

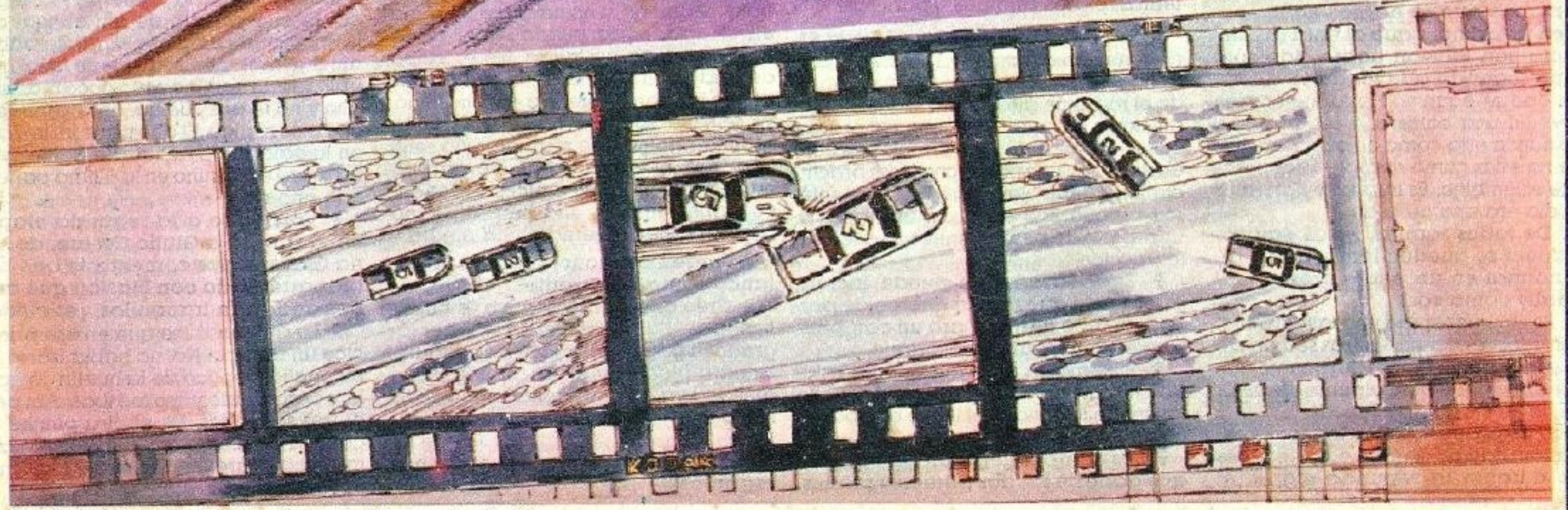
CORSA

LA MUERTE DE PIRONI

investigación especial

¿EL T.C. O EL POTRERO?...

¿QUIEN FUE EL CULPABLE?



RECALDE-DEL BUONO y la historia íntima de la definición del 7° Rally de Argentina

MUCHACHOS, ¿PUDIERON GANAR?

A lo largo de una charla de casi tres horas, los mejores argentinos en el rally mundial nos contaron sus aciertos, errores, sentimientos, deseos y experiencias, analizando cada detalle de su participación con un Lancia Delta HF 4WD del equipo oficial italiano. Cuando terminamos la nota, se descorchó un Magnum de M. Chandon Extra Brut. La ocasión valía la pena...

CORSA: Salir segundos en el Rally de la Argentina es lo que pensaban?

Recalde: Nosotros pensábamos hacer una buena carrera. Salir primeros, segundos o quintos sería una consecuencia de nuestra actuación, pero particularmente estoy muy conforme con el resultado.

P: En esta carrera hubo algo muy notable, que fueron los trompos, problemas con la caja de velocidades en algún momento y otros inconvenientes... ¿Por qué esos problemas, por qué los trompos?

R: Ante todo, fueron tres semitrompos, simplemente. Los caminos son angostos y tuve que hacer marcha atrás... La única diferencia es que uno los contó, nada más, si no lo hubiese dicho no hubiera pasado nada.

P: Justamente, el otro día nos comentabas que te habías equivocado en un prime, y que al final la diferencia con Biasion había sido sólo de un segundo a favor de él.

R: Uno se equivoca a lo mejor cien veces en una carrera, y en un prime uno nunca está como en otro. Hay días que no estas como siempre y las cosas no te salen bien. Es normal y natural. Y ese día era uno de esos.

P: De todas formas, ¿esas equivocaciones se pueden tomar como algo normal en un piloto profesional de rally como vos?

R: Posiblemente sea una falta de kilómetros sobre el auto. Quizás sea un coche que para el sistema de manejo que tiene haya que ver algunos secretos que uno todavía no conoce.

P: ¿Fue casual que todos esos problemas hayan hecho eclosión ese día, durante la segunda etapa, el

que se esperaba que fuera tu día?

R: Creo que la gente lo único que esperaba era que yo ganara, nada más. No que saliera segundo, tercero o décimo. Querían el triunfo de Recalde. Salir segundo puede decepcionar a mucha gente cuando se ha creado mucha expectativa... Para mí la carrera fue excelente. De cualquier manera, creo que a pesar de todo, ese día tuvimos mala suerte. El hecho de haberse roto una goma es algo que no puede preverse. Y en cuanto a los semitrompos, lo que ya dije, que los conté. Son lugares angostos, en curvas lentas, (retomes mejor dicho), y el trompo se hace a unos 50 Km/h.

P: En otro momento también comentaste que el mayor problema con el Lancia Delta S4 en las curvas lentas, en los retomes, ¿por qué?

R: Son cosas distintas. Con el Delta S4 no conocíamos como era el sistema para hacerlo doblar en los retomes cuando el radio de giro no daba, y no tenía suficiente velocidad como para provocar el derrape. Eso es otra cosa, es en aceleración cuando el coche ya prácticamente "hizo" la curva. Posiblemente sea porque uno está acostumbrado a un reparto de peso distinto, con diferente tracción...

P: En todo caso se puede incluir también lo que decías acerca de por qué un auto manifestara un comportamiento irregular, desparejo...

R: El tema es que quizás uno está acostumbrado a un tipo de auto, y entonces no le conoce el límite del todo y cae en esos errores.

P: Los trompos llegaron después de que ganaste los dos primeros primes

A lo largo de una charla de casi tres horas, los mejores argentinos en el rally mundial

de la carrera. ¿Puede haber influido el hecho de que le "perdieras un poco el respeto al auto", o confiado demasiado?

R: Creo que no. Lo que pasa es que para mí, por la forma de doblar y de comportarse del coche, cuando le pasás veinte centímetros del radio ideal porque el camino es abovedado, el trompo se provoca porque el coche es más liviano atrás, tiene más tracción allí, y es más fácil entrar en trompo.

P: ¿Pirelli llegó a establecer técnicamente las causas de las roturas de tus gomas?

R: No. La primera se rompió porque la rueda de adelante agarró una piedra y la lanzo hacia la de atrás, que se rompió. Fue lo mismo que me pasó el año pasado con el S4. La tiró como una bala... Además, si no cambiás la goma en el acto, nada puede saber Pirelli porque queda destruida. No es culpa de nadie. En una carrera como ésta, donde hay tantas piedras en el camino, ya se sabe, son imponderables... En la segunda goma que se rompió no sentí la piedra, ni sentí que había agarrado nada. Pero en estos caminos podés encontrarte también una herradura, no necesariamente siempre una piedra...

P: Jorge Del Buono, ¿cuál es tu balance como navegante?

R: Creo que lo más positivo es haber hecho el "1-2" para Lancia y haber logrado la prioridad A. Eso nos tranquiliza para planificar el '88 con más tranquilidad ya que la prioridad es válida hasta el 31 de diciembre del año próximo.

P: ¿Cometiste algún error como navegante?

R: Haber corrido conmigo... -se adelanta Recalde-

R: Tal vez un poco de nervios sobre el final... Errores se cometen siempre, pero anduvimos bien en un 95 por ciento. La hoja se hizo perfectamente, anduvimos fuertes en muchos primes...

P: Hace un momento hablabas de esos días en que las cosas no te salen bien, Jorge, y nos gustaría saber qué prime recordás en que te hayas sentido así.

R: La segunda etapa. Allí podría haber hecho una buena ventaja, pero las cosas no se dieron bien porque por la mañana, en los dos primeros primes, no hubo viento y la tierra quedaba suspendida. A pesar de largar cada dos minutos tuvimos que frenar algunas veces porque no se veía... Bueno, es así como arrancás mal, torcido, y empezás a levantar temperatura y a cometer errores a raíz de eso.

P: Biasion hizo todo el desarrollo del auto, y para vos es algo nuevo. Tratándose de dos profesionales, y tomando un tramo que vos conocés muy bien, como La Pampa de Achala que debés haber hecho cinco mil veces y Biasion sólo en seis oportunidades, ¿creés que se marca esa diferencia en un determinado camino?

R: Creo que, hoy por hoy, Biasion, habiendo corrido dos veces acá, más allá de que ganó ambos rallies, no tiene desventajas respecto a mí. El tema de la ruta ya es secundario, no tiene ninguna importancia. Si es profesional y tiene el talento de Biasion, con cuatro veces que la recorra es suficiente. Y Massimo la ha hecho en 12 oportunidades en estos dos años. De todas formas, si las cosas se hubieran dado, le habría sacado 20 segundos en esos primes, pero hay lugares, en todas las carreras del mundo, que te sientan más: hay primes que te gustan y otros que no. En Chamico-Ambul le saqué 20 segundos, no nos pasó nada a ninguno de los dos y es un prime que me gusta.

P: ¿Cómo estuvo el piso en comparación con los otros dos años?

R: En general, mejor que el año pasado. Los tres que arreglaron estuvieron muy bien. El Manzano, por ejemplo. Había quizás más piedras sueltas, nada más.

P: ¿Y en cuanto al público, a su ubicación?

R: No te pueda decir demasiado de la ubicación. Creo que estaba igual que en el '86.

P: Hay un público que parece ser especial y es el que se coloca en la bajada a Unquillo... ¿Coinciden?

R: Si, la curva a la izquierda y la llegada. El año pasado de ahí al final del prime, donde empieza el asfalto, había mucha más gente que este año mal ubicada. El camino es un poco más amplio y no te das cuenta, pero venís mucho más rápido. El año pasado, incluso, en la bajada de Achala, la gente estaba sobre el camino en la última parte, y este año no.

P: Volviendo a la segunda etapa, en la bajada a Giulio Cesare, de Mina Clavero, nos comentaste que habías arreglado con Biasion que ambos andarían tranquilos, ¿es cierto?

R: Lo que pasó fue que en ese prime hice un trompo. No, no había barro. El auto salió un poco de la huella, lo aceleré demasiado y eso fue todo. Ahí perdí tres segundos. En el otro pinché la goma a un kilómetro de largar y Micky me sacó cuarenta. Hicimos 27 kilómetros en llanta.



De este lado, CORSA; del otro, Recalde y Del Buono. Ambos coincidieron en que si bien el 7º Rally de Argentina era una buena oportunidad para ganar por primera vez una fecha mundial, la carrera que desarrollaron fue muy buena. "Si no hubiésemos pinchado esas dos gomas..."

P: ¿Queda claro que no hubo ningún pacto entre ustedes?

R: No, no hubo.

P: Aparte de los problemas que hablamos, ¿hubieron otros inconvenientes como amortiguadores, por ejemplo?

R: No, el único que tuvimos fue cuando se trabó el acelerador cuando empezamos a subir la Cuesta de Altaulina. Se quedó trabado prácticamente a fondo. Tuve que hacer así toda la subida hasta la llegada, unos siete u ocho kilómetros.

P: ¿Por entonces, llegaste a estar primero en la general?

R: Sí, en la mitad de ese prime. Esa etapa fue de mala suerte. Tendríamos que haber estado un minuto adelante. Era una etapa clave.

P: No sólo se suscita ese inconveniente en el prime del cual hablamos, sino que en otros donde no hay constancia de algún problema en especial tampoco aparece la diferencia esperada... BIASION gana otros inesperados, por un segundo y por dos.

R: En esos que nos ganó por un segundo o por cuatro, hubo problemas de tierra a la mañana, en el primero y el segundo de la segunda etapa. En Ambul-San Lorenzo manejé mal. Le dije al "Bicho" que pensaba que BIASION nos iba a sacar tres segundos, y nos sacó uno.

P: Jorge, no es común que digas que manejás mal...

R: Espero no hacerlo a menudo...

P: ¿Por qué manejaste mal?

R: Ninguna causa especial. Vos largás una carrera, embocás mal la pri-

mera curva y te sale todo mal. Por eso es preferible tomar la primera curva despacito...

Del Buono: Es que con los trompos pasa eso. Si no los ve justo la gente, por ahí pasan inadvertidos. No es un justificativo, pero te piden explicación acerca de por qué no hiciste ese tiempo, y si sos sincero lo decís o no. Uno es un piloto, un ser humano con muchas más responsabilidades, con mayores presiones... Mirá a BIASION: durante todo el año tuvo mala suerte. Justo acá, toda la buena. Se le dieron todas y está bien. Cuando tiene que ser, es.

P: ¿Cuál era la actitud de BIASION al cabo de cada prime de esa etapa en particular? ¿Se mostraba sorprendido de haberles ganado un prime que casi se daba por hecho que era para ustedes?

R: No sé si te referís al tramo de la Pampa de Achala, pero el trompo que yo hice no es un invento, lo vieron todos en Los Mosteritos. Lo de la goma pinchada es lo mismo. No es que uno diga me fallaba el auto; son cosas reales y concretas. A mí se me pinchó la goma a un kilómetro de la largada, a él muy cerca de la llegada. Y bueno... Tendríamos que largar al revés.

P: ¿Qué piensa un navegante cuando su piloto se equivoca?

R: Nada. Tenés que rehacer de vuelta, cantar otra vez para recuperar los segundos perdidos, pero son cosas normales de la carrera. No creo que haya un piloto programado para no cometer ningún tipo de error. Markku Alen, el año pasado venía ganando en Finlandia, su casa, y volcó. ¡Markku Alen volcando en Finlandia! Era de locos... Pero

es así. Ese día Lancia perdió el Campeonato Mundial de Marcas, Alen la carrera y nosotros la posibilidad de correr en San Remo con ese Lancia S4. Y todo por un vuelco de Markku Alen, algo que nadie había pensado jamás.

P: Vos decís que errores se cometen siempre. En tu nivel, ¿qué clase de errores cometés?

R: Por ahí repetís muchas veces una curva y no cantar la que viene enseguida; por ahí, en la desesperación de no equivocarte en lo que viene, cantás dos curvas demasiado adelantadas... Son cosas que te pueden suceder, pero tratás, en lo posible, de concentrarte para que a la larga todo funcione perfecto.

P: Recalde decía que en un determinado prime manejó mal. ¿Vos podés darle cuenta cuando tu piloto maneja mal?

R: No digo que sea un matrimonio, pero somos una pareja del automovilismo y del mismo modo que él se da cuenta que a mí no me sale algo bien, yo también lo noto cuando le pasa a él. No es achacable a ninguno de ambos. Nos da bronca no poder andar al ciento por ciento como sabemos, pero no se puede hacer "replay"... y es todo. Teníamos muchas ganas de ganar. Yo, personalmente, tenía muchísimas pero las cosas no siempre salen como uno quiere. Pero un rally no es la guerra. Tenemos que estar agradecidos de haber terminado, de obtener la prioridad A FISA y clasificarnos segundos con Lancia.

Recalde: El rally no es una carrera de circuito. Vos hacés la ruta en unas condiciones, y cuando vas, la piedra está en otro lado... Agarrás diez centí-

metros más allá o más acá de un salto y te diste vuelta. No hay una lógica.

P: ¿El Rally de la Argentina es su preferido?

R: No, es un rally que nos gusta porque es de uno... Si, te puedo decir que sí, pero si pudiese ganar en cualquier lado sería bueno...

P: ¿Cuáles son los rallies más parecidos a éste?

R: Grecia, Portugal... Hay lugares que tienen zonas parecidas. Grecia se parece más porque también todo el camino es de tierra.

Del Buono: San Remo tiene algunos primes que se parecen a los nuestros, pero otros de asfalto que no tienen nada que ver. El que es profesional tendría que andar bien en todos lados.

Del Buono: Tampoco digamos que los errores fueron el motivo de nuestro segundo puesto. No seamos tan exigentes y digamos que por esto no ganamos.

Recalde: El motivo del segundo puesto fueron las dos gomas pinchadas. Eso definió las cosas...

Del Buono: Repito, no hay que decir que sin esos errores hubiéramos ganado. Creo que Jorge y BIASION se brindaron totalmente. Uno de los dos tenía que llegar segundo. No olvidemos que Miki tiene 60.000 kilómetros en este auto, que lo desarrolló él, y nosotros hicimos un muy buen papel, peleando de igual a igual cuando no teníamos problemas, y ahí si viene el problema de las gomas que es determinante, ya que fuimos 27 km. en llanta por una, y la otra, que fue "mortal", donde perdimos un minuto cuarenta o cincuenta en Cuchi Corral - San Marcos Sierra.

Recalde: Estábamos cerca, a treinta segundos, no a una hora...

Del Buono: En Cuchi-Corral, antes de pinchar la goma, estábamos a 10 segundos en la general, y habíamos largado a 49 s.

Recalde: Ahí vimos perdidas las posibilidades de ganar.

Del Buono: Antes de romper la goma, según los "top" de la radio, estábamos como escoltas a 10s en la general. Eran 39 segundos ganados en 14 km en un prime, hasta que se nos rompió la goma, así que estábamos andando bastante fuerte como para adelantar lo más posible.

P: Las diferentes etapas le van planteando diferentes exigencias al auto. ¿Qué nos pueden decir de la puesta a punto?

R: Se hace una puesta a punto intermedia para todos los tramos. No hubo tampoco diferencias de potencia o cambios de prime a primes.

P: ¿Esperaban órdenes de equipo en determinado momento?

R: Creo que es lógico que se den órdenes en un equipo. Ellos pudieran darnosla en la primera etapa, pero hasta la tercera, cuando rompimos la goma, nunca se habló del tema. Había predisposición para que la carrera se definiera de alguna manera, diciendo: "vos vas primero y vos segundo o van a correr un prime y el que gane...". Pero nunca hubo diferencias, los dos autos se pusieron iguales, con computadoras, y la atención en carrera fue pareja para ambos.

P: ¿Cómo por computadoras?

R: Con una caja negra, como en los aviones. Cuando fuimos al circuito se puso para que los turbo anduviesen iguales. Va todo grabado.

P: ¿Qué opinan del enlace Buenos Aires-Córdoba?

R: Muy trabado (risas). Creo que no

es necesario. Cumple una función burocrática-política del ACA.

P: ¿Qué pasó con el público a su paso?

R: Del Buono: No nos molestaron. A otros llegaron a tirarles piedras... Debe depender de la hora...

Recalde: La policía estuvo muy bien. Pero si ese enlace se pudiera evitar sería mucho mejor, más barato y más fácil. Lo bueno sería no ir a Rosario para no agarrar toda esa parte de camino rolo. Habría que llegar y dormir cinco horas... Dentro de todo, este año estuvo medianamente recuperable físicamente. Lo interesante sería, también, largar libre, por la ruta y la calle que uno quiera. Así se solucionaría el problema de la gente.

P: ¿Cómo ha influido en ustedes el hecho de que ya sean pilotos internacionales, cómo sienten que van integrándose al ambiente?

R: Nos aprecian en todos los equipos, no sé si porque somos nuevos o latinos, diferentes en carácter del europeo. Lo importante es que todo el mundo te saluda y te dan una mano cuando es necesario... dentro y fuera de la carrera. Nunca hubo un no.

Del Buono: Con los de Lancia nos llevamos genial y también con el Jolly y con Schmidt, creo que el hecho de haber logrado este año actuaciones muy buenas ha sido fundamental. Cuando Jorge entró al parque cerrado en el Olympus, todo el periodismo se le echó encima, para sacarle fotos y hacerle notas. Eso sin duda fue gracias a lo que hicimos en Acrópolis.

Recalde: Hay que considerar un antes y después de Grecia.

P: Andás por Córdoba como si fueses Maradona. ¿Te reconocen también en Buenos Aires, en las calles? ¿Notás que se incrementó tu popularidad?

R: Recalde: No lo suficiente porque todavía no salió CORSA (risas)... Sí me reconocen... siempre hay alguien, aunque no se si desde ahora o antes.

P: Las esperadas órdenes del equipo, cuando llegaron, ¿cómo les fueron transmitidas?

R: Cuando pinchamos la goma nos dijeron que estábamos a 2m20s, que mantuviésemos las posiciones porque el tercero estaba a 17 o 20 minutos de nosotros. Fue solo una sugerencia, en realidad, fui yo el que se lo dije a Russo. En condiciones normales era imposible descontarle tanto tiempo a Biasion: no tenía sentido que los coches se rompieran por aspiraciones personales. No hubo otras órdenes... si ellos hubiesen querido te cambian el gicleur del turbo y te vas para atrás.

P: ¿Qué nafta usan?

R: Mezcla. El rally tiene un determinado octanaje. Hay un densímetro, y dentro de unos valores está con el octanaje justo y hay que trabajar con ellos.

P: Retrotrayéndonos a la mitad de la carrera, vos, Jorge, sostenés ahora que la cosa se definió en la tercera etapa, y vos, "Bicho", dijiste que fue al final de la segunda...

R: Del Buono: Porque era nuestra oportunidad de sacar un minuto...

P: ¿Fue un momento de decepción y después asumiste que la cosa no estaba aún totalmente resuelta?

R: Del Buono: Mirá, en el primer primer hicimos 19s. Nuestra defensa será esa etapa, donde podíamos andar bien. Era interesante por si venían las órdenes.

P: ¿Qué podés comentar acerca de



Recalde: "Hicimos lo que pudimos. En algún momento me equivoqué, pero si yo no lo comentaba, no se enteraba nadie..."

Del Buono: "Micky desarrolló el Lancia Delta de Grupo A. Recorrió más de 60.000 kilómetros con ese modelo y hoy es el mejor piloto del mundo sobre caminos de tierra..."

la verificación técnica?

R: Recalde: No conozco demasiado los problemas que hubo. Pienso que siempre que nosotros sigamos modificando reglamentos internacionales para el campeonato nacional vamos a tener los mismos problemas. Creo que para correr aquí hay que hacerlo con el Grupo A Internacional, ciento por ciento como es. Pienso que lo que pasó no es que la FISA tenga un problema con la Argentina, sino que el único inconveniente es que los coches están fuera de reglamento. Así de simple.

Del Buono: Las autoridades del ACA tendrían que traer los reglamentos internacionales para que ya en noviembre los tuviesen todos y se corriese de acuerdo con ellos, sobre todo en lo que respecta a la seguridad, en la cual ellos hacen mucho hincapié. Dejemos aparte los autos que no están homologados internacionalmente. Las medidas de seguridad no tienen nada que ver; es lo mismo en un Fiat 1100 que en cualquier otro vehículo. Entonces esos autos que están homologados para correr el día del mundial tienen que estar adecuados a las reglas internacionales. Eso es fácil...

Recalde: ...Además, cualquier coche debe ir con su ficha de homologación. Tiene que figurar todo.

P: Pasando del terreno técnico al humano, hay una cuestión que comentábamos hace poco y que le llamó la atención a los periodistas extranjeros: el hecho de la cantidad de autos que volcaron. Vos tenías, Jorge, un concepto acerca de eso, de un régimen de restricción que tendría que aplicarse a este caso...

R: Recalde: Hablando con Biasion, me explicaba que en Italia es obligatorio, hasta cumplir 21 años, que los pilotos mantengan una escala de autos, que incluye la relación peso/potencia. No porque tengas plata para comprarte un Lancia Delta S4 vas a correr con el, sino que tenés que hacer un paso para conducir esos autos. No sé cual es el problema de los vuelcos acá, pero de cualquier modo no es muy común.

Del Buono: El auto tiene sus limitaciones y se quiere andar mucho más fuerte. Ernesto Soto, cuando volcó, venía bien y sin amenazas, ni de adelante ni de atrás. Pero bueno... se va rápido y se corren esos riesgos...

P: Aparte de la verificación, ¿les llamó la atención alguna otra cosa de la parte organizativa?

R: Del Buono: No, todo en orden. Bien los controles. Lo que me enteré que no se hizo, es que al auto con el número cero no se le tomaron los tiempos como a los demás, cosa que se hace en Europa. El auto N°0 es para que los controles se pongan prácticos para largar y tomar tiempos. Debe hacer la tarjeta todo igual como los que corren. No es achacable, sino un comentario para mejorar.

Recalde: Para mí el error inconcebible fue el prime N°25. No puede ocurrir que teniéndolo todo, algo se haga mal.

P: ¿Te preocupa la verificación de los cascos?

R: Recalde: Pienso que, sumado a los problemas reglamentarios que tuvieron acá los coches nacionales, no habría que quejarse tanto porque, de haber revisado los cascos protectores de la cabeza, hubiesen sido muchos más los que se quedaban afuera. La razón es simple: se necesitan cascos homologados, cosa que no ocurre, en su mayoría, con los nacionales. Creo que es un tema que hay que tener en cuenta, incluso para los campeonatos argentinos. Es un factor de seguridad muy importante. En lo que respecta al mata-fuegos, por otra parte, yo lo hablé con Rafael Sierra hace mucho tiempo, cuando vine de la carrera de Portugal. Creo que él lo habló en África con gente de la FISA, pero no sé como siguió la cosa. Se lo advertí porque era una disposición que existía desde junio del año pasado, después del accidente de Toivonen. Volviendo al tema organizativo, es bueno. La lástima es que, si podemos hacer el 99%, no lo hagamos; y es una lástima porque el ACA tiene los medios para hacerlo.

P: Con relación a otros años,

¿avanzamos, retrocedimos, o estamos en el mismo nivel?

R: Recalde: No sé como se desarrolló la actividad en la sala de prensa, pero creo que, en líneas generales, se avanzó.

P: ¿Qué pasará de ahora en más entre Lancia y Recalde?

R: Recalde: Creo que es una incógnita, porque Lancia siempre es así en eso y hasta que no tenga una entrevista con Florio no les puedo decir nada. De todas formas creo que para ver si yo se o no manejar, no era factor preponderante esta carrera. Quizás si lo fue en lo que se refiere al comportamiento dentro de un equipo, pero en cuanto a la tripulación no cambia mucho la historia. ¿Correr con el Jolly? Tampoco lo sé. Ahora, en agosto, todos están de vacaciones, no hay nadie ni en Lancia ni en Jolly, así es que no pasa nada hasta comienzos de setiembre. Tengo siempre una media tratativa con la gente del Jolly, pero no conozco sus planes. El año pasado nos vinimos con un plan determinado para este año y después todo cambió.

P: ¿Cuánto cuesta tu participación en Lancia?

R: Recalde: En el Rally de Argentina, nada. En otros rallies, mucha plata. Mucha plata.

P: ¿Cuánta? ¿Como para comprar qué?

R: Recalde: ... y podría pasear mucho...

P: ¿Y de dónde sale esa plata?

R: Recalde: De todos los que nos patrocinan, Marlboro, Aerolíneas Argentinas, Vicente Manzi, José Cecchetto, Banco Social de Córdoba, entre otros... Ahora, por ejemplo, estamos esperando el cheque de CORSA que todavía no nos llegó...

P: ¡Cómo! ¿Todavía no lo recibieron...?

R: ... (risas)

P: ¿En qué rally de este año les gustaría participar?

R: Recalde: En el de Costa de Marfil, porque quizás sea el más fácil para hacer un papel decoroso, a pesar de que este año van Toyota, Volkswagen, Nissan... Si no puedo ir ni a Bandama ni a San Remo, me gustaría ir al RAC. Seguro que voy a hacer una carrera más. Si vas en un equipo oficial, podés ir a cualquier lado a correr, pero siendo privado tenés que ver cuáles son tus mejores posibilidades.

P: ¿Creés entonces que es el RAC donde tenés más posibilidades?

R: Recalde: No sé si es así, pero a igualdad de posibilidades es el que te puede resultar más accesible por el sistema, y el que menos te puede costar. Si corrés en San Remo con un BMW M3 o con un Sierra, sabés que en el asfalto vas a hacer una carrera de primer nivel, pero con el Audi 90 no vas a hacer un buen papel porque hay mucho asfalto.

P: Comentamos, "Bicho", algunas especificaciones acerca de la hoja de ruta...

R: Del Buono: Cada vez intento hacerla más fluida, con menos texto para hacer más rápido. Con este auto tenés tres segundos más que con el S4, lo único que se codifica es el tipo de curva. En el reconocimiento de la ruta él me dice si hay zanja o piedra o lo que sea, y yo le canto luego, en carrera, si hay que cerrarse o no. En cuanto a los números, el N° 5 para Biasion es curva a fondo, y de ahí va desconfiando hasta el uno, que es la más cerrada de todas.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES

TANDILBER

INDUSTAP

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

PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

tecno hidraulica s.r.l. DIAG. 76 N° 1585

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

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION



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

JERARQUICE SU 505

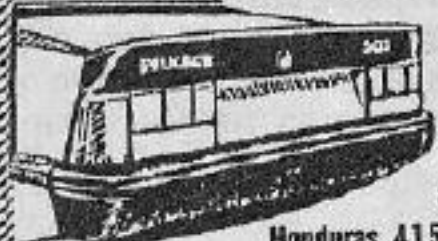
DEFLECTOR LINEA INJECTION

(Para cualquier modelo de 505)

EXCELENTE CALIDAD!!

Tambien para REGATTA

Diseño
Exclusivo



Envios
al interior

Monturas 4154. CAP.

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

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



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

TEL. 701-7948

ANEXQ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

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

BOBINAS POTENCIADAS

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

BUTACAS VEIGA

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

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

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

4 MOTOS

5 MOTORES de CARRERA

Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

PIDA INFORMES
GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA - C.C. 40

(1678) - CASEROS - BS. AS.



REPUESTOS

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

VENTA DE REPUESTOS
NUEVOS Y USADOS

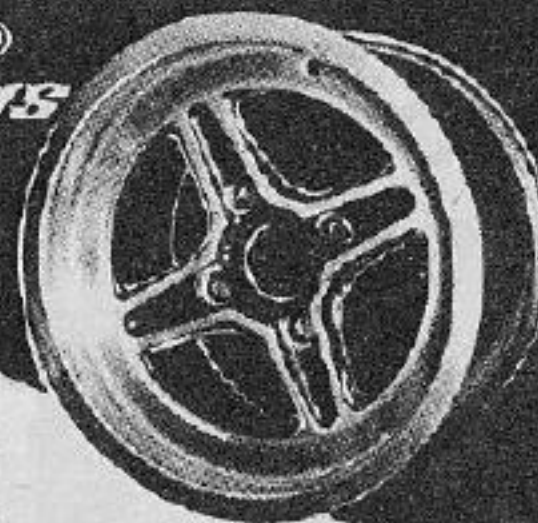
COMPRA AUTOS PARA DESARME

ALMAFUERTE 4352

(At. Av. Mitre 2800).

MUNRO. TEL.: 762-1858

ruedas argentinas



COMPETICION

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

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

FABRICA Y VENTA:

JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647



DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO

M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



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

Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

LEVAS BOSCH

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

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

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



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

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

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

ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

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

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally

* TC Bonariense * Stock Car

* NACIONALES e IMPORTADOS *

Avda. Libertador 2184/86 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939



GAS

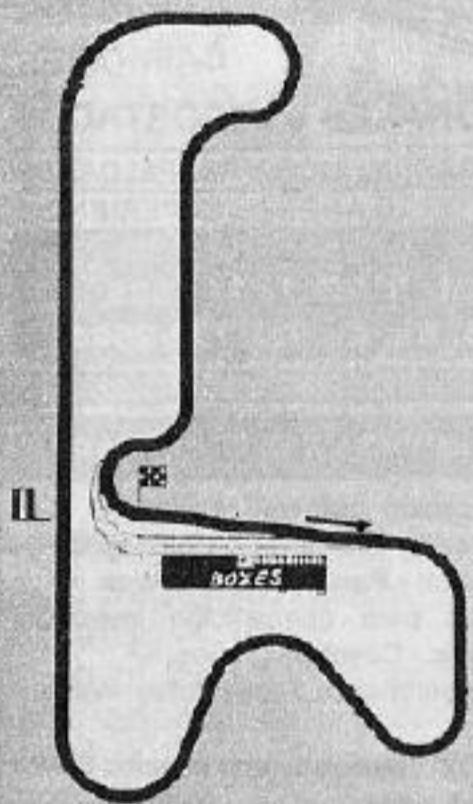
fórmula tres sudamericana - fórmula renault argentina

EN SAN JORGE, "madrugando" y dominando todo el trámite al igual que Miguel

BENAMMO, EL CUA

Cristalizando por fin en triunfo su retorno "con todo" a la categoría cuya vieja antecesora, la F.2 argentina, lo viera entre sus grandes laminadores, el bahiense se convirtió en el inapelable cuarto vencedor de la temporada sobre cuatro carreras disputadas... Atrás, lucha interesante, lo mismo que entre los monostos menores, que sin consagraron al joven valor de Granadero Baigorria.

FICHA GENERAL



Fecha: 23 de agosto de 1987.

Denominación de la prueba: 4ta. Fecha por el Campeonato Sudamericano de Fórmula Tres y 8va. por el Campeonato Argentino de F.R.A.

Lugar: San Jorge, (Santa Fe).

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

Autoridades: **Fórmula Tres:** Colegio de Comisarios Deportivos: Pto.: Alberto Gómez Gómez (Colombia), Luis Balleli (Argentina) y Elvio Rizzo (Federación Regional N° 4). Comisario Técnico: Ingeniero Carlos Funes (CBA.). **Fórmula Renault Argentina:** Colegio de Comisarios Deportivos: (Pte.) Rubén Trenaghi y Elvio Rizzo.

Comisario Técnico: Rubén Flores. **Director de las pruebas:** Cambell Zalocco, adjunto: Héctor Zeballos.

Condiciones climáticas: Excelentes. Cielo despejado. 20°.

Participantes: 19 en F3 y 30 en F.R.A.

Público: 8.000 personas.

Infraestructura del escenario: Buena. Mejorada respecto a la carrera de Turismo.

Organización: Excelente.

Espectáculo: Bueno en ambas categorías.



Con una organización impecable por parte de Club Atlético San Jorge, y una calidez humana pocas veces observada en esta época, donde la mimetización se enseñorea en todas las actividades de la vida, la Fórmula Tres Sudamericana y la Fórmula Renault Argentina pasaron por el flamante y coqueto autódromo santafesino. Fueron dos carreras con cierto paralelismo en sus planteos y en líneas generales, de buen bagaje técnico y deportivo.

ALISI CON TODO A FAVOR

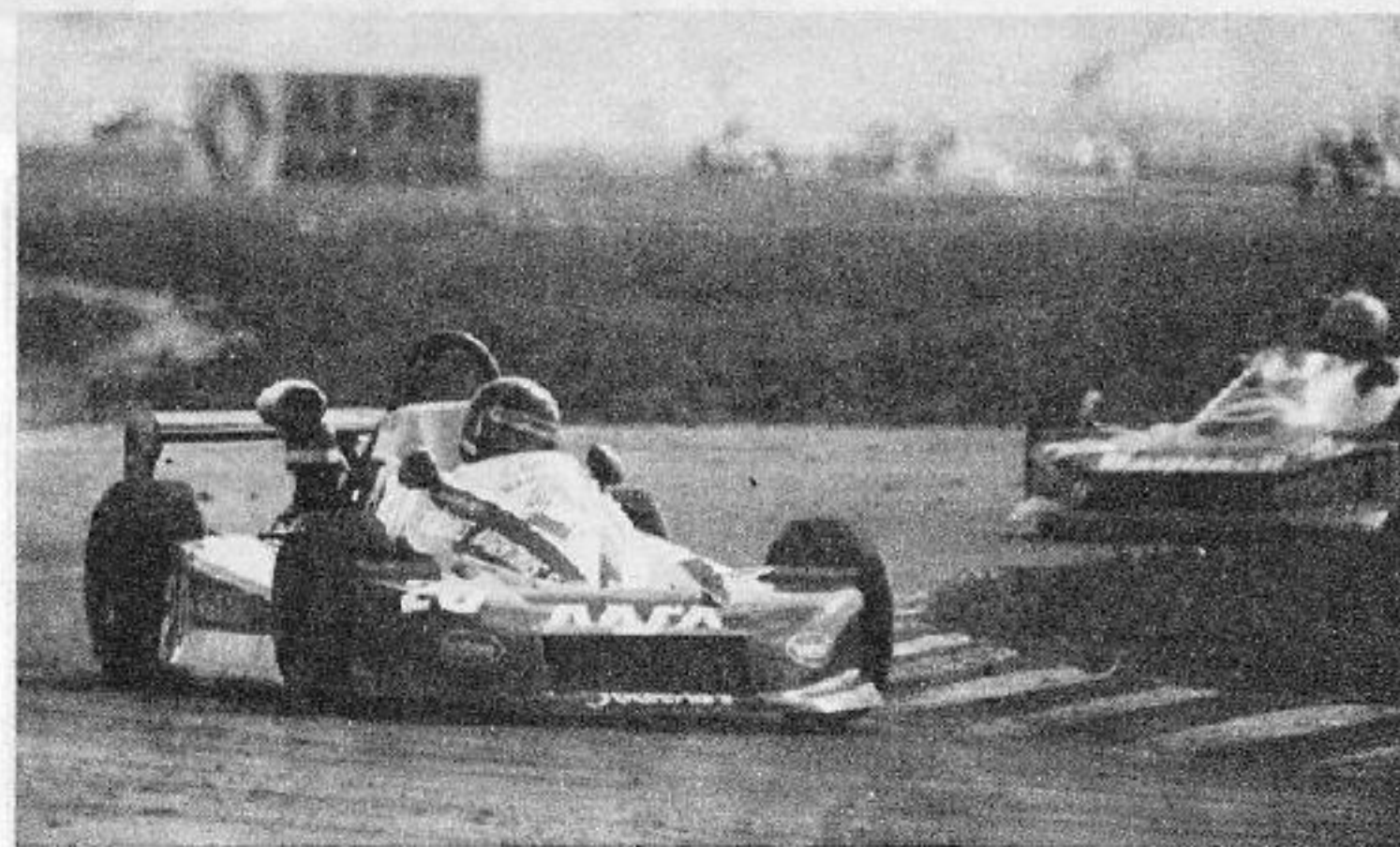
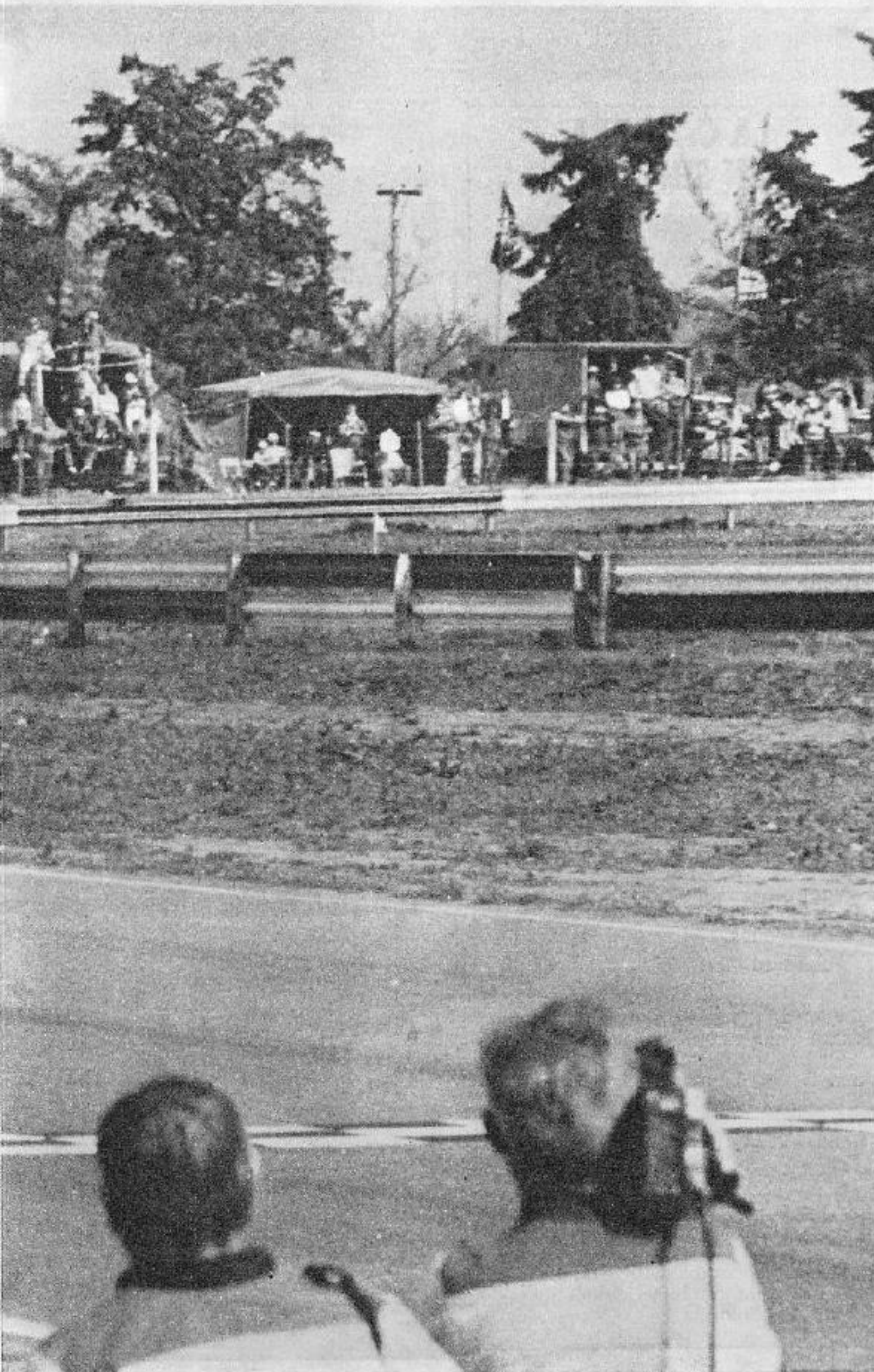
Podríamos decir que se dio la lógica.

Algún colega turfístico escribiría: "quienes jugaron a la victoria del promisorio Miguel Ángel Alisi, cambiaban la plata". Era la lógica juego de la apretada clasificación del sábado. Allí el juvenil piloto de Granadero Baigorria aventajó por 30/100 al último ganador de la categoría, Henry Martín. Del sanjuaniño a Jorge Luis Morgan -13°- había 12 autos en 93/100. Por si estos números no fueran suficientemente demostrativos, el sensor de velocidad daba al auto del rubio Alisi como el más veloz al fondo de la recta de largada. Todo estaba a su favor. Velocidad y equilibrio. Talento

en el piloto. Sólo se debía esperar la carrera para saber si a Miguel Ángel no le posaba la responsabilidad de buscar su primera victoria en la categoría frente a los experimentados valores que largaban detrás. El asunto era saber hasta dónde podía aguantar la presión del "malón" si este se venía. Cuando le planteamos ese único interrogante el sábado, respondió con tono sincero y seguro. "Las carreras hay que correrlas y allí uno sabe dónde está situado. Ahora te digo que creo poder aguantar la presión si vamos todos juntos; pero hay que ver qué

Alisi en F.R.A., en F.3 "mató"...

RTO HOMBRE



Izquierda: Entusiasmo llegada de Enrique Benamo, con sus dos brazos en alto, festejando la victoria que no conocía desde hace tiempo. Foto superior: Para Miguel Alisi no fue problema la cercanía de Mario Riva, ya que regulo constantemente la carrera de F.R.A. Foto inferior: Concurrido podio de F-3 Sudamericana: de izquierda a derecha Sommi (semiculto), Kissling, Croceri, Benamo y afía.

pasa si se da esa condición. El auto está equilibrado y es veloz: si puedo escaparme un poco voy a ir más seguro". Estas palabras vinieron a nuestra mente el domingo mientras observaba la carrera. El chico hizo el gasto hasta lograr una diferencia de 3 segundos con sus seguidores. Para eso dibujó los radios lo más rápido posible y se exigió en los frenajes, llegando muy cerca de los límites suyos y de su auto. Después se serenó, se dio tiempo para pensar y solo, casi sin proponérselo, alargó gradualmente las diferencias hasta llegar a esa impecable primera

victoria a nivel nacional en una de las categorías más exigentes de nuestro automovilismo pistero

Detrás cada uno pareció conformarse. Riva se encargaba de contener los arrostos de Gustavo Mandrini apelando a toda su experiencia. El de Casilda piensa en la corona y ese resultado lo favorecía. Su rival directo en el torneo -Neviani- estaba atrás en un solitario 4º puesto. Quienes lo seguían a Mario en el torneo (Belloso y Mandrini) también estaban controlados, y el ganador no implicaba riesgo para sus aspiraciones finales del año. Mandrini intentó

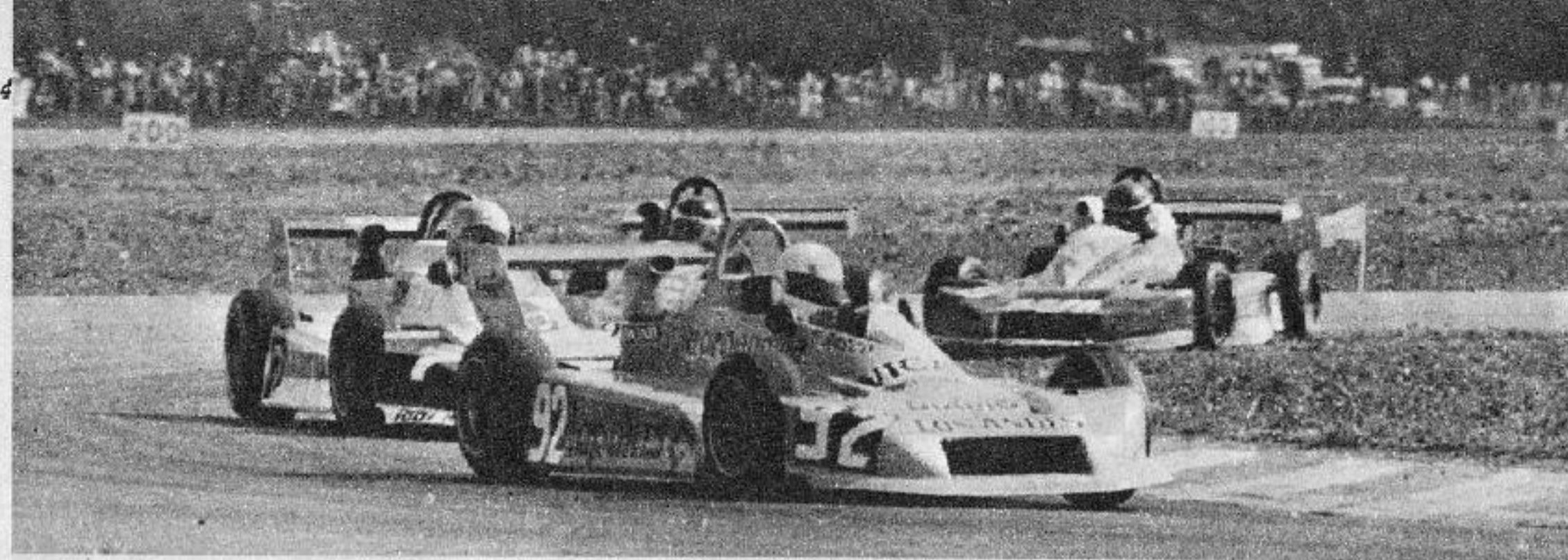
por todos lados pero le fue imposible. Neviani se conformaba con un auto indocil, mientras contenía un inspirado Sergio Solmi sobre el final, y más atrás todos los trencitos habituales en la categoría. Conclusión: buen espectáculo, excelente nivel técnico y deportivo para esta Formula Renault Argentina que parece estar sufriendo un recambio de valores.

BENAMO LOS "MADRUGO"

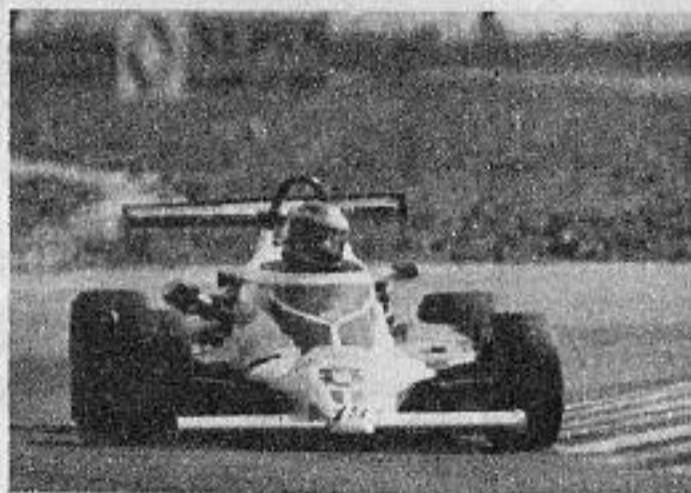
El panorama de esta categoría también planteaba interrogantes. De los cuatro que largaban delante se sabía

que los autos de INI -Friedrich y Benamo- estaban muy firmes. Con Kissling, ocurría lo mismo y Croceri parecía afirmarse en el equilibrio de su auto recién el domingo luego de "tanques llenos".

Furlán también iba muy bien y seguro, pero largaba quinto seguido por el siempre temible Maldonado. Hasta allí llegaban los que tenían -unos más y otros menos- pretensiones de victoria. La largada será clave para el futuro de la carrera ya que en el "Parque de la Velocidad" hay un solo lugar de "sorpasso" franco: la curva uno, pero como en esta nueva F3 los motores son muy



LA CARRERA EN SINTESIS



Luis Pescador siempre presente a toda costa.

F-3

Largada: muy confusa por falta de sincronización en el dispositivo de accionamiento del semáforo. Friedrich larga y luego entra. Kissling espera la luz verde. Croceri, Benamo y Gurini parten como trombas, mientras Furlán y Maldonado lo hacen una tracción más tarde. En la curva 1 se tocan Leo Furlán y Leonel y en la 2 lo sacan a Muffato. Este abandona luego de ir a boxes y Furlán entrecambia la trompa y vuelve a salir sin perder la vuelta.

Vuelta 1: El orden es Benamo, Croceri, Gurini, Friedrich, Maldonado, Sommi, Kissling, Di Palma, Massel, Hertzfeld, Pegoraro, Jochanowitz y Guerra.

Vuelta 2: Friedrich supera a Gurini y la lucha es titánica entre los 4 que pelean por el 4to. puesto.

Vuelta 8: Maldonado doblega la resistencia de Gurini y se escapa. Cingolani va a boxes y Gurini, Kissling y Sommi quedan encerrados en un segundo y medio. Antes Massel había pisado la tierra y los habían superado Hertzfeld, Pegoraro, Jochanowitz y Guerra.

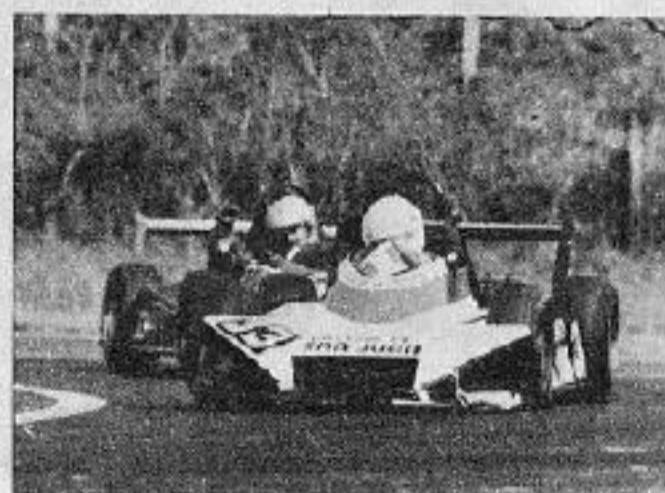
Vuelta 26: Benamo regula la luz sobre Croceri -1s96/100 y Friedrich 0.47-. Kissling le gana la posición a Gurini.

Vuelta 28: Benamo hace la mejor vuelta de la carrera. En la vuelta siguiente van a boxes para abandonar Pegoraro y Pescador, y una más tarde hace lo propio Gabriel Massel. Sommi supera a Gurini.

Vuelta 36: Guerra y Di Palma van a boxes; suben Hertzfeld; Jochanowitz, Romagnoli y Verna

parejos acelerando y en velocidad final, no había demasiadas alternativas de futuro para aquel piloto que no largara bien. Así planteadas las posibilidades, los 18 volvieron de la vuelta previa y esperaron la luz verde. Hubo una fracción de poco más de un segundo luego de apagarse la roja hasta aparecer la luz verde -en que el semáforo quedó apagado. Friedrich dudó un instante y largó. Kissling esperó la luz verde, Benamo partió como una exhalación y lo propio hicieron Croceri y Gurini. Mas cautos estuvieron Furlán, Maldonado y Sommi. La fila se integró con Benamo, Croceri, Gurini, Friedrich, Maldona-

LA CARRERA EN SINTESIS



Henry Martin perdió pronto su buena chance

FRA

Largada: También es confusa por el mismo tema del semáforo. Son penalizados por adelantamiento con 30 segundos de recargo Bovone, Paulizzi, Pagani y Menta.

Vuelta 1: Alisi hace la punta con Riva, Mandrini, Neviani, Solmi, Bovone, Basco y el reaparecido Dellasantina. Paulizzi, Palmero, Beloso y Morgan.

Vuelta 2: El puntero ya tiene una luz de más de 1s sobre el dúo Riva-Mandrini que pelean metro a metro. Paulizzi se va a fuera y pierde varios puestos. Abandonan Eserverri y Pagani.

Vuelta 7: Palmero se toca con Martin y abandona. Lo mismo hace Bouvier, pero éste sin toques.

Vuelta 10: Abandonan Bovone y Arlandis.

Vuelta 14: A boxes Martin para abandonar y una vuelta después hace lo propio Obredor. Adelante todo sigue igual aunque Solmi se despegó de Basco y va a buscar a Neviani. En tanto Paulizzi se viene encima de Basco, a pesar de su penalización.

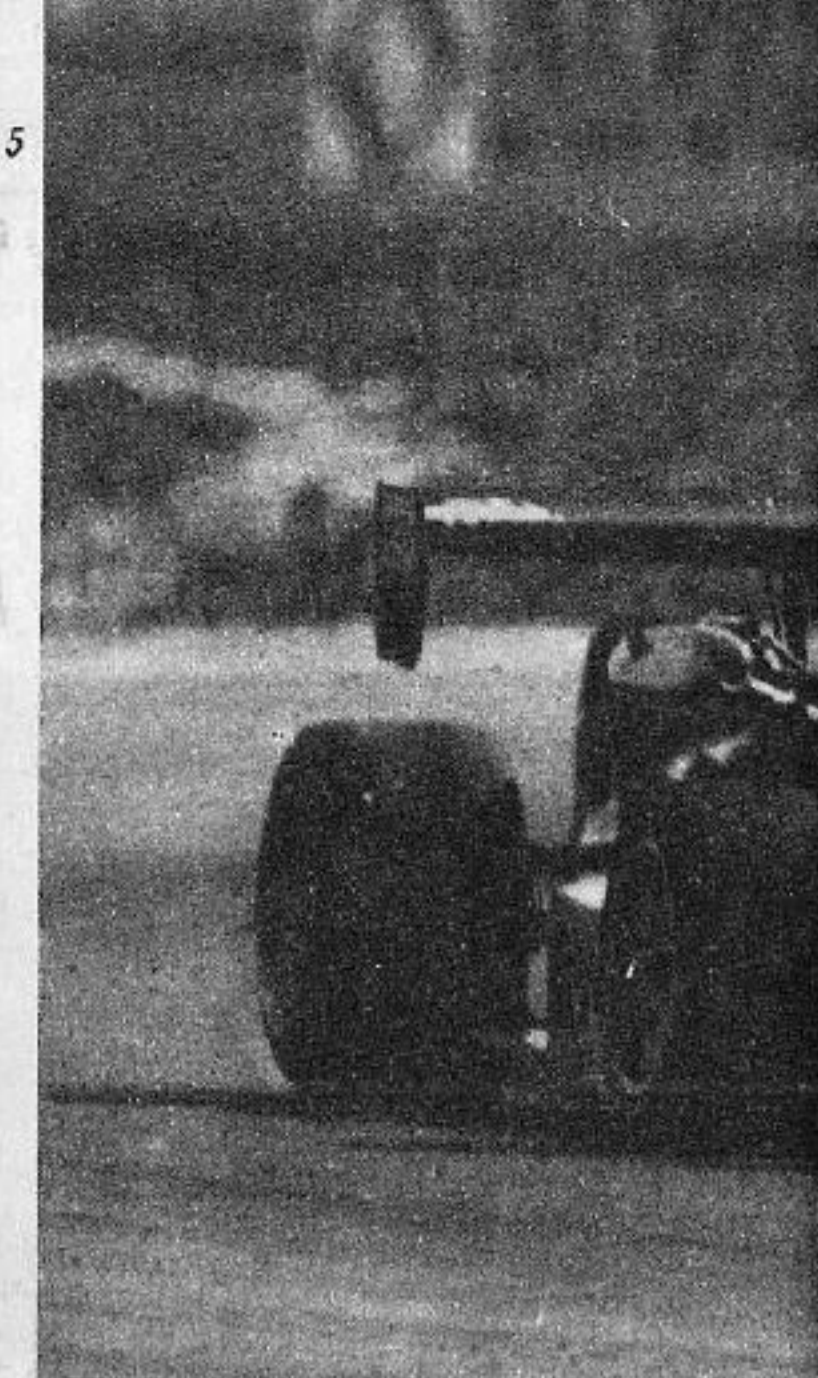
Vuelta 17: Fructifica el ataque de Paulizzi sobre el mendocino y accede a la 6ta posición que perdería luego por el recargo. Atrás todo sigue igual.

Final: Sin cambios. Riva aguanta el embate de Mandrini, y Neviani hace lo mismo con Solmi.

do, Sommi y Kissling. Muchos no entendimos nada. Mientras Gurini "aguantaba" los cuatro de atrás el bahiense comenzó a escaparse pausada y gradualmente de Croceri, estableciendo un ritmo que a éste le resultaría imposible seguir, ya que ambos entregaban todo sin especulaciones.

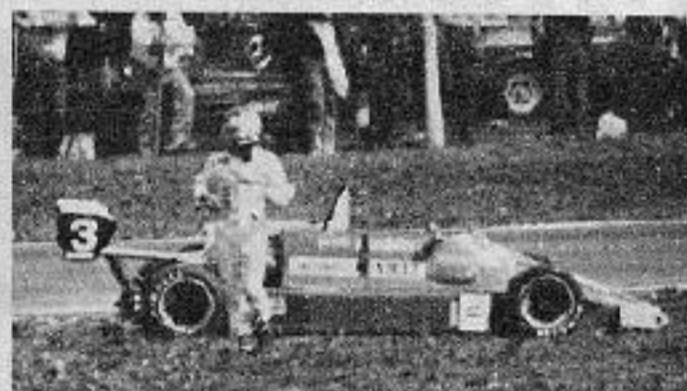
La resistencia de Gurini atrás fue mermando y a su turno lo fueron pasando Friedrich, Maldonado, Kissling y Sommi, en ese orden, pero no sin mucho esfuerzo, ya que el hombre del Berta-Alja tiene "oficio" y experiencia.

En la punta se seguía la carrera en los relojes. Atrás en la lucha directa. Cuan-



do Benamo logró más de 3s sobre Croceri cambió su ritmo y jugó a mantener la diferencia -por momentos acortadas por Fernando-; cuando esto sucedió, el puntero volvió a acelerar y se escapó para llegar a un final con casi 2s de margen. Lo suficiente para devolverlo a una victoria que no paladeaba desde hace más de 7 años. Exactamente antes de emprender su aventura europea. Croceri terminaba feliz un fin de semana que le daba el segundo lugar en el campeonato. Friedrich y Kissling no quedaban para nada felices con sus logros, a pesar de ir ambos al podio, mientras el siempre vigente Maldona-

RETRASOS Y ABANDONOS



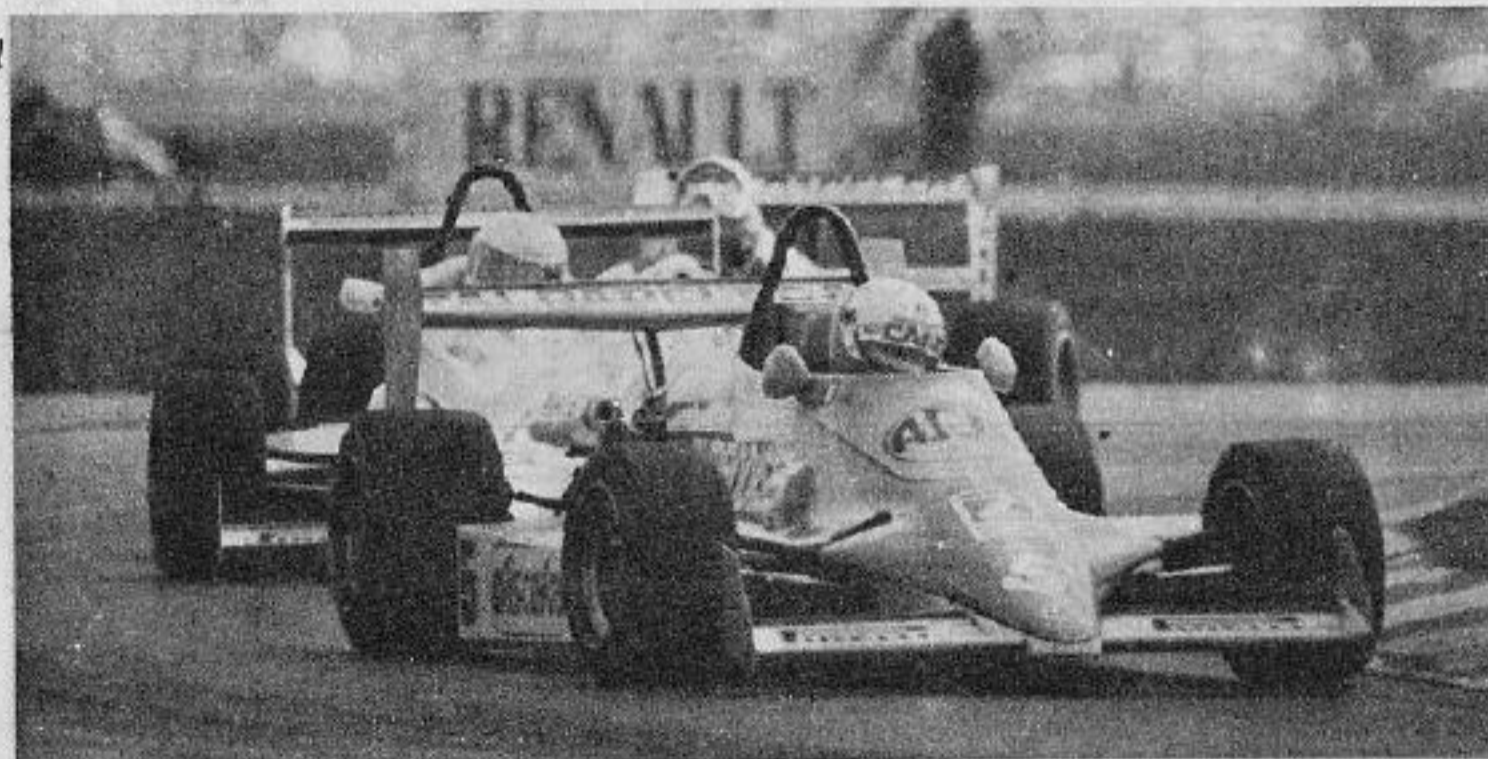
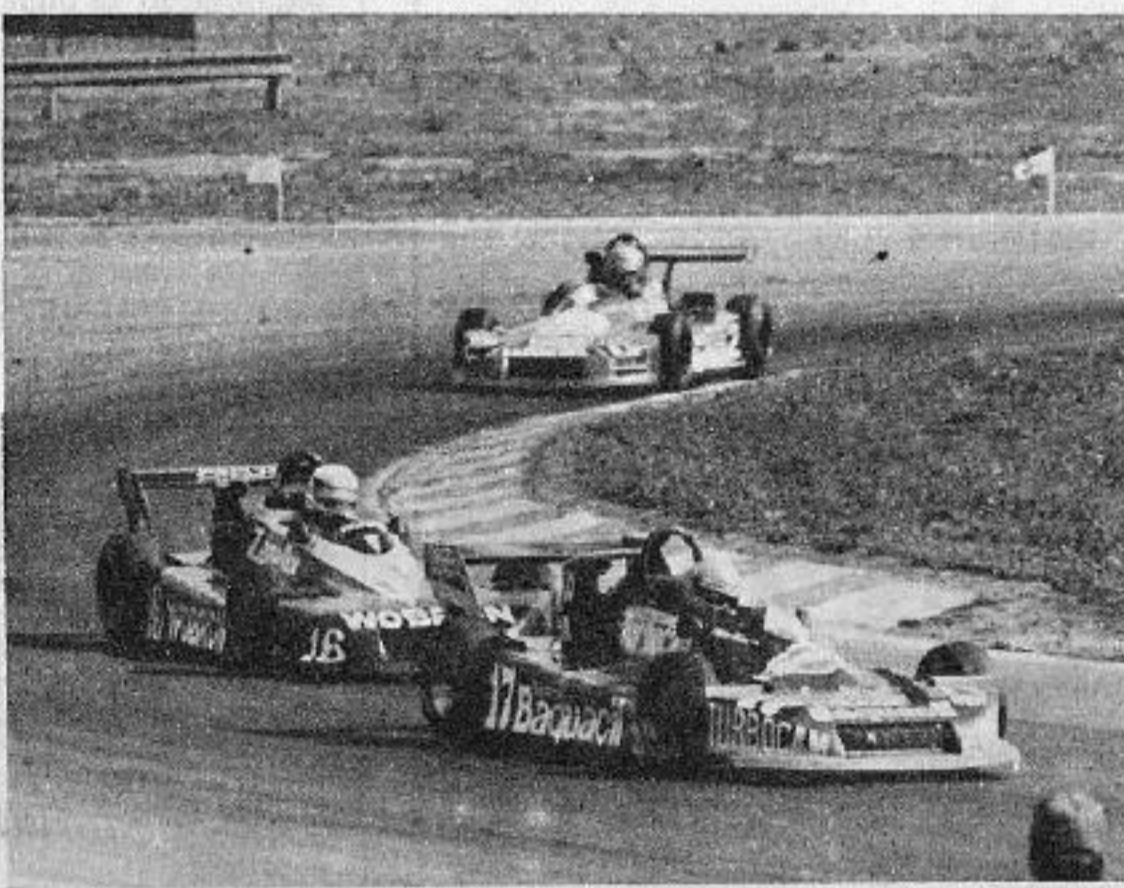
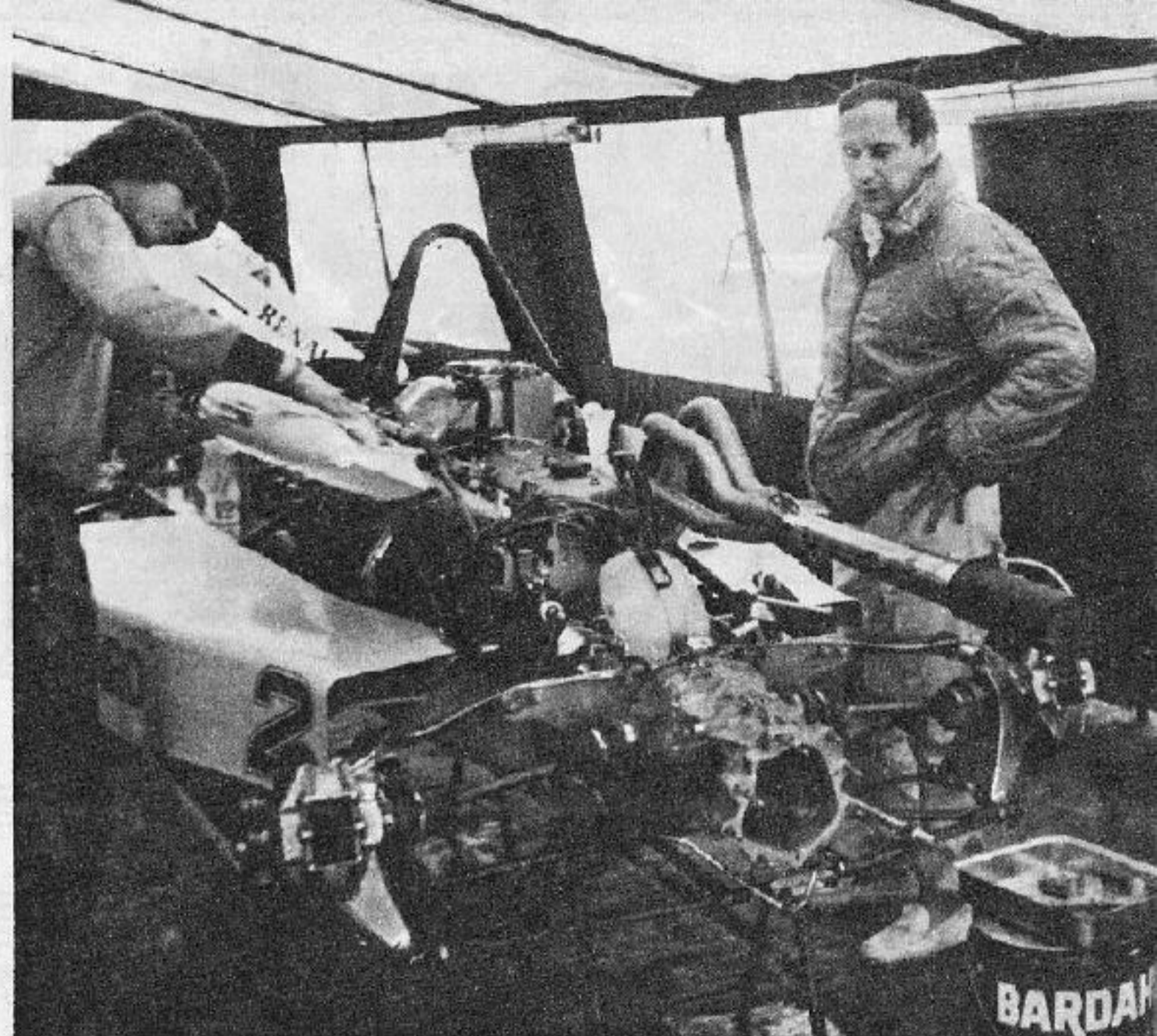
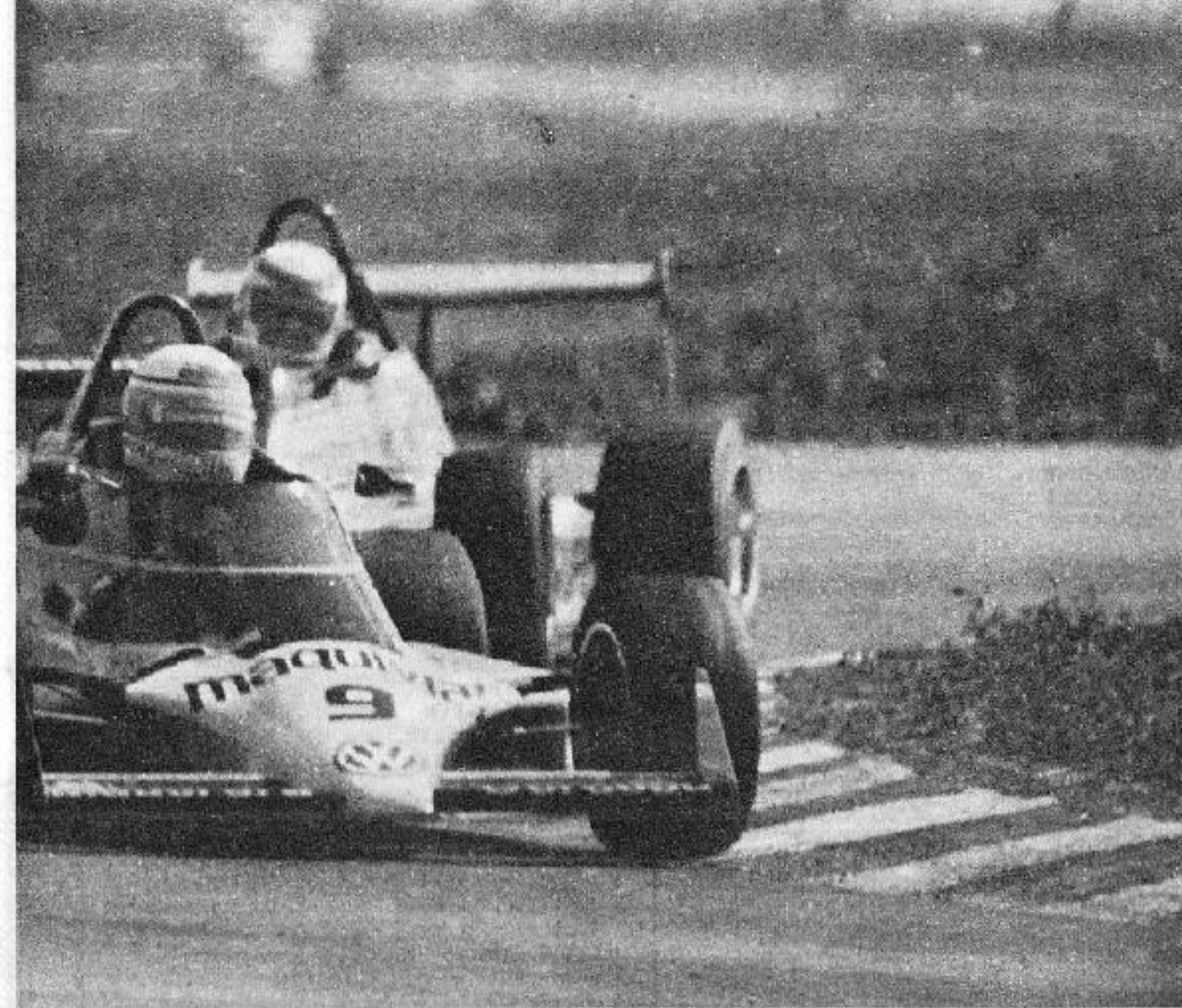
Miguel Angel Guerra, contrariado y retirado...

F-3

Verna: Corrió con mucha carga de alerón trasero para tener grip. Furlán: En el frenaje de la curva uno pasó su rueda delantera derecha por sobre la trasera izquierda de Friedrich y rompió el spoiler derecho. Luego se rompió la junta homocinética trasera izquierda. Cingolani: Pallaba por un corte en el sensor del acelerador. Maldonado: Subvirancia. Massel: Igual que el campeón y además varió la convergencia del tren trasero. Friedrich: Se torció el alerón en el incidente con Furlán. Kissling: Sin frenos en las primeras vueltas. Sommi: Falta de grip. Romagnoli: Trompa y motor falta de potencia. Di Palma: se cortó un bulón de la barra estabilizadora trasera y bajó la presión de aceite. Hertzfeld: Se bloquearon los pistones de los calipers de frenos delanteros. Pegoraro: Falla eléctrica. Muffato: Lo tocaron en la curva 2 y se rompió el portamozas delantero izquierdo.

F.R.A.

Neviani: Falta de grip. Pereyra: Carburación. Martin: Toque, despiste y rotura de trompa. Beloso: Carburación. Mazzini: Se quedó en 3 cilindros en la vuelta previa y no largó. Palmero: Rompió la trompa al tocarlo a Martin que hizo un trompo delante de él. Morán: auto intenable. Obredor: Se agarró el motor. Mancusso: Su motor perdió 300 rpm en carrera. Alisi: Leve bloqueo de frenos en la rueda delantera izquierda. Solmi: Perdió 200 rpm por posible fisura del cigueñal. Riva: Problemas con un amortiguador o espiral delantero.



EN POCAS PALABRAS



Tras la irregular largada, se vienen Benamo, Croceri, Friedrich, Kissling, Furlan y la baguailada.

Giachino: "Conseguí el apoyo económico para seguir en la categoría. Vuelvo desde Córdoba. Hable con 'Cachi' y con Rullo y tengo las tías alternativas abiertas. Pero también hay otras dos que no he conversado aún". **Rales:** "A Mendoza no vamos porque no hubo arreglo económico". **Berta:** "Ya tengo 6 cigüeñales torjados en mi taller, hay que maquinarios y ponerlos en los motores para la próxima carrera". **Crespi:** "Estamos satisfechos con el auto. Los autos de fondo plano importados nos sacan 5/10 el Reynard y 1s el Dallara. Para comenzar, creemos que está bien". **Verna:** "Estoy más que satisfecho con el auto". **Gurini:** "Parece que empezamos a encontrar el rumbo con el auto". **Jochamowitz:** "Hoy corrimos con una mezcla de elementos pero con base Judd, para la próxima tendremos el Spiess completo". **Pegoraro:** No encontramos el rumbo. Ahora el motor anda mejor pero sufrimos con las gomas y no funcionaba bien el chasis". **Romagnoli:** "Yo estaba por hacer un VW pero Oreste ofreció prestarme un motor Renault y vine". **Cambell Zalocco (director de la carrera):** "A nosotros lo único que nos interesa es que San Jorge tenga una buena imagen externa". **Bouvier:** "A San Juan iremos si tenemos asegurados los viáticos mínimos que necesitamos". **Pereyra** (mirando el auto de Sommi): "¡Qué joya es este Dallara! es realmente una obra de ingeniería y artesanía al mismo tiempo". **Riva:** "En Las Parejas voy a jugar a ganar para ver si puedo ponerme mano a mano con Neviani en el campeonato". **Martin:** "Hoy no fue un buen día. Me enrede mucho en los pelotones".

4) El cuyano Basco lidera un pelotón que cierra Palmoro, sobre Dellasantina. 5) Croceri aguanta uno de tantos "pressings" de Friedrich, quien en definitiva atójó. 6) "Willy" Kissling echándole un vistazo al eficaz motor Renault. Prometía más... 7) "Joe Louis" Di Palma (de espaldas), "Tito" Hanley (izq.) y el "Mago" Berta, tratando de entenderse... 8) Giachino y Scarazzini, dos de a pie. Aquél volvería pronto, ¿con un tercer auto de INI? 9) Riva, Mandrini y Neviani. ¡Qué nenes...! 10) Romagnoli, contento con otra obrita de Oreste... 11) Kissling emparejado con el team Sommi con Gurini al frente.

do, se las componía para obtener los tres puntos que le permiten seguir encabezando el torneo.

Buena carrera en la cuarta presentación de la categoría, en un circuito que resultó mucho más complicado de lo que a priori podría suponerse, y el cuarto ganador diferente del año en un campeonato que ahora encierra a cinco pilotos en sólo siete puntos.

FORMULITAS

LAF.R.A. TIENE futuro. El 13 de septiembre se presentará en Las Parejas-Santa Fe junto al TC-2000 y la F-2 Nacional,

mientras que el 4 de octubre lo hará en San Juan (con TC 2000) si la categoría recibe 20.000 australes como premios y/o viáticos. Posteriormente quizá participe en General Roca junto a la F-3 Sudamericana y también en Balcarce en la misma reunión que el Turismo Carretera.

NAFTA. Por primera vez, en el '87, se realizó un control de combustible. Carlos Funes extrajo muestras de los autos de Cingolani, Friedrich, Kissling, Croceri y Furlan que serán analizadas por YPF.

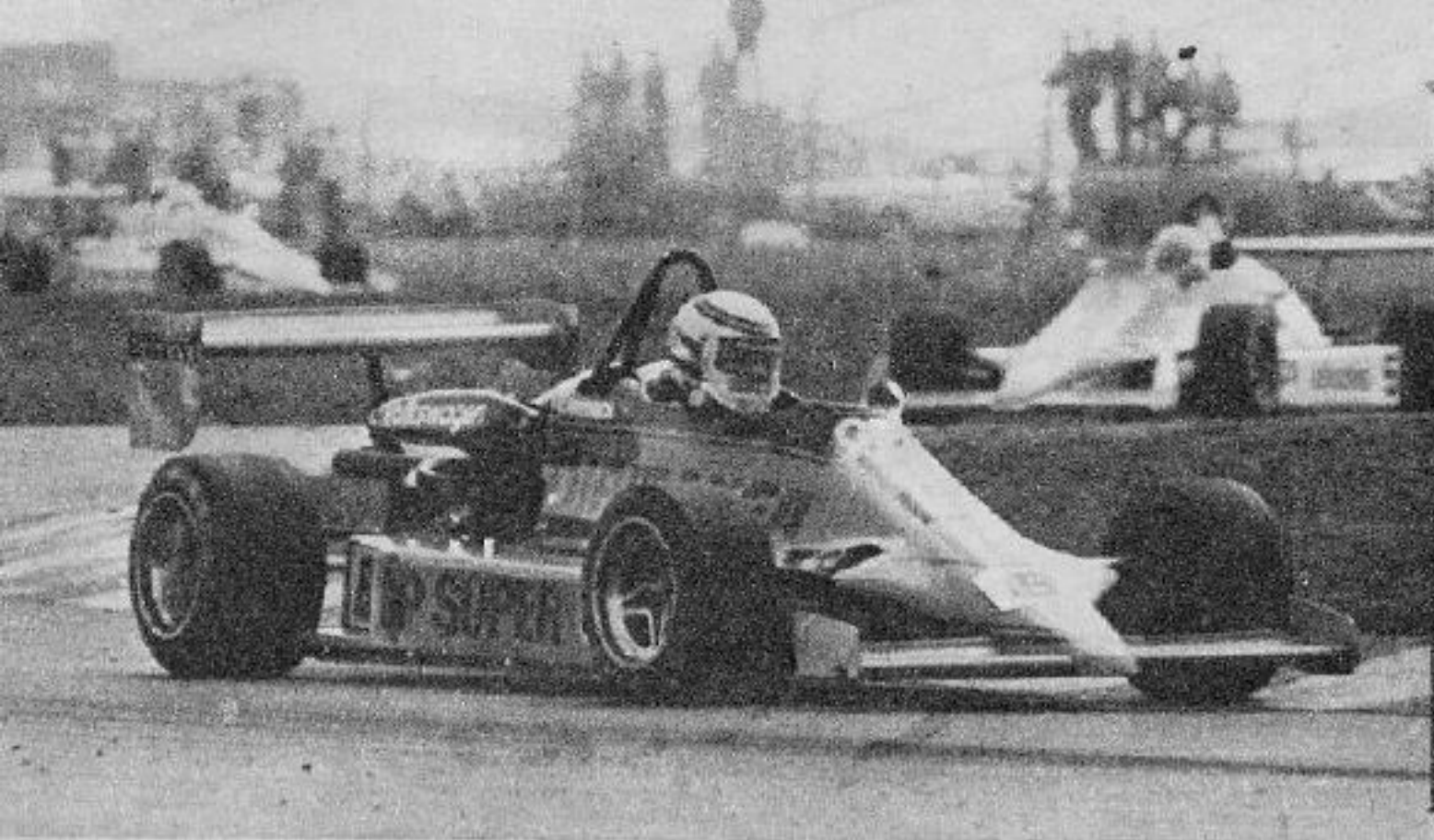
ALEGRON. Fue verlo a Luis Pescador. "Salimos el jueves desde Salta, y en Santiago del Estero se nos rompió el diferencial del micro. Salí en clasificación a reconocer el circuito y en el siguiente entrenamiento empezamos a trabajar sobre el auto."

OCTUBRE. Las carreras de Ecuador y Colombia quedaron descartadas por falta a un compromiso por parte de los ecuatorianos. La federación de Colombia, a través de su presidente, Alberto Gomez, dejó latente una pequeña alternativa para encarar ella sola,

como el año pasado, el traslado de la categoría a su país.

DECEPCION. La de Ricardo Risatti: "Se rompió el platillo de la válvula de admisión del tercer cilindro, se engranó el árbol de levas y nos hizo un estropticio en el motor. No puedo largar".

LAS PROXIMAS. De Fórmula Tres Sudamericana. El 20 de septiembre en el autódromo cordobés Oscar Cabalén (quizá junto al Turismo), y el 27 del mismo mes en Santiago de Chile, proba-



El brasileño Leonel Friedrich perdió toda chance en su fallida partida, aunque logró un tercer puesto satisfactorio.

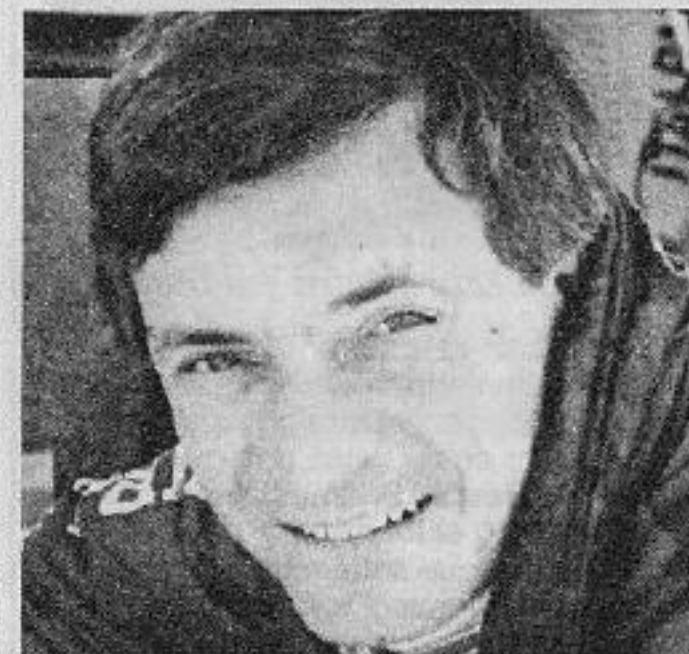
blemente en un circuito callejero. **URUGUAYOS.** Estuvieron en San Jorge, Egon Einoder y el técnico de su equipo, José Sabah. Los dos Reynard-Alfa Romeo estaban en la aduana de Montevideo, Uruguay, de donde saldrán es-

ta semana para iniciar los primeros ensayos en Tarumá o Guaporé.

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco
y Duilio Caro

LOS PROTAGONISTAS

BENAMO: "CORRI MUY CONCENTRADO"



Gustavo Sommi.

FORMULA TRES

Benamo: "Hice una carrera muy rápida desde la largada hasta tener una luz sobre Croceri y después reduje un poco el ritmo sobre el final. La pista estaba muy difícil y tuve que correr muy concentrado para no cometer errores. De cualquier manera el auto estaba muy bien balanceado y eso fue fundamental para arribar a esta primera victoria en la F-3".

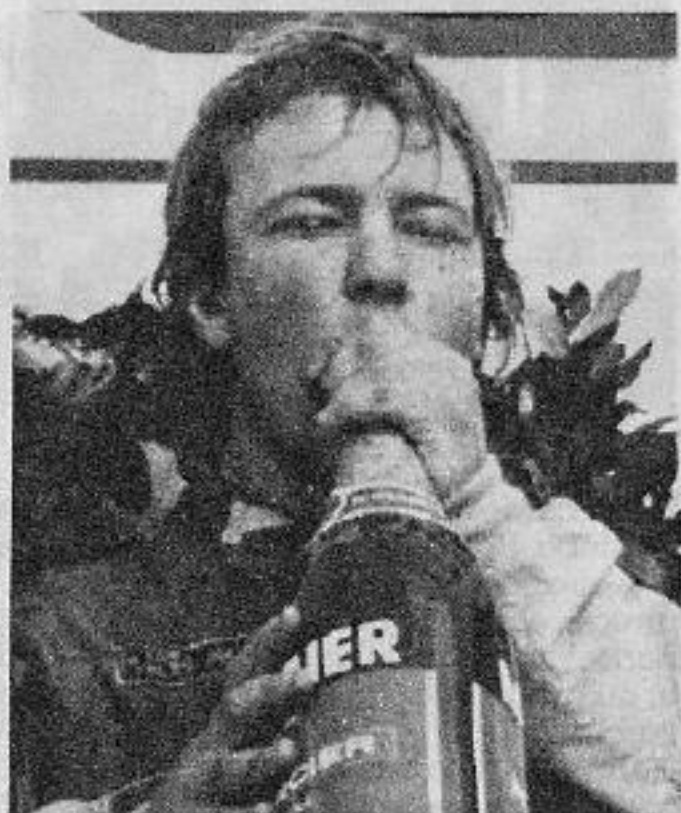
Friedrich: "Tuve un momento de duda en la largada y con el semáforo que no dio la luz verde enseguida y allí perdí 2 puestos. Después vino el toque de Furlán y el equilibrio dinámico del auto se perdió al torcerse el alerón. Es una lástima. Estaba para ganar".

Maldonado: "El auto era inmanejable y no lo pudimos poner bien durante todo el fin de semana. Revisaremos el chasis pero creo que hubo un problema con las gomas".

Croceri: "Con las gomas viejas el auto iba muy bien pero con nuevas era inmanejable. Lo dejamos como lo habíamos puesto el domingo por la mañana y así pude hacer un ritmo rápido toda la carrera".

Sommi: "La falta de grip nos volvió locos durante todo el fin de semana. Creo que la diferencia entre los autos de fondo plano y los de efecto suelo es mayor de lo que creía".

LOS PROTAGONISTAS



Miguel Alisi.

FORMULA RENAULT

Alisi: "Me había 'mentalizado' para una carrera rápida y lograr una pequeña diferencia para trabajar tranquilo en la punta y lejos de los posibles roces. Cuando vi que Riva y Mandrini peleaban la segunda posición entre ellos, me tranquilicé más aún porque sabía que mientras hubiera lucha directa no se acercarían. Al principio quizás anduve un poco 'pasado' en los frenajes y tuve algunos bloqueos, pero después, más sereno, pude pensar y llegó la victoria".

Riva: "El auto iba bien pero creo que tiene un amortiguador trabado o un espiral vencido, porque perdió algo de equilibrio. De cualquier manera la intención era ir lo más adelante posible y llegar delante de Neviani y lo cumplimos. Ahora estamos a 11 puntos y la próxima es en Las Parejas, circuito donde yo entreno habitualmente".

Solmi: "Lo de la largada fue inconcebible, se adelantaron un montón y sólo penalizaron a cuatro de los de atrás y ninguno de adelante. Así, es imposible".

Neviani: "El auto no andaba bien pero el resultado es bueno justamente por eso. Seguiremos trabajando en el chasis y llevaremos el motor a Reybet para ver si le encuentra algo. Ya pensamos en la próxima".

ORDEN DE LARGADA

Leonel Friedrich Berta-VW Spiess 1m09s67/100	Promedio: 155,776 km/h
Fernando Croceri Berta-VW Spiess 1m09s68	Guillermo Kissling Berta-Renault 1m09s88
Enrique Benamo Berta-VW Spiess 1m09s99	Néstor Furlán Berta-VW Spiess 1m10s00
Guillermo Maldonado Berta-VW Spiess 1m10s04	Daniel Cingolani Berta-VW Spiess 1m10s28
Néstor Gurini Berta-Alfa Romeo 1m10s44	Gustavo Sommi Dallara-Alfa Romeo 1m10s52
Pedro Mutatto Mutattaro-VW Judd 1m10s76	José Luis Di Palma Berta-Renault 1m11s05
Gabriel Massei Berta-VW Spiess 1m11s28	Ernesto Jochamowitz Reynard-VW 1m11s32
Cezar Pegoraro Berta-VW Judd 1m11s53	Miguel Ángel Guerra Berta-Renault 1m11s54
Egon Herzfeldt Berta-VW Judd 1m11s63	Rafael Verna Crespi-VW 1m12s32
Victor Romagnoli Berta-Renault 1m13s80	Luis Pescador Berta-Alfa Romeo 1m15s46

CLASIFICACION

Club Atlético San Jorge - Autódromo "Parque de la Velocidad" - Circuito de 3.015 metros - Final a 42 vueltas - Recorrido total: 126,63 km - 23/8/87

TANQUES LLENOS

Benamo, 1m09s526/1000 (Promedio: 156,114 km/h); Croceri, 1m09s726; Furlán, 1m09s870; Friedrich, 1m09s925; Missina, 1m10s111; Maldonado, 1m10s113;

FINAL

Pos. N°	Piloto	Tiempo	Vta.
1° 10	Benamo-B VW	50m21s224/1000	42
2° 9	Croceri-B VW	50m23s253	42
3° 6	Friedrich-B VW	50m34s192	42
4° 1	Maldonado-B VW	50m54s372	42
5° 2	Kissling-BR	51m07s778	42
6° 8	Sommi-DAR	51m08s359	42
7° 5	Gurini-BAR	51m26s919	42
8° 38	Herzfeldt-B VW	50m42s513	41
9° 35	Jochamowitz-R VW	50m44s132	41
10° 16	Romagnoli-B R	51m09s722	41
11° 14	Benar-C VW	51m23s773	41
12° 3	Guerra-B R	44m13s599	36
13° 34	Di Palma-B R	44m47s393	36
14° 42	Massei-B VW	37m45s871	30
15° 26	Pegoraro-B VW	36m14s390	29
16° 19	Pescador-B AR	36m39s433	29
NC 36	Furlán-B VW	13m34s795	10
NC 29	Cingolani-B VW	11m38s991	8

Promedio del ganador: 152,855 km/h.

Record de vuelta: Benamo en 1m10s05/100. Referencias: B VW: Berta Volkswagen; BR: Berta Renault; DAR: Dallara Alfa Romeo; B AR: Berta Alfa Romeo; R VW: Reynard Volkswagen; C VW: Crespi Volkswagen.

CAMPEONATO

(Disputadas cuatro competencias)
Maldonado, 18 puntos; Croceri, 15; Friedrich y Sommi, 13; Benamo, 12; Kissling, 11; Furlán, 7;

ORDEN DE LARGADA

Miguel Alisi Crespi 1m14s569/1000	Promedio: 145,556 km/h
Rubén Henry Martín Crespi 1m14s872	Mario Riva Crespi 1m15s019
Oscar Palmero Crespi 1m15s021	Gustavo Mandrini Crespi 1m15s147
Daniel Neviani Crespi 1m15s369	Sergio Solmi Crespi 1m15s370
Norberto Dellasantina Crespi 1m15s442	Walter Paulizzi Crespi 1m15s652
Juan Manuel Basco Crespi 1m15s687	Juan Bovono Crespi 1m15s772
Jorge Morgan Crespi 1m15s805	Luis Boloso Crespi 1m15s964
Gustavo Mancuso Crespi 1m16s055	Juan C. Arlandis Crespi 1m16s057
Eduardo Bouvier Crespi 1m16s183	José Anino Crespi 1m16s194
Guillermo Fabi Crespi 1m16s249	José Ezeverri Crespi 1m16s335
Marcelo Michelini Crespi 1m16s384	Juan Menta Crespi 1m16s406
Ricardo Obredor Crespi 1m16s531	Fernando Morán Crespi 1m16s653
Alejandro Pagani Crespi 1m16s873	José Bustos Crespi 1m16s877
Oscar Pereyra Crespi 1m16s913	Marcelo Caggino Crespi 1m16s921
Gustavo Ballarín Crespi 1m17s240	Luis Pezza Crespi 1m17s500

Luego clasificaron: Rossi, 1m17s789; "Roberto Augusto", 1m17s839; Stefanini, 1m18s125; Peric, 1m18s169; Castell, 1m18s248; Digiglio, 1m18s464; Fonte, 1m20s810.

CLASIFICACION

Club Atlético San Jorge - Autódromo "Parque de la Velocidad" - Circuito de 3.015 metros - Final a 20 vueltas - Recorrido total: 60,30 km - 23/8/87.

TANQUES LLENOS

Mandrini, 1m14s964/1000 (Promedio: 144,790 km/h); Alisi, 1m15s263; Morgan, 1m15s372; Boloso, 1m15s424; Solmi, 1m15s491; Bovono, 1m15s558; Neviani, 1m15s590; Palmero, 1m15s724; Dellasantina, 1m15s737; Paulizzi, 1m15s800; Morán, 1m15s860; Mancuso, 1m15s904; Basco, 1m15s911; Riva, 1m16s003; Menta, 1m16s167; Bouvier, 1m16s306; H. Martín, 1m16s423; Bustos, 1m16s677; Michelini, 1m16s706; Obredor, 1m16s759; Pereyra, 1m16s786; Anino, 1m17s006; Pagani, 1m17s677; Ezeverri, 1m17s853; Ballarín, 1m17s864; Pezza, 1m17s973; Gaggino, 1m19s294; Fabi, 1m19s848; Arlandis, S/T.

FINAL

Pos. N°	Piloto	Tiempo	Vta.
1° 20	Alisi-C	26m18s604/1000	20
2° 17	Riva-C	26m17s127	20
3° 16	Mandrini-C	26m17s648	20
4° 2	Neviani-C	26m20s019	20
5° 6	Solmi-C	26m20s867	20
6° 92	Basco-C	26m27s784	20
7° 7	Dellasantina-C	26m28s122	20
8° 19	Boloso-C	26m35s808	20
9° 33	Morgan-C	26m42s222	20
10° 4	Mancuso-C	26m47s960	20
11° 11	Paulizzi-C	26m54s327	20
12° 22	Fabi-C	26m57s159	20
13° 9	Pereyra-C	27m05s910	20
14° 40	Morán-C	27m07s404	20
15° 88	Bustos-C	27m09s833	20
16° 110	Ballarín-C	27m12s918	20
17° 00	Pezza-C	27m20s528	20
18° 68	Menta-C	27m20s590	20
19° 74	Gaggino-C	27m23s152	20
20° 111	Michelini-C	27m15s532	19
21° 105	Anino-C	22m14s343	16
22° 58	Obredor-C	20m42s795	15
23° 33	H. Martín-C	19m32s303	14
24° 10	Bovono-C	14m15s499	10
25° 44	Arlandis-C	14m24s457	10

No clasificaron: Bouvier y Palmero, 7v; Pagani, 4v; Ezeverri, 2v.

No largó: Mazzini.
Promedio del ganador: 141,816 km/h.
Record de vuelta: Alisi en 1m15s62/100 a un promedio de 143,533 km/h.

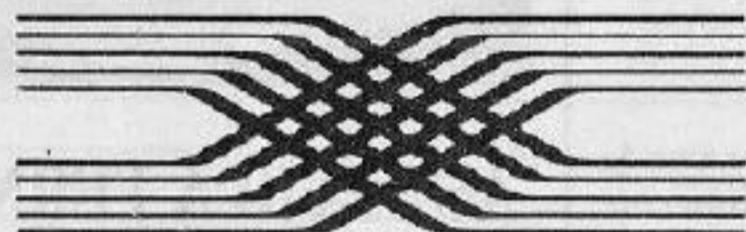
Recargos: con 30 segundos, Bouvier, Paulizzi, Pagani y Menta por adelantarse en la largada.
Referencias: C, Crespi.

CAMPEONATO

(Disputadas ocho competencias)
Neviani, 102 puntos; Riva, 91; Boloso, 64; Mandrini, 59; Mazzini, 37; Furlán, 32; H. Martín, 31; Alisi, 29; Etchegaray y Mancuso, 27; Dellasantina, 22; Paulizzi, 17; Palmero y Morgan, 16; Pereyra, 13; Bovono, 12; Basco, 10; Bouvier y Solmi, 8; C. Barceló, 7; Menta, 6; Fabi, 4; Bustos y Arlandis, 3; Sala, 2; Giménez y Porcelli, 1.
Próxima competencia: el 13 de septiembre, en Las Parejas (Pcia. de Santa Fe).

MALDONADO Y ACRILALBA: UN LIDERAZGO REAFIRMADO.

El talento, la dedicación y la alta tecnología se reflejan en los resultados. Con esos elementos consiguió **Guillermo "Yoyo" Maldonado** sus cuatro Campeonatos de **F.2** consecutivos (actual **F.3 Sudamericana**). Y así también logró **Alba** el sistema más avanzado para el pintado de automotores: **Acrilalba Cristal Sistema Bicapa**. Por eso, que **Maldonado** y **Acrilalba Cristal** brillen juntos no es casualidad: es calidad.



Los colores del triunfo.



Año XXI N° 1103
Del 26/8 al 1/9 de septiembre de 1987
Avda. Suipacha 664, 5° piso - (1008) Capital Federal
Télex: 9229 ABRIL-AR.
Tel. 331-0112/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/
1860/ 2114/ 8557/ 9280/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/
9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9609/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/
1187/ 9140

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

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

SECRETARIA
Maria Della Cedrés de Mango

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

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Picola (F-1), Martín
Holmes (Rally), Molar News (Uruguay), Héctor
Codematori (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas,
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli,
Fotógrafos
Cristian Frólich, Guillermo Cantón, Pablo Miguel
Algañaraz, Carlos Campos

LABORATORIO
Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Marilú Oguin

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



editorial abril s.a.

GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico

Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte:

Carlos Muleira

Directora de Coordinación:

Estela Herzberg

Jefe Promoción:

Héctor S. Bustos

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Danilo Philpotts

Promotoras: Laura Berventia, Hermes Bosso

Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio

Medios: Rubén Conzatti

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA

Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO

Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1006)

Capital Federal

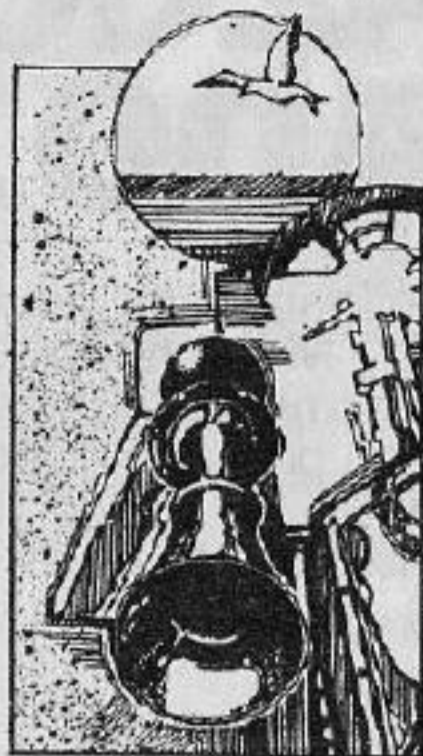
Tel. 392-5176/0507/5449 - 393-3236

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 760-5543



DEBUT EN CLASE DOS

Oswaldo Lovagnini reaparecerá en la competencia de Turismo en Allen, conduciendo un VW Gacel que fue hecho en Cipolletti, con fierros del ingeniero Juan Di Nezio. Otro de los autos que se están armando allí, es el de Marcelo Castro —a quien vimos como espectador en Córdoba, durante el rally de Argentina— también con un VW Gacel, que sin embargo no estaría listo para Allen, ya que aún faltan diversos detalles por completar.

KISSLING PRUEBA

El ingeniero de Olivos probó una suspensión trasera en la coupé Renault Fuego perteneciente a Juan María Traverso, y lo hizo en el Autódromo Oscar Cabalén. ¿Correrá Kissling una de esas



AGASAJO A FERNANDINO

La semana pasada, en las instalaciones de la concesionaria Ford Erosa y Angió, en Alvarez Thomas al 3100 de la Capital Federal, se lo agasajó a Esteban Fernandino con motivo de su triunfo en la última carrera de Turismo Competición 2000 realizada en el Oscar Cabalén de Córdoba.

Oscar Erosa, responsable de esa concesionaria fue el anfitrión y entre los invitados destacados se encontraron Oscar Alfredo Galvez, el Sr. Robert Sparvero, presidente de Autolatina S.A. de Argentina y diversos directivos de Ford en distintas áreas, además de algunos pilotos. En la foto, se lo ve al sonriente "Chango" posar junto a todo el grupo de mecánicos que lo atiende en cada competencia, a excepción de su preparador Souza Martínez.

Fuego si Soto participa en el rally Costa de Marfil?

PROBLEMAS CON MENDOZA

La competencia de Turismo que se debería realizar en el Autódromo Gral. San

Martín de Mendoza en setiembre próximo, sería pospuesta para noviembre. Los problemas con que tropezaría el Automóvil club Mendoza serían estrictamente económicos, y de ser así, la realización de la carrera de F-3 Sudamerica-

A PROPOSITO DE LOS ACCIDENTES DE SAN LUIS

TESTIMONIOS E HIPOTESIS

Como complemento del informe pos-carrera de Patro de los Funes que por razones técnicas está inserto en un par de páginas más adelante, publicamos a continuación ciertas consideraciones importantes hechas por protagonistas y allegados a éstos, como así también las causas del silencio que sobre el tema manifiestan los dos pilotos intervinientes en el toque que costó una vida; todo, al cierre de esta edición de CORSA.

EL TESTIMONIO DE RUBEN ROUX

"Largué desde la novena fila, del lado de afuera, y pude acomodarme muy bien detrás de Hernández. En un retome de primera velocidad, éste le pegó al guard rail y debí levantar un poco para no tocarlo, pero en el otro retome volví a desacomodarse su Chevrolet y ahí sí lo toqué con mi trompa en la parte trasera de su auto. Como Hernández iba muy 'jugado', pensé en que tenía que pasarlo, ya que de lo contrario quienes estaban adelante se me iban a escapar. Memorizaba muy bien el circuito, pues había dado más de cincuenta vueltas, y pensé que lo ideal sería superarlo en una 'ese' en la que mi auto 'tenía' un poco más que el de él. Si yo me tiraba por afuera en la entrada, me iba a quedar la cuerda para la salida, y luego quizá discutiésemos la frenada siguiente. Cuando empecé con esa maniobra, me encontré con el auto de Aurelio Mariñez cruzado, y allí se terminó todo... Menos mal que en ese lugar hay un salto, que estaba calculado en la maniobra del sobrepaso, y el auto mío se desacomodó, pegando de esa forma con la cola y no de frente, lo que

hubiera sido peor..."

EL ESTADO DE JULIO COLABELLO

El pasado domingo 23 tomamos contacto con el Sanatorio Güemes, donde está internado Julio Colabello, que entre los pilotos fue quien resultó más perjudicado físicamente. Al respecto conversamos con el doctor Carlos Celia, amigo personal y médico particular del piloto, que nos dijo: "Julio padeció la fractura de doce costillas, una de las cuales le afectó la parte inferior del pericardio y, otra, la parte baja del pulmón, por ello debió ser sometido a una operación, de la que se está reponiendo. Se encuentra perfectamente bien, muy animado, y en estos días se lo trasladará a su domicilio, donde deberá someterse a reposo".

"EL SILENCIO DE OYHANART Y DE BENEDICTIS"

"Por el momento, prefiero no hablar... En el curso de esta semana iré a declarar en la A.C.T.C., y posteriormente haré comentarios al respecto. Pero antes, no..." Casi calçados fueron los argumentos esgrimidos —ante nuestra consulta— tanto por Juan de Benedictis como por Jorge Oyhanart, aunque seguramente con el correr de los días ese silencio será quebrado.

EL APOORTE DE LA TV

El jueves 20/8 en el programa "Campeones", que se emite por Canal 2 de La Plata, se mostraron imágenes registradas por canales de Azul y de Tandil, de las que se pudo recoger material como para reconsti-

tuir ambos accidentes.

En el caso del protagonizado por Julio Colabello, se aprecia que éste toma ligera ventaja por la izquierda sobre el Ford de René Ducret, saliendo de una curva a la derecha, y cuando va a buscar el radio de giro hacia la cuerda de la contracurva a la izquierda se produce el toque? del que el Dodge de Colabello sale disparado. Y aquí cabe resaltar el acierto de colocar un montículo de tierra para proteger la "punta" del guard rail, ya que de haber pegado directamente el auto —que lo hizo totalmente de costado—, las consecuencias habrían sido muy distintas...

En cuanto al accidente que costó la vida a un espectador (dos de cuyos hijos estaban —a nuestro cierre— internados) es visible que De Benedictis lleva unos cuantos metros de ventaja sobre Oyhanart al salir de una curva a la derecha, pero en la corta recta contigua que desemboca en una curva a la izquierda, el Dodge del subcampeón va a quedarse ostensiblemente —por lo que la diferencia se reduce en forma brusca—, tirándose a la izquierda (se habla de la rotura de un palier que dejó al auto sin tracción), y al tirarse Oyhanart sobre ese mismo lado, se produce el toque casi sobre la banquina.

¿Hubo realmente rotura de algún elemento de la transmisión en el auto de De Benedictis?... ¿Es lógico que Oyhanart se haya tirado hacia el mismo lado de "Johnny" para buscar el radio de giro ideal?... Son todos interrogantes que habrán de develarse a partir de las declaraciones de los involucrados y de las pericias que con tal motivo se llevan a cabo.

REPLICA DE DEAMBROSI

En el curso de la semana anterior, Juan Carlos Deambrosi, presidente de la A.C.T.C., nos hizo llegar su réplica ante lo publicado en la página 5 de CORSA N° 1102, bajo el título de "Un tema preocupante". En el mismo, Eduardo González Rouco (Carburando) narró un suceso acaecido en San Luis, y al respecto, esto comentó Deambrosi: "Instantes después del accidente estaba en la línea de llegada, cuando se acercó Hugo Daniel, que me colocó los auriculares para que escuché. En ese momento yo estaba pensando únicamente en lo que había pasado y oía sin escuchar... y como mi estado anímico no era el ideal como para salir al aire, se los devolví, explicándole las causas a Hugo Daniel, y no fue por estar en desacuerdo con 'Cacho', ya que -repito- no había escuchado nada. Luego, me entero que González Rouco comentó que había dirigidos muy mal acostumbrados, y yo le contesto diciendo que no soy de esos, y muchos menos, malenseñado y malaprendido."

NOVEDADES DE LA CDA

La Mesa Directiva de la Comisión Directiva Automovilística, consideró la situación de un reducido grupo de pilotos sancionados por la Federación Regional de Automovilismo Deportivo N° 1, como consecuencia de su participación en una competencia realizada el pasado 7 de junio en la ciudad de Rafaela, de la categoría "BRIO", que fiscaliza la Asociación Corredores Turismo Carretera (A.C.T.C.).

En tal sentido, sin entrar a establecer si una Federación puede prohibir alguna competencia, dentro de un programa fiscalizado por una Entidad ajena a la C.D.A. como en este caso, y teniendo en cuenta que el organizador, Club Atlético de Rafaela, no ha sido cuestionado hasta el momento, lo que interesa es resolver la situación de los pilotos sancionados por la citada Federación, por ser licenciados en la misma. Pero llama la atención que en dicha prueba participó otro grupo de pilotos y que la suspensión provisoria fue impuesta a seis corro-

res y la sanción definitiva aplicada sólo a cinco de ellos, sin haberse informado a la C.D.A. la causa de tales discriminaciones, ya que si lo que se prohibía era la carrera en sí, la sanción debió alcanzarse a todos los pilotos que participaron en la misma y además, al organizador.

Por otra parte, no consta que a los sancionados se les haya hecho saber la prohibición, ni en forma fehaciente ni con la debida antelación, ya que la competencia cerró sus inscripciones antes de la presunta fecha de prohibición de la Federación N° 4, que lo habría sido el día 4 de junio, cuando la actividad oficial comenzaba el día 6 de junio.

En el presente caso se deben corregir las irregularidades incurridas y evitar que el perjuicio alcance sólo a un reducido grupo de corredores que, al igual que los demás, no fueron advertidos en forma fehaciente de la prohibición de tal carrera y menos aun

de que su participación en la misma quedara prohibida.

Por lo tanto y dejando expresamente establecido que lo resuelto no significa vulnerar las atribuciones de las Federaciones, sino tan sólo la única forma posible de superar una evidente situación irregular, la Mesa Directiva resolvió hacer uso del derecho que le confiere el Artículo 284 del R.D.A., conforme al Artículo 170 del C.D.L., dejando en consecuencia sin efecto la suspensión de 180 días aplicada por la Federación Regional N° 1 a los siguientes pilotos. Gustavo Bianchi, José Antonio Scioli, José Leonardo Ramogida, Jorge Osvaldo Isoldi y Héctor Fabián Isoldi.

Igualmente el levantamiento de dicha suspensión alcanza al piloto Daniel Francisco Rodríguez, mencionado en la primera comunicación de la Federación N° 1 y no incluido en la posterior comunicación, en caso de tratarse de una simple omisión y que el mismo haya sido también sancionado juntamente con los antes nombrados y por idéntico motivo.

CORDOBA RESPONDE

Recibimos una nota firmada por los señores Ricardo Díaz y Juan C. Ponzio, secretario y presidente, respectivamente, del Córdoba Automóvil club, con referencia a las críticas aparecidas en CORSA N° 1097, en relación con las competencias de T.C. 2000, y F.R.A. Y F-2 Nacional, disputadas en el Autódromo "Oscar Cabalén". El texto de la nota es el que sigue:

Agradecemos las críticas formuladas en el número de referencia, de las que tomamos debida nota en procura de avanzar por el camino que lleva a nuestro escenario a ocupar una posición de privilegio entre los existentes en nuestro país. Este objetivo lo tomamos con una sana preocupación desde hace bastante tiempo.

Tan sólo como un aporte de información que esperamos sabrán valorar acabadamente, deseamos mencionar que el autódromo Cabalén ha sido dotado de una nueva y moderna red de energía eléctrica de alta tensión, con una subestación transformadora de 60 KVA. La misma fue instalada en la semana previa a la competencia, habiéndose conectado el mismo sábado durante las pruebas de clasificación, si bien su puesta en marcha no alcanzó el éxito que aspirábamos, ya que hubo inconvenientes técnicos que debimos soportar. Ellos fueron motivados por los ajustes previsibles en toda obra de esta naturaleza y la premura de su ejecución en la fase final. Todo ello no invalida el orgullo que experimentamos por haber logrado concretar una importante inversión que salda una vieja falencia y nos asegura desterrar los inconvenientes de energía para el futuro.

Quisiéramos también mencionar, en lo referente a la señalización sobre la ruta, que existen dos letreros indicadores de nuestro autódromo; uno instalado por la Dirección Provincial de Vialidad en la banquina, y el otro dentro de un predio de propiedad sobre la margen del camino; mucho lamentamos que algunos equipos no los hayan advertido; no obstante, apreciamos vuestra sugerencia.

Asimismo veríamos con agrado y agradecimiento, si v/ equipo de colaboradores que nos visitaran nos hicieran llegar opiniones que nos ayuden a lograr nuestro objetivo de jerarquización del autódromo Córdoba "Oscar Cabalén".

Aceptamos el puntaje con que calificaran nuestra competencia, ya que siendo totalmente privado el esfuerzo realizado, nos vemos a corta diferencia con el mayor escenario nacional, lo que motiva nuestra espíritu para seguir en una senda que vemos acertada.

Finalmente expresamos a Ud. el reconocimiento por el trabajo periodístico desplegado por vuestro medio, así como el rico material puesto a consideración del público, destinatario final del esfuerzo de todos.

rally mundial

REPERCUSIONES DE ARGENTINA

Resultan interesantes ciertas referencias de medios periodísticos europeos con respecto al Rally de Argentina y a la actuación del cordobés Jorge Recalde. El semanario italiano Autosprint expresa: "El gaucho Jorge Recalde -por cierto una bella realidad- resultó segundo después de una carrera que su público saludó con entusiasmo indescriptible y por momentos conmovedor. El y Biasion hicieron la competencia, dando vida a un duelo que fue capaz de encender la pasión de un pueblo entero. Recalde debió lamentar un par de roturas de neumáticos que lo distanciaron irremediablemente del italiano. En ese momento fue lógica la táctica con igna para que ambos llevaran sin riesgos los autos hasta el final."

El semanario inglés Autosport al respecto dice: "Los argentinos esperaban de su carrera algo más interesante por cierto que la definición del título de marcas. Querían saber si su piloto podía acceder a la victoria. Todos los diarios y revistas titulaban en el mismo sentido. Incluso el semanario especializado líder "Corsa" dedicaba una página a esta pregunta, en la cual personalidades como Fangio, Gálvez y Sierra respondían que el triunfo del argentino era posible. Retrasado por un par de pinchaduras, Jorge Recalde fue relegado al segundo puesto y entonces los enloquecidos fanáticos locales tomaron en sus corazones al sueco Eriksson, que debió superar un sinfín de problemas y que después de los pilotos Lancia, fue la figura de la competencia."

Por su parte, la revista semanal italiana Rombo afirma: "El duelo en la casa Lancia duró sólo hasta el inicio de la tercera etapa. Después de una segunda pinchadura, Recalde terminó por quedar definitivamente distanciado de Biasion. Hasta entonces se asistió a una lucha sin tregua, en el filo del segundo y con Recalde decidido a vender cara su piel y empeñado a dar el máximo para alcanzar la victoria. Esa segunda pinchadura evitó que los responsables del equipo debiesen recurrir al teléfono para la habitual consulta a Turin, tal como ocurriría en Estados Unidos." En este caso la obvia referencia es con respecto a Cesare Fiorio, ausente en Argentina. Luego Rombo sigue: "Entre los pilotos locales debe destacarse a Ernesto Soto que anduvo muy bien, muchas veces en los tiempos de los VW, pero que luego terminó por volcar a causa de un exceso de temperamento." Finalmente, Rombo dedicó una contratapa color para saludar los 6 títulos mundiales de Lancia, ilustrándola con la imagen del auto de Jorge Recalde en ocasión del Rally Olympus.

N.P.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS CAMPEONES-CORSA-ORIENT

UNA SOLA GANADORA

En la competencia de Turismo Carretera llevada a cabo el pasado 16 de agosto en el circuito de Potrero de los Funes, en San Luis, se llevó a cabo otro paso del Concurso de Pronósticos Automovilísticos auspiciado por Campeones, Corsa y Orient. Entre todos los cupones con las respuestas correctas, se extrajo uno que corresponde a Marta Ema Graziani, domiciliada en la calle Melian 2906 de la Capital Federal, siendo en consecuencia favorecida con un reloj Orient, que le será entregado oportunamente. El concurso proseguirá con la competencia de T.C. en Junín, la que se llevará a cabo el próximo 13 de setiembre. El lunes previo a esta carrera, "Campeones" difundirá en su programa diario que se emite entre las 20 y 21 horas por Radio El Mundo, la integración de las seis parejas y usted podrá mandar su palpito por correo a las oficinas de esa organización radial: Arenales 2896, Planta Baja (CP 1425), Capital Federal, o bien depositar su voto en las urnas que a tal efecto estarán ubicadas en el circuito.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

N° 012 CARRERA: T.C. EN POTRERO DE LOS FUNES

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input checked="" type="checkbox"/>	MINIRAS	<input type="checkbox"/>	TYNAMDT	<input type="checkbox"/>
2	<input checked="" type="checkbox"/>	POLINORI	<input type="checkbox"/>	SASSO	<input type="checkbox"/>
3	<input checked="" type="checkbox"/>	ANGELETTI	<input type="checkbox"/>	MARCOS	<input type="checkbox"/>
4	<input checked="" type="checkbox"/>	SATRIANO	<input type="checkbox"/>	D.BENEDICIS	<input type="checkbox"/>
5	<input checked="" type="checkbox"/>	CASTELLANO	<input type="checkbox"/>	MODRESI	<input type="checkbox"/>
6	<input checked="" type="checkbox"/>	D.AVENTIN	<input type="checkbox"/>	BRESSA	<input type="checkbox"/>

Campeones

RELOJES ORIENT CORSA

XIV RALLY DE LA HERMANDAD CON ACENTO CORDOBES...

Organizado por el Automóvil Club de Río Grande, Tierra del Fuego, el sábado 15 y domingo 16 de este mes se llevó a cabo al 14° Rally de la Hermandad Argentino-Chileno, que unió aquella ciudad con Puerto El Porvenir, Chile. En la oportunidad, un nutrido parque de 82 máquinas tuvo como ganadores a Alfredo Altamirano-Daniel Stillo, de Río Tercero y Villa María, Córdoba, respectivamente, siguiendo con el dominio cordobés en estos difíciles caminos del sur, puesto que Jorge Recalde ganó allí en varias ocasiones con Renault. Esta vez, Altamirano lo hizo con un Gacel GS de la concesionaria local Volkswagen, al igual que quienes se ubicaron en la segunda posición, Mario Stillo-Rubén Quiroga, también oriundos de la provincia mediterránea.

La carrera, de trámite normal para los primeros, tuvo un recorrido total de 842 km.

Argentina-Chile-Argentina fue el camino que Altamirano-Stillo (que corrieron allí por primera vez) cubrieron en 5h5m35s, seguidos por el otro Gacel de Stillo-Quiroga a 6m6s, y por Orestes Bonicelli, ubicado tercero y Teodoro Martinic en el cuarto lugar.

na también correría peligro.

POSIBILIDAD

De concretarse la idea de que los autos de Fórmula Uno Mecánica Nacional corran con motores de tres litros con idéntica preparación a los de Turismo Carretera, Luis Delconte se incorporaría a la categoría. "Tengo tres motores y si consigo un chasis intervendré en esa categoría, ya que es un buen medio para entrenarme", comentó.

SEIS HORAS PARA SPORT

El Club de Automóviles Sport solicitó autorización para realizar una competencia denominada "6 Horas Internacionales Sport" el 13 de setiembre en el Autódromo de Buenos Aires. Dicha prueba será fiscalizada por el A.C.A. y los pilotos participantes deberán gestionar su licencia ante la C.D.A.

SUSPENSION INTERNACIONAL

La asesoría jurídica del Automóvil Club Argentino indicó que Carlos Alberto Pairetti entabló demanda judicial por la reducción de la sanción que oportunamente le aplicó la C.D.A. En conse-

Toquecitos de bocina

cuencia, de acuerdo a lo actuado en casos análogos y en virtud a lo dispuesto en el Artículo 8 del RDA, y el 153 del CDI, la Mesa Directiva solicitó al ACA la suspensión internacional de Pairetti.

UNA PUBLICACION DE LUJO

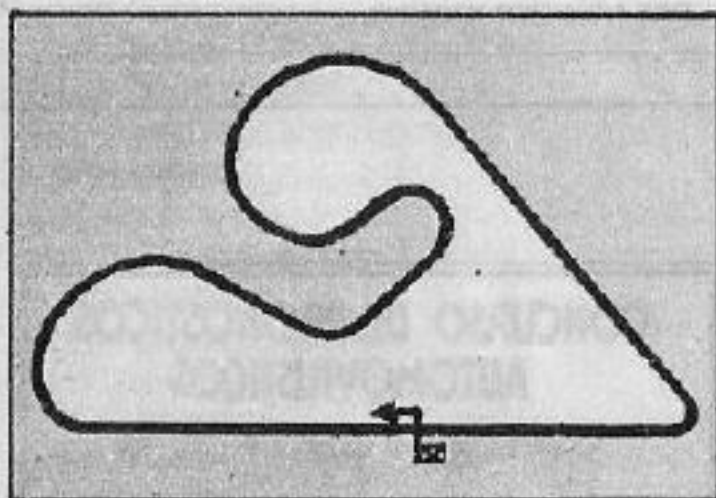
La empresa Photo-Lettering S.A., li-

der en fotocomposición, nos hizo llegar un ejemplar de su revista "M&m" (mayúscula y minúscula) en la que pone de manifiesto todo su bagaje en cuanto a tipografía. De fina presentación, "M&m" aparece bimestralmente y vale la pena conocerla.

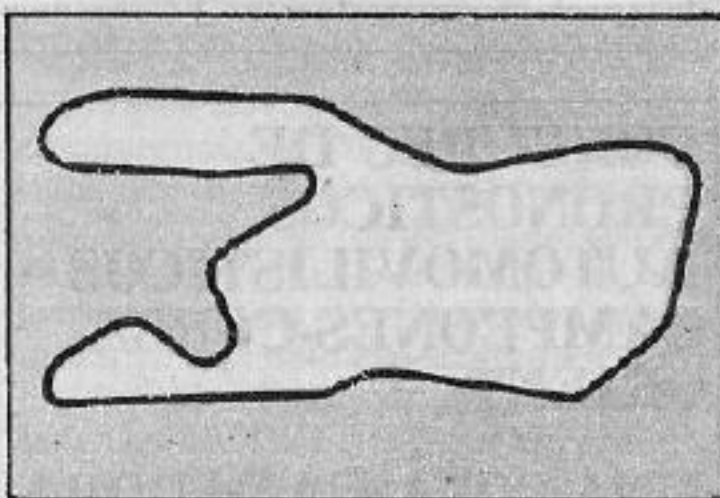
El próximo fin de semana

T.C. Y TURISMO

El Autódromo del Aero Club Pampeano (Santa Rosa), de 2.370 metros, y el Autódromo General Mosconi (Allen), de 3.650 metros, serán escenario el domingo venidero de sendas competencias de Turismo Carretera, para Debutantes y No Ganadores y sin puntaje, y Turismo, en sus clases 2, 3 y monomarca Sierra respectivamente. A continuación, los horarios de cada una de ellas.



El Autódromo del Aero Club Pampeano, donde correrá el T.C.



El Autódromo de Allen recibirá a las tres clases del Turismo.

T.C. (NO GANADORES Y DEBUTANTES)

El Turismo Carretera realizará en el Autódromo de Santa Rosa (La Pampa), una competencia para no ganadores y debutantes, con la organización de la ACTC, prueba que no tendrá puntaje para el torneo argentino de la especialidad y no será televisada.

El sábado se realizará la verificación técnica de 8 a 13. Luego de 14 a 14.30 habrá entrenamientos de TC; de 14.40 a 15.15 clasificara la Fórmula Cuatro Pampeana, de 15.20 a 15.55 hará lo propio la Fórmula Uno Mecánica Nacional y de 16 a 16.35 se cumplirá la tanda clasificatoria de la categoría Brio 1100. Entre las 16.45 y 17.20 se hará la tanda clasificatoria para TC, correspondiente a los números impares; en tanto que los pares clasificarán entre las 17.30 y 18.05. El parque cerrado se clausurará a las 19.

El domingo, a las 8 se abrirá el parque cerrado; 10.15 comenzará la final de la Fórmula Cuatro Pampeana sobre 18 vueltas; a las 10.55 la Fórmula Uno Mecánica Nacional correrá su prueba, también sobre 18 giros; e igual cantidad de rondas para los Brio 1100, que comenzarán a las 11.35. La final del Turismo Carretera se largará a las 12.20, y deberán recorrer 25 vueltas al trazado de 2370 metros de exten-

sión. Estos horarios están sujetos a variaciones, de acuerdo al programa de las categorías zonales.

TURISMO EN ALLEN

El Turismo realizará su séptima competencia de la temporada, en el Autódromo General Enrique Mosconi del Allen Auto Moto Club, con la organización de esa entidad. El trazado mide 3.650 metros y está ubicado en las bardas adyacentes a esa ciudad del Alto Valle del Rio Negro y Neuquén.

El sábado 22 se hará la verificación técnica y administrativa entre las 9 y las 12, ampliándose este plazo hasta las 12.45 pero con multa. La clase 3 clasificara en dos tandas, de 13.25 a 13.45 y de 15.10 a 15.40. La clase dos se subdividirá en dos partes, los de números pares e impares. Los pares clasificarán entre las 13.50 y 14.10 y la segunda tanda entre las 15.45 a 16.15 hs. Por su parte los impares lo harán de 14.15 a 14.35 y de 16.20 a 16.50. La Fórmula Sierra tendrá sus dos tandas de 14.40 a 15 y desde 16.55 a 17.25 hs.

El domingo entre las 10 y 10.30 se hará la prueba complementaria de Clase 2, si es que hay suficiente cantidad de participantes. Esta será sobre 7 vueltas. A las 11.05 está prevista la final de Turismo Clase 3; a las 11.40 la de Clase 2 y a las 12.20 la de

Fórmula Sierra, todas ellas sobre 15 vueltas.

El viernes previo habrá entrenamientos para cada una de las clases, sobre un total de una hora y media de duración. Las posiciones del campeonato (disputadas seis competencias) son las siguientes: Clase Tres: Romero, 72 puntos; Adba, 56; Maggi, 56; y Breard, 50. Clase Dos: Bonomo, 95 puntos; Baldinelli, 53; Percaz, 35; Serravalle y Breard, 27; Bessone (p), 23; Fórmula Sierra: Ayerza, 80 puntos; Guirral, 69; Pentecoste, 49; Del Campo, 45; Albertengo, 32 y Rafá, 31.

ANTECEDENTES

La última vez que el Turismo corrió en Allen fue el 28 de abril de 1985. En aquella oportunidad, la clase 2 fue dominada por Ernesto Bessone con el Alfa Romeo Sprint, quien hizo la pole position (1m45s73 a 124,278 km/h) y también se impuso luego de las 14 vueltas, demorando 25m15s977/100 a 121,348 km/h. Pernia, Gunther, González, Spampinato, Hierros, Pentecoste, Delgado, Rodríguez y Pasarelli completaron los diez primeros lugares en la final. El récord de vuelta lo hizo el propio Ernesto Bessone en la novena, en 1m46s94/100 a 122,872 km/h.

En la clase 3, el pigüense Oscar Alaux fue el más rápido en la clasificación, con 1m47s03/100 (122,768 km/h) con Renault 18 GTX. El ganador de la prueba, luego de 14 giros, fue Ricardo Costanzo, también con R-18, quien empleó 25m31s83 a 120,391 km/h. Luego se clasificaron García Gómez, "Zorba", Pérez Nonnenmacher, Rivero, Pairetti (h), Lustig, Bergallo, Recalt y Alaux. El récord de vuelta quedó en manos de Eduardo García Gómez en la quinta, con 1m47s40/100 a 122,346 km/h.

CONFERENCIA

El Allen Auto Moto Club organizó una conferencia de prensa el sábado 22 de agosto pasado a las 12.30 hs., en las instalaciones de la Cámara de Industria y Comercio de esa ciudad, a fin de presentar al periodismo y pilotos locales las pruebas del Campeonato Argentino de Turismo, a realizarse el domingo próximo.

Para esa oportunidad, fue invitado el presidente de APAT, Oscar Pentecoste, y se dieron a conocer diversas mejoras realizadas en el trazado, y otras que están en proyectos. Entre los retoques figura un tratamiento especial en el acceso (ensanchado) al Autódromo General Enrique Mosconi de esa ciudad, discutido en diversas oportunidades, y se está estudiando la posibilidad de forestar la zona de bardas luego de la colocación de tanques australianos Ad-Hoc y la instalación de un sistema de riego. Las banquetas fueron mejoradas, y se pintaron varios pianitos y guard-raills.

PRUEBAS EN EL AUTODROMO

La semana comenzó el martes 18, girando en el circuito nuevo, los pilotos de Fórmula Renault Argentina, Claudio Ruggeri (7v), quien logró 1m31s60/100; Roberto Augusto (5v), 1m25s36; y Juan Arlandis (20v) 1m23s35. La Fórmula 3 Sudamericana estuvo presente con Guillermo Kisling que trabajó principalmente con los spoilers delanteros durante 30 giros, llegando en su mejor vuelta a un tiempo de 1m15s74; Lionel Friedrich, con problemas en la bomba recuperadora de aceite, logró tras 30 vueltas, 1m 16s, mientras que Enrique Benamo giró en 25 oportunidades sin poder solucionar inconvenientes en la bomba de frenos, llegando a marcar solamente 1m23s55. La Fórmula 2 Nacional estuvo representada por dos pilotos nuevos: Juan Oddo, con antecedentes en Sport Prototipos, sobre un Andúfer Renault totalmente nuevo, logrando 1m28s39/100 en 15 vs.; Fabián Antelo (15v) 1m23s56. En la variante número 12, giraron el Nissan de Carlos Pairetti (6v) 1m57s29 y Carlos González (10v) 1m56s56; Silvio Oltra con el Dodge de T.C. de Aranzana, totalizó 4 rondas logrando en la mejor 2m3s81, y "Tito" Delconte, hasta sufrir la rotura del diferencial, giró en seis oportunidades para conseguir en la mejor un registro de 2m3s. Miércoles: Fabián Antelo con su F-2 N, alternó en el circuito 9 y el 8, durante 20 giros llegando en el 9 a marcar 1m21s40 y en el 8, 1m27s52. Enrique Benamo con el F-3 y el problema de frenos solucionado, logró el mejor tiempo de la semana con 1m15s30. Por la tarde y siempre en el circuito 9, Aldo Caldarella con el VW Gacel de Turismo Pista realizó 30 giros, retirándose muy contento con 1m35s11; Francisco Talone (R-18) dio 20 vueltas marcando la mejor en 1m39s31. Oscar Fineschi, con el Ford Sierra de Christian Lange tras 10 vueltas discontinuas por problemas en la bomba de nafta, consiguió un registro de 1m35s19; Daniel Stambul, con Ford Sierra

BENAMO EL MAS VELOZ

(15v) llegó a 1m35s3; Fernando Abda con su R-18 dio 8 vueltas, siendo su mejor registro el de 1m37s80. Con el Fiat Regatta de Juan Massey, Héctor Baldinelli logró 1m36s93 y el titular 1m37s3, totalizando entre ambos 20 rondas. También giraron, sin obtener tiempos por diversos problemas, Roberto Lustig y De Giusti con el Datsun 280 ZX. Jueves: Con clima favorable, Jorge Omar Del Río con la coupé Ford Sierra de Tito Bessone, intentó realizar las pruebas de los neumáticos Faneco para T.C. 2000, prueba que se vio frustrada luego de cuatro giros de adaptación del piloto, llegando a un registro de 1m32s37 con cubiertas Paul, dejando las pruebas para otra oportunidad al zafarse un balancín, que a su vez deterioró la leva correspondiente. Por la tarde fueron cinco pilotos de la FRA los que circularon en la variante 9. Carlos Janowski (4v) 1m21s48; Claudio Ruggeri (10v), 1m31s75; Fabián Digiglio (2v) s/t; Gustavo Stefanini (15v) 1m23s75 y Juan Fasinelli s/t al romper la caja de velocidades. En la hora reservada para el Turismo de Carretera se presentó Tito Delconte, girando en 22 oportunidades en 2 minutos 2 segundos, logrando en la mejor vuelta 2m1s24/100.

El viernes lo más significativo estuvo en el turno de la categoría Turismo en el circuito número 9. Estuvieron presentes Gerardo del Campo, quien dio 25 vueltas, siendo la mejor de 1m32s89; Ricardo Albertengo, igual que el anterior con su Ford Sierra, que giró en 15 oportunidades registrando la mejor en 1m33s58; Antonio Abiusi no registró tiempos de importancia, mientras que Carlos Gallicchio hizo con el Volkswagen Gacel GS de Clase 2, 1m38s31; Adriana Seba giró con su R-18 en 1m42s66 aunque fallando; Horacio Paolucci probó el Fiat Regatta con el que dio 15 vueltas, marcando en la mejor 1m40s39; y por último, Horacio Valenti marcó 1m35s30 sobre su Renault 18 GTX.

MIRADOR PERSONAL



por
Ronald Hansen

DUOS DIFICILES

¡Qué difícil que es elegir un equipo de dos hombres para Fórmula Uno!

Si el caposquadra pone dos estrellas, tipo Mansell-Piquet, se sacan chispas entre ellos y terminan odiándose. A partir de ese momento puede pasar cualquier cosa, como casi pasó en el G.P. de Inglaterra en Silverstone. Piquet, que se había arriesgado a no parar por cubiertas, se encontró de pronto con que Mansell le iba a ganar lo mismo, y de "bronca" lo encerró en una forma que casi implica el abandono de los dos autos.

Si ponen una estrella y un partiquino, el partiquino no sirve para nada y la estrella tiene que afrontar toda la responsabilidad.

Si ponen una estrella y un valor intermedio en ascenso, el "intermedio" va a dedicar su vida a sacarle los ojos a la estrella y demostrar que es mejor que él. Estas cosas no solamente traen situaciones indebidas en la pista, sino que se genera una rivalidad interequipo a nivel de mecánicos, con las inevitables denuncias de que "el auto de Fulano anda mucho más que el mío". Y si ello llega a ser cierto, ¡peor todavía!

Una posibilidad es tener un solo auto. Pero eso desmejora el equipo y además le quita posibilidades de recaudación publicitaria. Además es jugar mucho a cara o cruz. Cualquier mínimo problema...

Un agravante es que, si bien el corredor de G.P. siempre fue vedette, en las actuales circunstancias lo es mucho más, por la intensa promoción publicitaria que es parte del negocio. Antes de la guerra, el equipo Mercedes-Benz pudo tener un equipo de tres y a veces cuatro tipos obedientes, pero ahora, simplemente, no es posible. No hay tantos tipos obedientes...

Claro que al que quiere celeste, que le cueste. Son los caposquadra, con Ecclestone al frente, los que han creado esta inmensa máquina publicitaria que les permite ganar muchos millones de dólares. Así que, que no se quejen de los inconvenientes.

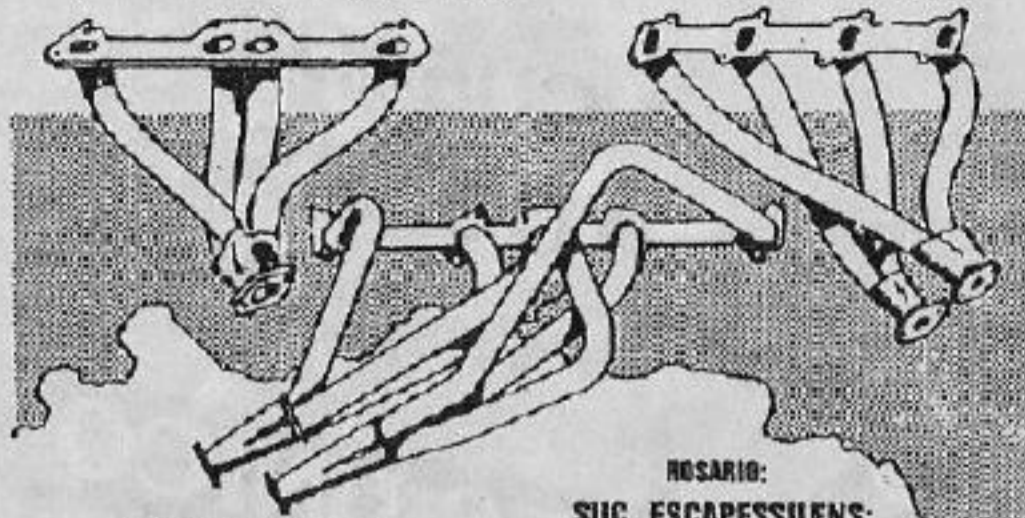
En el año 2000 tendremos autos manejados a computadora, sin piloto a bordo, y las computadoras obedecerán. O, quizás, a esa altura de las cosas, ni ellas tampoco...

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



HORARIO:

SUC. ESCAPESSILENS:

9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO

HECTOR ANGELINI:

C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717

Tucumán

Sarmiento 451. Tel. 0465-90122-90119

Carreras (Sta. Fe)

ZONA PCIA. NEUQUEN

GIROTTI e HIJOS

NEUQUEN (Cod 8300)

TEL. 0943-23516

ZONA LITORAL:

JOSE MARIA ANGELINI:

Mendoza 363

VENADO TUERTO (STA. FE)

TEL. 0462-25960

ZONA MENDOZA:

LA CASA DEL DODGE 1500:

Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA

TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA

E. PABLO GARGOSO

Vicente Lopez y Planes 2442

Barrio S. Vicente

Córdoba - Tel. 55-7382

ZONA SUR:

DISTRIBUIDORA SUR:

Chile 250 - BAHIA BLANCA

TEL. 081-28191-44688-24733

10 EN AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



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



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

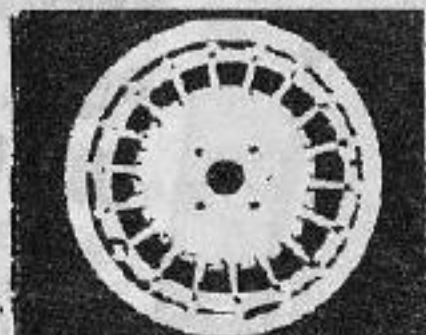
JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

SUDAM Ruedas

ALSIM S.R.L. 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA

- Las llantas más livianas y más resistentes.
- Para todas las categorías Nacionales y Sudamericanas

También Cricques, rápidos, combinetros
balanzadoras, balanzas y discos de alineado.
Línea completa para autos nacionales e importados.



CALLE 105 N° 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846/5301

CUBIERTAS WALTRAC BFGoodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN -
TC. 2000 - RALLY -
F2 GIBASUR
PISTA FRA

Envío al interior

Fabrica Administración.

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



Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 19209
Tel. 747-2987 - (1640) Acassuso

BIELAS para Chevrolet
Std. Especiales
ENGRANAJES distri-
bución variable
para Chevrolet
CABLES siliconados para
todas
las marcas

TREN de poleas dentadas

- Inyección para Motor Dodge GDV V8
Completa, Bielas Carrillo, Cajas Hewland
MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos
y Arcs Alfa Romeo, Parrilla Faros
completos y Tetas de rueda para Mercedes
Benz 220 y Pick-Up

TEL. 701-7948

F.A.D.E.S

BUTACAS

CINTURONES ARNES
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813 esq. H. Irigoyen,
FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

FIAT

«SAN PEDRITO»

JORGE ETCHART

☆ ACCESORIOS ☆

☆ REPUESTOS

TARJETAS DE CREDITO

SAN PEDRITO 483.

BUENOS AIRES. TEL. 611-8383



SERVICE DIESEL BARRACAS

• BANCO DE PRUEBA BOSCH •
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

ALARMA PARA COCHES IMPORTADAS DE ITALIA



COMPUTER ALARM

☆ Sirena incorporada, batería propia y blindada a prueba de agua, llave de seguridad. ☆ Control remoto, ultrasonido interior, ☆ Proteje todo el interior del abltaculo, rotura de cristales, baúl y motor anulando el encendido.

Importa, garantiza y vende PEVIDAN S.R.L. Av. Fondo de la Legua, 2026 -
Centro de colocación AUTO RADIO PANAMERICANA Av. Fondo de la
Legua 2038 Tel: 766-6179/8399 O (1607) O Villa Adolna (Alt. PANAMERI-
CANA y YRIGOYEN)

JOSE MASCOTRA

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32
1/28



1/24
1/12

SCALEXTRIC
• SEBRING

MABUCHI
• LEONE

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

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



EQUIPAMIENTOS SOUZA

TODO PARA JEEP - TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7

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

Chassis 0Km tubular en acero 1020; estructural con elásticos
Pullman modelo Rangler • 2 amortiguadores de gas (largo
recorrido) por rueda. * Patas de motor (4-6-8 cilindros) * Puen-
te caja, soporte de dirección y radiador

Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.

Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para
competición
Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e
importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (ex-Humaltá) VALENTIN ALSINA
T.E. 208-6604

JEEP SOUZA PRESENTA SU NUEVO
CHASIS PARA JEEP



INFORMESE EN: José Ignacio RUCCI 1282
(ex-Humaltá) V. ALSINA. TEL.: 208-6604
CONCESIONARIO OFICIAL en CORDOBA:
"Pelanda y Cia." Avda. VELEZ SARFIELD
4251. TEL.: 56997

FILTRO PARA NAFTA ALCONAFTA Y GASOIL



PURIFILT

bruma
cables para bujias

CABLES DE BUJIAS
 * Granitados
 * Antiparasitario
 * Para bujias de cobre

TAPA AUTOMATICA CON EXPULSOR DE VAPOR



windtap
tapa automática con expulsor de vapor

FERRAZZI
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

CABLES DE BUJIAS PARA COMPETICION: UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS del PAIS

AUTO-MOVIL S.R.L.
 GRAL. E. GARZON 5255 (1440)
 ☎ 683-1351 Y 682-9001 CAPITAL



PARA:

- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO ★

- * CORLOK
- * AZULEJOS
- * PLASTICOS
- * FORMICA
- etc

CONTIENE 120 CM³ INDUSTRIA ARGENTINA

● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS ●
 ● REPUESTOS ●

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



IMPORCAR

LINEA COMPLETA LEGITIMOS IMPORTADOS NACIONALES

IMPORCAR

ENVIOS AL INTERIOR VENTAS POR MAYOR Y MENOR ENTREGAS A DOMICILIO

TARJETAS DE CREDITO

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

Auto-kliner

LAVAPARABRISAS ESPECIALES PARA MICROS DE CORTA Y LARGA DISTANCIA

Lavaparabrisas eléctricos, universales de pie y manual faros, llaves eléctricas



ENCENDEDOR PARA TODAS LAS MARCAS



FARO DELANTERO R. 12 - T.S.



BOMBA LAVAPARABRISAS ELECTRICA UNIVERSAL 12 V

FABRICA: AUTOKLINER
 GRAL PACHECO 3544
 OLIVOS - Bs. As. 791-0663

DISTRIBUIDORA RODAS: J. Ingenieros 2740. OLIVOS. (1636) 797-5711

EFE



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- * ASIENTOS Y AGUJAS • SURTIDORES
- * CONEXIONES, etc.
- * VENTAS POR MAYOR Y MENOR *

• MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL TEL 664-0619
 • JUAN B. JUSTO 3374. TEL 58-9479. CAP.

CORSA A FONDO

TURISMO CARRETERA EN POTRERO DE LOS FUNES, SAN LUIS (16/8/87)

Sinuosos y veloces, como esta parte en la que circulan Oscar Aventin, Juan C. Nesprías, "Cocho" López, Eduardo Marcos, Edgardo Caparrós y Gustavo Brescia. Potrero de los Funes merecía otro tipo de tratamiento por parte de los pilotos.



¿SE DEBIO CORRER?

La desgraciada serie de sucesos acaecidos en el teatro puntano, contrastó brutalmente con la hermosura del entorno... Y las abundantes expectativas creadas acerca de la recuperación de tan preclado escenario, se vieron frustradas. Lo único que esta cadena con final trágico no tronchó sino que avivó, fue una encendida polémica acerca de la verdadera conveniencia o no de correr allí.

Hechas nuestras consideraciones con la respectiva opinión surgida ante los hechos acaecidos en el circuito de Potrero de los Funes, brindamos a continuación el pensamiento de pilotos, periodistas y responsables de la organización, con la finalidad de aclarar todos los puntos oscuros que se presentaron en San Luis. No cabe ninguna duda de que el tema es preocupante, ya que para colmo los hechos se producen en un momento en que el Turismo Carretera pasa por una etapa excepcional, de manera que los errores deben corregirse para que el funcionamiento, tanto institucional como deportivo de la categoría, siga en ascenso. Dar un paso atrás no es un signo de debilidad sino de sensatez, lo mismo que asumir errores. Y ahora sí... vamos a las opiniones.

Jorge Martínez Boero

"Lo que pasó en San Luis fue, en parte,

cuestión de mala suerte. Pienso que se puede correr tranquilamente en ese circuito, pero no largando todos juntos.

Eso predispone al piloto de otra manera, ya que es lógico que se quiera mejorar y ganar un puesto, frenando más allá de donde se debe... Para mí se debió largar cada siete segundos, pero como soy respetuoso de las decisiones de la Comisión Directiva, equivocadas o no, las acaté. El circuito está mejorado con respecto a 1978, es algo más ancho, pero hay que tomar en consideración que la gente estaba muy mal ubicada.

Teniendo en cuenta estos temas, vale decir el del público y la forma de largar, se puede correr sin problemas en Potrero de los Funes".

Oscar Angeletti

"No se respetó el trazado. Ése fue el principal problema. Lo que pasa es que

habitualmente se está corriendo en lugares sencillos, y donde hay una curva difícil se hace una chicana... Pienso que se puede correr, pero hay que tener criterio, conciencia y respeto hacia los rivales. De que el circuito es difícil no tengo ninguna duda, pero se corrió ahí hace varios años y no hubo problemas... Además, corren todas las categorías... ¿por qué no podemos hacerlo nosotros? Si en cambio te mandás por cualquier parte, o te apoyás en el auto de al lado, seguro que no se puede correr, pero el principal problema fue ese: la vehemencia de algunos pilotos, y nada más".

Oswaldo Morresi

"Como primer comentario te puedo decir que en ese circuito se puede correr perfectamente. Lo que pasa es que de acuerdo con el escenario, que es muy exigente, el piloto debe adaptarse

y saber el riesgo que corre. Reconozco que quizá no tengamos capacidad para correr ahí, porque no estamos acostumbrados a poner rápidamente a punto un auto, o no estamos lo suficientemente preparados para un circuito como Potrero de los Funes. Hay gente que no tiene medios, elementos, capacidad o experiencia para correr ahí, pero entonces no le echamos la culpa a las autoridades de la ACTC... Lo otro que se debió hacer, es destinar más tiempo a entrenamientos y realizar una prueba de clasificación para que cada uno largue en el lugar que le corresponde. El circuito es muy apto, muy exigente; tiene desniveles, curvas muy rápidas, y en definitiva es un autódromo -lo que pasa es que se lo considera semipermanente porque se abre para que el público lo visite-, y el programa para la competencia hay que hacerlo como se hace en autódromos, es decir con entrenamientos y pruebas de clasificación.

Ya anduve bien, pero fue porque había estado antes Pablo Satriano y pusimos el auto como pensábamos que podría andar bien. Esa era mi mayor preocupación".

Eduardo González Rouco ("Carburando")

"Creo que se ha cometido un gran error, no sólo por parte de la Comisión Directiva de la ACTC, sino también de los pilotos que fueron a ver el trazado anteriormente. Ese error fue haber largado todos juntos. Hacerlo de esa manera implica tener muchos riesgos de toques. El sábado el primer inconveniente nació cuando lo apretaron a Aurelio Martínez y lo hicieron pasar sobre una goma que delimitaba el circuito, rompiendo el radiador y quedándose ahí. Luego apareció Roux y le pego, pero inicialmente hubo un toque. Después pasó lo de Johnny y Oyhanart, y si bien De Benedictis puede haber roto un palier, él también fue por un toque. El despiste de Colabello también se produjo por un toque... Es decir, porque siempre el T.C. se larga cada siete segundos o más, y justamente en Potrero de los Funes, que es un circuito riesgoso, largaron todos juntos... Muchas veces se habló de largar así en Tandil o en Olavarría, en este último caso porque la Autopista Luciano Fortabat es ancha y brinda ciertas seguridades; y sin embargo se descartó la idea por el peligro de los toques. Además, si es por la televisión, en rally largan a los autos cada uno o dos minutos, y a mucha gente le gusta y se desespera por verlos... Si esta categoría largara siempre con todos los autos en pelotón, estaría justificado, pero justamente es la que se corre por tiempo... Creo que en el trazado de Potrero de los Funes se puede correr, pero bajo condiciones distintas de las que se implantaron esta vez. Aca pensaron e hicieron lo que les parecía a ellos, sin escuchar a nadie. Esto fue una testarudez por parte de los dirigentes".

Roberto José Mouras

"Me resulta difícil definir cuál fue el problema principal, pero podría decir que pienso que es un circuito al cual se le perdió un poco el respeto, ya que casi todos los accidentes fueron motivados por toques en lugares que no permiten roces ni errores. Para evaluar el tema de la largada, fui hace unas semanas con otros pilotos en representación de la ACTC, y de paso para conocer el

lugar porque jamás había corrido ahí, y creo que es muy dificultoso evaluarlo con un auto particular. No es imposible correr ahí, pero nos dimos cuenta de lo complicado que era, recién el sábado, cuando comenzamos a girar con los autos de carrera. Con respecto a la largada, había dos opciones: largar 22 ó 24 autos cada siete segundos, o hacerlo con 32 ó 34 de una sola vez. Pero de la primera forma los punteros iban a encontrarse rápidamente con los últimos, y eso sí que iba a ser riesgoso. Ese fue el motivo por el que largamos todos juntos".

Emilio Satriano

"Creo que en los accidentes tuvo mucho que ver la fatalidad, porque se podrían haber dado las mismas circunstancias en otro circuito... Todos los accidentes fueron producto de varios toques; creo que habría que haber respetado un poco más al escenario. Siempre dije que era muy peligroso y exigente, pues corrí ahí en la época del Turismo y también entonces hubo accidentes; pero creo que se puede correr perfectamente. Con respecto a la largada, para mí es peor hacerlo cada siete segundos, porque de esa forma se viaja constantemente a fondo ya que no se sabe en qué posición está uno. En cambio, si se hace en pelotón, el piloto sabe si está cuarto y no tiene auto para estar más adelante, y así se puede regular la carrera. El circuito me encanta, y si fuera por mí, vendría a correr mañana mismo. Se que es peligroso, pero a la vez pregunto: ¿qué pasa si en la recta principal de Balcarce se tocan dos autos...?"

Alfredo Farga ("La Nación")

Dialogamos con este periodista y sucintamente contestó que: "Mi opinión es la que se publicó en el diario La Nación el lunes 17 de agosto". De allí, rescatamos algunos párrafos de la nota "Seis autos de carrera rotos son una cosecha amarga. Doblemente triste cuando, por añadidura, el verdadero precio es una vida..."

Con respecto a lo dicho por Néstor Apella, Farga escribió lo siguiente: "Yo no entiendo, cuando más necesitamos saber, menos se nos permite hacerlo. Uno tampoco entendía semejante cosa..."

"...Porfiadamente se largó lo que no se debió correr. Faltó la decisión -toda una virtud- para reconocer que no se podía continuar con lo que se había ofrecido hasta entonces. Porque el lugar fue tratado como un autódromo y no lo es. Ni siquiera hay calles de escape para los servicios de seguridad y sanidad. Porque hay gente que no sabe correr en pelotón..."

"El TC llegó al más importante plano del automovilismo deportivo nacional sobre la base del trabajo, el respeto mutuo y la honestidad. Uno piensa que ésas siguen siendo las herramientas que hay que recuperar para seguir haciendo camino. Otras, no hay..."

"...La hermosa estampa de Potrero de los Funes fue desgarrada. Definitivamente."

Oscar Castillano

"Todos sabemos de lo exigente que es ese circuito; en realidad es para no mu-

2) En la Quebrada de los Cóndores se acabó la carrera para Angel Becco, que sufrió la rotura del motor de su Ford. 3) Degioanni pegó contra el montículo de tierra y pretendió salir acelerando para adelante... Luego reaccionó. 4) Montaña de un lado, lago por el otro. Un trazado singular, con muchos matices. 5) La trompa del Dodge de Carlos Luaces mostrando la huella de su toque con Luis Hernández. 6) Público muy mal ubicado sobre la banquina izquierda, muy cerca del pavimento. ¿Y esos vehículos?..

LOS TIEMPOS DEL SABADO

El sábado, previamente a la disputa de la primera serie, los pilotos dispusieron de un lapso (mínimo) para el reconocimiento del circuito, lo que se cumplió en dos tandas programadas 40 minutos cada una, que arrojaron este resultado: "Cocho" López, 2m.38s.97 a 140.540km/h; Emilio Satriano, 2m.39s.85; Oscar Castellano, 2m.40s.44; Roberto Mouras, 2m.41s.10; Carlos Garro, 2m.42s.79; Osvaldo Morresi, 2m.42s.81; Jorge Oyhanart, 2m.43s.70; Oscar Angeletti, 2m.43s.79; Oscar Aventín, 2m.44s.09; Eduardo Marcos, 2m.44s.16; Esteban Fernandino y Angel Bamfi, 2m.44s.61, y Gustavo Brescia, 2m.44s.72.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club San Luis, República Oriental del Uruguay 328, San Luis, Teléfono (0662) 22499.

Accesos: Buenos. 3 puntos.

Controles: Regular. Buenos en las bocas de acceso pero fallaron en la ubicación del público, permitiendo la permanencia del mismo en lugares carentes de seguridad. 2 puntos.

Comodidades: Escasas. 2 puntos.

Estado del circuito: Regular. Piso en buen estado, pero carente de guardrail en algunos sectores. 2 puntos.

Boxes (instalaciones): Buenas. Lugar amplio. 3 puntos.

Boxes (condiciones de trabajo): Buenas. 3 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.

Servicio de Prensa: Muy bueno. 4 puntos.

Puntualidad: Regular. El tema se complicó por los accidentes. 2 puntos.

Seguridad: En lo que se refiere al trabajo de los servicios médicos y de bomberos, excelente; pero se falló en la ubicación del público.

Total: 28 puntos (Ídeal, 50).

chos pilotos y no muchos autos. Hay dos cosas importantes. Una de ellas es que algunos no tienen problemas para poner a punto los autos en un circuito semipermanente clásico, pero cuando el escenario es exigente, se les complica porque no tienen elementos para mejorar. Entonces se quiere andar más rápido de lo que se puede... En el '78 no hubo problemas, pero eso no quiere decir que ahora el pavimento esté en el mismo estado...

Con respecto a la largada, cuando me preguntaron contesté que para mí había dos opciones: hacerla de un banderazo todos juntos, con 28 autos como máximo, o de lo contrario en filas de a dos cada cinco segundos y con 34 ó 36

2



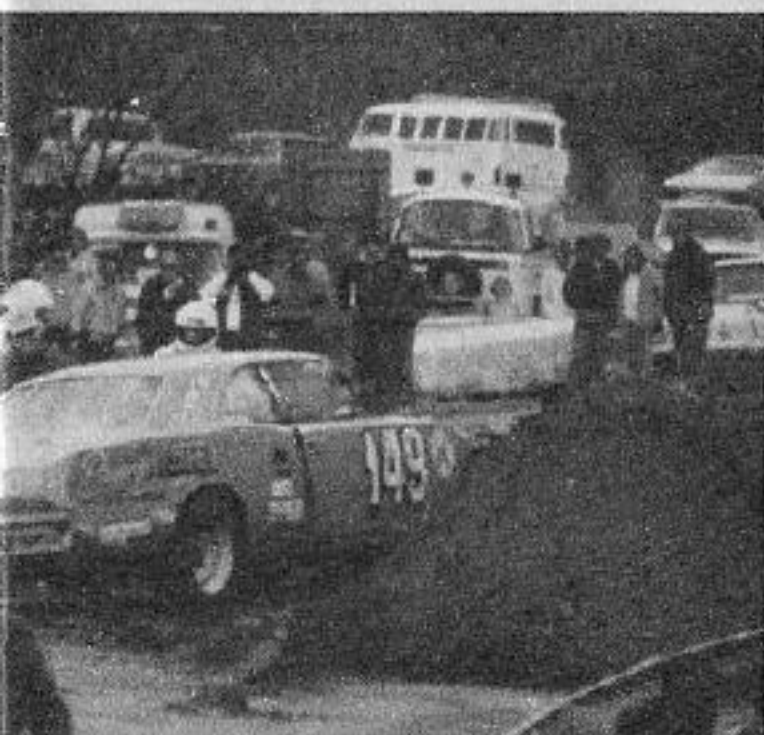
3



4



como máximo, porque de esa forma se archaba el tiempo de largada. El razonamiento es lógico, porque al partir menos autos, se hace una selección previa y largan los mejores. Saltó todo mal, esto es muy triste porque se habla de víctimas... Pienso que la carrera estuvo bien parada, porque lo primero que había que hacer era auxiliar a los lastimados. La organización estuvo bien, y la seguridad también ya que las ambulancias estuvieron rápidamente en los lugares claves; además, hablamos estudiado bien dónde colocar las banderas, porque había muchas curvas ciegas... Por último, hay que reconocer que muchos pilotos perdieron el respeto por el circuito y también por sus rivales."



OPINAN LOS RESPONSABLES

Luis Alberto Adorno (Presidente del Automóvil Club San Luis): "A este circuito de Potrero de los Funes me lo han manchado... Yo reconozco que es peligroso por lo trabado y rápido, pero no estoy de acuerdo con que se haya parado la carrera. Quizás un sector del público no se sintiera con el ánimo suficiente como para permanecer allí, pero la gran mayoría estuvo en desacuerdo con esta determinación, que a nosotros nos ha dejado muy mal. Aquí vino gente de la ACTC en tres oportunidades, y en todos los casos nos dejaron las indicaciones de lo que había que hacer, y todo eso lo cumplimos al pie de la letra. Después, el sábado y el domingo de la carrera nos limitamos a trabajar en los servicios de seguridad y sanidad, ya que de la parte deportiva se encargó la ACTC, como creo que lo hace en todos los escenarios. Concretando, lo que a nosotros nos interesa es dejar bien en claro que aquí puede correr cualquier categoría. Hubo accidentes, es cierto, y también un fallecido, lo que además nos duele y mucho, pero en una carrera de autos el accidente está siempre latente. Por último, quiero significar que los pilotos no tomaron debida conciencia de que aquí los riesgos aumentan, y algunos anduvieron 'pegándose' sin medir las consecuencias".

Juan Carlos Deambrosi (Presidente de la ACTC): "Pienso que hubo falta de respeto de los pilotos, ya sea entre sí como hacia el circuito. Por lo demás, se formó una comisión integrada por Angeletti, Mouras, Satriano, O. Aventin, que estuvo previamente en San Luis, y ellos determinaron que la largada debía ser cambiada de lugar, que había que largar de un banderazo; y así se hizo. En cuanto a la prueba de clasificación, no se realizó por la sencilla razón de que hay gente que se moviliza comúnmente por el circuito, ya que este es el único camino para llegar al Hotel Potrero de los Funes y además no podíamos interrumpir por mucho tiempo mas el desplazamiento de la gente del pueblo. Fue un problema superior a lo deportivo... Luego del accidente de De Benedictis y Oyhanart, hubo intención de suspender definitivamente, pero consultamos con los pilotos y ellos decidieron continuar. Además yo hablé con el Gobernador y me manifestó que se podía seguir adelante. En cuanto a lo que se dice sobre que hubo presiones, quiero desmentirlo rotundamente. Por el lado de la TV, Delconte afirmó que no había ningún compromiso y que ellos no tenían inconveniente alguno en "levantar" todo, mientras que la Gobernación opinó, pero en ningún momento exigió absolutamente nada. Por último, sostengo que en San Luis se puede correr perfectamente, y en cuanto a lo sucedido, estamos evaluando todo y antes de la carrera de Junín determinaremos si aplicamos sanciones o no".



Carlos Alberto Legnani ("Campeones")

"Siempre sostuve que largando de un banderazo no se podía correr en Potrero de los Funes, y ahora me queda la duda de si se puede aún haciendo la largada cada cinco y siete segundos. Los coches son pesados, hay curvas ciegas y muy rápidas, no hay vías de escape y, si se locan allí, se pegan contra la montaña y vuelcan, tal como sucedió. Quizá colocando algunas chicanas se podría haber corrido sin problemas, pero ya les digo, ahora me queda la duda... La organización fue óptima, trabajaron a destajo y se hizo más de lo que se pidió, lo que pasa es que los accidentes escapan a los organizadores.

Creo que esto fue obra de la fatalidad, el público estaba mal ubicado, pero todos los accidentes ocurrieron en lugares rectos y anchos. A mí me dio una crisis nerviosa ya que estábamos predisuestos por lo sucedido el sábado... El domingo ocurrió lo de Johnny y luego lo de Colabello, y eso me puso muy mal porque en un momento pensé lo peor. Nosotros convivimos con los pilotos y a veces pensamos que ellos pueden ser hermanos nuestros, o hasta hijos...

Carlos Alberto Gano

"Después de la carrera, analizando los hechos junto con otras personas, llegué a la conclusión de que lo sucedido

obedeció a la casualidad, ya que no encontré errores humanos. Por eso pienso que fue obra de la fatalidad. El sábado todo se produjo por un auto que estaba parado por fallas mecánicas justo a la salida de una curva ciega, mientras que el domingo ambos accidentes fueron por toques. ¿Cómo se evita esto?... Pienso que debió hacerse una prueba de clasificación y que el sistema de largada fue lógico, ya que partiendo cada siete segundos el problema de los rezagados iba a aparecer muy pronto. La prueba está en que en las tres largadas no hubo ningún inconveniente... Para cerrar, opino que, algunos arreglos mediante, en Potrero de los Funes el T.C. puede correr perfectamente."

LUCES Y SOMBRAS

Lo ejemplar: La carrera que hicieron Oscar Castellano y Osvaldo Morresi a lo largo de las seis vueltas de la primera serie, sin toques y funcionando como debe ser, sin errores. Algo pareciera se debe decir de Mouras, Satriano, Angeletti, Fernandino y Oscar Aventin.

Lo insólito: La actitud asumida por los pilotos de la categoría zonal Promocional B50, que cruzaron sus autos en la pista porque no se les permitía salir a correr el domingo ya que en ese horario debía completarse la segunda serie del Turismo Carretera... La sangre no llegó al río y finalmente corrieron.

La frase: De varios pilotos luego del accidente de De Benedictis y Oyhanart: "En estas condiciones, las ganas de correr se pierden", aunque luego se calzaron el casco y salieron a disputar la final...

La ansiedad: De todos por ver como accionaban los T.C. en el circuito, el sábado poco después de las dos de la tarde.

El asombro: Cuando en la tanda de entrenamientos Osvaldo "Cocho" López marcó el mejor tiempo, bajando en 3s. 10/100 el récord para una vuelta que estaba en poder de Juan María Traverso (Ford) desde el 20 de agosto de 1978.

La equivocación: De Aníbal Degliocini, que para salir luego de encajar la trompa de su Dodge contra un montículo de tierra, pretendió hacerlo acelerando para adelante...

Lo inexplicable: El vuelco protagonizado por el auto de Guillermo Rodríguez, mientras se dirigía a la largada... Para colmo, el piloto luninense responsabilizó a Morresi del mismo, sin caer en la cuenta de que la vuelta previa no es computable para la carrera.

El gesto: De Eduardo Antonio Marcos, que fue a ver a Jorge Oyhanart de inmediato luego de que este fuera asistido de las lesiones que sufrió en el accidente.

La preocupación: Por la tormenta que el sábado a la mañana se posó sobre el circuito, mientras que a pocos kilómetros de Potrero de los Funes el sol brillaba espléndido. Finalmente, poco antes del mediodía las negras nubes desaparecieron.

La definición: De Ernesto Soto, presente en el circuito: "Creo que aquí este tipo de autos no puede correr."

El desconcierto: Con el alojamiento en el Hotel Potrero de los Funes (un lugar de belleza indescriptible). Muchos tenían sus reservas pero al llegar comprobaban que las mismas no existían... Algunos pudieron alojarse allí, y otros debieron buscar distintos rumbos.

La compañía: Que Horacio Zubeldía, Julio Cá, Carlos Legnani y algunos otros más le hicieran a Julio Colabello mientras permaneció internado en un nosocomio de San Luis.

Del abundante material expuesto, surge nitidamente la diversidad de opiniones que, empero, confluyen en el criterio mayoritario de que en Potrero de los Funes el T.C. puede correr. Aunque, claro, bajo condiciones bien distintas de las imperantes en esta triste oportunidad.

Producción Oscar Izzo
y Marcelo Padin
Fotos: Enrique Bianco
y Enrique Ferrupato

lo mejor

LAS GRANDES FOTOS

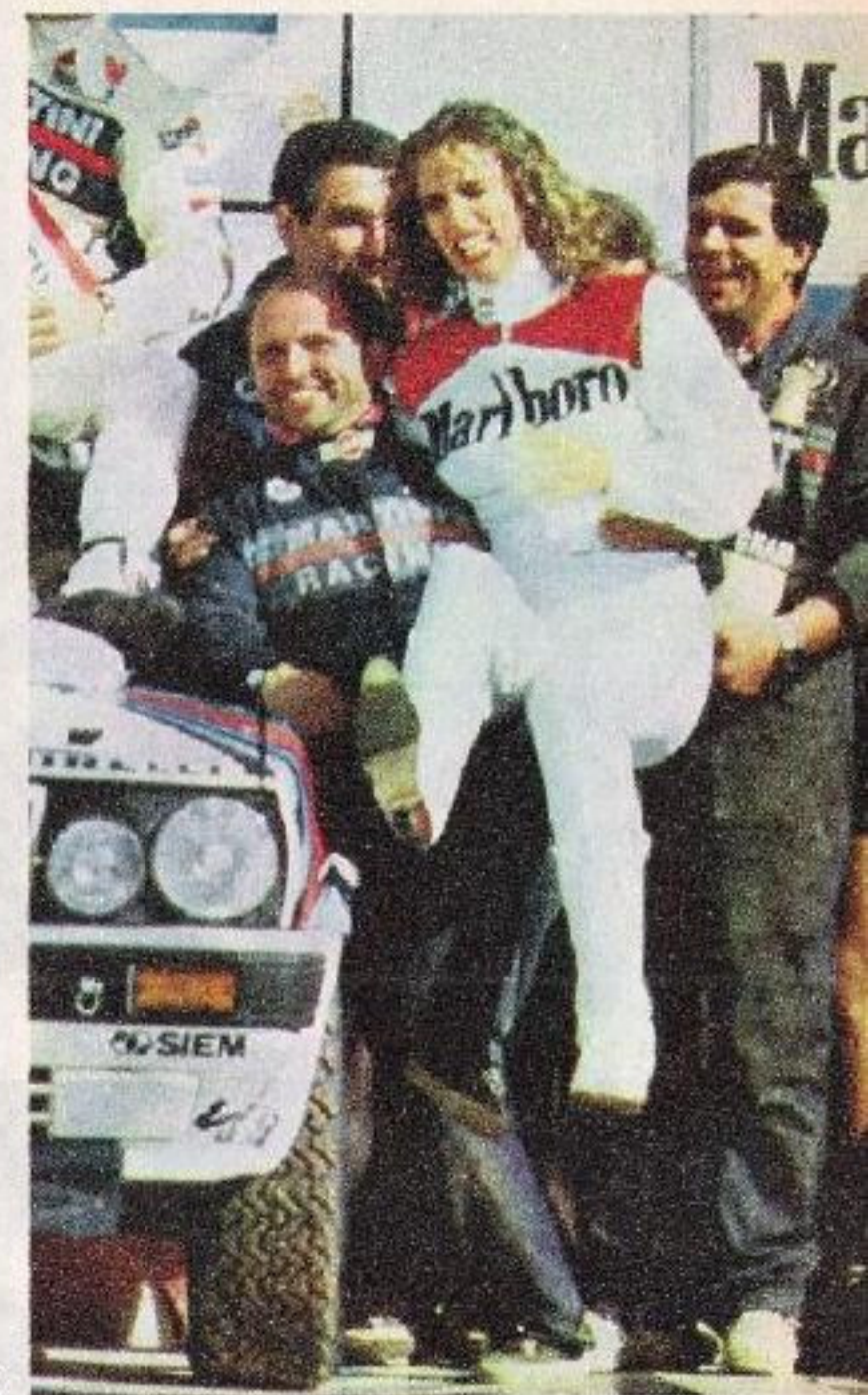
RALLY SHOW

Los cuatro días en que la competencia recorrió los caminos serranos, dejaron suficiente cantidad de fotografías como para colmar un álbum. Por ello, elegimos tan solo las mejores para mostrárselas. Tarea difícil, ya que hubo que observar cerca de 2000 tomas. Aquí, el resultado.



Enrique Blanco, Carlos Campos, Alfredo Calascione, José María Urteaga, Juan Pablo Malbrán, Enrique Peirupato, Miguel Tillous, E.E.N., O.I., Martín Holmes y Daniel Castelgts.

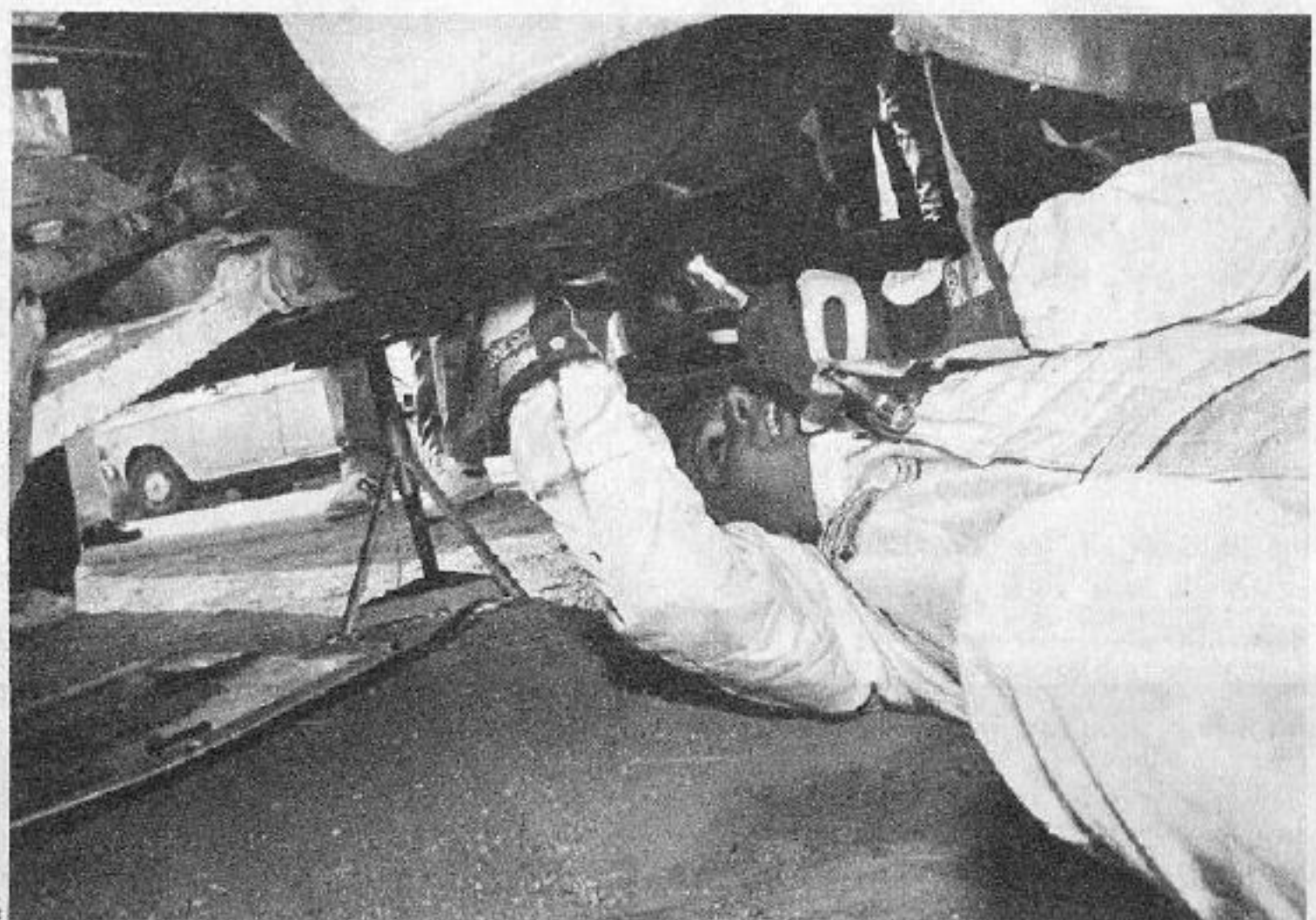




3

Miguel Tillous vio así al Lancia Delta HF 4WD de Recalde-Del Buono a través de su lente zoom Nikon 80-200 con velocidad 1/250 de segundo y f/8. **2.** Dos días antes, en Villa Giulio Cesare, **Carlos Campos** encuadró al R-18 de Vega-Ocampo, con su cámara Nikon F2A y un lente de 300 mm. a las 16h. Fue con 1/500 y f/5.6. **3.** **Carlos Campos** sorprendió al jefe de mecánicos de Abarth y a una promotora haciendo travesturas en la llegada de la última etapa, gracias a un teleobjetivo Nikon de 190 mm (f/2.8) con velocidad 1/250 y f/5.6. **4.** Aunque es el VW Gol del Malneri-Garza el que atraviesa el vado, el protagonismo lo tiene el público, al menos de acuerdo a **Enrique Bianco**, que usó un lente Nikon de 80 mm con velocidad 1/250 y f/8 en el vado de Unquillo. **5.** "Panning" del R-18 de Traverso-Stella en la trepada de Achaja según lo vio Campos por medio de un "tele" de 105 mm. Colocó 1/60 de velocidad y f/16.







6

1. ¿Momento triste para Gabriel Raies? Así lo miró a Miguel Tillous cuando a su alrededor festejaban el puesto de mejor auto nacional clasificado. 2. Cerca de Cabalango, el miércoles 5 Enrique Ferrupato fotografió a Carlos Díaz Mayer-Héctor Vailes. Lo hizo con película Fuji HR100, 1/500 y f: 8 y un zomm 80-200. 3. Osvaldo Giró fotografiado por Eduardo Neira en Icho Cruz con un lente Nikon de 180 mm, película Tri X, velocidad 1/500 y f: 8. 4. Kenneth Eriksson ayudando a cambiar la caja de velocidades de su auto en Capilla del Monte. Foto de Martín Holmes. 5. Mientras Recalde-Del Buono bajan desde El Condor con el neumático trasero destruido, fueron vistos desde la montaña por Enrique Ferrupato. 6. ¿Viene o no? 7. Daniel Castejón usó una Minolta con una lente de 300 mm, 1/500 y f: 5,6 para registrar el auto del rojano Daniel Waidt en las cercanías de la Cueva de los Pajaritos, en el PC2. 8. El Lancia de Recalde custodiado por expertos... según observó Carlos Campos el sábado 8 a la noche. 9. Ricardo Pasi con daños varios en Giulio Cesare. Foto de Eduardo Neira: Teleobjetivo Nikon de 500 mm, f: 8 (liso) y 1/1000.







3



4



5

1 - El Fiat 147 Sorpasso de Bulgas-Isa partiendo de Tanti. Foto de Enrique Bianco. Lente Nikon 180 mm, 1/250 y f. 8. 2. Gabriel Rates largando en Potrero de Garay visto por Tillous con una cámara Canon A1 y un zoom 70/210 mm. 3. Hermosa vista de Eriksson-Diekmann a su llegada, fotografiados por Tillous con un lente Nikon de 50 mm 1/500 y f. 8. 4. Vuelco del Dacia de Ruggiero captado por Campos con un zoom 80-200 mm, velocidad 500 i. 5.6. 5. Soto-Christie atravesando un vado en Calamuchita. Foto de Tillous, teleobjetivo Nikon de 500 mm f. 8, velocidad 1/500.



ANDROTEX

Con Cloruro
de Benzalconio

El Cloruro de Benzalconio es un potente antiséptico y viricida. En Octubre de 1986 el Instituto Pasteur de Paris demostró que este principio inactiva al virus del S.I.D.A. lo que evita su propagación y contagio.

●
**VENTA
EXCLUSIVAMENTE
EN FARMACIAS**
●

los destacados

ERWIN WEBER, piloto oficial VW, fue el "simple tracción" mejor ubicado en Argentina; pese a ello, asegura que...

"ME ESTOY ADAPTANDO..."



Precedido de antecedentes breves pero interesantes, Erwin Weber llegó a la Argentina y, de inmediato, fue uno de los pilotos que despertó expectativas, ya que aquí nunca se lo había visto correr y era importante descubrir "in situ" con qué méritos ocupaba una de las plazas estables en el equipo Volkswagen Motorsport. Alto, delgado, de expresión "sui generis", siempre bien dispuesto al diálogo, Erwin mostró su agrado por esta prueba desde que hizo los primeros reconocimientos de la ruta.

"Me gusta, es un rally simpático. Ya me habían hablado bien de la Argentina otros pilotos. Me siento a gusto entre ustedes."

Fueron esas sus primeras expresiones

para manifestar en un contacto preliminar su buena propensión hacia la carrera. En años anteriores, por ejemplo, Ari Vatanen y Timo Salonen se despacharon de entrada que esto era muy veloz, peligroso y que —lisa y llanamente— no les gustaba. Con Weber —ingeniero en automóviles— la cosa fue distinta. En carrera, su planteo y su actuación difirió fundamentalmente del de su coequiper Eriksson. El trabajo de este alemán, de 28 años, soltero, residente cerca de Munich, fue muy metódico y parejo. Salvo ese vuelco al final de la primera etapa, se mantuvo permanentemente en un tren de marcha muy acorde a lo que podía esperarse de su auto.

—Si las cosas se hubieran presentado

de otra forma, ¿había alguna orden del equipo acerca de tu actuación en relación a Kenneth?

—No, para nada, en Volkswagen Motorsport somos absolutamente libres de correr y manejar como nos parezca, siempre que lo hagamos razonablemente. Yo entiendo que Kenneth es, por razones obvias, el número uno del "team" por varias causas, entre ellas porque ya viene desde el año pasado y lo conocen mejor, además él conoce el auto y al equipo mejor que yo. Esta es mi primera temporada completa en un campeonato mundial y en un equipo que encara todo ese certamen.

—¿Estás satisfecho con lo realizado y el tercer puesto final?

—Sí, estoy contento. Yo corri para eso, principalmente había que salvar la imagen de la marca. Tuve ese vuelco tonto al término de la primera etapa, pero arreglamos todo en el tramo de enlace. Después no hubo más problemas, el recorrido me gustó y traté de hacerlo a buen ritmo.

—¿Que pasó en la última etapa con Gabriel Raies?

—En el segundo prime se saltaba el cable de una bujía y quedaba en tres cilindros andando despacio. El entendió que yo lo quería perjudicar. Le expliqué, arreglamos el problema y no volví a verlo hasta el final.

Localmente se pensó que podía haber una intención de demorarlo a



1 - En la rampa de llegada, testeando justo a los dirigentes del equipo: Detrás suyo, Klaus Peter Rosorius, director de VW Motorsport, Feliz bajo una gorra y Peter Hansch. 2. Con el mismo Golf GTI 16 usado en la Argentina, meses antes sobre el duro piso del Rally de la Acrópolis. 3. El vuelco de la primera etapa. Rápidamente fue puesto sobre sus cuatro ruedas y continuó en carrera. Luego chocaría de frente contra un camión de la misma empresa de neumáticos que los calza. 4. Weber en un auxilio durante la última etapa. 5. Con un Opel Manta 400 oficial en el Rally Safari del '85.

Rates para que Eriksson descontara los siete minutos que le llevaba Gabriel, quien estaba muy enojado.

—¿Qué opinas, a propósito, de los pilotos locales?

—En todas partes hay pilotos locales que andan muy bien. Eso lo estamos viendo en todos los rallies. Además, el público está con ellos. Yo los respeto mucho, pero me parece que nuestros autos andaban más rápido y mejor.

—¿Cuál fue la etapa que te pareció más difícil?

—En general, la tercera, aunque todas tenían sus propias dificultades. Pero nosotros nos adaptamos bien al trayecto, en general.

—¿Hace mucho que corres en rally?

—No, yo empecé en 1979 y no en rally sino en pista, en Alemania, disputando la Junior Cup que es un torneo donde todos los participantes utilizan el Opel Kadett en versión standard, o tal vez menos que standard. Es muy parejo y divertido y se aprende mucho a manejar.

—¿Cuándo ingresaste a los rallies?

—Después de hacer dos años de Junior Cup. Fue en 1981 cuando Opel me dio la oportunidad de correr en el campeonato alemán de rally con un Ascona. Gané al año siguiente el campeonato y después fui campeón alemán de Grupo B corriendo ya con el Manta 400, que fue un auto que a mí me gustaba mucho.

—Precisamente, nosotros recordamos

tu debut internacional en el Safari de Kenia con el Manta Grupo B y nos llamó poderosamente la atención que, siendo a ese nivel prácticamente desconocido, estuviste a punto de ganar esa difícil carrera.

—Ah... bueno, pero no conocen una parte importante de la historia. Como Opel tenía un especial interés en el Safari y yo no tenía un compromiso anterior, me mandaron a Kenia casi dos meses antes para hacer la ruta y preparar el informe para la forma como serían alistados los autos. Fue un trabajo muy interesante que me permitió sacar conclusiones para el auto y la carrera. Es cierto, casi gané, me quedé sobre el final por un problema menor. Guardo un recuerdo muy especial de ese Safari. Además, me encanta África y Kenia en particular.

—¿Qué pasó después?

—Prácticamente Opel redujo a cero su programa de rally. Entonces se dio la posibilidad de pasar a Toyota que incluía en su calendario particular las dos pruebas en territorio africano. También corrí el año pasado con el Toyota Twin Car Turbo Grupo B y creo que obtuve buenos resultados.

—¿Te sentís cómodo ahora en Volkswagen?

—Me siento muy bien. Creo que es un excelente equipo, aunque recién me estoy adaptando porque para mí el cambio fue muy grande.

—Perdón... ¿Qué cambio?

—El de la tracción trasera a la tracción delantera. Yo siempre manejé autos de tracción posterior. Y en los últimos dos años, tanto el Manta como el Toyota eran más bien pesados y de mucha potencia sobre las ruedas traseras. Me había acostumbrado a ese tipo de manejo. El Golf es mucho más chico, más liviano y de tracción delantera. Si recién le estoy tomando la mano...

—¿Qué pasará cuando Volkswagen tenga un tracción integral?

—No por ahora. Es más, no creo que esté listo antes de la mitad del año que viene. Y bueno, tendré que acostumbrarme de nuevo.

—¿Te seduce la idea de manejar un auto tracción integral?

—Sí, desde luego, pero entiendo que debo seguir evolucionando como piloto. No se olviden que este es el primer campeonato entero que correré.

—¿Creés que lo hecho en la Argentina puede ser lo mejor de la temporada para vos?

—No sé, no sé. Yo me tengo mucha fe para Bandama. Por algo les dije que a mí África me gusta mucho.

—¿Pensás renovar el contrato con Volkswagen para el año próximo?

—Sinceramente, me gustaría, porque me siento muy cómodo en este equipo. Pero es un tema del cual no se ha hablado todavía. Yo espero que ellos me ofrezcan la posibilidad de seguir. Entiendo, por otro lado, que no los he defraudado sino todo lo contrario. Y creo todavía que puedo mejorar bastante en la medida que vaya acumulando experiencia.

Nos llamó la atención la modestia y la buena ubicación de este alemán, quien viene siendo un valor en franco ascenso y con los pies sobre la tierra.

Miguel Colazo

SU CAMPAÑA

Nació el 16 de junio de 1959 en Múnich, RFA.

Primer auto de Rally: BMW 2002 Tii en 1978.

GW = Gunther Wanger.

MF = Matthias Feltz.

1985

EAK Opel Manta 400 GW 5°
GB Opel Manta 400 GW 11°

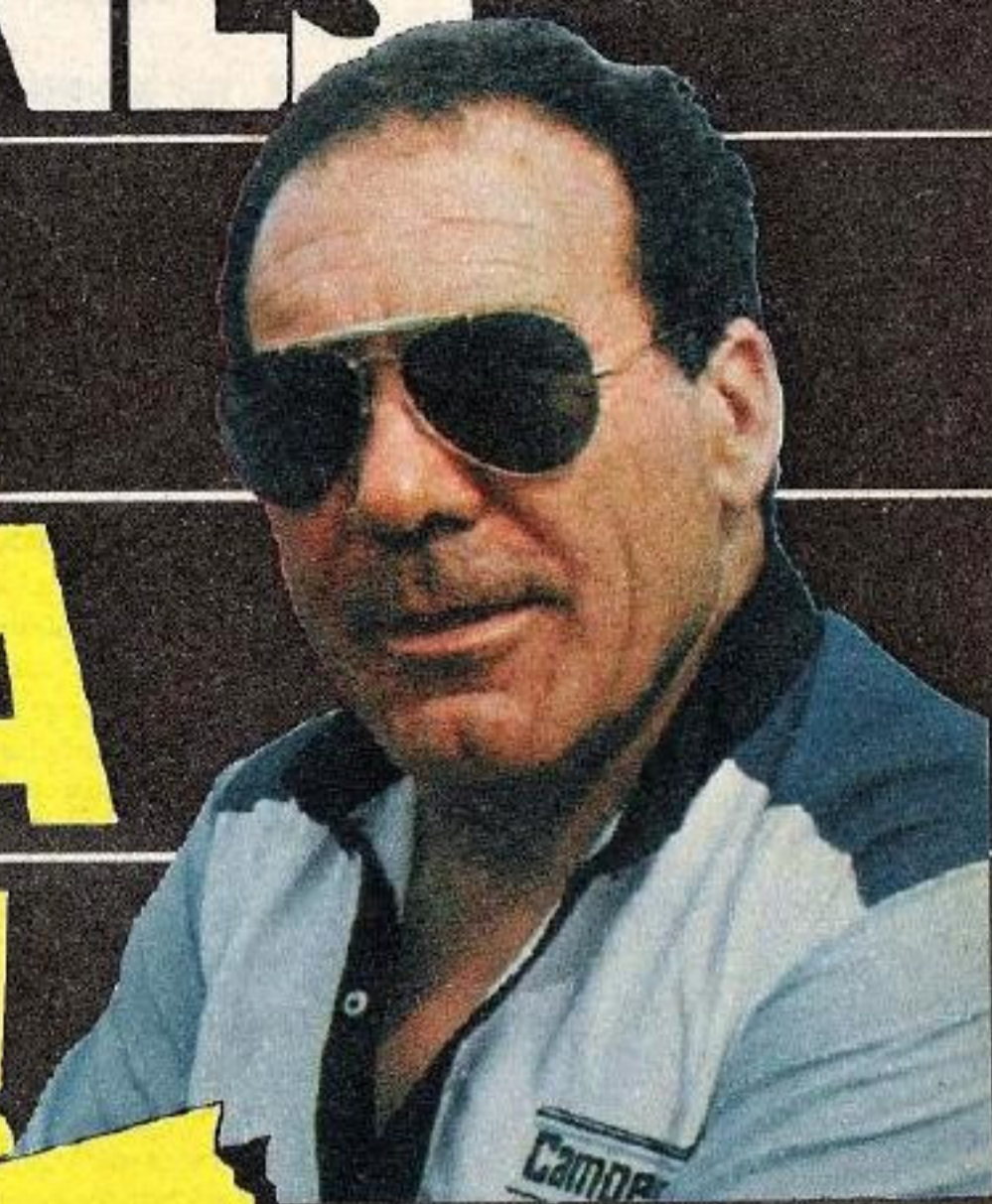
1986

EAK Toyota Celica TCT GW 4°
CI Toyota Celica TCT GW 3°

1987

MC VW Golf GTI 16v MF 8°
P VW Golf GTI 16v MF Ab.
EAK VW Golf GTI 16v MF 4°
GR VW Golf GTI 16v MF 6°
RA VW Golf GTI 16v MF 3°

CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



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

CAMPEONES, el programa de Automovilismo Deportivo conducido por CARLOS ALBERTO LEGNANI, brinda el mejor espectáculo televisivo y radial. Un equipo constituido por unidades móviles terrestres y aéreas, camarógrafos y periodistas, que todos los días logran la mejor cobertura. Una poderosa razón para que CAMPEONES INEXORABLEMENTE SIGA CRECIENDO!

POR RADIO EL MUNDO **POR CANAL 2**
Lunes a Sábado de 20 a 21 hs. Jueves de 23 a 24 hs.
Domingo de 8 a 14.30 hs. Domingo de 21 a 22 hs.

Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**

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

LA NUEVA SERIE CONTINENTAL DE LA E.F.D.A.

EL EMBRION EUROPEO

A la derecha: Víctor Rossa y pequeña hija, cada uno con su satisfacción en Nurburgring... tras el primer triunfo en el año, del papa Abajo, el equipo Volkswagen Motorsport "copando" la primera línea de partida en Knutstorp. Tras ellos se ordenan Mark Galvin, Michael Roppes, Hasse Tharung, Henrik Barkström y el noruego resto. Puro Rali y Reynard entremezclados.



El campeonato del Viejo Mundo para la categoría había dejado de existir como auténtico torneo hace ya algunos años. Una sola carrera —tal cual lo ha implantado la FISA desde entonces— no parece suficiente examen para ungir a un auténtico Campeón continental. De ahí la iniciativa de la European Formel Drivers Association, aparentemente llamada a germinar en logros mayores

Todas coincidían en la necesidad de recrear el Campeonato Europeo de la Fórmula Tres a través de una serie de competencias que permitiese asignar de manera más justa el título continental, en vez de hacerlo disputar en una única competencia tal como en los últimos años viene haciéndolo la FISA. El "guante" fue recogido por la gente de la E.F.D.A., liderada por Daniel Partol, quienes, pese a los conflictos de intereses, lograron este año poner en marcha la iniciativa.

Capitalizando la experiencia de la F3 Ford 2000, la E.F.D.A. inició en Nurburgring y prosiguió en Knutstorp la nueva serie europea de la especialidad. Pese a la habitual deserción que se produce en este tipo de confrontaciones, a causa de la contraposición de intereses, la concurrencia resultó representativa y, tras las primeras cuatro carreras





5000 kr för hans gripande... Vinnarna i Solkrysset... På kryssning i Medelhavet

KVÄLLSPOSTEN

Sighsten Herrgård i exklusiv intervju: **LÅKARNATVINGAR MIG ATT VILA**

I dag brakar det loss

KVP-SPORTEN

"ARGENTINA KRÄVER EN NY FORMEL 1 MATADOR"

V. Rosso

Enligt den argentinska ralle... Lady-raffel i kubik

KVP-SPORTEN

GODIS

Mör så gulligt ryker!

Prinsen drar på

GOD DAG, DET ÄR TULLEN

— WAS IL KISTELA FASCITA QUARNA BLA BLA BLA BU... —

SYDSVENSKAN

2) Podio de la segunda competencia en Alemania: Rosso al tope, escoltado por Ratzemberger y Kautmann. 3) Eric Chelli en su "oficina": el Ralt del Intersport Engineering. 7) Podio de la última hasta el momento, en Suecia: Coyne flanqueado por Rosso y Barkström. 5) El mismo Henrik Barkström en acción sobre el Ralt del Motopro Carera ¿Qué tal?... 6) Lanzado, el Ralt del West Surrey Racing, a cargo del austriaco Roland Ratzemberger, que parece que se las trae... 4) Batotón, en Knutstorp, encabezado por el alemán Roppes a quien siguen los suecos Thuring, Bohlin y Amre'n.

El difundidísimo "Kväll Posten", segundo diario de Suecia, dedica parte de su portada y toda una página interior a Victor Rosso, y un destacado recuadro con foto a "nuestro" Néstor Patmeiti y sus transmisiones...

LA NUEVA SERIE CONTINENTAL DE LA E.F.D.A.

disputadas, ahora se espera un final "a toda orquesta" en Inglaterra para el cierre de Campeonato en octubre próximo, con más de 60 inscriptos y pruebas eliminatorias. Precisamente esta clausura del torneo será una verdadera "pulseada" entre la EFDA y la FISA, puesto que la Federación realizará el 4 de octubre su carrera por el cetro europeo en Silverstone, y una semana más tarde hará lo propio la EFDA en Brands Hatch.

Un tema que siempre resulta polémico en la especialidad como la F3, fue resuelto de buen modo por los organizadores de la serie, adoptando los neumáticos Bridgestone como "monotipo" a efectos de no perjudicar ni favorecer a nadie, puesto que esa es una goma que no se emplea ni en Inglaterra ni en los campeonatos del continente. De todos modos, en parte por la distancia y también por una coincidencia de fechas, los italianos no se hicieron presentes en la confrontación. En verdad, a los peninsulares no les satisfizo la idea de tener que adoptar neumáticos convencionales cuando el grueso de su parque utiliza bastidores Dallara, concebidos expresamente para radiales Michelin.

En contraposición, varios equipos británicos se hicieron presentes en el Campeonato de la EFDA. Teams de primer nivel, como los de Dick Bennetts, Richard Dutton, Alan Docking o el Intersport, jerarquizaron la confrontación, apoyada masivamente por alemanes y suecos, favorecidos ambos por la proximidad de los primeros escenarios.

Cosa positiva para esta primera experiencia resultó la programación basada en dos competencias por fin de semana, reduciendo costos a los equipos y generando buenos espectáculos gracias a la "confianza" con los escenarios. Negativa en cambio resultó cierta coincidencia de fechas con certámenes nacionales, que en el caso de los ingleses los puso en la disyuntiva de ir a Suecia o seguir su serie...

EL BALANCE DEPORTIVO

Con cuatro ganadores diferentes, el Campeonato de la EFDA demuestra un buen nivel de competitividad y la ausencia de un dominador absoluto. En Nürburgring midieron fuerzas todos los chasis de la especialidad, y sólo los Dallara quedaron al margen de la conversación. Es por ello que ahora el team germano de Horst Schübel está

trabajando sobre nuevas suspensiones modificadas para los neumáticos convencionales, en vista de las competencias de octubre y sobre todo en función de la carrera de Macao a fin de año.

Por el contrario, los Ralt fueron los bastidores que mejor asimilaron las Bridgestone, logrando tres de los cuatro triunfos, dos de los cuales fueron obtenidos por el team VW y el restante por el equipo de Dick Bennetts. Por su parte, los Reynard no estuvieron tan lejos. En la primera de Nürburgring venía en punta Winkelhock hasta que hizo un trompo bajo el agua, cuando estaba cómodo en la vanguardia. En la segunda, fue el alemán el único en poder seguir el tren de Rosso. Para Suecia, las banderas de Reynard fueron levantadas por Galvin y Coyne. El irlandés mantuvo la punta adelante de Rosso hasta que se fue de pista, mientras que el inglés aprovechó el piso mojado del domingo para conquistar una magnífica victoria que lo puso a la cabeza del certamen, siendo además este su primer éxito personal.

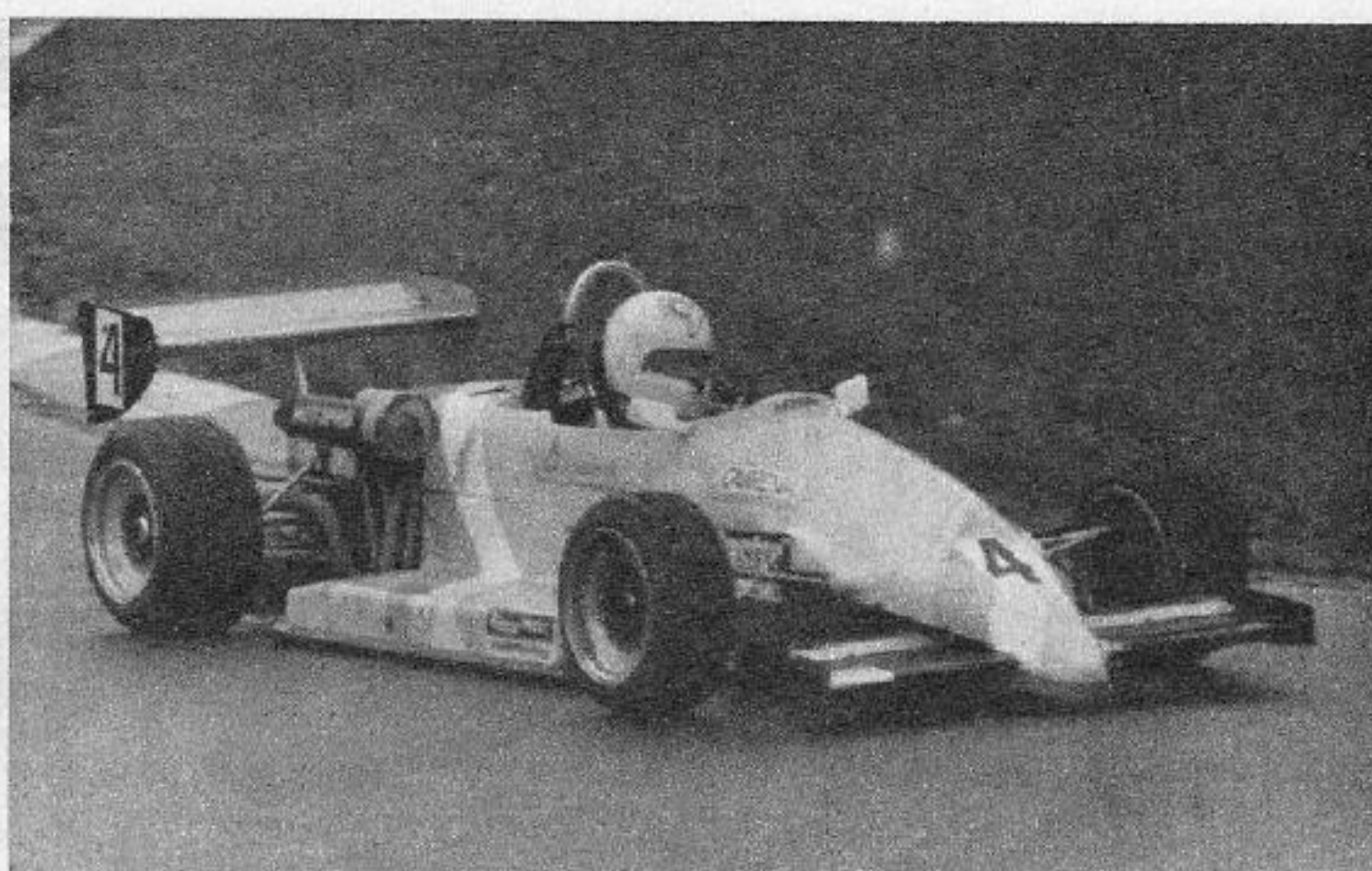
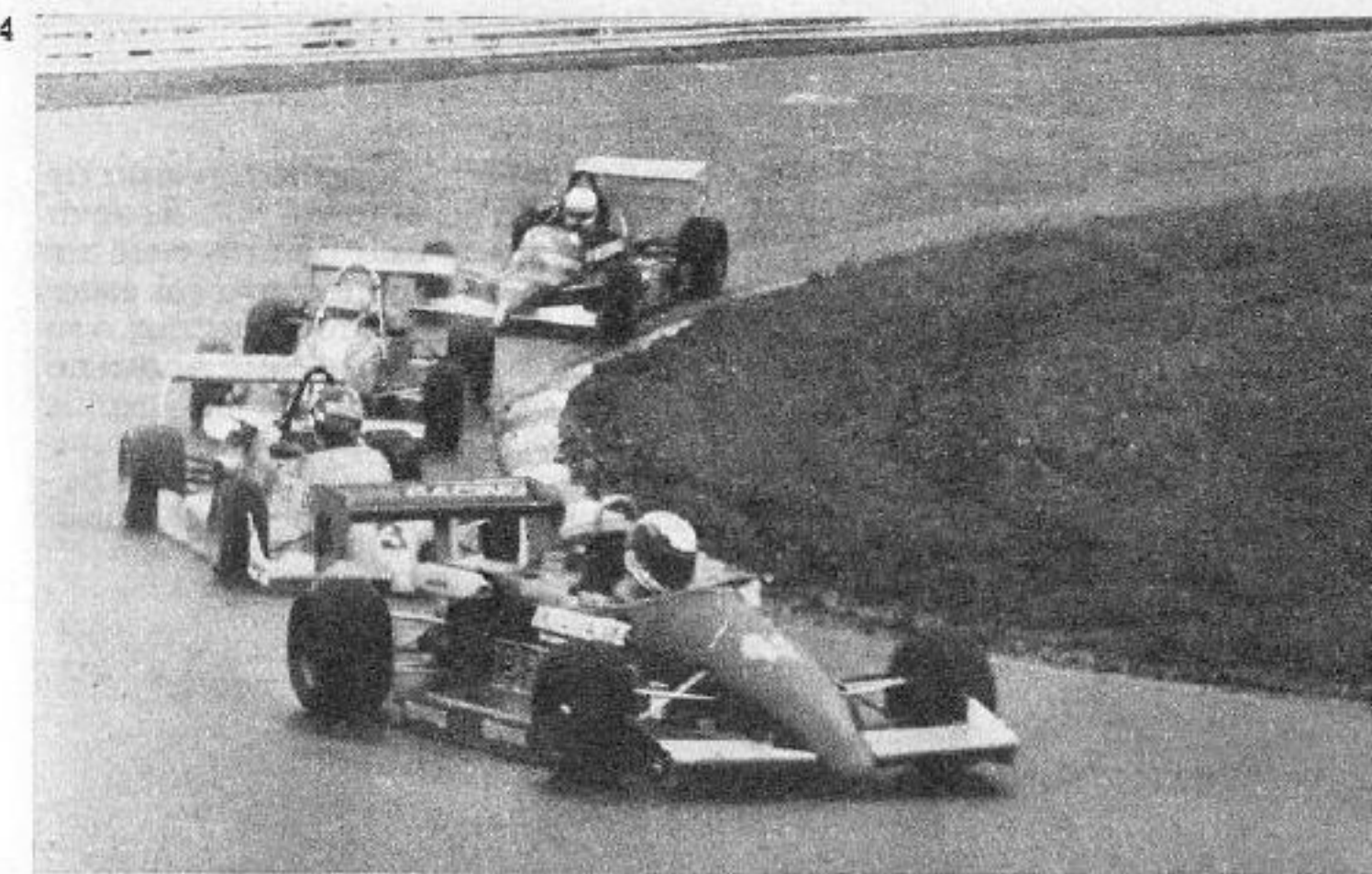
La tabla de posiciones muestra ahora al Reynard de Coyne en la punta, escoltado por cuatro Ralt, todos con posibilidades de acceder al título. En pri-

mer lugar los dos pilotos del equipo VW: Victor Rosso y Peer Zakowski. Luego, los dos volantes de teams británicos: el austriaco Roland Ratzemberger y el francés Eric Chelli. Entre todos ellos estará la gran batalla de Brands Hatch, y a no dudar que serán quienes recibirán todo el apoyo posible por parte de los constructores británicos, que pugnarán por adjudicarse la victoria en el nuevo campeonato.

ROSSO: "DEBERIA ESTAR ADELANTE"

Si alguien puede ser considerado como dominador de la serie europea pese a la competitividad de la misma, éste es sin duda Víctor Rosso. El piloto VW siempre estuvo pugnando por la punta, pero por distintas circunstancias no pudo sumar los puntos merecidos y ahora se encuentra en la situación de tener que "matar o morir" en la final de Brands Hatch.

El piloto argentino reflexionaba luego de la experiencia sueca: "Es increíble cómo la suerte nos ha jugado en contra en esta Serie. Ya desde los primeros entrenamientos en Nürburgring habíamos comprobado que el auto iba de maravillas con las Bridgestone. Sólo la detención por la lluvia nos impidió hacer la 'pole' en la primera sesión, y luego el diluvio de la segunda nos obligó a resignarnos con el quinto puesto. En la primera



EL DESARROLLO HASTA EL MOMENTO

La primera competencia se corrió el sábado 18 de julio en el circuito alemán de Nürburgring. El viernes previo, Eric Cheli con un Ralt-Toyota había hecho la "pole position". La clasificación final fue la siguiente: 1º) Roland Ratzemberger (Austria), Ralt-VW; 2º) Eric Cheli (Francia) a 2s86; 3º) David Coyne (Inglaterra), Reynard-VW; 4º) Michael Roppes (Alemania), Ralt-VW; 5º) Hasse Thaug (Suecia), Reynard-VW; Víctor Rosso quedó decimonoveno, luego de marchar en punta durante gran parte de la competencia. Al día siguiente, el argentino triunfó con su Ralt-VW a 158,608 km/h de promedio; segundo fue Ratzemberger a 3s66; 3º) Wolfgang Kaufmann (Alemania), Reynard-VW; 4º) Cheli; 5º) Peter Zakowski (Alemania), Ralt-VW.

ma eléctrico lo dejó en el sexto lugar final. Ganó Peter Zakowski a 121,202 km/h de promedio; segundo resultó Coyne a 2s49; 3º) Hakon Olsson (Suecia), Ralt-VW; 4º) Robert Amre (Suecia), Reynard-VW; 5º) Gilberto Jiménez (México), Reynard-VW y 6º) Rosso. El récord de vuelta fue para Víctor en 59s83 a 125,094 km/h.

El domingo siguiente se corrió con lluvia, y el resultado fue el siguiente: 1º) David Coyne, Reynard-VW, a 110,895 km/h de media; 2º) Rosso a 1s184; 3º) Henrik Barkström (Suecia), Ralt-VW; 4º) Roppes; 5º) Jiménez; 6º) Christer Offason (Suecia), Ralt-Toyota. El récord de vuelta nuevamente lo señaló Rosso, en 1m04s354 a 116,300 km/h.

Para la segunda fecha, realizada en Knutstorp Park (Suecia) el sábado 1º de agosto, Rosso había hecho la pole position el viernes anterior, y luego de puntuar durante gran parte de la prueba, un proble-

Luego de las dos fechas dobles realizadas, el torneo es encabezado por David Coyne (Inglaterra), 47 puntos; Víctor Rosso (Argentina), 41; Peter Zakowski (Alemania), 36; Roland Ratzemberger (Austria), 35; Eric Cheli (Francia), 25; Michael Roppes (Alemania), 21 puntos.

carrera no pude hacer nada, víctima de la 'apretada' que me hicieron Kaufmann y Rensing. Luego el domingo todo fue más normal y pude llegar a la victoria tras el duelo con Winkelhock. Sobre este episodio la prensa alemana me atacó duramente por el incidente, como semanas antes habían hecho con 'Popy' por el toque con Stuck en Nüremberg; sin embargo, nadie dijo una palabra por lo que me hicieron el sábado... Se ve que localismo hay en todos lados..."

Prosiguiendo su balance, Rosso expresó: "En Suecia parecía que todo iba a ir bien. Comencé haciendo la pole sin problemas, pero es increíble cómo se me escapó de entre las manos el triunfo del sábado. A Galvin lo tenía medido y me ayudó su trompo para definir las posiciones. Luego, cuando venía cómodo, ocurrió lo del conector, a 4.000 metros de la bandera a cuadros... Todavía hoy no lo puedo creer. Al menos el equipo no se quedó sin el triunfo, gracias al buen trabajo de Zakowski que venía detrás de mí. Lo del domingo, con lluvia, fue más lógico. Coyne tenía un auto mejor puesto para el agua que nosotros, y por eso ganó. Yo no pude mantenerme en punta más que una docena de vueltas. No tenía



LA NUEVA SERIE CONTINENTAL DE LA E.F.D.A.



sentido intentar taparlo, en vista de cómo andaba. Sólo me podía salvar que seacara, y esto ocurrió pero un poco tarde. Logré llegar 'a sus escapes', pero los rezagados jugaron a su favor, y así están las cosas. Ahora no queda otra que ganar en Brands Hatch. Sólo de ese modo puedo aspirar al título. Con la victoria del sábado en Suecia, hoy sería otra la música...."

El popular sueco Hasse Thaurig, un asistente y su Reynard del Swedish Lions, representante del Anderstorp Racing Club. El clima no prometía en Knutstorp.. Allí mismo, el Reynard 873 de David Coyne "mató" en la lluvia, consiguiendo un triunfo y valiosos puntos con los que actualmente supera -por poco- al Ralt RT31 de Rosso. La cosa se dirimirá con Coyne "de local".



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



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

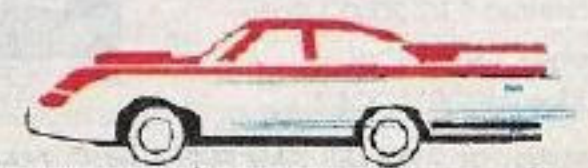
**CONDUCCION Y RELATOS:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI**

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

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

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

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



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

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

Parabrisas Corsa Casilla de Correo N° 4494 Correo Central		1000 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.		CUPÓN

- Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo **Fórmula 18 GTX de Rally**, Edición limitada. Lista para largar. Preparación Oreste Berta. Caja arrimada, \$26.000. Hay repuestos y accesorios. Hablar a **Lucio Bonaldi**, TE. (051) 713399. A partir de las 13 hs.

FORMULA SIERRA CLASE 4 con 5 carreras impecable estado. Vendo, permuto. Iturrí 1465 Capital. TE. 553-0745

Vendo **RENAULT GORDINI** categoría promocional 850. Atántica auto campeón año 1985. Auto ganador con dos motores listo para largar. Campos 448. TE. 0261-2708 Lobería BA.

LOTUS Mk 7. El liltus Seven legítimo. Auto completo. 0 Km vende Mario Gradin. Llamar (de 13 a 19 hs) al TE (01) 40-5598 ó 49-2486.

FIAT 128 1300 CLASE 2 urgente con todo lo mejor. Fierros Pardo, 8 ruedas mas lluvia. Barato permuto. Tratar TE 243-2761. Eduardo, después 18 hs.

LIBRE 850 casco nuevo mecánica teconomotor, disco freno en cuatro ruedas, juntas normocinéticas, 8 ruedas armadas, relaciones caja, fierros varios, traller. \$4.800. Permuto por auto. TE. 0228-41413.

Vendo **BRAVI F.2 V.W. 2000**. Facilidades 0394-80195. Caja T.C.M.

ARENERO AMERICANO Mod. 86. Motor Volkswagen 1600, cinturones competición, frenos independientes por todo, cubiertas traseras Waltrac, caños Silens, butacas competición, cañería de freno importada, Iturrí 1465 Capital. Acepto permuto.

KART DAF Italiano motor RF preparac. Acuña, ocho gomas nuevas, accesorios a toda prueba casi cero km. Precio u\$s 1000. Borges 2563 Olivos.

Vendo **MOTOR COMPLETO RENAULT RALLY**, pistones Berta, distribuidor Dulbecco, levas Raponi, embrague Nagoya a revisar, caja relación corta, tanque nafta 90 litros. Todo para rally. TE 792-3491.

CHEVY STOCK CAR 2 en el campeonato tiene todo lo mejor. Lista para cargar vendido o permuto auto o casa. Ver en Gaona y Florencio Varela, Hoeda. 626-6717.

Vendo **FIAT 128 1.5** turismo clase 2 con 10 llantas, 2 motores, modelo 84, listo para largar. Nuevo 11 carreras. TE. 653-3128.

BERTA FORMULA RENAULT Impecable sin golpes (2) dos motores Reybet caja TCM doce llantas. Vendo completo recibo auto de calle. Llamar Jorge Giorgi, TE. 0468-70176 70183. Monte Maiz. Cba.

Vendo **AUTO FOR.2 del Sudoeste Bonaerense o zonales chasis BRAVI**, Mod.78 motor R.18 2000. Preparación Berta, caja TCM. 0392-22441

SPORT PROTOTIPO Mod. 86. Nuevo listo para largar chasis. Sergio vende o permuto 01 821-7205.

CHEVY STOCK CAR 2 en el campeonato listo para largar con trailer ver en Automotores Oeste. Ave. Gaona esq. Derqui Morón. Sr. Calvo 628-7451.

KARTING SAPUCAY con caja, lista para largar, chasis M-404. Fierros de primera, motor Palmeira, una joya. Conidas 2 carreras salomonte, 2 juegos compuesto de ruedas diversos, accesorios. TE 044-826279 Rosario. Darío.

FRA TULIA 22. Vendo Patricia Minervino, completo TE (0352) 29517.

ELIO MARTINEZ vende su TC bonaerense clase D. Mecánica Chevrolet número uno en campeonato 1986. Todos los fierros, dos cajas \$7.000. Escucho oferta, recibo auto. Llamar 625-1385 Llerena 665 I. Casanova.

URGENTE VENDO O PERMUTO TC del Oeste Calvo estado nuevo tres cañeros. Debutó ganando, motor Chevrolet 250 mecánica Tono Constantino. Llamar al TE 0329-80661 Baradero Ba.

RENAULT GORDINI TURISMO GRUPO 2 motor 1020 mecánica Reybet, distribuidor Dulbecco, frenos Pozzi, caja relacionada cuentavuella Jaeger. Consultar datos. Raúl Zerlito Venado Tuerto. Santa Fe. TE. 0462-21185 \$3.500.

Vendo **ARENERO TODO TERRENO, MOTOR Y CAJA GORDINI** leva Reybet tapa de cilindro Antello. Todo por \$3000. TE 804-6193. Sr. Carlos.

Vendo **KARTING CHASIS D.A.P.** italiano motor RF. preparación Acuña listo para largar varios accesorios todo por \$1.700. Excelente estado. Borges 2563 Olivos

Vendo **RENAULT 18 KTX** mod. 83 Kit Berta impecable. TE. 804-6193. Sr. Carlos.

Vendo o permuto **FIAT 128 GLI 1979** rally listo para largar temporada 1987 nacional provincial okm. 3º mundial 1985, 8º mundial 1984, 2º Henderson, 5º Cnel Suarez provincial. Lote de repuestos, gomas. TE 240-4480 1º de Mayo 3181 Lanús BA.

Vendo **MONOPOSTO 850 Rossi Renault** completo, llantas Stillo, mecánica Reybet. Ideal F4 lucumano o Renault bonaerense. TE. 0478-2589. Sr. Neshor De Mateo (por cambio categoría) Arrecifes BA.

Alquilo **TULIA XXIII**. Motor Reybet caja Meriggi. Llamar 795-9169 (Hugo Mazzini) o 763-5480.

VENDO CURE 125, ideal para rally bonaerense, clase 5 u otra zonal. Completamente equipado y listo para largar. Dos motores, gomas, repuestos. Oportunidad: \$5.500.- Llamar a Montenegro. (0355) 22163.

ALQUILO 128. Para rally clase 1, ideal para el Campeonato Bonaerense. Fue 4º en Rally de Rojas. Con atención en carrera. Llamar a Juan Carlos Lousto. (0462) 91164.

Vendo **CHASIS TC DEL OESTE BONAERENSE** o categorías similares. Ganador TC del Oeste 1985. Calle 21 N° 692 Mercedes Bs.As

Vendo **FIAT 600** modelo 71 para Rally Bonaerense o cualquier categoría zonal; nunca golpeado, gomas y repuestos varios. Baldomero Fernandez Moreno 3072. Capital. 774-2098.

Vendo o permuto por auto de calle, **SPORT PROTOTIPO DE PUNTA**. Excelente estado. Con 2 motores nuevos, 8 ruedas, caja C/ relaciones varias. Tratar al TE. 207-4070.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Señora vende urgente **AMI 8 Mod. 72** rojo excelente. Oportunidad muy buen precio. TE. 244-2656 Paraguay 2018 Burzaco.

COUPE DODGE GTX V8 1973 vendo muy buen estado color oro viejo, techo vinílico negro, cubiertas radiales. Ver garage. Dean Funes 433, Capital o llamar TE. 93-5446 contado australes 2.600.

RENAULT 12 TS 79 35.000 km. levas Romero, escape Silens, aire acondicionado, Stereo, vidrios polarizados, llantas competición 5 S-211, una excelente joya. Ecuador 159 Mar. TE 623-1247 o 0220-41228. Preguntar por Pablo 16 a 24 hs.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

ATENCION COLECCIONISTA VENDO Dodge Brothers año 1934 funcionando en perfecto estado 100% original. Tratar Sr. Carnevale. TE. 0342-23320 - 22033. Bragado BA.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

VENDO TC DECADA DEL 40 mod. 1937 con carrocería baja, butacas, jaula antibuelco, carburador F100 y chapa en buen estado. Montevideo 810. Tres Lomas BA.

CUPE FORD 37 totalmente nueva. Restaurada de paragonpe a paragonpe, original, para exquisitos aceptarías permuto. Dobles 882, 8º B Capital. TE 602-4224.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo **MOTO HONDA CUSTON 750** mod. 1981 o permuto por auto del mismo valor. El interesado debe dirigirse al TE. 0396-3108 de 8 a 12. Alem 785 Pehuajó BA. Cochera la amistad.

ATENCION CROSCISTAS y enduistas, vendo Yamaha 1986 YZ 125 cross cero kilómetro. Además Yamaha 1984 YZ 125 cross excelente estado cubiertas nuevas, motor O.K. Llamar sr. Rubén. TE. 0462-24930.

Vendo **ZANELLA 125 cc** mod. 71 \$300. Corrientes 710 Centeno Santa Fe. TE 0471-96906 Rafael Bordoní

Vendo **MOTO HONDA C.B. 650 cc** 8.000 millas reales con carenado, joya \$4.000. TE. 0352-27175. Chocabuco BA. Permuto por moto o automóvil menor valor.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

VENDO MAQUINAS para rectificación de micromotores, motores, Citroén YW, limo rectificador cilindros buñidora prensa fresas neumática diamantadoras tapas cilindros. Instrumental, rectificadora cigüeñales bancadas \$2.800. TE 240-0052 Bs.As

CASCO DODGE TC 3 lts. superliviano nuevo. Pedalera, jaula, butacas, sistema frenos completo, tren delantero, paliers flotantes, radiador, tanque, llantas, block pesado, tapa dirección rápida. Vendo o permuto de 8 a 18 hs. 70 N° 1070 La Plata. TE 52-2640.

Vendo **COMPUTADORA HALDA RALLY** encendido electrónico Bosch completo, cuatro faros Bosch rally, todo nuevo, completo, Carlos. TE. 762-0541.

Vendo **CAJA AUTOMATICA DE CADILLAC** idromatic, mod. 1957 y motor chevrolet, mod. 1933 completo. Acepto cualquier permuto. Llamar TE. 52-8649. La Plata. Horario comercio.

Enrique Bonomo vende gran variedad de **REPUESTOS IMPORTADOS** de Fórmula Tres Sudamericana. Hablar al TE (091) 40270.

TRAILER REFORZADO con doble ruedas freno a disco, ideal turismo carretera o stock car. Vende Roberto Agento. 628-6717.

Vendo **CINCO CUBIERTAS PIRELLI** rodada 15 especial rally, seis amortiguadores, tren trasero, todo nuevo especial rally. Carlos Holersen 765-5524 766-9407.

Vendo caja Meriggi 7 relaciones y block, motor Renault 850 0 km con papeles para patentar, llantas anchas y cubiertas slick, ideal areneros o competición. Baldomero Fernandez Moreno 3072 97-2032 noche.

ATENCION F-2. Vendo dos motores Renault 18, preparación Berta. Tratar con Luis Minervino al TE (0352) 29517.

Vendo **GRUPO ELECTROGENO YAMAHA** 18 KW - 220V - Apto para casas rodantes y micras de equipos de competición - Nuevo sin uso - \$2.100. TE. 67-9370.

Vendo **CHASIS BERTA**. En Romagnoli 3 carreras. Repuestos varios llamar Arlandia. 781-1304.

Vendo **URGENTE MICRO MERCEDES BENZ 317** con baño, cocina ideal competición y demás. Llamar TE 0392-23731 22197 Tranque Lauquen BA.

Revista CORSA N° 1103. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1987 por Editorial Abril S.A., Supacha 664, 5º Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas,

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

Correo Argentina Central B Sucursales 11-27-34-80	Franqueo Pagado Permiso N° 4.961
	Código Postal 1008
	Concesión N° 7.970

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 167

26 de agosto de 1987

Para Setiembre, "Aventura de los 4 x 4"

SE ANUNCIA LA TRANS-COMECHINGONES

Río Cuarto, Cba.- Lo que nació como mera diversión y espíritu deportivo de un grupo de entusiastas rioquartenses de los vehículos de 4 x 4, desembocará durante los días 18, 19 y 20 de setiembre en una de las pruebas más importantes de la especialidad de nuestro país. Durante esos días se disputará en las provincias de Córdoba y San Luis, la tercera edición de la "Aventura de los 4 x 4", denominada en esta ocasión "Trans-Comechingones" ya que su etapa más importante atravesará el Macizo de los Comechingones por una senda virgen aún al tránsito de vehículos automotrices, la que se espera sea la base del futuro camino que vincule dos provincias, dos pueblos hermanos, dos regiones turísticas de enorme potencial.

Una patrulla adelantada de la subcomisión 4 x 4 Enduro del A.C. Río Cuarto, integrada entre otros por su vicepresidente Julio Castellina (director, dicho sea de paso de LV 16 Radio Río Cuarto) partió desde esta ciudad montando dos Jeeps doble tracción rumbo a Alpa Corral, en la ladera oriental de la sierra. Pasando luego por el Puesto Tejerina, llegó hacia La Mesada—siempre en territorio cordobés— y hasta donde fue posible continuar en jeep. Llegaron al encuentro de los baquianos y guías Obdulio Oviedo y Brigido Gómez, que esperaban con caballos de sierra.

Se inició así un recorrido por 15 km hasta llegar al límite de ambas provincias, en plena montaña, a más de 2000 metros de altura. En ese deslinde aguardaba a la delegación el Intendente de la localidad sanluisense de Villa Larca, Don Cosme Nievas, con quien se firmó en ese marco de belleza y silencio sobrecogedor, sólo quebrado por el silbar del viento, un acta de acuerdo para realizar la prueba de setiembre.

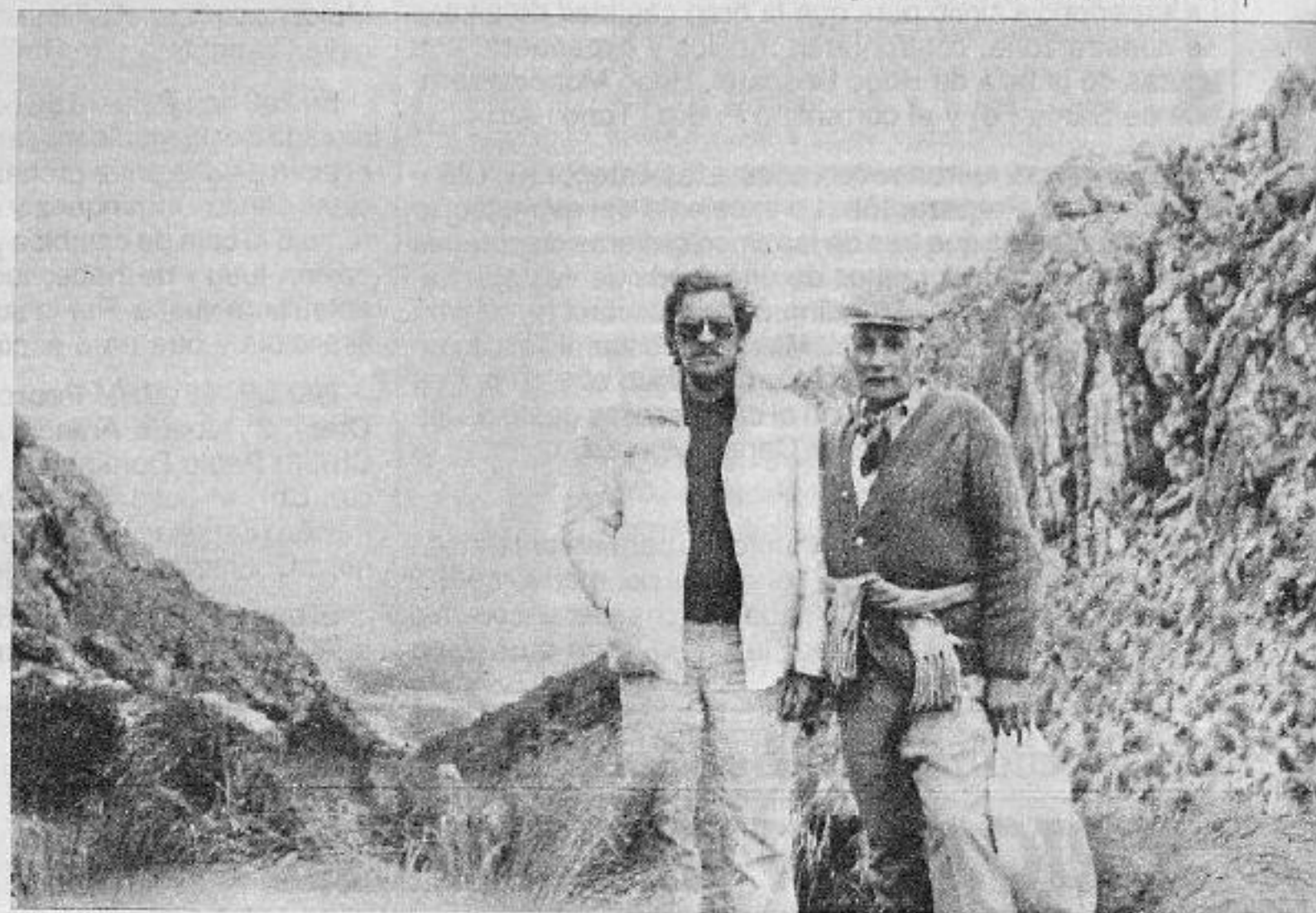
Por dicho convenio, la subcomisión, con el apoyo de la Intendencia de Alpa Corral, el Gobierno de Córdoba y autoridades nacionales, se compromete a "abrir el sendero a lo largo de 48 km que corresponden a territorio cordobés. A su vez, la Intendencia de Villa Larca, con la ayuda del Gobierno de San Luis, realizará los trabajos desde el límite hasta dicha localidad, que es una bajada muy difícil de 3 km aproximadamente."

Durante el trayecto, los pioneros marcaron los lugares donde sería factible el aterrizaje de helicópteros, puesto que han sido invitados los mandatarios de ambas provincias y sus secretarios de Turismo, para que descubran dos placas alisivas en el límite interprovincial.

Además de acortar el camino entre ambas localidades de 230 km a sólo 20, el camino en sí es de una belleza panorámica que pocos sospechaban. Lo atraviesan los ríos Las Moras y El Talita, donde pululan las truchas. Complementan el paisaje los millones de ejemplares de pinos y una vegetación exuberante.



El jeep de Tito Roure, buscando caminos para la prueba de setiembre.



Don Cosme Nievas, Intendente de Villa Larca (izquierda) con Julio Castellina, en el límite entre ambas provincias, a 2.000 metros de altura.

Volviendo a la prueba en sí, digamos que el programa prevé un tramo de enlace entre Río Cuarto, Las Alhambas y Alpa Corral para el 18 de setiembre. El día 19 habrá un prime en Alpa Corral y luego comenzará el cruce de los Comechingones rumbo a San Luis, con llegada a Villa Larca. Desde allí, un enlace a Merlo, donde los integrantes de la aventura pernoctarán. Por fin, el 20 de setiembre se volverá a vencer al Macizo recorriendo el camino a la inversa y tras

otro prime de velocidad en Alpa Corral, por la tarde se retornará a Río Cuarto donde a la noche en una gran fiesta se efectuará la entrega de premios.

Se espera que el grupo de "aventureros" se incremente notablemente con pilotos de Safari de la costa Atlántica, de Mendoza, de la capital cordobesa, de Buenos Aires y de San Luis. Las inscripciones pueden recabarse al A.C. Río Cuarto, Alberdi 1235, Tel.: (0586) 26172

o a los Tel.: (0586) 23502 ó 30152, todos de Río Cuarto.

Esta Trans-Comechingones alcanzará una repercusión que ni remotamente tuvieron las otras dos anteriores realizaciones del grupo. Y lo que es más importante, dejará una inmensa puerta abierta para que los dos gobiernos dé las dos provincias, se decidan a encarar una obra vial que, sin duda, servirá para unir mejor a los pueblos de ambos estados.

Karting en San Carlos Centro

SALINAS Y NIEVAS, VICTORIOSOS

Pilar, SF - En San Carlos Centro (a 40 km al Oeste de la ciudad de Santa Fe) se presentaron el 26 de julio pasado, por convocatoria del Club Atlético Argentino, el **Karting del Litoral** (monomarca Zanella 125 con caja) y el **Karting Sancarlino** (una especialidad más cercana a lo que en otras regiones se conoce como Fórmula 5, que el kart) para cumplir con los compromisos números 6 y 3, respectivamente, de sus calendarios 1987. El piso muy bien compactado, de 950 metros de extensión, recibió a 19 karts del Litoral y 18 sancarlinos, dando un buen espectáculo al público estimado en 500 personas.

Karting del Litoral

El sunchalense Germán Pérez fue el más rápido en clasificación alcanzando el excelente promedio de 94,449 km/h. Roberto Salinas y Ricardo Baracco (ambos rafaolinos) ganaron las series con cierta facilidad. En la final Pérez saltó a la vanguardia desde la segunda fila y fue distanciándose hasta llegar primero a la bandera a cuadros. Pero no pasó la revisión técnica, ya que se encontraron anomalías en el carburador de su motor, por lo que se declaró entonces el triunfo de Salinas.

Final, 18 vueltas: 1° Roberto Salinas (Rafaela) 11m25s25/100 a 91,105 km/h; 2° Ignacio Favre (Galvez) 11m34s97; 3° Javier Masaccesi

(San Jorge) 11m38s36; 4° Leandro López (Santa Fe); 5° Ricardo Saracco (Rafaela); 6° Mario Caravario (Rafaela); 7° Aldo Schmidt (Rafaela); 8° Carlos Negro (Rafaela); 9° Gerardo Caravario (Rafaela) y 9° Daniel Abiatta (San Jorge) **Campeonato**: G. Pérez, 75 puntos; Salinas, 67; Saracco, 50; Minetti, 39; Cortese, 36; Panero, 35; Viotti 28; Favre, 23 y V. González, 22 puntos.

Karting Sancarlino

En esta especialidad hubo un dominador absoluto: Héctor Nievas. Ganó la clasificación (a 82,909 km/h de promedio) la serie más veloz (la otra fue para Edgardo Lang) y en la final, sin sorpresas, se impuso con comodidad, sobre Stegmayer.

Final, 18 vueltas: 1° Héctor Nievas (San Cristóbal) a 81,031 km/h; 2° Omar Stegmayer (Las Tunas); 3° Robert Hernández (San Cristóbal); 4° Adrián Colomba (San Carlos Centro); 5° Edgardo Lang (San Carlos Sud); 6° Domingo Grimi (San Carlos Sud); 7° Oscar Tizianel (San Gerónimo Norte); 8° Antonio Lammens (San Cristóbal); 9° Rogelio Miguelez (Santa Fe) y 10° Rubén Swag (San Vicente). **Campeonato**: Nievas, 48 puntos; Colomba, 30; Stegmayer, 27; Bardino, 25; Lang, 17; Schneider, 15; Enría, 13; Gavatorra, Coggiola y Hernández, 12 puntos cada uno.

(Informe de Eddie Juan Andereggen)

Motociclismo en Resistencia

TONO AVILA, LA ESTRELLA

Resistencia, Chaco - Organizado por la Asociación Chaqueña de Motociclismo, se llevó a cabo el domingo 2 de agosto un festival que contó con la presencia de varias figuras invitadas que compiten habitualmente en el CAM.

La experiencia sirvió para que la gran cantidad de pilotos de nuestra zona, confrontaran medios y experiencia con figuras de la talla de Hugo Boscarol, Hugo Mondino (ambos de Santa Fe) y el correntino Pedro "Tono" Avila.

Las carreras fueron reservadas a las categorías **125 y 200 cc Libre Preparación**. Lo excelente del espectáculo lo da el hecho de que tres de las cinco carreras disputadas fueron definidas por menos de una rueda de ventaja. Lamentablemente, tanto Mondino como Boscarol rompieron sus motores antes de la final. Mientras Boscarol solicitó un micrófono para disculparse ante el público atraído por su presencia, Mondino contó con el caballeresco gesto de los correntinos Hugo Sánchez y Carlos Méndez, quienes le facilitaron sus motores.

En la categoría menor, el triunfo fue para el santafecino Dardo Blanc quien doblegó a Tono Avila por media rueda y sobre la misma línea de llegada. El chaqueño Lorenzo Odría terció en la disputa por la punta, pero su MK no

soportó el esfuerzo pegándose el pistón cuando promediaba la final.

125 LP, Final: 1° Dardo Blanc (Zanella RF/Santa Fe); 2° Pedro Avila (Zanella Tragial/Goya, Ctes); 3° Rodolfo Maldonado (Zanella/Resistencia, Ch); 4° Juan Falcón (Zanella/Corrientes) y 5° Raúl Romero (Zanella/Corrientes).

En **200 cc LP**, fuera de combate Boscarol y con Mondino munido de un medio mecánico muy lejano a su capacidad, el tema estaba entre el chaqueño Arancibia, su comprovinciano Pablo Domínguez y el correntino Avila. Domínguez rompió la caja de cambios y Arancibia cruzó la meta con el envío luego de haber luchado rueda a rueda hasta la anteúltima vuelta. Por la suma de ambas series (una para Arancibia y otra para el correntino), ganó Avila.

200 LP, Final: 1° Pedro Avila (Zanella Tragial/Goya, Ctes); 2° Alberto Arancibia (Zanella Montiel/Resistencia, Ch); 3° Pablo Domínguez (Zanella Kreibhonn/Resistencia, Ch); 4° Julio Sánchez (Zanella/Corrientes); 5° Juan Falcón (Zanella/Corrientes) y 6° Juan Carlos Ovejero (Zanella/General José de San Martín, Ch).

El balance de la reunión fue más que positivo por cuanto la ACHM logró recuperar para la afición el escenario de la

El local Arancibia encabeza el lote en 200 cc LP. Atrás, con el Nº 6, el a la postre ganador, Tony Avila, de Goya, Corrientes (Foto Baignier)



Ruta 11, permitiéndoles a los locales confrontar con los mejores del país, para saber dónde están parados y seguir limando HP a sus motores.

Informe de Ricardo Ambrosini

Promocional 850 del Centro en 25 de Mayo

JURIO, CON GRAN FINAL



Los tres grandes animadores de 25 de Mayo: adelante Jurio, atrás Amanzi (con el Renault) y Fausto Vázquez. (Foto Miguelangel)

Bueno lo de José Martinelli, cuarto en la peleada final. (Foto Miguelangel)

Olavarría, BA - Con un día espléndido y un gran marco de público, se llevó a cabo en el circuito de tierra compactada de la ciudad de 25 de Mayo la 6ª fecha del campeonato

1987 de Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Treinta y dos autos fueron los que clasificaron, sorprendiendo Luis Odriozola (Fiat/Olavarría) al conseguir la



preciosa posición de privilegio en la partida de la primera serie.

Sin embargo fueron Marcelo Jurio y Mateo Amanzi los ganadores de las baterías a 12 vueltas, mientras que el ex campeón Héctor Pando ganaba el repechaje.

La final fue la mejor de las disputadas este año. Y significó el triunfo de Marcelo Jurio, de punta a punta, pese a que soportó durante todo el transcurso el asedio de Mateo Amanzi. Por el tercer puesto lucharon desde el principio Fausto Vázquez y Plácido Turrina, retrasándose luego este último. La emoción llegó a su punto máximo en la últi-

ma curva de la carrera: Amanzi trata de superarlo a Jurio, su auto derrapa en demasía y Vázquez que había alcanzado a ambos se cuela por la cuerda y le arrebató el segundo lugar el renolista. Cuarto en labor consagratoria fue José Martinelli, quien desde temprano figuraba ya entre los más veloces.

Final, 28 vueltas: 1° Marcelo A. Jurio (Fiat/Olavarría) 27m 25s 03/100 a un promedio de 83,107 km/hora; 2° Fausto E. Vázquez (Fiat/Olavarría) 27m 26s 01; 3° Mateo Amanzi (Renault/Olavarría) 27m 26s 01; 4° José Martinelli (Fiat/Olavarría) 27m 45s 11; 5° Leandro Ferraris (Renault/25 de Mayo) 27m 52s 93; 6° "Santiago Ortega" (Fiat/Olavarría); 7° Anibal Dagnessa (Renault/Bolívar); 8° Raúl Rodríguez (Fiat/Olavarría); 9° José Luis Emiliozzi (Renault/Olavarría); 10° Héctor Pando (Fiat/Bolívar); 11° José Espinella (Renault/Olavarría) todos con 28 vueltas. **Campeonato:** Jurio, 97 puntos; "Michelin", 71,75; Amanzi, 50,95; Vázquez, 49; Turrina, 42,25; C. Emiliozzi, 25,95; Odriozola, 18,35; Martinelli, 17,75 y Spinella, 17,40 puntos.

SP, Sport APAS y Spazio en Bueno

ALBAMONTE, EN EL

El domingo 26 de julio, compartiendo el circuito número 8 del autódromo de Buenos Aires con la categoría Turismo Pista y bajo una intensa lluvia, se presentaron las categorías zonales **Sport Prototipos, Sport A.P.A.S. y Spazio de Standard Mejorado**.

Sport Prototipos presentó en línea de largada 26 máquinas, cuyos pilotos se las ingeniaron, a pesar de la lluvia, para brindar un muy buen espectáculo donde punteó en las primeras rondas Fernando González, hasta que un fuera de pista dejó en manos de José Luis Bessone la vanguardia hasta el final. El segundo puesto en la clasificación final quedó para Héctor Arias en gran tarea, remontando desde atrás luego de despistarse al inicio de la competencia.

Sport A.P.A.S. Entre cuatro participantes se repartieron la vanguardia en las diez vueltas que duró la carrera: Guillermo Junqueras, Félix Domenech, Francisco Antonino y Roberto Albamonte; este último sólo ocupó la posición de privilegio durante metros, pero justamente sobre los 200 finales de la competencia, que en definitiva son los valederos, ya que de esta forma se transformó en el ganador. El segundo puesto lo ocupó Miguel Dellepiane quedando tercero su hermano Héctor, quien aprovechó la ventaja de su mecánica totalmente estándar.

Spazio Standard Mejorado Esta categoría sigue adoleciendo de participantes. Nuevamente Héctor Baldinelli dominó las acciones sin inconvenientes adjudicándose el triunfo como en todas las presentaciones anteriores, bien basado en un manejo fino, y en la extraordinaria mecánica de Franco Gava.

Clasificaciones finales
Sport Prototipos 7 vueltas:
1° José L. Bessone (Crespi) 14m39s59/100 a 98,425 km/h; 2° Héctor Arias (Sergio) 14m48s; 3° Carlos Sosa (Crespi) 15m6s27; 4° Miguel Rodríguez (Crespi) 15m20s67; 5° Luis Linares (A.D.A.) 15m 21s 54; 6° Alejandro Treglia (Crespi) 15m39s4; 7° Alejandro Spatafora (Crespi) 15m43s37; 8° Fernando González (Crespi) 15m46s52; 9° Juan Fernández (Crespi) 15m49s40; 10° Jorge Anfuso. **Campeonato:** Linares 73 puntos, Arias 46,50, González 39, Vázquez Ramis 25,50, Rodríguez 21.

Sport A.P.A.S. 10 vueltas:
1° Roberto Albamonte (Lotus/VW) 22m41s912/1000 a 98,011 km/h; 2° Miguel Dellepiane (Rocha Vintage/VW) 23m30s394; 3° Héctor Dellepiane (Maseratti/Fiat) 24m8s726; 4° Carlos Colombo (Lotus/VW) 24m23s349; 5° Carlos Voragini (Lotus/VW) 24m45s099; 6° Guillermo Junqueras (Lotus/Fiat) 24m46s627; 7° Francisco Antonino (Lotus/Gaodl); 8° Félix

Zonal Cuyano en San Juan

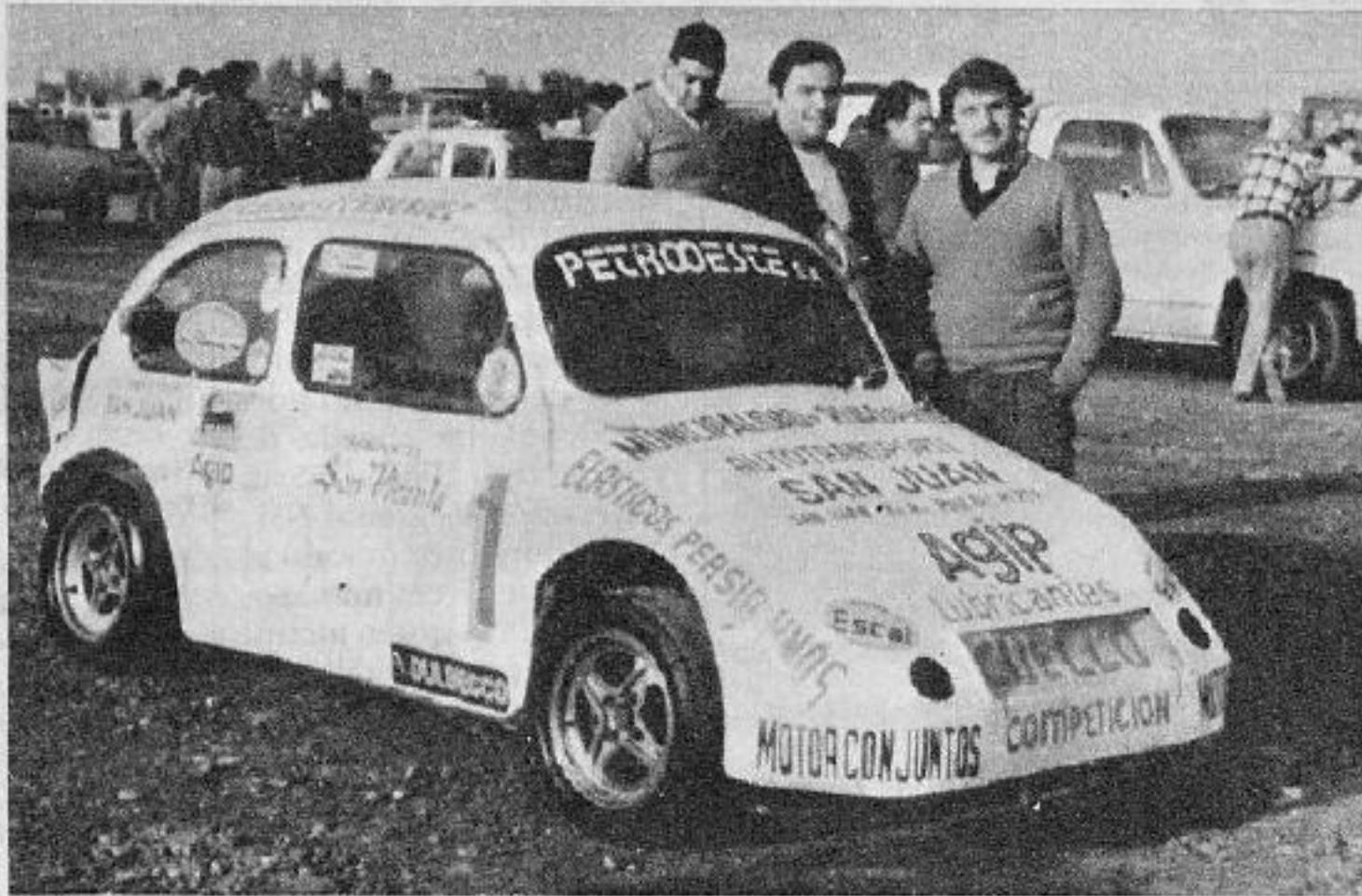
BASCO, LAMI, BALDERRAMO, PERSIA Y BASUALDO

San Juan - El 19 de julio, sobre el circuito asfaltado de 3.230 metros del Autódromo de Zonda, en las cercanías de esta ciudad, se llevó a cabo la cuarta fecha del Campeonato Zonal Cuyano de Automovilismo, organizada por la Asociación Sanjuanina de Volantes con la fiscalización de la Federación Sanjuanina. Fueron cinco las categorías participantes, las que dieron un muy buen espectáculo en líneas generales.

Fórmula Renault Cuyana

El local Henry Martín tomó la punta pese a largar en la segunda fila, pero fue alcanzado y pasado por Juan Manuel Basco y Arturo Ortiz. Este último, faltando tres giros pasó a liderar, pero en la horquilla (la última curva de la carrera) fue pasado por Basco quien ganó así brillantemente.

F-Renault, 12 vueltas: 1° Juan Manuel Basco (Crespi/Mendoza) 15m40s73/100 a 148,327 km/hora; 2° Arturo Ortiz (Crespi/San Juan) 15m41s19; 3° Henry Martín (Crespi/San Juan) 15m47s00; 4° Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 16m11s30 y 5° José Manrique (Crespi/Mendoza) 16m11s57.



Fernando Persia (apoyado en el lecho del Fiat) con la máquina que lleva orgullosamente el Nº 1 del campeón. Ganó brillantemente en El Zonda.

T.C. Cuyano

Los 13 participantes provinieron de Mendoza. El dominador absoluto fue Juan Carlos Cairo, pero fue desclasificado luego de ganar por no haber atendido a ciertas observaciones que se le hicieron en la revisión técnica previa. Por lo tanto el triunfo correspondió a Federico Lami, quien había llegado a exigir episódicamente a Cairo.

TC Cuyano, 10 vueltas: 1° Federico Lami (Chevrolet/Mendoza) 15m52s12/100 a 122,127 km/hora; 2° Jorge Martín (Chevrolet/Mendoza) 15m54s24; 3° Ricardo Fiochetti (Ford/Mendoza) 16m29s31; 4° Domingo Giordano (Chevrolet/Mendoza) 16m32s87 y 5° José Fiochetti (Ford/Mendoza) 16m33s04.

Stock Car

Balderramo y Ramón Suárez hicieron el gasto y dieron espectáculo, hasta que Suárez debió abandonar por rotura de un neumático. Martín y González pelearon palmo a palmo toda la carrera y llegaron prácticamente juntos a la bandera a cuadros en ese orden.

Stock Car, 10 vueltas: 1° Martín Balderramo (Chevrolet/San Juan) 15m40s33/100 a 123,658 km/hora; 2° José Martín (Torino/San Juan) 15m53s62; 3° Salvador González (Dodge/San Juan) 15m53s69; 4° Adrián Fayos (Torino/San Juan) 15m57s14 y 5° Jorge Crifo (Dodge/San Juan) 16m28s56.

Turismo Grupo 2

Esta es la categoría que más autos tiene del zonal. Y lo visto fue lo mejor de la reunión. Ya en la largada se quedó el "polemán" José González, quien ahí rompió un palier. El campeón '86, Fernando Persia se hizo de la punta y no paró hasta la bandera a cuadros. Pero no le fue fácil distanciarse de Turcato, Brisighelli, Cacho Juan, el Gringo Ruiz, Aubone y Soto, quienes se lanzaron tras él. En la quinta vuelta, Turcato lo tocó a Brisighelli frente a boxes, quien se retrasó por esa causa.

Grupo 2, 8 vueltas: 1° Fernando Persia (Fiat 600/San Juan) 12m56s05/100 a 119,868 km/hora; 2° César Turcato (Fiat 600/San Juan) 12m56s94; 3° Jorge Rodríguez (Renault Gordini/San Juan) 13m13s26; 4° Antonio Licciardi (Fiat 600/San Juan) 13m14s71 y 5° Osvaldo Soto (Fiat 600/San Juan).

Turismo IAVA

Roberto Basualdo (ex Clase Sierra en 1986) se escapó en la largada con la máquina preparada por Coco Bazoberry (ex Berta) y tras él fueron los mendocinos Llobel, Blas y el sanjuanino Robledo, tirando junto con Bonano. Al final hubo angustia en el box del ganador, ya que las últimas dos vueltas las hizo en tres cilindros, pero con la ventaja obtenida de entrada le alcanzó para triunfar. José Florentino (autor del record de vuelta) fue distanciado 30 segundos por toques reiterados.

Turismo IAVA, 10 vueltas: 1° Roberto Basualdo (San Juan) 15m07s58/100 a 128,120 km/hora; 2° Héctor Llobel (Mendoza) 15m09s19; 3° Luis Blas (Mendoza) 15m11s31; 4° Juan Robledo (San Juan) 15m12s89; 5° Hugo Ferrero (Mendoza) 15m18s22. En nuestro próximo despacho daremos a conocer las posiciones de los respectivos campeonatos.

(Informe de Gustavo Cerrati)

Aires

MOMENTO PRECISO

Albarronte ganó con lo justo en Sport APAS. Pasó a liderar faltando 200 metros.

Domenech (Lotus/VW). Campeonato: Colombo 41 puntos, Junqueras 32, Albarronte 29, Antonino 15, M. Dellepiane 10.

Spazio Standard Mejorado 7 vueltas: 1° Héctor Baldinelli 14m58s42/100 a 96,361 km/h; 2° Francisco Asturi, 15m49s37; 3° Jorge Pérez 15m49s83; 4° Alberto Quatrocchi 16m2s49; 5° Roberto Maldonado 16m23s48; 6° Daniel Rodríguez 16m41s56.



(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

José Luis Bessone, con el auto de Ricardo Torrese (su primer manager y preparador) aplicando en la lluvia toda su experiencia.

Karting en Mar del Plata

MARCELO PELLIZA, NIÑO FELIZ

Mar del Plata, BA - El 2 de agosto, Día del Niño, se cumplió en el Kartódromo de esta ciudad con la séptima fecha del campeonato zonal de Karting, de la cual tomaron parte 49 máquinas. Carlos Petersen triunfó en la final Senior, mientras que entre los Juniors, el más feliz en su día fue el jovenito Marcelo Pelliza, quien se impuso a un calificado lote.

En Seniors, fueron ganadores de las series Petersen, Espinosa y Rusomando, culminando las 25 vueltas de la final con el siguiente resultado:

Final, Senior, 25 vueltas: 1° Carlos Petersen (Vara/Mar del Plata); 2° Gustavo Espinosa (Vara/Mar del Plata); 3° Oscar Cassanelli (Tiger/Mar del Plata); 4° José Martínez (Panther/Ayacucho); 5° Horacio Rusomando (Panther/Mar del Plata) y 6° Rubén Román (Tiger/Mar del Plata). **Campeonato:** Petersen, 133,50 puntos; Espinosa, 77; Vidosa, 46 puntos.

En Juniors, ganó en la única serie Luis Gianquinto (Vara/Mar del Plata). En la fi-



Podio de Junior: de izquierda a derecha, Carlos Santiago, Marcelo Pelliza y Marcelo Abrego.

nal este fue el resultado:

Final, Juniors, 15 vueltas: 1° Marcelo Pelliza (Vara/Maipú); 2° Carlos Santiago (Panther/Mar del Plata); 3° Marcelo Abrego (Tiger/Mar del Plata); 4° Marcelo Arias (Vara/Balcarce) y 5° Cristián Abrego (Tiger/Mar del Plata).

(Informe y foto de Raúl Fernández)

Karting APKP en Buenos Aires

GANARON FREEDMAN Y CORONA

En la cuarta fecha del campeonato de la Asociación Propietarios Karting Promocional (APKP) triunfaron los pilotos Martín Freedman (Zanella 125 Libre) y Waldemar Corona (Zanella 125 Standard). Las carreras se cumplieron en el circuito N° 17 del autódromo porteno con una cuerda de 970 metros. Fiscalizó la Federación Regional N° 1.

En Libre fue cómodo el triunfo de Freedman sobre Ossola, a quien alcanzó en el puntaje del torneo. Ossola a su vez tuvo mucho trabajo para conservar el segundo puesto por las acometidas de Panizza. Se reiteró así en los primeros cuatro puestos el resultado de la única serie previa.

Final, Zanella 125 Libre, 22 vueltas: 1° Martín Freedman (DAP) a un promedio de 91,671 km/hora. 2° Pedro Ossola (Va-



Freedman seguido por Pedro Ossola y Panizza. Podio de la Libre (Foto Héctor Ocampo).

ra); 3° Martín Panizza (DAP); 4° Patricio Lío (Tiger); 5° Luciano Albizua (Bre-kart) y 6° Gustavo Granelli (Tiger). **Campeonato:** Freedman y Ossola, 76 puntos; Panizza, 45.

En Standard las series fueron para Waldemar Corona y Javier Perna. En la final volvió a unirse ganador Corona. Excelente tarea de Julián Croizet, que remó para llegar al segundo puesto y aguantó luego la arremetida del lujanense Javier Perna.

Final, Zanella 125 Standard, 22 vueltas: 1° Waldemar Corona (DAP) a un promedio de 85,746 km/hora; 2° Julián Croizet (Panther); 3° Javier Perna (DAP); 4° Marcelo Recabarren (Bre-kart); 5° Emilio Ossola (Vara) y 6° Alejandro Literas (DAP). El campeonato está en suspenso.

(Informe de Silvina Arbotto)

TC del Comahue en General Roca

VELAZCO, A LO LEGUISAMO

Centenario, Ng - Ante regular cantidad de público, el 2 de agosto se corrió la primera carrera del año del TC del Comahue. El encuentro se realizó en el Autódromo Parque de General Roca (circuito de 2.020 metros de asfalto) donde se realizaron dos series a siete vueltas cada una y la final a 15. Organizó la Asociación de Pilotos de TC del Comahue, con la fiscalización de la Federación Regional N° 11.

El espectáculo no pasó de regular. En la primera serie triunfó Mario Velazco que aventajó a Carlos Di Rocco; en su transcurso sufrió un fuera de pista Raúl Espinoza.

En la segunda batería (con los mismos autos que la inicial) se rehizo Espinoza y ganó, pero por una pinchadura llegó retrasado Velazco. Por lo tanto, los ganadores de las series largaron desde atrás en la final, pese a lo cual llegaron a la punta y además establecieron una diferencia sustancial con sus seguidores. Y ganó nomás Velazco, desde atrás, a lo Leguisamo...

Final, 15 vueltas: 1° Mario Velazco (Chevy/Trelew, Chu) 14m48s44/100 a 122,840 km/hora; 2° Raúl Espinoza (Chevy/Pto. Madryn, Ch) 14m51s39; 3° Mario Rodríguez (Chevrolet/Trelew, Chu) 14m59s96; 4° Rafael Jones (Chevrolet/Trelew, Chu) 15m08s62; 5° Pablo Rizzo (Torino/Neuquén) 15m12s84; 6° Tulio Gatica (Chevrolet/Trelew, Chu) 15m13s13; 7° Juan Testore (Chevrolet/Carmen de Patagones, BA) 15m24s20; 8° Néstor Agostino (Torino/Neuquén) y 9° Armando Vitale (Chevrolet/Bahía Blanca, BA).

(Informe de Adrián Enghelmayer)

Rally Promocional en San Luis

CUBERO-LOPEZ CON SOLVENCIA



Tras el agua están los ganadores, Cubero López, con Fiat (Fotos Tachi)

San Luis - Con marcado éxito finalizó la segunda competencia de Rally Promocional 850 del calendario 1987. Fue organizada por el Automóvil Club San Luis y el Moto Club San Luis y constó de siete tramos de velocidad, cortos pero con la intensidad propia de los caminos de serranía.

Fueron 26 los autos que largaron el 26 de julio, entre ellos varios debutantes como Angel R. Ruiz, Ministro de Gobierno de nuestra provincia quien fue navegado por el experimentado Roberto Syriani (butaca derecha) habitual de Carlos Bassi. El Dr. Ruiz tiene en su haber ya varios rallies, pero de categoría nacional. También se largó un colega, el Negro Bringas, navegado por su mujer y el pistero y ex dos ruedas, Enrique Villegas, de dilatada trayectoria.

Yendo a la carrera, digamos que los mercedinos Cubero-López dominaron desde el principio y casi siempre con la escolta de Arnoldo Schmid (hermano del Faco) quien fue secundado por Scarpatti (hermano de Scarpatti). Es de destacar la superación que se nota con respecto a pruebas anteriores. Por ejemplo en la tercera PC, todos los participantes terminaron con mejores tiempos que el mejor de la edición anterior. Además de lo que surge de la clasificación final, son



Como Menem, Ruiz combate el stress político con automovilismo. Y lo hace bien. Acá pasando un vado con el renolito.

de destacar los trabajos de Rosso-Rodríguez quienes abandonaron por rotura de caja del Citroën, de los nombrados Ruiz-Syriani y de Gaitan-Carranza.

Al final Schmid-Scarpatti intentaron descontar la diferencia que llevaba Cubero y algo consiguieron pero no para intranquilizar a los mercedinos que ganaron por 17 segundos.

Clasificación final: 1° Cubero-López (Fiat 600/Villa Mercedes) 43m18s a un promedio de 76,967 km/hora; 2° Schmid-Scarpatti (Fiat 600/San Luis) 43m35s; 3° E. Villegas-Nicotra (Fiat 600/San Luis) 46m34s; 4° Avila-Varas (Fiat 600/Tilisarao) 47m05s; 5° Guevara-Pipitoni (Fiat 600/San Luis) 47m15s; 6° Ibarra-Rodríguez (Fiat 600/San Luis) 47m24s; 7° Marcos-Casatti (Fiat 800/San Luis) 47m29s; 8° Sosa-Sosa (Fiat 600/San Luis) 49m19s; 9° Copette-Aliste (Fiat 600/San Luis) 49m57s; 10° Copello-Díaz (Fiat 600/San Luis) 49m57s; 11° Brigas-Lacasse (Renault/San Luis) 56m03s; 12° Mora-Gómez (Fiat 600/San Luis) 57m13s y 13° Bonghi-Daila (Renault/Río IV) 1h05m31s. El próximo rally será en Tilisarao en setiembre.

(Informe de Andrés Attilio Pedernera)

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVANAN NUESTRA CALIDAD

LOUZA
COMPETICION AMORTIGUACION

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

CASA ZAGAGLIA S.A.

☆☆☆☆☆☆☆☆ **BUTACAS** ☆☆☆☆

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



TODOS RECLINABLES
COLORES A ELECCION

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

RACING PARTS

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

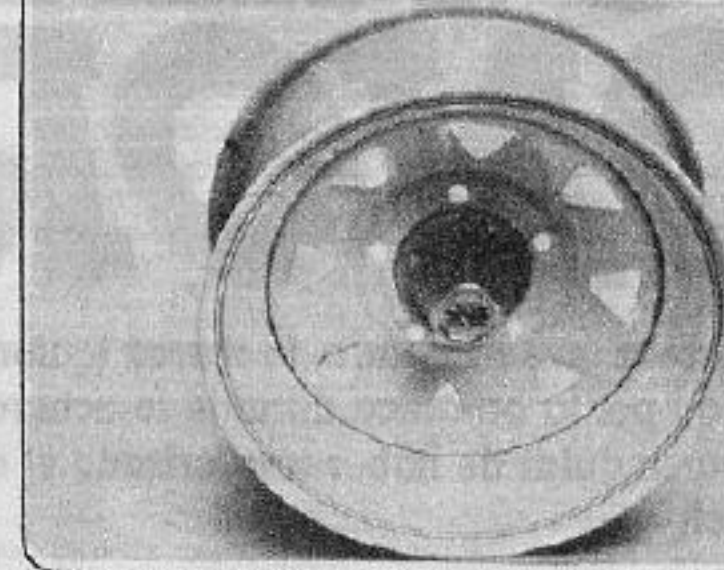
ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
☆☆ TEL 701-7948 ☆☆

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

R U E D A S



SPINA HNOS.



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

LLANTAS DE COMPETICION

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



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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



SCALEXTRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE

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

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

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

KITS ECONOVAN

VERSION: FURGON - RURAL EJECUTIVA
AMBULANCIA Construida en una sola pieza monocabro (P.R.F.V.)



WORLD CAR

Av. Mitre 1130 (1602)
Florida - Tel. 700-6995
Ruta 8 esq. Cuba
San Martín - 760-3651

TRANSFORMAMOS SU UNIDAD

BUZOS ANTIFLAMA

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

KARTING MIDGET:

BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS, COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

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

REMITIMOS AL INTERIOR:

BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583

Frete a Estación
SAN FERNANDO (1646).

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES

VHT

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

F.A.D.E.S. BUTACAS

CINTURONES ARNES
TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

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

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

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

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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



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

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

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

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION

DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

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

LOS LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES

UNICOS FABRICANTES

CANOSILLEN

PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS

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

28

AÑOS DE EXPERIENCIA
RESPALDAN
NUESTROS PRODUCTOS

ENVIOS AL INTERIOR

Campeonato de Rally del Nordeste

QUINTA FECHA EN RESISTENCIA

Resistencia, Chaco - Organizada por la Asociación de Volantes del Nordeste y la Asociación de Turismo Provincial (de Buenos Aires) se correrá entre los días 29 y 30 de agosto la quinta fecha del Campeonato de Rally del Nordeste. La prueba será de graduación uno y se disputará por caminos vecinos a la capital del Chaco. El día 28 la A.V. NE procederá a inaugurar su nueva sede en la calle Roque Sáenz Peña 960, lo que será motivo de reunión para los pilotos y navegantes presentes.

El campeonato del NEA tiene la particularidad de contar con la participación de corredores de la vecina República del Paraguay, los que llegan a nuestro país con vehículos tan interesantes como Nissan, Mitsubishi, Toyota, VW Gol y un enjambre de petardeantes escarabajos.

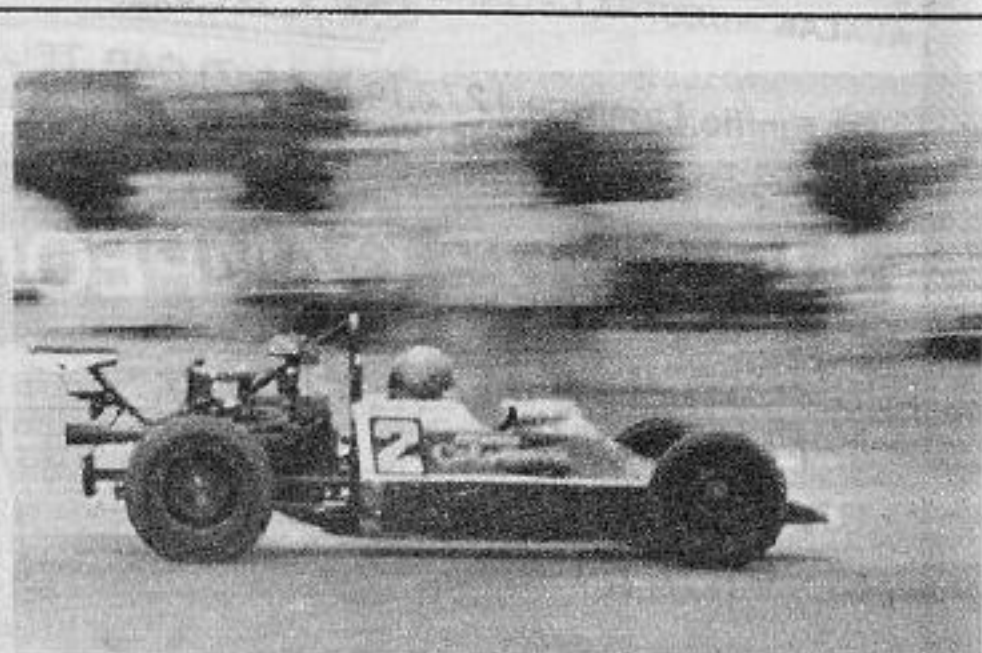
El certámen está encabezado en sus distintas clases por los siguientes binomios:

Clase 5, Cubas-Farías (Nissan, PY); **Clase 4,** Gamarra-Romero (Toyota Corolla/PY); **Clase 2:** J.C.Gómez-Mirkin (Renault 12/Misiones, RA) y **Clase 1:** Salvatore-Ligios (Fiat 147/Corrientes, RA).



El binomio argentino radicado en Paraguay, Barros-Signorino, con el 504 inyección. Uno de los grandes animadores del rally del NE. (Foto Beignier).

Los interesados pueden informarse telefónicamente recurriendo a la AVN (0722) 28507. (Informe de Ricardo Ambrosig)



EL YOYO DE LA LABOULAYENSE

Laboulaye, Cba - Alejandro "Yoyo" Alvarez (foto) parece querer hacer en la Fórmula Laboulayense lo que su tío Yoyo Malacón hizo en la F-3 Sudamericana. Las dos primeras carreras de este año fueron suyas. En la segunda, en Aménabar, una localidad sanrafalesina, dominó a voluntad y sacó buena diferencia a Arturo Giménez y Miguel Bauducco, segundo y tercero respectivamente, ambos de Rufino. Yoyo representa a esta ciudad del sur cordobés y lidera el torneo anual de la fórmula con 24 puntos sobre 12,5 de Eduardo Pomi, de Lizaraso. (Mecor J. Soría)

Fórmula 07 en Pontevedra

AMATO GANO Y PASO AL FRENTE

Fórmula 07 cumplió el domingo 2 de agosto, la décima prueba del presente campeonato, eligiendo para la oportunidad el trazado de tierra compactada del Pontevedra Auto Club en la localidad homónima de la provincia de Buenos Aires.

En esta oportunidad fue el piloto de Fiat el que obtuvo, triunfo que además es el primero de la temporada para Salvador Amato, logrando por medio de éste, también, el primer lugar en el campeonato. Amato, representando a la localidad de Alejandro Korn, empleó un tiempo de 11m 51s 94/100 para las 12 vueltas de la final, a un promedio de 97,061 km/h; 2° Hugo Díaz (Renault/Remedios de Escalada) 11m 57s 98; 3° Jorge Carrerira (Fiat/Boulogne) 12m 8s 15; 4° Hugo Ortiz (Fiat/San Justo) 12m 9s 31; 5° Pablo Staropoli (Fiat/Bs.As.) 12m 32s 3; 6° Oscar Noe (Fiat/Bs.As.) 12m 40s 40; 7° Héctor Cane (Renault/Bs.As.); 8° Néstor Martínez (Renault/Bs.As.); 9° Roberto Blanco (Fiat/Bs.As.); 10° Rafael Sánchez (Fiat/San Martín). **Campeonato:** Amato 107 puntos, Néstor 97, Santana 80, Cacaviello 72, Díaz 61.

Motocross en Laboulaye

MOLINA HOMENAJEO A DUTTO

Laboulaye, Cba. - Se corrió en el circuito del Tiro Federal de ésta ciudad del Sur cordobés una carrera de **Motocross 125 cc Fórmula Nacional**, como homenaje al piloto laboulayense **Walter Dutto** quien por razones de trabajo debe cambiar de pagos. En la despedida, ganó el local **Germán Molina**, es el primer triunfo de su curriculum.

Walter Dutto merecía un homenaje. Está en el motociclismo desde que esta especialidad prendió en la zona, allá por 1978, como piloto, preparador y constructor de chasis para motocross. Fue campeón en la categoría 100 cc (1982), campeón provincial 125 FN (1985), subcampeón del campeonato de verano de Río IV (1985/86) y campeón en Rufino, categoría 125 FN (1986).

Las carreras -fueron cuatro mangas por suma de puntos- resultaron muy divertidas ya que el estado del piso, muy barroso, hacía frecuentes los cambios de

posiciones en los pilotos.

Alfredo Yedro, Oscar Losiro y Eduardo Fernández, en dos oportunidades, ganaron las series. Sin embargo **Germán Molina**, con un segundo, un tercero y dos cuartos puestos fue el ganador total, desempatando con Gustavo Andrés por mejor posición en la última manga. El homenajeado, por su parte, se ubicó en el tercer lugar.

Final, por suma de puntos: 1° **Germán Molina (Laboulaye) 38 puntos**; 2° **Gustavo Andrés (Laboulaye) 38**; 3° **Walter Dutto (Laboulaye) 34**; 4° **Eduardo Fernández (Laboulaye) 33**; 5° **Alfredo Yedro (Río Cuarto) 33**; 6° **Oscar Loeiro (Laboulaye) 24** y 7° **Néstor Pereira (Rufino) 23 puntos**.

(Informe de Néstor J. Soría)

Monarca del NOA y F-4 Tucumana en Catamarca

A TOTI FARINA NO LO PUEDEN PARAR

San Miguel de Tucumán - Esta vez fue el turno de Catamarca, provincia que recibió el 26 de julio a la categoría regional **Monarca del NOA** constituida por unidades VW 1500. Se presentó juntamente con la **Fórmula 4 Tucumana** en su quinta fecha de 1987 en el autódromo asfaltado de Payahaico (circuito de 2.200 metros) ubicada en las cercanías de la localidad de **Fray Mamerto Esquiú**. Organizó la Asociación Automovilística Ambato con la fiscalización de la Federación Tucumana de Automovilismo Deportivo.

En la monarca volvió a vencer el santiaguense Héctor "Toti" Farina, quien así se perfila como el más serio aspirante al título de este año. Farina aprovechó bien la "pole" obtenida en pruebas de clasificación y ganó de punta

a punta. Por su parte, lo mismo hizo el tucumano Miguel Reginato en la carrera de los monoplazas equipados con motores Renault 850.

Estos fueron los resultados obtenidos en ambas finales:

Monarca del NOA, 20 vueltas: 1° **Héctor Farina (Santiago del Estero) 24m 17s 85/100 a 108,652 km/hora**; 2° **Osvaldo Solís (Salta) 24m 22s 07**; 3° **Mario Berral (Tucumán) 24m 26s 06**; 4° **José Nanni (Tucumán) 24m 57s 14**; 5° **José Vasile (Tucumán)**; 6° **Eduardo Formoso (Tucumán)**; 7° **José Chazarreta (Santiago del Estero)**; 8° **Miguel Biagioli (Tucumán)**; 9° **Miguel López (Tucumán)** y 10° **Pedro Hael (Tucumán)** todos con 20 vueltas.

Campeonato: Farina, 84 puntos; Berral, 47; Nanni, 41; Díaz, 34; E. Formoso, 30; López, 23; Olaz, 21;

Chazarreta, 16; Solís, 15 y Hael, 11 puntos.

F-4 Tucumana, 15 vueltas: 1° **Miguel Reginato (Tucumán) 18m 11s 21/100 a 108,870 km/hora**; 2° **Reinaldo Bravo (Tucumán) 18m 16s 74**; 3° **Luis Mario Lavado (Tucumán) 18m 21s 33**; 4° **Juan Morales (Tucumán) 18m 26s 16**; 5° **Guillermo Totongui (Tucumán) 19m 14s 60**; 6° **Luis Galindo (Tucumán)** todos con 15 vueltas y luego **Emilio Humbert (Tucumán)** y **Roque Garaffa (Tucumán)** ambos con 13 giros. **Campeonatos:** Reginato, 34 puntos; Crespo y Bravo, 25; Berral L. 8; Lavado, 7; Totongui y Fogliata, 6; Mohamed, 5; Morales y Galindo 1 punto cada uno.

(Informe de Harry W. Gray)

Regularidad Marplatense

CRPPA-ALZUETA EN LA DOBLE NECOCHEA



Mar del Plata, BA - El domingo 2 de agosto se llevó a cabo la cuarta fecha del campeonato zonal de Regularidad, organizado por la Filial Mar del Plata del Automóvil Club Argentino. Tomaron parte 55 binomios y el recorrido fue desde esta a Necochea con retorno a Mar del Plata, siempre con tiempo inestable y frecuentes lloviznas. Los marplatenses **Willy Crippa** y **Carlos Alzueta** (en la foto junto a Johnny De Benedictis) fueron los ganadores en la segunda categoría; en tercera (y segundos en la general) llegaron los tandilenses **Carlos Galarza** y **Miguel Echezarreta**. En Novicios triunfaron **Carlos** y **Fernando De Esteban**, mientras que la mejor tripulación debutante fue la compuesta por **Carlos Demare** y **Carlos Rizzoli**, como los anteriores, también marplatenses.

(Informe y foto de Raúl Fernández)

TRAS MUCHOS AÑOS DE ANARQUIA Y ATOMIZACION, LA SOLUCION PUEDE ESTAR EN EL... "PROYECTO FAK"

La Federación Argentina de Karting intentará llevar a cabo la unificación del Karting nacional, para ello trabajará en una idea común con el Automóvil Club Argentino. Les contamos cómo...

ATENCIÓN CLUBES DE KARTING, ASOCIACIONES DE PILOTOS, ETC.:

Envíen su proyecto de reglamento a la Federación Argentina de Karting, sita en Av. Mosconi 3238 Capital Federal (Código postal: 1419). Es de sumo interés de la FAK conocer sus opiniones. Gracias M.L.



Desde nuestras páginas hemos señalado infinidad de veces, casi hasta el hartazgo, el problema de la atomización del automovilismo argentino. La dispersión de esfuerzos que esto trae aparejado y las consecuencias otras tantas veces explicadas.

El mismo fenómeno de existencia de "siete millones chiquititas mil categorías" ocurre, como no, en el Karting. El amado pero vapuleado Karting, que no tenía por qué ser la excepción en el contexto general de este deporte fierro. Esto ocurría a causa de la falta de peso institucional de la Federación Argentina de Karting. Y decimos ocurría, en pasado, porque la actual comisión de la FAK está empeñada en encauzar la actividad en el rumbo correcto.

Los más memoriosos no dejarán escapar el detalle de que no es esta la primera comisión directiva que proclama su intención de unificación nacional y que de todos los intentos anteriores fueron vancs. Si señor, es cierto.

¿Y donde está entonces la diferencia con la proclamada intención actual? En dos puntos medulares. El primero es que se comprendió que una unificación nacional no puede "cocinarse" en la Capital Federal y después despacharla a las provincias en actitud de "Desde acá les decimos lo que

más les conviene". Se hará con verdadero sentido federalista, mediante un congreso de integración organizado por la FAK y el Automóvil Club Argentino, donde los distintos sectores del país podrán estar representados. La segunda —ya se habrá dado cuenta, rapidísimo lector— es que se trabaja mancomunadamente con el ACA. La Federación Argentina posee el poder deportivo nacional respecto del Karting y el club de la Avenida del Libertador lo tiene internacionalmente. Se care de maduro, entonces, que de un trabajo en común saldrá la solución; así lo entendió la gente de la FAK y el ACA estuvo de acuerdo, naturalmente.

COMO Y DONDE

En fecha próxima, aun no determinada, pero que se dará a conocer con suficiente antelación, se invitará a todas las regionales del Automóvil Club Argentino —hagan o no Karting en la actualidad— a participar del Congreso Nacional de Karting. En ese conclave se determinarán las bases para que cada regional pueda afiliarse a la FAK, mediante una Comisión Regional de Karting, o similar, que ostentará el poder deportivo en la zona.

Las regionales que en la actualidad fiscalicen karting tendrán ya gente capacitada

para integrar su respectiva comisión regional, mientras que las que no estén fiscalizando podrán buscar entre los clubes de karting de mayor prestigio en su zona a la gente adecuada.

En caso de que en algunas regiones haya clubes afiliados a la FAK (como ocurre en varias partes del país), es de interés de la Federación proponer, fundada en antecedentes, a las personas de esta entidad para que piloteen la comisión regional respectiva.

UNIFICAR REGLAMENTOS

El siguiente paso a la organización será la unificación reglamentaria. La FAK tiene intención de recopilar la mayor cantidad de antecedentes y opiniones posibles antes del congreso nacional, por lo que nos han pedido que a través del poder de penetración de CORSA hagamos saber a los clubes y asociaciones de todo el país vinculadas al karting, que envíen a la brevedad, por escrito, su realidad reglamentaria actual, sus fundamentos y una propuesta de reglamento. Para ello se tomaron como eje las siguientes categorías:

a) **Clase A 100 cm³ Fórmula Internacional Seniors** (Motores directos, monocilíndricos, libre origen y preparación. La tradi-

cional Fórmula Inter.)

b) **Clase Fórmula Internacional, división Juniors** (similar a la anterior).

c) **Promocional 100 cm³**. (Motores directos, monocilíndricos, libre origen, admisión por flapper —válvula rotativa prohibida—; chasis y neumáticos homologados. El costo de esta categoría estaría controlado por FAK).

d) **Clase 135**. (Motores monocilíndricos, directos, de fabricación nacional hasta 135 cm³. Admisión por corte de pistón. Flapper y válvula prohibidos. Compresión controlada en máxima. Es la actual clase 125, llevada a 135 cm³).

e) **125 cm³ con caja de velocidades. Libre**. (Basada en un carter de producción en gran serie, cilindro y tren alternativo libre origen y preparación).

f) **125 cm³ Standard Exterior**. (Basada en motores con caja de gran serie, todos los elementos originales, con algunas libertades de preparación. Ejemplo: la exitosa Sapucay, basada en los Zanella 125).

Estas son, generalizando, las categorías en que se dividiría el Karting nacional.

COMO FUNCIONARA EL PROYECTO

Las regionales organizarán sus campeonatos zonales. La FAK fiscalizará los torneos nacionales, con extracción de los mejores pilotos de cada regional, en un número de fechas a determinar.

Los campeones nacionales deberían tener el incentivo de representarnos internacionalmente (con subvenciones) y promover el paso del campeón nacional Clase A 100 cm³ Inter (o Sudam) a la Fórmula Renault Argentina, mediante convenio con esa categoría, fabricantes de elementos, etc.

FACTIBILIDAD LEGAL Y ECONOMICA

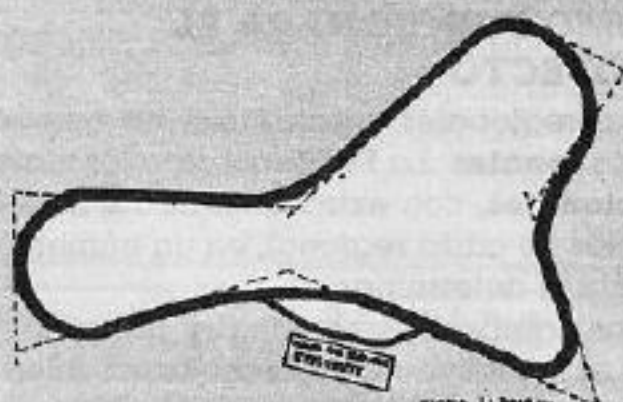
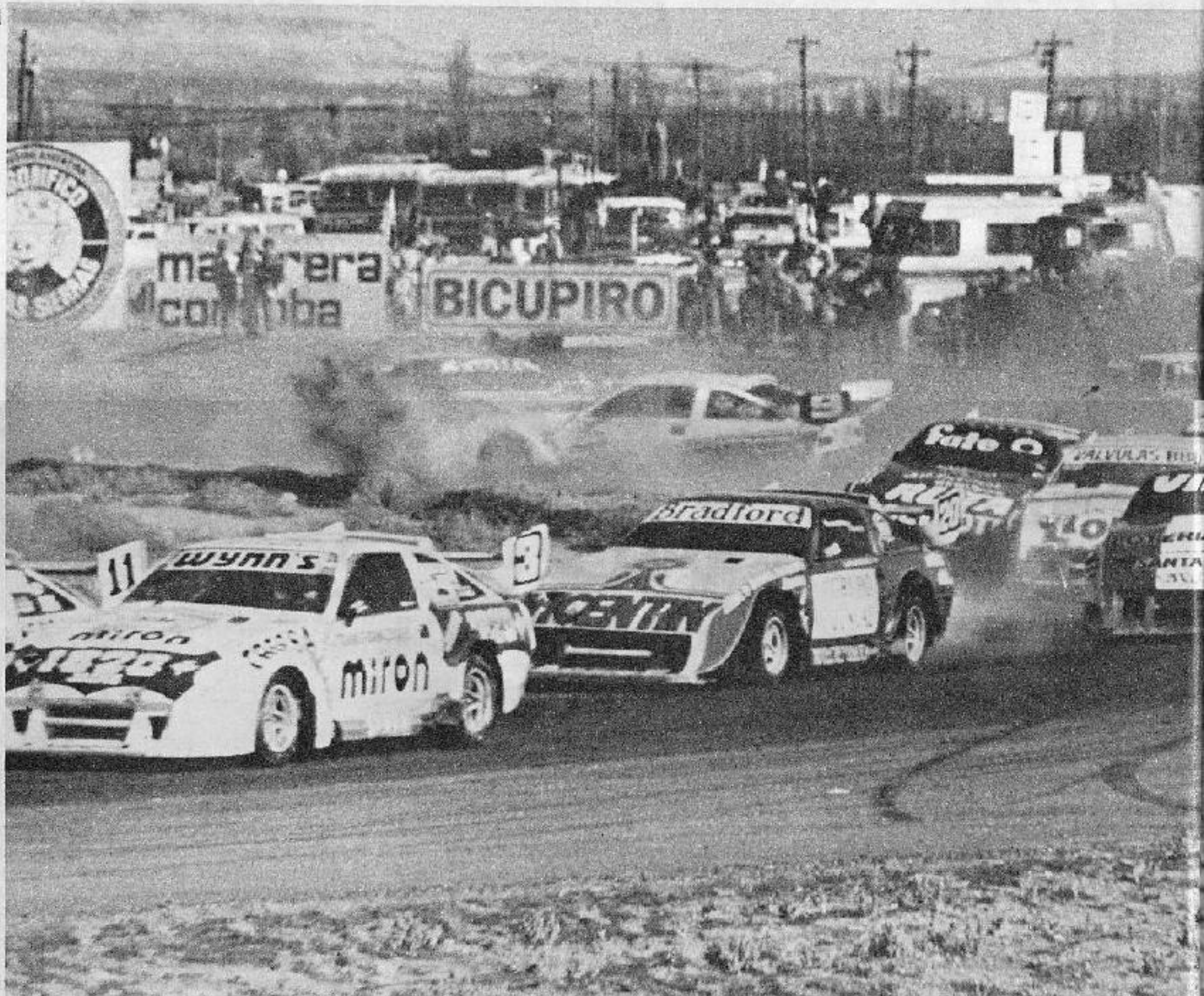
Hay dos realidades legalmente constituidas: el ACA es un club y la FAK una Federación. Para un complemento ideal debe separarse lo legal estatutario de lo deportivo. Nada impide que una comisión de karting de una Federación Regional del ACA se afilie a la FAK; y por ende tenga el poder deportivo en la región.

La FAK se reserva el poder deportivo nacional y el ACA hace lo propio con el internacional, formándose una Comisión Nacional de Karting integrada por tres miembros: un representante CIK (Confederación Internacional de Karting), un miembro CDA (Comisión Deportiva Automovilística del ACA) y un miembro SUDAM. Todos, a la vez, miembros de la Federación Argentina.

Como se ve, el proyecto es completo y bien pensado. Sólo falta entonces que al esfuerzo que realizarán la FAK y el ACA, en conjunto, se sumen las regionales del club y las entidades afiliadas a la Federación. El interior del país tiene ahora la palabra.

EN TRELEW, mientras el del Datsun resurgió de sus cenizas santafesinas, el "ave" del Nissan lo hizo luego

LUACES Y MUSSO, DOS FENIX PATAGONIA



FICHA GENERAL

Fecha: 23 de agosto de 1987.
Denominación de la prueba: "Premio Municipalidad de Trelew", séptima competencia de los campeonatos argentinos de Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX.
Lugar: Autódromo de la Asociación de Volantes Mar y Valles, Trelew, provincia de Chubut.
Ubicación: 9 km al SE por ruta nacional N° 3 de la ciudad de Trelew, 16 km al O de Rawson.
Autoridades: Director de la prueba: Osvaldo Mairal; Comisarios Deportivos: Juan Alberto Rodríguez y Ricardo Mesa. Comisarios técnicos: Juan Manuel Esnal y Jorge Maiquez.
Condiciones climáticas: Soleado, sin viento, aproximadamente 22° de temperatura.
Participantes: 19 de Datsun 280 ZX y 15 de Nissan ZX.
Infraestructura del escenario: Buena en general.
Espectáculo: Muy bueno en las dos categorías.

Fue por demás interesante el pasado fin de semana en el sureño "Pueblo de Luis", que es en definitiva el significado de la voz galesa Trelew, y que debutó como escenario de una competencia de nivel nacional con cosas para mejorar —es cierto— pero también con detalles que fueron tenidos en cuenta por los organizadores chubulenses.

El público fue un capítulo aparte. "Afincados" sobre las bardas que circundaban el circuito y desde las que hay un hermoso panorama, nadie se movió en las pruebas clasificatorias ni en las finales, avidos por ver a los autos del CAP. Con esto, el clima ya es distinto, y se vivió una fiesta que la categoría acostumbraba crear no hace demasiado tiempo.

PROFETA FUERA DE SU TIERRA

Quizá la pregunta que más veces haya tenido que contestar Daniel Musso en toda su estada en Trelew, fue acerca de si ese auto era el incendiado puntuando en Avellaneda. Era el mismo, no más... y también era el mismo equipo con idénticas ganas y espíritu para poner el auto en la pista y de llevarlo a la victoria... y una vez más, Musso terminó el día llorando, aunque esta vez derramando lágrimas de alegría.

Bulla fue el mayor inconveniente que tuvo Musso en la carrera, porque no le dio resuello a lo largo de la misma, e incluso intentó en varias oportunidades superarlo, hasta que una goma lo paró, permitiéndole tan sólo llegar. La mayor parte de la final de los Datsun se des-

rolló en buen orden deportivo, quizá con la excepción de Hugo Redolfi, quien apuro en lugares difíciles a Zabala y a Pairetti, tocándolos y determinando un apercebimiento por parte del comisario deportivo. Redolfi suma y sigue puntero en el torneo, ahora con cuarenta y tres puntos de ventaja sobre el arcefiño. Zabala y Alifrago no pudieron llegar más adelante, e incluso se vieron superados por el vehemente Cao, quien luego de apuntar muy bien, se entusiasmó terminando afuera, arrastrando a Boni en la maniobra y quedando sin posibilidades de seguir y rompiéndole la trompa a su rival.

No faltaron los trompos —Sánchez y Boni se encargaron de ello— y los desparramos de la primera curva que esta vez involucraron a Barbieri, Ferrante y

de una década sin triunfar.

1. Largaron los Nissan 300 ZX, Luaces y Oltra se van del cuadro y atrás se lo ve a Mayorga desparramado en medio del malón. 2. Luaces con el auto de Olmi cruzado al salir a la recta, y en la extrema izquierda, el propio Luaces cargado con valiosa mercadería. 3. Daniel Musso perseguido por Rubén Bulla y "Tim" Pairetti en los primeros pasajes de la final de Datsun 280 ZX.

TICOS



Ponte, entre otros.

La receta de los Datsun 280 ZX no cambió. El público recibió con cálidos aplausos al ganador, desde la terraza de boxes el clima era inmejorable, y hacia recordar a épocas de fiesta.

RECETA PARA RESURGIR EN EL SUR

La fórmula habría que pedírsela a Carlos Luaces, quien amalgamó un excelente auto entregado por los hermanos Calvello y que habitualmente tripula Hugo Olmi; unas ganas poco comunes de "meterse" en los diversos aspectos de las carreras y se llevó un triunfo impecable y nada fácil, teniendo en cuenta que a sus espaldas estaba Silvio Oltra, dispuesto a "manotear" la punta ante cualquier error. Hubo uno

que Luaces cometió al desembocar en la recta principal muy cruzado —y supo reconocerlo como un "exceso de confianza"— pero no obstante se recuperó a tiempo como para no permitirle a su rival el sobrepaso.

Atrás la carrera se circunscribía a algunas "parejitas". Los mencionados Luaces y Oltra adelante; luego Pisanelli y Vido, quienes invertirían las posiciones al final de la carrera dando así otra satisfacción a los hermanos Calvello, que también atienden el auto del de Río Gallegos desde la prueba de Avellaneda; la tercera pareja era Zanatta y López, que no se dieron tregua en la primera parte, tranquilizándose después cuando el rataelino le sacó ventajas al campeón, quien declaró posteriormente haber tenido la caja

trabada en la cuarta marcha.

Tampoco acá faltaron los ingredientes. Mayorga puso el del toque (o mejor dicho se lo pusieron), desparramándose en medio del pelotón de la primera curva, involucrando a Zenklusen que estaba atrás y que no lo pudo evitar. Los roces los protagonizaron Angel Monguzzi, Carlos González y Oscar Thomas, este último es otro debutante —apercibido— que "entloqueció" al público en una muy buena carrera, y que si sigue en el CAP deberá ser tenido en cuenta porque anda realmente rápido. Obviamente le falta, y quizá la presión sentida en sus pagos y con su gente pueda haber influido en su comportamiento.

Aquí también hubo aplauso. Un público enfervorizado que llevó en andas

a Thomas (o "Yeye", como se lo conoce en aquellas latitudes), los innumerables pedidos de autógrafos, totes, el diálogo con los pilotos y la consideración que ellos tienen hacia la gente es muy importante.

Además, el esfuerzo realizado por muchos —principalmente pilotos de Datsun— para llegar hasta Trelew es destacable, y no quedan dudas de que son los principales sostenedores del CAP. Hubo un intento de pedido de viáticos para esta competencia, que finalmente no se concretó; aunque Alberto Heritier se mostró abierto al diálogo para tratar ese tema, que no se hizo en la reunión programada para las 18 horas del sábado debido a que los pilotos no concurren, según la palabra del promotor.

4- Pisandelli, Vido, Zanatta y López girando ante mucho público en Trelew. 5- Monguzzi espera una respuesta, Mayorga piensa y Pozniak estudia cómo sacar algunos caballitos extras. 6- El sábado hubo algunos inconvenientes con los tiempos. Aquí están en la torre de cronometraje Boggio y Cao de espaldas, colaboradores de Mayorga y Oltra entre otros. 7- Musso, Bulla y Redolfi en el tranquilo podio de Datsun. 8- Aquí Rubén Bulla, muy apurado buscando al puntero Musso. 9- Así se había roto el pavimento luego de la clasificatoria, y se trabajó mucho para mejorarlo.

LOS PROTAGONISTAS LUACES: "PENSE QUE GANABA SILVIO"

Rubén Bulla: "Llegué con una goma pinchada, creo que dos vueltas más no aguantaba. Intenté pasar una vez a Musso, pero debí hacerlo por la parte sucia del circuito, mi auto no traccionó y me volvió a pasar."

Hugo Redolfi: "Estoy contento porque sacamos puntos importantes con este tercer puesto. El auto tiene algunos problemas y no dobla como yo quiero".

Carlos Luaces: "Hacia muchos años que no ganaba y justamente ahora que encaré con distinta óptica la carrera se dio el triunfo. El me respetó en la primera curva y luego no me pudo pasar".

Silvio Oltra: "Lo seguí de cerca en todos lados, me tiré en varios frenajes, pero Carlos tenía un gran auto y él hizo las cosas muy bien. La carrera fue muy limpia, no tenía ninguna intención de tocarlo... y bueno..."

Roberto Vido: "En la segunda carrera



Musso y Cao, dos protagonistas de los Datsun.

que estoy con los hermanos Calvello el auto es muy competitivo, aunque no hemos abierto el motor. Donde largué estaba muy lavado el circuito. Pisandelli me superó y luego de volver a pasarlo tenía miedo de "Cocho".

Daniel Musso: "Creo que Bulla es un excelente piloto, tiene mucha experiencia tirada con todo lo que tenía, frenaba al límite y no podía despegarme. La butaca se deformó con el fuego y sentía un golpe en la espalda."

LAS CARRERAS EN SINTESIS



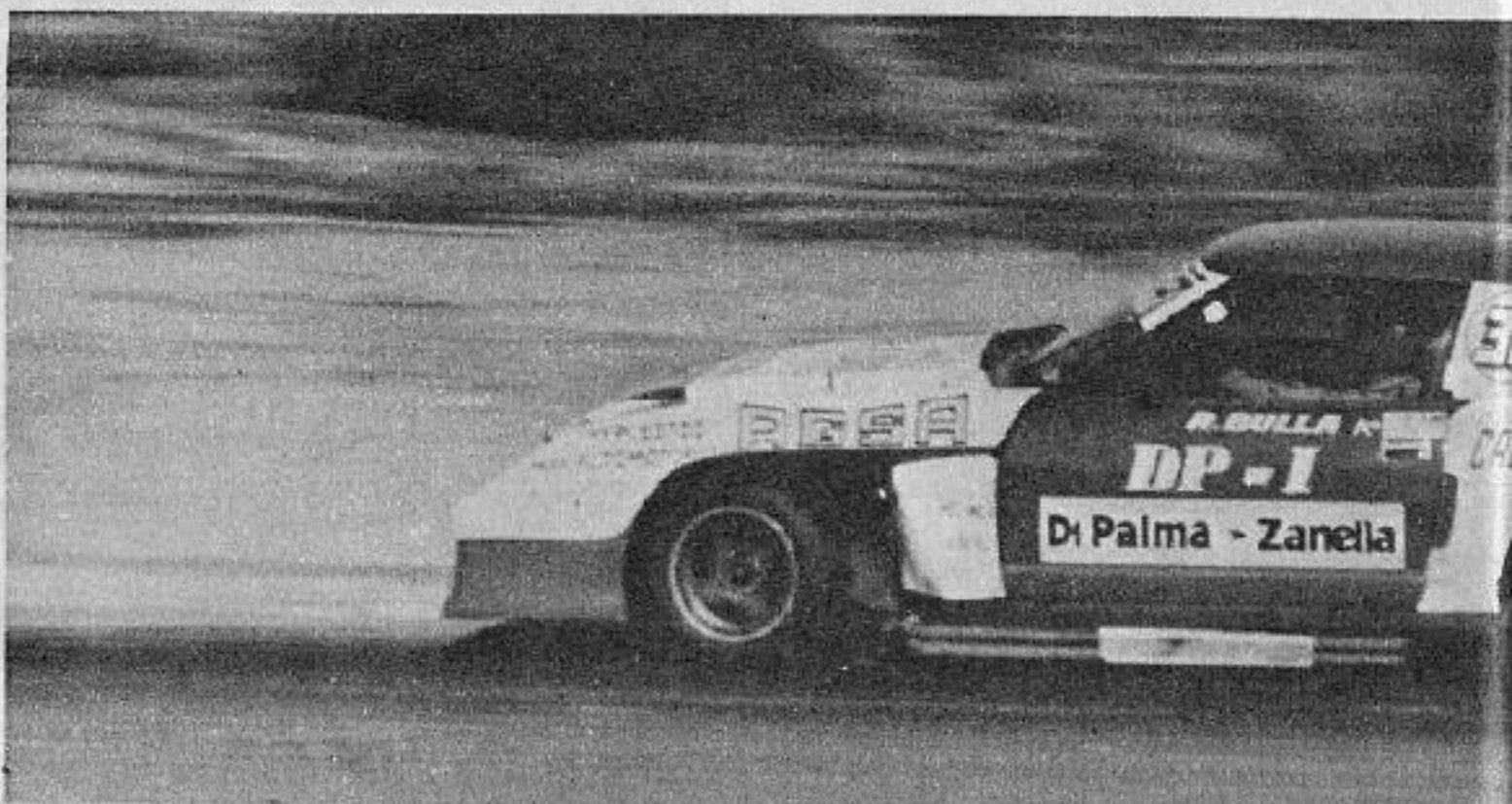
Anas y Ferrante apuntan bien, mientras Barbieri pasa de largo.

DATSUN 280 ZX: Se larga y pica en punta Musso, escollado por Bulla, Zabala, Pairetti y Redolfi. En la primera curva se produce un múltiple toque afectando a Ferrante y Barbieri. En el transcurso de la primera vuelta Redolfi supera a Zabala, y Ponte hace un trompo en la segunda. Poco a poco se distancian algo más los punteros y en la cuarta Sánchez supera a Bakst en el frenaje de la primera curva. Luego de siete vueltas el orden es: Musso, Bulla, Pairetti, Redolfi, Zabala, Boni, Cao, Cura, Alifrao, Sánchez, Comito, Flores, Arias, Barbieri y Ponte. En las vueltas 8 y 9 Redolfi lo pasó a "Tim" Pairetti y un giro más tarde Cao superó a Boni, yéndose luego afuera y abandonando. En la vuelta 14, había 63/100 entre el primero al segundo y 184 al tercero. Boni lo tocó a Sánchez en la vuelta 18 y en la 22 las posiciones eran: Musso, Bulla, Redolfi, Pairetti, Zabala, Alifrao, Boni, Barbieri y Comito. Estas posiciones se mantenían hasta el final.

NISSAN 300 ZX: Luaces logra ganarle el frenaje de la primera curva a Oltra y atrás

Mayorga es tocado en el medio del pelotón, colisionando luego con Zenklusen y haciendo un trompo. En la primera vuelta, Monguzzi (totalmente pasado en el frenaje) superó a Urrutia y luego de cuatro giros se formaron tres parejas dominadoras: Luaces-Oltra, Pisandelli-Vido y Zanatta-López. Antes de finalizar la primera decena de giros, Vido había superado a Pisandelli, y a pesar de varios intentos de "sorpasos", las seis posiciones de vanguardia no cambiaron. Desde atrás luchaban Carlos González, Angel Monguzzi y Oscar Thomas, este último superando a ambos sobre el final y quedándose con el séptimo puesto. Manzano fue a boxes en la vuelta 23, y sobre ese giro las posiciones eran: Luaces, Oltra, Vido, Pisandelli, Zanatta, López, González, Thomas, Monguzzi, Urrutia, Zenklusen y Mayorga.

Cuando faltaban pocas vueltas, Luaces se fue afuera levemente en la última curva antes del control, pero Oltra no pudo superarlo, resignando así, la posibilidad de ganar en esa competencia.



Párrafo final para el motociclismo. Una vez más René Zanatta se impuso en la categoría 250 cc Internacional, que complementa últimamente a los espectáculos del CAP. Brindaron un buen espectáculo, que supo ser reconocido por el público... soberano definitivamente que en esta oportunidad no ahorró vitores y gritos para los protagonistas. Por el marco... el espectáculo y las vivencias sureñas... la cosa parece que empieza a caminar por los carriles lógicos...

SUREÑAS

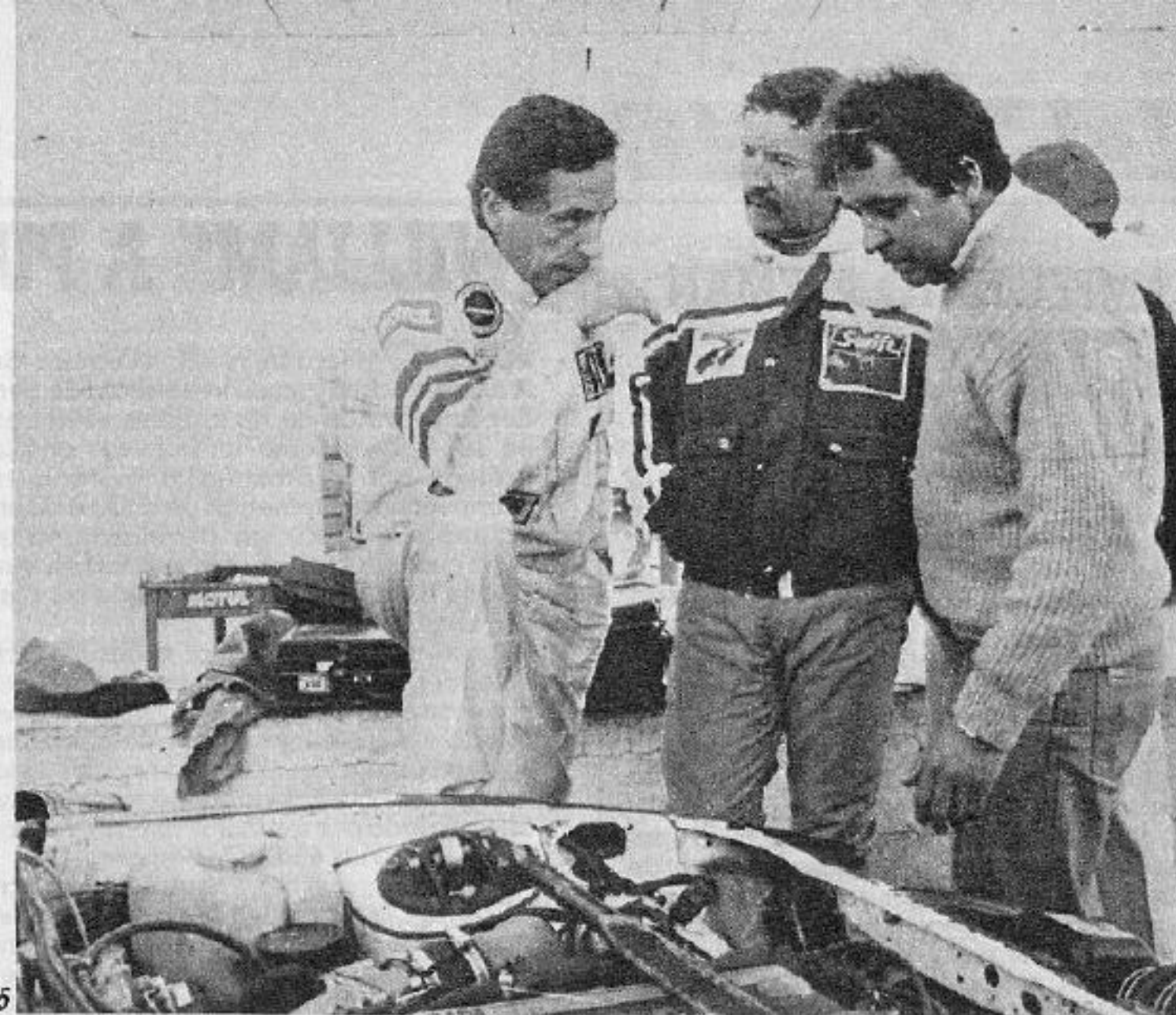
DESTACABLE - La actitud de Ricardo De Giusti en Avellaneda. Luego de apren-

der y sufrir un incendio, De Giusti apenas vio el auto de Musso en llamas corrió hacia la zona del accidente, le arrebató el matafuegos a un bombero, y se tiró bajo el auto de Musso para apagarlo desde abajo, foco principal del incendio. La actitud se conoció en el Sur, pero vale la pena mencionarla. De Giusti no pudo largar la final en Trelew por problemas de motor.

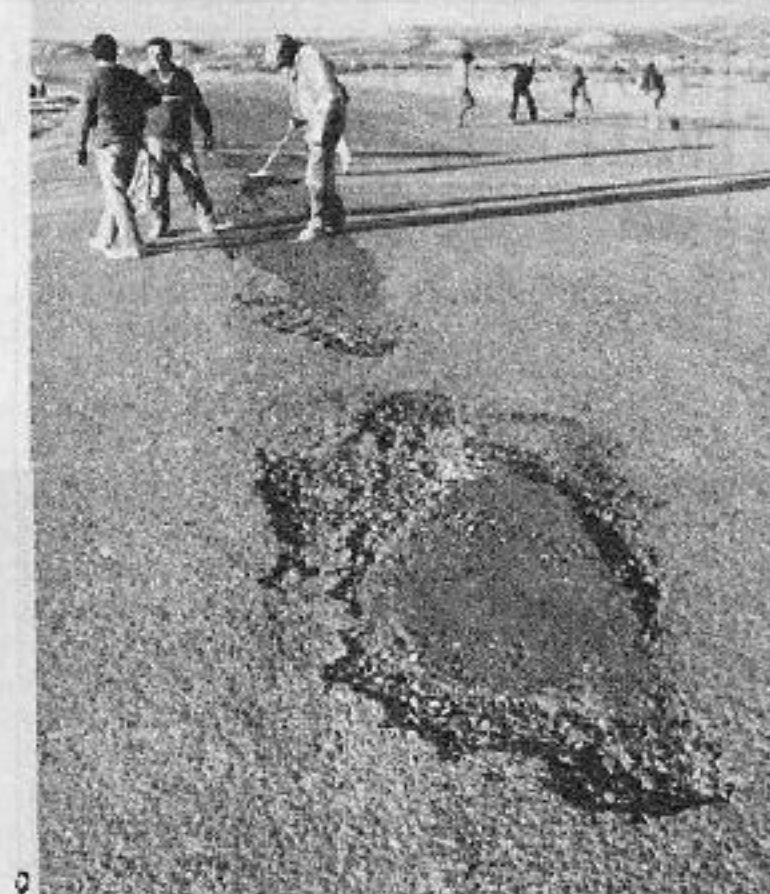
HABLEMOS DE FORTUNA - Esta vez, a Musso le revisaron la caja luego de clasificar, y descubrieron un engranaje roto de la cuarta marcha, que fue oportunamente cambiado y luego le permitió ganar. De lo contrario... no aguantaba...



PADA
CIRCULO
AUTO RAJIDO



5



9

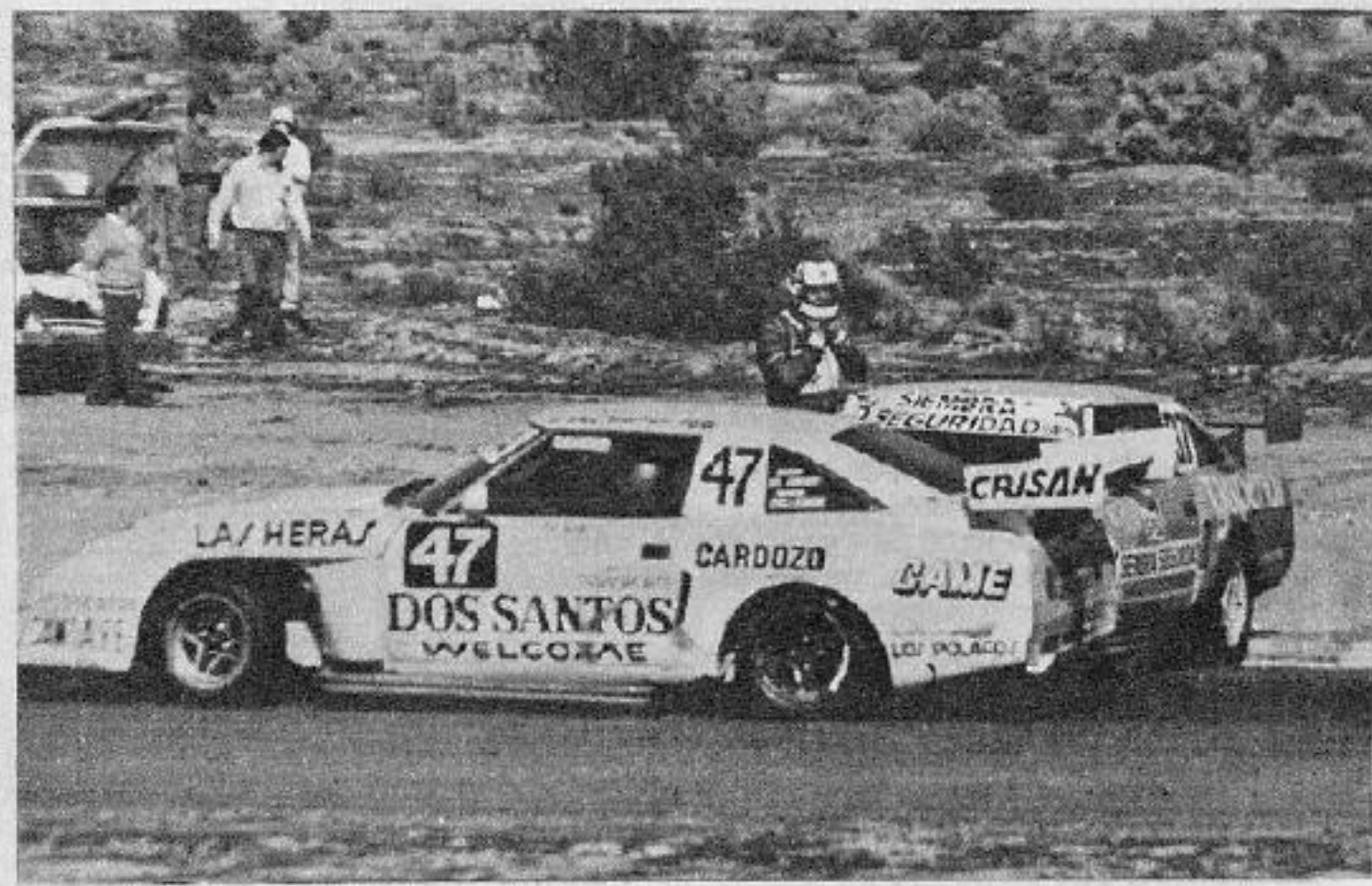


ORGANIZATIVAS - El nivel de la atención brindada a los visitantes, la excelente sala de prensa montada (con líneas telefónicas) y la preocupación permanente suelen predisponer bien y disimulan la falta de otros elementos que en este caso no se pudieron completar por el mal tiempo que hubo en los días previos a la competencia. El pavimento de la calle y patio de boxes son los ejemplos, y debido a la necesidad de transportar material para realizar un mejorado para esa zona, los camiones cargados pasaron por el sector de pista donde luego se levantó en clasificación como en carrera, en una suave curva a la izquierda luego de la largada.

EN POCAS PALABRAS

Abelardo Zenklusen: "Sigo renegando con la caja, el viernes saltaba la tercera y la cuarta". **Oscar Ferreyra (mécánico de Musso):** "El martes siguiente a la carrera, el auto ya estaba pintado". **René Zanatta:** "Tengo la eterna ida de trompa". **Carlos Luaces:** "Voy a correr con el auto de Olmi". **Carlos Zabala:** "Estoy viendo dónde me equivoco más". **Enrique Urrutia:** "Ché, González, no vayas a romper mi trompa, ¿eh?". **Oswaldo Cao:** "Estoy igual que cuando llegué al circuito, no puedo bajar el tiempo". **Francisco Mayorga:** "Che... mi hijo se llama Francisco, no Fabián. Ahora me inventaron otro...". **Rubén Bulla:** "Mira la gente que hay allá arriba, así te dan ganas de acelerar". **Jorge Zabala (hermano de Carlos):** "Mi hermano hizo 53s9, pero desde acá hasta el baño".

RETRASOS Y ABANDONOS



Ramón Arias pasa en el momento en que Sánchez se baja de su auto.

DATSUN 280 ZX: Ariel Bakst: Quemó la resistencia de los inyectores (ab). Daniel Barbieri: Toque en la primera curva. Luis Ponte: Trompo. Raúl Flores: Goma trasera derecha pinchada. Jorge Ferrante: Toque en la primera curva y válvula torcida (ab). Carlos Boni: Rotura de trompa por un toque. Carly Cura: "Me pegaron Boni y Bakst, pero paré porque se pinchó la goma D1". **Ramón Arias:** Pinchó la goma D1. (ab.) **Nicolás Comito:** Rompió el amortiguador delantero. **Oswaldo Cao:** "Seguí de largo" (ab). **NISSAN 300 ZX:** Francisco Mayorga: Lo tocaron en la primera curva e hizo un trompo. **Abelardo Zenklusen:** Toque en la curva uno, con Mayorga. **Luis Delconte:** "No doblaba nada" **Oswaldo "Cocho" López:** Caja trabada en cuarta marcha.

CLASIFICACION

Asociación de Volantes Mar y Valle - Autódromo de Trelew de 1.983,06 metros de extensión - Final a 20 vueltas - Recorrido total: 61,47 metros - 23/8/87.

DATSUN 280 ZX PRUEBAS DE CLASIFICACION

Musso, 54s06/100 (Promedio: 132,057 km/h); Bulla, 54s09; Zabala, 54s26; Redolfi, 54s27; Pairelli, 54s33; Boni, 54s40; Bakst, 54s42; Cura, 54s45; Cao, 54s61; Sánchez, 54s87; Ferrante, 54s95; De Giusti, 55s04; N. Comito, 55s29; Arias, 55s38; Barbieri, 55s54; Flores, 56s01; Ponte, 56s82; Marlanovic, S/T.

FINAL

Pos. N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	7 Daniel Musso	28m19s40/100	31
2°	30 Rubén Bulla	28m26s27	31
3°	3 Hugo Redolfi	28m26s82	31
4°	6 Carlos Pairelli (h)	28m28s07	31
5°	15 Carlos Zabala	28m32s81	31
6°	33 Walter Alifraco	28m45s51	31
7°	28 Carlos Boni	28m45s90	31
8°	49 Daniel Barbieri	29m06s11	31
9°	25 Nicolás Comito	29m09s69	31
10°	50 Luis Ponte	29m08s05	30
11°	47 Ramón Arias	26m55s22	28
12°	57 Raúl Flores	28m46s74	28
13°	97 Héctor Sánchez	21m21s15	23

No clasificaron: Cura, 19v; Cao, 17v; Bakst, 5v.
No registró pase: Ferrante.
No largaron: Marlanovic y De Giusti.
Promedio del ganador: 130,157 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado.

NISSAN 300 ZX PRUEBAS DE CLASIFICACION

Luaces, 53s61/100 (Promedio: 133,165 km/h); Olmi, 53s64; Vido, 53s64; Pisandelli, 53s66; López, 53s74; R. Zanatta, 53s79; Mayorga, 53s81; Urrutia, 53s87; Monguzzi, 54s14; Thomas, 54s15; C. González, 54s24; Zenklusen, 54s43; Manzano, 54s73; Delconte, 59s28; Costilla, S/T.

FINAL

Pos. N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	11 Carlos Luaces	27m57s36/100	31
2°	3 Silvio Oltra	27m57s98	31
3°	28 Roberto Vido	28m01s66	31
4°	20 Alfredo Pisandelli	28m02s65	31
5°	12 René Zanatta	28m12s02	31
6°	1 Oswaldo López	28m15s54	31
7°	63 Oscar Thomas	28m21s88	31
8°	23 Carlos González	28m22s63	31
9°	10 Angel Monguzzi	28m23s75	31
10°	21 Enrique Urrutia	28m24s43	31
11°	44 Abelardo Zenklusen	28m25s23	31
12°	45 Carlos Manzano	28m47s94	28
13°	9 Francisco Mayorga	28m47s94	25

No clasificó: Delconte, 7v.
No largó: Costilla.
Promedio del ganador: 131,939 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado.

CAMPEONATOS

(Disputadas siete competencias)

DATSUN 280 ZX

Redolfi, 107 puntos; Pairelli (h), 64; Bulla, 60; Musso, 53; Comito, 38; Boni, 36; Zabala, 33; Rementería, 27; Sancho y Harpe, 21; J.L. Bessone y Cao, 20; G. Sánchez, 18; Alifraco, 17; Benamo, 15; Giacchino y Barbieri, 12; R. Iglesias y Bakst, 10; Tuero y Cura, 9; Mandrini, 8; Torriani, 6; D. García y Ferrante, 4; Heritier y J. Zanatta, 3; Etchegaray y Borda, 2; Ponte, Arias, Cavaliero y Fraga, 1.

NISSAN 300 ZX

López, 111 puntos; Oltra, 61; Pisandelli, 44; Olmi, 42; Luaces, 38; Urrutia, 30; Vido, 29; Ohyanari y Monguzzi, 27; Mayorga y Bernardino, 20; R. Zanatta, 16; Baldinelli, 15; C. González, Der Ohanessian y Cerquelli, 13; Crocetti y Guerra, 12; Daray, Manzano, Garro y Zenklusen, 10; Scipino, Raies y Serafini, 8; Boggio y J.C. Larroca, 7; Picelli, 6; Solo, Rodríguez Marsili y Thomas, 4; Gunther, Ruiz y Heritier, 2; Maldonado, 1.
Próxima competencia: el 20 de setiembre, en Resistencia (Chaco).

fórmula tres

**EN SIEGERLAND, POR EL CAMPEONATO ALEMAN
FIN DE SEMANA ACLIAGO
PARA ROSSO**

No resultó éste un "week end" feliz para el cordobés Victor Rosso, quien apenas pudo lograr un deseado octavo puesto final en la competencia de turno, aunque eso le sirvió para mantener el quinto puesto en el certamen y por lo tanto las posibilidades de luchar por un lugar dentro de los tres primeros de la "graduatoria" final.

Durante todo el fin de semana el team de Bertram Schäfer trató de conseguir la puesta a punto que le permitiera a los chassis Ralt ser competitivos con el resto, pero pese a su experiencia, no le consiguió, como tampoco lo lograron los demás usuarios de los bastidores de Ron Tauranac.

En esta ocasión, los coches del equipo VW lucían las nuevas suspensiones elaboradas por Schäfer en la búsqueda de un mejor aprovechamiento de los neumáticos radiales Michelin. Si bien esta reforma dio muy buenos resultados en Nürburgring, donde en pruebas libres Rosso pudo estar muy próximo a los tiempos de Schneider con el Dallara, aquí el progreso no se sintió. Evidentemente con estas suspensiones el auto va un poco mejor, puesto que las diferencias con los otros Ralt se han acrecentado; pero nada se pudo hacer con los Dallara y los Reynard.

En pruebas de clasificación, Schneider confirmó su llamativa superioridad, escapándose más de un segundo del resto. Por el tipo de escenario (un rectángulo con tres chicanas en las rectas), el manejo no permite establecer semejantes ventajas... Con respecto al motor, a esta altura del Campeonato y con el título en el bolsillo, Spiess no necesita realizar distinciones entre sus clientes, por lo cual la hipótesis de un "supermotor" ya no tiene mucha sustentación. Además en el actual nivel de preparación es imposible hablar de diferencias de muchos caballos, de un impulsor a otro del mismo preparador. Resulta evidente entonces que todo está centrado en el chassis, y debido a que las diferencias también se establecen con otros usuarios Dallara, una termina por convencerse de que todo el mérito es del trabajo de puesta a punto del equipo y está también en la afinada aerodinamia del coche, al cual se continúa probando periódicamente en el túnel de viento de la Ford alemana.

Con 1m12s38 el alemán hizo la "pole", dejando atrás por 1s15 al finlandés Luthanen con el Reynard, mientras que luego en sólo 04 centésimas se escalonaron otros dos usuarios del bastidor británico: Joachim Winkelhock y David Coyne. Más atrás quedó el noruego Huysmans con el Dallara-Alfa, precediendo al Reynard de Biela y al segundo auto del team líder, el de Schübel, con la conducción del húngaro Kesjar.

Para Rosso todo se resumio a un opaco

undécimo lugar a 2s19/100 de la punta y a un segundo del mejor "no-Schneider". Al respecto nos comentaba el cordobés: "Es increíble pero no le podemos encontrar la vuelta. Schäfer ya no sabe qué más probar. Tenemos una molesta subvirancia en el curvon del fondo, y si intentamos sacar aletón no puedo llevar el auto en las chicanas... Probamos de todo, y nada... No parece el mismo auto que ensayamos en Nürburgring."

En la carrera asistimos a un cómodo paseo de Schneider. Sabiéndose poseedor de un auto 1 segundo más rápido, y habiendo ganado cuatro de las cinco carreras disputadas, el germano se tomó las cosas con calma. Al principio Luthanen lo madrugó en la largada, pero ya en la primera vuelta Schneider había recuperado la punta. Luego Luthanen sufrió la rotura de un disco de freno trasero y allí perdió la posibilidad de concluir en la posición de escolta. A todo esto Rosso había largado muy bien, ganando tres puestos en la salida. De todos modos le costaba bastante mantener el tren del pololón compuesto por los escoltas de Schneider. Luego de la carrera nos comentaba Victor: "No podía seguirlos y, para colmo, al promediar la carrera comencé a tener problemas con la caja. Me saltaba la segunda velocidad y ya sobre el final tenía que hacer las chicanas con una mano en el volante y otra en la palanca de cambios. Por eso me resultó imposible mantener el séptimo puesto y Kaufmann me superó. Espero mejor suerte para el domingo próximo en Nürburgring. En éste circuito probamos en la semana y el coche va de maravillas... Lo importante es que pudimos acercarnos a los tiempos de Schneider, allí. Esperemos que no haya contra-tiempos en el fin de semana..."

CLASIFICACION FINAL

- 28 vueltas al circuito de 3.320 m = 93 km
 1º) Bernd Schneider (Dallara), 33m43s/100 a 165.400 km/h;
 2º) Joachim Winkelhock (Reynard), 34.06.20.
 3º) David Coyne (Reynard), 34.06.83;
 4º) Peter Zakowski (Ralt), 34.09.58;
 5º) Harald Huysmans (Dallara), 34.22.72;
 6º) Frank Biela (Reynard), 34.24.67;
 7º) Hanspeter Kaufmann (Dallara), 34.25.37.
 8º) Victor Rosso (Ralt), 34.29.97.

Récord de vuelta: Schneider, 1m11s44/100 a 167.301 km/h.

CAMPEONATO (disputadas seis fechas)
 Schneider, 100 pts.; Kaufmann, 63; Winkelhock, 48; Huysmans, 46; Rosso, 40.

Próxima fecha: domingo 30 de agosto en Nürburgring junto a los Mil Km. de S.P. en que participará Oscar Larrauri.

¿SAN REMO O EL R.A.C.? RECALDE PREPARA SU FUTURO

Luego de cumplir excelentes actuaciones en todas sus presentaciones en el Campeonato Mundial de Rally en 1987, la última de las cuales le valió el segundo puesto en la competencia argentina, el cordobés Jorge Raúl Recalde está definiendo los pasos que seguirá próximamente. En principio había considerado con seriedad la posibilidad de competir en el Rally de Costa de Marfil con una coupé Audi 90 Quattro perteneciente al equipo del austriaco Rolf Schmidt; sin embargo esa alternativa fue descartada al no poder embarcar antes del 17 de agosto los vehículos y repuestos por vía marítima, puesto que los costos que

implica el envío por vía aérea de los materiales, hacían prohibitiva la empresa.

"La semana que viene me iré a Europa a tratar de definir cuándo y con qué correré. En principio voy a intentar estar en San Remo, aunque para tener posibilidades se debe manejar un auto muy bueno, considerando que ese rally tiene un 60% de asfalto. ¿Oficial Lancia?... Mmmmm, muy difícil, imposible, diría... Trataré de correr con la marca.

En cuanto a Ernesto Soto, que en su momento pensó en ir a Costa de Marfil con un Renault 18 GTX, tal posibilidad quedó trunca.

¡WILLIAMS A PUNTO DE PERDER L

Aunque parezca increíble, el equipo de Frank Williams está en la antecámara de perder la provisión de los impulsores Honda en 1988. Pese a tener un contrato que lo protege por la próxima temporada, el Campeón vive momentos de duda e incertidumbre que sólo se develarán en el "week end" de Monza, oportunidad en que Honda hará el anuncio oficial de sus planes futuros.

Para la lógica occidental, no resulta fácil entender cómo los japoneses pueden llegar a desprenderse del equipo que ya les brindó veinte triunfos y que actualmente tiene en pista a los autos más rápidas de la categoría. La efectividad de los Williams está avalada por seis victorias en la temporada '87, de las cuales tres fueron 1-2.

Sin embargo, el Ing. Yoshitoshi Sakurai (41 años), Director del Departamento de Competición y Futuros Proyectos de Honda, realizó en Zeltweg declaraciones reveladoras en cuanto a sus intenciones. Sakurai es el único que toma decisiones en los

circuitos por parte de Honda, y es quien informa al Ing. Kawamoto -Jefe de Investigación y Desarrollo-, que pocas veces aparece en los Grandes Premios pero que es quien decide la política de la marca en lo deportivo.

Sakurai dijo en Austria: "Sostengo que para nosotros será muy difícil atender más de dos equipos el año próximo. Ello requeriría una enorme disponibilidad, más que financiera, humana, que no estamos en condiciones de afrontar. Actualmente tenemos 40 personas en Gran Bretaña y otras 100 en Japón, dedicadas exclusivamente a la F.1. Nuestro presupuesto es de 50 millones de dólares y tenemos cien motores en rotación para los dos equipos actualmente provistos. Agregar un tercer equipo sería aumentar en un 50 por ciento la disponibilidad." Consultado sobre el contrato que tienen con Williams hasta fin del '88, Sakurai dijo "Sí, es cierto pero hay muchas cláusulas que queremos revisar e incluso deseamos modificar algunos

**motos-velocidad
VALIOSOS TRIUNFOS DE
GARDNER Y MANG**

El Gran Premio de Checoslovaquia de Motociclismo -velocidad-, undécima fecha del Campeonato Mundial, realizado el pasado fin de semana en el renovado circuito de Brno, representó para Wayne Gardner y Anton Mang un importante paso en sus pretensiones de apoderarse de los títulos mundiales en sus respectivas clases.

El piloto alemán logró en Checoslovaquia su tercer éxito consecutivo en 250 tras el abandono en Francia. Sobre su Honda, el dominio ejercido a lo largo de la carrera no tuvo mayor oposición y así llegó al triunfo, a un promedio de 144.116 km/h y relegando por 3s43/100 al francés Dominique Sarron, en tanto que Reinhold Roth, el otro gran aspirante al título, apenas llegó décimo rescatando un solo puntito que elevó a 89 su haber mientras Mang, al frente, totaliza ya 112.

En la división 500, Gardner obtuvo un valioso suceso. Dueño del mejor registro en las pruebas clasificatorias, el australiano estuvo en punta a lo largo de toda la carrera, aunque sobre los tramos finales debió contener los embates de Eddie Lawson y su Yamaha. Con su Honda, Gardner venció a un promedio de 149.748 km/h, superando al Campeón Mundial por 1s87/100, en tanto el tercer escalón del podio quedó sorpresivamente en poder del japonés Tadahiko Taira, quien relegó a Randy Mamola. Con estos resultados Gardner se atizaba al frente de las posiciones, con 135 puntos, escoltado por Mamola con 109 y Lawson con 103. También estuvieron en Checoslovaquia las restantes categorías. Y lo más importante, aunque también lo esperado, fue la consagración de Fausto Gresini como nuevo monarca de la clase 125. El italiano sumó sobre su Garelli la novena victoria de la temporada, asegurándose, por si alguien tenía dudas, el título. En cambio la fortuna sigue dándole la espalda a Guillermo "Willy" Pérez, quien sufrió una nueva caída con su Zanella, aunque sin mayores consecuencias físicas.

El festival motociclistico en Brno se completó con la clase 80 cm³, que entregó el triunfo de Stefan Doerflinger sobre una Krauser, relegando al ya coronado monarca Jorge Martínez; y con la siempre espectacular presencia de los sidecars, en carrera ganada por el binomio Rolf Biland-Kurt Waltisperg con otra Krauser.

LA TRAGICA MU



Trágico final encontro Didier Pironi mientras participaba en la Needles Trophy Race, competencia válida por el Campeonato Mundial de Motonáutica en su potentísima Off-Shore, que se efectuó el pasado domingo en la Bahía de Pole, Isla de Wight, al Sur de Inglaterra. En momentos de cumplirse la tercera vuelta de la prueba, y cuando la embarcación "Collibri", comandada por el piloto francés, marchaba en punta, imprevisiblemente se dio vuelta y, tras golpear violentamente contra el agua, se desintegró.

La muerte de Pironi fue instantánea. Idéntico destino tuvieron sus acompañan-

**indy cars
ANDRETTI**

Se completó la trilogía de carreras que en la "Formula Indy" se denomina "Triple Corona", integrada por Indianápolis, Michigan y Pocono, todas sobre un recorrido de 500 Millas.

Michigan es quizás la más impresionante de las carreras que se hacen en óvalos peraltados, fundamentalmente por las velocidades que se desarrollan debido al peralte permanente que tiene el circuito. Esta competencia habitualmente presenta un panorama terrible en lo que respecta a los accidentes, pero no ocurrió así en esta temporada, ya que en ningún momento se colocaron las banderas amarillas, lo que favoreció para batir el record absoluto.

HONDA!

detalles que estamos discutiendo con ellos." Con estas declaraciones, Sakurai no hizo más que confirmar aquella frase de Williams pronunciada en ocasión del GP de Hungría: "Pese al contrato, ellos son los que tienen la sartén por el mango."

A efectos de evitar la situación penal por incumplimiento de contrato, los japoneses están barajando una alternativa que ofrecer a Williams. Una opción sería la provisión de los motores aspirados de Judd (el V8 de 3500 cm³ del cual adelantamos información en anteriores ediciones) mientras no se descarta la oferta del desarrollo de los nuevos V10 aspirados hechos en Japón. Judd fue citado por los nipones a Zeltweg y declaró: "Estoy en condiciones de atender el próximo año a tres equipos. Dos ya están definidos: serán March y Ligier. Del tercero aún no puedo definir un nombre."

EL PORQUE DEL DIVORCIO

Más allá del aspecto legal, resulta evi-

dente que Honda quiere trabajar el año próximo solo con McLaren y Lotus. La respuesta a esto tiene varias aristas. En primer lugar los japoneses desean asegurarse a los mejores pilotos del momento, y de este modo tienen a tres "top" (Prost, Senna y Fiquet) además de su protegido Nakajima, el cual fue rechazado por Williams. Esto permite entender como tanto Piquet como Senna han podido negociar sus cambios de equipo, prestando con la provisión de los motores como "dote", sabiendo que tenían el secreto aval de los nipones. Incluso Senna en este momento se puede dar el lujo de "ironear" con Ron Dennis porque sabe que al "manager" británico le conviene conseguir una "extra" de Marlboro para colmar las apetencias del paulista —veinte millones en tres años— ya que siempre es más negocio Senna con los motores gratis de Honda, que tener que salir a pagar por los impulsores...

Con respecto a Williams, hay dos situaciones claramente indigestas para los nipones, que ayudaron a precipitar este inminente divorcio. Una es la pérdida del título del año pasado por una pésima estrategia de escuadra, que además no res-

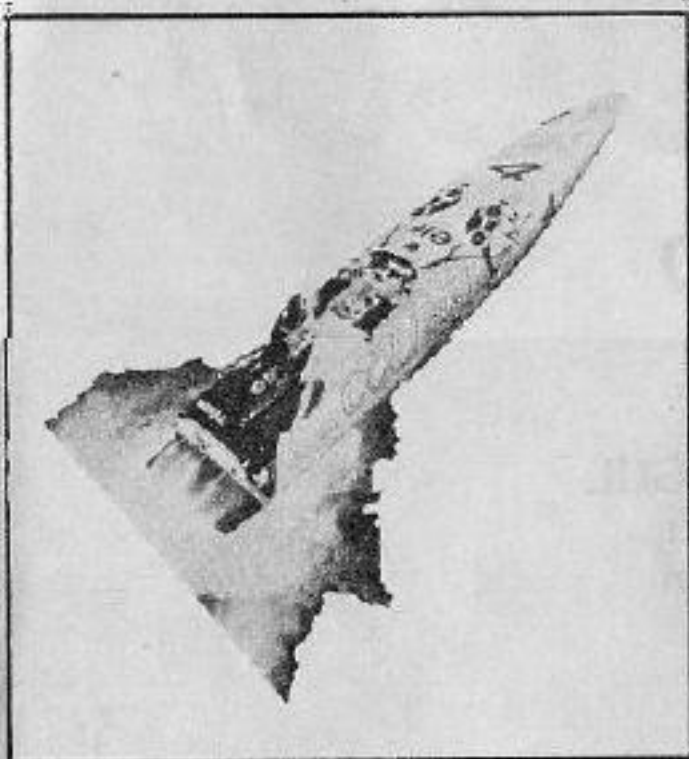
petó la condición de primer piloto de Piquet, por otra parte pagado enteramente por Honda. Tampoco los nipones han digerido el papelón que le infligieron a su líder carismático —aunque ahora sin poder decisional— Soichiro Honda, que pese a sus 80 años hizo el viaje hasta Adelaida para asistir a la victoria de sus rivales...

Por otra parte, a nivel de pilotos, el único "top" de Williams para el '88, decididamente no les cae en gracia a los japoneses. No le perdonan a Mansell su reticencia a trasladarse a Japón para probar los productos que allí se elaboran. Piquet, Senna y todos los motociclistas de la marca concurren anualmente a la Tierra del Sol Naciente a fin de probar las novedades de la marca. Para los orientales, invitar a cualquiera a su patria y abrirle las puertas de su fábrica, significa entablar una relación de trabajo que va mucho más allá de la forma de entender las cosas por parte de los occidentales. El rechazar reiteradamente las invitaciones por la incomodidad que significa el viaje transoceánico, ha significado para Mansell perder la simpatía de los nipones para siempre.

¿PORSCHÉ, ALTERNATIVA PARA WILLIAMS?

Ante este estado de cosas, Frank Williams se encuentra frente la disyuntiva de aceptar lo que le ofrezcan los japoneses para evitar el "penal", o bien buscar alternativas. En ese sentido se supo que hay contactos con Porsche. Los alemanes, por vía de su portavoz, Manfred Janke, han sido claros: "Nuestra prioridad ahora es Indianapolis. En F.1 no tenemos nada que probar. Ganamos tres campeonatos. ¿Qué más podemos lograr? Pese a esto, Helmuth Boff —Jefe del Departamento Técnico de Stuttgart— estuvo en Hungría tratando de evitar la ida de McLaren, y ante la imposibilidad de revertir tal situación, entabló contactos con Williams. Concretamente la posibilidad es que la escuadra inglesa utilice los actuales turbo para el '88, puesto que el aspirado que está proyectando Melzer (un V10 con 5 válvulas por cilindro y 650 CV de potencia) recién podrá ver la luz en el '89. El problema a salvar es el de la propiedad de los turbo V6, que en este momento es de TAG. Pors-

ORTE DE DIDIER PIRONI



tos Bernard Groux y Jean Claude Guenard, personalidades que también tuvieron vinculación con el automovilismo deportivo, como que Groux venció dos veces como navegante en la París-Dakar, siendo la última este año en compañía de Ari Vatanen; en tanto, Guenard ocupó hasta poco tiempo atrás la jefatura de mecánicos del equipo Ligier de Fórmula Uno.

No hubo precisiones oficiales sobre las causas de la tragedia. De todas maneras, dos son las versiones que se manejaron con prioridad, señalando la primera que el descontrol de la nave se produjo tras un choque contra la roda de un buque petro-

lero, en tanto la segunda teora responsabilizaba a la estela de oleaje dejada por dicho petrolero, como causante del movimiento que catapultó a la embarcación a tan fatal salto.

Se cerró así un trágico destino para Didier Pironi, quien en agosto de 1982 había visto de cerca la muerte con aquel espectacular accidente en Hockenheim que no sólo tronchó sus aspiraciones al título mundial sino también su trayectoria dentro de la Fórmula Uno, que quedó detenida con su participación en 70 Grandes Premios de los cuales se adjudicó los de Bélgica en 1980, San Marino en 1982 y Holanda ese mismo año.

Aquel percance de Hockenheim le ocasionó terribles fracturas que motivaron nada menos que 31 operaciones. Pese a todo, el ánimo de Pironi se mantuvo alto e incluso, a mediados del año pasado, hizo un esbozo de retornar a la Fórmula Uno. Pero en los ensayos informales realizados sobre un AGS se dio cuenta de que esto no era posible, y buscó entonces la motonáutica como vía de escape a su amor por la velocidad.

Las cosas no estaban saliendo mal, y así fue que una semana atrás había ganado en Noruega, convirtiéndose en el primer piloto francés que obtuviera una carrera por el Mundial de Motonáutica. Lamentablemente, siete días más tarde la muerte se encargó de cortar definitivamente las ambiciones de este parisino que había nacido el 26 de marzo de 1952.

EL MERCADO DEL RALLY

Si bien no tan altisonantes como en la F.1, el rally también está generando novedades en cuanto a la conformación de los equipos para el año próximo. La flamante escuadra campeona —Lancia— es la que ofrece mayores dudas, puesto que el único que dispone de un papel firmado es el sueco Eriksson aunque por un programa reducido. De Blasion se descuenta la renovación, pero por si acaso, el ganador de Argentina ha escuchado una oferta por parte de Jean Todt y posiblemente la utilice para realizar su cotización, puesto que no está en ánimo cambiar de equipo.

Quién si cambia es Konkrunen y esto no es un secreto. Lo que sí es novedoso y es su nuevo destino. Luego de conversaciones con Aachim Warmbold y con Jean Todt, el Campeón del Mundo '86 habría aceptado ya la oferta de Ove Andersson para retornar al Toyota Team Europa, con el cual iniciará su carrera notoria. El equipo con sede en Colonia (Alemania) tendrá dos autos para la temporada '88: el Toyota Supra Turbo que debutará en Costa de Marfil, y el nuevo Celica GT Four, que es un 4x4 con motor delantero transversal de 4 cilindros, con 4 válvulas por cilindro y turbocompresor. Este auto, de serie tiene 190 CV y sería el arma de Toyota para los rallies europeos, reservándose el Supra Turbo para los africanos.

Por su parte, Kenneth Eriksson se encargará de cubrir el puesto reclamado por Warmbold en Mazda, declarando el manager alemán que aun está en busca de un tercer piloto para el '88. En tanto, el lugar dejado libre por Eriksson en VW, de seguir adelante el programa de la VW Motorsport, podría ser ocupado por el sueco Kalle Grundel, dejado libre por Ford.

Por el lado de Ford, justamente, con las participaciones de Vatanen y Blomqvist en los 1000 Lagos cerrarán la nefasta temporada '87. Hay un proyecto para homologar una versión 4x4 de la coupé Sierra, pero el mismo no cuenta aun con la aprobación de la casa madre. Por lo tanto Ford para el '88 es una incógnita. Ampliamos aparte.

Volviendo a Lancia, un rumor de buena fuente indica que es muy posible que Pirelli deje el rally, razón por la cual la casa de Turin pasaría a utilizar neumáticos franceses Michelin. El "stop" de Pirelli tiene que ver con una reestructuración de sus plantas de competición. Un cambio de sede del establecimiento donde actualmente se producen las gomas para rally, quitaría capacidad productiva a la casa italiana, por lo cual se interrumpiría el suministro para la especialidad. Tal vez esto también tenga que ver con el anunciado retorno de la casa milanesa a la F.1, rumor que vuelve a cobrar cuerpo y siempre ligado a Ferrari.

JR. Y MEARS, GANADORES EN DOS OVALOS

El ganador, Michael Andretti, apenas pudo contestar algunas preguntas cuando se bajó de su auto, demostrando la dureza de esta competencia, más aun, cuando los pi-

lotos no tienen ningún resuello. Para colmo, se le rompieron los soportes que llevan para sostener la cabeza aliviando al cuello de la enorme fuerza centrífuga que se crea en ese trazado, y el menor de los Andretti tuvo que correr 400 de las 500 millas sin él... lo que se notaba incluso a través de la cámara de la CART-CAM que estaba instalada sobre su auto. Pese a ello, de todos los pilotos, Andretti Jr. era el más "entero" luego del esfuerzo. El segundo clasificado fue Al Unser Sr. con el mismo chasis

March de Penske del año pasado con el que ganó en Indy '87, y tercero Bobby Rahal. En esta prueba, Mario Andretti fue el dominador durante las primeras 300 millas, hasta que el motor Chevrolet de su Lola se rompió. El récord absoluto es de Michael Andretti quien ganó su primera carrera de 500 millas, fue de 274,384 km/h, demorando 2h48m16s07/100, y el segundo llegó a sólo 9s del triunfador.

En Pocono se dio la feliz situación para Rick Mears, de poder ganar justamente en el lugar donde había obtenido su último triunfo, en 1985, antes del accidente que lo dejara fuera de combate el año pasado. Indudablemente le sienta bien, pues allí tuvo cinco podios en seis carreras, y en

todo esto colaboró el equipo Penske, el más experimentado en competencias del tipo 500 millas.

El circuito es muy dinámico, y al respecto Tom Sneva comentaba en una red estadounidense de televisión, que había que conocer muy bien las curvas pues éstas no tienen peralte y se llega a ellas a velocidades muy altas.

Así, por primera vez el motor Chevrolet ganó una competencia de 500 millas, echando por tierra todas las especulaciones acerca de la confiabilidad de ese impulsor en carreras de larga duración. Mears tuvo que superar a Geoff Brabham —quien corría con el March 87C-Honda con preparación de John Judd—, valor

que corre en Indy Cars desde hace 27 competencias y al que, si bien nunca pudo ganar hasta ahora, en el ambiente se lo espera ver en lo alto del podio en cualquier momento. Mario Andretti había hecho la "pole position" y cuando circulaba detrás de su hijo, se pegó contra una pared, saliendo con un golpe en un hombro.

El ganador Mears promedió 250,197 km/h para las 200 vueltas, y el podio se completó con el mencionado Brabham y Roberto Guerrero.

La próxima competencia se realizará el domingo venidero en Road America con las 200 Millas de Elkhart Lake.

Informe: Héctor Cardemartín
(desde los EE.UU.)



A LA HORA DE RECTIFICAR, SIGA CON FEDERAL-MOGUL

SU RECTIFICADOR AMIGO SABE...

sabe y conoce la calidad de los productos **FEDERAL-MOGUL** principal fabricante de **cojinetes** y único proveedor nacional de **cojinetes para motor de equipo original**. Su Rectificador Amigo sabe también que en **pistones, conjuntos armados, válvulas y aros de pistón "HASTING"** debe utilizar **FEDERAL-MOGUL** a la hora de rectificar.

SU RECTIFICADOR AMIGO PUEDE

Confíe en él; cuenta con la tecnología adecuada y la calidad **FEDERAL-MOGUL**. Rectifica con herramientas de precisión, auxiliado por personal capacitado y con asistencia de **FEDERAL-MOGUL** y su Departamento Técnico. Por ello aseguramos: **SU RECTIFICADOR AMIGO SABE Y PUEDE.**



**PARA SENTIR NUEVAMENTE
UN CERO KM RECTIFIQUE
Y EXIJA REPUESTOS FEDERAL-MOGUL**

**FEDERAL
MOGUL**

**COJINETES - PISTONES - CONJUNTOS
VALVULAS - AROS**