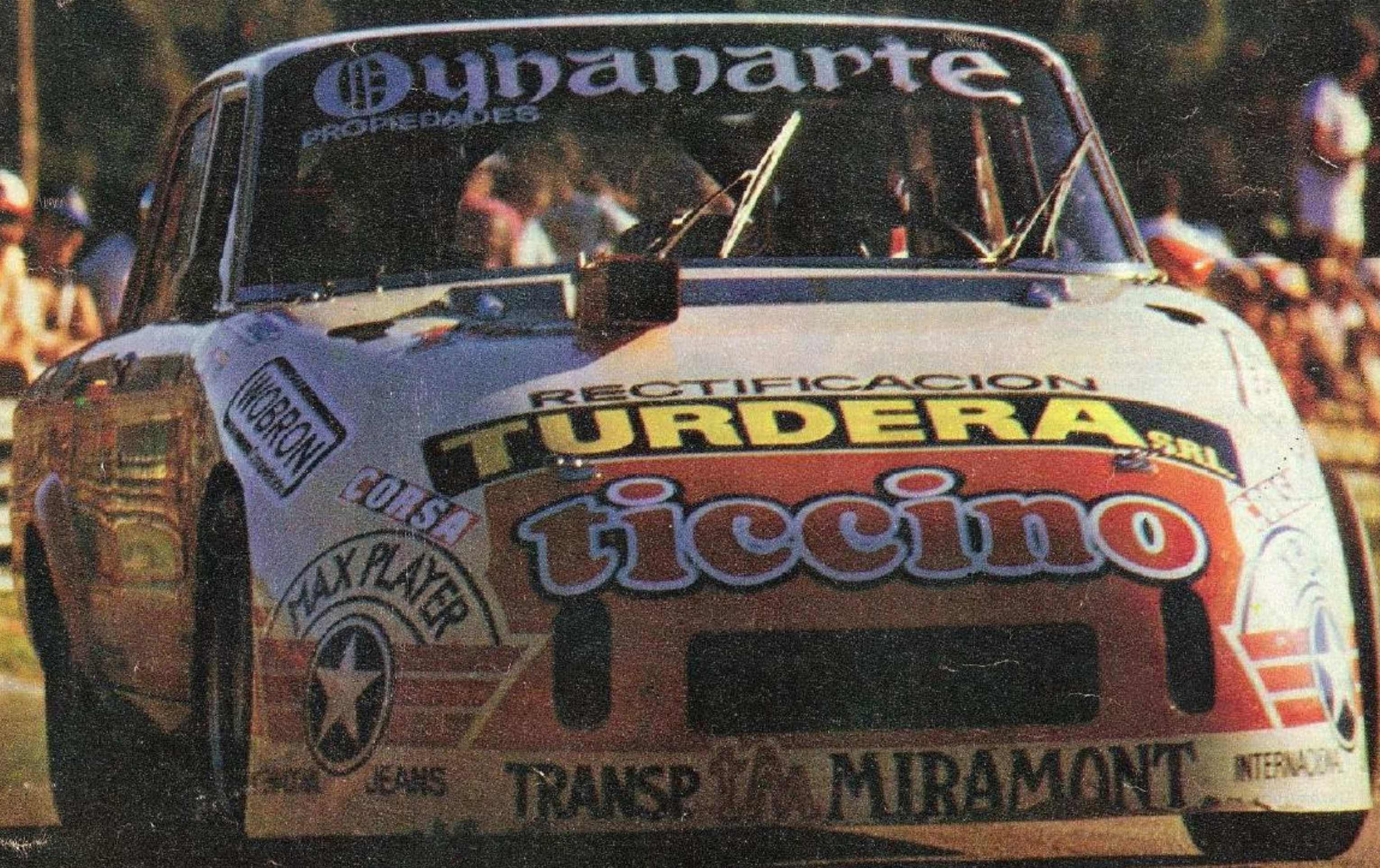


CON RECALDE EN PORTUGAL
GRATIS con este ejemplar reclame el Tomo VIII
LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

CORSA

Nº 1079 del 11 al 17 de marzo de 1987 - Argentina: ₳ 2,60 - Uruguay: N\$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

T.C. caliente en Buenos Aires



Las revistas de Mauro

FERNANDINO CON FORD...

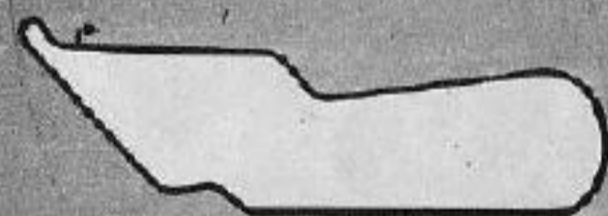
FORMIDABLE

PREMIO "JUAN GALVEZ" EN EL AUTODROMO. Un Falcon voló del "purgatorio" y...

EL CHIANGO CUMPLIO LA PENITENCIA

Al "Chango" Esteban Fernandino el éxito venía negándosele parejo, y a veces por poco, ya sea en el C.A.P. (desde el '85) o en sus últimamente esporádicas presentaciones en T.C., donde no se imponía desde 1979. Pero, por fin, la "catedral" bonaerense —donde había estado cerca del triunfo el año pasado con el Falcon— le concedió clausurar esa oscura "antesala", al tiempo que escapaba de toda discusión en pista y fuera de ella, algo que abundó durante el fin de semana. Ante el consabido entorno de público, lo escoltaron, no sin esfuerzo, De Benedictis y Castellano, que se afianza al frente del Campeonato.

1 - Fernandino en la vuelta de honor, saluado por un "abanderado" de Ford. Arriba, recibiendo el trofeo de manos de Rodolfo O'Reilly junto a De Benedictis y Castellano (izquierda). 2 - Antonio Aventin disconforme con decisiones de la ACTC. De espaldas (izq.), Pedro Suárez. 3 - Oscar Aventin jeta en la marcha muy retrasada tras la "carambola" de la 2ª serie. 4 - Luego, Oscar protesta por el confuso episodio.



FICHA GENERAL

Denominación de la prueba: Premio "Juan Galvez", segunda fecha del torneo 1987 de Turismo Carretera.

Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

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

Autoridades: Director de la prueba, Guillermo Martín; Comisario Deportivo, Eduardo Pereyra; Comisario Técnico, Carlos Marchese.

Condiciones climáticas: nublado y fresco.

Participantes: 59 en clasificación, 38 en la final.

Público: 25.000 personas.

Infraestructura del escenario: mejorada con respecto a lo visto hace una semana, aunque aún falta mucho trabajo.

Organización: buena.

Espectáculo: discreto.

Muchas eran las expectativas que estaban depositadas sobre esta presentación que el domingo realizó el Turismo Carretera en el Autódromo Municipal. Y eran muchas porque a las que normalmente suele concitar la categoría cada vez que llega al escenario porteño se unieron esta vez las particulares de este especial momento que vive el TC, con una competitividad entre marcas que hace rato no veíamos. Una situación que a días vista de la carrera hizo imaginar a muchos tribunales colmados vibrando al compás de la lucha Ford-Chevrolet-Dodge.

La realidad, esta vez, quedó en deuda con la imaginación. Para empezar, porque si bien hubo gente, bastante gente, no encontramos tribunas repletas. Y para seguir, porque el esperado duelo de marcas y hombres

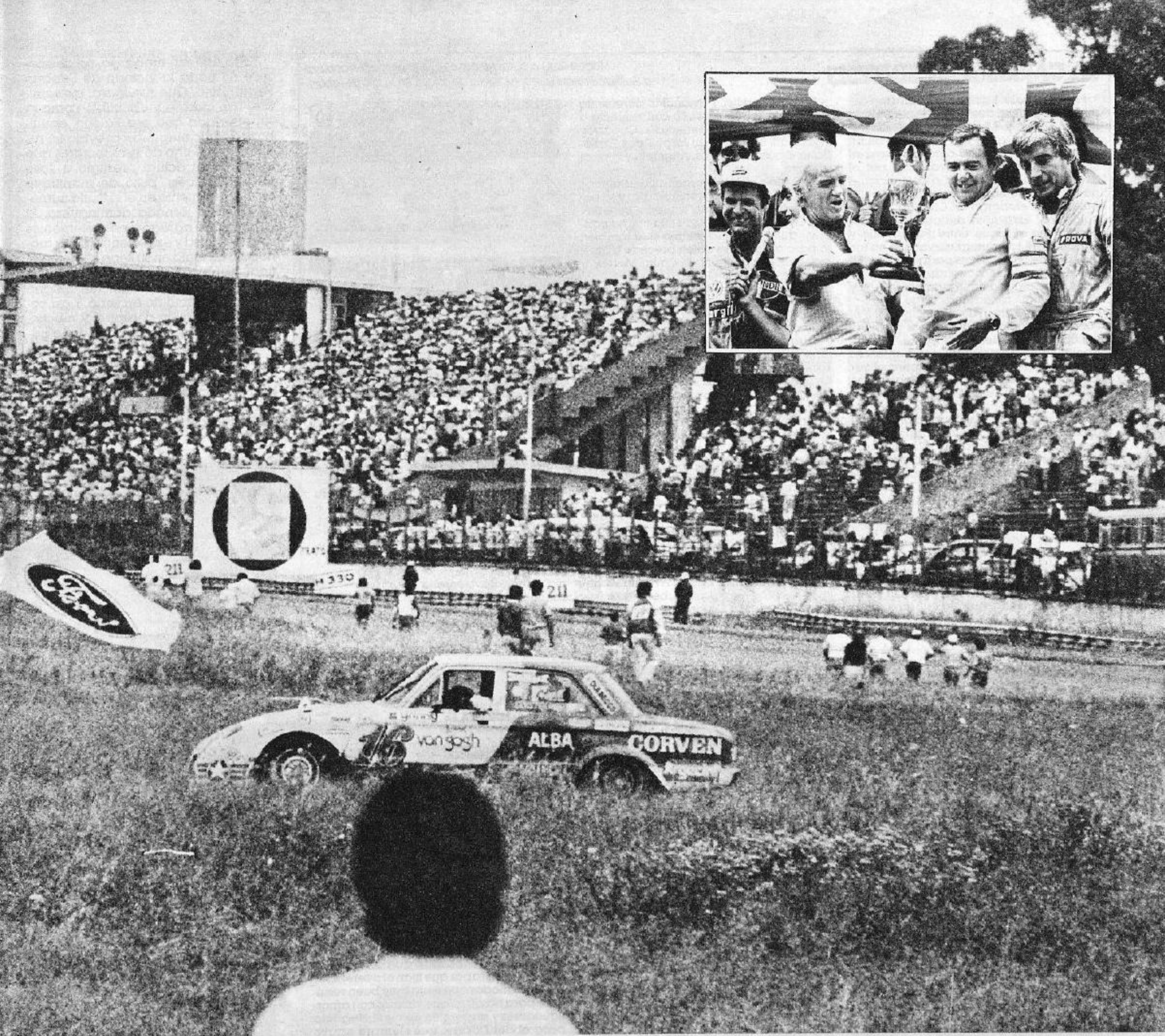
resultó como una promesa incumplida ante el aplastante dominio ejercido, tanto en su serie como en la final, por el Ford Falcon de Esteban Fernandino.

Se deduce entonces que no fue un fin de semana demasiado feliz para el TC. No resultó mala tampoco. Pero no contó con el brillo que uno, tal vez, hubiera pensado dados sus antecedentes. Y para basar este concepto no sólo recurrimos al discreto espectáculo deportivo que tuvimos en la pista y a la clara frialdad que notamos en las tribunas, excepción hecha de los lógicos festejos de la gente de Ford. Tenemos otros elementos para sustentarlo. Así, en el repaso retrospectivo nos encontramos con episodios donde el aspecto institucional de la categoría no salió muy bien parado. Como ocurrió el sábado, con la excesiva demora

en la entrega de los tiempos oficiales. Bien es cierto que las paradas por alto de las chicanas, realizadas por algunos pilotos, complicaron la cosa. Pero también es cierto que, así, algo no funciona bien.

El domingo también trajo lo suyo. La confusión se instaló en la segunda serie cuando Oscar Aventin vio o creyó ver (¿quién lo sabe?) una bandera roja y supuso que se había ordenado la detención de la carrera ante un accidente. Allí Oscar, que venía manejando con bastante solidez desde la vanguardia el parcial, cometió un "pecado" de precaución desmesurada que pagaría no sólo con su retraso en el parcial sino con su exclusión del grupo habilitado para largar la final.

Más allá de las banderas amarillas que existieron, de rojas que creyeron



verse pero que no salieron a relucir (la única la tenía Eduardo Pereyra y, según su versión, nadie la agitó en ningún momento), este hecho sirve para una interesante reflexión. La que nos lleva a decir que los accidentes son fantasmas que suelen atemorizar con demasiada facilidad a la gente de la categoría. Incluso en los casos en que su gravedad no alcanza niveles de real importancia ulterior, como ocurrió el domingo con la carambola de los cuatro autos en la "S" del Ciervo. Es esto una falencia donde la falta de profesionalismo de cada una de las partes en juego tiene su rol que a veces deriva en cosas como las que abundaron en el Autódromo, con pilotos discontornes, reglamentos que se malinterpretan, situaciones poco claras y polémicas, y otras yerbas. Y nada de esto hace bien a nadie.



LA CARRERA EN SINTESIS

Primera Serie: Esteban Fernandino dominó este parcial desde el arranque hasta el final. Deirás se escalonaron De Benedictis, Oyhanart, Castellano y Marcos, en un orden que no conoció cambios hasta el final. Lo interesante estuvo dado por el acercamiento de "Johnny" a las posiciones de Fernandino en los tramos finales de la prueba. Sin embargo el "Chango" lo controló bien. Otra nota destacada de este parcial fue el toque entre Fernandino y Oyhanart en la primera curva, que no fue más allá de leves golpes para los autos. En cambio Morresi se vio retrasado al ser tocado por Salgado en la primera vuelta y por Gardinalli rondas más tarde.

Segunda Serie: Fue conflictiva por el contuso episodio desatado tras el toque múltiple entre Pesenti, Del Conte, Luppi y Apella. En el primer giro. Hasta entonces venía puntero Oscar Aventin, pero al ver las banderas éste supuso que la carrera se detendría. No fue así y Mouras aprovechó la situación para pasar a la punta. Pero no por mucho, porque en el cuarto giro debió abandonar, dejando la vanguardia en manos de Emilio Satriano. No tuvo problemas el de Chivilcoy en conservar el liderazgo hasta la bandera a cuadros. Segundo llegó Brescia y tercero Carlos Saiz. Un episodio saliente de esta batería fue el toque y el trompo de Roberto Urretavizcaya en la zona de la horquilla, coincidentemente con los hermanos Roux.

Final, 21 vueltas

Largada: Mueven antes de tiempo Fernandino y Satriano en la primera fila, pero es el Ford quien toma decididamente la delantera seguido por Satriano, De Benedictis y Caparrós.

Primera vuelta: Fernandino acrecienta su ventaja inicial a 2s4/10 con respecto a Satriano; siguen De Benedictis, Caparrós, Oyhanart, Brescia, Saiz, Jorge Roux, Castellano, Doumic, Marcos, Angeletti y Urretavizcaya.

Segunda vuelta: Fernandino establece el record de vuelta (1m58s39/100) y se pone a 3s4/10 de Satriano; sigue De Benedictis y Oyhanart se afianza en la cuarta posición; quinto está Castellano que también lo pasó a Caparrós quien precede a Brescia, Saiz, Jorge Roux, Doumic, Marcos y Angeletti.

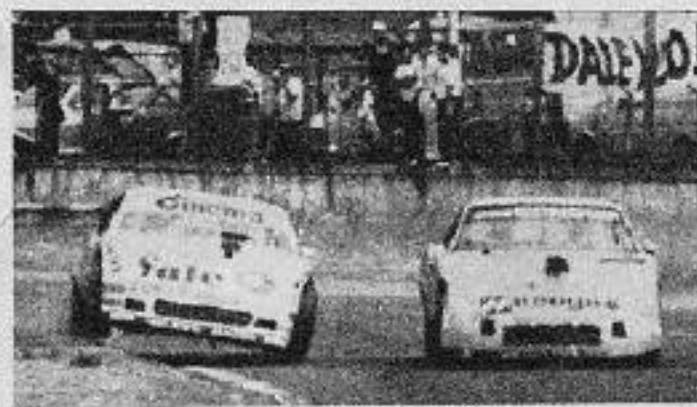
Tercera vuelta: continúa aumentando su ventaja Fernandino. Gran lucha por el cuarto lugar: Brescia, Caparrós, Roux, Marcos y Saiz, en ese orden.

Quinta vuelta: Fernandino lleva casi cinco segundos ahora a De Benedictis, girando a 1m59s; sigue cerca Satriano, Oyhanart y Castellano, y más lejos Brescia y Marcos; ya en otra cosa, la columna se completa con Roux, Caparrós, Morresi, Doumic, Saiz, Antonio Aventin, Nesprias, Angeletti, Rubén Roux, Salgado, Gardinalli, Calamante y Giustozzi en los veinte primeros puestos.

Séptima vuelta: abandona Satriano y se nota el avance de Morresi. (7°).

Décima vuelta: Fernandino gira en aproximadamente 1m59s y eleva la diferencia con De Benedictis a 8 segundos y irración. Oyhanart y Castellano siguen peleando el tercer lugar; luego siguen Brescia, Morresi, Marcos y, en gran lucha, Roux, Doumic y Saiz. Más allá, A. Aventin, Angeletti, Nesprias, Caparrós, Rubén Roux, Salgado, Giustozzi, Calamante, Gardinalli, Sasso, Urretavizcaya, Hinochío, Duarte y Nicieza (que abandonaría en la siguiente).

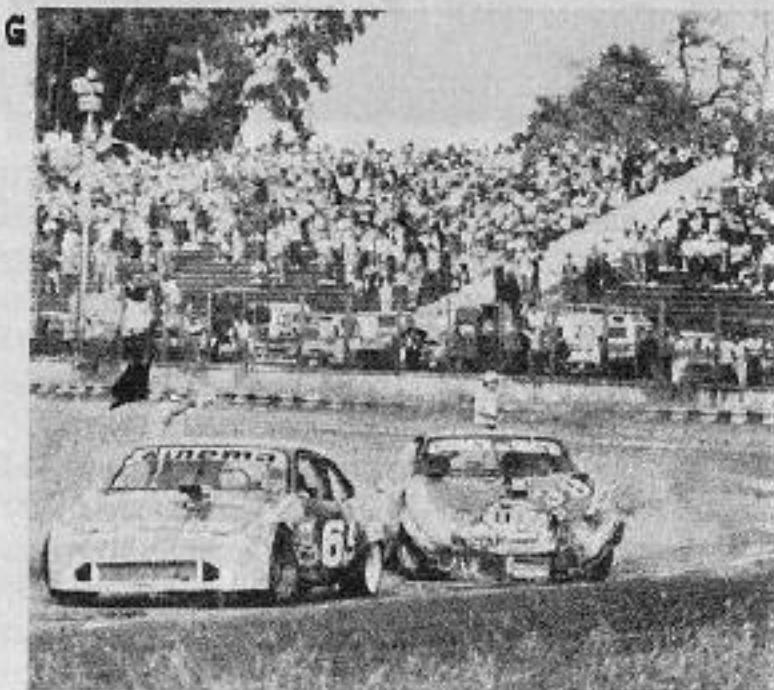
Morresi (izq.) con dos ruedas en el aire para intentar pasar a Gustavo Brescia (der.) en el cual se apoya en la tolo de abajo.



Decimoquinta vuelta: desde hace varias rondas, Fernandino gira uno o dos segundos arriba de los dos minutos, pero conserva su ventaja sobre De Benedictis. Castellano lo pasó en la horquilla a Oyhanart y se le va. Morresi está quinto pero muy lejos, luego viene Brescia y, en extraordinario repunte, el campeón Angeletti, que pasó a Doumic, Marcos y Saiz; siguen Aventin y Nesprias, Caparrós, Urretavizcaya, Salgado, Calamante, Gardinalli y Sasso en ese orden.

Decimoctava vuelta: se producen los intercambios de lugares entre Saiz y Marcos, y Nesprias y Aventin. El resto sigue igual hasta el final. Oyhanart parece retrasarse pero no pierde el cuarto lugar.

Todo esto, sin embargo, no desmerece en nada la victoria de Esteban Fernandino. Que fue clara, indiscutible. Tan clara e indiscutible como la superioridad que ese Falcon, equilibrado como ninguno y provisto en sus entrañas de uno de esos motores que le dieron su actual prestigio a José Miguel Herceg, puso de manifiesto en todo momento en el circuito número 12 en la jornada dominguera. El "Chango" le agregó a estos elementos su capacidad y experiencia para monopolizar, tanto en su serie como en la final, la ubicación de privilegio. Una posición que nadie osó, en ningún momento, discutirle en serio. Y así como esta situación conspiró, y mucho, contra el interés del trámite de la carrera, dejó en abierta evidencia que el pasado domingo nadie podía con el Chango y su Ford en el Autódromo. Una situación que ninguno de sus principales rivales —léase Castellano, De Benedictis, Oyhanart y Satriano— conmovió.



LOS PROTAGONISTAS

FERNANDINO: "HASTA LA MITAD, TODO ANDUVO EXCELENTE"



Oscar Castellano en el podio, regalando toda su alegría... junto a la gorra.

Esteban Fernandino: "Ayer tuve problemas de 'griping' del tren trasero en las frenadas de chicana de Ascan y de la Horquilla, que se solucionaron para hoy. Sin embargo reaparecieron en alguna medida en la serie, donde debí recurrir a 'corlar' más lejos. ¿El toque de Oyhanart? No paso nada, fue sin intención alguna. En la final todo anduvo muy bien hasta la mitad. De ahí en más el Falcon comenzó a ponerse sabrevirante, pero no me preocupé, porque la ventaja con De Benedictis se mantenía pese a que tuve que aflojar." **El triunfo del Chango con el auto de Felipe Salgado, —segundo logrado por éste en Buenos Aires— volvió la sonrisa al rostro del hombre de Coronel Pringles, quien tuvo un opaco 1986 y que tan brillantemente comienza este promisorio 1987.**

Juan De Benedictis: "Todo salió bastante bien por como apuntaba el viernes. Resulta que trajimos una suspensión nueva, con sensores y rótulas, pero que 'caímos recién acá en la cuenta de que no la pueden usar el Dodge ni el Torino y sí el Falcon y el Chevrolet. Trabajamos apuradamente para poner a punto la suspensión convencional y todo anduvo bien, salvoun 'zapateo' pronunciado al frenar." Por eso, los puntos que acumuló Johnny pueden considerarse de pro...

Osvaldo Morresi (el sampedrino fue protagonista de una espectacular escalada, ya que había logrado muy, pero muy atrás): "...Y los muchachos se pelean y

viene uno y los va pasando, tranquilito, tranquilito... Al auto todavía le faltan algunos detalles, pero se está acercando rápidamente a los '10 puntos' ideales." El "Palo" se volvió a sus pagos para tomar contacto con la tierra y recorrer el trayecto del Rally de San Pedro, que lo tendrá como uno de los más grandes animadores el próximo fin de semana.

Oscar Angeletti (absorto en sus meditaciones post carrera): "Acá hay algún problemita..." (y se volvió a sumergir en sus cavilaciones).

Gustavo Brescia: "Morresi nos alcanzó y pasó pues tuve que aflojar porque el auto se estaba poniendo muy difícil de llevar. Después descubrimos que se habían aflojado las grapas que fijan el diferencial. De todos modos éste es un muy buen resultado para nosotros, que vinimos con amortiguadores y suspensión de ruta". **Negocio para el del Dodge, que siempre estuvo entre los seis primeros.**

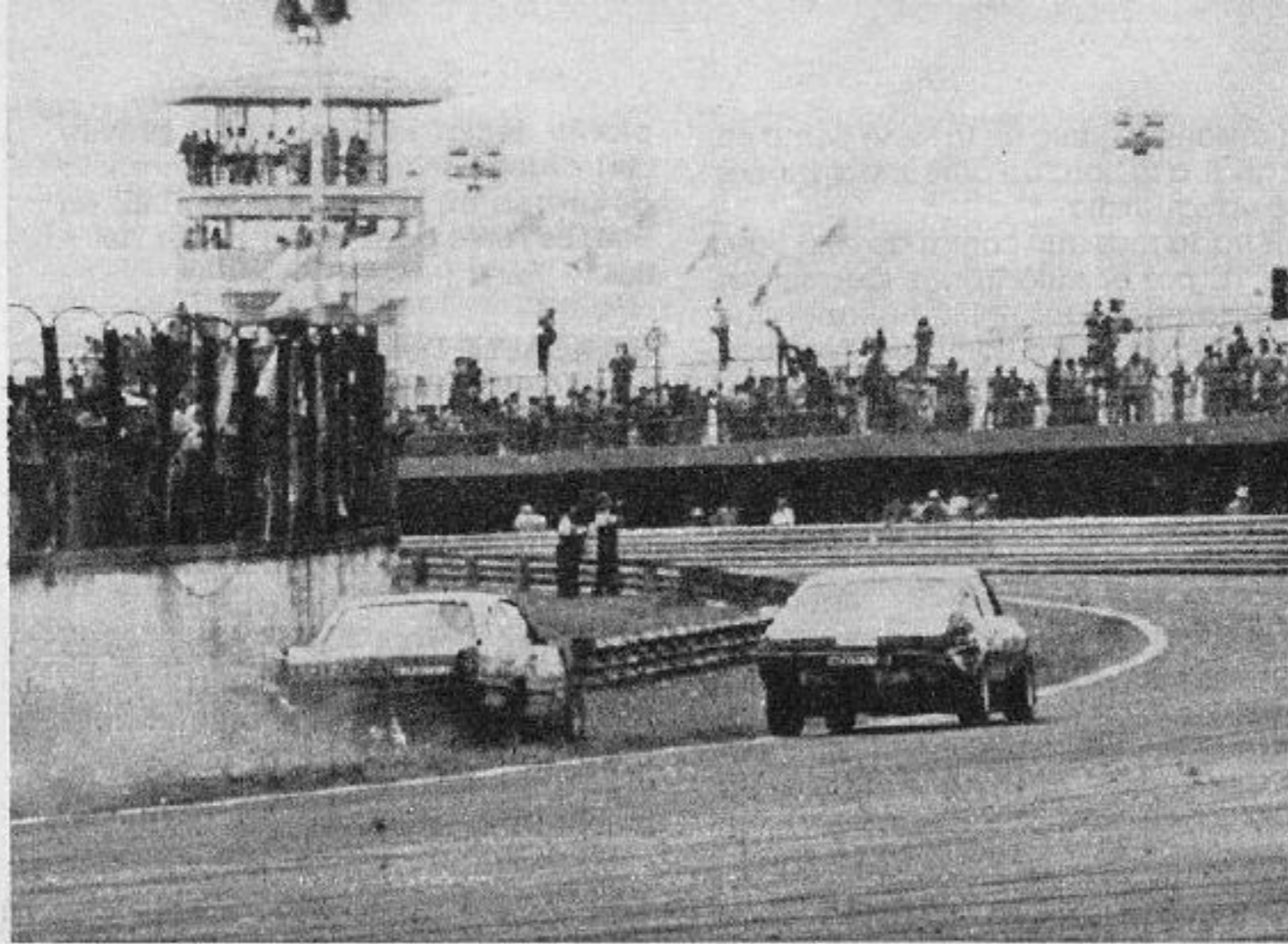
Oscar Castellano: (al "Pincho" lo mortificó lo mismo que a un gran número de pilotos, el zapateo del tren trasero): "Aunque me avisaban que Fernandino había aflojado el ritmo, no podía intentar descontar los ocho segundos que me llevaba porque yo también sufría lo mío. Hubiera sido una tontería salir a buscarlo en esas condiciones, jugándome el todo por el todo". Sensato el hombre...

LOS GOLPES DE LA SEGUNDA SERIE

A - Néstor Apella (42) aparece cruzado en primer plano, intentando esquivar a DelConte y (entrando al cuadro). B. Apella completa el trompo, pasa DelConte, el malón se viene... C - DelConte (69) sigue cruzado y Pesenti le pega a Apella en medio del humo D - Pesenti (66) y Luppi (39) buscan un lugar bloqueando en medio del caos E - Apella respira por un instante al no ver a nadie amenazándolo... F - Hasta que se viene Ciccia (125) pero alcanza a frenar. Iacono (117) sale de la incómoda posición. Pesenti, contra el paredón. G - Desde otro ángulo, Apella (42) cruzado, DelConte (69) y Luppi (39) con serios destrozos, y el acompañante del segundo que protesta (flecha). H - Más protestas (flecha). I - Sacan el auto de Apella y llega la ambulancia. J - Migoya (flecha) protesta por la actitud de DelConte. Los ánimos siguen caldeados. K - Llegan los punteros cumpliendo la segunda vuelta. Aventin ya se abrió. L - Primer plano para Satriano que ya superó a "Urreta" y Mouras, Rubén Roux encara por afuera y Urretavizcaya por adentro. Pereyra (flecha), Comisario Deportivo, mira...

Con Fernandino en un nivel superior e inalcanzable, los retazos de emoción que de vez en cuando nos deparó la carrera estuvieron repartidos en el lote que circuló detrás. Allí donde se encolumnaron Satriano, De Benedictis, Castellano, Oyhanart, Morresi, Angeletti, Marcos y Brescia. El desafortunado de este grupo resultó Emilio, tanto como para ratificar que el Autódromo no es precisamente su escenario de suerte. Esta vez no hubo toque para el de Chivilcoy, pero sí un resorte de válvula que falló, dejándolo muy temprano en boxes. Una lástima porque estaba para el podio.

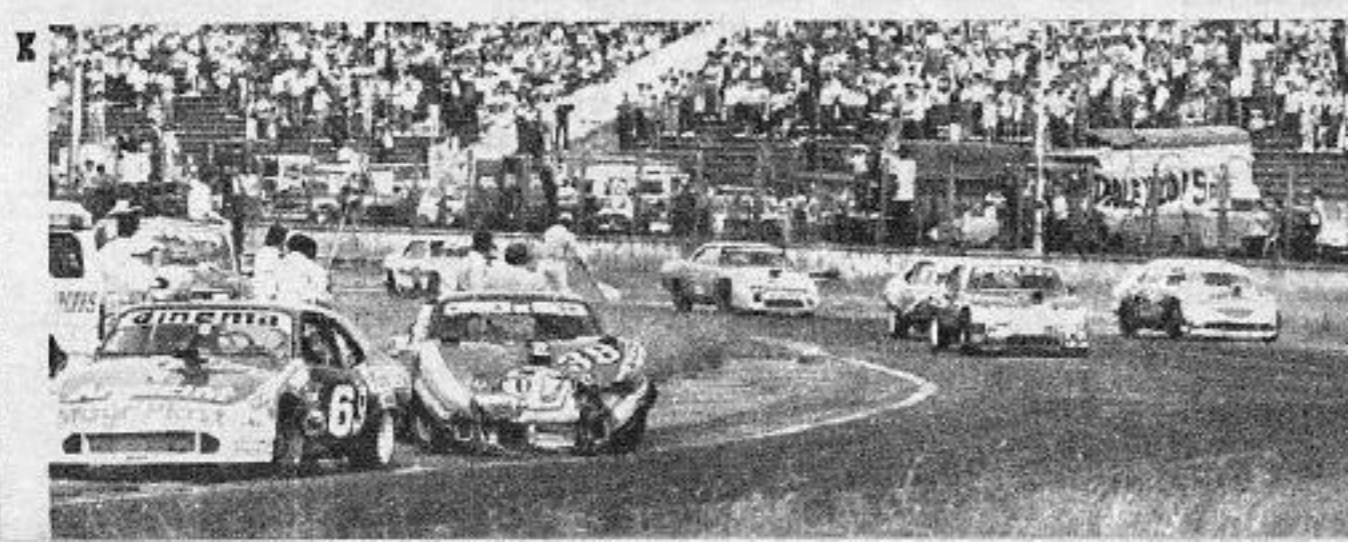
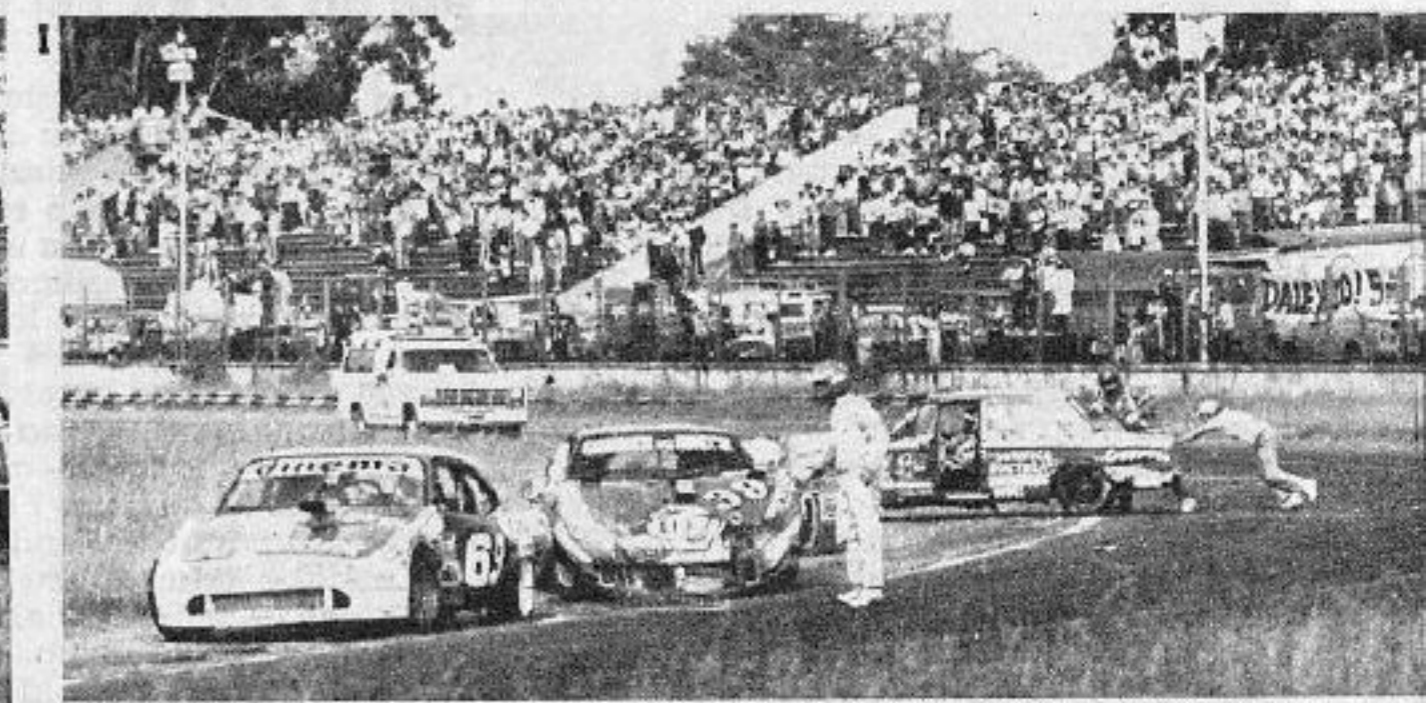
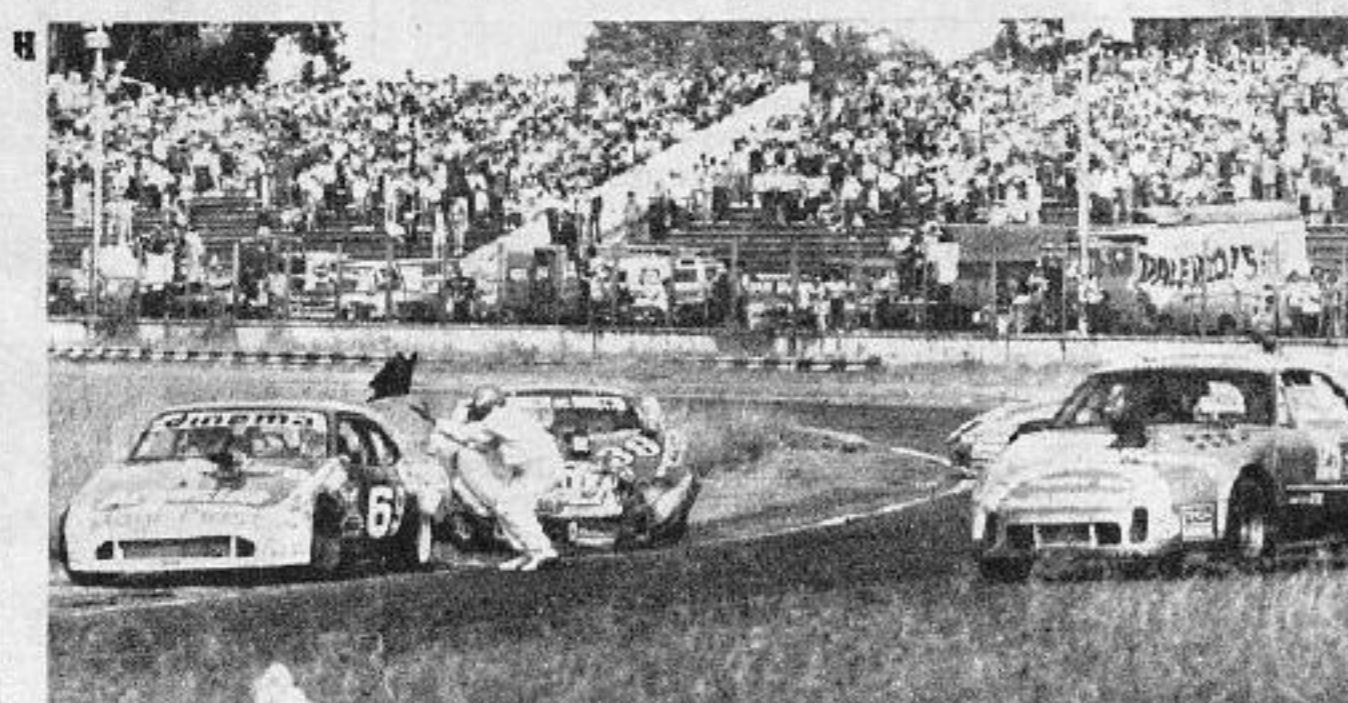
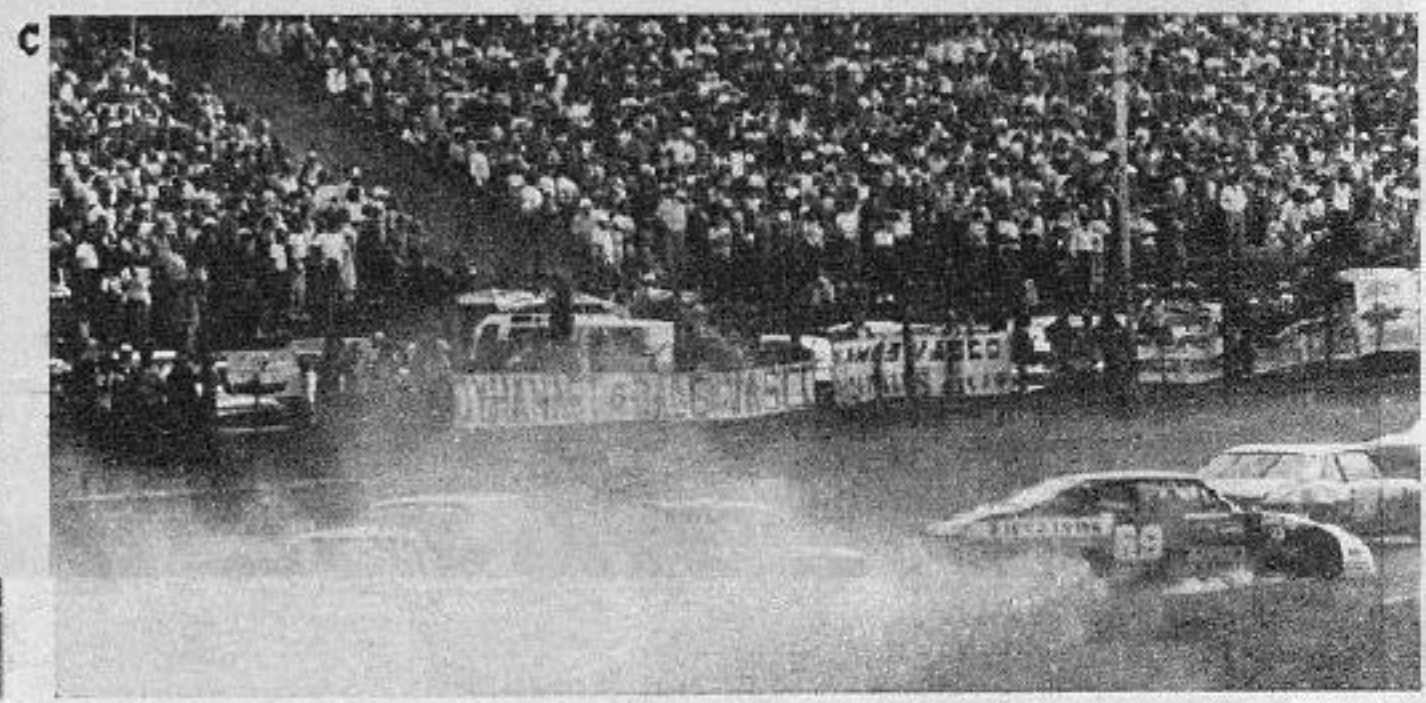
Finalmente, al podio, junto con el ganador, naturalmente, llegaron De Benedictis y Castellano. Inteligente el trabajo de Johnny, que consciente de que Fernandino era inalcanzable, dedicó sus esfuerzos a conservar la posición de escolta. Interesante la labor de Castellano, uno de los más perjudicados por la modificación en el ordenamiento de la grilla para la final. Su



Caparrós por el pasto, y Urrelavizcaya. Instantes antes de la llegada, "Tito" superó al venadense; antes hubo toque y trompo.

EN POCAS PALABRAS...

Angeletti: "Aún tenemos que acomodar todo"... Castellano: "El motor sigue siendo el mismo de Santa Teresita"... Pollnori: "Así no se puede seguir, esto es cada vez más caro"... Fernandino, mientras miraba el accidente de la segunda serie: "No pararon la carrera... ¡Qué locura...!"... DelConte: "A mí me locó Becco y se armó el desastre"... Migoja (acompañante de Pesenti): "DelConte se cree que está en Indianapolis; yo sólo atiné a irme al pasto y le pagué a Apella"... Morresi: "Salí quinto con el auto estropeado"... Doumic: Tengo suspensiones y amortiguadores nuevos, el resto está todo igual"... M. Calamante: "No fui a Santa Teresita porque no me habían terminado el auto, este casco es nuevo y todavía está 'crudo'"... Saigado: "Tony Aventin me cerró, hice un trompo y lo toqué a Morresi!"...



maniobra de sobrepaso a Oyhanart en la horquilla para ganarle el tercer lugar fue de lo mejor que vimos. Después, la pérdida de adherencia conspiró contra sus planes de acercamiento a Johnny, que también hizo maravillas entrando a Ascari.

Oswaldo Morresi y Gustavo Brescia también lucieron en la medida de sus posibilidades. Especialmente el "Palo", que remonó mucho y bien desde la undécima fila hasta alcanzar el cuarto puesto. La mención de mérito también alcanza a Marcos, que demasiado hizo con un Ford que padeció defectos en su suspensión trasera. En cambio, algo opaco pese a su cuarto puesto fue lo de Oyhanart. El sábado pareció que estaba para cosas importantes. El domingo brilló por

su ausencia, tanto en la serie como en la final, a la hora de pelear posiciones de vanguardia.

Y nada más que contar de este paso del TC por el Autódromo. Que sin ser flojo, tampoco resultó lo brillante que se esperaba. Pero como siempre hay una nueva oportunidad, el TC la tendrá en pocos días más en Nueve de Julio. Un nuevo autódromo que quizás nos entregue lo que falló en Buenos Aires. Así lo esperamos.

PATIO DE BOXES

EL TC AL POTRERO... de los Funes. El sábado estuvo en el Autódromo el ministro de Gobierno de San Luis, Dr. Angel Ruiz, quien conversó con directivos de la ACTC para concretar la fecha del 2 de agosto. La prueba sería

pronto declarada de interés provincial y luego se haría una conferencia de prensa en la casa de San Luis en Buenos Aires para ofrecer más detalles.

NO A SALTA. Definitivamente fue cancelada esa competencia, en su reemplazo podría realizarse una segunda carrera en Junín. El Auto Moto Club Junin tiene prevista otra prueba el 6 de setiembre, la cual pasaría al 13 del mismo mes por las elecciones.

TRIBUNAS Y PUAS. Fue muy acertada la colocación de la tribuna "doble faz" en la Horquilla, pero el (exagerado) alambre de púas que delimitaba el accionar de cronistas y reporteros en el sector no fue efectivo. Ade-

más, a varios cronistas se les dijo que "Pasan sólo los que tienen cámaras o filmadoras", pero detrás del alambre estaba la tribuna, y adelante había autos, ambulancias, grúas, motos y camionetas de seguridad que impedían ver bien la Horquilla. ¿O es que acaso el cronista no necesita ver la carrera?...

PESENTI Y LA POLITICA. En la trompa del auto de Hugo Pesenti hay un cartel que dice: "UCR, Junta Coordinadora Nacional". ¿Están o no permitidas las publicidades religiosas, raciales y políticas?

CORSA VOLADORA. en el helicóptero del equipo "Campeones". Ahí seguimos las alternativas de la prueba

RETRASOS Y ABANDONOS

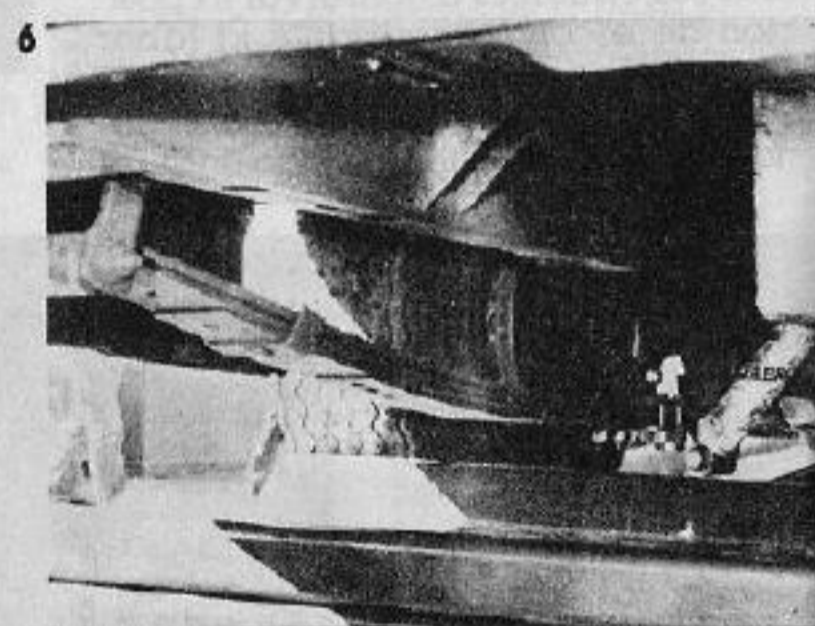


De Benedictis, Satriano y Oyhanart. El de Chivicoy rompió otra vez.

Serie: Oyhanart, toque con Ferdinandino; Morresi, toque con Salgado; Polinori, fuera de pista; Oscar Spinello, fuera de pista; Oswaldo Sasso, fuera de pista; A. Martínez, trompo; Mouras, pistón (ab.); Urretavizcaya, trompo y toque con Caparrós; Hernández, engranaje de distribución (ab.); Calamante, embrague; Delconte, toque con Luppi (ab.); Luppi, toque con Delconte (ab.); Pesenti, toque con Apella (ab.); Apella, toque con Pesenti (ab.); Nesprías, temperatura; Caparrós, frenos y tenida en el tren trasero.

Final: Oyhanart, presión de nafta; Urretavizcaya, trompo; Satriano, resorte de válvula (ab.); Polanco, presión de nafta (ab.); Reymonte, salida de pista; C. Lynn, bomba de nafta (ab.); González, motor (ab.); M. Calamante, caja; Marcos, fuera de pista; Saiz, pérdida de aceite; J. Roux, motor en 5 cilindros (ab.); E. Roux, Correa dentada de distribución (ab.); Caparrós, frenos y tenida; Becco, rompió la segunda marcha.

6- El suplemento en la suspensión trasera del Dodge de Benedictis. 6- Por el orificio tapado pasaba un tensor, que iba desde el eje trasero hacia la estructura de la jaula. El sistema es igual que el utilizado por Chevrolet y Ford, pero no fue autorizado. 7- Graciela Nicieza, acompañante de Tilo Urretavizcaya. 8- Castellano pasándolo a Oyhanart en el frenaje de la horquilla, donde nadie regaló nada. 9- Eduardo Marcos (10) se fue de la huella y Carlos Saiz (20) aprovecha para superarlo, humeando. 10- Oscar Angelelli luchando con Urretavizcaya, seguidos de A. Aventín. El campeón no pudo pelear por el primer puesto.



PROBLEMAS EN SERIE

La normalidad faltó a la cita en la segunda serie. Todo se originó con la carambola que en la "S" del Ciervo tuvo como protagonistas a "Tito" Del Conte, Oswaldo Luppi, Néstor Apella y Hugo Pesenti. Nadie sufrió consecuencias físicas pero el incidente dejó a los autos en plena pista y esto movilizó a los auxiliares para agitar banderas y haciendo señales de precaución.

El primero en encontrarse con tal "sorpresa" fue paradójicamente Oscar Aventín, que encabezaba el lote: "Vi tres banderas amarillas y una roja, con los banderilleros en medio de la pista. Inmediatamente aminoré la marcha y así seguí porque pensé que se había parado la carrera. Por eso fui despacio hasta el lugar de largada, pero al ver que el resto de los autos continuaba en su ritmo, me di cuenta de que no era así... Quedé muy retrasado y ya no pude hacer más nada. Fue una lástima porque el auto andaba muy bien. Pero las cosas se dieron así. A veces se pierde y otras... también".

Roberto Urretavizcaya, que escoltaba

a Oscar, disminuyó asimismo su ritmo de marcha, pero sin llegar al grado de Aventín: "Vi banderas amarillas y una cosa roja. Por eso levanté el pie, pero luego, al ver que no había más banderas, volví a pisar". Un testimonio similar brindaron la mayoría de los restantes pilotos.

Pero el episodio no terminó ahí. Porque tras la finalización, esta serie entregó tiempos totales notablemente superiores a los de la primera. Y el tema fue considerado por las autoridades de la ACTC, encabezadas por su Presidente, Juan Carlos Deambrosi, y el Comisario Deportivo Eduardo Pereyra. De la diferencia de registros da una idea el hecho de que Satriano, ganador de la segunda batería, debía largar la final desde el puesto... 18, si es que se respetaba la regla que estipula el ordenamiento de la grilla de acuerdo con los mejores tiempos totales.

No fue así. El señor Pereyra decidió formar la salida colocando en cada fila a un integrante de cada serie, según su orden de llegada. Así, en la fila ini-

cial estaban los ganadores de sendas marcas, en la segunda sus escoltas y así sucesivamente. Una determinación que Pereyra adoptó ya que, según su criterio, "en un momento, la serie estuvo neutralizada y ésta es una de las contingencias que estipula el reglamento para poder modificar lo fijado inicialmente para largar la final".

Lógicamente, esta medida no cayó para nada bien entre los pilotos que habían participado en la primera serie, que se sentían perjudicados. Hubo un amague de boicotear la final. Pero en definitiva no llegó la sangre al río, privó el criterio de "tratar el tema en la próxima reunión de Comisión Directiva" y quedó flotando en el ambiente la advertencia de Castellano: "No sólo cuestionamos la decisión por el aspecto deportivo sino también por seguridad, ya que con esta nueva grilla largarán mezclados autos que son rápidos con algunos más lentos, y esto puede traer problemas".

Desafortunadamente no los hubo... más.



final del TC, gracias a la gentileza de nuestros colegas radiales. Desde lo alto, prometemos algunas imágenes para la próxima.

ENTRENAMIENTO Y CLASIFICACION. Fue lo que tuvimos conjuntamente en la jornada del sábado, ya que además de las tandas oficiales, los entrenamientos sirvieron como clasificación. "Lo hicimos para evitar que un piloto que tuviese problemas en las tandas clasificatorias quedase fuera de la carrera", argumentaron los responsables. No convencieron mucho.

UNA GRATA COMPAÑIA. Es la que llevó Roberto Urretavizcaya en su butaca derecha. Nos referimos a Graciela

Nicieza (30), una simpática rubia, hermana del piloto Eduardo e hija de uno de los propietarios del Chevrolet número 19. "Me divertí mucho y en ningún momento sentí miedo, ni siquiera cuando hicimos el trompo en la horquilla. Ojalá pueda repetir la experiencia", dijo. Ojalá.

NUEVA COMPAÑIA. Es la que tuvo también, a su lado derecho, pero en este caso en el Falcon número 8, Oscar Aventin. Su nuevo acompañante fue Eduardo Castelli, un joven de apenas 19 años que, para mayores datos, es hijo del titular del Quilmes Automóvil Club.

DOS PRESENCIAS DE LUJO. Fueron las de Juan Manuel Fangio y Oscar Al-

fredo Gálvez. Antes de la carrera dieron sendas vueltas al circuito en un auto descubierto, recibiendo múltiples muestras de admiración. Oscar, además, se dio el gusto de bajarle la bandera a Fernandino... "El triunfo de un Ford fue el mejor homenaje para mi hermano, que corrió y murió sobre un Ford", comentó el "Aguilucho" en alusión al "Premio Juan Gálvez".

SUSPENSION OBJETADA. El viernes, "Johnny" De Benedictis presentó su Dodge con reformas en la suspensión trasera. Tras la revisión correspondiente, las autoridades no se la aceptaron, ya que las mismas únicamente están permitidas para los Ford y Chevrolet. No le quedó otra que cambiarla. Tan mal no le fue, pese a que durante la clasificación penó bastante con dicho tema.

CAMPEONATO

(Disputadas 2 competencias)

Castellano, 41 Puntos; Oyhanart, 36; Fernandino, 35,50; Satriano, 22,50; Morresi, 22; De Benedictis, 20,50; Angeletti y Marcos, 20; A. Aventin, 13,50; Caparrós, 13; Brescia, 12,50; Nesprías, Doumic y Saiz, 11,50; O. Aventin, 7; Mouras, 5; Urretavizcaya, 5,50; Salgado, 5; Altuna, Giustozzi y Gardinalli, 4,50; J. Roux, 3; M. Calamante, Fangio y R. Roux, 2,50; Occhionero, Spinello, C. Calamante, Sasso, Finocchío y Polanco, 2; Bustos, Lolooco, Apella, Luppi, Perlo, Mizaldi, Delconte, Lynn, García, Martínez, Duarte, Urquiza, Nathan, Costa, Becco, Reymonte y Benito, 1.

Próxima competencia: el 22 de marzo en el Autódromo de Nueve de Julio.

CLASIFICACION

"Premio Juan Gálvez" - Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 12 de 5.641,62 metros - 2 series a 8 vueltas y una final a 21 vueltas - 8-3-87.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Oyhanart, 1m57s16/100 (Promedio: 173,351 km/h); Urretavizcaya, 1m57s25; Fernandino, 1m57s31; O. Aventin, 1m57s71; Castellano, 1m57s72; Satriano, 1m57s93; De Benedictis, 1m57s96; Mouras, 1m58s02; Angeletti, 1m58s11; Hernández, 1m58s36; Marcos, 1m58s63; Nesprías, 1m58s91; Morresi, 1m59s12; Brescia, 1m59s13; Salgado, 1m59s19; R. Roux, 1m59s25; A. Aventin, 1m59s73; Caparrós, 1m59s88; Doumic, 2m00s07; Saiz, 2m00s11; M. Calamante, 2m00s14; Polinori, 2m00s35; Fiora, 2m00s51; Altuna, 2m00s77; Gardinalli, 2m00s94; Spinello, 2m01s30; Giustozzi, 2m01s37; Sasso, 2m02s04; Duarte, 2m02s26; Polanco, 2m02s45; Nicieza, 2m02s67; Urquiza, 2m02s74; C. Calamante, 2m02s94; Martínez, 2m03s14; Finocchío, 2m03s19; Delconte, 2m03s57; González, 2m03s90; Alcauz, 2m03s95; Becco, 2m04s34; Benito, 2m04s66; Reymonte, 2m05s06; Costa, 2m06s00; Acastelli, 2m06s04; Nathan, 2m06s21; Lynn, 2m07s04; Iacono, 2m09s19; Moretti, 2m09s52; Risatti, 2m09s78; Crovo, 2m11s99; Ciccia, 2m12s08; Foursiel, 2m13s68; Oubiña, 2m15s82; Banegas, 2m19s41; Torre, 2m19s69; Carullo, 2m28s96.

Clasificaron por ranking: J. Roux, Luppi, Pesenti, Darcy y Muñiz (h).

PRIMERA SERIE

(8 vueltas)

Fernandino, 15m39s10/100 (Promedio: 171,015 km/h); De Benedictis, 15m39s62; Oyhanart, 15m54s13; Castellano, 15m54s72; Angeletti, 15m55s64; Marcos, 15m56s31; A. Aventin, 15m56s72; Doumic, 16m13s42; Giustozzi, 16m14s54; Gardinalli, 16m26s25; Morresi, 16m33s88; Salgado, 16m34s32; Duarte, 16m35s75; Finocchío, 16m36s41; Reymonte, 16m42s19; Becco, 16m50s92; González, 16m51s86; Nicieza, 17m06s09; Lynn, 17m24s93; Moretti, 17m28s48; Crovo, 15m52s28 (7 v.); Pousciel, 17m05s17.

No clasificaron: Fiora (5v.) y Acastelli (2 v.)

Record de vuelta: Fernandino en la 2da. vuelta en 1m56s07/100 a un promedio de 174,979 km/h.

SEGUNDA SERIE

(8 vueltas)

Satriano, 16m52s17/100 (promedio: 160,525 km/h); Brescia, 16m57s02; Saiz, 17m00s25; Caparrós, 17m01s08; J. Roux, 17m03s23; Nesprías, 17m04s20; Urretavizcaya, 17m05s06; R. Roux, 17m05s63; Polanco, 17m14s85; M. Calamante, 17m26s06; Sasso, 17m29s35; Urquiza, 17m31s07; Polinori, 17m31s62; Benito, 17m39s10; Nathan, 17m40s46; Costa, 17m43s58; Risatti, 17m57s98; Martínez, 18m07s97; Iacono, 18m23s65; Ciccia, 18m40s63; O. Aventin, 17m43s32 (7v.)

No clasificaron: Hernández (6v.); Mouras (3v.); Altuna (2 v.); Spinello (1 v.); Oubiña (1v.); Apella (1v.)

No registraron paso: Luppi, Pesenti y Delconte.

Record de vuelta: Urretavizcaya en la 4ta. vuelta en 2m02s84/100 a un promedio de 165,335 km/h.

FINAL

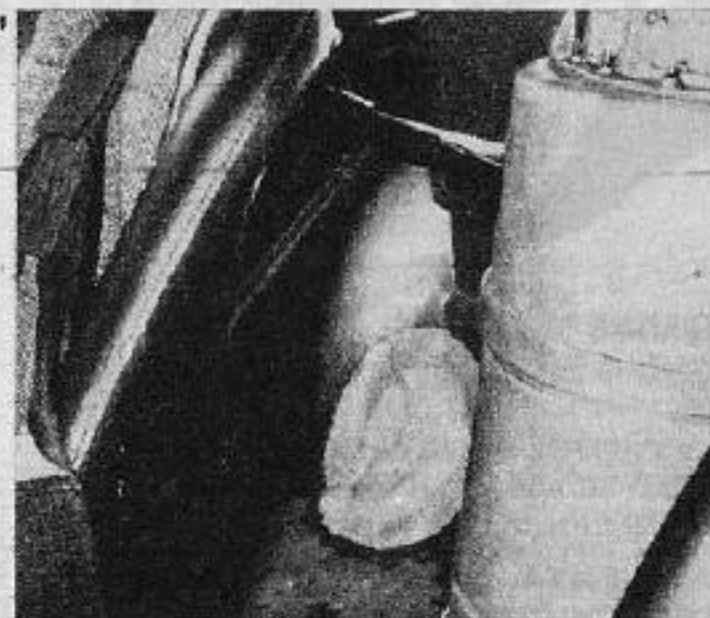
Fos. N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1° 16	Esteban Fernandino	Ford	42m09s18/100	21
2° 2	Juan De Benedictis	Dodge	42m16s65	21
3° 3	Oscar Castellano	Dodge	42m19s30	21
4° 5	Jorge Oyhanart	Ford	42m35s55	21
5° 4	Oswaldo Morresi	Chevrolet	42m37s19	21
6° 24	Gustavo Brescia	Dodge	42m40s25	21
7° 1	Oscar Angeletti	Dodge	42m43s91	21
8° 7	Pedro Doumic	Dodge	42m51s27	21
9° 20	Carlos Saiz	Ford	42m52s19	21
10° 10	Antonio Marcos	Ford	42m52s46	21
11° 14	Juan C. Nesprías	Dodge	42m57s63	21
12° 17	Antonio Aventin	Dodge	43m00s43	21
13° 19	Roberto Urretavizcaya	Chevrolet	43m23s17	21
14° 15	Edgardo Caparrós	Dodge	43m23s65	21
15° 18	Julio Salgado	Dodge	43m33s45	21
16° 9	Mariano Calamante	Chevrolet	43m37s97	21
17° 45	Néstor Gardinalli	Ford	43m40s34	21
18° 29	Oswaldo Sasso	Ford	43m40s87	21
19° 43	Eduardo Finocchío	Dodge	42m10s62	20
20° 91	Aurelio Martínez	Dodge	42m18s75	20
21° 121	Oswaldo Duarte	Chevrolet	42m22s96	20
22° 63	Leon Urquiza	Dodge	42m33s65	20
23° 84	Jürgen Nathan	Dodge	42m42s86	20
24° 32	Arturo Costa	Chevrolet	42m46s21	20
25° 61	Angel Becco	Ford	42m50s95	20
26° 135	Jorge Reymonte	Chevrolet	43m44s16	20
27° 57	Héctor Benito	Dodge	36m57s45	17
28° 118	Jorge Polanco	Dodge	44m01s35	17
29° 144	Rubén Roux	Chevrolet	28m51s74	14

No clasificaron: J. Roux (12v.); Giustozzi (12v.); Nicieza (11v.); Risatti (8v.); Satriano (7v.); Lynn (4v.); González (2v.)

No largaron: Mouras y Hernández.

Promedio del ganador: 168,534 km/h.

Record de vuelta: Fernandino en la 2da. vuelta en 1m56s39/100 a un promedio de 171,550 km/h.





- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS
ESPECIALES
PARA AUTOMOVILES
NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 -
Km. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20358

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS
PARA TODAS
LAS MARCAS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

FILTROS



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

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

• TARJETAS DE CREDITO.

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

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

4x4 AMORTIGUACION

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN -
TC 2000 - RALLY -
F2 CODASUR -
PISTA FRA
Envios al interior

Fabrica, Administracion

VENTAS:
UNICA DIRECCION
MILLER 3464.
542-1533 CAP. (1131)
TEL. 543-9489



LEVAS

ROMERO

COMPETICION

Calle 14 N° 3829 (ESPOSA 163) - V. LYNCH
S. MARTIN, B. A. 016728. TEL. 755-3825

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD

2 CARBURACION

3 MOTORES

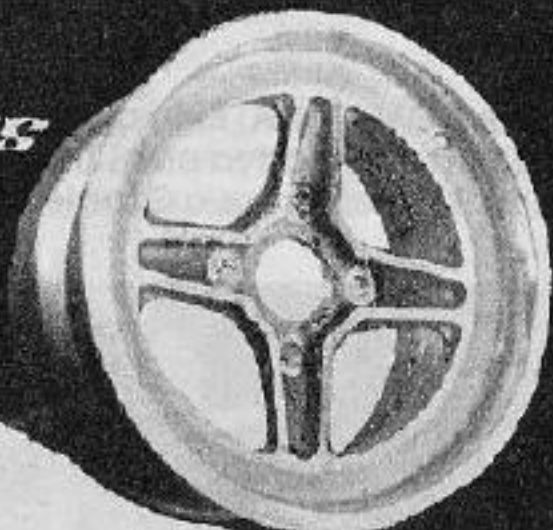
4 MOTOS

5 MOTORES
de CARRERA

Títulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO

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

**ruedas
argentinas**



COMPETICION

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

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

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647

JAULAS DE PLATA IMPORTADAS Z SAP Z. 200

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

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

CESAR GOÑI COMPETICION

PINERO 1294 - José C. Paz - TEL: 0320-22781

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD,
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



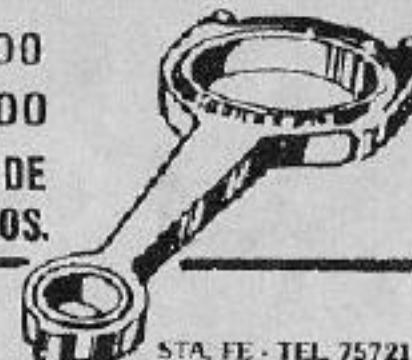
bielas de competición

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

OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION.

STA. FE - TEL 75721



CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

CAPUCHAS

BUZOS

CASCOS

BOTAS

BUTACAS



• Goma • Cuero

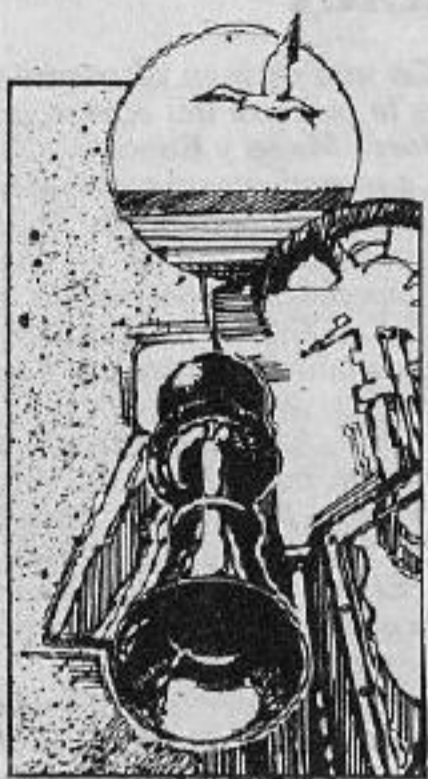
SINTURONES DE RAPIDO
DESPRENDIMIENTO CON
MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y
distribuye:

PROVA

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

Toquecitos de bocina



POLICIA VELOZ

Juan de la Cruz Díaz correrá un Fiat Regatta 85 en la Clase 2 del Turismo. Este saltón, que ha participado en la Monomarca VW del Noroeste argentino, es agente de la Policía Federal. El auto ya está armado, tiene una leva de Rafael Balestrini y el apoyo del Círculo de Suboficiales de la Policía Federal. Su debut se podría producir en la tercera carrera de la temporada.

FECHAS COMPLICADAS

Debido a la presencia del papa Juan Pablo II en nuestro país se modificaron varias fechas de los calendarios trazados originalmente en la CDA del ACA. El último jueves se reunieron representantes del C.A.P., A.P.A.T. y A.P.T.C. 2000 y, luego de llegar a distintos acuerdos, se tuvo la aprobación del Automóvil Club Argentino. Quedó confirmada la primera del CAP, el 29 de marzo en Rafaela; el 19 de abril el Club de Pilotos le cede la fecha al T.C. 2000, que originalmente debía correr el día 5 en Mendoza. El 26 del mismo mes, el CAP competirá probablemente en Paraná, si es que se aprueba el circuito, con más de dos años de inactividad. Esta fecha es muy posible que sea compartida con el Turismo. El 3 de mayo estará en la pisa el TC 2000, probablemente en Mendoza, pues la carrera anterior de esa categoría podría ser en General Roca. Esta fecha era del Turismo, que tomó la del día 10 de mayo en un trazado a designar. El 17 del mismo mes el CAP a Río Cuarto, aún sin confirmar; y el 24 de mayo se presentará el T.C. 2000, también en lugar a determinar próximamente.

SUSPENSION DE PRUEBAS

El temporal que azotó gran parte del norte de la provincia de Santa Fe sobre el final

COMPAREMOS...

Vale la pena analizar los tiempos realizados por las tres clases del Turismo en la primera competencia del año, realizada en el Autódromo de Buenos Aires, con los records registrados anteriormente. En la reunión mencionada sólo se ha batido uno de los nueve records. En la clase tres, Maggi

bajó en 23/100 de segunda el record de vuelta (hasta entonces en poder de Breard), mientras que los demás ocho records han quedado intactos. Se destaca sobremanera que Abda tardó 23s78/100 más para recorrer las 15 rondas al circuito N° 9 que lo que Maggi en la última carrera del año pasado. Casi 1,6 segundos más por vuelta...

CLASE TRES

	18-5-86	16-11-86	1-3-87
Pole	Romero 1m46s63	Maggi 1m34s40	Maggi 1m34s47
Final (15 v)	Abda 24m47s80	Maggi 24m09s47	Abda 24m33s25
R. V.	Maggi 1m37s51	Breard 1m35s42	Maggi 1m35s19

CLASE DOS

	18-5-86	16-11-86	1-3-87
Pole	Baldinelli 1m38s73	Bonomo 1m36s19	Bonomo 1m35s39
Final (15 v)	Baldinelli 24m57s80	Bonomo 24m18s50	Bonomo 24m20s82
R. V.	Guiral 1m38s18	Serravalle 1m36s18	Baldinelli 1m36s55

FORMULA SIERRA

	16-11-86	28-12-86	1-3-87
Pole	Pentecoste 1m35s08	Fineschi 1m34s41	Guiral 1m34s68
Final (15 v)	Fineschi 24m06s40	Guiral 27m30s84 (17v)	Ayerza 24m16s59
R. V.	Pentecoste 1m33s86	Fineschi 1m35s88	Ayerza 1m35s50

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUEN A... LOS NOTABLES DEL MES

En efecto, caros lectores. Como otra expresión —que no es la primera ni será la última, atención...— de colaboración natural entre dos medios especializados de distintas características pero inquietudes compartidas, la difundida organización radial "Carburando", junto con nuestra revista, ha decidido poner en práctica una modalidad tendiente a continuar incentivando a quienes, de diversas formas, están vinculados a la actividad que nos reúne.

Así es que mensualmente y a lo largo de todo el año 1987, a partir del corriente mes de marzo, ambos medios designarán, de común acuerdo, a la "Figura", la "Revelación" y el "Organizador" de dicho ciclo entre los protagonistas y clubes organizadores que se hayan destacado especialmente durante ese lapso.

Pero eso no es todo: el "trío de turno" será formalmente agasajado y premiado en una cena mensual a la que además serán invitados otros amigos de "Carburando", CORSA y el automovilismo.

De modo que a prepararse, muchachos, puesto que pensamos evaluar con redoblado detenimiento el accionar de todos, con el objeto no sólo de seguir intentando ser cada vez más objetivos, ecuanímenes e informativos, sino de asegurarnos compartir nuestra mesa mensual realmente con los mejores.

Por supuesto, los anuncios correspondientes irán siendo formulados oportunamente por ambos medios.

Y ojalá sea del provecho de todos...

de la semana pasada ha impedido que el Club Atlético Rafaela termine las chicanas que estaba construyendo para recibir al CAP y al TC. Por ese motivo se suspendieron las pruebas que habían previsto con los Nissan 300 ZX y Datsun 280 ZX los pilotos Albert Heritier, Daniel Sancho, Ariel Bakst, Oscar y René Zanatta y Arcadio Sapino, en las cuales se iba a tomar contacto con la pista modificada a fin de dejar todo listo para la carrera del 29 de marzo.

DE GIUSTI QUIERE VOLVER

Ricardo De Giusti está buscando un Datsun 280 ZX para seguir en el automovilismo

nacional. El piloto, que se accidentó gravemente en Santa Fe en la última carrera de la temporada anterior, está recorriendo los talleres para ver los autos ya armados. La idea es hacer las cosas sin mayor apuro y conseguir un buen coche que ya esté listo para evitar demoras mayores.

REVISION DE PARANA

El pasado fin de semana, Alberto Heritier y Raúl Escolar, del CAP y el Automóvil Club Argentino, respectivamente, viajaron a Paraná para verificar el circuito de esa ciudad. Recordamos que en Paraná hace más de dos años que no se organizan carre-

ILLEGA EL FINAL! SUPERCONCURSO 20° ANIVERSARIO

Luego de haber recibido una sorprendente cantidad de cartas provenientes de todo el país conteniendo los cupones del súper concurso 20° Aniversario, podemos decir que la propuesta tuvo un eco más que favorable en nuestros lectores, superándose los cálculos más optimistas. Incluso muchísimas chicas mandaron cupones, lo que demuestra claramente el interés del "sexo débil" por el automovilismo y más precisamente, por el kar-

ting.

Cumplidos los dos meses de publicación de las respectivas preguntas, cumplimos en dar a conocer ahora las respuestas de febrero. En la primera de ellas había que señalar la categoría en la que compitió Juan Manuel Fangio (jr.) en los EE.UU. Los que marcaron American Racing Series, acertaron. La segunda pregunta hacía referencia a un campeonísimo del T.C., en este

caso el hombre en cuestión no era otro que Roberto Mouras, que logró los Campeonatos de las temporadas '83, '84 y '85.

Hemos llegado así a la instancia final del certamen: el sorteo. El mismo se llevará a cabo el próximo 18 de marzo, ante escribano público, y los ganadores del concurso se darán a conocer en la edición de CORSA que saldrá a la venta el 24 de marzo. Una vez más... ¡Suerte para todos!

MIRADOR PERSONAL



por

Ronald Hansen

UN "BUEN" PRINCIPIO

Empezamos fenómeno. En la primera carrera de la categoría Turismo en 1987, en el Autódromo, por exigencias de la televisión adelantaron la largada de la Clase 3, pero no le avisaron al equipo seguramente ganador, a los Alfa de Breard y Maggi.

Enterados a última hora de que tienen que salir, uno de los Alfa-Breard intenta una salida antirreglamentaria y es descalificado. El otro -Maggi- sale tarde y circula en carrera pero no puede ganar por el poco tiempo de que dispone para descontar las desventajas que trae.

Posteriormente, el concurrente de los dos Alfa-Breard pide formalmente la anulación de la competencia.

Al mismo tiempo ha habido otras desclasificaciones antes y después de la carrera a autos que estaban fuera de reglamento, aunque fuera mínimamente. Por eso digo: empezamos bien.

De producirse la necesidad de un cambio de horario tan intempestivo, el Comisario Deportivo tiene la absoluta obligación de informar a todos los concurrentes de esa circunstancia. Si bien todos son iguales ante la ley, es obvio que esa preocupación debe extremarse cuando se trata de un casi seguro ganador, el caso de Breard o Maggi. Si hay un problema en la comunicación de la información, como ocurrió en este caso, el perjudicado no es un ciudadano que iba a llegar quinto o sexto, sino el ganador "casi puesto". El resultado de todo está a la vista: ganó el Renault 15 de Fernando Abda muy bien, muy honestamente, pero por una circunstancia fortuita. La ubicación lógica de Abda era un meritorio segundo o tercer puesto.

Si aceptamos la infraestructura de la profesionalización, incluyendo la transmisión por TV, debemos: a) extremar la eficiencia en la organización pero, al mismo tiempo, b) no olvidarnos que las reglas de juego siguen siendo las de un deporte.

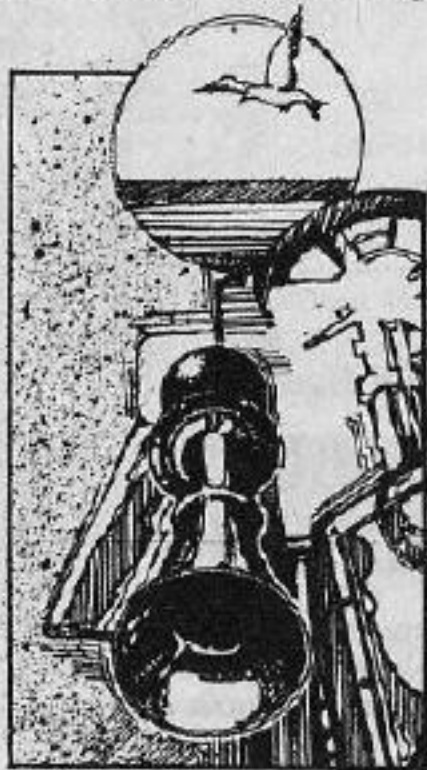
Por eso la apelación de Breard, solicitando la anulación de la carrera, es sumamente comprensible desde un punto de vista humano (uno siente ganas de decir: "A lo mejor yo habría hecho lo mismo") pero es indetenible deportivamente. Es impensable que la no advertencia al equipo Alfa haya sido un producto de la mala fe. Si así fuera, ya habría que entrar en el terreno penal. Sólo fue por una pésima organización pero eso no puede afectar a los derechos de los demás participantes. Si las autoridades llegaran a atender el reclamo de Breard, cosa sumamente difícil, le estarían haciendo algún tipo de rudimentaria justicia a Breard pero una tremenda injusticia a todos los demás que, en definitiva, no hicieron más que anotarse, presentarse y correr.

Son los problemas que surgen cuando "Don Dinero" se mete en las competencias deportivas. Entonces nos hallamos ante una actividad profesional gobernada por un reglamento amateur, que es donde siempre van a surgir discrepancias.

Pongámonos la mano en el corazón: el primer gol de Maradona frente a los ingleses fue mano. Si el referí lo hubiera visto correctamente, el partido pudo haber terminado empatado y haber ido al alargue, y entonces cualquier cosa hubiera podido pasar. Pero los ingleses "se lo masticaron", no pidieron la anulación del partido a pesar de los enormes intereses en juego.

Sobre esto volveremos la semana próxima.

Toquecitos de bocina



ras y que es un lugar en donde el automovilismo gusta a mucha gente. Cuando este número de CORSA llegue a sus manos, seguramente se estará tomando una determinación acerca de la segunda fecha del Club de Pilotos.

CONFERENCIA SOBRE "MANZANAS"

La Asociación de Volantes de General Roca brindó una conferencia de prensa hoy, martes, para detallar todo el cronograma de la XVII Vuelta de la Manzana, competencia inicial del Campeonato Argentino de Rally. Las inscripciones se cerrarán el martes 17, un día después se realizará el sorteo del orden de largada de los participantes y de los respectivos números. El jueves 19, entre las 8 y las 20 horas, se verificarán los automóviles, mientras que los observados tendrán oportunidad el viernes de corregir los inconvenientes técnicos entre las 8.30 y 9.30. A las 9.30 se abrirá el parque cerrado en un lugar a designar, cerrándolo

...y con el próximo número de CORSA, el Tomo IX de LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

¡Complete la colección!

TURISMO: LAS "SECUELAS" DE LA PRIMERA CARRERA

En el ACA aún está en el comité de penalidades la protesta del equipo integrado por Jorge Maggi y Eugenio "Chippy" Breard, que mediante una nota elevada al comisario deportivo, Sr. Egidio Frangella, protestan contra el organizador de la competencia, el Madereros Automóvil Club. La CDA del ACA se deberá expedir en la semana con respecto a este espinoso tema.

Por otra parte, fue desclasificado Ricardo Albertengo, pues el peso del volante del motor de su Ford Sierra Ghia 2,3 era 10 gramos menor al que establece el reglamento. El ingeniero Garibaldi apeló la medida, la que actualmente es estudiada por la comisión técnica.

El ingeniero Garibaldi destacó: "el diálogo que mantuvimos con la gente del ACA fue muy correcto y se desarrolló en muy buenos términos. Yo apelé la medida porque la balanza no me da la suficiente confianza en los valores que declara. Además, al volante cuestionado le faltan los contrapesos, los que se pueden haber salido en la carrera. Esos son los motivos que me llevaron a apelar la medida".

Habrà que esperar hasta la semana próxima, para saber si efectivamente Hernán Ayerza es el ganador de la prueba de la Fórmula Sierra.

moto-velocidad

NOVEDADES DEL GRAN PREMIO DE ARGENTINA



El Congreso de la Federación Internacional de Motociclismo, realizado en Italia, aprobó definitivamente la realización de las pruebas sudamericanas en Argentina y Brasil.

En nuestro país llegaron nuevas inscripciones, como la del español Alfonso "Sito" Pons, integrante del equipo Honda y subcampeón de la clase 250. Su compatriota Javier Carde-

lus del equipo J.J.Cobas y el inglés Robin Appleyard también figuran oficialmente en la lista de inscriptos. Dentro de la categoría del cuarto de litro, también ya está anotado el bicampeón mundial Carlos Alberto Lavado Jones, de Venezuela; mientras que su hermano Luis e Iván Palaszeze serán otros participantes destacados de nuestro gran premio.

En la clase mayor, la de 500 cm³, se espera próximamente la inscripción del campeón mundial Eddie Lawson y del australiano Wayne Gardner, quien el año pasado cumplió un excelente trabajo en el torneo mundial.

una hora después, mientras que hasta las 11 hs habrá tiempo de entrar al recinto, pero con penalización. El mismo viernes a las 11.10 hs se va a confeccionar la nómina completa de participantes y a las 11.15 hs se realizará una reunión de pilotos, a la cual es obligación asistir. El viernes a las 11.45 hs se abrirá al parque cerrado, a las 12 hs. se ubicará el primer participante en la rampa de largada y diez minutos después comenzará la prueba.

Serán tres etapas, todas en el Valle del Río Negro, en sus sectores alto y medio y sus cercanías, para totalizar 1.478,06 kilómetros. La prueba tendrá división 2 (acordará el mayor puntaje).

FORMULA DOS: NO AL AUTODROMO

Debido a que algunos proveedores de elementos han demorado su trabajo (Maldonado y Berta, entre varios otros), la ahora denominada Fórmula Dos no se presentará, como estaba previsto, el próximo fin de semana en el Autódromo de Buenos Aires junto al T.C.2000 y la Fórmula Renault. Por lo tanto, la F-2 (no Sudamericana, ¿eh?) posiblemente iniciará su temporada en el Autódromo de General Roca, escenario adonde inicialmente no pensaba concurrir.

HUGO LARA A LA F-2

El piloto Campeón de la categoría zonal Sport Prototipo ha decidido diversificar su actividad. Por ello adquirió el auto de F-2 "Sudam" que perteneciera a Gustavo Sommi para competir en la Fórmula Dos (ex Entrecor). El piloto de la zona sur del Gran Buenos Aires contará -tal como en Sport- con la preparación de Juan Tomalino.

CUMINI ASOMBRADO

Leopoldo "Poldy" Cumini, presidente de la Fórmula Dos Nacional, ha realizado recientemente ensayos con un motor VW 1500 preparado de acuerdo con nuevo reglamento. "Estoy asombrado por lo 'tranquilo' que es el motor. Se puede mantener el régimen máximo durante un buen tiempo sin notar una gran exigencia. Lo máximo que logramos fueron 155 HP a 7.500 RPM, con el mayor torque a 6.000 RPM. De esta forma, al tener una gran elasticidad, deberemos trabajar mucho con las levas". Recordemos que el año pasado, con la anterior reglamentación, el régimen de rotación arañaba las 9.000 RPM.

PUNTAJES DE TURISMO

En las clases 2 y 3 del Turismo en pista y en la 1, 2 y 3 de rally, los puntajes que tienen vigencia para cada uno de los clasificados cuando hay menos de diez autos son los siguientes: entre 8 y 9 máquinas, tendrán 16, 12, 9 y 8 puntos los cuatro primeros; cuando hay 6 o 7 autos, sumarán 12, 9 y 7 unidades los tres primeros; si sólo hay 4 o 5 participantes, los dos primeros se llevarán 8 y 6 puntos, mientras que sólo tendrá un punto el primero cuando estén presentes 3, 2 u, obviamente, un solo coche.

Por lo anterior, la Clase-3 del turismo tiene como puntero en el torneo, luego de la carrera de Buenos Aires, a Fernando Adba con 16 unidades, seguido por Carlos Romero con 12, Jorge Delgado tiene 9 y Juan Carlos Gianni, 8. Estos puntajes no tienen vigencia para la Fórmula Sierra.

Los dirigentes hablan del '87

OSCAR PENTECOSTE

(Presidente de A.P.A.T.)

El turismo en pista ha comenzado su segundo año de "independencia", y dentro del programa, la Fórmula Sierra realizará su primera temporada como categoría nacional.

Oscar Pentecoste, presidente de A.P.A.T. y creador de la Fórmula Sierra, analizó la marcha de la categoría en los últimos tiempos.

"Considero que los pasos que fuimos dando han sido correctos. La modificación reglamentaria para adaptar los autos al reglamento internacional de grupo A ha estado bien diagramada. Fue una pasada en limpio de los reglamentos del año anterior."

Las críticas recibidas por la primera carrera del año fueron muchas, y con respecto a esa prueba, Oscar Pentecoste fue muy claro: "Hubo desorganización, todo comenzó cuando los Fiat Spazio presentaron nada más que tres autos, por ese motivo se hicieron menos vueltas para la final de esa categoría, allí se adelantó todo con el ya conocido problema con los Alfa Romeo. Al avisar a los competidores del adelantamiento de la largada no se implementó como correspondía, y de ahí surgió todo el problema. Con respecto a las exclusiones que hubo el sábado, la decisión del comisario deportivo estuvo bien tomada. Las medidas de los difusores no eran las correctas, y por una nue-

va reglamentación no se le permitió a los involucrados largar la carrera. Yo intercedí ante el Dr. Rivarola para que esos pilotos puedan estar en la largada. Yo trato de sumarle cosas al Turismo, y autos eran muy importantes para el parque de la categoría. Lo cierto es que no se puede dejar de entender la actitud que tomaron los comisarios técnico y deportivo, porque tienen un reglamento y deben ajustarse a él. Además el Dr. Rivarola no quiso restar autoridad a los dos comisarios, por eso no pudieron largar el domingo Lustig, Valenti, Cornejo y Paolucci".

Siguiendo con la carrera del Autódromo de Buenos Aires, el presidente de A.P.A.T. se explayó en otros temas muy comentados en diversos ambientes.

"Al hacer la primera carrera a principios de marzo, nosotros pensamos que iba a haber una mayor cantidad de autos, inclusive habíamos comprometido muchos pilotos su presencia, y luego fallaron. En lo que respecta a la Fórmula Sierra, los corredores tenemos un compromiso con Ford en participar en el 75% de las competencias. A todos los que no se presentaron se les ha mandado telegramas para que expliquen esa actitud. Con respecto al público sí se sabía que iba a haber muy poca gente, muchos no terminaron sus vacaciones, hacía mucho ca-

lor y esos factores fueron importantes."

Para culminar, Pentecoste nombró a todos los pilotos que están haciendo autos nuevos para la especialidad. "Hay tres Ford Sierra Ghia 2,3 que se están haciendo desde el casco, y tres más que fueron comprados en Ford. Entre los que se van a incorporar está Hugo Fierros, Ricardo Costanzo, Máximo Macchi, José Migliore y Alberto Figliozzi. Yo estimo que para la próxima carrera que será en 9 de Julio puede haber 23 autos de la clase Sierra en pista. En la clase 2 es inmensa la cantidad de Regattas y Gacel que se están armando, yo calculo que vamos a tener un parque estable que oscilará entre los sesenta y setenta autos, más que el año pasado que andábamos por los cuarenta y cinco o cincuenta. Ese fue uno de los motivos por el cual decidimos hacer la prueba complementaria el domingo por la mañana, para permitir que tres de los que se quedaron afuera tengan posibilidades de entrar a la final. En la clase 3 también hay varios autos en proceso de armado, entre ellos el de Eduardo García Gómez que ya fue campeón de la categoría. En esta división podremos tener 22 máquinas en cada carrera".

Si bien empezó el año con algunos problemas en su categoría, Oscar Pentecoste sigue siendo muy optimista.

SEÑOR TALLERISTA
CONFIE EN

PINTURERIAS QUESADA

LACAS Y FONDOS PARA
AUTOMOTORES
—LINEA BICAPA—

ASESORAMIENTO
LINEAS HOGAR Y OBRA
LO ESPERAMOS!!
AV. CONSTITUYENTES 5599
(1431) BS. AIRES - TEL. 572-7721



REPUESTOS
ACCESORIOS

REPOSICION
PERMANENTE

Jorge y Daniel Carbone S.A.

Envíos
Rápidos
al interior

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

VOLANTES DEPORTIVOS



EN CUERO
MADERA Y CUERINA

R. FREIRE 3215 - CAPITAL - 701-3629

FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS

NACIONALES E IMPORTADAS



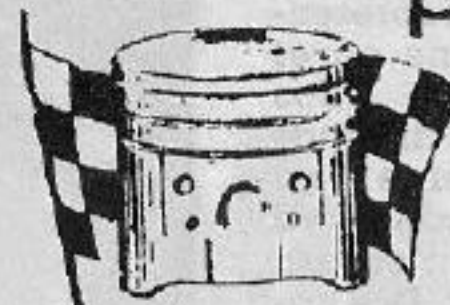
RAFAEL NETO

AV. VELEZ SARSFIELD 786 - VILLA MADERO

TEL.: 622-4312



pistones



ODDI

PARA TODO TIPO
DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE
MUESTRAS Y PLANOS

J. M. Estrada 1974 - Tel. 25587
5800 RIO CUARTO (Córdoba)

REPUESTOS

MACH 2

RASTROJERO
MOTORES
INDENOR

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

ENVIOS AL
INTERIOR

AMORTIGUADORES

SOYMO



- OMNIBUS
- COLECTIVOS
- CAMIONES
- AUTOMOVILES
NACIONALES E
IMPORTADOS

ZONAS DISPONIBLES
EN EL INTERIOR

IBERA 180 - AVELLANEDA Bs. As. Tel. 204-5627

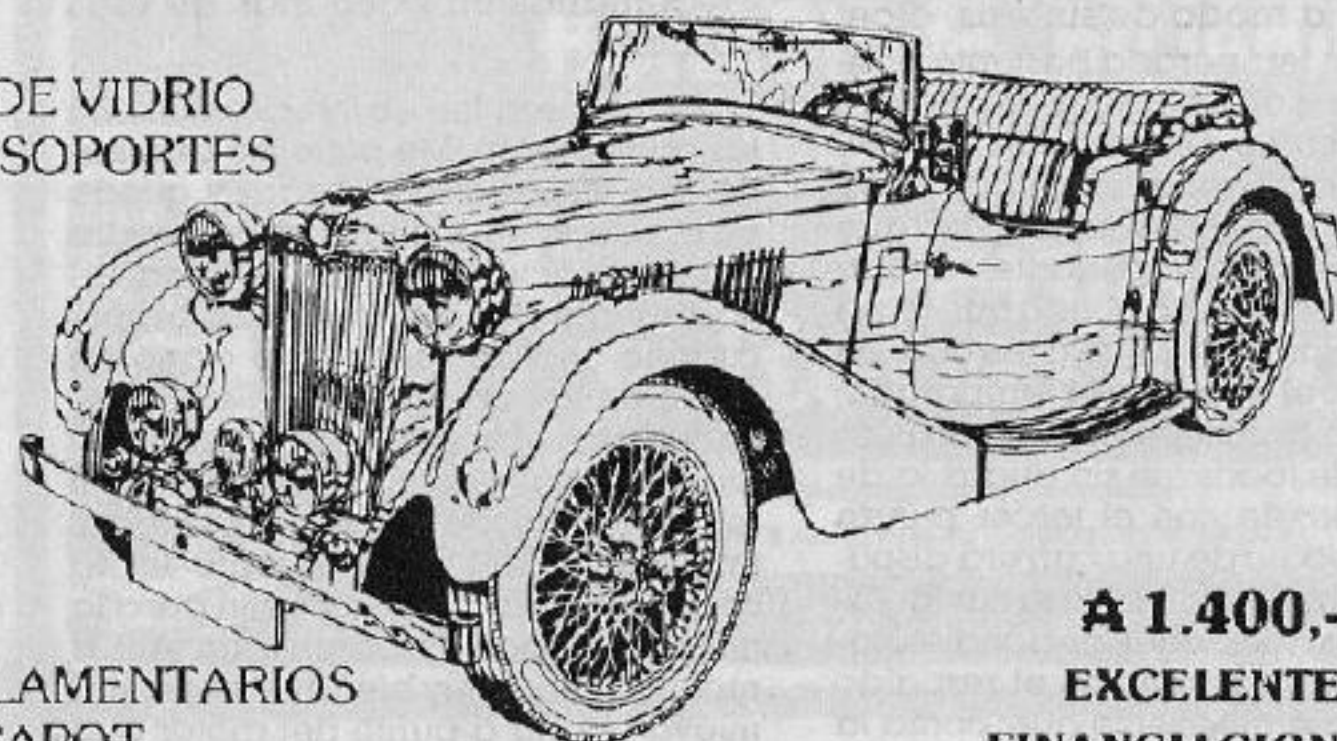
CLASSIC MG 1937

CHASIS ESPECIAL
CARROCERIA COMPLETA DE FIBRA DE VIDRIO Y
*MEIPAC® - COLORES A ELECCION

ACCESORIOS:
PARABRISAS DE VIDRIO
TEMPLADO Y SOPORTES

PARRILLA
CROMADA
INSIGNIA DE
PARRILLA
PARAGOLPES
CROMADOS
TABLERO DE
MADERA

6 FAROS REGLAMENTARIOS
4 GANCHOS CAPOT
4 BISAGRAS PUERTAS - BUTACAS ANATOMICAS
ASIEN TO TRASERO - CINCO BANDAS BLANCAS



A 1.400,-
EXCELENTE
FINANCIACION

CERTIFICADO DE FABRICACION

* MEIPAC 1010: MALLA ENVOLVENTE INTERMEDIA PROTECTORA DE ACERO

TIT-CAR S.R.L. NECOCHEA 1358 - TEL. 28-6044
(1160) - BUENOS AIRES - ARGENTINA

EL UNICO REPRESENTANTE ARGENTINO EN EL MUNDIAL DE MOTOCICLISMO HABLA SOBRE SU EXPERIENCIA '86 Y SUS EXPECTATIVAS PARA ESTA TEMPORADA

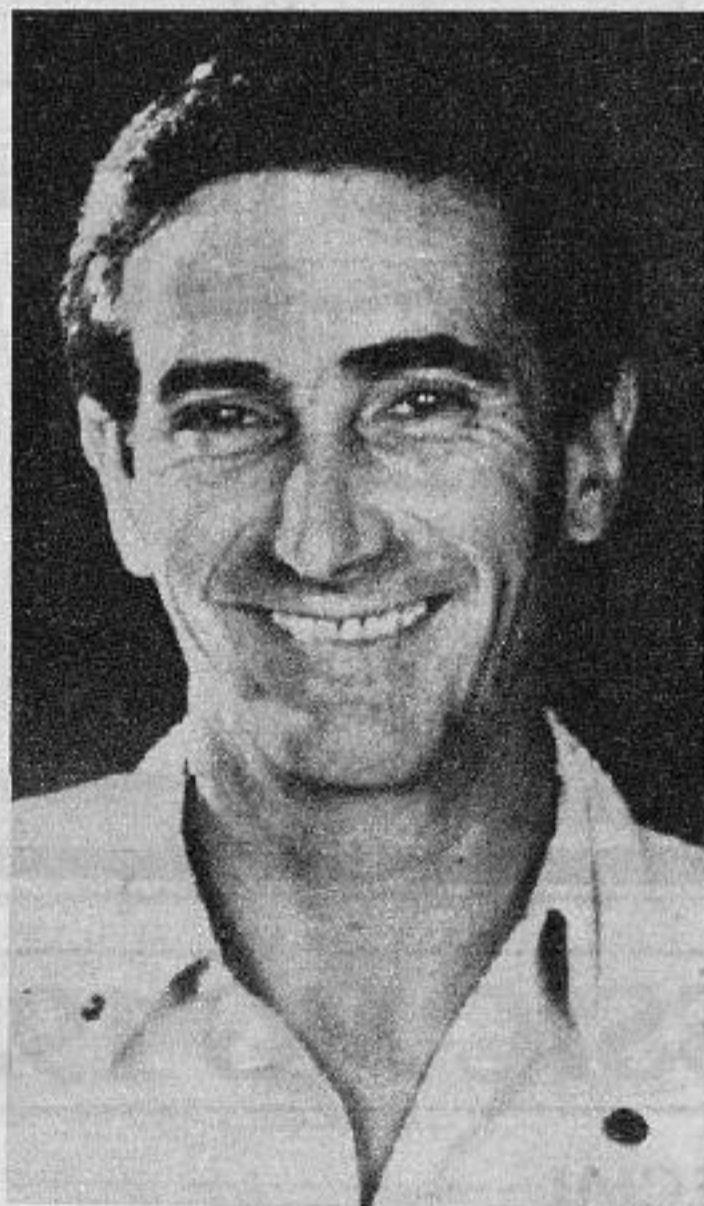
"WILLY" PEREZ, PASADO Y FUTURO

Desde hace varios años Guillermo "Willy" Pérez es el solitario representante que Argentina tiene en el Mundial de Motociclismo. Años que fueron pasando con distintas alternativas para el platense. Uno más ha quedado atrás con el ya fenecido 1986. Otro más lo espera en este aún flamante 1987. Dos capítulos para agregar a la nutrida historia internacional de "Willy". Uno en su versión pasada dejando recuerdos felices y de los no tan gratos. Otro, en su tiempo futuro, presentando nuevas esperanzas y también algunas dudas.

Vayámoslo tocando junto con su protagonista en la "neutralización" que este presente impone a su carrera deportiva y que culminará a comienzos de abril, cuando vuelva a Europa para iniciar la que Pérez contabiliza como su séptima temporada en el Campeonato Mundial, siempre en la versión 125 cm³.

Y en este repaso de temas y tiempos comenzamos por los pasados. ¿Por qué? Por servir de base para encarar con mayor conocimiento los planes futuros. Y en ese pasado, obviamente, es su actuación en el certamen mundial la que se lleva la porción más grande del relato, de quien, a modo de síntesis, dice:

"Fue una temporada bastante positiva y que nos dejó muy conformes tanto a mí como a la gente de Zanella. En el plano personal sumé puntos en varias carreras, y no solo eso, sino que también cumplí importantes actuaciones, como el sexto puesto que logré en Nurburgring y el que conquisté en España; en el debut de la temporada, superando al campeón Bianchi. Pero la mejor de todas fue sin dudas la de Bélgica, donde con el tercer puesto llegué al podio de una carrera disputada casi totalmente bajo la lluvia. Todas estas actuaciones personales, lógicamente, conlaron con el respaldo de un medio mecánico que, como la Zanella, tuvo un óptimo rendimiento, con progresos constantes. Lástima dos cosas. Una, los problemas de neumáticos que tuvimos y que esperamos solucionar para este año con los compuestos no experimentales que tendremos de Michelin. Y otra, las dos caídas, que sobre el final de la temporada deslucieron un poco todo lo bueno que habíamos hecho, además de los problemas, físicos, que me impidieron avanzar más adelante del décimo puesto que tuve en la clasificación final del campeonato, en la que



por otra parte fue mi mejor ubicación en todos los certámenes mundiales que corrí hasta ahora."

—**Contanos un poco más de esas caídas...**

—**La primera fue en Suecia, durante las parte inicial. Me acuerdo que hubo una largada medio rara y quedé en el puesto 30, y a la vuelta y media ya estaba octavo. Llegamos a una frenada y me tiré a pasar a un grupo, cuando uno de ese lote se abrió en mitad de la curva. No pude evitar tocarlo y tras el impacto pasé por encima para caer contra un cordón. Mi mano izquierda quedó apretada, fracturándose. Estuve ausente en la carrera de San Marino y volví para la última del año en Hockenheim. Allí la moto andaba muy bien, luego de una nueva puesta a punto del motor que habíamos hecho para Suecia. Lamentablemente todavía tenía secuelas de las heridas en la mano y no podía aprovecharla al máximo. De todas maneras estaba en el grupo de los diez primeros cuando tuve el otro accidente, al caerse Masciotta, el campeón europeo delante mío. Este percance fue mucho más serio, ya que además de tres nuevas fracturas en la mano izquierda tuve conmoción cerebral, distensión de clavícula, golpes en la espalda y fisura de un dedo del pie. Fue un mal cierre para una**

temporada que en general fue buena. Por suerte, con un tratamiento adecuado logré una completa recuperación de las heridas, especialmente las de la mano, y estoy listo para empezar otro año, aunque me quedó la amargura de haber perdido la posibilidad de lograr una mejor ubicación en el campeonato.

No fue ésta la única perla negra en el panorama 1986 de "Willy". A su regreso, y tras recuperarse de las heridas de dicho accidente, partió rumbo a Venezuela para defender en el Campeonato Latinoamericano el título obtenido en 1985.

"Me hicieron un sabotaje permanente desde que llegué. Luego de ganar la primera carrera, en la segunda se agarró el motor y al revisarlo comprobamos que había un tubo de goma en el carburador, puesto intencionalmente. Reparamos y para la tercera carrera hice la pole position, y al ir a la grilla bajo una lluvia torrencial, no había nadie. Protesté, pero nadie me hizo caso, así que decidí retirarme. No tenía sentido seguir así con un boicot permanente, que también había incluido la falta de nafta para poder entrenarme. Estaba claro que los venezolanos querían que sus pilotos ganaran de cualquier manera el campeonato. Y lo lograron, pero únicamente de esa forma."

MIRANDO HACIA ADELANTE

Superado en el tiempo y ya también en el relato este pasado no tan feliz, avanzamos hacia el futuro. Ese que Willy tiene planeado así:

"De acuerdo a lo previsto, seguiré este año en el Mundial de 125 cm³, y lógicamente con Zanella. Actualmente estamos terminando los trabajos en el motor para redondear la potencia y puesta a punto de la moto. En la potencia, ya el año anterior logramos bastantes progresos, estando nuestro motor entre los mejores cinco. De todas maneras, las aspiraciones, son lógicamente mejorar lo realizado el año anterior, aunque no estar en la lucha por el título, ya que eso es prácticamente inaccesible para equipos como los nuestros en virtud de la diferencia de infraestructura con relación a los equipos oficiales, que en el caso de Garelli manejan grandes presupuestos."

Este panorama futuro de Guillermo "Willy" Pérez muestra también la nebulosa que ordena su participación en el Gran Premio de la República Argentina. La carrera mundial que recuperó nuestro país, pero que no tendrá en esta ocasión, al menos por el momento, a la Clase 125 cm³ entre sus protagonistas. Un hecho que merece la siguiente reflexión de Willy:

"No puedo justificar que 'mi categoría' no esté presente en el Gran Premio de la República Argentina. Si nuestro país ha tenido hasta el momento alguna representación humana y técnica dentro del certamen mundial ha sido en la Clase 125 y es por eso que no me parece lógico dejarla afuera en el momento de recuperar el Gran Premio. Creo que su incorporación no sería un problema de costo, ya que en lugar de 250 y 500, bien podrían competir las categorías 80, 125 y 500 cm³. A mí esto me apena mucho, porque si la 125 cm³ no viene al país no podré mostrarle al público argentino los progresos logrados tanto por mí en el orden personal como por la Zanella en la parte técnica. Algo que me gustaría que los argentinos pudieran observar y algo para lo cual sería imprescindible que se incorporara la Clase 125 cm³ a la programación."

—**De todas maneras, y si participa la clase 250 cm³, vos tendrías supuestamente oportunidad de correr, ya que se ha dicho que habrá una moto de 250 para un piloto argentino, que lógicamente, por antecedentes y experiencia, tendrías que ser vos...**

—**Si, pero ése no es el caso, ya que a mí me gustaría correr pero con la moto y el equipo con que lo hago habitualmente. Esa sería la única manera de mostrar a la gente mis verdaderas posibilidades. Por el contrario, la alternativa de la moto de 250 que se ofrece es algo distinto, y además en mi caso, aislado, ya que no participé nunca ni pienso que lo haré en esa categoría. Además, en el supuesto caso que lo hiciera, tendría que ver lo que se me ofrece, porque no puedo subirme a una moto cualquiera.**

—**¿Pero vos aceptarías la propuesta de correr una 250 cm³ si como resulta lógico te ofrecen esa moto?**

—**No lo sé. Este es un tema que no depende exclusivamente de mí.**

distri ford

Distribuidor Mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE DIRECCION
DESPIECES

ENVIOS AL INTERIOR
PEDIDOS AL TELEFONO: 629 - 1407

ATENDEMOS
TARJETAS
DE CREDITO



ZEBALLOS 2501
Tel. 629 - 1487
1712 - CASTELAR

Electro-Car
INSTALACION

SERVICE

ALARMAS DE PUERTAS
Y CRISTALES
ANTI-SALTO - AUTOESTEREO

Serrano 21
855-9850



REPUESTOS



**TRADICION EN
VOLKSWAGEN**

IMPORTACION
FABRICACION

Kofran S.A.C.I.

Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires

**ESTABLECIMIENTO
DE MARTINO
INDUSTRIAL COMERCIAL S.R.L.**

- *Recambiamos y colocamos su caja de direccion en el acto
- *Venta reparacion y service
- *Estacionamiento propio

SABADOS de 8 a 12 Horas.
JOSE M. MORENO 987/989
Tel. 923-8435-(1424)-Capital



REPUESTOS Y ACCESORIOS
COBAS-FELIX



- *DISTRIBUIDORES MAYORISTAS DE REPUESTOS Y ACCESORIOS GENERAL MOTORS.
- *AUTOPARTES-PARTES DE MOTOR CAJA Y SUSPENSION.



NUEVA DIRECCION
Av. SANTA FE 2156/58 - (1870) -
Tel. 208-3144/9602-AVELLANEDA

ESCAPES ESPECIALES · SILENCIADORES

NACIONALES

IMPORTADOS



JAULAS ANTIVUELCO · DEFENSAS
MUÑECAS 1038 · 854-0688

ENVIOS AL INTERIOR

Atención Categoría
Spazio

FIAT

ANGELMO ... LO TIENE

CARROGERIA - MOTORES COMPLETOS / SEMIARMADOS
CAJAS DE VELOCIDAD' ETC.

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS - ENVIOS AL INTERIOR

Muñecas 1046 - Tel. 854-0688 - (1414) Capital * Sábados abierto todo el día *

**DIRECCIONES
HIDRAULICAS**

REPARACION - VENTA - COLOCACION
DE TODO TIPO DE DIRECCIONES
MECANICAS - CREMALLERAS - HIDRAULICAS

TARJETAS DE CREDITO

CASA FELIPE

CAMARONES 1507 (1416) CAPITAL - 59-4300

HORACIO M. BOJANICH
RUEDAS Y LLANTAS

**Venta
y Reparación**



Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - PRATI - PROTTO Y SPINA

H. Yrigoyen 1585 - Tel. 629-2534 - Moron Pcia. de Bs. As.

Resi-Mar

ACUMULADORES

- *ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ
- *NAUTICA - AVIACION
- *TODAS LAS LINEAS REFORZADAS
- *GARANTIA 15 MESES



VENEZUELA 3902 - Tel. 761-4480 - (1603)
VILLA MARTELLI

**CASA
Carlucho**

VENTA Y COLOCACION DE
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
EQUIPOS ESPECIALES
JAULAS Y DEFENSAS DE SEGURIDAD

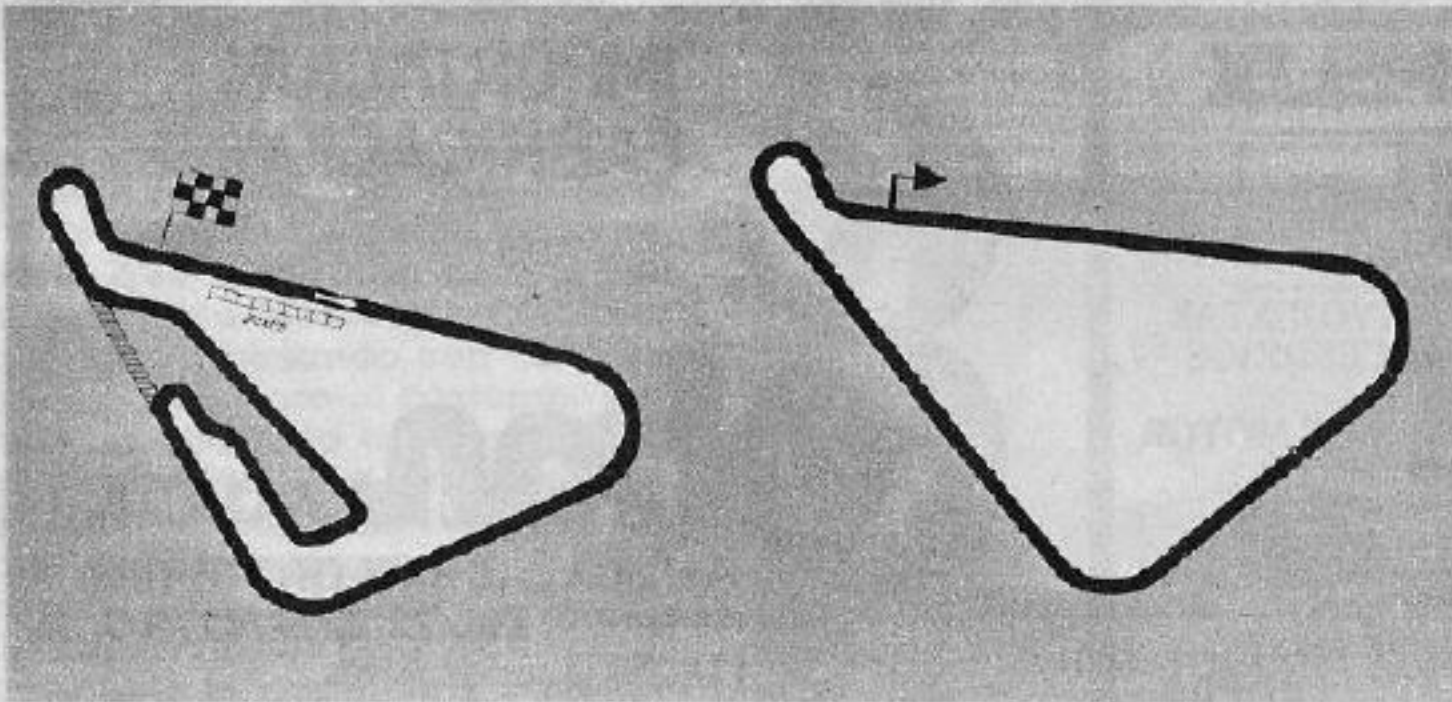
• Doblamos hasta 4" •

Av. Mitre 338 - Villa Martelli - Tel. 761-3798
Mariano Pelliza 4192 - Munro - Tel. 762-3687



TC.2000 Y F.R.A. EN BUENOS AIRES

Con la organización del *Vicente López Automóvil Club* se llevará a cabo el próximo domingo 15, el *"Premio Apertura"* en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires para Turismo Competición 2000 y Fórmula Renault Argentina. El TC 2000 lo hará en el circuito N° 9 (3.345,50 m) y F.R.A. en el circuito N° 7 (2.640, 85m). Como siempre la televisualización estará a cargo de Argentina Televisora Color y en el aspecto radial, Carburando (Radio Rivadavia) y Campeones (Radio El Mundo) realizarán completas coberturas.



Circuito N° 9

Circuito N° 7

CRONOGRAMA OFICIAL

El viernes 13 se realizarán entrenamientos libres en los siguientes horarios: de 11 a 11:40, T.C. 2000; 11:50 a 12:55, Fórmula Renault Argentina; 13:05 a 13:25, T.C. 2000 Clase "B"; 13:35 a 14:15, T.C. 2000; 14:25 a 15:30, Fórmula Renault Argentina; 15:40 a 16, T.C. Clase "B"; 16:10 a 16:50, T.C. 2000. Para el sábado 14, de 8 a 11 se realizará la Verificación Técnica y Administrativa de todas las categorías. Posteriormente se llevarán a cabo entrenamientos de T.C. 2000 de 11:10 a 11:40, para luego realizar las pruebas de clasificación de acuerdo al siguiente programa: 11:50 a 12:10, 1ra. Tanda T.C. 2000 Clase "B"; 12:20 a 12:50, 1ra. Tanda Fórmula Renault Argentina; 13 a 13:30, 2da. Tanda Fórmula Renault Argentina; 13:40 a 14:10, 1ra. Tanda T.C. 2000; 14:20 a 14:40, 2da. Tanda T.C. 2000 Clase "B"; 14:50 a 15:20, 3ra. Tanda Fórmula Renault Argentina; 15:30 a 16:00, 4ta. Tanda Fórmula Renault Argentina; 16:10 a 16:50, 2da. Tanda T.C. 2000.

El domingo 15, jornada final, tendrá inicio a las 8:30 con las pruebas de tanques llenos de la Fórmula Renault Argentina. De 9:10 a 9:40 harán lo propio los T.C. 2000, en tanto que a las 10:10 se realizará una Final de no clasificados para la Fórmula Renault Argentina que constará de 12 vueltas al circuito 7, totalizando un recorrido de 31,69 Km. A las 11:05 se disputará la final de T.C.

2000 Clase "B" en 12 vueltas al circuito 9, cumpliendo 40.146 km. A las 11:30 la Fórmula Renault Argentina llevará a cabo su final que constará de 25 vueltas al circuito 7 (40.740 km). Finalmente el Turismo Competición 2000 cerrará el espectáculo disputando su final en 29 giros al circuito 9, (97.019 km).

PIANETTO Y LOS PESOS

Juan Carlos Pianetto ha modificado la distribución de pesos en la coupé Ford Sierra XR-4 de Isoldi que será conducida por José Miguel Pontoriero en T.C.2000. La caja de cambios fue desplazada hacia atrás y se colocó más peso sobre el tren posterior.

CROCCO PASADO POR AGUA

Bajo la lluvia, Carlos Crocco se animó a dar unas vueltas con su nueva coupé Ford Sierra. Fueron tres giros el lunes 2 de marzo y cuatro vueltas el día siguiente, de las que se sacaron muy pocas conclusiones. "Yo lo que más valoro es la actitud de Carlos Akel, pues yo me fui de vacaciones y cuando volví tenía el auto en mi taller. Esa puntualidad es muy importante. Con respecto al auto, por ahora anda más despacio que el VW 1500, pero aún tengo mucho por trabajar hasta el día de la carrera".

MAS APUESTAS DE T.C.2000

Siguiendo el panorama de T.C.2000,

HABLA BERTA

LA VERDAD DEL CASO RENAULT

"Yo no me puedo pelear con el mejor cliente que tengo, lo que pasa es que reconozco a Juan María Traverso como un fuera de serie, no sólo en el país sino también en el mundo, pero como tener me cuesta un poco entenderme, cosa que no sucede con José Luis Di Palma por la sencilla razón de que él, se hizo, al lado mio y concretamos muchas pruebas juntos. A mí me cuesta cuatro veces más en tiempo probar algo con Juan María que con José Luis, y ese tiempo lo necesito por el trabajo con la Fórmula Dos Sudamericana. Renault me pidió mi opinión y yo le di mi posición, pero ellos lo querían a Ernesto Soto, e inclusive me dijeron que podían seguir con tres autos, pero considero que no se puede atender bien a esa cantidad de máquinas, y como el equipo es de Renault, Soto será el piloto. Yo le sigo entregando motores a Renault, y cuando termine el desarrollo del F-2, no descarto volver a trabajar y a probar el TC 2000 con José Luis."

Oreste Berta expuso su posición con respecto al tema, y aclaró que la semana pasada fue llevada la Coupé Fuego que utilizó José Luis Di Palma en el '86 desde su taller al departamento competición de Renault para "agilizarlo" y alistarlo para la temporada '87.

EL A.C.A. Y LAS NUEVAS CATEGORIAS

Los rumores y las versiones que circulan en el ambiente automovilístico con respecto a la "nacionalización" de diversas categorías han llegado hasta la mesa directiva de la C.D.A. del A.C.A., la cual analizó el tema y resolvió que un pedido de este tipo no sería aceptable, teniendo en cuenta las condiciones económicas por las que atraviesa el país, la imposibilidad de hacer un calendario con todas las categorías sin superposición de fechas, la poca competitividad y el escaso número de participantes y público que concurre a algunas especialidades que ahora son nacionales. Se considera que tampoco es conveniente la proliferación de categorías monomarca, pues eso conspira contra la lucha de las distintas marcas que es uno de los principales incentivos del deporte automovilístico.

No obstante, días atrás Eduardo Bouvier comentó el nacimiento de la Fórmula Super Renault, para lo cual ya habría un chasis construido en Balcarce por Tullio Crespi y en los próximos meses comenzarían las pruebas básicas para la puesta a punto del vehículo.

tc 2000 PREPARANDO EL INICIO



El pasado jueves 5 de marzo hubo varios autos de TC.2000 girando en el circuito N° 9 del Autódromo de Buenos Aires preparándose para la competencia inicial del torneo, la cual se realizará el próximo

domingo 15 de marzo en ese mismo trazado.

Cocho López inició el contacto con la coupé Renault Fuego preparada por Antelo -la cual fue rediseñada en su totalidad, respecto a su única

presentación en Bahía Blanca el año pasado-. Sin embargo, "Cocho" sólo pudo girar a pleno en dos oportunidades, debido a repetidos inconvenientes con la bomba eléctrica de combustible. Su mejor registro fue de 1m32s45, retirándose conforme el team luego de ello.

Simultáneamente giraron también Miguel Ángel Guerra con Renault 18 (ex Rodolfo Zucín) y Silvio Oltra. Guerra fue quien más vueltas completó, completando seis giros luego de modificar sensiblemente la puesta a punto de la suspensión. Su mejor registro fue 1m35s87.

Oltra, por su parte, sólo ensayó la nueva trampa de su coupé Renault Fuego, diseñada para solucionar inconvenientes con alta temperatura de refrigerante.

Foto: Duilio Caro

EQUIPOS DE TURISMO COMPETICION 2000

N°	EQUIPO	PILOTO	AUTO	PREPARADOR
1	Renault Competición	Juan M. Traverso	Renault Fuego	Berta
2	Herceg	Mario Gayraud	Ford Sierra	Herceg
3	Bamse Competición	Angel Barfi	Ford Sierra	Bamse
5	A.C.A. Competición	Ernesto C. Bessone (h)	Ford Sierra	Akel
6	Renault Competición	Ernesto Soto	Renault Fuego	Berta
8	Del Sur Competición	Gerardo Del Campo	Ford Sierra	Souza Martínez
9	Oltra Competición	Silvio Oltra	Renault Fuego	Berta
11	Isoldi Competición	José M. Pontoriero	Ford Sierra	Benavides
12	Serafini Competición	Jorge E. Serafini	Renault Fuego	Antelo-Berta
13	Herceg	Luis R. Di Palma	Ford Sierra	Herceg
15	Crocco Competición	Carlos Crocco	Ford Sierra	Akel
16	Zampa Competición	Juan P. Zampa	Renault Fuego	Balestrini
17	Sáenz Competición	Eduardo Sáenz	VW 1500	De Guidi
19	Torriani Competición	Enrique Torriani	VW 1500	Propia
20	Kalos Competición	Gabriel Kalos	Renault Fuego	Berta
21	Wildt Competición	Oscar Fineschi	Ford Sierra	¿Souza Martínez o Carlos Akel? propia
22	Fortunato Competición	José Fortunato	Peugeot 505	Fte
23	Fé Competición	Rodolfo Zucín	Renault Fuego	Fte
24	Monguzzi Competición	Angel Monguzzi	Renault Fuego?	¿Batelli?
25	Ponca Competición	Hugo Olmi	Peugeot 505	Ponca
28	Varela Competición	Horacio Varela	Renault 18	Berta
30	Bessone Competición	José Luis Bessone	Ford Sierra	Herceg
31	Mayorga Competición	Francisco Mayorga	Ford Sierra	Akel
33	Naval Competición	José Naval	Renault Fuego	Esposito
34	Lepiane Competición	Horacio Lepiane	Ford Sierra	Herceg
36	Méndez Competición	Alfredo Méndez	Renault Fuego	
39	Autodella Competición	Miguel Echeagaray	Renault 18	Berta
44	Guerra Competición	Miguel A. Guerra	Renault 18	Berta
45	Antelo Competición	Osvaldo López	Renault Fuego	Antelo
	Del Sur Competición	Esteban Fernández	Ford Sierra	Souza Martínez
	Santaagata Competición	Gerardo Carqueni	Ford Sierra	Santaagata
	Ohanesian Competición	Gustavo Del Ohanesian	Renault Fuego	Berta
	Machado Competición	J. Machado	Renault Fuego	Berta
	Peña C. de Bustos C. C. VW	Norberto Rosone	Ford Sierra	propia
	Di Falcis Competición	¿Omar Bonomo?	VW 1500	Canapino
	Mayoría Competición	Daniel Di Falcis	VW 1500	propia
	¿Piruín Competición?	Miguel Mayoría	Ford Sierra	Akel
		¿Jorge Delgado?	Renault Fuego	Bini

NOS AIRES

Carlos Akel culminó la semana pasada con los ensayos sobre el auto que utilizará como muelle Ernesto Bessone. Básicamente se trabajó en carburador, levas y tapa de cilindros; en la primera prueba se sacaron algunas conclusiones y todo fue pasado en limpio para las siguientes competencias. Bessone consideró muy positivas todas las jornadas de ensayos, quedando como mejor tiempo para la vuelta al circuito n° 9 del Autódromo porteño 1m30s14/100.

DI PALMA CON EL MUFA

Luis Rubén Di Palma no ha dudado: eligió para lucir en las puertas de la Coupé Ford XR4 de TC-2000 el N° 13. De esta manera el N° 14 ha quedado libre en el ranking de esta especialidad.

LOS MACHADO AL TC-2000

Los hijos de Juan Machado (ex piloto de Turismo Carretera), Juan Ramón y José Rubén compartirán la conducción de una coupé Renault de TC-2000 en esta temporada. La misma será impulsada por un motor preparado por Oeste Berta, si bien el auto será atendido durante el año por Raúl Porta en Arrecifes. Los pilotos de San Antonio de Areco se alternarán cada dos competencias.

LA FUEGO DE MONGUZZI

La coupé Renault Fuego con la que Er-

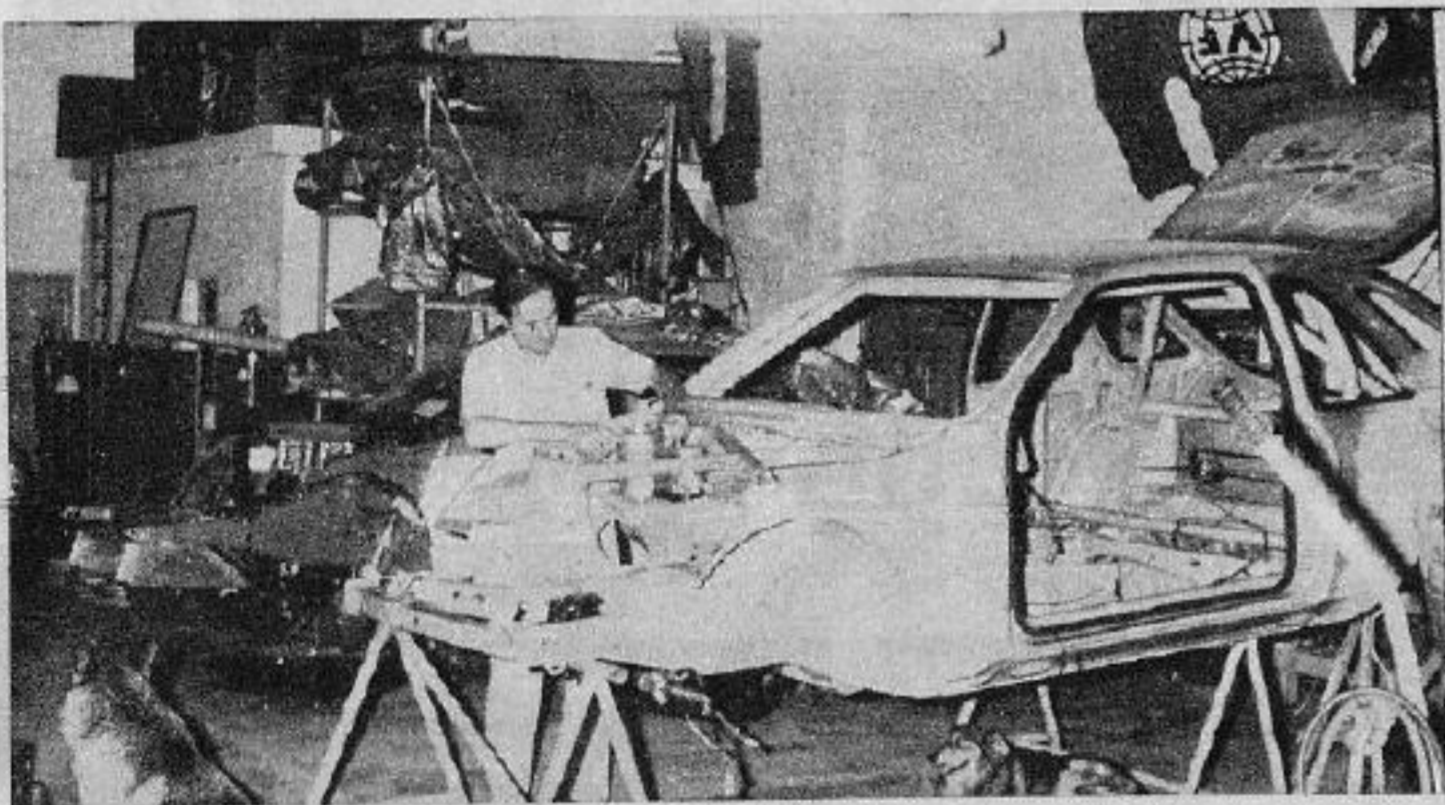
nesto Soto participó durante la última parte del torneo de TC-2000 en 1986 podría ser adquirida por Angel Monguzzi para seguir en la categoría. El motor la haría Batelli en Córdoba, y no obstante la intención de Bamse de seguir con Monguzzi y la coupé Ford Sierra, el cordobés ya tendría decidido su futuro. El "Negro" estuvo presente en las pruebas que Juan Pablo Zampa realizó en Las Parejas y allí observó distintos detalles técnicos del Renault, marca con la cual se reincorporaría al TC-2000.

LA CLASE "B"

En esta oportunidad no se presentará la Fórmula Dos Nacional (Ex Entrecor); en cambio es muy notoria la aparición de una nueva división. En efecto, la Clase "B" del Turismo Competición 2000 haría su presentación en Buenos Aires si hubiese un mínimo de 14 autos, que serán de la partida utilizando el reglamento técnico que rige a la categoría de 1985. Se eliminarán entonces en la grilla de partida los Ford Taunus, los VW, los Fiat Berlina y los Peugeot 504. Cabe acotar que se admitirán los modelos cuya fecha de fabricación date de 1980 o anteriores. En cuanto al peso, será de 950 kg para los que utilicen motores varilleros y de 1000 kg para los que utilicen motores con árbol de levas a la cabeza. Admitiéndose en ambos casos la suspensión independiente.

HERCEG SIN TREGUA

Foto: Enrique Perrupato



El "compositor" y su obra aún inconclusa: el casco de Di Palma, ya bastante adelantado cuando lo vimos pintado y con instrumentos y corrientes casi completos. Únicamente, Luis ha sido visita frecuente, y no desinteresada.

Virtualmente sin descanso se encuentra trabajando el taller de José Miguel Herceg en pleno desde que, ya bien entrado febrero, recién recibiera de fábrica los dos nuevos cascos de Ford Sierra XR4 para Mario Gayraud y Rubén Luis Di Palma. "Los muchachos llegan todos los días, fines de semana incluidos, a las seis de la mañana, y ya ves -nos decía el "Polaco" siendo las 21.00 hs del sábado último-, acaban de irse... para volver mañana domingo a primera hora, por supuesto. Para colmo, con gran parte de la fábrica de vacaciones durante febrero, y además por un cambio de numeración en las nomenclaturas correspondientes a cada

uno, tardamos mucho también en recibir los repuestos que necesitábamos. De todas formas, yo calculo que, siguiendo a este tren, vamos a terminar a tiempo de poner los dos autos en pista el sábado próximo para las pruebas oficiales y la clasificación en el Autódromo. ¿El viernes? Hummm... muy difícil." Acababa de quedarse solo en la laboriosa toraleza de El Talar de Pacheco, aunque bien custodiado por la respetable presencia de tres canes que lo acompañan en la foto junto al flamante casco de Di Palma, con el XR4 "viejo" de Gayraud como fondo. "Este de Luis -que, dicho sea de paso, ya lucía el color

dorado que llevará en carrera, merced al renovado auspicio de 4370- no tendrá diferencias con el de Mario. En él hemos volcado desde el comienzo, obviamente, toda la experiencia acumulada durante los dos años anteriores, con innovaciones que hemos ido incorporando paulatinamente en el de Gayraud, al cual ahora estamos haciéndole un repaso general. El nuevo para Mario lo alistaremos a la brevedad posible, pero por ahora, como pueden apreciar, ni lo pudimos tocar... Si apenas nos dará el tiempo que nos queda antes de la apertura, para terminar el primer coche nuevo y poner en condiciones el que ya teníamos"

sugerencias...

EDDIE PUBLICITARIA SRL.
Córdoba 443, 1° P. "A".
Tel. 311-2184

VOLANTES



PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuercas Antirrobo de Ruedas.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9554 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION



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

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.

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

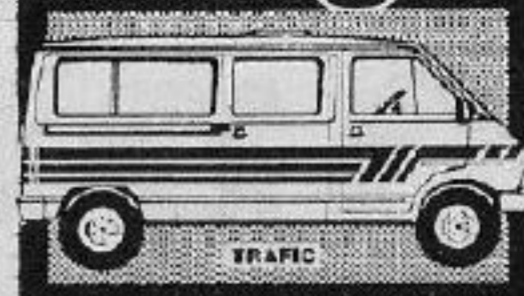
ENVIOS AL INTERIOR

SERVICIO AUTORIZADO



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

24 DE NOVIEMBRE 551
Tel. 97-4410/7498 • CAPITAL



lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



TRIMRITE PRODUCTS
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA

ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

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

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

EYQUEM CONCORDE

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



todo para el tuercal!

HOT ROD

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

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivulco.
Techo duro para Mehari.
Jeep y cabinas para Jeep largos

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

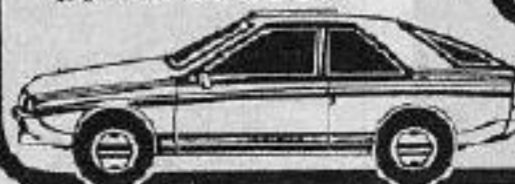
ENVIOS AL INTERIOR - TARJETAS DE CREDITO



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

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

DECORACION de VEHICULOS



Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO



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

TURISMO PISTA EN EL AUTODROMO DE BS. AS. (1/3/87).

¡CORSOS ERAN LOS DE ANTES!...

Corsos... y carreras eran los de antes. Como espectáculo, lo visto en el autódromo en la apertura del calendario nacional fue de una pobreza que invita a la reflexión y al replanteo. Para peor, todo sumido en el bochorno de la elevada temperatura que martirizó a protagonistas, extras y a los escasos espectadores. El carnaval pasó desapercibido en Villa Lugano.

**BOLETIN DE ORGANIZACION****Organizador:** Mataderos Automóvil Club.**Promotor:** Néstor Papini.**Accesos:** varios, asfaltados (5 puntos).**Controles:** eficientes (8 puntos).**Comodidades:** muy buenas (4 puntos).**Estado del circuito:** excelente (8 puntos).**Boxes:** muy buenos y suficientes (4 puntos).**Boxes** (condiciones de trabajo): muy buenas (4 puntos).**Promoción del espectáculo:** pobre (2 puntos).**Servicio de Prensa:** excelente (8 puntos).**Puntualidad:** se cambiaron horarios sin la debida difusión (1 punto).

Total: 38 puntos (Ideal 45). En ítem tales como boxes, sanitarios, prensa, si bien los elementos y comodidades superan con holgura en el autódromo de Buenos Aires a los que son promedio en otros escenarios, cabe acotar que distan en este caso de encontrarse en óptimas condiciones. El puntaje se elevó en otros aspectos por la escasa cantidad de gente en tribunas, accesos y en los mismos boxes.

LUCES Y SOMBRAS

Lo mejor: poca gente en boxes.
Lo peor: pequisima gente en las tribunas.
Lo más denostado: el clima.
Lo inexplicable: la largada de la Clase 3.
Una sorpresa: el andar de Léporo.
Una frustración: la de Breard (cobie, por lo del Garel y lo del Alfa).
Lo simpático: la bienvenida dada por Pentecoste a los incorporados a la categoría en la reunión de pilotos.
Lo feo: y más que eso, lo delictivo: el sabotaje que sufrió José Basso en el motor de su Alfa Romeo.

Lo reconfortante: ver en pista el auténtico espíritu deportivo de los escasos pilotos participantes.

Lo insolito: una carrera (aunque sea preliminar) largándose con solo tres autos. Fue la de la zona Spazio.

La mínima: la diferencia por la que Allertengo consiguió la "pole" sobre Guiral: una milésima.

La máxima: 83° a la sombra pero con mucha humedad.

La duda: ¿Voy al Autódromo o me quedo en la carrera?

La frase: "La próxima vez nos van a avisar que la carrera se corrió el sábado." (Jorge Maggi)

Lo oneroso: un helado "de agua" a 1,60 en patio de boxes.

Lo suicida: los colegas de "Campeones" que filmaban a la bajada del tobogán.

Lo efusivo: la actitud de Ayerza cuando se bajó del auto. Estaba más contento que perro con dos colas.

La tristeza: del "Tano" Pernia, que no puede levantar cabeza.

La bronca: del pibe Joseph, quien ahora que tiene todo en orden se retrasa por un cable de buja en "cisay".

La mala leche: la que persigue a Baldinelli en la Clase 2. ¿Cuántas carreras lleva sin terminar? (Y estaba segundo, cómodo).

El agradecimiento: de Pentecoste a los elementos de seguridad de FADES que le salvaron la vida en el impresionante vuelco del viernes.



Arriba: Sgroppo, Marier y Guiral circulando por el Curvón, con fondo del lago y construcciones ciudadanas. Izquierda: Mario Serravalle estrenando VW Gacel, perseguido por Lépero. Derecha: el Gacel de Bonomo en plena lucha con el regatía de Baldinelli. Derecha abajo: en primer plano, el R-18, conducido por "Flash"; detrás, Fernando Adba en apuros...

PAPEL PICADO

EL CONDOR VUELVE. José "Pepe" Migliore, el piloto de las madres y las novias, vuelve a la categoría que lo contó como una de sus máximas figuras en la década del '70. La rentrée se producirá seguramente en Pigué, donde el anciano volante de San Isidro concurrirá para conducir la Sierra 2.3 que adquiriera a José Luis Besone. De ahí en más, el auto, que seguirá teniendo la atención de Pedro Vidal, será piloteado por Pepe y por Daniel Stambul alternativamente.

CHIPPY REAPARECIDO. En la Clase 2, claro. Con un VW Gacel hecho por el mismo Miguel De Guidi. "¿Que cómo anda la cosa?... No anda", fue la lacónica respuesta de Breard. En carrera hizo solo una vuelta: el carburador abría solamente una boca.

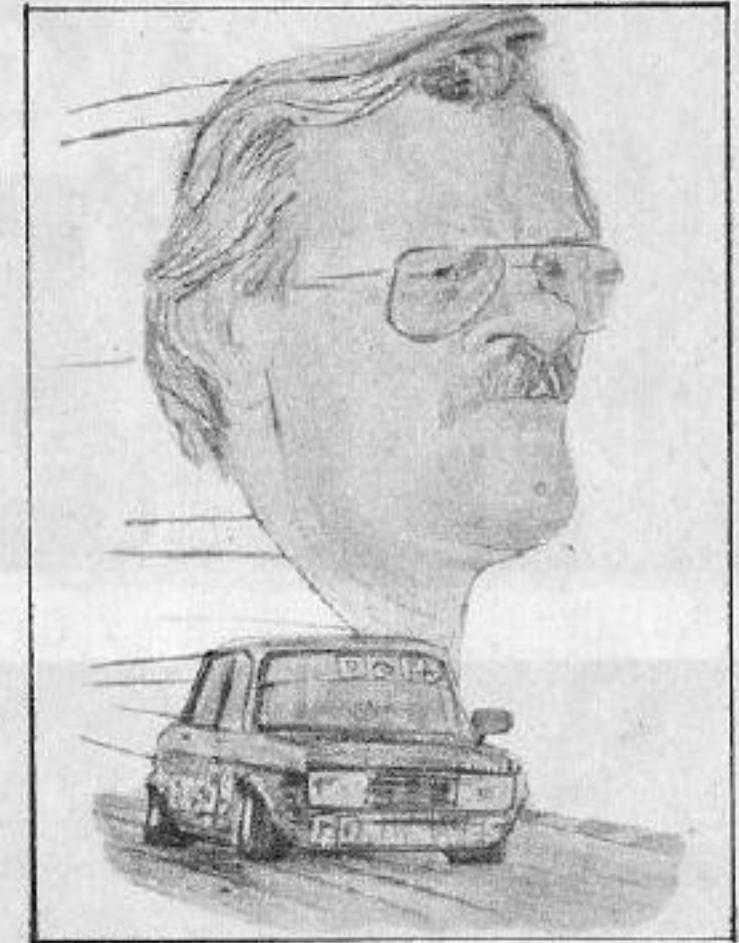
NOVEDADES EN EL NORDESTE. José Sgroppo nos trajo noticias frescas del NE: "Ya está dispuesta la repavimentación del autódromo de resistencia y, además, se pavimentará el de Posadas, con lo cual la actividad en nuestra región se va para arriba". Sabias palabras.

NUEVA ETAPA. La de Jorge Delgado. Estrenó colores y nuevos patrocinantes. Pero el sábado estaba desalentado: "Cambiamos todo con respecto al año pasado y ahora no funciona. Lo peor es que no sé por dónde empezar para que ande razonablemente". Al día siguiente, el panorama había cambiado y Jorge se dio el gustazo de puntear algunas vueltas y salir tercero al final. El R. 18 es atendido por el quilmeño José Luis Fernández, con la responsabilidad



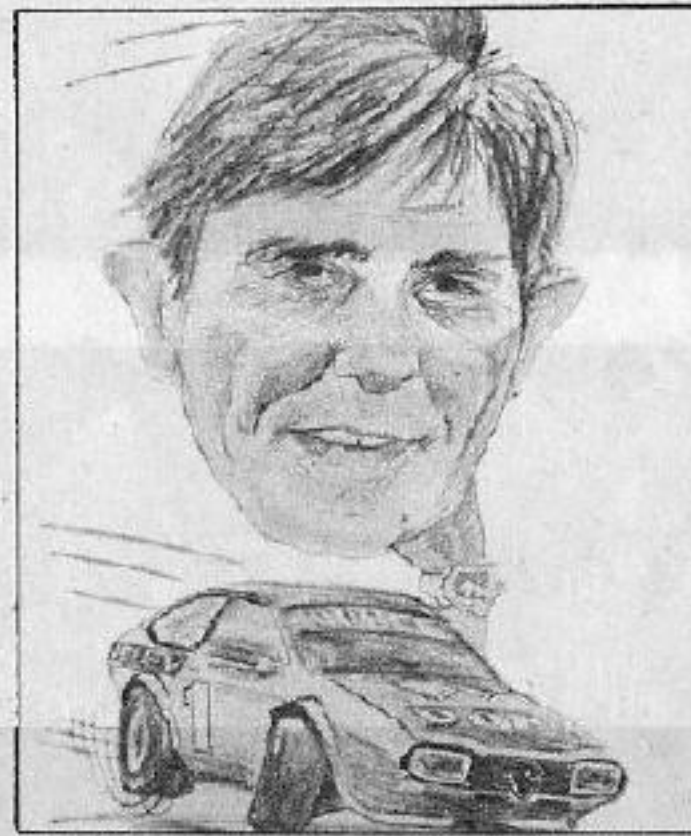
El Campeón de la especialidad fue el más veloz en la pista, aunque alejado de los primeros puestos por el conocido problema en la largada. No obstante, no bajó los brazos y fue un espectáculo aun girando solitariamente, lanzado a buscar esos puntos que son importantes a fin de año. Consiguió —por imperio de las circunstancias— ocho puntos, pero mereció mejor suerte.

CLASE 2
α BERNARDO HARPE



En tiempo de renovación amplia en la Clase 2 no es fácil terminar tan adelante con un Fiat Super Europa. El ex piloto de los fatines lo consiguió, luchando con talento

CLASE 3
α JORGE MAGGI



CARTA DE PRESENTACION
LEPORE: LENTO PERO SEGURO ASCENSO



1. Podio de la Clase dos: timidamente asoma Alfredo Allamirano, mientras Bonomo se señala y Bernardo Harpe observa. 2. Pasado y futuro. Fossati (Fiat SE 1.5) aventaja a Ottaviani (Fiat Regatta). 3. Mala suerte para Pernia. Otra vez cargo los papales y a casa... 4. El rincón joven (de espíritu) José "El Condor" Miglioro junto al colega Alfredo Parga y Miguel Ángel Galluzzi. 5. Kruse debutó sobre el Ford Sierra Ghia S que perteneciera a Gerardo Del Campo.

del motor a cargo del soldinense Hugo Bini.

DEJAN EL 128. Son muchos los pilotos que dejan de correr con Fiat 128. Alberto Ferreyra prepara un VW Gacel con Pascual Bonomo para correr en equipo con el midgista Juan Carlos Bordignon. Otro VW Gacel hay en el futuro del marplatense Padilla, que recurrirá al trucaje del otro Bonomo, Omar Dario, estando supeeditado el pase a la venta del Fiat SE 1.5 de pre-

paración Julio Pardo. Otro más que cambiaría por Gacel es Marquito Galluzzi, pero recién a mediados de año. Por lo pronto, los polacos de San Andrés le toquetearon la suspensión y ahora el viejo casco va mucho mejor.

SABOTAJE. "No se a qué atribuirlo. Es algo inconcebible pero real: el sábado, después de la revisión técnica del carburador, iba por la General Paz cuando de repente el motor se rompió. Al abrir descubrimos la razón del desastre: una tuer-

ca ajena al motor o al carburador, rompió válvula, tapa, pistón, etc. Por eso no comí." Declaraciones del marplatense José Arturo Basso, quien había hecho el séptimo tiempo en pruebas de clasificación con el Alfa Romeo Sprint Veloce. ¿Puede ser que haya gente tan mala?..

SAN JORGE LISTO. También recibimos noticias frescas del autódromo de San Jorge. Según Albertengo, ya está todo listo, faltando sólo detalles tales como algún planito o guardrail.



en el segundo pelotón. Terminó tercero, pero la desclasificación de Alfredo Altamirano lo transformó en segundo, justo premio a un piloto que nunca regala nada.

FORMULA SIERRA a HERNAN AYERZA



El distinguido play-boy cambió el enfoque que le daba al automovilismo, y el resultado está a la vista. Se puso el overol y lo transpiró profusamente entrenándose mientras otros gozaban la merecida y fresca viruta. Así demostró en el Autódromo que puede pretender metas serias para apuntar a uno de los principales puestos del torneo.

A muchos, seguramente, habrá sorprendido la actuación de Víctor Lépore (29 años, casado, un hijo) en la carrera de Clase 2. A quienes conocen sus antecedentes en diversas categorías zonales, no tanto.

Lépore, porteño, de Nueva Pompeya, se inició en el '78 en Fórmula 07, de la que fue Campeón en el '82 y en el '83, corriendo con Fiat, marca a la que ha sido fiel salvo en una incursión que hizo por la Fórmula Renault Argentina en 1984. En 1985 ganó en pareja con Pablo Gonçalves la Maratón 3 Horas de Fiat 600 SM. El año pasado fue Campeón —según lo resuelto por la Federación N° 1— de la nueva categoría Spazio, escindida luego y que se presentará este año acompañando a otras nacionales.

En el Autódromo, el domingo 1º, debutó en Clase 2 con el auto alquilado a Pardo, con el que seguirá durante el resto del torneo, compartiendo esa actividad con el Spazio y su depósito de papas, que lo trae todos los días a la realidad exactamente a las cinco menos cuarto de cada mañana.

Son sus sponsors el concesionario Sevel de Mataderos, González Hermanos y la casa de artículos para el hogar, Scioli.

Eso favorecerá la calidad del piso, ya que tendrá el tiempo suficiente para asentarse antes de recibir el peso de los vehículos.

MADURADERO DE BANANAS. Eso era lo que parecía, por el calor reinante, la Sala de Prensa, cuyos equipos fueron sustraídos, entre ellos el de aire acondicionado. Pese al tórrido tufic, y como de costumbre, correcta la labor del equipo liderado por Enrique Rossi (ACA), quien mostró un

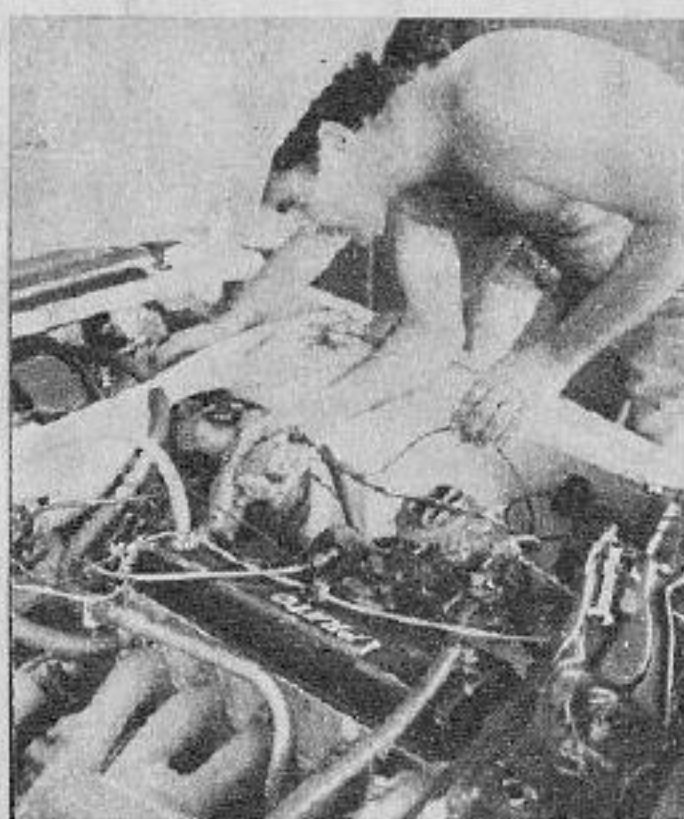
la figura

FERNANDO ADBA, ganador de la Clase 3

HISTORIA DE UN "TURCO" NACIDO EN WHEELRIGHT



Fernando Adba, contento



Miguel Prato trabajando en el motor del R-18.

Apareció en el automovilismo allá por 1985, en una prueba de Turismo Clase Tres realizada en el autódromo de Río Cuarto. Es de Wheelright, provincia de Santa Fe, donde nació el 3 de octubre de 1963.

Fernando Adba es el dueño de la ficha reproducida anteriormente, un piloto joven, impetuoso, que ha conseguido tres victorias en la Clase Tres del Turismo, la única categoría automovilística en la que intervino en toda su vida.

"El último triunfo que conseguí en Buenos Aires fue caído del cielo... Había salido todo mal hasta el domingo. Cuando llevaban el Renault al Autódromo lo chocaron levemente y ese mismo día me di un palo contra el guardrail en las pruebas... La cosa no venía bien y, encima, rompimos dos motores el viernes..."

Wheelright, su lugar de nacimiento, últimamente vive pendiente del automovilismo, especialmente del Turismo en pista, donde están los dos representantes de ese lugar. Uno es el "turco", motivo de esta no-

adecuado look "cazador blanco" con bermudas y todo.

FITI KRUSE. Promisorio debut de Federico "Fiti" Kruse (34 años, propietario de una línea de omnibus en Misiones) en Sierra con el auto que compró a Gerardo Del Campo. Ahora, el piloto de Wanda, que fue Campeón Zonal en Turismo Clase 2 en 1985 y 1986, conforma un equipo con José Sgroppo, con quien comparte los desvelos del preparador Jackie Silva. Lamen-



Su más reciente podio. Adba, en el centro, junto a Romero (a su derecha) y Delgado (a su izquierda).

ta, y el otro, Jorge Carignano, quien prepara un Fiat Regatta para volver "con todo" este año. Los dos pilotos están bajo la "tutela" técnica de Miguel Ángel Prato, un co-terráneo que "manosea" los motores con el apoyo de Juan José Reybet, de Colón, muy cercano a Wheelright.

"Hubo algo muy importante que nos cambió todos los papeles para la carrera del domingo y fue el encendido. Miguel Prato ya no sabía qué hacer, el motor era el del año pasado porque los nuevos se habían roto y decidimos poner el encendido original del Renault 18, que teníamos abandonado en un cajón. Nosotros suponíamos que el importado tenía que funcionar mejor, pero con el original ganamos más de mil vueltas entre cambios y esa fue una de las cosas que me dejó más contento, porque si bien gané, los Alfa no estaban en la pista y esto fue algo fortuito; en cambio hice muy buenos tiempos de vuelta y varias veces bajé el 1m36s, así que estaba para intentar ganar contra cualquiera. Esa es nuestra mayor satisfacción."

Los dos semitrompos que "adornaron" su triunfo en el autódromo de Buenos Aires pintan su forma de ser. Impulsivo, Adba es de los que se toman las cosas muy en serio y trabajan de la misma forma para poder estar en la punta. El año pasado le ganó en Buenos Aires una carrera a Jorge Maggi en la que ambos tuvieron que luchar con uñas y dientes por esa posición, quedándose el "turquito" con el escalón más alto del podio. Luego repitió el triunfo en el callejero de la ciudad de Santa Fe, esta vez teniendo como escolta a Juan Carlos Gianini. La tercera fue la del domingo 1º de marzo, cuando a Fernando Adba se le ocurrió inaugurar el mes y la temporada con una victoria.

"Yo no me engaño: si bien soy el que maneja, hay muchos que hacen posible que el Renault 18 ande bien. Miguel Ángel Prato me entrega motores muy buenos y es uno de los que más trabaja para ganar. El ingeniero Raúl Saley me hace las suspensiones, "Coco" Bottaro

es el electricista, Jorge Fondatti es jefe de mecánicos, la chapera la hace José Costanzo y de la pintura se encargan padre e hijo Buscaglia. Porrá, Castellano, Negro y el "Oscuro" Lita son los colaboradores que se encargan de distintas cosas antes y después de las carreras junto a Cripa, Hugo López, "Cacho" Davio, Miguel, Andrés y Horacio. Y no quiero olvidarme del ingeniero Marziale, quien me hizo la alineación hasta el año pasado y que luego sufrió un terrible accidente del cual ahora se está recuperando. El también le dedicó mucho tiempo al auto. Ellos, junto a mi padre, hacen posible todo esto."

Muchos suponen que el solo hecho de tener dos pilotos de un mismo pueblo en una misma categoría nacional puede "sembrar cizana" en las respectivas parcialidades. No obstante, Adba y Carignano en determinadas oportunidades hasta comparten alguna porción del equipo. Todos están convencidos de que esa es la mejor forma para salir adelante en un medio tan difícil y competitivo como el automovilismo actual.

No hubo receso para Miguel Prato. Trabajó y probaron algunas innovaciones. "Hicimos una leva nueva, con más alzada y distinto cruce. El motivo de ese trabajo era conseguir potencia en una mayor gama de revoluciones del motor. El año pasado teníamos todo entre las seis y siete mil vueltas y ahora logramos potencia hasta ocho mil rpm, lo cual es un progreso notable. De todos modos, corríamos con el motor tal cual estaba el año pasado, porque con las roturas que tuvimos armamos un 'rejunte' de fierros que por suerte dio buen resultado. Como están las cosas ahora, yo considero que se le puede ganar a los Alfa, aunque no va a ser fácil, por supuesto."

Con una temporada y media sobre sus espaldas, seriedad para trabajar y encarar las cosas y tres triunfos encima, Fernando Adba, "el Turco", marcha por la buena senda. Por ahora luce el cuatro en la puerta... pero quiere bajar algunos números.

Marcelo Padín

tablemente, cuando venía a Buenos Aires, en Celbas, el trailer se separó de la pick-up que lo arrastraba y volcó con auto y todo, quedando bastante abollado. "Tengo que acostumbrarme a la potencia, al asfalto y a la tracción trasera, pero de 1m46 en que estaba el viernes bajé a 1m37s y monedas en carrera". Fue quinto tras su coequipier.

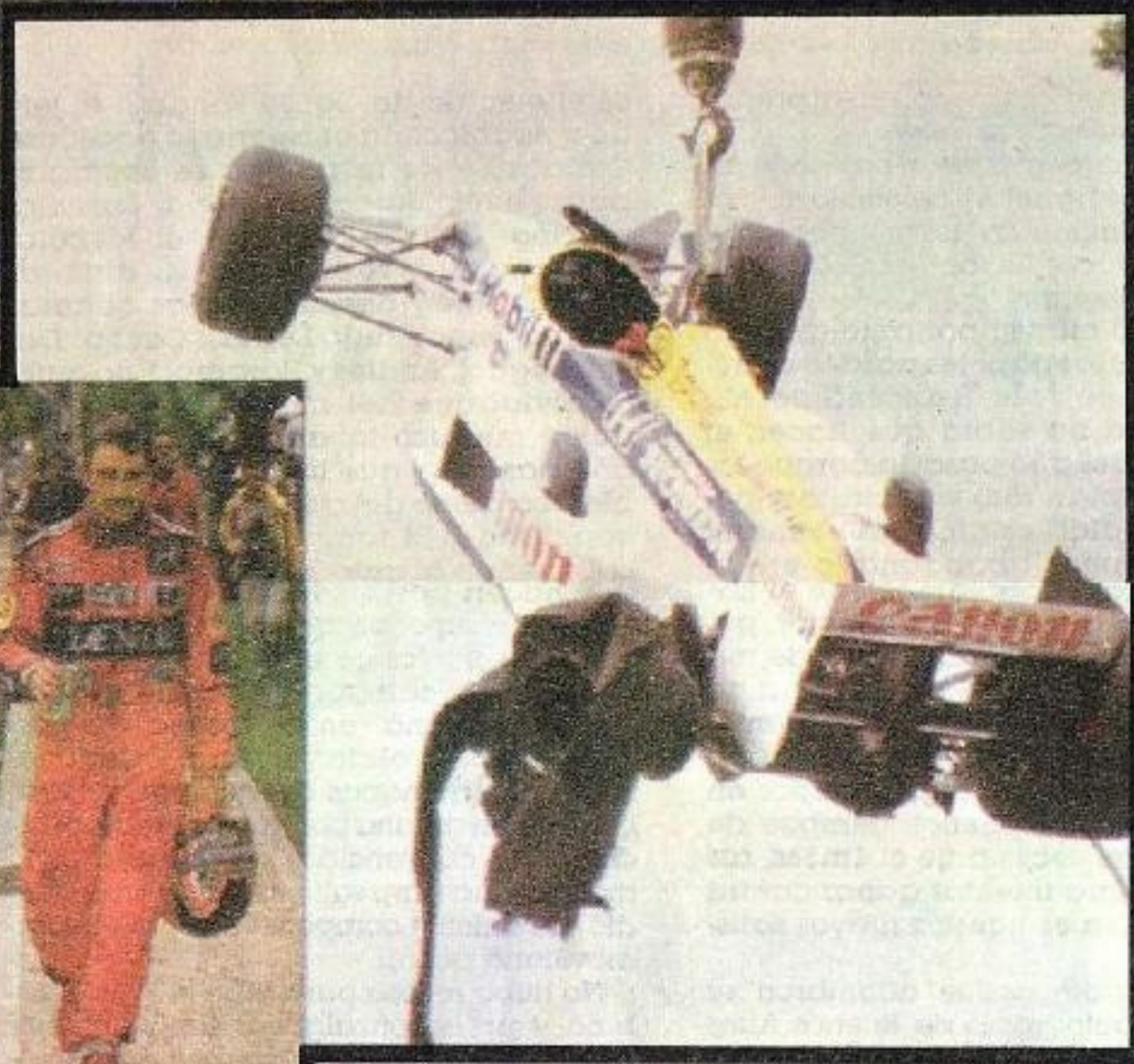
OTROS DEBUTANTES. Fueron Anto-

nio Ramponi (que corrió hace unos años un par de carreras en T.C. 2000 con un Taunus), quien alquiló a Del Campo el auto del campeón Fineschi con la atención en pista de Willie Garófalo. Otro fue Osvaldo Roncayolo, quien integra como tercer hombre el equipo de Cosma y que cedió su caja de quinta "arrimada" a Serravalle, que había roto la de él. Con la caja corta, el ex rallista no pudo salir del último puesto, aunque sí salió al ruedo para acumular experiencia.

REVIVIMOS CON ALAIN PROST LA INCREIBLE "NOVELA" DE LA DEFINICION DEL CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE FORMULA UNO

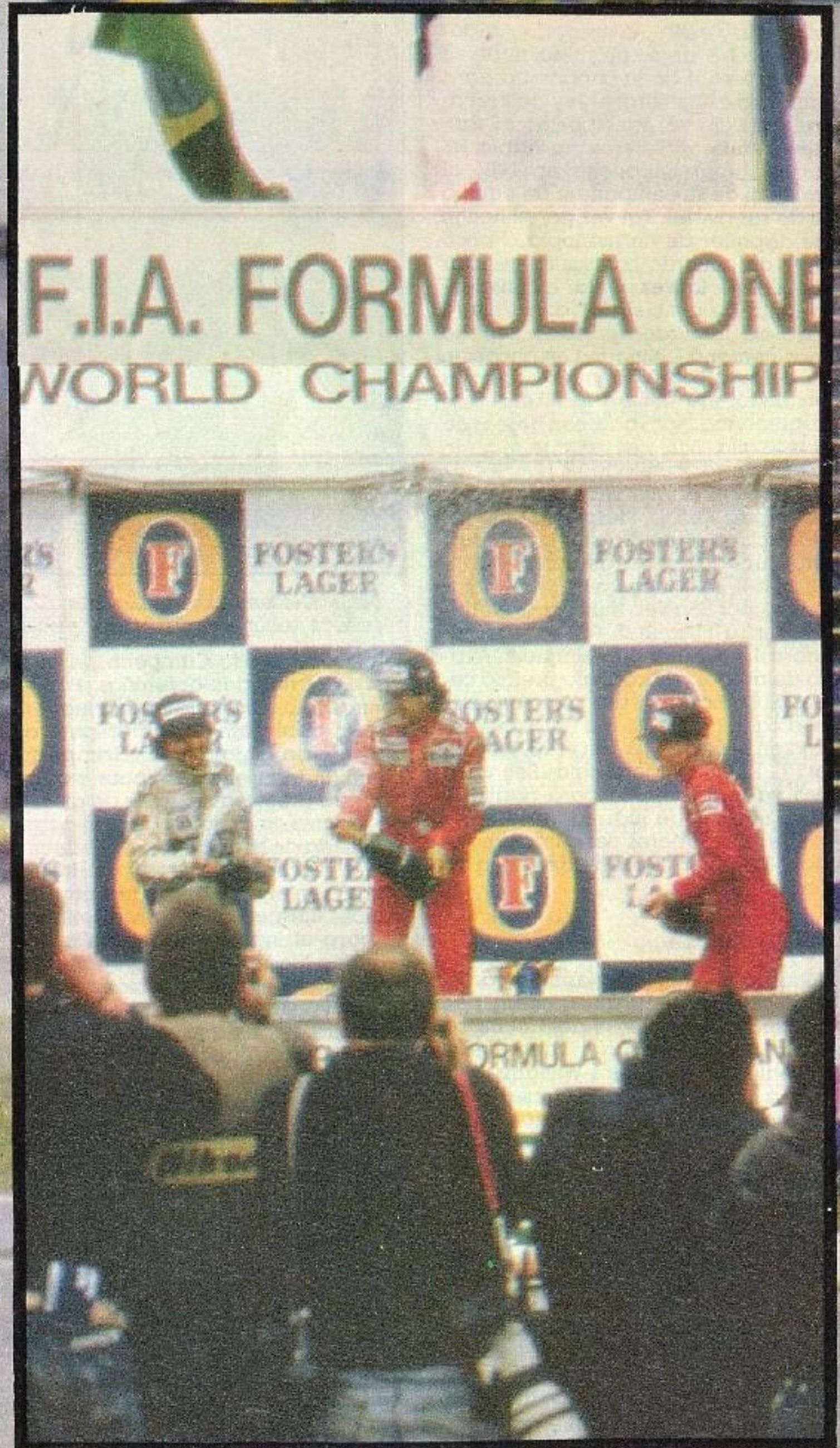
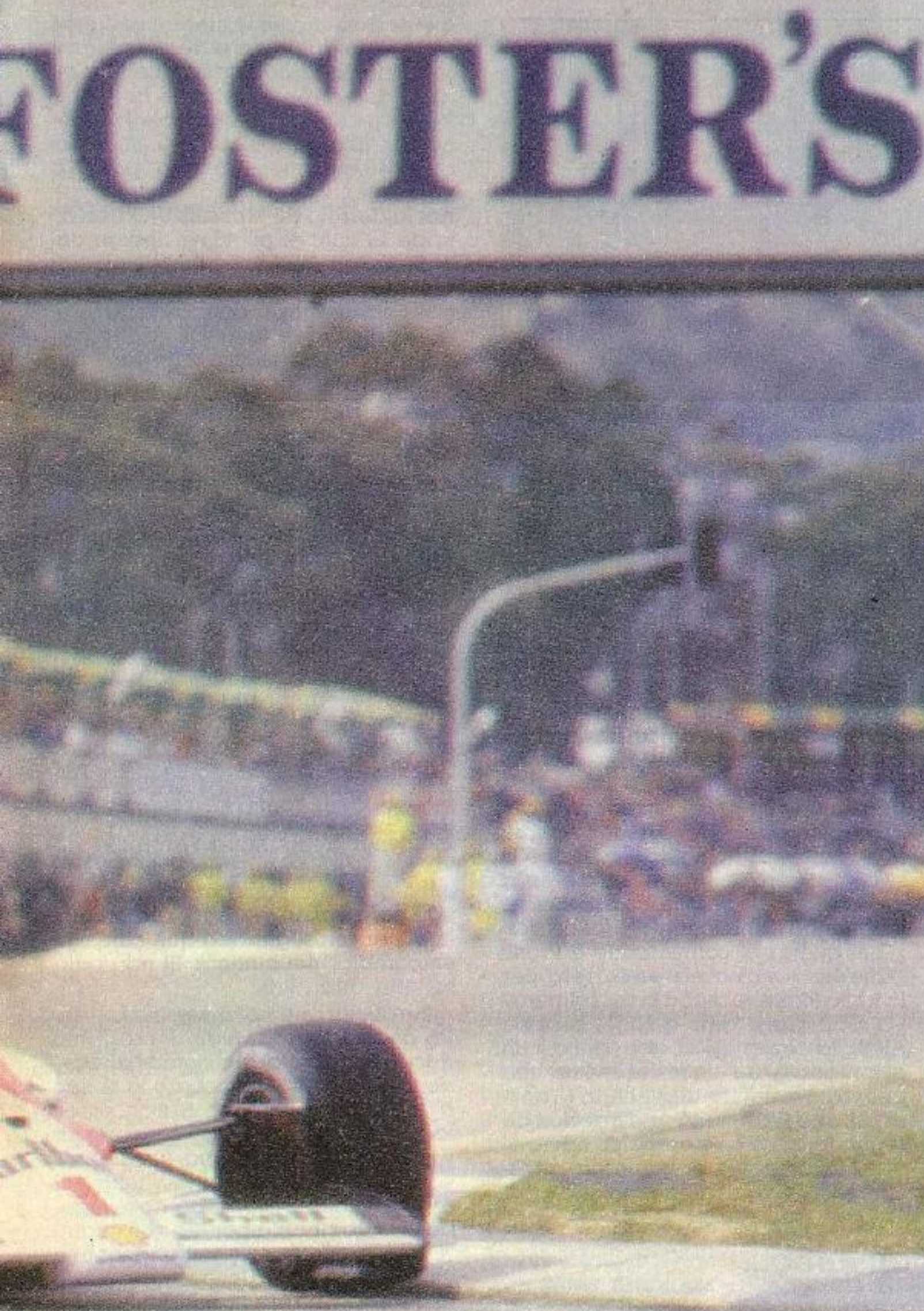
DIA DE GLORIA

El grillo sorprendido que profirió la reincidente consagración del pequeño gran francés en Australia, se escucha aún en el contexto de la memoria. Y la crónica vivida de ese eco se desarrolla velozmente en las líneas que aquí presentamos, como un testimonio dramático de lo que toda actividad competitiva al mayor nivel puede llegar a exponer en una jornada crítica.



“Usted ha hecho llorar a toda Francia”, dijo el periodista.
“Yo también lloré”, contestó el campeón.

Y LA GRIMAS



La acción en Adelaide, con el ahora bicampeón lanzado a una conquista que parecía imposible... y que se cristalizó en jubiloso podio, escoltado por Piquet y Johansson. Las ilusiones de Mansell, habían quedado suspendidas con el Williams mal'rocho tras que su suerte fuera hecha jirones con el cacicho de la rueda trasera izquierda, tal cual lo "compuso" oportunamente el semanario italiano "Rombo"

DÍA DE GLORIA Y LAGRIMAS

El Gran Premio de Australia 1986 debió ser el último de Keke Rosberg, a menos que el finlandés cambiara de idea por motivos que variaran su decisión. Como sea, Rosberg abordó esa última cita con fuerza, y no sin haber prometido a su compañero de equipo ayuda y solidaridad. Ya sea metiéndose entre los Williams para sacarles unos preciosos puntos, ya sea colocándose él mismo frente a la victoria para ofrecerle mejor a Prost el momento que al cabo llegó.

Desafortunadamente para él, las circunstancias no le permitieron ejecutar su buen proyecto. En efecto, el "maligno" Rosberg había decidido una tercera táctica: la de llevarse la victoria al son de los tambores, con sus bigotes al viento, y tomar a los dos adversarios de su amigo en sus garras. Y tuvo éxito. Sin embargo, dudábamos... No de su promesa ni de su honor, pero sí de su capacidad para imponerse. Rosberg, el rey de las carreras difíciles, el príncipe de los Grandes Premios callejeros, no había logrado jamás imponerse en 1986 al frente ni de su compañero de equipo ni de sus rivales. Tal vez por el hecho de disponer de un monoplaza poco apto de acuerdo con sus exigencias de pilotaje, tal vez por la "inconsciente toma de conciencia" de su futura vida de jubilado, en cada prueba más cercana... Ninguna explicación sensata explicará por qué Rosberg se encontró, ese día en Australia, trascendido, tan motivado, con deseos de ir más allá. Tanto es así, que se tomó esta carrera "con todo".

Autor del primer récord de vuelta en el giro sexto, y después de haber doblegado a un Mansell prudente y preocupado por no reeditar su abandono del '85, y luego a un Senna que estuvo, por una vez, muy poco ayudado por su máquina, Rosberg se fue sobre el líder, Piquet. Aunque es avaro de riesgos, el brasileño prefirió ceder. El McLaren se dirigió entonces a una cabalgata solitaria. 1s13 de ventaja en el giro 7, 3s37 en el 10, 5s63 en el 12... Definitivamente lejos, Senna no era ya un problema para nadie. El título mundial se jugaría, pues, entre los tres animadores del campeonato, con Rosberg como inesperado "aguafiestas".

PRUDENCIA

Prost, con otro rol por asumir, partió más prudentemente que Rosberg, pero esto no le impidió hacer tiempos dignos del otro McLaren: un segundo y medio mejor que los Williams. Así, pasó a Mansell en el giro 11 y se aproximó a Piquet a grandes pasos. En la vuelta 18, los dos hombres están ya rueda a rueda; en la 19, el francés multiplica los ataques. De pronto, la suerte hace su primera aparición: Piquet bloquea una rueda antes de un frenaje, y sigue de largo. Prost lo pasa, seguido de Mansell. Para éste último, nada cambia a pesar de todo. Hasta aquí el británico está cuarto. Es Campeón potencial. Ahora está tercero detrás de Rosberg y Prost, y es todavía Campeón, e incluso un poco más que hace un momento, porque gana un punto gracias al "dibujo" de su compañero de equipo. Le basta, por lo

tanto, con asegurarse hasta la llegada. Rosberg, por su parte, continúa con todas sus fuerzas y una cadencia elevada, en tanto Prost aumenta la suya: 1m22s544, 1m22s204... El francés mejora sin cesar el récord de vuelta y se acerca insensiblemente al líder. Mansell lo deja hacer. De pronto, por radio le comunican a éste que la diferencia con Piquet disminuye. De 4s2 en el giro 25, está a 3s2 dos vueltas más tarde. El inglés sufre entonces su "drama" e imagina la siguiente escena: ¡Rosberg le va a ceder el comando a Prost, mientras que Piquet va a poner en ruta a su máquina infernal! Que Alain pase a la cabeza, no es grave. Los dos se encontrarían en igualdad de puntos, pero él, Mansell,



Das grandes derrotadas en Adelaida se saludan: el ilustrísimo Soichiro Honda y uno que estuvo a punto de realizar (y disfrutar) parte de tanta gloria...

sería consagrado Campeón por número de victorias obtenidas. Por el contrario, la catástrofe tendría lugar si Piquet obtuviese el tercer puesto. ¡Prost sería entonces el Campeón Mundial! Mansell debe, pues, acelerar para preservarse de los de atrás... De repente, un rayo de alegría cruza la mirada de Nigel: ¡su stand le anuncia el pinchazo de Prost y su larga parada en el box! Ducha fría para el francés, inesperado golpe de confianza para el inglés que hereda así el segundo lugar. 70 puntos más 6 (menos 2 a descontar) = 74. Todo está bien y el Williams número 5 puede suspirar. ¿Rosberg aumenta su ventaja a razón de un segundo por vuelta? No le preocupa.

¿Piquet se dedica a conseguir el mejor tiempo y comienza a apurarse? Tampoco le importa. Es cierto, él va a intentar resistir cuando el brasileño se le pegue (o mejor dicho, se pegue a su segundo lugar) pero no correrá ningún riesgo innecesario. No estamos más que a mitad de carrera...

Pero, como un gato, Mansell duerme con un ojo y se da cuenta rápidamente de que el doble peligro de hacer unos instantes vuelve a la superficie. No solamente Piquet lleva un tren infernal en la esperanza de lograr la "unión" rápidamente con Rosberg, sino que Prost ha vuelto a estar como en sus mejores días. ¡Los nuevos récords

de vuelta son para el francés! 1m21s526, 1m21s002, y luego una larga serie de giros ovalados por este ritmo. En la vuelta 59, el McLaren ya está sobre el alerón del Williams, ejecutando una danza guerrera. "A pesar de que había conseguido descontarle 21 segundos entre mi parada en el giro 32 y éste número 59, gracias a una superioridad en prácticamente todos los lugares del circuito, yo no conseguía tomar suficiente impulso para pasarlo", explicará Prost. "Cada vez que abandonaba mi línea y ponía el over-boost que nos permite obtener una superpotencia por un instante, ¡Mansell daba la impresión de hacer otro tanto! Así es que decidí salir

de su estela aerodinámica, dando la apariencia de dejarla, para tomar mejor impulso en la esperanza de robarla en el primer frenaje". Una táctica "a priori" perfecta.

No bien pone en marcha Alain su imparable maquinación, ¡percibe a su compañero de equipo, de pie, en la pista, al lado de su McLaren silencioso y agitando frenéticamente los brazos! ¿Qué quería él comunicarle a Prost? ¿Que él no estaba más en carrera, por lo tanto Piquet pasaba a ser primero? ¿O señalarles, tanto a Nigel como a Alain, la causa de su abandono, con el propósito de hacerles evitar una peligrosa y similar desventura? Tanto es así, que Prost duda una fracción de segundo, mira a su derecha, hacia el otro McLaren, y a su izquierda, al Williams, ahora a su altura, y luego ases-ta la estocada final.

GIRANDO...

Rosberg desaparecido, Piquet líder, Prost segundo, Mansell tercero. Casi sin prestigio para el británico, este escenario le permite llevarse dos puntos y agitar así el cubilete para el juego de los mejores resultados sobre el conjunto de la temporada en relación con Piquet, en este momento en igualdad de puntos. Desafortunadamente, Nigel no recibirá jamás el Oscar de esta película hecha, sin embargo, a su

medida. El mal del cual fue víctima Rosberg, en el giro 63, iba a golpearlo dos rondas más tarde. ¿Por qué no haber reaccionado antes y salvar la misa con un rápido cambio de ruedas que, teniendo en cuenta el ordenamiento, no le hubiera costado nada? Porque Mansell no había, hasta entonces, sentido ninguna vibración particular, no había constatado ninguna degradación profunda en su ténida de ruta. Porque su equipo tenía una confianza total en los propósitos de los técnicos de Goodyear que habían revisado celosamente los neumáticos utilizados por Prost hasta su famoso giro número 32.

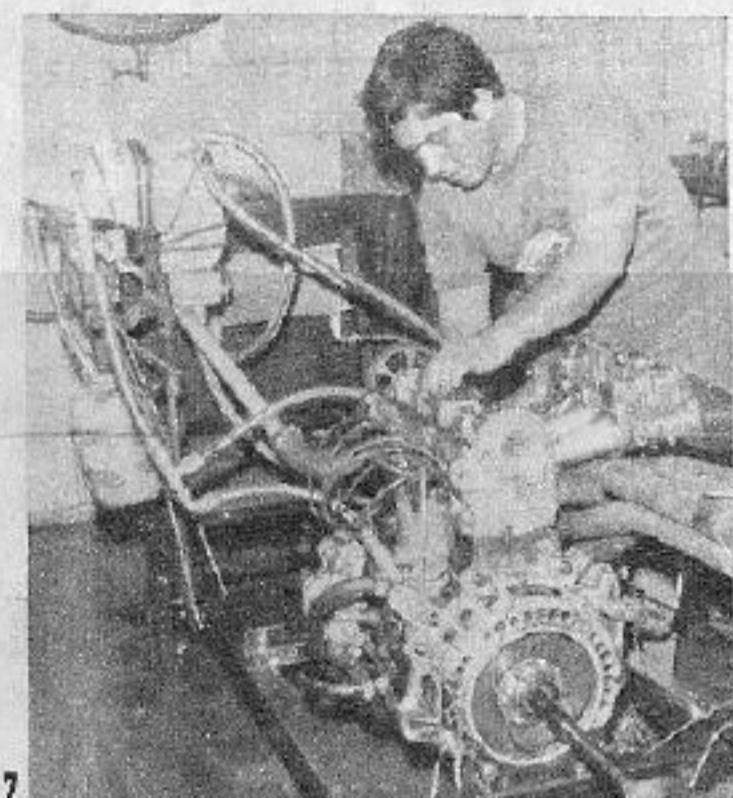
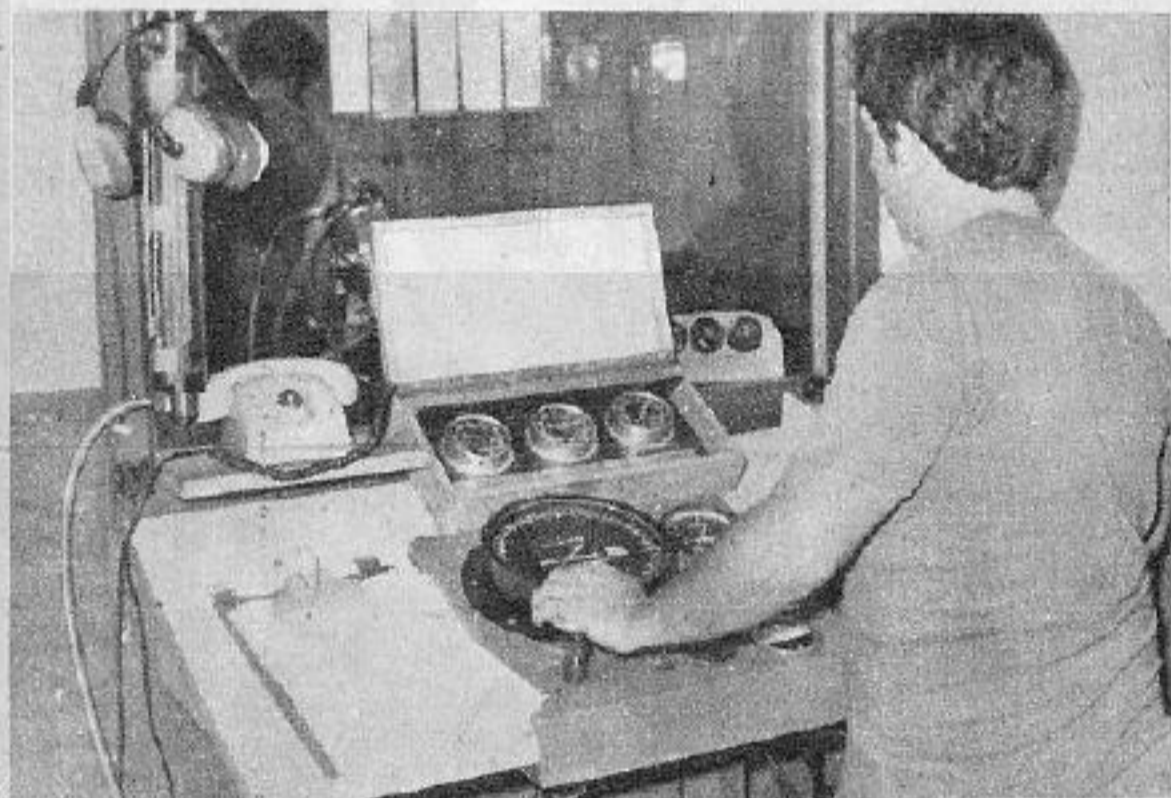
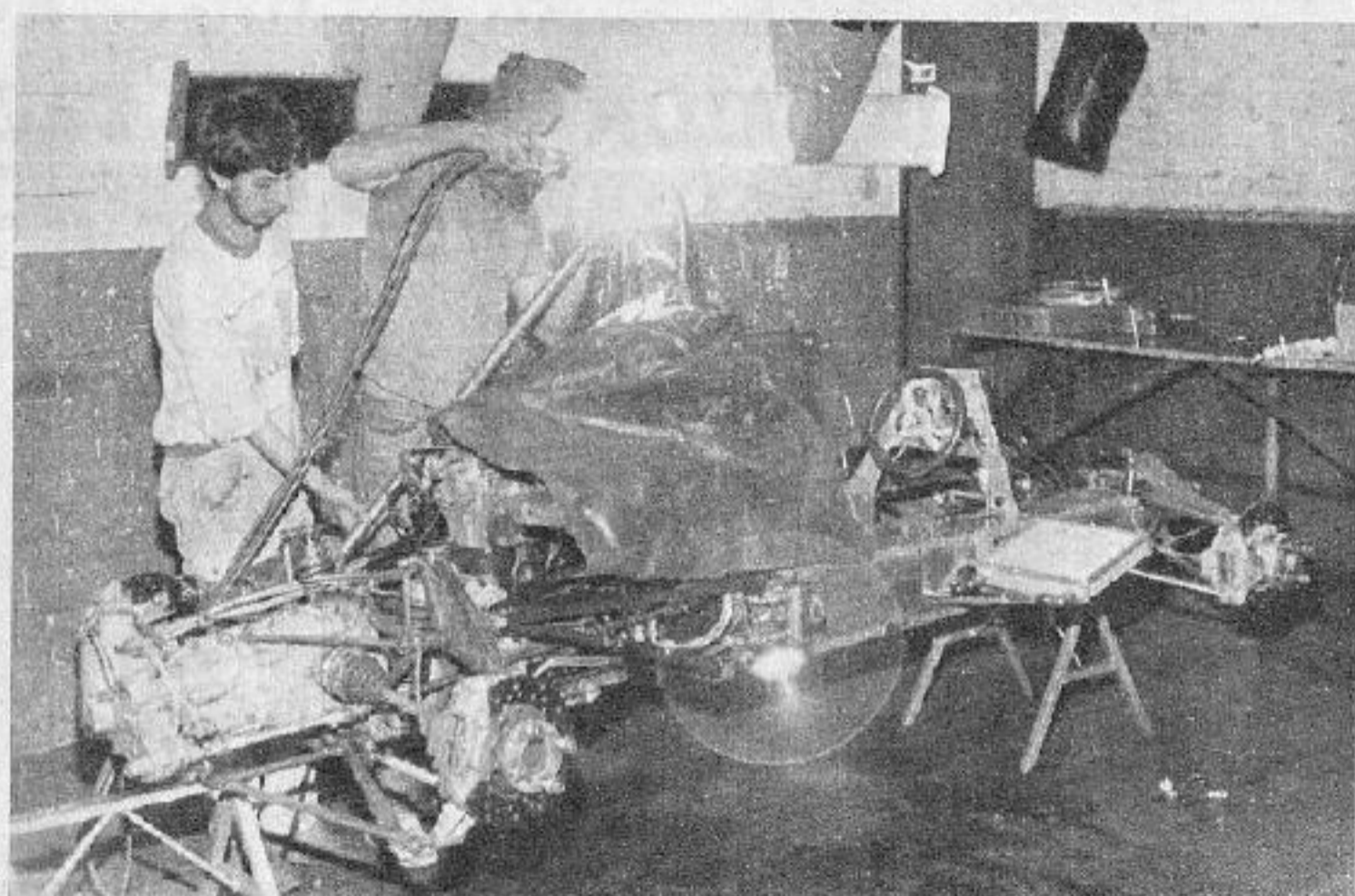
Sin ninguna señal de desgaste a la vista, la confianza ganaba y los tiempos caían. Desgraciadamente, el tanque se vaciaba, la adherencia mejoraba a medida que el revestimiento se alimentaba de goma muerta y el ritmo de carrera que tanto la liebre Rosberg como el implacable Prost le habían impuesto a Mansell, hicieron que los neumáticos previstos para 82 vueltas "curvaran el lomo" y provocaran la derrota de Mansell. Una derrota de la cual el piloto se desligó de toda responsabilidad, tanto de su parte como de parte de su equipo: "Nosotros no tenemos ninguna responsabilidad porque tuvimos confianza hasta el final en los informes de Goodyear", dijo el inglés. "Además, nos enteramos demasiado tarde de la razón del abandono de Rosberg. Mi stand me previno cuando yo venía de franquear la entrada de los boxes. Yo debía girar una vuelta suplementaria. Fue ahí cuando mi neumático izquierdo se rompió." Dejando de lado las tres primeras vueltas de esta carrera, Nigel estuvo continuamente en situación de Campeón del Mundo, cualquiera fuera el lugar de Prost y de Piquet. No teniendo nada que temerles a sus dos adversarios, y menos aún a otro "ladrón" apto a quitarle los puntos necesarios para su coronación (estando Senna y Patrese a años-luz del pelotón de vanguardia), Nigel debía, ante todo, mantener la seguridad. Y, admitiendo las condiciones de su mente en tan intensos momentos, correspondía a su equipo, a Patrick Head, el ingeniero, imponer esa seguridad que consistía en cambiar neumáticos. El no podía saberlo, dirán Uds.

Pero, ¿por qué, entonces, incluso antes de la largada, Alain Prost había decidido cambiar sus gomitas alrededor del giro 40? Su pinchazo lo obligó a adelantar el llamado. El francés, en todo caso, había visto las cosas claras y justas. ¿Y por qué Senna, él también, cambió sus "suelas" en la vuelta 41? Ayrton no había pinchado, no se jugaba el título y había partido con cuatro "C", como los otros. Permitámonos una última pregunta: ¿la ausencia física de Frank Williams engendró esta ausencia táctica?

Aplicada a Mansell, esta disertación concierne también a Piquet. Sin embargo, debemos acordarle a Nelson dos atenuantes: su posición matemática en el Campeonato le imponía la victoria en una carrera donde un cambio de neumáticos podía aniquilar. Siendo así, luego de ser advertido de la detención de Prost, él habría po-

BENHOR F-2

Este brasileño no sólo es piloto y dirigente de Fórmula Dos, sino también constructor de chasis y multifacético empresario.



a las circunstancias propias de una competencia, pero hay carreras en las que uno no termina en los puestos de privilegio y sin embargo como piloto son mucho más satisfactorias interiormente, es cuando uno se da cuenta que hizo todo bien, o cometió la menor cantidad de errores posibles".

En relación a los cambios técnicos que la categoría produjo para 1987 la posición de Muffato es clara y concreta: "Yo apoyé el proceso de variar el reglamento, no solamente por un cambio que favorezca a los brasileños y tienda a una mayor paridad en la misma, sino como algo favorable para el futuro desarrollo. En ese caso creo que el paso de ir al reglamento de la Fórmula 3 europea era el más correcto; de esa manera todos vamos a trabajar con una técnica que ya está absolutamente probada, que sabemos funciona y que no hay que experimentar nada desde cero, si bien soy consciente que hay muchas cosas como son los chasis de materiales compuestos o la inyección electrónica en las que no tenemos ninguna experiencia, pero viendo lo que hacen los europeos al respecto no va a ser difícil llegar a su mismo

nivel en la medida en que adaptemos nuestra forma de trabajo".

Respecto del tema del desarrollo de los futuros motores del nuevo reglamento, CORSA requirió la opinión de Osmar Sorbara, el responsable técnico del equipo de Muffato, quien respondió: "Yo creo que es factible hacer un desarrollo medianamente bueno de los motores desde ahora a abril en que la categoría corra la primera carrera del torneo '87". Esta respuesta fue compartida por Muffato quien señaló: "Los europeos tienen kits listos para vender o bien para copiar de muchos elementos que no vamos a tener que fabricar. Por ejemplo en materia de chasis, mi idea particular es correr con los mismos que ahora, y en la alimentación de los motores vamos a importar uno o dos equipos de inyección para eliminar un problema que no vamos a tener que resolver nosotros".

—¿La categoría está en condiciones económicas de hacer el desembolso inicial que significa el cambio reglamentario?

—Yo creo que sí, además creo que es la única solución para que se afirme y siga creciendo. Si no dábamos ese paso no sólo no íbamos

a seguir creciendo, sino que corramos el riesgo de desaparecer. Al final del proceso este cambio va a significar una gran economía para todos.

—¿Cuál es su idea en cuanto a los motores a utilizar en el futuro por parte del equipo?

—Seguir con los motores Passat o Santana fabricados en Brasil y con los desarrollos nuestros, de Berta, de Maldonado o bien europeos. Ese es un tema a evaluar sobre la marcha". El arranque lo vamos a hacer con un motor del inglés John Judd.

Este es Pedro Muffato, uno de los veteranos de la categoría —junto con Francisco Feoli son los mayores—. Cada día aparece más vivificado y con más ganas de llevar adelante su equipo, su fábrica, su familia, sus empresas. No tiene pruritos en señalar: "Yo trato de usar lo mejor que hay en cada lugar para armar los autos. Si la experiencia indica que las mejores levas son las de Berta me vuelco hacia ellas. Si la suspensión progresiva que diseñó Oreste es mejor usarla con cambio Helwland, traigo la caja de Inglaterra y copio la suspensión tal como la tiene Oreste. Yo no tengo problemas de falsos

orgullos. Para mí lo más importante quizá no sea crear, sino tener lo mejor. Es por eso quizá que hemos llegado a tener el auto nuevo, con todos esos elementos por debajo del límite de peso de la categoría". Y en materia de motores, Muffato tampoco vacila en juntar la experiencia de "Lagarto", como le dicen familiarmente a Sorbara, con la de Berta. "El año pasado usamos en la parte superior del motor un conjunto de tapa, leva, tren de válvulas, pistones forjados y múltiple de diseño Berta. Por nuestra parte hemos mejorado, trabajando con el flujómetro, el rendimiento del múltiple y ubicamos en la tapa válvulas de admisión de 41,5 mm, que es lo máximo que admite la del Passat. Habíamos logrado llevar la relación de compresión —usando nafta 100-130 como combustible— a 13 : 1. También ganamos en confiabilidad, a pesar de trabajar con una mayor compresión. Las partes frágiles que eran pistones y botadores no se rompían tanto como antes".

El "abuelo", Pedro Muffato. Un luchador de la Fórmula Dos Sudamericana. Cuando se escriba la historia de la categoría tendrá, sin duda, un capítulo muy importante en el libro que cuente su historia.



rally mundial

EN SUECIA, SALONEN DIO A SU EQUIPO LA PRIMERA VICTORIA EN EL CERTAMEN, TRANSFORMANDO EN ...

Era de suponer que la ofensiva del equipo Lancia Martini difícilmente pudiese ser contrarrestada en este comienzo de campeonato. Había razones para ello. La escudería italiana está perfectamente coordinada a través de muchos años y ha encarado este certamen con toda la intención de ganarlo, algo que seguramente lo gratificará. Asimismo, Cesare Fiorio se aseguró el concurso de pilotos de primer nivel otorgándoles un auto preparado con pretensiones: el Lancia Delta HF TWD.

Pese a estas suposiciones, surgió un contrincante: el team Mazda. Basado

EL IMPERIO C

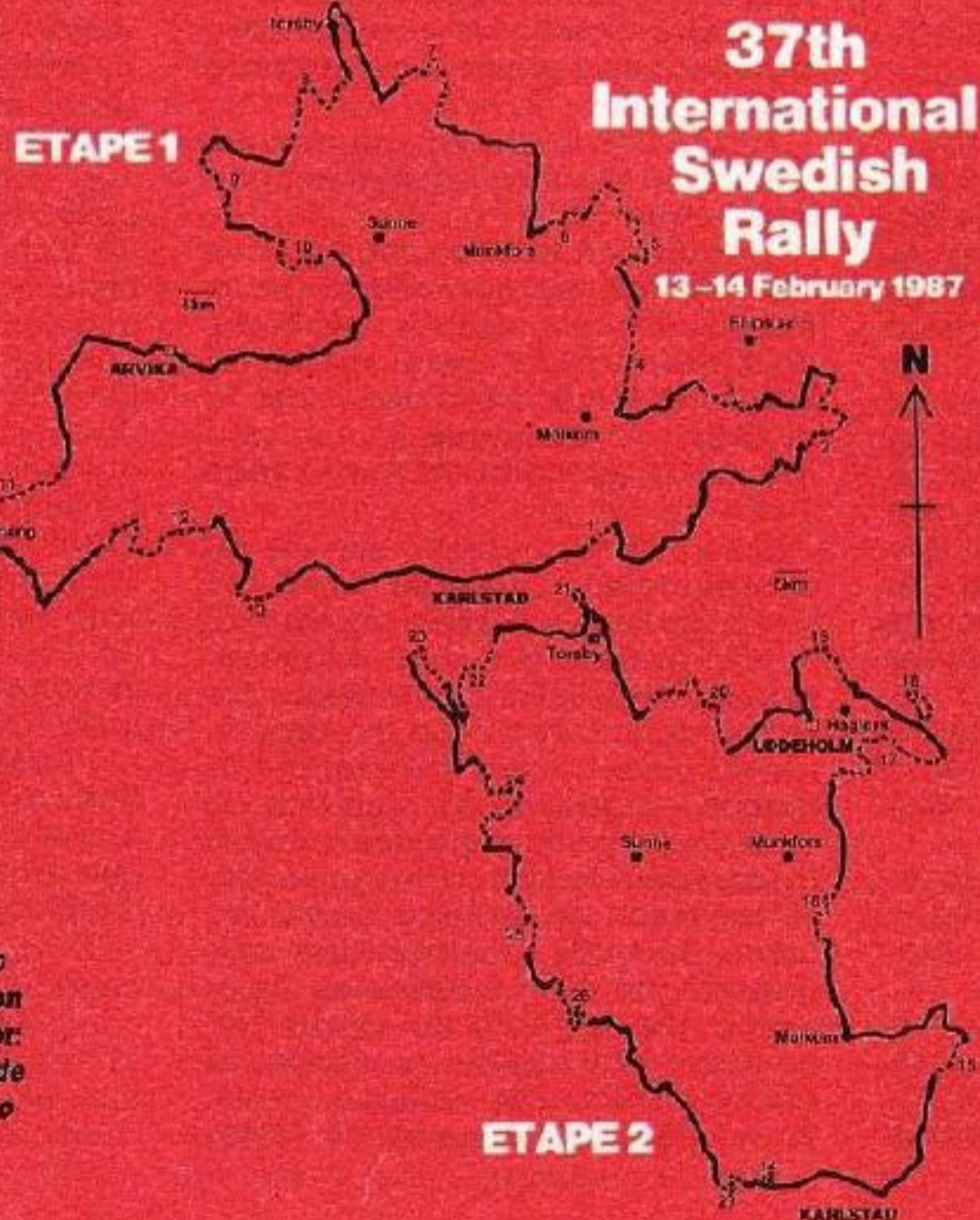
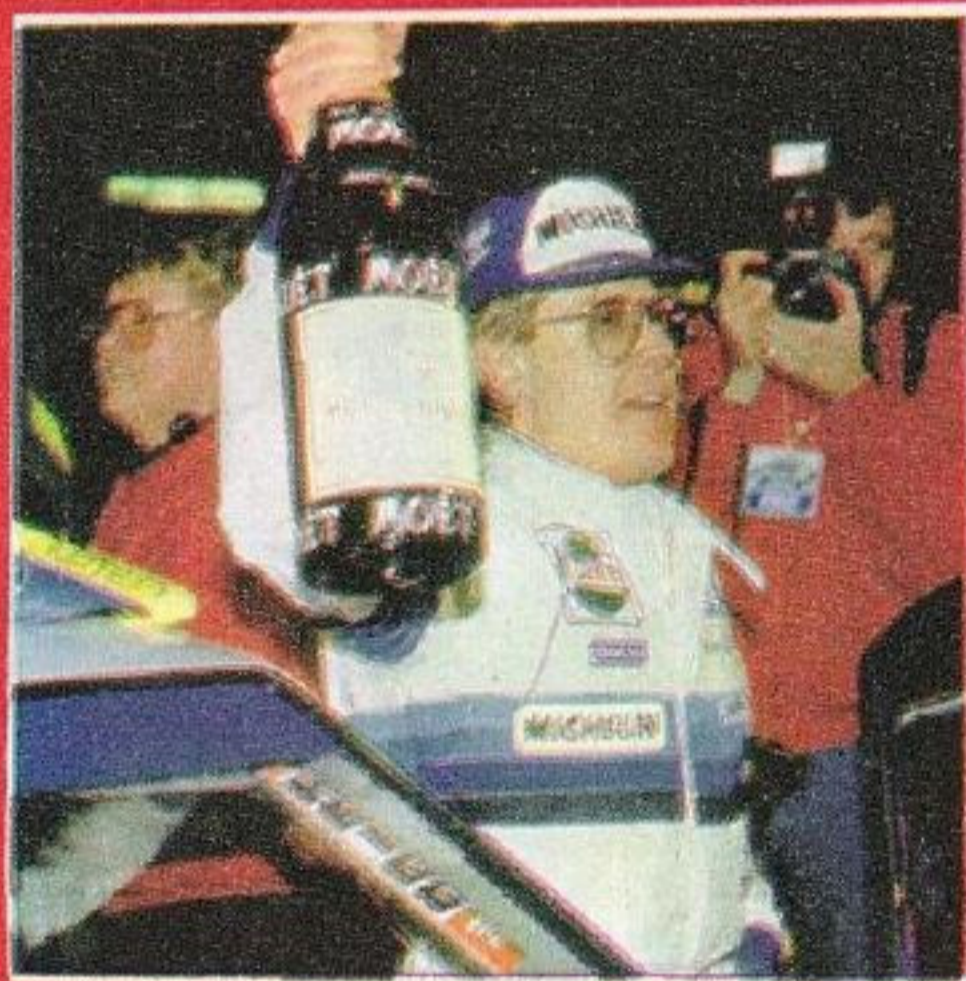


Foto menor: Timo Salonen festejando con un "Magnum" de Moët & Chandon su primera victoria del año. Foto mayor: El Mazda 323 FWD demostró ser rival de peso. Carlsson utilizó un auto idéntico al del ganador.

en Bélgica y regentado por **Achim Warmbold**, este equipo tiene la ventaja de contar con un automóvil (323 o Familia FWD) que posee más de un año de experimentación. De todas maneras, su potencial es, a priori, menor, pese a que cuenta con un piloto "top-level" como el finlandés **Timo Salonen**, respaldado por el veterano **Ingvär Carlsson**, quien hace ya tiempo que está enrolado en las filas de Mazda.

Efectivamente, en la edición '87 del Rally de Suecia, que tan sólo tuvo 400 kilómetros de pruebas de velocidad, sobre un total de 1176 km, los Mazda

aprovecharon los retrasos sufridos por los Lancia de **Alen y Kankkunen** (fallas en los respectivos motores) para encaramarse en la clasificación. El equipo oficial estaba apoyado por la participación de **Mikael Sundstrom**, joven finlandés que hizo las veces de "liebre" en esta prueba. Su ataque le valió empatar el primer prime con **Kankkunen** y liderar la carrera entre el prime N° 3 y el N° 7, después del cual abandonó cuando le llevaba un minuto a **Mikael Ericsson**, debido a que volcó al tomar una curva. Sundstrom ha ganado ya este año tres rallies en su país.

En Suecia, el clima no era muy favorable, desde el punto de vista sueco, ya que pocos días antes de la competencia, los caminos estaban absolutamente libres de nieve o hielo. Un calor desacostumbrado provocó varios cambios en la elección de los neumáticos y en la probable disposición de los auxilios, así como la anulación del primer prime de la barrera, que debería haberse realizado sobre un lago helado. Hubo que suspenderlo porque el grosor del hielo no daba garantías. Lo interesante es saber cómo se supo: la superficie helada no soportó a la motoniveladora que esta-

ba marcando el trazado del primer prime. Piensan recuperarla en la próxima primavera. De todas formas, cuando se largó el rally ya había suficiente frío y nieve. El equipo Ford tampoco comenzó bien. Usando un modelo demasiado doméstico como es en realidad el **Sierra 4 x 4**, **Kalle Grundel** tuvo que resignarse, antes de largar el primer prime, ya que su caja de cambios quedó trabada en punto muerto. **STI** o **Blomqvist** sería el único defensor del team, aunque también tuvo inconvenientes con la caja que trabó, si bien con una marcha conectada dándole posibilidades de seguir hasta un

ONTRAATAACA



THE INTERNATIONAL
SWEDISH RALLY
 19 2 87

puesto de asistencia.

Sin embargo, el piloto más espectacular de Suecia fue el campeón mundial de Grupo A, Kenneth Ericsson. En una demostración de excelente manejo, el primer piloto de Volkswagen, lleva a su Golf 16 válvulas a disputar los puestos de privilegio, aún que sin llegar a la punta. En efecto, la excelente relación peso/potencia del VW (200 HP para 940 kg) le va mucho que va en el desempeño. Su actuación lo hubiese llevado al tercer puesto en la clasificación final, si no hubiese quemado la junta de la tapa de cilindros hacia el final del primer día, trasandose 16 minutos en un enlace. Como las penalizaciones de fuel en este rally son de diez segundos por minuto, Ericsson perdió 160 segundos que lo retrasaron finalmente al octavo lugar, si bien conservó el primer puesto entre los autos de tracción delantera.

En comparación, los Opel Kadett GSi de Johansson y Jonsson pasaban muy lentamente clasificándose

Una vez que abandonó Sundström, la punta fue heredada por el más joven de los pilotos oficiales Lancia, Mi-

kael Ericsson, quien de esta manera liderará su segundo rally en dos participaciones (Montecarlo y esta). Parece bastante obvio suponer que el momento del rally no está demeritando lejano para Ericsson, un verdadero especialista en el Grupo A, que suplevo conseguir buena parte de sus laureles gracias a repetidas participaciones sobre distintos Audi.

Pese a que Ericsson se mantenía como el mejor de los tres Lancia Delta de doble tracción, poco después de comenzada la segunda y última etapa, realizó una elección desacertada de neumáticos, y colocó gomas de un ancho poco adecuado para la exigencia sueca -que implica conducir sobre caminos con una huella muy marcada-. Por ese error realizó un trompo que le costó el liderazgo. Para entonces, Timo Salonen ya se encontraba en imborrable posición para dar el zarpazo. Había terminado la primera etapa en tercera posición, tras Ericsson y Carlsson. Supera a su compañero de equipo y sólo cuatro segundos por el error del piloto Lancia, posicionándolo con victorias en primer lugar lo llevaron a ganar seis de los

LOS AUTOS DE SUECIA

LANCIA. Los autos de Aken, Kankkunen y Ericsson fueron nuevos, usando los de Montecarlo como muletos. Luego de tests previos en el norte de Finlandia no se usaron nuevos amortiguadores y diagramas de suspensión. La distribución de la potencia fue 50/60 en vez del diagrama 45/55 utilizado en Montecarlo. El motor desarrollaba 235 HP, con el máximo torque a 2,1 bar en la presión del turbocompresor, mientras que la mayor potencia estaba a 2,4 bar. En esta prueba, por primera vez Giorgio Pianta era responsable del desarrollo de los Lancia Delta FWD del Grupo N (Producción), aunque las pruebas que realizó se circunscribieron a amortiguadores y resortes. Lancia ha comenzado sus pruebas para el Safari, donde seguramente solo Vic Preston Jr. será el piloto oficial. En cuanto a gomas, Pirelli ofreció solo un tipo de neumático: el S1 en medida 135/85 para el Grupo A y 135/80 para el Grupo N.

MAZDA. Tanto Ingvar Carlsson como el ganador Timo Salonen usaron los mismos autos que en "Monte" aunque con pequeños cambios en el soporte del turbo. Además se incrementó la dis-

tancia entre ejes en 20 mm (dentro de las tolerancias), logrando mejor maniobrabilidad, ya que aumentó el avance de la dirección a la vez que hay mayor estabilidad en el tren trasero. Los problemas con el turbo sufridos en los entrenamientos fueron explicados por el uso de una presión demasiado alta. Esta era aumentada en 0,3 bar para los primes nocturnos, llegando hasta 1,9 bar. Utilizaron ruedas de 390 mm de diámetro, las cuales eran 1,3 segundos por kilómetro más rápidas que las de 15" usadas en Montecarlo. El auto de Sundström tenía un turbo menor (1 mm menos de diámetro que los oficiales) y 229 HP (menos de 20 HP que el de Salonen).

OPEL. Los Kadett GSi de Bjorn Johansson y de Hakan Eriksson (hermano del campeón mundial Eriksson) tenían 170 HP, contra los 185 HP del 2,0 litros con que estaba inscripto Mats Jonsson, quien no pudo largar. Se lo espera en el Safari.

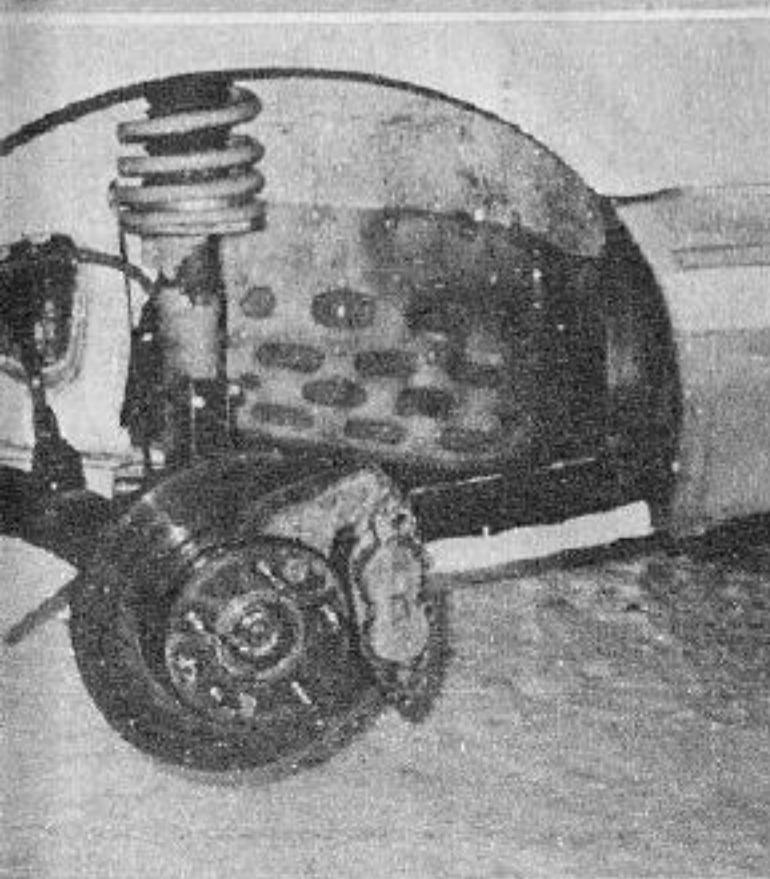
VOLKSWAGEN. Solo participó un modelo Golf de 16 válvulas conducido por Kenneth Eriksson. No mostró novedades en relación con su anterior participa-



ción en el Rally de Montecarlo.

AUDI. El equipo VAG inscribió cuatro coupés Quattro, todas ellas equipadas con gomas Michelin, para Gunnar Pettersson, Erik Johansson, Martin Ericsson (hermano menor de Mikael) y Lars Gundler. Per Eklund usó un nuevo auto preparado por Rolf Schmidten Austria, mientras que Lars Erik Torph condujo un viejo 80 Quattro (voicado dos veces).

FORD. Dos Sierra 4 x 4 preparados en Örebro, Suecia, para Blomqvist y Grun del. Fueron similares al usado por Blomqvist en Montecarlo aunque con relaciones de caja de velocidades más "arrimadas". Los motores "suecos" eran 10 HP más potentes, pese a utilizar el sistema standard de inyección de combustible K-Jetronic en vez del todavía no homologado L-Jetronic, visto en su primera intervención y luego objetado por la FISA. En cambio se perdieron 10 HP en regímenes intermedios. La distribución del torque es la misma que en el auto standard, mientras que los ejes poseían una relación de 5,1: 1. Las gomas fueron provistas por Pirelli en medidas 135/90 y 155/85 para ruedas de 15".



EXCLUSIVO

ESCRIBE JUHA KANKKUNEN

"ERA DIFÍCIL GANARLE A SALONEN"

Ya antes del rally nos dimos cuenta de que sería difícil ganarle a Timo Salonen en el rally sueco, y sabemos que Mikael Ericsson es el piloto más rápido de Suecia, así que terminar tercero no estuvo demasiado mal. Fue la segunda vez que yo participaba de ese evento, pero recuerdo, por el año pasado, lo divertido que fue poder lanzar el coche dando vueltas.

Las condiciones son exactamente las mismas que en los rallies de invierno en mi patria, Finlandia, pero aquí se nos permite hacer entrenamiento pre-rally y esto hace una diferencia según la condición de los caminos. Durante este lapso llovió dos días enteros y los autos que pasaban constantemente hacían zanjas de hasta 20 cm de profundidad, pero la nieve cayó en el momento justo, dos noches antes de la largada. Las zanjas se llenaron de nieve compactada, y así quedaron cubiertos varios primos de tierra. Esto facilita el manejo y es mucho menos costoso para los particulares cuyos neumáticos son desgarrados por el ripio. Fue una lástima que el tiempo caluroso los obligó a cancelar el prime sobre el lago helado; yo maneté sobre lagos desde que tenía siete, diez años. Los tramos de hielo siempre son divertidos. Pero no entendí muy bien las razones del tramo que se baja por una pista de ski; creo que era peligroso. Hay que mantenerse en primera o segunda todo el tiempo; todas las curvas se habían arado de manera distinta, aun con peralte negativo. Yo tenía miedo que si perdía el control en una curva, me deslizaría sin parar hacia abajo, hasta el pie de la montaña.

Fue un rally muy breve, pero aun 400 km de "especiales" son suficientes para descubrir quién es el ganador. Aunque teníamos muy poco tiempo, me gusta andar a fondo, todo el tiempo al máximo. Los rallies de invierno son también mucho más fáciles para los autos, y normalmente la nieve es mucho más blanda que el asfalto o el ripio, aunque siempre hay porrazos fuertes. Este fue el rally más fácil del año para el auto. Hay que tener cuidado con las zanjas; el Lancia está diseñado de tal manera que por su ancho, las cuatro ruedas siguen con exactitud los surcos; en las curvas más lentas ésta es la salida más fácil, pero en las curvas más rápidas uno simplemente trata de mantener las ruedas delanteras en los surcos. Hay que tener cuidado de no dejar que el coche se salga de las zanjas.

Hay muchos pilotos privados en esta parte del mundo; como en el 1.000 Lagos, para ellos es fácil intervenir. Son alentados a participar, y los organizadores mismos arreglan su estadía en viviendas particulares para ahorrarse el



Juha Kankkunen junto al ganador, Timo Salonen.

costo del hotel. Los rallies de invierno, además, son muy seguros. Y, para mí, Suecia es como una segunda patria. La primera vez que participé en un rally allí fue en el '78, cuando era demasiado joven para correr en Finlandia, y mi padre, que vive en Estocolmo, vino a verme en acción. Me temo que, sin embargo, estuviera muy nervioso.

Hicimos diez días de entrenamiento antes de la carrera, y pasamos mucho tiempo siguiendo a Salonen alrededor de la ruta, riendonos de sus travesuras y todos los problemas que tuvo, y compartiendo experiencias cuando nos deteníamos a tomar una taza de café. Al haber sido compañeros de equipo en Peugeot y vemos a menudo en Finlandia, nos llevábamos bien. Todo el mundo parecía de buen ánimo antes de la carrera; los problemas de Montecarlo habían quedado olvidados, y ahora Markku Alen había vuelto al equipo tras unas vacaciones. La atmósfera entre los mecánicos parece haber cambiado un poco y está más clara. De todos modos, los mecánicos nunca estuvieron involucrados en los asuntos "políticos". Los problemas comenzaron con el rally en sí. A mí me dieron el número uno, y esto significa que tuve que iniciar cada prime. El primer día adelante de los demás. La nieve del camino volaba por todas partes, y creo que por esto comencé a tener problemas de recalentamiento. Esto, a su vez, quemó la junta de tapa de cilindros, aunque fue en gran medida arreglado añadiendo sellador, si bien el ingeniero de pruebas Pianta dijo que a su entender podría haberse dañado un pistón.

Era increíble la nieve que había en la ruta. Cada vez que nos dábamos un golpe, la nieve saltaba sobre la cubierta. No se podía manejar rápido porque no se veía el camino, especialmente en los primos abiertos, donde no había árboles. Los autos que abrían la ruta iban por el medio del camino y sus huellas no ayudaban para nada. La noche del viernes íbamos sextos. El segundo día de la carrera fue completamente distinto; los caminos habían sido rastreados como corresponde, y en estas condiciones era fantástico andar por ellos. Tuvimos un poco de suerte, los otros tuvieron algo de mala suerte, y finalmente terminamos terceros. La carrera estaba muy bien organizada, todo funcionaba

bien para nosotros. Aquí, en Suecia, la policía realmente colaboraba con el rally; ayudaban a los corredores a pasar, y no hubo interrupciones como en Montecarlo.

Es posible ver cómo los autos con números relativamente altos anduvieron bien en la carrera; Mikael Ericsson, con el número 8, tomó total ventaja, y Mikael Sundström también anduvo bien, con el número 12. Después que Kenneth Eriksson cayó en la clasificación, comenzó a recuperarse y hacer tiempos más rápidos con su auto de tracción delantera; amigos míos dijeron que era increíble. Esto puede ocurrir en Montecarlo, pero no, habitualmente, en otro lugar. El salir primero no es ninguna garantía; quizá yo tenga casi siempre ese número, pero me aseguré de que Timo lo tendrá en el Rally de los 1.000 Lagos. Es lindo ver cómo la vida pasa y siempre surgen nuevos corredores. Sundström va a ser la nueva superestrella de Finlandia en rally.

Portugal será el próximo, pero después tengo vacaciones: primero en Lapponia, para esquiar y andar en una moto para nieve y, quizá, tomar un poco de sol. Estuve trabajando sin parar durante 18 meses y ésta será la primera vez que me desenchuto del deporte. Durante este tiempo, el periodo más largo que pasé en Finlandia fue de cinco días. En este momento creo que no iré al Safari. Cesare Fiorio dice que a menos que el auto ande muy bien, sólo participará uno para Vic Preston Junior. Yo nunca preví ir a Córcega, de modo que la próxima carrera para mí, después de Portugal, será Grecia. Pero me pregunto qué ocurrirá en Portugal. Los coches no seguirán rindiendo si manejamos como hasta ahora. Como dije: Suecia fue el rally más corto y fácil para el auto. Yo todavía sigo preocupado por el Grupo A. La gente dice que es fantástico que conduzca el mismo tipo de coche que ellos tienen, y lo que probamos en los rallies será inmediatamente adosado a sus autos para andar en la calle. Pero olvidan que no se puede cambiar nada en la categoría y no podemos desarrollar nada dentro de esta reglamentación. Y entonces recibimos la información de que no van a anunciar el ganador al final del rally, ya que van a verificarlo todo en París. ¿Esto es correr un rally?

1. Salonen-Morjanne en nevado camino. 2. Ford uso exclusivamente el modelo Sierra 4 x 4. Blomqvist se retrasó con inconvenientes en el varillaje de la caja, finalizando sexto. 3. De izquierda a derecha: Warmbold (manager de Mazda), Max Mosley (FISA) y John Davenport (Austin Rover). 4. No confundir. Arriba: Kenneth Eriksson y Mikael Ericsson. Abajo: Hakan Eriksson, Roger Ericsson y Martin Ericsson. 5. Tren delantero de los Mazda 323 FWD. Fue modificado para aumentar la distancia entre ejes.

THE INTERNATIONAL
SWEDISH RALLY
 19 2 87

doce que componían la última jornada. Salonen encabezó la prueba desde el trompo de Ericsson y ya no dejó el puesto de líder. Poco después Kankkunen superó a Carlsson, a quien no acompañaba la suerte, ya que dos primes más tarde se fue contra un terraplén nevado, perdiendo otro puesto más, ahora frente a Markku Alen solo pudo recuperarlo cuando, en el último tramo de velocidad, este se detuvo y perdió varios minutos hasta que su motor arrancara. "Tal como me sucedió en Montecarlo '86", dijo Alen.

En cuanto a los no escandinavos como siempre, no tuvieron ninguna chance real de asomarse al grupo de punta. En efecto, este rally es el más especializado del año (más aun que el RAC y sus tramos secretos) y nadie que no este muy acostumbrado a conducir en la nieve y a reconocer las diferentes clases de hielo puede concretar actuaciones descolantes. Por ello, la 20ª colocación de **Alessandro Nino**, lograda sobre un Lancia Delta HF FWD de Grupo N, debe destacarse.

Por otra parte, de los cuatro Citroën Visa Mille Pistes de Grupo B, todos con pilotos franceses, el mejor fue el con-

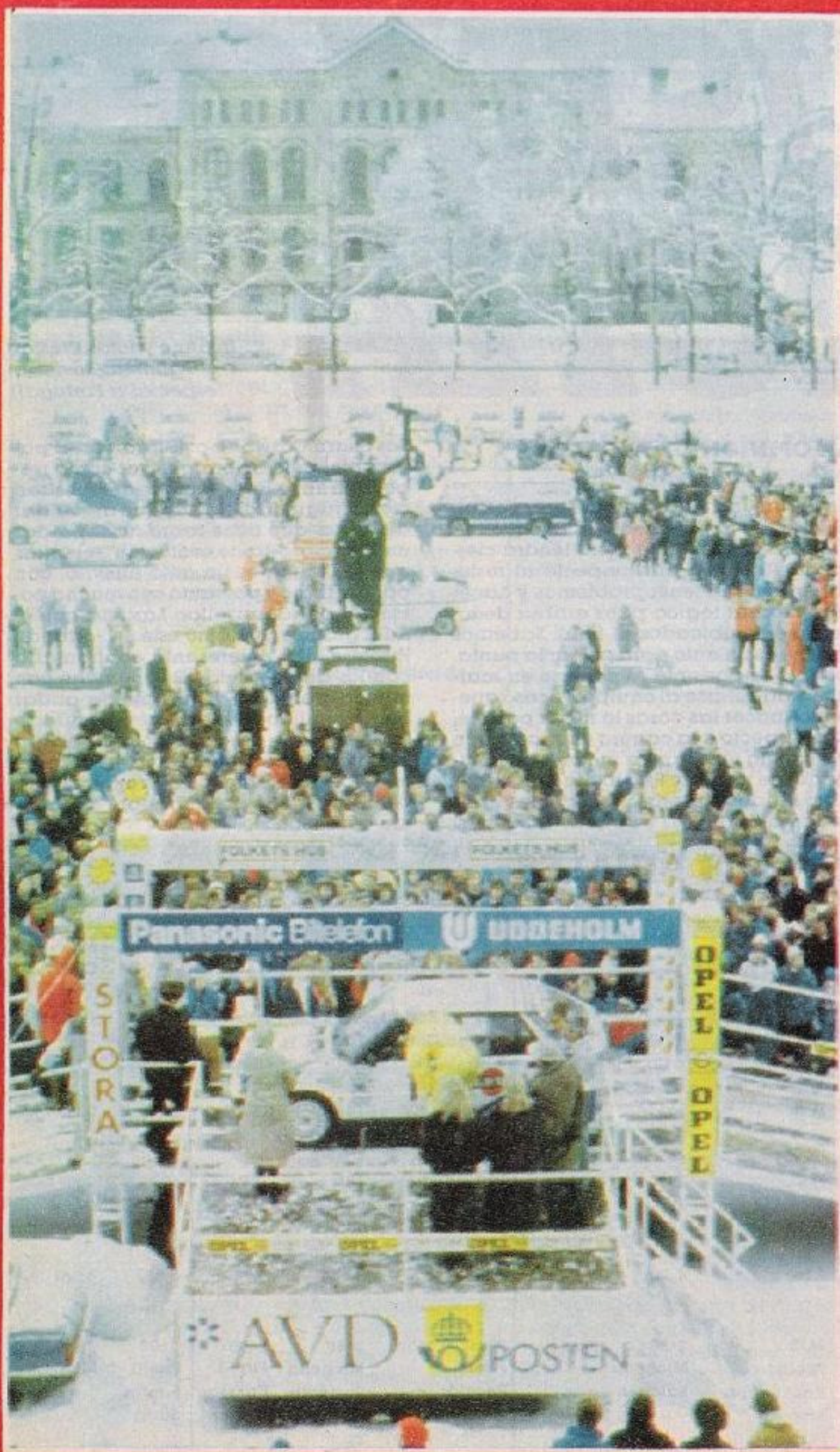
ducido por **Carole Verghard**, nada que finalizó en cuarto término en el campeonato galo de rallies de tierra. Recordemos que las nuevas normas del campeonato mundial permiten la intervención de autos de Grupo B (de cilindrada menor a 1600 cm³), aunque sin poder sumar puntos en el certamen. Por lo demás, parten en último lugar en la primer etapa.

Con dos competencias ya realizadas, el campeonato '87 muestra ya dos claros contendientes: Lancia y Mazda y, aunque todo parezca favorecer al primero de ellos, otras marcas están trabajando para terciar en la lucha. Los dos rallies disputados han discutiendo sobre caminos que no maltratan la mecánica. Empero, en Portugal —proxima fecha— eso cambiará luego de la primera y asfaltada primera etapa. En ese momento comenzará una nueva solicitud para los autos del Grupo A.

Por ahora la nueva reglamentación ha enfrentado varios problemas, la mayor parte de homologaciones, es de esperar que se superen para que la actividad transcurre sin tormentas.

Informe y fotos: Martin Holmes





MAX MOSLEY, SOCIO DE ECCLESTONE. REPRESENTANTE DE LOS CONSTRUCTORES "EL RALLY PUEDE SER TAN POPULAR COMO LA FORMULA UNO"

Max Mosley, nuevo presidente de la comisión de constructores, asistió en Suecia a su primer rally por el Campeonato Mundial.

¿Como ve el futuro del rally con la utilización del Grupo A?

Como comienzo, me parece que hay problemas con los reglamentos. Es necesario encontrar el modo de controlar que se hayan construido, efectivamente, 5.000 autos de cada auto a homologar y que esto sea hecho de acuerdo con el reglamento, que exige que todos los autos sean iguales entre sí y, además, que no haya diferentes interpretaciones de las reglas.

Después de la crisis vivida en Corcega el año pasado, ¿no le parece que los constructores han perdido su poder en la FISA?

Pienso que varios constructores tienen la influencia que quieren. Están conformes con haber dejado a la FISA la elaboración del reglamento actual, pero ahora quieren normas claras para poder decidir si participan en el mundial. Si lo hacen, serán como cualquier otro participante. Después de Corcega '86, los constructores han tenido pequeña influencia, indicando sobre todo a la FISA las dificultades que han tenido para mantenerse dentro de los reglamentos.

Usted tendrá un encuentro con los constructores y la comisión técnica. ¿Será esta la ocasión para trazar el camino a seguir en los próximos años?

Hemos tenido ya un encuentro, antes de Navidad, sobre el Grupo C, el cual en este momento tiene un gran suceso. Muchos problemas de la FISA nacen de una falta de comunicación. Balestre ha dicho que quiere un mayor número de comisiones trabajando para que puedan resolver los problemas por ellas mismas, más conectadas entre sí. Este me parece el camino más obvio.

¿Usted piensa que los constructores se benefician más con el Grupo A que con el Grupo B?

No sé. Esto implica que los autos de Grupo A son más cercanos a los de calle y por ello deben ser más relevantes para los efectos publicitarios, pero los constructores han identificado a los de Grupo B con los coches que producen, de todas formas.

¿Piensa que hay mucho que hacer en esta nueva etapa del rally?

Hay muchas posibilidades para hacer crecer al automovilismo. No estoy convencido de que el rally tenga la cobertura de medios periodísticos y televisión mundial que merece. A primera vista creo que el rally está en las mismas condiciones que estaba la Fórmula Uno a principios de la década del setenta. Puede ser que muchas cosas que hemos aprendido sobre promoción del deporte pueden aplicarse a los rallies. En la competencia que hay entre el automovilismo y otros deportes debemos tratar de captar un mayor interés del público.

Gran parte de la promoción de la Fórmula Uno ha sobrevenido gracias al trabajo de Bernie Ecclestone. ¿Puede la FISA encargarse de ello o necesita otro 'Ecclestone'?

Pienso que debe ser alguien de afuera, ya que la función de la FISA es hacer reglamentos y vigilar su cumplimiento y no ocuparse de otros trabajos.

¿Otras primeras impresiones...?

El enorme potencial. El rally es fascinante para el público, pero excepto los entusiastas, la gente no conoce lo suficiente sobre él. No me sorprendería que en cinco años sea tan popular como es la F-1 ahora. La televisión podría ser la base para hacer que más gente sepa de qué se trata. Una mejor cobertura de prensa puede hacer más fácil y sencillo seguir el campeonato.

Volviendo sobre la anterior pregunta, ¿qué tipo de entidad deberá ocuparse de la promoción? ¿Un patrocinante o un promotor?

Creo que un promotor. Además es importante que la persona que se ocupe de ello no tenga otra actividad y se interese en su trabajo.

CLASIFICACION

37º Rally de Suecia 13-14 de febrero de 1987. Dos etapas, 26 primes, 1.176 km. Segunda prueba del campeonato mundial de rally.

POS.	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	AUTO	GRUPO	TIEMPO
1º	3	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Mazda 323 4WD	A	4h11m00s
2º	8	Mikael Ericsson-Claes Bilistam	Lancia Delta HF4WD	A	4h11m23s
3º	1	Juha Kankkunen-Juha Pironen	Lancia Delta HF4WD	A	4h12m46s
4º	9	Ingvar Carlsson-Per Carlsson	Mazda 323 4WD	A	4h13m01s
5º	4	Markku Alen-Ilka Kivimaki	Lancia Delta HF4WD	A	4h14m26s
6º	2	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Ford Sierra XR4i	A	4h14m30s
7º	10	Per Eklund-Dave Whittock	Audi Coupé Quattro	A	4h14m48s
8º	7	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	VW Golf GTI	A	4h15m25s
9º	20	Bror Danielsson-Anders Eklind	Audi Coupé Quattro	A	4h17m47s
10º	13	Erik Johansson-Jan Ostensson	Audi Coupé Quattro	A	4h18m08s
11º	6	Lars Torph-Benny Melander	Audi 80 Quattro	A	4h18m50s
14º	57	Soren Nilsson-Per Ove Persson	Audi Coupé Quattro	N	4h24m17s
18º	51	Lotta Lindqvist-Lotta Wennberg	Opel Manta	A	4h30m14s
24º	170	Carole Vergnaud-Marie C. Jouan	Citroën Visa 1000P	B	4h41m28s

Largaron 147 máquinas, llegaron 82.

PRINCIPALES ABANDONOS

Kalle Grundel-Terry Harryman (Ford Sierra XR4i4), varillaje de caja. Gunnar Pettersson-Arne Pettersson (Audi Coupé Quattro), rodamiento de ejes. Mikael Sundstrom-Volitto Slander (Mazda 323 4WD), accidente. Martin Ericsson-Rolf Mollereth (Audi Coupé Quattro), accidente.

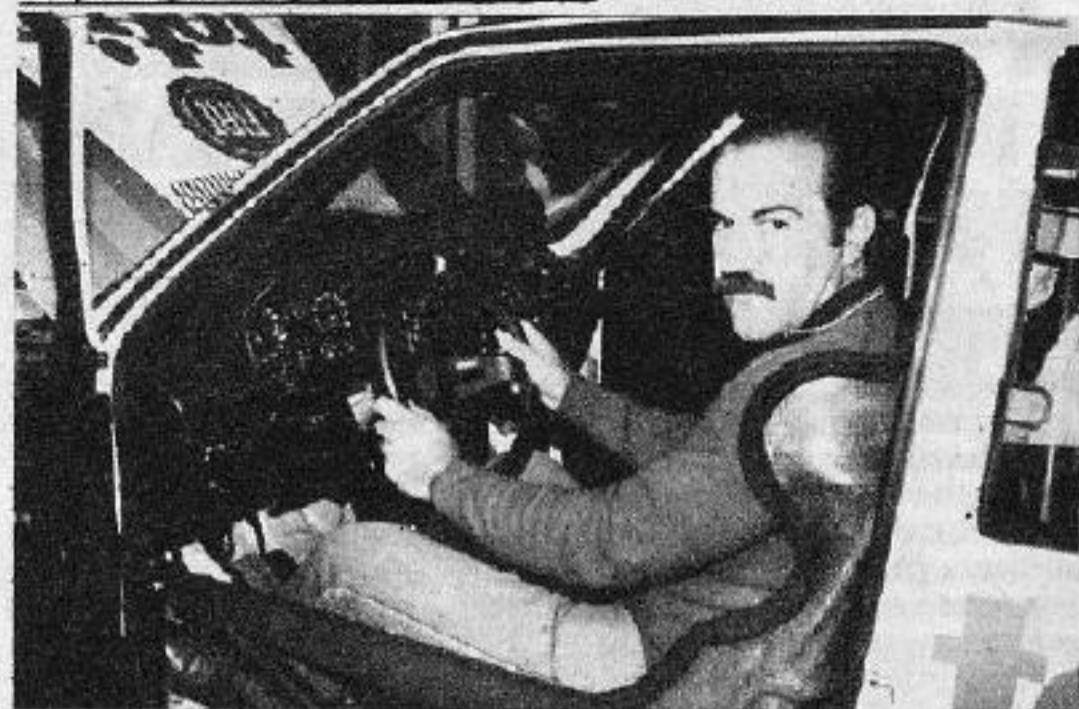
Posiciones del campeonato luego de dos competencias.

Marcas: 1º Lancia, 37 puntos; 2º Mazda, 30; 3º Ford y Audi, 20; 5º VW, 12; 6º Renault, 6.

Pilotos: 1º Juha Kankkunen, 27 puntos; 2º Massimo Biasoni y Timo Salonen, 20; 4º Ingvar Carlsson, 18; 5º Stig Blomqvist, 16; 6º Mikael Ericsson, 15; 7º Walter Rohrl, 12; 8º Kenneth Eriksson, 9; 9º Markku Alen, 8; 10º Jean Ragnotti y Per Eklund, 4.

Izquierda arriba: Eklund fue el mejor de los numerosos pilotos que compitieron con Audi. Su 90 Quattro finalizó 7º. Abajo izquierda y derecha: los Lancia no tuvieron mayor suerte, puesto que penaron con problemas de motor. Markku Alen (Nº 4) y Juha Kankkunen (sobre la rampa) fueron superados por su eventual coequiper, Mikael Ericsson. Derecha arriba: Eriksson, culminó 8º con el mejor 'dos ruedas motrices clasificado'.

rally mundial



RECALDE Y DEL BUONO EN LISBOA POCO ANTES QUE LARGARAN EL RALLY DE PORTUGAL Y CON MUCHAS ESPERANZAS PARA EL FUTURO



Recalde y Del Buono junto al Fiat Uno Turbo Grupo A que utilizarán en Portugal. Foto menor: Recalde en el primer contacto con su nuevo auto.

"NOS PUSIMOS EN MARCHA"

Informe y fotos: Néstor Palmetti (Enviado especial a Portugal)

A partir de la mañana de este miércoles 11 de marzo, Jorge Recalde y Jorge Del Buono comenzaron una nueva etapa de su vida ralistica. En efecto, su participación en el 20° Rally de Portugal será la decimo-segunda de aquel en una prueba por el campeonato mundial. Por los motivos apuntados oportunamente, el binomio argentino competirá con un Fiat Uno Turbo perteneciente al equipo italiano Jolly Club.

TODO COMENZO ALLI...

Fue justamente en esta misma competencia, hace ya siete años, que Recalde efectuaba su debut en el torneo mundial a bordo de un Ford Escort RS Grupo Cuatro del equipo de David Sutton, quien por aquel entonces también representaba oficialmente a Ford (Inglaterra). El cordobés finalizó 8° en aquella oportunidad, aunque muy alejado de la punta debido a las múltiples pinchaduras de neumáticos sufridas.

Como decíamos, sin duda, esta competencia marcará un hito para Recalde y Del Buono, puesto que es la primera vez que han viajado a Europa con un programa de carreras —que se inicia en esta— lo suficientemente vasto como para poder usufructuar las diferentes experiencias sobre auto y equipo totalmente nuevos. De acuerdo con sus declaraciones, las chances de concretar una buena performance no son elevadas debido a que el Fiat Uno Turbo es decididamente inferior en prestaciones a sus rivales del Grupo A.

LA CARRERA

En total, este rally tendrá cerca de 2.000 kilómetros, con 37 primes previstos. De éstos, el 50% se desarrollará sobre asfalto, en su enorme mayoría entre la primera y segunda etapas. La tercera y cuarta jorna-

das en cambio, transitarán caminos de tierra. El programa de la carrera es el siguiente: **Martes 10:** Verificación técnica y administrativa en el Palacio Sports de Cascais. **Miércoles 11:** Primera etapa (diez primes). El primero de ellos se realizará en el autódromo de Estoril (donde corre la F-1), con chicanas colocadas en la recta principal. El primero larga a las 9.15, culminando la etapa en Povoa de Varzim a las 1.45 h del jueves. **Jueves 12:** Segunda etapa con largada y llegada en Povoa de Varzim. Son 6 primes entre las 11 y las 19. **Viernes 13:** Larga a las 7 en Povoa de Varzim y finaliza, tras cumplir 12 primes, en Viseu a las 19.30. **Sábado 14:** La cuarta etapa se inicia en Viseu a las 4.30 para terminar a las 20.05 en el Autódromo de Estoril luego de 9 primes.

LA OPINION DE RECALDE

"El Fiat Uno tendrá sus mejores posibilidades en el pavimento es decir, en la primera etapa. En la tierra tendrá ciertas limitaciones con respecto al resto. Esperamos no tener problemas y hacer una carrera lógica para arribar decorosamente ubicados al final. Sabemos que no es un auto para pelear la punta, pero lo importante es ponerse en marcha y adaptarse al equipo. Por eso queremos hacer las cosas lo mejor posible. Con respecto a la carrera en sí, creo que los Lancia tendrán las mejores posibilidades de victoria. Esto lo digo sin haber visto las dos carreras precedentes y por lo tanto sin haber evaluado los autos.

Las Sierra Cosworth asustarán en el pavimento, pero habrá que ver como responden en la tierra, ya que demuestran cierta fragilidad. No hay que descuidar a Mazda, que tiene sobre sus espaldas una temporada de evolución, mientras que el Lancia es un auto nuevo, con poco trabajo y por tanto con mucho potencial por desarrollar. Lástima que el Audi grande (200 T) no esté en Portugal. Hubiese sido interesante confrontarlo con los demás autos. Es un coche con mucha potencia y que puede andar bien. Por último, no hay que descuidarse del VW, que pese a estar limitado por el motor aspirado, tiene una interesante relación peso/potencia y la experiencia valiosa del año pasado sobre este mismo campeonato."

SUS RIVALES

MARCA	TRACCION INTEGRAL						TRACCION DELANTERA				TRACCION TRASERA	
	AUDI	AUDI	FORD	LANCIA	MAZDA	SABARU	FIAT	OPEL	RENAULT	VOLKSWAGEN	FORD	MERCEDES
MODELO	200 Quattro	Coupe 90 Quattro	Sierra 4x4	Delta HF PWD	323 FWD	RX Turbo	Uno Turbo	Kadett GSi	11 Turbo	Gol GTI 16v	Sierra Cosworth	190 2.3-16
Motor	5 línea	5 lín.	V6	4 lín.	4 lín.	4 lín.	4 lín.	4 lín.	4 lín.	4 lín.	4 lín.	4 lín.
cm ³	2144	2226	2792	1995	1623	1781	1301	1998	1419	1800	1993	2343
Y cm ³ equiv.	(3001)			(2793)	(2272)	(2493)	(1821)		(1987)		(2790)	
Potencia	238	197	200	240	240	180	160	200	185	195	300	245
Torque	34	22,5	25	33	30	23	21,5	?	25,5	21	39	27
Peso	1250	1150	1200	1120	1050	1050	880	940	900	940	1150	1070
Relación												
Peso Potencia	5,252	5,837	6	4,665	4,375	5,833	5,5	4,7	4,864	4,820	3,833	4,367
E. Ejes	2680	2538	2610	2475	2450	2465	2560	2520	2480	2400	2508	2665
Neumáticos		Michelin	Pirelli	Pirelli	Michelin	Michelin	Pirelli		Michelin	Pirelli	Pirelli	Michelin
Pilotos				Kankkunen Alen Briasson - Bica		Salonen Carlsson	Recalde		Ragnotti Chatnot	Eriksson Weber	Santos Sainz	

Cómo adelgacé 26 kg. en 3 meses.

sin remedios y sin hacer gimnasia.

En exclusividad: las revelaciones de M. André MORVAN
Portuario de LEZARDRIEUX (Costas del Norte) Francia.

Lo que me sucedió es tan increíble que primero dudé en revelar mi secreto a todos los que, como yo, quisieron perder su gordura sin privarse demasiado y recuperar su peso ideal.

En primer lugar esperé para asegurarme que todos esos kilos no vuelvan otra vez tan pronto. Ahora que mi peso se estabilizó en 79 kilos, me decido a contarles cómo lo logré, con gran asombro de mi parte y es lo más simple del mundo.

Trabajo todo el día en los pontones del puerto de Lezardrieux (Francia). El aire del mar abre el apetito... No dejaba de comer en todo el día.

Por la mañana: 4 ó 5 rebanadas de pan con una buena capa de manteca, y una taza grande de café con leche.

A mediodía: fiambres, salchicha, luego guisado de carne con chauchas, un poco de queso, y para terminar una tarta. Todo acompañado con cerveza (es mi vicio favorito), y a la hora del café tomaba varias copas con mis compañeros.

Con este régimen, y mi estatura de 1m 80, no tardé en alcanzar los 105 kilos. Tenía todas las dificultades del mundo para saltar a los barcos, subir escaleras. Mi vientre me impedía atarme los cordones, el mínimo esfuerzo me cansaba. Me llamaban "el gordo". Eso hacía reír a todo el mundo... menos a mí.

En ese momento tomé la decisión de adelgazar.

Bizcochos sin manteca por la mañana. Bife y chauchas al mediodía, tomates y huevo duro a la noche. ¡Y ni una gota de cerveza!

Todo esto para rebajar 5 miserables kilos en 3 semanas. También seguí regímenes de "bajas calorías". No adelgazaba y engordaba enseguida. Además, me convertí en una persona triste e irritable.

Una nueva vida empezó para mí el 23 de Mayo de 1986.

Había leído un artículo en un diario. Se trataba del método del Doctor Cantor, con el cual se rebaja de peso en forma continua y naturalmente.

Era un método "psicosomático". Reconozco que todo eso no era muy claro para mí, pero sin embargo comprendí que se adelgazaba automáticamente, inclusive por la noche mientras se duerme.

También leí testimonios de personas que lograron rebajar varias docenas de kilos con este método. Confieso que todo lo que leí me daba ganas de probar.

Como el artículo aclaraba que el método era enviado sin compromiso, con garantía de reembolso si el resultado no era el esperado, no dudé ni un solo minuto.

El 23 de mayo exactamente, recibí el Método y enseguida empecé a ponerlo en práctica.

El resultado no se hizo esperar mucho tiempo. Pero día tras día observaba que mi pantalón me ajustaba cada vez menos. El 5º día, me pesé: había rebajado 5 kilos.

Los días siguientes seguí con el método más entusiasmado. Al cabo de 4 semanas, había rebajado 15 kilos. Tres meses después pesaba solamente 79 kilos, lo que es totalmente normal para 1m 80. No salí de mi asombro.

Debo agregar que durante todo este tiempo, siempre comí hasta saciarme. En ningún momento tuve que hacer un esfuerzo de voluntad. Y todos mis amigos me decían que respiraba la alegría de vivir y que nunca me habían visto con tan buen humor.

Ahora sé que no engordaré más. De vez en cuando me doy el gusto de comer una buena comida y cosas que se caracterizan porque engordan.

"Rebajé varios kilos y centímetros por todas partes. Es lo único que me dió resultado."

Sra. M. Sanguinetti ROSARIO

"Rebajé 14 kilos en 9 semanas. Además, vencí esa bulimia que me dominaba."

Sra. R. Méndez CORDOBA

"Tengo 77 años. Rebajé 8 kilos en 6 semanas. No tengo más un vientre prominente. Me siento mucho mejor."

Sr. Anglade CAPITAL

"Pesaba 76 kilos para una estatura de 1,66 m. Al cabo de 6 semanas pesaba 60 kilos. Estoy en línea y no me agito, estoy encantada."

Sra. Clara D. RIO CUARTO

"Es realmente maravilloso. Adelgacé 11,50 kilos y estoy encantada de haber rebajado todos esos kilos fastidiosos."

Sra. Alicia C. CAPITAL

"Pesaba 83 kilos para 1,67m. Era como un atentado contra la alegría de vivir. Luego de 2 meses, gracias al método Slumber, no peso más de 66 kilos."

Sr. José A. NEUQUEN

Esto no me impide conservar el "peso ideal" que logré gracias al método del Doctor Cantor.

Si tomé la decisión de contar mi historia públicamente, es porque quisiera que sirva de modelo —y como lección— para todos aquellos que con impaciencia quieren recuperar su peso ideal. Pueden lograrlo con facilidad, sin privaciones.

¿Cuál es entonces el singular secreto del Doctor Cantor para adelgazar pronto y fácilmente?



23 DE MAYO 105 KG

3 MESES DESPUES 79 KG

Un célebre médico, profesor de facultad, declaraba recientemente en la televisión francesa (Informativo, Circuito 2): "Las obesidades comunes son casi siempre psicosomáticas."

Tal argumento condujo al Doctor Cantor, Presidente Honorario de la Academia de Medicina Psicosomática de los Estados Unidos, a concebir un método capaz de actuar con eficacia sobre los excesos de grasa, a través de métodos psicosomáticos. No hay que tomar drogas, o medicamentos que reduzcan el apetito, ni hacer ejercicios. Usted adelgaza de modo natural y continuo.

¿Demasiado lindo para ser cierto? Pruebe sin compromiso.

Envíe el cupón de abajo. Usted recibirá el método del Doctor Cantor. Lo seguirá tranquilamente en su casa durante un mes. Día tras día deberá comprobar que su peso disminuye. Deberá comprobar que puede ponerse ropas que le quedaban chicas. En una palabra, tiene que estar conforme al 100%, si no devuelva el Método, y le reintegraremos el total del importe abonado. No se le formulará ninguna pregunta. No tendrá que dar ninguna explicación.

Aproveche esta garantía formal. Usted no arriesga absolutamente nada. Excepto rebajar sus kilos de más. Envíe hoy mismo su Cupón de prueba sin riesgos.

Encontrará esta obra en:
O.G.P. Argentina S.A.
Paraguay 794 1º Piso - 1057 Capital
De lunes a viernes de 9 a 19 hs. y los sábados de 9 a 12 hs.

O.G.P. Argentina (Sección Dr. Cantor)
Paraguay 794 - 1º piso (1057) Capital - Casilla de Correo 409 - (1000) - Buenos Aires

CUPON DE PRESTAMO SIN COMPROMISO

Esta oferta es válida durante un mes.

Envíe este "Cupón de préstamo sin compromiso y sin riesgo". SLU 10146

O.G.P. Argentina (Sección Dr. Cantor)

Paraguay 794 - 1º piso (1057) Capital - Casilla de Correo 409 - (1000) - Buenos Aires

SÍ, deseo recibir en calidad de préstamo el método psicosomático del doctor Cantor. Si rebajo de peso y compruebo por mí mismo la eficacia real de este método, lo conservaré. Caso contrario, lo devolveré en el plazo de 30 días y usted me reintegrará el importe abonado sin que tenga que darle ninguna explicación. Con esta garantía, quisiera recibir en embalaje discreto, sin marca exterior el método del Dr. Cantor, por el cual envío.

INDIQUE
AQUI

SU PESO ACTUAL

SU EDAD

SU ESTATURA

Cheque } Orden. O.G.P. Argentina S.A.
 Giro }

Por el valor de ₳ 17,99 más ₳ 4 para los gastos de envío o sea un total de ₳ 21,99.

Contrarrembolso pagaré al cartero la suma de ₳ 21,99 más los gastos de contrarrembolso.

APELLIDO: _____
NOMBRE: _____
DIRECCION: _____
LOCALIDAD: _____ COD POSTAL: _____
PROVINCIA: _____
SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

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 deposite 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.	CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Tubal vendo **FIAT SE 1.5** con mecánica Zoquete Espósito. Auto de punta. 2ª clasificación general "24 Horas de ACRRYR, 1986". Puede hablarse por alquiler. Llamar a Chiro Calderón, TE (0541) 21997.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi monocoque motor Zanella carburador Mitsuni encendido electrónico todo nuevo sin rodar listo para largar una oportunidad. TE: 665-6805.

CARLOS MARINCOVICH vende motor para Clase Sierra, completo, listo para largar. Además cigüeñal, tapa de cilindros y repuestos varios. Llamar al 760-3516.

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

ALQUILO FIAT 128/1100 para Rally San Pedro 14/3/87 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. Solo 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 permiso por lancha Donegá 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. Castelli 2650. Lomas de Zamora.

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

Miguel Torras vende **R-42 RALLYANO B6** totalmente equipado ganador último gran premio TOSI-717232. Horario comercial. Camello Saavedra 169. Córdoba.

Otro chasis **TRAK**. Con motores Zanella 125 libre preparación. \$1100. Llamar al TE 761-1192. México 4500. Villar Martelli.

KARTING VARA B5 motor arilla. Otro RF carburador boa y otro Thillerson con motoplát 3 juegos de lian-tos equipo completo internacional. César Díaz 1525. TE 58-8115 escucha ofertas. Carlos.

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

RENAULT 18 de Turismo. Lista para largar. Motor Prato, Completo. Tratar: 804-4031/41 int 522.

Sergio Solmi vende a alquila, completos o partes. **TULIA XXII y XXIII** de FRA.

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

Melo 4130 - Florida - (1602) Tel.: 760-1173

Miguel Torras vende **DAT-SUN ZX-280** club Argentino. De pilotos lista para largar ganadora en Córdoba con repuestos incluidos llamar 051-717232. Horario comercial. Camello Saavedra 169.

FIAT 600 STANDARD mejorado a ideal categorías zonales permiso - fierros técnicos por ex Balducci bufo y jaula Fades motor gomas sin rodar todo a nuevo. Ver Cisneros 201. Ramos Mejía. Barato.

Vendo **DOS KARTINGS** uno chasis DAP italiano

Autos de punta, amplia financiación. Llamar al (0325) 26229 y 26798.

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

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **UNION DK W** Regular estado. Modelo 1968. Rural. Rufino, pola

de Santa Fe. C. Centenario. N° 631 TE. 21-8184. Característica 03821. O por carta. Eduardo Alvarez. Muy barato.

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

COUPE FIAT 125/74 líquido. Versabados y domingos. Castelli 2650. Lomas de Zamora.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

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

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

PACKARD SUPER CLIPPER 1955 coupé dos puertas falso convertible. V8 automático impecable estado. Fabrica todo completo 95.000 km. auténticos. Fabuloso auto clásico solamente para entendidos. u\$s 6.000. Guana 2047. Montevideo ROU.

Vendo **CHEVROLET 1925** superior restaurado total en marcha. Copala lona convertible. Tapizado, pintura nuevas. Recibo ofertas en B. Mitre 776 Villaguay E. Ríos O al TE 2222. Raúl Etchebabe.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Vendo **JEEP** largo 4x4 al-

ta y bajo, modelo 1971. Impecable. Todo original de primera mano. TE \$ (0464) 22306. Preguntar por Ricardo. Especial para médanos, pantano, etc.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo urgente **MOTO DE CARRERA** Zanella muy buena. Categoría 205. Fórmula Nacional. Lista para correr. Repuestos y cilindros. Todo \$1200 TE 255-1822. Av. San Martín 1126. Fco. Varela.

Vendo **MOTO HONDA C8 750 F55** Mod. 81. Nueva. 3.500 dólares. TE. 0227-22060 y 0227-22050.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

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

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

Vendo **CASCO** bell modelo star 120 color blanco. Nuevo. Sin uso. Dólares 100. teléfono. 58-0952.

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

Vendo **JAUJA ANTIVUELCO** para Fiat 128. Llamar al te (0462) 911164.

Vendo **MOTOR F. FALCON SPRINT** categoría T.C. Bonaerense. Clak C completo con multidisco y

bolante acero. Pistones nuevos a estrenar. Todo por \$1.000. A.V. Altube 1691. José C. Paz. TE. 0320, 23931. Preguntar por Damico.

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

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -COMPRA-

Compra para **COUPE BMW 700** caja de velocidades larga. Arbol de Levas. 45 HP. Cuenta revoluciones, tozas de rueda, Cenicero, cruce, espejo retrovisor externo. Bibliografía. TE. 91-6131.

7.0 HERRAMIENTAS Y MAQUINAS -VENTA-

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

Vendo **MAQUINARIAS INSTRUMENTAL** para rectificación de Micro Motores. Motos Citroën. Fresas. Manijas. Tamo. Prensa. rectificadora, cilindro, bruidora, rectificadora, cigüeñales, universal, neumática, diamantadora, piedras, tapas, cilindros. TE. 240-0052. Landa o Bs. Aires \$ 8.800.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **MICRO DOBLE CAMELLO** Pagoso Ley-

land, motor al medio, ideal para transportar autos de carrera. Tratar al TE. 02144161 o 4º n° 1527 a 25 y 26. La Plata. CP 1900.

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

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -COMPRA-

Compra **TRAILER** usado para T.C. 3.000. Falcon. Llamar al 659-2343. Sr. Hugo.

10.0 VARIOS

Vendo **GALPON** a 1 cuadra de Ruta 8 Km. 32.500. Ideal taller, depósito, etc. Oportunidad. Llamar al TE. 0320-25569.

Vendo **COLECCION CORSA** del N° 0 al N° 900. \$100. TE. 572-3259.

Líquido **COLECCION CORSA** 1935. Impecable. Charroarín 967. Cap. TE. 552-1453. de Lunes a Viernes de 11 hs. a 19 hs. \$-70.

CAMBIO 4 LAMINAS CORSA: 1º TC Dodge, 2 TC 2000 (XR4), 3º en una TC Ford y FI (Ferrari) y una lámina póster con 1 posche 917 de 1 lado y un TC 21 (XR4) junto a 1 Peugeot 205 (Rally) del otro. Todas las cambio por láminas de autos totalmente diferentes (marcas) TE. 0225-22050 de Aldo Díaz. J. Newbery 1605. Vicente Bs. As.

REPARACION de todo tipo de Casas Rodantes y autoparques nacionales, importados. Taller integral, amplia experiencia. Mecánica, pintura, carpintería, accesorios, toldos, fabricantes. Planes de pago. Gavián Rivadavia 25264-75. Merlo. Bs.As. TE. 0220-2177316.

Revista CORSA N° 1079. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 90-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de toda o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico**: Aída Press, Associated Press, Dan, Dacnary, Dyn, Efe, La Press, Noticias Argentinas.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Rylea S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-8443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. **URUGUAY**: Displa S.A., Juan Banes 1078, Montevideo. **PARAGUAY**: Agencia Lobos, Montevideo 693, 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. Rocca 4410, Florida, p.ca. de Buenos Aires. Marzo de 1987. **IMPRESA EN ARGENTINA**.

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

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 144

11 de marzo de 1987

TC del Sudeste y TC 2000 del Atlántico

CAMPEONES SON MARINO Y GARRIDO

Mar del Plata, BA - Durante 1986 se realizaron 14 competencias de las categorías TC del Sudeste, que se divide en sus clases "SP" y "B" y cuyos participantes están nucleados en la AZV (Asociación Zonal de Volantes) con sede en Av. Luro 4448, locales 11 y 12, (7600) Mar del Plata.

Esta categoría, de gran desarrollo técnico y profundo arraigo en la región de Mar y Sierras, corre exclusivamente en circuitos asfaltados. El año pasado lo hizo en los autódromos del Mar del Plata Automóvil Club, del Auto Club Balcarce, del Moto Club Miramar y del Auto Club Dolores, congregando un promedio de 2.200 espectadores por jornada deportiva.

Fueron sus campeones -los títulos se definieron recién en el Premio Coronación corrido aquí- Carlos Garrido en la Clase "B", quien sumó 60,5 puntos contra 58,5 de Jorge Cunqueiro y 47 de Eduardo Ramos, y en la Clase "SP", el consagrado Raúl Marino quien reunió 69,5 para superar a José Di Vincenzo que logró 51,5 y Manuel Alegretti, con 38,5.

Durante 1987 se disputarán 13 fechas, la primera de las cuales se efectuará el próximo domingo, es decir 15 de marzo, en el autódromo de la ciudad de Dolores.

También durante 1987 se pondrá en pista a una nueva categoría, la Turismo-Competición 2000 del Atlántico, de la cual ya hay varios autos en construcción adelantada. Esta división admite autos de turismo modificados, estando inspirada en el TC 2000 nacional, pero excluye a los de tracción delantera y a los fabricados después de 1980 y antes de 1970. Lo que equivale a decir que (ya que excluye a los importados) será poblada por Peugeot y Taunus (peso mínimo 950 kgs. al finalizar la competencia) y Dodge 1500, Fiat 125, 1600 y Opel (con peso mínimo de 900 kgs.).

RANKING

CLASE "SP"

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1- Raúl Marino | Chevrolet/Balcarce |
| 2- José Di Vincenzo | Chevrolet/Mar del Plata |
| 3- Manuel Alegretti | Chevrolet/Mar del Plata |
| 4- Pedro Pallini | Dodge/Mar del Plata |
| 5- Alberto García | Ford/Mar del Plata |
| 6- Jorge Diorio | Chevrolet/Balcarce |
| 7- Eduardo García Blanco | Chevrolet/Mar del Plata |
| 8- Augusto González | Chevrolet/Mar de Ajo |
| 9- Guillermo Machin | Ford/N. Otamendi |

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 10- Raúl Chabert | Dodge/Mar del Plata |
| 11- Antonio Carrara | Torino/Mar del Plata |
| 12- Omar Losada | Chevrolet/Mar del Plata |
| 13- Jorge A. Salvi | Torino/Mar del Plata |
| 14- Juan García Unzarán | Ford/Mar del Plata |
| 15- Antonio Furnas | Chevrolet/Mar del Plata |
| 16- Miguel A. Mangoni | Chevrolet/Balcarce |
| 17- Ernesto Fernández | Chevrolet/Mechongué |
| 18- Walter Cassarigi | Valiant/Mar del Plata |

CLASE "B"

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1- Carlos Garrido | Peugeot/Mar del Plata |
| 2- Jorge Cunqueiro | Peugeot/Balcarce |
| 3- Eduardo Ramos | Peugeot/Mechongué |
| 4- Luis Troglia | Peugeot/Balcarce |
| 5- José Solís | Dodge/Mar del Plata |
| 6- Pio Luppo | Peugeot/Mar del Plata |
| 7- Alberto Chaar | Peugeot/Mar del Plata |
| 8- Juan José Díez | Taunus/Neococha |
| 9- Juan C. Paradiso | Peugeot/Mar del Plata |
| 10- Luis Fiore | Peugeot/Mar del Plata |
| 11- Antonio Brión | Peugeot/Mar del Plata |
| 12- Eduardo Panunzio | Peugeot/Mar del Plata |
| 13- Alejandro Penunzio | Peugeot/Mar del Plata |
| 14- Manuel Feliciano | Peugeot/Miramar |
| 15- Juan C. Morelli | Peugeot/Mar del Plata |
| 16- Luis Grassi | Peugeot/Mar del Plata |
| 17- Alberto Logufo | Peugeot/Mar del Plata |
| 18- José Fernández | Peugeot/Mar del Plata |
| 19- Hugo Luonzo | Peugeot/Mar del Plata |
| 20- Armando Liull | Peugeot/Mar del Plata |
| 21- Roberto Lorusso | Peugeot/Miramar |
| 22- Adolfo Garrido | Peugeot/Mar del Plata |
| 23- Alberto Castro | Peugeot/Mar del Plata |
| 24- Juan C. Miraball | Peugeot/Mar del Plata |



Carlos Garrido, campeón del TC del SE Clase "B" con su Calvo-Peugeot.



Subcampeón de Clase "SP" fue José Di Vincenzo, utilizando Calvo-Chevrolet.



Garrido puntea seguido por Cunqueiro y Brión en el Premio Coronación.



Omar Losado y su atractivo Erratchu-Chevrolet 230, de la clase "SP".

Safari del Atlántico

CALENDARIO CON NUEVE FECHAS

Mar del Plata, BA - La Federación Regional 3, Del Atlántico, con sede en esta ciudad, calles Los Andes y Almirante Brown y teléfono (023) 77-1238, ha dado a conocer el calendario correspondiente a 1987 para la categoría Safari (clases 4 Cilindros Standard; 6 Cilindros Standard; 4 Cilindros Potenciado; 6 Cilindros Potenciado y Libre).

Son nueve fechas, de las cuales la primera se disputó en Pinamar el fin de semana pasado y la última es el Gran Premio que enlazará en su recorrido de cinco jornadas a todas las localidades que tuvieron fecha en el año, con excepción de la Capital Federal. Para el cómputo final del torneo se tomarán en cuenta solamente los cinco mejores

obtenidos por cada participante, más el del GP que otorgará puntaje doble.

A la fecha inaugural de Pinamar (7 y 8 de marzo), siguen la de Villa Gesell (17 y 18 de abril); Mar del Plata (24 y 25 de mayo); Buenos Aires 20 y 21 de junio); General Madariaga (18 y 19 de julio); Miramar (22 y 23 de agosto); Mar de Ajo (26 y 27 de

septiembre); Dolores (7 y 8 de noviembre) y el Gran Premio, del 4 al 8 de diciembre.



Enduro en San Martín de los Andes

FAVIO GONZALEZ EN CHAPELCO

Centenario, Nq. - Organizado por el Club de Enduro y Rescate del Neuquén, y fiscalizado por la Regional N° 5 de la FAM, dio comienzo el domingo 1° de marzo, en el circuito del Cerro Chapelco, aledaño a San Martín de los Andes, el campeonato regional de Motoenduro del Comahue 1987.

En un día muy apto para la práctica de este deporte y ante una considerable cantidad de público se disputó esta primera competencia del año en categorías Senior, Junior y Promocional Nacional, a cuatro, tres y dos vueltas, respectivamente.

En Senior, el triunfo fue para el local Favio González, quien con una

Suzuki de octavo de litro se impuso sin grandes apremios a un lote de Yamahas de 250 cc pese a haber sufrido una caída. El record de vuelta que estableció para un giro (26m28s) bajó en dos minutos el record anterior, que estaba en poder de Freddy Campbell, logrado en una competencia por el nacional.

Hubo muchos y buenos pilotos; varios de los barilocheños habían participado en el Transpatagónico, a los que se sumaron representantes de Neuquén, General Roca, Aluminé y, por supuesto, locales.

Final Senior, 4 vueltas: 1° Favio González (Suzuki RM 125/San Martín de los Andes,

Nq.) 1h53m20s; 2° Nicolás Crexell (Yamaha 250/San Martín de los Andes, Nq.) 1h59m06s; 3° Eduardo Gutiérrez (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h01m23s; 4° Lito Imaz (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h05m29s; 5° José Martínez Pérez (Yamaha 250/Bariloche, RN); 6° Marcelo Montero (Yamaha 250/Gral. Roca, RN); 7° Jorge Blanc (Yamaha 250/Bariloche, RN); 8° Antonio González (Yamaha 250/San Martín de los Andes, Nq.); 9° Marcio López Jové (Honda CR 250/Neuquén); 10° Carlos Valdéz (KTM 390/Bariloche), y 11° Víctor Sabattoli (Yamaha YX 125/Neuquén).

Final Junior, 3 vueltas: 1° Gerardo Reiter (Yamaha 250/Bariloche,

RN) 1h45m27s; 2° Héctor Miguel (Yamaha 250/Neuquén) 1h47m01s; 3° Jorge Cid (Yamaha 125/Bariloche) 1h49m52s; 4° Oscar Allende (Yamaha 250/Neuquén) 1h51m40s; 5° Manuel Bichara (Yamaha 125/San Martín de los Andes); 6° Gabriel Luna (Kawasaki 250/Neuquén); 7° Juan Gualtieri (Yamaha 250/Neuquén); 8° Alfredo Fanello (Yamaha 250/Neuquén), y 9° Darío Fanello (Yamaha 250/Neuquén).

Final Promocional, 2 vueltas: 1° Raúl Pérez (Zanella 125/Aluminé, Nq) 1h12m51s; 2° Néstor Páez (Zanella 125/Aluminé) 1h15m41s, y 3° Guillermo Salas (Zanella 125/Aluminé).

(Informe Adrián Enghelmayer)

Lugar de reunión escuela de Esquí Chapelco



Un momento de la fecha inaugural. Larga el campeón Junior de 1986, Víctor Sabattoli, desafortunado en su debut en Senior. (Foto Sergio Sanfilippo)

José Santana, campeón de Fórmula 07

UN TRIUNFO COMPARTIDO



José Santana observando el trabajo del preparador Luis Alberto Rubio (LAR) uno de los basamentos del campeonato conseguido (Foto C.R.V.).

La Fórmula 07 entregó su trofeo máximo a uno de los campeones más jóvenes del año. Se trata de José Santana quien con solo 24 años y tras sólo poco más de dos temporadas como piloto de autos de carrera, obtuvo el lauro mayor, basándose (según propias palabras) en un medio mecánico ve-

loz y sumamente confiable, el que le sirvió para obtener puntos en trece de las quince carreras del calendario, entre los que se cuentan 8 triunfos. Le preguntamos sobre las expectativas y proyectos de su futuro deportivo, sorprendiendo por su sensatez en las respuestas.

"Voy a seguir en Fó-

mula 07 con el Fiat 600 y tengo un casco de VW 1500 para la clase mayor que se creará en este año, para competir en las dos simultáneamente y en los dos casos con la atención de Luis Rubio, quien es en realidad el responsable de este campeonato, trabajando durante todo el

año como muy pocos en el automovilismo zonal, ya que además del tiempo que dedica al auto de carrera, ha ido montando un taller con los medios necesarios, no ya para una categoría zonal, sino que en condiciones de enfrentar cualquier compromiso a nivel nacional. Cuenta entre otras cosas con dinamómetro, lo que nos da mayores oportunidades de experimentación logrando de esa forma la velocidad y confiabilidad necesarias. Además de Rubio, cuento con el apoyo inestimable de mi padre, mis dos hermanas y mi acompañante desde el inicio, Miguel Corredera. Durante el año 87, espero que la mayoría de las carreras sean sobre asfalto ya que, a pesar de gustarme mucho la tierra, la experiencia propia y los consejos de Rubio inclinan ahora mis preferencias hacia los circuitos de asfalto porque en ellos se aprende y disfruta mucho más".

(Carlos Ramón Varela)

De los Zonales Santafesinos

MAS RANKINGS PARA 1987

Juvenil Sunchalense: 1) Adrián Hang (Franck); 2) Darío Araucado (Ramona); 3) Leandro López (Santa Fe); 4) Rodrigo Zeballos (Humberto Primo); 5) Adrián Tell (Gessler); 6) Rubén Cappellino (Humberto Primo); 7) Diego Bertozzi (San Carlos Centro); 8) Juan M. Capello (Brinkmann); 9) Pablo Santolaria (Esperanza); 10) Alberto Botelli (Rafaela); 11) Gerardo Rango; 12) Adrián Sechi (Morteros); 14) Claudio Martino; 15) Osvaldo Etcheverry (Esperanza); 16) Pablo Varela (Esperanza) y 17) Gerardo Ramos.

Con los de las categorías zonales de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo de Santa Fe, Zona 4, completamos los rankings que comenzamos a publicar en nuestra entrega anterior. Son los que corresponden a Fiat 600, Turismo Santafesino, Juvenil Sunchalense y Karting Sunchalense.

Fiat 600 TS: 1) Rubén Tregnaghi (San Justo); 2) Víctor Barazzutti (Coronda); 3) Carlos Ubertoni (San Carlos Sur); 4) Agustín Grass (San Justo); 5) Guillermo Mellis (Santa Fe); 6) Gustavo Funes (Rafaela); 7) Néstor Perren (San Gerónimo Norte); 8) Daniel Cipolatti (Rafaela); 9) Rubén Volken (San Carlos Centro); 10) Oscar Zanatta (Rafaela); 11) Raúl Tschopp (San Carlos Centro); 12) Daniel Bertinetti (Coronda); 14) Mario Jozami (Santa Fe); 15) Omar Mainero (Rafaela); 16) Hugo Nadalutti (Franck); 17) José Coppola (Santa Fe); 18) Roberto Russo (Santa Fe); 19) Jorge Sonego (Santa Fe); 20) Horacio Bergero (Cañada Rosquín) y 21) Alberto Graells (Santa Fe). En total figuran 49 pilotos.

Karting Sunchalense: 1) Sergio Cerutti (San Agustín); 2) Ricardo Saracco (Rafaela); 3) Ives Minetti (Rafaela); 4) Renato Morlachi (Sunchales); 5) Germán Pérez (Sunchales); 6) José Eliso (Humberto Primo); 7) Hugo Palmero (Humberto Primo); 8) Roberto Salinas (Rafaela); 9) Daniel Morel (Rafaela); 10) Marcelo Michelini (Granadero Baigorria); 11) Hugo Panero (San Jorge); 12) Gustavo González (Rafaela); 13) Santiago Ventimiglia (San Nicolás); 14) Víctor Capellino (Humberto Primo); 15) Mario Marino (Chacabuco); 16) Javier Bircher (Felicja); 17) Aldo Talenti (Santa Fe); 18) Ignacio Favre (Gálvez); 19) Juan Riachi (Rafaela) y 20) Mario Bounous (Gálvez). Son 43 los ranqueados en esta categoría.

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



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



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



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

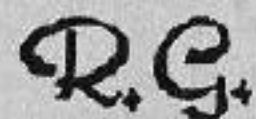
ESCAPES Y SILENCIADORES

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

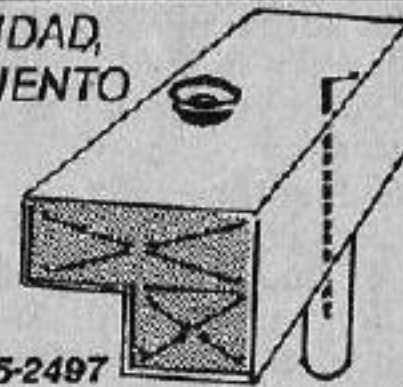
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

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

Año XXI N° 1079
Del 11 al 17 de marzo 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Télex: 9229/17216 - ABRIL-AR
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Nelra
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION
Eduardo César González

(Jefe de Área)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)

COORDINADOR
Rubén Lettleri

SECRETARIA
María Della Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Nelra, Ronald Hansen,
Miguel Calazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelas,
Anselmo P. Chiappe

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

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA
Jefe: Amando Piro


Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Pogonetti, A. Rivas
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Uteaga, L.
Gemelli

Fotógrafo
Cristian Frölich

LABORATORIO
Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
Encargada: Mariú Oguín
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



 editorial abril S.A.

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Muleiro
Director 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

Año IV N° 144

11 de marzo de 1987

Exposición en Gálvez

100 AÑOS EN EL RECUERDO

Gálvez, SF - En esta ciudad, localizada a 80 Km al SO de la capital provincial, con motivo del centenario de su fundación, se realizó la Exposición de Deportes Mecánicos "100 Años en el Recuerdo" con la organización de la Escuela de Educación Técnica N° 670.

Todos los rubros desde la iniciación de la actividad motor hasta nuestros días. La exposición abarcó cinco jornadas y convocó en total a más de seis mil personas que pudieron admirar vehículos, partes y trofeos.

Más de 30 máquinas de todas las categorías de competición fueron expuestas al público. Entre las motos, llamó la atención la Harley (especialmente restaurada para la ocasión) que corre Héctor "Toto" Chiozzi, quien presente todas las noches, comentó a su lado pormenores de la moto y contó sus jugosas vivencias de otrora. También causó curiosidad un ciclomotor Ducati Cucciolo, junto a los más modernos ejemplares de válvula rotativa que hoy compiten a nivel nacional.

Entre los motores se pudieron ver desde el 100 cc bicilíndrico de los hermanos Durini, hasta el moderno 200 cc ATC del ingeniero preparador local Abel Tragiai, considerado uno de los más veloces de su tipo.

Entre los exponentes de cuatro ruedas se presentó un midget de la Escudería Escape la que se presentaba en las pistas a principio de la década del '50. Este auto fue cedido temporalmente por Marcelo Savino y restaurado por



La fotografía nos muestra una parte de los elementos expuestos. A la izquierda, una gran cantidad de trofeos, reunidos especialmente para la ocasión.

miembros de la Asociación Bomberos Voluntarios de Gálvez. Otro punto de alto interés fue el monoplaza de la peña El Plato Volador, que condujera Osvaldo Gavatorra.

Representando al karting estaban los karts de los campeones Hugo Montes y Mario Bounus, junto a la máquina del juvenil Gerardo Rango.

Complementaron los 1.000 trofeos reunidos para la ocasión, una numero-

sa cantidad de fotos y recortes de diarios y revistas.

A través de "100 Años en el Recuerdo", padres y abuelos mostraron a hijos y nietos girones de un rico pasado, tal cual es el que brindó en un siglo la zona de nuestra ciudad. Reliquias y elementos de hoy, hermanados, nos hicieron vivir cinco días de excepción.

(José Luis Stratta)

Sport Prototipo se renueva

EL AÑO COMIENZA CON VARIANTES

En la temporada próxima a iniciarse, aparecerán nuevas figuras entre los Sport Prototipo. Algunos apellidos, más familiares que otros, como Diego De Rossi, hijo del "Nono" Héctor (ex campeón de Fórmula 4), y Claudio Becerra (ex Fórmula Renault y Ex Karting).

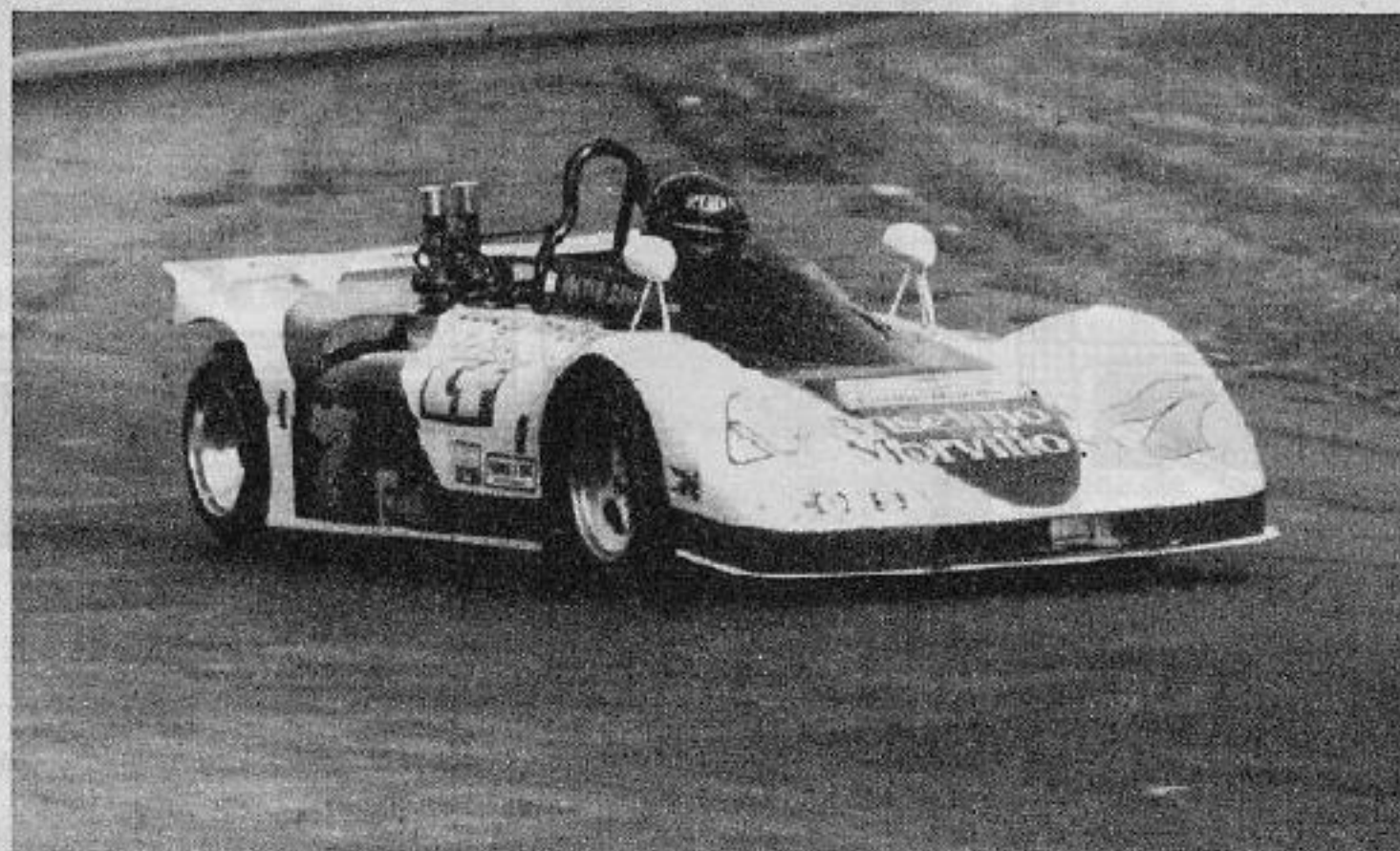
La primera competencia (de las 12 que integran el campeonato) se desarrollará el domingo 22 de marzo, sobre el circuito N° 7 del Autódromo Municipal, escenario que será compartido con la conflictiva categoría Spazio y los Stock Car Argentina.

Rafael Sergio presenta su nuevo cha-

sis con suspensión progresiva, y carrocería de nuevo diseño con alerón, modelo ya adquirido por Alejandro Porcaro.

El alerón, cuyo uso es optativo, es una de las nuevas variantes incluidas en el reglamento técnico de la categoría, junto con las especificaciones reservadas para la construcción del techo en los vehículos de estructura biplaza, como el de Gustaba Bendranas.

Las segunda fecha tendrá características diferentes y se realizará los días sábado 25 y domingo 26 de abril. Constará de cuatro etapas, que se correrán con un mismo auto, un mínimo de dos pilotos y un máximo de cuatro que se alternarán sobre los circuitos N° 5, 7, 8 y 9 del autódromo de Buenos Aires. Los pilotos ganadores de cada carrera se adjudicarán un puntaje individual según la antigua escala (9-6-4-3-2-1), pero también se sumará un puntaje general, según la nueva escala, 16-12-9-6-4-3-2-1, que se dividirá entre los pilotos de los equipos ganadores. En esa oportunidad Standard mejorado se hará presente corriendo con la misma modalidad de este "Gran Premio" de Sport Prototipo.



PARABRISAS LAMINADOS
 PRECIOS ESPECIALES
 PARA COCHES DE COMPETICION

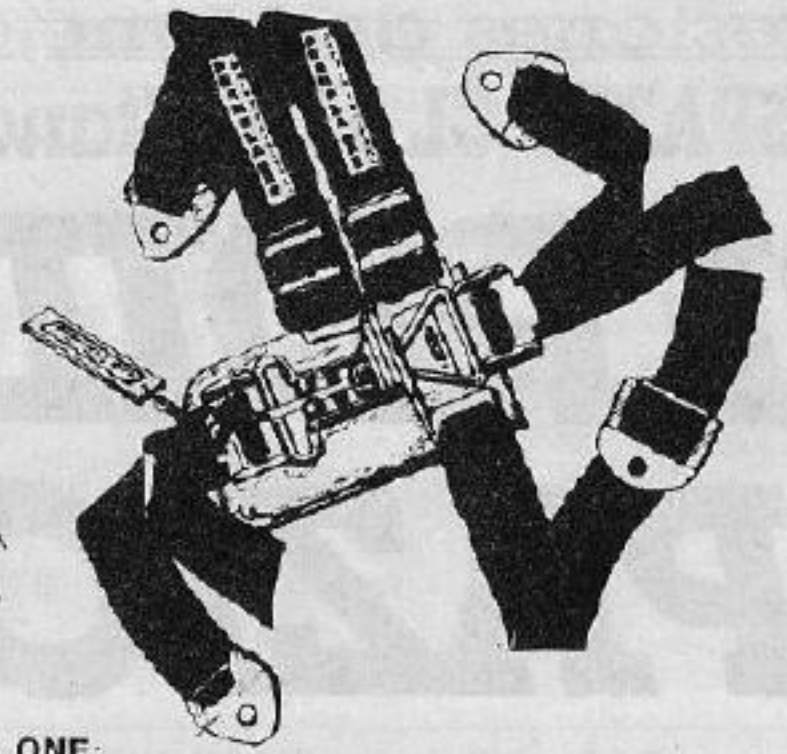


CERRAJERIA
 CAMBIO DE BURLETES Y COLIZAS
 ELIMINACION DE FILTRACIONES
 GASCON 1677/79 ☎ 88 - 0734
 Cap. Federal



FORMULA ONE
 SAFETY EQUIPMENT

ARNES DE 4 Y 5 ANCLAJES
DE APERTURA INSTANTANEA
SIN RESORTES
 RESISTENCIA A LA TRACCION 12.500 Kg
 SUPERA LA RESISTENCIA DE LOS
 ARNESES USADOS EN LA
 FORMULA 1 INTERNACIONAL
 LINEA COMPLETA DE EQUIPOS
 DE SEGURIDAD ANTIFLAMA
 BUZOS - MASCARAS - GUANTES
 MEDIAS - CASCOS - ROPA INTERIOR
 ETC.



FORMULA ONE:
 DIRECTORIO 1936 - 1er. Piso - 632-3830 - 620-2520

Técnica y experiencia aplicadas

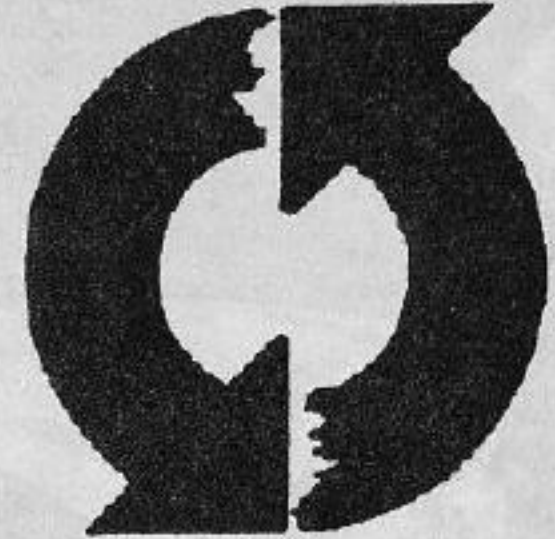
PARA CATEGORIAS
 NACIONALES Y ZONALES

Bielas especiales
 para motores potenciados
Transmisiones especiales



SAENZ Hnos. S.C.A
 RUTA 3 KM. 21
 TEL. 651-2564
 ISIDRO
 CASANOVA

AUTOBLOCANTES PARA
RENAULT 12 Y 18

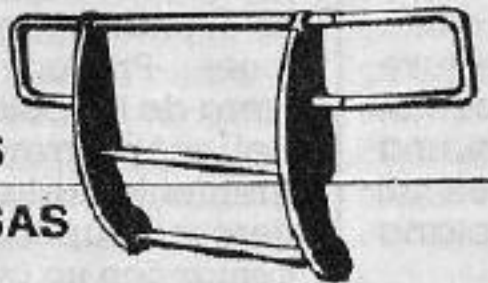


CORREAS
DATTOLA

cromados

PARAGOLPES Y REJILLAS
NUEVOS Y RECAMBIOS

OPTICAS DE
 RECAMBIO
 Y ACCESORIOS



DEFENSAS



Establecimiento
Galvante
Ceste S.R.L.

CALDAS 351 - TEL. 854-5268 - CAPITAL

camisas de cilindro
centrifugadas

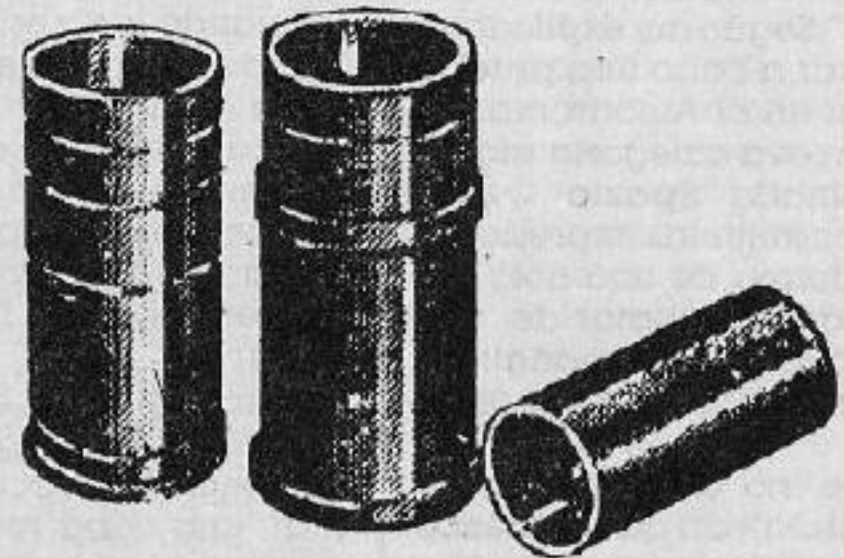


M. R.
 ALTA CALIDAD

fabrica y distribuye

CANCILFER

s. a.



Tel. 93-8320
 93-5318

Alsina 3062 - Cap. Fed.



CONCESIONARIO OFICIAL
 DE MOTORES DEUTZ



DEUTZ

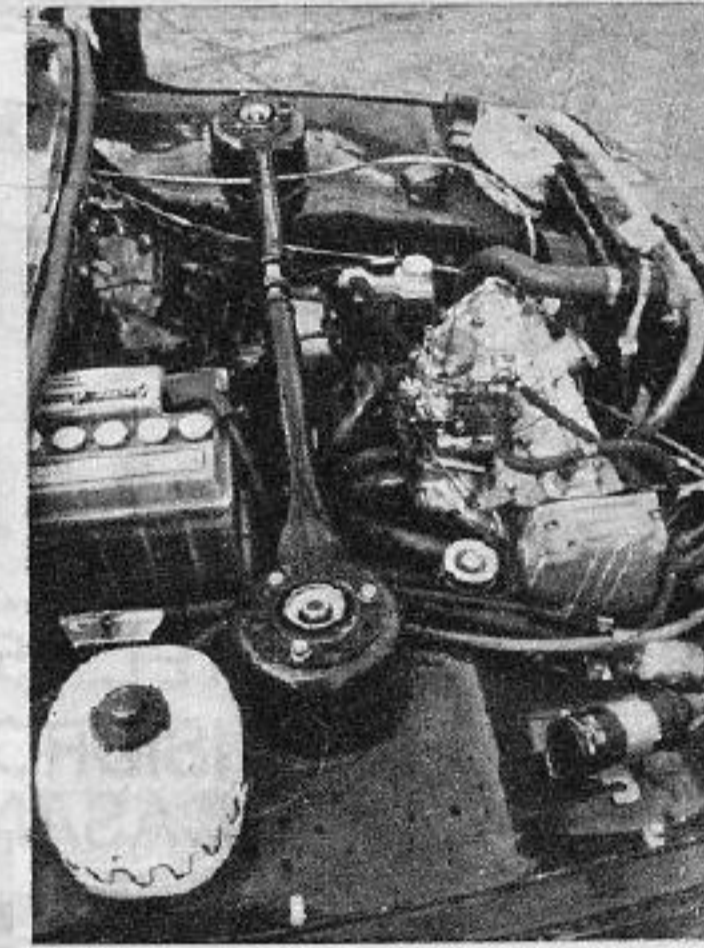
rectificación

TURDERA S.R.L.

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

PERDIDOS EN EL SPAZIO

Aceptamos el "relo"; casco, buzo, guantes, y fuimos al Autódromo una mañana. Allí nos esperaban nada menos que tres "cápsulas spaciales" a nuestra entera disposición. Este es el resultado del crucero interestelar. Allí vamos: 5, 4, 3, 2, 1... ¡Primera!



Cierta tarde en la Redacción, cuando me disponía a dormir la siesta en mi refugio debajo del escritorio, me llamaron de la oficina del "Dire".

Por experiencia, sé que cada vez que me llaman de ahí, es para endilgarme uno de esos laburos que no se empañan, así que traté de huir desliziándome por el hueco del ascensor, pero entre varios me hicieron cambiar de parecer, conduciéndome ante el "gran jefe". Según me explicaron, había que llevar a cabo una prueba de conducción en el Autódromo, de un Fiat de la nueva categoría monomarca denominada "Spazio", y posteriormente transmitir las impresiones recogidas, en forma de una nota.

Yo siempre quise trabajar de "tester", y decidí aceptar esta "changuita" para no desairar a los muchachos de CORSA.

Lógicamente, no era cuestión de hacerlo "gratarola", así que comencé a exponer mis pretensiones, y al cabo de cuarenta y cinco minutos de discusión accedieron a pagarme una hamburguesa completa y una gaseosa en el buffet del Autódromo, más el colectivo desde Berisso.

Después de un par de llamados telefónicos, la cita fue concertada para el día siguiente, bien temprano.

EN EL AUTODROMO

Un poco antes de la hora prevista, nos juntamos todos en el Autódromo, y allí mi primer contacto visual con el auto que había de conducir.

Mientras un mecánico reemplazaba las cubiertas "standard" por las "slicks", me presentaron al mecenas del equipo: Jorge Garay, propietario

del auto N° 18, que contemplaba con expresión resignada. Para tranquilizarlo, interrogué a su piloto, Jorge Isoldi, acerca del régimen que debía respetar para evitar que algún fierro decidiera separarse del resto: "Nosotros cambiamos a siete-quinientas...".

En tanto calentaba el motor del auto, aproveché para ponerme el disfraz de corredor.

Cuando todo estuvo dispuesto, Garay decidió que el primero en salir fuese Isoldi para asegurarse de que todo anduviese bien.

Mientras el auto giraba en la pista, me dediqué a repasar mentalmente los radios de curva del circuito N° 8, que era el único habilitado esa mañana.

Como se sabe, esta variante comprende la recta principal, el mismo curvoncito del circuito N° 5, una "viborita", una corta recta en subida que desemboca en el retome conocido como "curva de la confitería", luego una pequeña recta hasta un rápido viraje a la izquierda, a continuación del cual un curvoncito a la derecha empalma con la recta que va a Ascari!

Tras superar la veloz curva homónima, sigue la última recta, que conduce directamente a la horquilla corta, con la "islita" al salir.

José Ramojida, otro de los animadores de la categoría, me ofreció dar una vuelta de reconocimiento en su auto, en calidad de acompañante. Desgraciadamente, estos aparatitos no tienen más que una butaca, así que yo debía viajar posando mi flaca humanidad sobre uno de los tubos de

acero que sirven de refuerzo a la jaula de seguridad, mientras con una mano tomaba el apoyabrazos de la puerta derecha, con la otra la parte superior de la jaula, una tercera mano aferrada a la butaca del piloto, en tanto utilizaba la última mano que me quedaba, para taparme los ojos... Confieso, queridos lectores, que tuve poco tiempo para descubrir los secretos del circuito, pero obtuve, eso sí, una interesante conclusión: jamás en mi vida, por ningún motivo, aceptaría correr como acompañante.

Al volver a boxes, me esperaba el N° 18.

Mientras me acomodaba en la butaca, Isoldi me advirtió que vigilara la temperatura del agua, puesto que el auto había manifestado algún problema en este sentido.

Además, el cuentavueltas había decretado el "no va más", así que debería "tirar" de oído. Atento a la integridad del motor, decidí dar un par de vueltas muy tranquilo, para la foto... y adentro. Luego acudí a José Scioli, a fin de solicitarle el auto para hacer el "test" propiamente dicho.

Afortunadamente, su buena voluntad (o su inconciencia) no tiene límites, y accedió inmediatamente. Mientras yo me ajustaba los arneses, José explicaba, a propósito de un comentario mío "Ojo al meter tercera, porque si forzá la palanca demasiado, puede entrar la quinta...".

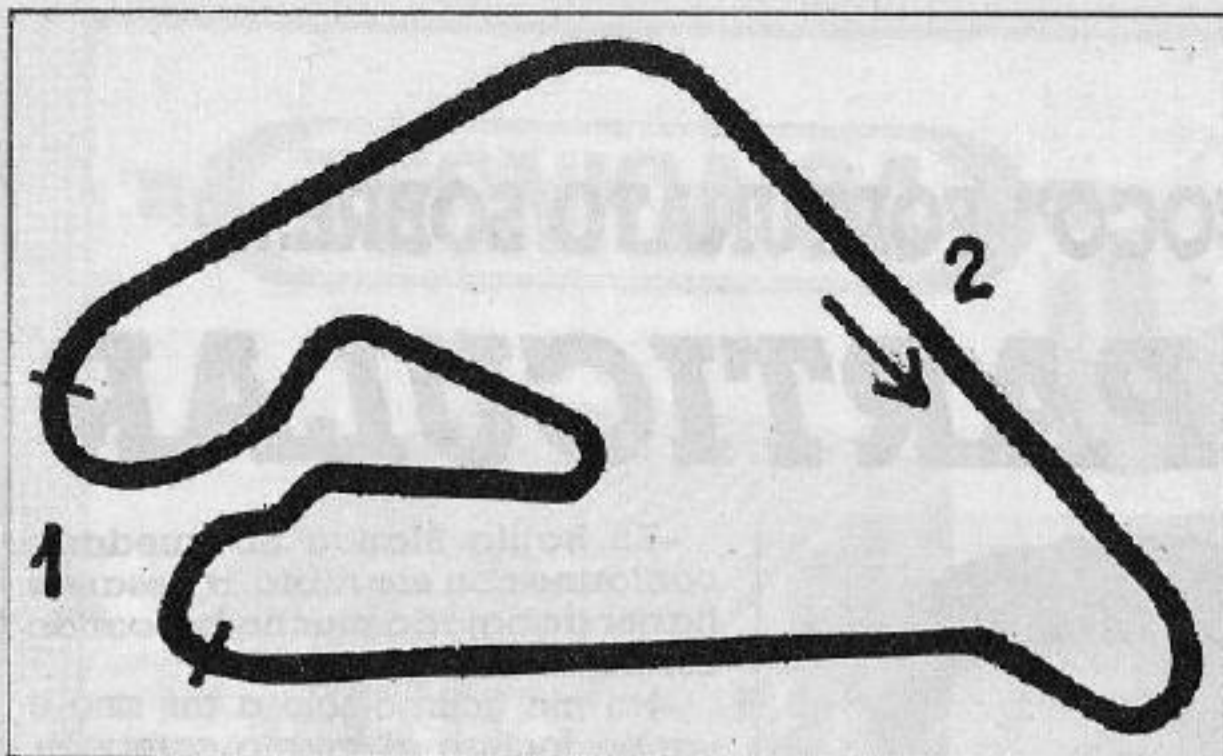
AHORA SI...

Hay varios autos circulando la pista, de manera que ajusto cuidadosamente los espejos, a los que debo brindar atención preferencial... Una vez

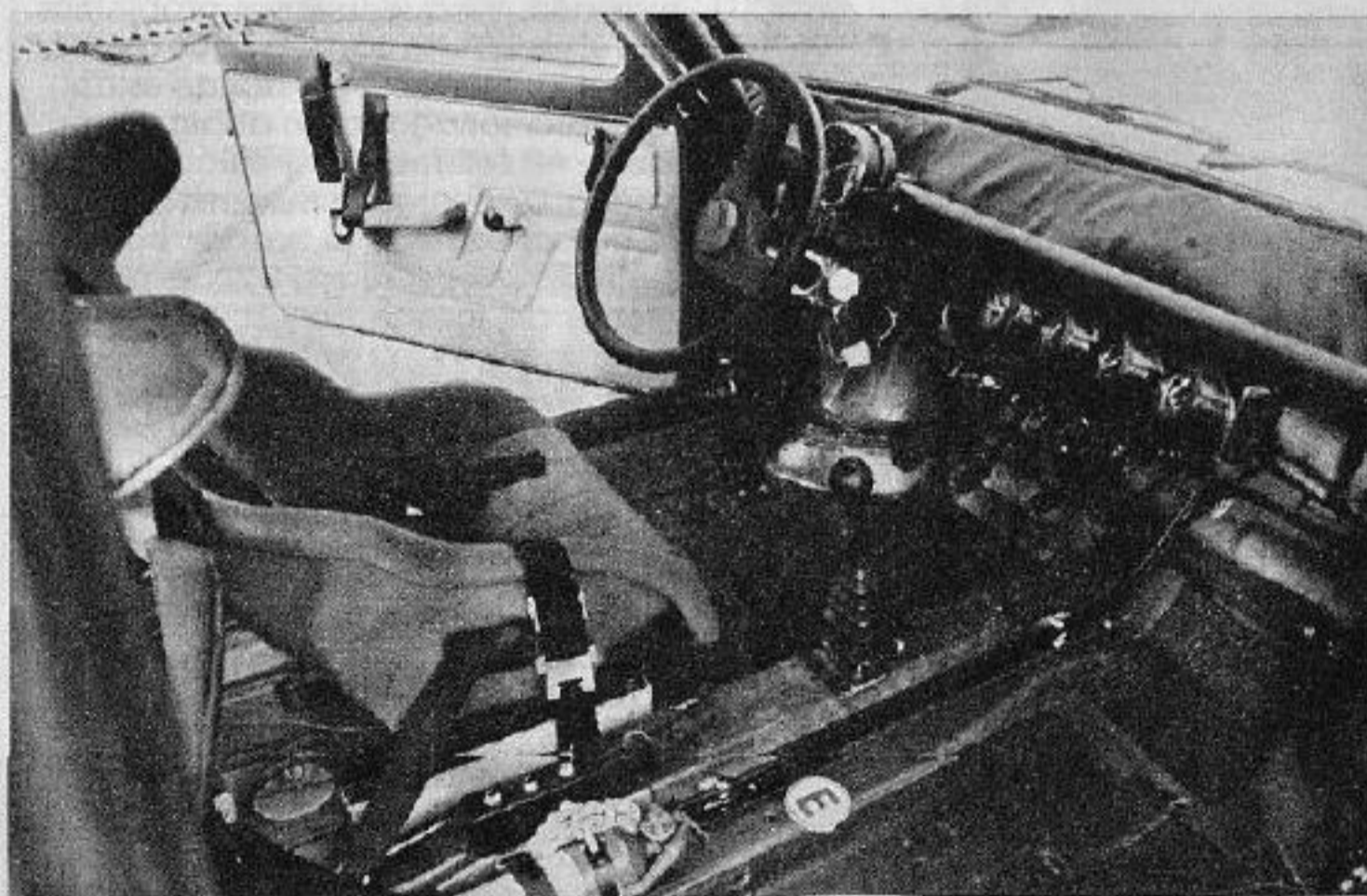
regulados los retrovisores, desde el box me dan la señal de partida. En ese momento me siento tan solo como Saint Exupéry, en la cabina de su avión... Doy arranque y el "millecento" comienza a roncinear mansamente. Para salir hago patinar un poco el embrague, a fin de evitar papeiones... Primera cortita. Segunda. Ya fuera de los boxes, acelero y la aguja del cuentarrevoluciones trepa alegremente hasta las 7.000 vueltas. Prefiero no superar ese régimen para contar con un cierto margen de seguridad para motor y caja. La tercera entra sin "dramas". La primera curva está encima, ubico el auto del lado externo, freno, punta-taco y rebaje a segunda; emboco el auto y comienzo a acelerar progresivamente. La respuesta del motor es inmediata; a la salida de la viborita meto otra vez tercera y encaro la subida a la curva de la confitería. En este caso corresponde acomodar el coche sobre el costado derecho de la pista; nuevamente freno, bajo un cambio y doblo, todo el punto de cuerda recorrida ya las 3/4 partes del radio, y procuro salir sin trabar el auto, buscando nuevamente el lado externo, intento meter tercera pero esta vez la confianza me traiciona y entra la quinta; el auto sale arrastrándose a 2.000 vueltas...

Ojalá que en boxes no estén parando la oreja...

A los ponchazos freno, meto tercera y me zambullo en la curva a la izquierda. Afortunadamente es muy veloz y no presenta problemas, a no ser por los pianitos excesivamente altos a los que no hay que pegarles. Una vez superada aquella, toco el freno y,



1-Doblando en la Horquilla en forma "non sancta". Casi vemos el mundo al revés 2-Vista general del motor de 1.300 cm³, 77 HP y casi 7.000 RPM. 3-El habitáculo del "Spazio" versión "CORSA". 4-Una toma del auto testeado en los boxes del Autódromo.



siempre en tercera, transito sin mayores problemas el curvoncito que desemboca en la recta para Ascari. Antes de transitar esa curva, ya he colocado cuarta. Si hubiese decidido tirar los cambios a 7.500 vueltas como hacen Ramogida, Isoldi, Scioli o la mayoría de los pilotos, debería cambiar recién a la salida de la curva... Excepto la primera vuelta, donde siempre se "perdona" un poco, Ascari se puede negociar a fondo sin problemas. Casi sin darme cuenta voy transitando la recta opuesta. A esta altura, ya me cuesta bastante hacer el "doble embrague", puesto que la bulaca fue regulada para una persona de menor estatura, lo que me obliga a viajar con las piernas bastante recogidas, en posición poco recomendable para este tipo de conducción. Llegando a la horquilla, pateo el freno y el auto se para prolijamente y sin espartarse, casi como un fórmula... Al transitar esta curva de radio variable, procuro doblar "redondito", sin apartarme un ápice de la trayectoria ideal, pues tengo presente que a este tipo de autos especialmente, no hay que trabarlos ya que, en casos extremos, no deslizan y pueden incluso, debido a la existencia de un centro de gravedad relativamente alto, llegar al vuelco. No obstante, con el correr de las vueltas, auto y piloto nos vamos entendiendo, al punto que manejarlo se transforma en una experiencia divertida, informal... Concretamente, uno no va tan "enchufado" como, por ejemplo, sobre un Fórmula Renault donde, por más experiencia que tenga, siempre se corre el riesgo de cometer un error y terminar pastoreando. Así, el Spazio ofrece la posibilidad de un manejo

distendido, casi como jugando... No en vano este crutito me recuerda tanto a aquel LAVA 1300 TV.

DATOS Y CONCLUSIONES

Con una potencia declarada de 77 HP (en el caso del auto testeado) y un peso de 650 Kg, la relación peso-potencia alcanza los 8,44 Kg/HP, valor sumamente interesante teniendo en cuenta que se trata de un vehículo de turismo. La relación piñón-corona es de 0,265:1, en tanto la desmultiplicación del par de engranajes de cuarta velocidad (la quinta no se utilizó) es de 0,959:1.

Sobre la base de estos datos, conociendo la pisada estática del neumático (1,65 m.), nuestro amigo Leonardo Jamilis realizó el cálculo teórico de la velocidad final a 6.600 RPM, que era el régimen máximo alcanzado en las rectas del Autódromo. El resultado fue de 181 Km/h... Lo que de ningún modo fue alcanzado por nosotros.

Sin lugar a dudas, lo más desagradable respecto del "Spazio" es el inadecuado escalonamiento de las relaciones de caja, ese mal endémico de los vehículos de turismo, merced al cual las revoluciones del motor caen excesivamente entre un cambio y otro. Ciertamente tal problema se solucionaría con la incorporación de la caja "arrimada", aunque no es menos cierto que la homologación de dicho elemento conllevaría un significativo aumento de los costos, precisamente en una categoría que debe privilegiar al factor económico sobre las exquisiteces técnicas. Como contrapartida, impresionan gratamente los buenos frenos y la potencia del motor para salir "de abajo".

REGLAS Y REGLITAS, LAS HAY CARAS Y BARATITAS...

El reglamento de la Categoría Standard Mejorado tiene 16 años de antigüedad exitosa. Su filosofía ha demostrado ser válida en el tiempo, por lo tanto, creemos interesante dar un pantallazo a estos conceptos comentando cómo es la "secreta" preparación de un Fiat Spazio. Para ello consultamos a Alberto Quattrocchi, quien llevará el número 2 en 1987. Lo elegimos por ser un auténtico "privado", "haciéndose" él mismo todo el auto.

"Lo que más me interesa destacar —comentó "La Vieja" (según sus colegas)— es que cualquiera se puede hacer un auto muy competitivo en un taller mecánico común, salvo el trabajo en el árbol de levas, para lo cual hay varios y muy buenos expertos, como Balestrini, por ejemplo.

La preparación de las suspensiones consiste en reemplazar los bujes de goma por otros de teflón, que se hacen en cualquier torno. El soporte del espiral (la llamada "cazoleta") hay que rotularlo y el espiral es libre. Hay quienes se hacen hacer espirales especiales, pero en general está comprobado que con los de Ford Falcon anda de primera; yo lo usé así y no me puedo quejar. Los frenos son standard, se puede alivianar la campana trasera y las pastillas delanteras son de compuesto libre. El amortiguador puede ser endurecido tocando las válvulas y cambiando el líquido, pero debe ser original.

Para preparar el casco del auto lo único que puede hacerse es sacarle el "underseal" de abajo con una espátula. El peso mínimo es de 690 kilos, para equilibrar los "aliviados" con los armados fuera de fábrica a partir de un casco, que siempre es más liviano.

La caja de cambios es totalmente standard. El motor admite cruce libre y alzada original. En la práctica, esto significa que hay que tocar muy poco, a pesar de poder usar válvulas libres y permitirse pulir y agrandar los conductos de admisión y escape, ya que todo queda limitado por la boca standard del carburador. Para que se entienda: no sirve de nada agrandar todo, porque es como querer usar el embudo al revés.

Los pistones son libres, ya que se comprobó que es más barato así, al eliminarse roturas, los aros también son de material libre, pero deben tener el espesor original, para evitar el uso de los especiales (que son muy caros, llegando a 400 dólares el juego). Se permiten resortes de válvulas

libres para evitar rebotes y roturas, usando la mayoría resortes nacionales.

El resto de la preparación es muy sencillo; consiste en balancear todo el tren alternativo (pistones, bielas y cigüeñal). Para evitar "avivadas", se debe dejar una de las cuatro bielas obligatoriamente sin tocar. Entonces, se toma la más liviana y se liman las tres restantes en el pie para igualar el peso de aquella. De todas formas, entre la más liviana y la más pesada, las diferencias no son mayores de tres gramos; lo que habla claro sobre que es muy poco lo que se puede limar.

Quizás el mayor mérito de este reglamento está en el tratamiento del carburador. Se permite el interior libre, pero no se puede tocar la medida de la boca (32 mm) ni el diámetro mínimo del venturi (21 mm). Esto limita toda la preparación del resto del motor. Para el '87 se han hecho algunas modificaciones permisivas que homologan el carburador Weber 32 de origen importado (que equipaba al viejo 128). Es exactamente igual al que trae el Spazio, pero hay muchos en plaza y son muy baratos (20 australes). También para el '87 permitimos la bomba eléctrica de combustible, ya que descubrimos que la bomba mecánica se gasta muy rápido y cada tres carreras había que cambiarla (costaba 28 australes); ahora, con 60 australes que cuesta la eléctrica, sale mucho más barato a través del año. Para este certamen también permitimos una toma de aire interna en el capot de forma libre. Es una manera de tener un poquito más de performance sin aumentar el costo.

Evidentemente, el gran parque que la categoría Fiat 600 tuvo durante estos 16 años, rigiéndose por los mismos parámetros de la Spazio actual, hablan de la preocupación por correr con reglas que, como definió el mismo Quattrocchi, "Apuntan no a lo barato que después sale caro; sino a lo racional, de acuerdo con la realidad...". habla de lo acertado de la elección.

"Yo te puedo decir que llegué segundo en este torneo y en todo el año gasté en total diez gomas (no diez juegos, sino diez cubiertas...) tres juegos de pastillas de frenos y ningún repuesto de motor ni caja. Eso sí, la nafta y el aceite la tenés que poner, porque todavía no los pudimos convencer de que anden con agua..."

M.G.L.

EN LOBOS, SU CIUDAD, CHARLAMOS CON JOSE "COCO" FORTUNATO SOBRE....

UNA ALTERNATIVA PARTICULAR



El Peugeot 505 de "Coco" en su mejor momento del '86: Río Cuarto.



José Fortunato

Dadas las buenas actuaciones que tuvo en el TC 2000 durante 1986 José "Coco" Fortunato con su Peugeot 505, la pregunta es: ¿Qué pasará con ese auto potencialmente apto, con los 50 kg menos que le da como franquicia el reglamento de la categoría a los autos con motores varilleros?

La respuesta del piloto de Lobos es concreta. "Lamentablemente no la vamos a aprovechar en forma integral, ya que no llegaremos al peso que nos permite el reglamento. Quizá lleguemos a los 940 kilos pero no menos. Si bien creo que el auto evolucionará respecto al año pasado, nos basaremos en el trabajo realizado en los motores, sobre nuevos elementos, y sobre todo buscando la confiabilidad que nos faltaba. Hay un motor con el que hemos trabajado intensamente en el dinamómetro y ya tiene la cantidad de horas suficiente como para poder considerarlo confiable. Creo que esto va a ser muy importante en esta temporada, y es que la mayoría de las detenciones del año pasado se produjeron por problemas de motor."

—¿Porqué no podés quitar más peso al auto?

—El 505 en 1986 tenía 970 kilos, así que tampoco usábamos los 950 kg a que teníamos opción. Ahora estamos haciendo una reestructuración en la transmisión tratando de reemplazar algunos elementos que teníamos desde que el peso era de 1.000 kilos. En este ítem, y con algunas pequeñas reformas que haremos en el casco y la carrocería, estimamos poder llegar al peso mencionado, pero no menos. Si logramos quitar esos 40 kilos extra, podríamos llegar a tener la competitiv-

dad de los autos de punta de la categoría.

—¿Dónde han trabajado para llegar a una mayor confiabilidad en el motor?

—Creo que el año pasado nos habíamos excedido en el alivianamiento del cigueñal. Ahora hicimos un modelo nuevo, mucho más robusto, y hemos logrado llegar al mismo rendimiento, pero con una nobleza muy superior. Lo hemos revisado muchas veces, después de cada tirada y está impecable.

—¿Cómo van a iniciar la temporada 1987?

—Estamos trabajando sobre cuatro motores al mismo tiempo. Creo que todos van a estar listos antes de la primera carrera. Vamos a destinar uno de ellos para colocarlo sobre el auto, ya que hicimos algunos cambios en la suspensión. Vamos a probar a Buenos Aires antes de la primera carrera, quizá en la semana previa o antes, si terminamos.

En el aspecto económico vamos a estar un poco limitados ya que no hemos logrado tener más de lo que teníamos, y por lo tanto no sabemos aún cuántas carreras, y cuáles, vamos a poder correr en el año. Es lamentable que todo el trabajo que estamos realizando sobre este auto, que sin duda puede llegar a funcionar de primer nivel, esté tan supeditado a la parte económica que es lo que nos está obligando a parar en algunas carreras.

—¿Tenés algún apoyo de tipo oficial, de la fábrica o de los concesionarios de la marca?

—No, absolutamente ninguno. Apparentemente les resulta indiferente mi trabajo, mi dedicación, y aun los resultados que pueda alcanzar. Eso es muy lamentable, ya que la práctica

indica que en el momento en que cualquiera de las fábricas que están en la categoría, se dedicaron a hacer un plan de apoyo coherente a sus pilotos han logrado resultados deportivos más que halagüenos. Incluso una de ellas se dio el lujo de lograr un campeonato en el primer año de participación. Sin dudas, mi realidad es otra.

—Luego de Buenos Aires, ¿a qué carrera irás? ¿Mendoza o General Roca?

—Son dos trazados totalmente diferentes. Roca es chico, angosto, más bien lento, y allí mi auto anduvo bien hace dos años cuando llegué segundo, pero particularmente me gustan los circuitos rápidos. No lo tenemos definido aun, ya que nos preocupa más la cercanía de las fechas que la distancia. De optar por uno creo que iríamos a Mendoza.

—En tu auto se dio una particularidad que lo hizo muy variable a lo largo del año pasado. Cuando lo grabas una buena puesta a punto en los trabajos lentos, no podías transferirla a los veloces. Y viceversa. ¿Qué pasaba?

—Nosotros habíamos colocado los amortiguadores en la posición original y eso obligaba a que los valores de los mismos debieran ser muy duros —tanto el espiral como el amortiguador— pero cuando trabajaban quedaban como muy blandos, y eso nos complicó mucho. Luego cambiamos la posición de esos elementos, trabajamos un poco más sobre la barra estabilizadora y el auto no sólo cambió notablemente en su comportamiento, sino que además se simplificó muchísimo la puesta a punto y se logró el equilibrio del mismo.

—En Bahía Blanca no quedaste conforme con ese rubro, a pesar de haber trabajado mucho buscando ese equilibrio.

—No me ocurrió sólo a mí, sino a varios, incluso al mismo campeón. Bahía es un circuito muy difícil para lograr un equilibrio general del auto. Hacer que "vaya bien" en todos lados es casi imposible. En el 505 se agravó más aún, ya que tuvimos problemas con el motor —en carrera— que a veces se paraba y en curvas donde estábamos relacionados para doblar en primera —el retome— lo circulaba en segunda. De cualquier manera no quiero buscar excusas, el trazado bahiense creo que es el más difícil del país, al menos de lo que conozco; de cualquier manera me encanta.

—¿Cuáles son tus expectativas para esta temporada?

—En principio, me gustaría correr más seguido de lo que lo voy a hacer, porque la categoría ha despertado un gran interés, se está agrandando cada vez más. Continúan incorporándose pilotos importantes y todo es muy positivo.

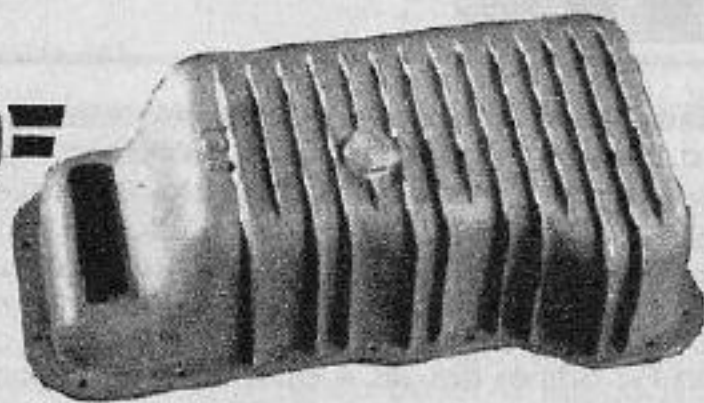
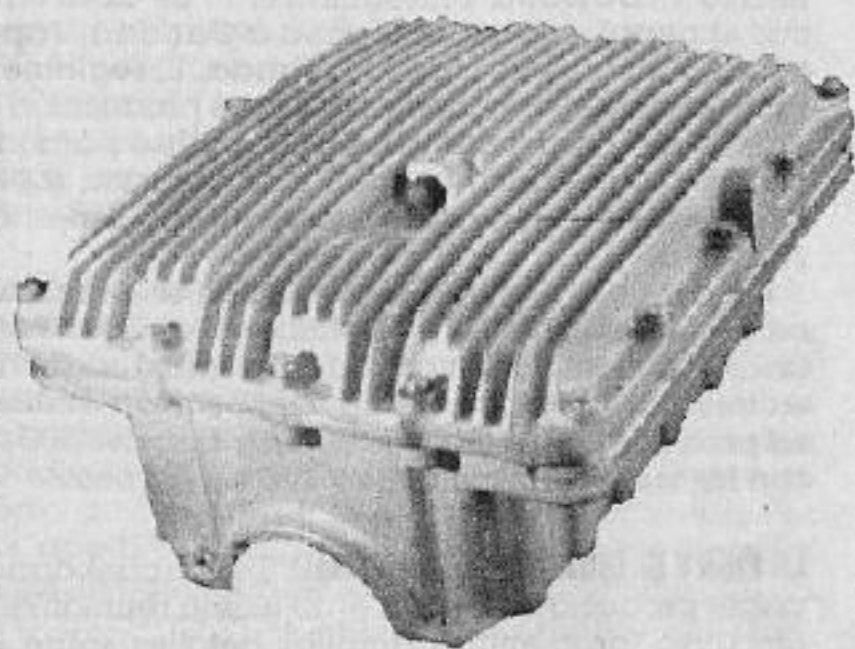
—¿No creés que habría que tratar de frenar un poco la escalada de los costos de preparación y mantenimiento de autos y equipos para que siga siendo accesible?

—Creo que sí. Un ejemplo al respecto nos lo está dando Fórmula Dos con su actitud de cambiar la parte técnica y no gastar tanto en motores, aun a costa de sacrificar potencia. Lo de ellos fue una medida drástica y la asumieron. No sé si nosotros estaríamos en condiciones de hacer exactamente lo mismo, creo que sería difícil y complicado. De cualquier manera, en la asociación estamos trabajando sobre el tema para ver de qué manera se puede llegar a limitar, por ejemplo, el uso de los neumáticos, que en nuestra categoría se ha convertido en un tema muy serio, ya que existen gomas no sólo de distintos proveedores, sino también de diferentes compuestos, fabricación, medidas, etc. Creo que limitándolas daríamos un gran paso en este aspecto, ya que por lo menos se equilibrarían más las chances de los particulares frente a los equipos oficiales, ya que a ellos el costo de los neumáticos no les transforma sustancialmente el presupuesto.

Se iba la tarde en la casa de campo de Néstor Apella, el "hermano" deportivo y de la vida que "Coco" encontró en su camino a la vuelta de una esquina en ese pequeño reducto "tuerca" que es la ciudad de Lobos. Juntos transitan, en distintas categorías, el camino del amor por las carreras, los fierros, y fundamentalmente, el de la amistad. El que nos brinda la posibilidad de encuentros como éste.

Néstor Carbia

TECNICA 84



☆ CARTER DE ACEITE ALUMINIO

FIAT 128 - PISTA - RALLY - FIAT 600

☆ DIFERENCIAL ANTIDESLIZANTE

128 - R.12 - R.18 - PISTA Y RALLY

☆ KIT TURBO COMPRESORES

AUMENTO DE POTENCIA 70% GARANTIDOS

FIAT 128/147/125 - REGATTA - RENAULT FUEGO - 16/11 - FORD TAUNUS - SIERRA - XR.4 - GACEL

ITALIA 355 - TIGRE (cp. 1648). TEL. 749-1502

TARJETAS DE CREDITO



SERVICE DIESEL BARRACAS

● BANCO DE PRUEBA BOSCH ●
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

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

EMBRAGUES CORTES

REPARACION DE TODO TIPO DE EMBRAGUE

AUTOMOTORES - VIALES

COMPETICION

Preparación de todo tipo de Embrague en ALEACION LIVIANA y Multidiscos sinterizados y homologados para todas las categorías nacionales.

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

F.A.D.E.S.

★ BUTACAS ★

JAUAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES

TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813. 600. H. Irigoyen.

FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

SALADUNA

AUTOCROSS Ø 1 1/2" - 1 1/2"

MECANICA - GORDINI



ARENERO Ø 1 1/2" - 2"

MECANICA - GORDINI - F.4 - R.6 - R.12

F.600 - DKW - VW - DE CARLO



797-9473

ZUFRIATEGUI 2899. ESO. BELTRAN FLORIDA

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

CUBIERTAS WALTRAC
BFGoodrich
PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO
TEL: 541-2894
70-6387

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO
POLARIZADO
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS
CONSULTE TEL. 782-9966
CELEBRAMOS EN EL ACTO
Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

Claudio Néstor Etchart
DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA:
KITS, y HOT ROD CALIDAD,
SOBRIEDAD Y ESTILO
Conozcanos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villegas).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL: 853-2109; 857-7828

ANTIFLAMA PROVA
CAPUCHAS ★ BUZOS
★ CASCOS ★ BOTAS
★ BUTACAS ★
NEW EQUIPMENT SRL
TEL 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al interior
Sgo. del Estero 326 - 7° of 39

FERRAZZI COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS
EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS
● NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
● CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
● TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
● NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE
U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9616 y 687-0051

Joseph EL PODER DE LA EXPERIENCIA
LEVAS para
★ CHEVROLET ★ FALCON ★
★ OPEL ★ TAUNUS ★
Competición y calle
TAPA CILINDROS POTENCIADAS
● REGISTROS
PARA BALANCINES CHEVROLET
Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel: 747-2552. ACASSUSO

TAPAS DE CILINDRO:
LAS TENEMOS TODAS!
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES **TANDILBER**
INDUSTAP
Avda. Juan B. Justo 3032
Tel 855-9537 Capital Federal

CALZADOS - CARCER -
PIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 60
(1684) EL PALMAR

FORMULA ONE
J. B. JUSTO 4300 CAP.

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES
LIBRICANTES MITRE
AGENTE OFICIAL **BEL-RAY** COMPETICION BATERIAS PRESTOLITE
AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO 88-9857 Envíos al Interior

AERA
LLANTAS DE COMPETICION
T.C. 2000 F2 Limitado Nacional F. Renault Argentina F.2 Codacur y Entrecor F.5 Turismo clase 2, 3 y 4 SPORT PROTOTIPO También llantas de aleación italiana para automóviles nacionales e importadas. ● ENVIOS AL INTERIOR
CAP F-850 RALLY MILLE - MIDGE LLANTAS ESPECIALES Y además categorías zonales
● AMPLIA GARANTIA ● REPARACIONES ● FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

Para avisos: H. B. Producciones Asda. Corrientes 3782, 40 B. Tel. 86-7734

HOMOLOGACIONES PARA TURISMO. Mercedes a respectivas homologaciones, dos importantes presencias se confirman para la apertura del nuevo Mundial de Turismo. BMW consiguió cumplir antes de lo previsto con las 5.000 unidades del M3, razón por la cual su homologación tiene vigencia a partir del 1º de marzo, y por tanto podrán estar en Monza. En principio el equipo oficial pensaba recurrir a la coupé 635 para la carrera italiana, cosa que ahora no será necesaria. La escuadra de Schnitzer y otras probaron la semana pasada en Monza con Ravaglia, Capelli, Pirro y Quester.

Por otra parte, el ingeniero Caneschi (FISA) y Peter Flohr (BMW) aprobaron la homologación de la Maserati Biturbo, aunque inicialmente en la versión con carburador. En los próximos meses quedará en regla la versión con inyección, a través de una evolución. Maserati utilizará oficialmente neumáticos Dunlop, tras haber fracasado un acuerdo con Michelin.

Otra de las presencias esperadas del Campeonato anunció en estos días la conformación de su equipo oficial. Se trata de Alfa Romeo, que aprovechó la inauguración del Salón de Ginebra para dar a conocer su programa '87 en la categoría.

NOVEDADES DE F. 3000. Continúan las noticias referentes a la categoría que iniciará una prometedora temporada '87 el próximo 12 de abril en Silverstone. En París, más exactamente en el Moulin Rouge, fue presentado el nuevo team GBDA que tiene como cabeza visible a Gilles Guignault, ex encargado de prensa de FISA. El equipo —que utilizará chasis Lola— tendrá como pilotos a Paul Belmondo y a Michel Trollé. El hijo del conocido actor continuará de este modo su camino ascendente tras haber participado en F-3 el año pasado.

En tanto, desde Inglaterra se asegura que pronto habrá un nuevo chasis en la especialidad. Se trata del que está construyendo el team Dome, equipo que cuenta con el total apoyo de Toyota y que hasta el presente ha alistado

coches en Endurance. El proyecto Dome es presentar el nuevo auto a fines de temporada en el certamen nipón, con la conducción de Maurizio Sandro Sala. El brasileño tendría a su cargo la puesta a punto de la unidad, mientras al comienzo del campeonato competiría para el equipo Jan Lammers con un chasis March. Según la fuente, éste sería un proyecto de rodaje para la organización, que aspiraría a la F-1 a fines del '88. A tal efecto, en Japon se está trabajando sobre un motor de 3.500 cm³ que posiblemente lleve la marca Yamaha y que contaría con tecnología de avanzada.

REUNION DE LA F.I.M. EN GINEBRA. Durante 4 sesiones el Consejo Directivo de la Federación Internacional de Motociclismo en Ginebra, tratando aspectos relacionados con los Campeonatos '87 y '88. Con respecto a este año, la FIM confirmó la disposición que establece la partida de los G.P. con motores encendidos, pese a la oposición de las federaciones británica y holandesa, quienes solicitaron diferir el cambio hasta el '88. En Ginebra se ratificaron plenamente las dos carreras sudamericanas, definiéndose el circuito de Goiânia para la prueba brasileña. Todas las carreras se disputarán en domingo, a excepción de la de 125 en Italia y la de 250 en Suecia.

Con respecto al '88, se definió el calendario del Mundial de Velocidad, destacándose los ingresos de los Estados Unidos y Portugal. En razón de haberse autorizado un máximo de 16 pruebas, por votación se decidió excluir del calendario al G.P. de San Marino, quedando la segunda carrera italiana como reserva en caso de que Laguna Seca o Estoril no cumplan con los requisitos de homologación antes de la asamblea de París en octubre. El Campeonato '88 comenzará el 27 de marzo en Japon (Suzuka) para proseguir el 20 de abril en USA (Laguna Seca), y finalizará el 2 de octubre en Buenos Aires.

El tema TV fue un aspecto que consumió bastante tiempo, decidiendo la FIM que la televisión en directo sea una imposición hacia los organizadores, evaluándose la

posibilidad de que a partir del '89 sea la misma FIM la que se ocupe de las contrataciones de los derechos.

En relación con las Superbikes, se decidió que el Campeonato Mundial comience a disputarse en el '88 sobre un calendario de 15 carreras que comenzaría el 6 de marzo en Daytona, proseguiría el 10 de abril en Imola y, tras el periplo europeo, llegaría a Canadá, Japon, Australia y finalmente Nueva Zelanda. El reglamento sería sobre la base de motos derivadas de producción con tope de 750 cm³ para 4 cilindros y de un litro para las bicilíndricas. Las carreras tendrían una duración tope de 400 kilómetros y podrían disputarse en dos series, como las 200 Millas.

Volviendo al Mundial de Velocidad, se descartó la posibilidad de modificar el reglamento en 500. A efectos de favorecer a los pilotos privados, se había sugerido dividir en tres subclases, con 120 kg mínimo para 4 cilindros, 110 kg para 3, y 100 kg para 2 cilindros. La clase 500 se guiará con los topes de 4 cilindros y 100 kg de peso.

LA FISA Y EL MUNDIAL DE TURISMO. Tras la cantidad de novedades producidas en París en la última reunión del Comité Ejecutivo, prometimos ampliar detalles sobre el ahora confirmado Mundial de Turismo. Esta será la primera misión del nuevo director de Marketing de la FISA. Bernie Ecclestone no ha conseguido un sponsor para este Campeonato, pero ha digitado las reglas como para que las mismas fábricas se encarguen de solventarlo en su primer año de vida.

El certamen se articulará sobre 11 carreras que nada tienen que ver con el Europeo, que por su parte tendrá 7 carreras totalmente independientes de aquellas. Ambos certámenes estarán abiertos a pilotos y equipos, razón por la cual el campeón será, por ejemplo, el team Schnitzer y no BMW, tal como sucede ya en SP. Cada equipo deberá abonar 60.000 dólares por auto inscripto en el Campeonato, el cual tendrá que estar presente en las 11 carreras del certamen para tener derecho a sumar puntos. Fuera de los

FORMULA UNO AL DIA

TIEMPOS DE ELECTRONICA AVANZADA.

"Cuando todo esto funcione a la perfección, la operación de puesta a punto del auto será una tontería. En pocos segundos podremos realizar cambios radicales en los coches, sin tocar una sola pieza mecánica. No se trabajará más sobre resortes y amortiguadores. Las posibilidades que se abren con la electrónica en materia de suspensiones, ni siquiera nosotros sabemos cuantificarlas. Admito que sólo entiendo parte del trabajo que hace el cerebro electrónico, y debo recurrir por fuerza al auxilio de los ingenieros especialistas, pero estoy seguro de que hemos abierto una ventana sobre un campo de desarrollo infinito, en el cual todo está por descubrirse." Con estas palabras Gerard Ducarouge resumía sus impresiones sobre la nueva suspensión con control electrónico que continúa desarrollando Lotus en el modelo 99T y que en las pruebas de Rio demostraron una gran evolución.

Tanto Lotus como Williams están enfrascados en el desarrollo de un sistema conceptualmente similar, que promete cambiar en forma radical muchos esquemas y que marcará un hito en la historia del deporte motor, tal como sucediera en su época con el turbocompresor. En esta batalla por obtener los primeros resultados prácticos del sistema, Lotus con su "Active Suspension System" parece estar bastante adelante de Williams. Frank Dernie —responsable del proyecto en el team Campeón de Constructores— ha optado por la simplificación del sistema, partiendo de la base que utilizan Citroën o Mercedes en la producción de serie, y adecuándolo a las exigencias de la F-1. "El problema es que lo que parece simple en teoría, se complica sobre el terreno al tener en un F-1 reacciones diez veces más rápidas que en un auto de serie", decía Nelson Piquet tras las primeras pruebas en Rio. El sistema de Williams persigue como objetivo principal mantener la altura del auto con respecto al suelo lo más constante posible. Por su parte, Lotus ha sofisticado más el concepto, haciendo uso de la electrónica avanzada para intervenir sobre otros parámetros del trabajo de las suspensiones.

El proyecto de Lotus —seguido en pista por Peter Wright y seis ingenieros— ocupa a 27 personas por tiempo completo dentro del team británico, quienes no han hecho otra cosa que "sofisticar" el desarrollo realizado para los modelos de Gran Turismo de serie. Básicamente el "Active Suspension System" consiste en la utilización de un pistón hidráulico de doble efecto por cada rueda, que cumple la función original del conjunto resorte/amortiguador. Estos pistones son comandados por una central electrónica ubicada bajo el asiento del piloto, y una bomba situada al costado del motor se encarga de garantizar la presión del sistema. Cada rueda trabaja en forma independiente, evitándose de ese modo que un ocasional salto sobre un "pianito" pueda descompensar la puesta a punto de todo el auto. Una treintena de sensores se encargan de enviar información a la central electrónica, que procesa estos datos y activa en consecuencia los pistones a través de un fluido especial de tipo aeronáutico. Incluso, luego de las primeras pruebas en Rio, Ducarouge decidió colocar un pequeño radiador en la cola del auto para disminuir la temperatura del fluido y mejorar el trabajo de la bomba. Inteligentemente, Lotus no eliminó del todo los resortes en la suspensión —lo que sí hizo Williams— para que en caso de falla del sistema, el coche no se "caiga" cosa que le sucediera a Piquet. De todos modos, una eventual detección en el circuito no deja de alterar el equilibrio del auto, y también Senna tuvo oportunidad de comprobarlo aunque sin consecuencias tan graves.

Precisamente Senna es uno de los más entusiasmados con la innovación. "Es un placer manejar con las suspensiones electrónicas. El auto queda 'insensible' a las asperezas y desniveles del piso, y además se lo puede colocar mejor en los virajes", comentaba el paulista y sus juicios se corroboraban en pista. En la curva previa a la recta de llegada, era notable ver la diferencia de comportamiento entre los autos de Senna y Piquet. Mientras el casco de este último denunciaba los desniveles del piso, el del piloto de Lotus se mantenía inmóvil, como si circulara sobre una mesa de billar...

Tiempos aparte, en Lotus están convencidos de tener la delantera en el desarrollo, y el mismo Ducarouge piensa que no habrá mayores problemas en utilizar el sistema ya en el G.P. de Brasil. Por ello continuarán trabajando en Brands Hatch, Silverstone e Imola, antes de volver a Rio con una definición. En Williams no se cree lograr una evolución rápida como para justificar su pronta utilización en carrera, habiéndose incorporado un ingeniero americano para que específicamente colabore en el desarrollo. Lo cierto es que Honda obtiene de esto una posición de privilegio, ya que cualquiera de los dos equipos que obtenga ventajas sustanciales con la suspensión electrónica, favorecerá el triunfo de sus motores. Al respecto, es importante destacar que los propulsores utilizados en las pruebas de Rio de Janeiro, ya eran versiones '87 y permitan a sus usuarios arribar a un régimen hasta hace poco impensado para un cuatro tiempos: 14.000 revoluciones por minuto, con una evidente confiabilidad. Si la lógica dice que a más vueltas, más caballos, las conclusiones están a la vista... De todos modos, los nipones no son de descansar sobre los laureles, y el ingeniero Osano Goto se encargó de informar en Rio que ya está trabajando sobre el motor aspirado del '88, prometiendo interesantes prestaciones sobre la base del empleo de inyección y encendido electrónicos, además de materiales livianos y otros conceptos innovadores.

¿EL G.P. DE BRASIL EN PELIGRO? Aunque parezca mentira, grandes nubarrones se ciernen otra vez sobre la disputa del próximo G.P. de Brasil. Todo nació tiempo atrás, cuando Emerson Fittipaldi intentó llevar a la F-Indy a su país, aprovechando la presencia de pilotos locales en la máxima fórmula americana. Al avanzar en el proyecto, saltó a luz una cláusula particularmente importante en el contrato suscripto entre la FOCA y la Confederación Brasileña de Automovilismo. La cláusula en cuestión otorga a la FOCA la absoluta exclusividad para hacer disputar competencias internacionales en territorio brasileño, forma elegida por Ecclestone para frenar el posible ingreso de sus "amigos" del CART en ese mercado.

Fittipaldi, justificadamente contrariado, se dirigió a la Confederación Nacional

de Deportes (CND), encontrando eco en la persona de su presidente —Manoel Tubino— quien de inmediato se dirigió a la CBA para que modifique los términos de un contrato que es "lesivo para la soberanía nacional porque le otorga el monopolio de las competencias a un ente extranjero". La respuesta de FOCA no se hizo esperar, declarando Thomas Hohany Representante de Ecclestone en Brasil —que si se allera el contrato original, el G.P. se cancelará automáticamente.

A este punto, entra en escena Pirro Gancia —turín de origen, ex piloto, naturalizado brasileño y ahora presidente de la CBA— quien por medio de la diplomacia, piensa salvar el difícil escollo. Esta semana se reunirá con Ecclestone en Londres, tratando de negociar la eliminación de la cláusula en cuestión. Si no lo logra, la C.N.D. notificará a la FOCA su decisión de auspiciar la realización de la competencia de F-Indy, cosa que pondrá a Ecclestone ante la disyuntiva de hacer o no el G.P. igualmente. No hay que olvidar que la FISA decidió eliminar este año un G.P. del calendario para quedar en 16, pero según los trasfondos la "víctima" sería el G.P. de Portugal... Evidentemente, Ecclestone jugará esta carta a favor del mejor negocio. Portugal no le interesa porque el patrocinio grueso no aparece, el gobierno retira la subvención y la taquilla no asegura lo suficiente en términos de balance. En cambio el de Brasil es un G.P. "todo suyo", con buen margen de utilidades, y por otra parte está el duelo FOCA-CART que ahora se trasladó a Sudamérica. Ecclestone no permitirá que los americanos le ganen otro mercado, tras haber frenado magistralmente la segunda carrera de Indy '87 en Canadá. Los próximos días traerán mayor claridad al respecto.

BARNARD EN LA CRESTA DE LA OLA. El británico John Barnard sigue afirmándose en la consideración general, al frente del team Ferrari. La "carta blanca" conseguida y su indiscutible capacidad se hacen sentir y a su vez provocan cierto malestar en círculos italianos, fundamentalmente turineses y modeneses.

Sus mismas declaraciones y las afirmaciones de los pilotos indican que el equipo está sufriendo una real transformación. "Podría escribir un libro —dijo Barnard—

participantes inscriptos a principios de año para todo el Campeonato, quienes quieran participar en competencias aisladas deberán pagar 500 dólares por carrera. Contando las presencias de Alfa Romeo, Ford, BMW, Holden y Toyota, se espera tener unos 20 autos estables en el torneo.

Calendario Mundial: 22/3 Monza; 19/4, Jarama; 10/5, Dijon; 12/7, Nürburgring; 1-2/8, Spa; 15/8, Brno; 6/9, Silverstone; 4/10, Bathurst (Australia); 11/10, Calder, (Australia); 26/10, Wellington (N.Z.); y 8/11, Fuji (Japón).

Calendario Europeo: 5/4, Donington; 26/4, Estoril; 24/5, Anderstorp; 7/6, Zolder; 14/6, Zeltweg; 28/6, Imola; y 13/9, Nogaro.

Con respecto a la apertura del Mundial, Monza ha sido en estos días escenario de varios tests que, pese al frío, indican ciertas tendencias, como por ejemplo la falta de competitividad del Alfa Romeo 75 turbo. Los dos teams oficiales de BMW—Linder y Schnitzer— probaron los recién homologados M3, con buen resultado. Wilfried Vogt hizo 1m58s con el auto de Linder y neumáticos Yokohama. Por su parte, Capelli y Ravaglia se alternaron sobre los autos de Schnitzer. El campeón de la F-3000 hizo 1m58s5 con las Yokohama, mientras Ravaglia con las Pirelli andaba en 1m59s. Digamos que el caucho italiano será también utilizado por los Sierra Cosworth del suizo Eggenberger. Con respecto al Alfa, Giorgio Francia no pudo bajar los 2m02s, y a pesar de lo que puedan aportar Nannini, Barilla y el extranjero que completará el team—se habla de Thackwell o Laffite—, no se cree que las huestes, ahora comandadas por Gianfranco Palazzoli en pista, puedan pelear por la victoria absoluta.

LA F-3 INGLESA EN MARCHA. El certamen "Lucas" británico está en marcha, y con él, uno de los campeonatos de F-3 más importantes del mundo. Este año se espera una gran lucha entre los Reynard y los Ralt, llevando las de ganar en los aprontes la primera de ambas marcas. Los productos de Tauranac serán defendidos por el team West Surrey de Dick Bennetts, por el Cellnet Racing con Damon Hill y

el italiano Massimo Monti, por Bertram Gachot y por Gary y David Brabham.

De la otra parte, el team Madgwick parece el más fuerte, y tras el título '86 de Wallace, intentará repetir alineando a Perry McCarthy, Thomas Danielsson y Antonio Marco Greco, un brasileño que hasta el año pasado compitió en la clase 500 de motociclismo por el Mundial, y que ahora ha decidido pasar a las cuatro ruedas. Los Reynard oficiales estarán en manos del peruano Neto Jochamowitz y del suizo Favre, aunque a diferencia de los motores VW Judd que utilizará Madgwick, estos autos usaran el Alfa Romeo de Novamotor. También Eddie Jordan estará con Reynard presentando a Johnny Herbert, sin olvidar al sueco Niclas Schonström, de quien se espera mucho. Con respecto al duelo de motores, se debe aclarar que la bandera de los Tom's Toyota estará en manos de los Ralt del Cellnet.

Calendario: 8/3, Silverstone; 15/3, Thruxton; 5/4, Brands Hatch; 12/4, Silverstone; 20/4, Thruxton; 4/5, Silverstone; 17/5, B. Hatch; 25/5, Thruxton; 7/6, Silverstone; 28/6, Zandvoort; 5/7, Donington; 12/7, Silverstone; 2/8, Snetterton; 9/8, Donington; 15/8, Oulton Park; 31/8, Silverstone; 6/9, Brands Hatch; 13/9, Spa; y 18/10, Thruxton.

VICTORIA NISSAN EN MIAMI. Luego de la evolución mostrada en el '86, el Nissan ZX Turbo consiguió su primera victoria en las importantes 3 Horas de Miami por el certamen IMSA americano. El chasis—una evolución de un bastidor Lola— impulsado por el V6 3 litros turbo nipón, fue conducido a la victoria por Geoff Brabham y Eliot Forbes Robinson. Ya habían mostrado su superioridad en clasificación, ganándole la "pole" por paliza al Hawk-Buick de Mario Andretti y Jim Crawford y a la jauría de Porsche. Es importante destacar que el Nissan hacia debular en esta carrera a las nuevas radiales de Bridgestone, marca que apunta a la F-1 en el futuro. Segundo en la carrera fue el Porsche 962 de Mass-Léon-Rahal. El Porsche-Brun de Sigala-Broncatelli finalizó quinto.



PEUGEOT, ENTRE F-1 Y RALLY

Con respecto a los planes deportivos de Peugeot, han trascendido más detalles que deberán ser oficializados en la conferencia de prensa que tendrá lugar a fines de este mes. ¿Fórmula Uno, Rally o Endurance? La duda persiste y la palabra de Jean Bolliot, presidente de "Peugeot Automóviles", es elocuente: "Si vamos a F-1, será con un motor y un chasis propios. Nos tienta la llegada próxima de los atmosféricos, porque son mucho más baratos que los turbos. ¿Rally? No, no volveremos al Campeonato del Mundo. Es demasiado caro. En cuanto a endurance, esta categoría conserva los motores turbos..."

Dos razones más inclinan la balanza hacia la F-1: preservar en el dinamismo la imagen de Peugeot y aprovechar la difusión inmediata y poderosa en el mundo entero.

Empero, se sigue trabajando sobre el modelo 405 (ver dibujo)—un nuevo intermedio entre el 305 y el 505— que promete para el rally merced a un motor de 2.200 cm³ y 16 válvulas, de origen Citroën, y claro, tracción integral... veremos.



con todo lo que he hecho en Ferrari desde mi llegada. He reestructurado casi todo, desde el trabajo en fábrica hasta la metodología utilizada en la pista. He independizado ciertos sectores y creado otros. Ahora habrá una área destinada a la investigación y el desarrollo de prototipos, que será conducida por Postlethwaite. El auto del '87 será el proyecto base que realizará Brunner antes de mi arribo, al cual le he modificado algunas partes fundamentales. El coche que llevará mi firma será el del '88, por dos razones básicas: porque en él puedo partir de cero y porque dispongo de mayor tiempo. En líneas generales, el reglamento para el '88 es positivo (motor aspirado y 500 kg), salvo en el tema de la pedalera detrás del eje. Es un aspecto que no aporta nada en materia de seguridad y que solo complicará el diseño. Los autos tenderán a ser muy largos y nos obligará a... —on este punto, Barnard hace una pausa y sigue— no quiero adelantar mis proyectos futuros, lo único que digo es que hubiese sido más útil una estructura sujeta a tests "anti-crash". A este respecto, se sabe que una de las ideas de Barnard es volver a los tanques de combustible laterales, cosa que seguramente repercutirá negativamente en la seguridad de los autos.

También Barnard habló sobre los rivales del '87: "Sin dudas que Williams es el equipo más fuerte, porque es el único que no cambió nada. Los demás, tenemos algo nuevo por probar, ya sea desde el punto de vista mecánico como del

humano. Ellos, en cambio seguirán igual que en el '86. Con respecto a pilotos, sin dudas que Alain Prost es el mejor de la actualidad. Todos tratan de imitarlo y quisieran ser como él. Alain es capaz de mantener un rendimiento constante, no sólo en un G.P., sino a lo largo de todo el campeonato. ¿Que si me gustaría tenerlo en el '88? Por supuesto. ¿A quién no? Lo que sucede es que eso obligaría a prescindir de uno de los dos pilotos de Ferrari actuales, y ambos son buenos. Ultimamente los pilotos de Ferrari han sido acusados de ser malos probadores, y yo tengo mis dudas al respecto. Tal vez en el pasado no les han sabido hacer las preguntas justas... A malas preguntas, malas respuestas".

El aspecto mecánico adoptado por Barnard—ya sabido antes de su contratación—, sumado a la dimensión que apunta a tomar la sede inglesa de la escuadra italiana, no son bien digeridas ni en Turin ni en Maranello mismo. Para colmo, las declaraciones de Ron Dennis, respecto de que Barnard apunta en el futuro a quedarse con la GTO inglesa, han servido para "echar leña al fuego". Se sabe que ciertas adquisiciones destinadas a la GTO están siendo "trenadas" en el tiempo, mientras Enzo Ferrari habría "sugerido" una mayor cuota de trabajo en Maranello. Esto implicaría un cierto retraso en la culminación de los nuevos chasis '87, que no estarían para los tests de Imola—previstos entre el 16 y 18 de marzo—sino algunos días después, solo a tiempo de ser enviados a Río para las pruebas generales de la F-1.

Para redondear el tema Barnard, resultan interesantes unas declaraciones realizadas por Keke Rosberg a su paso por Italia, comparando a Barnard con Patrick Head, ambos "patrones" del piloto finlandés a su paso por Williams y McLaren: "Head es un democrático, mientras que Barnard es un despótico—dice Rosberg—. Con Head se puede encontrar una solución nueva en un día, mientras que Barnard tal vez emplea cuatro para llegar a lo mismo, pero su trabajo resultará más completo y más detallado que el de Head. Ninguno trabaja para la prestación pura, y ambos apuntan al resultado general y a la confiabilidad, a diferencia de Ducrouge. Con Barnard

demoré cuatro meses en hacerle entender mi diferencia de estilo con Prost. Yo soy más brusco para abordar las curvas y por tanto hago trabajar más los neumáticos delanteros. Cuando lo entendió, mi auto comenzó a mejorar y eso coincidió con mi 'pole' en Alemania. Lástima que ya era tarde para el Campeonato".

GOODYEAR SE PONE DURA. En declaraciones efectuadas en Jerez de la Frontera tras las pruebas, Lee Gaugh, "capo" del Servicio de Competición de Goodyear, manifestó: "Sabemos que las gomas Goodyear para 1987 serán un poco más duras que las utilizadas en el '86, por razones de seguridad. Esto no impedirá que sobre algunas máquinas se presenten problemas de adaptación mayores que en otras, pero este es un inconveniente que cada escudería deberá resolver por su cuenta. Parece, en efecto, que el preocupante fenómeno que acaeció en el Williams de Mansell en Australia '86 (y también en el McLaren de Rosberg) se debió a un modo particular de utilizar la goma, una cosa que les sucedió ya otras veces a otros pilotos... Recordemos, por ejemplo, que Ferrari en los años 1967 y 1968, tenía dificultad para terminar las carreras con la Firestone B.11, mientras que en Lotus los mismos neumáticos duraban mucho más..."

Los distintos cambios que efectuaron los pilotos de Ferrari durante dichas pruebas permitieron a los hombres de Goodyear tener la información necesaria para determinar cuáles serán las gomas a utilizar en el circuito español para el GP de ese país, que tendrá lugar en setiembre.

FORD Y EL FUTURO. Otro de los importantes acontecimientos registrados en los últimos días ha sido la Conferencia de Prensa de Ford en el Salón de Ginebra, con la exposición del programa para el futuro. La empresa anunció que le ha encargado a la Cosworth proyectar y construir un motor aspirado de 3.500 cm³. Además, se comunicó que en 1988 este motor será utilizado exclusivamente por Benetton, que en el corriente año correrá con el turbo 6 cilindros, el cual está en su segunda fase de evolución.

EL ACCIDENTE DE ARNOUX. Fue un accidente dramático que en un primer momento no le trajo consecuencias al piloto, pero que luego se tradujo en una inflamación de las glándulas linfáticas de la pierna izquierda, lo que le ordenó reposo durante una semana. En estos días, precisamente, el "pequeño grenobles" retomará a la actividad.

Pero, ¿qué sucedió realmente en Jerez? Parece que lo que provocó el accidente fue un inconveniente en los frenos, probablemente porque se saltó uno de los tapones de purga de los posteriores. Arnoux venía de pasar la línea de sentencia, y había sido registrado a unos 292 km/h cuando intentó frenar para tomar la primera curva que sigue a la línea recta de la tribuna. Advertido de que no tenía frenos, Arnoux hundió su pie en el pedal para bloquear las ruedas delanteras, que dejaron una fuerte marca negra en el asfalto. La máquina se fue derecho hacia el exterior de la curva, terminando junto a las protecciones, perpendicularmente. Los viejos neumáticos de la barrera no fueron suficientes para atenuar el impacto contra el muro de cemento, y el Ligier quedó seriamente dañado en toda la parte delantera...

MINARDI PROGRESA. En Jerez, la nueva máquina de Minardi, después de varias pruebas de diversos tipos, se reveló bastante buena aunque con la necesidad de revertirse algunos puntos, sobre todo en lo que concierne a la rigidez de ciertas partes de la función aerodinámica. Asimismo, el motor de la Motori Moderni, recientemente modificado en la alimentación, resultó confiable y de buen rendimiento.

BARNARD DUDA DE LA VALVULA. El equipo Ferrari no utilizó, durante las pruebas de Jerez de la Frontera, la válvula de sobrecompresión de la FISA. La misma quedó, en cambio, en Maranello, en los bancos de pruebas de los motores. A propósito de esta válvula, John Barnard, "il capo", se mostró escéptico, dudando un poco de la confiabilidad y criticando la construcción de este importante y particular adminículo, también en lo que respecta al peso, que torna difícil su montaje sin el riesgo de que cedan los soportes...



CORSA

Nelson Piquet (BR)

WILLIAMS FW011B-Honda

CAMPEONATO MUNDIAL 1987 DE FORMULA UNO

Williams Grand Prix Engineering Team

Foto: Bix Press