. Con respecto al G.N nos comentaba la gente del Jolly Club que debiendo optar entre Olympus y Argentina para cumplir con la participación en al menos una prueba extraeuropea para tener derecho al título, es muy probable que se decidan por la carrera estadounidense, por el simple hecho de que allí presentarán el Grupo A con Recalde. De todos modos, en función de los resultados futuros, la cosa puede cambiar.

## Oficinas de Prensa

La RPA (Rally Press Association) comunicó en Portugal el resultado de la graduatoria de las salas de prensa de los distintos rallies del mundial '86, conecionada en base a la volación de los 45 periodistas asociados que asisten a los eventos del campeonato. Las preferencias fueron para Nueva Zelanda que se adjudicó el 83.3%, seguida por San Remo con 72.8%, invirtiéndose de ese modo lo ocurrido en el '85, donde la sala de prensa italiana había ocupado el primer puesto. Suecia conserva el tercer puesto con 70% esta vez, precediendo a 1.000 Lagos, Safari, Costa de Marfil, Montecarlo, Córcega, Portugal, RAC y Acropolis. ¿Y Argentina? Se preguntarán... Nuestra carrera —o mejor dicho, nuestra sala de prensa, ocupó el puesto 12 con 43%, precediendo solo al Olympus con 37.5%. Recordemos que en el '85, Argentina había precedido con el noveno lugar a pruebas como Acropolis y el RAC. Evidentemente los colegas encabezados por el portugués Fernando Petronilho y nuestro colaborador Martin Holmes, no han quedado muy satisfechos con la tarea del ACA del año pasado respecto a la prensa.

LOS "FLYING FINNS"

# LAS RAZONES DE UN DOMINIO

**1** Permanente-mente se habla de la hegemonía de los pilotos finlandeses en el mundial de rally. Un estudio sobre el tema nos lo propone Michel Lizin, periodista de la revista francesa "Auto Hebdo".



*1. Timo Salonen y 2. Markku Alen son dos típicos ejemplos de pilotos escandinavos. Ambos son hipercompetitivos y no les preocupa demostrarlo a los demás. Ellos lo saben y eso es suficiente. 3. Los autos de Grupo A, como este Lancia (conducido por Kankkunen), han modificado el estilo de manejo de los finlandeses. 4. acostumbrados anteriormente a los monstruos de 600 HP como este Audi Sport Quattro S-1 pilotado por Mikkola.*

**R**auno Aaltonen, Simo Lampinen, **4** Pauli Toivonen, el gran Timo Mäkinen, Hannu Mikkola, Markku Alen, Timo Salonen, Ari Vatanen, el recordado Henri Toivonen, Juha Kankkunen y otros, menos "internacionales". Desde hace más de veinte años, el mundo del rally está dominado por estos pilotos cuyos nombres terminan, casi infaltablemente, en "en".

Esta presencia constante no es fruto del azar, sino la consecuencia de una continuidad ininterrumpida de éxitos. Desde 1970, época reconocida frecuentemente por haber visto nacer a los distintos campeonatos internacionales de rally, 178 pruebas fueron disputadas, 62 de las cuales se las llevó ese pueblo "extranjero" situado al norte de Europa, hace ya varios siglos, 42 por especialistas suecos y 74 solamente por pilotos de otras naciones, entre los cuales Francia figura con 31 victorias.

Si el primer campeonato del mundo de los Conductores de Rally coronó en 1979 a un sueco, Björn Waldegård, seguido de un alemán, Walter Röhrl, los finlandeses tuvieron cuatro títulos





gracias a Ari Vatanen, Hannu Mikkola, Timo Salonen y Juha Kankkunen.

### UN ESTILO

¿Qué fenómeno puede explicar tal continuidad en los primeros puestos?

Una primera explicación es el estilo. Los especialistas finlandeses tienen un sentido hiperdesarrollado del equilibrio, de la anticipación, del ataque. No obstante, su manera de conducir está lejos de ser uniforme. En tiempos del célebre equipo BMC Mini Cooper, los largos deslizamientos del auto de Timo Makinen, contrastaban con el estilo sobrio de Rauno Aaltonen. Desde sus comienzos en Ford Escort, Hannu Mikkola se mostró netamente menos espectacular que Makinen. El estilo del primero siempre se fue perfeccionando, hasta el abandono casi total del "péndulo" que hizo mucho por la reputación de los pilotos nórdicos, obligados, a menudo, a proceder así cuando buscaban desesperadamente disminuir la velocidad antes de una curva. El carácter naturalmente sub-

virante de los Audi Quattro llevó a Hannu a emplear de nuevo esta técnica. Piloto "clásico" en sus comienzos, Markku Alen trabajó a lo largo de toda su carrera para mejorar la utilización de la ruta a fin de acercar su manera de conducir a la de Walter Röhrl. Ari Vatanen anticipaba poco, frenaba muy derecho y muy fuerte y se acomodaba de golpe, mientras que Timo Salonen es el digno sucesor de Makinen en cuanto a dar espectáculo. Un Makinen que no sobrepasará jamás sus medios. Juha Kankkunen se caracteriza por su voluntad de minimizar las pérdidas de tiempo calculando con cuidado la velocidad de entrada a una curva, mientras que el inolvidable Henri Toivonen era, sin duda, el más naturalmente dotado de todos. Uniendo la fineza de la trayectoria de Walter Röhrl al "deslizamiento" de Timo Makinen, el adicionaba ese don del equilibrio propio de todos los "Flying Finns" y una noción muy personal de la anticipación. Un cóctel demasiado perfecto llevó a Henri a ser uno de los raros pilotos tentados por la búsqueda del límite absoluto,

de la adherencia sobre el ripio de los coches del grupo B.

A pesar de esta variedad, los finlandeses crearon un estilo: el de los que saben evolucionar solamente sobre el filo de la navaja. Reconocerlo no da ninguna explicación. ¿Por qué un pueblo de apenas cinco millones de habitantes se permite dar al mundo del rally tal cantidad de campeones?

### UNA PREGUNTA SIN RESPUESTA

Su habilidad les parece tan natural, su sentido del ritmo y del equilibrio tan evidente, que los pilotos finlandeses se quedan muchas veces mudos cuando se les pregunta por qué dominan el rally desde hace tanto tiempo. Su silencio está lleno de perplejidad y sorpresa. Como si no hubieran reflexionado jamás sobre esa pregunta; como si esa pregunta pudiese ser hecha solamente por un extranjero. Como si la respuesta fuera una curiosa mezcla de evidencia y de incertidumbre. El carácter "cerrado" de los hombres del Norte no los incita mucho a mos-

trarse tal cual son, pero (ya que se lo pedimos) ellos aceptan de buena gana reflexionar sobre esta cuestión. Porque su gentileza y su simplicidad naturales, los llevan a complacer al periodismo.

"No son tan buenos como se cree. Mirá lo que sucedió en el '85. Solamente dos victorias en doce rallies. Se les escaparon Córcega y San Remo", comenta con su humor habitual Seppo Harjanne, navegante de Timo Salonen. Este último, hace algunos años, hizo declaraciones a las que no les faltaba una cuota de picardía: "Mirá alrededor tuyo. Nuestro país es lindo, es cierto, y me gusta, pero ¿hay algo más que vinos, agua y un largo invierno de seis meses? Los finlandeses no tenemos elección. O salimos del país e intentamos triunfar mostrándonos como los mejores en el ámbito que sea, o nos quedamos para siempre en Finlandia... y tomamos".

Parcial, caricaturesco, pero no totalmente irrealista. Markku Alen propone otra explicación: "Reflexioné a menudo sobre esta cuestión, en fin,

cada vez que me han hablado del tema. Somos solamente cuatro millones y medio de finlandeses, pero tenemos la costumbre de batirnos, de luchar por nuestra sobrevivencia. Luchamos dos veces contra Rusia y seguimos siendo una nación independiente. Creo que nuestra voluntad no tiene límites, pero es muy individualista. Los finlandeses son muy malos en los deportes de equipos como el fútbol. Nos destacamos en los deportes individuales y de voluntad, como las largas distancias en atletismo, en las cuales chicos como Lasse Viren han realizado maravillas. Somos también capaces de mantener durante mucho tiempo un nivel elevado de concentración: hasta cuatro o cinco días, en rally por ejemplo, que es lo ideal. Creo también que somos inteligentes, pero malignos. De cualquier manera, hay chicos malos e inteligentes en todos lados, y no cesamos de descubrir nuevos campeones de rally. De acuerdo, nuestras rutas son favorables para la práctica del rally, pero me parece que la realidad está en otra parte. Está en nuestra cabeza".

Y Markku Alen se golpea la sien con un dedo índice decidido antes de concluir: "¿Por qué haces esta pregunta? Tal vez nos conozcas más que nosotros mismos. Creo que eres capaz de descubrir las verdaderas razones y, llegada la necesidad, las inventarías".

Los finlandeses son incontestablemente individualistas, y nada es peor para un finlandés "volador" que ser combatido por un compatriota suyo. Con excepción de una derrota frente a un extranjero. Más que ningún otro piloto de rally, el finlandés detesta la derrota. Pero la lucha comienza para él en la largada del rally, y se concluye en la llegada. Fuera de la competición, los rallymen finlandeses están codo a codo. ¿Frente a quién? ¡Al resto del mundo, claro!

"La rivalidad entre pilotos finlandeses es enorme, —había explicado Timo Makinen—, pero se ejerce en el ámbito estricto de la competición, entre la largada y la llegada de la carrera. Para el mundo exterior, los finlandeses están unidos como los dedos de la mano. Jamás un piloto finlandés hablará mal de otro de su país. Al contrario, tratará de favorecer la carrera internacional de las jóvenes esperanzas. Desde el momento en el que a un finlandés le proponen un auto de fábrica y él no lo puede aceptar, sugiere el nombre de uno de sus compatriotas, y previene a éste para hacer todo lo que pueda para que el auto oficial pertenezca a un especialista de su país."

Sin complejos, sin temor por su propia carrera, Timo Makinen, un día (hace aproximadamente veinte años) presentó a Hannu Mikkola a los dirigentes de Ford. Algunos años más tarde, Hannu, al volante de un Escort de fábrica, fue vencido en un pequeño rally nacional por un joven desconocido que pilotaba un Opel Ascona privado. El gran Mikkola convenció a sus patrones en Ford de darle una oportunidad a ese joven. ¿Su nombre? Ari Vatanen. Juhani Kankkunen, a pesar o a causa de sus orígenes modestos, llegó a la cumbre gracias a Makinen, Lampinen y Piironen. Desde su

llegada a Peugeot, Timo Salonen no dejó de alabar a aquel que iba a ser su más peligroso rival. Y el candidato más seguro a su sucesión en la carrera por el título.

Así se crea y se perpetúa una tradición. Es sin duda esta la razón por la cual un joven finlandés sólo debe mostrarse rápido en su país para que le ofrezcan una oportunidad para que uno u otro constructor le brinde una posibilidad. En tanto, las esperanzas de los otros países, incluso los suecos, deben probar su talento en otra parte (y dos veces) y no en su casa.

### EL "SISU"

Volvamos a la voluntad, el finlandés sufre tanto como bebe: en silencio. Un finlandés vencido, se calla. Su rostro trasunta toda la tristeza del mundo. Se siente desdichado, pero más aun, humillado. Interiormente, está rabioso, y encuentra en su derrota la energía necesaria para tomar, en cuando sea posible, la revancha.

¿No es el caso de todos los deportistas de alto nivel? Tal vez. Pero la tenacidad de los finlandeses, su abnegación, su capacidad de extraer lo mejor de ellos mismos, y de superarse cuando es necesario, es tal y tan consciente en su espíritu, que le dieron nombre a este comportamiento particular. Una pequeña palabra de cuatro letras que resume lo que necesita varios renglones de explicaciones en castellano, en francés o en inglés: "el sisu".

Desconocida hasta hace algunos años, esta palabra es inevitable cuando se intenta explicar la razón de la fuerza de golpe finlandesa en rally. El "sisu" es la capacidad de retroceder más lejos que los límites del esfuerzo, de la concentración, de la voluntad... ¡Y sin cometer errores! Estado de gracia adaptado al carácter de este pueblo nórdico. Observen a los pilotos finlandeses antes de la largada del rally de los Mil Lagos, tradicionalmente efectuada el viernes a la tarde. El miércoles, los pilotos están distendidos. Se pasean despreocupadamente por los pasillos del hotel Rantasiipi y responden con gentileza a las preguntas de los periodistas y los curiosos. El jueves, la tensión empieza a subir. Los nervios se hacen presentes y el viernes, cuando se acerca la hora de la largada, los "finlandeses voladores" son inaccesibles. ¿Desagradables? No, en absoluto. Hay simplemente un vacío total en sus mentes para guardar sólo una cosa en la cabeza: la carrera.

Para el rally de los Mil Lagos, los pilotos reconocen a menudo solos los recorridos de los distintos primes. No es raro ver a uno de ellos paseándose por los pasillos del hotel, los ojos en el vacío, indiferente a la agitación que lo rodea, balbuceando un texto de una aparente incoherencia, acompañado de pequeños gestos con una mano ondulante delante de los ojos. No es la hora de las oraciones. El piloto recita simplemente todas las curvas, lomas de burro y dificultades de una punta a otra de un prime. Sin la mínima ayuda de anotaciones. Rara oración para una rara religión.

### HECHOS, SOLO HECHOS

Así se construyó progresivamente el mito de los finlandeses voladores que produce felicidad en los jóvenes pilo-



tos de ese país y desesperanza en los otros. Interrogados acerca de las causas de su éxito, los nórdicos se contentan con hacer introspección o etimología. Hay, sin embargo, hechos precisos.

¿A qué edad comenzaste a conducir?

Que la pregunta sea hecha a Vatanen, Salonen o Kankkunen, la respuesta es parecida: "Eh... qué sé yo, no sé, no me acuerdo. A los ocho años, tal

vez, desde que pude alcanzar los pedales, o sentado sobre las rodillas de mi padre, bordeando los caminos forestales que están cerca de nuestra casa de verano". La segunda residencia, llamada "casa de verano", no es realmente un lujo de Finlandia. Se trata, casi siempre, de un pequeño chalet de madera junto a un lago, y rodeado de propiedades atravesadas por caminos de tierra privados... O no. Pero totalmente desiertos.



5. Dos campeones mundiales. Blomqvist y Mikkola cuando compartían el equipo Audi. Uno sueco, el otro finlandés. 6. Representantes de dos generaciones: Juha Kankkunen y Timo Salonen, dos finlandeses separados por veinte años en sus respectivos apogeos. 7. Timo Salonen, Ari Vatanen junto al alemán Walter Röhrl. Este, pese a no ser su compatriota, es de los mejores pilotos del mundo. ¿La excepción a la regla? 8. Kenneth Eriksson pertenece a la nueva generación de pilotos suecos. Probablemente le discutan el primado a sus vecinos finlandeses.



El aprendizaje de la conducción de un auto es precoz y está socialmente admitido a pesar de la ausencia del carnet de conductor. Los más dotados le toman el gusto a esto, y vuelven en el invierno para mejorar su técnica sobre los lagos congelados, donde la adherencia es más débil.

"Comencé a entrenarme a los doce años, —explicaba Henri Toivonen—. Dos años más tarde hice mis primeras carreras privadas sobre la-

gos congelados y a los quince años vencí por primera vez a mi padre."

Henri esperará tres años antes de participar en sus primeras competiciones oficiales sobre esos mismos lagos. La mayoría de los jóvenes pilotos debutan al volante de coches poco potentes y baratos, allí en los lagos. Los clavos en las gomas figuran en el reglamento, y la escasa adherencia les permite a los mejores adquirir rápidamente una gran reputación.

El auto no es muy importante en la realización de las performances. La selección se hace por el talento, más que por los medios financieros.

Sucede lo mismo en rally. Finlandia tiene pocas rutas asfaltadas. Numerosos tramos están revestidos solamente con una tierra firme extremadamente resistente. Estas pistas son a menudo anchas y rápidas, pero tienen, sin embargo, gran cantidad de curvas y lomos de burro, la adherencia es aquí, por supuesto, netamente menor que sobre el asfalto de Europa del sur y el conductor medio finlandés está acostumbrado a sentir su coche (tal vez no a patinar) pero sí a contornearse, desviarse progresivamente. Desde siempre aprendió a corregir de a poco los derrapes de su auto. Esta experiencia le basta para dar el ritmo, el equilibrio continuo del vehículo, y encontrarse seguro desplazándose de un lado a otro. Para los enamorados de la conducción, el terreno es ideal. Finlandia es un país más bien llano, pero con un relieve constituido por una ininidad de pequeñas ondulaciones. Una vez que trazaron y realizaron las rutas, los finlandeses no agredieron a la naturaleza, y los caminos agotan todas las ondulaciones para transitar en una sucesión de continuas curvas rápidas salpicadas con una multitud de lomos de burro. Las horquillas y otras curvas cerradas son raras o inexistentes. Desde el momento en que se trata de ir rápido en estas rutas, incluso al volante de un auto de serie, el desequilibrio es constante y, al desplazamiento lateral del vehículo, se le agrega el "cla-

vado" vertical, cuando no el despegue. A veces, estos dos fenómenos se producen simultáneamente a velocidades demasiado elevadas para proveerle un terreno de entrenamiento ideal a un candidato a correr en rally.

Fuera de su eventual sensibilidad particular, de su psicología, de la solidaridad nacional y de la increíble voluntad de vencer, el dominio de los finlandeses tiene también razones objetivas. Ante todo, una ancha base.

Las carreras sobre lagos congelados y las innumerables pruebas regionales permiten a un gran número de jóvenes comenzar en el automovilismo sin disponer de medios financieros desmesurados. Luego, un método de selección adaptado. Las carreras sobre tierra y hielo les permiten, necesariamente, a los más dotados, emerger, aun si no cuentan con el mejor medio, gracias a la confiable adherencia. En fin un terreno particularmente apto para el desarrollo de las cualidades. Los caminos de tierra con curvas rápidas y los innumerables "saltos", les brindan a los fineses la posibilidad de aprender a dominar totalmente su auto a alta velocidad. Una ventaja enorme, sin duda, aumentada por el hecho de que todos los rallies —salvo los Mil Lagos— se disputan sobre recorridos secretos que desarrollan el sentido de la improvisación. En los Mil Lagos, los pilotos aprenden a recorrer la ruta a baja velocidad. Tienen la costumbre de evolucionar a 40 km/h evaluando la velocidad real de pasaje en competición, que puede ser cuatro veces mayor... y con las cuatro ruedas en el aire. Una experiencia que luego será muy útil en el campeonato del mundo, donde los equipos no tienen tiempo para recorrer más de tres o cuatro veces cada prime y a veces al volante de un auto de serie.

1.- Resumiendo: Finlandia cuenta con un gran número de debutantes interesados en el rally.

2.- Con pruebas que permiten "descubrir" a los más dotados.

3.- Con un terreno ideal para desarrollar las cualidades necesarias en campeonatos del mundo de rallies.

4.- Con una voluntad de vencer única, y un gran poder de concentración (el famoso "sisu").

5.- Con una solidaridad sin límite por los connacionales, frente al mundo exterior.

6.- Con las explicaciones secundarias que damos a continuación. La receta ha dado sus frutos, y sin embargo...

## LOS SUECOS A LA "CARGA"

Cuando murió Henri Toivonen, Lancia llamó al sueco Mikael Ericsson para reemplazarlo. Para el rally de los Mil Lagos, Peugeot y Lancia decidieron alinear tres coches cada uno. Jean Todt y Cesare Fiorio conocen las ventajas de beneficiar a los pilotos locales sobre el particular terreno finlandés. Para completar su equipo, llamaron a dos... suecos: Stig Blomqvist y Kalle Grundel. Estos dos "mercenarios" son miembros habituales del team Ford que habían formado un equipo ciento por ciento sueco. Le sucedió lo mismo a Toyota, que reemplazó al finlandés Juha Kankkunen, pasado a Peugeot, por el sueco Lars-Erik Torph convertido así en el compañero

de equipo de otro sueco, Björn Waldegaard.

¿La rueda está girando en otro sentido? A partir del momento en que Stig Blomqvist y Björn Waldegaard pudieron limitar las "andanzas" de sus vecinos finlandeses. ¿Suecia está a punto de invertir la tendencia? El sueco Kalle Grundel apareció recientemente en la escena del rally internacional, pero está pisando los 38 años. Excepto Juha Kankkunen que quemó las etapas para convertirse —ya— en estrella, las principales esperanzas nórdicas son suecas: Kenneth Eriksson, Mikael Ericsson, Lars-Erik Torph, etc. Finlandia, por su parte, ha tenido mala suerte. Ari Vatanen sufrió un grave accidente en el rally de la Argentina en 1985, retornando en el raid Paris-Dakar. Henri Toivonen está muerto, Hannu Mikkola sabe que la mayor parte de su carrera quedó atrás, y los únicos "finlandeses voladores" que se mantienen en la cumbre son Markku Alen, que ya está hablando de su retiro, Timo Salonen y Juha Kankkunen. Incluso si dos accidentes son los causales de la pérdida de fuerzas, éstas no son menos reales. Recordemos que en Los Mil Lagos, más todavía que en los rallies nacionales, los responsables locales tenían los ojos muy abiertos a fin de descubrir aquí a las estrellas de los años que vienen, de manera de impulsarlos hacia la cumbre como lo hicieron con Kankkunen.

El éxito no está garantizado. Los maestros de manejo en rally no se fabrican a medida, por pedido. Cualquiera sea el terreno, el mejor piloto puede ser alemán o francés, como Walter Röhrl o en su momento Jean-Luc Thérier lo demostraron. (Si el título hubiera existido en esa época, éste se hubiese consagrado —lejos— campeón del mundo de conductores en 1973.)

Dejemos aquí las suposiciones para terminar con dos reflexiones. La primera, para lamentar que los responsables de escuderías continúen mirando hacia el Norte cuando deciden darle una oportunidad a un joven piloto. Si el talento de Henri Toivonen, de Juha Kankkunen o incluso de Lars-Erik Torph, es "monstruoso", como el de Kalle Grundel, Mikael Ericsson o Kenneth Eriksson, ¿Por qué no reconocer que algunos extranjeros son ciertamente tan talentosos como ellos?

En fin, agreguemos una segunda razón a las innumerables carreras de los pilotos del Norte y, sobre todo, de los finlandeses: la confianza en sí mismos. Un "finlandés volador" puede dudar de su triunfo, pero no de su talento. El sabe que es bueno. Sabe que irá, por lo menos, tan rápido como sus célebres predecesores. Está convencido de que tal vez le falta auto, experiencia, pero no posibilidades. La suerte, un día u otro, acabará por romperle.

¿El regreso a los coches de turismo más cercanos a los que un piloto privado puede ofrecerse va a abrir el mercado de pilotos? Esperamos que sí.

Michel Lizin (Auto Hebdo)  
Fotos: Martin Holmes.





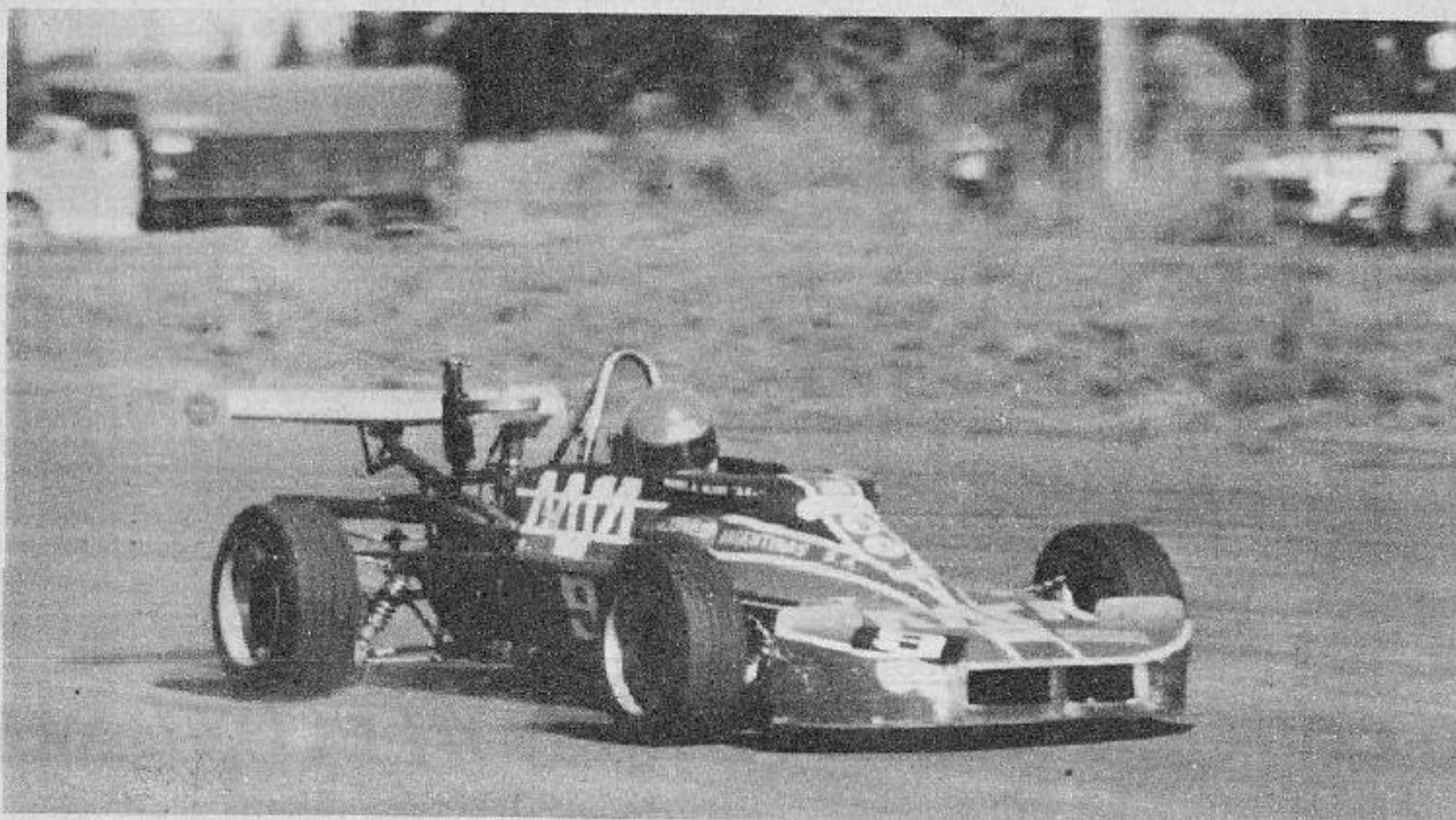
# ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 146

25 de marzo de 1987

## Fórmula Renault Santafesina

### RANKING, RESUMEN Y CALENDARIO



Miguel Angel Alisi, además de brillar en la F.R.A. fue campeón de F.R. Santafesina. Representa a la localidad de Granadero Baigorria.

**Totoras, SF** - Miguel Angel Alisi, el campeón de 1986, encabeza con el N° 1 el ranking de la Fórmula Renault Santafesina, categoría similar a la nacional salvo en algunos detalles, que desenvuelve su actividad alternativamente entre la tierra y el asfalto. Alisi, oriundo de Granadero Baigorria, tuvo también el año pasado una destacada actuación en la F.R.A. y en este zonal

ganó tres carreras (San Jorge, Esperanza y Rosario).

El subcampeón, el casildense Alberto Felizia, también fue ganador en tres oportunidades (Gessler, Casilda y San Jerónimo Norte). Del resto de los participantes, Juan J. Militello ganó en dos ocasiones (Bigand y Firmat) haciéndolo en una oportunidad tres pilotos: Daniel Girotti (en Villa Constitu-

ción), Ariel Giovannetti (en San José de la Esquina) y Hugo Cortéz (en Firmat).

En total se corrieron en 1986 12 carreras en circuitos de 1200 a 1700 metros, estableciéndose promedios entre los 89,432 y los 126,085 kms/hora. En cuanto a los participantes por fecha, fluctuaron de los 17 (el pico más bajo en Gessler) a los 28 (el más alto en Rosario).

Para 1987 está previsto el siguiente calendario:

15 de marzo (Firmat); 5 de abril, (Rosario); 26 de abril (Casilda); 10 de mayo (Rosario); 24 de mayo (Villa Constitución); 31 de mayo (a designar); 14 de junio (a designar); 28 de junio (Firmat); 26 de julio (Bigand); 16 de agosto (Esquina); 6 de setiembre (Esperanza); 27 de setiembre (Gessler) y 4 de octubre (Rosario).

### RANKING F.R.SANTAFESINA 1987

1 - Miguel Angel Alisi	G° Baigorria, SF
2 - Alberto Felizia	Casilda, SF
3 - Rodolfo Aranci	Firmat, SF
4 - Hugo Cortéz	Casilda, SF
5 - Germán Martínez	S.J.de la Esquina, SF
6 - Ariel Giovannetti	Alvarez, SF
7 - Juan J. Militello	Rosario, SF
8 - Raúl Culasso	El Trébol, SF
9 - Héctor Nocioni	S.J.de la Esquina, SF
10 - Daniel Girotti	Los Molinos, SF
11 - Néstor Bozani	Uranga, SF
12 - Sergio Castro	Rosario, SF
14 - Elvio Perren	Sa Pereyra, SF
15 - Héctor Musso	V° G. Gálvez, SF
16 - Norberto Savio	Totoras, SF
17 - Carlos Delgado	Freyre, Cba
18 - Rubén Gómez	Rosario, SF
19 - Claudio Carreras	Rosario, SF
20 - Mario Conese	Las Parejas, SF
21 - Rubén Jazinky	V° G. Gálvez, SF
22 - Osvaldo Ghellar	Cañada de Gómez, SF
23 - Carlos Sapietto	El Trébol, SF
24 - Víctor D'Antonio	Rosario, SF
25 - Gabriel Granatta	Rosario, SF
26 - Ariel Bonucci	Sanford, SF
27 - Miguel A. Pittori	V° Constitución, SF
28 - Angel Gómez	G° Baigorria, SF
29 - Rodolfo Travagliante	Rosario, SF
30 - "Pelé"	Los Cardos, SF
31 - Alberto Albrecht	S. Gerónimo de Saucé, SF
32 - Carlos Gaido	Rosario, SF
33 - Omar Passaglia	V° Mugueta, SF
34 - Enzo Sala	Las Rosas, SF
35 - Omar Araguas	S.J.de la Esquina, SF
36 - Rubén Montechiarini	Oliveros, SF
37 - Osvaldo Baiardo	Santa Fe, SF
38 - Juan C. Yassogna	Rosario, SF
39 - Marcelo Mattel	Casilda, SF
40 - Juan C. Segna	El Trébol, SF
41 - "Chiquito"	C. Pellegrini, SF
42 - Miguel A. Konjuh	Los Molinos, SF
43 - Hugo Redolli	Sastre, SF
44 - Danilo Werion	San Vicente, SF
45 - Alfonso Galazzo	Las Parejas, SF
46 - Alberto Camperi	Rafaela, SF
47 - Oscar Ciel	Las Petacas, SF
48 - Ariel Menichelli	S.J.de la Esquina, SF
49 - Rubén Segovia	Sastre, SF
50 - Eduardo Moretti	Los Cardos, SF
51 - Víctor Vetatti	El Trébol, SF
52 - José O. Oaizola	Zavalla, SF

## ASOCIACION DE PILOTOS TURISMO GRUPO 2

**Rosario, SF** - La Asociación de Pilotos Turismo Grupo 2 informa que el 27 de febrero fue elegida -en forma unánime- la nueva comisión directiva que regirá a la entidad en el actual ejercicio.

Como presidente se eligió a Héctor C. Olivieri, como vicepresidente a Juan Carlos Bernasconi y como secretario a Renildo Cordera, quienes serán acompañados en la gestión por el tesorero, Francisco Maccroni, los vocales Edgardo J. Navarro, Miguel A. Forconi y Francisco Galizia; los vocales suplentes Víctor Bacigaluppo, Daniel Martínez y Gustavo Quesada, y los síndicos Alfredo Milisenda y Eduardo Basso (titular y suplente). A ellos les deseamos que el éxito los acompañe, en favor del crecimiento de su categoría.

## Autocross Tucumano de Verano

### LORETO, CAMPEON ADOLESCENTE

**San Miguel de Tucumán** - El joven piloto tucumano, **Juan Carlos Loreto (h)**, de apenas 17 años de edad, se consagró cam-

peón del Autocross de Verano '87, torneo que culminó el 8 de marzo en el circuito de 870 metros de El **Cadillal**, donde fue organi-

zadora la Asociación de Pilotos Tucumanos.

Sin embargo el ganador de esta última fecha fue el aguerrido **Roque Alberto**



El ganador Roque Caram (por dentro, con el N° 2) en un pasaje de la competencia del Cadillal. Todas estas máquinas tienen mecánica Renault 850 (Foto gentileza de Ernesto González.)

Caram, quien tuvo en el campeón de 1986, Ricardo García y en Humberto Fortino, a sus más difíciles rivales. Mucho público compuesto de lugareños y turistas enmarcaron el pintoresco recorrido, aderezado con los obstáculos y particularidades propias de un escenario para esta especialidad.

**Final**, a 12 vueltas: 1° **Roque Alberto Caram**; 2° Ricardo García; 3° Humberto Fortino; 4° Jorge Carranza; 5° Juan Carlos Loreto y 6° Marcos Núñez. **Campeonato: (final)** Loreto, 20 puntos; Caram, 15; Fortino, 14; Núñez, 7; Ricardo García, 6 y Carranza, 5 puntos.

(Informe de Harry W. Gray)

## Fórmula Renault Bonaerense en Junín

### MARIO DEMICCO, FACIL

Pergamino, BA - El domingo 15 de marzo, en el autódromo Eusebio Marcilla de Junín (circuito asfaltado de 1.761 metros), comenzó la actividad para las dos clases de la nueva Fórmula Renault Bonaerense, categoría que marca la continuidad de Monopostos 850, a la que se le agrega la clase 1.400 cm<sup>3</sup>, con motores similares a los de la FRA (nacional).

Unas 1.300 personas acudieron a la convocatoria del Auto Moto Club Junín, de correcto desempeño organizativo.

En la flamante FRB 1.400 se presentaron sólo cinco unidades. El pergaminense Luis García ganó la clasificación, pero el colonense Oscar Decarolis ganó la serie previa y la final; en ésta se afianzó cuando García, que lo acosaba, hizo un trompo y perdió terreno.

FRB 1.400, 12 vueltas: 1° Oscar Decarolis (Crespi/Colón) 10m 03s 84/100 a 125,986 km/hora; 2° Luis García (Rossi/Pergamino) 10m 14s 50; 3° Eduardo Ravagnan (Depac/Ascensión) 10m 15s 48; 4° Enrique Hidalgo (Fontana/Rancagua) 10m 34s 57; 5° José Ma. Tazzioli (Balbuena/Arribeños) a 1 via.

La especialidad de 850 cm<sup>3</sup> contó con la participación de 24 pilotos, de los cuales Horacio Bentorino fue el más veloz en pruebas de clasificación. Bentorino ganó también la primera serie, y la otra, la más rápida, fue para Mario Demicco.

En la final de FRB 850, el triunfo fue relativamente fácil para Demicco. Habegger lo había superado en la vuelta inicial, pero el ganador se rehízo, volvió al liderazgo y con ritmo sostenido fue ampliando ventajas para llegar br-

llantemente a su primera victoria. Habegger por su parte fue acusando problemas de embrague, por lo cual Bentorino pudo acceder al segundo lugar.

Final FRB 850, 20 vueltas: 1° Mario Demicco (Crespi/Colón) 17m 23s 66/100 a 121,495 km/hora; 2° Horacio Bentorino (Balbuena/Junín) 17m 31s 05; 3° Julio Habegger (Habegger/Arrecifes) 17m 37s 87; 4° Luis García (Rossi/Pergamino) 17m 41s 96; 5° Jorge Mondino (Crespi/Santa Isabel) 17m 44s 43; 6° Gustavo Antúnez (Crespi/XX) 17m 50s 92; 7° Edgardo Gómez (Crespi/Junín); 8° Carlos Picapietra (Bravi-Troncomóvil/Colón); 9° Oscar Bacaloni (Crespi/Arenales); 10° Claudio Correa (Balbuena/Vedia), todos con 20 vueltas.

(Informe de Roberto Ostoiich)

## Karting Pampeano en Miguel Cané

### CORONACION

Trenque Lauquen, BA- Se realizó el domingo 15, ante regular cantidad de público, la última fecha del campeonato nocturno de Karting Pampeano, en el kartódromo del Club Juventud Regional, de Miguel Cané, La Pampa. Se hicieron presentes 67 karts de las tres categorías, organizando la reunión la Federación Regional local.

Esta cuarta y decisiva fecha tuvo como principal atractivo la lucha de 16 pilotos por llegar a los títulos en juego.

En 180 cc Con Caja el campeonato fue para el rufinense Raúl Pelucco, quien en la final relegó al trenquelauquense Manuel Pinto, que pugnaba por su séptima corona consecutiva.

En cc Directo Monomarca el titular fue Carlos Aguilera, de Quemú-Quemú, que

## Karting en Mar del Plata

### TRIUNFO DE ROLANDO GORRINI

Mar del Plata, BA - Comenzó el campeonato zonal de Karting 125 (motores Zanella sin caja de velocidades) en el kartódromo inserto dentro del autódromo de esta ciudad. Se hicieron presentes 29 máquinas, más algunas de la flamante categoría Junior, reservada a pilotos de 12 a 16 años de edad.

Se efectuaron dos series a 10 vueltas al circuito asfaltado de 750 metros de asfalto. En la primera, Carlos Petersen venció al campeón de 1986, José

Ciantini; en la segunda, Rolando Gorrini relegó a Gustavo Espinosa.

La final fue a 22 vueltas y arrojó el siguiente resultado:

1° Rolando Gorrini (Panther/Mar del Plata) a 78,183 km/hora; 2° Carlos Petersen (Vara/Mar del Plata); 3° Rubén Roman (Tiger/Mar del Plata); 4° Néstor Vidosa (Tiger/Mar del Plata); 5° Luis Torti (Panther/Miramar); 6° Oscar Cassanelli (Tiger/Mar del Plata).

(Informe y foto Raúl Fernández)



Rolando Gorrini, ganador en la apertura del zonal de karting marplatense

## Campeonato Cuyano de Karting

### ROJAS, FLAQUE Y LUCONI, CAMPEONES

Mendoza - Los pilotos Orlando Rojas (Internacional), Héctor Flaqué (Juniors) e Iván Luconi (Promocional) fueron los campeones cuyanos de karting, tras las 10 fechas que en 1986 conformaron el torneo fiscalizado por el Club Jorge Newbery, única entidad de Cuyo afiliada a la Federación Argentina de Karting.

El Club Jorge Newbery sigue adelante con la construcción del kartódromo propio (con iluminación para pruebas nocturnas, inclusive), que espera concluir en el presente año. La obra ha sido declarada de interés provincial por el Poder Ejecutivo local.

También es oportuno mencionar que en 1987 comenzará a competir la nueva categoría Promocional, Directo Standard, con las populares Zanella 125, que pasará así a alimentar las nutridas de las otras categorías, de costos más elevados.

Los rankings para 1987 han quedado así

constituídos; los números indican la cantidad de puntos logrados en 1986.

#### Categoría Internacional

1 - Orlando Rojas (DAP-RF/Godoy Cruz) 129; 2 - Francisco Toujas (M-101-PCR/Mendoza) 126; 3 - Fernando Egea (Track-RF/Las Heras) 105; 4 - Héctor Flaqué (Vara-DAP/San Juan) 85; 5 - Eduardo Moyano (DAP-PCR/Guaymallén) 61; 6 - Osvaldo Morales (M-101 PCR/Las Heras) 59; 7 - Alberto Mosca (Vara-Parrilla/Mendoza) 51; 8 - José Fissolo (Vara-DAP/Lujan) 50; 9 - Ariel Rojas (Vara-Parrilla/Godoy Cruz) 30; 10 - Fabian Calabro (Vara-Parrilla/Godoy Cruz) 15.

En total figuran 22 pilotos con puntos.

#### Categoría Juniors

1 - Héctor Flaqué (Vara-DAP/San Juan) 153; 2 - Ariel Capomaggi (Vara-Parrilla

## Ahora en Capital Federal...

### LOS FINES DE SEMANA SON DEL AUTO CROSS

Nos informa la Asociación Propietarios Auto Cross que el pasado sábado 21 de marzo dieron inicio a un petit torneo de su categoría, que ellos mismos organizan y que se complementa con la participación de las motos Speedway de 200 cm<sup>3</sup>. El espectáculo se lleva a cabo en el Predio Ferial Recoleta, que se encuentra ubicado detrás de la Facultad de



Derecho (para más datos, a mitad de camino entre ItalPark y A.T.C.).

Las competencias se llevarán a cabo los sábados y domingos a partir de las 14 horas, con fiscalización de la Federación Regional N° 1, en un escenario de 350 metros de recorrido, con saltos y lomos de burro. Por último un dato interesante: las competencias no se suspenden por lluvia.

#### RANKING 1987 ASOCIACION PILOTOS AUTO CROSS

N°	Piloto	Chasis-Motor	Localidad
1	Seil Nagas	Nervi-Escap-Renault	Lanus
2	Luis Garone	F.A.T.T.-Flat	Merlo
3	Daniel Salbucci	DanKart-Renault	Merlo
4	Vicente DePaolo	SallaDuna-Renault	Pilar
5	Juanjo Biaggi	SallaDuna-Renault	Cap. Fed
6	Daniel Zambrano	Lorto de Mar-Renault	Paso del Rey
7	Eduardo Bosco	SallaDuna-Renault	Villa Martelli
8	Ricardo De Agostini	Wincha-Renault	Haedo
9	Ricardo Parravicini	Lorto de Mar-Renault	San Martín
10	Victor Mendez	Nervi-Escap-Renault	Lanus
11	Enrique Fernández	Fernandez-Citroen	San Martín
12	Daniel Montero	Belli-Renault	Ciudadela
13	Aldo Buchi	Buchi-DKW	Paso del Rey
14	Osvaldo Martino	Eubi-Renault	San Antonio de Padua
15	Murat Nagas	Nervi-Escap-Renault	Lanus
16	Pablo de Paolo	Belli-Renault	Munro
17	Carlos Estingo	Estingo-DKW	Haedo
18	Daniel Ubaldi	Ubaldi-Renault	Merlo
19	Mario Maskarik	Nervi-Escap-Renault	Lanus
20	Marcos Ferrer	SallaDuna-Fiat	Cap. Fed
21	Adredo Gomez	Belli-Renault	Moreno
22	Hernán Boshan	Hojans-Renault	Moreno
23	Carlos Canosa	SallaDuna-Renault	Cap. Fed

# ACTIVIDAD ZONAL

## Miguel Cané DE CAMPEONES

arribó tercero en la final y sumó los puntos que necesitaba para el campeonato.

En 100 cc Internacional volvió a ser N° 1 el joven Jorge Elortegui, de Quenumá, quien dominó en la serie y luego en la final, en este caso tras una breve lucha con el carhuense Carlos González.

El torneo anual de la Federación Regional de Karting de Miguel Cané -del que participan bonaerenses, santafesinos, cordobeses y pampeanos- comenzará el 5 de abril en el kartódromo de Catriló, a 80 km al este de Santa Rosa.

Estos fueron los resultados de la última fecha del torneo nocturno:

180 cc C.C., 20 vueltas: 1° Raúl Pelucio (Panther-Zanella/Rufino, SF) 7m 19s 72/100; 2° Manuel Pinto (Panther-Zanella/T. Lauquen, BA); 3° Fernando Te-

ves (M-101-Zanella/G. Pico, LP); 4° Ademar Fava (Vara-Zanella/G. Pico, LP); 5° Eduardo Frua (Vara-Zanella/Rufino, SF).

125cc Directo, 20 vueltas: 1° Federico Galligo (Tiger-Zanella/América BA) 7m 28s 84/100; 2° Edgardo Laco (Vara-Zanella/Q. Quemú, LP); 3° Carlos Aquilera (Vara-Zanella/Q. Quemú, LP); 4° Eduardo Gavanettes (Tiger-Zanella/Catriló, LP); 5° Jorge Spoggetti (Vara-Zanella/G. Pico, LP).

100 cc Inter, 20 vueltas: 1° Jorge Elortegui (Panther-RF/Quenumá, BA) 7m 19s 52/100; 2° Carlos González (Vara-RF/Carhué, BA); 3° Dante Furd (M-101-RF/Alpachiri, LP); 4° Oscar Simón (Vara-RF/Alpachiri, LP); 5° Raúl Montegrosso (Panther-RF/Tres Algarrobos, BA).

(Informe de Rodolfo Gómez)

## CHAMPIONES EN MENDOZA



En la cena de entrega de premios del karting cuyoano vemos de izquierda a derecha a Juan García y José Caterino (concurrentes), Ariel Rojas, Eduardo Moyano (pilotos), Federico Wilde (presidente del KC Jorge Newbery), Orlando Rojas y José Fissolo (pilotos).

Luján) 138; 3 - Alberto Mosqueta (M-101-Parrilla/Mendoza) 122; 4 - Federico Gandolfi (Track-DAP/Mendoza) 86; 5 - Fabián Calabró (Vara-Parrilla/Godoy Cruz) 56; 6 - Mar-

celo García (Vara-RF/Lavalle) 43; 7 - M. Gómez Ruppí (M-101/Mendoza) 36; 8 - Hernán Capomaggi (Vara-Parrilla/Luján) 34; 9 - Guillermo Egea (Panther Parrilla Las Heras) 18; 10 - Ariel Rojas (Vara-Parrilla/Godoy Cruz) 15 puntos. Figuran con puntos 15 pilotos.

### Categoría Promocional

1 - Iván Luconi (Panther-Televel/Luján) 147; 2 - Leonardo Calabró (Vara-Televel/Godoy Cruz, 122; 3 - Michael Naveda (Track-Televel/Luján) 103; 4 - Carlos Garde (Track-Televel/Luján) 80; 5 - Alejandro Bonnano (Track-Televel/Luján) 67; 6 - Federico Ortega (Panther-Televel/Mendoza) 60; 7 - Gustavo Puebla (Track-Televel/Luján) 40; 8 - Federico Gandolfi (Track-Televel/Las Heras) 30; 9 - Pablo Bechara (Track-Televel/Luján) 28; 10 - Darío Maldonado (Vara-Televel/Lavalle) 28. Figuran con puntos 14 pilotos.

## CALENDARIO DE LA FEDERACION REGIONAL N°2

29 de marzo: Fórmula Renault Bonaerense (Arrecifes); TC Regional (Mercedes).  
5 de abril: F-2 Bonaerense y TC Zonal (en Arrecifes); TC del Oeste (Junín); A.L.M.A. (Pilar); Promocional Bonaerense y 850 (en Carlos Tejedor); Karting 125 y Sapucay (Capitán Sarmiento); Karting Sapucay y Clase B (Luján).

12 de abril: Fórmula Renault Bonaerense (en Colón); TC Regional (Suipacha).  
19 de abril: Fórmula 2 Bonaerense y TC Zonal (Pergamino); A.L.M.A. (Baradero); Promocional Bonaerense y 850 (Gral. Pinto); Karting 125 y Sapucay (Campana); Karting Sapucay y Clase B (San Andrés de Giles).

26 de abril: Fórmula Renault Bonaerense (Gral. Arenales); TC del Oeste (Pilar); TC Regional (Tres Sargentos).

1° de mayo: A.L.M.A. (San Andrés de Giles).  
3 de mayo: Fórmula 2 Bonaerense y TC Zonal (Ferré); TC Regional (Luján); Promocionales Bonaerense y 850 (Piedritas); Karting 125 y Sapucay (Baradero); Karting Sapucay y Clase B (San Nicolás).

10 de mayo: Fórmula Renault Bonaerense (Arrecifes); TC del Oeste (San Andrés de Giles)

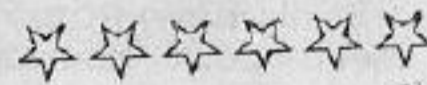
H.R. Producciones S.R.L. ☆ Avda. Corrientes 3782 4° B (1194) CAPITAL - Tel: 86-7734 ☆

## CARBURACION ENCENDIDO

Para Autos Nacionales  
e Importados



ALTA PERFORMANCE



ANIBAL

J. B. JUSTO 8028  
CAP.  
TEL: 683-4569

## NO TRABAJE MAS EN EL PISO O DENTRO DE UNA FOSA

ELEVE EL VEHICULO DONDE  
Y CUANDO USTED LO  
REQUIERA CON EL

MOVIL

“TECNO”  
2000  
(M.R.)

Indispensable para taller mecánico, chapista,  
estación de servicio y lavadero de autos, porque:

- Fácil de maniobrar aún en plena carga (carga máxima 2000 kg)
- Hace accesibles todas las partes mecánicas (altura máxima 2 mts.)
- Montado sobre ruedas, se desliza con la misma facilidad de un gato.

FERRETERIA INDUSTRIAL

Mader

TEL: 747-3492  
AV. ANDRES ROLON 1972 (1643). BECCAR.



## CASA ROE

ESPECIALISTA  
EN HERRAMIENTAS

ESPECIALES  
PARA RECTIFICACION

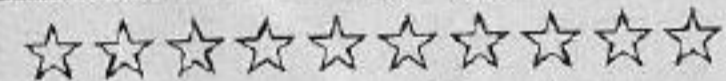
EQUIPOS PARA RECTIFICAR  
TAPAS DE CILINDROS

ALVAREZ JONTE 4307  
(1407).  
BS. AS. TEL: 567-7681

## TAPAS DE CILINDRO:

LAS  
TENEMOS  
TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS  
DE PLAZA!



INDUSTAP

DISTRIBUIDORES TANDILBER

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

## REFORMA PARA DISTRIBUCION FIAT 600 COMPETICION

STANDARD  
Elimina ruido de cadena  
• Extra silencioso •  
No hay roce con tapa de distribución  
• Más rendimiento en consumo de combustible

Elimina recalentamiento por fuera de punto  
SU COLOCACION NO REQUIERE NINGUN TIPO DE MODIFICACION EXTRA (PAT. 302180 INV. ARG) • CONSULTENOS: Bolivia 5023 • (Alt. Crovara 400), LOMAS DEL MIRADOR (1752) TEL 652-8257

## F.A.D.E.S. + BUTACAS +

JAULAS DE SEGURIDAD  
CINTURONES ARNES  
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813 esq. H. Irigoyen  
FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)  
760-0866

## ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

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

## SERVICE DIESEL BARRACAS

• BANCO DE PRUEBA BOSCH •  
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371 (cp. 1275) TEL 28-9032

## ESCUELA DE PILOTOS PARA NIÑOS DE 7 a 12 AÑOS

- CURSOS TEORICOS Y PRACTICOS DICTADOS EN EL AUTODROMO MUNICIPAL DE BUENOS AIRES LOS DIAS SABADOS DE 14 a 18 HORAS SOBRE KARTINGS DE COMPETICION ESPECIALMENTE EQUIPADOS PARA NIÑOS



Informes e inscripciones: BOX 56 y 58 - AUTODROMO MUN.  
VACANTES LIMITADAS INSCRIPCION FINALIZA EL 4 ABRIL 87

# ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

La lucha entre Lonati y Tubal fue lo más destacado de la fecha inaugural del rally Bonaerense. Ganaron sus clases, siendo los otros triunfadores. Lephaille, Victor Solmi y Delagogna. Desafortunado debut rallístico del Pato Morresi.

## III Rally de San Pedro

# LONATI Y TUBAL



Ratti Busto estrenó su SE 1.5 en su vuelta a las rutas. Fue noveno en la general con interesantes parciales.

Además de la lógica expectativa extra que depara toda prueba inaugural de un campeonato, el Rally de San Pedro ofrecía un punto adicional de interés: la participación del teceista Pato Morresi, quien con un Renault 18 similar al de Eduardo Lonati (que se lo alquiló para que debutara en rally en sus pagos) despertaba la curiosidad y las esperanzas del público local.

En el primer tramo clasificatorio, de casi 9 kilómetros, por el sinuosísimo camino de la barranca sampedrino, la aguaitada confrontación quedó frustrada, cuando Morresi se detuvo después de hacer dos mil metros, al sufrir su máquina la rotura de un semieje. Sin embargo, el clasificatorio fue el prolegómeno de una dura lucha por la clasificación general, ya que José Tubal le ganó por un segundo esa PC a Lonati, haciendo valer las condiciones del Fiat SE 1.5 preparado por Calderón y Espósito. Los dos tramos (idénticos al anterior) que completaron la primera etapa continuaron marcando esa ínfima diferencia en favor de Tubal, que así se aseguró el derecho a largar primero en la etapa del

domingo, en la que proseguiría hasta el primer octavo, la apretada porfía entre ambos.

Largaron 62 autos una cifra aceptable para el arranque del año. El sábado también se fue delineando lo que pasaría en las restantes clases.

En la 5, Lephaille estaba muy lejos en la punta, mientras que entre los de 850 cm<sup>3</sup> prevalecía cómodamente el debutante "Calibre" Delagogna, pese a haber tenido un problema en la tercera pasada. En la Clase 1, Carlos Viola, con el 128 1100 preparado por Ratto en Wheelwright, le había sacado entre los tres primeros del sábado 10 segundos a Viti Solmi, defensor del prestigio local con un 147.

El domingo amanece con novedades. Lonati cambia los dos palieres de su Renault, ya que uno de ellos acusa problemas en la vispera. Tubal le hace una buena diferencia en el primer tramo de ese día, ya que el del R-18 no quiere castigar de entrada a los semiejes sin asentar. En la Clase 1, Viola comienza a padecer problemas de caja, abandonando tras tres PP.CC. ganadas por Solmi, que después, sí, circula con total tranquilidad "guar-



Lonati-Madero comenzaron el año con un importante triunfo. Tras la primera etapa hubo zozobra en el equipo de Temperley cuando un semieje apareció dañado, pero el domingo tras un comienzo vacilante, todo anduvo 10 puntos.



Delagogna baja de la "bolita" con toda la alegría en el rostro. Lo recibe Eduardo Lonati y más atrás completan la escena Viola (aplaudiendo) y Vaccaro.



Juan Carlos Lousó-Angel Garavano. Los de Villa Cañas, hicieron su carrera y se llevaron quince puntos para el campeonato recién iniciado.



Los Lephaille (Hugo, padre e hijo) ganaron la 5 con la Toyota de Cecchini. El piloto reclama empero más tiempo para tomarse la mano a la japonesa.



Viti Solmi dijo antes de la carrera la Manzana. Se olvidó acelerar y

# RAL, MANO A MANO

dando" el auto para la Vuelta de la Manzana, y asegurándose el triunfo.

En la Clase 2, tras Tubal, la lucha se plantea entre el madariaguense Juanca Flore (Gacel) y el platense Marino (Fiat SE 1.5), inclinándose la balanza paulatinamente en favor de aquel, dueño de un auto muy veloz, con fierros de Rafael Balestrini y preparación de Chiche Caldarella.

En la 5, Hugo Lephaille (navegado por su hijo Hugo Jr), tras el abandono de Gradin-Neira con la otra Toyota, se limitó a tratar de mejorar en la general, tomándole la mano a la GT 2000 para el futuro. En la Clase 8, Delagogna se impuso en los tres primeros disputados para los más chiquitos.

En lo que respecta a la Clase 3, Juan Carlos Loustó cortó su mala racha terminando segundo de Lonati, y superando a su vez a Caputo con un 504 similar al del de Villa Cañas. Cordovana, en su debut provincial con el R-18 fue cuarto, con problemas en la caja de velocidades.

Hubo mucho público pese a la "competencia" de la presentación de Los Pumas en el estadio sampe-

drino. Un aspecto para destacar: la progresiva desaparición de los nobles R-12 en la lucha por la punta de la Clase dos; al igual que con los 128 en la especialidad nacional pistera, se está produciendo en el rally el recambio de marcas. Ahora son los Gacel y los SE 1.5 los que marcan el ritmo. Incluso los mejores renolistas se están pasando de bando (casos Gora, Faini, entre otros, que debutarán pronto con Gacel) cambiando la fisonomía de la clásica división.

## EN POCAS PALABRAS

**MAISONNAVES KAPUT.** Siguen de mala los surrenses. El Gacel de Hugo y Esteban rompió el radiador. El de Carlos y Fernando, varios amortiguadores. **VISITANTES.** En el parque cerrado final aparecieron Gabriel Raies y Carlos Piazza que volvían del autódromo. Satanás amenazó con volver, pero de buzo y casco ¡Ojalá! **VIOLA.** Rompió tacos de caja. Le siguió dando como a 10.000 rpm en segunda y lógicamente, explotó el motor. **SUSPENSION.** Juanca Flores dice haber encontrado la fórmula para la suspensión de su Gacel: espirales Hoesch y amorti-

guadores de Louzao. Ahora sí, **TUBAL CALIENTE.** En el prime que definió el primer puesto en la general el loco venía despacio tratando de bajar la temperatura del motor, que llegaba a los 120°. Después agregó agua pero ya no pudo recuperar. **CALIBRE.** Así se lo conoce en este ambiente a Delagogna, por su tarea como ventilador técnico. Esta vez decidió pasar del otro lado y con éxito. Por suerte, no tenía "perro". **DOS BUSTOS.** Además de Raúl, corrió Horacio Busto, quien volvió al volante tras once años desde su última carrera como piloto. Con la vieja "Poma" de Raúl, fue 14° en la general. **OTRO MAS.** Aliberti también debutó como piloto. El ex navegante preparador de Rubén del Campo y Pablo Gora, lo hizo con el Renault 12 de los Faini. Y anduvo fuerte... **FINA.** La del fin de semana fue la de los pampeanos (de Macachin) Vergara-Funkner. Habían sido quintos en la clase el sábado, con un SE 1.5 motor de Espósito. Ya piensan en volver. **ROMANO CONTENTO.** Porque tras la carrera, concretó la compra del auto de Tubal. Lo fue a probar con el loco, y se asustó de lo que acelera.



Tubal y Valerio saltan con el "milqui" en un puente de la segunda etapa. La labor del campeón del '86 fue impecable y solo se opaco parcialmente cuando se eleva la temperatura del motor.



Juanca Flores refirmó en San Pedro sus dotes de velocista. Empató con Caputo el cuarto tiempo en la general, desempatando en favor de aquel por la PC 1.

**III Rally de San Pedro - Primera fecha del Campeonato Bonaerense de Rally - Asociación Turismo Provincial y Auto Club San Pedro - Nueve PP.CC. totalizando 245,4 km más enlaces - 14 y 15 de marzo de 1987**

## CLASIFICACION FINAL

Pos N°	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1°	1 Lonati-Madero	3-Renault 18/Temperley, BA	1h 44m 04s
2°	4 Tubal-Valerio	2-Fiat SE 1.5/Buenos Aires	1h 44m 48s
3°	2 Loustó-Garavano	3-Peugeot 504/Villa Cañas, SF	1h 45m 39s
4°	9 Caputo-Dal Zoto	3-Peugeot 504/Buenos Aires	1h 43m 04s
5°	28 Flores-Albinetti	2-VW Gacel/G. Madariaga, BA	1h 43m 04s
6°	7 Marino Ghilini	2-Fiat SE 1.5/La Plata, BA	1h 49m 37s
7°	3 Lephaille-Lephaille	5-Toyota GT 2000/Las Heras, BA	1h 50m 27s
8°	14 Cordovana-Jawerbaum	3-Renault 18/Buenos Aires	1h 52m 48s
9°	22 R. Busto-Gallioti	2-Fiat SE 1.5/Buenos Aires	1h 53m 18s
10°	57 Aliberti-Sánchez	2-Renault 12/Quilmes, BA	1h 53m 43s
11°	24 Isidro-Martín	2-Renault 12/G. Madariaga, BA	1h 53m 45s
12°	53 J. Morresi-Artiguez	2-Fiat 1300/San Pedro, BA	1h 55m 07s
13°	23 Pinoyro-Mateos	2-Renault 12/Los Toldos, BA	1h 58m 02s
14°	51 H. Busto-Sikic	2-Fiat 128 1300/Buenos Aires	1h 58m 05s
15°	6 C. Maisonnave-F. Maisonnave	2-VW Gacel/Cnel. Suárez, BA	1h 58m 22s
16°	11 V. Somi (h)-P. Maggiani	1-Fiat 147/San Pedro, BA	2h 01m 31s
17°	31 Loustó-Bolognese	1-Fiat 128 1100/V. Cañas, SF	2h 07m 46s
18°	46 Catera-Oliviero	1-Fiat 128 1100/La Plata, BA	2h 08m 24s
19°	47 Vaccaric-Bruna	1-Fiat 128 1100/Buenos Aires	2h 14m 52s
20°	17 Bayona-Enriquez	5-Subaru 1.3/Buenos Aires	2h 15m 16s
21°	54 De Laurenti-García	2-Renault 12/G. Rodríguez, BA	2h 18m 16s
22°	55 Miranda-Miranda	2-VW Gacel/Buenos Aires	2h 18m 41s
23°	16 Montenegro-Matneri	5-Fiat 125C/Lincoln, BA	2h 20m 43s
24°	63 San Pedro-López	1-Fiat 128 1100/Temperley, BA	2h 24m 46s
25°	62 Noto-Debliger	1-Fiat 128 1100/San Pedro, BA	2h 27m 12s

### Clase 8 (recorrido total 125,80 km)

1° 64 Delagogna-Quintana	8-Fiat 600/Buenos Aires	1h 22m 27s
2° 65 Capurro-Valente	8-Fiat 600/Lincoln, BA	1h 29m 56s
3° 66 Juchel-Pereyra	8-Citróen 3CV/La Plata, BA	1h 30m 39s

Promedio de Lonati: 141,486 km/hora.

Ganaron primes: Tubal - Tubal - Lonati - Tubal - Lonati - Lonati - Tubal - Lonati - Lonati



que cuidara el 147 para tenerlo en condiciones en gana.



Juchel Jr (tercero en la Clase 8) y su padre, Rolf Juchel, recordado piloto de Turismo de los años '80.

XVI VUELTA DE LA MANZANA, en el Alto Valle de Río Negro

# ALTAMIRANO MORDIO FUERTE

*La Manzana sigue siendo la fruta preferida de Alfredo Altamirano. Hizo dos etapas exprimiendo al máximo el motor de Luis Cosma y en la tercera debió aflojar por imperio de las circunstancias. En la foto menor, los collares de manzanas y la alegría de Carlos Guerra, que al fin se pudo dar el gusto de ganar navegándolo al de Río Tercero.*

... Y mucho más fuerte que el año pasado, cuando el piloto de Río III ganó la Clase 2. Este año, además, se adjudicó la general tras haber hecho con su VW Gacel la diferencia en las dos etapas iniciales de esta tradicional prueba. Se corrió exclusivamente por caminos del Alto Valle con preponderancia de caminos arenosos de barda y tramos de alta velocidad. En la Clase 3 ganó el porteño Carlos Díaz Mayer, navegado por Puchi Valles con un Renault 18, mientras que en la clase menor el triunfo correspondió al binomio Juan Carlos Silenzi-Jorge Meza.

## FICHA GENERAL

**Fecha:** 20/21/22 de marzo de 1987.  
**Denominación:** Rally XVI Gran Premio Vuelta de la Manzana "Premio Lotería del Sur".  
**Lugar:** Valle del río Negro.  
**Ubicación:** Provincia de Río Negro.  
**Autoridades:** Director de la Prueba, Sr. Jorge Martínez; Comisario Deportivo, Sr. Raúl Escolar; Comisario Técnico, Ing. Daniel Alfons.  
**Veedor de la C.D.A.,** Sr. Carlos García Remohí.  
**Condiciones climáticas:** Seminublado y fresco; día 23, algunas lluvias.  
**Tipo de trayectos:** Veloces con ripio.  
**Participantes:** 12 en Clase 3, 24: C2 y 80: C.1; total 86.  
**Público:** Escaso.  
**Organización:** Buena.  
**Espectáculo:** Bueno.



Nadie se asombró por el triunfo de Alfredo Altamirano y su VW Gacel GS. Si bien superó a automóviles de mayor potencia, el cordobés de Río III se convirtió en los caminos del Alto Valle de río Negro en el piloto a batir. En efecto, ausentes los tres autos se-  
oficiales de Renault (Raies, Torrás y Silló), la lucha por la punta en las dos clases mayores de la especialidad fue protagonizada por una pléyade de hombres relativamente nuevos en esa situación. Así el Dr. Carlos Díaz

Mayer, Bravo, Stella, García Jurjo, Maciel y otros. Ellos, con diferentes experiencias, trayectorias, edades y medios, han demostrado en este primer rally del certamen '87 que el recambio de hombres está realizándose.

Los habitués no son muchos: Bescham, Tubal, Veronessi, Mastromarino, los Hernández... La falta de figuras continúa aquejando a la especialidad, aunque también debe soportar el lastre de un torneo nacional, que

definitivamente aguanta más su estructura actual, reclamando un cambio que ya aconsejamos en varias oportunidades. La gran cantidad de pilotos de la zona de influencia de esta carrera —un 50% de los que largaron— indica que deberían jerarquizar de una vez por todas los torneos zonales.

## ALTAMIRANO: UNA LIEBRE PATAGÓNICA

Altamirano anunció en 1986 que

pensaba dejar el rally. Demasiado sacrificio y pocas satisfacciones. Por algo cambió ahora de idea, y manteniendo la estructura y el sistema del año anterior, se convirtió de la noche a la mañana en el "cuco". Los esfuerzos de varios en la Vuelta de la Manzana para sostener el ritmo terminaron mal para ellos, y en la llegada, el Gacel colorado estaba en el primer lugar.

¿Por qué? Las razones comienzan a desgranarse, en realidad, desde el ra-



lly de Argentina del '84, cuando debutó en sus manos el modelo en carrera. Altamirano, acostumbrado a luchar en el máximo nivel, no tuvo dificultad para ganar, ya que posee —en el momento actual— el mejor auto de la categoría.

La principal oposición prevista era la de Bescham, quien recurrió en esta ocasión a un antiquísimo auto que fue remozado para venir al Valle, el cual de todas maneras era una arma de escaso calibre para este duelo.

Más allá de Altamirano hubo más de alguna novedad y alguna confirmación interesante. Entre lo primero, el andar del "polimarca" Miguel Tubal, quien, pese a su abandono, mostró sus condiciones. La performance del Regatta de Carlos Bravo, que demostró que ese modelo está para la punta, y lo de Bescham —obviamente— ya que transformó en competitivo un viejo Fiat 128.

Entre los otros impresionó el rápido andar de Pasi, la consistencia de los

riojanos hermanos Maciel —quizá la mejor actuación de la Manzana— y el trabajo de Fernando Stella, cuyo debut en el campeonato argentino fue sumamente auspicioso, superando a unos cuantos veteranos.

La clase menor, como siempre, fue disputadísima; fue dominada por José Luis Grasso al principio, para luego ir cambiando el liderazgo alternativamente entre otros tres Fiat 128 1100 (Recalt, Silenzi y Joselo Gómez). Hubo otros en la lista, ya que la paridad

es uno de los lugares comunes de la Clase I, pero ninguno con tantos argumentos como los que mencionamos.

Por segundo año consecutivo la Vuelta de la Manzana adopta la sistematización del trébol para su disputa con epicentro en su lugar natal, la ciudad de General Roca. Probablemente haya sido la edición menos brillante en cuanto a su recorrido. Sin embargo es muy notorio y plausible el esfuerzo de sus organizadores para lograr la continuidad del calendario y

## LA CARRERA EN SINTESIS

### Primera Etapa

El abandono de Veronesi, tras ganar el PC 1, le restó un animador al rally, mientras que los hermanos Maciel tomaban el liderazgo de la Clase 3, si bien era Alfredo Altamirano quien comandaba la carrera, mientras que José Luis Grasso (ganador de San Luis '86, en la Clase 1) hacía lo propio en su división. El Fiat Regatta 85 de Carlos Bravo impresionaba bien, aunque tuvo un importante retraso (4 minutos) debido a una cañería de combustible quebrada en el PC 1, por lo que se retrasó al 69º lugar. Luego del PC 3 se colocó 21º terminado 5º al cabo de la etapa. Los cinco primes del parcial (todos cercanos a la Ruta 20 y al Río Negro) vieron cómo Tubal penaba con su caja de cambios y cómo Bescham caía al 26 lugar debido a una falla en el circuito de combustible. También sería destacable su posterior remontada. Por su parte Grasso dominaba la clase menor sin mayores inconvenientes, luchando con Gómez, Saina, Recalt, Masetti y Silenzi, sus principales contendientes. En el comienzo de la jornada se destacaron los trabajos de los catrilenses Bernardo Bruck (R-18) y de Alejandro Miglio (R-12). Tampoco pasó desapercibida la labor de Fernando Stella, pese a correr con inconvenientes en su caja de velocidades lo que se sumó a una pinchadura. Pasi-Gait (R-18) atendidos por Sigrido Schroeder, se convirtieron en protagonistas en su clase. El viernes concluyó con el dominio de Tubal (1h37m53s) seguido por Altamirano (a 2m35s), Hernández (el del R-18 a 5m47s), García Jurjo (a 6m04s), Pasi (6m47s), Bravo, (7m56s), Díaz Mayer (8m10s), Lambrecht (a 8m16s), Maciel (a 9m11s), Miglio (a 9m23s), Lovagnini (a 9m32s).

### Segunda Etapa:

La primera novedad fue el abandono de Tubal-Valerio en el prime inicial de la jornada, debido a la sopladura

de la junta de tapa del R-18. Altamirano comenzó ahí su liderazgo en la clasificación general, aunque no debió de aumentar su ventaja, obteniendo victorias en primes. Bravo ya se había colocado como escolta, pero perdía varios minutos por PC con respecto al VW Gacel. García Jurjo se retrasaba con inconvenientes en el acelerador, mientras que Díaz Mayer y Pasi luchaban en la clase mayor.

Una tuerca del carburador del Fiat 128 1100 de Grasso (líder de la clase mayor) le costó diez minutos, siendo superado en el PC 9 por Aldo Recalt (quien supo correr otrora con un R-18 en pista).

El día terminaría con el dominio en la división menor de Silenzi, a quien José Gómez le disputaría la primicia.

De los 55 que comenzaron quedaron 39, encabezados así: Altamirano (3h59m21s) seguido por Pasi (a 11m09s), Bravo (a 12m14s), Díaz Mayer (a 13m13s), Stella (a 14m24s), Bescham (a 19m06s), Maciel (a 23m02s), Macari (a 26m38s), Díaz Jurjo (a 27m16s), Libertati (a 32m23s). Silenzi era 24º a 37m23s, primero en la clase menor, asediado por Gómez (a sólo 7 segundos).

### Tercera Etapa

Con la ventaja acumulada, Altamirano se dedicó a regular su carrera, en tanto que García Jurjo, Díaz Mayer, Stella, Bescham, Bravo, Pasi y Maciel luchaban entre sí. Este último abandonaría en el PC 13 mientras que Bravo lo haría en el último, cuando marchaba segundo en su división. Gracias a ello Bescham obtuvo el puesto de escolta en la Clase 2, donde Stella (inteligentemente) no le ofreció resistencia. El abandono de Gómez en el PC 14, dejó el campo libre a Silenzi, mientras que la rotura de pailler de Pasi en el PC 15, de la misma manera facilitó el triunfo de Díaz Mayer en la Clase 3. Pasi llegó al parque cerrado, pero gracias en buena parte al empuje de otro vehículo, por lo que fue excluido de la prueba.

de su ya extenso y clásico historial.

## MANZANITAS ARENOSAS

**SUSPENSIONES.** En la última etapa la duda era anular o no el PC 16, el último de la carrera. Esto surgió cuando una torrencial lluvia cayó el domingo por la mañana en Gral. Roca y sus alrededores. Las autoridades de la prueba, después de recorrer ese tramo decidieron anularlo. "Cerca de la largada hay dos subidas que están imposibles para cualquier vehículo. No pueden ser superadas." Así explicaba Raúl Escolar la decisión en su carácter de CD de la prueba.

**EXCLUSIONES.** Hubo tres al culminar la tercera etapa. La de Grasso y Rolandi por no haber respetado el camino del PC 3 -pese a que fue obvia la falta de mala fe- y la de Pasi, a quien empujó un vehículo para llegar desde el final del PC hasta el Parque Cerrado final.

**APROVECHADOR.** Gabriel Raies cargó la semana pasada en Córdoba, sobre el trailer, al Renault 18 de Grupo "A" que correría Tubal y a la Cupé Fuego de TC 2000, para traerlos a General Roca. ¿La razón? Probar al segundo de ellos en el autódromo de esta ciudad, donde se realizará la segunda fecha del campeonato de la categoría vedette de nuestro automo-

vilismo. Dio 70 vueltas en el pequeño trazado, acercándose notoriamente a los buenos tiempos de la temporada pasada. "Así adelanté gran parte del trabajo para esa carrera", dijo el cordobés, mientras miraba con ansia los autos de rally que pasaban corriendo la Manzana.

**LOVAGNINI A LA PISTA.** El Dr. Osvaldo Lovagnini -médico-, que reside en Cipolletti, habitual animador de los rallies patagónicas, anuncia que competirá próximamente en el campeonato argentino de Turismo Pista. Lo hará con un VW Gacel que le armará Omar Darío Bonomo.

**VISITAS.** Estuvieron presentes en Río Negro el Dr. Horacio Rivarola, el Ing. Rafael Sierra y entre otros más el Ing. Carlos García Remohí, quienes se deleitaron -además de lo natural de la fiesta tierrera- con las constantes ocurrencias de Luigi Landriscina, quien concurre a la zona con sus hijos.

**TRACCIONANDO.** De los 30 que finalizaron la competencia, sólo uno, Héctor Hernández, se valió de la tracción trasera, en su Peugeot 504 GRIN. De los 86 que largaron eran cuatro los poseedores de esa solución.

**INDEPENDIENTE.** Sigrido Schroeder se desvinculó del equipo de Gabriel Raies. Lo hizo en los mejores términos y ha comenzado a atender, por



3

3 - Tubal y Raies. El porteño terminó la primera etapa liderando la clasificación general, con el auto del cordobés que lo asistió. 4 - Un binomio que no estaba en los papeles de la mayoría: Silenzi - Meza, de Allen, ganaron la peñada clase chica con este "milicien". 5 - Alejandro Miglio, a la derecha, cuenta sus desventuras. Lo escuchan (de izquierda a derecha) Víctor Fariás, Pepe Elgrande, CORSA, García Remohí, Rafa Sierra, y el inevitable Dr. Odriozola. 6 - Fuerte anduvo Bravo, de Bariloche con el Regatta. Se quedaron al final. 7 - Tras quince años, primer triunfo de Carlos Díaz Mayer. Parejo rendimiento del Renault 18 "by" Antelo.

su cuenta, autos de rally en su propio taller. Sus primeros clientes son Hernández (R-18, preparado por Batelli), Cantón (R-12) y Pigliacampo (R-12). Le deseamos el mayor éxito en su nueva etapa.

**NOVEDAD.** Los campeones de rally de los diferentes torneos zonales, que sean reconocidos por el ACA, gozarán de la prioridad "B" de largada en las pruebas nacionales. Esa medida comenzó a regir aquí. Los certámenes de referencia son el bonaerense, el cordobés y el del Comahue.

**OTRO REGATTA.** El binomio Masetti, que compiló en esta oportunidad con un Fiat 128 1100 sin mayor suerte, ya que abandonó, está armando un Fiat Regatta 85 para continuar participando en el futuro. El trabajo lo realiza Osvaldo Guegnard en Córdoba.

**PREMIO.** El ganador de la Clase 1 del último prime de la carrera se hizo acreedor al premio "Santiago Suárez", piloto roquense fallecido en 1986. La distinción -ofrecida por amigos del extinto- fue obtenida por el binomio Drudi-León.

**EQUIPO.** Es el conformado por el Regatta 85 de Bravo y el Fiat 147 CL5 de Barroero. Ambos están pintados con los colores del equipo Lancia Martini internacional y son preparados en Bariloche por los propios hermanos Bravo. El 147 de marras fue



4



5



6



## LOS PROTAGONISTAS



### ALTAMIRANO: "ESCUCHABA RUIDOS RAROS..."

**Altamirano:** "En las dos primeras etapas anduvimos lo más fuerte posible; ahí sacamos una ventaja que nos permitió largar la última con tranquilidad. No obstante tuvimos bastante problemas: en el primer PC de la última etapa me quede sin segunda, y comencé a escuchar ruidos raros, lo que me asustó mucho. Tuvimos que andar tan despacio que me daba vergüenza, aunque no tanta como la alegría de haber ganado este rally".

**Díaz Mayer:** "Estamos muy contentos porque esperábamos este triunfo desde hace mucho, pero mucho tiempo. En carrera tuvimos un solo problema que nos preocupó, fue en la primera etapa cuando cambiamos una punta de eje que estaba agarrada apenas por un hilito de metal. Pudimos arreglar y seguimos".

**Silonzi:** "No pensaba llegar primero; las cosas se dieron a sí como tantas cosas en los rallies. El auto llegó entero, y el único problema que sufrimos fue en el PC 14 donde se rompió una patilla de suspensión. Reparamos muy rápido y seguimos. El último PC fue muy peleado y llegamos con lo justo. Debuté en la Manzanita del '82, con un Peugeot 504, luego seguí con un Fiat 128 y ésta fue mi primera victoria en el Nacional, del cual sólo pienso correr alguna carrera más aisladamente, porque se me hace muy costoso".

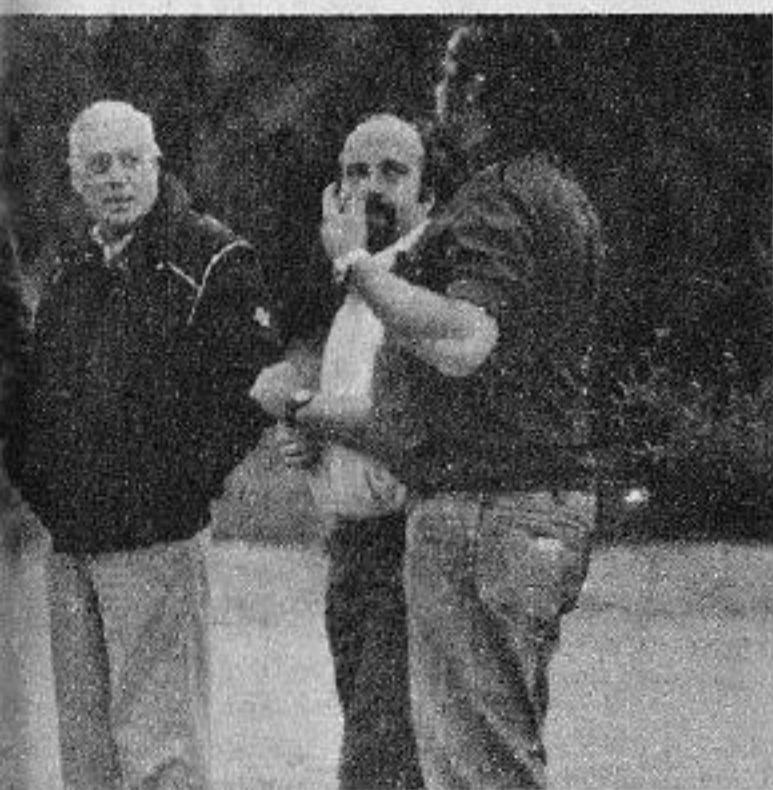
**García Jurjo:** "Todo iba bien hasta la segunda etapa donde un problema del mecanismo del acelerador nos retrasó seis minutos, y provocó una penalización de otros tres. Este Gacel fue armado por Enrique Alvarado en Bariloche y el motor es de Luis Cosma. Me falta desarrollo en algunas cosas como encendido, carburación y suspensión. Pensamos hacer unas carreras más por el campeonato argentino, pero sin descuidar nuestro zonal porque es importante y nos da continuidad".

**Stella:** "Estoy muy contento. En mi debut como piloto en el nacional, llegué tercero y eso es una satisfacción muy grande. Con Ventura nos propusimos como meta dar la vuelta para conseguir la prioridad y el objetivo fue logrado con creces".

**Bescham:** "La última etapa la largué con la mente fija en un objeto: matar o morir. Eso me sirvió porque le fui desdiciendo a Stella hasta superarlo, aunque me pase de largo en una curva a poco de la largada, en el PC 12 porque no veía por el parabrisas sucio. En el último PC pensé que se me terminaba la carrera, ya que de repente la presión de aceite descendió y el auto se desvió. Por suerte, terminamos... Creo que para la próxima tengo el Regatta listo, así que dejaré de hacer sufrir a este pobre 128".

**Nizzo:** "La primera etapa corrí con 39° de fiebre, después fui mejorando en salud y en la carrera. Sabía que no podía ganar, pero tuve la suerte de salir segundo".

**Mastromacino:** "Con la leva nueva el auto mejoró, pero no lo suficiente. Para colmo de males no hicimos la ruta, aunque sólo rompimos un soporte de motor y tres gomas. Con 120 HP y 6.000 rpm no pudimos hacer más".



## RETRASOS Y ABANDONOS



Tubal-Valerio (R-18), PC6, junta de tapa de cilindros, engranaje 5a. marcha Veronesi-Carbonari (R-18), PC1, motor. Hernández-Coggiola (R-18), PC6, embrague. Bruck-Suraci (R-18), PC4, piñón quinta velocidad. Bonaldi-Merlo (R-18), PC3, motor. Miglio-Farías (R-12), PC7, palier derecho. Mazzochi-Roldán (R-12), PC5, tensor y tren delantero. Pirles-Albandoz (147 CL5), PC2, encendido electrónico. Bambino-Scheagertweit (128 1.1), PC5, colisión con otro auto, radiador. Bortoni-Duprat (Regatta 85), dirección, rótulas. Peral-Zubillaga (504), PC1, motor. Canales-González (128 1.1), PC5, palier. González-Giacchione (Daihatsu), PC5, embrague. Amprimo-Ferravante (125), PC2, vuelco. Lambrecht-Sciola (VW Gacel), PC7, dirección. Recalt-Moyano (128 1.1), PC10, engranaje distribuidor. Konicoff-Pesci (128 1.1), PC9, pistón. Maciel-Maciel (R-18), PC15, bomba de aceite. Lamperti-Lisi (R-18), PC6, motor. Dellavalentina-De Blas (R-12), PC8, presión de aceite. Debasa-Debasa (R-12), PC7, caja. Gómez-Heckmann (128 1.1), PC13, bomba de agua. Bravo-Ezquerria (Regatta 85), PC14, motor. Testa-Pedemera (128 1.1), PC13, pistón.

## EN POCAS PALABRAS

Bescham: "Este auto nació como un mil cien. Es modelo '74'... Mastromarino: "Sigo con la caja de cuatro y el motor chico"... Grasso: "Nico Zappugno me hace la leva"... Bortoni: "Corri con un Fiat Regatta '85 usado por Mario Stillo en el Desafío de los Valientes"... Pirles: "Si el esquema del campeonato nacional no cambia, difícilmente podamos seguir corriendo los bariloichenses"... Peral: "Es la primera vez que se me rompe un motor preparado por Julio Ponce"... Bravo: "El 2 y 3 de mayo habrá un rally zonal en Bariloche"... Daniel Afione: "Hicimos una verificación de sellos en PC3"... Luis Cosma: "En el motor 1500 tenemos 10 HP más que en el '86 y una mejor utilización a alto régimen gracias al nuevo reglamento"... El roquense Martín se pegó con el R-18 materno mientras recorría la ruta; y en el mismo lugar terminó su carrera con su Fiat Regatta 100 (el primero que corre un rally nacional). Moreira:

Penalizó en el parque cerrado porque se olvidó la llave del auto en su hotel... Bernardo Bruck: "Creo que el torque que da la leva de mayor aizada exige demasiado a la caja arrimada"... Gabriel Rajes: "Si otra fábrica me da un auto para rally, correría"... Peña La Punta: Federico Schmid correrá en Va. Dolores con el R-12 adquirido a Miguel Torrás, mientras que Pablo Harrington reaparecerá (¿junto a Martín Christie?) con el R-12 ex Schmid. El zonal de rally cordobés comenzará el sábado próximo con una prueba en la ciudad de Villa Allende... Maccari: "Quizá para el mundial prepare otro auto, ya que la homologación mundial del R-12 ya caducó... Guerra: "¡Al fin gané acompañando a Alfredo! (Altamirano)"... Velázquez: "En la segunda etapa me demoré por un vado (creo que era el único del rally) y porque se me saltó un cable de batería".



8



9

8 - El "Griño" Bescham hizo un reunte de fierros viejos y armó este auto con el que se fue a ver que pasaba. Le fue mejor de lo esperado, y en algún momento estaba primero. 9 - Auspicioso debut de Fernando Stella como piloto en un rally nacional. Cuarto en la general, con el agregado de la prioridad "B" para el futuro. 9 - Carlos Mastromarino padece de falta de velocidad en su Gacel con motor "chico" y caja de cuatro. Se las ingenió para ser sexto en la general. 11 - Raúl Nizzo largó atiebrado y a medida que bajaban los grados subió en la clasificación. Fue segundo en la chica, a un minuto y pico de Silenzi.

conducido otrora por Jorge Valerio Frías.

**CORSA AUXILIANDO.** No crean nuestros lectores que las coberturas periodísticas son sencillas. En absoluto. Al habitual trabajo periodístico se le deben sumar los eventuales. Esta vez CORSA ayudó a cambiar neumáticos (a Fernando Stella y a Alejandro Miglio), así como desenchajó el Fiat 128 de Moreira, el Daihatsu de González y al Fiat SE de Bescham.

**¿SERA POSIBLE?** Al parecer se vendería este año la homologación para competir en rallies internacionales a varios modelos de los que habitualmente vemos en nuestras pruebas. De esa manera, una buena parte de nuestro parque de competición quedará fuera del rally mundial de Córdoba.

**LLEGADA.** La llegada se hizo como siempre en el autódromo de Gral. Roca, recinto que ofició también de parque cerrado final. Sin embargo, el tiempo reinante no ayudó para que el público se acercara en la medida en que lo hizo en otros años. Hubiera sido acertado trasladar la llegada al centro para dotarla de un calor popular mayor.

**LAGRIMAS.** Las de alegría en la cara de Carlos Guerra. Contrastaban con las de Pasi, que en un primer momento lloraba por haber perdido su primer puesto en la Clase 3, ya 150 metros de la finalización del último PC.

**CAMBIO DE GACEL.** Lambrecht-Sciola compitieron con el VW Gacel que supo usar Lovagnini. Este, en cambio, lo hizo con el que corrió en otro momento Horacio Santángelo. El veterano piloto de Villa Regina es-

tuvo ausente esta vez.

**EQUIVOCACION.** Carlos Mastromarino -quien "importó" de Buenos Aires al ascendente navegante Edgardo Jawerbaun- equivocó el camino a poco de largar el PC2 el domingo por la mañana. "Perdimos poco más de un minuto; eso nos pasó por correr con una hoja prestada."

Texto y fotos: Eduardo Enrique Neira y Rubén Lettieri.

10





## Tenga un Taunus único.



### FACELIFT

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



Y solución su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

Trasero, que cubre toda la chapa inferior y los paneles laterales.

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



## FACELIFT

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

- Del Cazón y Eneas T.E. 82253  
Pinamar (Bs. As.)

## CLASIFICACION GENERAL

Asociación Volantes de General Roca-17ª Edición Rally "Vuelta de la Manzana"-3 Etapas-Total del rally: 1.476,060 Km. Total de PC: 698,930 km-20-21 y 22/3/87

Pos. N°	Piloto-Navegante	Clase	Marca	Tiempo
1°	6 Alfredo Altamirano-Carlos Guerra	2	VW Gacel	5h47m13s
2°	19 Carlos Díaz Mayer-Hector Valles	3	Renault 18	5h57m02s
3°	5 Jorge Bescham-Aldo Argüello	2	Fiat Regatta	6h00m17s
4°	52 Fernando Stella-Ventura	2	Renault 12	6h00m23s
5°	14 H. García Jurjo-J. González	2	VW Gacel	6h11m42s
6°	12 C. Mastromarino-E. Jowerbaum	2	VW Gacel	6h22m53s
7°	1 Omar Hernández-Horacio Haberkon	3	Peugeot 504	6h23m49s
8°	56 Bruno Liberatti-José Miasso	2	Renault 12	6h24m31s
9°	3 Oscar Maccari-Paz	2	Renault 12	6h27m13s
10°	40 Juan C. Silenzi-Jorge Meza	1	Fiat 128 1.1	6h38m16s
11°	17 Raúl Nizzo-Carlos Cali	1	Fiat 128 1.1	6h40m58s
12°	44 José Angelini-Dario Chiaroto	1	Fiat 128 1.1	6h44m23s
13°	39 José Sciangua-Roberto Yañez	1	Fiat 128 1.1	6h54m09s
14°	89 Julio Barroero-Daniel Demich	1	Fiat 147	6h55m12s
15°	36 Roberto Drudi-Ramón León	1	Fiat 128 1.1	6h55m35s
16°	79 Lionel Bernardi-Castro	1	Fiat 128 1.1	6h56m46s
17°	93 Rubén Cáceres-Eduardo Diem	2	Renault 12	7h01m33s
18°	81 Palma-Gauldoni	1	Fiat 128 1.1	7h06m02s
19°	71 Alejandro Uriarte-Rolando Sosa	1	Fiat 147	7h09m31s
20°	34 Enrique Merlo-Juan C. Ibáñez	1	Fiat 147	7h15m03s
21°	86 Elson Casanova-Juan Casanova	1	Fiat 128 1.1	7h23m51s
22°	69 Rodolfo Calendino-Alberto Gentili	1	Fiat 128 1.1	7h25m25s
23°	61 Mario Rizzo-Horacio Armitano	2	Fiat SE 1.5	7h36m35s
24°	62 Jorge Moreira-Arevalo	2	Fiat SE 1.5	7h47m42s
25°	70 Bastos-Martarián	1	Fiat 128 1.1	7h53m34s
26°	63 Jorge Luján-Nafra	2	Renault 12	8h07m28s
27°	73 Miguel Pellejero-Daniel Zeias	1	Fiat 128 1.1	8h26m09s
28°	72 Raúl Sosa-Jacobo Castro	1	Fiat 128 1.1	8h29m03s
29°	46 Mario Casagrande-Horacio Arnedá	3	Renault 18	8h29m11s

## CAMPEONATOS

### CLASE TRES

**Pilotos:** Díaz Mayer, 20 Puntos; O. Hernández, 15; Casagrande, 12.  
**Navegantes:** Valles, 20 Puntos; Haberkon, 15; Arnedá, 12

### CLASE DOS

**Pilotos:** Altamirano, 20 Puntos; Bescham, 15; Stella, 12; García Jurjo, 10; Mastromarino, 8; Liberatti, 6; Maccari, 4; Cáceres, 3; Rizzo, 2; Moreira, 1.  
**Navegantes:** Guerra, 20 Puntos; Argüello, 15; Ventura, 12; González, 10; Jowerbaum, 8; Miasso, 6; Paz, 4; Diem, 3; Armitano, 2; Arevalo, 1.

### CLASE UNO

**Pilotos:** Silenzi, 20 Puntos; Nizzo, 15; Angelini, 12; Sciangua, 10; Barroero, 8; Drudi, 6; Bernardi, 4; Palma, 3; Uriarte, 2; Merlo, 1.  
**Navegantes:** Meza, 20 Puntos; Cali, 15; Chiaroto, 12; Yañez, 10; Demich, 8; León, 6; Castro, 4; Gauldoni, 3; Sosa, 2; Ibáñez, 1.

Próxima competencia: 18 y 19 de abril en Villa Dolores (Córdoba)



En las Escuelas Rurales es difícil hacer buena letra.

Y esto nos compromete a todos. Porque esos chicos que hoy no tienen útiles para estudiar, mañana no tendrán conocimientos para progresar. Y ellos, serán los integrantes de la Argentina del futuro. Unámonos para ayudarlos enviando útiles escolares, libros, ropa, alimentos y todo lo que está a nuestro alcance. En las escuelas rurales, sus manos pueden hacer buena letra.



CAMPAÑA DE B EN PUBLICO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

**Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas**

Riobamba 1036 - 11116 Buenos Aires - 42-8447

# JAGUAR CON EL PIE DERECHO, LA



Los neumáticos y el consumo fueron los grandes protagonistas del fin de semana madrileño, que a través de los 360 Km de Jarama inauguraba el Campeonato Mundial 1987 de S.P. En el primer aspecto, la supremacía de Dunlop fue incuestionable. A los Jaguar y al solitario Porsche oficial, no había con qué darles. Entre ellos fue una carrera aparte. El resto sólo podía aspirar a luchar por el 4to. puesto, esperando que algún inconveniente en el trio de punta, para ascender. Esto no ocurrió y el podio fue copado por los representantes de Dunlop.

Entre quienes luchaban por el cuarto lugar estaba Oscar Larrauri. El sorprendente acuerdo de Brun con Michelin, signado a último momento, impidió que las posibilidades del team Campeón del Mundo fueran mayores. Si bien del tema nos ocupamos aparte, bien valen reflexiones de Larrauri al respecto: "A mí no me disgusta para nada seguir con Michelin, pero como todo se resolvió a último momento, debimos recurrir a neumáticos del año pasado, algo envejecidos y que no rendían como era de esperar, perdiendo adherencia en forma notable luego de las primeras vueltas. No tengo dudas de que trabajando en el auto y en forma conjunta con la gente de Michelin, podremos aspirar al triunfo, pero en estas primeras dos carreras la suerte está algo echada".

Por otra parte, el argentino debió emplear —al igual que los italianos Sigala-Brancalelli— un chasis del año pasado, más precisamente el mismo que utilizaran en SPA. El único bastidor en material compuesto que Brun llevó a Jarama, fue precisamente para el mismo Walter y Jelinski. Aun no disponiendo de un "Thompson", Poppy se las ingenió y marcó siempre el ritmo en el equipo, ubicando su auto al frente y ensayando las distintas novedades del team. Entre estas podemos destacar el uso de un nuevo sistema de frenos AP con discos en carbono, que dieron mucho trabajo en los días previos y que sólo pudie-

ron utilizarse parcialmente con discos convencionales.

Luego de la clasificación, Larrauri era optimista en cuanto a la carrera: "En la segunda tanda —nos decían— hicimos un test de consumo y estamos algunos litros por debajo de los 51 para los 100 km, cosa que nos permitirá enriquecer un poco más la mezcla". La grilla fue copada por los hombres de Dunlop y en especial por los de Jaguar, que se aseguraron los dos primeros lugares con Cheever-Boesel en 1m14s541 y Watson-Lammers en 1m14s698. Después se ubicaba el Porsche oficial de Bell-Stuck, allí nomás a solo 169 milésimas de la "pole". Luego el abismo: el Porsche del team "Liqui Moly" con Baldi-Palmer y neumáticos Goodyear, quedaba a 1s381, mientras Larrauri conquistaba la quinta posición a 2s661 con el mejor auto de Brun, precediendo a sus compañeros y al Porsche Kremer de los dos ex F3, alemana, Kris Nissen y Volker Weidler.

Para la carrera, el equipo decidió que Larrauri hiciera el primero y el último tercio de la competencia, dejando sólo el del medio para el español Jesús Pareja. Esto era en función de reducir el handicap otorgado por el piloto local, y también para asegurar el buen rendimiento de los neumáticos, pese al tiempo que se perdía con una parada extra, ya que todos los demás equipos se inclinaban por una sola parada y dos turnos equilibrados de conducción.

Iniciada la prueba, enseguida se comprobó lo visto en clasificación, que bien podía haber sido el fruto de juegos especiales utilizados para hacer los tiempos clasificatorios. También en carrera los Dunlop imponían condiciones y esto permitió un duelo directo entre los Jaguar y el Porsche oficial, que para Jerez recibirá el refuerzo de una segunda unidad, confiada a Mass-Woleck. De movida hizo la punta, Cheever —piloto uno del equipo inglés— seguido por Lammers y el Porsche. Esto se mantuvo hasta superarse el reabasteci-

miento. El Jaguar de Cheever y Boesel mantuvo la punta, pero un imprevisto reemplazo adicional de neumáticos durante el turno del brasileño —provocado seguramente por caucho defectuoso— propició el paso al frente del segundo auto del equipo, por entonces bajo la conducción de John Watson. Empero, las posiciones estaban lejos de quedar confirmadas. Si bien los autos ingleses evidenciaban una puesta a punto sensacional, disponiendo de un chasis más rígido y más liviano que el Porsche, los alemanes se hacían fuertes con mayor potencia en el motor y un menor índice de consumo, que les permitía "apretar" sobre el final.

Tanto es así que Bell atacó las posiciones de Watson, y el irlandés, dado el escaso combustible a disposición, sólo pudo frenar al británico por 1 segundo y fracción al caer el banderazo, despertando el entusiasmo de los casi 40.000 espectadores que se dieron cita en el Jarama. De ese modo las huestes de Tony Southgate han tenido la satisfacción de iniciar la temporada ganando, confirmando la peligrosidad que anticipáramos tras los tests de Paul Ricard. Esto no hace más que elevar el interés por el Campeonato, que promete la reiteración del duelo entre británicos y alemanes.

Fuera del trio de vanguardia, Larrauri y Pareja estaban en condiciones de lograr el cuarto puesto. En el primer turno del argentino, se verificaba problema de pérdida de adherencia en los neumáticos Michelin. Nos decía Poppy: "Es increíble cómo cambió el auto luego de las primeras vueltas. Finalicé mi turno en el aire y haciendo malabares. Menos mal que decidimos hacer dos paradas". Luego Pareja mantuvo el cuarto puesto en su turno, pero cuando subió nuevamente Larrauri, el panorama se ensombreció: "Al subir vi la luz de reserva encendida, lo que me indicaba que esos 10 litros, más lo que adicionaron de combustible, no alcanzarían hasta el final. Eso me obligó a trabajar 'finito' para regular la naf-

ta disponible. Lamentablemente nuestros cálculos de consumo se fueron al diablo cuando, después del 'Warm up', los mecánicos se equivocaron en el cambio de relaciones, acortando la 4ta y la 5ta, con lo cual llegábamos al final de la recta a 8.200 RPM y sin beneficios de velocidad. Traté de no 'tirar' excesivamente los cambios e incluso pisaba el embrague al final de la recta, y así y todo el auto cruzó la línea de llegada y luego de 300 metros se 'plantó'. Estoy contento porque pudo haber sido peor. De todos modos, terminar más arriba del cuarto puesto, hoy era imposible de pensar para nosotros. Es decir que el error lo pagamos perdiendo un sólo lugar". Esto que decía Larrauri era porque durante su último turno había sido superado primero por el Porsche de Baldi-Palmer y luego por el de Nissen-Weidler. Pero sucedió al final que el primero de los nombrados también se quedó sin combustible y eso permitió que Larrauri recuperara una posición.

**CLASIFICACION FINAL**  
360 Km de Jarama - 22/3/87 - 109 vueltas:

1º) Watson-Lammers (Jaguar XJR 8), en 2h29m56s303/1000, 144,464 km/h; 2º) Bell-Stuck (Porsche 962), 2h29m57s935; 3º) Cheever-Lammers (Jaguar XJR 8), 2h30m07s333; 4º) Nissen-Weidler (Porsche 962), 106 vueltas; 5º) Larrauri-Pareja (Porsche 962), 106 vueltas; 6º) Sigala-Brancalelli (Porsche 962), 105 vueltas; 7º) Jelinski-Brun (Porsche 962), 105 vueltas; 8º) Baldi-Palmer (Porsche 962), 104 vueltas; 9º) Spice-Velez (Spice Pontiac), 100 vueltas (primeros en C2); 10º) Villota-Romero (Porsche 962), 99 vueltas.

**Record de vuelta:**  
Bell-Stuck (Porsche) en la 2da. 1m17s871 a 153,117 km/h.

**Próxima fecha:** 29/3 en Jerez de la Frontera (España), 1000 km de Jerez.

# LARRAURI CON TROPIEZOS

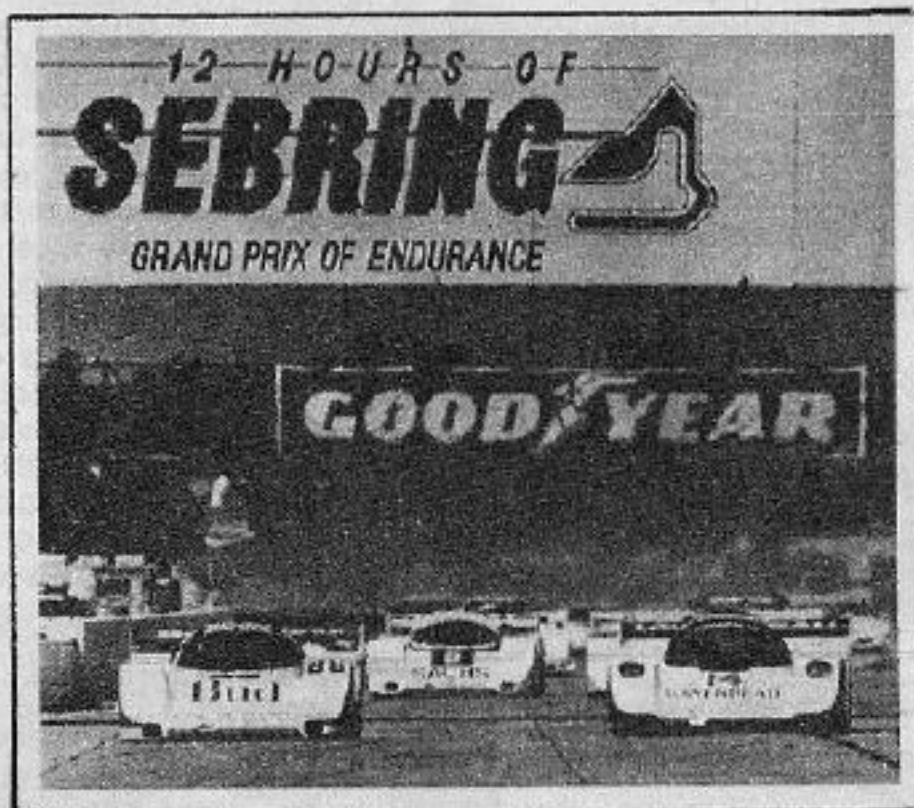


1) El poderoso e imponente Jaguar XJRB tripulado por Watson y Lammers, que conquistó un esperado triunfo. 2) Larrauri en el cockpit de su Porsche. Del otro lado, Pareja, su coequípier. 3) ... Y aquí "Poppy" se nos viene encima. Lástima lo de las gomas y el combustible... 4) El 962 oficial de Stuck-Bell que batalló duramente y en soledad contra los atildadísimos Jaguar. No bastó para impedir el triunfo de uno de ellos, aunque resultara dignísimo rival.

## IMSA GT

### FANGIO Jr., DESTACADO EN SEBRING

Las ya famosas 12 Horas de Sebring inscribieron la 35ª edición en su historial. Corresponde el triunfo en esta oportunidad al dúo Bobby Rahal-Jochen Mass. Cabe acotar que la competencia se corrió con un clima sumamente caluroso y eso en gran parte perjudicó a nuestro compatriota Juan Manuel Fangio Jr., quien bajó de su auto luego de haber cumplido el último turno de manejo en condiciones físicas que no eran de lo mejor, ya que un principio de desmayo obligó a sus colaboradores a sacarlo del auto. El esfuerzo se vio recompensado con creces, puesto que obtuvo el noveno lugar en la clasificación general y el tercero en su clase, la GTO, delante de coches de mayor potencia en relación con el Toyota Celica que compartió con Chris Cord. Fangio compitió en el equipo All American Racers que regenta el ex piloto Dan Gurney, utilizando ahora el auto número uno del team. Si bien este coche estaba originalmente confiado a Chris Cord y Steve Millen, este último se rompió una pierna en el GP de Miami, situación que motivó la inmediata inclusión de Fangio en el auto de punta. Ello habla bien a las claras de la confianza depositada por Gurney en nuestro compatriota,



El momento de salida a la carrera de Fangio Jr. en Sebring, el 13 de marzo.

ta, máxime teniendo en cuenta que en su equipo había otros pilotos que podrían haber ocupado el lugar de Fangio, como por ejemplo Willy T. Ribbs y Jerril Rice, quienes finalmente compitieron en el segundo Toyota del All American Racers.

El binomio ganador, Rahal-Mass, condujo un Porsche 962 al igual que sus escoltas, Al Holbert-Chip Robinson. Terceros fueron Brian Redman-Elliott Forbes-Robinson-Chris

Kneifel, con otro 962, al igual que los cuartos Danny Ongais-Daró Van Der Moorwe-John Winter. Quintos en la Clasificación General arribaron Gregg Pickett-Tommy Riggins, con un Camaro, primeros de la clase GTO, y sextos, Bruce Jenner-Tom Gloy, con Mustang GTO.

Informe de Héctor Cademartori y Jaime Galceran desde Sebring, EE.UU.

## OTRO ARGENTINO JUNTO A LARRAURI

Una de las grandes sorpresas recibidas al arribar al circuito de Jarama fue la noticia de que Walter Brun había firmado con Michelin para la provisión de neumáticos, luego de que el pase a Goodyear nos fuera confirmado tanto por Brun como por el mismo Larrauri. Según nos comentaba "Poppy", hubo un desacuerdo de último momento entre Brun y Goodyear que terminó en el convenio con los franceses.

La otra sorpresa fue encontrar en boxes al francoargentino Pierre Blanchet, designado por Michelin para seguir su desarrollo en Sport Protolips, y nada mejor que el diálogo con él para conocer más sobre el tema. "Todo esto —nos decía Blanchet— se resolvió inesperadamente, ya que a fines del año pasado la dirección de la empresa había resuelto dejar el automovilismo mayor de pista. Aparentemente en las últimas decisiones deben haber influido programas futuros que prevén un retorno a la categoría mayor y por ello la resolución de proseguir en SP para no perder el ritmo de la evolución tecnológica, utilizando una especialidad con exigencias muy similares a la F.1. De allí que se celebrara el acuerdo con Brun que —algo no habitual en la empresa— se realizó con una vigencia de dos años. También se firmó con el equipo Kouros Mercedes Benz, cuyo auto comenzará la temporada en Silverstone, y con otro team que también utilizará motores Mercedes. Esa es la razón de mi presencia aquí, ya que me han pedido que siga personalmente el desarrollo en la categoría".

Consultado sobre las posibilidades y perspectivas del neumático francés en SP, Blanchet nos decía: "Debido al apuro con que se resolvió todo esto no hubo tiempo para mucho. Hemos debido recurrir a neumáticos del año pasado, e incluso a los 'rain' (de lluvia) hemos tenido que hacerlos a mano porque del '86 no había existencias. Trajimos algunos neumáticos con diferentes carcavas para probar en los autos de Brun, pero es evidente que también deberemos trabajar paralelamente con una evolución del coche, ya que la goma radial exige adecuaciones en los autos y éstos estaban preparados para el paso a las convencionales. Por ello en estas dos primeras carreras no habrá muchas posibilidades. Recién en Monza se verán los frutos de la evolución tanto en las gomas como en los autos. En este sentido es importante contar con un piloto fino y sensible como Larrauri, con quien la gente de Michelin ha trabajado muy bien tanto el año pasado como en la época de F.3.

"Por mi parte —segua diciendo Blanchet—, estaré en todas las carreras de SP y también en algunas del Mundial de Motociclismo, entre las cuales por supuesto he elegido al GP de Argentina. Este será mi último año en Michelin y luego veré qué actividad elijo, ya que mi intención es seguir de cerca el automovilismo para poder volcar la experiencia recogida."

A la pregunta sobre el retorno de Michelin a F.1, nos respondió: "Aún no hay decisión tomada, pero personalmente no creo que el tema dependa pura y exclusivamente del programa de Peugeot. Entiendo que si Michelin vuelve, elegirá además un equipo 'top' para poder hacer un buen desarrollo, independientemente de lo que pueda ser la evolución de un nuevo auto.

Finalmente, reflexionaba Blanchet: "El trabajo de este año será un duro desafío para nosotros. El nivel en SP es alto, y equipos como Jaguar están trabajando con una profesionalidad que nada tiene que envidiar a la F.1. Creo que la gente de Dunlop será un rival muy bravo y nos exigirá un gran esfuerzo".

**BARNARD HABLA DE LA NUEVA FERRARI.** En una entrevista publicada por la "Gazzetta dello Sport", John Bernard amplía algunos conceptos sobre el auto que este año debería producir un alza en las acciones del Team Ferrari. Entre otras cosas dice Barnard: "Estoy conforme con el auto. Es un buen coche y rápidamente será competitivo. No tiene nada de revolucionario pero está al menos al nivel tecnológico de la competencia. Hay algunos detalles que me hubiese gustado perfeccionar, pero pienso que lo haré durante el año. Asistiré a todos los G.P. de la temporada y en principio trabajaré junto a Berger hasta que consiga un ingeniero capaz que se ocupe de su auto. Luego trabajaré con ambos responsables de los coches. No me molesta que la prensa haya bautizado al auto como 'McWilliams', ya que hay buenas razones para que hayamos trabajado en ese sentido. En años anteriores me copiaban a mí, pero en este caso no había tiempo para pensar en novedades que requirieran un período de maduración. Es por ello que debimos recurrir a una evolución de conceptos ya vistos sobre los Williams, Lotus y McLaren".

Sigue diciendo Barnard: "Creo que con las modificaciones realizadas en la estructura de la escudería tendremos este año más agilidad en las reacciones del equipo ante la necesidad de realizar cambios. Considero que esto es algo fundamental en la F.1 de hoy y Ferrari no lo tenía. Debido a que el estudio de Inglaterra aún no está operativo, casi todo el auto se hizo en Italia, salvo partes metálicas de suspensión para las cuales se recurrió a los mejores proveedores ingleses en la materia". Consultado sobre el futuro, Barnard expresó: "Está confirmado que usaremos un motor aspirado en el '88. En este momento estoy estudiando dos o tres soluciones diversas en cuanto a las características ideales de planta motriz. Por lógica éste será un auto totalmente distinto que me ocupará durante todo el año y que sí tendrá novedades interesantes".

**ECCLESTONE ESPERA.** Aun sigue sin definirse la situación de la segunda butaca del Team Brabham pese a lo poco que resta para el inicio del Mundial de F-1. Lo único cierto es la continuidad de Olivetti como sponsor, pero en un rol secundario y negociando la inversión en función de los resultados del equipo. Ecclestone —que se reunió en Suiza con delegados de aquella— definirá en los próximos días esta situación, así como también la designación del piloto que acompañará a Riccardo Patrese. Hasta el momento el único que dispone de la solicitud es Thomas Kaiser, que hiciera el año pasado F.3000 en el equipo de Bob Sparshot. Si bien Kaiser no obtuvo los resultados necesarios para la superlicencia, éste no es un impedimento grave para Don Bernie. En orden decreciente, Emanuele Pirro (en tratativas también con Tyrrell) y Michel Ferté esperan la evolución de la situación para intentar ocupar el posible hueco al no disponer del importe solicitado por el propietario del team. Y pensar que Balestre anunció el martes 17 que el 20/3 vencía el plazo para confirmar pilotos...

Hablando de Bob Sparshot y la F.3000, digamos que precisamente en ese equipo continuará su campaña deportiva el español Alfonso De Vinuesa, que el año pasado fuera uno de los pro-

tagonistas del Campeonato Alemán de F.3 junto a Víctor Rosso. De Vinuesa consiguió el soporte financiero mediante un "sponsor" ibérico (Purotor) y de ese modo se aseguró uno de los nuevos Lola del Team's BS. El español ya ha realizado diversos tests en Inglaterra y en este momento está trabajando en trazados italianos a efectos de familiarizarse con el auto y los nuevos circuitos. Recordemos que De Vinuesa había debutado el año pasado en la F.3000 en la competencia de clausura en Jarama con un March de Peter Gethin, dejando vacante por el ahora en F.1 Adrián Campos.

**PEUGEOT VS. F.I.S.A.: NUEVA INSTANCIA.** El Tribunal de primera instancia ha ordenado una investigación suplementaria en el pleito iniciado por Peugeot contra la F.I.S.A. por la abolición del Grupo B en el Mundial de Rally. El juicio, temido en sus consecuencias por la Federación, está entrando en un terreno nada favorable para Balestre y Cia., ya que el Tribunal está evaluando los costos de estudio y ejecución de los autos por parte de Peugeot, hecho que demuestra la aproximación a un fallo favorable para el constructor galo. Mientras el Tribunal exige la realización de un depósito en caución de 60.000 dólares para esta nueva instancia, la F.I.S.A. presentó una apelación a la decisión del Tribunal.

**RENOVACION.** En Maranello, el martes pasado, ha sido firmada la renovación del "Pacto de la Concordia" para la Fórmula Uno. Los firmantes fueron Enzo Ferrari, Jean Marie Balestre y Bernie Ecclestone.

Ecclestone habría debido estar presente en los 500 Kilómetros de MONZA, de Turismo, debido a que él ahora es el encargado oficial del desarrollo de los tres campeonatos mundiales de FISA, pero no se lo vio por allí. Un extraño modo de ocuparse de las cosas.

**LA NUEVA FERRARI EN IMOLA.** En Imola se ha visto la nueva Ferrari F1/87, una máquina bellísima estéticamente, pero también muy mejorada en la terminación de la mecánica. Las diferencias respecto de 1986 son notables por las reducidas dimensiones, la línea muy estilizada y racional, y la novedad total en cuanto se refiere a las suspensiones, además del nuevo motor a 90 grados y la caja de seis cambios.

La nueva Ferrari fue guiada durante dos días por Alboreto, que pudo hacer un buen trabajo de puesta a punto, con progresión constante de resultados, y en la última jornada de pruebas, por Berger, que sólo hizo pocos giros, porque las fallas de algún elemento en la parte posterior lo mandó fuera de pista en la curva de La Rivazza, un lugar muy veloz. El golpe contra la barrera externa dañó la suspensión trasera y el alerón, pero no el casco, que ha sido recuperado. Ferrari mandará una máquina a Brasil este fin de semana, para las pruebas preliminares y otras dos máquinas serán enviadas la semana próxima para el Gran Premio. Según Alboreto y Berger, la nueva Ferrari será muy competitiva, y la moral de todos es elevadísima. Este auto todavía no es derivado de un proyecto Barnard: el diseño originario es de Bruner, con la ayuda de Postlethwaite y la supervisión de Barnard, mientras para el motor la responsabilidad es del francés His, que lo había proyectado antes del arribo de Barnard.

## LA PARTIDA DE ROSSO

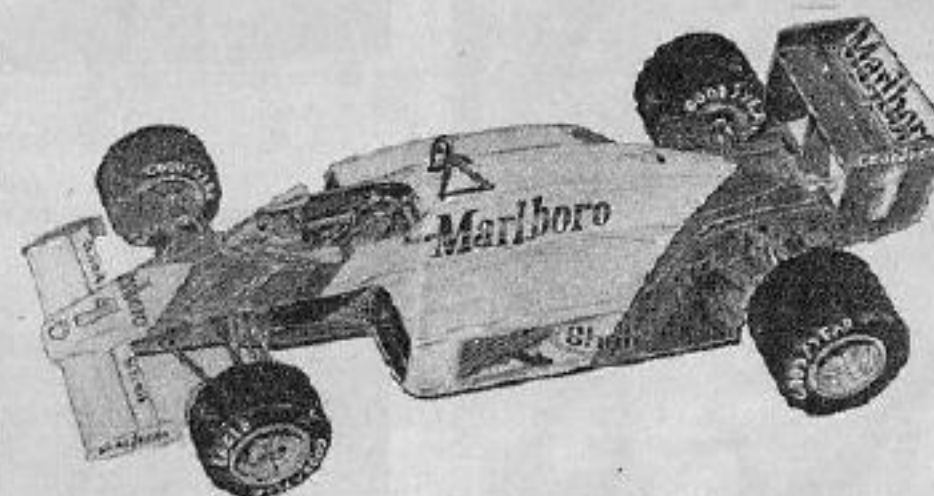
Se produjo el pasado martes 17, con rumbo a Alemania, para tomar contacto con su nuevo equipo de competición, el Volkswagen Motorsport, con el cual encarará una nueva temporada a nivel internacional.

"Este será un año muy trascendente para mí, pues siempre quise correr de la forma en que lo voy a hacer ahora. Estar en un equipo oficial es muy importante en una categoría del nivel de la Fórmula Tres Alemana, pues también voy a tener la posibilidad de correr otras carreras interesantes fuera del torneo. Mi mayor expectativa al llegar a Alemania es conocer el funcionamiento del Ralt nuevo, que será el auto que me tocará usar en el team VW Motorsport. No veo la hora de comenzar las pruebas", dijo al partir.

Una nueva partida de Víctor Rubén Rosso con destino a otra temporada en el automovilismo internacional. Esta vez, con renovadas y muy fundadas ilusiones.

## CON SENSIBLES MODIFICACIONES AERODINAMICAS

### McLAREN MP4D: NUEVO, PERO NO TANTO



Aunque similar al McLaren del '86, como se puede apreciar en este dibujo, el MP4D ha sido "pulido" en soluciones aerodinámicas que responden a la crítica del proyectista Steve Nichols.

Reformado el MP4 por Steve Nichols —ingeniero de pista de Prost en 1986—, el MP4D será presentado en Brasil durante los últimos tests que se llevarán a cabo antes del Gran Premio inaugural de la presente temporada. En realidad, esta máquina pudo haber debutado ya el año pasado, pero John Barnard (ahora en Ferrari) prefirió postergarla viendo los excelentes resultados que proporcionaba el auto viejo.

El MP4D, primer producto de

la etapa "post-Barnard", no presenta ninguna revolución, pero es notablemente diferente al MP4C2 de 1986, desde el punto de vista aerodinámico.

Para reducir las dimensiones de la carrocería, Nichols cambió la disposición de los radiadores, que tienen ahora la salida del aire caliente lateral y ya no en la parte superior, lo que permitió bajar sensiblemente los flancos. El chasis, por otra parte, también sufrió modificaciones: fue acortado en

la zona del tanque de nata (ahora más chico) para poder hacerle al motor un espacio más bajo y mejorar de tal modo el flujo de aire hacia el alerón trasero. Además, la edición de las dos válvulas reguladoras de potencia ha obligado a los técnicos a realizar un tanque de aceite más bajo.

Una vez más (la cuarta consecutiva), McLaren se presenta al comienzo del año con una máquina muy poco modificada, con una arquitectura de base que permanece invariable. Las tres veces anteriores, esta filosofía constructiva desembocó en tres campeonatos mundiales...

De cualquier manera, la gran novedad en McLaren se verá con el motor aspirado y con el auto que Gordon Murray está preparando junto con Neil Cutley, al tiempo que evalúan la arquitectura de impulsor más adecuada al futuro reglamento que obliga a situar la pedicera por detrás del eje delantero. Ampliaremos.

Texto y dibujo: Giorgio Piola

## F.2 ENTRE INCAS Y CHARRUAS



—su amigo y, en alguna forma, su representante— para dejar arreglada mi participación durante todo el año en la Fórmula Dos Sudamericana. Lo haré con un chasis Reynard 873, que es el modelo '87 de la marca, y con un motor Volkswagen que, casi con seguridad, será preparado por el alemán Siegfried Spiess, aunque no está descartada la alternativa del inglés John Judd. La atención del equipo se hará en Buenos Aires por este año, y el encargado será el equipo INI, con el cual hemos arreglado las formas en el día de ayer. Creo que nuestra participación comenzará a partir de la tercera carrera, en Mendoza".

### ¡PASSADORE TAMBIÉN!

Otro adelanto que habíamos realizado también se confirmó: el uruguayo José Pedro Passadore estará nuevamente en la Fórmula Dos en 1987. En un esfuerzo conjunto entre la Fórmula Dos de Argentina, el A.C. Uruguayo y el empresario Francisco Zanón se materializó la alternativa que venía conversándose desde hace algunas semanas. El piloto aportará el equipo, es decir un grupo de mecánicos para atender el auto en Uruguay, y el lugar físico de trabajo. El A.C.U. se hará cargo de la financiación del proyecto. Fórmula Dos Asociados aportará el chasis Berta que el año pasado utilizó Alberto Scarazzini —con una caja Menggi incluida—, mientras que Zanón entregará un motor Alfa Romeo y las cubiertas para cada carrera. De esta manera retorna un piloto de prestigio y se vuelve a integrar a Uruguay a la nómina de países representados en la Fórmula Dos. Enhorabuena.

### ¡VUELVE JOCHAMOWITZ!

La noticia la había dado a conocer Guillermo Kissling en el transcurso de la semana anterior: "El peruano Jochamowitz vuelve a la Fórmula Dos Sudamericana por toda la temporada 1987". CORSA buscó la punta del ovillo en la información, siguió el tema de cerca y detectó la presencia del piloto peruano Ernesto Jochamowitz (foto) en Buenos Aires el sábado último por la mañana. Lo contactamos en un hotel céntrico y se formalizó la entrevista para hablar de "la mejor categoría de Sudamérica", como él mismo la definiría. Por ahora les brindamos un anticipo muy breve de las expresiones del veloz piloto incaico; próximamente ampliaremos al respecto. Antes de viajar rumbo a Lima —el sábado por la noche a primera hora—, "Nelo" nos contó: "He venido a Buenos Aires en compañía de 'Lucho' Fischer

## PORSCHE CLASSIC 'T' SPEEDSTER 1958

### Porsche T Clásico Veloz

#### Desafío: reproducciones fieles

Además de todos nuestros modelos MG 1937, Mercedes 540 K, Alfa 1962, Jaguar 1938. Nuestro desafío fue fabricar un auto para aquellos que querían un verdadero y fuerte vehículo deportivo. Incorporamos el Classic T Speedster 1958 (Clásico Veloz). Por sus excelentes líneas aerodinámicas y su reconocida nobleza y fama, considerado antes, ahora y siempre como uno de los mejores automóviles deportivos convertibles del mundo.

TIT-CAR S.R.L. ha logrado, gracias a su fuerte espíritu de fe, constancia, fuerza y sacrificio, poder ofrecerle a los verdaderos amigos entusiastas, un modelo totalmente maravilloso. Ahora en la Argentina, usted también puede tener un Porsche Classic T Speedster... y conducirlo!!!

#### Dicho por expertos:

\*"Un Porsche Clásico provee todas las ventajas en automovilismo sin las preocupaciones del verdadera Clásico". Classic Especial International Car.

\*"Está tan cerca del original que es casi imposible distinguir cuál es cuál cuando están estacionados uno junto al otro". Hot V.W. U.S.A.

\*"Cuando al final lo recibe usted, habita la tierra encantada". Car's And Drive Magazine. U.S.A.

Construimos y vendemos autos totalmente armados, pintados y probados. Únicamente sobre pedidos. Reserva limitada

Envíe **₳ 10** y recibirá de inmediato:

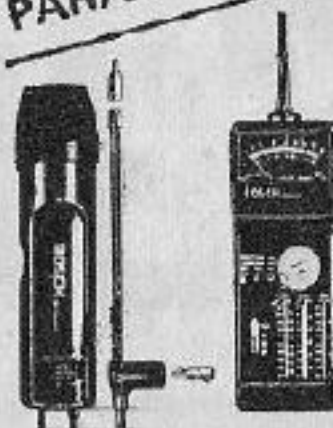
Información general, folletos color, listas de precios, planes de pagos, guía de compradores.

# TIT-CAR S.R.L.

**SUPEROFERTAS  
PARA PROFESIONALES**

INSTRUMENTAL

## BOSCH



- ESTROBOSCOPIOS PARA PUNTO DE ENCENDIDO SONDA O PISTOLA.
- COMPROBADORES DE MOTORES
- BANCOS DE PRUEBA PARA DINAMOS Y ALTERNADORES O MOTORES DE ARRANQUE

## MODENA

ANDALGALA 1917  
Tel. 687-6121/8732  
CAPITAL

PLANES A-3 y 6 CUOTAS - ENVIOS AL INTERIOR

## REPUESTOS

# MACH 1

## RASTROJERO MOTORES INDENOR

HUMBOLDT 17  
(Alt. Warnes 1200)  
1414 - Tel.: 854-4048

ENVIOS AL  
INTERIOR



## REPUESTOS ACCESORIOS

REPOSICION  
PERMANENTE

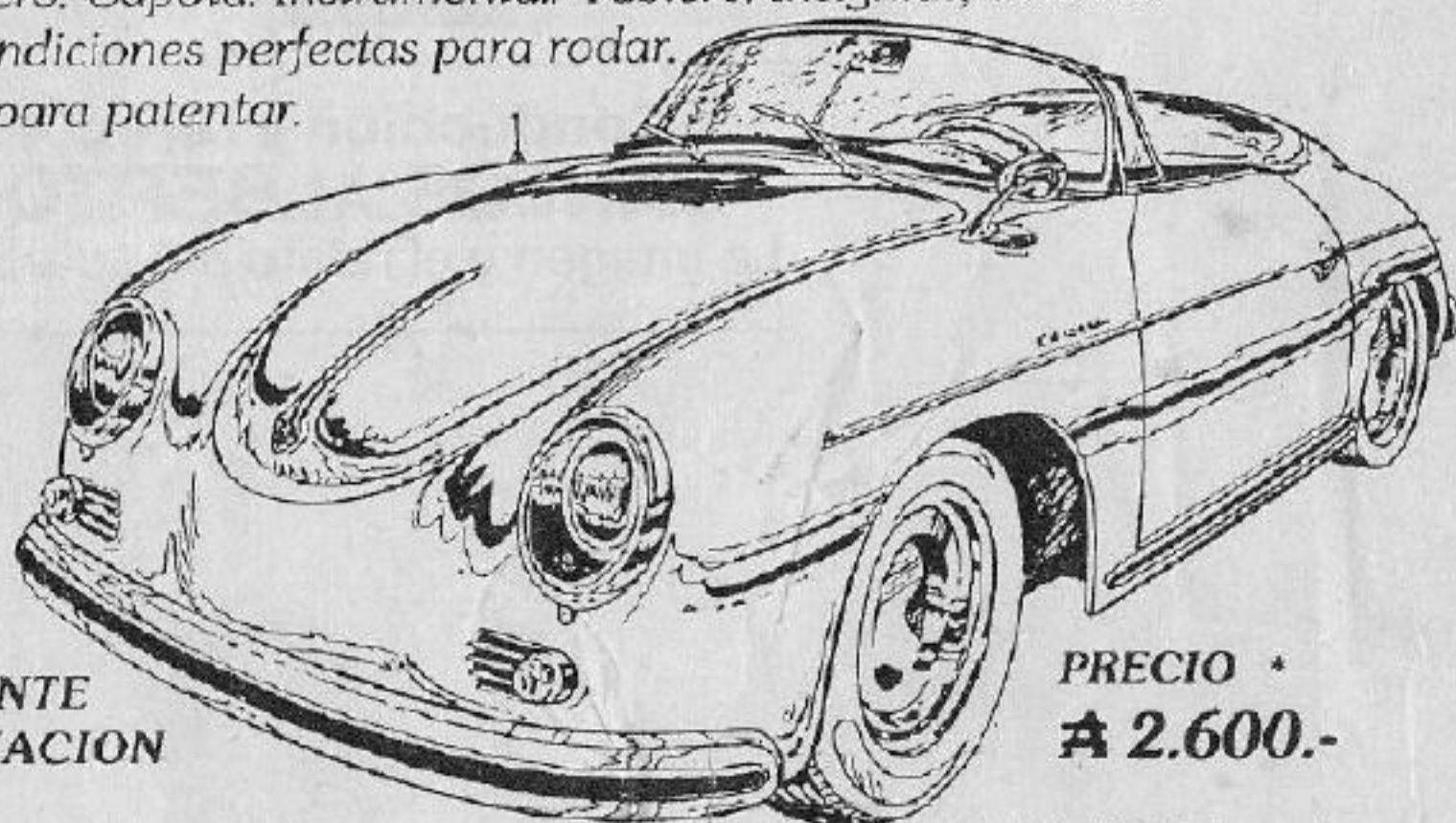
Jorge y Daniel Carbone S.A.

Envíos  
Rápidos  
al interior

AV. FCO. BEIRO  
4831  
Tel.: 568-2591

## PORSCHE CLASSIC 'T' SPEEDSTER 1958

Vehículo totalmente terminado con mecánica Volkswagen modelo 1962 en adelante. Con detalles de terminaciones originales, llantas, cubiertas nuevas. Pintura bicapa. Tapicería de cuero. Capota. Instrumental. Tablero. Insignias, detalles. En condiciones perfectas para rodar. Listo para patentar.



**EXCELENTE  
FINANCIACION**

PRECIO \*  
**₳ 2.600.-**

- \*EQUIPO PARA ARMAR. • Carrocería completa con MEIPAC® 1010 (acero). • Chasis especial para mecánica delantera. • Adaptadores de pisos para Volkswagen (todos) • Accesorios básicos: 2 faros delanteros, 4 faros de posición, 1 parabrisas completo, 2 paragolpes. • Color a elección, 2 butacas anatómicas especiales • Herrajes completos.

# TIT-CAR S.R.L.

NEGOCHEA 1358 - TEL 28-6044  
(1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

## MARTIN M. MENDIBURU DE KALASIN S.A.



## FABRICA DE PARAGOLPES

• ACCESORIOS PARA  
AUTOMOTORES  
NACIONALES E IMPORTADOS

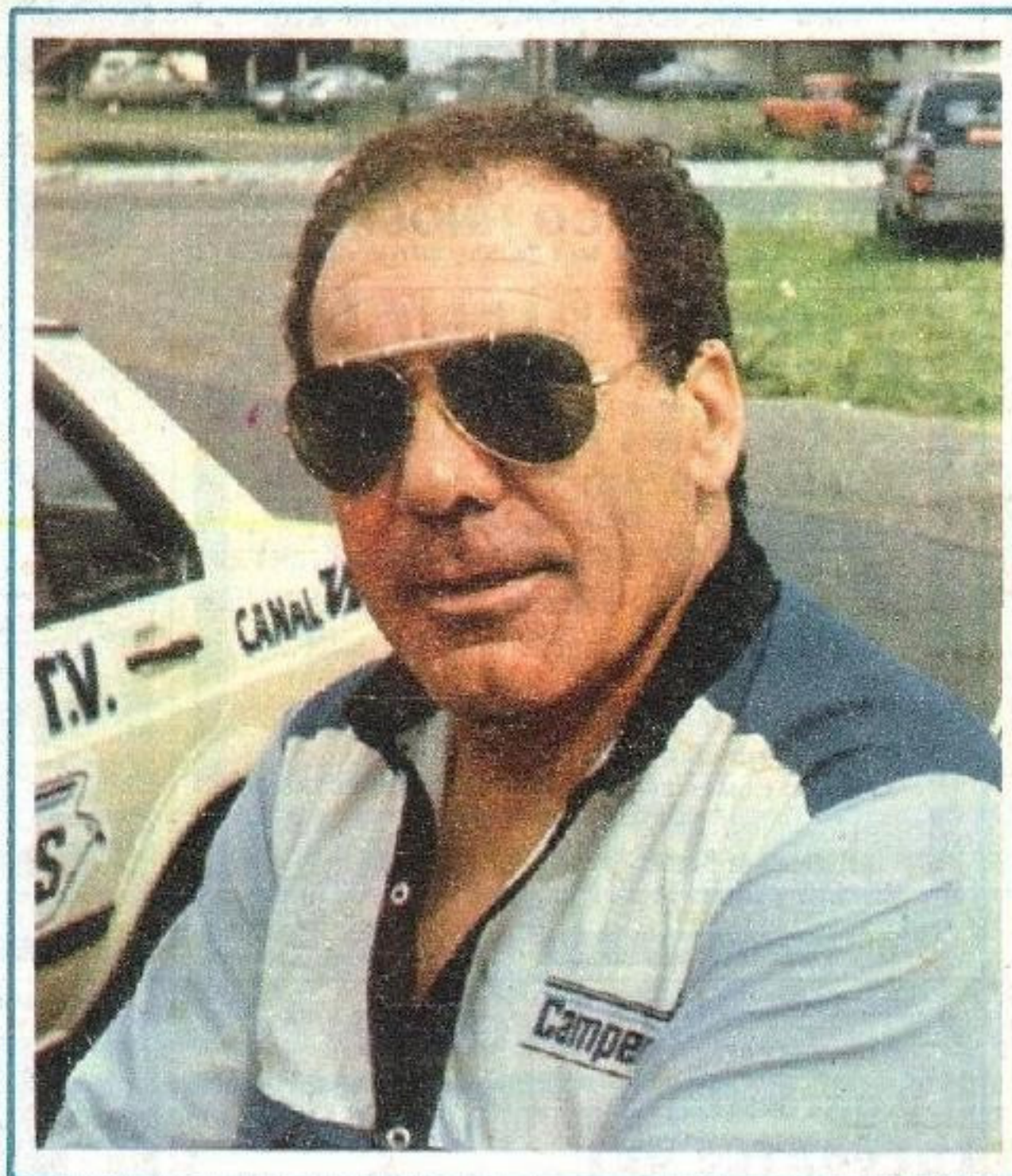
LINEA FIAT • PEUGEOT • RENAULT • FALCON B3  
TAUNUS • DAIHATSU • HONDA • SUBARU  
MITSUBISHI

ESTANISLAO DEL CAMPO 554/50 - TEL.: 854-7976/858-9076  
(1704 VILLA SARMIENTO, BS. AS.)

# 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**