

CORSA



EN LOS TESTS DE CORDOBA
**CON RECALDE
SOBRE EL LANCIA**
TC: CHEVY-FALCON-DODGE
LA GRAN BATALLA



Las revistas de Mauro

CASTELLANO: EL ATAQUE

LA EXPLOSION DE ROSSO F.1: ¿ADONDE VA FERRARI?!
TECNICA: LOS SECRETOS DEL CHEVROLET

rally mundial

EN COPINA (Córdoba), Jorge Recalde y Jorge Del Buono iniciaron su trabajo junto al equipo oficial, sobre el Delta HF 4WD

LANCIA Y RECALDE SE PREPARAN PARA GANAR



1. Jorge Recalde y Jorge Del Buono subiendo por primera vez a un Lancia Delta HF 4WD del equipo oficial. 2. Cambio de la barra de torsión trasera. 3. En Copina, Recalde escucha al técnico de Pirelli. Entre ellos, al fondo, Mario Stillo (representante de esa empresa de neumáticos en Villa María). 4. Un año en los ensayos. Mientras Recalde se baja sonriente, los mecánicos trabajan. 5. Dos argentinos buscando el límite. 6. Lección sobre cómo doblar muy rápido con un Lancia de 250 HP y doble tracción. Muy sencillo.. 5





2



3



Tal como estaba previsto, la semana pasada se realizaron en la provincia de Córdoba los primeros ensayos del Lancia Delta HF 4WD perteneciente al equipo oficial Lancia Martini. Y tal como habíamos anticipado, esos primeros tests fueron protagonizados por Jorge Recalde y Jorge Del Buono, sobre quienes recayó la responsabilidad de colaborar en la elección de la puesta a punto que tendrán ambos autos oficiales durante el Rally de Argentina. Estos ensayos, demorados dos días en Buenos Aires debido a que los neumáticos Pirelli no podían dejar la Aduana del Aeropuerto de Ezeiza, fueron concretados durante el jueves 16 y viernes 17. Epicentro de las pruebas fue el restaurante abandonado de Copina, lugar que se mostró ideal debido a sus especiales características. Veamos. Justamente allí, el camino muestra una clara división. De Copina hacia Icho Cruz (en bajada) es ancho y sinuoso veloz. De Copina hacia El Cóndor (en subida) es angosto y muy trabado. Por lo tanto, en un tramo de no más de diez kilómetros se encontraban buena parte de las dificultades que los autos deberán superar en la carrera. Asimismo, el sector fue elegido para molestar en la menor medida posible al tránsito, puesto que la nueva sección del camino de Las Altas Cumbres lo reemplaza casi totalmente en las preferencias de quienes deben atravesar las Sierras Grandes. De todas maneras, se cerró la ruta en dos puntos, controlando el acceso y el egreso de vehículos, por medio de una conexión radial.

Durante los días anteriores, tanto el auto cero kilómetro como el furgón de auxilio estuvieron en las instalaciones de la concesionaria SEVEL de Villa Carlos Paz, esperando que de Buenos Aires arribara el consabido cargamento de gomas (ya armadas sobre llantas Speedline). A las cinco de la mañana de ese día llegaron a Villa Carlos Paz en una veterana camioneta Dodge, los 80 neumáticos pertenecientes a cuatro clases diferentes, y todos ellos de medida 195 para llantas de 15 pulgadas.

El lugar de reunión, tal como en otras oportunidades, fue el Motel Monaco, donde se alojó el equipo de pruebas —compuesto por cuatro mecánicos y tres personas de Pirelli—, así como Jorge del Buono, Recalde, por el contrario, prefería pernoctar en Córdoba, aprovechando para cepillar su mejor traje, que usará el pasado viernes para ser padrino de la boda de su hermano menor, José María. A las 6.30 hs del jueves compartimos la mesa del desayuno —“No se puede perder un minuto de luz, ya que estamos dos días atrasados”, decía Recalde— y luego nos encaminamos al encuentro del auto. La madrugada era fina, lluviosa y no pres-

giaba que gozaríamos de un buen día.

Treinta minutos después, el Delta HF blanco con franjas azules y rojas partió hacia Copina, seguido por los demás vehículos (un Fiat Regatta 85 con los mecánicos, la pick-up Dodge y el Renault Trafic “gomería”). Llegados a la base, el equipo comenzó el trabajo. Se alistó y calzó rápidamente un juego de neumáticos, así como se tomó nota de la presente configuración del auto (tipo de caja, diferenciales, amortiguadores, barras de torsión). Mientras, se estableció la forma en que se llevarían a cabo los tests. Se iniciarían entre Copina y un lugar tres kilómetros camino arriba, donde se instaló Mario Stillo con un auto y un “walkie-talkie”, cerrando el camino. Delante mismo del restaurante se colocó un mecánico de Lancia (nacido en la Argentina, para más datos) cumpliendo las mismas funciones. Básicamente, se buscó en primera instancia poner a punto al Delta HF 4WD. Así se cambiaron amortiguadores delanteros, luego la barra antirrolido trasera (que ocasionara problemas con su homologación en el Rally de Montecarlo), diferencial trasero, nuevamente los amortiguadores —esta vez los cuatro—, y así ad infinitum... El sistema consistía en subir los 3 km y bajarlos en dos oportunidades. En cada serie se tomaban registros —alrededor de 2ml8s cada bajada—, pero de los responsables de Lancia no salía una sola palabra que echara alguna luz sobre la finalidad última de las pruebas. Obviamente estaban buscando datos para que el auto fuese lo más rápido posible. Más claro, echarle agua. Pero no mostraban la punta del ovillo.

Mientras Recalde-Del Buono subían y bajaban ese tramo, el técnico italiano de Pirelli se dedicaba a mejorar el dibujo básico de sus neumáticos así como a organizar las pruebas de los mismos, llevadas a cabo simultáneamente con los otros ensayos mecánicos. Eran cuatro las identificaciones: G1, G2, G3 y G4, respondiendo a los tipos utilizados en Acropolis y Olympus, y a uno sugerido para Argentina. Las variaciones no sólo eran de compuesto sino también de construcción, pese a que como denominador común todos poseían kevlar en su estructura, al igual que bandas de acero, algo mucho más común en las actuales gomas radiales.

Durante las pruebas era evidente que Jorge disfrutaba del momento. El ser elegido para protagonizarlas, de por sí es un mérito. Por lo demás, cuanto más maneje el auto, mejor entrenado estará para la competencia que se iniciará el próximo 4 de agosto, y también mejor podrá transmitir sus deseos al equipo. Hubo pocos inconvenientes: la pinchadura de dos neumáticos (ambos delanteros derechos) y la rotura de una

manguera de la dirección asistida fueron los únicos y pequesimos problemas que enfrentó el equipo.

No hubo muchos "visitantes". Algunos amigos de Recalde se costearon a Copina desde Mina Clavero, con un asado a la rastra (que generosamente compartieron); también sus hermanos José María y Alberto, sobrinos incluidos. Asimismo, Ernesto Soto, su antiguo coequipier, pasó a la mañana por el lugar rumbo a Villa Dolores, regresando por la tarde, esta vez dirigiéndose a Córdoba acompañado por nuestro colega radial cordobés Williams Alen.

Luego de dos días de trabajo, los ensayos culminaron el viernes por la tarde, tras lo cual el equipo de pruebas se

desintegró, ya que el técnico de Pirelli volvió a Italia junto a un mecánico, quedando en Argentina los mecánicos encargados de volver a poner a punto el auto usado por Recalde -que le servirá como muleto para la recorrida de ruta-, así como de adecuar el muleto de Massimo Biasion para el reconocimiento previo. Ambos pilotos Lancia debían comenzar ese trabajo a partir del martes 21 de julio, para lo cual Biasion planeaba llegar a nuestro país el lunes, aunque quizá se retrasará un día el inicio de su recorrida de ruta, debido a una pequeña tardanza en la llegada del auto designado para el italiano.

Sin embargo, el equipo Lancia no es el único que inició sus tareas. En efecto,

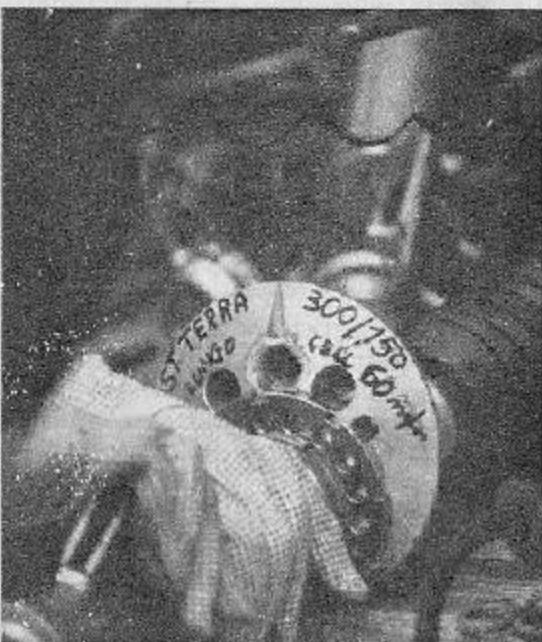
también los integrantes del team de Renault Argentina, Ernesto Soto-Martín Christie y Juan María Traverso-Fernando Stella comenzaron a transitar las rutas del Rally. Asimismo, el fin de semana pasado se encontraba en Villa Carlos Paz, Jackie Forest Greene junto a un representante de Mazda, mientras esperaban que arribasen Ingvar Carlsson y su homónimo navegante Per. Además, era inminente la llegada de Kenneth Eriksson, Erwin Weber y sus respectivos navegantes, quienes también se alojarían en Carlos Paz, mientras recorrieran la ruta con sendos Volkswagen Gacel GS preparados por Alfredo Altamirano y atendidos en el taller de la concesionaria Vicente Man-

zi e Hijos, de Córdoba. Como se aprecia, los equipos más importantes han comenzado su tarea sobre el terreno. Y si bien a priori puede considerarse que Lancia es el favorito, no hay que olvidarse que tanto Mazda, con las nuevas transmisiones de sus 323 FWD, como VW con sus livianos Golf GTI de 16 válvulas, podrían convertirse en rivales de cuidado.

Por Eduardo E. Veira
Fotos: Enrique Bianco



7. Ernesto Soto de visita. Estuvo dos veces en el mismo día presenciando los ensayos. 8. Primera pinchadura (DD) 9. Amortiguador delantero listo para ser instalado. Es de suponer que la configuración de las suspensiones, tal como en otras oportunidades, sea parecida a la usada en Acropolis.



UN LANCIA PRIVADO EN NUEVA ZELANDIA

Franz Wittmann se dio el gusto de ganar su primer rally mundial. Fue en Nueva Zelanda, y la conquista se vio favorecida por la ausencia de los principales equipos y pilotos de la categoría que, al no contar esta carrera con puntos para el torneo Mundial de Rally (Marcas), no concurren.

Así, en la octava del torneo de pilotos estuvieron únicamente Ford y VW con Stig Blomqvist y Kenneth Eriksson respectivamente. Esto abrió la posibilidad de que un particular accediera a la victoria, lo que en carreras de trámite normal no ocurría

desde hace tiempo. Wittmann, con un Lancia Delta HF 4WD patrocinado por los concesionarios austríacos, lideró permanentemente la carrera de 2.038 km y 36 primes, y llegó a esta primera victoria en el Mundial de Rally en 6h56m. Eriksson, con VW Golf GTI, fue escolta a 47s, ubicándose luego Possum Bourne (Subaru RX Turbo) a 8m25s, Tony Teesdale (Mazda 323) a 22m31s; David Officer (Mitsubishi Starion) a 39m12s, y Ken Adamson (Toyota Corolla) a 44m17s. En el Mundial, Eriksson ascendió al quinto puesto con 36 puntos, detrás de Kankkunen, -puntero con 72-, Alen, 60; Biasion, 54 y Ragnotti, 37.



FALTAN
13 DIAS

MAS DE SETENTA INSCRIPTOS

VISITA - El Sr. Guy Goutard, Presidente de la Comisión de Rally de la FISA, asistirá a nuestra competencia. Recordemos que él fue quien recomendó calurosamente en 1979 -por medio del informe escrito de la primera edición del Rally Codasur- la incorporación de esta prueba al Campeonato Mun-

dial.

HOMOLOGACION DEL REGATTA - Finalmente el Fiat Regatta 85, fabricado por Sevel Argentina, fue homologado por la FISA. La ficha respectiva lleva el número 5 335 y permite la utilización del cigueñal de acero fundido; no, en cambio, el estampado.

Orden	PILOTO-NAVEGANTE	PROCEDENCIA	MARCA	Clase
1	Hugo Canal - NN	Argentina	Fiat-Regatta 85	A6
2	Eduardo Lanato - Guillermo Madero	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
3	Marcelo Pache - Eduardo Logegaray	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
4	Carlos Díaz Mayer - Hector Valles	Argentina/BA	Renault 18 GTX	A7
5	Guillermo Maineri - G. Maineri	Argentina/Bolivar	Volkswagen Gacel GL	A7
6	Alberto Adami - L. Mazzoni	Venezuela	Fiat Ritmo 105 TC	A5
7	Miguel Tomas - Luis Oyola	Argent./Córdoba	Renault 18 GTX	A7
8	Carmelo Cordovana - NN	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
9	C. Cochon - Jean Fauchille	Francia	Citroën Visa Mille Pistes	B10
10	José Celis - Elvio Clavo	Chile	Subaru RX Turbo	A6
11	Jesús Alamoza Quiro - NN	Bolivia	Toyota Corolla	A6
12	Kenneth Eriksson - Peter Dickmann	Suecia	VW Golf GTI 16v	A7
13	Erwin Weber - Martinez Felix	Alemania Federal	VW Golf GTI 16 v	A7
14	Ubaldo Lambrecht - Scatoia	Argent./Buenos Aires	VW Gacel GL	A6
15	Claudio Ligouri - Alfredo Valeri	Argentina	VW Gacel GL	A5
16	Raúl O. Luna-Ricardo O. Luna	Argent./Córdoba	Dacia	A6
17	Oswaldo Garó-Carlos Gholdi	Argentina/B.A.	Renault 18 GTX	A7
18	Julio Pardo - NN	Argentina/B.A.	Fiat Regatta 85	A6
19	Horacio Ruggiero - Norberto Ascoti	Argentina	Dacia	A6
20	José Heredia Flores - M.A. Venezia	Argentina	VW Gacel GL	A6
21	Horacio Escariz - Liliana Escariz	Argentina	VW Gacel GL	A6
22	Juan C. Biondi - Sergio Maravalle	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
23	Hernán Maciel - Luis Maciel	Argentina/La Rioja	Renault 18 GTX	A7
24	Arturo Abella Nazar - Carlos Aschiero	Argentina	Dacia	A6
25	Pablo Machuca - Manuel Machuca	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
26	Massimo Biasion - Luciano Siviero	Italia	Lancia Delta HF 4WD	A6
27	Jorge Recalde - Jorge Del Buono	Argentina	Lancia Delta HF 4WD	A8
28	Gabriel Rojas - Raúl Campana	Argentina	Renault 18 GTX EL	A7
29	Carlos Besso - Jorge Pellegrino	Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B10
30	Edio Fichler - Ricardo Costa	Brasil	Volkswagen Golf 1.6	A6
31	Enrique Orbe - José Orbe	Brasil	Volkswagen - Golf 1.6	A6
32	Néstor Carnevalino - José Spataro	Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B10
33	Jorge Boschma - José A. García	Argentina	Fiat Regatta 85	A6
34	Claudio Frecha - Juan Onalaty	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
35	Alejandro Smith-Rilda Merceder	Argentina	Subaru 1300	A6
36	Sanlos E. Manzanari - Alma C. Fotini	Argentina	Fiat Regatta 85	A6
37	Luis Atchegoyen - Luis Borrallo	Uruguay	Volkswagen Golf 1.6	A6
38	Daniel Lazzard - NN	Uruguay	Volkswagen Golf 1.6	A6
39	Jürgen Nathan - Carlos Neira	Argentina	Renault 18 GTX	A7
40	Antonio Bugas - NN	Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B10
41	Rolando Soto - Enrique Castro	Chile	Renault 18 GTX	A7
42	Alejandro Schmauk - Felipe Horta	Chile	Alfa Romeo 33 Quadrifoglio	A6
43	Eugenio Valasco - Milton Castaing	Chile	Alfa Romeo SV 1500	A6
44	Claudio Israel - Manuel Jaurona	Chile	Toyota Corolla 1.6 GT	A6
45	Eduardo Aguirre - Alejandro Celis	Chile	Subaru FWD 1.2	A5
46	Enrique Levalle - Sebastián Decarce	Chile	Subaru FWD 1.2	A5
47	Fernando Usatia - Christian Troncon	Chile	Suzuki SA 310	A5
48	Ricardo Pati-Rafael Gatt	Argentina	Renault 18 GTX EL	A7
49	Sebast. Pignacampo - Juan López Fla.	Argentina	Renault 18 GTX EL	A7
50	Alberto Masetti - Guillermo Fernández	Argentina	Fiat SE 1.5	A6
51	Carlos Mastromarino - Víctor Roa	Argentina	Volkswagen Gacel GL	A6
52	Nelson Sanabria - NN	Paraguay	Volkswagen Gol 1.6	A6
53	José Ernesto - Claudio López	Argentina	Volkswagen Gol 1.6	A6
54	Ernesto Vacarezza - Miguel García	Argentina	Subaru 1300	A6
55	Luis Silva - Andrés Frade	Argentina	Renault Fuego GTX	A7
56	N. Biggio - NN	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
57	Carlos Odo - NN	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
58	Jaime Sas - NN	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
59	Juan C. Salgado Nasch - NN	Argentina	Daihatsu Charade	A5
60	F. Crespo - NN	Argentina	VW Gol 1.6	A6
61	Omar De Giovanni - Luis Ellera	Argentina	Daihatsu Charade	A5
62	Oriando Silvi - N. Mondatti	Argentina	Fiat Regatta 85	A6
63	Rodolfo Chato - G. Rosso	Argentina	Fiat SE 1.5	B10
64	Daniel Rodríguez - L. Rodríguez	Argentina	Renault 18 GTX	A7
65	Néstor Veglia-Oscar Ocampo	Argentina	Renault 18 GTX	A7
66	Héctor Campa-Roque Narvaiz	Argentina	Renault 18 GTX	A7
67	Carlos Piazza-Dardo Vacchiani	Argentina	Fiat SE 1.5	A6
68	Gustavo Treites - Ricardo Ivelich	Uruguay	Fiat SE 1.5	A6
69	Carlos Scallio - Julia Loiacono	Argentina	VW Gacel GL	A6
70	Ingvar Carlsson - Per Carlsson	Suecia	Mazda 323 4WD	A8
71	Carlos Recalt - Juan Carro	Argentina	Daihatsu Charade	A5
	Ernesto Soto - Martín Christie	Argentina	Renault 18 GTX EL	A7
	Juan María Traverso - Fernando Stella	Argentina	Renault 18 GTX EL	A7

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES

TANDILBER

INDUSTAP

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

PATA SANCHEZ

Departamento de Competición

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

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

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION



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

JERARQUICE SU 505

DEFLECTOR LINEA INJECTION

(Para cualquier modelo de 505)

EXCELENTE CALIDAD!!

Tambien para REGATTA
Diseño Exclusivo



Envios al interior

Monduras 4154. CAP.

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

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



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

TEL. 701-7948

ANEXQJ

EQUIPAMIENTO INTEGRAL
COMPETICION

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

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

BUTACAS VEIGA

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

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

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

- ELECTRICIDAD
- CARBURACION
- MOTORES
- MOTOS
- MOTORES de CARRERA

Títulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO

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



REPUESTOS

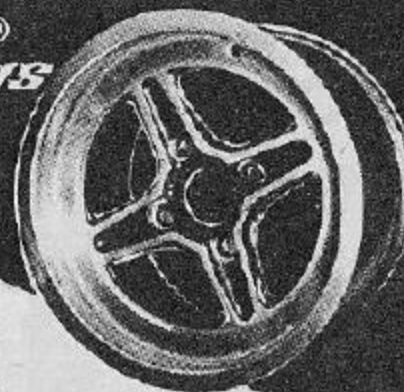
- Cajas Diferenciales
- Moturas COMPETICION
- RECAMBIOS EN EL ACTO
- Cajas Dirección
- Cigüeñales • Ejes
- Punta de ejes
- Tapas de cilindros
- Tapas comando
- Caja velocidades
- Partes de carrocería

VENTA DE REPUESTOS
NUEVOS Y USADOS

COMPRA AUTOS PARA DESARME

ALMAFUERTE 4352
(At. Av. Mitre 2800).
MUNRO. TEL.: 762-1858

ruedas argentinas



COMPETICION

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

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

FABRICA Y VENTA:

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



DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE
INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505



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

Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

LEVAS BOSCH

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

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

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo



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

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

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

ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

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

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally
* TC Bonafinense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *



GAS

Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

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

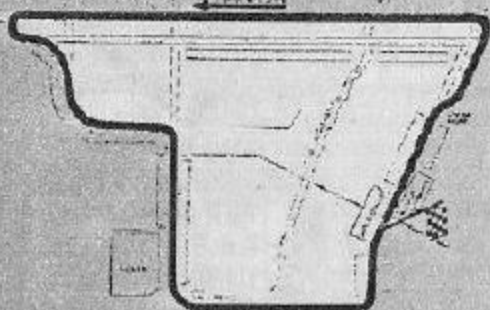
IV VUELTA DE SAN LORENZO (Santa Fe). Parecía otro día de Chevrolet, pero...

CASTELLANO SALIÓ

Las dos series preliminares habían evidenciado un "crescendo" en la reiteración del dominio por parte de "la marca del momento" en el T.C.. Pero el "Pincho" recompuso sus armas, y lo que ya había insinuado como repunte tras una mala racha se convirtió en escalada incontenible del Dodge a la hora decisiva, llegando a "bajar" al puntero Mouras a tres vueltas del epílogo. Este lo acompañó al podio, seguido de Satriano. Espectáculo vibrante y no exento de "encuentros" polémicos.



FICHA GENERAL



Fecha: 19 de julio de 1987.
Denominación de la prueba: Premio "Gobierno de la Provincia de Santa Fe".
Lugar: San Lorenzo (prov. de Santa Fe).
Ubicación: 15 kilómetros al norte de Rosario.
Autoridades: Director de la Prueba, Francisco Drovetta; Comisario Deportivo, Eduardo Pereyra; Comisario Técnico, Carlos Marchese.
Condiciones climáticas: Frío y soleado.
Participantes: 77 autos: 39 en la primera serie y 38 en la segunda, 42 en la final.
Público: Alrededor de 30.000 personas.
Infraestructura del escenario: Buena.
Organización: Regular.
Espectáculo: Bueno.

Esta cuarta edición de la Vuelta de San Lorenzo vino a revertir el proceso de postergación que estaba sufriendo Dodge en lo que a triunfos se refiere. La marca no ganaba desde que Oscar Castellano inauguró la temporada 1987 imponiéndose en Santa Teresita. Después, y hasta San Lorenzo, todo se repartió entre Chevrolet y Ford, dejando algunas "migajas" para los autos que hasta el año anterior habían sido dominadores casi absolutos.

Y paradójicamente en San Lorenzo, un trazado que para los Chevrolet —e incluso para los Ford— se presentaba "a medida", Oscar Castellano barrió con todos los pronósticos para imponer su calidad de "viejo zorro", corriendo a la expectativa primero, avanzando a fuerza de manejo con la ayuda de un medio mecánico notablemente mejorado con respecto a la serie, después, y rematando casi sobre el epílogo luego de ir reduciendo la diferencia ante un Mouras con dificultades.

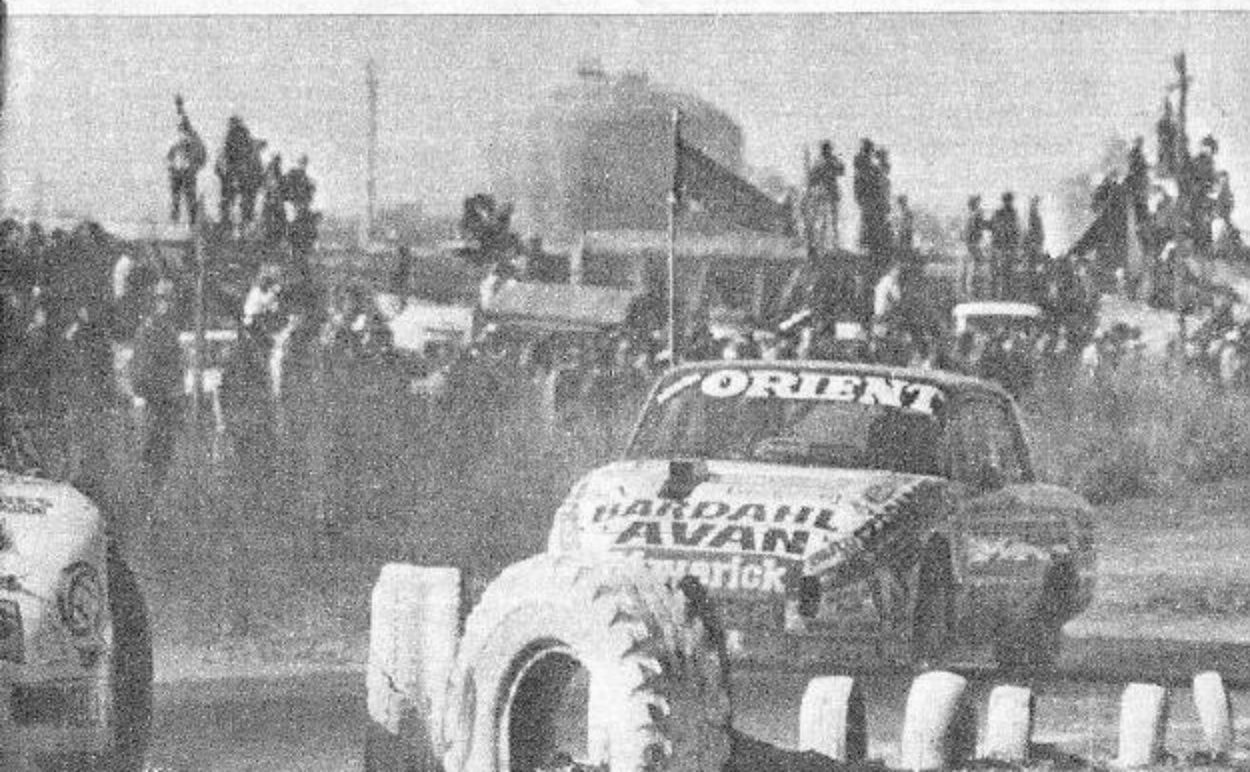
Pero no sólo en los cálculos previos de Chevrolet aparecía junto con Ford como favorito... ya que en las series se pudo apreciar claramente que esas pretensiones de victoria no eran infundadas. A la vista están los éxitos de Mariano Calamante y Roberto Mouras en ambas series, y la actuación que le cupo a Roberto Urretavizcaya mientras el Chevrolet de "Supertap" se mantuvo en carrera.

Por el lado de Ford, la cosa era más o menos parecida, aunque no se puede negar que numéricamente iban en desventaja. Pero de todos modos tanto Jorge Oyhanart como Oscar Aventin dijeron lo suyo, con cierta preeminencia del "Vasco", finalmente no materializada ante un hecho que —en lugar aparte— ambos comentan, y que será "caldo de cultivo" para la polémica durante muchos días, lo que sin duda tendrá repercusión en el reducto de José Miguel Herceg en Pacheco.

Roberto Mouras y Oscar Castellano (foto mayor) cuando el asedio del "Pincho" ya era incontenible. Hubo ganas de ganar en el de Lobería y lo consiguió, reponiéndose de una racha adversa. Para la final (arriba) Castellano trabajó en frenos... y carburación. Aquí lo vemos, difusores en mano, en esta tarea. Emilio Satriano (derecha) sumó puntos en buen trabajo. Aquí, seguido por Oyhanart, que en la foto siguiente está regulando la pedalera junto con su acompañante Juan Molina. Posteriormente, en la final, hizo un trampo del que culpó a O.Aventin, diciendo: "Me trenó constantemente".



... A CAZAR CHIVOS





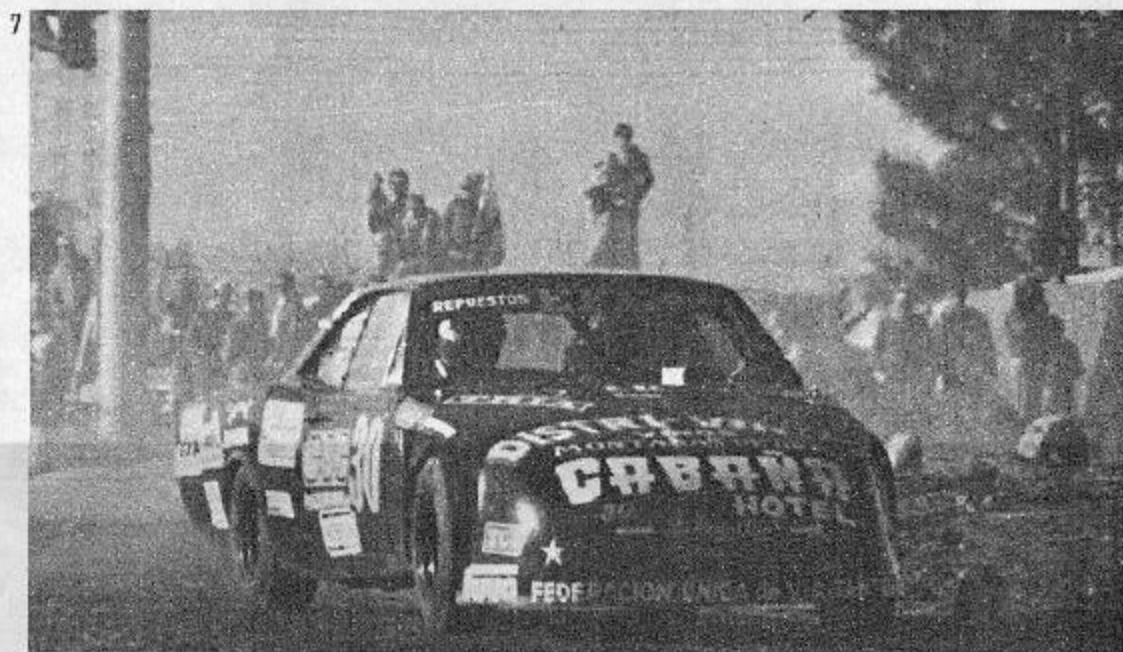
LOS PROTAGONISTAS CASTELLANO: "ME LLEVO UN GRAN RECUERDO"



Roberto Mouras

Oscar Castellano: "Este es un circuito que castiga tremendamente a los autos. En la serie tuve algunos problemas de frenos, y para la final me decidí solucionar ciertas cosas. Trabajé en carburación, cambie la multiplicación y adecué convenientemente el sistema de frenos. Con todo esto el auto mejoró notablemente, por eso fui ascendiendo en forma paulatina. Pero de repente, vi la posibilidad de llegar a la punta, ya que apreciaba ciertos problemas en el coche de Mouras. De todos modos no quise apresurarme y el 'sorpasso' llegó cuando faltaban tres vueltas. Tengo ya más de una quincena de carreras ganadas, y de todas guardo un recuerdo, pero de esta me llevo una satisfacción muy especial, no por ser la última que gané, sino porque estuvo rodeada de una serie de circunstancias. Yo venía de una mala racha, y para colmo, mi padre no estuvo junto a mí en San Lorenzo ya que debió quedarse en Lobería por cuestiones de trabajo, y esa ausencia me produce este sentimiento por esta victoria".

Roberto Mouras: "Al menos, si bien no gané, me pude dar el gusto de llegar, luego de la frustración en el Autódromo. La carrera fue dura para los autos, ya que el circuito ofreció problemas en distintos lugares. Para la final trabajé en los frenos, y todo fue perfectamente hasta que empecé a tener inconvenientes con el varillaje de la caja de velocidades, concretamente con la segunda marcha, que se saltaba. Para colmo, no podía sujetarla y creo que en alguna pasada de vueltas se cedió algo en el motor. En lo que hace a los amortiguadores, no sé como habrán quedado, porque el piso era un desastre".



LA MANIOBRA DE LA POLEMICA

Transcurría el giro quince cuando Jorge Oyhanart retrocedió del tercero al séptimo puesto. ¿La causa?, dejemos que el "Vasco" la cuente. "Aventin largó en la primera fila y yo en la cuarta, y sin embargo logré ponerme a la cola de su Falcon, pero a partir de ahí fue todo un sacrificio... Dejé pasar a todos, pero cuando yo estuve detrás de él, me frenó constantemente, hasta que faltando cuatro vueltas, por no embestirlo, frené, entrando en trompo y perdiendo todas mis posibilidades".

Por su parte, Oscar Aventin manifestó que "Me lo acaba de contar gente que estuvo allí, porque yo no vi ni me di cuenta de nada... Al parecer, el 'Vasco' entró pasado, se retardó la frenada o bloqueó, entrando en trompo. Pero venía treinta o cuarenta metros detrás de mí... Si lo hubiera visto a mi cola, no habría dudado en dejarlo pasar, como hice con Mouras, Castellano y Satriano... ¡cómo voy a cometer semejante barbaridad!... Máxime teniendo en cuenta que es un compañero de equipo. No sé... para mí, todo esto que se comenta es una sorpresa, ya que yo no lo vi nunca pegado a mi Falcon".



PRIMERO FORD, DESPUES CHEVROLET Y AL FINAL DODGE

Ya en oportunidad de la competencia suspendida, y cuando todos se aprestaban para el regreso, Oyhanart, como filosofando, dijo en voz baja: "¡Cómo se salvaron...! Hoy los matarían...". Pasaron siete días y la fe del 'Vasco' no decayó para esta ocasión, aunque en verdad la cosa no iba a ser tan fácil, ya que Mouras fue desde el comienzo un empedernido perseguidor que no lo dejaba ir más allá del segundo de ventaja. Fueron cinco las rondas en que Oyhanart se mantuvo al frente en la final, pero era evidente que Mouras contaba con más velocidad. Una vez que lo superó, le descontó 37/100, y paulatinamente esa diferencia fue estirándose hasta llegar a 1s89, teniendo por entonces el "Vasco" a Castellano como hostigador de turno, y "Pincho" no tardó mucho en arrebatarse el sitial de escolta, y a partir de ahí...

...FUE OTRA CARRERA

La final transitaba por el giro número once cuando Castellano dio otra puntada a su magistral actuación, intuyendo la talla en el cruce de Mouras, por entonces puntero. En las cinco vueltas que se mantuvo detrás del "Toro" de Carlos Casares, la diferencia se fue reduciendo desde los 2s73 en la primera de ellas, a 1s49 en la decimoquinta pasada. Un giro después, en el momento preciso lo superó, dando un nuevo y definitivo vuelco a la carrera.

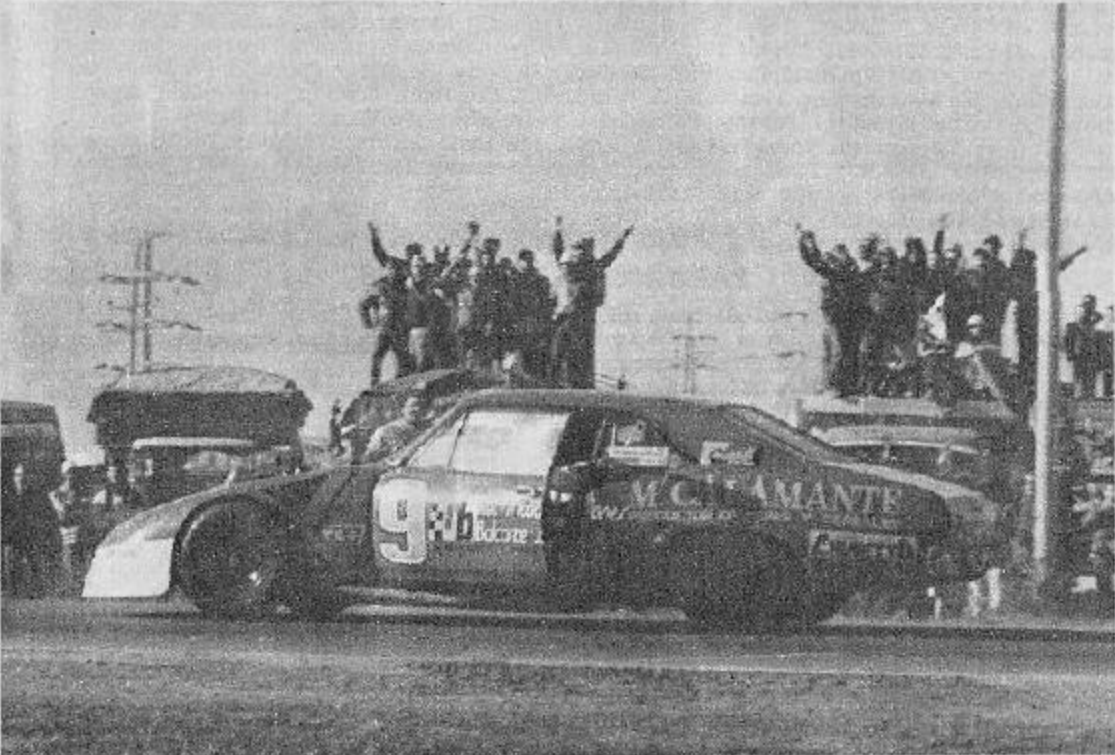
Pero seríamos injustos si centráramos todo el peso de la prueba en Castellano y Mouras, lo que fue una instancia más con la diferencia de que resultó definitiva, para la victoria que desde hace tiempo se le venía negando a Pincho. Porque hubo otros que, si bien no estuvieron en ese ritmo, demostraron una vez más su poderío. En ese rubro podemos "encasillar" a Emilio Satriano, protagonista de un excelente trabajo

LA CARRERA EN SINTESIS

Primera serie: Tanto M. Calamante como O. Aventin se mantuvieron en el primero y segundo puestos durante las seis vueltas, mientras que en la primera pasada Oyhanart completó el trío de punta, y detrás R. Roux, Polinori, De Benedictis, Nesprías, Saiz, Satriano y Brescia. En la segunda vuelta De Benedictis llegó al cuarto lugar, y tras él, Brescia, Saiz, Satriano, Caparrós, Nesprías y R. Roux. La novedad en la tercera vuelta fue el ascenso de Satriano al tercer lugar, delante de "Johnny", Oyhanart, Saiz, Brescia, Caparrós, R. Roux y Nesprías. En la quinta las posiciones se alteraron con el ingreso de R. Roux al octavo puesto, y detrás de su hermano Jorge. En la última ronda De Benedictis desplazó a Satriano del tercer lugar; Caparrós quedaba octavo, J. Roux, noveno, y décimo Nesprías.

Segunda serie: Aquí Chevrolet acaparó la punta, primero con Urretavizcaya seguido por Morresi, Mouras, Romero, Malisia, Castellano, Paolucci, Salgado, Alcuaz y Angeletti. En el segundo giro, Mouras superó a Morresi, Paolucci escalaba al quinto puesto, y luego Castellano. Malisia, Angeletti, Salgado y Alcuaz. A mitad de carrera Castellano se ponía cuarto, seguido por Paolucci, Romero, Angeletti, Malisia, Salgado y Marinovich. En la quinta vuelta Mouras llegaba a la punta y Castellano era su escolta, luego Paolucci, Morresi, Angeletti, Romero, Malisia, Salgado, Marinovich y Miraldi. En la sexta y última vuelta, Morresi cambiaba posiciones con Paolucci, Marinovich trepaba al séptimo lugar, Malisia terminaba noveno y Bustos décimo.

Final: Oyhanart, Mouras, J. Roux, Brescia, Castellano, Marinovich, Morresi, Angeletti, M. Calamante y Satriano eran los diez primeros en la vuelta inicial. De ellos, los tres líderes se mantuvieron en las tres vueltas siguientes, pero luego vinieron los cambios. En la quinta, Castellano llegó al tercer lugar, seguido por Morresi, Angeletti, O. Aventin, Brescia, Satriano, M. Calamante y Paolucci. En la sexta ronda, Mouras superó a Oyhanart, y O. Aventin a Morresi. Cuando transcurrió el giro once, Castellano se ponía segundo a 2s.73, luego se escalonaban Oyhanart, Satriano, O. Aventin, Angeletti, Morresi, Brescia, Romero y Marinovich. Por el giro quince, Oyhanart retrocedía al séptimo lugar, y a la vuelta siguiente Castellano "desironaba" a Mouras finalizando la carrera con Castellano, Mouras, Satriano, Angeletti, O. Aventin, Oyhanart, Brescia, M. Calamante, Marinovich y Saiz, así ordenados.



5) Emilio Satriano observa lo que hace su coequipier Morresi, quien en San Lorenzo no tuvo suerte. 6) Doblando apretaditos, Angeletti, Brescia y R. Roux, que al principio tuvo buena labor, diluyéndose luego. 7) Jorge Roux, ganador en "No Clasificados" ante la desclasificación de Carlos Calamante. 8) Carlos Garro estuvo en San Lorenzo manifestando su intención de correr en la próxima de T.C., en San Luis, y por supuesto, estuvo junto a su amigo Francisco Alcuaz. 9) El regular Julio Salgado, aventajando a Carlos Giustozzi. 10) Mariano Calamante festejando su victoria en la serie. Luego se "pincho".

tras oscilar por el décimo lugar en las primeras vueltas. Ascendió notablemente y al final llegó a componer el podio con el resultado de valiosos puntos. Emilio no es hombre de "medias tintas"... o gana incuestionablemente o sucumbe en el esfuerzo, aunque esta vez demostró saber administrarse y allí estuvo la clave de todo.

Si guiendo con el análisis de los clasificados, nuevamente debemos reacer en lo de Oscar Angeletti. Tras un período en que el Campeón apareció desdibujado, sin encontrar el rumbo para defender decorosamente el "uno", otros vientos le están brindado la recuperación por la que tanto han trabajado "Palagani" y todo el equipo. Es indudable que aun le falta, pero el trabajo en este desacostumbrado receso -poco menos de un mes- hasta la próxima competencia en San Luis puede desembocar en algo mucho más auspicioso para el piloto de Burzaco.

Tras él culminaron Oscar Aventin y Jorge Oyhanart, envueltos en la polémica. Luego Gustavo Brescia, con tesón y trabajo intenso que tal vez no le ganen la recompensa que se merecen; Mariano Calamante, protagonista de un excelente desempeño en la primera serie, que no tuvo continuidad en la final, y Carlos Marinovich y Carlos Saiz, otros dos que poco a poco van "mezclándose". El primero con un Dodge de la Autopeña Tapiales al que lentamente la experiencia del "Ruso" y la capacidad de Jorge Pedersoli le elevan el rendimiento, mientras que Saiz vuelve a dar en la tecla con su Ford, al que sin embargo también le falta. Pero lo importante es que ambos -al igual que Angeletti- ya comenzaron a transitar "otra" senda.

En síntesis, una carrera que sin ser brillante resultó entretenida al máximo, con tres punteros a lo largo de las dieciocho vueltas y con el regreso de Os-

HIDRAULICA TOTAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

Reparación - Ventas
Colocación
Válvulas,
Bombas, Cilindros
TODAS LAS MARCAS
Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948
(cp. 1708) MORON, Bs. As.

ANTIFLAMA PROVA

CAPUCHAS BUZOS
CASCOS BOTAS
BUTACAS
NEW EQUIPMENT SRL
Envíos al Interior
TEL 37-5542 (10-18 h)
Sgo. del Estero 326 7º of 39

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO
DE CRISTALES PARA
AUTOS Y EDIFICIOS
CONSULTE: TEL 782-9966 COLOCAMOS EN EL ACTO

Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

TAPAS DE COMPETICION "ARCO IRIS"

- Fiat 07 - Libre 850 y 1000
- Fórmula Renault • 1050 •
- Pulido de Tapas Standard •

Multiples de admision
y Arboles de Levas

H. Yrigoyen 1511, Morón, 628-3512

IMPORTADOS

- Citroen • Visa GS • GX •
- Alfa • R.5, R.20, etc.

Reparación de ópticas, faros traseros • Recambio tren delantero • Transmisiones • Suspensión. Envíos al interior
Tel. 572-8404

ANDREO E HIJOS

CARDANES

N. Warnes 1996/98 Cap. Tel. 59-5334

SALTADUNA

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

ARENERO Ø 1 1/2" - 2"
MECANICA, GORDINI • R4 • R6 • H12
• 600 • DRW • VW • DE CARLO

7 97 - 9473
ZUFRIATEGUI 2099 P.S.O. BELTRAN FLORIDA

EMBRAGUES CORTES

COMPETICION
FABRICANTE EXCLUSIVO DE PLACAS DE COMPETICION

En aleación liviana, aptas para todas las categorías nacionales y zonales.
Conjuntos de embragues superlivianos. Ej: Volkswagen Gacel (con comp. normal): 4 kg 650 grs. (Conj. comp. Cortes): S/L: 2 kg. 400 grs.
Multidiscos sinterizados de 1, 2 y 3 discos.
Reparación de todo tipo de embragues de competición nacionales y zonales
GÜIRALDES 5515, V. LIBERTAD - S. Martín. TEL: 752-0452

LEVAS ROMERO

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES
Calle 14 n° 382/39 (ex-Espora 168/170) VILLA LYNCH (cp. 1672) S. MARTIN. TEL. 755-3826 y 753-3220

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

Todo

Jeep

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

RG MOTORES

Especialistas en motores y arboles de levas especiales. Línea completa de repuestos para motores de competición F.128, 147-Spanio-Brio- 800 SM. y Ford Sierra.
MATHEU 2350, Villa Maipo (S. Martín). TEL 752-2196

ALBERTO J. DAPORTA
ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES

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

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally
* TC Bonaerense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *

Av. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

BALNE

Rectificación de Tapas de Cilindros Standard y de Competición
Todas las marcas.
Tandil 7363, Mataderos. TEL 641-1292.

LAVA-LUSTRE
PLASTIFICADOR

EN UNA OPERACION
3 RESULTADOS:

- LAVA
- LUSTRA
- Y PLASTIFICA

UNICO CON SILICONAS
NO ES ABRASIVO
PROTEGE LA PINTURA
NO SE ENJUAGA

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

RETRASOS Y ABANDONOS

Clemar Firpo: Se "piño" en la vuelta previa (no largo). **Eduardo Nicieza:** rompió el motor (aband.). **Roberto Urretavizcaya:** trompo en la serie, y en la final rompió el núcleo del diferencial (aband.). **Julio Faustino:** se fue afuera. **Roberto Mouras:** problemas de frenos, y luego con la caja de velocidades. **Carlos Marinovich:** problemas eléctricos. **Gustavo Brescia:** motor en cinco cilindros. **Carlos Saiz:** el auto zapateaba atrás. **Oscar Castellano:** frenos. **Oswaldo Lynn:** rompió motor (aband.). **Marcelo Polinori:** rompió el cigüeñal (aband.). **Juan De Benedictis:** un trompo le dejó la dirección torcida. **Jorge Oyhanart:** trompo. **Angel Banfi:** pistón (aband.). **Ruben Gil Bicella:** el motor se ahogó luego de un trompo. **Juan Carlos Nesprías:** problema de corriente.



Carlos Saiz recuperando su nivel. Tras el José L. Paolucci.

car Castellano y la marca Dodge a la victoria.

Las diferencias en el Campeonato se achican, y la próxima en San Luis puede resultar gravitante en extremo para el título, ya que si bien faltan varias carreras más, las características de ese trazado pueden deparar nuevas sorpresas.

LORENCEÑAS

VELOCIDADES MAXIMAS - El sensor del equipo "Carburando", instalado al final de la Autopista (la recta más larga), constató que Castellano y Angeletti establecieron 249 kilómetros/hora "chupados", mientras que Roberto Urretavizcaya estableció la misma velocidad pero "tirando" solo. Luego siguieron Mouras con 246, Satriano con 243 y Oyhanart con 240 km/h.

NO CLASIFICADOS - Carlos Calamante se impuso en la final de "No Clasificados", pero al cabo de la revisión técnica fue desclasificado por anomalías en la admisión. En consecuencia la victoria quedó para Jorge Roux, a quien escoltaron Pedro Doumic, Natalio Ciccia, Osvaldo Luppi, Agustín Dopico, Sergio Gómez, Carlos Vanrell, Julio Faustino, Roberto Oubiña, Daniel Saccani y José Palazzo.

GARRO AL T.C. - "Estoy conversando con Satriano para ver si me facilita un motor y corro con el Chevrolet de Romel Viglianco en San Luis. Vamos a ver qué pasa... ganas no me faltan", dijo Carlos Garro en los boxes de San Lorenzo.

MORRESI AL T.C. 2000 - Por ahora es una posibilidad, y de concretarse sería para la próxima temporada. Ricardo Benvenuto, sponsor del "Pato" y su acompañante en San Lorenzo, es el impulsor de la idea, que sería la de correr en equipo con Miguel Ángel Guerra con sendas coupés Renault Fuego.

MONTE - En este circuito, CECA solicitó que las dos chicanas estén más cerca de las curvas siguientes, y además la ampliación de los boxes.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 010 CARRERA: T.C. en SAN LORENZO

Nombres Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input checked="" type="checkbox"/>	CASTELLANO	<input type="checkbox"/>	MOURAS	<input type="checkbox"/>
2	<input checked="" type="checkbox"/>	SATRIANO	<input type="checkbox"/>	ANGELETTI	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	MORRESI	<input type="checkbox"/>	OYHANART	<input checked="" type="checkbox"/>
4	<input checked="" type="checkbox"/>	BRESCIA	<input type="checkbox"/>	URRETAUVIZCAYA	<input type="checkbox"/>
5	<input checked="" type="checkbox"/>	M. CALAMANTE	<input type="checkbox"/>	PAOLUCCI	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	R. ROUX	<input checked="" type="checkbox"/>	DOUMIC	<input type="checkbox"/>

Campeones
BELAJES
ORIENT CORSA

EN POCAS PALABRAS

Gerardo Risatti: "Vengo para hacer algo de experiencia en ruta". **Juan Carlos Nesprías:** "El motor anterior se rompió por un problema de lubricación". **Carlos Marinovich:** "Ahora la cosa va mejorando, aunque aún hay que trabajar un poco más". **Marcelo Polinori:** "Vine con un motor nuevo por el que Pedersoli hizo bastante". **Oscar Alaux:** "Llegue con lo justo a la verificación porque descubrimos un poro en la tapa". **Emilio Satriano:** "Antes de la serie tuve problemas con la bomba de aceite". **Francisco Alcauz:** "Si el 'Pájaro' va a San Luis es una linda ocasión para viajar 'chupados'". **Eduardo Pereyra:** "Se ubicaron dos banderas rojas: una en el puente y otra en retorne de la autopista". **Oscar Angeletti:** "De a poco nos vamos reencontrando".



Carlos Marinovich, que va avanzándose, pasa aquí justo en el momento en que De Benedictis abandona al forzar la dirección luego de un trompo.

CLASIFICACION

Premio Gobierno Provincia de Santa Fe - Auto Fena Ciudad de San Lorenzo - Circuito "Oscar J. Suárez" de 7.400 metros de extensión - Dos series a 6 vueltas cada una y una final a 18 vueltas - Recorrido Total: 133,2 km - 19/7/87.

PRIMERA SERIE

M. Calamante, 18m39s68/100 (Promedio: 142,755 km/h); O. Aventin, 18m34s54; De Benedictis, 18m43s93; Satriano, 18m44s36; Oyhanart, 18m45s82; Saiz, 18m45s35; Brescia, 18m49s42; Caparrós, 18m49s70; R. Roux, 18m50s19; Nesprías, 18m52s29; Giustozzi, 19m08s29; J. Occhionero, 19m11s01; Banfi, 19m11s36; A. Martínez, 19m12s39; Gardinalli, 19m13s43; Finocchio, 19m21s65; Urquiza, 19m36s96; Salerno, 19m38s65; Ramos, 19m43s87; Viglianco, 19m49s78; Luppi, 19m50s97; Spinella, 20m11s67; Dopico, 20m18s05; J. Roux, 15m43s98 (5v); Di Nezio, 16m43s78; S. Gómez, 17m08s11; Carullo, 17m16s67; Palazzo, 17m25s45; Costa, 17m54s98; Oubiña, 14m32s57 (4v); C. Calamante, 18m15s60; Duarte, 9m43s66 (3v); Polinori, 6m24s69 (2v); Reynoso, 6m41s23; Mesineo, 6m50s85; Torres, 21m21s94; Nicieza, 3m25s92 (1v); Gil Bicella, 5m24s62.

No registró paso: Sanguinetti.

No largó: Firpo.

Record de vuelta: Satriano en la 3ra. vuelta, en 3m03s86/100 a un promedio de 144,892 km/h.

SEGUNDA SERIE

Mouras, 18m44s74/100 (Promedio: 142,112 km/h) (6v); Castellano, 18m45s11; Morresi, 18m46s65; Paolucci, 18m47s14; Angeletti, 18m47s27; Romero, 18m50s67; Marinovich, 18m58s08; Salgado, 18m58s86; Malisia, 18m59s16; Bustos, 19m11s90; De Arzave, 19m16s19; Lavari, 19m17s14; Miraldi, 19m18s42; Pacchialat, 19m20s13; Piccinini, 19m24s28; O. Lynn, 19m29s49; Spinello, 19m29s74; O. Alaux, 19m31s52; M. González, 19m43s20; A. Fernández, 19m47s07; Garrido, 19m48s82; G. Lynn, 19m49s61; Loiooco, 19m50s61; Pesenti, 19m55s05; Carelli, 19m59s96; Ciccia, 20m04s75; Doumic, 20m05s03 (6v); Dogliamini, 16m50s24 (5v); Vanrell, 17m13s63; Risatti, 17m22s33; De La Mata, 17m22s96; Crovo, 17m40s35; Faustino, 18m33s54; Urretavizcaya, 12m25s75 (4v); Sasso, 9m43s95 (3v); Saccani, 18m56s24; Alcauz, 6m24s63 (2v).

No registró paso: Moreno.

Record de vuelta: Urretavizcaya en la 2da., en 3m02s81/100 a un promedio de 145,725 km/h.

FINAL PARA NO CLASIFICADOS

J. Roux, 18m57s64; Promedio: 140,501 km/h (6v); Doumic, 19m35s35; Ciccia, 19m41s81; Luppi, 19m43s09; Dopico, 19m56s41; Gómez, 20m04s44; Vanrell, 20m13s36; Faustino, 20m44s83; Oubiña, 14m20s15 (4v); Saccani, 6m57s29 (2v); Palazzo, 5m58s76.

No registraron paso: Carullo y Di Nezio.

Record de vuelta: J. Roux en la 5ta., en 3m06s13/100 a un promedio de 143,125 km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vtas.
1º	3	Oscar Castellano	Dodge	55m16s19/100	18
2º	11	Roberto Mouras	Chevrolet	55m23s20	18
3º	6	Emilio Satriano	Chevrolet	55m40s27	18
4º	1	Oscar Angeletti	Dodge	55m50s39	18
5º	8	Oscar Aventin	Ford	55m51s99	18
6º	5	Jorge Oyhanart	Ford	56m53s84	18
7º	24	Gustavo Brescia	Dodge	56m04s57	18
8º	9	Mariano Calamante	Chevrolet	56m10s51	18
9º	160	Carlos Marinovich	Dodge	56m12s46	18
10º	20	Carlos Saiz	Ford	56m16s26	18
11º	15	Edgardo Caparrós	Dodge	56m22s91	18
12º	35	Carlos Giustozzi	Dodge	56m44s10	18
13º	18	Julio Salgado	Dodge	56m47s83	18
14º	91	Aurelio Martínez	Dodge	56m52s42	18
15º	106	Ricardo De Arzave	Dodge	57m10s32	18
16º	46	José Malisia	Chevrolet	57m11s78	18
17º	12	José Luis Paolucci	Dodge	58m32s18	17
18º	45	Néstor Gardinalli	Ford	54m15s23	17
19º	37	Juan Carlos Bustos	Dodge	54m24s64	17
20º	21	Oscar Spinello	Dodge	54m53s85	17
21º	152	Eduardo Ramos	Dodge	55m08s40	17
22º	86	Ruben Salerno	Dodge	55m20s89	17
23º	156	Carlos Garrido	Chevrolet	56m11s61	17
24º	85	Carlos Lynn	Dodge	56m22s96	17
25º	4	Oswaldo Morresi	Chevrolet	49m38s31	16
26º	81	Hugo Piccinini	Dodge	51m14s43	16
27º	66	Hugo Pesenti	Dodge	53m27s94	16
28º	26	José María Romero	Dodge	43m57s24	14

No clasificados: Nesprías y M. González, 11 v; A. Fernández y R. Roux, 5v; Finocchio, De Benedictis, Miraldi y Viglianco, 4v; Pacchialat, Occhionero, Banfi y Alaux, 3v; Urquiza y Lavari, 2v.

No largaron: O. Lynn, Carelli y Loiooco.

Promedio del ganador: 144,599 km/h.

Record de vuelta: Castellano en la 13ra. vuelta, en 3m02s23/100 a un promedio de 146,188 km/h.

CAMPEONATO

(Disputadas nueve competencias)

Oyhanart, 174 puntos; Castellano, 151,50; Satriano, 127,50; Mouras, 95,50; De Benedictis, 88,50; Angeletti, 76; Morresi, 75; Brescia, 62,50; O. Aventin, 58; Marcos, 55,50; Fernando, 53,50; Urretavizcaya, 49; M. Calamante, 46; Nesprías y J. Roux, 43,50; Paolucci, 41,50; Caparrós, 40,50; A. Aventin, 39,50; L. Hernández, 37; Doumic, 36,50; Romero, 29; Marinovich, 26; Saiz, 23,50; Gardinalli, 22,50; Salgado, 22; R. Roux, 21,50; Colabella, 20,50; Giustozzi, 19,50; Pacchialat, 18; Malisia, 17; A. Martínez, 16,50; Finocchio, 14; C. Calamante, Sasso, Alcauz y Luppi, 13; Bustos, 11; Polanco, 10,50; Spinello, 8; Altuna, 7,50; Martínez Boero y Polinori, 6,50; Reymonte, 6; C. Lynn, Occhionero, Salerno y De Arzave, 5; Apella y Duarte, 4,50; Loiooco, Daray, Ramos, Ciccia y Dopico, 4; Caparrillo, Alaux, Palma y Mazzacane, 3,50; Garrido, Fernández, Costa, Perlo y Fungio, 3; S. Gómez, 2,50; Nami, M. González, Aversi, Solmi y Vanrell, 2; Faustino, Bravi y Porchetto, 1,50; G. Rodríguez y Oubiña, 1; Saccani, 0,50.

Próxima competencia: el 16 de agosto, en Potrero de los Funes (San Luis).

Adquiere en las mejores casas del ramo

En Cables para bujías... ¡Los Mejores!

FLEXI-CAMP

Team Competición

PÍDALOS CON EL NUEVO CAPUCHÓN REFRIGERADO

Ventas por MAYOR Y MENOR

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap

TEL. 611-0371 (1416)

p/ pick-up y jeeps. modelo **BRONCO A 4990**

ENVIOS AL INTERIOR Tarj. de Crédito

LINEA BRONCO. TODAS LAS MEDIDAS

Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

Fabricamos p/ autos nacionales e import. de comp. y especiales

También BRONCO Buggy en 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS

Originales, camión, cromadas

DIRECTAMENTE DE FABRICA

CENTRO RUEDAS

AV. WARNES 636
1414 - Capital
854-0891

DISTRIBUIDOR DE PROTTO S.A. CIMETAL PRATI Hnos.

AHORAA! precios promocionales
Alineación Rayo Láser, Balanceo computado,
Tren Delantero, Arma y Desarme de Cubiertas

Distribuidora Morello

- FILTROS DOBLE FILT
- PROTECTORES COMPUESTO 1
- TODO PARA GOMERIA
- TALLER DE RECAPADO Y TRANSPORTE

M. RODRIGUEZ 1696
Esq. LOS PARAISOS - V. ADELINA
Tel.: 765-3744

DISTRIBUIDOR OFICIAL

FABRICA DE RUEDAS THE TIGERS

Tarjetas: 1-2 y 3 pagos

AV. JUAN B. JUSTO 6031 Cap.
TEL. 611-0371 (1416)

Ventas por MAYOR y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

GRAN OFERTA mod. FORMULA 2990

Fabricamos p/ autos Nac. e Import. de Comp. y Esp.

Radiadores FABIAN

- Fabrica
- Reparación
- Nacionales
- Importados
- Escapes para competición

CASEROS 231
VTE. LOPEZ
795-3499/3599

oíd el ruido de rotas cadenas...

ANTIBARRONIEVE

LANCERO

corta la dependencia en la nieve y el barro.

LANCERO

CADENA DE DISTRIBUIDORES:

GERVASINI NEUMATICOS Mitre 577 - Esquel Chubut	CASA PESQUEIRA SAGI Av. Córdoba 3458 Capital	MORRESI Y PESQUEIRA SRL Av. Mitre 1400 - San Pedro - Pcia. Bs. As.
CARLOS CESAR HORMACHEA E HIJO Ruta 22 - Zapala Neuquén	MATEO R.L. VERDE San Juan 371 Mendoza	DOMINGO GRANJA S.A. Monseñor Fagnano 775 Río Grande - T. del Fuego

... y estamos agregando nuevos eslabones para cortar la dependencia en todo el país.

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION PARA SU COCHE Y MOTO

Nacionales - Importados
Tarjetas de Crédito
Dr. Adolfo Dikman 1475 Palermo
71-8142

MOTOS

RECTIFICACION

Motos Japonesas
1 a 6 cilindros

Trabajos Especiales

Mecánica Garantía

Teodoro Garcia 2993
551-4267

BF Goodrich

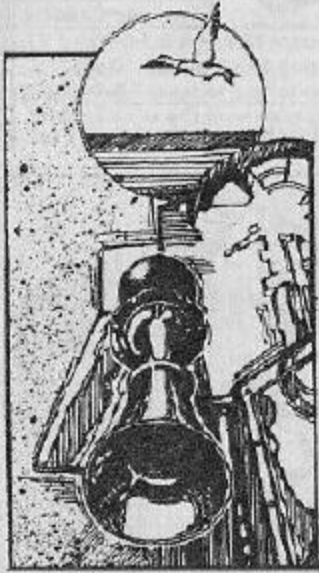
LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS

PARA VEHICULOS TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD

			
RADIAL COMP T/A	RADIAL SPORT TRUCK T/A	RADIAL ALL-TERRAIN T/A	RADIAL MUD-TERRAIN T/A
PICK-UPS NACIONALES		VANS Y JEEPS TODOS LOS MODELOS	
AMERICANOS Y JAPONESES		AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y SEDANES	
MONZA SUR H. Yrigoyen 9336 L. de Zamora	NEUMASUR Australia 1160 Teléfono: 28-1017/0556/0993 Capital	NEUMAWARNES Warnes 899 Capital	

Blasco y Asociados tel: 761-1589

Toquecitos de bocina



CASAMIENTO

José María Recalde (hermano menor de Jorge) ha cambiado el pasado viernes su estado civil. Desde entonces está casado con Miriam, junto a quien emprendió viaje hacia Brasil de Luna de Miel. Espera correr el Rally de San Luis con un Hamante Volkswagen Gacel GS preparado por Nico Zappugno.

STILLO TAMBIEN

Mario Stillo tampoco tomará parte en el Rally de Argentina. En cambio, y formando equipo con Alfredo Altamirano, también participará en el Rally de Tierra del Fuego, debutando con VW Gacel GS.

TORRAS ESPERA

Miguel Torras aguarda poder correr el Rally de Argentina con un Renault 18 GTX, que se alista en el taller de los hermanos Batelli en Córdoba. De no lograrlo, debutará con esa unidad en el Rally de San Luis.

DESCANSO PARA BERNARDO

Bernardo Harpe decidió hacer un paréntesis en su actividad deportiva, y para eso puso en venta su Fiat SE 1.5 con el que competía, con fierros de Julio Pardo, autoblocante, tres relaciones y otras yerbas. "Como está la categoría, no tengo posibilidades con este auto, y prefiero esperar para ver qué pasa con aquella". Los interesados en el Fiat pueden hablar al 653-5315/9614.

FINESCHI CON EL UNO

Oscar Fineschi retornará a la Fórmula Sierra, categoría que lo consagrara Campeón en la temporada 1986 en el torneo presentación. Los altos costos del T.C.2000 decidieron a Fineschi a retornar al Turismo, y confirmó que se va a dar el gusto de correr alguna competencia luciendo el número uno, por lo que se deduce que el retorno se producirá en la presente temporada. Fineschi estuvo en APAT enterándose de los autos disponibles para volver.

MOTOCROSS NACIONAL A ROSARIO

En la ciudad del sur de Santa Fe se realizarán próximamente dos competencias por el Campeonato Argentino de Motocross, cate-

EL CASO BOUVIER

Con motivo de la nota de la renuncia de Eduardo Bouvier y ante manifestaciones formuladas por el mismo, la Comisión Deportiva Automovilística del A.C.A. emitió un comunicado aclaratorio, que dice textualmente:

"No corresponde que el señor Bouvier renuncie a la Mesa Directiva, pues es sólo un representante rotativo de la Subcomisión de Pilotos con asiento en la misma, por lo que su nota fue girada como corresponde a esa Subcomisión. Sin perjuicio de ello, se consideran inaceptables los términos calificando de Manifiestas arbitrariedades las últimas disposiciones que se adoptaron respecto de la Fórmula Renault, y de un total desacuerdo con el desempeño de la Mesa Directiva en el manejo de la CDA.

"Tal proceder y tales manifestaciones permitieron suponer hechos graves o irregularidades que no existen, siendo sólo la expresión de disconformidad del señor Bouvier con resoluciones correctas, por el solo hecho de no estar de acuerdo con las mismas. Si cada vez que en un cuerpo colegiado como lo es la CDA, se recurriera a la renuncia en términos agraviantes, cuando se opina en forma que no está de acuerdo con lo que piensan otros integrantes, no hay duda de que tales organismos quedarían desiertos. En el presente caso la reacción del señor Bouvier se produce porque la Mesa Directiva levantó una medida provisoria, ante la duda de si una infracción técnica podría ser de buena o mala fe, disponiéndose en cambio proseguir las actuaciones hasta llegar a una decisión final.

"Con esto, si el piloto es culpable cumplirá la sanción en su momento; si no lo es, no habrá resultado perjudicado por la privación de competir durante el tiempo que estuvieran en trámite las respectivas actuaciones.

"En todo ello, se obró de acuerdo a expresas disposiciones del RDA, y si el señor Bouvier considera que por no tener razón está perdiendo el tiempo en la CDA, es preferible para él la actitud asumida de renunciar como dirigente allegado a la misma."

Pero la cosa no para allí, ya que de un momento a otro, Eduardo Bouvier podría ser citado en la Comisión Deportiva Automovilística, no siendo extraño que recalga sobre él alguna medida disciplinaria.

EL NUEVO MODELO DE RENAULT ARGENTINA EL TURNO DEL R.9 TSE

El lunes 6 de Julio pasado se presentó en las instalaciones del Sheraton Hotel el Renault 9 TSE.

El nuevo producto fabricado por la terminal francesa en nuestro país es una berlina de tres cuerpos y cuatro puertas, tal como lo define la propia empresa, y apunta a competir en el segmento de los automóviles medianos del mercado argentino.

Entre las principales innovaciones, la parte delantera presenta un paragolpes envolvente construido en polipropileno de alto impacto, al que se le incorporó un spoiler. Los faros son rectangulares, halógenos, y posee luces antiniebla. En la parte lateral del Renault 9 TSE se proyectan protecciones por molduras autoadhesivas de color negro, y en la parte trasera tiene un deflector de aire sobre el espacioso baúl. Las llantas del R.9 son de acero estampado y ventiladas.

En lo que respecta al motor, está equipado con el exitoso 1.400 cm³ colocado en posición trans-



versal, de cuatro cilindros en línea. La tracción es delantera, mientras que la planta motriz está inclinada 12° hacia atrás.

Este modelo de Renault ya estaba preparado para ser lanzado en la Argentina en diciembre de 1981, y fue postergado hasta ahora, habiéndose optado por el lanzamiento previo del Renault 11.



RAIES SE EXPANDE. En la foto vemos a Gabriel Raics, Rubén Quiroz y la nueva coupé Renault Fuego de T.C.2000. A Rafaela, "Satanas" irá con este auto y con el que vino utilizando hasta ahora.

goría 125 cm³ Junior. Los días en que se organizarán las mismas son 13 y 27 de setiembre, se utilizará el predio de las avenidas Pellegrini y Francia, y la encargada de la organización será la Autopeña del Oeste, que además patrocina a Daniel Sancho en su actividad en los Datsun 280 ZX del C.A.P.

AGRADECIMIENTO

El Automóvil Club Mendoza nos hizo llegar una nota, firmada por los señores Antonio Díaz Constantini (Presidente) y Saúl Massironi (Secretario), en la que testimonian su agradecimiento a CORSA y "Carburando"

por haber sido distinguido como "El Organizador" del pasado mes de mayo, en virtud de su trabajo en el XI Premio Vendimia para T.C.2000, FRA y F-2 Nacional. ¡Muy atentos!

CAMPEONATO ARGENTINO DE MOTOCICLISMO

El pasado 9 de julio se llevó a cabo en el circuito 5 del Autódromo de Buenos Aires, una nueva fecha del Campeonato Argentino de Motociclismo, en la que participaron las categorías 250 cm³ Fórmula Internacional, Maximoto, Sidecars y 500 cm³ Sudam, que lo hizo por el Campeonato Sudamericano de Pilotos y Concurrentes.

Los ganadores fueron Sergio Grantón (Yamaha) en 250 cm³; Claudio Faraone (Honda) en 500 cm³ Sudam; José Belbruno (Suzuki) en Maximoto, y la pareja Angiono-Ramirez (Suzuki) en Sidecars.

MIRADOR PERSONAL



por Ronald Hansen

LO SIMPLE PUEDE SER CARO

Existe una creencia generalizada de que una de las formas de reducir el costo de participación en los deportes mecánicos es "simplificando" la especificación. Se sostiene que, si se parte de componentes relativamente baratos, se podrá correr por los populares "chauchas y paños".

Caso crívor: El costo de participar en una categoría automovilística depende no del costo intrínseco de los materiales empleados sino de las ganancias que tienen los participantes de ganar.

Veamos por ejemplo el caso bielas. Se supone que, si especificamos en el reglamento que las bielas sean standard, se obtendrán varias ventajas. Primero, que no habrá que comprar bielas especiales. Segundo, que la limitación mecánica limitará las r.p.m. utilizables en el motor, evitando reducir las costas totales. Tercero, que acaso ni siquiera haya que desarmar muy seguido el motor.

Pero, ¿qué pasa en la realidad? Como en la Argentina hay diez mil categorías, todo el mundo se siente con derecho a ser campeón aunque sea campeón no ya del barrio sino de la cuadra. Y entonces, hará lo indecible para ganar aun dentro de las limitaciones de la categoría.

O sea que las ocho mil vueltas las va a tirar lo mismo, aun con bielas standard. Entonces las bielas se le van a cortar y se va a romper todo el motor. Y aunque no se corten, igual se van a "estirar" muy pronto y habrá que cambiarlas. A veces es más barato un juego de bielas especiales para toda la temporada, que cambiar de bielas standard cada tres carreras...

El costo de participar en carreras de autos responde más a las ganas de ganar que a la especificación mecánica. Un Fórmula 3 Sudamericano puede resultar relativamente barato si se corre toda la temporada sin romper nada. Pero cuando todos más o menos le echan el ojo al campeonato o a un puesto relativamente elevado en él, porque hay que impresionar a los "sponsors", entonces es cuando los costos empiezan a ponerse estratosféricos.

Lo que ocurre es que la multiplicidad de categorías, en lugar de abaratar al automovilismo, lo encarece. Con pocas e importantes categorías nacionales, un décimo puesto en un campeonato puede ser muy meritorio. Pero en la Argentina, con 1.000 campeonatos, cualquiera llega décimo en uno de ellos...

Lo que se pierde entonces es lo que precisamente posibilita a muchos la participación honrosa en el automovilismo. Es conducir bien y sabiamente, y tener un medio mecánico rápido y "duro", y competir en carreras significativas dentro de las posibilidades. Si las posibilidades son reales, poco a poco se irá llegando a campeón de todos modos.

Pero con todas las categorías argentinas que existen hay mucha gente ávida de ser campeón de la manzana.

Y entonces la opción es entre comprar pocas bielas caras o muchas bielas baratas.

Revista CORSA Nº 1098. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Sulpacha 664, 5º Piso, Capital Federal. Tel. 331-0112/0263. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que CORSA esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Agradida 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 Nº 308.417. Material Periodístico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas,

Fizolli. 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. 23-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryola S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-9003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 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. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Julio de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Subreales 11-27-34-60	Franqueo Pagado Permiso Nº 4.991
	Código Postal 1092
	Concesión Nº 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.

LO MEJOR EN LA PLATA



Daniel Stoia
MECANICA ESPECIALIZADA



FIAT Y PEUGEOT

79 e/14y15 tel 52-8051 La Plata



**ACUMULADORES
TOZZETTO**

Equipos Pesados, Viales y Estacionarios
Casa Matriz: 72 N° 388
Fabricante autorizado: Casa Blanco 522 bis y 120



Taller de Chapa y Pintura

"RICARDITO"

de Zic y Perunette
Chapa - Pintura

Trabajos para Seguros

En sus dos direcciones:

Calle 11 y Sarmiento 1896 - City Bell
y Cno. Gral. Belgrano Km. 14.400 - 1894 Villa Elisa

menduiña & cía.

automotores

**APOYANDO AL T. C. PLATENSE
DE PANCHO ALCUAZ**



36 N° 879 / 81 (1900) LA PLATA

LOS 3 HERMANOS

TALLER DE CHAPA Y PINTURA

de Bianco Hnos.

116 N° 443 e/ 527 y 528. Tel. 242486
TOLOSA



JORGE
AUTOMOTORES

OKM-USADOS

19 Y 44 PZA AZCUENAGA N° 64 ☎ 42746

44 N° 1135 LA PLATA ☎ 31945



**MECANICA
"FUSKA"**



de Fabián La Priore

Service especializado de todos los modelos Volkswagen

19 - 1233 Tel. 524849 La Plata

ESCAPES RICARDO

TODO TIPO DE CAÑOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES

ESPECIALIDAD EN REFORMAS Y EQUIPOS DEPORTIVOS

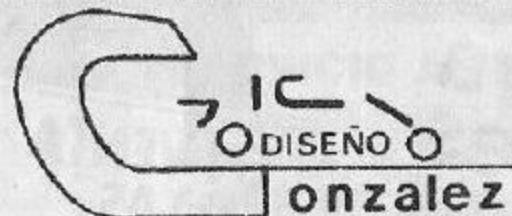
28 E/44 Y 45

**Carburación
GARCIA**

AFINACION - ENCENDIDO - MECANICA INTEGRAL

Calle 8 e/522 bis y 523

Tolosa (La Plata)



**TROMPAS Y TAPAS
DE BAUL PARA TC
T COMPETICION 2000**

Mecánica general
Standars y de
Competición
Armados - Jeep
Areneros
Carrocerías Varias
Repuestos y Accesorios

22 N° 1624

**OVIDIO
GOMEZ**

**EMBRAGUE
CHIARETTO**

**Representante exclusivo en
La Plata**

Pza Azcuenaga N° 37 e/44 y 19



Representante oficial

PRECIOS ORIGINALES DE FABRICA 66 E 161 Y 162 LA PLATA

MANGUERAS

Para dirección hidráulica
y aire acondicionado

Aplicable a todos los modelos de



Automóviles



Camiones



Omnibus

Máxima Calidad
Entrega inmediata



MONTEFIORE

INDUSTRIAS MONTEFIORE S.A.I.C.

Luzuriaga 345/61 - (1280) Buenos Aires

Tel: 25-2015/4 - 25-2071/3 - 20-1954/9118 - 27-8523

Telex: 17674 MONTE AR / 17611 PRIMAR

SOLARCO & VELASCO

Toquecitos de bocina

TRABAJO PARALELO

El éxito organizativo del Club Atlético San Jorge en su reciente competencia de Turismo, estuvo respaldado por el buen trabajo complementario llevado a cabo por la Delegación Buenos Aires que dicha institución santafecina posee, y que trabaja al mando de Carlos del Toso. Por eso lo mencionamos.

CENA DE "BRONCES"

El próximo 29 de julio se realizará la "Cena de Bronces" (o de los "jovatos", si lo prefiere). La misma tendrá lugar en el "Almacén del Puerto", ubicado en Azopardo y Belgrano, dará comienzo a las 21 horas. Entre otros, prometieron su asistencia Rodolfo de Alzaga, Francisco Mayorga, Ricardo Bonanno, Leonardo Kosati; Fernando Arana, José M. Paillet, Ramón Velázquez, Carlos Estévez, Carlos Garro, José Migliore, Eduardo Rodríguez Canedo, Juan P. Cóncaro, Hugo Alberini y Humberto Maneglia, los que estarán junto al anfitrión, que no es otro que Roberto Pedelaborde.

NOVEDADES DE LA CDA

Este martes se trata en la Mesa Directiva de la CDA el informe de penalidades de los casos de Henry Martín y Norberto Della Santina, inicialmente suspendidos en forma provisoria luego de la competencia de FRA del 14 de junio pasado. En esta reunión también se tocará el tema de José Scioli, quien hizo el descargo de apelación el pasado jueves, y ahora quedó a la espera de una resolución final con respecto a la desclasificación que sufrió en Turismo Clase 2 en San Jorge.

T.C.2000: FECHAS Y GOMAS

Están confirmadas las seis competencias que restan del T.C.2000 '87. El 2/8: Rafaela; 13/9: Las Parejas; 4/10: Bahía Blanca; 25/10: San Juan; 15/11: Río Cuarto y 13/12: Buenos Aires. En lo que respecta a las cubiertas, se estableció que esta semana Ernesto Bessone (h) y Juan María Traverso hagan un test con las Faneco en Rafaela, mientras que posteriormente hará lo mismo Jorge Omar del Río (con el auto muletto del equipo de Akel) en el Autódromo de Buenos Aires. Lo que debe puntualizarse es que, más allá de los resultados que se logren con estas cubiertas, las mismas no podrán utilizarse en la competencia de Rafaela sino a partir de la competencia que, de común acuerdo, resuelvan la APTC 2000 y Faneco.

el próximo fin de semana

TURISMO EN BUENOS AIRES

El trazado número 8 del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, de 3.435,45 metros de extensión, será el escenario de la sexta competencia del Campeonato Argentino de Turismo para las clases 2, 3 y Fórmula Sierra.

El programa comienza el sábado, entre las 13 y 13.15, con la primera tanda clasificatoria de la Clase 3. De 13.20 a 13.35 clasificarán los autos pares de Clase 2, mientras que de 13.40 a 13.55 lo harán los impares. De 14 a 14.15 será el primer turno clasificatorio para la Fórmula Sierra. La segunda tanda para la Clase 3 será entre 14.20 y 14.40, continuando luego la Clase 2 (pares) de 14.45 a 15.05, y los impares, entre las 15.10 y 15.30. La Fórmula Sierra clasificará por segunda vez entre las 15.35 y las 15.55. El domingo habrá una final para los No Clasificados de Clase 2 que se largará a las 9.30, continuando luego el programa a las 11.25 con la final de la Clase 3 sobre 16 vueltas; a las 11.55 se largará la final de la Clase 2 sobre idéntico recorrido, y a las 12.25 cerrará el programa la Fórmula Sierra, también a 16 vueltas. La reunión, que será televisada en directo por ATC, contará también con la participación de APAS (Lotus), Fiat Spazio 1100 y Sport Prototipos.

IMPRESINDIBLE PARA COMPRENDER EL MUNDO DE SUS HIJOS.

Summa

ENRIQUE MALDOVAN

computación para padres



EL CONOCIMIENTO DE UNA HERRAMIENTA FUNDAMENTAL PARA EL FUTURO DE NUESTROS HIJOS

EN VENTA EN LAS MEJORES LIBRERIAS.

editorial abril.

editorial abril.

Consígalo por correo escribiendo a:
EDITORIAL ABRIL S.A. - Casilla de Correos N° 1
Sucursal 32 - (1432) - Capital Federal

CONCURSO CAMPEONES-CORSA-ORIENT

¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

A manera de anticipo, y como para ir palpitando ya la competencia de T.C.2000 en Rafaela del próximo 2 de agosto, le adjuntamos la boleta con la integración de las seis parejas correspondientes.

Las bases son simples: Usted deberá escribir a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A., Arenales 2896 Planta Baja, Buenos Aires, o depositar su voto en la urna que a tal efecto estará instalada junto a la cabina de transmisión de "Campeones" en el circuito de Rafaela. Si opta por el piloto cuyo nombre está ubicado a la izquierda, deberá marcar una cruz en el casillero respectivo (I). Si piensa que ambos integrantes de la pareja abandonarán o no se clasificarán, la cruz deberá ir al medio (E), y si su pronóstico se inclina hacia el piloto cuyo apellido está a la derecha, la cruz debe ir en ese extremo (D).

Si usted totaliza los seis aciertos y su sobre es extraído primero entre todas las respuestas correctas, se lleva como recompensa un preciso reloj Orient.

De este modo, Campeones, CORSA y Orient quieren hacerlo participar más activamente de cada competencia. Escriba y aumente la emoción de los domingos. Y desde ya... ¡suerte!

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

N°: 011 CARRERA: T.C. 2000 en RAFAELA

Nombres Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y n° de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input type="checkbox"/>	BESSONE (h)	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	OLTRA	<input type="checkbox"/>	GAYRAUD	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	SOTO	<input type="checkbox"/>	FERNANDIAN	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	TORRIAM	<input type="checkbox"/>	SAENZ	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	OHANESIAN	<input type="checkbox"/>	ETCHEGARAY	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	OLMI	<input type="checkbox"/>

Campeones CORSA

RELOJES
ORIENT

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

CASA ZAGAGLIA S.A.

***** BUTACAS *****

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



TODOS RECLINABLES
COLORES A ELECCION

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

RACING PARTS

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

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

BUZOS ANTIFLAMA



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



7A CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA
KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES
ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS, COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO
Distribuidor en MAR DEL PLATA:
FIRST COMPETICION
Av. Colon 5002. Tel: 725027
REMITTAMOS AL INTERIOR:
BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583
Frente a Estación SAN FERNANDO (1648).

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES



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

F.A.D.E.S. BUTACAS

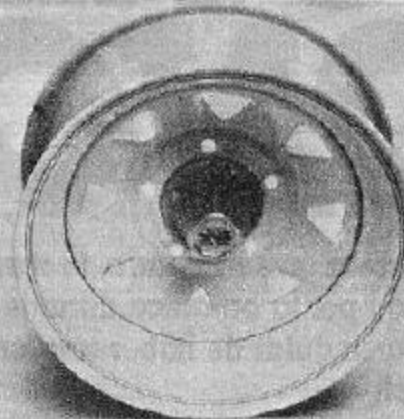
CINTURONES ARNES
TC. RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813. esq. H. Irigoyan.
FLORIDA (all. Av. Mitre 1800)
760-0866

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS



SPINA HNOS.



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

LLANTAS DE COMPETICION

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



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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO



1/32 1/24
1/28 1/12
SCALEXTRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.

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

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

KITS ECONOVAN

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



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

TRANSFORMAMOS SU UNIDAD

LOS LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES

UNICOS FABRICANTES



PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS
COLOCACION Y VENTA: Av. CORDOBA 5672 - Bs. As. - Tel. 772-2347 • 771-3354

28

ANOS DE EXPERIENCIA
RESPALDAN
NUESTROS PRODUCTOS

ENVIOS AL INTERIOR

H.R. Producciones S.R.L. - Avda. Corrientes 3702 de B. (1190) CAPITAL - Tel: 86-7734



técnica

LA COUPE CHEVY, VERDADERO CLASICO DEL TURISMO CARRETERA, DEVELA SUS SECRETOS

SENSACION DE PO

Aunque dista de ser absoluto, el dominio de los Chevrolet en este campeonato de TC es nítido y repartido entre varios pilotos y preparadores, quienes han logrado "sentir" cabalmente el potencial de los productos General Motors. Para mostrarles cómo se prepara "un chivo" fuimos a los talleres de Pedersoli, Satriano, Calamante y Giacomini.

Se asegura que es el auto de Turismo de Carretera más difícil de preparar. Algunos afirman que para correr con Chevrolet "hay que sentirlo" y hasta se le escuchó decir a un preparador que "La única ventaja del 'chivo' es la hinchada".

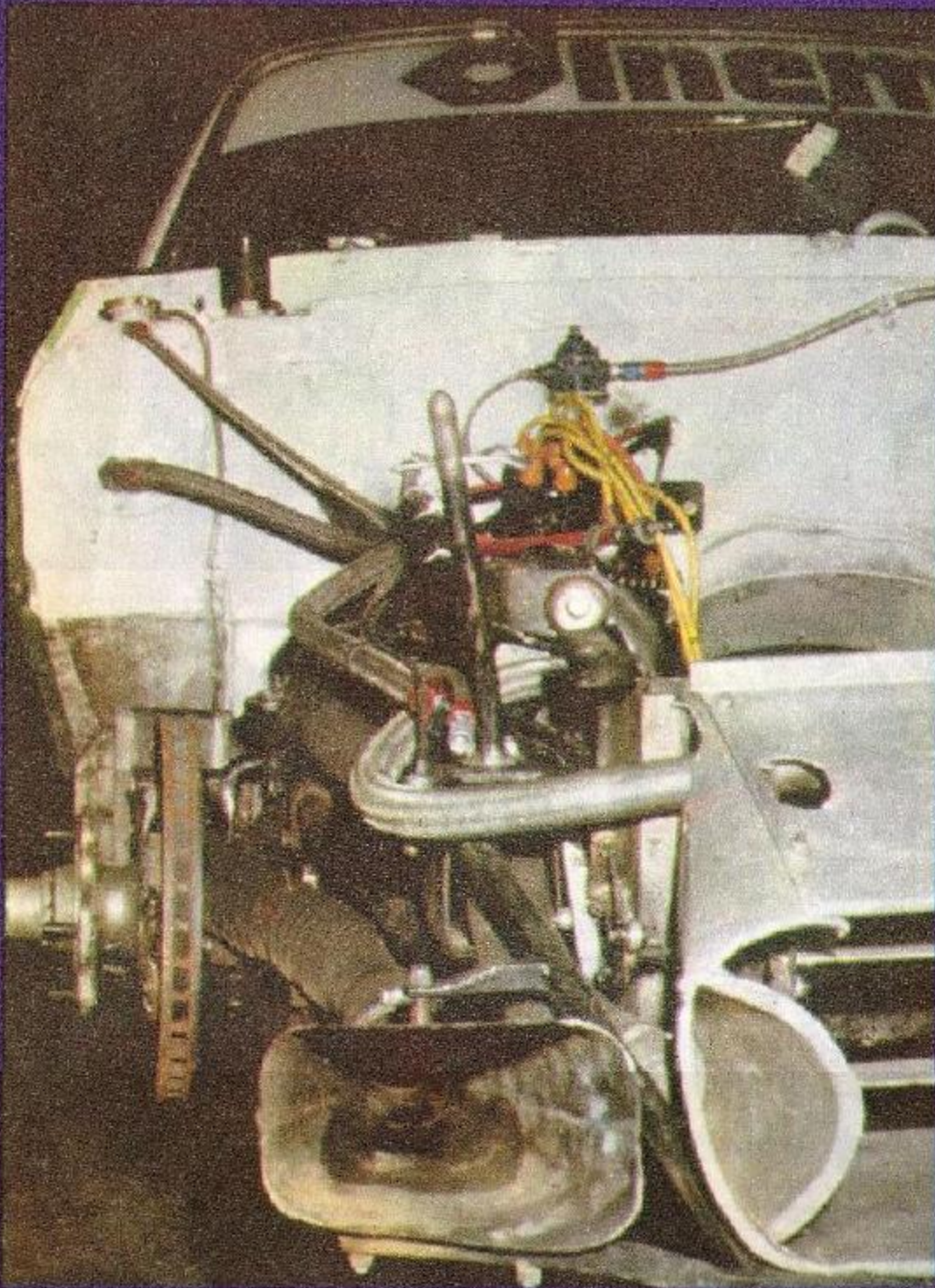
La estadística indica que desde la adopción de este reglamento técnico básico, solo Francisco Espinosa logró un campeonato con un auto de la marca. Igualmente, la actualidad muestra un cambio. Los triunfos de Satriano, Mariano Calamante, Morresi y Mouras pretenden escribir otra historia. Razon suficiente para inmiscuirnos en las entrañas de al-

gunas coupés Chevy de TC.

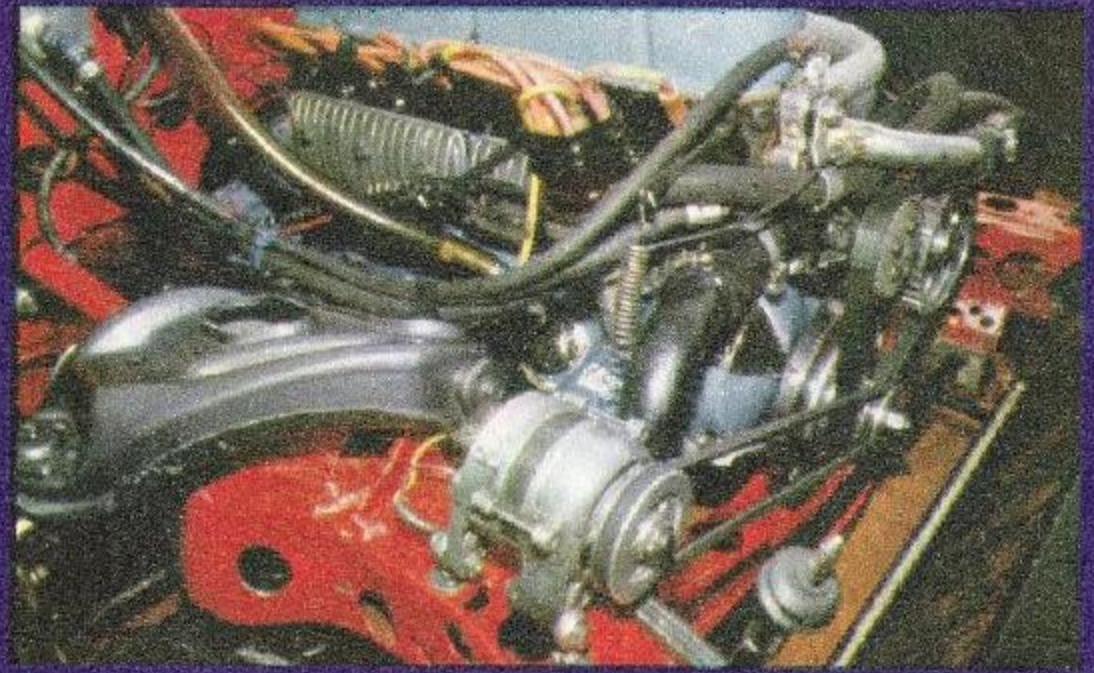
Las carrocerías que alguna vez fabricó General Motors Argentina tienen una trompa muy modificada, fabricada en fibra de vidrio, procurando con ella mayor penetración. Hoy las trompas son muy similares entre sí y sólo la del auto de Urretavizcaya difiere apreciablemente puesto que es más corta y con perfil más redondeado. Sus ensayos demostraron mejor tenuta del tren delantero y 150 RPM más de régimen máximo.

La suspensión delantera es original, tal como impone el reglamento. Al instalarse el resorte y amortiguador entre los brazos de suspensión, se

Producción: Alberto O. Juárez y Eduardo E. Neira
Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández y Miguel Tillous



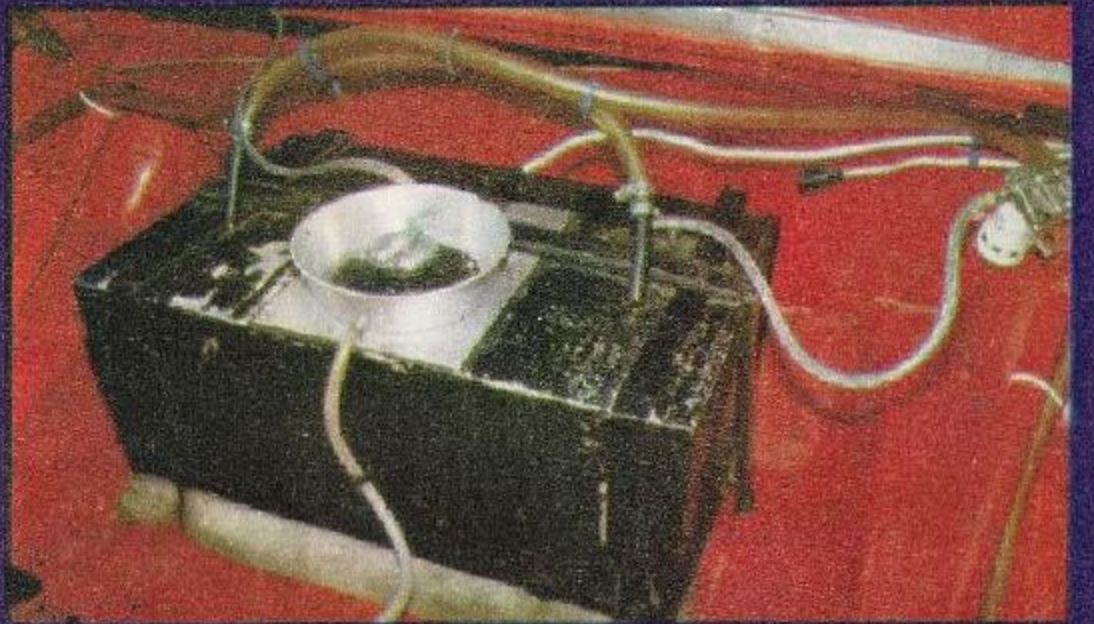
2



3



4



5

1. Sobre la flamante coupé Chevy del equipo de Supertap, se aprecia en la parte delantera la "pantalla regulable desde el habitáculo". 2. Sobre el coche de Osvaldo Morresi se aprecia la "suciedad" aerodinámica de la suspensión delantera, provocada en parte por la necesidad de refrigerar los frenos delanteros. 3. Los largueros del falso chasis delantero están agujereados para disminuir peso. Sobre ellos -entre otros elementos- se apoya el alternador. 4. El tensor de empuje trasero ingresa al habitáculo sujetándose a un soporte en el piso y al travesaño de la jaula antivuelco. 5. Tanque de nafta en posición elevada para dar lugar a un receptáculo interior que permite la alimentación de la bomba eléctrica aun con poco combustible.

TENENCIA

debe recurrir a una malla de conductos para refrigerar los frenos. En el brazo interior se sujeta la barra antirrolido con una bieleta de longitud regulable que compensa las variaciones de altura al cargar el auto.

El cajón que sostiene a los radiadores de agua y aceite en el auto que conduce Urretavizcaya es "flotante" para disminuir los efectos de una posible colisión lateral.

Como los demás autos de la categoría, las coupés Chevy tienen frenos a disco con pinzas de cuatro pistones atrás, aunque en el tren delantero muchos usan calipers de seis pistones. Algunos recurren a los frenos na-

cionales FT con superficie ranurada trapezoidal con mayor área de rozamiento mientras otros utilizan Lockheed o Wilwood importados. En todos los casos con válvula distribuidora.

La suspensión trasera es una de las partes más trabajadas del auto para mejorar la regular prestación. La posición del eje trasero con largos elásticos hace que la transmisión del empuje de las ruedas motrices a la carrocería obligan a usar tensores. Los primeros estudios sobre ese tema los realizó Pedro Campo para la Comisión de Concesionarios General Motors. El sistema posee un tensor supe-

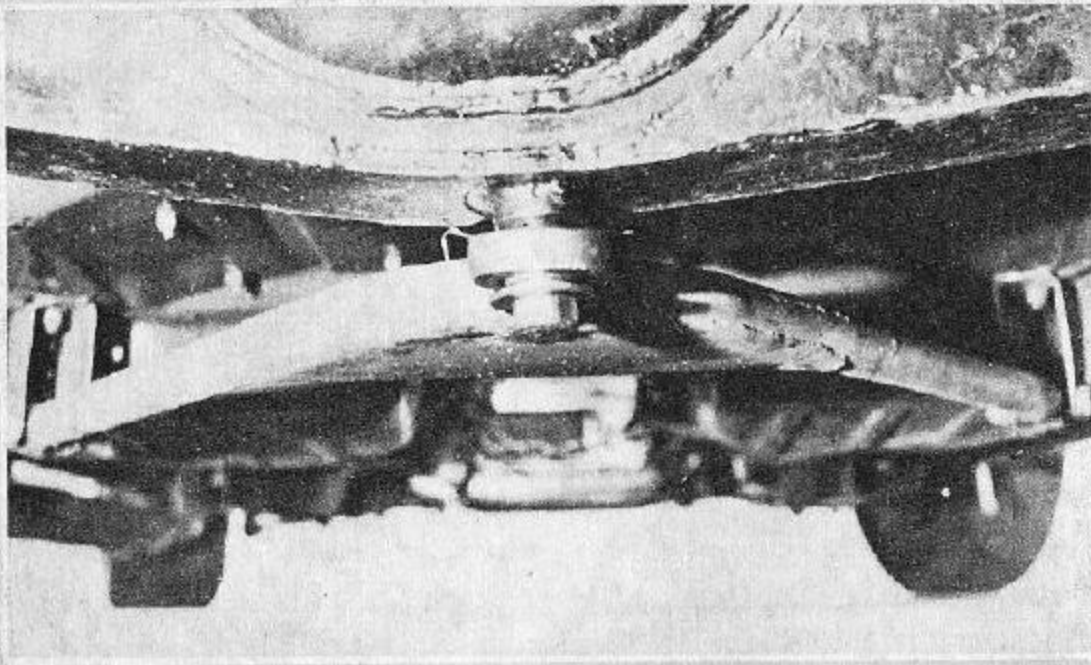
rior que une la cañonera con el travesaño de la jaula antivuelco (detrás de las butacas). La fijación central de la ballesta tiene una bieleta de longitud regulable para variar la altura del auto. La transmisión del empuje se complementa con dos largos tensores en "V" que unen la carcasa del diferencial y el piso. En el auto de Supertap los tensores que unen el eje trasero con la carrocería producen al doblar un pequeño efecto directriz en las ruedas posteriores. En el auto de Mauras, los tensores se unen en la carcasa del diferencial con una rótula.

Cada vez es mayor la importancia

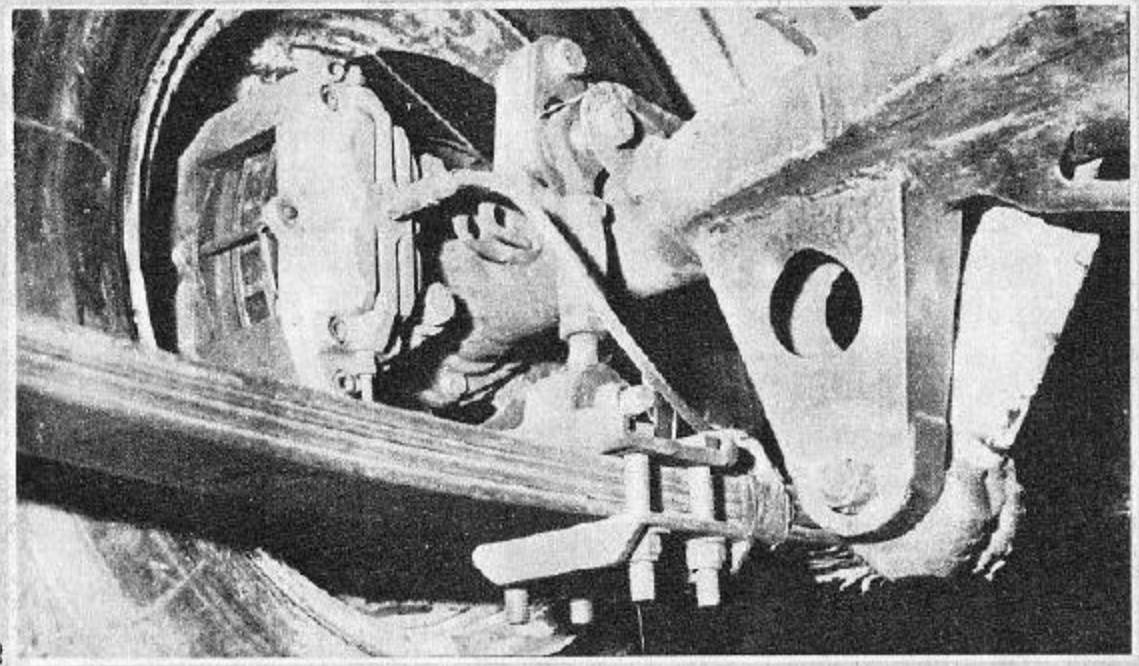
de los amortiguadores, y casi todos los autos de punta usan los regulables. Los traseros, en general, poseen cierta inclinación para controlar los desplazamientos laterales, pero también hay verticales en algunas suspensiones más estudiadas.

El motor Chevrolet 250 es uno de los más potentes y complejos para preparar de la categoría. Quienes trabajan en su desarrollo ponderan las bondades de su block, aunque no su distribución de gases.

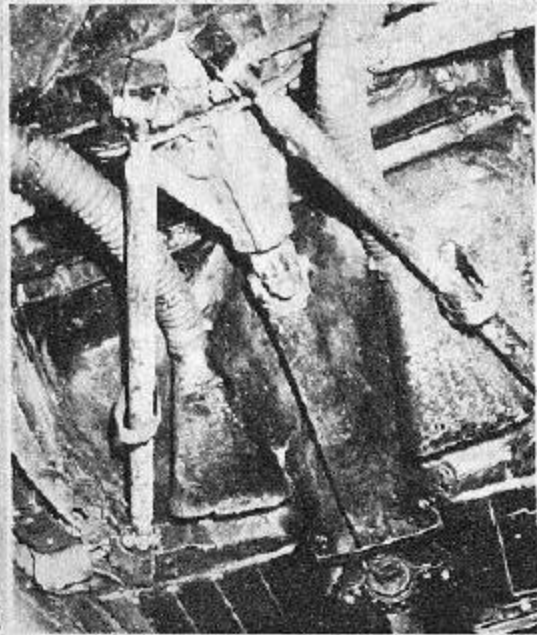
Los slote apoyos del cigüeñal proporcionan buena rigidez permitiendo regímenes de hasta 8.500 RPM. En realidad esta limitado por las fuer-



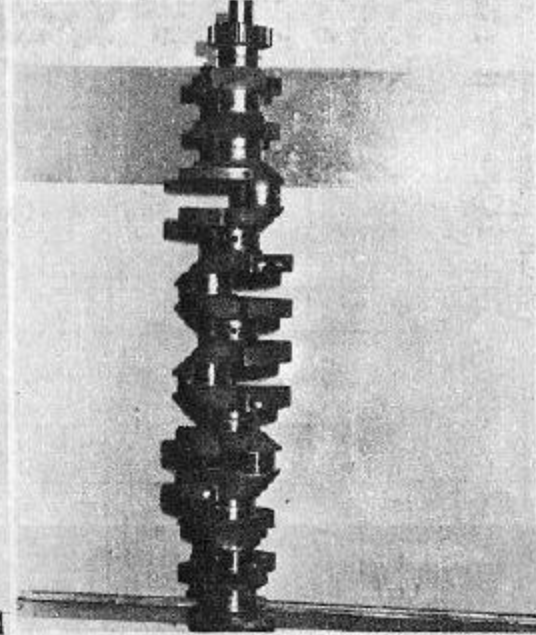
1



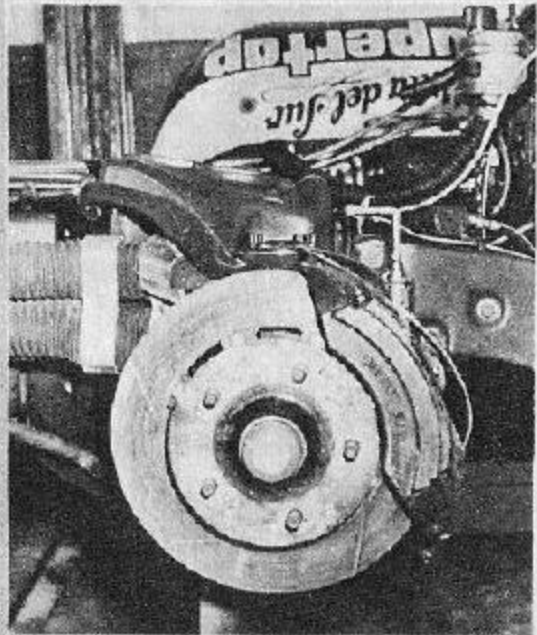
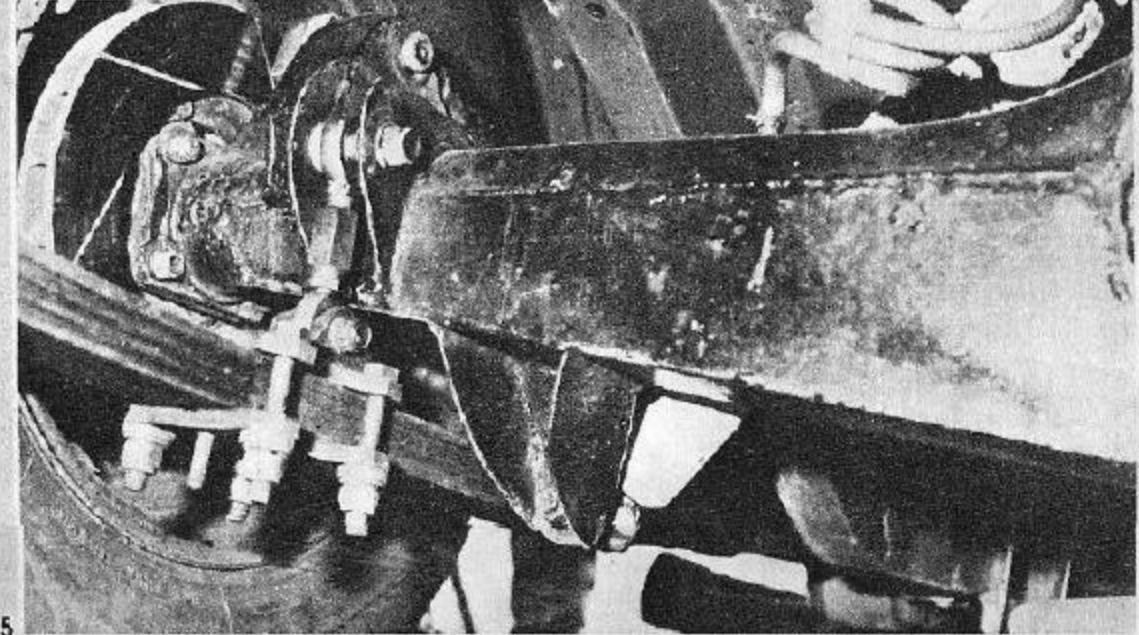
2



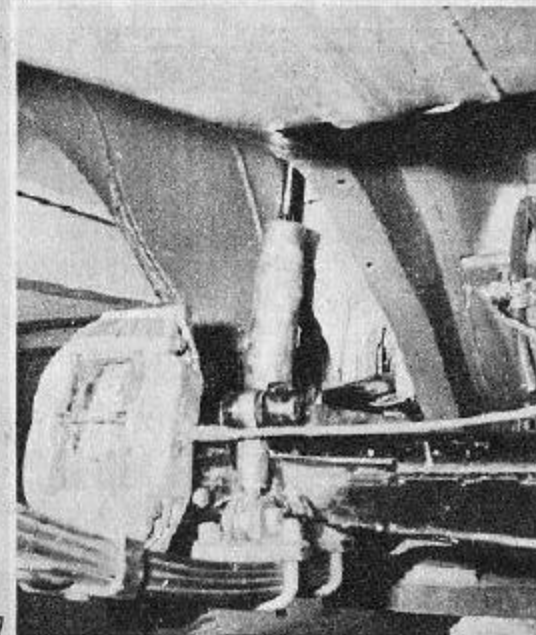
3



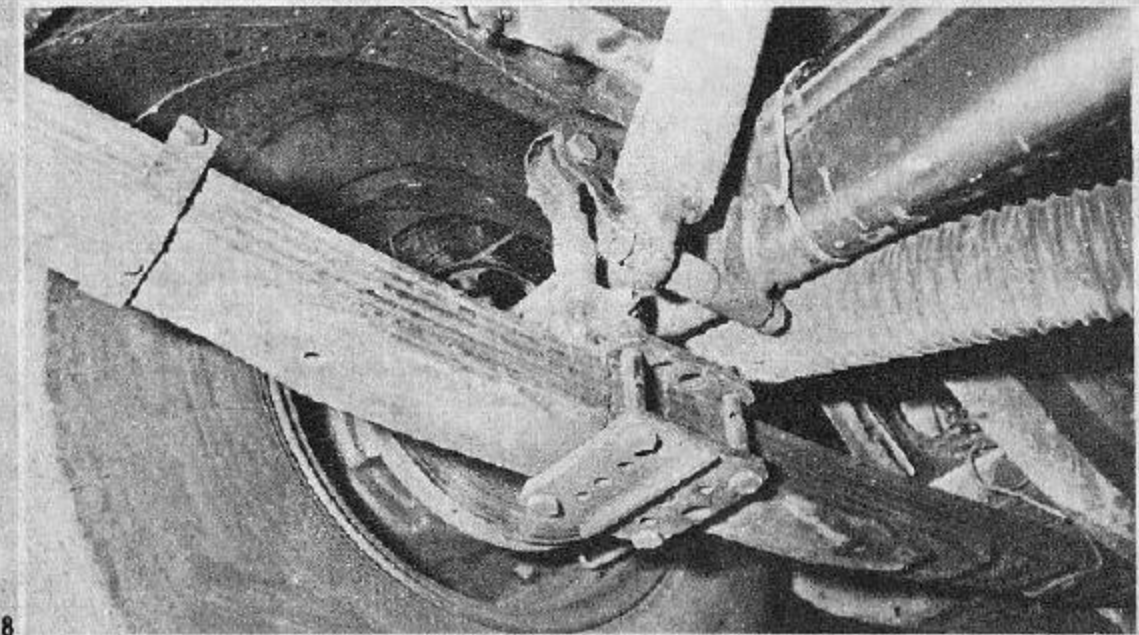
5



6



7



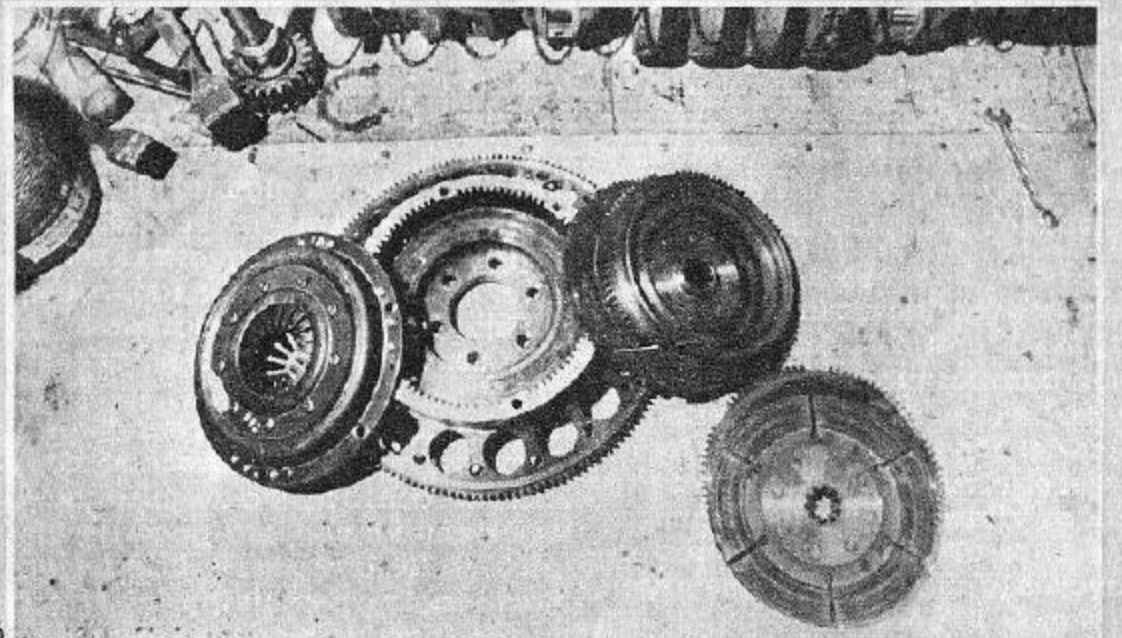
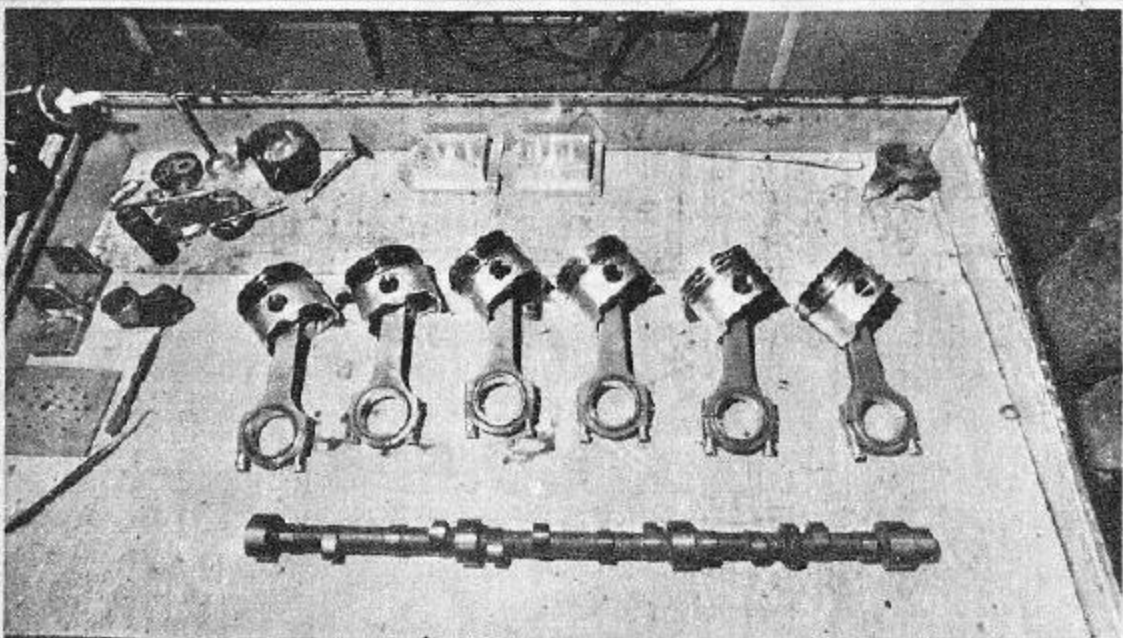
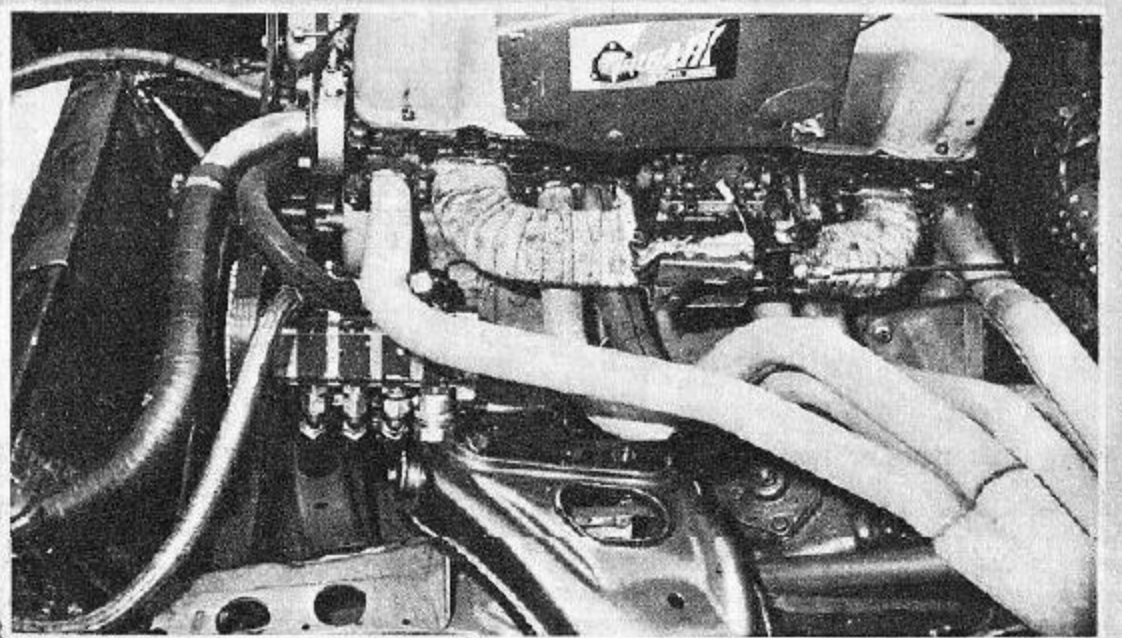
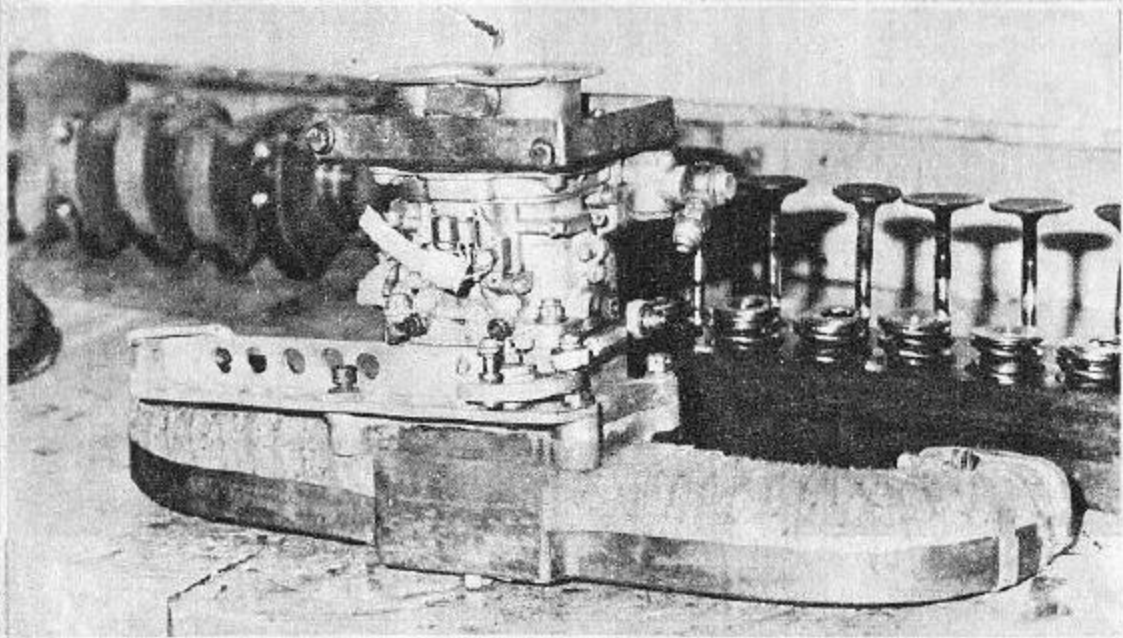
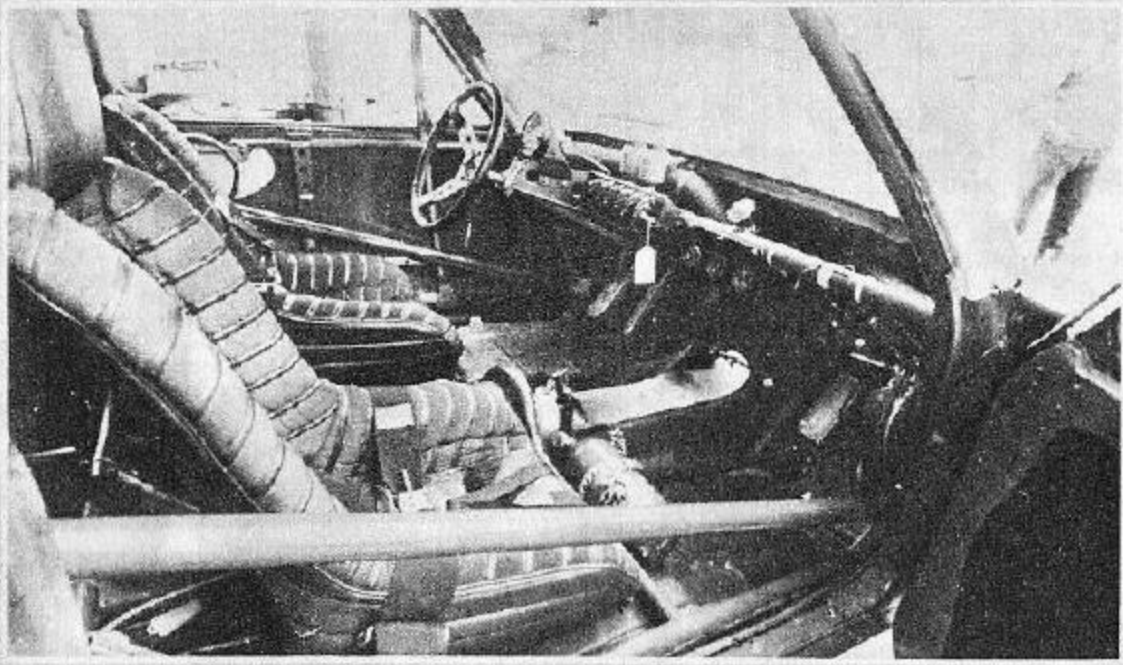
8

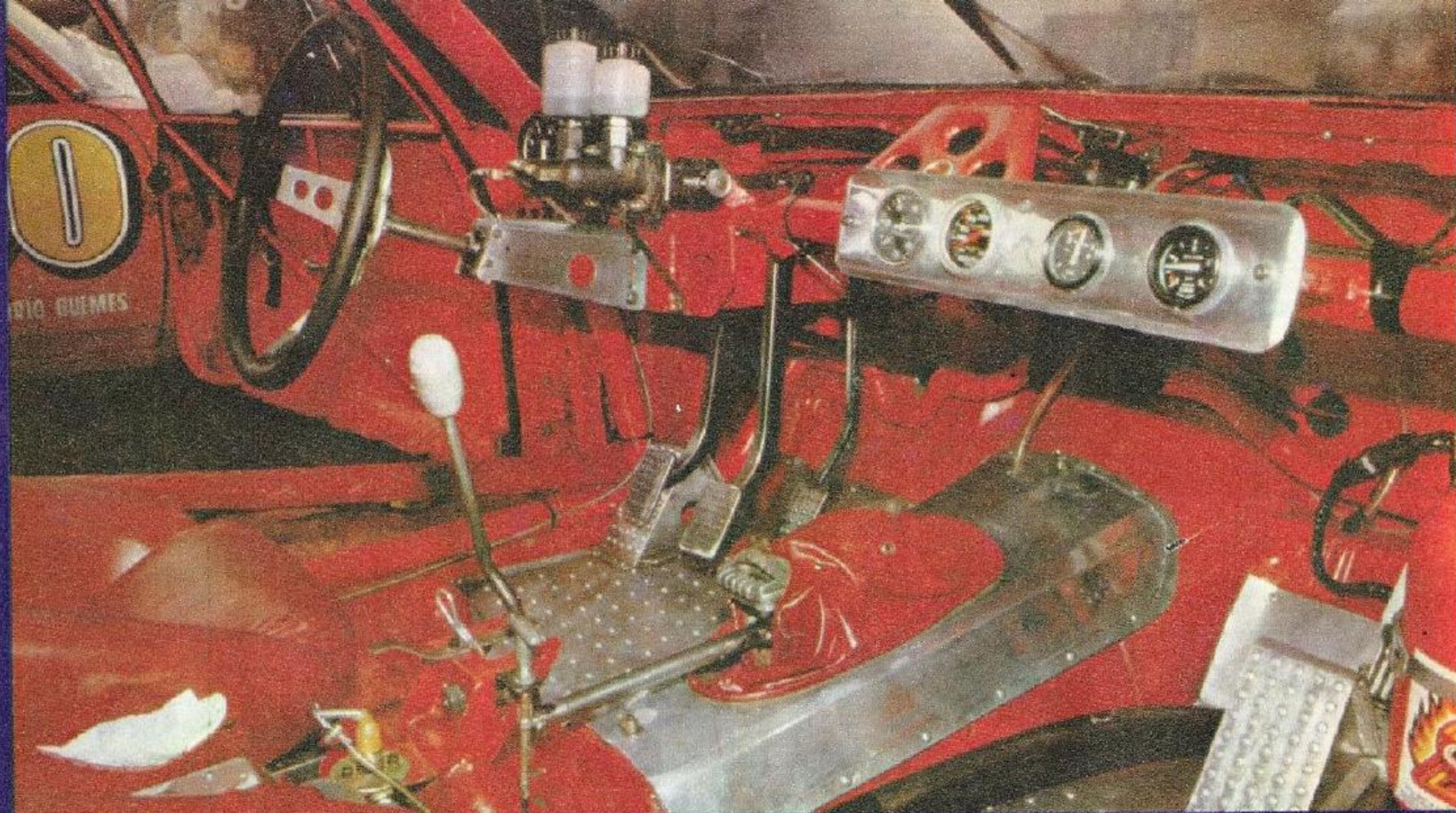
zas alternativas generadas en el tren de válvulas, debido al tamaño de sus componentes y a la aceleración que le impone una leva de ataque brusco, dada la necesidad de permanencia a plena apertura. La posición del árbol de levas, conectado al cigüeñal con un par de engranajes, aumenta la distancia entre la leva y la válvula. Por ello se utilizan entre el botador y el balancín largas varillas sometidas a grandes esfuerzos, y se lucha entre el ahorro de peso y una resistencia que no modifique la transmisión del movimiento del botador. Otro punto complejo en el trucaje del motor Chevrolet es la en-

1. En el auto de Mouras, la carcasa del diferencial soporta una rótula fija mientras que las puntas del tensor interior se unen a dos soportes paralelos a los largueros del piso. 2. En el Chevy que conduce Emilio Satriano el caliper de cuatro pistones está montado en la parte trasera del disco y el amortiguador está adelantado. 3. Tensores de empuje inferiores en el auto de Satriano. 4. Cigüeñal debidamente contrapesado. Los muñones de bancada tienen ranuras más pronunciadas para aumentar el caudal de aceite. 5. Los tensores hacen que la ballesta trabaje sólo como elástico. La bieleta de longitud regulable permite variar la altura. El caliper está en la parte delantera del disco así como el amortiguador (inclinado para contrarrestar el desplazamiento lateral). Mouras. 6. En el coche de Urretavizcaya se ven los frenos a disco delanteros Wilwood, con calipers de seis pisto-

nes. 7. El mismo auto muestra el amortiguador trasero en posición casi vertical, colocado en el lado externo del elástico. 8. En cambio, en la suspensión trasera del auto de Mariano Cata-manta, el amortiguador se colocó detrás de la cañonera. 9. La "oficina" de Roberto Mouras. Los caños laterales protegen a la tripulación de una colisión de costado. 10. El tapón del tanque de combustible es de avión, no permitiendo el derrame en posición invertida. Obsérvese el cable para descargar electricidad estática hacia la cañonera. 11. El carburador es un Weber de doble boca modificado. El múltiple de admisión se crisla para que el calor de los caños de escape no disminuya el rendimiento volumétrico. En segundo plano se observan las válvulas, resortes y platillos, generalmente de titanio. 12. Los caños de escape son de diseño libre, mientras que el múltiple de admisión de-

be guardar la forma original. Se aprecia a la izquierda, la bomba de aceite de cuatro cuerpos. 13. Luciano Giacomini -preparador de Urretavizcaya- revisando los engranajes de la caja de velocidades Sáenz. 14. Dos motores esarando. A la derecha, uno totalmente armado mostrando la polea del cigüeñal, que a través de una correa dentada mueve a las bombas de agua y aceite. Tras ella, el compensador armónico. El motor de la izquierda está incompleto. 15. De abajo hacia arriba: el árbol de levas de perfil plano, seis conjuntos de biela, perno, aros y pistón y dos bridas que se colocan entre el carburador y el múltiple de admisión. 16. Embrague nacional con tres discos sintetizados. La placa tiene empuje por diafragma, mientras que el conjunto se arma sobre el volante previamente agujereado para disminuir peso y, con el resistencia a la aceleración.





6. Prolifisimo y colorido habitaculo de la coupé Chevy que conduce Mariano Calamante y que es preparada en San Antonio de Areco. Nolar el tamaño de los pedales así como la cuidada terminación de todo el conjunto. Cerca del volante, se notan los recipientes para el líquido de freno. 7. Disco de freno delantero marca FT nacional también correspondiente al auto del baicenceño Calamante. 8. Parte trasera del auto de Emilio Samano, preparado y atendido por su hermano Pablo en la ciudad de Chivilcoy. Las molduras traseras deben evacuar el aire que pasa por debajo del auto con mayor rapidez. 9. Tensores traseros de la flamante coupé que conduce Roberto "Tito" Urretavizcaya y que es armado en el taller de Superlap por el equipo que encabeza el italiano Luciano Giacomini. Como referencia, la cola del auto se encuentra hacia la izquierda.

trada de los gases al cilindro. El múltiple de admisión, original por reglamento, fue diseñado hace 50 años. Los perfiles de sus conductos, como los de la tapa de cilindros, difieren notablemente de lo óptimo para lograr un buen llenado. La imposición reglamentaria de respetar la distancia entre los centros de los vástagos de válvulas obliga a limitar el diámetro de las mismas, provocando allí una velocidad de los gases 50% mayor de lo aconsejado. Para aumentar la mezcla que ingresa a los cilindros, las válvulas de admisión deben estar más tiempo en plena apertura. Esto se logra con un perfil de leva plano que provoca una brusca aceleración en su apertura y cierre, sometiendo a los resortes de válvula a un gran esfuerzo.

Las dificultades en el llenado de los cilindros disminuyen la potencia y su régimen, creando una complicación para los preparadores. Mucho se trabaja en ello: las distintas formas del hongo de la válvula, los rebajes en el vástago, las formas de las bridas, difusores y tomas dinámicas son el resultado de continuos ensayos en la ruta en el flujómetro y en el banco de pruebas.

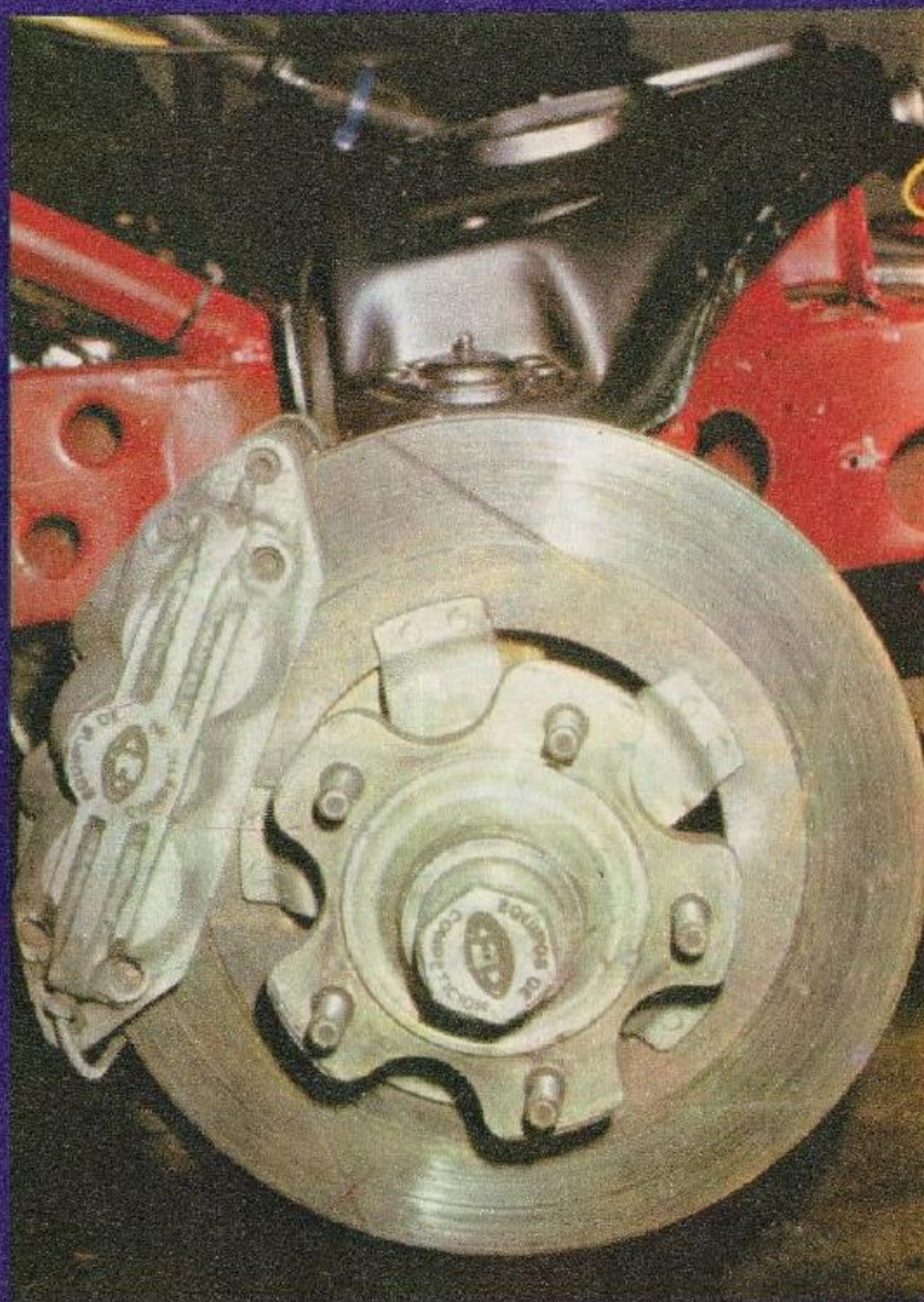
En el montaje del semlarmado pa-

ra apoyar el cigüeñal se utilizan cojinetes nacionales, colocando importados para las bielas. La lubricación es por cárter seco con bomba de aceite Wiver de tres cuerpos para recuperación y uno para alimentación. Algunos motores se arman con bielas nacionales Sáenz o Ercoli, si bien hay quienes utilizan Crowel o Carrillo importadas.

El volante motor debidamente alivianado, incluye un embrague con tres discos sinterizados, con empuje por diafragma y generalmente de origen nacional. La caja de velocidades y el puente trasero deben tener las relaciones que marca el reglamento para la marca. El diferencial se usa preferiblemente autobloqueante, aunque en algunos circuitos se emplea el de movimiento libre.

La trucha delantera guarda la medida original, aunque en la trasera la distancia entre las ruedas es cinco centímetros mayor para mejorar con ello la tenida de ruta.

La coupé Chevy puede considerarse un auto rígido y su carrocería monocasco, con la ayuda del falso chasis delantero, necesita poco de la jaula protectora para evitar deformaciones. Esto permite que la estructura de caños finalice en la punta de la carrocería.





LAS 45 DEL CHIVO

Desde su aparición -1971- en el Turismo Carretera, el modelo Chevy, de Chevrolet, conquistó 43 victorias:

AÑO	CARRERA	GANADOR
1971	Salla	Néstor García Yeiga
	Salla	Néstor García Yeiga
1972	Chacabuco	Carlos Marinovich
1973	Viedma	Carlos Marinovich
1974	25 de Mayo	Carlos Marinovich
	Laboulaye	Jorge Martínez Boero
	Erago	
1975	Bahía Blanca	Carlos Marinovich
1976	25 de Mayo	Carlos Marinovich
	Bahía Blanca	Roberto Mouras
	Las Flores	Roberto Mouras
	Buenos Aires	Roberto Mouras
	Laboulaye	Roberto Mouras
	Monte	Roberto Mouras
	Olavaria	Roberto Mouras
1977	Olavaria	Roberto Mouras
	Buenos Aires	Roberto Mouras
1978	Allen	Jorge Recalde
1979	Pringlas	Francisco Espinosa
	La Pampa	Juan Cochioneo
1980	La Plata	Juan Cochioneo
	Tandil	Juan Cochioneo
	Gran Premio	Francisco Espinosa
	La Plata	Juan Ayara Garré
	Pringlas	Juan Ayara Garré
1981	Pringlas	Juan José Pellegrini
	Olavaria	Emilio Satriano
1982	Concordia	Emilio Satriano
	Pergamino	Emilio Satriano
	Nueve de Julio	Emilio Satriano
	Santa Blanca	Emilio Satriano
1983	Santiago del Estero	Emilio Satriano
	Santa Rosa	Angel Barri (+)
	Junín	Emilio Satriano
1985	San Lorenzo	Emilio Satriano
	Junín	Emilio Satriano
1986	Tandil	Emilio Satriano (++)
	Tandil	Orvalco Morresi
	Monte	Emilio Satriano
	Olavaria	Mouras
	Raluce	Mariano A. Calamante (h)
	La Plata	Emilio Satriano
1987	Nueve de Julio	Emilio Satriano
	Tandil	Roberto Mouras
	Patella	Roberto Mouras
	Buenos Aires	Emilio Satriano

Referencias: (+): Competencia para No Ganadores; (++) : Esta carrera se disputó el 5 de enero de 1986, aunque corresponde a la última fecha del torneo de 1985

FICHA TECNICA TIPO

MOTOR

Posición y disposición: Delantero longitudinal. 6 cilindros en línea.
Diametro y carrera: 86,2 x 67,5 mm.
Potencia máxima: 267 HP a 7.800 RPM
Torque máximo: 36,4 kgm a 6.500 RPM
Distribución: Arbol de levas lateral. Reglate: AAA: 290° RCA: 32°, AAE: 78° RCE: 32°
Válvulas (Diametro): Admisión 45 mm. Escape 38/39 mm. De acero 410. Resortes: Iskanderhan/Crane.
Bielas: Carrillo/Sáenz/Escoli

Alimentación: Carburador. Capacidad tanque: 130 litros.

Lubricación: Cáster seco, bomba de aceite de 4 cuerpos. Presión: 45 lb/pulgada². Radiador y recipiente recuperador. Capacidad: 12 litros.

Refrigeración: Bomba original con turbina modificada. Radiador con caudal de aire regulable. Capacidad: 17 litros.

Block: Original 250. Con compensador armónico "damber" Beedford.

TRANSMISION: Caja de velocidades Sáenz de cuatro marchas de avance con en-

granaje de toma constante. No sincronizada.

Embrague: Multidisco compuesto con tres discos sinterizados.

Diferencial: Chevrolet Impala con autoblocante Sáenz o Spicer.

Frenos: A disco en las cuatro ruedas, con regulación del reparto desde el interior del habitáculo. Adelante: discos ventilados (320 mm de diametro) con calipers de 6 pistones. Atrás: discos ventilados (260 mm de diametro) con calipers de 4 pistones.

Suspensión delantera: Independiente tipo SLA con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos regulables. (180 kg compresión, 100 kg expansión.)

Suspensión trasera: Tipo Hotchass elásticos longitudinales de doble hoja, amortiguadores telescópicos (a 90° o 45°). Tensores neutralizadores. Eje rígido semiflotante. Corona y piñón hipoidales. Relaciones: 4,56:1 o 3,70:1.

Ruedas: Adelante: 7 pulgadas. Atrás: 6,5 pulgadas.
Neumáticos: Ruta: Michelin XWX 205 x 15/215 x 14/215 x 15. Autódromo: Pirelli igual medida.

Caroceeria: Monocasco con semichasis delantero. Dos puertas.

Dimensiones: Largo: 4.800 mm. Ancho: 1.839 mm. Trocha del.: 1.500 mm. Trocha tras.: 1.501 mm.
Peso: Mínimo: 1.250 kg.

LA CRISIS DE FERRARI, EN DETALLE: dulces sueños... cruda realidad

PANORAMA NEGRO EN EL EQUIPO ROJO



Hace dos años que una máquina de Maranello no gana un Gran Premio de Fórmula Uno. La incorporación del inglés John Barnard a la escudería, en noviembre de 1986, desató una ola de optimismo que cubrió con demasiada fantasía las expectativas de los "tifosi" y del periodismo todo. Los resultados siguen siendo malos. La crisis se agudiza mientras Barnard piensa sólo en 1988...

Ferrari siempre es noticia. Cuando gana, porque gana. Cuando no gana, porque no. Y en cada caso con el matiz particular del periodismo llevando la situación a extremos. Entonces hay glorias, idolatrías, elogios al por mayor y demás cuando hay victorias. Y de la misma manera hay drama, frustraciones, crisis, "intrigas palaciegas" y otras yerbas... cuando los resultados no aparecen.

Ferrari es ahora noticia, gran noticia, porque no gana. Y hace mucho tiempo que no gana. El próximo 4 de agosto se cumplirán dos años desde la última vez que uno de los rojos bálidos de Maranello llegó antes que nadie en una carrera de Fórmula Uno, hecho ocurrido en el Gran Premio de Alemania de 1985, con Michele Alboreto al volante. Desde entonces y hasta la reciente carrera de Silverstone, la abstinencia ganadora de Ferrari se ha prolongado por nada menos que treinta Grandes Premios. Mucho, demasiado si se tiene en cuenta lo que significan casi dos temporadas completas sin éxitos para una firma de su prestigio.

Pero no sólo han faltado victorias en estos últimos tiempos en Ferrari. También el repaso de lo actuado encuentra con frecuencia inusitada, desempeños de los autos que lejos estuvieron de responder, no ya a la trayectoria y la tradición del equipo italiano, sino también a las expectativas actuales que, como no pueden ser de otra manera, apuntan al mejor. Porque Ferrari siempre luchó por ser primera. Entonces descarta, extraña y, por qué no, también apena, verla debatirse en medio del pelotón y llegar sólo de vez en cuando al podio, y esto más como producto de fallas ajenas que de méritos propios.

No era imprescindible ser muy visionario para presentir la gran crisis que hoy está atravesando Ferrari.

Conviene hacer un poco de historia y retroceder hasta el 1º de noviembre de 1986, fecha que no fue una más sino la que marcó el ingreso oficial de John Barnard a su función de Director Técnico general, con amplios e ilimitados poderes. Un ingreso que suscitó los más variados comentarios. Muchos no del todo agradables por parte de la prensa peninsular, que vieron en Barnard al "intruso" al que Ferrari le otorgaba el poder total para mandar donde siempre habían existido italianos al frente. Colocar allí a un extranjero fue una "ofensa" que muy pocos imaginaban de Ferrari.

Las actitudes iniciales de Barnard en nada contribuyeron a mejorar su imagen. Por el contrario, sus decisiones "arbitrarias" con el personal, que no sólo alcanzaron al técnico sino que también tocaron al administrativo; las limitaciones impuestas a la tarea de los periodistas; el régimen disciplinario de trabajo a que sujetó a los mecánicos y que incluyó la supresión de los tradicionales almuerzos "a la italiana", y la drástica reestructuración impuesta al "staff" de los asistentes a los Grandes Premios fueron "cositas" que se sumaron para seguir viendo en Barnard al "hombre malo".

Sin embargo, hubo un espontáneo acuerdo periodístico de no agresión al inglés. Quizá con la esperanza de que su ingreso y sus actitudes fueran el precio a pagar por volver a ver a Ferrari en los primeros lugares; es que, pese a todo, anadiese le ocurrió dudar de la capacidad de Barnard, puesta de manifiesto en McLaren al punto de promover el interés de Ferrari. Hubo una pausa, a la espera de resultados. Resultados que, basados en la espectacularidad del ingreso de Barnard y en la natural impaciencia de los "tifosi", muchos supusieron inmediatos pese a que Barnard advirtió que los verdaderos y grandes resultados recién se verían en 1988.

Así fueron pasando las primeras carreras de la temporada. Con una ilusión que pareció crecer en la parte inicial, con ese par de visitas que Alboreto hizo al podio en San Marino y Mónaco, pero que empezó a desvanecerse a partir de Detroit, cuando ya los Ferrari ni clasificaban en los primeros lugares... ni llegaban.

En medio de todo, y por si faltasen problemas, el 14 de junio

un artículo publicado por el "Sunday Times" de Londres reprodujo una entrevista que uno de sus periodistas, Neil Lyndon, había realizado a Barnard en el mes de marzo y que recién se publicó para aquellatecha. En el reportaje se ponían en boca del técnico británico frases tan espectaculares como éstas: "Si por mí fuera, habría echado a la mitad del personal", refiriéndose a los operarios de la fábrica; y "El coche deportivo que más me gusta es el Mercedes Benz. La Ferrari es demasiado incómoda y ruidosa", haciendo alusión a los autos de serie.

Desde ya que tales conceptos no tardaron en levantar una ola de polémicas en el ambiente, y especialmente en el italiano, que se sintió agraviado por lo que se consideró una nueva ofensa de Barnard. Sin embargo, éste negó haber realizado tales afirmaciones, a las que consideró producto de la desmesurada imaginación de Lyndon. Dicha posición fue respaldada por el propio Enzo Ferrari, al menos públicamente, e incluso ambos por separado mandaron respectivas cartas aclaratorias (ver recuadro) dirigidas al editor de la publicación londinense.

El destino final de estas misivas también quedó envuelto en grandes interrogantes. Según lo publicado en un diario italiano, el 27 de junio esas cartas no fueron recibidas por el Sunday Times, que incluso así lo informó por intermedio de un vocero oficial. Sin embargo, dos días más tarde otro periódico italiano destacaba lo contrario, es decir que ambas cartas habían llegado a destino. También consignaba el artículo, que Lyndon reconoció haber hecho algunos agregados a los conceptos emitidos por Barnard, especialmente en los temas polémicos, y se disculpó diciendo que no había tenido tiempo de comunicárselo a Barnard.

Este controvertido episodio quedó relegado en los primeros días de julio, por la nueva y pobre actuación de los Ferrari en el Gran Premio de Francia. Allí ya la crisis se hizo inocultable, y el propio don Enzo decidió tomar "el toro por las astas" y convocar en su "bunker" de Maranello a una urgente reunión. Allí estuvieron Barnard, Marco Piccinini, Piero Lardi Ferrari y sus pilotos, Michele Alboreto y Gerhard Berger.

El principal enjuiciado resultó ser Barnard, recayendo el interrogatorio del "Drake" sobre tres puntos claves: a) el escaso rendimiento de los autos en el Campeonato Mundial; b) los daños causados a la imagen de Ferrari por las supuestas declaraciones efectuadas a la publicación inglesa Sunday Times; c) las malas y escasas relaciones con Michele Alboreto y parte del equipo.

La salida de Barnard de dicha reunión fue esperada con gran expectativa, que en gran parte se vio defraudada al negarse el británico a efectuar declaraciones. Oficialmente tampoco hubo informe por parte de Ferrari, y lo único que pudo rescatarse a modo de versión, con gran probabilidad de ser noticia concreta, es el compromiso asumido por Barnard para mejorar su relación con Alboreto, quien será el encargado de experimentar el nuevo motor atmosférico que, según lo dicho, será probado en el banco el próximo mes para iniciar en septiembre los ensayos en pista.

Los días previos a la carrera de Silverstone agregaron un nuevo elemento a este caótico panorama, con la renuncia oficial de Gustav Brunner, responsable del diseño del actual chasis, quien se alejó, según lo declarado, por largas discrepancias con Barnard. Al domingo siguiente, los Ferrari volvieron a fracasar en el Gran Premio de Inglaterra, agitando aún más el tempestuoso clima que hoy vive la escudería italiana. Un clima donde ahora ya tienen cabida hasta los más impensados rumores, como ese que circuló a comienzos de la semana pasada, hablando de "los días contados que tiene John Barnard en la escudería Ferrari... ¿Será cierto?!

No lo sabemos. Lo cierto y concreto es que Ferrari hace dos años que no gana y, de seguir así, alguien deberá pagar por ello.

OPINAN LOS QUE SABEN

Los problemas de Ferrari nacen en el interior de su propio equipo, en el sentido de que en Maranello se esperaba a Meias y cuando éste, o sea Barnard, llegó, todos se pusieron nerviosos porque no se producía el milagro." (Bernie Ecclestone) "No me sorprende que las cosas se encuentren en este nivel. En Ferrari hay muchos jefes y ninguno manda efectivamente. Existen veinte ingenieros, o tal vez más, y para hacer funcionar una escudería de Fórmula Uno, apenas es necesario un solo jefe, pero que tenga ideas claras." (Un técnico italiano, ex integrante de Ferrari, que prefiere no darse a conocer. ¿Tal vez Forghieri, tal vez Tomaini...?) "Pobre Ferrari. Es un desastre. Ya no me sorprende ver tantos "píos" dentro del equipo, y hasta puedo teonzar que hay más de uno, dentro de la escudería, que vería con agrado que Barnard saliera perdiendo. Así no se puede trabajar." (Jean Sage, ex director del equipo Renault de Fórmula Uno)

LA CARTA DE JOHN BARNARD

Estimado Señor,
Con referencia al artículo acerca de mí mismo y de Ferrari que apareció en el Sunday Times Magazine, sección "Quality Cars" del 14 de junio de 1987, le escribo para expresar mi desagrado por la forma en que los artículos fueron finalmente presentados en su revista.

Cuando acepté recibir a su reportero Neil Lyndon, dejé en claro que necesitaría ver la copia del original de la nota, y ésta me fue enviada a fines de marzo.

Cuando, eventualmente, este artículo fue publicado, me sorprendió al ver que una importante sección del mismo contenía muy distorsionados y perjudiciales comentarios (especialmente acerca del personal de Ferrari y de los autos de Serie de la fábrica) que habían sido agregados luego, completamente sin mi conocimiento.

El hecho de que en general el artículo no representa mi verdadero sentimiento hacia Ferrari, y la oportunidad que esta compañía me ha dado, es preocupante y decepcionante y me golpea muy duro por el agregado de párrafos altamente inflamatorios y totalmente sin representatividad por parte de un periódico de la importancia del Sunday Times.

Confío en que ponga Ud. todo su esfuerzo en corregir este daño hecho tanto al Sr. Ferrari como a mí, y que esta carta sea publicada.

Atentamente, John E. Barnard.
Maranello, 25 de junio de 1987.

LA RESPUESTA DE ENZO FERRARI

Estimado Señor,
Leo, estupefacto y disgustado, el artículo "Ferrari's English Formula" que firma Neil Lyndon, publicado en el suplemento "Quality Cars" del Sunday Times Magazine del 14 de junio de 1987. Deploro las desagradables banalidades referidas a mi empresa y a mí personalmente de su colaborador que, por otra parte, no tengo el placer de conocer. Si una de las reglas de las que se jacta el periodismo anglosajón es la de remitirse siempre a la opinión de la persona llamada en causa, quiero decir que el señor Lyndon se ha esforzado, en este caso, en representar la proverbial "excepción".

En particular, los sentimientos anglólogos que me son impulsados resultan simplemente una ofensiva afirmación totalmente infundada. Fui a Inglaterra por primera vez en 1923, a Brooklands, y he mantenido constantemente relaciones con pilotos y empresarios ingleses desde 1920.

Dos de los seis pilotos británicos que vencieron el Campeonato del Mundo de Fórmula Uno lo hicieron al volante de mis máquinas.

Quien conozca Ferrari, los amigos y los colaboradores que la fábrica ha tenido y tiene en el mundo entero, comprende cuán ridícula es la acusación de xenofobia revelada por el Sr. Lyndon.

Mi simpatía por Gran Bretaña no se limita al mundo del automóvil, sino que siempre he declarado mi estima por su antigua democracia, y que cito a menudo, por ejemplo, como a dos de sus más grandes ídolos, al Sr. Churchill y a la Sra. Thatcher.

Mientras me informo de que también mi colaborador, el Sr. Barnard, se apresura a escribirles en mérito a las sorprendentes declaraciones a él atribuidas en ese mismo artículo, no me queda más que tomar entre las tantas inexactitudes en las que incurrió el Sr. Lyndon, una, más bien humorística que se refiere a las abundantes pastas que integraban los traslados de Ferrari desde cuando yo personalmente asistía a las competencias. Aquellos eran tiempos, recuerdo, en los cuales un pancito debía bastar.

Confío en que esta carta sea publicada, y le envío mis mejores saludos.

Enzo Ferrari.
Modena, 25 de junio de 1987.

Desde que empecé a usar la Cruz de Ágades ya gané 2 veces a la lotería.

Verifique si con usted esa extraordinaria historia se puede repetir. Caso contrario, usted tendrá 30 días para devolverla y enseguida

RECIBIRA SU DINERO DE VUELTA!

Cuenta la leyenda que en el reinado de Askia, del gran sultán Songhai, un pobre arriero de camellos cayó en desgracia ante el poderoso soberano y fue expulsado a un oasis para morir en el desierto.

Casi en agonía Ahmed fue atacado por un beduino y al ver la daga erguida sobre su pecho, el hombre se aferró al cuello del asaltante, arrebatándole una cadena de la que pendía una extraña cruz forjada en plata.

Inmediatamente el beduino empalideció, vaciló y cayó fulminado.

Agradeciendo su suerte, Ahmed colocó la cruz en su pecho, montó en el camello del beduino que le llevó hacia una caverna cerca de Agades, donde descubrió en el interior unas joyas preciosas de diferentes especies y oro, atesoradas ahí por millares de caravanas.

Nada fuera de lo común me había acontecido antes de los 20 años.

Había abandonado mis estudios y mi familia no era rica. Además no ambicionaba grandes cosas de la vida. Un día un amigo que volvió de Francia me trajo un regalo!

Una cadena con una pequeña Cruz

El me explicó que se trataba de la verdadera Cruz de Agades, conocida desde hace varios siglos por poseer misteriosos poderes. Al principio no le di mucha importancia a lo que él decía, pero igual empecé a usar la Cruz porque es muy bonita. Quince días después tuve una increíble e inesperada suerte: gané el primer premio en la lotería y mi amigo me dijo: "Ves, es la Cruz de Agades que te está dando suerte!"

Yo pensé que podría ser una coincidencia

Pero, por increíble que parezca, un mes después volví a ganar. Ahí ya no tuve ninguna duda. Desde entonces mi vida se ha transformado y comencé a presentarme con artistas como Elis Regina, Roberto Carlos, Elizabeth Cardozo, en fin, todos los grandes de la música popular. Ya me presenté en Estados Unidos, México, Francia, España, etc., etc.

Ahora ustedes pueden entender por qué la Cruz de Agades es mi mayor tesoro. La llevo siempre puesta y por nada del mundo me separaría de ella.

Hoy en día nadie cree semejantes leyendas, o acaso hay quien las cree?

Lo que es cierto es que diariamente recibimos cartas como éstas:

"La Cruz de Agades me ayudó mucho. Desde que la uso empecé a conocer gente, me hice de amigos y salí de una soledad muy angustiante en la cual me encontraba."

S. Martiarena (Santa Fe)

"Comencé a usar la Cruz y 20 días más tarde mi marido obtuvo un cargo importante en la empresa donde trabaja y eso mejoró mucho nuestra situación económica."

Adela López (Salta)

"Les escribo para agradecerles por la Cruz de Agades. Me la recomendó

una prima y al principio no le quise creer, pero como ella me insistió mucho, mandé a comprarla y desde que la uso muchas cosas importantes cambiaron mi vida."

P. González (Córdoba)

"Esta Cruz es realmente maravillosa. La uso desde hace dos años y desde entonces me va muy bien en mi negocio, las ventas han subido muy inesperadamente."

Carlos K. (Mendoza)

"Esto parece increíble pero es cierto. Gané la semana pasada un buen premio a la lotería. Estoy tan entusiasmado con la Cruz de Agades que también le regalé una a mi novia."

Juan Ramírez (Buenos Aires)

La auténtica Cruz

Certificamos que se trata de la verdadera Cruz de Agades, en todos sus detalles, según como fue descripta en las leyendas orientales.

No damos un certificado de su poder de transformar destinos, curar dolencias o dar felicidad a quien sea, pero lea bien la oferta sin riesgo que le estamos ofreciendo.

Use la Cruz de Agades como una hermosa pieza de joyería, delicadamente reproducida y bañada en dorado, o plateada, según su gusto y verifique los resultados.

Si después de usar la Cruz de Agades durante 30 días en contacto con la piel, por cualquier motivo no le satisface, devuélvala que enseguida le enviaremos a su casa un cheque por el valor de la Cruz de Agades (menos los gastos postales). Esto sin condiciones y sin tener que contestar a ninguna pregunta.

Recorte o copie el cupón y envíelo hoy mismo.



Haga su pedido por teléfono al

313-8435

Atención

Tenemos un stock limitado de "Cruz de Agades". Llámémos o mande el cupón hoy mismo para estar seguro de tener la suya.



15 días después de haber usado la CRUZ DE AGADES gané el primer premio de la Lotería y un mes después volví a ganar nuevamente. Ahora, por nada del mundo me separaría de ella.

Adquiéralo personalmente en Paraguay 794, 1º piso, Capital de Lunes a Viernes de 9 a 19 hs. y Sábados de 9 a 12 hs.

Cruz de Agades - Casilla 5518 - C.C. 1000 Buenos Aires Paraguay 794, 1º piso (1057) Capital Federal

CUPON PARA UNA PRUEBA GRATUITA

Para ser enviado, sin compromiso de mi parte a:

CA

CRUZ DE AGADES CASILLA DE CORREO 5518 C.C. 1000 BUENOS AIRES

Si, esta oferta de prueba gratuita me interesa. Queda entendido que si no estoy 100% satisfecho(a), tendré 30 días para devolverla y ustedes me reembolsarán un cheque por el valor de \$ 10,80.

Con esta condición deseo que me envíen _____ cruz(es) de Agades con su cadena respectiva para lo cual envío

Cheque } orden Cruz de Agades
 Giro postal }

Por el valor de \$ 10,80.- más \$ 1.- para gastos postales, o sea un total de \$ 11,80.-

Abonaré al cartero al recibir su envío la suma de \$ 11,80.- más los gastos de contrarrebolsos.

Baño dorado Baño plateado

Apellido: _____

Nombre: _____

Dirección: _____

Localidad _____ C.P. Nº _____

Provincia: _____ Tel. _____

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 164/86



FORD RS200
Kalle Grundel-Benny Melander
Rally de Suecia



Campeonato Mundial 1986

Foto: Martin Holmes

COLECCION
CORSA

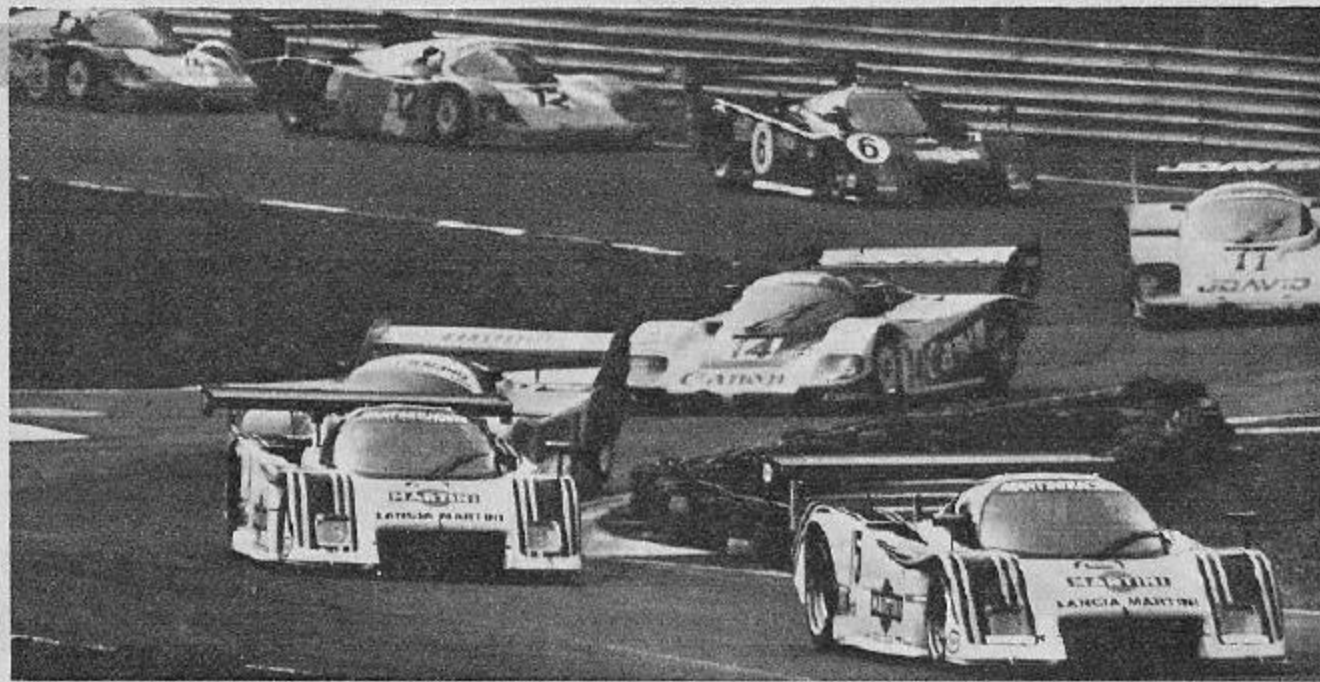
¿AYRTON SE PASA A FERRARI? — Parece bastante prematuro comenzar a hablar sobre los posibles pasajes para la temporada 1987 de la Fórmula Uno, cuando la de este año apenas si "está en pañales". Sin embargo, hay quienes ya lo hacen, y así, hemos podido confirmar la existencia de un rumor que, por sus características, debemos rotular de espectacular, más aún si llega a concretarse. Se trata del posible pase de Ayrton Senna a Ferrari para el año que viene, donde, según las versiones, el brasileño acompañaría a **Michelo Alboreto**. Quienes sostienen esta versión se juegan una faja a que la misma se hará realidad, agregando incluso que el talentoso brasileño ya tendría firmado un precontrato con el "Magó de Maranello".

EL GRAN TEMOR DE PIQUET. — No es la muerte como muchos podrán suponer, sino la posibilidad de quedar discapacitado y causar trabajo a los demás. "Tengo miedo de que un accidente me cause heridas de las que no pueda recuperarme en el resto de mi vida y que me hagan sufrir a mí y ocasionalmente a los demás", comentó el brasileño, para agregar a continuación: "Morir sería, en última instancia, un problema menor, ya que todo se acabaría en un instante. De todas maneras, todas éstas son reflexiones que no me hago antes de las carreras, ya que en momentos de subirme al auto sólo pienso en andar lo más rápido posible y ganar". Por lo que podemos deducir de estas apreciaciones tan particulares de Nelson, el accidente sufrido recientemente por Frank Williams parece haber influido notablemente en su manera de pensar.

EN BRABHAM ESTARÁN CONFORMES. — Parecía increíble, dadas las prestaciones iniciales del revolucionario modelo BT 55, que ni por asomo se acercaban a las expectativas creadas y que, en relación con lo que la misma escudería supo producir en temporadas anteriores, no tienen ni punto de comparación. Pero es así no más, según podemos deducir de lo manifestado por Gordon Murray y Heiner Dippelhoter, este último, para quienes no lo conocen, jefe de mecánicos de la escudería inglesa. Ambos se mostraron conformes con los primeros desempeños del auto, ya que, según sus opiniones: "Hubo notables mejoras en relación con las pruebas de pretemporada". También Murray exteriorizó su confianza en que el equipo volviera a los puestos de punta que supo ocupar durante tantos años, algo que el diseñador sudafricano anticipó que "recién podrá ocurrir de mediados de temporada para adelante"...

UN COMIENZO DEMORADO. — Es el que tendrá el Campeonato Mundial de Marcas. Si alguien repasa los calendarios originales, verá que la fecha inicial estaba prevista para el pasado 30 de marzo, en Monza, seguida, una semana después, de otra prueba en Mugello, esta con validez sólo para el certamen de pilotos. Pero ninguna de ellas pudo realizarse en la oportunidad convenida, ya que la gente de Mugello, que afronta serios problemas económicos para el mantenimiento del circuito, pidió postergación para el mes de septiembre, en tanto la prueba de Monza fue trasladada, a pedido de sus organizadores, para el próximo domingo. En esta ocasión, si todo está en orden, podrá ponerse, finalmente, en marcha este certamen que, entre sus participantes contará a Oscar Larrauri, con un Porsche 962.

LA REVANCHA DE ANDY WALLACE. — Llegó en ocasión de la segunda fecha del Campeonato Inglés de la Fórmula Tres realizada días atrás en el circuito "club" de



Una escena del Campeonato Mundial de Marcas de la temporada anterior. Este año, tras dos postergaciones, el certamen comenzará el próximo domingo en Monza, y entre sus participantes estará Oscar Larrauri sobre un Porsche 962.

Silverstone. Allí el piloto británico logró prevalecer sobre el brasileño **Mauricio Sala**, que lo había relegado en la carrera inaugural celebrada en Thruxton. Sobre su Reynard 836-VW, Wallace completó en 18m16s7/10 las 30 vueltas estipuladas, dejando atrás por 1s. a Sala, y obteniendo además el record de vuelta. Este logro resultó de significativa importancia para el ganador, ya que le permitió reunirse también con el punto que marca el desequilibrio en las actuales posiciones del torneo, que lo tienen como líder con 16 unidades contra 15 de Sala.

HANS STUCK ES EL GRAN FAVORITO. — ¿Para qué? Para ser el gran protagonista de la Supercopa del Grupo C, organizada por el ADDAC, o sea el Automóvil Club Alemán, en reemplazo de lo que hasta hace poco fuera el torneo germano de Sport. Y las expectativas depositadas sobre Stuck no son infundadas, pues a su cargo estará el único Porsche 962 con atención oficial, patrocinado por la empresa Blaupunkt y provisto del cambio semiautomático PDK. Como principal rival de Stuck surge Klaus Ludwig, quien participará con otro Porsche, pero modelo 956, de la escudería Reinhold Joest. Veremos si estos pronósticos se cumplen a partir de la

primera carrera del certamen, que está anunciada para el próximo domingo 27 de abril en el circuito de Nürburgring.

LA PRIMERA DEL JAPONÉS DE FÓRMULA DOS. — Fue también la primera victoria que logró un auto impulsado por motor Yamaha en dicha categoría. Encargado de convertir en ganador al propulsor nipón que equipó al chasis March 86 J, fue el piloto japonés Keijo Matsumoto, quien empleó 29m10s2/10 a un promedio de 179,890 km/h, para recorrer las 30 vueltas al trazado de Suzuka, escenario en esta ocasión de la fecha inaugural del torneo. La posición de escolta fue para el bicampeón Satoru Nakajima, en tanto la mejor ubicación obtenida por un no japonés fue el quinto puesto que conquistó el neocelandés Mike Thackwell, en su debut con el March-Honda del equipo Novo.

UN TRIUNFO PARA MOUTON. — Le hacía buena falta una victoria a Michele Mouton. Y la francesa la logró, y de manera contundente, en la segunda fecha del Campeonato Alemán de Rally, disputada semanas atrás en la zona de Saarbruck. Sobre su nueva arma en esta temporada, o sea el Peugeot 205 Turbo 16, y en compañía de Terry Harryman, el navegante que

hasta el Rally de la Argentina '85 estuviese al lado de Ari Vatanen; la Mouton no tuvo demasiados inconvenientes para imponerse en la competencia, que paradójicamente llevó la denominación de "Peugeot Talbot Rally". Así que, como no podía ser de otra manera, ganó un Peugeot, que fue el de Michele, que dejó atrás por 7m10s al Opel Manta, del germano Klaus Herp.

LA NIEVE FRUSTRO AL MOTO-CROSS. — Fue días atrás, y nada menos que en Suiza, donde estaba programada la prueba inaugural de la categoría 500, o sea la mayor de esta atractiva especialidad. Las expectativas eran muchas, pero se vieron derrumbadas en horas de la mañana del domingo de la carrera, cuando una fuerte nevada dejó sus consecuencias en el trazado diagramado en las cercanías de la localidad de Paverno. Tras una serie de consultas entre los organizadores, dirigentes y pilotos, se llegó a la conclusión de que lo más apropiado resultaba la suspensión de la carrera, hecho que se concretó poco después, y en forma definitiva, ya que la fecha quedó cancelada, pasando entonces el Gran Premio de Austria a efectivizarse el próximo domingo, como apertura del certamen Mundial de Motocross en la categoría del medio litro.

FISA vs. CART

En los últimos días, las agencias de prensa han difundido las noticias suministradas por la Federación Internacional de Automovilismo Deportivo (FISA), referidas a la Fórmula Uno, los Rallyes e, incluso, los autos Sport, con decisiones sobre los reglamentos futuros. Y nosotros las publicamos y aun comentamos, sin sospechar que había una laguna (¿voluntaria?) que recién descubrimos al recibir de la FISA el texto completo de un comunicado oficial al respecto. Y dicha laguna era importante, porque había sido olvidado el punto 4, que transcribimos a continuación:

"Pruebas no inscritas en el Calendario Deportivo Internacional.

"Se recuerda a las autoridades deportivas nacionales, que, conforme a las decisiones tomadas por el Comité Ejecutivo en 1980 y 1983, la participación de pilotos en una carrera no inscrita en el Calendario Deportivo Internacional de la FISA, provocará una larga suspensión de la licencia... Estas decisiones se aplican sobre todo a pruebas como aquellas de la serie CART."

La serie CART (Championship Auto Racing Team) no es otra que el campeonato norteamericano para máquinas llamadas del tipo Indianápolis, y en sustancia esta es la organización americana que hace lo que la F.O.C.A. (Formula One Constructors Association) para la F-1.

Curiosamente, la F.I.S.A. había tomado posición contra las competencias del CART, considerándolas ilegales, cuando el torneo del CART comenzó a fastidiar a los intereses de la F-1 en suelo estadounidense, suplantando a las organizaciones de FOCA en Long Beach y Las Vegas, y llegando a organizar una carrera a las puertas de Nueva York, algo jamás logrado por los de Ecclestone que siempre soñó con incluir a la "Gran Manzana" ("Big Apple" en el apelativo familiar de la tumultuosa metrópolis) en su radio de acción.

La amenaza de descalificación contra los CART, el cual en nada le importa promover este "desacato" por Bernie Ecclestone, que veía hundirse a sus programas de expansión en América, y por ende los contratos con "sponsors" interesados en el mercado americano (vía TV).

Sin embargo, hasta ahora, la F.I.S.A., haciendo gala de su habitual incoherencia consigo misma, nunca había descalificado efectivamente a piloto alguno aunque hubiera variado que corrieran las pruebas del CART y también las reconocidas por ella.

¿Por qué — nos preguntamos hoy — la F.I.S.A. ha sentido la necesidad de recordar que quien corre bajo el CART es pasible de descalificación por largo plazo? ¿Por resentimiento contra los CART, el cual en nada le importa promover este "desacato"?

Llanamente, esta invitación al recuerdo de la posibilidad de suspensiones, llega en el momento en que hay grandes equipos que se aprestan a ingresar en el Campeonato del CART. Por cierto, Ferrari, pero probablemente también Lotus, Ligier y McLaren. Lo que significa una evitación sustancial de la atención de los aficionados, de la F-1 a las carreras norteamericanas. Y esto provoca ciertas molestias a mucha gente...

Ahora se despierta nuestra curiosidad por ver cómo reaccionará Ferrari ante la amenaza de ser descalificada o, al menos, de verse inhabilitados sus pilotos que intervengan en el certamen del CART. Es que el proyecto Indy de Ferrari ya se encuentra en una etapa avanzada, y en pocos meses más estará listo el auto en el cual trabaja el técnico alemán Brunner. Y se trata de un plan que no se limita a las 500 Millas de Indianápolis, sino que prevé participar en toda la serie del Campeonato. O sea, bien pasible de una larga suspensión...

Franco Lini (Desde Italia)

SOLO PARA HOMBRES...

EXCLUSIVO



**¡INFALIBLE!
DEJE
DE FUMAR**

Si su problema es la fuerza de voluntad, la solución más efectiva está ahora a su alcance: las **GOTAS PARA DEJAR DE FUMAR**. Su efecto es instantáneo. ¡Pruébelas y terminará con su dependencia! **A 19,99. CODIGO 552**

**TENGA LAS MEJORES
MUJERES A
SUS PIES**



Psychic Sex Control le revelará las técnicas secretas que lo convertirán en un conquistador inigualable. **ACTUA EN SOLO 7 DIAS**. Usted podrá enamorar y excitar a la mujer de sus sueños estando cerca o a distancia y dominará las claves del **EXITO SEXUAL**. En sus 3 tomos el Dr. H.P. Newman le enseñará a usar su mente y su cuerpo como un imán para atraer a las mejores mujeres.
GRATIS además recibirá 2 **REGALOS EXCLUSIVOS, DOS SECRETOS** para **CONQUISTAR** mujeres que podrá usar con **EXITO** desde el primer día. Pídale ya mismo. **A 22,99. CODIGO 587**

VIGOR
Un auxiliar indispensable para sus momentos íntimos. De efecto inmediato y duradero para prolongar sus momentos de máximo placer. Úselo y disfrute de un renovado **VIGOR**.
A 29,99. CODIGO 556

**TENGA UN NUEVO CUERPO CON LA
BARRA SUPER
MUSCULOS**

Usted tiene una sola vida por vivir. ¡Viva con un nuevo cuerpo que le durará para siempre! Pruebe ahora la **BARRA "SUPER MUSCULOS"**, diseñada por el profesor Kevin Douglas, realizada en acero de alta resistencia, vale por un gimnasio completo. Usted desarrollará su cuerpo en sus ratos libres. Con la **BARRA**, Usted recibe la nueva **DIETA DOUGLAS** como **OBSEQUIO ESPECIAL**.
Conviértase en un hombre nuevo. ¡Y vea cómo las mujeres se dan vuelta dos veces para mirarlo! Logre **UN FISICO ESPECTACULAR** y LA **VITALIDAD DE UN ATLETA**. ¡Comience ya!
A 34,99. CODIGO 501

ANILLO DEL AMOR
Para prolongar sus momentos íntimos durante todo el tiempo que desee. Esta es la gran solución que usted estaba esperando. ¡Pruébelo y alcance total satisfacción con el **ANILLO DEL AMOR**! **A 9,99. CODIGO 709**

**¡NUEVO!
TELESCOPIO DE BOLSILLO**
Viva apasionantes sorpresas mirando a través del nuevo **TELESCOPIO DE BOLSILLO** importado de Japón (10 x 25 mm). Oferta presentación a sólo **A 34,99. CODIGO 710**

AUMENTE SU VIDA SEXUAL AHORA Y PARA SIEMPRE

EL INFORME HOWARD le revelará los últimos descubrimientos científicos para mejorar su vida amorosa



Ahora y por primera vez en la Argentina, Usted tiene a su alcance el **INFORME HOWARD**, en una edición limitada de su versión integral. Escrito por el Dr. Philip Howard, afamado especialista en sexología de fama internacional, este libro indispensable incluye las respuestas a todos los interrogantes y dudas que Usted pueda tener.
Con él usted se enterará de muchas cosas importantes que desconocía con respecto a su propio cuerpo, podrá conocer la verdad sobre muchos temas que le interesan o preocupan, y además **EL ÚNICO SISTEMA** que garantiza aumentar el tamaño con resultados que **DURAN PARA SIEMPRE**, ampliamente probado en Europa.
Este es un libro indispensable que no se vende en kioscos ni librerías, sólo para mayores de 18 años.
Por eso, no lo dude y solicítelo **YA MISMO**. ¡Recuerde que ésta es una edición limitada!
A 19,99. CODIGO 543

**PIERDA TODOS SUS KILOS DE MAS SIN SUFRIR CON LAS
CAPSULAS ADELGAZANTES**

Si está cansado de hacer dieta o gimnasia sin resultados, no siga perdiendo su tiempo. Haga una prueba con las **Cápsulas Adelgazantes** y su nuevo programa natural para eliminar grasas. Le garantizamos que bajará **8 kilos en 2 semanas** y no los volverá a recuperar. Y luego perderá todos sus kilos y sus rollitos de más.
Miles de personas ya han comprobado en la Argentina los increíbles resultados de las **Cápsulas Adelgazantes**. Sea Usted el próximo: ganará agilidad, recuperará las oportunidades perdidas en su vida social y sexual, y dejará de ser "el gordo" para siempre! Haga ya una prueba sin compromisos con las científicamente probadas **Cápsulas Adelgazantes**. ¡y recupere su cuerpo de antes!



Tratamiento para 15 días (30 cápsulas)	A 17,99	CODIGO 504
Tratamiento para 30 días (60 cápsulas)	A 31,99	CODIGO 504
Tratamiento para 45 días (90 cápsulas)	A 43,99	CODIGO 505

**Este es el último concepto en
ATRACCION SEXUAL**

Se llama **PADRINO 21** y Usted lo usará como un perfume. Pero su efecto es muy diferente. Pruébalo y observará cómo atrae a cualquier mujer que Usted desee. Su aroma atrapa: porque queda grabado en la memoria de ella para siempre!
Coloque solo unas gotas de **PADRINO 21** en su cuello, en su barbilla después de afeitarse o en su pañuelo, y deje que actúe para Usted en su próxima cita, en su trabajo, o simplemente por la calle!
El efecto característico de **PADRINO 21** se llama **Sex Appeal Científico y Atracción instantánea por oído**. Su aroma casi imperceptible pero potente actuará sobre el subconsciente de cualquier mujer que penetre en su radio de acción. ¡Ella no podrá evitar sentirse atraída hacia Usted y nunca podrá olvidarlo!
A 16,99. CODIGO 544
Aproveche nuestra **Oferta Especial Presentación por 2 envases: A 29,99. CODIGO 644**



**XL 700 GINSENG
POTENCIADO:
EL MEJOR
ACTIVADOR
SEXUAL**



Pruebe ya **XL 700 GINSENG POTENCIADO**, con auténtico Ginseng importado de Corea. **MAS ENERGIA - MAS POTENCIA - MAS PLACER ... USTED SE SENTIRA SIEMPRE JOVEN.**
Cód. 507. **A 17,99.**
Oferta 2 env. Cód 607. **A 31,99.**

EFFECTUE SU PEDIDO YA

PERSONALMENTE en nuestros representantes: • en el **CENTRO**: Córdoba 1768, Capital Federal. • en **FLORES**: Av. Rivadavia 7055, Galería Dutau, local 18. • en **PUENTE SAAVEDRA**: Av. Maipú 332, Vicente López. • en **AVELLANEDA**: Shopping Sur, Av. Pavón 299, local 1004.
TELEFONICAMENTE: Llame las 24 hs. del día al **42-2993**
POR CARTA: Recorte y envíe el cupón de esta página.

RECORTE Y ENVIE YA MISMO ESTE CUPON

Detalle aquí su pedido y envíelo a:
S.M.B. CENTER, C.C. Nº 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal.
Indique con una X la forma de pago elegida:
 Envío Cheque o Giro por el importe correspondiente, más los gastos de franquco.
 Contrarrembolso. Abonará al cartero el importe correspondiente, más los gastos de franquco, más los gastos del servicio Contrarrembolso.

Cantidad	Código	Precio	Subtotal
Gastos de franquco			A 3,90
TOTAL ENVIANDO CHEQUE O GIRO			A
SERVICIO CONTRARREMBOLSO. SUME A 4,00 por un artículo y acreque A 1,00 por cada uno de los demás.			A
TOTAL A PAGAR AL CARTERO			A

Nombre y Apellido
Dirección
Localidad C.P.
Provincia Tel.

La mejor respuesta en el momento justo
DRULA
Crema para uso íntimo masculino
Actúe siempre con total seguridad. Con **DRULA**, Usted podrá en todo momento, cualquiera sea su edad. La posibilidad del placer está a su alcance sin riesgos de ningún tipo, con esta sensacional Crema con una nueva fórmula exclusiva en la Argentina. Use **DRULA**, y asegure su rendimiento todas las veces que lo haga falta!
A 21,99. CODIGO 557

Obtenga la medida de sus más grandes aspiraciones
DESARROLLADOR INTIMO MASCULINO
PROLONG System
Alcance las dimensiones que sólo **PROLONG SYSTEM** puede darle, y logre aquello que siempre deseó! **A 64,99. CODIGO 571**

Disfrute de maravillosas sensaciones con el nuevo
VIBRADOR PERSONAL
El nuevo **VIBRADOR PERSONAL** le ofrece múltiples posibilidades para darle a su cuerpo el relax que necesita. Especialmente diseñado para brindarle la más estimulante sensación de bienestar. ¡El mejor vibrador-estimulador ahora a su alcance en la Argentina!
A 39,99. CODIGO 530

CORSA A FONDO

TURISMO EN SAN JORGE, SANTA FE (12/7/87)

LOS SANTOS INOCENTIA

Por supuesto que nada tuvieron que ver los organizadores, como tampoco muchos protagonistas, con las cosas que se sucedieron durante y, especialmente, después de la competencia como para empañar, complementando a la niebla que iba levantándose, una reunión que de todas formas fue fiesta inaugural de un escenario válido. Profundicemos.



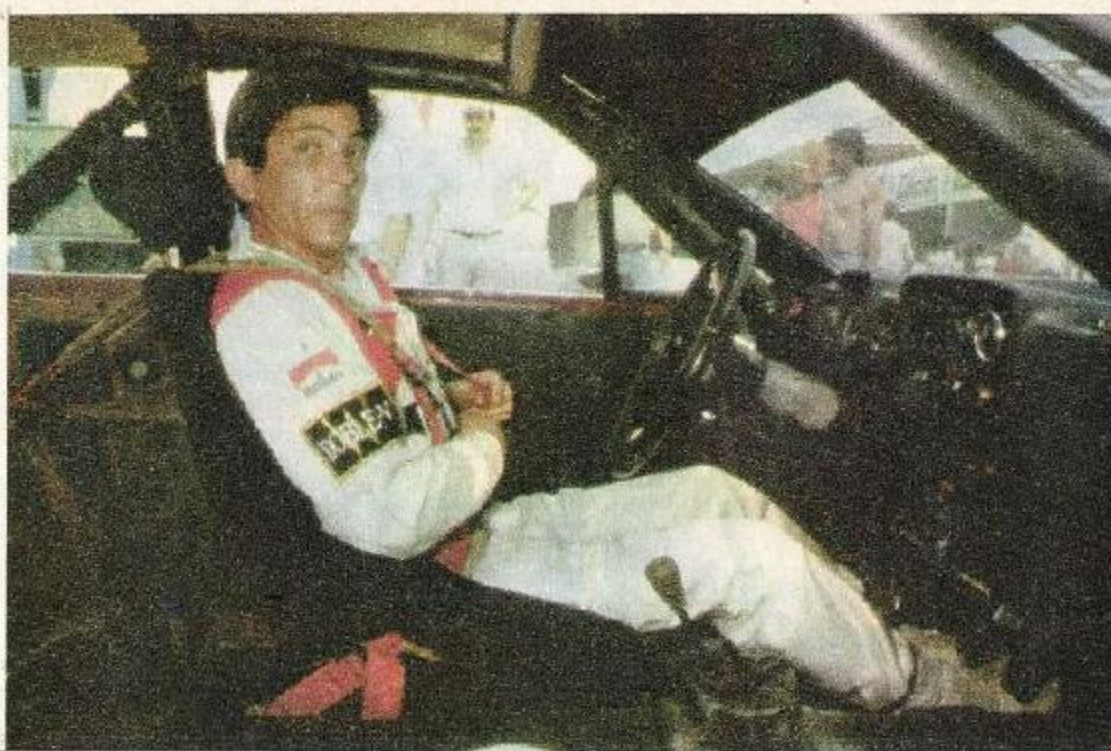
En una cena que se realizó en el Club San Jorge durante 1984, el entonces presidente de la entidad, doctor Eduardo Piaggio, le preguntó al colega santafesino Ricardo Pallero: "¿Qué habría que hacer ahora que hemos rehabilitado el circuito del Parque de la Velocidad?". Ricardo, muy categóricamente, le indicó: "Ya tenemos en Santa Fe un circuito recuperado para los zonales. Si se aprovecha bien el terreno de más que tiene el autódromo habría que hacer la extensión para llevarlo a más de 3.000 metros y hacer un trazado con características nacionales, y quizá también con aspiraciones sudamericanas". Esta no fue una charla de sobremesa. Fue dicho ante muchos coterráneos afectos al automovilismo que participaban del ágape, y a través de los micrófonos que llenaron la sala. Los directivos del Club Atlético San Jorge se buscaron con la mirada, tragarón saliva y sonrieron para sus adentros. Al día siguiente, el abogado Piaggio llamó por

teléfono a Artemio Suárez, presidente de la subcomisión de automovilismo de la entidad, con carácter de urgencia para que fuera a su estudio. No era habitual que ello sucediera. Don Artemio fue a la reunión sin saber de qué se trataba y preguntándose intimamente el motivo de la urgencia. Piaggio casi no le dio tiempo a sentarse cuando le tiró la frase inicial de la charla, que casi fue una conclusión: "Mirá, Suárez, quiero que te hagas cargo del tema de la pista. El club y la comunidad de San Jorge necesitan tener un autódromo a nivel nacional. Sé que no es una empresa fácil y tampoco vamos a hipotecar el club para lograrlo, pero hay que buscar la manera de hacerlo". El desafío estaba lanzado. El reto de Pallero aceptado. "Bueno -dijo Artemio- vamos a trabajar en eso." No hizo falta nada más. Se reunió con sus compañeros de comisión, les contó la intención del presidente y pusieron manos a la obra. Cada uno aportó lo que pudo en maquinarias, trabajo,



1 - Adba y Romero invertían las posiciones al final. Sexto el santafesino y cuarto el sureño. 2 - Maggi preparándose para salir a pista. 3 - Bonomo antes de la rotura del eje del carburador, que lo dejó sin chances al final. 4 - Ricardo Costanzo se reencontró con las buenas ondas: quinto luego de las 17 vueltas. 5 - Guirál y Peniecoste definiendo la final de Fórmula Sierra.

4



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Club Atlético San Jorge. Avenida San Martín 399. Teléfono: (0401) 40333/40746. San Jorge, provincia de Santa Fe.

Accesos: Varios, de tierra, en muy buen estado. 4 puntos.

Controles: Buenos. 3 puntos.

Comodidades: Buenas. Con instalaciones sanitarias aptas. 3 puntos.

Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.

Boxes (instalaciones): Buenas. 3 puntos.

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

Promoción del espectáculo: Excelente. 5 puntos.

Servicio de prensa: Muy bueno. 4 puntos.

Puntualidad: Buena. 3 puntos.

Total: 32 puntos; (Ideal: 45 puntos).



CARTA DE PRESENTACION

GUILLERMO NADIN



Tiene 21 años y es el menor de los varones de una dinastía automovilística que inició hace muchos años su padre, Oscar, un casi legendario preparador de la categoría Turismo y por cuyo taller pasaron los Fiat de Máximo Macchi, Osvaldo "Cochito" López, Constante Moreno Pretto, Pablo Brea, y los Alfa de Bessone, entre otros. Guillermo se formó, lo mismo que su hermano mayor, viendo hacer "tierras" de carrera y fue acunado por muchos de los "grandes" de ayer y de hoy. Ahora se lo vio debutar en la Clase 2 de Turismo con una cupé Aliasud Sprint Veloce 1.5 que, obviamente, tiene elaboración familiar en el taller de rectificación y preparación de motores de carrera que su padre tiene en Tapiales.

Empezó a correr a los 12 años en los minimidget en los circuitos de tierra, donde resultó subcampeón, luego pasó por distintas especialidades del karting mayor donde obtuvo varias victorias, pero sin llegar a ser campeón, luego ascendió a los Fiat 600 y el año pasado hizo completo el campeonato de Standard Mejorado, quedando 3º en el torneo.

Debutó en San Jorge en Turismo y llegó al podio luego de la exclusión de Bessone y la desclasificación de Scioli. En una clase tan competitiva como la 2 es casi una hazaña para alguien sin experiencia previa en autos de buen nivel.

"Elegimos el Turismo porque creíamos que era el paso lógico a seguir luego del zonal. En cuanto al Alfa, lo elegimos porque sabemos lo que puede dar luego de haber trabajado tanto con el de Bessone; se dio la posibilidad de hacerlo y aquí estamos, tratando de aprender." Hoy que seguirlo con atención; tiene buen futuro.



la figura

JORGE GUIRAL explica su triunfo en San Jorge y aclaró:

"DEFINI EN LAS ÚLTIMAS VUELTAS"

La inauguración de un trazado siempre plantea muchas incertidumbres. El de San Jorge no podía ser la excepción, con pavimento nuevo, curvas de radios cambiantes y lugares claves para ganar posiciones. Y justamente en San Jorge fue un Jorge el ganador de la Fórmula Sierra.

El apellido Guiral "suena" desde hace mucho en el automovilismo argentino. Ahora está abocado a la Fórmula Sierra, luciendo el número dos en las puertas. Y Guiral llegó con el pie derecho a San Jorge... Veamos.

"El viernes andaba todo bien. Roberto Patti y Gerardo Del Campo hicieron muy buenos tiempos y, tanto Ayerza como Pentecoste y yo, estábamos a dos décimas de lo mejor. Normalmente no pasa eso pues por lo general alguno de los tres que estamos en nuestro equipo hace el mejor tiempo, pero los autos están muy parejos..."

Las complicaciones propias de las carreras llegaron el sábado en las pruebas de clasificación. El principal problema se producía al doblar y, para subsanarlo,



Guiral adoptó el mejor compromiso posible.

"Salimos a clasificar en el primer turno con gomas nuevas y estábamos dos segundos más lentos que los mejores. No sabía si era por las gomas o los amortiguadores, pero lo cierto es que Hernán (Ayerza) estaba quinto a un segundo y Oscar (Pentecoste) segundo, a ocho décimas de Gerardo Del Campo. Dimos cuatro vueltas y una goma no sirvió más. Paré en boxes en la cuarta vuelta mientras Del Campo repetía los

tiempos del viernes. Cambiamos la amortiguación, los resortes y la posición de las barras y, en la primera vuelta que di en esas condiciones, bajamos dos segundos el tiempo y quedé segundo a ocho centésimas. En la segunda vuelta se le rompió el tanque de combustible a Sgroppo y regó con nafta toda la pista, por lo que no se podía girar rápido. Allí perdimos tres vueltas hasta que se fue secando el pavimento y luego tiramos junto con Pentecoste, pero mis tiempos no eran buenos porque yo era más rápido en lo veloz y él tenía mucha mayor diferencia en la parte lenta."

La carrera se planteó con cierta comodidad hasta que Edelstein se acercó peligrosamente a las posiciones de los dos punteros -Guiral y Pentecoste- que estaban viajando juntos para hacer una diferencia apreciable.

"En la largada, Hernán se adelantó porque no vio el semáforo y miraba el dedo del largador. En esa maniobra lo recargaron con treinta segundos, es decir que perdió la carrera desde el inicio. Lo pasé en la primera vuelta y cuando me volvió a superar me quedé atrás, para darme cuenta si podía seguirlo. Él usó un cambio y rompió el motor, entonces nos encontramos con Pentecoste y viajamos cómodos, hasta que se acercó Edelstein y por eso bajamos nuestros tiempos. Se cruzó un pomo en la pista, lo alcancé a esquivar, pero Pentecoste le pegó rompiendo el paragolpes y el guardabarros y Edelstein también lo hizo, perforando el radiador de agua."

relaciones, dinero, etc. El club seguía haciendo obra. En diciembre del año pasado ya Piaggio había dejado su puesto de presidente, pero esta vez fue Suárez quien lo llamó por teléfono y le dijo "Eduardo, cuando quieras podemos ir a visitar juntos el autódromo que nos pediste". Este es el principio y el final de una breve historia, la cual encierra un montón de sacrificios intermedios que serían imposibles de narrar con precisión, pero que culminó con el orgullo que se observaba en los rostros de cada uno de los que hicieron posible que hoy, en una situación casi caótica, desde el punto de vista económico y social, se haya inaugurado un nuevo autódromo en nuestro país y con las características del de San Jorge. Un pueblo de trabajo que no le teme a los desafíos.

LAS CARRERAS

Varios son los ítem a rescatar de las competencias del domingo 12/7. La competitividad que existe en todas las clases, la prolijidad de los autos, el nivel conductivo de los pilotos y la tecnología que se aplica en los vehículos. Pero, paralelamente a ello hay otros aspectos que no deben escapar al control de los dirigentes de la misma. Otra vez volvimos a tener muy pocos autos en la Clase Sierra-13 y la fragilidad de los vehículos fue notable, ya que desaparecieron de a poco, más allá de ese insólito incidente de la primera curva, que "borró" a cuatro participantes en una sola acción. Es como que Pentecoste y Cia. deberían sentarse a charlar el tema ya que esto no es positivo.

Otro aspecto preocupante es la interpretación del reglamento técnico. Prácticamente no hay carrera en la

cual no exista algún excluido, y ello es mucho más notorio cuando son los ganadores. Aquí, Héctor "Pata" Sánchez, el preparador de Scioli, apeló la medida de exclusión de su piloto por haber agregado unos espárragos que luego fueron cortados al ras del volante motor, para balancear el mismo correctamente. Es cierto que no es más liviano de esa manera, pero también es cierto que hay material agregado y ello está prohibido por el reglamento. Es un tema para tener en cuenta y ver cuál es el criterio de la subcomisión técnica de la CDA en este caso. Más allá del tema del volante, la actitud mental del promisorio "Pepé" Scioli frente a esta carrera no merece ningún tipo de reparos. Queremos separar, en este caso, lo técnico de lo deportivo, porque lo que hizo el piloto sobre el auto fue de primer nivel y no merece objeciones.

El mismo criterio aplicamos con "Flash", con la diferencia de que en este caso "Jim" Giménez no apeló la medida, ya que entendió que el criterio de los técnicos era el acertado y admitió que él se había equivocado cuando pesó el volante motor con una pieza de aluminio que sirve como apoyo del embrague, pero que no es solidaria al volante. Este elemento pesaba 180 gramos. Con ella, el mismo pesaba 30 gramos más que el límite reglamentario -8,300 kg-, sin ella estaba 150 gramos por debajo. Aquí, si bien no es discutible que hace a la performance porque mejora la aceleración del motor, tampoco podemos dejar de destacar la buena tarea del piloto.

Consistente lo de los Alfa que hace Ballestrini para Maggi y Breard. Mostraron su vigencia a pesar de no sentirse realmente cómodos en ese trazado.



1 - Ernesto Bessone, padre, fuera de sí. Fue excluido por maniobra antideportiva. 2 - "Tito" Abdala no pudo cortar la mala suerte; rompió un pañal cuando iba para la largada. 3 - Banderazo para "Chippy" Breara con el auto maltrecho. 4 - "Flash" haciendo declaraciones. 5 - Bonomo: "Hum... ¡qué desastroso está esto!" 6 - Serravalle, Baldinelli, Bonomo y Scioli tapados, y Gallicchio más atrás.



Clase 2

a ALBERTO BALDINELLI

Porque salió a hacer "su carrera", lo más rápido posible, pero sin preocuparse por lo que hicieran los demás. Cuando se fueron Scioli y Bonomo adelante, no cambió de filosofía y se dedicó a mantener la diferencia que había elaborado con respecto a quienes estaban atrás. Porque supo llevar, sin errores y con una pulcritud realmente notable, un auto que estaba muy duro de suspensión, a tal punto que corrió con los topes de goma que se agregan a los resortes.



CLASE 3

a JUAN CARLOS GIANNI

Porque logró un equilibrio casi perfecto, tanto en su persona como en su auto. Era de los Renault más veloces y mejor llevados. Tal como Baldinelli, salió a hacer la de él, la que sabe, sin desbordes pero limando centésimas permanentemente, no sólo con sus rivales directos -Catalán y Romero- sino también con la punta de la carrera a pesar de tener que pelear siempre con alguien.



Clase Sierra

a JORGE EIDELSTEIN

Este sureño, que primero fue rallista, luego se dedicó al TC del Comahue y hace muy poco ingreso a la Fórmula Sierra, tuvo una adaptación notable al auto y a la categoría. Sabe andar en los pelotones; es inteligente para manejarse en ellos y supo ir más rápido que Guiral y Pentecoste hasta ponerse a la cola de ellos en sólo 4 vueltas.



LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: La excelente presentación del nuevo autódromo de San Jorge. Salvo escasos detalles, como la falta de un pianito y la prolongación de otros, fue impecable.

Lo malo: Los golpes que, lamentablemente, siguen abundando en el automovilismo en general y en el Turismo en particular.

Lo positivo: Que los colegios de comisarios deportivos sigan teniendo mano dura para los que van más allá de las actitudes deportivas.

Lo llano: La competitividad que existe en las tres clases de la categoría.

Lo feo: Que la clasificación sea una cuando termina la carrera, y otra después de la verificación técnica.

Lo mejor: El soberbio rendimiento que tiene el auto de Hernán Ayerza, en la Clase Sierra, elaborado por la gente de R.G. en el motor, el "colorado" Pianetto en las suspensiones y el "Tolo" Bistacco en el armado general.

Lo peor: La presión de algunos pilotos y dirigentes de la categoría sobre el Colegio de Comisarios Deportivos, el sábado, para que permitiesen largar 30 autos, cuando el cálculo matemático de la pista sólo habilitaba 25.

Lo lamentable: Los abandonos de Eidelstein en la Clase Sierra, y de Bonomo en la Clase 2.

Lo que no debe ocurrir: El múltiple choque de la primera vuelta de la Clase Sierra. ¿Todavía no aprendieron que una carrera no se deime en el primer frenaje?

La actitud: La de Hernán Ayerza, admitiendo que él había pasado de vueltas el motor al errar un cambio. Así proceden los verdaderos deportistas. Cuantos deberían imitarlo en todas las categorías.

Ayerza, Pentecoste y Guiral son atendidos por R.G. en lo que respecta a los motores y las definiciones entre los integrantes del equipo son muy especiales, teniendo en cuenta que no se van a perjudicar mutuamente.

"Nosotros tenemos el acuerdo de definir cuando faltan tres vueltas, en el caso que la carrera esté entre nosotros. Todos queremos ganar, pero es mejor ponernos de acuerdo durante la carrera, para ir juntos y escaparnos de los rivales, para después luchar entre nosotros. Me habían dicho que los cambios había que tirarlos hasta las 7.000 rpm, pero me fugué y los puse a siete mil para lograr diferencia con Pentecoste, la conseguí en lo veloz y en los ruidos me quedaba tranquilo porque él era más rápido, sin llegar a inquietarme."

Triunfo de Jorge Guiral y nueva victoria para los motores de Gregorio Saffar y Rafael De Pascali, quienes prácticamente han monopolizado el año en lo que a primeros puestos se refiere. En el auto de Guiral también trabajan Adolfo "Pichu" Brundone y Miguel Ganduzo, mientras que los armadores de los motores son Miguel y Gustavo.

"Los motores se desaman luego de cada carrera, se controlan y banquean, y se deja todo en condiciones para la próxima. Ahora en R.G. están armando un nuevo banco de pruebas que estará terminado en aproximadamente treinta días." Como se aprecia, Guiral sigue mirando el futuro... y disfrutando de los triunfos del presente...

Bonomo ratificó su número uno trabajando sólidamente en la punta y demostrando que el auto que le arman los hermanos Boné funciona bien, más allá de los imponderables de este fin de semana poco feliz, donde se rompieron dos rótulas de la suspensión delantera el sábado y el eje del carburador el domingo. Néstor Percuz demostró que tiene uno de los aún vigentes Súper Europa 1500 y por eso quedó segundo. Buenas tareas cumplieron también, aunque sólo parcialmente, el ex rallista Tinacher y el ex midgista Carlos Gallicchio, ambos con sendos Gacel. Buen balance general para la categoría en esta nueva presentación, con mucho público, pero con algunos aspectos a cuidar.

Por Nestor Carbia
Fotos: Carlos Campos



LOS NOTABLES DE JUNIO

De izquierda a derecha y de arriba hacia abajo: Emilio Satriano (La Figura, junto a su hermano Pablo); Gabriel Masel (La Revelación); Pablo Satriano (La Figura, junto a su hermano Emilio); Heriberto Zapperi (por la Asociación Argentina de Automóviles Sport, El Organizador); Juan Cingolani (por el Automóvil Club Nueve de Julio, terminado para El Organizador); Ernesto C. Bessone (terminado para La Figura); Eduardo Bouvier (por la Asociación Pilotos Fórmula Cuatro, Mención Especial); Guillermo Maldonado (terminado para La Figura); Dr. Raul Oldani (por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, terminada para El Organizador) y Juan Carlos Nesprías (terminado para La Revelación).



2005/11



Imposible describirlo con palabras. Porque Sexta Edición es el panorama de noticias más completo. De lunes a viernes de 16:00 a 19:30 hs. Con todo lo acontecido en el día, para los que quieren y necesitan estar bien informados.

A través de un despliegue periodístico único, con profesionales de primer nivel.

Y el apoyo de la infraestructura y tecnología más avanzada en materia de comunicaciones.

Con puestos móviles y fijos. Corresponsales. Y el clásico y personal estilo de Jorge Fontana, Roberto Maidana, Daniel Mendoza, Rolando Vera y todo el equipo del Rotativo del Aire.

Si busca la mejor información, no dé más vueltas. Deje el dial en Radio Rivadavia.

SEXTA EDICION.

Lunes a viernes de 16 a 19:30 hs.



LS5 RADIO RIVADAVIA

Escuche Rivadavia. Y vea un líder en acción.

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 162

22 de julio de 1987

Rally de Catamarca SOTO LE GANO A TRAVERSO

San Fernando del Valle de Catamarca, CA. - Gran repercusión tuvo en esta provincia la realización durante los días 11 y 12 de julio del **Primer Rally de Catamarca**, válido para el **Campeonato de Rally del Centro del País**, cuyas pruebas se disputan generalmente en la vecina Córdoba.

Sesenta y dos pilotos representando a seis provincias argentinas fueron los que iniciaron la prueba, con una primera etapa consistente en dos PP.CC. en los alrededores de esta capital provincial. Pero quizá el máximo atractivo de este rally, haya sido la presencia de tres campeones argentinos: Ernesto Soto, Hugo Rosso y Juan María Traverso, quien hizo su debut en la especialidad tripulando un muletto del equipo oficial, a modo de entrenamiento del compromiso que lo espera antes de un mes, o sea su participación en el Rally de Argentina, donde será coequiper de Soto con un Renault 18 oficial.

Por su parte, 17 binomios catamarqueños opusieron su entusiasmo -y en algunos casos como Moreyra-García, los hermanos Prevedello, Haarscher-Carrizo y Seleme-Franchini, su gran capacidad- a la mayoría de experimentados pilotos cordobeses, que finalmente se impusieron en las cuatro clases en disputa.

Pero el plato fuerte fue indudablemente la supuesta confrontación entre Soto y Traverso. Acá se dio lo contrario de lo que sucede en el TC 2000 en el que ambos forman la dupla oficial de Renault. Soto asesoró al flaco de Ramallo... y le ganó sin atenuantes. Por supuesto que el talento de Juan María Traverso le valió para amoldarse rápidamente a la nueva situación y cumplió con creces la meta establecida: hacer rápida experiencia en piso

de tierra, ripio y montaña. Soto paseó su solvencia acostumbrada y Traverso fue siempre su sombra en la clasificación general acumulativa. Apenas hay que contabilizar en su contra un largo montanazo en la primera etapa, el que seguramente sirvió para sosegarlo y volverlo a la realidad.

No hubo pues sorpresas. A tal punto que los ganadores de cada una de las clases (Soto, en la grande, Rosso en la intermedia, Grasso en la "milvección" y Cassino en la de 850) ganaron todos los primes en disputa, salvo dos PP.CC. perdidos por José Luis Grasso y en las que triunfó su coequiper del equipo de Nico Zappegno, Rodolfo Torre.

Muy destacable lo de los riojanos hermanos Maciel, Hernán y Luis se ubicaron al final terceros en la general a cuatro minutos de Soto. En cuanto a los locales, descollaron los "chacareros" Prevedello, con el R-18 que le compraron a Chiavarolle, como así también Enrique Haarscher y Omar Carrizo con un Renault 12, que ratificaron sus cualidades en lo trabado. En cuanto a Jorge Seleme y Freddy Franchini, se privaron -por una penalización de 40 segundos- de subir al podio de la clase 1.

En la clase de los más chiquitos, muy bueno lo de los aplaudidos Sergio Cassino-Luis Molinari, quienes con el pintoresco Citroën 3 CV triunfaron a un llamativo promedio (son 602 cc...) de 71,910 km por hora.

El rally fue un éxito y seguramente dejará su fermento en la región. La afluencia de público -medida en varias decenas de miles- confirmó la aceptación y poder de convocatoria de la especialidad, lo que animará a los eficientes organizadores a insistir.



Jose Maria Traverso, juntando experiencia en la especialidad. Tuvo un montanazo en la primera etapa y luego circulo sin problemas y llegó a dos minutos del ganador. A la izquierda, arriba, Soto-Venturi y el R-18 oficial. La solvencia de siempre. Abajo, los locales Enrique Haarscher y Omar Carrizo, muy fuerte con el R-12. (Fotos diario La Unión, Catamarca).



CLASIFICACION GENERAL

Rally de Catamarca - 3ª fecha del Campeonato de Rally Centro del País - Auto Peña y ACRYR - Dos etapas - Seis PP.CC. con un total de 111,52 km más enlaces - 11 y 12 de julio de 1987.

Pos	N°	PILOTO-NAVEGANTE	CI/MARCA/Procedencia	Tiempo
1°	1	E. Soto - A. Venturi	3-Renault 18/V. Dolores, Cba.	1h04m16s
2°	5	J.M. Traverso-P. Stella	3-Renault 18/Ramallo, BA	1h06m16s
3°	15	H. Maciel-L. Maciel	3-Renault 18/La Rioja	1h08m23s
4°	3	H. Rosso-C.A. Bustos	2-Fiat SE 1.5/Córdoba	1h08m38s
5°	35	P. Prevedello-J.C. Prevedello	3-Renault 18/Valle Viejo, Ca.	1h09m44s
6°	16	E. Haarscher-O. Carrizo	2-Renault 12/Catamarca	1h10m40s
7°	7	J. Cantón-S. Schroeder	2-Renault 12/R. Ceballos, Cba.	1m10m56s
8°	11	J.L. Grasso-J.M. Volta	1-Fiat 126/Jesús María, Cba.	1h11m37s
9°	4	O. Maccari-A. Paz	2-Renault 12/Alta Gracia, Cba.	1h11m53s
10°	32	R. Torre-G. Klus	1-Fiat 128/Carlos Paz, Cba.	1h11m54s
11°	12	M. Macías-P. Macías	1-Fiat 128/Córdoba	1h13m16s
12°	46	J. Seleme-F. Franchini	1-Fiat 128/Catamarca	1h13m34s
13°	51	G. Romero-R. Bennato	1-Fiat 128/C. del Eje, Cba.	1h14m05s
14°	41	M. Olmas-J. Leimgruber	2-Renault 12/R. Ceballos, Cba.	1h15m10s
15°	28	N. Paganini-H. Roldán	3-Fiat 125 B/Córdoba	1h15m14s
16°	30	C. Tesoro-S. Colazo	1-Fiat 128/V° Allende, Cba.	1h15m14s
17°	54	R. D'Olivo-O. D'Olivo	1-Fiat 128 C. Caroya, Cba.	1h15m10s
18°	8	A. Baschiblaso-R. Pippi	3-Fiat 125 B/Córdoba	1h16m57s
19°	20	C. Morcillo-C. Ostaschinski	1-Fiat 128/A. Gracia, Cba.	1h17m13s
20°	9	M. Goranescu-N. Vega	2-Renault 12/La Grana, Cba.	1h17m24s
21°	72	R. Campi-E. Reyes	1-Fiat 128/Catamarca	1h17m29s
22°	6	C. Demelchiori-M. Romero	3-Peugeot 504/Catamarca	1h18m00s
23°	50	G. Peschiutta-D. Griguel	1-Fiat 128/C. Caroya, Cba.	1h18m07s
24°	22	J. Sciangua-C. Acosta	1-Fiat 128/La Cumbre, Cba.	1h18m52s
25°	44	G. Scavetta-J. Turia	1-Fiat 128/La Rioja	1h19m39s
26°	63	S. Perugini-S. Perugini	2-Renault 12/Córdoba	1h20m20s
27°	36	R. Moreno-C. Gómez	3-Renault 18/Catamarca	1h21m18s
28°	45	R. Arias-J. Arias	1-Fiat 128/La Rioja	1h22m07s
29°	61	J.L. Dionigi-O. Loza	3-Fiat 126 S/Córdoba	1h23m09s
30°	60	H. Avaca-N. de Avaca	1-Fiat 128/Córdoba	1h23m14s
31°	43	J.C. Abanca-O. Pico	2-VW Gol/San Juan	1h23m27s
32°	55	M. Gil-G. Scurto	1-Fiat 128/Córdoba	1h23m50s
33°	71	R. Valdez-J. Agüero	1-Fiat 128 1.3 Tucumán	1h24m43s
34°	40	C. Mauvecin-C. Avaro	2-Renault 12/V. Allende, Cba.	1h26m00s
35°	57	M. Vaudagna-R. Pérez	1-Fiat 128/Córdoba	1h26m12s
36°	26	L. Mercado-H. Mazzola	1-Fiat 128/La Rioja	1h32m06s
37°	33	S. Cassino-L. Molinari	4-Citroën 3CV/Córdoba	1h33m03s
38°	70	J. Navarro-H. Marchetti	2-Fiat 128 1.3/Catamarca	1h38m45s
39°	78	C. Vergara-R. Saivatierra	4-Fiat 600/Catamarca	1h43m44s
40°	74	A. Natera-J. Toledo	1-Fiat 128/Catamarca	2h04m17s

Promedio de Ernesto Soto: 104.120 km/hora.

Viernes y Sábado, Rally de Villa Gesell CON URUGUAYOS Y TODO

Este viernes y sábado (se anticipó un día para evitar la superposición con el regreso de las vacaciones de invierno) se correrá el **Rally de Villa Gesell**, en los alrededores de esa ciudad balnearia. El viernes se correrá la primera etapa a partir de las 13 horas, con dos primes. El sábado por la mañana, la segunda, con otras 6 PP.CC. quedando para después de las 15.30 la tercera etapa con dos pruebas en un corto y trabado trazado. En total serían 181,00 km de PP.CC. más 136,5 de enlaces.

Esta séptima prueba del campeonato bonaerense será además la segunda de la Copa Rioplatense, instituida por el Embajador en Uruguay, Dr. Carlos Humberto Perette (quien asistirá y bajará la bandera de largada). Se anuncia por lo tanto la presencia de un grupo de pilotos orientales, entre quienes están los mejores

de ese medio: Domingo De Vita (Escort), Fernando Gamarota, Gustavo Pisano, Julio Vergés y Lucho Echegoyen (todas con VW Gol) entre otros. En la foto vemos la conferencia de prensa en la cual se presen-

tó la carrera: de izquierda a derecha, el Diputado Hugo Costa, el Arq° Pérez Noble (CUR), Carlos Antonio (VGAC), Martín Salaberry (APT), Jorge Tomasi, Yamandú Sánchez y Burgoin, del CUR.



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



carburando

**BATE TODOS
LOS RECORDS
DE AUDIENCIA**

CONDUCCION Y RELATOS:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI
CON EL MEJOR EQUIPO
DE PERIODISTAS
Y TECNICOS
ESPECIALIZADOS

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

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

carburando
ESTA CON UD. PORQUE UD.
ESTA CON CARBURANDO



Motociclismo CAM en Justiniano Posse BOSCAROL, MATTEI, MURATORE Y COLASILLI

Córdoba - El Club de Bomberos Voluntarios de Justiniano Posse -ciudad a 300 km al SE de esta capital- tuvo a su cargo la organización de la cuarta fecha del **Certamen Argentino de Motociclismo -CAM-** de la especialidad de velocidad en óvalos de tierra. Se corrió en un circuito impecable, de 470 metros de cuerda, respondiendo a la convocatoria casi un centenar de pilotos representando a ocho provincias. El día de pleno sol ayudó a una masiva concurrencia de público, estimada en 4.000 personas.

Categoría Escuela

En esta división en la que participan menores de 10 a 15 años con motores Sachs 98 cc, tras dura puja se repitió el triunfo de Germán Colasilli, esta vez sobre el impetuoso Claudio Mejías y Ariel Mattei.

Final: 15 vueltas: 1° Germán Colasilli (Los Surgentes, Cba.) a 75,100 km/hora; 2° Claudio Mejías (Córdoba); 3° Ariel Mattei (Casilda, SF); 4° Alejandro Romero (Córdoba); 5° Mauricio Gigli (Justiniano Posse, Cba) y 6° Héctor Pérez (Villa María, Cba.).

Promocional 108 cc

Sergio Bar y Marcelo Muratore fueron quienes ganaron las dos series previas en esta categoría, y ellos mismos, a quienes se sumaron Fabián Martina y Oscar Roggio fueron los que protagonizaron la vanguardia en la final, en la que la punta cambió repetidas veces, hasta el triunfo de Muratore, muy festejado ya que su Bell Ville está muy cerca de Justiniano Posse y fueron muchos sus compuchablanos presentes.

Final, 20 vueltas: 1° Marcelo Muratore (Zanella-Copertari/Bell Ville, Cba.) a 78,072 km/hora. 2° Sergio Bar (Zanella-RF/Santa Fe); 3° Oscar Roggio (Zanella-RF/C. Caroya, Cba); 4° Fabián Martina (Zanella-RF/San Guillermo, SF); 5° Norberto Ramos (Zanella-RF/Esperanza, SF) y 6° Sergio Fontanini (Zanella-RF/Esperanza, SF). **Campeonato:** Bar, 35 puntos; Muratore, 22 y Ancharuk, 12 puntos.

100 cc Libre Preparación

En ésta, ganaron las series Oscar Salicruz y Héctor Mattei. En la final, el veterano Mattei prevaleció sobre Salicruz, Colasilli y Dagma, quienes lo acosaron hasta la misma raya de llegada.

Final, 20 vueltas: 1° Héctor Mattei (Zanella-RF/Casilda, SF) a 81,702 km/h; 2° Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF); 3° Javier Colasilli (Zanella-RF/Los Surgentes, Cba.); 4° Juan Dagma (Zanella-RF/Pergamino, BA); 5° Jorge Grigoli (Zanella-RF/Buenos Aires); 6° Gabriel Gavitto (Zanella-RF/Santa Fe) y 7° Miguel Mejías (Zanella-RF/Córdoba). **Campeonato:** Dagma, 33 puntos; Delgado, 28; Salicruz, 27; Mattei, 24 y Mejías, 19.

200 cc Libre Preparación

Las series de la clase mayor fueron para Hugo Boscarol y Hugo Mondino. Para la final había por lo menos ocho candidatos, uno de ellos el local Darío Cuatroccolo, en primera fila. Largados por el semáforo los 20 participantes tomó la punta el suardense Boscarol, seguido por Cuatroccolo, Zafrea, Frank, Gatti, Amoroso, Arrausi, Ghinassi... el país. Cada vuelta traía cambios y el avance de Amoroso. Cuando faltaban cuatro vueltas, Frank, Cuatroccolo y Zafrea atacan la posición de Boscarol y sufren una tremenda rodada, que los quita de carrera. Amoroso no cesa, y en las últimas tres vueltas se asiste a un colosal mano a mano entre el santafesino y el del Gran Buenos, ganando Boscarol por una insignificante diferencia.

Final, 20 vueltas: 1° Hugo Boscarol (Zanella-Tosticarelli/Suardi, SF) a 82,702 km/hora; 2° Néstor Amoroso (Zanella-RK/Villa Adelina, GBA); 3° Hugo Mondino (Zanella-Tragial/Gálvez, SF); 4° Roberto Pairetti (Zanella-Tragial/Gálvez, SF); 5° Norberto Gatti (Zanella-Montiel/Santa Fe) y 6° Pedro Avila (Zanella-Tragial/Goya, Ctes). **Campeonato:** Boscarol, 32 puntos; Amoroso, 20; Delgado, 18; Avila, 17 y Gatti, 16 puntos.

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)



Muratore, ganador en 108 Promocional. Lo sigue el caroyense Oscar Roggio.



Vuelta triunfal de 100 cc 1P. El veterano Mattei (N° 3) con Salicruz.

Karting APKP en Buenos Aires CORONA Y OSSOLA EN EL AUTODROMO

El 21 de junio se llevó a cabo la tercera fecha del Campeonato de APKP (Asociación de Proprietarios de Karting Promocional) fiscalizado por la Federación Regional N° 1. Se corrió sobre el circuito N° 17 del autódromo de Buenos Aires, el que tiene una cuerda de 970 metros, en las dos categorías: Zanella 125 Standard y Zanella 125 Libre, ambas sin caja de velocidades.

En Standard ganaron las series Diego Rodríguez Olivera y Waldemar Corona, superando a Javier Perna y Julián Croizet, respectivamente. Croizet y Corona disputaron la punta durante las primeras vueltas de la final, hasta que Corona logró distanciarse, ganando su primera carrera final. Rodríguez Olivera apuró y alcanzó a Croizet, afianzándose en el liderazgo del torneo.

Final, Standard, 22 vueltas: 1° Waldemar Corona (DAP) a un promedio de 85,555 km/hora. 2° Diego Rodríguez Olivera (BreKart); 3° Julián Croizet (Panther); 4° Javier Perna (DAP); 5° Emilio Ossola (Vara); 6° Héctor Branda (Vara); 7° Gustavo Gamba (M 101); 8° Darío Lamela (DAP); 9° Mario Campos (Vara) y 10° Diego Rodríguez (DAP) todos con 22 vueltas.

Campeonato: Rodríguez Olivera, 53 puntos; E. Ossola, 42; Croizet, 37; Corona, 36; Rocabarrén, 24; Gamba, 20; Branda, 17; Litteras y Lamela, 15; Perna, 10 puntos.

En 125 cc Libre la lucha en la vanguardia fue entre Pedro Ossola y Martín Freedman, hasta que aquél pudo escaparse y hacer diferencia. Ferrero y Bruno lucharon rueda a rueda por el tercer puesto hasta que se quedó este último. Riesgosos los desplazamientos de Patricio Lio, quien por ello fue denunciado por Cristián Vitacca. A tal respecto se espera el dictamen de la Federación.

Final, Libre, 22 vueltas: 1° Pedro Ossola (Vara) a 90,708 km/hora. 2° Martín Freedman (DAP); 3° Gerardo Ferrero (Tiger); 4° Patricio Lio (Tiger); 5° Gustavo Granelli (Tiger); 6° Cristián Vitacca (BreKart); 7° Martín Panizza (DAP) con 19 vueltas. **Campeonato:** P. Ossola, 61 puntos; Freedman, 56; Panizza, 34; Ferrero, 33; Martínez, 29; Vitacca, 23; Lio, 18; Bruno, 14; Granelli, 8 y Albizúa, 5 puntos.

(Informe de Silvina Arbotta)

Waldemar Corona y su primer triunfo en el karting APKP



Motociclismo en Paraná FAGUNDEZ, CABRERA Y AVILA

Paraná, ER - Más de medio centenar de motos participaron de la tercera fecha puntuable del campeonato provincial de motociclismo disputada en el circuito "Toma Vieja", de Paraná, ante escasa cantidad de público (600 personas) que, empero, disfrutó de un espectáculo de primer nivel.

César Fagundez, de Concepción del Uruguay, se impuso en Promocional 100 cc y ahora comparte, con Gabriel Cesarego, el primer lugar en el campeonato.

Final Promocional: 1° César Fagundez (Demm 50/C. del Uruguay, ER); 2° Jorge Casagrande (Minarelli 50/Gualedguay, ER); 3° Gabriel Cesarego (Puma 98/Victoria, ER); 4° Fabián Barrios (Puma 98/Gualedguay, ER); 5° Diego Mastroiacovo (Ikom 50/Gualedguay, ER) y 6° Oscar Coffy (Zanella 50/San José, ER).

Muy accidentada resultó la final de 125 cc Libre que en su primer largada produjo una rodada múltiple. Acá logró triunfar el local Cabrera, tras una carrera de trámite espectacular. Lonardi, tercero, sigue al frente de la puntuación.

Final 125 cc Libre: 1° Román Cabrera (Zanella 125/Paraná, ER); 2° César Fagundez (Zanella 125/C. del Uruguay, ER); 3° Daniel Lonardi (Zanella 125/Larroque, ER); 4° Luis Aguerre (Zanella 125/C. del Uruguay, ER); 5° Daniel Simiand (Zanella 125/A° Urquiza, ER); 6° Gualberto Guerra (RF 100/Paraná, ER); 7° Hugo Togni (RF100/Rafaela, SF); 8° Luis González (Zanella 125/Gualedguay, ER); 9° Jorge Gregorutti (Tosticarelli 125/Paraná, ER) y 10° Gustavo Viviani (Zanella RK 125/Chajari, ER).

La categoría mayor, 200 cc Libre, también tuvo lucha en todo su transcurso entre Miguel Remedi y el correntino Tono Avila. En la última vuelta, a la entrada de los mixtos, se tocan y cae el paranaense perdiendo toda posibilidad.

Final, 200 cc Libre: 1° Pedro Avila (ATC 200/Goya, Ctes.); 2° Daniel Simiand (Yamaha 125/A° Urquiza, ER); 3° Daniel Lonardi (Zanella 125/Larroque, ER); 4° Luis Aguerre (Zanella 125/C. del Uruguay, ER); 5° Raúl Piloni (Jawa

125/C. del Uruguay, ER); 6° Fernando Lonardi (Kawasaki 125/Larroque, ER) y 7° Jorge Gregorutti (Tosticarelli 125/Paraná, ER).

(Informe y foto de Roberto Hillairet)



César Fagundez y la Demm ganadora en Promocional

Promocional del SE, Minicross y Ford "T" en Tres Arroyos "POLIYA", COMO DE COSTUMBRE

Olavarría, BA - Cumplieron su quinta fecha de 1987, el 21 de junio, las categorías zonales Promocional del Sudoeste y Minicross 850. Las competencias realizadas en Tres Arroyos por el Moto Club local, tuvieron como escenario el circuito "Segundo Taraborelli", el que recibió además, a modo de exhibición, a los viejos monoplazas Ford "T", a los que un grupo de líricos les pasó el plumero para que las nuevas generaciones tuvieran oportunidad de ver en acción.

En Promocional—categoría que cuenta con un ranking de más de 150 pilotos— se presentaron 40 a dirimir supremacías. Sergio Pezuchi, Nicolás Mogaburu y "Poliya" fueron los ganadores de las tres series. En la final, el "invencible" piloto que se escuda en el seudónimo de "Poliya" volvió a mostrar contundencia: el campeón 1986 y líder holgado del '87 no tuvo problemas para ver por enésima vez en los últimos tiempos cómo caía sobre su Fiat la bandera a cuadros del triunfo. Mogaburu, que se había retrasado en la largada, tuvo una espectacular remontada y terminó segundo pero sin inquietar al vencedor.

Final, Promocional, 24 vueltas: 1° "Poliya" (Fiat/Chillar) 19m 16s 45/100; 2° Nicolás Mogaburu (Fiat/Chillar) 19m 46s 14; 3° Horacio Durando (Fiat/Tres Arroyos) 20m 24s 02; 4° Eduardo Domínguez (Fiat/Necochea); 20m 26s 32; 5° Juan Berestain (Renault/Tandil); 6° Luis González (Fiat/Necochea); 7° Raúl Alonso (Fiat/Bonito Juárez); 8° Ricardo Zabalza (Renault/Chillar); 9° Juan Carlos Ana (Fiat/Tres Arroyos) y 10° Néstor Collini (Fiat/San

Mayol). **Campeonato:** "Poliya", 98 puntos; Durando, 78; Mogaburu, 64; Pezuchi, 33; Berestain, 31 y R. Alonso, 25 puntos.

En Minicross 850, el campeón de 1985, el orensano Raúl Pérez, ganó sin sobresaltos. Las series habían sido para el mismo Pérez y para el tresarroyense Mario Arias. Se presentaron en total 14 máquinas.

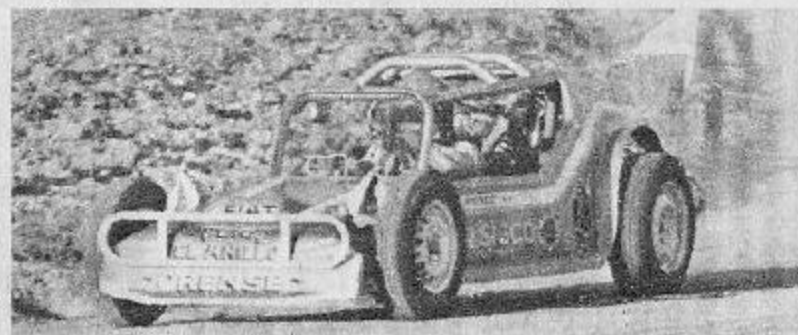
Final, Minicross, 16 vueltas: 1° Raúl Pérez (Fiat/Orense) 12m 30s 43/100; 2° Daniel De la Penna (Renault/Tres Arroyos) 12m 40s 13; 3° Hugo Larroca (Renault/Tres Arroyos) 12m 57s 87; 4° "El Bebote" (Renault/Tres Arroyos); 5° Carlos Altuna (Renault/Tres Arroyos); 6° Horacio García (Renault/Tres Arroyos); 7° Horacio Calafate (Renault/Azul) y 8° Héctor Pedone (Renault/Orense). **Campeonato:** Larroca, 43 puntos; "El Bebote", 23; R. Pérez, 21; Galindo, 15; Calafate, 12 y De la Penna, 11 puntos.

Por su parte, los Ford "T" presentaron una media docena de autos. De ellos cruzó primero la raya de sentencia el comandado por el hijo de Don Segundo Taraborelli, Sergio, quien tripuló el legendario auto de Benedicto Campos, la recordada "Betty". Curiosamente no es un Ford "T", sino Ford "B". Lo siguieron Hugo De la Penna, Arnaldo Zabalza, Mario Sancinetti y Rogelio Orsini, todos muy aplaudidos.

(Informe y fotos de Miguel Angel)



"Poliya" una vez más. El de Chillar, siempre el rival a vencer.



Raúl Pérez ganó entre los Minicross 850. Una máquina de agradables líneas.

TC del Oeste en Luján

FERNANDEZ, PASADO POR AGUA



José Luis Fernández ganó y se acerca a la punta del torneo.

Luján, BA - Después de cuatro años en los que el TC del Oeste no compitió en Luján, la categoría volvió a presentarse en el renovado circuito "El Ombú", de 1.639 metros de tierra compactada, el último domingo de junio. Más de mil personas asistieron al espectáculo del que tomaron parte las dos clases: TC y SP. La jornada, que se presentaba magnífica, terminó con lluvia, lo que obligó a suspender la carrera definitiva del TC cuando se

habían cumplido nueve de sus dieciocho vueltas.

En el TC del Oeste estuvieron 16 pilotos. Daniel Biondo fue el más veloz en pruebas de clasificación promediando 92,219 km/h, seguido por Oscar Piccoli y el reaparecido Darío Iglesias. El local Julio Corbelleri y José Luis Fernández, ganaron las series, éste último por apenas 32/100 sobre Piccoli. Largada la final—programada a 18 giros—pica en punta Fernández y a poco se produce el aban-

dono de Corbelleri. Es Piccoli, entonces, quien acusa al líder, hasta el momento en que el comisario deportivo decide parar la carrera, ya que la lluvia estaba convirtiendo el piso en campo apto para resbaladas y despistes.

Final, TC del Oeste, 9 vueltas: 1° José Luis Fernández (Falcon/J.L. Suárez) 9m 52s 03/100 a un promedio de 97,109 km/h; 2° Oscar Piccoli (Falcon/G. Rodríguez) 9m 52s 43; 3° Miguel Zanelli (Falcon/Moreno) 10m 04s 50; 4° Sergio Vázquez (Falcon/Derqui) 10m 08s 54; 5° Jorge González (Chevrolet/Haedo); 6° José D. Braga (Falcon/Marcos Paz); 7° Darío Iglesias (Chevrolet/Moreno); 8° Hugo Lavallén (Chevrolet/Pilar) y 9° Eldo Vallfré (Chevrolet/J.C. Paz). **Campeonato:** Ciccale, 36 puntos; Fernández, 28; Piccoli, 22 y Biondo, 10 puntos, cumplidas seis fechas.

En la clase SP hubo 18 anotados. Adrián Ciutat y Carlos Lanciotti ganaron las dos series previas a seis vueltas. En la final, las doce vueltas fue-

ron un monólogo de Lanciotti quien, sin embargo, no pudo alejarse más que dos segundos de Ciutat y Stupicello, que venían enfrascados en particular porfía. Para destacar, el avance del debutante Luis De León y la gestión de Claudio Rigo, quien fue cuarto hasta poco antes del final.

Final SP, 12 vueltas: 1° Carlos Lanciotti (Chevrolet/Chacabuco) 13m 09s 05/100 a 84,917 km/h; 2° Adrián Ciutat (Chevrolet/J.C. Paz) 13m 10s 82; 3° Juan C. Stupicello (Chevrolet/S.A. de Giles) 13m 11s 36; 4° Claudio Vallfré (Falcon/J.C. Paz); 5° Luis De León (Falcon/J.C. Paz); 6° Claudio Rigo (Falcon/J.C. Paz); 7° Luis Córdoba (Chevrolet/Luján); 8° Guido Silva (Chevrolet/San Martín) y 9° Guillermo Antúnez (xx/xx). **Campeonato:** Lanciotti, 33 puntos; Stupicello, 22; Ciutat y Antúnez, 19 y Silva, 10 puntos.

(Informe y foto de César Gómez)

Karting en Mar del Plata

PETERSEN ESTA MATANDO

Mar del Plata, BA - Se realizó el 28 de junio la sexta fecha del campeonato zonal de Karting (Directo Zanella 125) con la organización del Mar del Plata Automóvil Club. Gran cantidad de público se llegó hasta el kartódromo enclavado en el autódromo de esta ciudad, para presenciar las pruebas de las que tomaron parte 49 pilotos.

Carlos Petersen, Fabio Rondinara y Néstor Vidosa fueron los ganadores de las series. La final, disputada sobre 24 vueltas, tuvo este resultado:

Final: 1° Carlos Petersen (Vara/Mar del Plata) a 70,649 km/hora de promedio; 2° Fabio Rondinara (Tiger/Mar del Plata); 3° Gustavo Espinosa (Vara/Mar del Plata); 4° Néstor Vidosa (Tiger/Mar del Plata); 5° Javier Román (Tiger/Mar del Plata) y 6° Osvaldo Deniso (Panther/Mar del Plata). **Campeonato:** Petersen, 112,5 puntos; Espinosa, 61; Vidosa, 46; Gorrini, 35.

(Informe y foto de Raúl Fernández)



Carlos Petersen, cómodo líder del zonal en Mar del Plata.

Promocional del Centro en Olavarría

Olavarría, BA - En el autódromo Dante y Torcuato Emiliozzi ("La Bota"), de esta ciudad, se cumplió la quinta fecha del campeonato 1987 de Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Pese al día muy frío y por momentos lluvioso, 1.700 personas pagaron su entrada bordeando con algunos centonarios más el trazado de 1.400 metros de asfalto. Fueron 33 las máquinas que se presentaron a clasificar y allí prevaleció el local Marcelo Jurio, quien ganaría luego su serie y la final, para además, pasar a liderar en el campeonato, desplazando al chillareño "Michelin".

José Luis Bibiloni ganó la primera serie sobre Odriozola. La segunda, como queda dicho, fue de Jurio quien superó, en gran lucha, a Emilio Parisi.

La final mostró una gran lucha entre Jurio y Fausto Vázquez, mientras Parisi y Bibiloni luchaban por el tercero, definido a favor

del de 25 de Mayo cuando a Bibiloni—faltando cuatro vueltas—se le cortó el cable del embrague.

Final, 28 vueltas: 1° Marcelo Jurio (Fiat) 23m 49s 84/100 a 96,696 km/h; 2° Fausto Vázquez (Fiat) 23m 51s 18; 3° Emilio Parisi (Renault/25 de Mayo) 24m 08s 44; 4° José Bibiloni (Fiat) 24m 11s 84; 5° Raúl Bouciguez (Fiat) 24m 27s 52; 6° José Spinella (Renault) 24m 33s 76; 7° Luis Odriozola (Fiat) y 8° Carlos Emiliozzi (Renault) todos con 28 vueltas; con 27, 9° Guillermo Falabella (Renault); 10° José Martinelli (Fiat); 11° José L. Emiliozzi (Renault); 12° Oscar Fernández (Fiat); 13° Alfredo Pérez (Fiat); 14° Daniel Massón (Fiat), todos de Olavarría, salvo Parisi.

Campeonato: Jurio, 76; "Michelin", 71,75; Turrina, 41; Amanzi, 37,95; F. Vázquez, 33,50; Bouciguez, 33,50; C. Emiliozzi, 25,95; Odriozola, 17,85; Spinella, 16,50 y Walter Manetti, 16. Tienen puntaje 42 pilotos

TODO FUE PARA JURIO



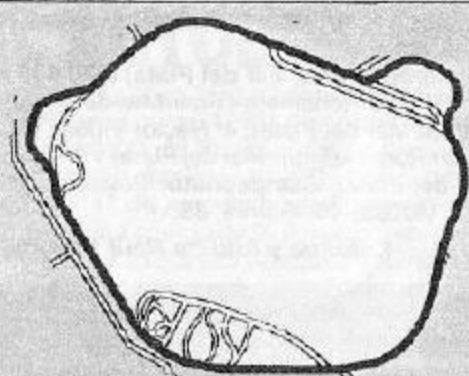
Jurio llega vencedor, en el hermoso escenario de "La Bota", que cumplió sus diez años (Foto Miguel Ángel).

club argentino de pilotos

Los Datsun 280 ZX y los Nissan 300 ZX reactivaron un escenario poco utilizado

MUSSO Y LOPEZ ARRASARON LA

Con poca cantidad de Nissan 300 ZX presentes y ante escaso público, el CAP entregó dos competencias discretas. Clasificación en suspenso en ambas clases luego de una exhaustiva verificación técnica y significativas ausencias en la categoría.



FICHA GENERAL

Fecha: 19 de julio de 1987.
Denominación de la prueba: Quinta competencia de los campeonatos argentinos de Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX.
Lugar: Autódromo de la ciudad de Las Flores.
Ubicación: 1 km al norte de Las Flores, 186 km al SO de la Capital Federal.
Autoridades: Director de la prueba: Héctor Patronelli, Director Adjunto: Hernán Petronelli, Comisarios Deportivos: Raúl Marielli y Eduardo Scao, Comisario Técnico: Juan Manuel Esnal.
Condiciones climáticas: Cielo despejado, fresco (alrededor de 12° a mediodía) y mucha humedad.
Participantes: 24 Datsun 280 ZX (clasificaron 23) y 13 Nissan 300 ZX.
Público: Cerca de 2.000 personas.
Infraestructura del escenario: Buena en general.
Organización: Regular.
Espectáculo: Discreto.

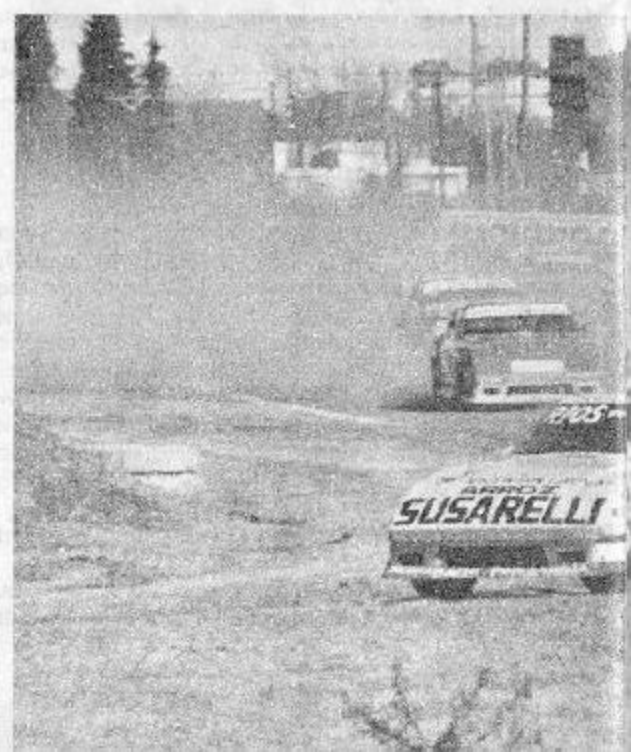
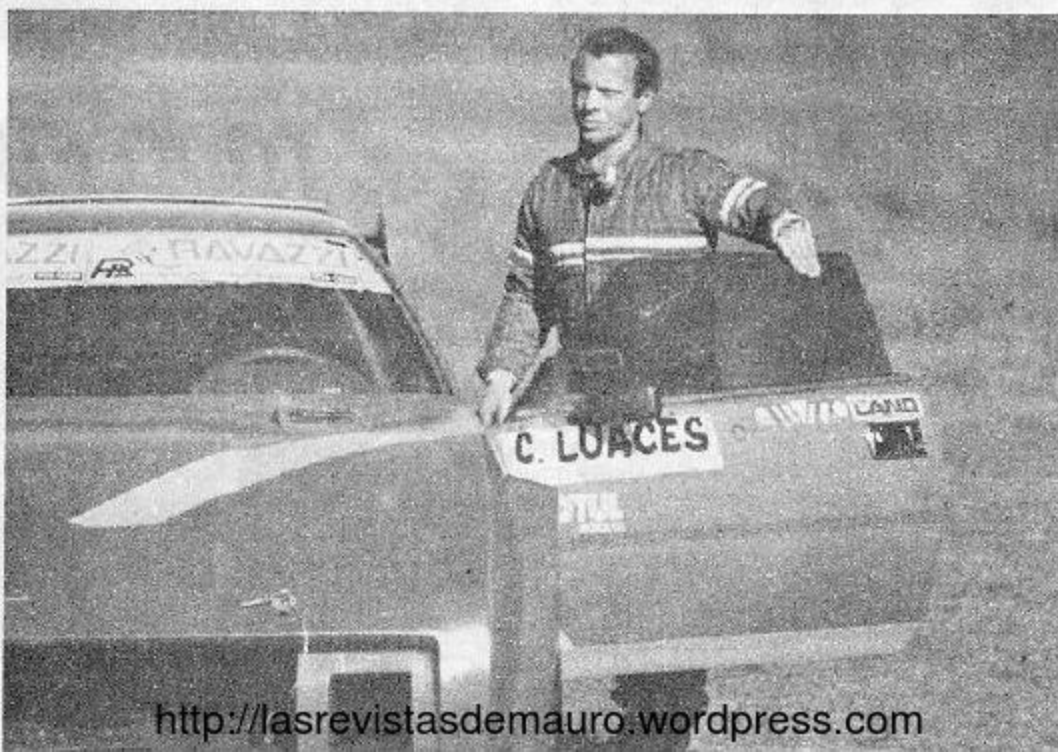
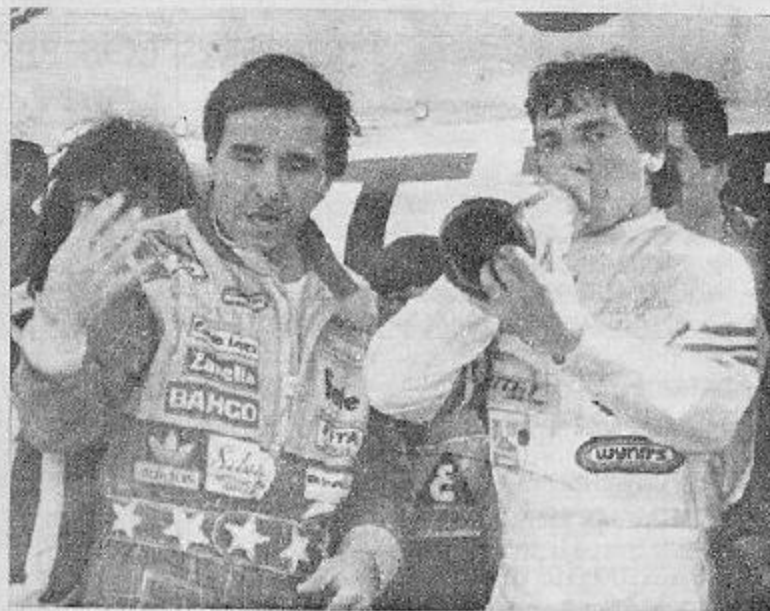


Foto Mayor: "Cocho" manda escoltado por Oltra, que lo apura. De atrás aparecen Luaces, Pisandelli y Urrutia. Al lado, derecha: López se mira los deditos y Oltra se toma todo en el podio. Abajo, izquierda: Carlos Luaces fue tercero con el auto de Boggio. Abajo derecha: Largada de Datsun, Musso se escapa y Redolfi, Bakst, Rementería, Paretti, Harpe, Zabala, Cao, y el resto lo siguen.



AS FLORES



Las Flores era un escenario desatectado por la C.D.A. para las competencias nacionales, pero el Club Argentino de Pilotos logró volver a hacerlo funcionar, pese a graves falencias en el pintoresco lugar.

Empeñados en llevar a las especialidades monomarcas a plazas donde no se hayan presentado ultimamente, Las Flores fue otra etapa de la "terapia intensiva" a que está siendo sometido el CAP por parte de sus dirigentes, pero los resultados esta vez no fueron muy alentadores.

Sin nada que acotar entre los Datsun 280 ZX, que presentó un buen parque, con las principales figuras que luchan por los puestos de adelante, a excepción de Rubén Bulla, que no estaba, si en cambio debemos hacerlo entre sus hermanos mayores, los Nissan 300 ZX. En esta última hubo pocos autos, pues trece no es un número razonable —además de ser mufa— como para encarar una competencia de este tipo y menos aún teniendo como inmediato antecedente una concurrida competencia en el Autódromo de Buenos Aires con más público del esperado y con figuras de gran importancia de nuestro automovilismo.

No sin tropiezos, el espectáculo se realizó y llegó a buen puerto, pero luego de la grata experiencia portena podemos decir que el enfermo se presentó sin mejoría en la competencia de Las Flores, algo que deberá ser revertido en la próxima.

LA CONCRECIÓN DE MUSSO

Daniel Musso es un piloto que compite con Datsun 280 ZX desde 1984. En su trayectoria dentro de la especialidad fueron muchas las veces que "estaba ahí", pero por tal o cual cosa siempre le faltaban los famosos "cinco para el peso".

Buenas actuaciones parciales, pruebas de clasificación destacas, varios podios y trofeos, pero nunca había llegado al halago máximo de la victoria. De yapa... la desclasificación sufrida en la pasada competencia de Buenos Aires.

Se puede decir que el de Las Flores fue el fin de semana perfecto desde el punto de vista de Musso. Realizó la pole position el sábado y quizá la pauta más indicativa de que las cosas estaban saliendo muy bien fue la tranquilidad mostrada por piloto y equipo luego de las pruebas y antes de la carrera.

"¿Tenemos el uno?" —preguntó con confianza Miguel "Bachicha" Yapur al acercarse a la torre de cronometristas el sábado cuando aun los tiempos no ha-

bían salido. La pregunta, hecha de muy buena fe y sin intenciones de "cargar" a nadie, tuvo su respuesta instantes más tarde cuando efectivamente el reconquistense tenía la pole. No se lo vio nervioso en ningún momento y en la carrera no le dio opciones a nadie.

Atrás era otra historia...

Redolfi capturó el segundo puesto, pero al parecer Rementería no estaba muy de acuerdo con dejarlo en esa posición. El sureño superó a Ariel Bakst en los giros iniciales, cuando no le entró un cambio al rosario, y buscó al puntero del campeonato. El sector de la chicana fue el escenario esperado para el intento de sobrepaso. Sin tocarse, Rementería y Redolfi amagaron pasar y tapan respectivamente para el primer esprinto y pinchar una goma, el de Comodoro Rivadavia no tuvo más remedio que finalizar la maniobra con un trampo para no pegarle a una incómoda columna.

El resto estaba lejos, pero cada uno en su ritmo. Paretti y Harpe estuvieron juntos durante toda la carrera. Unos metros después, Zabala, Alifrao, Cosmito, Boni, Sancho, en las primeras vueltas hasta su abandono, y Cao, antes de pinchar una goma, estuvieron juntos en un pelotón que no se dio tregua. Marich también lo integró, pero el caucho le jugó una mala pasada y solo pudo retornar más tarde con vueltas perdidas. "Carly" Cura se afanó por remontar luego de largar desde atrás al no clasificar. Barbieri apareció muy solo como consecuencia de una salida de pista. Gustavo Sánchez anduvo más atrás de lo que él acostumbra, y en ese pelotón también merodeó Eduardo Tuero. En definitiva, la carrera fue algo extraña a lo que la categoría suele ofrecer.

"COCHO" Y SUS MIL VUELTAS

Tener la experiencia del campeón de los Nissan 300 ZX en un trazado como el de Las Flores puede ser definitivo en determinados momentos. Su paso por la Fórmula Dos y el Turismo le dio varias veces la posibilidad de ganar en ese trazado, y los Nissan no podían ser la excepción ni "Cocho" quería que lo fuera. "Tengo más de mil vueltas dadas en este circuito", acotaba.

El campeón aprovechó perfectamente varios detalles aprendidos en esas "mil vueltas" dadas para ganar en Nissan. No se estorzó demasiado el sábado en "clasificar", y el único que estaba en condiciones de hacerle mucha fuerza, por lo visto en los tiempos, era Hugo Olmi. Las 166 milésimas de distancia que había entre ambos lo demostraban, quedando Pisandelli a 776/

Año XXI N° 1098
Del 21 al 27 de julio de 1987
Avda. Suipacha 664, 5° piso - (1008) Capital Federal
Télex: 9229 ABRIL-AR.
Tel. 331-0112/ 0253/ 0894/ 1164/ 1204/ 1353/ 1459/ 1627/
1860/ 2114/ 8557/ 9260/ 9291/ 3807/ 3868/ 4149/ 4227/
9367/ 2771/ 4402/ 5936/ 9609/ 9675/ 9890/ 9970/ 0193/
1187/ 9140

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fitipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romano
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovanetti, Oscar Stepanovich
(Diagramadores)

SECRETARIA
Maria Della Cedrés de Marigo
COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelas,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Ploka (F-1), Martín
Halmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor
Codemartori (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)

SERVICIOS EDITORIALES
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Pira
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calacione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli
Fotógrafos
Cristian Fröhlich, Guillermo Cantón

LABORATORIO
Jefe: Omar García
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Mariú Olguin
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



 editorial abril s.a.

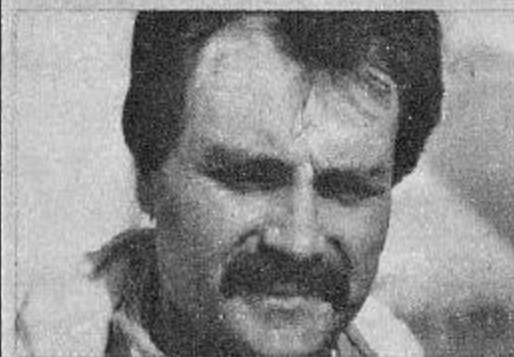
GERENTE GENERAL
Julio César Bianco
AREA EDITORIAL
Director Periodístico
Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte:
Carlos Muleiro
Directora de Coordinación:
Estela Herszberg
Jefe Promoción:
Héctor S. Bustos

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Danilo Pioppo
Promotoras: Laura Benvenuto, Hermes Bosso
Jefe Tráfico: Rodolfo Eusebio
Medios: Rubén Conetti

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1006)
Capital Federal
Tel. 392-5176/3507/6449 - 393-3236

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

LOS PROTAGONISTAS LOPEZ: "SILVIO VENIA COMO LOS BOMBEROS"



Musso: "Luego de la tormenta llegó la calma".

"Cocho" López: "Al hacer la pole position me tocó largar en la parte de la pista que no se usa nunca, por eso me retrasé un poco al salir patinando durante muchos metros. Para colmo había viento cruzado y eso perjudica a los que van adelante. Sobre el final, cuando tomé la punta, Oltra se me venía como los bomberos y traté de girar más rápido, pensaba que mi auto se había ido para atrás, pero luego me enteré de que estaba haciendo casi los mismos tiempos de clasificación. En la última vuelta, cuando a Silvio lo tenía encima, te puedo decir que agarré la cuerda con la mano y, si quería, que me pasara por arriba".

Silvio Oltra: "Salí a fondo desde el primer momento porque no tenía alternativa. Me costó bastante superar a varios rivales porque hay autos que andan muy rápido, y me tomé el tiempo necesario para estudiar en qué lugar perdía cada uno. Cuando llegué a la punta, 'Cocho' tenía el auto menos castigado que yo, y eso fue importante en la definición".

Daniel Musso: "Con la desazón del jueves 9 de julio, trabajamos más para poner el auto en la pista. Luego de la pole, 'Bachi' me pidió que le hiciera algunos cambios, tomé parciales, y yo lo llevaba por donde quería. Nunca dormí tan tranquilo el sábado a la noche, en la carrera pensé que Redolfi se cuidaría por el campeonato, pero igual me quiso pasar, por lo que el triunfo no fue tan tranquilo y debí poner en la pista todo lo que tenía".

Hugo Redolfi: "Era lógico que Rementería se jugaría en la última vuelta en ese lugar, así que le dejé poco espacio y tuvo que irse al pasto".

Alejandro Rementería: "Le amagué por un lado y me tiré por el otro, 'el flaco' no me dejó lugar y tuvo que ir al pasto, ahí se me pinchó una goma y luego hice el trompo. En la maniobra no nos tocamos, y él no se iba a dejar pasar justo en la última vuelta".

1000, diferencia importante en esta especialidad. La incógnita era lo que podría hacer Silvio Oltra largando desde atrás al no clasificar por la rotura de la quinta marcha en la caja de velocidades del auto perteneciente a Miguel Golía.

Oltra se encargó de poner algo de clima en los alicaídos y disminuidos Nissan 300 ZX. Superó varios autos en la largada y poco a poco se fue acercando a la punta, que disputaban Olmi, Pisandelli, López y Zanatta, muy ocupados en mantener posiciones o pasar al rival. Oltra aprovechó esta circunstancia.

"El que más me costó fue René, porque anda muy bien. Para pasarlo tuve que estudiar varias veces el lugar donde perdía, y luego lo pude ha-



cer", explicaba Oltra luego de la carrera. El sobrepaso a Zanatta, el deterioro de los neumáticos de Pisandelli y el mal funcionamiento de la caja de Olmi le dieron una mano para acercarse a "Cocho". Pero sólo acercarse...

En una carrera muy inteligente, Carlos Luaces consiguió el tercer puesto, con un auto que funciona bien y que dejó vacante el presidente Boggio. Jorge Serafini iba a ser una de las atracciones para el público de Las Flores. Se subió a la coupe de Mayorga y finalizó en un quinto puesto luego de sobrepasar a varios rivales y de recibir el aplauso de su público. Vido, Zenkluson, González y Zanatta anduvieron pastoreando en varios lugares, cosa no demasiado sana teniendo en cuenta la cantidad de agua que había al costado del circuito.

Preocupante la situación en lo que a número de máquinas respecta. Faltaron a la cita Monguzzi y Daray, entre otros concurrentes asiduos, y para colmo, Manzano quedó fuera de órbita debido a la rotura del motor.

Todo esto deberá ser analizado por el Club, al que a todas luces le cuesta recuperarse mucho más de lo que los propios dirigentes suponían.

VERIFICACION

El C.T. Esnal verificó la alzada de las levas de los tres primeros clasificados en Datsun 280 ZX y se llevó los árboles de levas de éstos y de los tres primeros de los Nissan 300 ZX. Entre los Datsun, también se revisaron los engranajes de quinta marcha. Aparentemente López, Oltra, Luaces, Musso y Redolfi estarían



Foto mayor: Carlos Zabala luchó durante gran parte de la carrera con Carlos Boni, que aparece tapado. Atrás asoma "Tim" Pairetti. Abajo, izquierda: Comito: "¿Me vendés el Nissan, Alfredo?" Pisandelli: "No puedo, mi patrocinante me echaría con aceite hirviendo". A su lado: Waller Aliraco metiendo mano en el Datsun 280. Abajo, izquierda: Momento de definición del segundo puesto en Datsun. Rementería se jugó y terminó en ese trompo. Redolfi se escapa.

CLASIFICACION

Las Flores Automóvil Club - Autodromo Ciudad de Las Flores - Circuito de 3.739 metros de extensión - Final a 17 vueltas - Recorrido total: 63.563 km - 19/7/87.

DATSUN 280 ZX PRUEBAS DE CLASIFICACION

Musso, 1m27s670/1000 (Promedio: 153.535 km/h); Redolfi, 1m28s001; Bakst, 1m28s233; Ronleria, 1m28s459; Zabala, 1m28s711; Pairetti (h), 1m28s719; Harpe, 1m28s758; Boni, 1m28s867; Sancho, 1m28s877; Aliraco, 1m28s945; Marich, 1m28s952; Cao, 1m29s394; Tuero, 1m29s643; Sanchez, 1m29s677;

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas
1º	7	Daniel Musso	25m05s809/1000	17
2º	3	Hugo Redolfi	25m11s787	17
3º	69	Ariel Bakst	25m19s924	17
4º		Alejandro Rementería	25m20s931	17
5º	8	Carlos Pairetti (h)	25m25s217	17
6º	12	Tomás Harpe	25m26s353	17
7º	16	Carlos Zabala	25m41s283	17
8º	33	Waller Aliraco	25m41s919	17
9º	25	Nicolás Comito	25m42s982	17
10º	28	Carlos Boni	25m42s552	17
11º	13	Carlos Cura	25m50s216	17
12º	53	Horacio Parada	25m51s131	17
13º	97	Hector Sánchez	25m55s504	17
14º	61	Alejandro Occhionero	25m00s051	17
15º	49	Daniel Barbieri	25m14s411	17
16º	19	Eduardo Tuero	25m20s786	17
17º	50	Luis Ponte	25m24s378	16
18º	54	Bruno Blanco	25m31s658	16
19º	35	Oswaldo Cao	25m31s822	16
20º	46	Rubén Marich	25m35s812	14
21º	58	David Fraga	14m36s052	7
NC	4	Daniel Sancho	25m19s114	6
NC	57	Raúl Flores	25m07s921	1

No largó: Pulco.
Promedio del ganador: 151.560 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado.

NISSAN 300 ZX PRUEBAS DE CLASIFICACION

López, 1m26s710/1000 (Promedio: 155.235 km/h); Olmi, 1m26s876; Pisandelli, 1m27s486; R. Zanatta, 1m27s490; Urrutia, 1m27s638; Luaces, 1m27s997; C. González, 1m28s110; Serafini, 1m28s334; Vido, 1m28s445; Zenklusen, 1m30s096; Oltra, S/T; Manzano, S/T; Heritier, S/T.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas
1º	1	Oswaldo López	24m56s037/1000	17
2º	3	Silvio Oltra	24m56s174	17
3º	11	Carlos Luaces	25m05s153	17
4º	20	Néstor Pisandelli	25m08s292	17
5º	50	Jorge Serafini	25m15s234	17
6º	23	Roberto Vido	25m22s544	17
7º	44	Abelardo Zenklusen	25m33s501	17
8º	23	Carlos González	25m35s662	17
9º	53	Alberto Heritier	25m35s943	16
10º	21	Enrique Urrutia	22m36s262	16
11º	12	René Zanatta	21m36s660	15
12º	7	Hugo Olmi	11m51s902	8

No largó: Manzano.
Promedio del ganador: 152.955 km/h.
Record de vuelta: no fue suministrado.

CAMPEONATO

(Disputadas cinco competencias)
NISSAN 300 ZX

López, 90 puntos; Pisandelli y Oltra, 34; Olmi, 32; Oyhanam, 27; Monguzzi y Urrutia, 21; Ferrandino, 20; Luaces, 18; Baldinelli, 15; Vido, 14; Der Ohanessian y Cerquetti, 13; Crocetti y Guerra, 12; Daray, Manzano y Garro, 10; Zenklusen, 9; R. Zanatta; Sapino, Raies y Serafini, 8; Boggio, 7; Picetti, 6; Larroca, 5.

RETRASOS Y ABANDONOS

Datsun 280 ZX: Daniel Barbieri: loque y fuera de pista. Daniel Sancho: problemas en el motor (ab). Eduardo Tuero: trompa rota. Raúl Flores: quemó el embrague en la largada (ab). Osvaldo Cao: pinchó el neumático trasero izquierdo. Rubén Marich: pinchó la goma trasera izquierda. Carlos Boni: rompió un amortiguador del lado izquierdo. Alejandro Occhionero: patinaba excesivamente el auto en varios sectores. Carlos Zabala: "Cambiamos unas bujías antes de largar y perdí 200 rpm". Bruno Blanco: fuera de pista. Gustavo Sánchez: poca potencia en el motor.

David Fraga: rotura de caja (ab).
Nissan 300 ZX: René Zanatta: se tapó el filtro de nafta y luego se fue de pista, rompiendo la trompa

(ab). Hugo Olmi: caja trabada (ab). Enrique Urrutia: rotura del radiador (ab). Carlos González: fuera de pista. Alfredo Pisandelli: neumáticos.



Pisandelli se retrasó por problemas de neumáticos

LA CARRERA EN SINTESIS



Jorge Serafini con el auto de "Paco" Mayorga en Nissan 300 ZX.

Datsun 280 ZX: Musso largó en punta y se mantuvo, escoltado por Redolfi, Bakst, Rementería, Pairetti, Harpe, Cao y Zabala. Las posiciones eran las mismas en los primeros giros. Flores abandona y Cura supera a Tuero. Más tarde Sancho se fue a boxes. En la mitad de la carrera, las posiciones eran: Musso, Redolfi, Rementería, Bakst, Pairetti, Harpe, Boni, Cao, Zabala, Comito, Marich, Ahaco, Fernández Arancibia, Cura, Occhionero, Sánchez, Tuero, Fraga, Barbieri, Ponte y Blanco. Marich y Cao se retrasaron por pinchar neumáticos, y en su mayoría las posiciones se mantuvieron hasta el final, aunque Rementería se jugó a pasarlo a Redolfi en la última vuelta, siendo superado por Bakst.

Nissan 300 ZX: En la primera curva, Olmi los madrugó y Pisandelli aprovechó para escoltarlo, mientras detrás quedaban López, Zanatta y Luaces. Oltra superó a varios rivales y se acercaba a la punta, y en el segundo giro estaba adelante de Urrutia, González y Serafini. Zenklusen, Vido y Heritier, este último muy retrasado.

Se pasaron varias veces Olmi, Pisandelli y López, hasta que el campeón tomó la punta. Olmi abandono por la caja trabada. Oltra superó a Zanatta a mitad de carrera, y el rataelino hizo un trompo que lo dejó muy retrasado, luego de su parada por el filtro de nafta tapado. Antes del abandono de Urrutia, Serafini lo superó, y a tres vueltas del final, Carlos González se fue afuera en la primera curva, quedando empantanado.

EN POCAS PALABRAS

Roberto Vido: "Allá atrás soy lentísimo, antes de salir me tomo un mate".
Enrique Urrutia: "Te voy a regalar un poco de yerba para que sean buenos los mates".
Rubén Marich: "Hoy está lindo acá arriba del auto".
Silvio Oltra: "¿Corrés, Serafini?".
Jorge Serafini: "Dicen que sí".
Nicolás Comito: "¡Chel, ¿qué pasa con ustedes que lo ponen a mi hermano corriendo en Datsun?".
Hugo Redolfi: "Para el campeonato todavía falta mucho".
"Cocho" López: "Tengo dadas más de mil vueltas en este circuito, corrí en Turismo F-2".
Carlos Luaces: "Fernando Boggio me invitó a correr el jueves pasado y acá estoy".
Fernando Boggio (con pintura en aerosol para marcar las gomitas): "Hoy no se escapa nadie, no corrí para controlar absolutamente todo".

Por Marcelo Padin
fotos: Carlos Campos y M.P.

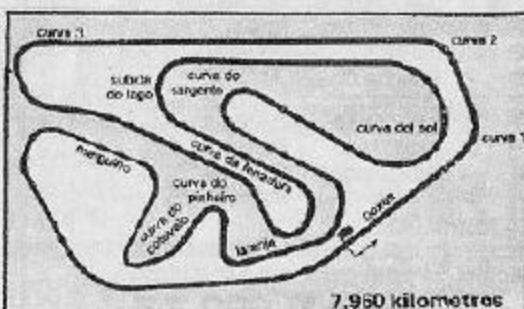
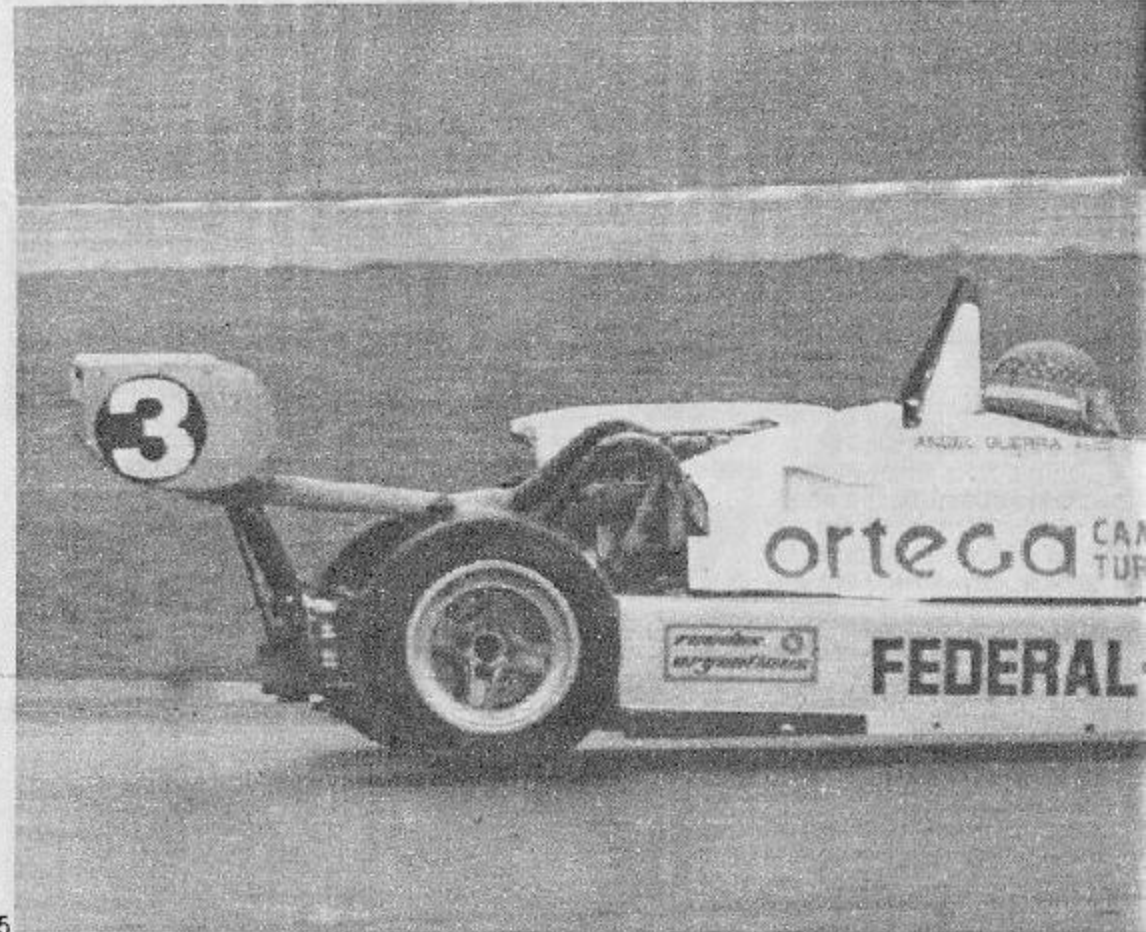
EN SAN PABLO (Brasil), Renault logró su primer triunfo en la nueva categoría, y justamente a cargo de....

KISSLING, EL SEÑOR INTERLAGOS

1) Banderazo triunfal para el "ingeniero volador". 2) De izquierda a derecha, todo el marcador: Guerra, Crocetti, Kissling, Sommi, Furlan y Herzfeld. 3) El contrariado Maldonado en charla "boxística" con Raies y Biaggini. 4) "Willy" y Raúl Kissling y colaborador, preparando la victoria. 5) Angelillo Guerra, siempre eficaz en carrera. 6) El Berta de Crocetti tras su percance en pruebas.



Nuevamente, tal como ocurriera allí mismo el año pasado, Guillermo "Willy" Kissling le birló la victoria en los últimos tramos al "Super Campeón" Maldonado, habiéndose mostrado hasta entonces como el único capaz de seguirlo.



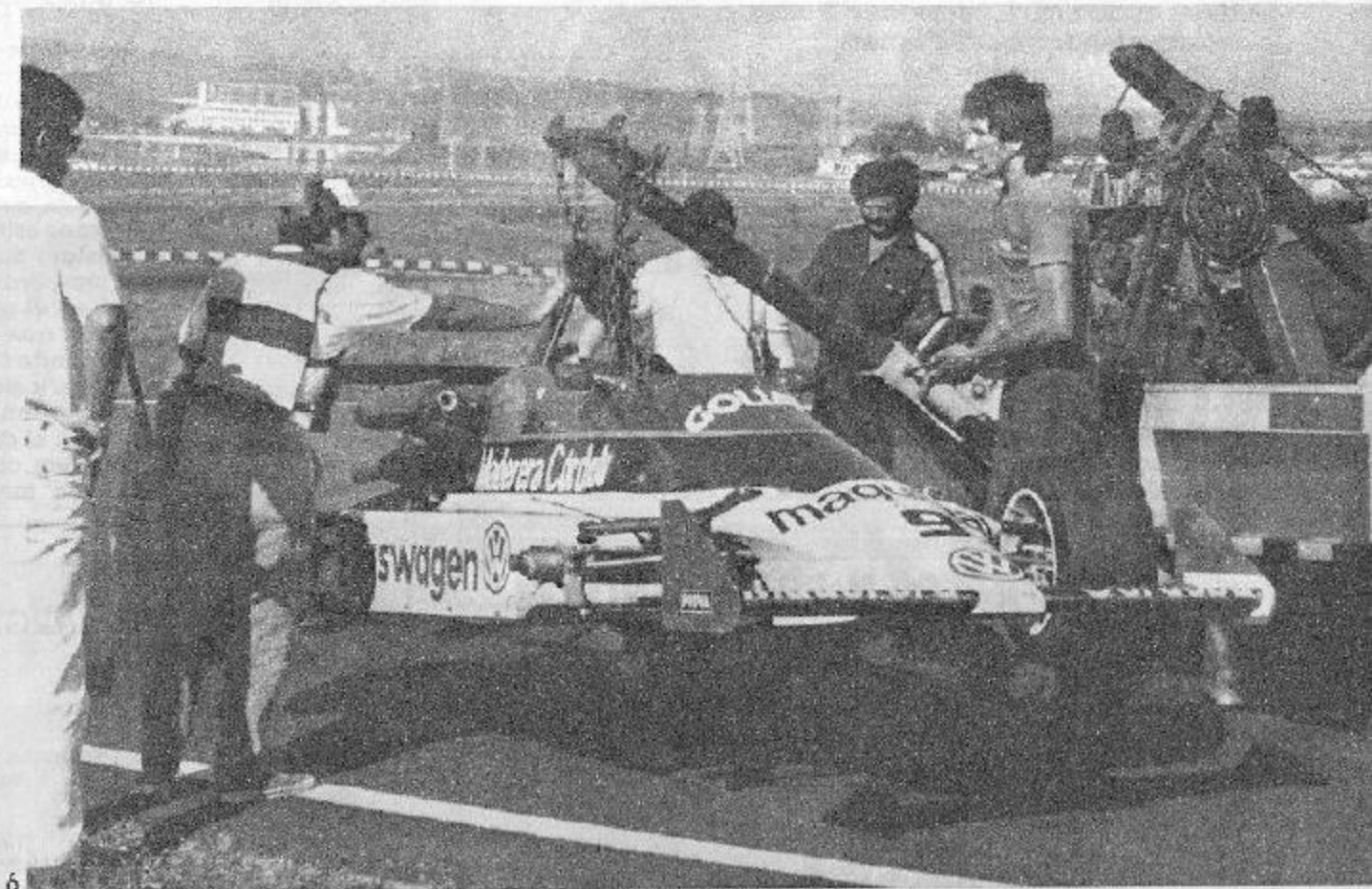
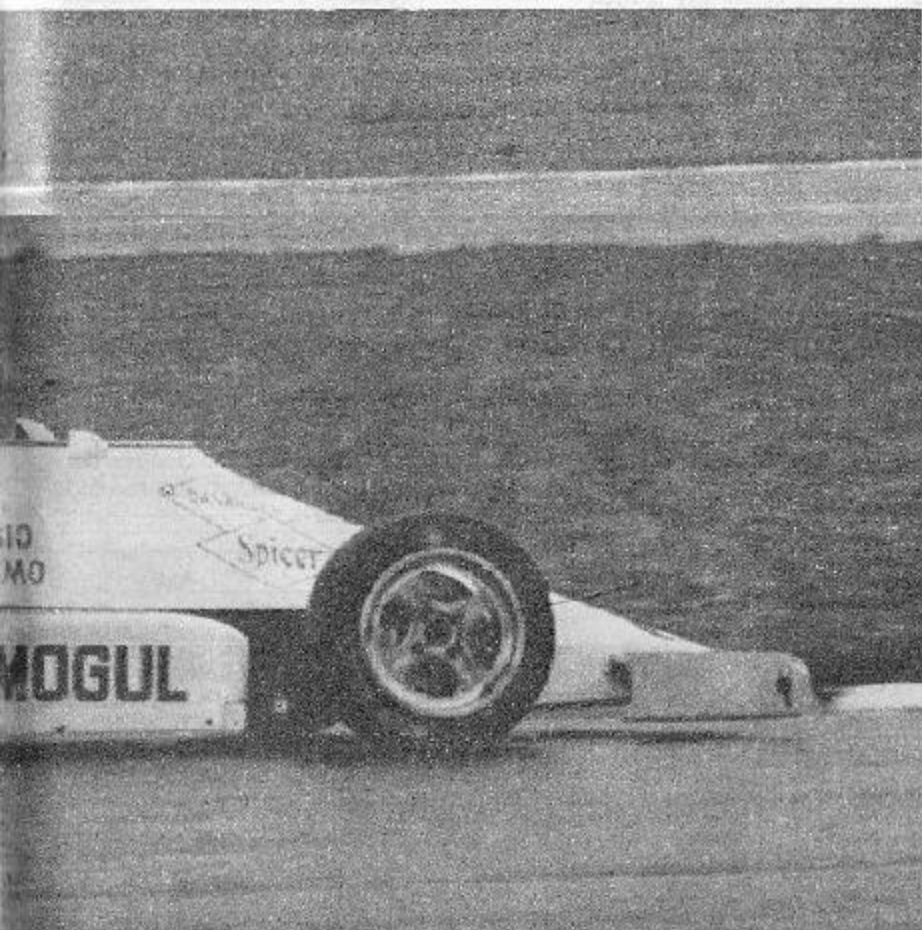
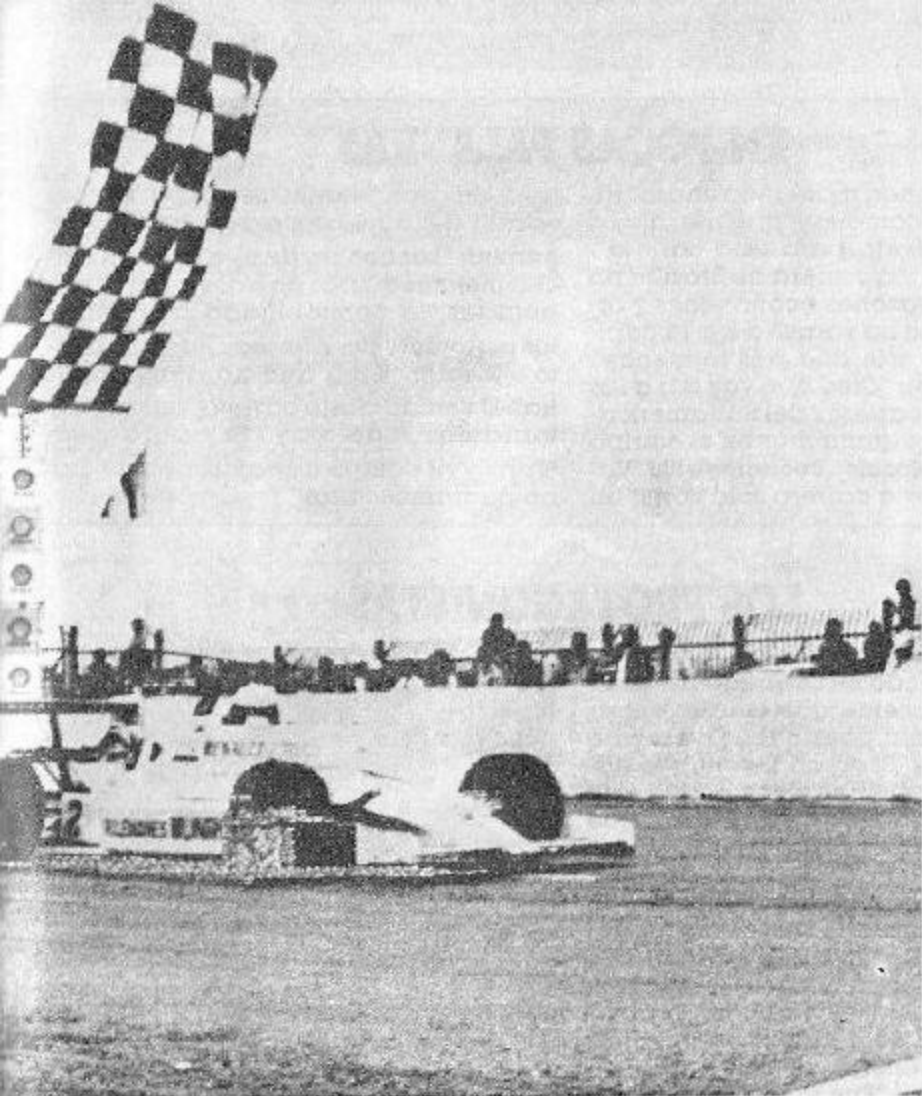
Interlagos, Sao Paulo FICHA GENERAL

Fecha: 19 de julio de 1987.
Denominación: Gran Premio de San Pablo de Fórmula 3 Sudamericana. 3ª Prueba del torneo '87.
Lugar: Autódromo "José Carlos Pace" (Interlagos, San Pablo, Brasil).
Ubicación: 25 kilómetros al sur del centro de la ciudad.
Autoridades: Director de la Prueba: Antonio Carlos Regal; Adjunto: Marcos Bortolin; Colegio de Comisarios Deportivos: Capitán Luis Balesi (Pte. CODASUR-Argentina), Jorge Bianchi (CODASUR-Uruguay) y Orlando Casanova (CBA); Comisario Técnico: Ing. Carlos Funes (CBA).
Condiciones climáticas: Nublado, fresco, 18°C, con amenaza de lluvia.
Participantes: En pista 19; largaron 18, clasificaron 12.
Público: 3.000 personas.
Infraestructura del escenario: Excelente.
Organización: Muy buena.
Espectáculo: Bueno.

Cuando llegó a su box después de la ceremonia de coronación y de la conferencia de prensa, lo hizo caminando cansino y solo. Allí buscó a cada uno de sus mecánicos. Así fueron destilando su hermano Raúl, su tío Juan, Horacio, "Mandrake", Mario y Javier, todos los integrantes de su equipo. La emoción que los embargaba era muy profunda, venía desde muy adentro. Atrás habían quedado la bronca del viernes a la tarde, cuando Kissling, "el ganador", no había podido intentar la "pole" porque primero se pinchó un neumático y luego se quedó sin nafta; el reproche al mismo equipo al cual le agradecía ahora, el reconocimiento del error de haber acertado la quinta marcha luego de las pruebas libres, contra la opinión de Jorge Meriggi, el "hacedor" de su caja. Ya todo eso era anécdota. Pero ésta no era una más de las muchas victorias que pueblan su historial.

Tampoco era la ratificación de lo bien que le cae a "Willy" el circuito "José Carlos Pace", donde ya ganó el año pasado casi en las mismas circunstancias que este domingo. Esta es una victoria crucial, que quizá muy pocos creyeron que iba a llegar, y mucho menos, que iba a ser tan rápida. Probablemente Oreste Berta, el artífice de los motores Renault para Fórmula Tres, inéditos en el mundo; Guerra, los hermanos Rullo, Carlos Kechichian y "Lito" Scigado; estos dos, hombres de ACRA que también recibieron el abrazo de Kissling en el box y que, con sus compañeros de Comisión, fueron quienes decidieron aceptar el desafío. No creemos que haya muchos más. El planteo de la carrera quedó prácticamente definido en la clasificación. El Campeón y el "sub", separados por nueve centésimas entre sí, en lucha titánica por la "pole", definida en los últimos giros a favor de Maldonado. Atrás

quedaban encerrados, en un segundo pelotón, Sommi, Furlán, Benamo y Crocetti, en ese orden, apretados los cuatro en 22 centésimas, pero conscientes todos de que los "más" de Volkswagen y de Renault eran quienes iban a definir la carrera. El arranque pareció quitarle razón a esa teoría. Sommi salió impecablemente y se adueñó de la punta. Kissling, Maldonado y Furlán se sintieron tocados... El Dallara-Alfa Romeo se escapaba, mientras que atrás los tres nombrados hacían malabares para superarse entre sí, y las delicias del escaso público que se arriesgó a ir a Interlagos ese destemplado día, con lluvia a la mañana, y clima fresco y nublado luego, que nada bueno hacía presagiar. Esas primeras vueltas fueron de antología, y un pequeño aperitivo de lo que puede llegar a ser esta nueva Fórmula. La paridad que se buscaba está lograda.



da: el desequilibrio correrá por parte de los talentosos que la integran.

Las emociones duraron hasta la vuelta siete, en la que "Yoyo" produjo un "sorpasse" histórico sobre Kissling en el frenaje de la temible curva 3 de Interlagos, adonde se llega a más de 240 km/h. Luego, se escapó el cuádruple Campeón en la punta, el "sub" lo siguió lo más cerca posible, y en el fragor de su rivalidad fueron distanciándose cada vez más de sus seguidores. En la vuelta 15 "Willy" estaba 3s8c detrás de Maldonado, pero el tercero, Furlán, de gran tarea, quedaba a más de 11 segundos.

Parecía que todo estaba dicho. El equilibrio logrado por ambos para transitar las 17 curvas de uno de los más bellos y difíciles trazados del mundo, hacia estragos en el resto. El final fue "apoteótico". Se quedó Maldonado con una maza rota, y Kissling y Furlán quedaron al frente, seguidos de Croceri, Pegoraro, Sommi y Guerra. Pero vol-

vió a haber cambios. Furlán, que tiene un rateo por falta de nafta, Pegoraro que rompe una punta de eje cuando quedaba tercero en una de sus mejores carreras... Pero había más aun. En el último giro, Croceri, ahora segundo, acorta notoriamente distancias sobre el astuto ganador, que también sufría falta de combustible, pero que en lugar de mover el auto con desesperación, hizo todos los virajes "redonditos" y a medio acelerador, controlando a Croceri, que igualmente había advertido que algo ocurría... Finalmente, el esfuerzo de Fernando alcanzó para limarle más de cinco segundos en la vuelta postrera, pero no para superar a Kissling, que recién cuando entró a la recta "sacudió" el volante para hacer llegar el combustible al chupador del tanque... y ganar.

ENTRE LAGOS Y GARUAS

CARA NUEVA Y OTRAS NO TANTO. Tres pilotos

de origen brasileño se incorporaron en San Pablo. Ellos fueron Marcos Troncón, que montó el segundo auto del equipo de Scarazzini; Artur Braganti, que se subió al Berta-Renault de los hermanos Rullo -que conduce habitualmente Juan Carlos Giacchino- y reapareció con el auto de Di Palma luego de cuatro años de ausencia después del terrible accidente de Santiago de Chile, y Egon Herzfeld, oriundo de Porto Alegre, que reemplazó a Pedro Bartelle en el equipo Grendene.

Egon fue Campeón Brasileño de Fórmula Ford en los años '81 y '82, corrió Fórmula Tres en Inglaterra y fue "tester" en el equipo británico en esa categoría el año pasado. Es contratado por el team brasileño, como mecánico y para reemplazar a Pedro Bartelle cuando éste no pueda participar por sus múltiples ocupaciones.

MAS INCORPORACIONES. Fueron las del pe-

ruano Ernesto Jochamowitz y la del saltino Luis Pescador, con Reynard-V.W. Judd y Berta-Alfa Romeo Pedrazzani, respectivamente. Ambos hicieron trabajar mucho a sus equipos -el auto de "Neto" es atendido por INI-, ya que los autos prácticamente llegaron para ser terminados de armar en el circuito paulista.

En el caso del incaico, el coche debió realizar un periplo insolito, ya que fue de Londres a Caracas y de la capital venezolana a Buenos Aires, adonde llegó el viernes 10 por la noche.

"Chiche" Biaggini hizo los tramites aduaneros correspondientes y el auto saltó de los depósitos de Ezeiza el lunes 13, justo para ser cargado en el camión del equipo de Guerra y viajar a Brasil.

Varios problemas los retrasaron en el camino y el micro de Angelito llegó a Interlagos cuando los autos ya salían para el primer entrenamiento del viernes. A partir de allí hubo que trabajar

LA CARRERA EN SINTESIS

Vuelta 1: Viene en punta Sommi con Kissling, Maldonado y Furlán a su cola. Luego siguen el debutante Herzfeld, Croceri, Pegoraro, Scarazzini, Gurini y Friedrich.

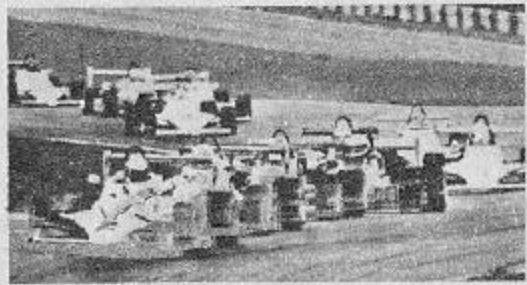
Vuelta 3: Toma la vanguardia Kissling y se escapa. "Yoyo" no encuentra el hueco para superar a Sommi y queda detrás del Dallara hasta el giro siguiente. Se tocan "Cachi" y Leonel y el entrerriano vuelve espectacularmente, sin consecuencias. Friedrich entra a boxes. Croceri supera a Herzfeld y a Furlán. Sube Guerra que ya está 8º, habiendo largado 14º.

Vuelta 5: Crece Furlán y se ubica 3º, superando a Croceri. Maldonado acorta distancias con el líder y se pone dentro del medio segundo de diferencia. Luego vienen Sommi, Croceri, Guerra, Pegoraro, Herzfeld, Benamo, Gurini, Muffato, Jochamowitz, Risatti y Troncón.

Vuelta 7: Maldonado supera a Kissling por afuera en la curva 3 y toma la vanguardia. Croceri pasa a Sommi y Guerra se acerca a los dos.

Vuelta 8: Pegoraro supera a Guerra, y Jochamowitz hace lo propio con Muffato.

Vuelta 9: Abandona Benamo y falla el motor de Gurini, que va a boxes y vuelve a salir.



Kissling, Furlán, Croceri, Benamo, Pegoraro, Scarazzini, Guerra y Muffato...

Vuelta 12: Pegoraro retorna a la carga, pasa a Sommi y queda 5º. El resto, igual.

Vuelta 17: Kissling vuelve a la punta al quedarse y "dibujar" Maldonado. Suben un puesto todos los demás.

Vuelta 18: Más golpes de escena. Furlán comienza a quedarse sin nafta y es superado por Croceri; luego harían lo mismo Sommi y Guerra. Se queda Pegoraro que ya había accedido a un seguro tercer puesto.

Última vuelta: No acaba la emoción. Kissling viene quedándose sin combustible y Croceri le desuenta más de 5 segundos, pero al ingeniero le sobran más de 3 para ganar.

en el armado de lo que restaba y la adecuación del coche. Además el motor de Judd era de dos años antes, no rendía y estaba muy carrereado. Para la próxima tendrá uno de Spiess.

El salteño, por su parte, apenas pudo terminar de armar el Berta modificado para colocar el motor Alfa, y viajar sin probar.

Cuando llegó al circuito se trabó la directa de la caja y no pudo dar ni una vuelta. Para el sábado lo solucionaron pero surgieron inconvenientes en los semiejes, que se salían de su alojamiento y se desarmaban las juntas homocinéticas. Esto no le permitió clasificar ya que debieron fabricar las arandelas suplementarias. Finalmente, cuando fue a la revisión técnica, el alerón estaba 4

centímetros más atrás del eje trasero de lo que marca el reglamento, por lo que debieron modificar el anclaje inferior.

Jorge Pescador, "Perico" Martínez, César Quaglia, Andrés Drska y el propio piloto, trabajaron como leones, no durmieron durante tres días y pusieron el auto en pista para el domingo. Fue toda una hazaña y si algo le faltaba a Luis fue la actitud de detenerse a ayudar a Scarazzini, 10 puntos, chicos.

EN POCAS PALABRAS

Pegoraro: "Nunca maneje un chasis tan bien alistado como este que me puso a punto Maldonado para esta carrera".
Acides Rales: "La carrera de Brasilia no se corrió por razones económicas y organizativas. Ya no vamos a ir a la capital brasileña, este año por lo menos".
Egon Herzfeldt: "Creo que voy a ir a las tres próximas carreras del Sudamericano, y quizás a alguna más en el equipo de Copvis de Morais".
Jochamowitz: "Vamos a tomar esta carrera solo como un

test y sin aspiraciones de ningún tipo; el estado del auto no da para más".
Bragantini: "Los coches de este año son mucho mejores que los de hace cuatro temporadas; la confiabilidad que tienen los motores le da más seguridad al piloto".
Risatti: "Creo que no deberíamos haber venido a esta carrera, porque terminamos todo muy de apuro pero 'Yoyo' y su equipo trabajaron tanto que no podíamos fallar".

LOS PROTAGONISTAS

Guillermo Kissling: "Al principio fue un carrerón. Cuando Maldonado me pasó en la curva 3, tenía que dejarlo entrar porque él había puesto más de medio auto adelante. Si yo no levanto, lo habría sacado, y allí se viene a 240... Este triunfo es el resultado de un trabajo que comienza en los excelentes motores que nos desarrolló Oreste Berta, y está complementado con la puesta a punto de mi equipo. Creo que 'Yoyo' se vino de atrás y se escapó porque nosotros nos equivocamos al cambiar la quinta luego de tanques llenos, y quedó muy corta en la recta del fondo, donde él nos hacía la diferencia".

Néstor Furlán: "Fue una lástima lo de la nafta. Pudo haber sido mi tercer podio...".

Ernesto Jochamowitz: "Esta carrera la tomamos como un test para hacer rodar el auto. La experiencia fue buena y nosotros somos conscientes de que el motor no funcionaba. Para la próxima, con el Spiess vamos a andar mejor, sobre todo después de las pruebas que haremos este lunes aquí en Interlagos".

Gustavo Sommi: "Cuando el motor tomó temperatura de trabajo se fue para atrás en el rendimiento, ya que la 'centrallina' que usamos no era la correcta".

Fernando Croceri: "El auto rindió bien durante toda la carrera, sólo tuvimos una pequeña ida de trompa sobre el final por el desgaste de los neumáticos. Estoy muy conforme porque el equipo de 'Yoyo' me ha 'puesto' un auto exce-



Este muchacho Egon Herzfeldt, que había poco pero prometía bastante...

lente, como siempre. Ahora sólo resta seguir trabajando y puliendo algunas cosas que no pudimos probar cuando tuve el percance del viernes en la tanda de clasificación, al romperse el centro de la llanta. Creo que si no hubiese ocurrido eso habría llegado a un equilibrio similar al de los otros dos del equipo. De cualquier manera, en carrera normal debían definir entre Kissling y Maldonado, que eran quienes tenían los autos mejor puestas".

Ricardo Risatti: "Estoy muy conforme con el resultado de esta carrera, por la condición en que vinimos. Fue dura la lucha con Jochamowitz y Muffato".

Marcos Troncón: "Me gusto hacer la experiencia de probar correr con un Berta, lo que era uno de mis deseos desde hace tiempo. Si consigo los medios, me gustaría seguir".

RETRASOS Y ABANDONOS



Patética imagen del Berta de Scarazzini volviendo a la posición normal.

Maldonado: Se rompió la moza delantera izquierda.
Risatti: Se soltó la cola del escape y perdió rendimiento el motor.
Kissling: Se fue quedando sin combustible.
Furlán: Igual que Kissling.
Friedrich: Toque con Scarazzini, se trabó la caja de dirección.
Benamo: Se rompió la caja de velocidades.
Jochamowitz: No rendía su motor. Problemas con los trenos.
Cingolani: Se cortó el esparrago interior del amortiguador trasero izquierdo. No pudo largar.
Gurini: Se quedó sin batería.
Troncón: Dejó el auto con la puesta a punto de las pruebas libres, es decir con resortes blandos y mucha carga dinámica. No iba bien en el piso seco.
Guerra: Subvirante.
Pescador: Se detuvo para auxiliar a Scarazzini y cuando salió, pinchó la goma trasera izquierda.
Bragantini: También ayudó a "Cachi", y se cortaba la inyección de combustible.
Sommi: Largo con un "cerebro electrónico" para tiempo húmedo, y al estar más seco el clima durante la carrera fue perdiendo rendimiento su motor.
Muffato: Se trababa el mecanismo de aceleración.
Pegoraro: Se rompió la punta de eje de la rueda delantera izquierda.
Croceri: Subvirante.

ORDEN DE LARGADA

Guillermo Maldonado Berta-VW Spiess 2m40s847/1000 Promedio: 176,226 km/h	Guillermo Kissling Berta-Renault 2m40s936
Gustavo Sommi Dallara-Alfa Romeo 2m41s514	Néstor Furlán Berta-VW Spiess 2m41s641
Enrique Benamo Berta-VW Spiess 2m41s677	Fernando Croceri Berta-VW Spiess 2m41s633
Pedro Muffato Muffato-VW Judd 2m42s330	Alberto Scarazzini Berta-VW Spiess 2m42s386
Leonel Friedrich Berta-VW Spiess 2m42s773	César Pegoraro Berta-VW Judd 2m42s901
Néstor Gurini Berta-Alfa Romeo 2m42s996	Daniel Cingolani Berta-VW Spiess 2m43s001
Egon Herzfeldt Berta-VW 2m43s451	Miguel Ángel Guerra Berta-Renault 2m44s244
Arthur Bragantini Berta-Renault 2m45s173	Ernesto Jochamowitz Reynard-VW 2m45s657
Ricardo Risatti Berta-VW Judd 2m46s990	Marcos Troncón Berta-VW 2m46s102
Luis Pescador Berta-Alfa Romeo Sin tiempo	

CLASIFICACION

Confederación Brasileña de Automovilismo de San Pablo. Autódromo "José Carlos Pace"-Circuito de 7.960 metros de extensión-Recorrido total: 151,24 km-Final a 19 vueltas-19/7/87.

TANQUES LLENOS

Croceri, 2m57s391/1000 (Promedio: 159,793 km/h); Maldonado, 3m00s827; Friedrich, 3m02s496; Cingolani, 3m02s978; Herzfeldt, 3m04s275; Furlán, 3m04s750; Scarazzini, 3m05s118; Sommi, 3m05s141; Guerra, 3m05s616; Bragantini, 3m05s800; Jochamowitz, 3m06s051; Gurini, 3m06s583; Benamo, 3m07s263; Risatti, 3m07s305; Muffato, 3m08s746; Pescador, 3m10s063; Troncón, 3m13s021; Kissling, S/T; Pegoraro S/T.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	2	Kissling-B R	51m56s379/1000	19
2º	9	Croceri-B VW	51m59s601	19
3º	8	Sommi-D AF	52m13s551	19
4º	3	Guerra-B R	52m17s849	19
5º	36	Furlán-B VW	52m19s566	19
6º	37	Herzfeldt-B R	52m21s099	19
7º	12	Risatti-B VW	52m44s366	19
8º	35	Jochamowitz-B VW	52m45s786	19
9º	20	Muffato-M VW	52m47s760	19
10º	39	Troncón-B VW	53m43s520	19
11º	26	Pegoraro-B VW	49m27s628	18
12º	1	Maldonado-B VW	47m21s075	17
13º	5	Gurini-B AR	28m23s240	10
14º	10	Benamo B VW	24m52s331	9

No clasificaron: Pescador, B AR (4v); Friedrich, B VW (3v); Bragantini, B R (3v); Scarazzini, B VW (2v).

No largó: Cingolani.

Promedio del ganador: 172,820 km/h.

Record de vuelta: Maldonado en la 7ma. vuelta en 2m41s706/1000 a un promedio de 175,292 km/h.

Referencias: B VW: Berta Volkswagen; B R: Berta Renault; B AF: Berta Alfa Romeo; D AF: Dallara Alfa Romeo; R AR: Reynard Alfa Romeo; M VW: Muffato Volkswagen.

CAMPEONATO

(Disputadas tres competencias)

Maldonado, 15 puntos; Sommi, 12; Croceri, 10; Friedrich y Kissling, 9; Furlán, 7; Guerra, Benamo y Di Palma 3

Próxima competencia: el 23 de agosto, en Graf. Roca (Río Negro-Argentina) a confirmar.

PRIMER TRIUNFO DEL AÑO EN LA "EUROSERIE"

ROSSO Y LAS DOS CARAS DE LA MONEDA

Como treinta años atrás, nuevamente el Himno Nacional Argentino sonó frente a la vieja tribuna de madera, único vestigio del legendario anillo del Elfel que en 1957 fuera testigo de uno de los más grandes triunfos de Juan Manuel Fangio en tierra europea, con la recordada Maserati. Ahora fue Víctor Rubén Rosso, con el modesto Ralt RT 31 del Team VW, quien nos dio la alegría, ganando la segunda fecha de esta nueva serie europea de la F3, que intenta reeditar el certamen continental de la categoría.

Como lo expresa el título, el piloto cordobés sufrió en el transcurso del fin de semana los vaivenes de la fortuna. Tras ser en pruebas libres el mejor, a la hora de clasificar no pudo ir más arriba del cuarto puesto, posición que debió ocupar en las dos largadas del "week end" alemán. El sábado en la primera carrera, sus aspiraciones de triunfo se truncaron tras pocos metros, por las consecuencias de la venenemente escaramuza que protagonizaron Otto Rensing y Wolfgang Kaufmann en la misma recta de largada. El domingo todo fue más normal para Rosso. Incluso el tiempo se asoció, haciéndose presente con fuerza el sol, y con piso seco el argentino empezó bien la mañana, siendo el más rápido en el "warm up". Haciendo una buena largada —como viene siendo su costumbre—, se puso segundo del alemán Winkelhook y luego de tres vueltas, lo superó, soportando estóicamente una arriesgada maniobra del germano que terminó en toque y abandono para éste. Esta vez Rosso quedó bien parado, y de allí en más solo se dedicó a administrar diferencias con respecto al segundo.

Esta victoria de Rosso llega en un momento muy especial, tanto para él como para el equipo oficial VW. Luego de una primera mitad de temporada bastante negativa, esto sirve para recomponer los ánimos, pero evidentemente no deja la absoluta certeza de que signifique el final de los problemas. Parece que hay gestiones para que la cosa se resuelva definitivamente y los autos oficiales puedan disponer de impulsores potentes y confiables, como para aspirar a remontar la temporada. Tal vez para Suecia —las próximas carreras de la serie europea— pueda haber novedades al respecto.

Evidentemente el tema neumáticos jugó también un papel importante en las prestaciones de este fin de semana. Los Bridgestone convencionales se muestran particularmente aptos a los bastidores de Ron Taurani, y eso se pudo ver en ambas competencias, con predominio de chasis Ralt sobre el resto. En ese sentido, Rosso fue siempre, en condiciones normales, el más rápido del lote, tanto es así que el miércoles en pruebas libres, Bernd Schneider, el puntero del Campeonato Alemán subió al auto de su coequipier Kesjar Csaba y no pudo aproximarse a los tiempos del marco suecense. En función de ello Schneider ratificó su decisión de no participar en esta serie, a efectos de no poner en riesgo su bien ganado prestigio.

Los otros protagonistas del fin de semana resultaron los equipos ingleses. El West Surrey Racing de Dick Bennetts alineó al promotor austriaco Roland Ratzemberger, quien bajo la lluvia consiguió la victoria el sábado y luego, el domingo, escoltó a Rosso en la segunda fecha. Ratzemberger es el



nuevo apadrinado de Niki Lauda, merced a quien consiguió un puesto en el equipo oficial BMW del Mundial de Turismo. Actualmente está compitiendo en la F3 Inglesa con buen suceso.

También fue destacable lo del francés Eric Chelli con el Ralt-Toyota del Intersport Engineering. Aprovechando las circunstancias de la clasificación se quedó con la "pole" para las dos carreras. Fue segundo de Ratzemberger en la primera, y luego el domingo quedó con piso seco, ostentando ahora la segunda posición en el Campeonato.

A nivel de prestaciones también fue bueno lo de Joachim Winkelhook, confirmando lo que viene mostrando en el certamen alemán, sólo que aquí le sobró temperamento. El sábado venía en punta, con luz sobre Ratzemberger, e hizo un trompo que le costó la carrera. Se quiso desquitarse el domingo, pero estaba visto que no podía con el Ralt de Rosso. Sin embargo, intentó una maniobra harto peligrosa que volvió a dejarlo a un costado y sin posibilidades.

CLASIFICACION: LA LLUVIA DIO NO

El viernes se desarrollaron las pruebas de clasificación en dos tandas, para determinar la grilla que luego se utilizaría en ambas carreras del fin de semana. El miércoles, con piso seco, Rosso había sido el más rápido con 1m7s4, postergando por dos décimas a Roppes, y por cinco décimas a Schneider, que pese a no correr en la "serie", había probado con el auto de su compañero de equipo para colaborar en la puesta a punto con los nuevos neumáticos "monotipo" del Campeonato. Atrás quedaban Ratzemberger, Winkelhook y Chelli.

En la primera sesión de clasificación, la lluvia se hizo presente, complicando la puesta a punto de todos. Rosso estaba en el segundo tiempo parcial, pero sobre el final de la sesión Bertram Schäfer hizo entrar el auto a boxes para soltarle las barras, tratando de mejorar la performance del Ralt oficial. Justamente en ese momento comenzó a llover un poco menos, se fue "haciendo la huella" y así varios pudieron mejorar, quedando Rosso cuarto. La "pole" quedaba para el Ralt-Toyota de Chelli en 1m15s12, superando por 4/100 a Winkelhook con Reynard-Spiess, por 88/100 a Rensing con Martini-Spiess y por 1s10/100 a Rosso con Ralt-Schrack. Detrás del cordobés estaban el sueco Thaung con un Reynard y el austriaco Ratzemberger con Ralt-Judd.

Luego de un intervalo con piso seco, nuevamente el agua comenzó a caer sobre el circuito, impidiendo a todos mejorar lo de la

mañana. Al respecto Rosso exclamaba: "¿Será posible que hoy, que tenía el auto para hacer la 'pole', el tiempo no me dejó? Es una pena porque el coche va bien, tanto en lo seco como en lo mojado. Me acuerdo que el año pasado siempre renegaba con la lluvia, pero ahora es otra historia y el Ralt tiene una tracción excelente con las gomas 'rain'. Me hace acordar a mi época de F. Renault en Argentina."

SABADO: LA FRUSTRACION

El "warm up" del sábado se "disputó" con cielo cubierto pero piso seco. Allí Rosso superó al francés Chelli por 4 décimas, y por 6 a Ratzemberger, quedando sólo detrás de Winkelhook, quien había sido uno de los pocos en poner neumáticos nuevos. Lamentablemente para Rosso, la carrera no resultó de acuerdo con las expectativas. En la misma largada fue protagonista inocente de un espectacular incidente que el mismo nos relató así: en boxes: "Todo comenzó cuando Rensing —que largaba tercero adelante— me empezó a llevar hacia la cuerda interna. Yo me iba cerrando para no tocarlo, y de pronto me lo tocó a Kaufmann que se mete entre el guard rail y mi auto. Como el espacio no daba para todos, no pude hacer otra cosa que frenar para evitar el impacto seguro. En la maniobra Rensing pasó por encima de mi spoiler delantero izquierdo, mientras Kaufmann me rompió la llanta y el neumático delantero derecho. Allí tuve que entrar a boxes, y salí de nuevo pero con 4 vueltas menos."

Es de destacar que Rensing y Kaufmann se tocaban pocos metros más adelante, terminando en el pasto y sin posibilidades de seguir. Tras volver Rosso a pista, se desató un verdadero diluvio sobre el circuito, lo cual obligó a detener la carrera para que todos pusieran caucho con dibujo. En la segunda largada, realizada de acuerdo al orden del lote con 7 vueltas, Rosso pudo hacer poco desde la última fila. Ganó 11 posiciones pero de nada le servía, ya que en los computos finales las 4 vueltas perdidas en la primera parte, lo relegaron a un opaco 19° puesto. Lo mismo le ocurrió a Winkelhook tras el trompo de la primera parte. Ratzemberger ganó la carrera sin problemas, tras una caótica situación en la primera curva, que involucró a gran cantidad de competidores, entre ellos el francés Chelli, que lideraba la fila en el momento de la suspensión. De todos modos el Ralt de Dick Bennetts tenía la mejor puesta a punto para el agua, y la experiencia del "manager" británico le simplificó la situación al austriaco, que sólo debió administrar su medio con prudencia en la difícil superficie del Nurburgring.

DOMINGO: LA EUFORIA

Nuevamente, el domingo en el "warm up", Rosso fue autor del mejor tiempo, dispuesto esta vez a tratar de plasmar el buen accionar del Ralt "en los papeles". Con este objetivo el cordobés inició la prueba. "Tengo que salir a ganar —nos decía— porque otro resultado, después de lo de ayer, no me sirve. Este campeonato es de pocas carreras, y se hace difícil remontar el tener una sin puntos. El auto está para ganar. Sólo espero no tener problemas en pista y que el motor aguante."

Así fue que al darse la luz verde, Rosso picó muy bien detrás de Winkelhook. Ambos

aprovecharon la quedada del francés Chelli, que pese a partir en "pole", dejó patinando el auto, y por lo tanto frenó a quienes estaban detrás. Tanto es así que en la primera vuelta aparecieron adelante quienes largaron en la otra fila, la derecha... Rosso lo seguía a Winkelhook, mientras que Ratzemberger hacía lo propio con Kaufmann.

Luego de tres vueltas de tanteo, Rosso atacó la posición de Winkelhook "Salí bien armado de la última curva" —nos decía Rosso—, y al final de la recta principal le ganó la cuerda interna a Winkelhook y pasó a la punta. Me jugué allí porque todo en el auto andaba bien y el motor rendía a pleno". El alemán del Reynard no se dio por vencido y se mantuvo a los escapes del cordobés, hasta que en la quinta vuelta quiso recuperar la punta, sin fortuna: "Ya en la última curva quiso meterse por dentro —declara Rosso—, y me alcanzó a tocar. Yo salí medio desacomodado del viraje, y cuando llegamos al final de la recta, intenté meterse por dentro. Como en el frenaje yo tenía medio auto adelante, mantuve mi trayectoria. Y como él no levantó, el toque fue inevitable". El resultado de la fricción fue el abandono de Winkelhook y la consolidación de Rosso.

A todo esto, Ratzemberger había dado cuenta de Wolfgang Kaufmann, estabilizándose en la segunda posición. En el primer tercio de carrera, Rosso "tiró" varias vueltas rápidas, construyendo una ventaja de 3 segundos sobre el austriaco, diferencia que luego llevó a 5 segundos en el último tercio, dejando sin ganas de acercarse al pupilo de Bennetts, quien también se daba por satisfecho con el segundo puesto. A su vez Kaufmann controlaba al resto del pelotón. Al principio estuvo asediado por Rensing y Chelli, pero luego éstos se tocaron en la "ese" detrás de boxes y fue el francés el que mejor se rehizo.

Sobre el final la luz de Rosso con Ratzemberger se redujo, pero el mismo Rosso contaría luego: "Sucede que hubo un par de rezagados que me hicieron perder algo de tiempo, puesto que no quería correr ningún riesgo. Todo andaba bien en el auto y ansiaba ver primero la bandera a cuadros".

CLASIFICACIONES

Primera Carrera (sábado)	
1º	Roland Ratzemberger (Austria), Ralt-VW, 35m55s28/100 (28 vitas.)
2º	Eric Chelli (Francia), Ralt-Toyota, 36m08s14
3º	David Coyne (Inglaterra), Reynard-VW, 36m09s44
4º	Michael Roppes (Alemania), Ralt-VW, 36m17s40
5º	Hasse Thaung (Suecia), Reynard-VW, 36m17s88
Segunda Carrera (domingo)	
30 vueltas al "chico" de Nurburgring (90,370 km.)	
1º	Víctor Rosso (Argentina), Ralt-VW, 34m22s51/100, a 158,608 km/h.
2º	Roland Ratzemberger (Austria), Ralt-VW, 34m26s12
3º	Wolfgang Kaufmann (Alemania), Reynard-VW, 34m33s04
4º	Eric Chelli (Francia), Ralt-Toyota, 34m41s65
5º	Peter Zakowski (Alemania), Ralt-VW, 34m46s16
CAMPEONATO (2 fechas)	
Ratzemberger, 35; Chelli, 25; Rosso, 20;	
Proximas fechas: 1º y 2 de agosto en Knuts- torp Park (Suecia).	

motos-velocidad

MAMOLA Y ROTH BAJO LA LLUVIA

Una lluviosa jornada le puso el marco el pasado domingo al Gran Premio de Francia de Motociclismo. Fue la octava fecha del Campeonato Mundial, y su escenario resultó el circuito Bugatti de Le Mans, donde una vez más la espectacular clase 500 cm3 concitó las mayores expectativas. En esta ocasión, reiterando sus conocidas dotes para conducir sobre piso mojado, el triunfo fue para Randy Mamola, quien llevó al éxito a su Yamaha, a un promedio de 126 430 k/h. Lo escoltaron un sorprendente Pier-Francesco Chili y el ascendente Christian Sarron (autor de la "pole"), en tanto Wayne Gardner fue cuarto y Eddie Lawson abandonó por una caída en la segunda vuelta. Este triunfo le permitió a Mamola acercarse en el torneo a Gardner, que sigue liderando ahora con 93 puntos contra 81 del estadounidense.

Reinhold Roth se dio por fin el gusto de ganar su primera carrera en la clase 250 cm3. Un triunfo que juntó con el abandono de su compatriota Anton Mang, como consecuencia de una caída, le possibilitaron al germano acceder con exclusividad al liderazgo del Campeonato, con 82 unidades contra 67 de Mang. Sobre su Honda, Roth llegó a este "bautismo triunfal" a un promedio de 120 567 k/h y relegación a Dominique Sarron.

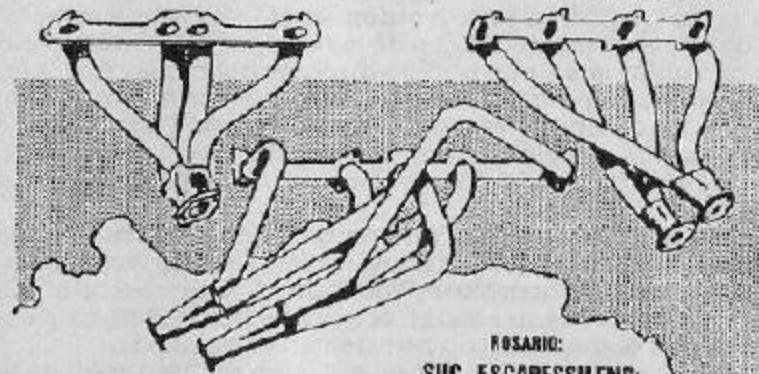
También estuvo la 125 cm3, que mostró el sexto triunfo consecutivo en la temporada, de Fausto Gresini y su Garelli. Como es obvio, el italiano encabezó el torneo con 90 puntos, contra 64 de Bruno Casanova, que llegó tercero detrás de Ezio Gianola. Más atrás, en el puesto 12, arribó Guillermo "Willy" Pérez, con la Zanella, tras clasificar undécimo y sufrir problemas de motor en el tramo final de la competencia.

Escapessilens

EQUIPOS ESPECIALES

SILENCIADORES Y
ESCAPES DEPORTIVOS
JAULAS DE SEGURIDAD

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS



ROSARIO:
SUC. ESCAPESSILENS:
9 de Julio 2673. TEL. 041-217935

ZONA NOROCCIDENTE Y CUYO:
HECTOR ANGELINI:
C. Alvarez 1005. Tel. 081-218717
Tucumán
Saumento 451. Tel. 0465-90122-90119
Carreteras (Sta. Fe)

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

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

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

ZONA CORDOBA:
E. PABLO GANGOSO
Vicente Lopez y Planes 2442
Barrio S. Vicente
Córdoba - Tel. 55-7382

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250 - BAHIA BLANCA
TEL. 091 26191-41568-24733

10 EN
AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO



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

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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

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



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

Todo



Jeep

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

• LINEA COMPLETA
• LEGITIMOS
• IMPORTADOS
• NACIONALES

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

• TARJETAS DE CREDITO.

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

HORACIO

PARA
AUTOMOVILES
NACIONALES
E IMPORTADOS
COMPETICION

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

Envios al interior
Fabrica, Administracion.

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



CUBIERTAS WALTRAC BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



SIMPSON.

ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.



• BUZOS
• GUANTES
• ROPA INTERIOR
• CAPUCHAS

Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2881 •
ENVIOS AL INTERIOR

CALZADOS CARCER

PIEDA POR CASILLA DE CORREO N° 50
(1984) EL PALOMAR

TENGA UN SISTEMA
CONTRA INCENDIO

PROGAS

Y participe del
7° RALLY MUNDIAL
SIN INCONVENIENTES

Unicos homologados
por el A.G.A. y F.I.A.

Consultas 568-3722,
Fco. Belro 5491. Capital (1419)

PARA:
• CUEROS
• GOMAS
• VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,
etc.



ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales



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

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32
1/28



1/24
1/12

SCALEXTRIC • MABUCHI
• SEBRING • LEONE

POR MAYOR, ÚNICAMENTE
MARTES A VIERNES:
10.30 a 17.30 hs.

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

Claudio Néstor Etchart

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



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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores



sadaf

• SUSPENSION
• DIRECCION
• REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.

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

PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

RALLY DE ARGENTINA

Campeonato Mundial 1987

• SIERRAS DE CORDOBA - 4 al 8 de Agosto

Transmisión Completa



LV3 RADIO CORDOBA

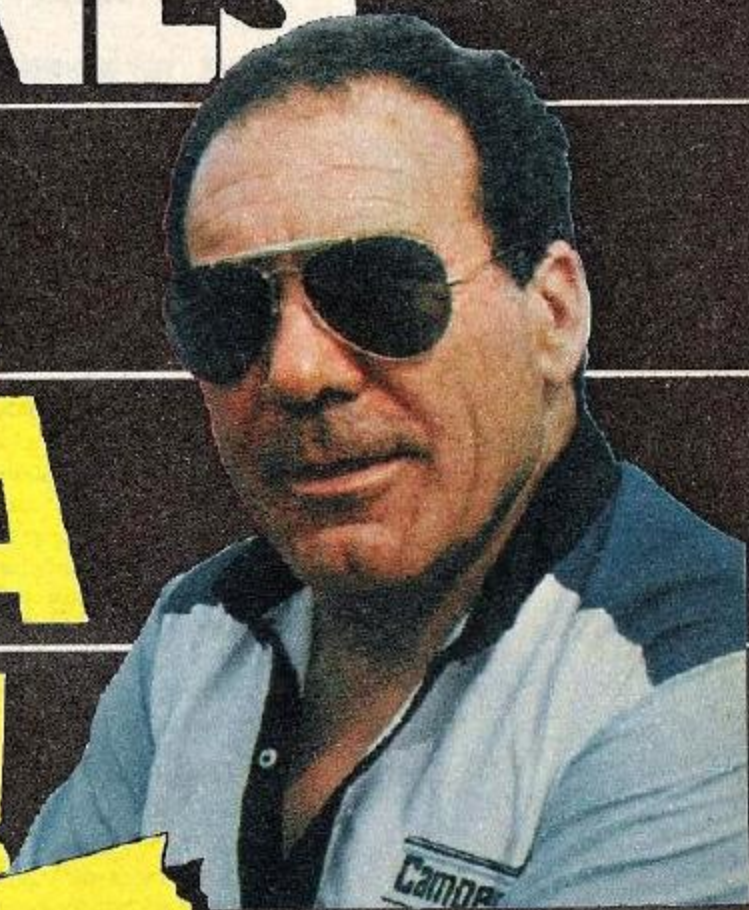
40 HORAS

Sprinter
Producciones



Rodríguez Peña 452 - Córdoba - T.E. 46589 - 81-4041

CAMPEONES GANA EN LA RECTA FINAL!



**DOMINGO DE
13.00 A 14.00 HS.
PRIMEROS EN
AUDIENCIA***

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

CAMPEONES, el programa de Automovilismo Deportivo conducido por CARLOS ALBERTO LEGNANI, brinda el mejor espectáculo televisivo y radial.

Un equipo constituido por unidades móviles terrestres y aéreas, camarógrafos y periodistas, que todos los días logran la mejor cobertura.

Una poderosa razón para que CAMPEONES INEXORABLEMENTE SIGA CRECIENDO!

POR RADIO EL MUNDO

Lunes a Sábado de 20 a 21 hs.
Domingo de 8 a 14.30 hs.

POR CANAL 2

Jueves de 23 a 24 hs.
Domingo de 21 a 22 hs.

Campeones

**CAMPEONES
DEL CAMINO S.A.**

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