

Nº 1078 del 3 al 9 de marzo de 1987  
Argentina: \$2.600 - Uruguay: NS 210  
Paraguay: Gs. 1.350

**LE MOSTRAMOS TODO  
ESTUVIMOS CON  
LA NUEVA F1  
EN LOS TESTS DE RIO**

**CORSA**

Satoru Nakajima  
sobre el  
Lotus 99T-Honda  
en boxes de  
Jacarepaguá.



**SUPERTEST**

**FORD SIERRA  
GHIA S Grupo A  
vs. Standard**

**TRAVERSO Y  
DI PALMA  
FRENTE A FRENTE**

**T.C. Y EL DESAFIO  
A FONDO  
Y EN COLOR**

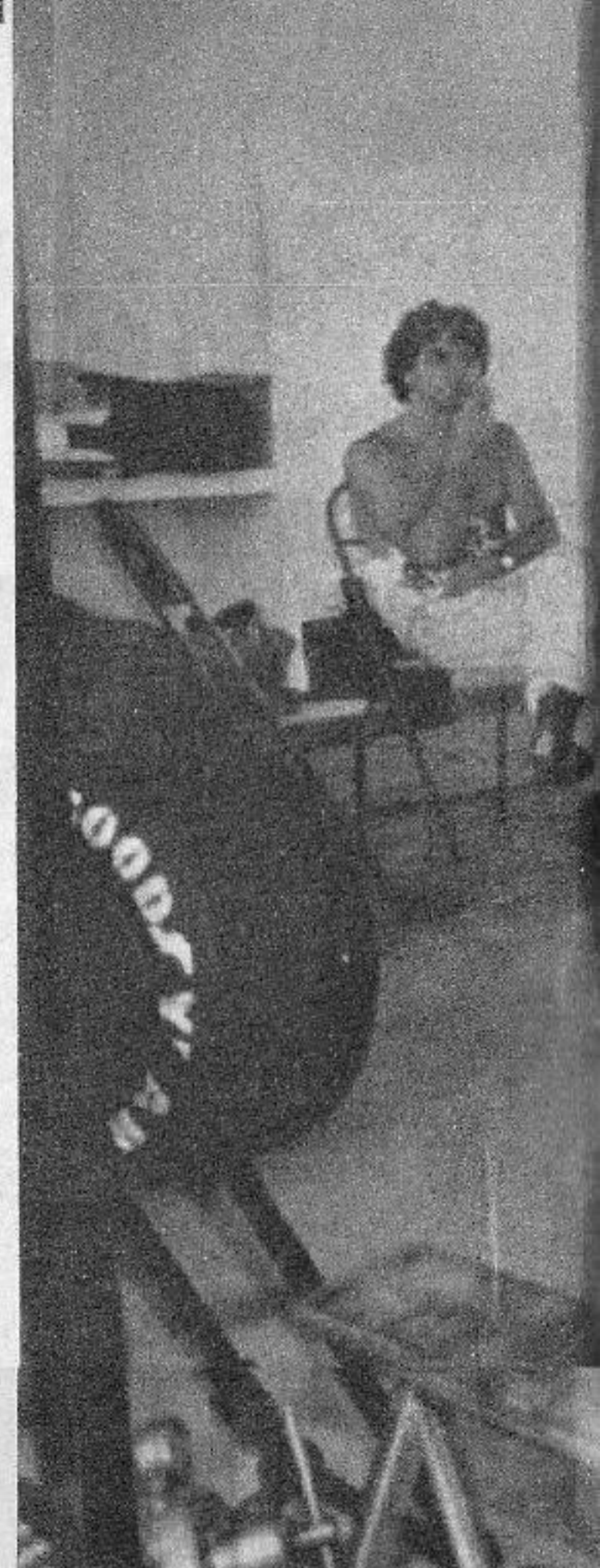
**TURISMO EN  
BUENOS AIRES**

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

**SUPERCONCURSO "20 AÑOS"  
GANATE UN KART!  
PARA EMPEZAR  
CORRER**

LOS INTENSOS TESTS EN RIO DE JANEIRO (BRASIL) AL DETALLE

# CARNAVAL A TODA PRUEBA



1) Momento de reflexión para Piquet mientras los mecánicos de Williams repasan el auto dentro del box. Al fondo, las tribunas desiertas. 2) Las famosas noches carnesiolendas de Rio parecieron muy distantes... 3) Vista del lado interno de los "pits", con carenado del motor Ford del Benetton, en primer plano. Y arriba, "carnavalesca" recreación del "match" Senna-Piquet por los favores de Honda.

Lo mejor del Campeonato '86 de F-1 estuvo la semana pasada trabajando en Río de Janeiro con vistas al inicio del próximo Mundial, que comenzara precisamente en el escenario carioca. Los cambios reglamentarios y las mutaciones humanas y técnicas que se produjeron en los principales equipos obligan a un cuidado "testeo" de las novedades, destinado a no otorgar ventajas a los rivales. Lo sucedido en Río parece darle razón a John Barnard, que en una reciente entrevista sindicaba al team Williams como favorito para el título. Decía el actual "capo-squadra" de Ferrari: "Mientras todos nosotros estamos probando elementos o pilotos nuevos, Williams es el único equipo que mantiene todo como en el '86. Eso les dará una ventaja inicial que más adelante puede llegar a ser decisiva".

Pese al juicio del cronómetro, en el team británico el clima no es el ideal y todo tiene que ver con la pérdida de la exclusividad del motor nipón. El mismo Piquet confesaba días atrás sus dudas al respecto: "Ahora Honda está concentrada totalmente sobre Lotus. Senna es su nuevo ídolo. Ducarouge ha recibido toda la información de nuestros dos años de desarrollo y rápidamente han copiado los sistemas de adaptación y refrigeración de los Williams. Los mejores ingenieros japoneses ahora trabajan con Lotus. A pedido de Ducarouge han modificado el sistema de escapes para favorecer su proyecto aerodinámico y ahora



nos obligan a usar tales escapes, con los cuales Mansell ha tenido problemas durante los tests de esta semana. Soy escéptico respecto de que la situación se invierta en el transcurso de la temporada".

Ambos equipos —Lotus y Williams— están concentrados en el desarrollo de las suspensiones controladas electrónicamente y en este terreno se advierten progresos paralelos, aunque el sistema no esté listo para ser usado en carrera. Si bien Senna logró mejores tiempos que Piquet usando en Río las nuevas suspensiones, el sistema puesto en pista por Patrick Head se muestra más sencillo de utilizar por ser menos sofisticado que el de Lotus. Precisamente, este tema da un índice de la diferencia fundamental que existe entre las dos escuderías que compartirán en el '87 el impulsor Honda. Mientras Williams dispone de dos pilotos de primera línea que pueden trabajar en desarrollos independientes, en Lotus todo recae sobre Senna, a excepción de las pruebas de motor, que son realizadas por Nakajima. En Río, Piquet trabajó exclusivamente sobre el nuevo sistema de suspensiones, mientras Mansell se dedicó a pruebas de duración y a trabajar en las suspensiones convencionales con los nuevos neumáticos "monotipo".

Ante esta rivalidad, que promete intensificarse durante el año, Prost aparece con las cartas en regla como para aspirar al tercer título consecutivo. El francés hizo un solo simulacro de Gran Premio, en el cual demostró la gran confiabilidad de McLaren-

Porsche, que sólo debió detenerse por caucho fresco. Esto le permite lucir un gran optimismo: "Las pruebas de Río me han dejado plenamente conforme. Con el auto nuevo no podremos menos que mejorar y eso se verá en los tests previos a la carrera. El equipo está más fuerte que antes, pese a la ida de Barnard. Es una estructura de 130 personas, muy amalgamada y con ingenieros especialistas en cada sector, todos coordinados por un hombre de talento como es Murray. Mientras Steve Nichols lleva adelante el proyecto del auto del '87, ya Neil Oatley está trabajando en el del '88... Por otra parte, la incorporación de Johansson es muy positiva, ya que con él tengo mayor similitud de estilo que con Rosberg y eso ayuda en los desarrollos".

También Benetton demostró en un par de días la competitividad de su nuevo auto. Rory Byrne ha realizado un gran trabajo sobre el B-187 y el llamante producto del sudafricano se muestra como un auto de vanguardia y efectivo. En sus primeras 50 vueltas sobre un circuito, Teo Fabi pudo ponerlo a 1 segundo y monedas del mejor tiempo logrado por Piquet con el Williams convencional. Lamentablemente, la rotura de la suspensión trasera provocó un impresionante despiste del italiano, a casi 270 km/h, que obligó a un retorno anticipado del equipo. Pese al problema, la moral en Benetton es alta y están muy conformes con el motor Ford, esperando victorias en la temporada.

Lo que sigue preocupando a toda la F-1 es el tema de la válvula limitadora de presión provista por la FISA. Los problemas de falta de confiabilidad del dispositivo crean preocupación por doquier. Michael Kranefuss, de Ford, fue lacónico: "Si seguimos así, este año se podrán perder o ganar carreras por culpa de la válvula". También en Porsche el clima no es del mejor: "La FISA ha adoptado un dispositivo pesado y rudimentario que parece más que nada hecho para tractores agrícolas. Cualquier proveedor europeo podría haber hecho algo más liviano, más pequeño y, sobre todo, más confiable. Estamos de acuerdo en que era algo necesario, pero se podría haber buscado un proveedor más competente". Mientras la FISA no da señales de alarma por el problema, ya hay quienes comienzan a sugerir soluciones. Los alemanes son partidarios de que el dispositivo sea sólo utilizado en clasificación, donde las posibilidades de usar presiones mayores son reales y donde el daño por funcionamiento defectuoso puede ser menor, dejando libre la presión para la carrera. Ninguna ha utilizado en el '86 presiones superiores a 4 bar porque el límite de 195 litros oficia ya como "limitador", según la gente de Porsche.

Siguiendo con las pruebas de Río, veamos ahora en síntesis lo que cada equipo realizó durante la semana.

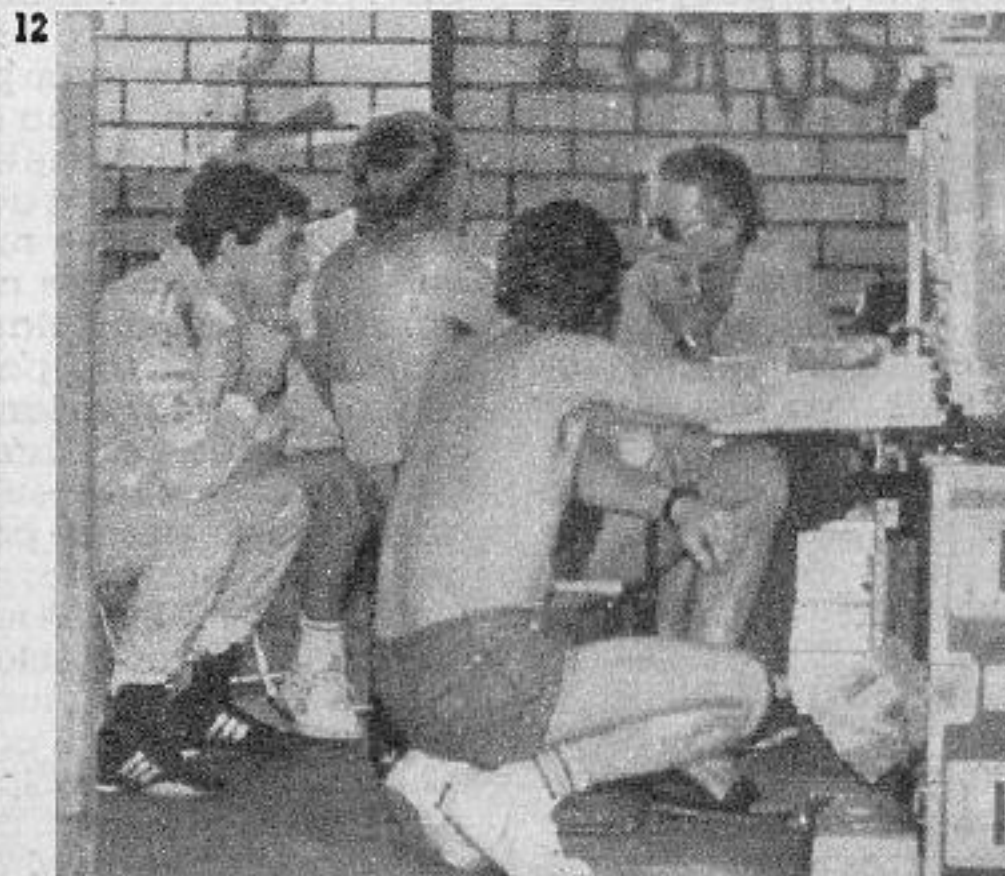
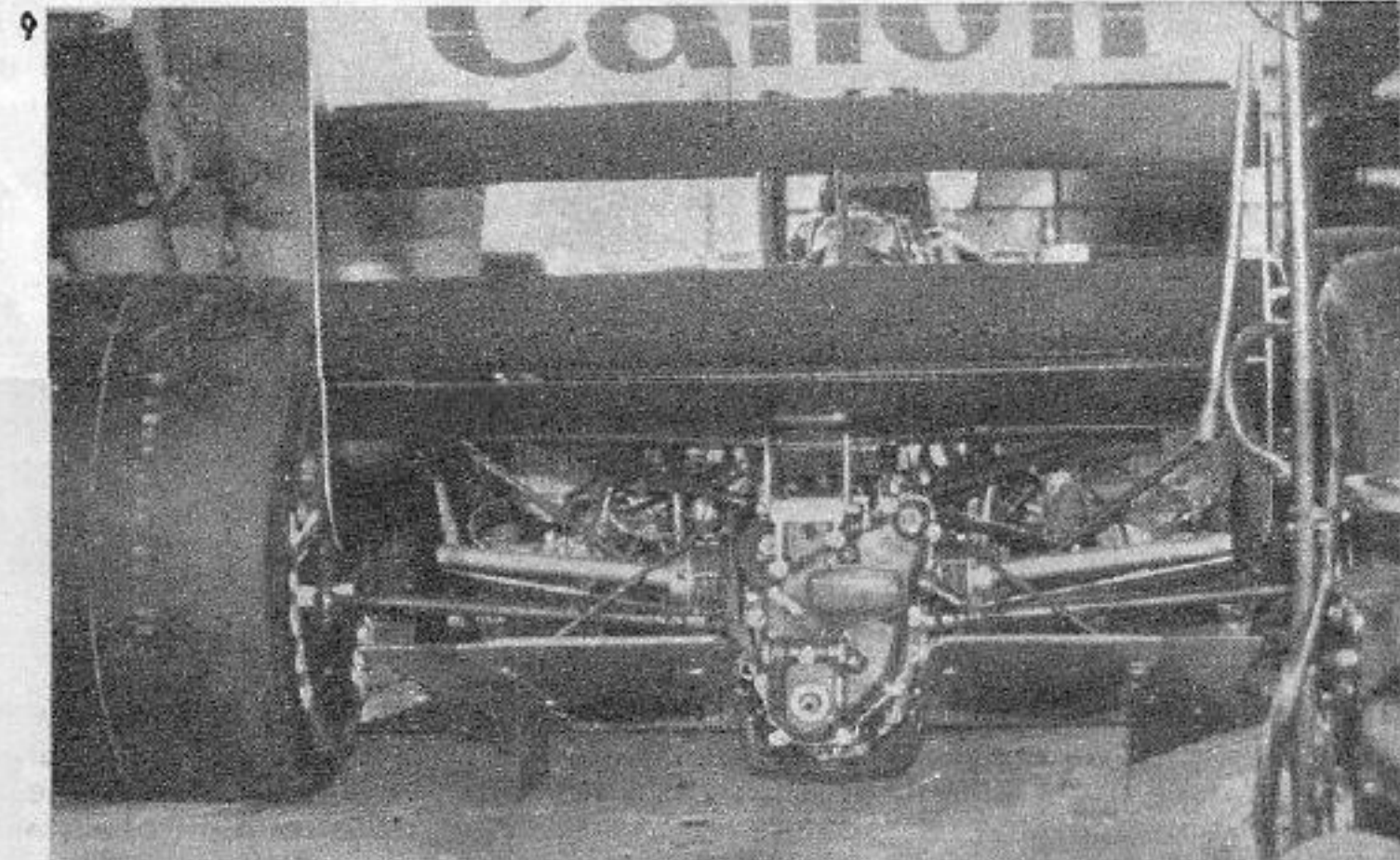
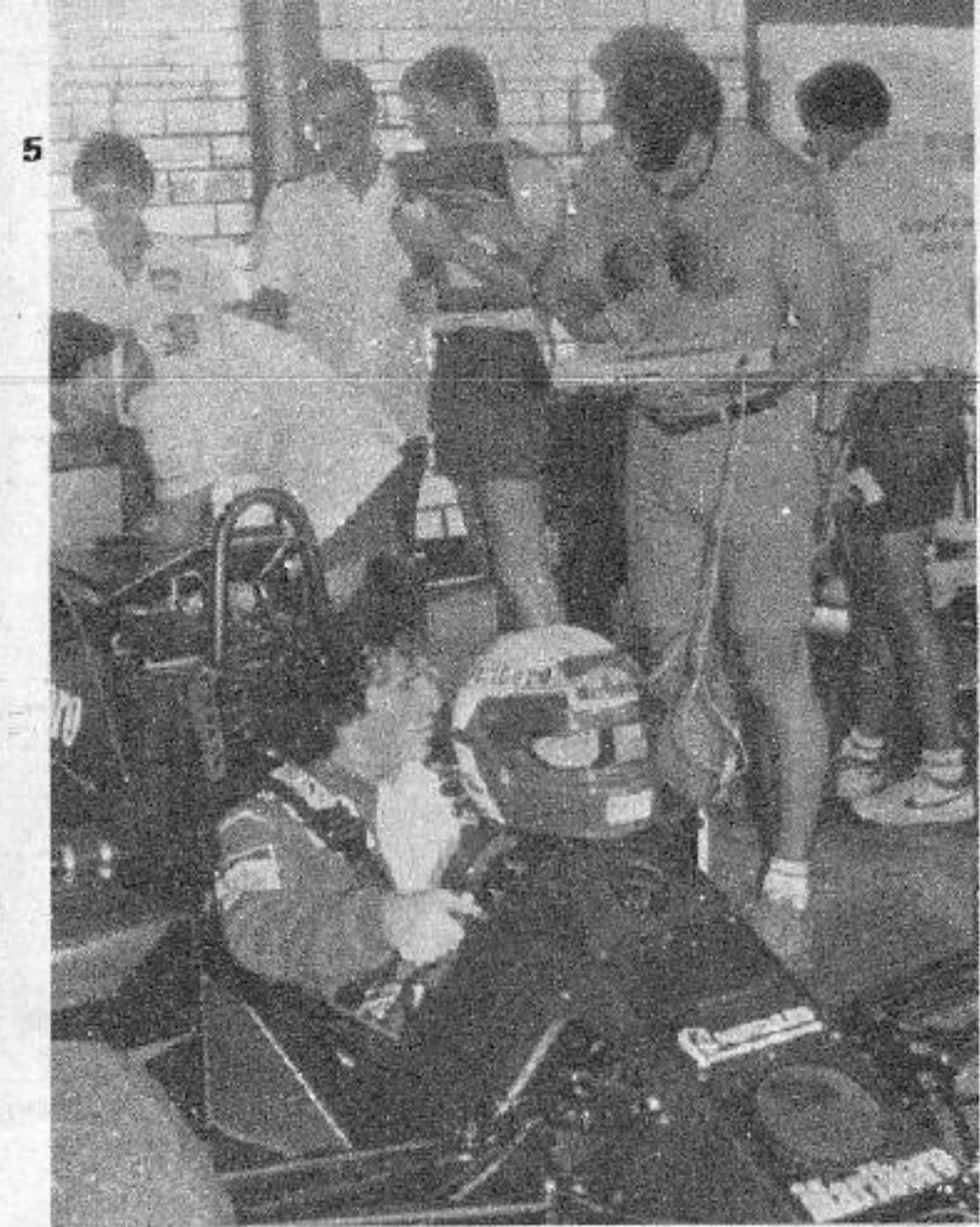
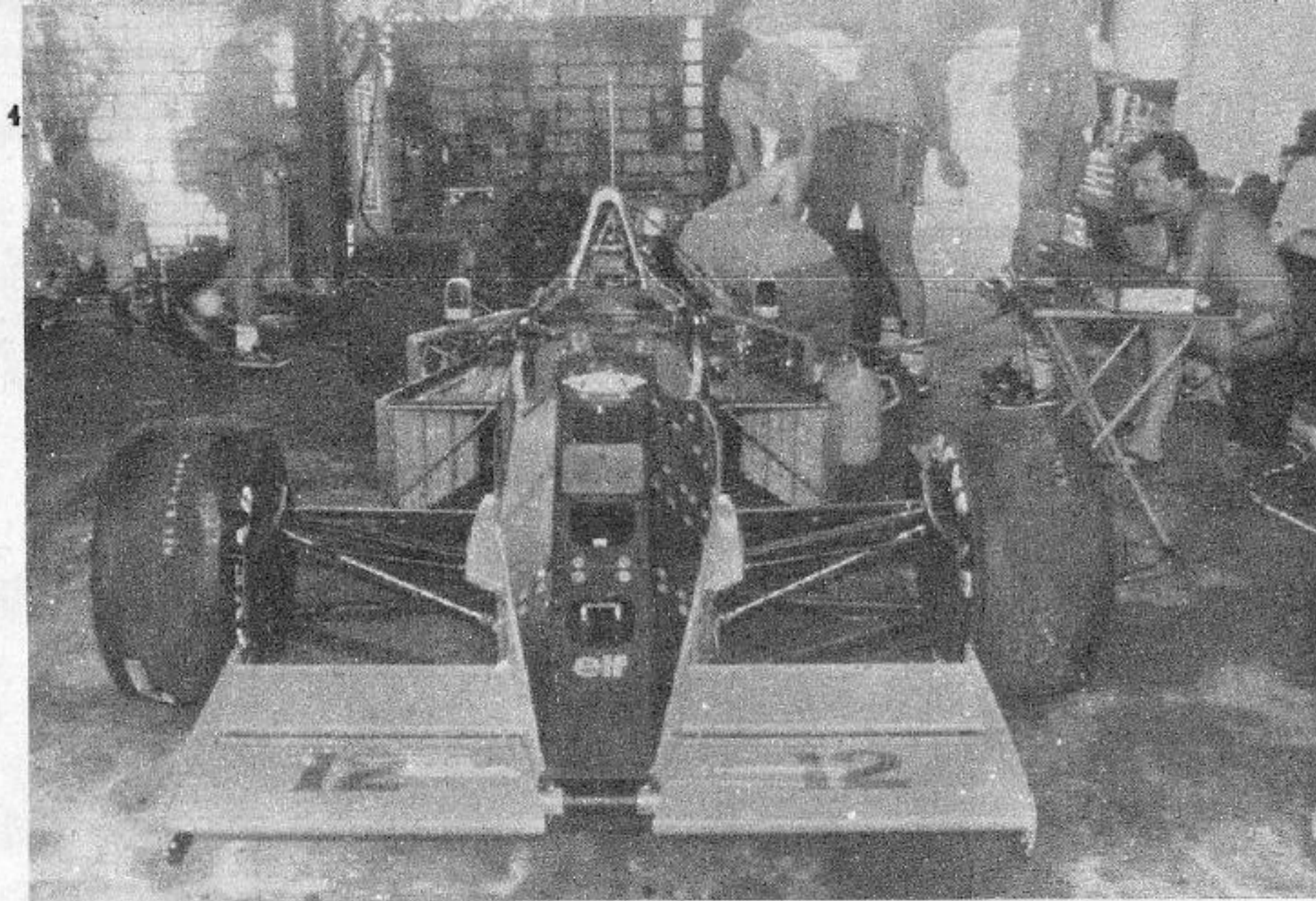
#### WILLIAMS: LOS RECORDS

El team de Patrick Head fue el primero en iniciar la actividad. El plan

de trabajo fue preciso y se terminó el jueves. Piquet centró su tarea sobre las suspensiones con control electrónico, prescindiendo del uso de la válvula limitadora del motor, a efectos de no adicionar problemas sobre el auto experimental. Por su parte, Mansell trabajó sobre un chasis con suspensiones convencionales y con la válvula de la FISA.

La tarea de Piquet, aunque con poca continuidad debido a largas detenciones en boxes para analizar la información, fue consistente, arribando al minuto-31 segundos en una evolución interesante. De todos modos es claro que hay camino para recorrer, porque el jueves Piquet se subió al auto convencional y rápidamente llegó al 1m.28s8/10, que muchos indican como "tiempo de pole" para el próximo G.P. El brasileño indicó que aún es difícil determinar cuando se empezará a utilizar el nuevo sistema. Respecto de la situación interna en el equipo, Piquet se mostró confiado: "Williams me ha asegurado que este año Head también trabajará sobre mi auto, cosa que no ocurrió nunca en el '86. Incluso me prometieron que Head hará cuatro carreras seguidas 'sobre' mi coche. Sólo esperon que no cambien de idea". Para destacar es el hecho de que durante las 200 vueltas que realizó Piquet sobre la pista carioca se utilizó siempre el mismo motor, sin tener que recurrir a reemplazos.

Mansell se dedicó a un intenso trabajo destinado a la simulación de carreras, realizando el británico en cua-



tro días otros tantos simulacros de G.P., totalizando la friolera de 388 vueltas cumplidas en seis días. La primera simulación la hizo el lunes, parando a 8 vueltas del final por rotura de los nuevos escapes del motor Honda. Al día siguiente el "G.P." se interrumpió a las 18 vueltas por un disco de freno defectuoso, y más tarde por dos cambios de neumáticos, realizando luego del último su record personal con 1m29s3 y escasa cantidad de combustible en los tanques. El miércoles, el otro G.P.

de Nigel Mansell se frustró a 5 vueltas del epílogo por un neumático defectuoso. Finalmente, el jueves el inglés necesitó tres detenciones en boxes por neumáticos para completar la distancia y allí terminó su tarea con un gran cansancio físico.

#### MAC LAREN: LA CONFIABILIDAD

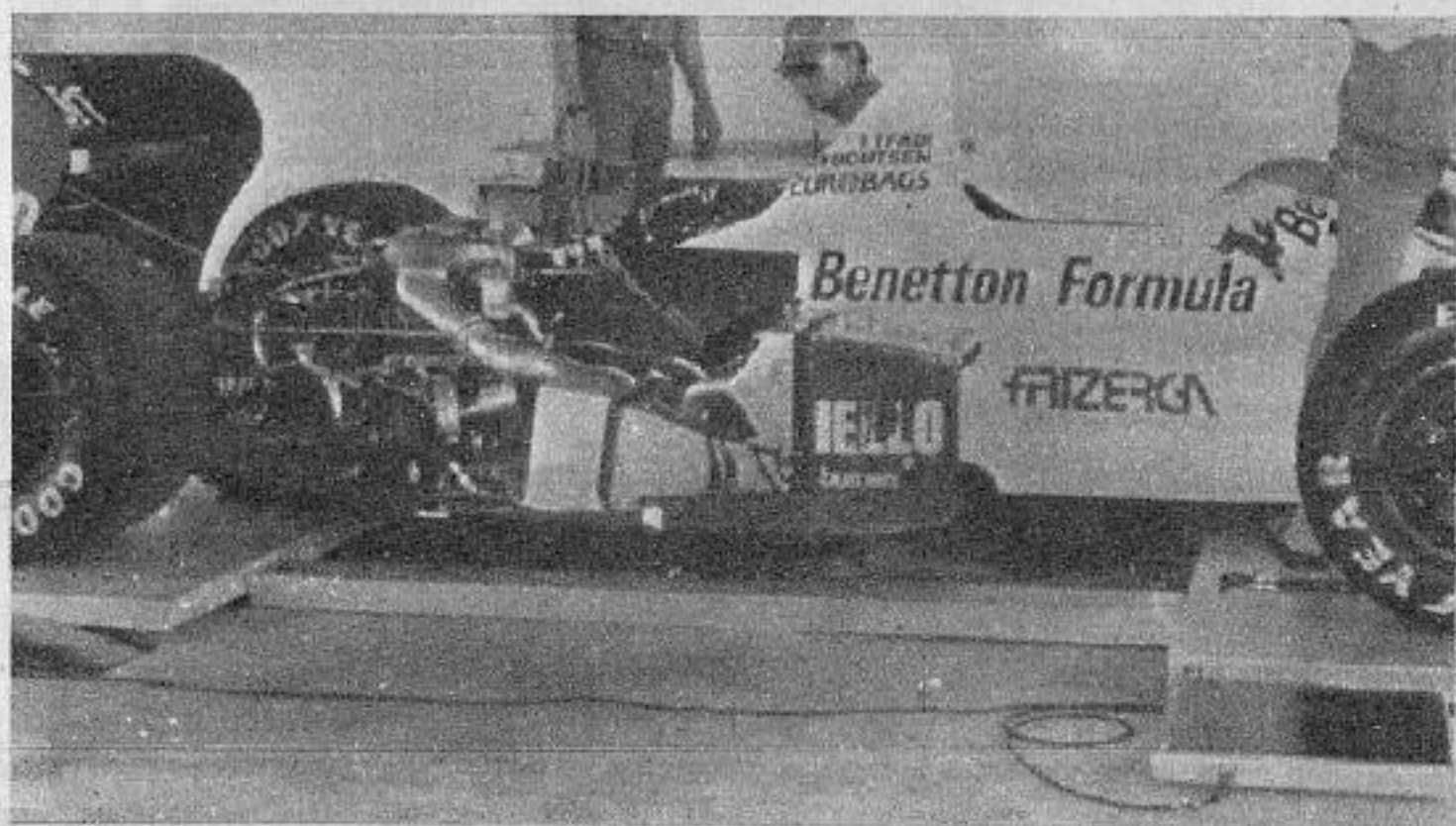
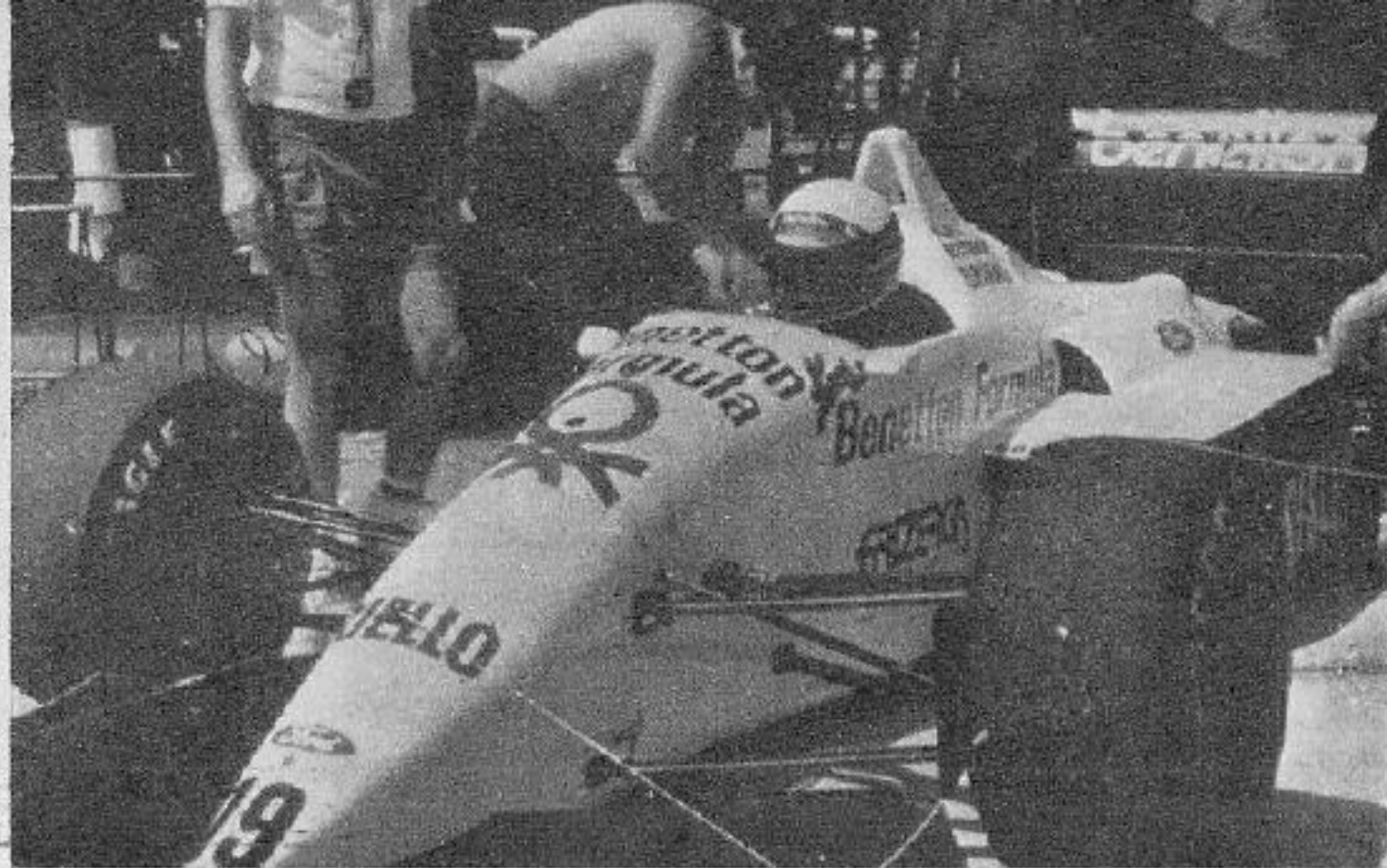
Si bien Stefan Johansson estuvo en Rio para tomar contacto con su nuevo auto, todo el peso de las pruebas re-

cayó sobre Alain Prost. Salvo la rotura de dos motores el jueves —ambos a raíz de problemas con la bomba de agua— y el trompa del lunes, provocado por una maniobra poco clara del japonés Nakajima, todo resultó normal en el team de Ron Dennis. Probando distintas turbinas y soluciones electrónicas en el motor, Prost marcó su mejor tiempo el martes con 1m30s5 tras completar casi un centenar de vueltas. El último día de trabajo —el viernes—, el Campeón hizo un simula-

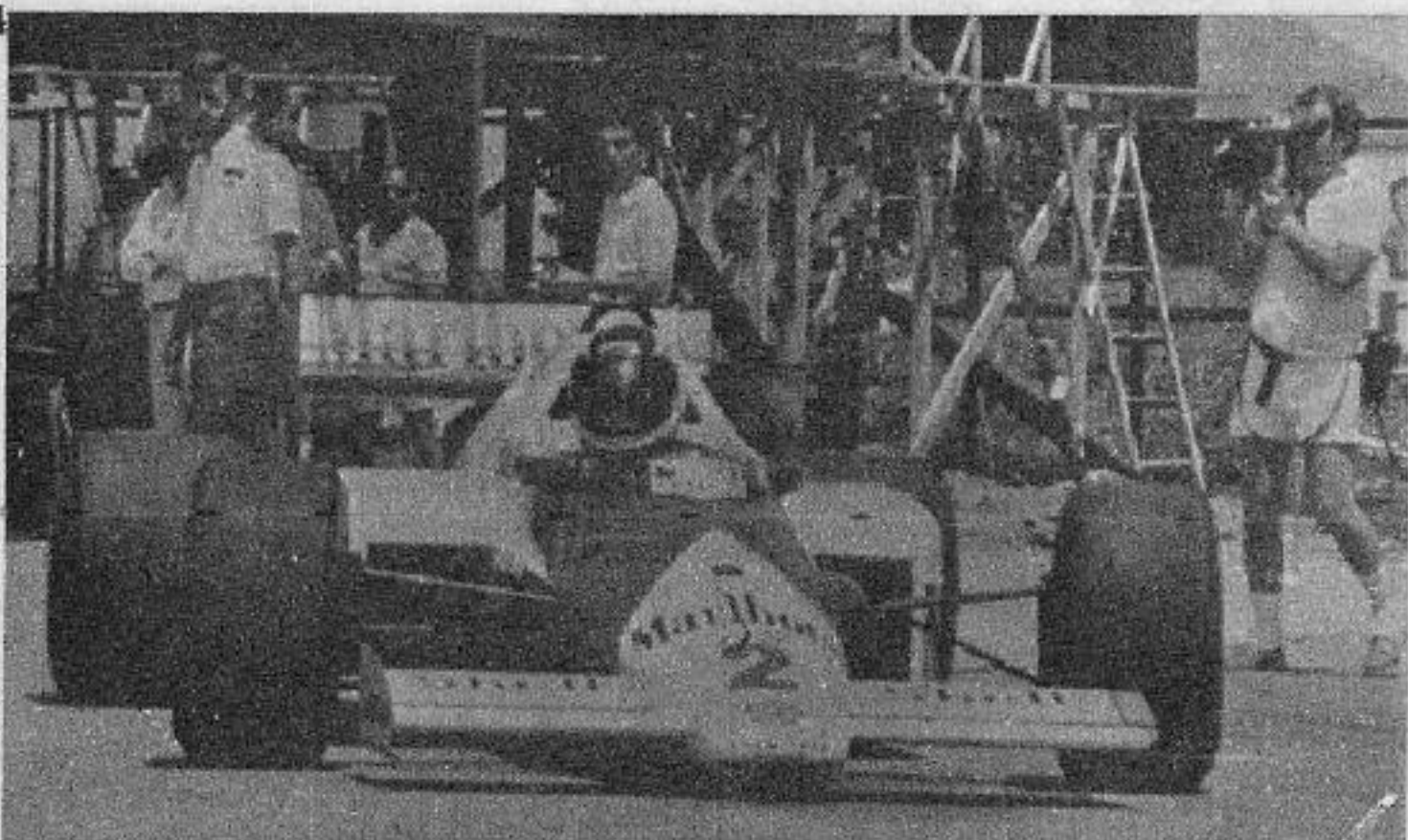
cro de G.P. en el cual repitió sin grandes esfuerzos los 91 segundos para la vuelta. Prost necesitó dos cambios de neumáticos y es muy posible que ese sea el esquema táctico que empleen para la carrera.

#### LOTUS: LA ELECTRONICA

El trabajo de Lotus estuvo concentrado en las nuevas suspensiones, tema al cual se dedicó Senna con exclusividad, mientras Nakajima se



4) Relativa tregua en el box Lotus Nakajima (izquierda) se recobra del trañin mientras personal rodea el 99T de Senna. 5) Prost informa desde su cockpit mientras un técnico extrae datos de la "black box" del motor TAG Porsche. 6) El flamante Benetton B187-Ford luce sus compactas y picaras formas, Fagi al volante. Notense los tirantes de cable que sostienen los "bigotes". 7) Senna entre un técnico japonés y Ducarouge (semioculto). 8) Johansson, feliz, estrenando buzo. 9) Las intimidaciones posteriores del Williams. Nuevos escapes que salen bajo los planos alares interiores. También, suspensión electrónica... 10) Observese el motor Ford V6 en las entrañas del Benetton y sus canalizaciones refrigerantes. 11) Mansell, exhausta, junta bártulos. Alrededor, bidones de nafta, gomas de traslado y computadoras. 12) Senna, Ducarouge, colaboradores... y computadora. 13) ¿Qué tal, la informática de Honda. ? 14) Johansson sale de boxes.



ocupaba de las pruebas de consumo y de la "válvula FISA". A partir del 1m32s3 del domingo 22, el brasileño fue limando décimas día tras día, llegando el viernes a 1m30s2 con el cual concluyó su trabajo. Al igual que en el caso de Piquet, las detenciones en boxes del Lotus fueron muy prolongadas, ya que en cada parada se aprovechaba a verificar la información entregada por los 30 sensores con que está equipada la unidad que permiten una rápida graficación de los

datos en coloridos monitores de TV. El sistema de Lotus se muestra más complicado en su puesta a punto, y la decisión con respecto al empleo del mecanismo dependerá de los próximos tests europeos.

#### BENETTON: LA AERODINAMIA

Sólo dos días duró el rodaje del nuevo B-187. El auto impactó por su cuidada aerodinamia. El sector frontal ha sido disminuido en una medida im-

## SEMANA DE ENSAYOS Y DECISIONES EN ITALIA PARA LIGIER RETIRO DE LAFFITE Y VIA LIBRE PARA GHINZANI

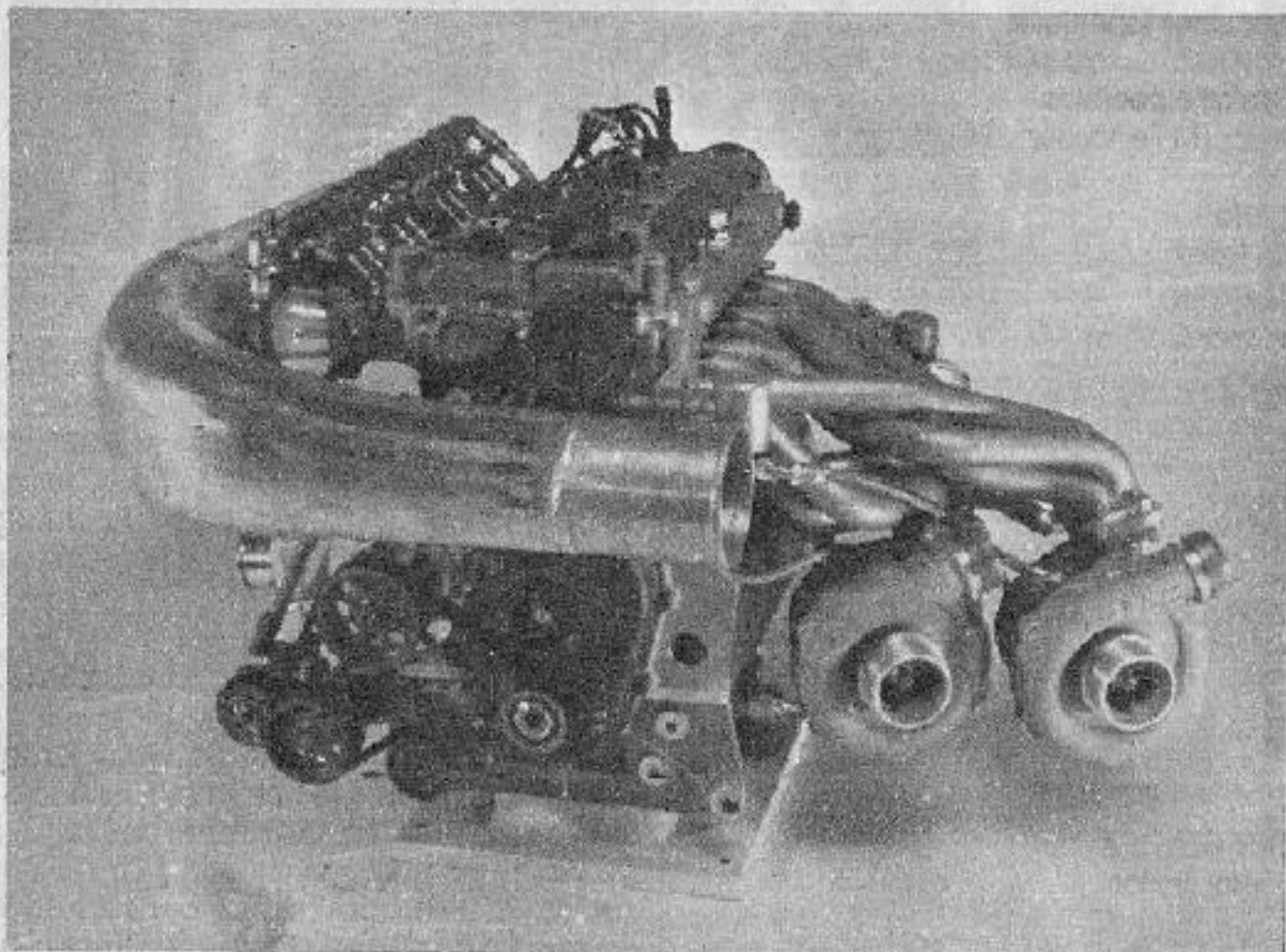
La semana pasada, el team de Guy Ligier continuó con su programa de ensayos del nuevo JS 29 en la península itálica no sin grandes novedades en cuanto a pilotos. Todo comenzó el lunes cuando se conoció la imposibilidad de René Arnoux para trabajar sobre el auto a causa de un inesperado problema surgido como consecuencia del fuerte despiste de Jerez. En ocasión del accidente, provocado por fallas de frenos en el nuevo auto, Arnoux había acusado solo un hematoma en la ptergia izquierda. Pero con el correr de los días, comenzó a advertir una extraña hinchazón en distintas partes del cuerpo, causada por una inflamación glandular que lo obligó a guardar reposo.

En vistas de ello, Ligier decidió que los tests de Monza los realizara Piercarlo Ghinzani, mientras se aguardaba la presencia de Jacques Laffite, quien debía definir su situación con respecto a la continuidad o no en la F-1. Esto ocurrió el jueves, en que el veterano francés arribó a Monza informando sobre su retiro... "Días pasados estuve probando en Nogaró con un Martini de F-3 -dijo Laffite- y ayer me revisó el profesor Letournel... Para recuperar fuerza física en los miembros necesito una nueva operación y esto implica un mes más de recuperación, tiempo que Ligier no tiene en razón de los compromisos del Campeonato. De todos modos pienso estar en Rio como espectador, pero debo dejar a Guy con las manos libres para que decida quién será el segundo piloto."

Sin embargo, Laffite si correrá el Mundial de Turismo con un Alfa Romeo 75 Turbo, en el mismo equipo con Giorgio Francia, Paolo Barilla y Sandro Nannini, y no descarta alguna intervención en competencias de Fórmula Tres. De todas maneras, su debut se producirá, quizá, en la segunda carrera del torneo del G.P., ya que para la prueba inicial -el 22 de marzo en Monza- aún no estará suficientemente restablecido.

La decisión del francés terminó por consolidar la posición del italiano dentro del team Ligier, debiendo Ghinzani firmar su contrato con el equipo francés mientras esta edición está en impresión. De todos modos no pasó desapercibida el jueves la presencia en Monza de Andrea De Cesaris, quien estuvo reunido con Ligier para proponerle el aporte de un importante sponsor a cambio de la segunda butaca del equipo. Si bien los dólares son importantes para Guy Ligier, parece que no ha olvidado la anterior desvinculación con De Cesaris luego del despiste del romanc en el G.P. de Holanda del '85.

Ghinzani probó en Monza desde el miércoles hasta el viernes, prosiguiendo luego en la pista privada de Alfa Romeo en Balocco. Durante los tests de Monza se evidenciaron problemas con la electrónica del motor Alfa Romeo, a la vez que se ensayaban distintas turbinas. Tanto el jueves como el viernes se produjeron, además, roturas en la transmisión del JS29 que interrumpieron los ensayos. Lo mejor de Ghinzani fue 1m31s07/10, que no es muy significativo si tenemos en cuenta que Arnoux en el "warm-up" del G.P. de Italia hizo un 1m30s40 con el auto del año pasado. De todos modos, la confiabilidad parece ser el problema más grave del conjunto franco-italiano, que pese al azul Francia del auto, aún está "verde".



En cuatro cilindros biturbo en paralelo Alfa Romeo. Hasta ahora, un buen dolor de cabeza.

portante gracias a un inteligente trabajo de reubicación de los amortiguadores, que ahora se alojan en un compartimiento del monocasco por sobre las piernas del piloto y trabajan inclinados y perpendiculares al eje del chasis. Los flancos del auto han sido notoriamente retrasados en su "ensanche" y ahora el chasis se abre en "T" a espaldas del piloto. Tanto los radiadores de agua como los intercambiadores están ubicados perpendicularmente al eje del auto, uno de-

trás del otro, recibiendo aire a través de una canalización específica para cada uno. Gracias a las reducidas dimensiones del Ford V6, Byrne logró que el carenado del motor sea muy bajo, casi como el del Braham BT 55. Otra novedad del nuevo Benetton es que la caja de velocidades cumple funciones de elemento portante al igual que el monocasco. Precisamente la mayor exigencia sobre la carcasa de la caja provocó la rotura del anclaje de la suspensión trasera dere-

# CORSA

Año XXI N° 1078  
Del 4 al 10 de marzo 1987  
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal  
Télex: 9229/17216 - ABRI-AR.  
Tel. 30-7891/98

**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. Román  
**(Jefe de Diagramación)**  
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich  
**(Diagramadores)**

**COORDINADOR**  
Rubén Lettieri

**SECRETARIA**  
María Delia Cedrés de Mango

**COLABORADORES**

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,  
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,  
Miguel A. Sebastián,  
Marcelo D. García Lobelos,  
Anselmo P. Chiappe  
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),  
Marin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),  
Héctor Cademartari (E.E.U.U.), Néstor Palmetti  
(Europa)

**SERVICIOS EDITORIALES**  
Subdirector: Hugo García

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

**LABORATORIO**  
Jefe: Omar García

**ARCHIVO**  
Jefe: Francisco Farinetti

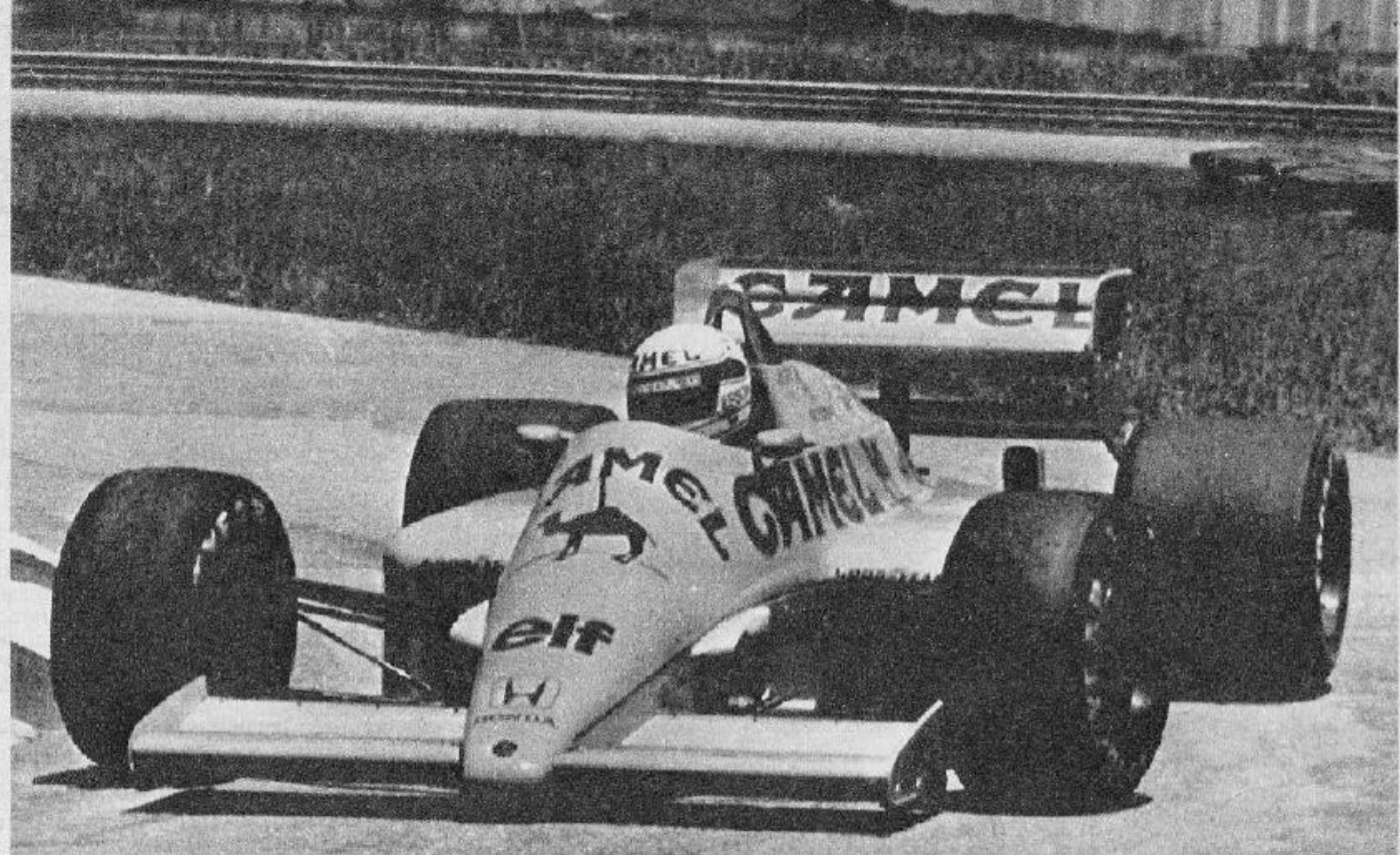


**GERENTE GENERAL**  
Julio César Blanco

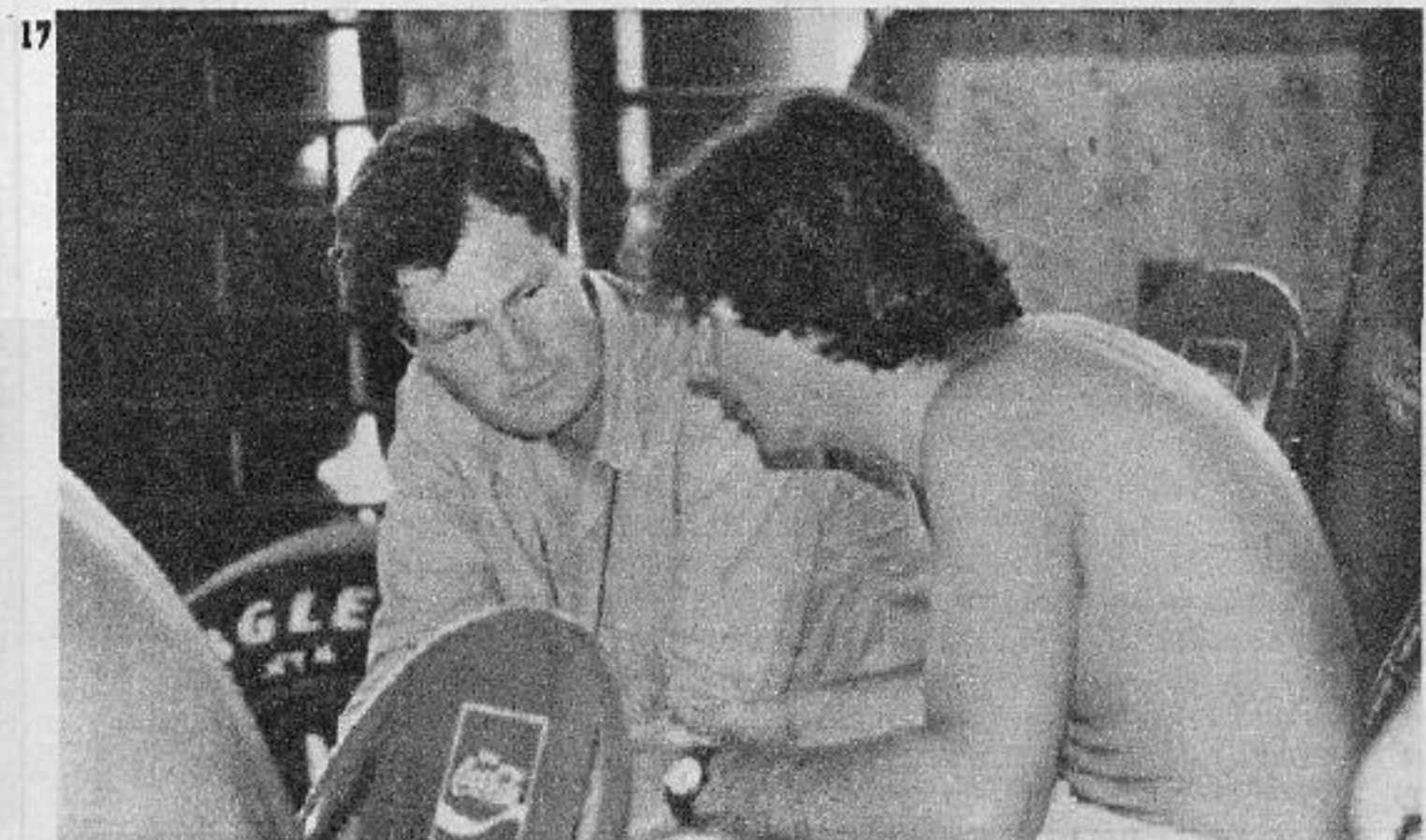
**AREA EDITORIAL**  
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué  
Director de Arte: Carlos Mulero  
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

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

**AREA INDUSTRIAL**  
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida  
(Prov. de Buenos Aires)  
Tel. 760-5543



15/16) Saloru Nakajima en acción... y descansando. "Nunca sufrí un calor como éste -declaró-, pero estoy conforme con mis primeros contactos con el Lotus". 17) Nelson Piquet y Frank Dernie. Igual que en el '86... pero hay una esperanza mayor de trabajar con Head. 18) El Benetton tras la pira...



cha que desencadenó el accidente de Fabi el miércoles en la curva Pace. Si bien Fabi salió indemne, las pruebas del Benetton se dieron por finalizadas. El italiano había conseguido en medio centenar de vueltas llegar a 1m30s4, que no deja de ser un registro de atención.

## LOS MEJORES TIEMPOS, DIA POR DIA

PILOTO	TOT. VTS.	SABADO (VTS.)	DOMINGO (VTS.)	LUNES (VTS.)	MARTES (VTS.)	MIÉRCOLES (VTS.)	JUEVES (VTS.)	VIERNES (VTS.)
Piquet (W-H)	209	-	1m30s6 (34)	1m32s9 (39)	1m31s1 (42)	1m31s2 (35)	1m28s8 (58)	-
Mansell (W-H)	388	1m32s3 (22)	1m33s0 (54)	1m30s0 (86)	1m25s3 (98)	1m30s0 (53)	1m30s8 (75)	-
Senna (L-H)	120	-	1m32s3 (29)	1m38s6 (20)	1m33s5 (14)	1m31s3 (33)	1m30s6 (6)	1m30s2 (18)
Fabi (B-F)	54	-	-	1m35s8 (2)	1m31s4 (28)	1m30s4 (24)	-	-
Prost (McL-T)	385	-	1m31s9 (66)	1m31s7 (79)	1m30s5 (91)	1m32s8 (30)	1m32s1 (34)	1m31s1 (85)
Nakajima (L-H)	195	-	-	1m35s8 (47)	1m35s2 (44)	1m33s5 (30)	1m34s5 (69)	1m34s4 (5)
Johansson (McL-T)	29	-	-	-	-	1m37s5 (20)	1m34s8 (9)	-

El actual primado para la pole position es de Ayrton Senna, con 1m25s501, mientras que el record de vuelta es de Piquet, con 1m33s546.

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

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



**LOUZA AMORTIGUACION**

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD. ENVIOS AL INTERIOR. Sollicite vendedor

- CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP + CITROEN
- RENAULT • CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
- CHASIS PARA TODO TERRENO



**WORLD CAR S.A.**

Avda. MITRE 1130/36 (cp. 1602) FLORIDA TEL 760-8995

**TAPAS DE CILINDRO:**

**LAS TENEMOS TODAS!**



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

**INDUSTAP**

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

DISTRIBUIDORES **TANDILBER**

**AUTOMODELISMO DEPORTIVO**

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



- SCALETRIC • BACHI
- SEBRING • LEONE

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

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

**DIRECCIONES HIDRAULICAS**

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS



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

**\* FRENSOS \* EMBRAGUES \* CARDANES \***

- BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESTOS DANIEL**

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

**RACING PARTS**

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Bolas de freno a Rodillo CHEVY y DODGE ISKY.
- Válvulas Inventa válvulas ISKY.
- Platinos para válvulas Titanio Hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para acafe marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Coño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
- BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital TEL 701-7948

**LEVAS ROMERO COMPETICION**

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 16a) - V. SYNCH S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL 755-3826

**OSVALDO Suspension**

- VENTA DE REPUESTOS TREN DELANTERO También repuestos de Competición.
  - BOMBAS DE AGUA
  - RECAMBIOS • CREMALLERAS
  - ROTULAS EXTREMOS
  - AMORTIGUADORES • etc.
- Abierto sábado todo el día. Domingo 1/2 día.
- CESAR DIAZ 3742 (1407) • CAPITAL

**BUTACAS VEIGA**

TORINO ZX ..... \$75  
RECAMBIO FIAT 600 c/GABEZAL ..... \$29

Y MUCHAS MAS. TOMAMOS USADAS GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.)

**PINTURAS HOLANDESA**  
CAÑOS de ESCAPE: Blanca y roja. Spray grande. Remanente de Stock. OFERTA \$ 18.-  
ANEXO NORTE: Pasaje Obelisco Norte. L. 20. Bajo el Obelisco

**Joseph**  
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15209 Tel. 747-2557 - (1540) Acassuso

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

**LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA**

RUEBAS



**SPINA HNOS.**



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

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

**DATSUN - NISSAN**

**INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.**  
DISTRIBUIDOR OFICIAL

- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
- SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA
- RECIENTES LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.
- CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

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

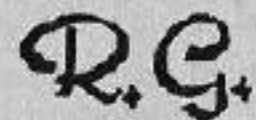
**ESCAPES Y SILENCIADORES**

**FANTIN**

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS  
STANDARD Y COMPETICION

WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4265

**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. 752-2195

**TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO**

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

**TANCERO SRL**

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



**REPUESTOS AUTOMOTORES**

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS



REPRESENTANTE EXCLUSIVO

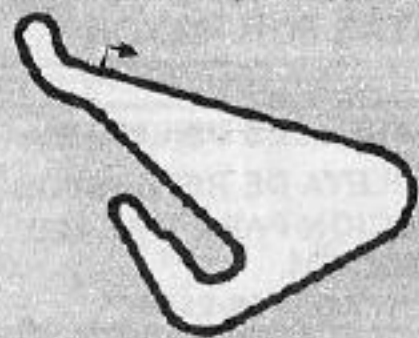
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

**EN BUENOS AIRES,**  
Adba, Bonomo y Albertengo fueron afinados solistas de una...

# OBERTURA A MEDIA ORQUESTA

La primera fecha de un campeonato nacional 1987 ofreció muy poco bueno para el comentario. Pocos autos reiteran la crónica falencia de la categoría que, como costumbre, consigue el aprobado sólo en la Clase 2. Graves fallas organizativas, excluidos, desclasificados, completan el panorama negativo. El automovilismo deportivo, ¿es un pescado para vender y no para comer?

1 - Bonomo se va en punta con Baldinelli atrás, mientras comienza a quedarse Bessone. La largada de Clase 2, nueva época. 2 - Albertengo saluda con brazo en alto. Patti saca la lengua. ¿a quién? 3 - Albertengo, Sgroppo y Patti al principio de la carrera. Luego, el de San Jorge se aleja. 4 - Fernando Adba estrenó auto con éxito. Acá doblando apurado en la Horquilla



## FICHA GENERAL

**Denominación de la prueba:** Premio Apertura.

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

**Ubicación:** Villa Lugano, Buenos Aires.

**Autoridades:** Comisarios Deportivos, Egidio Frangella (CDA), Héctor González (CDA) y Víctor Bonanno (Federación N° 1); **Director de la Prueba,** Aldo Albini; **Comisarios Técnicos,** Juan Manuel Esnal y Rubén Flores.

**Condiciones climáticas:** caluroso, húmedo y baja presión.

**Participantes:** 23 en Clase 2, 10 en Clase Sierra y 10 en Clase 3.

**Público:** 300 personas.

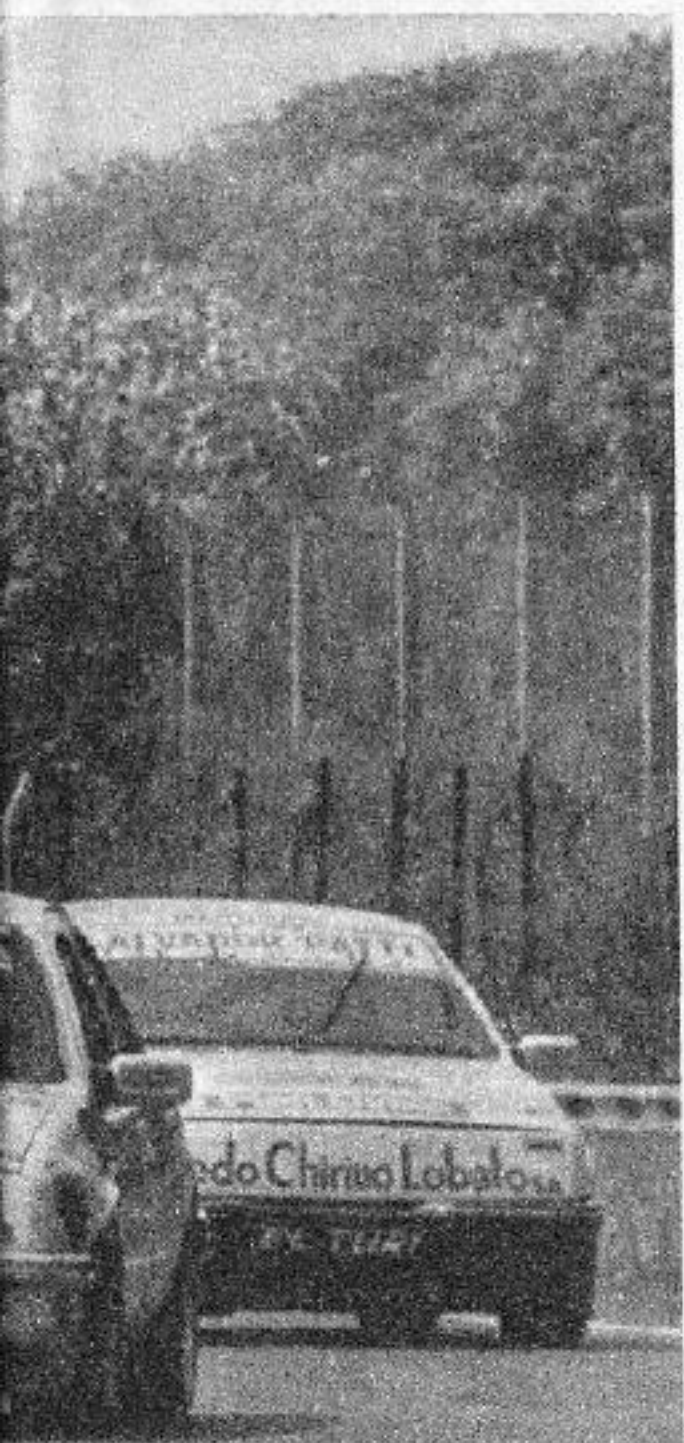
**Infraestructura del escenario:** potencialmente excelente, pero en estado de abandono notorio.

**Organización:** regular.

**Espectáculo:** pobre.







## LAS CARRERAS EN SINTESIS



Tres momentos de las tres carreras: de arriba abajo, Bongioanni lidera un peloton de Fiat a usentes los Alfas, Druetta y Delgado pisan en primera fila y Hernán Ayerza junto a Guiral precede a Rementeria y Morier.

### CLASE 3

**Largada:** Druetta pica en punta, seguido por Delgado, "Flash" y Romero.

**Primera vuelta:** Jorge Delgado se hace de la punta, seguido por Romero, Breard (que se había agregado al lote allá por Ascari...) "Flash" y Adba. Más atrás venían Valdez, Gianni, Druetta, Abiust y, casi perdiendo una vuelta, Maggi, que había salido de boxes directamente.

**Segunda vuelta:** Romero pasa a Delgado y aparece la bandera negra para "Chippy" Breard, que la acata en la siguiente ronda.

**Quinta vuelta:** Romero lleva 1s 1/10 a Delgado y este un poco más a "Flash". Adba recupera después de un medio trompo, luego siguen lejos Druetta, Gianni, Abiust y Maggi, recuperando.

**Décima vuelta:** Por la punta luchan muy cerca Romero, Delgado y Adba. Ya había abandonado "Flash" tras toque con Romero.

**Decimotercera vuelta:** Adba que venía acosando a Romero después de superarlo a Delgado, pasa a liderar hasta el final. Maggi, muy fuerte, ve frustrado en la última curva su intento por sobrepasar a Gianni, en el último giro.

### CLASE 2

**Largada:** Bonomo tomó la punta seguido por Baldinelli, Bessone (quedándose por la patinada del embrague), Altamirano, Lépre, Serravalle, Joseph y Bongioanni.

**Primera vuelta:** Bonomo, Baldinelli, Altamirano, Serravalle, Lépre, Bongioanni, Joseph, Harpe, Fossati, Ottaviani, Ferreyra, Guerci, Padilla, Blandini, Trejo y Bessone. Abandonan Bessone y Breard.

**Quinta vuelta:** Bonomo es asediado por Baldinelli, a 4 segundos Serravalle ha dejado atrás a Lépre y Altamirano quienes luchan rueda a rueda. Siguen Bongioanni, Harpe, Fossati, Ottaviani, Padilla, Blandini, Trejo, Ferreyra y Roncayolo.

**Décima vuelta:** Bonomo se adelanta por el "tranquilizamiento" de Baldinelli quien siente el degradamiento de sus neumáticos. Ya le lleva 3s y medio. Sin embargo, lejos está Serravalle, que ya se desprendió de Lépre, superando a Altamirano. Más allá Harpe, Bongioanni, Ottaviani, Padilla, Blandini y Ferreyra. Una vuelta antes se había quedado Lépre, cuarto.

**Decimocuarta vuelta:** se queda Baldinelli antes de la curva de Ascari.

### FORMULA SIERRA

**Largada:** Albertengo pica en punta seguido por Sgroppo y Patti, mientras que se comienza a retrasar Guiral con problemas en el acelerador.

**Primera vuelta:** Pasa primero Albertengo, quien ya no dejaría la posición hasta el final; lo siguen Sgroppo, Patti, Ayerza, Rementeria, Morier, Kruse, Ramponi y Guiral.

**Segunda vuelta:** Rementeria lo supera a Ayerza.

**Quinta vuelta:** Albertengo escapa ostensiblemente. Lo siguen muy juntos Sgroppo y Patti, pero a estos los van alcanzando Rementeria y Ayerza. Siguen Morier, Kruse, Ramponi, continúa muy retrasado Gutiérrez y con una vuelta menos Guiral quien había vuelto a pista tras arreglar su desperfecto en boxes. Cumplida la vuelta, va a boxes Rementeria, que así abandona.

**Décima vuelta:** Albertengo tiene una luz de 7 segundos sobre Patti y Ayerza que pelean denodadamente por el lugar de escolta. Más atrás siguen Sgroppo, Kruse, Morier y Ramponi.

**Decimoprimera vuelta:** Ayerza lo pasa a Patti; en la siguiente se invierten las posiciones en la decimotercera vuelve Ayerza a ser segundo, no modificándose ya más el orden.



5



7

**Abraham** telefona a José y le ofrece una partida de arenque a 3 por kilo. José acepta y lo llama a Jacobo, quien le compra a 3,25. Este se comunica con Isaac, y arregla la venta en 3,60. Isaac se contacta con Samuel quien le compra la partida a razón de 3,75 australes por hilo, para vendérsela a Moisés a 4,10.

La noche interrumpe la cadena de reventas del arenque. Moisés —ya en posesión de la "merca"— se tiente en el depósito, abre un cajón y mordisquea un arenque. Recibe una desagradable sorpresa: el pescado es de plástico. Indignado por lo que cree una estafa lo llama a Samuel y le reclama enturecido. La respuesta de quien se lo vendió es esclarecedora:

—¡Tonto de Capirotel!... Ese pescado no es para comer... Es para hacer negocio...

Lo que sucedió en el Autódromo el bochornoso fin de semana pasado nos recuerda esta joya del humor judío.

Con un pie en febrero y otro en

marzo, en pleno verano, se hace la primera carrera del Turismo clases 3, 2 y Sierra. Si se evalúa el resultado, lo menos que puede decirse es que hubo total irresponsabilidad en el apuro. Tribunas vacías, pobre espectáculo por televisión, los dedos de las manos alcanzando para contar a los autos que largaron en dos de las clases, desorganización de los horarios por lo anterior, fueron algunas de las resultantes de una jornada inolvidable.

**Porque no habrá que olvidarla.** Porque de una buena vez y por todas dirigentes, organizadores, promotores y sponsors tendrán que reflexionar y corregir el rumbo.

O no corregirlo, en la seguridad de que el automovilismo es un pescado para hacer negocio y no para degustar.

Porque... ¿cómo puede llevarse adelante a sabiendas un espectáculo que no es para divertir sino para aburrir? ¿Cómo puede jugarse con los intereses —absolutamente genuinos— de los pilotos que con su esfuerzo son el



## LOS PROTAGONISTAS

### BONOMO: "LASTIMA LO DE BALDINELLI"

**Fernando Adba:** "Estoy muy contento, no tanto por haber ganado, sino por haber girado en tiempos de punta durante toda la carrera. El motor mejoró en más de mil vueltas desde el sábado hasta ahora, y eso fue porque Miguel Angel Prato cambió el oncondido por uno viejo, que teníamos descartado y que pensábamos que nunca iba a funcionar mejor que el importado que usamos hasta ayer. Realmente es algo increíble, pero así es la técnica. Afortunadamente, terminé bien la semana, porque habían chocado al trailer donde llevada el Renault; luego, probando el lunes pasado me pegué contra el guard rail, el viernes rompí dos motores, y corrí con uno 'rejuntado'. Mejor no podía salir".

**Omar Darío Bonomo:** "El triunfo no fue cómodo porque Alberto Baldinelli y Julio Pardo trabajan mucho y muy bien; lamentablemente que se hayan quedado, porque merecían ser segundos. La lucha fue muy limpia en todo momento y no hubo un roce porque 'Baldi' es un señor y sabe muy bien lo que hace. Con respecto al auto, el motor me lo hace Ignacio Bone, con leva de Balestrini, y a él le tengo que agradecer el excelente 'fierro' que me dio".

**Bernardo Harpe:** "Me salió todo bien, llegue tercero en la pista con un Fiat Super Europa 1500; no puedo pretender mucho más. Soy consciente de las limitaciones del modelo y por eso estoy muy contento".

**Ricardo Albertengo:** "Fue un triunfo cómodo y sin sobresaltos. En ningún momento me vi comprometido. Solamente escuché un pequeño raleo en las dos últimas vueltas al tirar arriba la tercera, pero vi todo bien en los relojes y no le di importancia. Este es el primero de mis triunfos a nivel nacional; con Alberto Garibaldi estábamos seguros de obtener buenos resultados, ya que estamos mentalizados ambos y los dos muy interconectados para hacer las cosas bien". El piloto de San Jorge usó el mismo auto de 1986 y pidió que consta-



Hernán Ayerza

ra su equipo: Ing. Alberto Garibaldi, responsable de la atención integral de chasis y motor, y sus colaboradores Carlitos y Pipe, a los que se suman el "Gringo" Banchio y el "Chapa" Más, de San Jorge, y por supuesto Rafael Balestrini, autor de la leva.

**Hernán Ayerza:** "A fines del año pasado decidí encarar las cosas de otra manera. Yo llegaba a los circuitos los viernes y ahí me encontraba con el auto, dando muchas ventajas. Me pase el verano entrenándome y probando en los autódromos de Marcos Juárez y Buenos Aires, y este es el resultado. En la segunda mitad de la carrera, Patti me dio mucho trabajo, máximo porque tenía mucha presión en los neumáticos, y al final se me hacía difícil llevarlo". El distinguido piloto porteño utilizó un motor preparado por RG montado en el chasis que atiende Juan Carlos Besso Pianetto.

5 - El cordobés Mario Serravalle en uno de los aspectos más interesantes de la carrera de clase 2: su lucha con el brillante Víctor Lépore y Aitamarano, que viene semilapado. 6 - Nuevamente el abandono de la carrera fue el de Alberto Baldinelli. Sucedió cuando parecía tener asegurado el segundo puesto, en la última vuelta. 7 - En la primera vuelta, Jorge Delgado huye del peligro; a sus espaldas se tocan Romero y "Flash" mientras "Chippy" va por afuera antes del "black flag".

único basamento verdadero de cada categoría?

¿Cómo es posible que se monte un espectáculo de "nivel nacional" con nueve autos (clase 3) o diez autos (Formula Sierra) para no hablar del "jugoso introito" de tres autos de una carrera zonal, girando para la TV en vivo y en directo y para los 300 estóicos que sobrevivieron a la canícula de la tribuna?

Así la cosa no va. Incluso se marchitarán las hortalizas de las múltiples quintas a las que da lugar el deporte.

¿Soluciones? Habrá que arbitrarlas y antes que sea tarde y se pudra todo. En lo deportivo —todo en esto debería ser deportivo— hay una de las tres clases de Turismo Pista que funciona indudablemente la Clase 2. Tiene cantidad, calidad y renovación constante. Concita interés por la aparición de nuevos modelos disputando entre sí y por su relativa paridad. Antes de cada largada, el fana del automovilismo —ese eterno olvidado que en definitiva es el que banca todo—

tiene sus expectativas.

Obviamente no sucede lo mismo con las otras dos. La Fórmula Sierra se anunció con bombos y platillos como una especie de categoría de estrellas, con muchos autos iguales y con grandes promesas de lucha. No fue así.

La Clase 3 se debate desde hace años caminando por el filo de la cuchilla de su docena de autos.

A cualquiera con dos dedos de frente se le ocurriría una idea "genial" para salvar el franco de futuras presentaciones: que ambas clases, habida cuenta de lo parejo de sus prestaciones, corran el conjunto. Una veintena de autos daría un espectáculo razonable, con el agregado sensacional de la lucha de marcas. Por supuesto con clasificaciones por separado para los autos de una y otra.

Pero surge un problema. Este pescado no es para comer: es para hacer negocio. No importa si aburre o no llama la atención del soberano. Seguramente no se "pueda" recurrir a ello

porque Ford estipuló, cuando dio un trato preferencial a los que compraron para correr en Fórmula Sierra, que sus productos corrieran sin mezclarse...

¿Quiénes son los más perjudicados? Los pilotos que tomaron al pie de la letra su obligación de presentarse en todas las carreras (casos Patti, Albertengo, Sgroppo, Guiral, Morier, etc) y que, si esto sigue así, tendrán que pensar que hacer con sus autos, mirando para los zonales como hicieron en los años '70 los poseedores de Sport Prototipos y Fórmula Uno. Y no sería justo...

En cuanto a la excusa que venimos escuchando desde hace 27 años: "es la primera carrera, hay mucha gente de vacaciones, etc. etc.", no es válida y, por reiterada, queda descartada como tal. ¿Qué expectativas puede despertar en los organizadores de Pigué o 9 de Julio, o Varsovia, contratar un circo como éste? ¿Qué calendario puede resistir en estas condiciones?

Y por último: ¿por qué no se espera

a tener el pescado antes de ofrecerlo en venta?

Sabias y realísticas palabras del Dr. Horacio Rivarola —por suerte la máxima autoridad del automovilismo en Argentina—, a quien cruzamos cuando abandonábamos con placer el tórrido primer coliseo:

"Empezamos mal" - dijo.

## GOTTITAS DE SUDOR

**NUEVO REGLAMENTO.** - Con esta carrera se puso en práctica el nuevo reglamento técnico, más liberal que el anterior. Ahora se permite árbol de levas de alzada libre, el embrague es libre (puede usarse, por ejemplo, el multidisco) y puede prescindirse del filtro de aire, entre otras cosas. Sin embargo, los autos en general no son más veloces que en 1986.

**PIÑA PRESIDENCIAL.** - El viernes, mientras probaba, Oscar Pentecoste tuvo un tremendo despiste cuando llegaba a Ascar: "Al hacer una respiradita con el acelerador, éste se trabó

## ERAMOS POCOS Y SE MURIO LA ABUELA

En la familia, suele haber inconvenientes y discrepancias. Esta vez, en época de "Turismo" las cosas tomaron un cariz bastante dramático, si lo miramos desde el punto de vista de la salud deportiva de la categoría. Todo comenzó temprano... y justamente ese fue el problema. Miramos hacia la primera fila de la largada de la Clase 3, esperando encontrar a los rojos Alfa Romeo que habían hecho el 1-2 en la clasificación... pero solo vimos al amarillo R-18 de Luis Druetta acomodado del lado de la cuerda. Se largó, sin los Alfás... y el clima se enrareció aún más cuando se le colocó la bandera negra a Eugenio Breard.

"Cuando pasaron por boxes, los organizadores nos dijeron que a las 11.30 había que estar listos para salir a pista; como oficialmente se largaba 11.35, cinco minutos es un tiempo más que razonable para dar la vuelta previa y acomodarse en la grilla. Estábamos tranquilos y un espectador nos dijo que 'ya se largaba', cuando lo encontré al Sr. Marchese, quien es comisario de boxes, y me dijo que no había tenido tiempo de avisarnos pero que ya largaban. Quise salir a dar la vuelta previa y ponerme en la grilla de largada, pero vi que que se me venía la 'jauria' encima, me prendí con ellos pero luego vi la bandera negra que estaba perfectamente colocada porque largué antes, y paré." Esa fue la palabra de "Chippy" Breard.

A todo esto, Jorge Maggi completó la carrera y luego se fue a hacer la denuncia y a dialogar acerca de lo sucedido, planteando exactamente lo mismo que Breard. "Hay una sensibilidad especial hacia nosotros, a mí me cuesta creer que larguen una carrera cuando faltan los dos autos de adelante... además, justa-

mente a nosotros no nos avisan..."

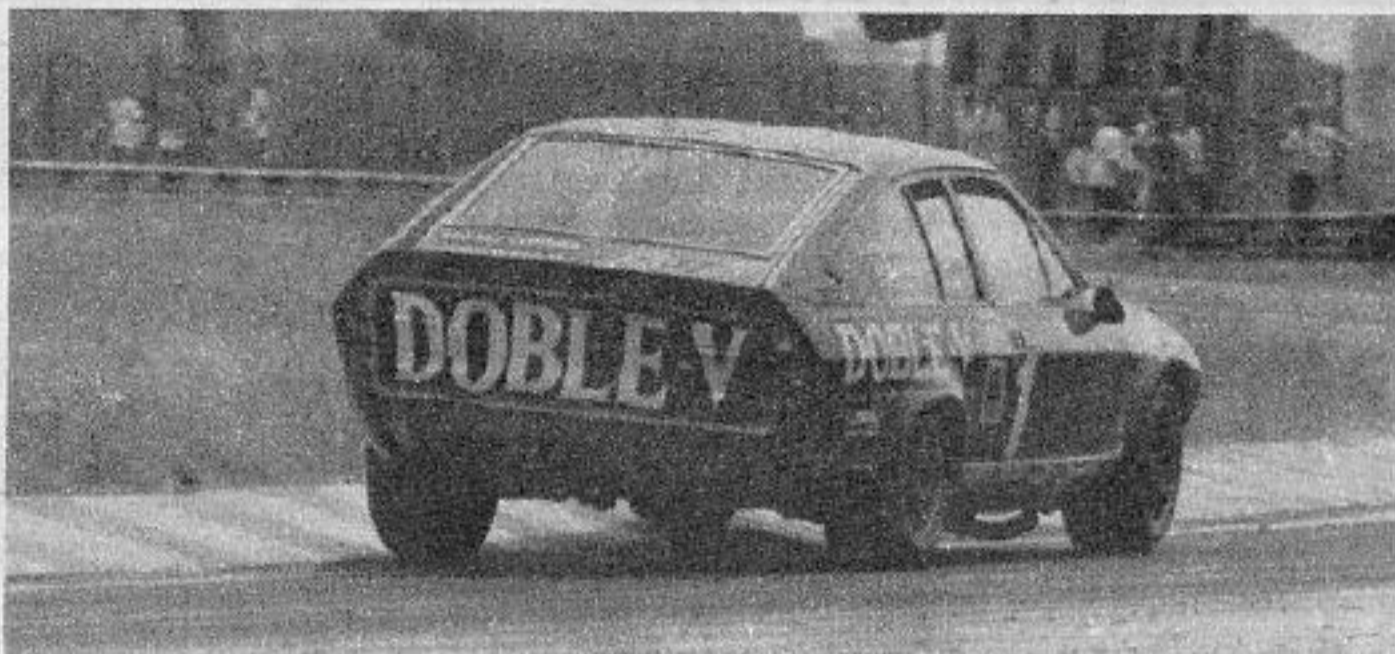
Por otra parte, el señor Marchese, comisario de boxes, reconoció no haber avisado a Breard, a Maggi ni al equipo acerca del adelantamiento de la hora de la carrera, agregando esto más leña al fuego.

Si tenemos en cuenta que Néstor Papini, promotor de la categoría Turismo apuró la largada por razones "económico-televisivas", y con la aprobación del director de la prueba, en el aspecto "familiar" de esta categoría hay una gruesa falta. Ahora habrá que ver si los puntos son válidos, de acuerdo a la protesta formal que presentaron Breard y Maggi al comisario deportivo y contra el Mataderos Automóvil Club, organizador de la competencia.

A esta altura del partido, ya casi habían pasado al olvido las exclusiones de Valentí, Lustig, Cornejo y Paolucci por tener los difusores fuera de medida, una actitud por demás acertada para ir saneando el ambiente, que dicho sea de paso, buena falta hace.

Y por si todo lo que había sucedido fuera poco, la abuela se murió, nomás... seguramente cuando se enteró de la desclasificación de Alfredo Altamirano por tener rodamientos en vez de rótulas en la suspensión delantera de su VW Gacel. De "yapa" la final de la Clase Sierra quedó en suspenso debido a que el volante del motor de Ricardo Albertengo sería más liviano que lo permitido, hecho que no se pudo comprobar por un deficiente funcionamiento de la balanza. Evidentemente fueron demasiadas cosas como para que la abuela aguante...

Marcelo Padin



El asunto de la largada de la Clase 3 con la exclusión de Breard y el retraso de Maggi planteará un intrínsculo de difícil solución. Seguramente un tema conflictivo.

a fondo y me fui contra el guard rail. Por suerte el auto no pegó de frente, pero después de dar contra el guard rail pasó del otro lado y volcó varias veces." El auto terminó destrozado. Pentecoste, inconsciente, fue llevado al hospital Santojani, donde se recuperó y se constató que no tenía mayores lesiones.

**DEBUTANTES EN TURISMO.** Fueron cinco: Víctor Lépore (F-07, FRA y Fiat 600 SM); Osvaldo Roncayolo (Rally); Federico Kruse (TN zonal, en Misiones); Antonio Ramponi (TC 2000), y Vicente Gutiérrez Ayerza (sin antecedentes).

"FLASH" ¿GORDON?.- Interesante mientras estuvo en pista lo hecho por el piloto del Renault 18 (ex Daniel Valdez) escuchado tras el seudónimo de

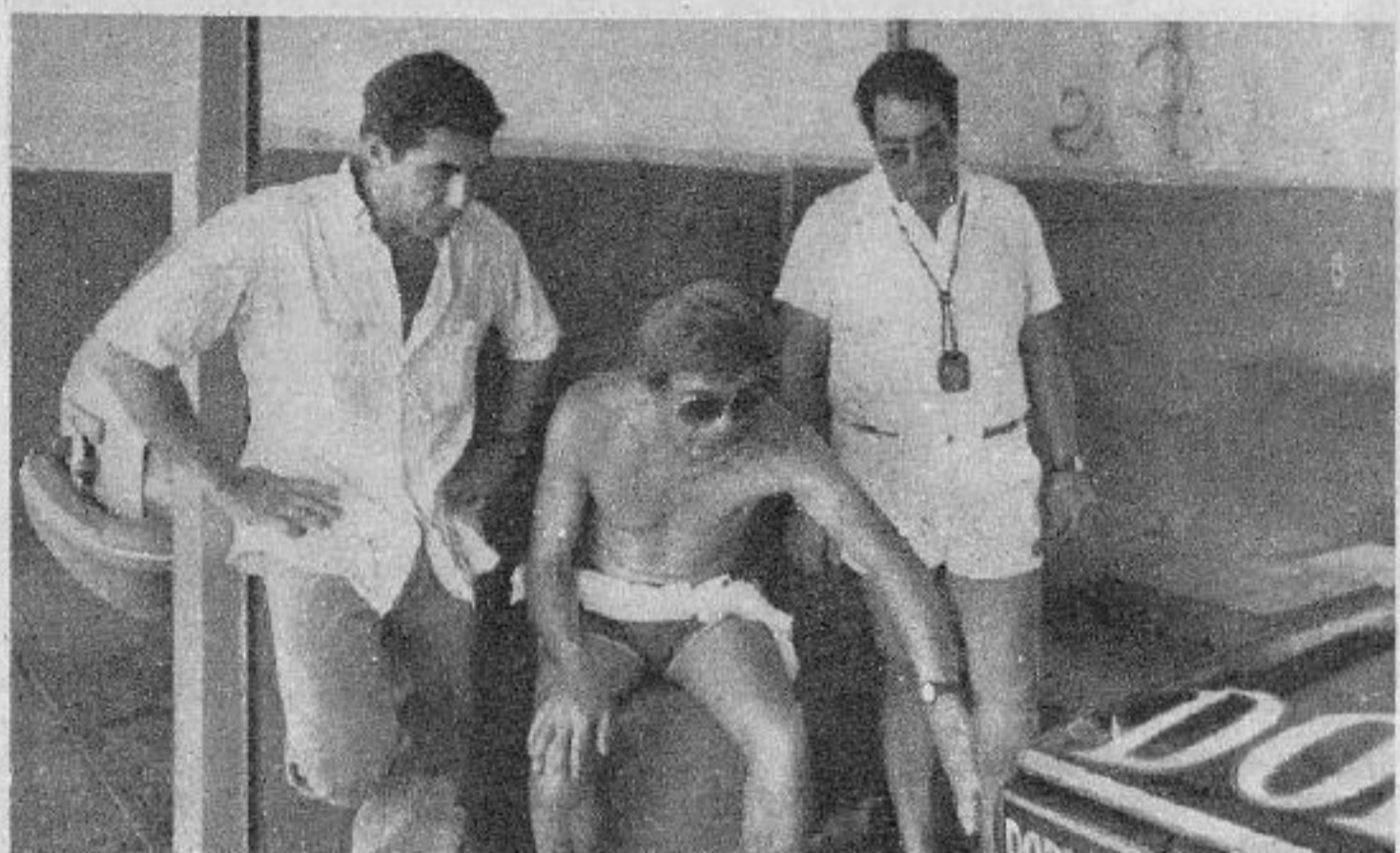
"Flash". Quizá mostró excesiva vehemencia, pero anda muy fuerte.

**PINCUYO AFINADO.** A Juan Bazoverri, hombre de San Juan, le dicen "Pincuyo" por su pasado musical con ese instrumento. Hace el motor y el auto del mendocino Roberto Patti, y en su pasado fue integrante del equipo de SP que tuviera a Copello, Nasif y Ruesch como pilotos.

**GOMAS MONOMARCA.** Está en estudio un proyecto de APAT de establecer el uso de una única marca de neumáticos, la que se licitaría entre los fabricantes interesados. Los ejemplares se sortearían y sellarían antes de cada carrera, en la cual cada auto podría disponer de ocho elementos para clasificar y correr. El tema se planteó en la reunión de pilotos.



8 - Roberto Patti, gente de la mendocina Palmira, otra vez trepó al podio. 9 - Muy merecido el tercer puesto (convertido en segundo tras la desclasificación de Altamirano) conseguido por el sasegado Bernardo Harpe. Los SE 1.5 todavía tienen algo que decir... 10 - Breard, Maggi y Rafael Balestrini. Una falta organizativa les arruinó el comienzo de año.



**Omar Darío Bonomo:** "en esta semana puedo definir mi futuro en TC 2000, con el VW ex Di Palma"... Carlos Marinovich vendió el Ford Sierra Ghia 2.3 y se le frustró lo de TC 2000. Quiere volver... Blas y Pravata están preocupados, no se consigue autoblocante para VW Gacel... Trejo, Carig-

### EN POCAS PALABRAS

nano y Muscio aparecerán con nuevos Regattas... Ferreyra lo hará con Gacel... Fierros espera terminar el Sierra para la próxima, tiene mecánica de Rubén Genéra. Luego de la técnica del sábado, hubo que agre-

gar 15 kg al Regatta de Baldinelli... Luis Druetta: "le vendí el auto a Jorge Giorgi, el nuevo R-18 está casi listo"... Abda empujó mal y terminó bien, chocaron el trailer con el Renault en la ruta, se pegó el lunes en el Autódromo, rompió dos motores el viernes y finalmente ganó...

### CAMPEONATOS ARGENTINOS DE TURISMO

**CLASE TRES:** Abda, 20 puntos; Romero, 15; Delgado, 12; Gianni, 10; Maggi, 8; Abiusi, 6; Druetta, 4 (en suspenso)

**CLASE DOS:** Bonomo, 20 puntos; Harpe, 15; Serravalle, 12; Bongioanni, 10; Ottaviani, 8; Padilla, 6; Blandini, 4; Ferreyra, 3; Joseph, 2; Baldinelli, 1.

**FORMULA SIERRA:** Albertengo, 20 puntos; Ayerza, 15; Patti, 12; Sgroppo, 10; Kruse, 8; Morler, 6; Ramponi, 4; Guiral, 3; Gutiérrez, 2 (en suspenso).

**Próxima competencia:** en el autódromo de la ciudad de Nueve de Julio, el 22 de marzo de 1987.



El santafesino Druetta observa el origen de la humareda que envuelve a su R-18, a poco de abandonar. El habitual llegado, sin embargo llegó a los puntos.

## RETRASOS Y ABANDONOS

### Clase Dos:

Ernesto C. Bessone, embrague (AB); Ricardo Joseph, cable de bujía; Héctor Fossati, toque con Ottaviani en la Horquilla (AB); Víctor Lépoire, caja (AB); Alberto Baldinelli, condensador (AB); Alfredo Altamirano, rotura de la quinta velocidad; Mario Serravalle, batería descargada; Eugenio Breard (AB), funcionaba solo una boca del carburador; Marco Galluzzi (AB), junta de tapa de cilindros soplada en la largada; Alfredo Comejo, excluido de la clasificación del sábado; Horacio Paolucci, excluido de la clasificación del sábado; José Basso, rotura de motor el sábado (¿sabotaje?).

### Clase Tres:

Jorge Maggi, largó desde los boxes; Eugenio Breard, excluido de la carrera por salir incorrectamente desde los boxes; Daniel Valdez, se le salió la rueda delantera izquierda (AB); Luis Druetta, manguera de aceite y electricidad (AB); Juan Carlos Gianni, cortocircuito "Flash", rotura del diferencial autoblocante (AB); Jorge Delgado, encendido; Horacio Valenti y Roberto Lustig fueron excluidos de la clasificación del sábado.

### Fórmula Sierra

Jorge Guiral, acelerador trabado; Alejandro Rementería, junta de la tapa de cilindros quemada (AB); José Luis Morier, batería descargada; Antonio Ramponi, electricidad.

## CLASIFICACION

Mataderos Automóvil Club - Premio YFF - Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9, de 3.345,50 metros - Turismo Pista clases 2, 3 y Fórmula Sierra

### CLASE TRES

#### PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maggi, 1m34s477/100 (Promedio: 127,478 km/h); Breard, 1m36s599; Druetta, 1m36s422; Delgado, 1m36s491; "Flash", 1m37s116; Romero, 1m37s632; Gianni, 1m37s648; Adba, 1m37s680; Valdez, 1m41s369; Abiusi, 1m42s 644.

Excluidos: Valenti, 1m36s663/1000, y Lustig, 1m36s960.

### FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	F. Adba	Renault 18 GTX	24m33s269/1000	15
2º	3	C. Romero	Renault 18 GTX	24m34s768	15
3º	11	J. Delgado	Renault 18 GTX	24m47s664	15
4º	6	J. Gianni	Renault 18 GTX	25m26s142	15
5º	1	J. Maggi	Alfa Romeo GTX	25m27s461	15
6º	19	A. Abiusi	Peugeot 504 GTN	26m16s668	15
7º	10	L. Druetta	Renault 18 GTX	22m52s293	10

No clasificaron: "Flash" (7v.) y Valdez (4v.).

Excluido: Breard.

Promedio del ganador: 122,624 km/h.

Record de vuelta: Maggi en la 2da. vuelta, en 1m35s19/1000, a 126,521 km/h.

### CLASE DOS

#### PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m35s356/1000 (Promedio: 126,303 km/h); Bessone, 1m36s131; Baldinelli, 1m36s664; Altamirano, 1m36s314; Serravalle, 1m37s320; Lepora, 1m37s345; Basso, 1m37s709; Joseph, 1m37s681; Bongioanni, 1m37s988; Harpe, 1m38s042; Fossati, 1m38s264; Ottaviani, 1m38s440; Padilla, 1m38s600; Breard, 1m39s327; Ferreyra, 1m39s585; Bordini, 1m40s409; Guerra, 1m40s744; Trejo, 1m41s849; Pernia, 1m42s067; Galluzzi, 1m43s258; Roncayolo, 1m46s136.

Excluidos: Comejo, 1m39s256/1000, y Paolucci, 1m39s697.

### FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	O. Bonomo	VW Gacel GS	24m20s820/1000	15
2º	59	B. Harpe	Fiat SE 1.5	24m48s836	15
3º	12	M. Serravalle	VW Gacel GS	24m49s272	15
4º	22	M. Bongioanni	Fiat SE 1.5	24m52s987	15
5º	10	R. Ottaviani	Regatta 85	25m01s364	15
6º	34	F. Padilla	Fiat SE 1.5	25m22s223	15
7º	46	J.C. Bordini	Fiat 128 CLI	25m23m975	15
8º	47	A. Ferreyra	Fiat 128 CLI	25m24s278	15
9º	40	R. Joseph	Fiat SE 1.5	25m43s535	15
10º	4	A. Baldinelli	Regatta 85	22m50s698	14
11º	58	O. Roncayolo	VW Gacel GS	25m39s507	14

No clasificaron: Lepora (9v.); Fossati (6v.); Trejo (6v.); Galluzzi (4v.).

Bonomo, (2v.); Guerra y Breard (1v.).

No largaron: Basso y Pernia.

Desclasificado: Altamirano.

Promedio del ganador: 123,666 km/h.

Record de vuelta: Baldinelli en la 2da. vuelta, en 1m36s55/1000, a un promedio de 124,733 km/h.

### FORMULA SIERRA

#### PRUEBAS DE CLASIFICACION

Albertengo, 1m34s685/1000 (Promedio: 127,196 km/h); Guiral, 1m34s686; Sgroppo, 1m35s; Morier, 1m35s439; Patti, 1m35s537; Ayerza, 1m35s584; Rementería, 1m35s601; Kruse, 1m38s280; Ramponi, 1m39s625; Gutierrez, 1m41s666.

### FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	7	R. Albertengo	24m11s022/1000	15
2º	12	H. Ayerza	24m16s569	15
3º	11	R. Patti	24m17s427	15
4º	3	J.D. Sgroppo	24m25s562	15
5º	27	P. Kruse	25m07s222	15
6º	22	J. Morier	25m23s963	15
7º	26	A. Ramponi	25m46s159	15
8º	2	J. Guiral	25m25s134	14
9º	28	V. Gutierrez	24m16s397	10

No clasificó: Rementería (5v.).

Promedio del ganador: 124,530 km/h.

Record de vuelta: Ayerza en la 13ª. vuelta, en 1m35s507/1000, a un promedio de 126,104 km/h.

# MARZO EN PARABRISAS



## ROAD-TEST DEL PEUGEOT-505 SR RURAL (GRAND TOUR)

El vehículo familiar más espacioso que se produce en el país sometido a pruebas de máxima exigencia.

### LAS SUSPENSIONES

Aprenda a conocer qué es una McPherson, una barra Panhard y un tren trasero independiente.

### SUPLEMENTO SPORT-AUTO:

La Paris-Dakar a todo color.

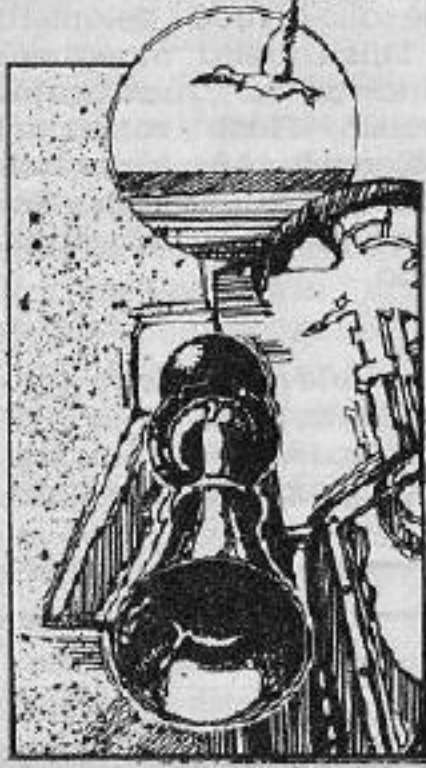
### AUTOS CLASICOS

Un arquitecto que construye sus propios autos presenta su última creación: el "Benjamin".

**PARABRISAS**  
LA REVISTA INTEGRAL DEL AUTOMOVIL.

editorial abril.

# Toquecitos de bocina



## TRATO DE TURCOS

Así definió José "Veintidós" Tubal el convenio que lo unirá a Gabriel Raies durante 1987. Por el mismo, Tubal correrá todas las pruebas del calendario de rally nacional con el Renault 18 GTX del campeón argentino, proporcionando Gabriel la atención de la máquina (con motores Berta) y el servicio de auxilios en carrera. En cuanto al Fiat SE 1.5 con motores de "Zoquete" Expósito, que le diera a Tubal la prioridad "A" (fue segundo en las 24 Horas del '86) está en venta o alquiler. (Ver corsificados.)

## TORITO DEL TUYU

Juan Carlos Isidro, el piloto de General Madariaga, dispone ya de una adecuada herramienta para encarar los torneos nacional y bonaerense de rally. La concesionaria oficial Renault de esa ciudad (Cócari) ha adquirido un Renault 12 TS a los hermanos Batelli para dárselo a correr al "Torito". La unidad es un cero kilómetro totalmente equipado, y fue presentado en una fiesta realizada recientemente en los locales de Cócari.

## GENTILI ENSAYA

En el trazado de Marcos Juárez, el casilense Norberto Gentili hará varias sesiones de entrenamientos para ponerse a tono con miras a la competencia que la Fórmula Dos Nacional disputará en el Autódromo



## LA COPA CORSA

Por primera vez la copa CORSA se materializó, y fue con motivo del III Rally del Lago. En la foto se ve a nuestro director, Jorge Auge Bacqué, entregando el galardón a Sartori (der.) y a Fernando Cammarota (izq.), quienes se lo merecieron debido a la caballerosa actitud asumida cuando pararon a auxiliar al accidentado "Beto" Branda en momentos en que luchaban por un puesto.

## NOVEDADES DE LA FORMULA RENAULT

La Asociación de Pilotos de Fórmula Cuatro no descansa, y a pesar del receso ha cumplido importantes funciones consiguiendo cosas para la categoría en distintas esferas y referidas a diversos temas. Fue designado por la CDA del ACA en forma permanente el señor Mársico como comisario técnico, mientras que en representación de la Asociación estará el señor ulio Pérsico padre; está plenamente confirmada la realización de una serie para no clasificados, que se hará los domingos por la mañana, y que permitirá el acceso de tres autos más a la final.

Durante todo 1986, una de las reiteradas discusiones que hubo en los distintos escenarios estaba referida a la cantidad de coches habilitados para largar la final. Ahora se trabajó con la debida anticipación en ese rubro, y la cantidad de autos permitidos por cada trazado es la siguiente: Buenos Aires (circuito 7), 28 autos; Buenos Aires (circuito 9), 32; Mar del Plata, 28; Resistencia, 28; General Roca, 24; Santa Rosa, 30; Mendoza, 32; Cabalén, 28; Rafaela, 32; Bahía Blanca, 30; San Juan, 30; y Río Cuarto, 30.

Se realizó en la Asociación la licitación entre fabricantes de neumáticos para proveer a la categoría, siendo Faneco la empresa que se la adjudicó licitando \$ 230 por cada juego. Se adoptará la monomarca en ese rubro reglamentándose la utilización de un juego como mínimo y dos como máximo por competencia y por piloto. Las gomas

estarán marcadas para evitar que se intercambien. También la APF-4 decidió que se podrán realizar pruebas en los circuitos a correr hasta el antepenúltimo domingo inclusive a cada carrera, para terminar con las distintas interpretaciones a que se prestaba la cuenta de los quince días anteriores a la competencia.

Hubo "lavado de cabeza" para algunos, concretamente para el piloto de Zárate, Luis Belloso, debido al mal comportamiento de uno de sus colaboradores en la carrera del 28 de diciembre en Buenos Aires a raíz del incidente entre el mencionado Belloso y el sanjuanino Henry Martín. Para Belloso hubo una suspensión por el término de seis meses a los beneficios sociales de la APF-4, a partir del momento del incidente.

Se creó una nueva escala de premios para incentivar a los pilotos, la misma otorga \$ 700 al primero, y 500, 450, 400, 350, 300, 250, 200, 150 y 100 australes sucesivamente. Otro de los beneficios de la Asociación para sus corredores, es la institución para el piloto que repita en tres oportunidades el mismo puesto entre el primero y el duodécimo, de un premio especial consistente en un ciclomotor 0 km de fabricación nacional.

La FRA compartirá todo el calendario con el TC 2000, y sus pruebas serán televisadas. Para pagar los gastos que esto ocasiona, se cobrará una inscripción de \$ 50 por

carrera y a cambio de ese importe se entregará una rifa cuyo valor es de \$ 100, y que incluye como premios una casa en Carlos Paz y varios autos cero kilómetro además de una moto Suzuki 400. Esos premios se sortearán en la primera jugada de diciembre de 1987.

Con respecto al reglamento técnico, se han modificado algunos ítem. Los cojinetes de biela y bancada podrán ser libres en su origen, el piso del auto deberá extenderse hacia atrás como máximo hasta la terminación de los pontones, ninguna parte de la carrocería deberá superar el eje trasero y a partir de la primera carrera de 1987, queda libre la posición de armado de pistones.

Finalmente, también se aclararon cuáles van a ser las normas que regirán para la compra de repuestos con descuentos que establece Renault Argentina. Sólo los pilotos incluidos en el ranking por el ACA tendrán los descuentos de 75% en repuestos; las órdenes se entregarán únicamente a los pilotos que hayan participado en la última competencia, mientras que los que no figuren en la lista del ACA tendrán un descuento del 50% sin ningún tipo de excepción. Todos los repuestos que se compren deberán ser utilizados en la Fórmula Renault, de lo contrario la fábrica no facilitará la compra de más repuestos al piloto involucrado.

El ranking de la categoría para el año 1987 es el siguiente:

Nº	Piloto	Ptos. Ranking
1º	FURLAN, Néstor	135
2	NEVLANI, Daniel	128
3	ETCHEGARAY, Miguel	103
4	MANCUSO, Gustavo	94
5	CINGOLANI, Daniel	77
6	SOLMI, Sergio	74
7	DELLASANTINA, Norberto	58
8	PALMERO, Oscar	44
9	PEREYRA, Oscar	30
10	BOVONE, Juan	29
11	PAULIZZI, Walter	24
12	PAGANI, Alejandro	23
13	MAZZINI, Hugo	22

14	BOUVIER, Eduardo	17	30	MARINO, Raúl	1
15	GIORGI, Jorge	16	31	SINELLI, Raúl	0,95
16	MANDRINI, Gustavo	16	32	BARCELO, Carlos	0,90
17	RIVA, Mario	16	33	MARTIN, Henry	0,85
18	DIAZ, Marcelo	14	34	LETONA, Norberto	0,80
19	BELLOSO, Luis	13	35	DI MEGLIO, Rodolfo	0,75
20	ALISI, Miguel	10	36	MORASCHI, Luis	0,70
21	SALA, Pablo	7	37	"ROBERTO AUGUSTO"	0,65
22	FABI, Guillermo	4	38	"GIORGIO"	0,60
23	ROVERE, Néstor	4	39	PERSICO, Gustavo	0,55
24	IMPOSTI, Osvaldo	3	40	MORON, Fernando	0,50
25	ROSSI, Carlos	3	41	CHIALVO, Ricardo	0,45
26	KEHLER, Ricardo	2	42	LAGUNA, Carlos	0,40
27	NICOLINI, Luis	2	43	YAREGUL, Mariano	0,35
28	TORREGLIANI, Rodolfo	1	44	ARLANDIS, Juan Carlos	0,30
29	MARTINEZ, Omar	1	45	COMITO, Pedro	0,25

de Buenos Aires el 15 de este mes. "Norby" ensayará en su Berta R-18 el nuevo encendido, la "cajita" que se tiene que utilizar en los monoplazas y que se sorteará antes de cada competencia. También tendrá colocados los difusores de 31 mm que también se exigen para el '87. Gentili espera poder concretar un buen año en la Fórmula Dos Nacional, y para eso organizó estos tests en Marcos Juárez.

## SEMANA CLAVE PARA BATELLI

En cuanto a la decisión de Renault de dar apoyo a algunos participantes de la marca en rally. Por el momento, en el taller de los hermanos Batelli en Alta Córdoba, están los autos de Miguel Torrás (un R-18 que casi seguramente estará en la Manzana), y hay un caso destinado a Mario Stillo. Como el R-12 no tendrá apoyo, en el taller no hay mucha actividad con esa máquina, pues Alejandro y Hugo Sala ya retiraron sus autos, Carlos Celis aún no decidió su futuro deportivo y Fernando Stella tiene posibilidades para debutar como piloto compitiendo con el tradicional "12" de Renault.

## TROSSERO CON 1500

Rudi Trossero le compró el auto campeón a Jorge Bescham y luego de desarmarlo completamente y reforzarlo, espera poder estar en el primer rally de la temporada. El auto se encuentra en Carlos Paz, y su ex propietario ha adquirido un Fiat Regatta para correr durante toda la temporada de la Clase 2 del rally nacional.

## PALMERO VISITO LAS PAREJAS

Oscar Palmero estuvo probando su Cres-

pi de Fórmula Renault en el "Don Eduardo" de Las Parejas, siempre bajo la dirección de Juan José Ramini. Luego de varias vueltas, Palmero registró 1m01s20/100 para su mejor vuelta, y consideró que el motor

de su monoplaza había ganado alrededor de siete HP. Luego de algunos tests más, programados en el Autódromo de Buenos Aires, Palmero participará en la primera carrera de la FRA en ese mismo escenario.

## Castellano, Mouras, Pedersoli y...

## LAS CAUSAS DE UNA FRUSTRACION DOBLE

El prematuro abandono de Juan De Benedictis le quitó de antemano a la prueba de Santa Teresita un candidato a la lucha por la victoria. El de Roberto Mouras cuando puntuaba poco antes del final, también ha sido muy comentado en todo el ambiente teceísta. Ambos explican qué sintieron y pensaron en esos momentos, y Jorge Pedersoli indica qué fue lo que pasó técnicamente en cada uno de los casos.

Jorge Pedersoli: "En el auto de Johnny se carbonizó una fibra del platino, y la corriente se iba a masa; ése era el origen de la falla que hacía que el Dodge arrancara y se parara rápidamente. En el auto de Roberto, las vibraciones del cigüeñal de nuevo diseño, produjeron la rotura del soporte de la bomba de aceite y se fundió el motor. Esas vibraciones hicieron estragos porq e ya había vestigios de fisura en otros soportes. Para poder estar en Santa Teresita, tuvimos que trabajar como nunca; el martes previo me entre-

garon un casco pelado, sin puertas, tapas ni instalación eléctrica; sólo estaba pintado y sin lustrar. Una semana antes, nosotros quisimos probar el motor en el banco y se rajaron las cartazas, es decir que todos los principales problemas los habíamos tenido con el coche de Mouras. Yo lo único que podía hacer era aplicar mi experiencia, y me dediqué a cuidar todos los detalles. Hice un análisis exhaustivo de cada pieza, armé todo prolijamente, dando importancia fundamental a la tapa de cilindros. Por suerte, en medio

de todo, pude realizar las cosas con tranquilidad y así avanzamos bastante con respecto al año pasado.

"El viernes 20 fuimos a la ruta con Berdejo, con quien trabajaremos este año, y modificamos la toma dinámica y la carburación; esto también fue muy importante para pelear la punta.

"Cuando De Benedictis y Mouras debieron abandonar, se imaginaron que no me hizo ninguna gracia. Lo de 'Johnny', yo diría que fue una catástrofe... De todos modos, él me dio mucha tranquilidad, porque lo

...Y con el próximo número de CORSA, el Tomo VIII de LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

¡Siga coleccionándola!

CECCHETTO EN PROBLEMAS

Completando la información sobre el Desafío de los Valientes, les ofrecemos esta toma del vuelco sufrido por el cordobés José "Pepe" Cecchetto, pocos metros después de largar la segunda etapa de la prueba en el autódromo Oscar Cabalén. A su lado lo supera Gabriel Raies. Esta competencia no fue muy propicia para el bicampeón Cecchetto.



MIRADOR PERSONAL



por Ronald Hansen

UN SUPER DESAFIO

¿Qué les parece una especie de Súper Desafío de los Valientes? Algo así como lo siguiente:

- 1) Carrera de una hora en un autódromo;
- 2) Carrera de 300 km en ruta incluyendo montaña;
- 3) Una vuelta a máxima velocidad en cualquier otro autódromo, o bien
- 3a) Una competencia de "trepada de montaña", en lugar a definirse.

Los detalles pueden discutirse (y, si la idea prende, no tengo duda de que se discutirán in eternum...). Pero la idea general es la de crear una especie de triatlón automovilístico, como el que hacen los atletas con tramos de natación, de bicicleta y de carrera pedestre, y que le gustan tanto a Pancho Ibañez.

La competencia no sería por invitación, sino que se anote el que se atreva. Tampoco estaría ligado necesariamente a una marca, aunque ésta podría ser otra eventualidad. Creo que de todos modos lo mejor sería que estuviera en manos de un organizador profesional o semi-profesional con experiencia. Especialmente con experiencia en recaudar fondos para poder ofrecer atractivos premios.

¿El medio mecánico? O bien podría especificarse que las tres pruebas deben realizarse con el mismo auto, o bien puede dejarse libertad de acción en la elección de un auto distinto para cada prueba. En el primer caso habría que dejar alguna libertad para modificar suspensiones entre prueba y prueba. En el segundo esta circunstancia sería una consecuencia automática de la elección de modelo.

La primera idea había sido que uno de los "tramos" fuese un rally de, digamos, 500 kilómetros. El problema es que los rallies exigen acompañante y entonces los pisteros estarían en gran desventaja, porque los buenos acompañantes ya estarían "tomados" por las habituales estrellas de rally. Además, correr un rally con éxito supone un entendimiento entre piloto y navegante, que no se logra de la noche a la mañana.

Creo que esta competencia podría ser fácilmente financiable ya que despertaría mucho interés, y es evidente que uno al menos de los tramos podría realizarse en la provincia más entusiasta de las carreras, o sea Córdoba.

Esta es una competencia que se prestaría idealmente al patrocinio de algún sponsor masivo, ya sea una marca de automóviles o de cigarrillos, combustibles, ropa deportiva, etcétera.

Es para que un organizador inteligente pueda realizar una buena competencia y hacerse de una buena "diferencia". No les tengamos miedo a los que ganan plata con las carreras a siempre que lo hagan honestamente y que una razonable parte de esa plata retorne al deporte en premios y etcétera.

Si la idea "prende", ya podremos ir discutiendo cómo se elaboran las tres piernas (que no tienen que ser necesariamente tres, si vamos al caso). La cuestión es dejar plantada la semilla, a ver qué pasa.

Para eso estamos...

AUTO NUEVO EN RIO TERCERO

Alfredo Altamirano tiene muy adelantados los trabajos en el nuevo VW Gacel GS para el torneo de rally. "Luego de trabajar en suspensiones, amortiguadores, nuevas levas de Cosma y en los refuerzos del auto del año pasado, iremos a correr la Vuelta de la Manzana. Empezaremos el año con el auto viejo porque está muy entero, pero el nuevo lo voy a tener listo antes del rally de Villa Dolores y lo voy a utilizar a mediados de este año. Lo quiero tener en orden de largada porque la prioridad uno es el rally, y como pretendo el campeonato debo estar preparado. Uno nunca sabe lo que puede pasar, por ahí te das un 'virulo' y no podés correr más porque estás sin auto, y eso no quiero que me pase a mí."

PERGAMINO REPRESENTADO EN DATSUN 280 ZX

En nuestra edición anterior mencionamos que uno de los autos atendidos por Héctor Giambone en esta temporada será un Datsun 280 ZX para un piloto de apellido Sánchez. Este pergaminense, de 27 años y de dilatada trayectoria en el karting zonal y la Fórmula Dos Bonaerense, piensa debutar en Rafaela con intenciones de correr durante toda la temporada. Para eso, la Peña Pergamino Competición está trabajando en toda la organización del equipo que acompañará a Gustavo Sánchez en su primer año de automovilismo nacional.

CAMBIO DE PLANES PARA FANGIO Jr.

Una vez más, el "quintuple sobrino" tuvo que cambiar de planes. Recordemos que si bien no se concretó en su momento la posibilidad de integrarse al equipo en el que correría Emerson Fittipaldi las "3 Horas de Miami" de IMSA GTP, Albert Naón había ofrecido a Fangio compartir con él la conducción del Porsche 962 con el cual John Paul Jr. lograra la pole position precisamente en Miami '85. Pero hete aquí que al no conseguirse los sponsors necesarios, la iniciativa de Naón no se concretó, y una vez más Juan Manuelito debió resignarse.

En cambio, el 21 de marzo sí estará presente en las 12 Horas de Sebrín con un Toyota del equipo oficial de Dan Gurney, compitiendo en la categoría GTO. El auto será el mismo que Fangio utilizó en el Elkhart Lake '86 y Daytona '87. El 5 de abril, Juan actuará en una prueba de celebridades por invitación que se realizará en Long Beach, y el 12 de ese mes ya correrá en Phoenix la primera carrera del torneo de las American Racing Series, campeonato en el cual volverá a participar pero con mayor asiduidad el piloto argentino.

Fangio Jr. tiene previsto partir hacia los Estados Unidos el 17 de marzo, pocos días antes de reanudar su actividad deportiva.

MISTERIOSO HARPE

"Voy a correr en Rafaela, pero aún no sé si con un Datsun o con un Nissan. Yo quiero comprar una 300 ZX, y estoy en tratativas. Si corro en la categoría mayor vendo la coupé 280 ZX, pero todavía no te puedo adelantar nada. En un par de semanas quizá se sepa algo al respecto."

"Tommy" Harpe no dio más detalles de su posible incorporación a los Nissan 300 ZX del CAP.

BAMSE CON BANFI

Fue confirmada la presencia de Angel

Banfi con el Ford Sierra XR4 de "Banse", que utilizó Angel Monguzzi en la temporada pasada en el TC-2000. En la coupé se reestructuraron los frenos, que habían sido causa de varios problemas, y también se trabajó en solucionar algunas vibraciones existentes en la transmisión. Luego de las pruebas realizadas en el autódromo, el piloto y el preparador quedaron muy conformes con el comportamiento de la máquina, y ya se encaró el armado de otro auto similar que será terminado lo antes posible. El piloto podría ser ... Angel Monguzzi.

UN MASSEI SI, EL OTRO NO

Gabriel Massei va a participar en la primera carrera del torneo de F-2 Nacional que se hará en Buenos Aires, y los mayores esfuerzos de la temporada estarán dedicados a esta especialidad, aunque también correrá en la Fórmula Dos Sudamericana en las pruebas que se hagan en nuestro país. El que no va a estar en la primera será su padre, Osvaldo, pues se dedica de lleno al auto de Gabriel, que tendrá un motor VW con preparación de Guillermo Maldonado.

RULLO SIN PILOTOS

Aún no han culminado las tratativas de Rubén Rullo para tener a un piloto en la Fórmula Dos Sudamericana. Las mismas se desarrollan con Juan Carlos Giacchino, Rafael Verna y Néstor Gurini, y mientras ese tema se decide, Rubén ha puesto sus manos en los motores para dejar todo en orden para la primera del año. El preparador, antes de que se conozca al piloto, prefiere tener el auto listo para que se hagan las pruebas correspondientes y que los interesados comprueben el funcionamiento.

AGRADECIMIENTO

Por darnos una mano al transportar el material de Santa Teresita, por haber aterrizado su avión dos veces por culpa nuestra, y por sacarnos "del agua" una vez más, el agradecimiento a "Carburando" y en especial a "Cacho" González Rouco.

normal en estos casos es que el piloto tire el casco y diga malas palabras, pero Johnny es de los que no toman las cosas a la tremenda, y eso hizo que el alma me volviera al cuerpo.

"En cuanto a Roberto, él es muy especial, es un fuera de serie. Cuando se paró, simplemente dijo que hay que tratar de que eso no suceda en la próxima, que no nos tenemos que caer y que seguramente, una vez que nos organicemos, vamos a andar mejor.

"En ninguno de los dos casos se me acusó ni se me agredió; eso es muy importante para mí.

"Los planes, ahora, se nos complicaron bastante, porque con el otro motor Chevrolet tenemos que volver a trabajar en carburación y acomodar el auto para la carrera del Autódromo en Buenos Aires."

Juan De Benedictis: "...Ahora hay que pensar en la carrera del Autódromo. A mí me queda la tranquilidad de que esto recién empieza; no es como abandonar en una etapa del Gran Premio, donde ya das mil ventajas. En las pruebas previas había andado muy bien, durante el receso revisamos todo el auto y pasamos algunas piezas por el magnaflux... Yo creo que lo único que no miramos fue justamente esa arandela aislante del distribuidor, que finalmente se rompió".

Roberto Mouras: "Cuando nosotros probamos el viernes previo, yo me di cuenta de la existencia de esa vibración, pero como ya no había tiempo para nada, decidimos jugar en la carrera y esperar que aguantara todo. Esa vibra-

ción se notaba solamente al tomar la palanca de cambios, sentía como si me diera una descarga eléctrica... Eso alivia todo lo que está adherido al block: bomba de aceite, carburador, distribuidor... es algo terrible. Te imaginás mi amargura...

Abandonar una carrera en la que ya teníamos todo bajo control, cuando faltaba muy poco para llegar, entristece a cualquiera.

"Ahora vamos a probar en una ruta la carburación, porque tenemos un carburador nuevo. Este cigüeñal que tiene esa vibración es un poco más 'de carrera' y más liviano que el viejo, pero el rendimiento es similar, por lo tanto ya no quiero dar más ventajas y voy a ir a lo seguro."

Producción: Marcelo Padín.



La tensión ya se disipó, y Soto (arriba) da rienda suelta a su euforia bañando a la platea con champagne. Una rueda del Regatta en el aire (abajo) marcando el paso de Soto, fuerte y prolijo. La entrega de premios (derecha) el domingo a la noche en Keops. Soto mostrando el trofeo (un casco hecho en madera), acompañado en el escenario por el Dr. Grosso, vicegobernador de Córdoba, y el señor Blanco Villegas, director de Sevel.



la figura

**ERNESTO SOTO**

una consagración esperada, aunque...

# “PARA MI, FUE UNA CARRERA MAS”

Teniendo en cuenta el singular título de la prueba, se puede suponer que triunfar en ella es una circunstancia especial para cualquier piloto. No obstante, Ernesto Mario Soto, oriundo de Villa Dolores e indiscutiblemente uno de los mejores “montañistas” de nuestro país, fue muy claro y conciso en definir su triunfo en el “Desafío de los Valientes”.

“Para mí fue una carrera más, sólo algo distinta porque se le dio mucha promoción, nada más que por eso.”

Soto triunfó por más de ocho segundos en el tramo de sierra, y con el octavo puesto en el “Oscar Cabalen” al día siguiente, se aseguró el triunfo en la clasificación final por suma de tiempos.

“El camino de montaña lo conozco perfectamente, hace catorce años que transito permanentemente por ahí. Además, desde el jueves previo lo estuve recorriendo, mostrándole a Traverso todos los vericuetos y la manera de llevar el auto en los diferentes sectores, para que fuera poniéndose a tono en la bajada. Con respecto a Jorge Recalde, a mí me habría gustado mucho que hubiera participado, ya que habría sido una excelente oportunidad para medirme con él; aunque creo que le ganaba igual... pero de todos modos la carrera no iba a ser tan fácil para mí, y si mucho más entretenida. De eso no tengo ninguna duda.”

Piloto oficial de Renault en T.C. 2000, Ernesto Soto ganó este Desafío de los Valientes –tradicional prueba, varias veces consagratória– en un momento clave de su carrera deportiva, ya que siendo un piloto de neta extracción raliística, en este momento no está corriendo con asiduidad en esa especialidad, y si en la pista, con una coupé Fuego del equipo del “Rombo”. Al hablar de su intervención en los rallies de Europa, Soto también fue muy claro.

“No puede concretar mi participación en terreno europeo, simplemente por cuestiones económicas. Por eso, me dedicaré de lleno a mi trabajo en la pista, ya que el de Turismo Competición 2000 es un torneo al cual apunta Renault. Quiero hacer un muy buen año en pista, aunque si las cosas se dan, podría ser que participe en algún rally



nacional y, por supuesto, en el Mundial que se llevará a cabo en Córdoba. Pero siempre el T.C. 2000 seguirá teniendo prioridad.”

Y ya que en la pista estamos, en el Desafío de los Valientes, Soto demostró una frialdad muy particular, que suele ser clave para definir situaciones. La gran virtud de Ernesto estuvo en su resolución para trabajar en el “Oscar Cabalen”, jugando con aquellos 8s45 que había conseguido en el tramo Copina-Cuesta Blanca.

“A Stillo lo tenía perfectamente controlado. Desde boxes me marcaban continuamente la diferencia en la suma de tiempos, con respecto a él. Allá por mitad de carrera lo llevaba alrededor de cinco segundos en la General, por lo que empecé a doblar bastante más despacio de lo que venía haciéndolo. Cuando sólo quedaban dos vueltas para el final, vi por el espejo que Traverso y Di Palma se venían dando, o incluso en una oportunidad éste me tocó, por lo que opté por dejarlos pasar, no fuera cosa de que, de rebote y sin tener nada que ver, perdiera todo. Por eso se achicó bastante la diferencia total con Stillo, pero yo tenía todo bajo control.”

...Y el “Cabezón”, “número puesto” en este Desafío, ya piensa en otra cosa.

Marcelo Padin.



**CORSA A FONDO**

**"DESAFIO" CON FIAT REGATTA 85 EN CORDOBA (21-22/2/87)**

La reedición —y por partida doble, en montaña y en pista— de una competencia que supo ser clásica y había dejado de realizarse por casi tres lustros merece, sin duda, ser "desmenuzada". Veamos entonces un poco más, cómo respondieron estos "valientes" al peso de los ilustres antecedentes de la prueba y, en varios casos, de sus propios nombres. Es que con tantas figuras juntas no podía si no quedar mucho material para el análisis, el comentario y el deleite visual.

# LA CARGA DE LOS VALIENTES

Por Oscar Izzo  
Fotos: Juano Fernández y Miguel Tillous

Se pone en movimiento la segunda etapa en el "Oscar Cabalén". Los veinte "sobrevivientes" en el momento de largar.





α OMAR DE GIOVANNI



Dejando de lado su actuación en la montaña, donde se retrasó por una goma luego de estar segundo a 2553 de Soto a los nueve kilómetros de carrera, merece la distinción por el trabajo que desarrolló en el autódromo, un escenario en el que no competía desde 1982. Pero fue "pole" aventajando a Baldinelli por 54/100, y en carrera estuvo permanentemente en el trio de punta (junto con Baldinelli y Garro) sin desentonar.



1

1) A Cecchetto lo dejaron correr con su mano derecha vendada, luego del vuelco mientras recorría la ruta. 2) Aquí evoluciona en la montaña con la goma delantera izquierda desafiada. 3) Y así quedó su Regatta 86 luego del vuelco en el "Cabalen". No ganó para sustos. 4) Fangio y Traverso, luego del sorio, cuando los pilotos tomaron contacto con sus autos. 5) Globos por el aire al paso de Baldinelli, De Giovanni, Garro, Stillo, Terrás, Soto, "Cocho", Perkins, Traverso y García Veiga. 6) El Comisario Deportivo Mario Macías dialogando con Soto. Si a Rates le daban como válido el tiempo de clasificación logrado en su segunda salida y al resto no lo autorizaban a clasificar nuevamente, se iban. Finalmente todo se resolvió. 7) Menos mal que Gano estaba con gorra, aunque de todas maneras no pudo evitar el baño que le propinó Baldinelli, ante el regocijo de Soto. 8) Las flechas marcan los lugares donde la llanta del Regatta de Rates estaba averiada. 9) Oh... los juanetes. Terminó la carrera y "Pancho" Alcuaz busca alivio para sus pies. 10) Traverso recibiendo su premio de parte de Rivarola. 11) Una vez que terminó el tramo de montaña los autos fueron cargados en bateas y llevados a la fábrica de Sevel en Ferreyra.



2



3



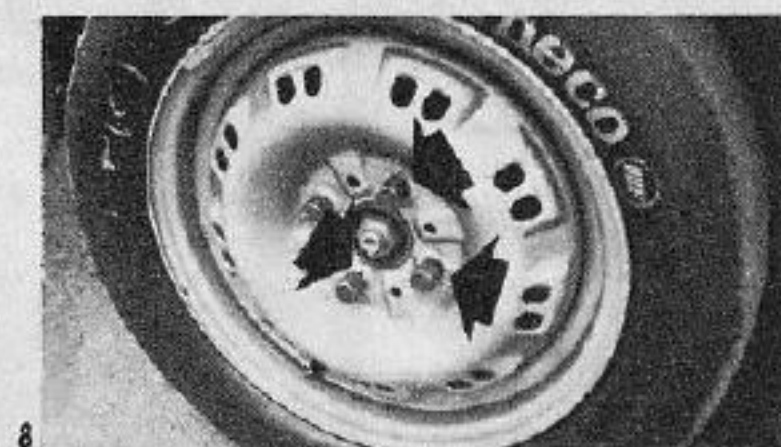
4



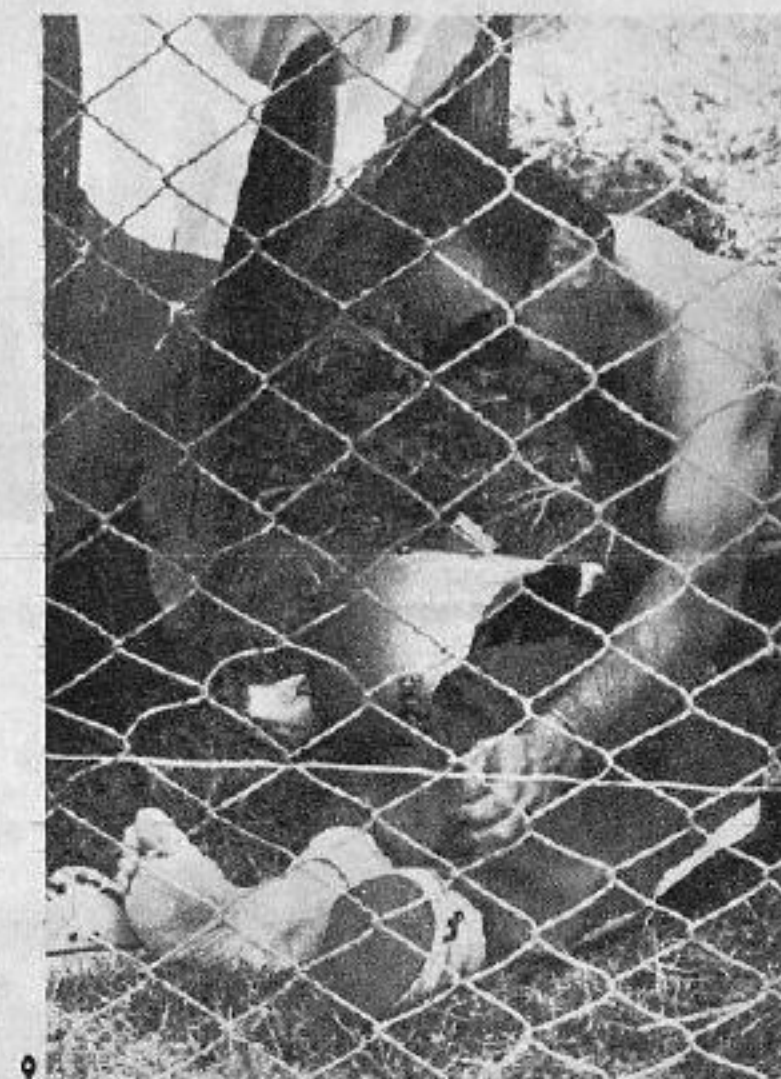
5



6



8



9



10

## PUNTO DE VISTA ANTES DEL DIA "D"

La creciente tendencia de los pilotos argentinos a desarrollar su actividad con una actitud que se ha dado en llamar "profesional" es cada vez más marcada y ha contagiado inclusive a aquellos que provienen de épocas de amateurismo, bohemia y divertimento. Esto —tal vez como nunca se haya visto hasta ahora en el medio estrictamente local— fue la constante en los días previos a este Desafío de los Valientes.

La actividad, eximidos los pilotos y sus equipos de todo contacto con las máquinas hasta el momento de la largada, dadas las características de la prueba, se concentró en el terreno. Los casi veinte kilómetros que unen a Copina con Cuesta Blanca se convirtieron en alucinante escenario de cientos de subidas y bajadas de los futuros participantes, a veces "tanteando" los vericuetos del trazado y otras, sencillamente probándose cada uno a fondo.

Y aquí nos enfrentamos con la contrapartida del mentado profesionalismo, ya que los riesgos de esta práctica son demasiados y no conciben con un oficio serio.

El tema es viejo, muy viejo. Cuando se utilizan para las carreras caminos que frecuenta el ciudadano común, este suele ser el perjudicado. Si le cierran la ruta por razones de seguridad, queda limitada su libertad de movimientos. Sin entrar en tremendismos, sus derechos.

Pero es definitivamente preferible que un turista o un viajante de comercio "se clave" con dos o tres horas de espera, a que un vehículo a ritmo de competición se convierta en elemento generador de un accidente de incalculables consecuencias. No nos referimos al cierre del día de la carrera, que es obvio y está anunciado públicamente con antelación, sino a este tipo de "entrenamientos" que, por otra parte, son imprescindibles. Que lo diga si no Di Palma quien "cayó" por Carlos Paz a último momento, sin tiempo para casi nada. Su performance en la parte primera del Desafío, resultó a ojos vista poco digna de los quilates de Luis.

Durante la semana previa a este desafío tuvimos oportunidad de participar de estos ensayos —en carácter de "paquete", por supuesto— en reiteradas oportunidades, y podemos afirmar que la cosa se pone **muy brava**.

Algunos —Di Nezio, que colocaba "en cadena" a varios de sus colaboradores en las

curvas ciegas del sector elegido para su práctica, para que estos le avisaran con señas si había "intrusos", o Canedo, a quien le advertían lo mismo mediante banderas— corrían menos riesgos. No fueron los únicos, pero tampoco faltaron los que se la jugaban a cara de perro. Los dos citados, a pesar de todo, tuvieron un regular encontronazo cuando Di Nezio retomó sobre el camino, sin advertir que el **Chino** venía al mango detrás suyo...

Por eso pensamos que debió correrse periódicamente el recorrido, al menos durante la última semana, aunque ello provocara inconvenientes al usuario particular. Esto se hizo durante el citado lapso una sola vez, de seis a ocho de la mañana. También en otra oportunidad, hace alrededor de un mes, pero ese día ingresó al camino un señor con toda su familia, quien hizo caso omiso a las indicaciones de un policía, señalando "que no estaba para perder tiempo". Casi pierde mucho más, ya que Gastón Perkins apenas logró esquivarlo poco después y Rates, el otro que estaba probando y venía atrás, chocó contra ese Ford Sierra, que quedó para la basura, y sus ocupantes, niños incluidos, con algunas magullones.

Otro accidente —impacto contra un Rastrojero— fue protagonizado por Ceccheto, a quien acompañaba Stillo. Afortunadamente, esta vez también sin mayores consecuencias físicas. El mismo Ceccheto, nuevamente con Stillo a su lado, tuvo un vuelco realmente impresionante tres días antes de la carrera. Por tal motivo corrió con una mano vendada, puesto que debió ser operado de un tendón. Recibió otros golpes, y Stillo un pequeño tajo en la frente. A este respecto, nos queda una duda: ¿debió participar Ceccheto con tal disminución física?

La mayoría de los competidores utilizó "mulettos" Regatta, que cada uno aportó por su cuenta, sin participación de Sevel. Hubo roturas a granel; el duro piso de la ruta dio cuenta de escapes, amortiguadores, neumáticos y llantas, que a cada rato se ponían cuadradas. Los gomeros de la Villa nunca tuvieron tanto trabajo, empujando y enderezando ruedas a mazazos.

Eduardo Copello, uno de los más "aplicados" y entusiastas en este tipo de pruebas, hasta apareció un día —el Regatta estuvo un tiempito en terapia intensiva— con un Ranchoero Falcon, y se largó a las sierras



El Regatta que Rodríguez Canedo utilizó para recorrer la ruta, mostrando en el flanco delantero izquierdo las huellas del impacto con Di Nezio y el autor de esta nota conversando con los ocupantes del auto. Abajo, así terminó la recorrida de la ruta para José Ceccheto, que junto a Stillo fue trasladado a un centro asistencial de Carlos Paz.

a seguir probando.

Quien no tuvo suerte en su propósito de conseguir un auto para entrenarse fue Rolo Alzaga, una auténtica gloria de nuestro automovilismo y que del tema montaña sabe mucho. Reconoció que debió haber

previsto la cuestión, pero decidió no participar. Tuvo razón. Son muchos años sin correr como para, además, dar tal ventaja.

Jorge M. Agromayor.

Fotos: Eduardo Rodríguez Canedo





### BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** ACRYR (sábado) y Córdoba Automóvil Club (domingo)

**Promotor:** Sevel

**Accesos:** Para el tramo de montaña, tres en buen estado (Carlos Paz, La Tranquera y Copina). Identica cantidad y estado en el "Oscar Cabalen". 3 puntos.

**Controles:** Efectivos. 3 puntos.

**Comodidades:** Buenas en el autódromo. No las hubo en la montaña. 2 puntos.

**Estado del trayecto/circuito:** El piso de la primera etapa, en regular estado. El del circuito, en perfecto estado. 2,50 puntos.

**Boxes/Parque Cerrado:** Amplios en ambos casos. 3 puntos.

**Promoción del espectáculo:** Muy buena. 4 puntos.

**Servicio de Prensa:** Muy bueno. 4 puntos.

**Puntualidad:** Hubo atrasos tanto el sábado como el domingo. 1 punto.

**Total: 22,50.** (Ideal, 40 puntos)

1) Traverso bajando y tratando de doblar a la derecha. En la montaña fue el "extranjero" mejor clasificado 5º 2) Sillio, Torres, Traverso Di Palma, "Cocho" López, Ceccheio, Pascualini y otros en el momento de tomar contacto con la pista del "Cabalen". 3) Garro, De Giovanni y Torres en un pasaje de la carrera en pista. 4) Mientras Baldinelli y Soto observan a la distancia, "Cocho" bromea con Copello. De Alzaga y Perkins se adhieren... 5) Traverso, Di Nezio, Fangio y Baldinelli van hacia la largada en Copina y el público forma un embudo para ver de cerca a sus ídolos.



Regálese algo  
muy especial...



Hotel Dos Reyes  
CATEGORIA INTERNACIONAL  
☆☆☆

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

**Hotel Dos Reyes**

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



En las Escuelas Rurales  
es difícil hacer buena letra.

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



CAMPAÑA DE BIEN PUBLICO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

**Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas**

Riobamba 1036 - (1116) Buenos Aires - 42-8447

## LUCES Y SOMBRAS

**El enojo:** De Gabriel Rales por el tapón de De Giovanni el sábado y por el problema con la llanta el domingo.

**La desubicación:** De uno de los controles del recinto (una antigua calera) donde reposaban los autos. Cuando finalizó el sorteo y pasaron los pilotos para tomar contacto con los Regatta, ese señor impidió la entrada de los fotógrafos en estos términos: "Acá entra nada más que la cámara de ATC, que televisa en exclusiva la carrera". Finalmente, y gracias a los oficios del colega Eduardo Pérez Trigas, el problema se solucionó, pero un interrogante quedó flotando. ¿A ese control... lo mandó Renault?

**La decepción:** De Alberto Baldinelli el domingo, luego de la carrera en el Autódromo: "Antes de largar habíamos establecido un pacto, pero parece que algunos tienen mala memoria. De Giovanni me tocó pero no le valió de nada... Me corría una fija y se me dio".

**El reconocimiento:** También de Alberto Baldinelli, hacia Horacio Badra: "Te agradezco por todo lo que me brindaste para que pudiera andar bien en la montaña. No podía dejarlo pasar por alto".

**La euforia:** De Osvaldo "Cocho" López saltando con los brazos en alto y al borde de la pista cuando Alberto Baldinelli cruzó la meta el domingo.

**La promesa:** De repetir el Desafío de los Valientes el año entrante. Juan Manuel Bordeu sería el encargado de su organización.

**La franqueza:** De Angel Di Nezio: "¿Por qué no funcioné mejor en la montaña?... Evidentemente no me adapté".

**Lo increíble:** Que aún haya pilotos que no comprenden que el uso del buzo antiflama es una necesidad. Hemos visto a varios de ellos largar con ropa de calle...

**La previsión:** Del "Gringo" Arbonetti y su navegante Volta, que instalaron en medio de las sierras una confortable y muy bien "regada" mesa, que compartimos junto con Rodolfo de Alzaga.

**La "modestia":** De Juan María Traverso -socarrón por cierto-, una vez que terminó el tramo de montaña: "¿Fui el mejor clasificado entre los que no corremos en la montaña?... No me extraña para nada".

**La presencia:** Del vicegobernador de Córdoba, "Chiche" Grosso, quien siguió paso a paso la carrera en la montaña y en el autódromo.

**La colaboración:** De Raúl Canizaro, gerente de Prensa de Sevel, quien constantemente estuvo al lado del grupo de periodistas que cubrieron la competencia, solucionando todos los problemas.

**La pregunta:** Del "Pájaro" Garro a "Pancho" Alcuaz el sábado a la mañana, cuando se ponía el buzo antiflama: "¿Qué estamos haciendo aquí?"

**Lo riesgoso:** Que José Ceccheto haya sido autorizado a participar, teniendo en cuenta que tenía su mano derecha vendada por el vuelco que sufrió mientras recorría la ruta junto a Mario Sillio en los días previos.

**La duda:** Traverso dijo que "Cocho" le pegó. En cambio, "Cocho" afirma lo contrario... ¿Quién tendrá razón?

**El incidente:** El del sábado, luego del tramo Copina-Cuesta Blanca, cuando Bescham increpó duramente a Ceccheto en el Parque Cerrado, acusándolo de haberla tapado.

**La pasividad:** De las autoridades de la competencia, que permitieron muchas cosas en lugar de aplicar el lógico apercibimiento.

Carlos Garro corrigiendo tras un derrape (derecha) durante la bajada de Copina a Cuesta Blanca, en la que se retrasó por culpa de una cubierta. Un trencito compuesto por Badra, Rodríguez Canedo y Bescham evolucionando el domingo en el autódromo "Oscar Cabalén".



En pocas semanas las ocho claves de oro de la Señora Lara ya hicieron

# GANAR A 150.000

HE AQUI 57 PRUEBAS ABSOLUTAS

(originales visibles)



Sra. I.M. (7303)  
★ 1.370.-



Sra. M.E.N. de F. (1901)  
★ 1.635.-



Sr. C.F. (5172)  
★ 2.500.-



Sr. M.E. (9120)  
★ 1.079.-



Srta. G.P. (3700)  
★ 1.619.-



Sra. I.F. (5525)  
★ 1.500.-



Sr. M.J. (7600)  
★ 1.700.-



Sra. D.C. (2425)  
★ 7.100.-



Sra. E.P. de B. (5577)  
★ 1.400.-



Sr. S.P. (1842)  
★ 1.665.-



Sr. R.A. (5935)  
★ 1.200.-



Sra. J.P. (1643)  
★ 800.-



Sr. J.D.P. (5425)  
★ 1.445.-



Sra. B.S. (2000)  
★ 1.200.-



Sr. H.L. (2550)  
★ 1.000.-



Sra. M. de B. (3500)  
★ 1.287.-



Sr. U.R. (1425)  
★ 740.-



Sra. M.F. (7600)  
★ 1.038.-



Srta. A.M. (1252)  
★ 400.-



Sra. N.P. de C. (7174)  
★ 1.000.-

## MAS PRUEBAS TODAVIA

PRODE	★ 3.000	Sra. L.O.C. (8000)	PRODE	★ 10.000	Sra. H.V. (5000)	LOTERIA	★ 2.500	Sr. O.G. (2000)
QUINIELA	★ 500	Srta. C.D. (4700)	QUINIELA	★ 600	Sra. B.N. (3000)	PRODE	★ 1.000	Sr. A.H. (8300)
QUINIELA	★ 700	Sra. P.D. (3200)	LOTERIA	★ 1.200	Sra. B. (1426)	PRODE	★ 3.600	Sra. V.C. (1199)
PRODE	★ 5.000	Sra. A.D. (1225)	LOTERIA	★ 2.350	Sr. B.J.P. (5500)	QUINIELA	★ 3.600	Sra. C.C. (1420)
QUINIELA	★ 1.000	Sr. R.D. (5700)	QUINIELA	★ 600	Sr. F.M. (4700)	PRODE	★ 5.000	Sr. V.A. (1870)
LOTERIA	★ 2.100	Srta. A.M. (1653)	LOTERIA	★ 2.300	Sra. P.M.R. (1834)	QUINIELA	★ 1.300	Sra. D.I. (1102)
QUINIELA	★ 600	Sra. D.A. (2800)	PRODE	★ 6.500	Sra. C.M.N. (7600)	QUINIELA	★ 5.000	Sra. G.I. (5007)
PRODE	★ 7.600	Sra. A.C. (8000)	LOTERIA	★ 1.200	Sra. C.M. (4000)	LOTERIA	★ 3.500	Sra. V.C. (1100)
QUINIELA	★ 1.600	Sra. T.A. (3500)	LOTERIA	★ 2.870	Srta. N. (1000)	PRODE	★ 3.100	Sr. F.J. (1437)
LOTERIA	★ 5.000	Srta. B.M. (1057)	QUINIELA	★ 1.500	Srta. E.D. (1360)	PRODE	★ 3.870	Sr. A.R. (3100)
PRODE	★ 3.580	Sra. K. (2800)	LOTERIA	★ 1.800	Sra. C.F. (2700)	LOTERIA	★ 4.000	Sra. D.J. (6000)
LOTERIA	★ 5.300	Sra. F.R. (1619)	LOTERIA	★ 4.250	Sra. P.C. (6700)	QUINIELA	★ 1.370	Sr. R.A. (1900)
LOTERIA	★ 4.100	Sr. H.L.N. (1058)	PRODE	★ 3.700	Sr. V.F. (5500)	PRODE	★ 4.830	Sra. M.T. (2942)

**CORSA A FONDO**

**TURISMO CARRETERA EN SANTA TERESITA, BUENOS AIRES (22/2/87)**

# CAMPO ABIERTO

... y también el juego, cabría agregar. Porque la apertura del Campeonato '87 ofreció un panorama amplio en cuanto a la posibilidad cierta de reeditar una competitividad reencontrada el año pasado, entre las diversas marcas —aislados Torino aparte—. Pero también brindó unas cuantas cosas más. Y aquí les contamos y mostramos varias, no vaya a creer...





# TO

Por Mario Armas  
Fotos: Enrique Bianco y Enrique Ferrupato

## BRASITAS DE LA PARRILLA

**BRASIL CADA VEZ MAS LEJOS-** No en distancia, sino en cuanto a la posible y en su momento anunciada visita del TC para mediados de este año. "Tito" del Conte, uno de los impulsores de la idea, tenía previsto para estos días un viaje a dicho país, para tratar de avanzar sobre el tema. Algo sobre lo cual no guardaba muchas esperanzas, básicamente por los múltiples y complicados trámites a realizar para la entrada y salida del contingente de autos. Según se comentó, además, la cifra solicitada a la categoría para su presentación en Brasil, fue de 3.000 dólares por auto, libre de todo otro gasto.

**"UNA PINTURITA"** - Es el coche de Antonio Aventín. Prolijamente pintado y decorado con los colores negro, rojo y blanco de la petrolera que lo patrocina, fue sin dudas el auto más agradable, estéticamente, de todos los vistos en Santa Teresita. Ahora le falta rendir en las carreras de acuerdo con lo esperado por su dueño. Algo que, según confesó el propio "Tony", buscará con un intenso trabajo que, básicamente, se centrará en la obtención de mayor velocidad final.

**LAS DUDAS DEL CHANGO-** Extraño a algunos la presencia de Esteban Ferdinando con el Falcon de Felipe Salgado. Pero más sorprendió la confesión del "Chango" sobre la incertidumbre en la presentación del auto en la próxima carrera del Autódromo, pues "habrá que ver si Herceg nos puede dar los motores". No fue la única duda de Ferdinando, quien por otra parte no tiene definido su futuro en el Club Argentino de Pilotos: "Por ahora te diría que no corro, pero no es definitivo. Habrá que ver cómo están las cosas. Si cambiaron algunas que no estaban muy claras, trataré de participar; de lo contrario lo dejaré definitivamente de lado".

**OLAVARRIA Y SU FECHA-** El señor Fermín Cajén del Auto Moto Club Olavarría, anduvo por Santa Teresita. Comentó que en los próximos días deben definir el circuito a utilizar en caso de que se les otorgue su tradicional fecha en el calendario. Las posibilidades, ante la no autorización del trazado que emplearán en las últimas temporadas, son asaltar una pequeña porción de un camino secundario que eliminaría las partes cuestionadas del actual trazado, o retornar al que fuera usado anteriormente durante varias ediciones. En cuanto a la época de realización de la carrera, es deseo de la gente de Olavarría efectuarla a fines de octubre. Habrá que ver si logran coincidir sus intenciones con las de la ACTC, cuyas por ahora únicas fechas en blanco del calendario, lo están para los meses de junio y julio. "Una época que -según comentó Cajén- no nos convendría por las condiciones climáticas de la zona para ese tiempo".

**JOHNNY Y EL TC 2000-** "Hasta el momento ninguna persona, ni de la comisión de Concesionarios Volkswagen ni de otro lado, habló conmigo sobre el tema".

Con esta frase, Johnny de Benedictis respondió a nuestra inquietud sobre una posible intervención suya en Turismo Competición con el VW 1500 que estaba preparando Luis Di Pal-

## CARTA DE PRESENTACION

LUIS HERNANDEZ



Es una de las figuras más jóvenes que paulatinamente han ido trepando posiciones en el Turismo de Carretera en los últimos tiempos. De físico pequeño y rostro amañado, representa algunos menos de los 30 años que indican sus documentos, con fecha de nacimiento el 18 de abril de 1956 en la localidad bonaerense de Otamendi.

Sus comienzos en la actividad deportiva los realizó por sus pagos en la categoría TC del Sudeste, donde obtuvo los títulos en las temporadas 1980, 1981 y 1982. Tal sucesión de éxitos animó el salto al TC grande donde fue destacándose entre el grupo intermedio por su manejo espectacular. Para esta temporada 1987 se incorporó al equipo de Satriano, aportando su Chevrolet, que es atendido mecánicamente por Pablo. El debut en Santa Teresita no pudo ser más auspicioso, con un séptimo puesto final que, por ahora, queda como la mejor cosecha de Hernández en finales del TC, valorizada incluso por su protagonista, al confesar: "Fue mi mejor actuación no sólo por el puesto que logré, sino porque en carrera estuvieron todos".

Auspicioso comienzo de temporada entonces para este joven piloto, al que habrá que seguir de cerca, pues en Santa Teresita demostró que, con un auto competitivo, es candidato a ser protagonista destacado del TC.

Y como todo hombre de TC, tiene, cual es de imaginarse, un vasto grupo de entusiastas colaboradores, todos ellos "ad honorem". Ellos son: Vicente Machin y Felipe Palmero, responsables directos de la atención del auto en carrera, Jorge López, Goyeneche, Meo, Cortina y Casals, mecánicos del equipo. La gente de talleres Carmena también aporta lo suyo, al igual que "La Bernardina", el establecimiento agrícola donde Hernández trabaja junto a su padre, Don Luis, y sus tíos Francisco y Juan.

ma. Y agregó: "Si me lo ofrecen y nos ponemos de acuerdo, claro que me gustaría correr, por lo menos para probar y siempre y cuando no se interponga con el Turismo Carretera que, desde ya, es mi prioridad".

**AUTO CAMPEON SE VENDE.** Oscar Angeletti, además del título, entregó en Santa Teresita un nuevo auto. "Llegamos justo, y eso que trabajaron varios días diez personas durante muchas horas del día". En cuanto al "viejo" que le brindara el Campeonato, lo tiene en venta o con la alternativa de alquilarlo para algunas carreras.

## BOLETIN DE ORGANIZACION

**Organizador:** Santa Teresita Automoto Club.

**Accesos:** Asfaltados y en buen estado. **4 puntos.**

**Controles:** Discretos. Hubo algunos agiles y eficaces, y en otros, gente relacionada con la carrera tuvo problemas e incluso debió abonar la entrada, como ocurrió con Luis Castelli y algunos reporteros gráficos. **3 puntos.**

**Comodidades:** Las habituales en los circuitos semipermanentes. **3 puntos.**

**Estado del circuito:** Bueno. **3 puntos.**

**Boxes:** (instalaciones): amplios y cómodos. **4 puntos.**

**Boxes:** (condiciones de trabajo): Muy buenas. **4 puntos.**

**Promoción del espectáculo:** Normal. **3 puntos.**

**Servicio de prensa:** El imprescindible y punto. **3 puntos.**

**Puntualidad:** Bastante discreta. La primera serie se demoró media hora, y la segunda, cuarenta y tres minutos, que en realidad fueron trece ya que los restantes treinta los "traían" del atraso inicial. La final sólo tuvo un retraso de quince minutos, pero ello se debió a la suspensión de la prueba para no clasificados. **3 puntos.**

**Total: 27 puntos. (Ideal, 45).**

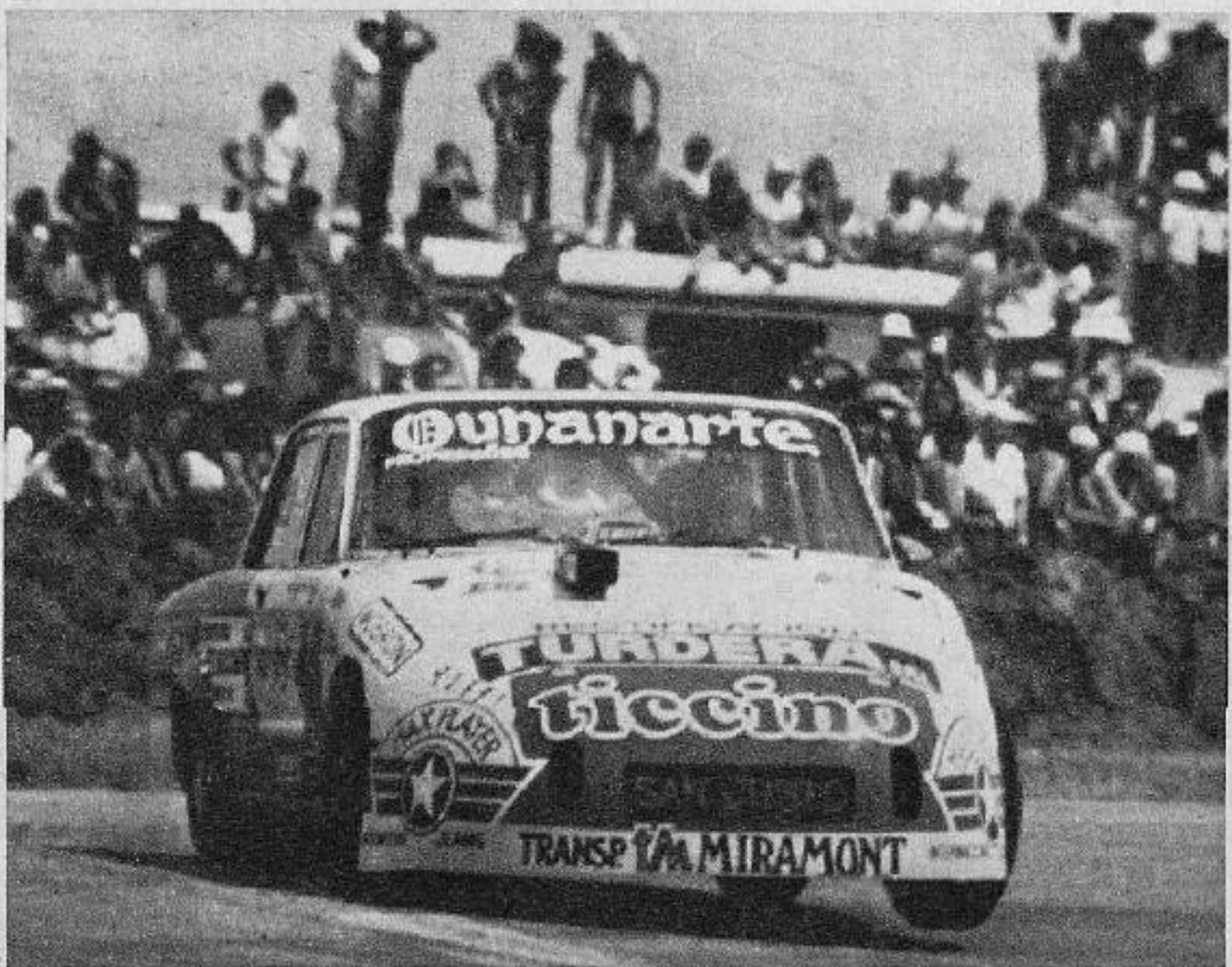
1) *Multitudinario fondo de público para el sorpasso de Marcos al local Domic, quien ahora lleva el número que fuera de aquel en 1986.* 2) *Urretavizcaya bromeando con su antecesor en el Chevy de Superlap, Morresi.* 3) *"Tito" abandonó cuando escalaba en la final.* 4) *El Ford de Ferrandino dobla en tres ruedas.* 5) *Oyhanarte de chanza con paraguayos de YW en la lluvia sabatina.* 6) *El voluminoso Brescia trabajando en su veloz Dodge.* 7) *"Fumata" fatal del Falcon de Saiz. El aceite regado provocaría piruetas...* 8) *Luis Hernández en clásica acción.* 9) *Martínez Boero (volvió al N° 100 y abandonó en seguida). Nesprías y Arana.*



6

**LAS "PROFECIAS" DEL PATO.** "Este será un año extremadamente competitivo, especialmente en la primera parte. Después todo dependerá de la disponibilidad económica de cada uno para poder seguir o no en la lucha". Lo dijo Osvaldo "Pato" Morresi, agregando que "esto beneficiará a la categoría, pues le hará aumentar el interés".

**UN TALUD SALVADOR.** Es el que encontró en pleno despiste en la última curva el Dodge de Carlos García. Le pegó de cola y, pasado el momento, logró volver a la pista, aunque sin hacer la chicana, por lo que se llevó un



3



7

recargo de treinta segundos.

**EL TC PUBLICITA LA SEGURIDAD.** No son novedad los múltiples desvelos de la gente del TC en pos de la seguridad del público, especialmente luego de algún accidente. Bueno, en Santa Teresita, a las habituales prevenciones radiales, se agregó una novedosa con el reparto de folletos volantes donde, bajo el lema: "El Turismo Carretera es nuestro y para conservarlo debemos defenderlo", se daban al público una serie de indicaciones para su comportamiento. Por lo visto sobre el final, hubo algunos que no lo leyeron bien.

## LUCES Y SOMBRAS

**Lo más positivo:** Comprobar que subsiste e incluso ha aumentado la paridad mecánica entre los autos de punta y las tres marcas principales.

**Lo más destacado:** El alto porcentaje de arribos. Algo no muy común, y no menos por ser la primera carrera de la temporada.

**Lo lamentable:** La frustración de Johnny De Benedictis, que no pudo ni siquiera largar su serie. La carrera perdió así a quien seguramente hubiera sido uno de los grandes protagonistas.

**Lo censurable:** El incidente protagonizado por Roberto Capparelli con uno de



a EDUARDO ANTONIO MARCOS



Este esforzado piloto de La Dulce hizo una carrera "silenciosa" para muchos, pero muy efectiva. Con un Falcon que tenía una buena velocidad, pero que no doblaba como los mejores, fue un permanente animador del segundo lote, que tantos pasajes interesantes entregó en la carrera final. Puso para ello su conocido y sólido manejo, al que le agregó una dosis exacta de audacia. Así fue escalando "sin mucho ruido", hasta lograr sobre el final superar a Morresi para quedarse con el cuarto puesto. Un buen comienzo para alguien de quien todos esperan para este año, su "debut victorioso". Por lo hecho en los últimos años, se lo merece



los controles. Tiran de orejas por partida doble. El principal para el piloto, por actuar de manera intempestiva. El segundo para los organizadores, por colocar a una persona discapacitada que, lógicamente, tiene el derecho y las condiciones para trabajar y colaborar pero en otro lado, no en un lugar tan especial y riesgoso como son los controles.

**La decepción:** De Roberto Mouras, que vio perder una carrera que "ya tenía en el bolsillo". Vaya quizás esto por alguna vez en que una alternativa similar de otro colega, lo benefició.

**El susto:** Los chaparrones del sábado, que en algunos -no muchos- hicieron entrever la posibilidad de una suspensión.

**La alegría:** De Emilio Satriano y su equipo, por haber colocado los tres autos dentro de las siete primeras posiciones.

**Lo extraño:** La demora de los pilotos en llegar al podio. Recién lo hicieron una hora y diez minutos después de haber terminado la carrera. Como se nota que no hubo televisión... Pero eso no es justificación.

**La novedad:** La largada con semáforo, que por primera vez se utilizó en competencias de ruta.

**Lo sorpresivo:** Para los muchos -y fueron mayoría- que no estaban enterados, la finalización de la carrera una vuelta antes de lo previsto. Y todo por culpa de unos pocos imprudentes.

la figura

OSCAR CASTELLANO, primer vencedor del T.C '87

# "... PENSAR QUE TENIA LO MISMO QUE EN EL GRAN PREMIO"

"Les cuento como me prepare para la carrera de Santa Teresita. Cuando volví del Gran Premio, tenía mucho trabajo en el campo, y, por supuesto, no podía descuidarlo; entonces dejamos el auto en el taller y yo desaparecí para todo lo que tuviera que ver con las carreras. Tres semanas antes de Santa Teresita, desarmamos el auto y empezamos a hacerle cosas: tocamos el múltiple, modificamos la carburación, trabajamos en una tapa de cilindros nueva y, cuando probé todo, me di cuenta de que nada había mejorado... nada. Por lo tanto, entre elegir lo nuevo, y algo que ya estaba probado, me quedé con esto último. Con los mismos elementos con que corrí el Gran Premio, lo hice en Santa Teresita, y ya estábamos peleando la punta hasta conseguir el triunfo en la final."

Con estas palabras, Oscar Roberto "Pincho" Castellano se retiró a todo su trabajo de pretemporada, con la mira puesta siempre en la obtención de la mayor cantidad de puntos posible para conseguir el Campeonato del Turismo Carretera.

"Yo considero que el torneo del año pasado, lo perdí en los últimos cien kilómetros del Gran Premio... Ahora, empecé 1987 pensando en los puntos y, obviamente, en el título, y por lo que veo, este año se me presenta bueno, porque recuerdo que en el '86 terminábamos el auto el viernes a la tarde y, en cambio, por el momento estamos más tranquilos. De todos modos, va a ser difícil conseguir el campeonato, porque me sor-



FOTO B: Oscar Castellano con parte de su familia, sonrientes apenas luego del triunfo.

FOTO B: Oscar Castellano mostrando el trofeo ganado en Santa Teresita, junto a parte de su equipo y algunos simpatizantes. Los que hacen posible que yo este en el TC son Néstor Castellano, mi padre, que es el armador; Carlos Peyrano es encargado de taller; Rodolfo Fernández es mi acompañante y colaborador. Juan Carlos Villaz, el "negro" Chermelo, José Villar, Alfredo Teruggi, Rubén Marcos, Néstor Ayub y Néstor Tatti, todos estos últimos, colaboradores en distintas áreas del equipo."



prendieron mucho Roberto Mouras y Jorge Oyhanarti, quienes anduvieron muy bien".

Con respecto al desarrollo de la carrera de Santa Teresita, Castellano señaló algunos detalles importantes que han incidido en una desmejora de los tiempos finales registrados en la primera prueba de este año, con respecto a la que se corrió el 22 de junio de 1986 y en la que también triunfó siendo aquella su última victoria hasta esta.

"Técnicamente no ha habido grandes novedades. Yo notaba que me faltaban cien vueltas o un poco más, y cuando comparás los tiempos de aquella carrera con la de ahora, te das cuenta de que hay diferencias notables. (Castellano ganó a 184.266 km/h en el '86, contra 182.973 de esta carrera). Yo pienso que el clima tuvo mucho que ver en esto, porque la prueba del '86 estaba un poco más fresco; pero también es cierto que el piso ahora estaba un poco más ondulado y que varios rezagados me

taparon en la serie de curvas con cuerdas cambiantes, donde se viaja muy velozmente".

Castellano aportó, además, detalles para tener en cuenta a lo largo de la temporada que se inició en Santa Teresita: "Los Ford y los Chevrolet tienen mucha más aceleración... Todos hemos llegado a una altura en la que trabajamos tan fino, que cuesta muchísimo encontrar algún caballo más, los motores están muy exprimidos. Lo ideal para pelear el Campeonato, sería armar otro auto, pero por ahora no lo puedo hacer y no tengo en vistas nada de eso. Por otra parte, a mí me ha pasado en muchas oportunidades, que luego de buscar más cosas para hacer y probar, y no encontrarlas, creo que en la carrera me van a pasar por arriba, y ha resultado que estoy en un mejor nivel que los demás... Otras veces he sido optimista y en la carrera me ha ido muy mal...".

Marcelo Padín



**SUPERTEST**

**EN EL AUTODROMO DE LAS FLORES ORGANIZAMOS AHORA FUE ENTRE EL FORD SIERRA GHIA S, GRUPO AUTO STANDARD DE IGUAL MODELO**

# **EXCURSION A LA**

... realidad fue un paseo por partida doble entre las Sierra S. Queríamos conocer el comportamiento de este auto —el cual fue visto en pista meses antes de su propio lanzamiento al público—, en relación con el modelo standard. Por ello les colocamos a ambos nuestro Correvit L y, guiados por el titular del Torneo Presentación de la Fórmula Sierra, giraron a pleno en el veloz trazado bonaerense. Estas fueron las conclusiones.



OTRA "CARRERA POR COMPUTADORA".  
A DEL CAMPEON OSCAR FINESCHI, Y UN

# LA SIERRA

*Los Ghia S frente a frente. Exteriormente no muestran grandes diferencias, las que si pueden apreciarse notablemente en sus infirmitades mecánicas.  
Foto menos: El Ford Sierra Grupo A de Fineschi, bajando del camión que lo traslada.*



**Yo tengo un ídolo periodístico. Se llama Dennis Noyes y escribe en la revista Solo Moto, de mi españolísimo amigo Jaime Alguersuari. Hay una frase de Dennis que yo incluiría en los cursos de periodismo automovilístico (si existieran): "Cuando leo artículos técnicos, normalmente los dejo por la mitad para seguir pasando las páginas, buscando fotos de Freddie Spencer derrapando, o algún buen wheelie de una 500 Grand Prix".** —dice Dennis, conocedor del aspecto técnico motociclista irrefutable. ¿A quién no le pasa lo mismo?

Por eso, para evitar que usted deje esta nota para buscar las fotos del Flaco Traverso derrapando, o algún TC rascando la cola contra el guardrail de un retome (con polvareda), es que vamos a evitar disquisiciones técnicas

en este artículo.

La comparación estrictamente científica de estos dos autos es materia que puede obtenerse, pero no creo que interese, salvo a escasísimo grupo de lectores, amantes de los números.

Usted —y yo— queremos saber cuanto no sacaría Oscar Fineschi si le guapeamos con nuestro familiar Sierra adentro de un circuito. Pues bien, para saber eso usamos el Correvit L Digital, un aparato que si se comporta científicamente. El Correvit nos da lecturas simultáneas de tiempo, velocidad, aceleración y distancia, en función de una cualquiera de ellas.

Con el Correvit colocado en el auto standard dimos una vuelta con Fineschi manejando por la trayectoria ideal, que seguiría luego "al tacho". To-

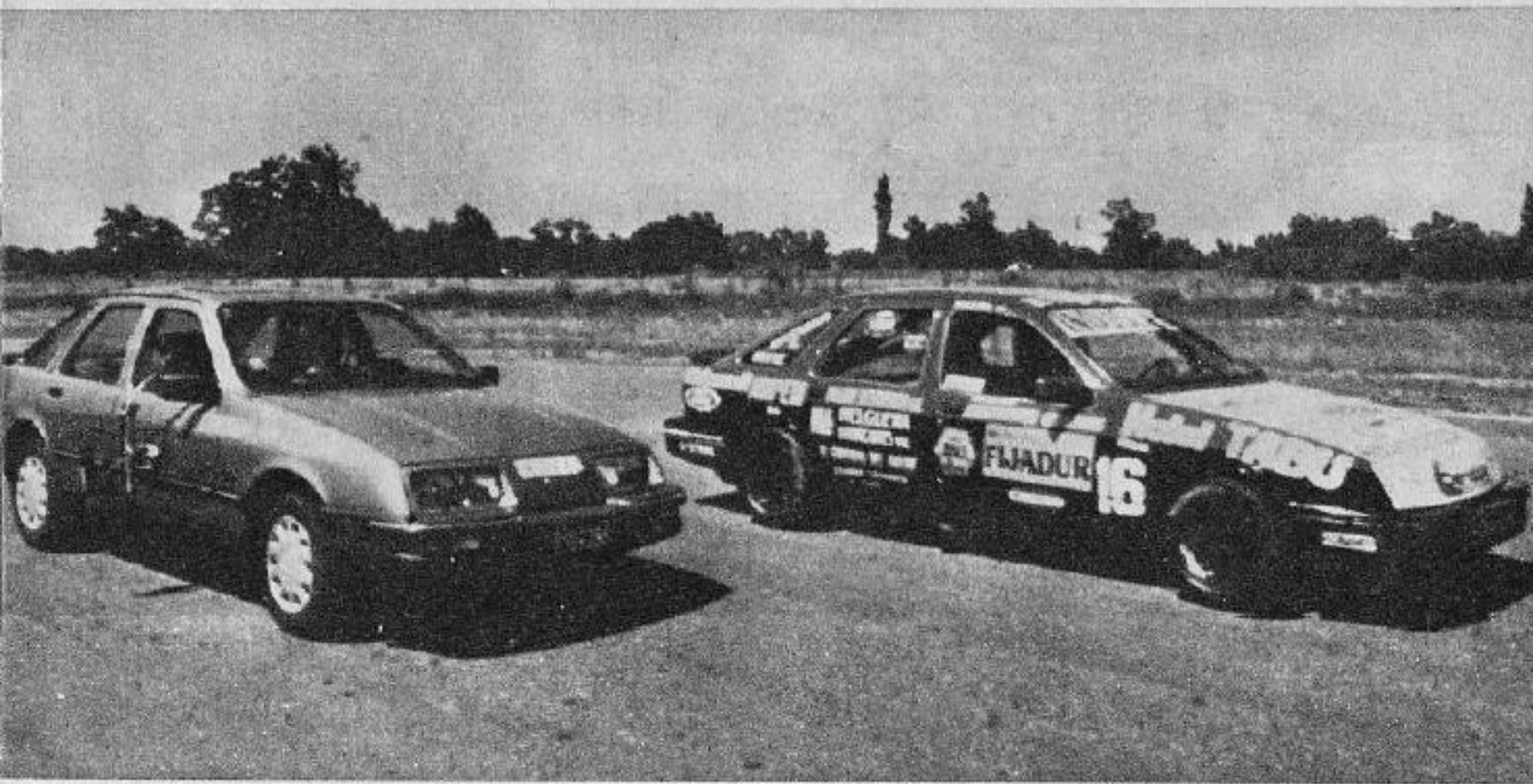
mamos la lectura en función de la distancia en los puntos clave del autódromo y luego, simplemente, Fineschi giró a fondo con ambos autos con el Correvit colocado. De las lecturas extraídas tomamos las correspondientes a las distancias anteriormente elegidas y las comparamos.

Es una comparación ilustrativa con el fin descripto más arriba, que volcamos en un plano del circuito, para que usted las ubique fácilmente en la realidad.

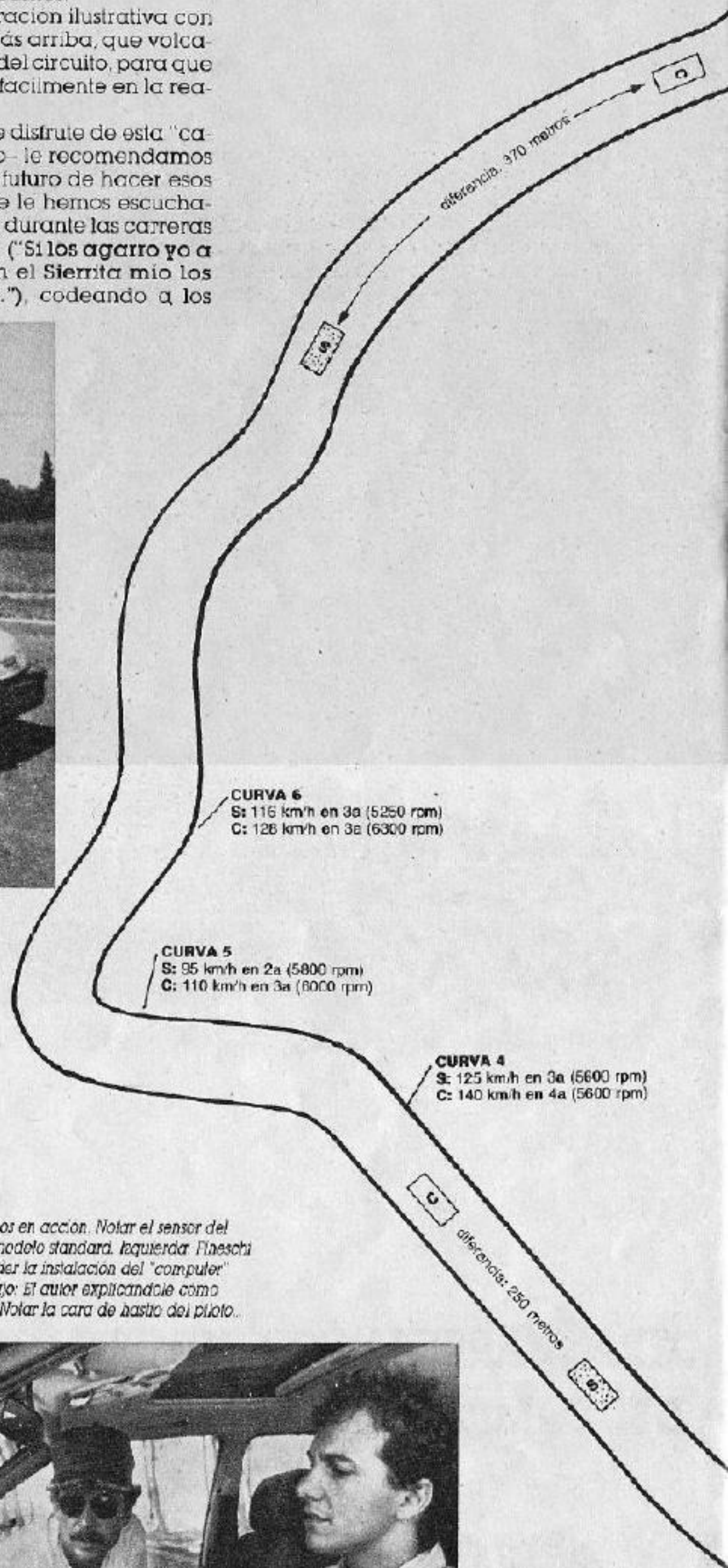
Esperamos que disfrute de esta "carrera" y —de paso— le recomendamos abstenerse en el futuro de hacer esos comentarios (que le hemos escuchado frente a la TV) durante las carreras de la clase Sierra ("Si los agarro yo a esos troncos con el Sierrita mio los gasto, macholl..."), codeando a los

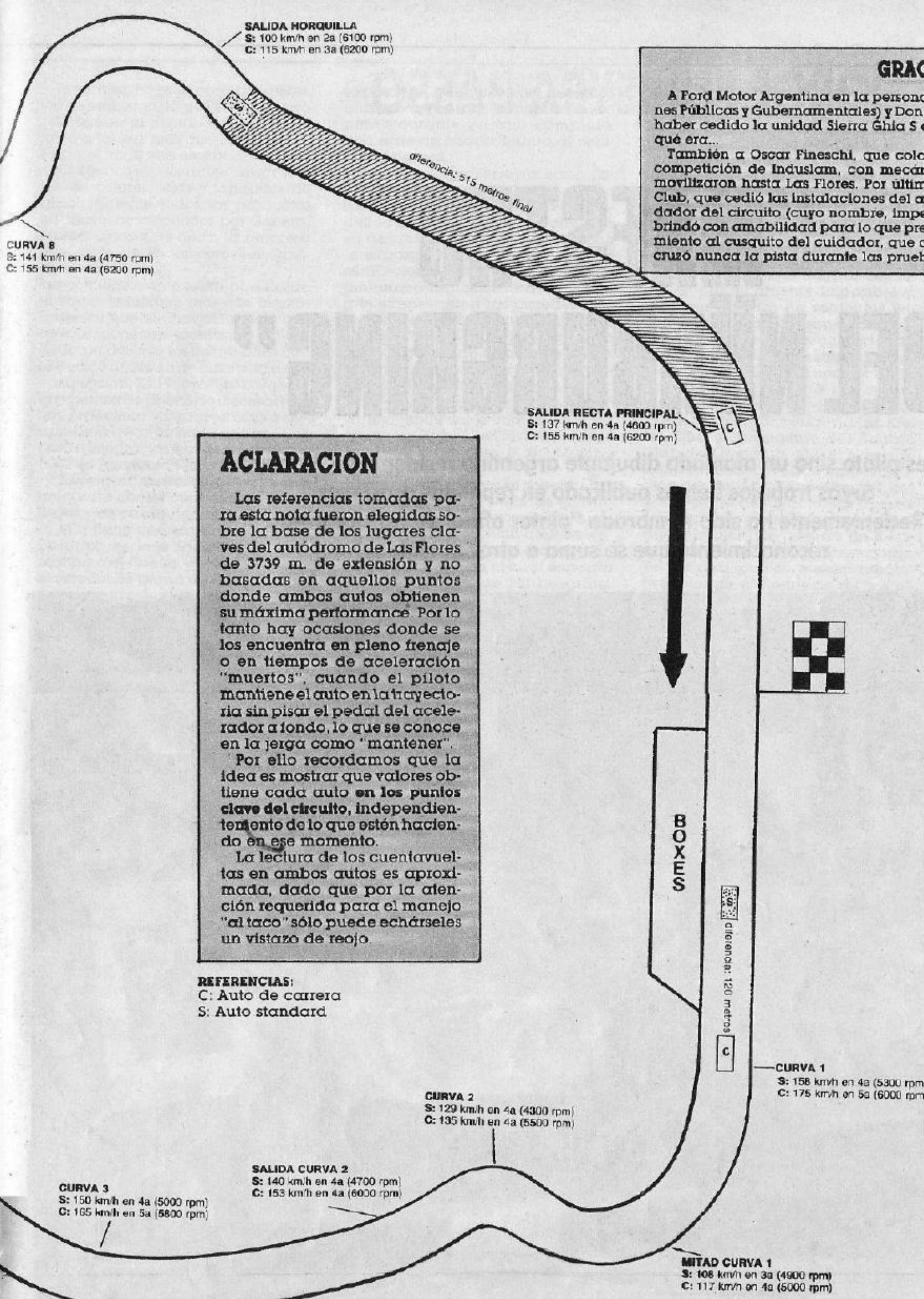
amigos presentes. Mire que ahora cualquiera de ellos le enrostra la revista con esta nota y le espeta: "¿Y?, ¿qué decis ahora...?"

Producción: Marcelo García Lobelos  
Fotos: Cristian Prölich



Arriba: Ambos autos en acción. Notar el sensor del Correvit sobre el modelo standard. Izquierda: Fineschi mira sin comprender la instalación del "computer" sobre su auto. Abajo: El autor explicándole cómo conducir un auto. Notar la cara de asusto del piloto.





## GRACIAS

A Ford Motor Argentina en la persona de Alberto Salem (Director de Relaciones Públicas y Gubernamentales) y Don Félix Gavina y Naón (Jefe de Prensa) por haber cedido la unidad Sierra Ghia S en préstamo, sobre todo sabiendo para qué era...

También a Oscar Fineschi, que colaboró estóicamente junto al equipo de competición de Induslam, con mecánicos, chofer y todo el despliegue que movilizaron hasta Las Flores. Por último, a la gente del Las Flores Automóvil Club, que cedió las instalaciones del autódromo desinteresadamente y al cuidador del circuito (cuyo nombre, imperdonablemente no recabamos) que se brindó con amabilidad para lo que precisáramos. Para terminar, un agradecimiento al cusquito del cuidador, que como perro canchero de autódromo no cruzó nunca la pista durante las pruebas. A todos ellos, Mil.

## FINESCHI Y EL SIERRA GHIA S

En un restaurante a la vera de la ruta, una vez finalizada la prueba con ambos autos en el circuito de Las Flores, conocimos el punto de vista del campeón de la Clase Sierra sobre el Ghia "S", como auto de calle.

"Normalmente mantengo discusiones con mis amigos porque soy un 'fana' del Sierra como auto particular. Más allá de lo que es para manejo deportivo, casi un auto de carrera en lo que hace a suspensiones, la seguridad con que se viaja en un Sierra a altas velocidades en ruta es algo nunca visto; por lo menos por mí, que he manejado casi todos los autos en esas condiciones. Yo hice viajes largos con un 1,6 y quedé sorprendido por el rendimiento y lo fuerte que se puede viajar con todo bajo control.

"Además el confort interior es muy bueno, teniendo en cuenta que es un auto mediano-grande."

En lo que hace a manejar un auto de calle como el Sierra Ghia S en condiciones extremas de performance, como en el autódromo de Las Flores, fue la primera experiencia de Fineschi. Así la comentó: "Sabía que iba fuerte porque lei la nota similar a esta en la que compararon las dos Sierra Cupé (N. de la R: TC-2000 versus Standard, con Rubén Darray) y Rubén contaba lo rápido que iba aquella cupé. Yo pensé que el S no iba a impresionar tanto porque no tiene alerón, pero realmente al poco rato de andar tenés que concentrarte como sobre un auto de carrera, porque a la velocidad que vas no se puede jugar..."

## ACLARACION

Las referencias tomadas para esta nota fueron elegidas sobre la base de los lugares claves del autódromo de Las Flores de 3739 m. de extensión y no basadas en aquellos puntos donde ambos autos obtienen su máxima performance. Por lo tanto hay ocasiones donde se los encuentra en pleno frenaje o en tiempos de aceleración "muertos", cuando el piloto mantiene el auto en la trayectoria sin pisar el pedal del acelerador a fondo, lo que se conoce en la jerga como "mantener".

Por ello recordamos que la idea es mostrar que valores obtiene cada auto en los puntos clave del circuito, independientemente de lo que estén haciendo en ese momento.

La lectura de los cuentavuelvas en ambos autos es aproximada, dado que por la atención requerida para el manejo "al taco" sólo puede echarseles un vistazo de reojo.

**REFERENCIAS:**  
C: Auto de carrera  
S: Auto standard

*Luego de girar con ambos autos sobre el circuito de Las Flores, marcamos once referencias en el dibujo para ejemplificar las diferencias de velocidad, N° de marcha y régimen utilizados.*

## DIFERENTES, PERO SIMILARES

"La principal diferencia está en la potencia. Hay unos sesenta caballos de diferencia a favor del auto de carrera..."

—¿Tantos?

—"Sí, no nos olvidemos que es un motor de 2,3 litros al que se le puede extraer esos 180 HP contra los 120 que trae standard. Nosotros tenemos esa potencia en

nuestro motor, la logramos sobre el fin de año pasado.

Las suspensiones son originales, pero cambian mucho con el reemplazo de los bujes de goma por teflón y los resortes duros. Básicamente es un auto duro comparado con el de calle. Además está el diferencial que es original pero de rela-

ción más corta que el que tiene el standard, y las gomas de perfil bajo, que dan una relación final más corta. Esto nos da más aceleración y a pesar de todo —por esa potencia extra del motor— buena velocidad final.

Una detallada mirada al Sierra de carrera nos permite descubrir que más allá de las publicidades en la carrocería y otros detalles como la jaula y buta-

ca, pocas son las diferencias con el de calle. El casco posee incluso los tapizados originales, dado que por el peso mínimo reglamentario (1.009 kilos) es poco lo que se puede alivianar. Precisamente el peso fue fijado para evitar "limar" el casco. Exteriormente el auto luce igual a uno standard precisamente porque es todo standard. Así que, como ve, mucho misterio no hay.

**JORGE FERREYRA BASSO**

# “MAESTRO DEL NÜRBURGRING”

**No es piloto sino un afamado dibujante argentino residente en Alemania, cuyos trabajos hemos publicado en repetidas ocasiones. Recientemente ha sido nombrado “pintor oficial de Nürburgring”, reconocimiento que se suma a otros obtenidos.**



*Arriba: en Nürburgring, flanqueado por dos Maserati y sus respectivas pinturas. Derecha: una de sus obras, elegida para un afiche sobre Bugatti. Centro arriba: junto a una Ferrari 250 GT y (abajo) a un Opel*



Es verdad, no es un corredor de autos: sin embargo, Jorge Ferreyra Basso está ligado al mundo del automóvil tanto o tal vez más que un piloto. La razón es más que esclarecedora: es actualmente jefe de diseño, responsable de colores, telas y tapizados de absolutamente todos los productos nacidos y desarrollados por General Motors Europa, es decir, la empresa fabricante de los automóviles Opel-Vauxhall.

Sus comienzos en nuestro país desde el vamos resultaron más que alentadores, ya que el Chevita fue sólo uno de los exponentes nacidos del tablero de Jorge durante los cuatro años que se dedicó al diseño de automóviles de competición. En 1968 se hizo cargo de la gerencia de diseño de General Motors Argentina, cargo que ocupó durante una década, hasta que en 1978 pasó a integrar las filas de Adam Opel A.G., en Alemania Federal.

"Es verdad, en Nürburgring poseo un carnet con el cual entro a otros lados y en cualquier momento, pero ello tiene una explicación: Nürburgring es una Sociedad Anónima, pero el dueño, en definitiva, es el estado. Se pensó en realizar una

exposición que llevó casi tres años planificar y la idea consistía en exponer durante un año completo, una serie de cuadros junto al vehículo original."

En 1975, Jorge Ferreyra Basso comenzó con la pintura y hoy es uno de los mayores exponentes a nivel mundial en cuanto a plasmar automóviles en cuadros se refiere. Así se realizó la exposición, que consistía en la exhibición de catorce autos y sus pinturas, además de otras obras de arte expuestas en las paredes, por lo que la muestra contó con un total de veintiséis obras. Por supuesto que los gastos de transporte de los automóviles corrió por cuenta exclusiva de la Nürburgring A.G.

Durante los últimos tres años realizó varias exposiciones individuales en Alemania Federal, en las ciudades de Frankfurt, Wiesbaden, Essen, Mainz y algunas más.

"Cierta día le expuse al director del museo que quería sentirme en Nürburgring como si estuviera en mi casa, entonces tuve un ofrecimiento: si estaba dispuesto a donar un cuadro por año en el cual exponía mis sensaciones de Nürburgring,

Por supuesto que acepté y a cambio de ello me han otorgado el título de "Pintor Oficial de Nürburgring", y realmente me siento muy orgulloso por ello."

Recientemente fue invitado a tomar parte de una exposición en Francia en honor de Ettore Bugatti. "La fundación Bugatti es un club muy selectivo que posee su sede en Molsheim, donde se encontraba antiguamente la misma fábrica Bugatti. Ser socio es prácticamente imposible y, más que dueños de vehículos Bugatti, sus integrantes son estudiosos de la vida de Bugatti y coleccionan literatura sobre él, efectos personales, día que hay casi una idolatría por el hombre más que por los autos. Entre sus exclusivos miembros se encuentra, por ejemplo, el Sr. Kiefer, que es presidente del Bugatti Club de Alemania. Allí, el 6 de septiembre se llevó a cabo una exposición denominada Expo-Bugattistes como parte de los actos de apertura del museo. Para ello se reunió a diez pintores, los mejores de Europa, para que expongan sus obras. De los diez, cuatro poseen renombre y tengo el honor de incluirme

entre ellos, a tal punto que el poster que anunció la muestra incluyó cuatro obras de los mejores artistas y entre ellas una mía."

Nadie más autorizado que Ferreyra Basso, concedor de los museos de automóviles de todo el mundo, para darnos su opinión acerca del recientemente inaugurado Museo Juan Manuel Fangio; "Puedo decirte sin temor a equivocarme que este museo se encuentra entre los mejores del mundo; además es muy interesante que hayan utilizado el edificio existente, inclusive muchos de los grandes museos no poseen el cine, tal como Hockenheim y Nürburgring. En Europa puedo nombrarte al de Porsche, que aún no está terminado, al Daimler de Stuttgart, el cual posee una disposición de bandejas similar. Nürburgring, en cambio, es sólo de planta baja y posee un anillo perimetral.

También el de Turín es muy agradable, pero le repito, al Museo Juan Manuel Fangio lo incluyo entre los grandes del mundo sin temor a equivocarme."

Sergio Marcelo Goldvarg.



## EN ROSARIO VISITAMOS EL NUEVO TALLER DONDE ENCONTRAMOS A...



1. Juan Rossi. 2. Una vista de su nuevo taller, con los VW Gol de los mendocinos Roberto Pravata y Luis Blas en primer plano y la coupé Fuego de Juan Pablo Zampa al fondo. 3. El nuevo monocasco para la FRA, que pertenece a Ulises Armellini. 4. La polémica suspensión que se usó en el TC 2000 y que equipara a coupés particulares. 5. Hugo y Juan Rossi (números) te explican los trabajos a Roberto Pravata.

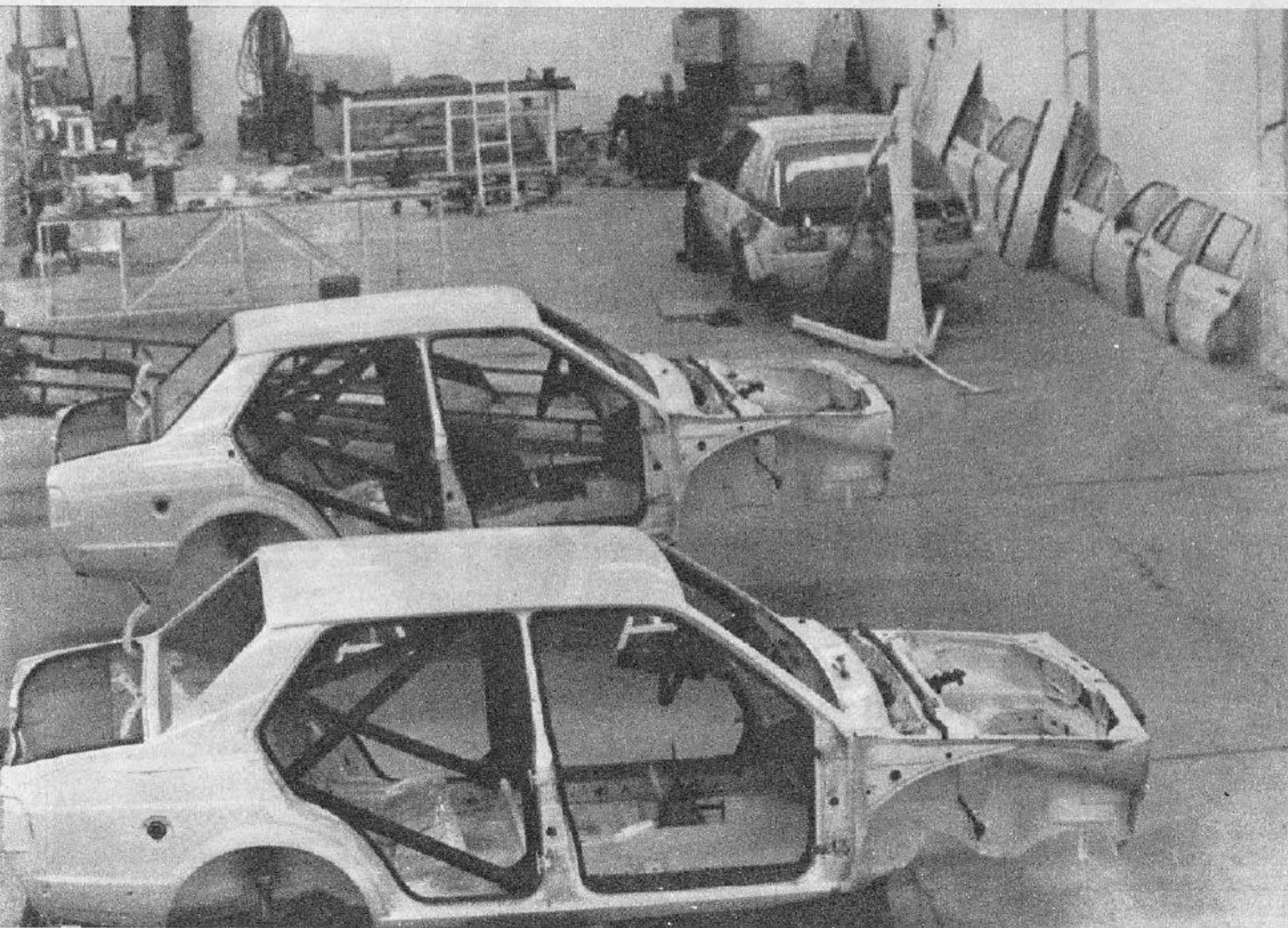
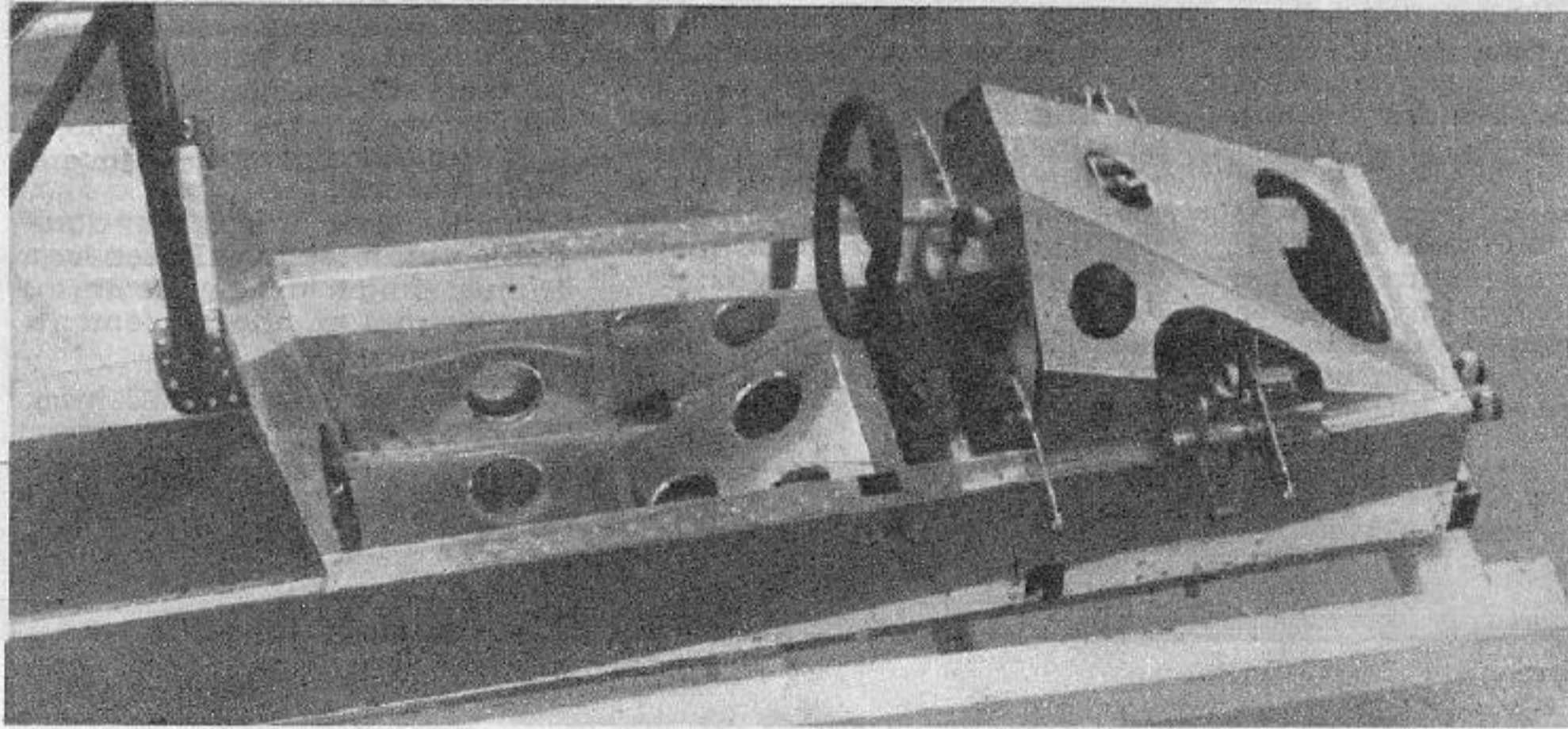
# ROSSI PO

**A**fortunadamente tenemos mucho trabajo entre el nuevo Fórmula Renault para Ulises Armellini de San Nicolás, los VW Gol de Turismo Clase Dos que utilizarán los mendocinos Roberto Pravata y Luis Blas, y la coupé Fuego de Juan Pablo Zampa. Por eso decidimos mudarnos a este nuevo taller, que es más amplio y brinda más posibilidades para trabajar mejor." Con esas palabras nos recibió el constructor Juan Rossi, mostrando su nuevo reducho en la calle Santa Fe 4052 de Rosario, su ciudad.

Allí sobre caballetes, se encontraban los autos a los que hacía referencia Rossi, quien se ha instalado junto a su sobrino Hugo.

"El auto de Armellini de un monocasco, el chasis tiene motor autoportante, la suspensión delantera y trasera es progresiva del tipo "push-rod", tiene tanque central de 28 litros, balancines de suspensión montados sobre rulemanes Torrington, (rodamientos especiales a agujas). Además, los pedales son de dural trabajado con fresa y el monocasco es del mismo material con denominación 2024 T-3. Atrás lleva un separador entre la caja y el cubre volante, donde van montados los amortiguadores traseros, así se envía parte del peso del motor hacia adelante. Los amortiguadores son Fric-Rot-Gabriel y la barra delantera es a cuchilla regulable desde el cockpit."

Sería reiterativo hablar de la prolijidad de Juan Rossi en cuanto a la construcción de cualquier tipo de elementos. Teniendo en cuenta eso, es imagina-



# OR TRIPLICADO

El creador de la revolucionaria y discutida suspensión de TC-2000, además de trabajar sobre la coupé Fuego de esta categoría, construye un nuevo chasis de Fórmula Renault y prepara dos Volkswagen Gacel GS para el Turismo pisiero.

ble la limpieza total existente en su taller recién inaugurado.

"Los VW Gacel ya casi están listos, en cuanto al trabajo que nosotros tuvimos que hacer. Se dejó el casco pelado, se despintó la parte de uniones y se reforzó con soldadura de punto cada dos centímetros. Se fabricó y colocó la jaula de 38 mm de diámetro y 2,77 mm de pared, la suspensión también está montada sobre los rodamientos Torrington y los amortiguadores están fijados con rótulas.

"Esta categoría no te permite trabajar reglamentariamente en otras cosas, por lo que todo lo que se ha hecho es simplemente el trabajo en detalles de suspensión. Obviamente, los dos autos recibieron el mismo tratamiento, y de los motores se va a encargar Rafael Balestrini."

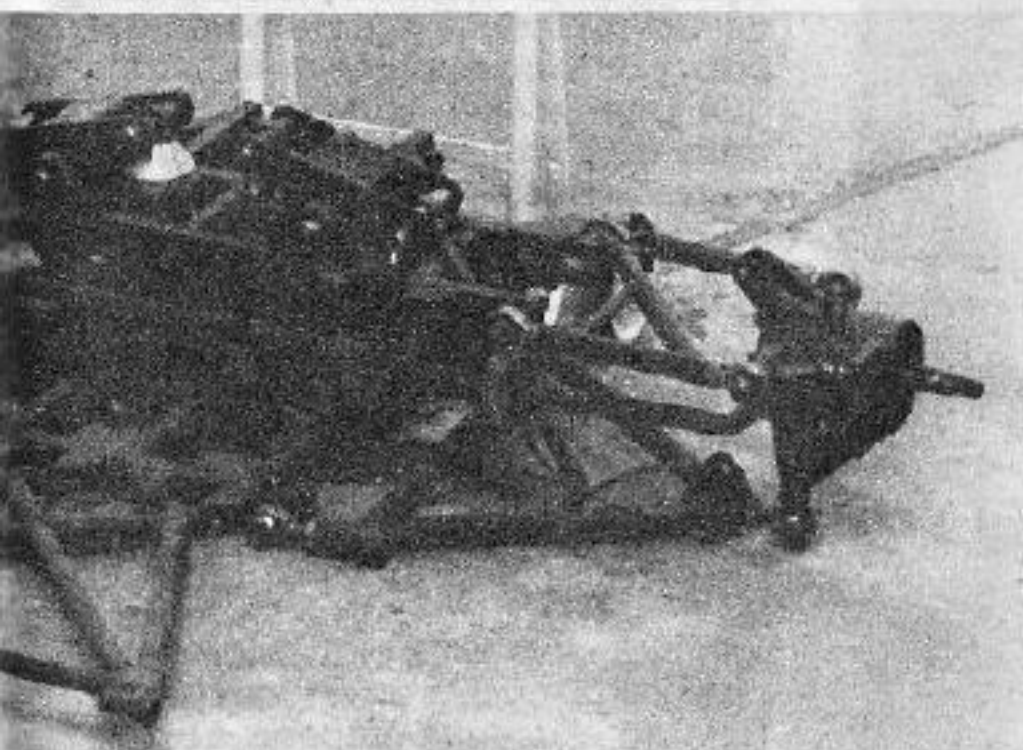
Mientras el mendocino Roberto Pravata observaba los trabajos en los VW junto a Hugo Rossi, su tío Juan mencionaba con mucho orgullo los nuevos trabajos que le fueron encargados para un futuro inmediato, como la adaptación de las suspensiones del auto de Horacio Varela para TC 2000 con un sistema similar al de Juan Pablo Zampa en la nueva versión reglamentaria; el pedido de otro Fórmula Renault para el arribeño De Mateo, y la increíble aceptación de muchos particulares para incorporar la famosa y polémica suspensión trasera del auto de Juan Pablo Zampa a la Fuego particular. Por el momento, la suspensión está allí descansando luego de tantos "dimes y diretes".

"La Fuego de Juancho Zampa ya está reforma-

da. Le colocamos un balancín tipo Watt central, con dos sensores por rueda hacia la carrocería como lo tiene el Alfa Romeo GTV 2000. Los amortiguadores son regulables de altura y sobre los portamazas lleva dos placas reguladoras de

comba. Esto ya está bastante adelantado y esperamos probarla en algún circuito en las próximas semanas."

Sin estridencias y con tranquilidad. Así se trabaja en el taller de Juan y Hugo Rossi.



# LAS MUJERES MODERNAS NO OCULTAN LAS REVISTAS QUE LEEN.

Usted... ¿qué lee?

¿Prefiere

una revista con ideas

distintas todas las semanas?

¿Busca columnistas de nivel,

prestigio

y capacidad informadora?

¿Quiere variedad de temas,

rápida lectura

y más de sesenta notas

de sorprendente actualidad?

Usted lee SIETE DIAS.

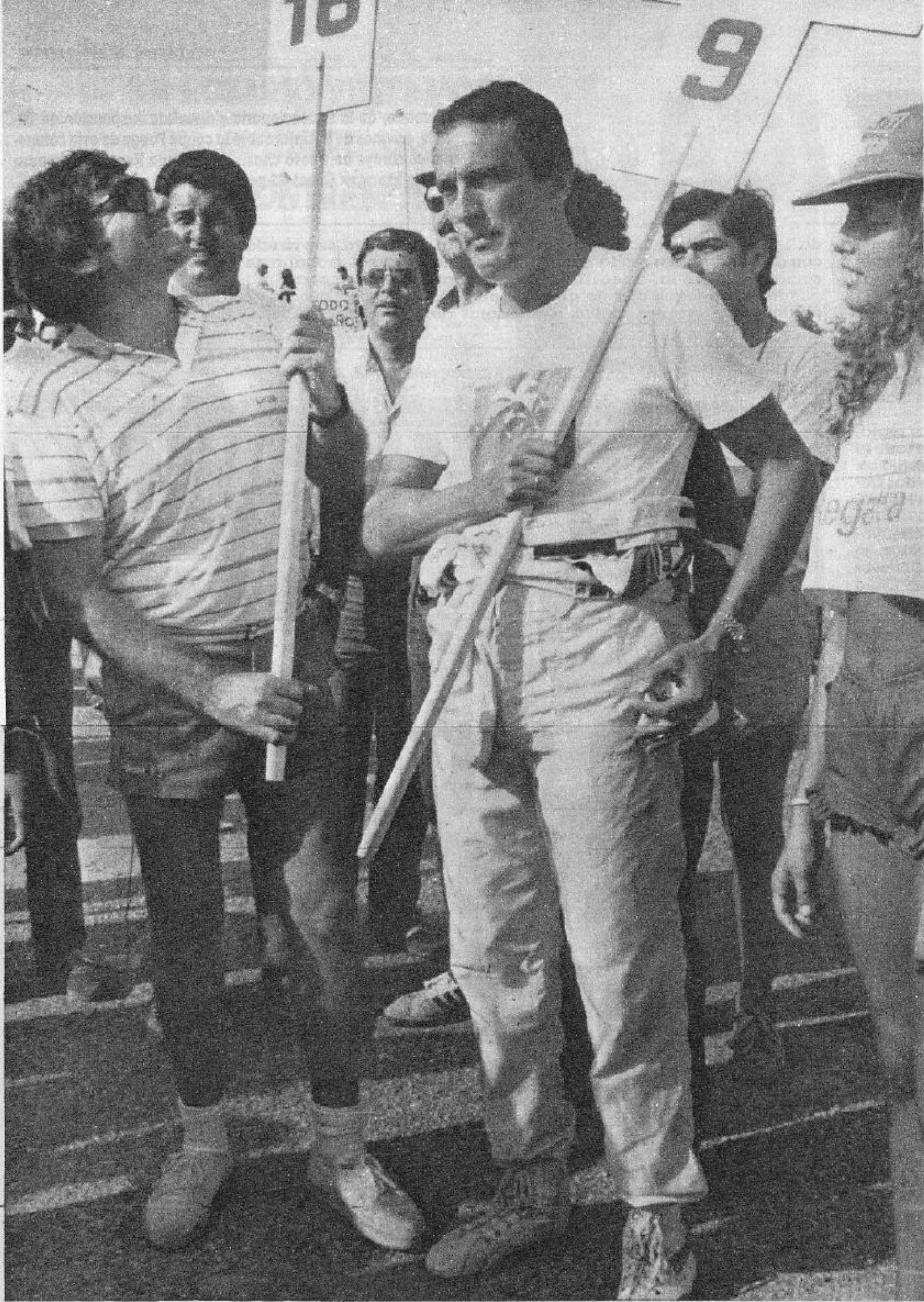
DE NUEVO

**SIETE  
DIAS**

UNA REVISTA INQUIETA  
E IMAGINATIVA PARA  
ENTENDER NUESTRA EPOCA

editorial obrill.

Sumario



Di Palma y Traverso "robándose" mutuamente los carteles.

SE PUEDE DECIR QUE RUBEN LUIS DI PALMA INICIA UNA NUEVA ERA DENTRO DEL TURISMO COMPETICION 2000. DE ANDAR "PENANDO" -BASICAMENTE POR CUESTIONES TECNICO-REGLAMENTARIAS- CON EL VW 1500, PASO A INTEGRAR EL EQUIPO OFICIAL DE LA COMISION DE CONCESIONARIOS FORD, CON LA PREPARACION DE JOSE MIGUEL

HERCEG Y CON MARIO GAYRAUD COMO COEQUIPIER, POR LO QUE VALEN ESPECIALMENTE SUS CONSIDERACIONES CON VISTAS A LA TEMPORADA QUE EN DOS SEMANAS MAS COMENZARA.

"Acá el objetivo es muy claro... No habrá piloto uno ni dos, y tanto

Gayraud como yo vamos a correr para el equipo. Aún no se han establecido las pautas de funcionamiento, eso se irá determinando a medida que se sucedan las competencias y de acuerdo con cómo se vaya desarrollando el Campeonato. O sea que fuera de esto, no se ha programado nada".

Lo que más vale es que Di Palma hable de sus expectativas, ya que seguramente se habrá trazado algún plan para desarrollar durante el

UN VIEJO PLEITO QUE EL

# TRAVE "QUE LU AL AUTO DI PAL "AHORA, QUE COM

Campeonato y, conociéndolo bien, no dudamos de que intimamente haya calibrado ya su chance.

"Hay que partir de la base de que, a partir de ahora, estoy junto a uno de los mejores preparadores del país, y con un auto que demostró lo que puede dar. Las condiciones para alternar en la punta, ganar carreras y aspirar al Campeonato, están dadas plenamente. En cuanto a mí, lo pondré todo, ya que debido al respaldo que recibo de mi familia tengo el entusiasmo renovado; diría que éste se puede comparar al que tuve cuando empecé en el automovilismo, hace ya unos cuantos años. Esas son mis expectativas... lo demás se verá en la pista".

Y justamente en la pista estará también—entre muchos otros— Juan María Traverso, el actual Campeón, a bordo de una Fuego, con lo que el espectáculo ganará en jerarquía ante el enfrentamiento entre Di Palma y el "Flaco".

"Creo que Traverso tendrá que conformarse y comprender que ahora yo estoy en el mejor equipo de la categoría, y que él deberá estar siempre atrás de mi coupé Sierra XR4, cosa que lamento... Pero las cosas están dadas de esa manera y, como dije antes, entre Mario y yo vamos a correr para el Campeonato, por lo que a Traverso no le va a ser tan fácil..."

CORSA estuvo presente en ocasión del primer contacto de Di Palma con el Sierra, cuyo casco acababa de llegar ese día. Luego se sucedieron algunas visitas más del arrecifeño al taller de Herceg, siguiendo de cerca el desarrollo de los trabajos.

"Se está trabajando con todo, y lo que depende del 'Polaco' está listo, pero el inconveniente se presenta con las partes que se hacen fuera

# TRAVERSO: "NO CREA QUE SE SUBE Y NOS 'MATA' A TODOS"

# TRAVERSO: "JUAN MARIA TENDRA FORMARSE CON SEGUIRME"



del taller. Allí se nota algún atraso, debido fundamentalmente al periodo de vacaciones. Lo que está determinado es que Gayraud corra al principio con el auto del año pasado, ya que el trabajo en el nuevo suyo comenzará una vez que esté listo el que voy a correr yo. Creo que como están las cosas, y dado el ritmo de trabajo al cual se están desarrollando, podría probar recién en la semana previa a la carrera inicial de la temporada, el 15 de marzo en el Autódromo. Los cascos se recibieron el 10 de febrero, lo que de por sí ya era tarde, tomando en cuenta que la primera competencia del año sería sólo un mes después. Pero se está trabajando 'a full' con la idea de llegar. Veremos..."

Los aspectos institucional y deportivo del T.C.2000 también merecieron una reflexión de Rubén Luis Di Palma, quien el pasado viernes, cuando volvimos a comunicarnos con él, guardaba cama debido a un estado febril.

"Indudablemente el Turismo Competición 2000 está en alza, y en esta temporada próxima a comenzar, las cosas van a marchar mucho mejor aún. Hay competitividad entre las marcas, buenos pilotos y bastantes autos, con lo que está garantizado el buen nivel. Pero para que esto funcione mejor aún, creo que los dirigentes deben trabajar mirando más hacia el piloto particular, que en definitiva es quien nutre la categoría."

Hasta aquí la opinión de un piloto que a partir del próximo 15 de marzo reencontrará el argumento para estar en la punta. Uno de los escollos será Traverso, aunque según Di Palma, el "Flaco" tendrá poca chance. ¿Exceso de confianza o simple recurso promocional?... Falta pocos días para que estos interrogantes se develen. A partir del 15 de marzo Di Palma

comienza otra etapa. ¿Se reencontrará con el éxito?... Quizá Traverso tenga la palabra.

**EL ACTUAL CAMPEON DEL TURISMO COMPETICION 2000, JUAN MARIA TRAVERSO, FUE DIRECTO EN EL DIALOGO Y OBIAMENTE SE MOSTRO MUY CONFIADO PARA LA TEMPORADA QUE COMENZARA EL 15 DE MARZO. CLARO QUE EL HOMBRE TIENE SUS MOTIVOS...**

"Las perspectivas son inmejorables. Voy a correr con un auto nuevo desde la primera carrera, que es casi igual al del año pasado. En efecto, no tiene grandes diferencias con el del año anterior, es una 'pasada en limpio' de la coupé con la que logré el Campeonato. Lo que sucede es que con ese auto nuevo, yo fui cinco décimas más rápido en el Cabalén, en las mismas condiciones de prueba que con el viejo, y las gomas se gastan un treinta por ciento menos. De eso se deduce que los pocos problemas que teníamos están solucionándose."

Un campeón que se precie de tal, no puede ser indiferente a la problemática de la categoría en la cual participa. Al respecto, Traverso considera que "el T.C.2000 marcha muy bien, este año se van a incorporar más autos, más pilotos, y todos de punta. Ninguno va a ser 'relleno', y eso le va a dar una competitividad muy interesante. ¡Qué problema, van a ser como mil...! Pero mejor así, yo corro y quiero que estén todos, porque en definitiva, así es como

más me gusta. La categoría no tiene grandes problemas. Por supuesto que algunos inconvenientes se nos presentan, pero todos son solucionables aunque llevan su tiempo. Yo diría que la base está bien y que sólo hay que corregir detalles."

"Muchos de los 'dramas' que tenemos nosotros no son propios, sino que nos los crean desde afuera. Fijate lo que pasó con el reglamento este año: hubo que moverse para que quede bien claro y no haya inconvenientes a lo largo de la temporada. Todo ese trabajo lo tiene que hacer la Asociación de Propietarios de T.C.2000 antes de que se compliquen las cosas."

La incorporación de Luis Di Palma al team de José Miguel Herceg es otro punto que analizó el "flaco" desde dos puntos de vista: el deportivo y el institucional.

"Con respecto a Luis, es indudable que va a ser uno más que estará peleando la punta. Se equivoca aquél que supone que se va a subir al auto y nos va a matar a todos... Estamos a un nivel muy parejo y él tiene muy buenas posibilidades. Eso es lo cierto. Para mí es un rival más. Con respecto a la parte institucional, es indudable que Luis Di Palma le va a dar mayor jerarquía a la categoría, porque tiene un nombre muy conocido y porque es un gran piloto. Indudablemente, es muy importante que Luis vuelva a estar en los primeros planos y en la lucha por la punta de cada carrera."

El debut en Bahía Blanca de Osvaldo Abel Lopez, tampoco pasó inadvertido para Juan María...

"Cocho es otro que va a andar muy bien. Tiene un auto muy similar al mío y seguramente será uno de los protagonistas más importantes de toda la temporada en T.C.2000."

Mucho se habló últimamente del funcionamiento del equipo oficial Renault en el T.C.2000 '87, de la decisión de presentar dos autos y del verdadero grado de atención de Oreste Berta en la pista...

"Berta nunca va a las carreras, salvo cuando hay problemas y Renault se lo pide. Nuestro equipo va a funcionar exactamente igual que el año pasado; la única diferencia es que tendremos sólo dos autos, para mí y para Soto. Ambos compartiremos un muletto durante toda la temporada, pues si bien se está armando una coupé nueva para Ernesto, el que está utilizando ahora es de su propiedad, por lo tanto supongo que lo venderá y el equipo se quedará con tres unidades. Hubo algunas presiones para que José Luis Di Palma siga en T.C.2000, pero cuando se aclaró la participación de Renault en la Fórmula Dos Sudamericana, José Luis optó por irse a esa categoría. Lo que él no quería era quedarse parado..."

Los planes inmediatos incluyen algunas pruebas del equipo completo en el Cabalén. "Yo modifiqué hace dos semanas nuevos valores de suspensiones en la coupé mía, y todo funcionó muy bien; ahora vamos a hacer lo mismo en la de Ernesto a fin de dejar todo listo para la carrera de Buenos Aires. También vamos a girar con el auto muletto para no encontrarnos con ninguna sorpresa, pues hace bastante que está parado."

Con fe, mucho optimismo y responsabilidad, así piensa y actúa Juan María Traverso, el actual número 1 del T.C. 2000... aunque Di Palma quiera que le dure poco.

Producción: Oscar Izzo y Marcelo Padín

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

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

## IMPORTANTE

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

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

### 1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

**VENDO CHASIS NUEVOS** a estrenar para Sport Prototipo y otro para F.5 muy buen precio. Av. Pasco 301. Temporay. Horario comercial.

**FORMULA RENAULT** Subcampeón 1986 Neviani. Sin motor ni caja. Santos Dumont 4811. Capital TE. 654-9144.

Vendo **TURISMO PISTA** o rally Fiat 3E 1.5 1986 mecánica Balestrini, accesorios standard completos, repuestos varios, suspensión regulable rotulada. \$ 10.000 y facilidades. Carlos María Ramírez 1908 Cap. Fed. TE. 01 923-5112.

**JORGE TURRION** vende coupé Datsun 280ZX (ex Chango Fernández) con repuestos varios originales. Impecable estado y lista para largar. Llamar al 0936-2034.

Vendo **TORINO TC** listo para largar bielas Sáenz, sistema a rodillo de avanzada en general muy bueno. Escucho ofertas 0227-22060 permuta 2 motores.

Fernando Padilla vende **FIAT SE 1.5 TURISMO** pista excelente estado. Listo para largar mecánica completa Parco, Franca 1051 Mar del Plata. TE. 023-738591.

Vendo **FORMULA CINCO MOTOR ZANELLA 180 cc.** Falta carburador y encendido. Escucho ofertas urgente. Calle cuatro N° 653, Santa Teresita. TE. 0246-20349 BA. Sr. Walter Blanco.

**RAUL CUNQUEIRO VENDE SU FORD SIERRA GHIA** para correr en la monomarca de turismo. Excelente estado y con dos motores de repuesto. Llamar al (0266) 20227 - 22365 - 22148 - 24885.

**REGALO DATSUN 280** Zenklusen auto ganador. Mecánica Giambromé. TE. 0492-22355 29022. Rafaela.

**RENAULT 12 RALLY MODELO 83** motor Berta, caja corta, radiador de aceite, jaula Fades, tanque Romero, auto bloqueante, listo para largar. TE. 051 37507-0544-70015 Córdoba.

Vendo urgente **CITROEN 3 CV** listo para largar, con repuestos, ocho gomas, buzo antiinflam y casco. Llamar al 749-6019 o ver en Brid 347. Tigre BA.

Natalio Ciccia vende **TC BONAERENSE CLASE A** bicampeón 1985, 1986. Mecánica Chevrolet dirigida a calle Alianza 360 San Antonio de Padua. TE. 628-0101.

Vendo **FIAT 128 1000 cc** de competición con los mejores fierros. Auto ganador \$ 7.500. Listo para largar Guido 1732/34. TE. 30191 Mar del Plata.

Vendo **KARTING CHASIS PHANTER** mod. Javi 86 con frenos delanteros completo. \$ 700, financiación. Av. Rivadavia 1322. TE. 0462 24052 Venado Tuerto.

Vendo o permuta **TC DEL OESTE CHASIS SASELLI FERRARI** completo, freno disco, auto bloqueante, palieres flotante, diferencial Dana, 44 gomas nuevas con o sin bloc de aceite. Escucho ofertas. Concejal Trifulato 1251 San Miguel BA.

Vendo **RALT RT.1** de Punta para F2 Entrecor. Infinidad de repuestos, motor R.18. Antelo. Caja Hewland con 40 relaciones, trailer. O permuta por Renault 18 o coupé Fuego. Llamar después 20 horas TE. 785-2699. Sr. Bianchi.

**LIMITADA RECONQUIS-TENSE** listo para largar. Chasis Calua. Motor Peugeot. Martínez, repuestos, llantas, trailer, herramientas varios. Transfero contrato. Mecánicos. Tratar mecánica Sancti Spiritu. TE. 0776-20950. Reconquista.

Pregunte por Osmar, "Ruso". Radosevich.

**VENDO SPORT PROTOTIPO** tercero en el campeonato Trailer repuestos. Total \$ 6.000. TE. 253-7604. Lavalle 1396. Guilmés Este.

**VENDO PERMUTO FIAT 128** rally clase 2. Listo para largar. Temporada 1987 Nacional, provincial Rally del Lago, 8° Mundial 1984, 3° Mundial 1985, 2° Henderson, 5° Cnel Suárez Provincial. Repuestos, gomas. TE. 240-4480. 1° de Mayo 3181 Lanús Oeste. Bs. Aires.

Tilín Florida vende **T.C. DODGE Y/O CHEVROLET** listos para largar. Mecánica Izaguirre a probar velocidad. Garantizada Cañón 2950. Mar del Plata. Tel. 023-33184. 023-29460.

Tubal vende **FIAT SE 1.5** con mecánica Zoquete Espósito. Auto de punta. 2° clasificación general "24 Horas de ACRYR, 1986". Puede hablarse por alquiler. Llamar a Chiro Calderón. TE. (0544) 21997.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi motor casco motor Zanella carburador Mitsui encendido electrónico todo nuevo sin radar. Listo para largar una oportunidad. TE. 665-6805.

Rallies nacionales, zancas. Buenos Aires. Santa Fe y Nordeste. **ALQUILO DOS FIAT 128**, clase uno. Trata con tiempo y congelá precio. Salgado Nash. Unquillo. Mensajes TE. 33, horario comercial.

**ALQUILO FIAT 128/1100** para Rally San Pedro 14/367 atención en carrera. Mecánica Prato, auto ganador. TE. (0462) 91164. Juan Carlos Lousto.

Vendo **COUPE NISSAN 300 ZX** lista para largar con repuestos originales y de competición. En impecable estado. Sólo cinco carreras disputadas. Llamar al TE. (01) 821-3287.

Vendo **MIDGET** tipo americano Mecánica Fiat 125. Gomas nuevas. Listo para

correr todo nuevo. Líquido urgente. USD 2000 o permuta por lancha Dorego 34. Lomas del Mirador TE. 652-9535.

Hugo Vicente vende **TC DODGE** buen fierro TE. (0262) 7627. 67 N° 2177. Necochea.

**SPORT PROTOTIPO (Ex 1050)**. Buenos Aires, oportunidad. Con trailer US\$ 2.200. Ver sábados y domingos. Castell 2650. Lomas de Zamora.

**KARTING MOTOR PARRILLA A 0km.** Chasis Foxtrak. Muchos repuestos. Muy buen precio, vendo por cambio de categoría. Ver Lope de Vega 2291. Teléfonos 431-1858 o 566-6454. Capital Federal.

Miguel Torrés vende **R-12 RALLYANO 86** totalmente equipado ganador último gran premio T051-717232. Horario comercial. Comelio Saavedra 169. Córdoba.

Miguel Torrés vende **DAT-SUN ZX-280** club Argentino. De pilotas lista para largar ganador en Córdoba con repuestos incluidos. Llamar 051-717232. Horario comercial. Comelio Saavedra 169.

**FORMULA 07 RENAULT 650**. Mecánica Antelo caja Merigal 7 Relaciones 2. juegos cubiertas. Fanecc. Armadas. Aplo zancas. interior, ¿precio? ¡Un regalo! Permuta. Baldomero Fernández Moreno 3072. Flores. TE. 97-2032. Noche.

Urgente permuta **SPORT PROTOTIPO** por cambio de categoría. Listo para largar. 8 ruedas, motor Padovani. Chasis Tullio. Escucho ofertas. TE. 253-1822. Av. San Martín 1126. Fco. Varela.

**FIAT 600 S.T.M.** Subcampeón 4 carreras ga-

nadas. 1° 2° puesto con 2 motores listos para largar previa prueba autodromo. Permuta facilidades J.E. Roca 6561. TE. 687-9250. Preguntar Carlos Boni. Hasta 15 hs.

**FIAT 600 STANDARD** mejorada a ideal categorías zancas permuta - fierros tachomator ex Baldinelli butaca y jaula Fades motor gomas sin radar todo a nuevo. Ver Cisneros 201. Ramos Mejía. Barato

### 2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **CITROEN 3 CV** para armar. Chasis de hierro, carrocería, gomas, motor etc. Llamar al 749-6019 o ver en Brid 347. Tigre BA.

Vendo **UNION DK W** Regular estado. Modelo 1968. Rural. Rufino, placa de Santa Fe. C. Centenario N° 631. TE. 21-8154. Caraterística 03821. O por carta. Eduardo Alvarez. Muy barato.

Vendo **JEEP** largo 4 x 4 alta y baja, modelo 1971, impecable. Todo original de primera mano. TE. \$ (0164) 22306. Preguntar por Ricardo. Especial para médanos, pantano, etc.

**COUPE FIAT 125/74** líquido. Ver sábados y domingos. Castell 2650. Lomas de Zamora.

**IAVA 79 EUROPA** negro original. Alarma stereo. 701-6034.

### 2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -COMPRA-

**COMPRO CONVERTIBLE VIEJO** muy grande. Caci-lac, o similar. También Mercedes 300, coupé o convertible 1951 a 1956 para restaurar. TE. 021 21-8670.

**COMPRO COUPE NSU SPORTPRINZ** o convertibles deportivos similares años 1950 a 1960. Prefe-

rentemente para arreglar. TE. 021 21-8670.

### 2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo **BMW ISETTA 300** totalmente restaurado, original, repuestos. \$ 3.500. Sr. Esteban 0293-20542 de 21 a 23.

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

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

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

**CHEVROLET 1939 PUEDE SER COLECCION** 67000 kms. Original todo fábrica. Pintura, tapizado impecable, único coupé Dodge V8, blanca techo negro todo de fábrica 0kms. Único en el país. 25 de mayo 362 Sta Rosa LP. 0954-22941. Vendo Urgente.

Vendo **FORD A** mod. 1929 facten restaurado original. Tratar calle Martín Zapata 3325 Santa Fe Capital. TE. 042-35561.

Vendo **FORD BABY INGLÉS** mod. 46. 10 HP, original, cuatro puertas. Ver en Av. San Martín 850, Monte o llamar al 0271 20051 a Carlos Jones.

**LE GUSTA EL QUESITO TENGO UN ADLERWERKE ALEMÁN MOD. 1936**. Original, escucho oferta. Gral Paz 4218 TE. 0284-21888 Olavarría BA.

Vendo **FORD 29, 2 PUERTAS**. Original. Ver en Avenida San Martín, 850, Monte o llamar al 0271 20051 a Carlos Jones.

### 2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

**TC FORD 39** ideal para el ayer. Freno discos, jaula, butacas, motor Falcon SP ZF para exigentes. \$ 5.500 lista para largar venta Itaquí 2969 Capital, Villa Soldati.

Vendo **COUPE CHEVROLET 1939 TURISMO CARRERA** motor 230 caja ZF, diferencial Dana, gomas nuevas, dirección a la izquierda, óptimo estado. Nogoyá 4436/40 Capital.

### 5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

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

Vendo **MOTO HONDA CB 750 FS5** Mod. 81. Nueva. 3.500 dólares. TE. 0227-22050 y 0227-22050.

### 6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -COMPRA-

Compro para **COUPE BMW 700** caja de velocidades larga. Arbol de Levas 45 HP. Cuenta revoluciones, tazas de rueda, Centicero, cricue, espejo retrovisor externo. Bibliografía. TE. 91-6131.

### 10.0 VARIOS

Vendo **GALPON A UNA CUADRA DE RUTA 8** Km 32,500. Oportunidad ideal taller, depósito, etc. Llamar al TE. 0320-25567.

Revista **CORSA** N° 1078. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel: 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 306.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

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

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: RYELA S.A. Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Diplota S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 893. ASUNCIÓN, PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Marzo de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1002
	Concesión N° 7.970

# ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 143

4 de marzo de 1987

## Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally

### COMIENZA EL 14, EN SAN PEDRO

Con la organización de la Asociación Turismo Provincial y la colaboración del Auto Club San Pedro y la Cooperadora Policial de dicha ciudad, el 3<sup>er</sup> Rally de San Pedro abrirá el campeonato 1987 de esta especialidad que tuvo en el ámbito bonaerense un gran suceso durante el año pasado.

La carrera constará de dos etapas. La primera a disputarse el sábado 14 de marzo, comprenderá tres PP.CC. por el trazado recorrido ribereño (al NO de la ciudad, a escasos kilómetros del centro) ya utilizado en las dos anteriores ediciones. El trazado de 8,80 Km. será recorrido en tres oportunidades, siendo la primera de carácter clasificatorio para las dos restantes.

El domingo 15 se realizarán los 6 primeros restantes, con muy similar recorrido al utilizado en 1986. Estos comprenderán tres trayectos diferentes a usarse en dos oportunidades cada uno: uno tiene aproximadamente 34 Km. (el que pasa por la Vuelta de Obligado y termina antes de Gobernador Castro), el segundo se hará al Sur de la Ruta N° 9 transitando por el paraje La Buena Moza con 51 Km. y el tercero arranca cerca del cruce de la Ruta 9 y el acceso principal a San Pedro llegando

hasta la periferia de la ciudad (19 Km.).

En total serán 310 Km. de carrera de los cuales aproximadamente 234 Km. corresponden a las pruebas de clasificación.

Además de otros 14 pilotos locales, la presentación del Pato Morresi será una de las atracciones principales para el público sampedrino, que tendrá la oportunidad de ver en acción a los mejores exponentes de la especialidad.

#### Calendario 1987

Quedó constituido el programa de fechas del Campeonato Provincial Bonaerense. El mismo contempla 12 fechas, de las cuales tres tienen graduación 2 y una graduación 3. Algunas de las realizaciones forman parte, a su vez, de otros campeonatos, como el santafesino, el del NE y la Copa Rioplatense, que tuvo su primer fecha con el Rally del Lago.

14/15 de marzo, Rally de San Pedro; 4 y 5 de abril, Rally de Olavarría; 26 y 27 de abril, 5° Rally de la Provincia de Buenos Aires, en Chascomús o Henderson (Grado 2); 16 y 17 de mayo, 3<sup>er</sup> Rally de Coronel Suárez (Grado 2, con puntaje para la Copa Rioplatense); 6 y 7 de junio, Rally de Azul; 27 y 28 de junio, 2° Rally Ciudad de Macachín; 18

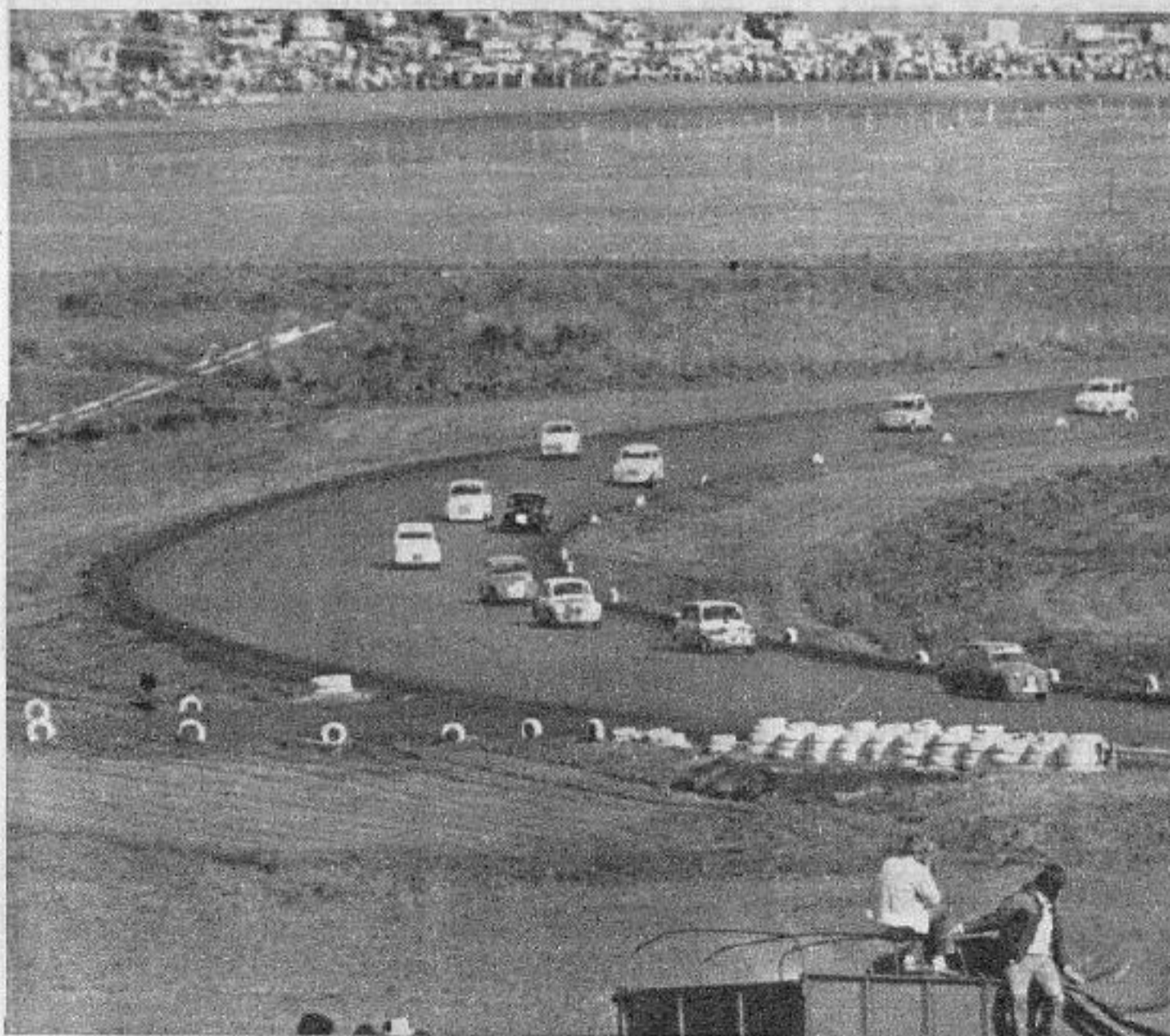


y 19 de julio, Rally de la Plata; 22 y 23 de agosto, 2° Rally Ciudad de Hughes (también con puntaje para el torneo santafesino); 12 y 13 de setiembre, 2° Rally de Los Toldos; 16, 17 y 18 de octubre, Rally R.O.U./Entre Ríos (puntaje para la Copa Rioplatense y Torneo Santafesino, Grado 2); 7 y 8 de noviembre, 2° Rally de Las Heras y 26 al 29 de noviembre, Gran Premio Buenos Aires-

Resistencia, con puntaje para los campeonatos bonaerense, santafesino y del NE con Grado 3. Esta prueba podría llegar a ser, también, el tradicional GP del ACA con puntaje para supuesto por el campeonato argentino, posibilidad que están evaluando actualmente la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino y las autoridades de la Federación Regional N° 1.

## Pavimentación del Circuito de San Isidro

### POSADAS CON AUTODROMO DE PRIMERA



Una panorámica del circuito de San Isidro, en Posadas, próximo a asfaltarse. Obsérvese el ancho de la pista y la ausencia de polvo en el aire.

Posadas, Misiones - El 18 de febrero pasado el gobernador de la provincia recibió -acompañado por sus ministros de Asuntos Agrarios y Obras y Servicios Públicos- al conocido dirigente Hipólito Cortés, para interiorizarse personalmente sobre el proyecto de pavimentación del autódromo que el Automóvil Club Misiones posee en el paraje San Isidro, a pocos kilómetros del centro de esta capital.

El gobernador Barrios Arrechea y sus ministros Oswald y Levy recabaron al visitante sobre los pormenores de la empresa, informando el dirigente automovilístico con el apoyo de una carpeta técnica en la que se volcó el aporte desinteresado de la Dirección Provincial de Vialidad.

El proyecto posibilitará doce alternativas en cuanto a trazados, es decir nueve más que los tres que se utilizan en la actua-

lidad para carreras zonales de autos y karting. La realización del autódromo -que Cortés anticipó estaría listo para antes que termine el '87- permitirá la inclusión del escenario misionero en los calendarios de las más importantes categorías nacionales y aún internacionales, con lo que se coadyuvará al cumplimiento de una de las premisas del gobierno provincial, como lo es la de la promoción de la provincia para el conocimiento del resto del país.

El Intendente Municipal de Posadas, Sr Fernando Elías Llamosas, anticipó asimismo su entusiasta apoyo a la concreción de este viejo anhelo de la afición local. Hipólito Cortés y el resto de los dirigentes del ACM esperan conformar un consorcio para la administración, la provisión de recursos y de los materiales necesarios para la obra, que convertirá en autódromo de "primera" a uno de los más inte-

resantes y hermosos circuitos automovilísticos con que cuenta el país, al decir de los entendedores.

## RANKINGS SANTAFESINOS

Estos son los primeros puestos de algunas de las categorías comprendidas en la Federación Regional N° 4, de la provincia de Santa Fe.

### Fórmula 4 Santafesina

1) Miguel Alissi (Granadero Baigorria); 2) Alberto Felizia (Casilda); 3) R. Arancia (Firmat); 4) Hugo Cortés (Casilda); 5) Germán Martínez (San José de la Esquina); 6) Ariel Giovanetti (Alvarez); 7) Juan Miliello (Rosario); 8) Raúl Culasso (El Trébol); 9) Héctor Nocióni (San José de la Esquina) y 10) Daniel Girotti (Los Molinos). Total 52 pilotos.

### Midgets del Litoral

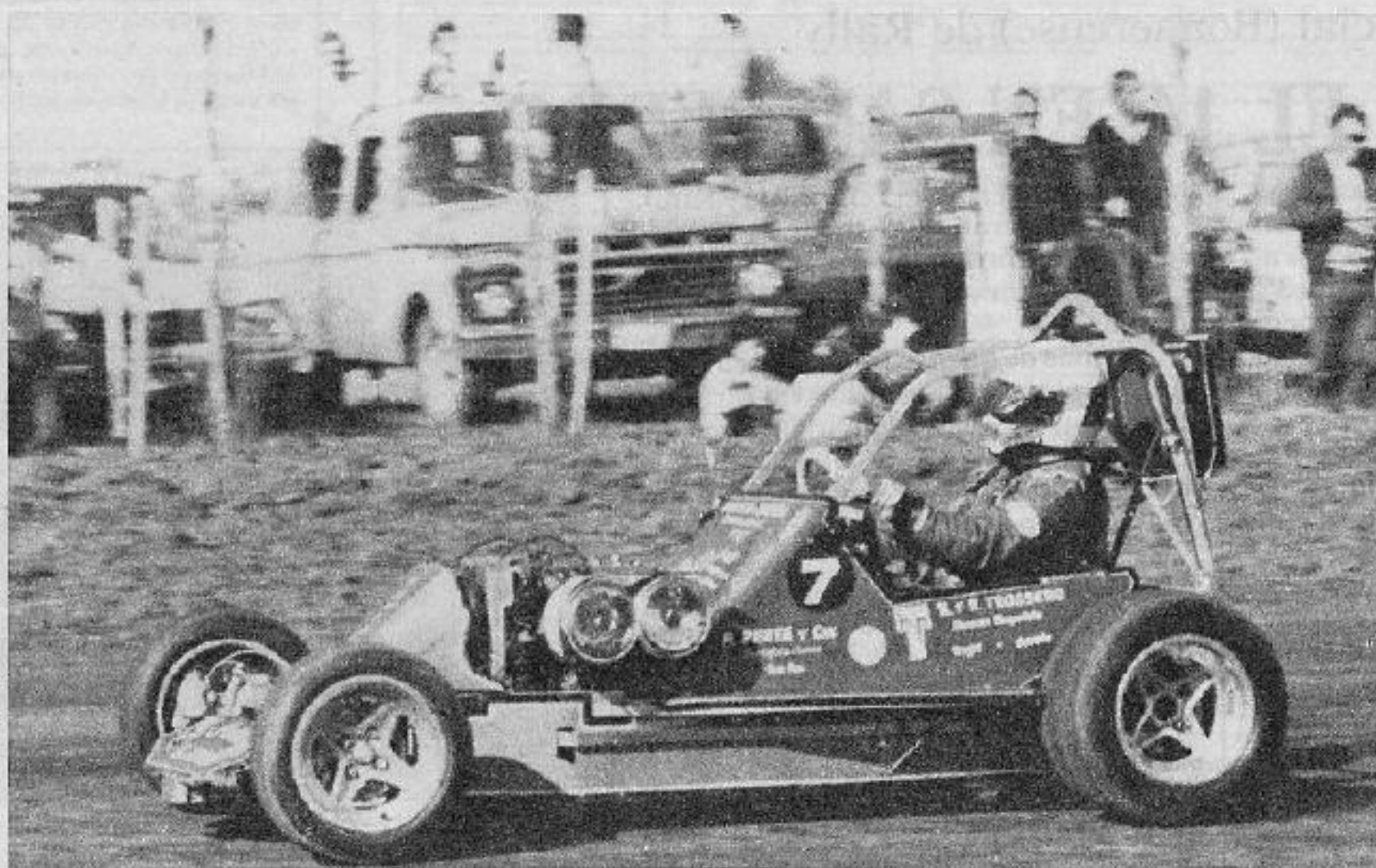
1) Jorge Daniele (Morteros); 2) Omar Daniele (Porteña); 3) René Zenklussen (Rafaela); 4) Carlos Zanor (Zenón Pereira); Gabriel Maletto (Freyre); Raúl Caligaris (Ramona); 7) Oscar Giraudó (Sunchales); 8) Rogelio Mitri (Sunchales); 9) Henry Merke (Susana); 10) Sebastián Operto (Rafaela). Figuran rankeados 45 pilotos.

### Turismo Grupo 2

1) Francisco Maseroni (Rosario); 2) Hector Olivieri (Rosario); 3) E. Espósito (San Lorenzo); 4) Ricardo Broda (San Jorge); 5) Luis Bracaccinni (Casilda); 6) F. Dari (Rosario); 7) Adolfo Hernández (Rosario); 8) Luis Scavone (Rosario); 9) J. Razzini (Wheelwright); 10) Jorge Sopranzetti (Rosario). Total 73 pilotos en el ranking.

### Karting Mayor

1) Marcelo Michelini (Granadero



Gabriel Maletto, una de las afirmaciones del torneo de Midget (F. Mendez)

Balgorria); 2) Hugo Panero (San Jorge); 3) Juan C. Alvarez (Godoy); 4) Eliseo Sparvoli (Alvarez); 5) Ariel Spina (Albarellos); 6) A. Bertuzzi (Venado Tuerto); 7) Juan Giovachini (Arroyo Seco); 8) Juan Brach (Rosario); 9) Ariel Matarocchi (Alvarez); 10) Adrián Sampaolessi (Casilda). Hay 109 pilotos ranqueados.

### Karting Venadense

1) H. Valentí (Chovet); 2) E. Castellini (Villa Cañas); 3) D. Ianni (Chovet); 4) J. Guizzardardi (Colón); 5) O. Bertozzi

(Elortondo); 6) A. Bertuzzi (Venado Tuerto); 7) A. Sampaolessi (Casilda); 8) R. Santi (Venado Tuerto); 9) D. Eterovich (Venado Tuerto); 10) H. Eterovich (Venado Tuerto). Figuran en esta categoría 49 pilotos.

### Karting Sapucay

1) Juan Carlos Alvarez (Godoy); 2) S. Ventimiglia (San Nicolás); 3) U. Armeilini (San Nicolás); 4) G. Digiacinti (San Nicolás); 5) D. Aquilano (Peyrano); 6) S. Cerutti (San Agustín); 7) A. Spina (Albarellos); 8) G. Vega (San Ni-

colás); 9) M. Michelini (Rosario); 10) A. Nicoletti (C. Domínguez). Hay 101 pilotos.

### Karting Sancarlinó

1) D. Grimmí (San Carlos Sud); 2) A. Colomba (San Carlos Centro); 3) H. Nieves (San Cristóbal); 4) O. Stegmayr (Las Tunas); 5) A. Albrecht (San José del Sauce); 6) E. Lang (San Carlos Sur); 7) L. Schneider (San Carlos Centro); 8) S. Bordino (Pilar); 9) O. Coggiola (Santo Tomé); 10) R. Zuber (Franck). Son 23 pilotos con numeración.

## Campeón de TC Biplaza FRONZIN QUIERE EL "1-2"

Gustavo Fronzín se llevó en 1986 el título de campeón de Turismo Competición Biplaza (categoría de la Regional Metropolitana) para Tigre, su patria chica.

Confluieron en el logro, además de las inocultables dotes conductivas del piloto, un aliado equipo encabezado por Héctor Fronzín, su padre,

los preparadores Hugo Mistura y Oscar Bruni, Paccione, el autor de la leva utilizada en el motor Ford Falcon y el pelado Grilli, tesorero y "juntaplata" del grupo, que contó este año que pasó con el apoyo de la comisión de concesionarios de la marca del óvalo y de la agencia Manfredini, de Tigre.

Ese apoyo resultó fun-

damental para luchar contra dos rivales de la talla de José Doce Portas y Jorge Suárez, a los que recién pudo quebrar Fronzín en las últimas instancias del torneo.

Gustavo tiene 25 años -nació el día de la primavera de 1961- esta casado con Silvia y tiene dos retoños: Soledad, tres años y Nicolás, dos.

En 1987 piensa continuar en la categoría para repetir el N° 1 para el '88, pero con una variante: también busca que su equipo haga el N° 2, por intermedio de su hermano mayor, Marcelo, quien en el pasado corrió con el "descarte" del campeón, y quien ahora tendrá fierros similares para obtener aquella meta.

(Carlos R. Varela)



A la izquierda Gustavo Fronzín, el campeón de TC Biplaza. Lo acompañan su padre y sus dos hijos.

## SESENTA VECES NOTIMOTO

En los kioscos de Santa Fe, Córdoba y parte de la provincia de Buenos Aires, ya es una costumbre que cumple justo ahora 60 ediciones. Se trata de "Notimoto" periódico dedicado al automovilismo, motociclismo y karting de la región y que es editado desde hace más de tres años en Rosario.

En la última edición, Notimoto publica varios balances de categorías zonales, rankings, reportajes y noticias frescas del Safari Transpatagónico, del cual participó un equipo santafesino con buen éxito. Para quien pueda interesarle el dato, el domicilio de la colega es 9 de Julio 428, (2000) Rosario, Pcia. de Santa Fe.

**NOTIMOTO**

60 años de edición en Santa Fe, Córdoba y parte de la provincia de Buenos Aires

---

**Regunaschi y Otaño en el Safari**

**CALENDARIO Y RANKINGS**

**Un muy buen año para los Fiat 600**

**Grupo 2 protagonizó una gran temporada**

**BEL-RAY** Mas que un lubricante... UNA MANERA DE LUBRICAR



## Promocional 850 del Centro de Buenos Aires

# TOMASELLO CON EL N° 1



Una escena del Promocional 850: el campeón 1986, con el N° 15, precede a otros dos Fiat 600, la marca mayoritaria sobre los Renault (Foto Masson)

Tomasello y su "acompañante", el día de la consagración (Masson)

En la entrega de premios, Tomasello (segundo de la izquierda) y Marcelo Jurio (a su lado) con sus acompañantes.



**Olavarría, BA** - Estas son las posiciones finales del campeonato 1986 de la categoría Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires. El campeonato se definió en la última fecha, cuando Carlos Tomasello ganó de punta a punta, mientras que Fausto Vázquez, que le llevaba entonces 5 puntos, finalizó tercero (tras Parisi) perdiendo así el título por dos puntos y 90 centésimas. Un digno broche de oro para un campeonato que tuvo brillo y lucha en la disputa de todos los puestos importantes.

Esta fue la posición final:

1°	<b>Carlos Tomasello (Fiat/Olavarría)</b>	<b>142,00</b>
2°	Fausto Vázquez (Fiat/Olavarría)	139,10
3°	Marcelo Jurio (Fiat/Olavarría)	112,60

4°	Mateo Amanzi (Renault/Olavarría)	104,95
5°	Raúl Bouciguez (Fiat/Olavarría)	98,50
6°	"Michelin" (Renault/Chillar)	91,50
7°	Luis Odriozola (Fiat/Olavarría)	83,20
8°	Santiago Ortega (Fiat/Olavarría)	76,40
9°	Julio Cuattrocchio (Fiat/Azul)	42,80
10°	Plácido Turrina (Fiat/Olavarría)	42,20
11°	José L. Bibiloni (Fiat/Olavarría)	41,00
12°	E. D. Parisi (Renault/25 de Mayo)	27,00
13°	Oscar Fernández (Fiat/Olavarría)	23,40
14°	Ricardo García (Fiat/Olavarría)	18,50
15°	Raúl Cobos (Fiat/Olavarría)	17,60
16°	Sergio Baisar (Fiat/Olavarría)	14,70
17°	Carlos Emiliozzi (Renault/Olavarría)	12,50
18°	José M. Romero (Fiat/Olavarría)	12,00

19°	Alfredo Pérez (Fiat/Azul)	10,70
20°	Anibal Danesa (Renault/Bolívar)	10,65
21°	Walter Manetti (Fiat/Olavarría)	10,05
22°	José Martinelli (Fiat/Olavarría)	9,70
23°	L. Ferrariz (Renault/25 de Mayo)	9,50
24°	Miguel Scavuzzo (Fiat/Azul)	8,50
25°	José Luis (Renault/Lobos)	7,70

Luego se clasificaron: Guillermo Falabella (Renault/Olavarría), Miguel Odriozola (Fiat/Olavarría), Jorge Masón (Fiat/Chillar), Rodolfo Berelli (Fiat/Olavarría); Héctor Pando (Fiat/Bolívar), Alberto Iturregui (Fiat/Olavarría); Horacio Sanguinetti (Renault/Chillar), Gustavo Humberto (Fiat/Olavarría); Luis Dómina (Fiat/Olavarría) y Ricardo Dimuro (Renault/Chivilcoy), este último en el puesto 35°. En total, lograron puntaje cincuenta y un pilotos.

## Motociclismo en Marcos Juárez

# CRESCIMBENI Y COLASILLI

**Córdoba** - El Club Atlético San Martín de la localidad de Marcos Juárez, hizo disputar en su excelente trazado de 560 metros de tierra, una importante prueba nocturna para las categorías de motociclismo de velocidad en óvalo, 108 cc Promocional y Sachs 98 cc. Una crecida cantidad de público siguió las alternativas del programa llevado a cabo el 15 de febrero.

En 98 cc Sachs se realizaron dos series de las que emergieron triunfadores Sebastián Virgilito y Germán Colasilli; éste último tras dura porfía, se impuso en la

final disputada a 15 vueltas.

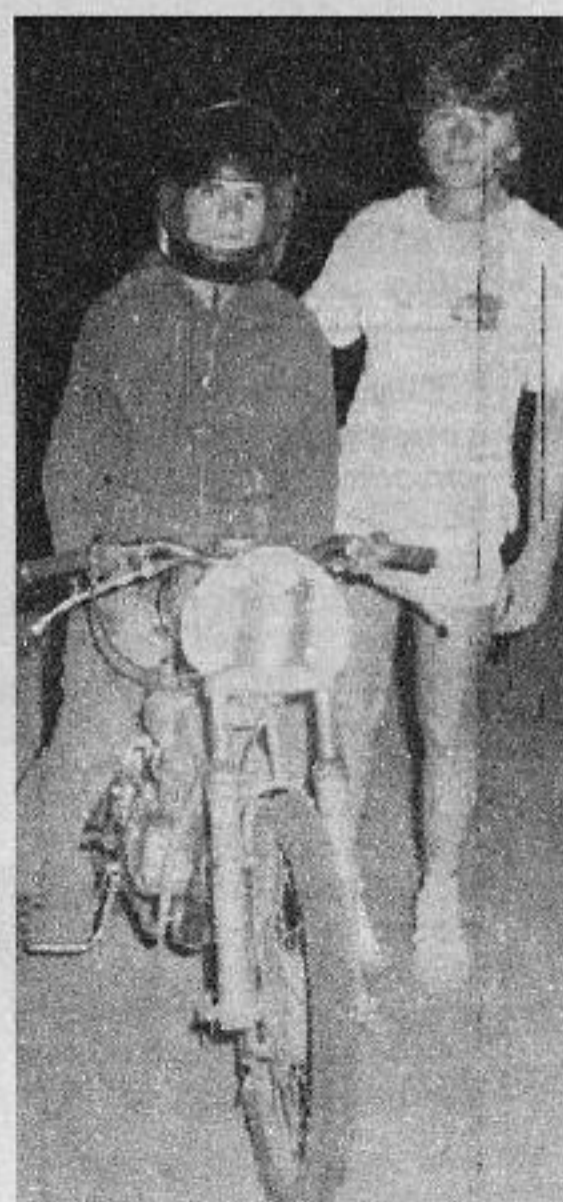
Sachs 98 cc, final: 1° **Germán Colasilli (Los Surgentes, Cba.)** a 67,100 Km/hora; 2° Carlos Tenaglia (Marcos Juárez, Cba.); 3° Juan Oggiey (Leones, Cba.); 4° Alejandro Romero (Córdoba) y 5° Sebastián Virgilito (Bell Ville, Cba.).

Tres series hubo de Promocional 108 cc, las que fueron para Rubén Carestia, Marcelo Muratore y José García. En la final comenzaron mandando Carestia y Horacio Medina, pero casi sobre la raya de sentencia, al cumplirse el giro 15° el possense Crescimbeni

logró superar al campeón del CAM Carestia, imponiéndose con el marco de una gran ovación.

108 cc Promocional, final: 1° **César Crescimbeni (Zanella RF/Justiniano Posse, Cba.)** a 72,265 km/hora; 2° Rubén Carestia (Zanella Tosticarelli/Justiniano Posse, Cba.); 3° Luis Porporatto (Zanella Tosticarelli/Leones, Cba.); 4° Claudio Mejías (Zanella RF/Córdoba) y 5° Horacio Medina (Zanella RF/Rosario, SF).

(Informe: **Roberto Maldonado, Motokart-LV3**)



En la máquina el menor de la dinastía Colasilli: Germán de 11 años, ganador entre los Sachs. (R.M.)

El novel y possense ganador de 108 Promocional, César Crescimbeni (R. Maldonado)

# PARA EMPEZAR A CORRER CORSA

## SUPERCONCURSO 20° ANIVERSARIO

# GANATE UN KART

### ...Y TODO LO QUE VIENE ARRIBA

Los veinte años de CORSA significan dos décadas de automovilismo en todos sus niveles, lapso en el cual nuestros lectores nos han acompañado consecuentemente semana tras semana. Es por eso que ahora habrá para ustedes un motivo más a fin de seguir acompañándonos: un kart de competición con motor Zanella 125 cm<sup>3</sup>, listo para largar. Efectivamente, ese es el premio para el ganador de nuestro Concurso "20° Aniversario". ¿De qué se trata? Simplemente, de un concurso de preguntas y respuestas que al cabo de dos meses, tendrá un ganador que podrá iniciarse en la práctica del automovilismo deportivo con un elemento de primer nivel.

Este certamen, dirigido a todos aquellos que quieran empezar a correr, da la posibilidad concreta a los chicos de 12 a 16 años que quieran participar en Karting Promocional 125 cm<sup>3</sup> Standard. Para hacerlo completo, también premiamos con un casco, un buzo y un par de guantes.

Pero además habrá un segundo premio consistente en una beca para realizar un Curso de Piloto de Karting en la Escuela A.P.A.D. (Asociación para el Automovilismo Deportivo). Esta es asimismo una forma más de acercar a los niños al automovilismo, ya que la beca en cuestión es exclusivamente para chicos de 6 a 12 años. El citado curso, que se dictará todos los sábados en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, tiene por objeto formar verdaderos pilotos, con clases teóricas y prácticas a bordo de karts especialmente acondicionados. Es requisito fundamental para el ganador del segundo premio, contar con autorización de padre, madre o tutor para poder acceder a la beca.

Como ven, tratamos de brindar a ustedes, amigos lectores, posibilidades para que los más jóvenes puedan acceder a los primeros escalafones del deporte que nos convoca semanalmente.

Esta simpática propuesta se ha logrado con el inestimable aporte de verdaderos amigos de nuestro veinteañero semanario, que gentilmente donaron los elementos que fabrican. Ellos son: Leonardo Pereira (constructor de los chasis DAP - "El chasis de los campeones" - impuestos durante 25 años en diversas categorías del país), Juan Zanella (motores, ciclomotores y motocicletas), el popular "Negro" Iglesias (casco, buzo y guantes "Fórmula One" de Anexo J) y A.P.A.D.

Así que chicos (y por qué no chicas), CORSA les ofrece la oportunidad de convertirse en pilotos de verdad. Animense... manden los cupones y estén atentos a los resultados.

#### COMO PARTICIPAR

El sistema es muy simple y consiste en contestar correctamente dos preguntas por mes. Serán cuatro preguntas a lo largo de los meses. Hasta ese momento se recibirán los cupones que sean enviados a nuestra redacción.

Se permite que cada participante envíe todos los cupones que desee, aceptándose fotocopias de los mismos. No es necesario comprar la revista para participar.

En el mes de marzo se realizará el sorteo entre todos los cupones que contengan las respuestas correctas, y con bombos y platillos serán anunciados los ganadores del primer y segundo premios, en las páginas de CORSA.

Oportunamente iremos dando a conocer las fechas exactas del cierre del concurso y del sorteo, como así también las respuestas a las preguntas del mes en curso. ¡Suerte para todos!



#### LAS RESPUESTAS DE ENERO

Como recordarán, la primera pregunta hacía referencia a un piloto de F-1, que antes fue considerado un fenómeno en los campeonatos mundiales de Kart. El "astro" en cuestión no es otro que Ayrton Senna. La segunda pregunta, referida a los campeonatos sudamericanos de karting, proponía reconocer al bicampeón de la especialidad. En este caso quienes marcaron a Claudio Manozzo, acertaron.

#### LAS DOS PREGUNTAS DE FEBRERO

Marque con una X el casillero correspondiente a la respuesta elegida.

1. En la temporada 1986, Juan Manuel Fangio (Jr.) compitió en los EE.UU. en una categoría en la que utilizó un chasis Wildcat con motor Buick. ¿A cuál especialidad nos referimos?

- a) Fórmula Super Vee
- b) Indy-Cars
- c) American Racing Series

2. En Turismo de Carretera, los campeonatos de las temporadas '83, '84 y '85 fueron ganados por un mismo piloto. ¿De quién se trata?

- a) Emilio Satrúano
- b) Roberto Mouras
- c) Oscar Castellano



<b>CORSA</b>		Revista CORSA Belgrano 624 - 6° piso (1092) Capital Federal
1.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
2.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Nombre y Apellido: _____		
Dirección: _____		LOCALIDAD: _____
Teléfono: _____		DOCUMENTO TIPO Y N°: _____

## SCAPES SILENS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD




EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

**DISTRIBUIDORES**

**ZONA NOROESTE Y CUYO**

**HECTOR ANGELINI:**  
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE  
TEL: 0465-90119

**ZONA LITORAL:**

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

**ZONA SUR:**

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

**ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS**

**MOTORESCAP**  
V.GDOR. GALVEZ (STA. FE)  
TEL: 041-921483

**ZONA PCIA. NEUQUEN**

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

**ZONA MENDOZA**

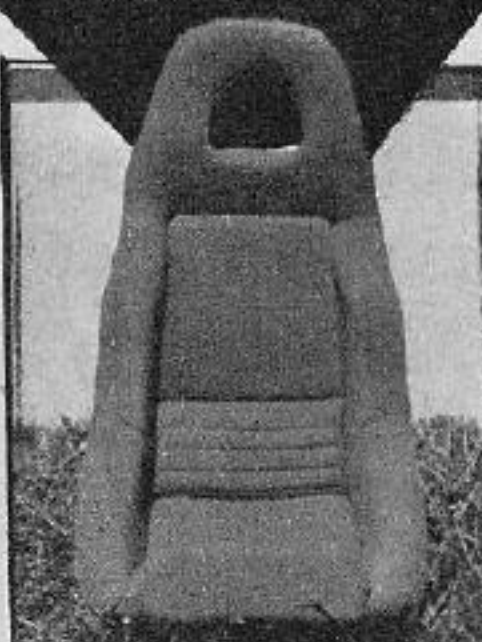
**LA CASA DEL DODGE 1500:**  
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA  
TEL. 24-6814

**ZONA CORDOBA**

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

### CASA ZAGAGLIA S.A.

#### BUTACAS COMPETICION



PRESENTA SU NUEVA BUTACA DE COMPETICION ESPECIAL RALLY - T.C. - TOTALMENTE DE CARBON REFORZADO \* RELLENO DE POLIURETANO \* TAPIZADO DE VIBILO \* APOYACABEZA INTEGRADO ENVIOS AL INTERIOR

F. de OLIVEIRA 4583. CASEROS. Pcia. Bs. As.  
(op. 1670). TEL. 554-5488  
J.B. JUSTO 3350. Capital Federal

## PROVA

- ☆ Buzos livianos y pesados
- ☆ Botas
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos Antiflama
- ☆ Visores



Fabrica y distribuye **PROVA**

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL  
TEL. 553-4071

## REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

# IMPORCAR

TARJETAS DE CREDITO

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

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

## BUZOS JS ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TURCA

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOME 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  
Frente a Estación, SAN FERNANDO (1646).

## Joseph

EL PODER DE LA EXPERENCIA

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

**BIELAS** para Chevrolet Std. Especiales

**ENGRANAJES**, distribución variable para Chevrolet

**CABLES** siliconados para todas las marcas

**TREN** de poleas dentadas

**TODO TERRENO:** Desde \$220 en 2 cuotas. R. E. de SAN MARTIN 1041. CAP. TEL. 59-7237

## HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS **COMPETICION**

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

Envios al interior

Fabrica, Administración,

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



## ruedas argentinas



### COMPETICION

TG.2000 ☆ F2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3  
FORMULA SIERRA ☆ F2 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 2547

MUNDO Z370  
(C.P. 1863)



SAN MIGUEL  
664-0619

### REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO • CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP • FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otros

- DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)



## HARPLAST

- TRABAJOS ESPECIALES •
- FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS

VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

**Claudio Néstor Etchart**

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

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



**TODO TERRENO:** MEC. 403 P/5 personas. Sirve como tractor c/guardabarros. Habilitado p/calle. VDO. PTO. J. B. JUSTO 3641. TEL. 59-7237

## KITS ECONOVAN

VERSION: FURGON - RURAL  
EJECUTIVA - AMBULANCIA

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

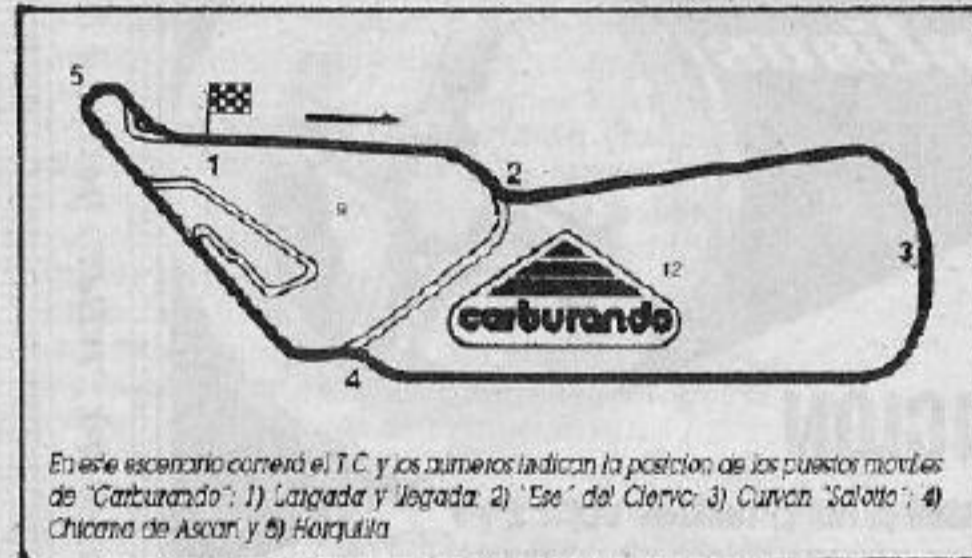


### WORLD CAR

Av. Mitre 1130 (1602)  
Florida - Tel. 760-8995  
Ruta 8 esq. Cabo  
San Martín - 760-3551

# T.C. EN EL AUTODROMO

Será en el circuito 12, de 5.641,62 m, con el complemento de IES 3 CV y SM, que correrán en el 9. ATC televisará en directo, y "Carburando" y "Campeones" transmitirán por radio Rivadavia y El Mundo, respectivamente.



En este escenario correrá el T.C. y los números indican la posición de los puntos claves de "Carburando": 1) Llegada y llegada; 2) "Ese" del Clervo; 3) Curva "Salotto"; 4) Chicana de Ascar; y 5) Horquilla

## HORARIOS

**VIERNES**  
**14:00 a 18:00:** Entrenamientos de Turismo Carretera  
**SABADO**  
**14:00 a 15:30:** Clasificación de IES 3CV y Standard Mejorado.  
**15:30 a 18:00:** Clasificación de Turismo Carretera.  
**19:30:** Cierre del plazo para entregar los autos en Parque Cerrado.  
**DOMINGO**  
**7:30:** Entrega de los autos en Parque Cerrado.  
**9:30:** Primera serie de Turismo Carretera. 8 vueltas (45.133 km.) al circuito N° 12.  
**10:10:** Segunda serie de Turismo Carretera. 8 vueltas (45.133 km.) al circuito N° 12.  
**11:00:** Final de Standard Mejorado en el circuito N° 9.  
**11:20:** Final de IES 3CV en el circuito N° 9.  
**12:00:** Final de Turismo Carretera. 21 vueltas (118.474 km.) al circuito N° 12, cuya capacidad es para 35 autos.

## LOS DIRIGENTES HABLAN DEL '87

### JUAN CARLOS DEAMBROSI

(Presidente de la A.C.T.C.)

Uno de nuestros objetivos fundamentales es tratar de cumplir con el calendario previsto y, además, expandir nuestra actividad hacia el interior del país, saliendo de la Provincia de Buenos Aires. Al efecto ya tenemos todo arreglado para correr en el circuito de Potrero de los Funes, en San Luis, el 2 de agosto. Asimismo, iremos a Rataela el 7 de julio, y días pasados estuvo en la Asociación gente de Entre Ríos, que está interesada en hacer una carrera en esa provincia, que bien podría ser el Gran Premio. Nosotros escuchamos y tomamos nota de lo que nos expusieron. Incluso tienen el apoyo de la gobernación, y a su vez les hicimos saber cuáles son nuestras condiciones, por lo que quedaron en enlazar un nuevo contacto. En cuanto a la competencia de Salta, para la que está contemplada la primera etapa el 1° de mayo entre Salta y Cafayate, y la segunda en el Autódromo Martín Miguel de Güemes, aún no hemos firmado el contrato, ya que la gente organizadora no ha vuelto a Buenos Aires. De todos modos las bases están claras, pero hay que tener en cuenta que el tiempo pasa muy

rápido y quedan solamente dos meses... La que si está ya definitivamente descartada por este año es la presentación en el Autódromo brasileño de Jacarepaguá, en Rio de Janeiro. Y en parte fue por un error nuestro, ya que ese tema lo empezamos a tratar desde los pies, en lugar de hacerlo desde la cabeza... Lo que sucedió fue que nos encontramos con el problema para el traslado de los autos, ya que la gran mayoría de los pilotos no cuenta con la documentación respectiva. Ante eso, y con vistas al próximo año, hemos solicitado a todos los corredores que nos hagan llegar la totalidad de los datos referidos al patentamiento de sus autos."

### SEGURIDAD

"Eso es otro de los aspectos donde centramos todo nuestro esfuerzo. Por ejemplo, desde la primera carrera del Campeonato '87, en Santa Teresita, los pilotos tienen la obligación de largar con casco integral y ropa interior antiflama, y además respetar las disposiciones que se han determinado para los autos, y que serán controladas en todas las verificaciones

previas a las carreras. Además la semana anterior recibimos una carta de Carlos Funes, argentino radicado en Brasil y que está ligado a la Fórmula Dos Sudamericana como comisario técnico, y a los Stock Cars brasileños en la que nos ofrece sus servicios para el rubro seguridad, que por supuesto aprovecharemos. No tenemos que dejar ningún detalle librado al azar. Por ejemplo, en la carrera de Santa Teresita la gente del club falló, ya que no colocaron un alambrado de contención en la curva de la calle 32 y ruta 11. Por allí se produjo el desborde del público, que obligó a terminar la carrera una vuelta antes, y a raíz de eso, CECA le aplicaría un año de suspensión al Auto Moto Club Santa Teresita. En cuanto a los guard rails, tenemos un proyecto que por intermedio de CECA se trasladaría al gobierno provincial bonaerense. Haremos una retención extra del 5% de las recaudaciones, porcentaje que disminuirá a medida que avance la temporada, y con lo recaudado se irán instalando buenas contenciones en los circuitos. También contemplamos los servicios sanitarios, vitales para



los escenarios semipermanentes y ya hemos cerrado el trato con una empresa que nos proveerá de 60 baños y tendrá a su cargo la instalación, la atención y el retiro de los mismos de cada escenario, de manera que para la competencia de Bahía Blanca ya estará en funcionamiento dicho sistema."

### DEPORTIVAMENTE

"Las perspectivas en ese sentido son interesantes... Si bien hasta hace poco tiempo los Dodge dominaban ampliamente, en este momento tanto Ford como Chevrolet están revitalizados, con lo que la lucha de marcas se presenta reñida. En otro orden, y para finalizar, también quiero puntualizar el incremento en la cantidad de carreras en autódromos, y que entra en la expansión de la que hablé al principio."

Producción:  
Oscar Izzo

## PARTICIPANTES

1	Oscar Angeletti	Dodge	48	Hugo Mazzacane	Dodge	93	Julio Fausino	Chevrolet
2	Juan De Benedicatis	Dodge	49	Héctor Pacchiarot	Dodge	94	Rubén Danay	Dodge
3	Oscar Castellano	Dodge	50	Romel Vigilante	Chevrolet	95	Ramón Aldana	Dodge
4	Oswaldo Morresi	Chevrolet	51	Francisco Altuna	Dodge	96	Marcelo González	Dodge
5	Jorge Oyhanart	Ford	52	Rubén Gil Bicella	Dodge	97	Carlos Caprile	Chevrolet
6	Emilio Satriano	Chevrolet	53	Roque Miraldí	Chevrolet	98	René Ducrel	Ford
7	Pedro Doumic	Dodge	54	Manuel Carelli	Torino	99	Roberto Cabiña	Dodge
8	Oscar Aventin	Ford	55	Antonio Barutista	Chevrolet	100	Jorge M. Boero	Ford
9	Mariano Calamante	Chevrolet	56	Vicente Pernic	-	101	Gustavo Degliantoni	Ford
10	Eduardo A. Marcos	Ford	57	Héctor Benilo	Dodge	111	Carlos García	Dodge
11	Roberto Mouras	Chevrolet	58	Rubén Muñoz	Dodge	112	José Santogatti	Torino
12	José Luis Paolucci	Dodge	59	Roberto Saucardi	Dodge	113	José Dielst	Ford
14	Juan Carlos Nesprías	Dodge	60	Carlos Calamante	Chevrolet	114	Domingo Martínez	Torino
15	Edgardo Caparón	Dodge	61	Angel Becco	Ford	115	Julio Cá	Ford
16	Esteban Fernandino	Ford	62	Jorge García	Chevrolet	116	Juan Fava	Ford
17	Antonio Aventin	Dodge	63	León Urquiza	Dodge	117	Francisco Jacoro	Dodge
18	Julio Salgado	Dodge	64	Juan C. Jazma	Dodge	118	Jorge Polanco	Dodge
19	Roberto Urstavizcaya	Chevrolet	65	Daniel Perlo	Dodge	119	Julio Del Giorno	Chevrolet
20	Carlos Saiz	Ford	66	Hugo Pesenti	Dodge	120	Norberto Torre	Torino
21	Oscar Spinello	Dodge	67	Juan C. Deambrosi	Dodge	121	Oswaldo Duarte	Chevrolet
22	Marcelo Polinori	Chevrolet	68	Alberto Palma	Dodge	122	Raúl Pérez	Dodge
23	Miguel Astarí	Dodge	69	Luis Deconio	Chevrolet	123	Alberto Moretti	Torino
24	Gustavo Brescia	Dodge	70	Rubén Quiroga	Chevrolet	124	Antonio B. (h)	Chevrolet
25	Carlos Nani	Chevrolet	71	Marcos Loloico	Dodge	125	Natalio Ciccia	Dodge
26	José M. Romero	Dodge	72	Antonio Fernández	Dodge	126	César Padilla	Torino
27	Héctor Fiora	Dodge	73	Clemar Firpo	Dodge	127	Alberto Pinarelli	Ford
28	Francisco Arrechca	Dodge	74	Alberio Sabaño	Dodge	128	Raúl Banegas	Dodge
29	Oswaldo Sasso	Ford	75	José Palazzo	Dodge	129	Alberto De La Mata	Dodge
30	Jorge Roux	Dodge				130	Alberto Ernst	Torino
31	Jorge Reynoso	Dodge				131	José Di Benedetto	Dodge
32	Arturo Costa	Chevrolet	76	Daniel Goyenette	Dodge	132	Roberto Santonocito	Dodge
33	Alberto Arana	Ford	77	Enrique Sanguinetti	Chevrolet	133	Roberto Dotta	Dodge
34	Angel Di Nezio	Ford	78	Sergio Crovo	Torino	134	Oscar Fangio	Torino
35	Carlos Giustozzi	Dodge	79	Juan C. López	Dodge	135	Jorge Reymonte	Chevrolet
36	Luis Hernández	Chevrolet	80	Juan Occhionero	Chevrolet	136	Rafael Carullo	Torino
37	Juan C. Bustos	Dodge	81	Hugo Piccinini	Ford	137	Eduardo Rodríguez	Ford
38	Oswaldo Lynn	Chevrolet	82	Mano Segad	Chevrolet	138	Roberto Caparelli	Chevrolet
39	Oswaldo Luppi	Ford	83	Gonzalo de Quezada	Dodge	139	Héctor Vallo	Dodge
40	Rubén Blancó	Chevrolet	84	Jurgen Nathan	Dodge	140	Victor Moreno	Dodge
41	Francisco Poltano	Dodge	85	Carlos Lynn	Dodge	141	Daniel Saccani	Dodge
42	Néstor Apella	Ford	86	Rubén Salerno	Chevrolet	142	José Balda	Torino
43	Eduardo Finocchio	Dodge	87	Oscar Astarí	Chevrolet	148	Néstor Gurini	Torino
44	Juan C. Spinella	Dodge	88	Norberto Bressano	Ford	150	Eduardo Nicotza	Ford
45	Néstor Gardinalli	Ford	89	Carlos Aranzana	Dodge	153	Orlando Rodríguez	Dodge
46	José Malisía	Chevrolet	90	Edgardo Lavan	Chevrolet	158	Rubén Muñoz (h)	Dodge
47	Julio Colabello	Dodge	91	Aurelio Martínez	Dodge	184	Eduardo Acastelli	
			92	Francisco Alcuaz	Dodge			

## CAMPEONATO

(disputada una competencia)

Castellano, 24,5 puntos; Oyhanart, 21; Satriano, 17,5; Marcos y Morresi, 14; Angeletti, 11; Fernandino, 10,5; L. Hernández y A. Aventin, 9; O. Aventin, 8,5; Mouras, 6; Nesprías, 5,5; Caparón, 5; Altuna, 4,5; Doumic, 4; Giustozzi y Brescia, 3,5; Salgado, 3; O. Fangio y Saiz, 2,5; Spinello, Gardinalli y C. Calamante, 2; Bustos, Loloico, Appella, Luppi, Perlo, Miraldí, Deconto, C. Lynn, C. García y Occhionero, 1

## ANTECEDENTES

La última competencia en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires se disputó el 2 de noviembre de 1986 en el circuito número 12 -al igual que en esta ocasión- de 5.641,62 metros de extensión. La prueba de clasificación se la adjudicó Esteban Fernandino (Ford) en 1m 56s,29. La primera serie, a ocho vueltas, la ganó Oscar Aventin (Ford) en 16m 44s,07, a 171,341 km/h. El record de vuelta se lo adjudicó el mismo piloto, en 1m 57s,04, a 173,528 km/h. En la segunda serie triunfó Roberto Mouras (Chevrolet) estableciendo 15m 54s,22 a 169,519 km/h., registrando además el record de vuelta de 1m 57s,54, a 172,790 km/h. En la prueba final venció Oscar Aventin, empleando para las 21 vueltas 41m 48s 67, a 169,725 km/h, mientras que el record de vuelta fue compartido entre ese piloto y Esteban Fernandino, en 1m 57s 19 a 173,306 km/h.

# MIENTRAS OTROS RECIEN LARGAN...

# Campeones



## LLEVA DOS MESES DE VENTAJA...

- ✓ PORQUE CON **Campeones** USTED NO PONE PRIMERA, SINO QUE YA VIENE EN 5º A FONDO, CONOCIENDO TODAS LAS NOVEDADES DEL AUTOMOVILISMO...
- ✓ PORQUE COMO **Campeones** NO SE TOMO VACACIONES, USTED SE ENTERO DE PRIMICIAS COMO EL PASE DE LUIS DI PALMA A FORD... EL ARRIVO DE DARAY AL T.C.... LAS VARIANTES DE ESTA NUEVA F-2 SUDAM Y MUCHAS NOTICIAS MAS...
- ✓ PORQUE **Campeones** SEGUIRA JUNTO A SU AUDIENCIA POR **RADIO EL MUNDO** DE LUNES A SABADOS DE 20 A 21 HS. Y LOS DOMINGOS DE 8 A 14,30 HS.... Y POR **TV CANAL 2** LOS JUEVES DE 23 A 24 HS. Y LOS DOMINGOS DE 21 A 22 HS.... COMO LO HIZO TODO EL VERANO...
- ✓ PORQUE PARA SEGUIR UNA CARRERA NO SOLO HAY QUE ESCUCHARLA SINO TAMBIEN VERLA Y ESO SOLO SE LO PUEDE ENTREGAR **Campeones**... PORQUE **Campeones** ES LA ORGANIZACION Nº 1 DEL AUTOMOVILISMO Y EN EL '87...

# Campeones



**INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO**

---

**Conducción y Dirección General**  
**CARLOS ALBERTO LEGNANI**  
La imagen y el relato del automovilismo actual

---

**CAMPEONES DEL CAMINO S.A.**  
Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.  
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

## RECALDE EN LA RUTA DE PORTUGAL

La semana pasada, Jorge Recalde y Jorge Del Buono estuvieron por Milán, definiendo aspectos relativos a su próxima participación en el Rally de Portugal, tercera fecha del Campeonato Mundial de la especialidad. En la oportunidad utilizaron el Fiat Uno Turbo que el Jolly Club les pone a disposición para salvar el momentáneo retraso de Abarth en la preparación de los nuevos Lancia Delta HF 4WD de Grupo A.

Al respecto nos comentaba Roberto Angiolini, director y propietario de la escudería milanesa: "Todo el retraso de Barth surge de la homologación 'subjudice' del auto, a causa de la fabricación de las 5.000 unidades requeridas, con distintos sobre alimentadores como consecuencia de las dificultades de provisión. Hasta tener la ficha de homologación en firme, la gente de Turin venía trabajando con cantidades limitadas de repuestos. Ahora que todo está OK, producirán series mayores de elementos y pienso que en poco tiempo se normalizará la situación. Por otra parte, a nosotros se nos complicaron aún más las cosas al no poder utilizar, de buenas a primeras, los Lancia 037 Grupo B en el Europeo. La suma de ambos problemas nos puso en una situación crítica, obligándonos a dejar de cumplir compromisos asumidos. Por ejemplo, debimos cancelar el contrato con el español Salvador Serviá por el Europeo, quien debió recurrir a un Volkswagen. También hemos tenido que desistir de carreras importantes, como el Rally de Costa Brava, por falta de material. Esperamos que para el Rally de Córcega (del 7 al 10 de mayo) todo esté resuelto y Recalde pueda comenzar a disponer del Lancia Grupo A que alternará con el sueco Ericsson".

Recalde, por su parte, tras un breve chequeo de butacas y pedalera del Fiat Uno, partió rápidamente hacia Lisboa en compañía de su navegante, para comenzar a trabajar en la ruta de la carrera. Consultado sobre sus impresiones acerca del auto, el cordobés nos decía: "Evidentemente no es un auto para pelear la punta, pero al menos servirá para iniciar la temporada. Sin haberlo manejado aún, pienso que andará bien en el asfalto. Luego de hacer la ruta, tendremos una idea más acabada sobre sus posibilidades en conjunto. Nuestra intención es hacer una carrera tranquila para acumular experiencia y ponernos en marcha. Con el trabajo realizado el año pasado, la gente de Abarth logró superar los problemas de fragilidad que aquejaban al coche en las primeras carreras".

Le preguntamos a Claudio Bortoletto -director deportivo del Jolly Club- cuáles son las posibilidades del auto en Portugal: "El Uno Turbo Grupo A es un coche en el cual Fiat hizo grandes esfuerzos el año pasado, resolviendo sucesivos problemas de motor y especialmente de turbo, que se presentaron al comienzo del Campeonato. El trabajo de Abarth se vio en las últimas carreras del '86".

**ECCLESTONE A LA FISA.** Durante la última reunión del Comité Ejecutivo de la FISA, se conocieron importantes decisiones, pero sin dudas la más importante para el futuro del deporte automovilístico es la confirmación de **Bernie Ecclestone** como hombre de FISA, cosa que ya habíamos anticipado. Ahora se supo que el cargo del británico será el de "Director de Marketing". Ecclestone representará personalmente a la FISA en cuestiones económicas, publicitarias y televisivas para todos los campeonatos fiscalizados por la Federación Internacional del Deporte Automotor, recibiendo un porcentaje sobre los negocios que realice. Aún la decisión del C.E. es muy fresca y no se sabe, por ejemplo, que sucederá con la FOCA, pero de todos modos esto encaja a la perfección con los planes de Balestre.

Con respecto a la Presidencia de FISA, Balestre ha sido confirmado como interino hasta octubre, en que el francés presentará un plan de revisión general sobre el funcionamiento de la Federación. En tanto Balestre se demostro voluntario a seguir al frente del ente, pero con plenos poderes, como si ahora no los tuviese...

Para la F-1 hubo otras novedades. El pacto de la concordia ha sido modificado y de ahora en más las decisiones se tomarán por simple mayoría y no por unanimidad, cosa que fortalece la posición de los constructores británicos. Por otra parte, la FISA incrementará el 10 por ciento que recibe sobre los derechos televisivos, y la cifra será definida en un conclave que se realizará en Maranello dentro de 15 días, con la presencia de Balestre, Ecclestone, y el mismo Enzo Ferrari. También se confirmó otro adelanto nuestro: el GP de Montecarlo admitirá 26 autos en la largada a partir de la próxima edición. Otra cosa importante para el calendario es la limitación a 16 pruebas ya en el '87, habiendo trascendido que se anulará uno de los GP europeos. En otro orden de cosas, la FISA garantizará la presencia de 3 ingenieros, 3 mecánicos y un furgón de asistencia en cada carrera, a efectos de asegurar los

controles técnicos y reglamentarios de los autos. También se resolvió aumentar el costo de la "superlicencia", a fin de retorar las arcas de la Federación.

Finalmente, digamos que se confirmó plenamente la disputa del nuevo Mundial de Turismo Grupo A con un calendario de 11 pruebas, al cual ya han adherido cinco casas constructoras. La presencia de las marcas es obligatoria en todas las competencias si se pretende sumar puntos en el certamen. La semana próxima, con más espacio, ampliaremos sobre el tema.

**JAGUAR CON TODO.** Tal como nos decía Larrauri días atrás, los Jaguar se preparan para intentar derrotar definitivamente a los Porsche en el Mundial de S.P. Los recientes tests de Paul Ricard así lo demuestran. En la pista francesa probaron tres chasis británicos, todos del nuevo modelo '87 y uno de ellos específicamente construido para las 24 horas de Le Mans. Los cuatro pilotos titulares del team serán Cheever, (que logró Im06s60/100 este mes en Le Castellet) Lammers, Boesel y Watson. En Le Mans se agregará un tercer auto para Win Percy y Armin Hahne.

Los Jaguar tienen un nuevo chasis, siempre de carbono, que gracias a un diferente cruce de fibras es más rígido y más liviano que el del '86. El auto en general tiene 35 kg. menos y está en el límite del peso (850 kg). Las suspensiones son nuevas y muestran un discreto empleo de magnesio. Aerodinámicamente ha sido mejorado, abriéndose las puertas hacia adelante y no hacia arriba. En la versión "Le Mans" el tratamiento de la forma se ha extremado, con el sector trasero abierto, el alerón más bajo, canalizaciones del piso más prolongadas y altas, y un sistema de escapes horizontales (en la versión "standard" los escapes descienden verticalmente hacia el piso). Con estas modificaciones logran una ganancia de 30 km/h y esperar llegar a los 380 km/h en la recta Des Hunaudières...

Tony Southgate, "padre de la criatura", comentaba: "Estoy conforme con los resultados del nuevo auto. Creo que con el nuevo motor, que dispone de inyec-

ción enteramente electrónica, llegaremos a los 700 CV de potencia y disminuirémos el consumo. Esos 40 CV más y los casi 40 kilos menos de peso, sumados a las mejoras en suspensión, nos permitirán pelear mano a mano con los Porsche. En materia de aerodinámica, hemos conseguido los mismos valores de carga que obteníamos con los F-4 en la época del efecto suelo antes del fondo plano. No falta nada para aspirar al título".

Eddie Cheever, piloto N° 1 del team, también se mostró satisfecho sobre el rendimiento del auto: "Va mucho mejor que el del año pasado y también es más seguro, algo no muy común en los Grupo C actuales. En cambio, la versión 'Le Mans' no me gusta demasiado. En función de ganar velocidad final, se pierde bastante apoyo al piso. No es una sensación cómoda para un circuito como Le Mans. De todos modos, estamos para ganar y personalmente pienso en el título de pilotos. Es el objetivo de mi temporada '87. Por eso he dejado de lado otras ofertas". Como dato orientativo, digamos que Cheever, en el circuito grande de Le Castellet, fue solo 3 segundos más lento que Patrese con el Brabham-BMW de F-1, casi nada, si se considera la diferencia de peso y potencia.

**LA F. INDY TAMBIÉN PRUEBA.** No solo la F-1 está activa con los tests de pretemporada. También la Fórmula Indy americana muestra gran actividad en torno a los autos del '87. Días pasados en Laguna Seca probaron varios autos, destacándose un accidente espectacular de Mario Andretti, causado por el desprendimiento del alerón trasero de su flamante Lola. El impacto contra el guard rail fue violento, pero sin mayores consecuencias para el veterano italoamericano. También giraron en Laguna Seca, Bobby Rahal con el Lola-Chevrolet, Rick Mears con el Penske y Michael Andretti con el March.

**F-3: CAMBIO Y DESCENSO.** Enzo Coloni ha decidido cambiar de chasis para el '87 en

## NOTICIAS DEL RALLY MUNDIAL

**SUECIA, PLENAMENTE CONFIRMADA.** Fue totalmente confirmada la clasificación del Rally de Suecia. En primera instancia, la FISA clarificó el punto referido a la regularidad del turbo del auto de Salonen. La duda surgió a causa de que la homologación inicial del Mazda 323 se había hecho con un turbo normal con turbina de nueve paletas. Posteriormente se homologó uno más grande y en la ficha no figuraba la cantidad de paletas. Via télex, la federación japonesa confirmó la presencia de diez paletas por turbina, y todo quedó aclarado. Luego llegó el resultado del análisis del combustible extraído de los autos de Ericsson (Lancia), Blomqvist (Ford) y Carlsson (Mazda), resultando siempre de uso comercial. Con esto, la FISA confirmó la clasificación del rally sueco, disipando dudas.

Consultado el ingeniero Cadringer acerca de la continuidad de los controles sobre los Grupo A en el resto del Campeonato, manifestó: "Somos conscientes de que este clima de incertidumbre en las clasificaciones no le hace nada bien a la especialidad, pero nuestra misión es dar la máxima seguridad a todos los participantes, y para ello debemos ser estrictos en los controles desde el comienzo".

Respecto de este tema, en París se estaban llevando a cabo reuniones entre representantes de las marcas, a efectos de aportar sugerencias para clarificar un reglamento que, como sucede siempre en categorías limitadas, ofrece muchas zonas grises que se prestan a una doble interpretación. De la reunión pa-

ban, entre otros: Fiorio (Lancia), Warmbold (Mazda), Ashcroft (Ford) y Kreiner (Audi).

### Rally de Portugal

**DATOS Y NUMEROS DE PORTUGAL.** Los siguientes serán los números que utilizarán los principales pilotos protagonistas del Mundial de Rally en Portugal, la tercera prueba de campeonato: 1. Kankkunen-Piironen (Lancia Delta HF 4WD); 2. Salonen-Harjanne (Mazda 323 4WD); 3. Alen-Kivimaki (Lancia Delta HF 4WD); 4. Ragnotti-Thimonier (Renault 11 Turbo); 5. Eriksson-Dickmann (VW Golf GTI 16V); 6. Biaisón-Siviero (Lancia Delta HF 4WD); 7. Chatriot-Penin (Renault 11 Turbo); 8. Weber-Feltz (VW Golf GTI 16V); 9. Bica-Prata (Lancia Delta HF 4WD); 10. Carlsson-Carlsson (Mazda 323 4WD); 11. Sainz-Boto (Ford Sierra Cosworth RS); 12. Recalde-Del Buono (Fiat Uno Turbo); 14. Santos-Oliveira (Ford Sierra Cosworth RS); 15. "Tehine"-Thimonier (Audi Quattro); 16. Ortiago-Pérez (Toyota Corolla).

Con respecto a la carrera lusitana, el cierre de las inscripciones confirmó un abultado lote de 110 competidores, destacándose las presencias oficiales de Lancia, Mazda, Renault, Volkswagen y podíamos también decir Ford, ya que las coupes Sierra Cosworth de Carlos Sainz y Joaquín Santos están hechas prácticamente por la fábrica. Kankkunen, Alen y Biaisón defenderán los prestigios de la marca italiana, entretando a las Mazda 323 de Salonen y Carlsson. Renault presenta dos 11 Turbo en manos de Ragnotti y Chatriot, quienes ya hace

dos semanas están haciendo la ruta de la carrera. En tanto, Volkswagen Motorsport volverá a presentar dos autos con Eriksson y Weber. Realmente el lote de animadores es bastante amplio, obligando a ser arduos en las apreciaciones previas.

Para destacar, el debut en Grupo N del BMW M3. Si bien no oficialmente, el team Cape Company -de origen finlandés, pero operante desde Francfort- lo llevará al debut. Serán sus tripulantes Jari Nieminen y Jacek Lewandowski, quienes luego también estarán en Córcega, Acrópolis, Olympus, 1000 Lagos, San Remo y RAC. Ya en la carrera francesa habrá un par de M3 Grupo A con "fierros" de fábrica, despertando mucha expectativa su participación.

### EL PANORAMA DE LAS PRINCIPALES MARCAS.

Luego del inicio nevado del Campeonato Mundial de Rally (Montecarlo y Suecia), se pueden ir definiendo las futuras estrategias de los constructores presentes en el certamen. Era sabido que tras los primeros encuentros, muchas marcas reacomodarían sus programas en función de la competitividad de los distintos autos en carrera. Veamos caso por caso cómo están los diferentes planes, cosa que permitirá hacerse una idea acerca de lo que veremos próximamente.

**Mazda:** Luego de la victoria sueca hay mayor optimismo e incluso se ha decidido revertir el programa original, enviando un auto al Safari en manos de Carlsson. Los coches japoneses en Suecia, lucieron una modificación en suspensiones. Entre otras cosas y aprovechando la tolerancia de la ficha de homologación avanzaron

la F-3 Italiana. En lugar de Dallara, el team Campeón utilizara los británicos Reynard 873, que prometen ser los autos a batir en los certámenes europeos. Los pilotos de Coloni serán Rinaldi Capello y Antonio Tamburini. Coloni descartó la realización del programa de F-3000, mientras sigue trabajando en el proyecto de la F-1, auto que debiera debutar en Italia conducido por Nicola Larini.

El que desciende es Alain Ferte. Tras haber hecho un par de temporadas en F-3000, este año competirá con un Martini MK 52 con motor VW Spiess en la F-3 francesa, presentado por el nuevo team de Dany Snoeck. Con el mismo equipo participará en el certamen de Turismo a bordo de un Mercedes Benz 190 2-3 16v.

## Campeonato argentino de pilotos ASAMBLEA GENERAL

El último viernes se concretó, tal como estaba programada, la asamblea general del Club Argentino de Pilotos, en la cual se renovaron las autoridades de la entidad.

En primer término fue tratada la renuncia en pleno de la anterior comisión directiva, cuyos miembros habían estado de acuerdo en dar "un paso al costado", y luego se procedió a la elección de los nuevos hombres para cada uno de los cargos. Hubo unanimidad, y de 21 miembros con voz y voto estaban presentes 16.

Finalmente la nueva comisión directiva quedó formada de la siguiente manera: presidente, Fernando Boggio; secretario, Daniel Sancho; tesorero, Eduardo Tuero; vocal primero, Francisco Mayoraga; vocal segundo, Osvaldo Ciro; vocal suplente, Tomás Harpe; revisor de cuentas, Gregorio Der Ohanessian y Rubén Bulla; revisor de cuentas suplente, Silvio Olla.

un par de centímetros el eje delantero. Ese incremento de la distancia entre ejes, según los pilotos, hacía que el auto fuera más sensible a los ajustes de puesta a punto. También resultó beneficiosa la adopción de nuevas llantas de 16 pulgadas en lugar de las de 15" utilizadas en Montecarlo. En total el auto mostró en Suecia una mejora de 1.3 segundos por kilómetro.

**Lancia:** tranquilidad en la casa turinesa, pese a la reciente derrota. Se confirmó para Portugal el retuerzo de Saby con un auto de Chardonnet. Luego de los tests de Fianta y Preston Jr en Kenya, decidirán sobre el envío de "retuerzos" para el piloto local.

**Audi:** Seguros que no irán a Portugal. Respecto del safari, esperan las pruebas del Mikkola para decidir qué auto usarán. En tierra africana se probarán tanto el 200 Turbo como la Coupé "aspirada". Es difícil que el team Audi vaya a la Argentina y al Olympus americano. Confirmado Vatanen para 1000 Lagos aunque no para Acrópolis.

**VW:** La escuadra de Rosorius espera con optimismo las competencias sin nieve, donde Eriksson debería dar un poco menos de handicap con la tracción simple. Con respecto al futuro, VW Motorsport espera en los próximos meses el lanzamiento de una versión deportiva del exitoso Golf, construida especialmente para usufructuar su homologación para rally. Se tratará de la base Syncro con tracción integral y repartidor viscoso de cupla, pero con motor sobrealimentado. El clásico 1.800-16 válvulas recibirá la asistencia de un compresor volumétrico ya usado por el Polo en la versión G 40. De Serie, el motor pasará de los 140 CV ac-

## Rally Europeo SERVA EN LA COSTA BRAVA

El campeón español Salvador Serviá triunfó en el Rally de la Costa Brava, en España, segunda fecha del campeonato Europeo de la especialidad. La ausencia de los esperados Lancia Delta HF influyó notablemente en el desarrollo de la competencia y fueron muy comentadas la no participación de los pilotos Dario Cerrato y Mauro Pregliasco, si bien estaban inscriptos no pudieron estar presentes pues sus autos no fueron terminados a tiempo.

En un principio la carrera fue dominada por el Sierra Cosworth del español Carlos Sainz, hasta que la rotura del diferencial dejó el camino libre a Serviá, quien se impuso a bordo de un VW Golf GTI 16 V del Team Oficial Seat España, constituyendo este triunfo el primero en forma total en un rally internacional para la marca alemana.

Pero al margen de la actuación de los europeos, no pasó inadvertido el desempeño de los sudamericanos. Tal el caso de los uruguayos Gustavo Trelles y Ricardo Iveticich que a bordo de un Renault 5 GT arribaron en el 7º lugar de la clasificación general. Penando en forma constante por no contar con neumáticos adecuados y para colmo de males no pudieron realizar prácticas intensivas. Estos detalles en contra no alejaron el ánimo de Trelles y de su navegante, Iveticich.

Otros sudamericanos que también desafiaron fueron los brasileños Sady Bordin (piloto que recordamos por sus interesantes participaciones en el Rally de Argentina del '85) y su navegante Darío Araujo. A bordo de un Opel Manta GTE alcanzaron el undécimo lugar en la general, iniciando de este modo su experiencia europea.

**Clasificación Final:** 1º Serviá-Sabater (VW Golf GTI) Grupo A, 5h39m57s; 2º Spillotis-Spillotis (Audi Quattro Coupé), 5h49m22s; 3º Bassas Autot (BMW 325i), 5h5130s; 4º Bardoleit-Compte (Citroën-Visa), 5h52m02s; 5º Martorell-Bou (Peugeot 205 GT), 5h57m51s; 6º Puras-Arante (Renault 5 Turbo) Grupo N, 5h59m43s.

tuales a unos 170 CV. El Syncro había sido probado por Eriksson, pero se lo encontraba falto de caballos. Ahora la potencia estará.

Se comenta que la versión "corsa" del golf andará, de serie, a unos 220 Km/h.

**Toyota:** estarán en el Safari con Waldgaard y Torph. Usarán el supra (versión reducida del Celica) con tracción simple y motor 3 litros aspirado. Más adelante harán uso de la tracción integral y el turbo. También correrán en Acrópolis, el Olympus y la Hong Kong-Pekin, descontándose la participación en Costa de Marfil.

**Ford:** Blomqvist espera mejoras en el Sierra 4x4, que en las primeras carreras demostró falta de potencia y excesivo peso. De aquí en más, seguramente se volcarán al Cosworth con tracción simple. No estarán oficialmente en Portugal, aunque los autos del español Sainz, y el local Santos tienen mucho de fábrica. Al igual que Audi, es difícil que vayan al Olympus y así, seguro que no estarán en Argentina.

**Nissan:** pondrán tres autos en el Safari para Mehta, Kirkland y Zanussi. Usarán una versión mejorada de la legendaria Bluebird. No hay grandes novedades para el futuro, salvo la homologación de un pequeño 1300 en marzo.

**Opel:** frustrado el debut del Kaddett GSI 2000 en Suecia por rotura de motores antes de la largada, el estreno se posergó hasta el Safari. Allí lo guiará Rauno Aaltonen. En Córcega presentarán un piloto francés (Andruet o Frequelin) mientras en Acrópolis y en los 1000 Lagos estarán con Jonsson y Heider. Este último será el único piloto presente en San Remo. Para el '88 dispondrán de la versión tracción integral homologada.

## FORMULA UNO AL DIA

**CHEEVER CONFIRMADO EN ARROWS.** Tal como habíamos adelantado la semana pasada, el italoamericano Eddie Cheever formará parte del nuevo team USFG junto al británico Derek Warwick. El actual propietario del equipo, que perteneciera a Jackie Oliver, mejoró las condiciones de Cheever y además autorizó su participación en el Mundial de S.P en 7 carreras, donde Cheever competiría con Jaguar. Las mejoras contraofertadas al italoamericano incluyen, además de una remuneración superior, la garantía de mayor desarrollo del auto en función del compromiso de más tests y recursos suplementarios para la evolución técnica del proyecto de Ross Brawn. Esto terminó por decidir a Cheever, que de este modo proseguirá en dupla con Warwick, tal como sucediera el año pasado en Jaguar. Pese a cierta polémica suscitada en 1986, la relación entre ambos pilotos es muy buena y se aguarda con expectativa la evolución del renovado equipo. El nuevo auto comenzará a probarse a mediados de marzo en Domington, trasladándose luego a Rio de Janeiro para los tests generales de la F-1, previos a la primera carrera del año.

Definido también el acuerdo Danner-Zakspeed, sólo restan las dudas por las butacas libres en Tyrrell y Brabham. El resto de los equipos tienen el panorama definido y confirmado. Incluso Larrouse, que a partir de Imola presentará un Lola para Alliot, anunció que Yannick Dalmas se integrará al team como segundo piloto en las últimas cuatro carreras del año.

Con respecto a los tests futuros, se confirmó del 16 al 20 de marzo la presencia de Lotus, Williams, Benetton y Ferrari en Imola. En el último caso, se tratará de las primeras pruebas fuera de Fiorano que hará el auto '87 de Maranello. Luego de estos ensayos, Williams proseguirá la actividad de Paul Ricard con otras dos jornadas de tests.

**SE VIENEN LOS FRANCESES.** Aparentemente y por las versiones circulantes, la F1 recibirá en los próximos años un sustancial aporte galo. A la intención no oficializada aún de Peugeot se suma ahora la posibilidad de que Renault haga su rentrée. Lo de Peugeot deberá oficializarse en una conferencia de prensa que, como ya anunciáramos, se realizará en marzo. Con respecto a Renault todo dependerá de una reunión del Consejo de Administración de la empresa, que próximamente analizará las distintas evaluaciones realizadas por su departamento de competición.

El nuevo impulso que Renault piensa darle a su actividad deportiva, tiene mucho que ver con el nuevo presidente del grupo estatal francés. Sucede que Raymond Levy —reemplazante del asesinado Georges Besse— es el mismo que presidiera la petrolera ELF a fines de la década del '70, cuando ELF volvió a lanzarse fuertemente a la competición. En las actuales circunstancias de mercado, la cúpula de Renault ve con cierta preocupación el decidido avance del grupo PSA, coincidente con una agresiva política de Peugeot en el terreno deportivo. Luego del definitivo retiro de la F-1, la única actividad importante de Renault se limita al programa en Rally con el Renault 11 Turbo, que evidentemente no puede ser considerado apto para aspirar al éxito absoluto. Por ello, el Departamento de Competición recibió el encargo de realizar una cuidadosa evaluación de los proyectos con posibilidades de sucesos, que puede llevar adelante la marca.

El informe que será analizado por el Consejo de Administración, incluye alternativas que van desde la construcción de un motor para F-1 hasta la presentación de un team oficial en el nuevo Mundial de Turismo, pasando por la construcción de un Grupo C para el Mundial de S.P. Aparentemente lo menos atractivo sería el Mundial de Turismo, ya que por el momento Renault no dispone de un modelo a homologar con buenas posibilidades para tentar la victoria absoluta, si bien este terreno es del agrado de los hombres de Marketing.

Es por ello que la construcción de un motor aspirado para la nueva F-1, es el proyecto que cuenta con mayores posibilidades de ser impulsado. Bernard Dudot tiene bastante avanzados los estudios sobre el eventual propulsor de 10 cilindros.

Para este proyecto, la gente de Renault cuenta con el incondicional apoyo de la ELF, cuyo actual presidente —Jean Guithier— es un gran amigo de Levy. Los galos aseguran que en el futuro se preve un duelo tecnológico de campanillas: Renault/ELF vs. Peugeot/Shell.

Volviendo al programa Peugeot de F-1, digamos que Jean-Pierre Jabouille sería el piloto de pruebas del equipo, en tanto que se habla de otros de primerísimo nivel para conducir las monoplasas de Todt. Comienzan ya a mencionarse los nombres de Senna —por vías del sponsor, Camel— y Prost, pero seguramente esto será algo que recién podrá considerarse seriamente luego de los primeros anuncios oficiales.

**JUICIOS DE LAFFITE.** Mientras el veterano piloto francés esperaba la prueba de fuego para saber si volvería a oírse la F-1, realizó interesantes declaraciones sobre los personajes "top" de la categoría, algunas de las cuales reproducimos. Sobre el pase de Bernard a Ferrari, dijo: "Yo no puedo entender una colaboración cordial entre ingleses e italianos. Especialmente en el caso de Bernard, que no es uno que ame mucho a Italia. El hecho de que muchas partes del auto se hagan en Inglaterra, no creo que sea muy lindo para la industria peninsular y en especial para la Fiat. Por otra parte, si llegan las victorias, el mérito será todo de Bernard..."

Con respecto a la comparación Senna-Prost, expresó Laffite: "Es una lástima que no se haya dado lo del pase del brasileño a McLaren después de haber forzado la decisión del retiro de Lauda y también del de Rosberg. Alain podría haberle dado una buena lección también a Senna, andando adelante de él. No tengo dudas: Prost es uno de los mejores pilotos de la historia y el mejor del momento. Lo confirmé el año pasado, ganando el Campeonato sin disponer del mejor auto".

El team Williams no se salvó de los juicios del parisino: "El mundial, Williams lo perdió en Hungría, cuando Mansell, con el mismo auto de Piquet, perdió una vuelta. ¡Qué casualidad que esa situación se diera justo después de que Mansell hubiera firmado la carta-intención con Ferrari! Patrick Head hace lo que quiere dentro del equipo. En Zandvoort, tres años atrás, Head se peleó con Rosberg, que hasta ese momento gozaba de su mejor atención... De improviso mi auto comenzó a andar como nunca antes lo había hecho. Extraño ¿no? En F-1 ninguno hace milagros, todo está delante de los ojos. Con el cortejo a Ferrari, Mansell se jugó el título en su contra. Después de su viaje a Maranello, Williams, o mejor dicho, Head, quiso demostrarle que era el auto el que ganaba y no el piloto. Por otra parte, esto es lo mismo que le sucedió a Reutemann en el '81, cuando le hicieron perder el título en Las Vegas".

# 1º FRIC-ROT Gabriel

y también  
último:



**RALLY**  
**El Desafío**  
**de los**  
**Valientes**

## Regatta SEVEL

Porque todos los corredores se "agarraron" al camino con amortiguadores FRIC ROT Gabriel. Usted, en su auto de cualquier marca, no necesita ganar rallyes para disfrutar de la seguridad y el confort de los amortiguadores FRIC ROT Gabriel.



FRIC-ROT/Gabriel  
**GAS** HIDRAULICOS  
PRESURIZADOS

FRIC-ROT/Gabriel  
**HIDRAULICOS**

**No se conforme  
con menos**