CORSA

COCHO SUPERSTAR
GRAND PRIX DE LA ARGENTINA
HABLAN BALESTRE Y ECCLESTONE: AHORA SI...
MAS COLOR: INDY CARS, TURISMO, S.P., LAMINA T.C.
HECHOS Y NOMBRES DE ACTUALIDAD
BESSONE CON AKEL, PEDERSOLI SIN WILKE, ¡¿CHAPMAN VIVO?!

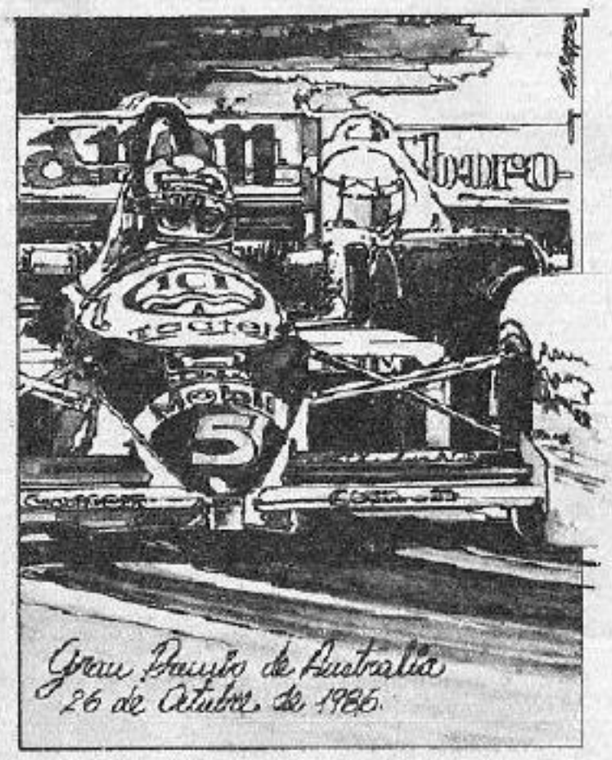
DESDE AUSTRALIA

ALAIN PROST (McLAREN-TAG) CAMPEON MUNDIAL '86 EN DESENLACE SORPRENDENTE

LA SENTENCIA

Nº 1060 del 28 de octubre al 4 de noviembre de 1986 - Argentina: A 1.50 - Uruguay: N$ 210 - Paragu

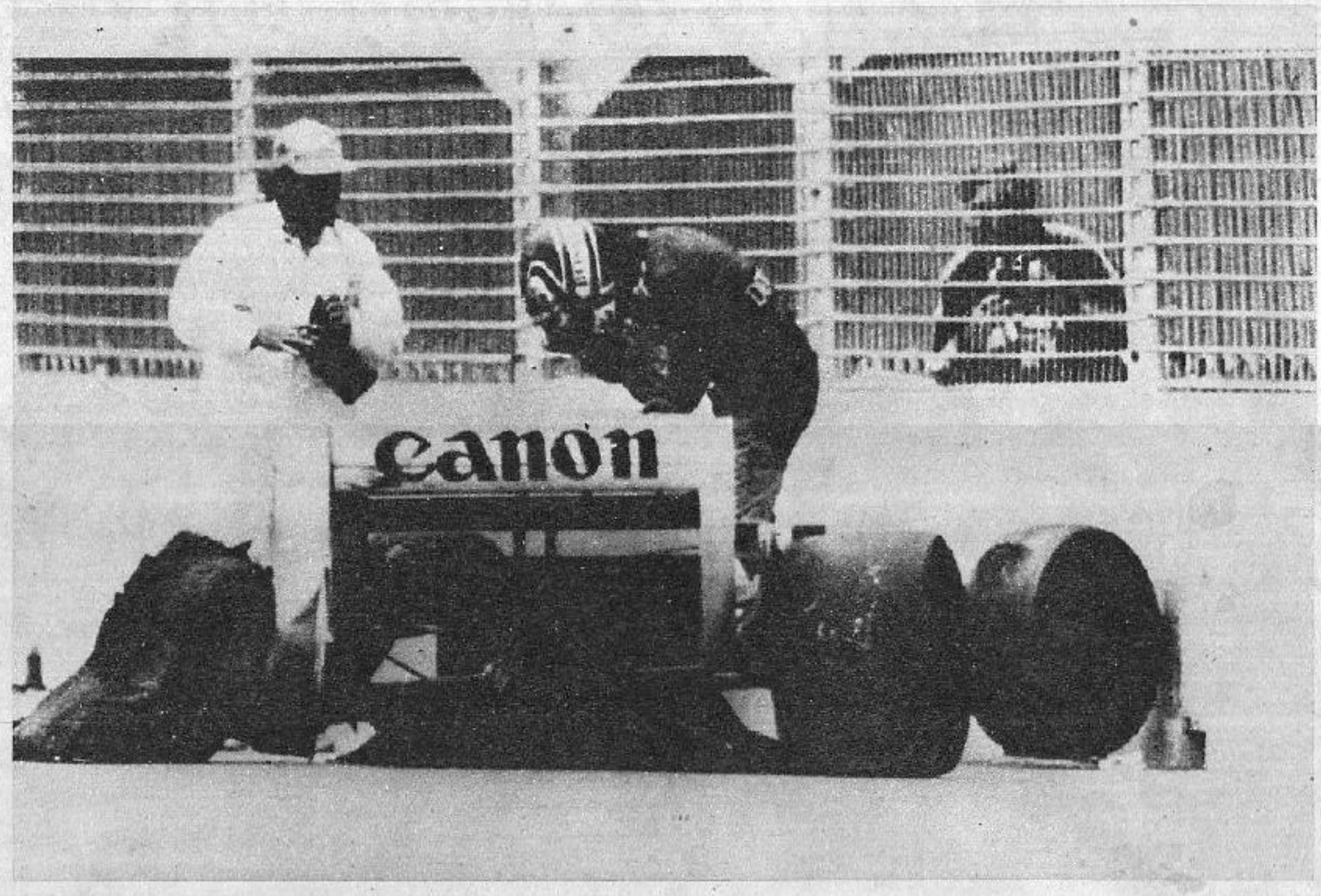
Las revistas de Mauro

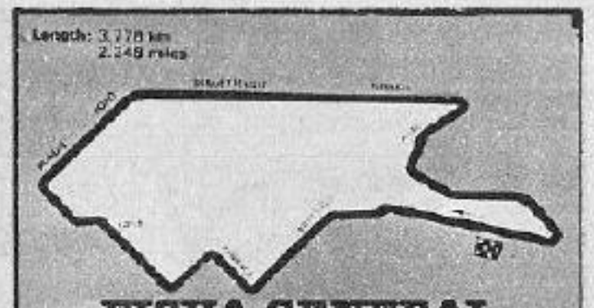


Fórmula Uno

GRAN PREMIO DE AUSTRALIA. A la hora señalada, lo inespera

SU MAJESTAD PR A LA EJECUCION





FICHA GENERAL

Fecha: 26 de octubre de 1986.
Denominación: II Australian Grand Prix.
Lugar: circuito urbano de Adelaida, situado 1 km. al Este del centro de la ciudad.
Organizador: Confederations of Australian Motor Sport, Melbourne.
Autoridades: Director de la Prueba, Tim Schenken; Comisarios Deportivos, John Coramit, R. Frost y J. Roxburgh.
Estado del tiempo: lluvioso y frío el viernes, soleado y frío el sábado, cubierto y con 15°C el domingo.
Público: 120.000 espectadores.
Espectáculo: Muy bueno.

Alain Prost es el Campeón del Mundo, luego de una carrera muy movida, excitante, plena de sorpresas. Una prueba llena de cuestiones polémicas, de significados humanos y también de casualidades, con un resultado final que hará discutir a muchos y quizá hasta suscitará críticas, acusaciones y pesares.

Eran tres para disputarse la corona, y todos ellos fueron protagonistas, como se debe. Terminó ganando aquél que parecía menos favorito, pero al que no se le puede reprochar haber sido –en esta oportunidad– afortunado.

El título fue para Alain Prost. Después de Monza, el francés parecía haber quedado fuera de la lucha por el Campeonato, si bien matemáticamente aún tenía posibilidades. **Mansell y Piquet** estaban adelante y, sobre todo, sus **Williams-Honda** eran superiores en muchas cosas al **McLaren-Porsche**. El torneo parecía reducirse a un duelo en familia. Prost reapareció en Portugal con un segundo puesto, aprovechando la jornada desgraciada de Piquet y el infortunio de **Senna**. Finalmente, llegó el Grand Prix de México, totalmente negativo para los Williams, que penaron con problemas de gomas inesperados y determinantes. Y así llegó Prost a Australia con la posibilidad de consagrarse Campeón: aunque no tan consistente. Dados los puntajes, debía ganar pero con **Nigel Mansell** más allá del tercer puesto, al igual que Piquet.

En las apuestas –que en Australia son verdaderamente el deporte nacional, más que en Inglaterra–, el favorito era Mansell, quien tenía la mayor parte de las posibilidades. En caso de que el inglés no fuera lo suficientemente afortunado, Piquet era quien lo seguía en las apuestas, debido a que corría con un eficiente Williams-Honda. Tercero en el orden estaba el francés, que luego ascendería al tope por méritos personales y de su equipo, y quizás un poco también por algo de buena suerte, que le permitió distrazar con una circunstancia fortuita la bien estudiada planificación táctica que acaso igual lo habría llevado al triunfo. De hecho, sucedió que una pinchadura hizo detenerse a Prost en su box para cambiar la goma correspondiente, algo que no fue sencillo porque el neumático desinflado estaba tan bajo que hizo muy difícil colocar bajo el auto el crique que accionaba un mecánico. No muy lejos de allí, en el box de Williams, lo sucedido con Prost parecía un problema casual, quedándose todos tranquilos en la convicción de que sus autos podrían seguir en carrera sin detenciones, como había afirmado **Goodyear**, que en Australia tenía un tipo de neumático inédito, capaz de soportar toda la carrera. Era, por parte de la fábrica americana, la respuesta inmediata al "desastre" de México que permitió el triunfo de **Berger** calzado con las gomas **Pirelli**. Y parecía que era una respuesta muy importante.

Alain Prost y su equipo no tenían completa confianza en la nueva solución, que no fue muy probada y, por lo tanto, era susceptible de contener peligrosas incógnitas. Por ello habían planificado una detención a mitad de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

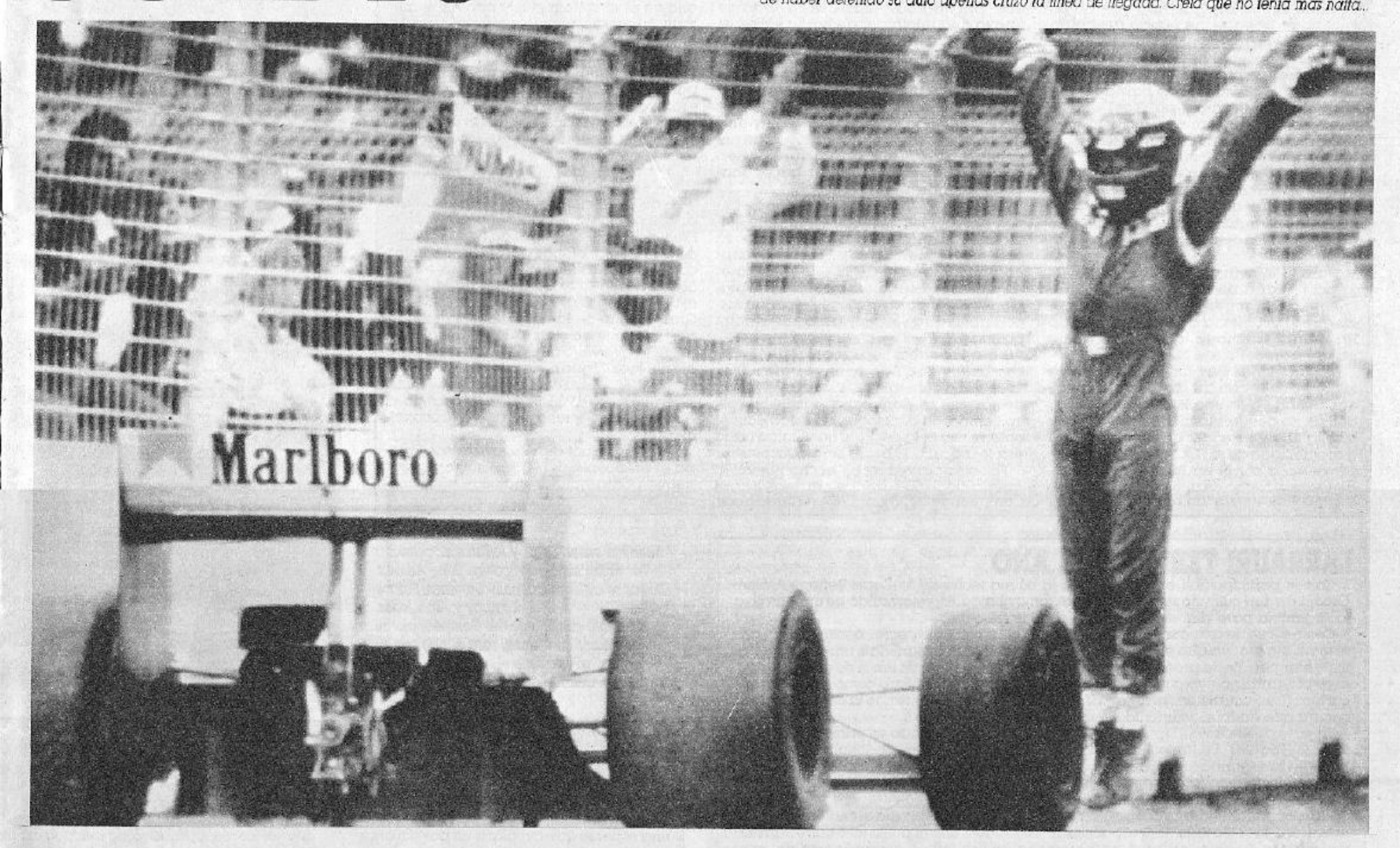
Por Franco Lini
Radiofotos: Reuter y A.P.

Senna sólo amagó, Rosberg escapó y cayó, Piquet atacó y falló, Mansell defendió y perdió... Así, todos ellos resultaron "sentenciados" en este gran "juicio final" de temporada. Pero desde el vamos un "verdugo" implacable (un monarca muy renuente a ser depuesto, en realidad) planeaba fríamente consumar esa "condena". Y por una vez aliado del Juez Supremo, S.M. Alain Prost no perdonó.

do. Y...

OCEDIO

Nelson Piquet –a punto de subirse a su auto– y Nigel Mansell –bajándose del suyo, luego de reventar el neumático que lo dejó sin chances–, inclinados ante el repetido "rey": Alain Prost, quien salía de alegría luego de haber detenido su auto apenas cruzó la línea de llegada. Creía que no tenía más nafta...



la carrera. La pinchadura inesperada permitió la sustitución de neumáticos sin dar a entender que esa parada de boxes estaba programada de todas formas.

¿Fue ésta la "trampa" en que cayó el equipo Williams? Quizá. El hecho es que la carrera seguía con la gente de Williams confiada. Adelante estaba **Rosberg** con McLaren, pero para ellos la situación resultaba cómoda porque Mansell era segundo y Piquet tercero: el título mundial iría al inglés, considerando que Prost era cuarto y no parecía estar en condiciones de atacar, y aunque lo hubiese hecho, Mansell lo que debía hacer era mantenerse detrás suyo, en los puntos grandes...

Disputado el 75% de la carrera, hubo un hecho novedoso: Rosberg se detenía al costado del circuito con la cubierta trasera derecha deshilachada, sin que se comprendiera por qué no trató de llegar a boxes para cambiarla. Rosberg, evidentemente, quería ganar y nada más. Terminar su campaña en gran forma. Un puesto en el podio no le interesaba, y por ello prefirió abandonar. Mostrando escaso profesionalismo, porque sacrificó al orgullo personal los intereses de su equipo –inclusive financieros–. Ya había sucedido en México.

Un giro después, Prost superaba a Mansell, aunque en la punta estaba Piquet. De todas formas, el Campeonato era de un hombre de Williams. Apenas sucedía esto, otro golpe de escena: sobre la recta más larga y veloz del circuito, dos vueltas después del anterior incidente, explotó la goma trasera izquierda de Mansell. Fue espantoso verla deshacerse en mil pedazos, sabiendo que en ese sector se circula a más de 300 km/h. Mansell pudo controlar muy bien a su auto, logrando bajar la velocidad lo suficiente como para no golpear el paredón lateral, e intentando por todos los medios llegar a boxes aunque fuese rodando con la llanta. Exactamente al revés de lo que hizo Rosberg... Pero no le fue posible. Al fin de la recta se detuvo finalmente, rompiendo la suspensión trasera en el golpe. No había nada que hacer. En la punta seguían los restantes pretendientes al título: Piquet seguido por Prost, con **Johansson** y su **Ferrari** en el tercer puesto, quien lentamente se había aproximado desde muy atrás en la fila india.

Podrían haber seguido así hasta el final de la carrera, en un duelo mano a mano que habría apasionado a todos, pero en Williams tuvieron miedo y lo llamaron a Piquet por radio para cambiar las gomas. ¿Habrán pensado que al brasileño le podía suceder lo mismo que a Mansell? ¿Habrán supuesto que también Prost debería detenerse? No lo sabremos, pero lo cierto es que ése fue el momento culminante de la carrera, y del Campeonato. Piquet volvió a la pista, pero una veintena de segundos detrás de Prost, que se redujeron en tres giros, para aumentar luego súbitamente. Prost era inaccesible y el Campeonato se alejaba. Claro que en los últimos giros la distancia se reducía de 22 segundos a 18, luego a 15 para pasar a 11s, y finalmente a 4s sobre la línea de llegada, pero esa diferencia en descenso era porque Prost administraba confiadamente la ventaja con frialdad y cautela. Era muy importante tener cuidado...

La carrera de los principales protagonistas está ya mencionada. Por lo demás, cabe citar la aparición inicial de **Ayrton Senna**, inmediatamente retrasado por una merma progresiva en su motor. Berger resistió poco tiempo, y los demás quedaron lejos pronto. **Alboreto** fue eliminado en la misma largada por su maniobra de izquierda a derecha que lo llevó a tocar al **Ligier** de **Arnoux**. La Ferrari rompió la suspensión mientras que el francés pudo seguir, aunque manteniéndose en pista más por orgullo que otra cosa. El único hecho relevante lo provocó Johansson quien estaba adelante hasta su detención para cambiar neumáticos, sugerida quizá por los inconvenientes de Rosberg y Mansell. De tercero, el sueco quedaba quinto, si bien retomaría el lugar perdido, cuando los **Tyrrell** de **Streiff** y **Brundle** se quedaron sin combustible. También fue una linda carrera la de Ric-

LA VERDAD SOBRE EL GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

ECCLESTONE: "PROBABLEMENTE EN 1988"

BALESTRE: "EL A.C.A. TENDRA AYUDA DE LA F.I.A."

Ecclestone y Balestre están de acuerdo por una vez: el Gran Premio de la Argentina sería bienvenido en el calendario internacional, pero en lo inmediato tiene varias dificultades para resolver. Problemas que no son insolubles y que están siendo discutidas actualmente con los dirigentes del Automóvil Club Argentino.

Bernie Ecclestone fue muy preciso en Adelaida: "Los que me hayan atribuido declaraciones sobre el desinterés de los dirigentes argentinos para el Gran Premio, son cuenteros. La realidad es que hace sólo algunos días he hablado con el presidente Caman, para ver qué se puede hacer. La Fórmula Uno está interesada en la Argentina, incluso por el recuerdo de los Grandes Premios hechos en el pasado. En este momento tenemos 26 candidaturas para 16 carreras, por lo que hay que elegir y ver bien cuáles son factibles y recíprocamente útiles. Y eso es lo que haremos en el futuro próximo.

"Para el '87 será difícil, pero para el '88 la posibilidad de hacer volver el Gran Premio de Argentina, existe. Puedo decir que el problema de reponer a punto las estructuras no es tan grande como puede parecer".

Declaraciones muy claras en cuanto a las relaciones con los dirigentes argentinos, aunque quizá no lo sean tanto en lo demás. Se puede suponer que Ecclestone intenta hacer entender que si bien está la disponibilidad de la FOCA para hacer que se vuelva a correr en Buenos Aires, también está el hecho de que las candidaturas son muchas, y otros tantos los elementos a considerar.

Aparentemente más explícito fue **Jean-Marie Balestre**, presidente de la FIA y de la FISA. A propósito de los dirigentes argentinos, Balestre dijo: "La **FIA considera al ACA entre los más serios y sólidos de sus miembros. Y en el plano humano hay relaciones de amistad entre nosotros, por lo cual la FIA dará todo su apoyo a la iniciativa de hacer volver el G.P. a la Argentina.**

"Para empezar hemos puesto en el calendario a la Argentina como reserva para el campeonato de Fórmula 3000 (al término de la temporada). En lo que se refiere a la F-1, se podrá tomar una decisión recién en diciembre, porque existen situaciones que aún deben aclararse, que imposibilitan hacer ahora el calendario de F-1".

Las situaciones que señala Balestre importan sobre todo al **Gran Premio de Bélgica**. De hecho, en Bélgica recomenzó la polémica entre Zolder y Francorchamps para tener la sede de su G.P. Y, como es normal, la FIA no quiere meterse en el problema, dejando al R.A.C. de Bélgica la responsabilidad de indicar la sede de la competencia.

De todas formas no se podrá esperar mucho. La FIA dio a Bélgica un plazo taxativo: la decisión deberá ser tomada antes del 30 de noviembre, para dar al Comité Ejecutivo tiempo, en diciembre, de establecer el calendario. Si la decisión no se toma hasta esa fecha, el G.P. belga será cancelado.

Por otra parte, hay un hecho nuevo: la ampliación a 17 de las carreras por el Campeonato Mundial 1987, realizado con la intención de "recuperar" a **Brands Hatch y Nürburgring**, circuitos que con la abolición del sistema alternativo (un año Brands Hatch, otro Silverstone; un año Nürburgring, otro Hockenheim) parecían condenados a quedarse sin F-1. De esa forma se decidió que desde 1987 habrá un Gran Premio de Europa, que será disputado un año en el circuito inglés y otro en el alemán. Sustancialmente, es lo mismo que si ambos autódromos mantuvieran el régimen de alternancia.

Balestre agregó que hay presión del Japón para tener un Gran Premio, pero quiso subrayar, de todos modos, que los dirigentes argentinos están trabajando seriamente y que, si es posible, la FIA los ayudará.

Franco Lini
(Desde Australia)

N. de R.: Recién llegado desde Europa, donde participó de varias reuniones de la FIA y de la FISA, además de asistir al Rally de San Remo, el ingeniero **Rafael Sierra** comentó que efectivamente han tenido contacto con altos dirigentes de la FOCA sobre la posible realización en 1988 del Gran Premio de la Argentina. Sin embargo, dejó muy en claro que la delegación del ACA que viajó a París encabezada por el Sr. **César Caman**, no pensaba "traer" el GP en el '87. Sierra considera que eso quizá sí resulte para 1988, siempre y cuando el Autódromo de Buenos Aires sea reacondicionado.

En los próximos días llegará desde Europa el presidente del A.C.A., quien seguramente podrá aclarar más aún estos conceptos.

Mientras pasan Streiff y Johansson, colisiona Teo Fabi (izquierda) contra René Arnoux. Detrás se aprecia a Johnny Dumfries, Patrick Tambay y Alan Jones. Momento culminante del Campeonato: el Williams de Mansell roza el piso con su "panza" al estallarle el neumático trasero izquierdo, delante de un Ligier. Se va Prost...

LARRAURI TERMINO EL AÑO

Con su participación en **Jarama**, en la última fecha de la Copa Renault Alpine, Oscar Larrauri culminó su temporada automovilística '86, retornando de inmediato a la Argentina para disfrutar de unos meses de descanso.

Con referencia a la carrera madrileña, la misma tenía especial significación para el team **Sigala**, ya que el "patrón" se jugaba la última posibilidad para acceder al título europeo. En los pronósticos todo parecía difícil ya que, además de ganar Sigala, su rival **Schutz** no debía terminar entre los cuatro primeros. Pero como "carreras son carreras", así ocurrió en Jarama y ahora Massimo está celebrando la conquista de la corona que hasta el momento estaba en poder de "Poppy".

Ya en la clasificación, Sigala mostraba su potencial, largando en primera fila con el francés **Gouhier**. En tanto, Larrauri quedaba sexto y el alemán Schultz ganaba un lugar en la segunda fila. Poppy nos comentaba que luego de intensos trabajos en la central electrónica, finalmente Massimo podía disponer de un buen motor para intentar el último esfuerzo...

En la largada, Sigala tomó la punta para no abandonarla hasta el final. Detrás de él ocurría un poco de todo. Tras el banderazo se produjo un encontronazo entre Larrauri y el alemán Becker –compañero de equipo de Schultz–, a consecuencia del cual ambos autos se engancharon y anduvieron juntos más de 100 metros. La coupé del germano terminó en semitrompo y fue violentamente embestida por otro competidor. En tanto, Poppy podía volver a la lucha, aunque en la décima posición. Luego comenzó a remontar pero no pudo llegar más allá del quinto puesto final, delante de **Jesús Pareja**.

Mientras, la expectativa por el Campeonato estaba concentrada en el accionar de Schutz, quien circulaba cómodo en un tercer puesto parcial que le aseguraba el título. Sin embargo, a poco del final, una goma se desbandó en el auto del leutón y todo se terminó para él, pasando la punta del certamen a manos de Sigala. De ese modo, el peninsular tuvo un podio de gran festejo, en doble sentido.

EL FUTURO DE POPPY

Tal como habíamos adelantado, en estos días están definiéndose detalles de la estructura organizativa del **Brun Motorsport** para 1987. En principio, Brun incluiría al argentino en uno de los autos que serían atendidos en Lucerna (Suiza) y que sería patrocinado por la compañía tabacalera española, por lo cual Jesús Pareja seguiría siendo su coequipier en Endurance. A diferencia de este año, el auto sería directamente del equipo Brun, sin intervención alguna de Sigala. Aún no se ha definido el tema neumáticos, ya que hay una fuerte propuesta de Goodyear que está haciendo reflexionar a Brun. Si bien Larrauri no oculta su preferencia por Michelin, también es importante tener en cuenta que con neumáticos convencionales se facilitaría el trabajo del español Pareja, lo cual hace a la performance del auto en carrera.

Además de esto, Larrauri fue contactado por **Schnitzer** para conducir un **BMW oficial en el próximo Mundial de Turismo**. Al respecto el argentino, que está bajo contrato con Brun, sugirió un diálogo directo entre Schnitzer y su patrón del año próximo. Al parecer la cosa no tendría muchas perspectivas, puesto que **Walter Brun** tiene mucha actividad prevista para Larrauri. Además de **S.P. Mundial**, Brun quiere que Poppy haga varias carreras de la IMSA americana, conduciendo también uno de sus autos en la retributiva interserie germana. Por esto, serán muy pocos los domingos libres en el calendario del santafesino. En los próximos días puede haber definiciones mientras Larrauri esté de vacaciones en sus pagos de Granadero Baigorria.

N.P. (Desde Milán)

TOP SECRET

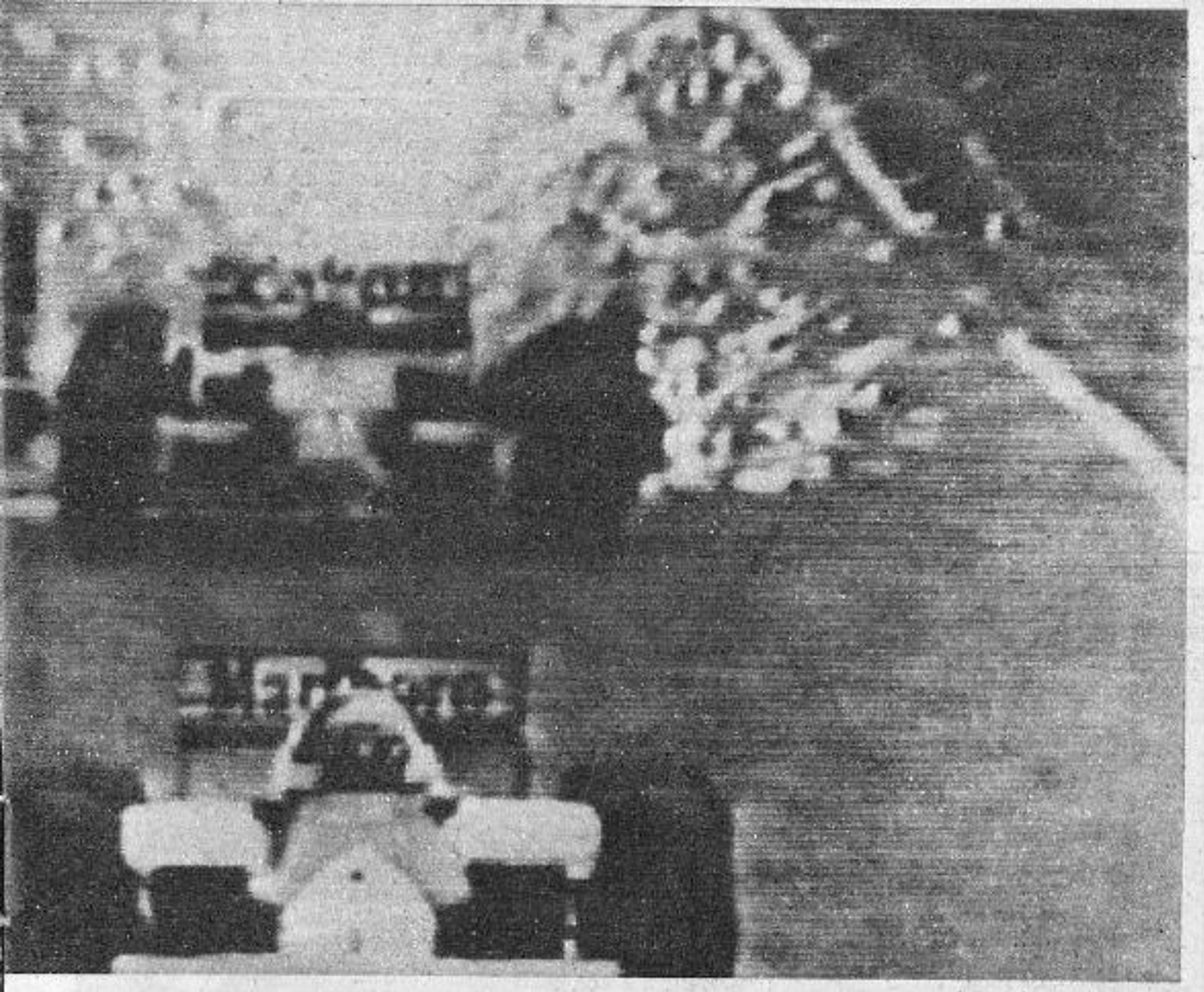
(OTRA VEZ...) ¿COLIN CHAPMAN ESTA VIVO?

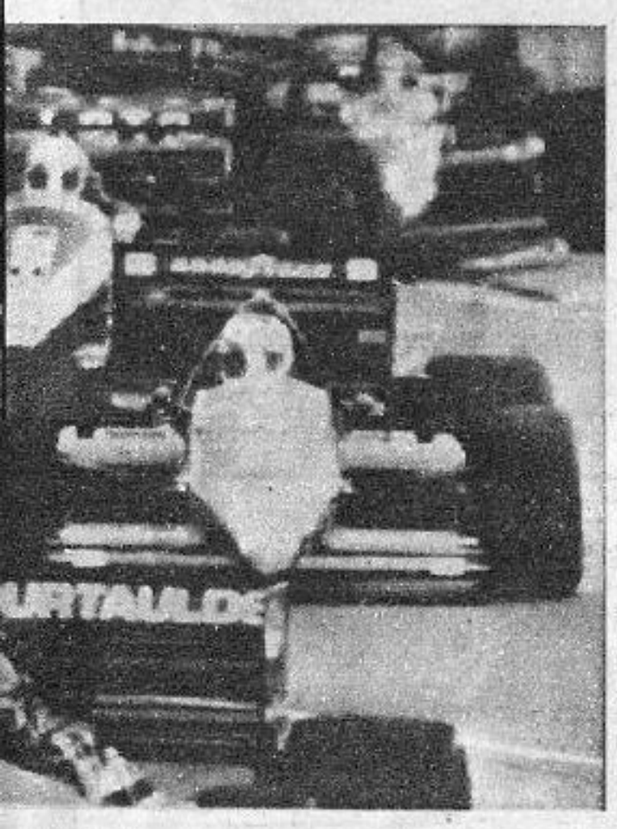
Efectivamente, amigos, volvemos sobre una especie que circulara un par de años atrás, ganando espacio en los más diversos medios periodísticos del mundo, especializados o no, y entre ellos CORSA, por supuesto. Y si entonces causó conmoción, no lo será menos ahora, cuando el paso del tiempo evidentemente no ha podido impedir el resurgimiento de los rumores, que esta vez vienen retozados... Si no, remítanse a la lectura de algunos pasajes de la nota que en su edición de la semana pasada publica el afamado semanario italiano **Autosprint**, y aquí transcribimos.

"Esto es cada vez más 'amarillo'. ¿Chapman está muerto? ¿Chapman está vivo? Y es ahora la DEA (Drug Enforcement Agency) la que, junto al FBI, ha vuelto a proponer el insólito interrogante. Los 007 de la Agencia están convencidos de que Colin Chapman, el creador de Lotus, desaparecido oficialmente en 1982 por un ataque al corazón, está vivo, sano y escondido en el Brasil, bajo un nombre falso. Pero hay más: según la DEA, Colin, para que no lo reconozcan, se ha sometido a una complicada operación plástica del rostro y ('oigan' esto) se ha trasplantado huellas digitales distintas, por medio de un método quirúrgico desconocido para los médicos occidentales. Y así, si los federales tienen razón, Colin se encuentra en las mejores condiciones para eludir la justicia estadounidense, la cual lo quiere interrogar por la desaparición de decenas de millones de dólares que le fueron prestados por el gobierno británico y por American Express, además de quince millones de dólares pagados al creador de Lotus por **John De Lorean**. Y aquí nace una historia paralela. Como se recordará, este último fue polagonista, hace un par de años, de un clamoroso 'crack' financiero. Proveniente de los cuadros directivos de la General Motors, De Lorean fundó una empresa automovilística propia, implantando establecimientos en Irlanda para producir un Gran Turismo de altas prestaciones. De Lorean, imputado en 1984 de tenencia y tráfico de drogas, entregó los quince millones de dólares a Chapman para que éste desarrollara el proyecto de las suspensiones del auto.

"...El vínculo entre Colin Chapman y el caso De Lorean es muy estrecho. Dos meses antes de su muerte, circulaba en Inglaterra un rumor bastante malo sobre el constructor de Lotus: 'Colin pasará la Navidad en prisión y no en casa'. Después llegó la noticia de la desaparición, una muerte sobre la que se ha escrito y tanteado mucho. Chapman decola con su avión de París, vuelve a Norwich pero, entré el personal del aeropuerto nadie lo ve. En la noche del 16 de diciembre de 1982, a la edad de 54 años, Chapman muere por paro cardíaco. A partir de ese momento empiezan a correr los primeros rumores: los diarios ingleses hablan de suicidio de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





bido a un estado depresivo causado por las numerosas deudas. A esas vertiginosas versiones se agregan otras particularmente intrigantes: nadie ha podido ver el cuerpo del difunto propietario de Lotus, a excepción de su mujer, Hazel, y del médico que firma el certificado de defunción. Los funerales son privados y a amigos y pilotos como Emerson Fittipaldi y Mario Andretti, que telefonean a la señora Chapman para estar presentes en los funerales, se les ruega no concurrir. Sólo una misa es oficiada en la catedral de Norwich, pero luego de transcurridos algunos días desde el momento del entierro. Además la secretaria privada de 'mister Lotus', desaparece, haciendo perder todo rastro de sí. A nivel contable, desaparecen algunas decenas de millones de libras esterlinas prestadas a Chapman por el gobierno británico para ayudar al constructor a instalar una fábrica en el Ulster, de la cual en realidad no hay ningún rastro. Cuando el gobierno solicitó la restitución de la suma, Chapman respondió, abriendo los brazos: **No la tengo más**. Hay quien insinúa la posibilidad de que el dinero haya ido a engrosar las arcas de las islas Cayman, paraíso fiscal para muchos ingleses y anglosajones."

Hasta aquí, parte de un informe que promete no ser el último sobre el tema. **Desde ya que pronto retornaremos sobre este escabroso asunto.**

cardo **Patrese**, quien llegó a estar quinto, abandonando en el mismo momento que Mansell. Pero, en un día en que la atención estaba ceñida exclusivamente a lo que sucedía en la lucha por el Campeonato Mundial, todo lo que no atañera a los tres protagonistas era poco importante.

CANGURITOS

CAMBIOS Y PASES— Se anuló la venta del team **Lola de F.1. a Bernie Ecclestone**. Luego de haber conseguido un "sponsor" que le cubre el 75 por ciento del presupuesto (que sería Barclays, proveniente de Arrows), Carl Haas procedió a devolver el anticipo abonado por **Ecclestone**. Seguramente Haas tendrá a **Tambay** y **Cheever** como pilotos para el '87. Lo que no podrá evitar Haas es el paso de **Neil Oatley** a **McLaren**. El diseñador de los actuales Lola y ex hombre de Williams en la época de Reutemann, será el reemplazante de Barnard en el team de **Dennis**. En tanto, se insiste en que será **Adrian Newey** el reemplazante de **Gordon Murray**, que seguramente dejará Brabham a fin de año.

BOUTSEN A BENETTON— El sábado pasado se anunció oficialmente que el belga **Thierry Boutsen** fue incorporado por Benetton para la temporada **1987**. En F-1 desde la mitad de 1983, siempre con Arrows, Boutsen ha disputado hasta el momento 57 GG.PP. logrando su mejor resultado en el G.P. de San Marino de 1985, donde terminó segundo. La falta de competitividad del Arrows impidió hasta ahora que el belga mostrara su valía, que es grande, como lo muestran sus actuaciones en las competencias de Endurance en el equipo Brun.

VIENTOS DE FRONDA— En una conferencia de prensa reservada a los medios periodísticos australianos, **Jean-Marie Balestre** comentó que el único representante autorizado en la FISA en Australia es la C.A.M.S. Asimismo, dijo que ningún contrato comercial es válido para obtener la inscripción automática en el calendario. Agregó que la FOCA está autorizada por la FIA para considerar asuntos comerciales o de televisión, pero que aquélla no tiene poder de decisión en lo referente al calendario, los reglamen-

LOS PROTAGONISTAS

La Marsellesa sonaba y los franceses se "pegaban" a **Alain Prost**.

Con razón, justificado plenamente el acaparamiento del Campeón Mundial.

"Espero batir tu record el año próximo", le dijo Prost (ahora con 25 GG.PP. ganados) a **Jackie Stewart**, quien se retiró con tres títulos mundiales y 27 Grandes Premios adjudicados—dos más que Clark y tres sobre **Fangio**, también presente— y ahora es periodista de televisión, además de hacer tantas otras cosas fructíferas.

Prost estaba radiante, obviamente, y así contó su carrera y sus emociones: **"No esperaba mucho, porque los dos Williams estaban siempre ahí cerca; ni cuando Piquet hizo un trompo, permitiéndome quedar segundo... Luego vino la pinchadura, quizá causada por un toque con otra goma (¿Berger?) El hecho es que tuve que parar, aunque de todas formas lo habría hecho diez vueltas más tarde; quizá sucedió así por la suerte que tengo...**

"Además tenía algún problema con el carburante, porque el calculador de a bordo me decía que estaba cuatro o cinco litros debajo del ideal; pero no podía cambiar el ritmo... Ahora sé que en realidad estaba todo bien, y además entiendo lo que debe sentir Mansell, porque yo perdí el título tres años seguidos de similar forma. Y les aseguro que es una sensación deprimente. Al contrario de la que tengo ahora, porque es muy lindo ganar de esta manera. Es algo fantástico para mí y el equipo, porque este año fuimos regularmente batidos por los motores Honda, que eran más potentes. En esta temporada perdimos la ventaja de los motores, y después lo perdimos a Barnard que se fue a Ferrari; no obstante, continuamos siendo competitivos. Somos un gran equipo, y volverán a comprobarlo el año próximo. Un equipo no gana tres campeonatos seguidos, por casualidad."

Alain Prost es el primer piloto en ganar dos títulos mundiales consecutivos, después que lo hiciera Jack Brabham en 1959 y 1960. Y antes estaban sólo Fangio y Ascari... Otro título de gloria para el francés que ahora cuenta con 25 victorias alcanzando a Jim Clark y Niki Lauda. El record absoluto es de 27 triunfos, y actualmente lo tiene Stewart, aunque Prost prometió batirlo en 1987...

Nelson Piquet desapareció después de la carrera y no se hizo ver en la conferencia de prensa, donde **sí estuvo Stefan Johannson**, que concluye de muy buena manera su período Ferrari. El sueco deberá ser el compañero de equipo de Prost en **McLaren** en 1987.

Y **Nigel Mansell**, el más desilusionado de todos, no habló mucho. Sólo comentó, con tristeza: **"Con dos posibes campeones del mundo, fue el equipo el que perdió hoy"**, dejando a cada uno de los presentes la interpretación de sus palabras.

Fórmula Tres Europea

LA CORONA QUEDO EN ITALIA

Los pronósticos se confirmaron plenamente. Los italianos en su casa eran número puesto y así fue que todo el podio lució tricolor.

Pero es importante destacar que las circunstancias no fueron las esperadas, ya que la lluvia y el frío le dieron a la confrontación de Imola un cierto toque de incertidumbre, que por cierto no se reflejó en el marcador final.

Las pruebas de clasificación, con frío y cielo cubierto, demostraban que la combinación **Dallara-Alfa-Michelin** llevaba las de ganar. La rápida adecuación que debe hacerse en los autos para esta carrera —a raíz del uso de gomas lisas y ante la imposibilidad de probar la semana previa— jugaba a favor de la citada conjunción. De todos modos, la "pole" quedaba para el italiano **Massimo Monti** con un **Ralt-VW** muy bien balanceado con las **Bridgestone**. Luego quedaba Marco Apicella con el mejor Dallara de Coloni, precediendo a la nueva estrella francesa: Yannick Dalmas, con uno de los pocos Martini-VW presentes. Detrás clasificaban Nicola Larini —el Campeón italiano— y Eugenio Visco con otro Dallara-Alfa, en este caso del team de Pavanello. Sexto, precediendo al entonces Campeón, Caffi, se ubicaba Stefano Modena con el mejor Reynard, impulsado en este caso con un Alfa Romeo y calzado con las gomas Bridgestone.

El sábado por la noche comenzó a llover, y ya el domingo por la mañana se sabía que todo sería distinto en la carrera. Debido a que durante el "warm-up" la pista estaba semi-húmeda, la puesta a punto final se hizo un poco "a ciegas". Con lluvia intensa se preparó la grilla, iniciándose la prueba con el pavimento totalmente mojado. De todos modos y pese a lo imprevisible que suele resultar una carrera bajo estas condiciones, se pensaba que los chassis Reynard con neumáticos Bridgestone evidenciarían cierta superioridad, fundamentalmente por lo mejor que va el caucho nipón en el agua, con respecto al francés.

Luego de las primeras rondas, que cobraron varias "víctimas" por despistes, el panorama se clarificó con el italiano Modena al frente, posición que mantuvo inmutable hasta el banderazo a cuadros. De la lucha por el segundo puesto emergió victorioso Alex Caffi, que de ese modo se ubicó como mejor Dallara y mejor Michelin. Larini completó el podio todo italiano, para gratificación del escaso público presente.

Cuarto quedaba el brasileño Sandro Sala, con el Ralt italiano, mientras el peruano "Nelo" Jochamovitz lograba un merecido quinto puesto con el Reynard, precediendo al mejor francés: Michel Trolle con Martini.

Con más tranquilidad volveremos sobre esta competencia, ampliando consideraciones de la F-3 europea y su futuro, que tal vez tendrá mucho que ver con nuestra F-2 Codasur.

N.P.

Clasificación Final

20 vueltas. Circuito de 5.040 mts.
Recorrido: 100,800 Km.

1) Stefano Modena (Reynard-Alfa Romeo), 43m54s33;
2) Alex Caffi (Dallara-Alfa Romeo), 44.53.45;
3) Nicola Larini (Dallara-Alfa Romeo), 44.57.27;
4) Sandro Sala (Ralt-VW), 45.18.68;
5) Nelo Jochamowitz (Reynard-VW), 45.25.21;
6) Michel Trolle (Martini-VW), 46.14.72
R.V.: Bernd Schneider (Reynard-VW) en 2.09.53 a 140.075 km/h.
P.G.: 137.750 km/h.

CORSA

Año XXI Nº 1060
Del 29/10 al 4/11 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
télex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira.
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo.
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romano
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Lettieri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Manga

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Calaza, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labeloss,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Hector Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti
(Europa)
SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calasciane, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.
Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diamenti **(Nueva York).**
LABORATORIO
Jefe: Omar García.
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril S.A.

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

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzó
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2º piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(Posiciones finales disputadas las dieciséis competencias)

Piloto	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
Prost	–	4	9	9	1	6	4	6	4	1	–	9	–	6	6	9	74 (72)
Mansell	–	6	–	3	9	9	2	9	9	4	4	–	6	9	2	–	72 (70)
Piquet	9	–	6	–	–	4	4	6	9	9	–	–	9	4	3	6	69
Senna	6	9	–	4	6	2	9	–	–	6	6	–	–	3	4	–	55

Johannson, 23; Rosberg, 22; Berger, 17; Arnoux, Laffite y Alboreto, 14; Brundle, 8; Jones, 4; Dumfries y Streiff, 3; Fabi, Patrese y Tambay, 2; Danner y Alliot, 1 punto.
Referencias: 1. Brasil; 2. España; 3. San Marino; 4. Monaco; 5. Bélgica; 6. Canadá; 7. Detroit; 8. Francia; 9. Gran Bretaña; 10. Alemania; 11. Hungría; 12. Austria; 13. Italia; 14. Portugal; 15. México; 16. Australia.
Entre paréntesis los puntos efectivos.

COPA DE CONSTRUCTORES

(Posiciones finales, disputadas dieciséis competencias)

Pos.	Marca	Ptos.
1º	Williams	141
2º	McLaren	96
3º	Lotus	58
4º	Ferrari	37
5º	Ligier	29
6º	Tyrrell	11
7º	Benetton	10
8º	Force	6
9º	Brabham	2
10º	Arrows	1

ORDEN DE LARGADA

Nigel Mansell
Williams-Honda
1m18s403/1000
(Promedio 173,473 km/h)

Ayrton Senna
Lotus-Renault
1m18s906

René Arnoux
Ligier-Renault
1m19s976

Keijo Rosberg
McLaren-TAG
1m20s778

Michele Alboreto
Ferrari
1m21s709

Andrea De Cesaris
Minardi-M.Moderni
1m22s012

Teo Fabi
Benetton-BMW
1m22s129

Alan Jones
Force-Ford
1m22s796

Patrick Tambay
Force-Ford
1m23s008

Riccardo Patrese
Brabham-BMW
1m23s230

Jonathan-Palmer
Zakspeed
1m23s476

Hüub Rothengatter
Zakspeed
XX

Piercarlo Ghinzani
Osella-A.Romeo
1m25s257

Nelson Piquet
Williams-Honda
1m18s714

Alain Prost
McLaren-TAG
1m19s654

Gerhard Berger
Benetton-BMW
1m20s557

Philippe Alliot
Ligier-Renault
1m20s981

Philippe Streiff
Tyrrell-Renault
1m21s720

Stefan Johannson
Ferrari
1m22s050

Johnny Dumfries
Lotus-Renault
1m22s664

Martin Brundle
Tyrrell-Renault
1m23s004

Alessandro Nannini
Minardi-M.Moderni
1m23s052

Dereck Warwick
Brabham-BMW
1m23s313

Thierry Boutsen
Arrows-BMW
1m24s295

Christian Danner
Arrows-BMW
1m25s233

Allen Berg
Osella-A.Romeo
1m27s208

CLASIFICACION

Gran premio de Australia - Circuito de Adelaida de 3.778 metros - 82 vueltas - Recorrido total: 309,796 km - 26/10/86

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Alain Prost	McLaren MP4/2C-TAG	1h54m20s388/1000	82
2º	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	a 4s205/1000	82
3º	28	Stefan Johannson	Ferrari F.1/86		81
4º	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault		81
5º	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault		80
6º	11	Johnny Dumfries	Lotus 98 T-Renault		80
7º	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault		79
8º	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault		79
9º	14	Jonathan Palmer	Zakspeed F1-841		77
10º	19	Teo Fabi	Benetton B-186-BMW		77

Promedio del ganador: 162,609 km/h.
Record de vuelta: Piquet en la 82º en 1m20s787/1000 a 168,353 km/h.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	ROSB	PIQ	MAN	PROST	SENNA	BERG	JOHAN	STRE	JONES	FABI
20	ROSB	PIQ	PROST	MAN	SENNA	JOHAN	STRE	BERG	PAT	BRUN
30	ROSB	PROST	MAN	PIQ	SENNA	JOHAN	STRE	PAT	BRUN	BERG
40	ROSB	MAN	PIQ	PROST	SENNA	JOHAN	PAT	STRE	BRUN	WAR
50	ROSB	PIQ	MAN	PROST	PAT	JOHAN	STRE	BRUN	WAR	ARN
60	ROSB	PIQ	MAN	PROST	PAT	JOHAN	STRE	BRUN	ARN	DUM
70	PROST	PIQ	STRE	BRUN	JOHAN	DUM	ARN	ALLIOT	FABI	PALM
80	PROST	PIQ	STRE	BRUN	JOHAN	DUM	ARN	ALLIOT	PALM	FABI

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
1	27	Michele Alboreto	Ferrari F.1/86	Colisión con Arnoux
3	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1G-A.Romeo	Cambio
10	24	Alessandro Nannini	Minardi M-186-M.Moderni	Accidente
16	15	Alan Jones	Force THL2-Ford	Motor
30	29	Hüub Rothengatter	Zakspeed F1-841	Suspensión trasera
40	23	Andrea De Cesaris	Minardi M-186-M.Moderni	Extintor abierto
40	20	Gerhard Berger	Benetton B-186-BMW	Embrague
43	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	Motor
50	18	Thierry Boutsen	Arrows 8A-BMW	Acelerador
52	17	Christian Danner	Arrows A8-BMW	Motor
57	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	Frenos
61	22	Allen Berg	Osella FA1G-A. Romeo	Motor
62	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG	Neumático trasero derecho
63	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Motor
63	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	Neumático trasero izquierdo
	16	Patrick Tambay	Force THL2-Ford	Cambio-Frenos. Arribado no clasificado

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren.V.	Clasif.V.	Entren.S	Clasif.S.	Warm-Up	Carrera
Mansell	**1m23s440**	**1m19s255**	1m20s982	**1m18s403**	1m23s300	1m21s494
Piquet	1m24s097	1m20s088	1m21s615	1m18s714	1m23s691	**1m20s787**
Senna	1m24s839	1m21s302	1m20s584	1m18s906	**1m22s698**	1m24s149
Prost	1m25s973	1m19s705	**1m19s121**	1m19s654	1m23s247	1m20s979
Arnoux	1m24s344	1m20s491	1m20s464	1m19s976	1m24s481	1m22s955
Berger	1m25s217	1m22s260	1m20s462	1m20s554	1m23s940	1m24s807
Rosberg	1m24s978	1m21s295	1m20s765	1m20s778	1m26s044	1m21s900
Alliot	1m26s900	1m22s765	1m23s679	1m20s981	1m26s976	1m25s798
Alboréto	1m25s141	1m21s709	1m21s951	1m21s747	1m24s414	
Streiff	1m26s363	1m23s262	1m22s557	1m21s720	1m26s567	1m22s681
De Cesaris	1m27s660	1m23s476	1m23s417	1m22s012	1m26s119	1m26s951
Johannson	1m27s389	1m22s050	1m23s150	1m22s309	1m25s219	1m22s136
Fabi	1m26s012	1m22s584	1m23s100	1m22s129	1m27s447	1m25s695
Dumfries	1m27s366	1m23s786	1m23s987	1m22s664	1m26s269	1m22s464
Jones	1m27s290	1m46s383	1m22s096	1m22s796	1m25s158	1m24s585
Brundle	1m26s310	1m24s061	1m23s509	1m23s004	1m26s968	1m22s950
Tambay	1m27s670	1m24s584	1m23s690	1m23s008	1m25s763	1m24s182
Nannini	1m30s075	1m25s953	1m24s551	1m23s052	1m27s687	1m27s821
Patrese	1m29s496	1m23s396	1m23s426	1m23s230	1m24s705	1m23s095
Warwick	1m26s845	1m23s552	1m25s254	1m23s313	1m25s357	1m23s695
Palmer	1m27s752	1m24s609	1m23s492	1m23s476	1m26s300	1m23s866
Boutsen	1m28s467	1m24s768	1m25s257	1m24s295	1m27s735	1m25s351
Rothengatter	1m29s373		1m26s000		1m27s795	1m26s479
Danner	1m29s729	1m25s296	1m25s882	1m25s233	1m28s181	1m25s635
Ghinzani	8m35s061	3m03s680	1m28s128	1m25s257	1m27s594	1m34s172
Berg	2m04s346	1m28s912	1m26s419	1m27s208	1m28s350	1m33s172

tos, la seguridad y la prensa. Aunque fueron dadas como declaraciones ocasionales, en realidad son importantes y bajo ellas subyace la voluntad de la FISA de retomar el completo control de la actividad deportiva. Lo que significa que se está abriendo un estado de tensión entre la FISA y la FOCA, del cual tendremos más noticias en poco tiempo. Una situación para seguir con mucha atención.

OTRO RETIRO.– Además del de **Rosberg**, el G.P. australiano fue la última carrera de otro personaje bien conocido en el ambiente: el suizo **Jean Campiche**, quien muchos años fue cronometrista oficial de Ferrari, primero como dependiente de Heuer y luego de Longines. Campiche anunció que aceptó la propuesta de la Heuer-TAG para convertirse en jefe de desarrollo técnico de sistemas de cronometraje electrónico para el estudio, la producción y la venta, por lo que dejará el mundo de la F-1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SANPESSILEAS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Km. 36.600 Moreno
0228-21543 0228-20356

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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

ZONA CORDOBA
TURBO-SILEN:
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

AMORTIGUACION
HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION
TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA
Envios al interior
Fábrica, Administración,
VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489

PROVA

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

Fabrica y distribuye **PROVA**
A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

BUZOS ANTIFLAMA

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
ACCESORIOS AUTOPISTA
BOEDO 1572. TEL. 922-5918

HOT ROD

TODO PARA EL TUERCA
TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK
VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS y DEFENSAS
Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco
Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
RUTA 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300). Tel. 769-0430. Loma Hermosa
TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

R.I.D.A.C.
REPUESTOS
CITROEN
STOCK COMPLETO PARA CASAS DE REPUESTOS
ENVIOS AL INTERIOR
Av. LA PLATA 1917
(1250) Cap. 923-1247/9570

Proteja su vehículo

Utilice Aerosiliconas Perfumadas de alta calidad
PRESENTACION: Etiquetas
- Azul: Aromatizado
- Negra: c/Perfume Francés
- Blanca: s/Perfume

En Bidones de 5 y 20 lts. Aromatizado

Otros Productos en Aerosol
- Cruz del SUR - Arranca motores, diesel, nafteros.
- Supercera p/Autos
- RD 90 - Lubricante de múltiples usos

ZONAS DISPONIBLES A DISTRIBUIDORES
Estaciones de Servicio, Casas de Repuestos y Accesorios
Pedidos Tel.: 941-8237 y 981-3732
Por carta: R.D. y Cia. Av. Rivadavia 4282 3º "G" - 1205 - Buenos Aires ARGENTINA

DATSUN · NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA
RECIEN LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.
CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

PER - PLAST

FABRICA DE CARROCERIAS PLASTICAS
* JEEP * MEHARI * LOTUS *
VENTA DE KITS.
ARMADO Y ASESORAMIENTO
- Stock permanente
- Entrega Inmediata
- Envíos al interior

JULIO A. ROCA 742. HURLINGHAM. TEL.: 665-7360

ATENTI MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS SOLICITAR CATALOGOS
OFERTAS JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION
SANY S.R.L.
TEL.: 855-6710/3601. HOMORIO PUEYRREDON 2195
(Alt. Parral 2195) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD
- LLANTAS
- CRIQUES
- COMBIMETROS
- BALANCEADORAS
- BALANZAS
- DISCOS DE ALINEAR

☆ LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS
TODOS LOS MODELOS
FABRICA Y DISTRIBUYE
ALSIM SRL. Calle 105 nº 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 768-2846 Envios al interior

TODO PARA LA **ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO** DEL AUTOMOTOR
VENTAS POR MAYOR
CASA ISIDRO
GALICIA 102
Esq. Warnes 600 - (1414)
Capital - Tel. 855-4464

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:
1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA
CURSOS UNICOS POR CORREO
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B 1678 - CASEROS - BS. AS

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

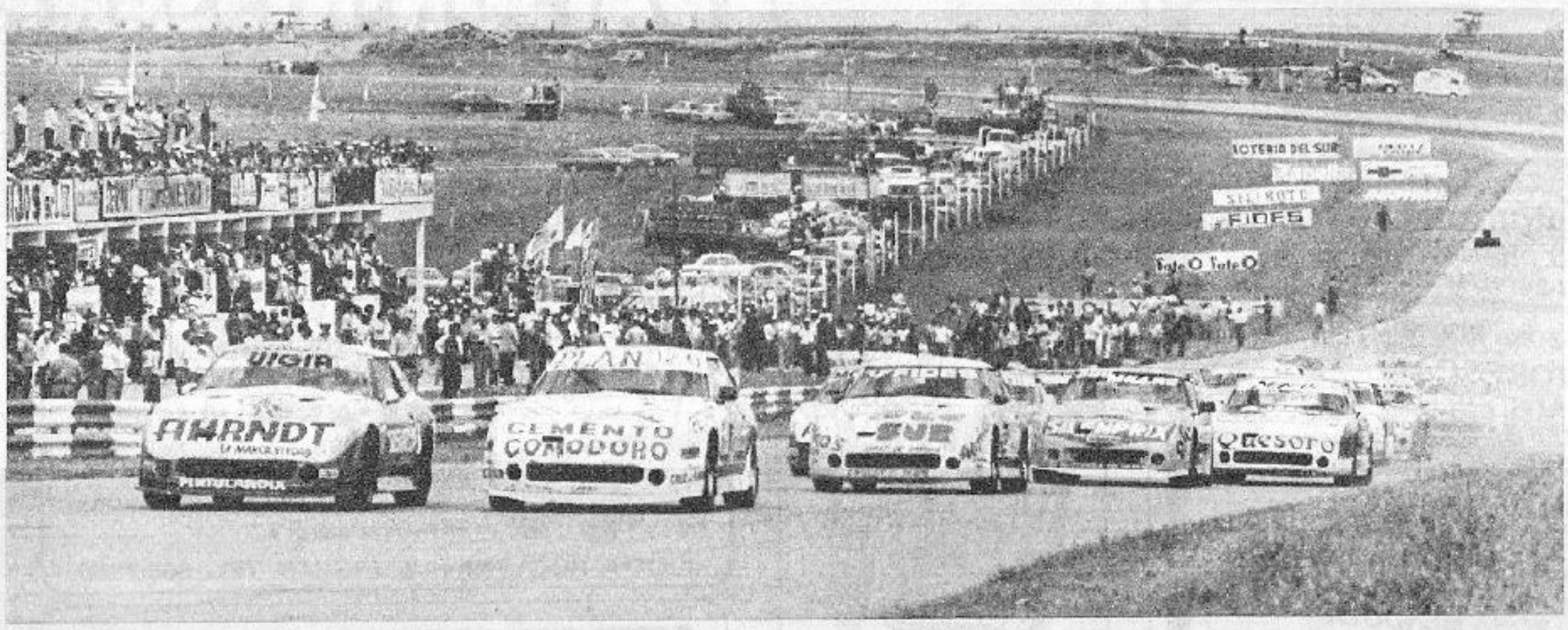
H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B, Tel. 86-7734

Club Argentino de Pilotos

Por Oscar Izzo
Fotos: Juano Fernández

En BAHIA BLANCA, entre toques, sanciones y polemica

HONOR AL BICAMPEON



FICHA GENERAL

Fecha: 26 de octubre de 1986.
Lugar: Autódromo "Ciudad de Bahía Blanca".
Ubicación: A 15 kilómetros del centro de Bahía Blanca.
Autoridades: Director de la Prueba: Guillermo Roth; Colegio de Comisarios Deportivos: presidente: Juan Alberto Rodríguez. Comisarios Deportivos: Néstor Zanoni y Raúl D'Amico; Comisario Técnico: Juan M. Esnal.
Condiciones climáticas: A pleno sol.
Participantes: 24 en Datsun y 21 en Nissan.
Público: Alrededor de 3.500 espectadores.
Difusión: "Carburando" (Radio Rivadavia); "Campeones" (Radio El Mundo); Autorradio Sport (Radio Splendid); Radio del Sur de Bahía Blanca (R.P.M.); Radio Necochea; LU2 de Bahía Blanca (Ojo en la Ruta); LU34 de Pigüé; Campeones del Volante (LT8 de Rosario); "Campeones" por Canal 2 de La Plata fragmentos en diferido; ATC en directo para todo el país.
Organización: Buena.
Espectáculo: Malo en las dos especialidades.

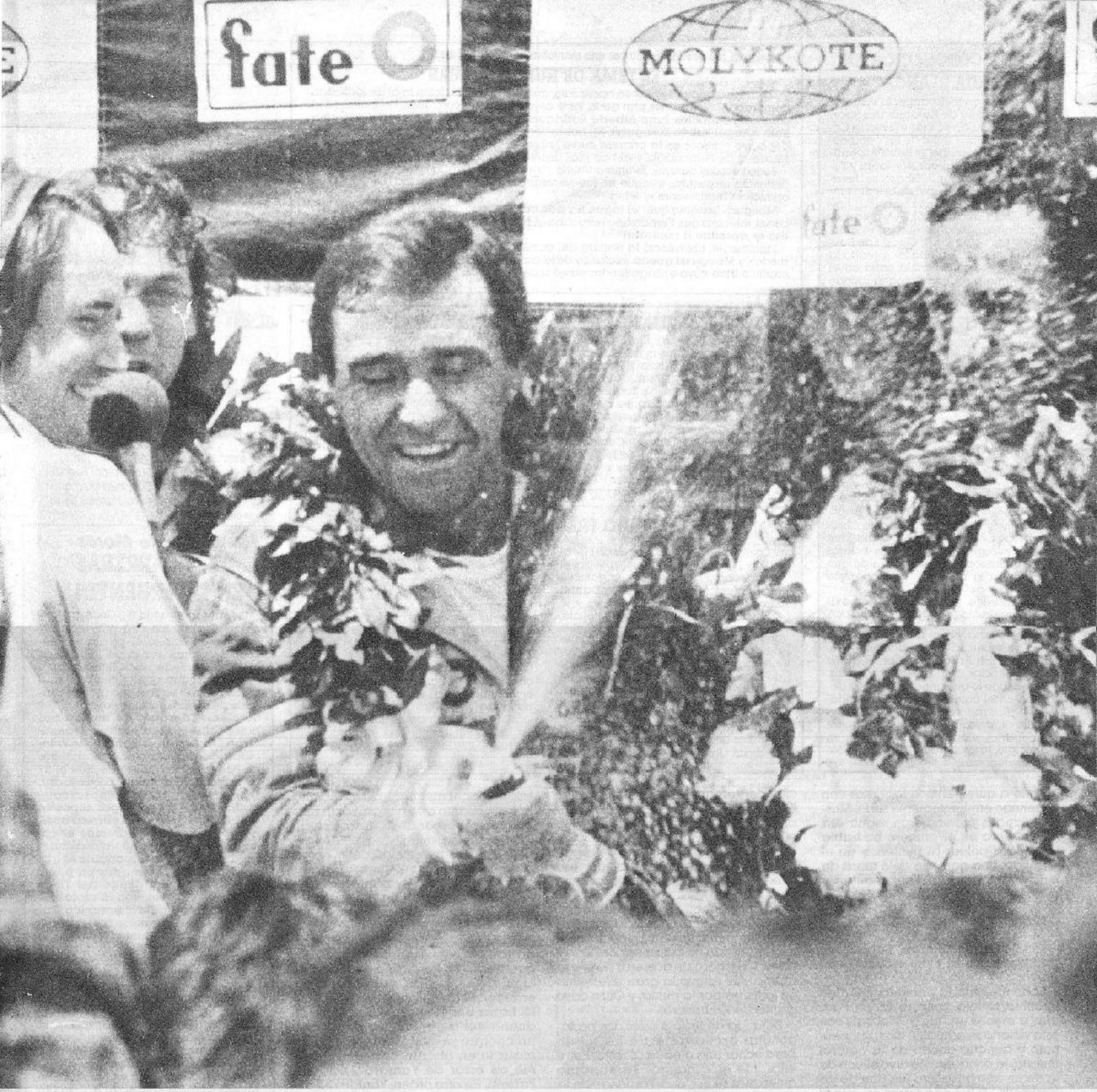
Tanto la de Datsun como la de Nissan fueron carreras aburridas y con ciertos ingredientes extradeportivos que desvanecieron en gran medida las esperanzas sobre su futuro. Alejandro Rementería dio otro paso hacia el título, mientras que Osvaldo López logró el objetivo que buscó durante el año: retener el cetro máximo del C.A.P.

"Cocho" en el podio, junto al infaltable colega Ernesto Testa y gotitas de champagne por el aire para festejar el triunfo y otro campeonato. Se pone en marcha la final de Datsun y Rementería se filtra hacia la punta, con Musso a su lado. El lote se completa con Cao, Sarzano, Redolfi y el malón. "Cocho" López adelante, enseñándole el camino a Oltra, Ohanessian, Mayorga y Zanatti.

Nos retiramos del autódromo "Ciudad de Bahía Blanca" con una sensación fea, con un gusto amargo por todo lo que habíamos visto. Hubo dos facetas: la deportiva y la protagonizada por quienes confunden lo que verdaderamente es esta actividad, con actitudes desprovistas —en la mayoría de los casos— del menor sentido sobre las consecuencias que sus actos pueden acarrear. Pero no estamos hablando de lo que pasó entre Manguzzi y Fernandino, sino de un montón de irregularidades que hemos visto durante el fin de semana bahiense.

El autazo o la maniobra peligrosa debe desterrarse por cualquier medio. Pero, claro... una de las condiciones para solucionar este estado de cosas es que los propios pilotos sean conscientes de los riesgos y no tomen el tema a la ligera. Resulta casi habitual últimamente —y Bahía Blanca no fue la excepción— escuchar quejas, lamentos y confesiones al oído, de quienes a media voz susurran: "Con Fulanito no se puede correr... mirá como me dejó el auto". O "la próxima vez

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



que Menganito me saque afuera lo espero y le pago con la misma manera", o "Zutano está fuera de reglamento".

Convengamos que ese chusmerío no tiene razón ni sentido... Si alguien tuvo un problema, ¿por qué no lo denuncia?... La respuesta a este interrogante la encontramos en la definición de uno de los tantos que observaba a la distancia el entredicho entre Monguzzi, Fernandino y Rodríguez: "Resulta mucho más barato y menos comprometido no denunciar a nadie. Te ahorrás los cuatrocientos australes de la denuncia, y además evitás problemas".

EL ESPECTACULO FALTO A LA CITA

En realidad, esperábamos otro tipo de carrera. Peleada, luchada como es la norma en el Club Argentino de Pilotos, pero el espectáculo faltó a la cita. Allí entra en escena el primer factor, del que hablamos al comienzo de estas líneas. Todo resultó de una chatura sin atenuantes, tanto en la final de los Datsun como en la de Nissan.

Luego de la prueba de clasificación no dudamos de que a **Rementería** le iba a ser sumamente difícil la lucha con **Sancho** y con **Musso**. Esa diferencia de 28 centésimas entre los tres autos abría una carta de crédito al optimismo. Pero prontamente todo se diluyó, cuando Alejandro Rementería estableció una diferencia que quizá no estaba en sus planes. Tanto Sancho como Musso nada pudieron hacer mientras el ganador estaba cada vez más lejos de sus perseguidores. Allá, por la vuelta cinco, la carrera dejó de ser tal para convertirse en un monólogo que aburrió hasta al mejor predispuesto. Para colmo, Sancho perdió su posibilidad de ser segundo durante el giro 14, y allí se vino abajo todo.

"**Tim**" **Pairetti** y **Carly Cura** intentaban darle otro matiz a "su" carrera, pero eso no alcanzó a salvar el espectáculo. Tampoco lo de **Redolfi, Lavaní, Tuero, Torrás o Cerquetti**. En síntesis, nada... Así Rementería –que no es culpable de esa pobreza– dio otro pasito hacia la conquista del título. Fue el

PREMIO CORONACION EN BAHIA BLANCA

Tal como anunciáramos, la **Asociación Argentina de Automóviles Sport** organizará una vez más el Premio Coronación, última fecha de los campeonatos '86 de **Fórmula Renault Argentina** y **Fórmula Entrecor Nacional y Turismo Competición 2000, que se llevará a cabo el 30 de noviembre.** Sin embargo, esto implica una novedad fundamental. Hasta ahora, la AAAS ha realizado esta clásica prueba en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Pues bien, esta temporada la competencia se llevará a cabo en el autódromo de Aldea Romana, donde la AAAS recibirá la colaboración del B.B.A.C., institución concesionaria del circuito. Esta "mudanza" se lleva a cabo principalmente por los elevados costos de alquiler y servicios del escenario porteño, por las jornadas correspondientes, que ascienden a cifras mayores de los ₳ 32.000, lo que imposibilita a la entidad organizadora asumir el riesgo financiero, es sensiblemente menor en el caso del autódromo bahiense, que posee costos operativos inferiores, así como otras facilidades. **"Si hacemos la carrera en Buenos Aires, es muy probable que, antes de que se largue, ya perdamos dinero. Y no podemos darnos ese lujo"**, comentó **Raúl Escolar**, dirigente de la AAAS.

Además de este inicial Premio Coronación, la AAAS tiene otra fecha, que quizás integre al menos a las tres clases del **Turismo**, con posibilidades de que se sume a la misma el **Campeonato Argentino de Pilotos.**

No obstante, el **Córdoba Automóvil Club** comunicó el 15-10-86, que ha cursado una reclamación ante la CDA porque se estaría violando el orden de la lista de espera del calendario de entidades postuladas para programar competencias de aquellas categorías. Pese a todo lo que generalmente se designa en el calendario son las entidades organizadoras –figurando la AAAS como organizador del 30/11/86–, no los escenarios elegidos, por lo cual, en principio, la protesta del C.A.C. quedaría invalidada.

Monguzzi fue desclasificado por una maniobra ante Fernandino.

EL TEMA DE NUNCA ACABAR

La carrera había terminado hacía rato, aunque la clasificación final de los Nissan demoraba. En el primer piso de la torre de control se encontraban deliberando el comisario deportivo **Juan Alberto Rodríguez**, el director de la prueba, **Guillermo Roth** y **Angel Rubén Monguzzi**. No había denuncia de por medio, pero el comisario deportivo (veedor en la primera curva) observó cuando Monguzzi le pegó con su Nissan al de Fernandino, y ahí no más decretó la desclasificación del cordobés.

Todo sucedió durante la última vuelta y Fernandino estaba dispuesto a hacer la denuncia respectiva, aunque no fue necesario ya que el CD estaba allí y ya tenía opinión formada sobre el tema.

Monguzzi, sostenía que **"el toque ha sido casual"**, y lo atribuía a la inercia en esa curva, mientras que Fernandino refrucaba que **"con tantos años de automovilismo eso se aprende a controlar"**.

Finalmente, prevaleció la postura del comisario deportivo (no podía ser de otro modo), y **Monguzzi quedó excluido** de la competencia. Hasta aquí las cosas, en un capítulo triste cuyo epílogo tendrá como sede las oficinas de la C.D.A.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Silvio Oltra (Nissan): El motor fallaba al quedarse sin aceite.
Carlos Luaces (Nissan): Se fue afuera.
Daniel Muslafá (Nissan): Rompió motor. Se fue afuera y dañó el radiador.
Ernesto Bessone (Nissan): Cubierta.
Roberto Vido (Nissan): Toque con Pujadas.
Miguel Torrás (Datsun): Se quedó en la largada. Posteriormente fue tocado por Harpe, y más tarde por Moratinos.
Nicolás Comito (Datsun): Cubierta.
Daniel Sancho (Datsun): Cubierta.
Tomás Harpe (Datsun): Se le trabó el acelerador a fondo y le pegó a Torrás.
Abelardo Zenklusen (Datsun): Cubierta.
Claudio Fernández (Datsun): Quemó junta de tapa.

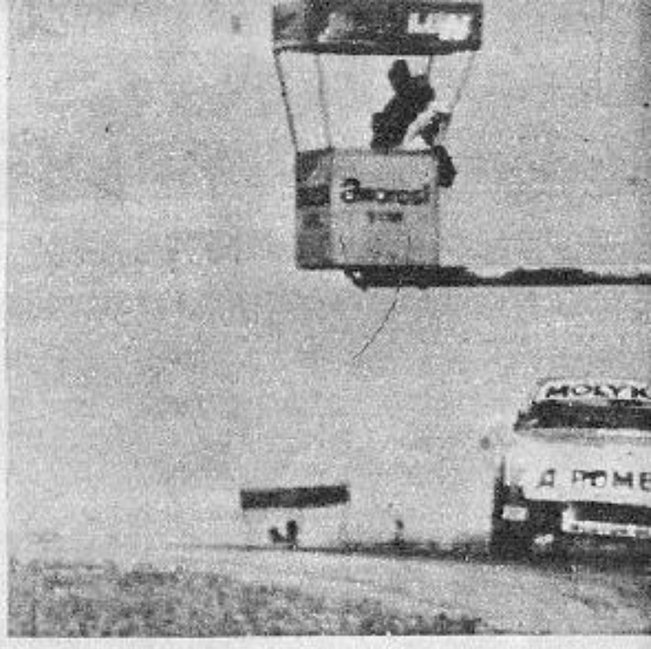
Rally Español **GANO TRELLES, LO PREMIO RECALDE**

En el 16° **Rally Challenger del Centro de España**, prueba puntable por el Campeonato de Castilla y Andalucía, los uruguayos **Gustavo Trelles y Daniel Muzio** ganaron su grupo (el N) y la clasificación general. La competencia, sumamente corta, constaba de no más de sesenta kilómetros de primes, que se desarrollaron el sábado por la noche íntegramente sobre asfalto, en caminos de montaña. Participaron cerca de 50 automóviles, y al cabo de los cuatro tramos de velocidad, Trelles se impuso con su R.5 **"Copa"** con una ventaja de 28 s sobre el Renault 5 Maxi Turbo Grupo B de Jesús García. Luego se clasificaron Medinas (Redondo R.5 Maxi Turbo, a 56v), Ergetta-Ergetta (R.5 Maxi Turbo, a 1m32s), Santos-Díaz (R.5 GT Turbo G.AP, a 1m37s) y Senquer-Etchenique (Talbot 2000, a 2m51s).

Los primes de este rally forman parte del Rally del Valeo, puntable por el Campeonato Europeo, en el que Trelles participará también entre el 14 y el 16 del mes próximo.

Jorge Recalde –quien quizá tenga otra reunión en Italia, con Cesare Fiorio, el próximo miércoles 29–, estuvo acompañando los auxilios del uruguayo, y al término de la carrera ofició de "maestro de ceremonias" en la entrega de premios, invitado por los organizadores.

Informe: Motor News



Hugo Redolfi cruzado, seguido por "Tim" Pairetti (foto mayor). Así terminaron: Redolfi tercero y Pairetti cuarto. El momento en que Silvio Oltra entra a boxes con el motor de su Nissan humeante.

premio a quien enfocó las cosas con un sentido eminentemente serio. Musso y Sancho pretendieron seguir esa senda, pero en el primero no había resto para pelear al puntero y en el segundo, una goma lo dejó fuera de toda posibilidad. ¡Ah...! de los autazos, mejor no hablemos más.

OTRO TITULO PARA "COCHO"

¿Se acuerdan cuando **"Cocho" López** conquistó el título el año anterior?...

Todo fue euforia por entonces. Una multitud festejó junto al ídolo. Pasó más o menos un año y "Cocho", con esta victoria se adjudicó otro campeonato y aunque dentro de la natural euforia, la conquista no tuvo el eco de la de un año atrás. Esa fue una de las sorpresas... ¿Qué está pasando, que ni ganas hay de festejar?... Si también "Cocho" fue sobrio y medido en la celebración.

¿La carrera?... sólo existió durante unas pocas vueltas y como protagonistas fundamentales estuvieran **"Cocho"** y **Oltra** solamente. Pero este último desapareció en el giro 17, aunque por entonces todo se había definido. Lo que sí merece destacarse en medio de tanta pobreza, es el excelente nivel de estos dos pilotos. De acuerdo a sus posibilidades y a sus conocimientos, se encargaron de resolver cada situación de la manera más conveniente. No dudamos que de todos modos hubiera prevalecido "Cocho", más que nada porque el auto demostró encontrarse en un cien por ciento de rendimiento, aunque para establecer esa diferencia con Oltra, cuando todavía en Nissan de éste no fallaba, debió viajar permanentemente "colgado", casi al límite de sus posibilidades. Y si bien Oltra tenía un auto perfectamente equilibrado en la suspensión, la respuesta a la hora de acelerar no era la misma. Allí estuvo la gran diferencia en la lucha por la punta, y Oltra cayó con todos los honores.

Dejando de lado a estos dos protagonistas exclusivos entre los Nissan para echar una ojeada al resto. Entre ellos, fue el "Chango" **Fernandino** quien más se destacó. Partiendo de la última fila, ya que no pudo clasificar por un problema en su máquina, fue escalando paulatinamente hasta que llegó al quinto puesto. Pudo haber avanzado más, de no mediar ese toque con **Monguzzi** hacia el final. Pero de todos modos estableció su sello de luchador y capaz, ya que pasar autos con la filosofía que impera entre los muchachos del C.A.P. es una empresa muy difícil.

Finalmente nos queda el análisis de **Ohanessian** (2°), **Mayorga** (3°) y **Olmi** (4°). En el primero de los casos, la principal virtud fue conservar un puesto por el que había luchado mucho. En cuanto a Mayorga, se afianzó en el tercer lugar de la deserción de "Tito" Bessone, mientras que Olmi escaló algunos puestos desde la mitad de recorrido hasta el final. Lo demás fue intrascendente, y habrá que afinar la puntería para la próxima.

CHIMENTOS DE LA BAHIA

FIRMA – **"Mirá... a esto se le está dando más trascendencia de la que tiene. El que firmó esa apelación fue el Negro Yanigro, pero su error fue el de no hacer constar que la firma era por la de Escobar, el dueño del auto. Incluso pagó con un cheque personal mío. No hubo mala fe en ningún momento, sólo fue un error de Yanigro"**, nos dijo **Pairetti**. En otro orden, Yanigro no estuvo presente el sábado y domingo en Bahía Blanca por una súbita descompostura. El viernes fue trasladado de urgencia a Buenos Aires. ¡Qué se mejore!

POSIBILIDAD – Según parece, el CAP aunaría esfuerzos con Fórmula Dos Asociados para hacer el **Premio Coronación** en conjunto, y no sería en Buenos Aires.

RAIES – **Gabriel Raies** dejará de competir en el CAP, para dedicarse al rally y al TC-2000, con una coupé Renault Fuego. **"Del CAP no quiero saber más nada"**, agregó...

Mundiales de Motos

DOS CARRERAS EN LA ARGENTINA

El "manager" de la F-2 Codasur, Reinaldo Cozzani, fue otra presencia argentina en Imola, el pasado "weekend". Cozzani venía de la reunión anual de la Federación Internacional de Motociclismo, que se celebró la semana pasada en Palermo (Italia). Cargado de buenas noticias, nos decía: **"Finalmente, después de mucho trabajo, conseguimos para la Argentina una fecha por el Mundial de Velocidad. Se disputará el 4 de octubre en Buenos Aires, luego de que el 27 de setiembre se corra el GP de Brasil. Tendremos en el autódromo las categorías 250 y 500, que por supuesto serán las mismas de la carrera anterior. Seguramente usaremos el circuito 3, al igual que en las dos carreras anteriores, y lo importante es que conseguí una plaza para un piloto argentino en 250, dentro del TEAM J.J. Covas español, con la moto que actualmente tripula el británico Carter. Obtener esta carrera fue bastante difícil, pero finalmente se aceptó la moción de extender el calendario a 16 fechas, adicionándose también el GP de Japón en Suzuka. Es para tener en cuenta que quedó afuera Sudáfrica, que había presentado una propuesta económica muy superior a la nuestra. Con respecto al Cross, el congreso de otoño nos confirmó la carrera para el 9 de agosto, esta vez con la clase 250. Seguramente la competencia se hará en Salta. En relación con los autos, vine a Imola para tomar contacto con algunos managers europeos, con vistas a la posibilidad de confrontar a nuestra F-2 Codasur con la F-3 europea. Por supuesto que el tema no es simple y va a requerir muchas reuniones y mucho aporte de imaginación, incluso porque también aquí en Europa tienen muchos problemas para darle forma a un verdadero certamen continental. Pero seguiremos trabajando en el tema porque las perspectivas son interesantes y puede representar mucho para los pilotos latinoamericanos a nivel de proyección".**

N.P.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECALDE Y SOTO ESPERAN

Tal cual lo previsto, **Jorge Recalde** estuvo en Turín la semana pasada, tratando de conocer el programa definitivo de **Lancia** para la próxima temporada. Pese al diálogo con **Cesare Fiorio**, aún no hay decisiones tomadas, razón por la cual se deberá aguardar hasta la próxima semana. Lo que sí puede asegurarse es que en el **Rally de Argentina**, Recalde tendría asegurado un **Lancia HF 4WD Grupo A** del team oficial, lo cual ya es importante para el cordobés.

En tanto, se supo que seguramente a fin de año, **Fiorio** dejará la dirección deportiva de Lancia, para pasar a ocupar un alto cargo en el vértice de **Abarth**. Se comenta que su lugar en **Lancia** sería ocupado por **Connie Issemburg**, a quien se lo vio en San Remo junto a la escuadra turinesa.

Otro mediterráneo que espera definiciones es **Ernesto Soto**. Por un lado aguarda la respuesta del **Jolly Club** para un eventual tercer Lancia HF 4WD **Grupo N**. Por otra parte, está analizando otras ofertas recibidas y espera tener en claro su panorama en las próximas semanas, antes de volver a la Argentina.

N.P.

LOS PROTAGONISTAS

Osvaldo López: "Creo que en la largada Oltra erró el cambio... Pero sin embargo se sobrepuso, y en la zona de la loma se me acercó bastante. Luego estuve a punto de irme afuera y la cosa se me complicó, prolongando una preocupación que había comenzado el sábado, en la prueba de clasificación, cuando me arrebató la pole position. Pero a medida que pasaban las vueltas Silvio se fue retrasando, y pude hacer las cosas más tranquilos. Este campeonato se dio tal como fue planeado... En la primera mitad salimos a buscar puntos y de ahí en adelante sólo pensamos en ganar".

Silvio Oltra: "Desde hace dos carreras el consumo de aceite era superior al normal. Pienso que debe haber un aro roto, y hace que comience a fallar. Ese era mi único temor antes de largar, por eso le puse más de dos litros de aceite. Pero no aguantó... De todos modos estoy conforme, aunque el auto estaba algo lento. Pero, en cambio, el chasis funcionó muy bien".

Alejandro Rementería: "Después de la carrera de Mar del Plata con el Negro Giambrone hicimos un trabajo intenso y aquí están los resultados. Es indudable que el sacrificio valió la pena, ya que logré un auto excelente. Pero más allá de ese funcionamiento óptimo, lo que más me motivó fue que Giambrone, que nunca está junto al guard rail durante las carreras, esta vez estuvo. Verlo cada vez que pasaba me motivó aún más".

Miguel Torrás: "Es una cosa increíble... Me dieron por todos lados. En la largada me equivoqué yo, pero después en la horquilla y en el curvón me pegaron, primero Harpe y luego Moratinos, al doble de velocidad en relación conmigo. Correr en estas condiciones no vale la pena. Vendo el auto y sigo en el rally, donde sí se practica un automovilismo sano".

DESARROLLOS

Datsun 280 ZX

Vuelta 1: El ordenamiento en la ronda inicial mostró a Rementería, Musso, Sancho, Cao, Pairetti, Redolfi, Abbate, Tuero, Zenklusen y Zabala.

Vuelta 10: Detrás de Zenklusen se coloca Cerquetti, y a continuación de este, Abbate, Cao, Tuero y Cura. Sancho aventajó a Musso.

Vuelta 15: Rementería sigue firme en la punta pero la gran novedad se produce a sus espaldas, cuando Sancho entra a boxes. El segundo puesto lo hereda Musso, seguido por Redolfi, Pairetti, Cerquetti, Tuero, Cura, Cao, Zabala y Lavari.

Vuelta 20: Adelante todo sigue igual, mientras Cura desplaza a Tuero del sexto lugar. Lavari queda octavo. Zabala y Boni completan los diez primeros.

Nissan 300 ZX

Vuelta 1: Se fue adelante "Cocho" López luego de una mala largada de Oltra, que queda segundo. Luego Ohanessian, Mayorga, Bessone, Zanatta, Monguzzi, Olmi, Mustafá y Guerra.

Vuelta 10: Bessone pierde toda chance al entrar a boxes, y es evidente el progreso de Fernandino, quien tras largar en la última posición, llegó al octavo lugar, superando a Guerra y Raies. Por entonces Daray alternaba en la undécima colocación.

Vuelta 15: Fernandino sube otro puesto (6°), sigue "Cocho" como dominador absoluto, pero seguido a lo lejos por Oltra. Más atrás, Ohanessian, Mayorga, Monguzzi, Fernandino, Olmi, Zanatta, Guerra, Raies y Daray.

Vuelta 20: "Cocho" gana sin apremios, ya que tres vueltas antes Oltra resignó toda chance al entrar a boxes. Ohanessian se adueñó del puesto de escolta y detrás quedaron Mayorga, Monguzzi, Olmi, Zanatta, Fernandino, Guerra, Raies y Daray.

CLASIFICACIONES

Bahía Blanca Automóvil Club - Autódromo Ciudad de Bahía Blanca - Circuito N° 2 de 3.274,88 metros - 20 vueltas - Recorrido total: 65,497 km - 26/10/86.

DATSUN 280 ZX
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Rementería, 1m24s04/100 (Promedio 140,280 km/h); Musso, 1m24s31; Sancho, 1m24s32; Cao, 1m24s82; Redolfi, 1m24s86; Pairetti, 1m24s89; Tuero, 1m24s91; Torrás, 1m25s08; Abbate, 1m25s17; Zenklusen, 1m25s23; Zabala, 1m25s26, Cura, 1m25s27; Comito, 1m25s31; Cerquetti, 1m25s32; Alifraco, 1m25s38; Lavari, 1m25s47; Boni, 1m25s56; Digiusti, 1m25s69; Harpe, 1m25s97; Moratinos, 1m26s28; Fernández, 1m26s42; Herlier, 1m26s50; Ponte, 1m26s90, Capra, 1m26s92.

Sin tiempo: Turrion.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	19	**Alejandro Rementería**	**28m24s58/100**	**20**
2°	12	Daniel Musso	28m35s20/100	20
3°	79	Hugo Redolfi	28m39s87/100	20
4°	47	Carlos Pairetti (h)	28m40s28/100	20
5°	70	Gerardo Cerquetti	28m55s22/100	20
6°	18	Carlos Cura	29m21s18/100	20
7°	54	Eduardo Tuero	29m01s87/100	20
8°	9	Edgardo Lavari	29m02s26/100	20
9°	75	Carlos Zabala	29m25s00/100	20
10°	81	Carlos Boni	29m09s05/100	20
11°	65	Osvaldo Cao	29m12s10/100	20
12°	56	Miguel Torrás	29m12s44/100	20
13°	90	Walter Alifraco	29m28s41/100	20
14°	74	Emilio Moratinos	29m29s64/100	20
15°	58	Arnoldo Capra	29m30s67/100	20
16°	67	Alberto Heritier	29m38s31/100	20
17°	71	Luis Ponte	28m58s01/100	19
18°	89	Nicolás Comito	28m38s38/100	18
19°	93	Ricardo Di Giusti	21m56s11/100	15
20°	92	Claudio Fernández	29m29s72/100	15
21°	8	Daniel Sancho	20m09s52/100	14
22°	76	Enrique Abbate	19m34s36/100	13

No clasificaron: Zenklusen y Harpe (12v).
No largó: Turrion.
Promedio del ganador: 138,328 km/h.
Record de vuelta: Sancho en la 2a.

NISSAN 300 ZX
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Oltra, 1m22s70/100 (Promedio 142,553 km/h); López, 1m23s14; Mayorga, 1m23s33; Der Ohanessian, 1m23s35; Monguzzi, 1m23s42; Mustafá, 1m23s54; Bessone, 1m23s58; Zanatta, 1m23s83; Guerra, 1m23s93; Luaces, 1m23s99; Vido, 1m24s20; Olmi, 1m24s30; Daray, 1m24s42; Raies, 1m24s54; Pujadas, 1m24s55; Croceri, 1m24s57; Boggio, 1m24s75; González, 1m24s75; Urrutia, 1m25s01.

Sin tiempo: Fernandino y Larroca.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	1	**Osvaldo López**	**28m06s17/100**	**20**
2°	4	Gustavo Der Ohanessian	28m20s02/100	20
3°	10	Francisco Mayorga	28m22s88/100	20
4°	11	Hugo Olmi	28m30s89/100	20
5°	76	René Zanatta	28m31s30/100	20
6°	2	Esteban Fernandino	28m31s99/100	20
7°	43	Miguel A. Guerra	28m35s78/100	20
8°	45	Gabriel Raies	28m43s68/100	20
9°	94	Rubén Daray	28m44s68/100	20
10°	14	Juan C. Larroca	29m01s54/100	20
11°	35	Fernando Croceri	29m02s95/100	20
12°	17	Héctor Pujadas	29m14s70/100	20
13°	20	Ernesto Bessone	28m23s14/100	18
14°	5	Silvio Oltra	23m57s08/100	17
15°	49	Enrique Urrutia	24m41s13/100	17

No clasificaron: Vido (8v); Mustafá y Luaces, (7v), Boggio y González (4v).
Desclasificado: Monguzzi por maniobra antideportiva.
Promedio del ganador: 139,838 km/h.
Record de vuelta: Oltra en la 4a. en 1m23s43/100 a 141,311 km/h.

SUPERMERCADO
POCHO
TARJETAS CABAL CREDENCIAL - LURO
GUARDIA VIEJA 1060 8000 BAHIA BLANCA

FLORERIAS
"The Garden"
— de José Iglesias —
LAS HERAS 185 ESTOMBA 566
TELEFONO 40260 TELEFONO 46259
BAHIA BLANCA

VENDO MIDGET
MOTOR-IKA- PREPARACION SMITH
CHASIS MEDINA LISTO PARA LARGAR
DONADO 69 – BAHIA BLANCA–8000

REPUESTOS USADOS
PARA SU AUTOMOVIL EN GENERAL
RONDEAU 1576
TEL. 45323
OCAMPO CARLOS EDUARDO
8000 BAHIA BLANCA

VUELVA A VIVIR LA CARRERA DEL AÑO

CORSA PRESENTA

... DE AQUELLOS "STANDARD" A ESTOS "GRUPO A"

Muchos Grandes Premios pasaron desde que aquellas "galeritas" NSU, "cupecitas" De Carlo, Borgward y Peugeot 403, perforaban la noche con sus faros rumbo a Carlos Paz.

Legendarios son los nombres de Scaramella, "Larry", Marcolongo, Menditeguy, los hermanos Paillot, Castellani, Migliore, Galluzzi, Santamarina y tantos otros.

Hoy la lucha está entre los R.18, los R.12, los Fiat 128. Los nombres son los de Recalde, Soto, Bescham, Rales, Torrás; así como hace unos años lo eran Garro, Di Nezio, Mayorga, Castañón.

Por eso este libro de CORSA. Por eso el prólogo de un especialista: Gastón Perkins.

Con todo lo que usted quería saber —o recordar— de aquellos Grandes Premios que temporada a temporada eran:

"LA CARRERA DEL AÑO".

Crónicas de
LOS GRANDES PREMIOS DE TURISMO 1957-1985

Prólogo de GASTON PERKINS

CORSA

SE LARGA EN SU KIOSCO ₳ 4,50.-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA

TRIMBRITE PRODUCTS ®

Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

ENVIOS AL INTERIOR

DUKE

WARNES 1180 CAP.

(1414) 855-1652/854-5156

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO

GUARDAPLAST LEGITIMO

INFORMES DE COLOCACION

750-5692/5483

de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

MITSUBISHI REPUESTOS

755-0280/7156

CONSULTE

MITSU-CAR S.A.

EDIE PUBLICITARIA SRL., Corrientes 443, 1º P. "A". Tel. 311-2184

---

carbex Corp.

CARBURACION

PRIMERA FABRICA ESPECIALIZADA EN REPUESTOS DE LA CARBURACION.

SOLICITE CATALOGO - LINEA COMPLETA.

AZUL 459 (1407) CAP. FED. ☎ 612-8219

Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION

CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO

641-2907/8429/5736

AG ®

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

Polarizamos su auto en 2 hs.... con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.

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

AUTODECOR

Av. J.B. JUSTO 3316, CAPITAL, TEL. 58-9551.

VENTAS POR MAYOR

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro

para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas y de fácil colocación.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

matraj

LA CASA DEL VOLANTE SRL.

Olavarría 2950 (1678) Caseros, Bs.As.

Tel. 750-8627

Warnes 1400 (1416) Cap. - Tel. 58-9694

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS

FALCON - TAUNUS - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT

BMW - MERCEDES - HONDA - TOYOTA - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA

TAUNUS L, GXL y GHIA.

SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS

ENVIOS AL INTERIOR

IMPORTADORES - EXPORTADORES

DE MARCO HNOS. S.R.L.

24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

---

mp EQUIPAMIENTOS ESPECIALES

PRESENTA LA LINEA DE DEFENSAS DE PARRILLAS PARA AUTOMOVILES

MODELO RALLY

MODELO SAFARI

MODELOS REGISTRADOS

PROTECTOR TRASERO

PROTECTOR TRASERO

EXIJA PRECINTO DE GARANTIA mp COLOCADO EN EL ACCESORIO

REPRESENTANTES:

CAR'S SHOP, Warnes 940, Capital, Tel. 854-2815/6899

NEUMATICOS PETRUCHELLI, Av. del Trabajo 7233, Cap. 687-7139

AL-RONCE, Jujuy 332, Cap. Tel. 93-8246

ACCESORIOS SANTA FE, Av. Santa Fe 1499, Martínez, Tel. 798-0525

RODOLFO KILLAMET, Martínez Guerrero 1735, Gral. Madariaga, Tel. 0267-4964

GIROTTI e HIJOS, Ruta 22 y Winter, Neuquén, Tel. 0943-23518

AUTOSUR S.A., San Martín y Rivadavia, Río Grande, Tierra del Fuego

AMARU S.A., Calle 4 Nº 504, La Plata, Tel. 021-33322

ACCESORIOS LOMBARDI, J. V. Zapata 143, Mendoza, Tel. 061-292571

RUVILL, H. Yrigoyen 1245, Trelew, Tel. 0965-20866

ACCESORIOS CURUTCHET, Av. Buenos Aires y Boulevard, V. Gesell, Tel. 62904

ZONAS DISPONIBLES CONSULTAR AL 749-6222

VOLANTES matraj

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO.

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

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL

OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

IMPORTADAS de FRANCIA

Para su PEUGEOT BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "RATEO"

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3363/65 • (1425) PALERMO

Tel. 801-3952/3957/6834/8959

CITROEN 3CV - IES.

TALLER ESPECIALIZADO Y AUTORIZADO

IMPORTADOS - DYANE - VISA - GSA - CX.

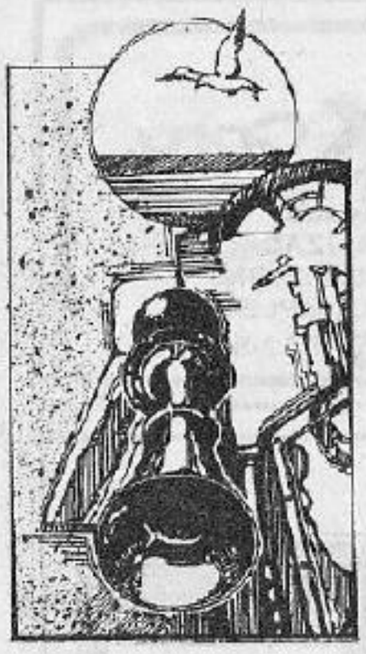
CONTROL ELECTRONICO DE UNIDADES

CHAPA Y PINTURA - SEGUROS

TALLER: CALLE 42 Nº 3732 (1650) SAN MARTIN - Tel. 755-0020

VENTAS UNIDADES 0 Km. y USADAS: CALLE 101 (Ruta 8) Nº 2635 (1651) SAN MARTIN - Tel. 752-9354

Toquecitos de bocina



25º ANIVERSARIO DE ADEFA

El pasado miércoles 22 de octubre se realizó en los salones de la Sociedad Rural Argentina en el predio de Palermo, un cocktail celebrando el vigesimoquinto aniversario de la fundación de la *Asociación de Fábricas de Automotores*, la cual fue creada en septiembre de 1961, tan sólo dos años después que el gobierno de Arturo Frondizi dictara el decreto de radicación de la industria automotriz.

Al ágape, que contó con la presencia del vicepresidente de la Nación, Dr. *Víctor Martínez*, concurrieron los principales responsables de las siete fábricas asociadas, entre quienes se cuenta el titular de Renault Argentina, Sr. *Jacques Ramondou*, que en su carácter de presidente de ADEFA pronunció un discurso en el cual no sólo recordó las etapas iniciales de la Asociación, sino que también criticó el proyecto de ley de comercialización de automotores que se ha presentado en el Congreso Nacional. Luego hizo breve uso de la palabra el Dr. Martínez y posteriormente la velada se prolongó en forma cordial, entre los numerosos asistentes, representantes de las más diversas actividades ligadas a la industria automotriz, autoridades y prensa.

OTRO "DIVORCIO DEL AÑO"... LA SEPARACION

La versión había ido tomando cuerpo en el ambiente durante las últimas semanas. Y en esta última, tuvo confirmación pública a cargo de Omar Wilke:

"Hacía rato, más precisamente desde aquella sucesión de accidentes sufridos por Roberto (Mouras) durante 1983, antes de ganar el primer Campeonato, que se venían suscitando discrepancias entre Jorge (Pedersoli) y yo, acerca de cómo encarar ciertos asuntos. Por ejemplo, en aquel momento yo era partidario de tomar alguna acción legal contra Castellano, pero Roberto y Jorge estuvieron de acuerdo en seguir trabajando como si tal cosa; y como tantas otras veces, para bien o para mal, acaté su criterio.

"Nuestra relación personal con Jorge, a mi mi juicio, ha permanecido intacta, pero profesionalmente hace tiempo que vengo considerando la conveniencia de que nos separemos. No comparto su enfoque de unos cuantos aspectos. Por ejemplo, no veo que la necesidad de quedarse trabajando en el taller hasta altas horas de la noche, sea permanente... Y tampoco quiero llevarme el 50% del rédito de la sociedad, si no comparto el trabajo en partes iguales. En este sentido, vale aclarar que jamás he tenido problema alguno con Jorge; él siempre se ha portado muy bien conmigo.

"Pero ocurre que ya no quiero tener que seguir adoptando criterios que no sean los míos para trabajar. Quiero ser yo y, dadas nuestras personalidades, a esta altura la única manera de lograrlo es separándonos. No sé... seré muy egoísta, pero si no lo hago ahora, creo que no lo haría más.

"En realidad, si no planteé antes esta situación, fue por los problemas que sufrimos con la preparación del Chevrolet desde el año pasado; de lo contrario, creo que lo habría hecho entonces... Preferí esperar hasta después de la carrera de Olavarría –donde estaba seguro de que andaríamos bien– para comunicarles mi decisión a Roberto y Jorge. La suerte quiso que allí ganáramos, y entre tanta algarabía no pude hablarles del tema; y en la semana siguiente, el jueves 25 de setiembre, entre un agasajo y otro, se los dije...

"Ahora, lo que deseo es instalar un taller por mi cuenta y dedicarme a la preparación de un auto de carrera o a la provisión de piezas de competición. Ya he tenido algunas propuestas... y, por otra parte, he estado viendo algunos lugares –siempre por la zona: San Martín, Caseros...– para montar el nuevo taller. Eso sí: hasta fin de año, sigo con Pedersoli.

"Todo momento de transición como éste, es du-

PARDO CONTRAATACA

Julio Pardo no es precisamente de los que bajan los brazos. El lunes de la semana pasada volvió de Rafaela con el auto de Baldinelli golpeado, habiendo perdido el primer lugar en el Campeonato de la Clase 2 de Turismo y con una racha de cuatro abandonos consecutivos, y antes de bajar el Súper Europa de Alberto del micro, se "zambulló" en la máquina de fabricar levas. Hizo un nuevo árbol, apenas terminado lo montó en el motor del Regatta 85 y fue al banco de pruebas. Cuando vio lo que marcaba la balanza del dinamómetro, pensó que ésta andaba mal... Bajó del micro el auto de "Baldi", sacó el motor y puso éste en el banco. Cuando lo tiró y vio que acusaba la potencia real, no lo podía creer... había logrado unos 7 HP más de una leva a otra. Allí se abocó a terminar el casco del Regatta, que el viernes estuvo listo y el sábado no pudo probar en el autódromo por participar en él categorías zonales. No quiso esperar hasta el lunes. El domingo por la tarde cargó el auto en el trailer y se fue a la ruta, a medir la aceleración en el kilómetro y a probar que no se "descolgara" ningún elemento. CORSA fue con él a la ruta 6, en las proximidades de Cañuelas, observamos y fotografiamos las pruebas, y dialogamos con él luego de los ensayos.

"Siento una gran alegría por estar arriba de un auto de carrera después de tanto tiempo. Luego, por probar el auto nuevo y sobre todo por observar en rodaje el rendimiento de la leva nueva. El resultado en general es bueno, aunque yo hace mucho tiempo que no vengo a probar en el kilómetro y no tengo referencias de los últimos tiempos que se realizan el auto estaba relacionado como para ir a Rafaela y tardaba en llegar al régimen de trabajo óptimo. Pero lo más importante es que ese incremento de potencia que obtuvimos con la leva, está en toda la gama de rpm, es decir que el motor arranca empujando bien desde las 6.000 hasta las 8.500, donde antes decrecía la potencia. Ahora lo que quiero es que llegue pronto el día de mañana –por el lunes– para ver qué pasa en el circuito 9 con el comportamiento general del auto. Allí sí tenemos referencias recientes, nuestras y de nuestros rivales."

Seguiremos la evolución del auto, pero se nos ocurre que si a Ottaviani se le rompió antes de la carrera de Rafaela un motor que tenía 8 HP más que el que utilizó luego para correr, si Bonomo logró algunos HP plus con la nueva leva de Balestrini, si Pardo dispone de tres autos –el Regatta y los Súper Europa de Baldinelli y Rouselle– con 7 caballos más, y si sumamos la evolución del Alfa de Bessone, ahora con la mano de Cosma en el motor, habría que ir sacando ya el pasaje y reservar hotel en Concordia, donde el Turismo tendría su próxima presentación el 16 de noviembre.

Texto y foto: Néstor Carbia

BESSONE PRUEBA Y ¿VUELVE?

El último miércoles Ernesto "Tito" Bessone finalizó los tres días de tests que realizó con la Sierra que habitualmente conduce René Zanatta en el equipo de Carlos Akel. Como se sabe, Tito había estado el viernes de la semana anterior en el autódromo, probando aceleración solamente en la recta del fondo; el martes y el miércoles posteriores fueron al circuito 9. Cuando el ex bicampeón del CAP se bajó del auto comentó: "Me pone muy feliz, esto. El de Akel –al cual no estoy aún incorporado si bien existen posibilidades– es un equipo muy considerado para con el piloto; respetan mucho la experiencia recogida por mí en este caso, y eso me da libertad para poder trabajar. Afortunadamente todos los trabajos que hemos realizado se han visto reflejados en los relojes, ya que bajamos los tiempos cada vez que modificamos algo en la coupé".

¿En qué trabajaron para lograr esa evolución y llegar a lo que sería record extraoficial del circuito 9 con 1m29s57/100?

–En aceleración, la semana pasada, buscamos optimizar el rendimiento de los nuevos carburadores horizontales que Carlos comenzó a utilizar en Piglié. El martes cambiamos la relación de caja y también el puente del diferencial, y el auto quedó mejor en cuanto a la transmisión de la

CALENDARIO

(Competencias a disputarse en próximo fin de semana)

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Carretera: Decimocuarta competencia del Campeonato en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Stock Car: Vigesimoctava competencia del torneo NASCAR en Atlanta, Georgia (EE.UU.).

Rally Nacional

GRAN PREMIO DEL ACA

Este martes 29 de octubre se dio a conocer el recorrido del Rally 26º Gran Premio del Automóvil Club Argentino, última competencia de 1986 del Campeonato nacional de Rally.

La prueba, que constará de un recorrido total de 1.632 kilómetros, tendrá tres etapas, todas ellas con largada y llegada en Concepción del Uruguay, ciudad del este entrerriano. Serán 26 los primes que se disputarán, de acuerdo con el siguiente orden: Primera etapa, PC1) 1º de mayo-Ing. M. Sajaroff, PC2) Raíces-Alm. Iglesias, PC3) Burgos-Tabossi, Reagrupamiento en Paraná, PC4) Sosa-El Palenque, PC5) Quebracho-Seguí, PC6) Seguí-El Pueblito, PC7) Gracecitos-Maciá, PC8) Va. Mantero-A. San Antonio, PC9) Celia-Cda. Santa Ana, Segunda etapa, PC10) Concepción-Pronunciamiento, PC11) Pronunciamiento-A. Santa Anita, PC12) A. Santa Anita-Las Moscas, PC13) Villaguay-Lucas Norte, PC14) Lucas Norte-Federal, PC15) Ap. La Virgen-Los Charrúas PC16) Cda. Venancia-Cañada Grande, PC17) Cnda. Grande-Hambis; Tercera etapa, PC18) Talita-Cnia. Elia, PC19) Cnia. Elia-Gualeguaychú, PC20) Gualeguaychú-Perdices, PC21) Perdices-Las Mercedes, PC22) Las Mercedes-Enrique Carbó, PC23) Enrique Carbó-Larroque, PC24) Va. Eleonora-Urdinarrain, PC25) Urdinarrain-San Juan, PC26) San Juan-La Sesteada.

La competencia, prevista en un principio para la primera semana de diciembre (días 4, 5 y 6) es muy probable que se dispute entre el 11 y 13 de ese mismo mes para que no coincida con el G.P. de TC, planificado para aquella misma fecha. Los caminos que se utilizarán se distinguen por ser muy veloces.

REGRESO WILLY PEREZ.

Guillermo "Willy" Pérez está de vuelta en la Argentina. Culminada la temporada anual del Campeonato Mundial de Motociclismo, que en la clase 125 cms3, lo tuvo entre sus protagonistas, el piloto argentino retorno al país el pasado viernes 17, trayendo como saldo deportivo de su campaña 1986, el décimo puesto en las posiciones finales del certamen, en lo que representa la mejor actuación de Willy en sus numerosas campañas europeas.

También Pérez regresó mostrando en su mano izquierda las huellas de los accidentes que en las carreras de Suecia y Hockenheim pusieron lamentable rúbrica a su actuación en la edición 1986 del Campeonato Mundial. "Fue una lástima, porque de no haber tenido esas dos caídas quizá hubiera podido avanzar algún puesto más en el Campeonato. Por suerte, ya esto recuperándome bastante bien, y en estos días completaré mi rehabilitación. Creo que en una semana y media más podré estar en condiciones de comenzar a estrenarme para el próximo Campeonato Latinoamericano, que se realizará en Venezuela, entre el 10 y el 20 de noviembre. Quiero conservar el título logrado el año anterior."

Así, Willy Pérez resumió su presente y futuro inmediato. Queda aún mucho por hablar, especialmente de lo sucedido en la temporada del Campeonato Mundial y de los planes para 1987. Próximamente...

LA F.2 CAMBIA

...Y no hablamos del reglamento sino del calendario, ¿eh? Como es sabido, después de la próxima carrera, en Cascavel, Brasil, el 9 de noviembre, el 30 del mismo mes la categoría sudamericana irá a Colonia (Uruguay), y posteriormente tenía pensado cerrar el torneo '86 en-

COMO SE PIDE

El doctor Horacio Rivarola, presidente de la C.D.A. responde a Marcelo Padín la carta que éste enviara a CORSA y que fuera piblicada en el número 1.058 bajo el título "Tema complicado", en la sección Correo. A continuación reproducimos en forma completa dicha respuesta:

De mi consideración:

Con el título Tema Complicado, en la sección Correo del Nº 1.058, el Sr. Marcelo Padín se refiere a expresiones mías acerca de la compleja situación actual del automovilismo, por los importantes intereses en juego que deben ser tenidos en cuenta, entre otros casos, al aplicar sanciones.

El citado lector, como él lo dice, extrae de allí una sola conclusión: "Las sanciones aplicadas se rigen por los intereses en juego y no por la falta cometida", y en tal forma la justicia no existe.

Se trata de una interpretación forzada, que está muy lejos de la realidad, ya que de ninguna manera hemos dado a entender

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE WILKE Y PEDERSOLI

ro, pero con Jorge ya afrontamos algo similar cuando decidimos irnos juntos de General Motors y 'ponernos' por nuestra cuenta, y salimos adelante. Además, estoy entusiasmado con la idea, y contento por las perspectivas que ahora veo abrírseme."

"Consultado al respecto, Jorge Pedersoli coincidió con su ya casi ex socio en cuanto a que no han existido problemas personales mayores entre ambos, pero se lamentaba: "Lo que más siento es que, como suele ocurrir en estas cosas, uno es el último en enterarse. Y eso no se lo puedo perdonar a Omar. ¿Si le ofreceré un replanteo, una reorganización del trabajo? Quizás una función más teórica, dedicada al diseño y a la supervisión... Pero no. Acá el ofendido soy yo, y en todo caso sería él quien tendría que proponer algo así, aunque por ahí anda diciendo que tampoco es eso lo que le interesa... En realidad, no sé a ciencia cierta qué es lo que quiere, ni si él mismo lo sabe. Si nunca hemos tenido inconvenientes entre nosotros en la sociedad, nunca le pedí que trabajara más... ¿Qué necesidad tiene de hacer una cosa así?... En fin, Omar es un tipo tan reservado, que aun para mí, que prácticamente convivo con él desde hace tantos años, resulta muy difícil llegar a conocerlo, a saber qué es lo que piensa o desea. Ojalá él lo sepa. ¿Qué voy a hacer ahora? Y... tratar de seguir adelante con el taller, aunque hacerme cargo yo sólo de mantener toda esta estructura, no será cosa fácil".

Por su parte, Roberto Mouras, ostensiblemente preocupado, declaró: "Deportivamente, es como si de un momento a otro mis propios padres me anunciaran que se separan... Créanme que lo he intentado todo para evitarlo, y sigo intentándolo. Por lo pronto, he propuesto, si es necesario, dejar de ir a algunas carreras el año próximo. Hace doce años que los conozco... Por otra parte, no me imagino cómo va a hacer Jorge para aguantar él sólo toda la infraestructura actual del taller, ni tampoco qué hará Omar en definitiva. No lo puedo creer... ni sé qué voy a hacer yo, pues ellos mismos todavía no lo saben. Estoy muy apenado".

Lo más inmediato que se podría extraer "en limpio" de estos testimonios, es que una conjunción exitosa bifurca su camino... por una aparente cuestión de pacífica "incompatibilidad de caracteres". Paradójicamente, los mismos que durante tanto tiempo se complementaran tan bien.

O.D.F.

Bessone (h) dialoga con Akel desde el habitáculo de la XR4 Zanetta. El padre escucha...

potencia al piso. El trabajo de hoy –miércoles– ya fue más fino y tocamos sólo la suspensión, barras, amortiguadores, presión de neumáticos, alineación, etc.

–¿Y quién determinó los cambios a realizar sobre el auto?

–Las decisiones fueron tomadas en conjunto. Las sugerencias partieron de mí pero fueron bien recibidas y ejecutadas por el equipo. Los resultados indican que no nos equivocamos. Estoy muy feliz, realmente. Pude apreciar en estos tres días, que el equipo trabaja muy duro, que respeta mis opiniones, y yo respeto las de ellos. Eso, creo, es lo más importante para llegar a un logro. No nos conocemos y, sin embargo, hemos trabajado como si nos conociéramos desde hace años, con una confianza mutua que es total.

–¿De qué depende que el equipo de Akel sea tu futura escuadra?

–Depende exclusivamente de la determinación de Ford para avalar un proyecto económicamente muy ambicioso que tenemos juntos a Carlos para el año próximo. Si recibimos una respuesta concreta y positiva antes de la carrera de Río Cuarto, voy a ésa integrando ya el equipo. Mi intención era no correr ya este año en la categoría, pero en las conversaciones conjuntas que mantuvimos la gente de Ford, Akel y yo, coincidimos en que si encaramos un proyecto semejante para el '87, sería conveniente no desperdiciar tiempo y trabajo, y comenzar ya la experiencia en las últimas dos carrera de este año.

Los próximos días serán definitorios a este respecto. Por el momento Akel tiene tres autos y cuatro pilotos –Del Río, Pisandelli, Zanatta y Bessone–; de ellos, el único que tiene la seguridad de correr en Río Cuarto es el primero. Pisandelli puede quedar suspendido por la CDA, Zanatta no tiene contrato por las dos últimas carreras y está en dificultades para continuar con su auspiciante actual, y Bessone espera la respuesta de fábrica a su propuesta. En fin... ¿le gusta la dupla Del Río-Bessone para hacer juntos el desarrollo de una Sierra integral?...

Texto y foto: N.C.

tre el 14 y el 21 de diciembre en Pinamar y Mar del Plata, respectivamente. Pero hete aquí que los organizadores de esta última ciudad no habrían encontrado el eco necesario en su municipio, por lo cual virtualmente han desistido de la fecha. Ahora, entonces, la posibilidad estaría dada por el lado de Nueve de Julio (la tierra del "Super Yayo", sí), cuyo autódromo será revisado por F.2 Asociados en los próximos días con el objeto de concretar allí la penúltima prueba del año, pasando en ese caso la fecha de clausura del Campeonato, a Pinamar.

que los intereses en juego tengan prioridad sobre la falta cometida, en el momento de aplicar sanciones.

Mis palabras no tienen otro alcance que poner de manifiesto nuestra preocupación de actuar con la mayor responsabilidad y estudio de los casos que se presentan, precisamente, para evitar sanciones injustas que pueden llegar a causar graves perjuicios, por la importancia de los intereses de toda índole, que hoy existen en el automovilismo deportivo.

Así hemos obrado siempre. Podrá haber algún error, lo que es inevitable en cualquier actividad, pero nunca una injusticia provocada por intereses, llamémosle "inconfesables", como podría resultar de la interpretación errónea del citado lector.

Agradezco la publicación de esta carta, que como Uds. dicen, me permite la presente aclaración y al Sr. Padín, que expresa su deseo de dialogar conmigo, lo invito por este medio a hacerlo cuando le quede cómodo en la C.D.A. del Automóvil Club Argentino.

FORD RESPONDE

*A causa de urticantes declaraciones hechas públicas recientemente a través de diversos medios especializados, por parte de **José Miguel Herceg**, por ejemplo en el sentido de que los ₳ 5.000 que la fábrica (o su Comisión de Concesionarios, más precisamente) le da por auto y por carrera, apenas le alcanzan para "salir hecho" cuando las cosas van bien, y que le parecería más lógico que la cuantiosa suma que Ford invierte en "comprar" los podios del TC 2000 (se habla de ₳ 25.000) "para que se subían los pilotos Renault...", tuviera un destino más productivo en lo que a competitividad concierne. Consultamos al respecto al Ing. **Lorenzo** y al Sr. **Menjido**, responsables respectivamente de las áreas de Desarrollo de Producto y Comercial de la empresa. Estos se limitaron a que, en todo caso, y más allá de confirmar o desmentir las sumas en danza, la compañía se ha limitado a cumplir estrictamente con los programas fijados para este año, a los cuales en su momento se había comprometido a ajustarse Herceg, entre otros. "Si ahora él ve que no puede cumplir con el compromiso asumido, no será porque nosotros no hayamos cumplido nuestra parte. Por otro lado, Herceg nunca nos hizo formalmente aquel planteo." Asimismo, aclararon que por ahora nada hay resuelto acerca de los planes para encarar deportivamente el año próximo, y aún no ha sido estudiado proyecto alguno con ese objeto, que por el momento no había sido presentado (se esperaba el anunciado por Akel-Bessone).*

LA VOZ DE LA C.D.C.F.

*Las siglas del título responden a la **Comisión Deportiva de Concesionarios Ford**, y su titular, **Pablo Caccaglio**, nos vertió algunos conceptos sobre el tema, en estos términos: **"No conozco a fondo las declaraciones de Herceg, y por lo tanto no estoy en condiciones de opinar sobre el tema. Lo que sí puedo decir es que esos 5.000 no son australes sino dólares, y son por cada auto, y fue la suma que oportunamente nos solicitó Herceg, lo que en su momento nos pareció exagerado pero accedimos, con el agregado de que además de esa suma le facilitaríamos elementos para el armado de los autos, y aporte publicitario de Motorcraft. Por lo demás, Herceg nunca nos comentó directamente este problema que ahora plantea públicamente, ni jamás nos hizo ningún otro pedido. Por otra parte, y con referencia al costo de los podios, desmiento que el mismo sea de ₳ 25.000. Y agrego que el podio es un componente más de todo el esquema publicitario que Ford –y no la C.D.C.F.– elabora al comienzo del año. En cuanto al tema luego de la desvinculación de Ernesto Bessone (h) del equipo de Herceg, nosotros le sugerimos a éste, que el auto vacante lo corriera Fernandino, y a tal efecto le conseguimos la publicidad. Mantuvimos la charla a las 15 horas del día lunes 29 de septiembre, y a las 20 nos enteramos de que había vendido el auto..."***

¿REGATTA-ABARTH?

*Ha trascendido con cierta firmeza, que existiría finalmente la posibilidad de que SEVEL se reincorpore en forma oficial a la competición, a través del TC 2000 y mediante un **Fiat Regatta** basado en el 100 S, pero con motor de dos litros cuya definición está por realizarse, y desarrollo del Departamento Experimental de fábrica con asesoramiento de **Abarth**, nada menos... La idea habría surgido de una inquietud promovida –por fin– desde el máximo nivel de la empresa, y en ocasión del Rally de Argentina, el propio **Giorgio Pianta** habría estudiado el reglamento de la categoría y la viabilidad del proyecto, mostrándose sorprendido del nivel de exigencia técnica de aquélla. Igualmente, los canales de cooperación quedaron abiertos y ahora es muy probable que se esté analizando muy seriamente la conveniencia de seguir adelante con el plan que –en el mejor de los casos– desembocaría en la presentación del producto en carrera a mediados del año venidero, una vez producidas las 500 unidades mínimas que exige el reglamento (y siempre que éste no impida la participación de un "bialbero"...) En cuanto al Turismo, y pese a las grandes posibilidades que se asignan a ambos modelos actuales de Regatta, para la Clase 2, sigue sin haber aparente consenso oficial para trabar sobre su desarrollo o apoyarlo. Peccato...*

*Tal parece, entonces, que la artillería de SEVEL apuntaría al TC 2000, no más, y que la gestión deportiva de la marca se canalizaría en la conocida figura de **Gastón Perkins**, con la probable incorporación de **Carlos Reutemann** (nada más...) en la dirección del eventual equipo, que por supuesto habrá de integrarse con nombres de nota (¿Daray, Guerra...?). ¿Y el "Polaco" Herceg, qué dirá a todo esto?...*

Karting

Campeonato Argentino de Fórmula Internacional (3ª Fecha)

TODO QUEDO EN CHACABUCO

*Las dos primeras competencias del certamen 1986 de **Karting Fórmula Internacional**, realizadas en Córdoba y Tucumán, tuvieron un claro dominador: **Claudio Manozzo**. Fue el piloto a batir a bordo de su **M101-Parilla** y los dos triunfos conseguidos en las competencias mencionadas así lo demuestran. Claro está que no fue el único que hizo méritos para alcanzar posiciones de privilegio. Carlos Panagopulo, Miguel Acuña, Gustavo Conte, Gustavo Romagnoli, Carlos Cagnolo, etc., sólo por citar algunos, fueron también protagonistas de lujo en esta temporada.*

*La tercera del campeonato disputada en el kartódromo "Enrique P. Grossi" de Chacabuco (provincia de Bs.As.) el pasado domingo 19 de octubre, no fue menos reñida que las anteriores. Con organización del **Auto Moto Club Chacabuco** y fiscalización de la **Federación Argentina de Karting**, se disputaron dos series a 15 vueltas y una final a 35.*

En la primera serie, Gustavo Conte se ubicó primero llegando detrás de él, Ricardo Blanco (con el novedoso chasis Tecla, construido en Dural por el "Gordo" Clavel) y Gerardo Peric. En la segunda batería Darío Güeli postergaba a Miguel Acuña y a Carlos Panagopulo.

En la final, de entrada no más, Güeli tomó la punta seguido muy de cerca por Miguel Acuña (ambos en la foto). Anduvieron así hasta que se desprendió el caño de escape del motor de Acuña, lo que motivó el abandono de éste. A partir de allí, Güeli siguió solo en la punta, mientras Conte se ubicaba segundo y Panagopulo (como siempre, bien peinadito) alcanzaba el tercer puesto. Así llegaron seguidos por Romagnoli, Manozzo, Cagnolo, Rodríguez y Faisi, quienes conformaron un espectacular pelotón. Para Güeli un triunfo importante que lo coloca tercero en campeonato, pero también por la enorme satisfacción que significa ganar en la ciudad en que uno vive.

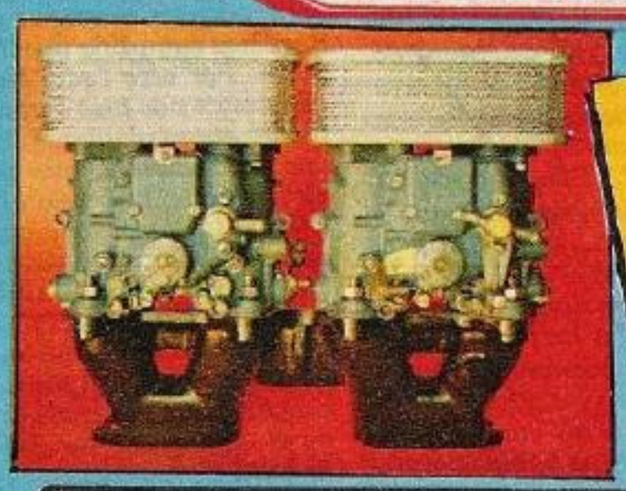
***Clasificación Final:** 1º **Darío Güeli (Pereyra-PCR)**, 19m56s50 para las 35 vtas. a un promedio de 75,821 km/h; 2º Gustavo Conte, (Dap-Dap); 3º Carlos Panagopulo, (Vara-Dap); 4º Gustavo Romagnoli (PCR-PCR); 5º Claudio Manozzo, (M101-Parilla); 6º Carlos Cagnolo, (Brekart-Parilla); 7º Gabriel Rodríguez, (Dap-Dap); 8º Roberto Faisi, (Fox-Trak-PCR); 9º Gerardo Peric, (Vara-RF); 10º Ricardo Blanco, (Tecla-Parilla).*

***Campeonato:** Manozzo (Bs.As.), 78 puntos; Cagnolo (Córdoba), 61; Güeli (Chacabuco), 56; Panagopulo (Bs.As.), 54; Blanco (Córdoba), 51; Rodríguez (Córdoba), 49; Romagnoli (Córdoba), 48; Acuña (Bs.As.), 40; Peric (Bs.As.), 39; Verdini (Neuquén), 36 pros.*

***Próxima Competencia:** el 2 de noviembre de 1986 en Neuquén, con organización del Círculo Policial Neuquino.*

Duilio Caró

TECNICA 84



1- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión, 1 carburador d.c. vertical 32.34 ó 36, 1 filtro de aire (uso potenciación).
2- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de acelerador, 2 carburadores 40 dcaf (Dino), 1 filtro de aire (uso potenciación).
3- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión 2 carburadores d.c. horizontales 40/45/48 mm, filtros de aire o trombones (uso potenciación).
4- Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de acelerador, 2 carburadores 40 dcnl (Dino), filtros de aire o trombones, 1 árbol de levas, 1 juego de resortes (uso potenciación y/o competición).
5- Conjunto compuesto de: 1 tapa de cilindros trabajada completa, 1 juego de válvulas especiales, 1 juego de resortes, 1 juego de platillos de válvulas, 1 árbol de levas (uso potenciación).
6- Conjunto de: 1 juego de pistones especiales (aumento de compresión 20%), 1 juego de aros (uso potenciación de alta velocidad).

PARA APLICAR FIAT 128/147/125 REGATTA
RENAULT FUEGO - 18/11 - DODGE 1500 - GACEL - FORD

Italia 355 - TIGRE (C.P. 1648) - Tel. 749-1502

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Producción: Héctor Cademartori (Desde los EE.UU.)

COMO ES Y CUANTO CUESTA UN INDY CAR, LA MAS GENUINA COMBINACION DE VELOCIDADES Y DOLARES.

CIENTOS DE MILLAS POR HORA, VARIOS MILLONES AL AÑO...

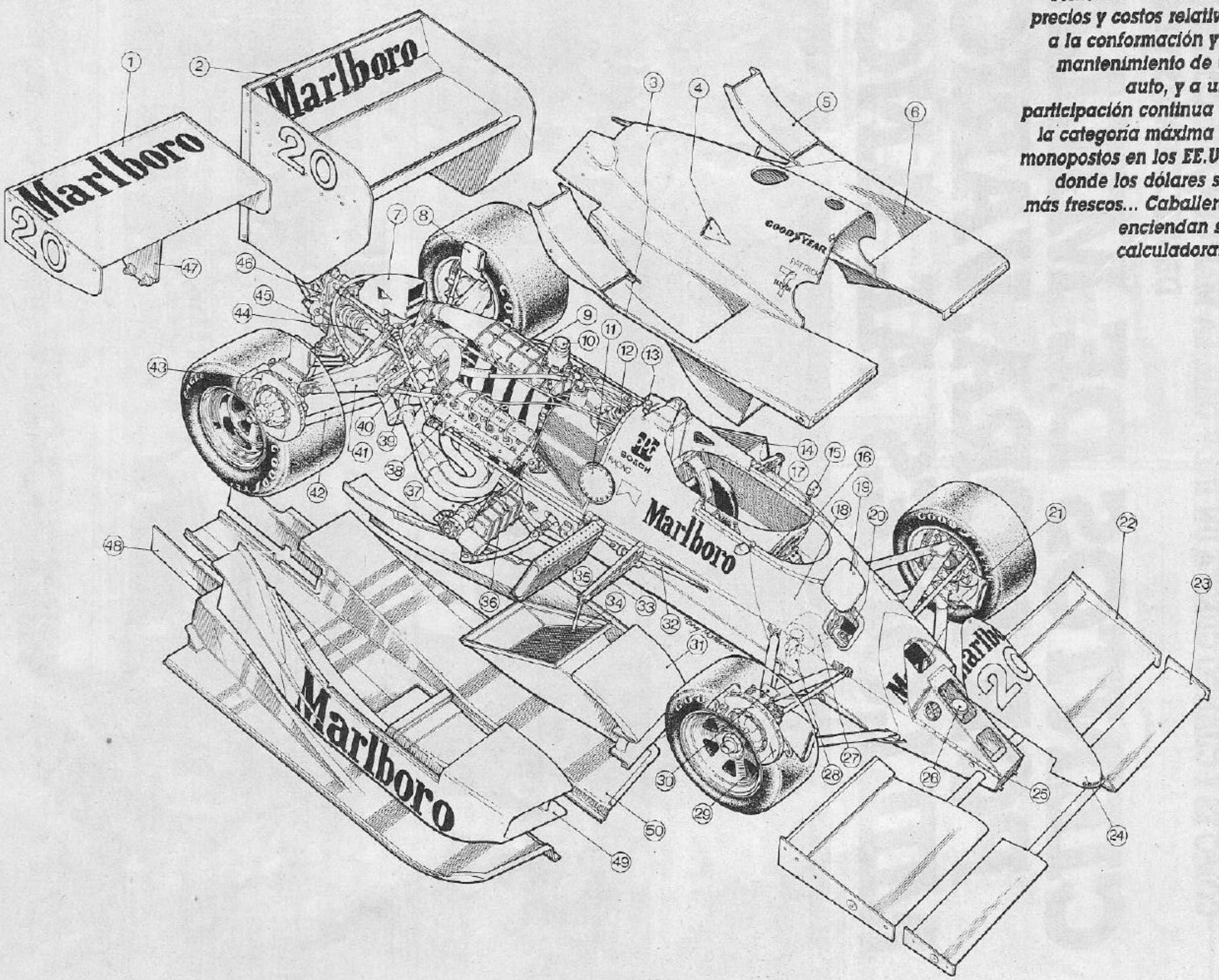
[illegible] en boxes [illegible] con [illegible] anuncia [illegible] de los carísimos ocho cilindros de su motor [illegible]worth DFX, sólo hay siete en funcionamiento [illegible] arriba. [illegible] la [illegible] por esta competencia.

Los costos de la competición siempre han ido hacia arriba, y ese incremento es algo tan irrevocable como la muerte y el aumento de los impuestos, a pesar de las promesas de los políticos.

El auto que mostramos en detalle es un Indy Car, la categoría más sofisticada del automovilismo norteamericano, que hemos estado siguiendo regularmente desde hace un par de años.

Específicamente, ese auto es el que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En efecto (...¿o en efectivo?), he aquí una somera evaluación de precios y costos relativos a la conformación y el mantenimiento de un auto, y a una participación continua en la categoría máxima de monopolios en los EE.UU., donde los dólares son más frescos... Caballeros, enciendan sus calculadoras...

conduce **Emerson Fittipaldi**, propiedad del equipo de **Pat Patrick**, vale decir, un "team" de primera línea, patrocinado en este caso por Marlboro.

Este **March 86C**, último producto de la casa de Bicester, Inglaterra, es una de las herramientas que están utilizando los equipos más exitosos del CART, siendo su contrapartida, con costos similares, los **Lola T8600** del tipo de los de Mario Andretti o Al Unser Jr.

Para comprender un poco más el origen de estos costos, vale la pena aclarar que no es cuestión de soplar y hacer... Indy Cars. No, señor: un equipo de 11 ingenieros, 5 expertos en aerodinámica y numerosos asistentes, está empleado por March y comienza a trabajar en junio en los autos de la temporada venidera.

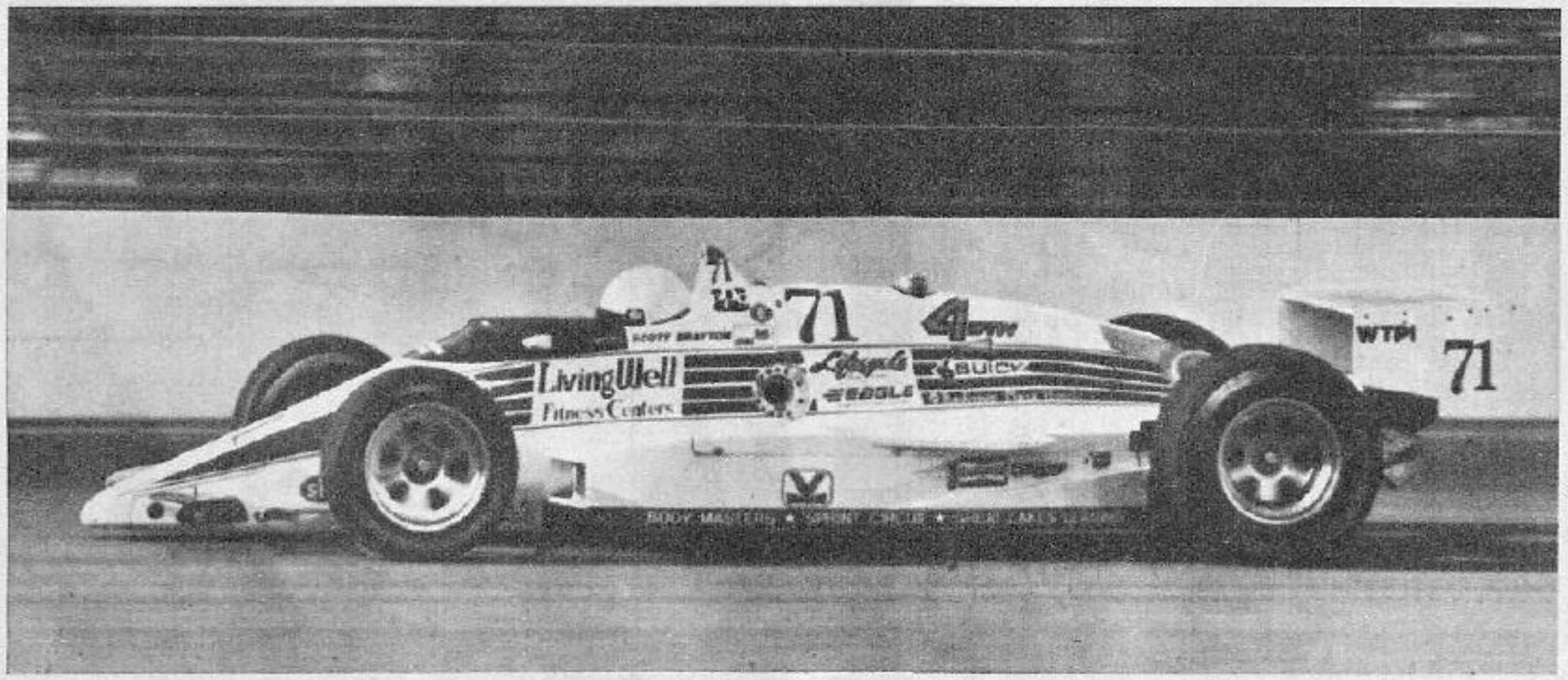
En caso de que usted no lo haya contemplado, este presupuesto que hoy brindamos es por solamente un auto y no estamos considerando reparaciones de ninguna índole, casi inevitables a lo largo de una temporada. Que un toque contra una pared en Long Beach, una biela que salió a tomar fresco en Mid-Ohio, un buen "cascacho" contra el paredón de la curva cuatro clasificando para Indy, una colisión múltiple en la largada de Laguna Seca y el auto prendido fuego en Michigan, sin duda pueden llegar a mandar los números a las nubes.

No en vano, y a la luz de estos costos, la competencia no solamente está en las pistas sino en conseguir los patrocinantes necesarios para poder llevar adelante semejantes campañas.

Hace unas semanas, conversando con uno de los directivos del equipo Kraco que en 1985 tenía dos autos (Michael Andretti y Kevin Cogan), éste comentaba que de tener un auto a dos, el costo no es el doble sino cuatro veces más.

Sin duda, después de este razonamiento, se comprende un poco más el enorme esfuerzo organizativo que se necesita para mantener un equipo como el de Penske, con tres autos de los cuales dos son de March y el tercero el proyecto Chevrolet.

Sin duda, Indy Cars no es una categoría para los débiles de espíritu... o de billetera.



Un March 86C en acción, aunque no exactamente como el que "desarmamos" aquí al lado, puesto que éste se propulsa con un motor Buick, de los que no abundan en la categoría pero siguen en cantidad a los "invasores" Cosworth DFX. A la sazón, se trata del conducido por Scott Brayton para el equipo en que el año pasado supiera alternar nuestro Enrique Mansilla.

FICHA TECNICA

Largo total: 467,8 cm
Distancia entre ejes: 281,94 cm
Trocha delantera: 162,56 cm
Trocha trasera: 157,48 cm
Ancho a la altura del cockpit: 68,58 cm
Alto: 81,28 cm
Peso: 703,06 kg
Distribución del peso: AD: 40% - AT 60%
Chasis: Construido en fibra de carbono moldeada en panal de abeja de aluminio, y chapa de aluminio.
Suspensión delantera: Brazos reactores, parrillas inferiores y superiores, amortiguadores y resortes helicoidales verticales
Suspensión trasera: Parrilla inferior, brazo superior, amortiguadores y resortes helicoidales horizontales
Dirección: Piñón y cremallera
Frenos: Discos de acero ventilados. Ovalos: 31,49 cm diám. Circuitos mixtos: 32,76 cm diám.
Cálipers: March-Alcon
Ruedas: De magnesio
Embrague: Borg & Beck bidisco
Caja de velocidades: March de cinco velocidades y retroceso
Motor: Cosworth Ford DFX 8 Turbo V8 (u otros)
Cilindrada: 2650 cc
Potencia máxima: 700 HP a 11.000 RPM
Cubiertas: Goodyear Eagle: Ad. 14.00 x 10-15, At. 27 x 14-15.

OTROS COSTOS ANUALES

Para los que leyendo los costos de algunas de las distintas partes que componen un Indy Car sacaron sus cuentas y estaban por firmar un cheque pidiendo un March a vuelta de correo, sujeten sus cabalgaduras, amigos míos. Además de los del auto existen costos de movilidad, etc., como se desprende de los números que damos a continuación, esenciales para el funcionamiento de cualquier equipo de punta, como el suyo, sin ir más lejos...

* Salarios, alojamientos, varios: U$S 650.000.
* Camión de transporte: (mantenimiento y combustible): U$S 150.000.
* Taller, equipo, herramientas (alquiler): U$S 100.000.
* Piloto (sueldo estimado: participación en los premios y otras primas, no incluidas): U$S 200.000.
* Mantenimiento del auto de carrera: U$S 375.000. (Incluye 15 motores reconstruidos y prácticas).
* Desarrollo de chasis y motores: U$S 1.000.000. (Incluye alquiler de los autódromos).

ELEMENTOS & COSTOS VARIOS

1) Alerón de alta velocidad: U$S 1.100.
2) Alerón de circuito mixto: U$S 4.900.
3) Carenado de motor.
4) Toma de aire.
5) Deflectores.
6) Salida de aire de los radiadores.
7) Toma de aire del turbo y del radiador de la caja.
8) Toma de aire de los frenos traseros.
9) "Plenum" de admisión.
10) Válvula de control de presión del turbo.
11) Toma de carga de combustible (depende del lado en que se decida usar).
12) Tapa del tanque de nafta. Capacidad 180 lts. costo de la celda construida por Goodyear: U$S 7.000.-
13) Radio.
14) Radiador de agua: U$S 1.214 (aceite: igual precio).
15) Espejo retrovisor.
16) Volante.
17) Paneles de protección del cockpit.
18) Monocasco de fibra de carbono (carrocería), hermanado con parte inferior de aluminio reticulado. Carrocería de fibra de carbono: U$S 16.000. Monocasco (básico): U$S 33.000.-
19) Tapa de acceso al control de los amortiguadores delanteros.
20) Amortiguador derecho.
21) Acceso a la pedalera.
22) Alerones delanteros para circuito mixto.
23) Alerones delanteros para óvalos. U$S 1.800 cada uno. (en aluminio o fibra de carbono).
24) Trompa de fibra de carbono.
25) Caja de protección de la pedalera.
26) Receptáculo de líquido de freno y embrague.
27) Extinguidor.
28) Gato hidráulico delantero derecho.
29) Disco de freno ventilado y cáliper: U$S 4.000 las cuatro. Llantas delanteras: U$S 1.240 (ambas)
30) Suspensión delantera: U$S 40.000 las cuatro. (Se necesita un juego para óvalos y uno para mixtos).
31) Pontón derecho y toma de aire del radiador.
32) Varillaje de la caja.
33) Anclaje del pontón.
34) Parrilla de protección del radiador.
35) Radiador de aceite.
36) Encendido Lucas.
37) Bomba de combustible mecánica y filtro.
38) Cosworth DFX Turbo 2,65 lt: U$S 50.000. Múltiple de escape: U$S 5.200.-
39) Admisión del turbo.
40) Turbocompresor: U$S 2.200.-
41) Suspensión trasera. Parrilla superior.
42) Suspensión trasera. Tensor inferior.
43) Freno de disco trasero cáliper. Llanta trasera: U$S 1.416 (ambas).
44) Amortiguador trasero.
45) Gato hidráulico trasero.
46) Caja Hewland de 5 marchas: U$S 19.000.-
47) Soporte del alerón trasero.
48) Carenado de la caja.
49) Pontón derecho y canalización del radiador de aceite.
50) Parte inferior del pontón, de reticulado de fibra de carbono.

Revista CORSA Nº 1060. Director: Jorge Augé Barquín. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 524, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es solo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. Material Periodístico: Aida Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lopos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1329, 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. Octubre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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.

Correo Argentino
Central B
Sucursales
11-27-34-60

Franqueo Pagado
Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

Revisando Apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco

TURISMO EN RAFAELA, PCIA. DE SANTA FE (19/10/86)

BUSCANDO UNA RESPUESTA

Si bien la categoría continúa brindando buenos espectáculos en sus tres divisiones, no siempre el eco obtenido está de acuerdo con los méritos de la propuesta que ya se ha hecho habitual. Tal fue el caso de Rafaela, con poco público en el circuito y donde, para colmo, la especialidad se presentó sin siquiera tener confirmada su próxima fecha. Una lástima, porque el "triple show" vale, y sigue demostrándolo.

Norberto Moretta en los mixtos del circuito rafaelino mientras es seguido por Gerardo Del Campo (oculto detrás del Sierra negro), Ricardo Albertengo -de San Jorge, pero "local" en este circuito-, Ricardo Iglesias y Gastón Clement.

Arriba izquierda: Mientras Omar Bonomo refresca su cabecita con champán 'demi-sec', 'El Suizo' busca algo detrás del podio y el hombre de los podios, Ernesto Testa, maniobra el primer buzo antiflama que puede para no caerse. Detrás, como siempre, gente que nada que ver. Arriba derecha: Selección de neumáticos para los Alfa Romeo GTV 2000. Cada goma es mirada por Héctor 'Puchi' Valles y 'Chippy' Breard. Derecha: Compacto pelotón de la Clase dos: Enrique Santacaterina, Humberto Krukosky, Mario Guerci y el santafesino Norberto Caballero.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MEDIOVALES

SANTAFESINO PROMETEDOR es... **Luis Druetta**. Hizo su quinta carrera en la clase 3 con un R-18 preparado por Oreste Berta. No tenía ninguna experiencia en automovilismo más que un fugaz paso por el karting. Llegó en todas las que corrió y aprende aceleradamente... aunque a veces se equivoque por algún exceso de vehemencia y la falta de experiencia.

TRES AUSENCIAS IMPORTANTES... se notaron en la clase Sierra. Fueron las de **Jorge Guiral**: **"No corrí porque estoy armando un casco nuevo"**; **José Luis Bessone**: **"No corro más en la categoría; me voy a dedicar sólo al T.C. 2000"** y **Marcelo Raies**: **"No voy a competir por ahora"**.

PATTI RECONOCIO...que fue el quien embistió a Marincovich en el frenaje del mixto luego de la "zambullida" desde la recta. **"Me pasé en la maniobra y no pude evitar tocarlo. Le pedí disculpas pero no es el hecho. Arruiné la posibilidad de una buena carrera para ambos"**.

DESPUES DE LARGA AUSENCIA..reapareció en el automovilismo el "gran tipo" que es **Antonio Ramponi**. **"Le "robé" el Renault 18 a Germán Arballo por esta carrera, le pinté algunas publicidades para salvar los gastos y vine a divertirme. ¿Seguir? No sé. La experiencia no fue mala. Veremos"**.

EL MOTOR QUE LE SABOTEARON...a **Alfredo Altamirano** el sábado estaba armado con pistones forjados de origen alemán y aros especiales similares a los usados por el Volkswagen Golf GTI. Habían obtenido 5 HP mas que los que tenían en la carrera de 9 de Julio probando en el banco de Cosma, en Córdoba y según sus palabras era el mejor motor en Gacel nunca visto en Argentina.

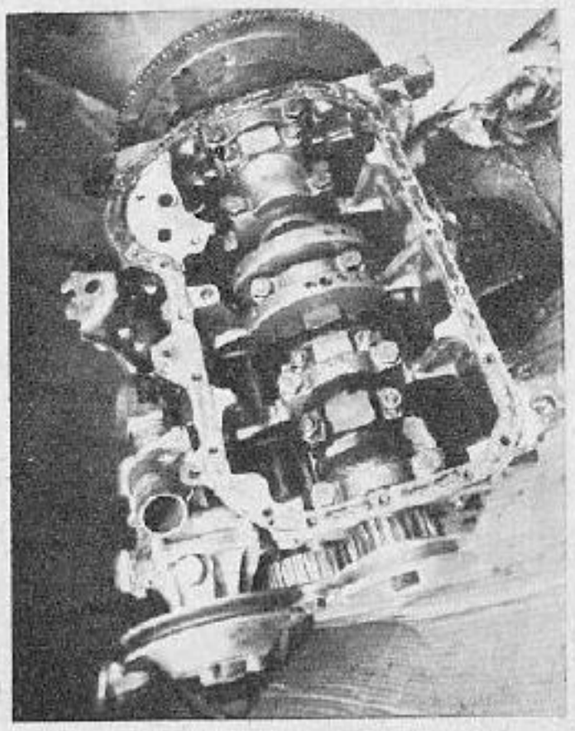
UNA NUEVA LEVA FUE LA QUE...utilizó **Omar Bonomo** en su Volkswagen Gacel. Fue realizada por **Rafael Ballestrini** y con ella se logró una mejor aceleración en las marchas altas—3ra.

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo positivo: Que la categoría siga brindando espectáculos muy buenos y juntando gran cantidad de autos en cualquier lugar donde asoman valores permanentes.
Lo negativo: Los pilotos que se adelantan en las largadas, felizmente muy bien sancionados en Rafaela; aunque fueran muchos.
Lo lindo: El final, sin juego de equipo ni especulaciones, entre Fineschi y Del Campo en la clase Sierra.
Lo mejor: El soberbio final que brindaron en la clase dos, peleando el segundo lugar Bessone, "El Suizo", Serravalle y Heguy, encerrados en 2 segundos.
Lo peor: El conflicto gremial de ENTEL que creó dificultades con las comunicaciones periodísticas y puso en riesgo la difusión de una carrera de la cual mucha gente estaba pendiente en todo el país. Hasta el sábado a la noche no se sabía de qué manera iban a emitir la radio y la televisión.
La actitud: La del colegio de Comisarios Deportivos y los Directores de la Prueba, a los cuales no les tembló la mano para sancionar a los numerosos pilotos que se adelantaron en las tres largadas.
El auto mejor presentado: El de Oscar Pentecoste, de la fórmula Sierra.
El auto menos llamativo: El de Rubén Vila, de la Clase 2.
Las escaladas: Las de Bessone y Ottaviani en la dos, la de Ricardo Iglesias en Sierra y la de Drueta en la tres.
"La" maniobra: La de Fineschi tapándole la cuerda a Del Campo en la entrada del mixto en la última vuelta.
Lo espeluznante: Las velocidades finales del Regatta de Ottaviani y el Alfasud Sprint de "El Suizo".
Los más contentos: Bonomo, Bessone, Del Campo, Fineschi y Breard.
Los menos contentos: Baldinelli, Ottaviani y algunos de los sancionados por los adelantamientos.

LO DE ALTAMIRANO: ...¿ADONDE QUEREMOS LLEGAR?

A "CORSA" le ocurrió lo mismo que al piloto de Río Tercero, cuando nos mostraba el block semiarmado con la primera biela fundida, y el carter y la bomba de aceite con restos de arena y basura, no concebimos que puedan ocurrir hechos como este; que manos anónimas y mentes enfermas puedan colocar arena, basura y cigarrillos en el motor Volkswagen Gacel del cordobés a través de la tapa de aceite del motor, cuando éste estaba guardado en uno de los boxes rafaelinos bajo llave en la noche del viernes. Un hecho realmente repudiable, para ser denunciado a la autoridad deportiva, pero más allá todavía para ser investigado por la policía.



4ta y 5ta.—y también un mejor final. "El **equilibrio general del auto fue muy bueno y además de la nueva leva usamos por primera vez los amortiguadores Delfabro, barras más gruesas y una puesta a punto del chasis hecha bajo los consejos de Daniel Mustafá y el trabajo en la alineación de Felipe Salgado. Si a eso sumamos que la nueva leva amplió la gama de revoluciones útiles del motor de 400 RPM se darán cuenta por qué el auto anduvo tan bien" en Rafaela** comentaba Bonomo luego de la competencia.

"A LA PROXIMA CARRERA... iremos con las levas nuevas que está haciendo Souza Martínez y que no pudimos probar en los motores porque el banco de pruebas está roto. Esta semana nos van a llegar los repuestos de Inglaterra y vamos a poder hacer las comparaciones. A priori, el Negro piensa que tienen que ir mucho mejor que las actuales" (De Fineschi y **Del Campo** antes de la carrera)

SE LLAMA HORACIO PERO LE DICEN "RODY"...se trata del jóven **Paolucci**. Fue campeón juvenil de ciclismo en el mismo circuito rafaelino un año atrás. Luego corrió en los Fiat 850 de la zona oeste de la provincia de Buenos Aires para hacer experiencia en el automovilismo y debutar en la Clase 2 de turismo con un Fiat Súper Europa 1.5. La de Rafaela fue su quinta carrera a nivel nacional, en tres de las cuales llegó entre los 10 primeros. Había clasificado 13° el sábado y se quedó en la largada el domingo. Tiene 18 años, es de Carlos Casares y la preparación está a cargo de su tío Luis y su padre Mario. Ah...es primo de José Luis, el que va tan bien en T.C. con un Dodge.

"SE NOS COMPLICO CON LOS MOTORES... el sábado se nos quemó la junta de tapa de uno de ellos. El viernes se había bajado una camisa de cilindros de otro, y tuvimos que hacer arreglos sobre la marcha que nunca resultan óptimos. Es por ello qu estoy conforme. Si no teníamos esos tropiezos seguro que podíamos aspirar a pelear la punta. Fue mi última carrera con el Súper Europa que ahora está en venta. A la próxima voy ya con el Volkswagen Gacel". (De Mario Serravalle).

"¿SABES UNA COSA?...el motor que se nos rompió en los entrenamientos para Rafaela había rendido en el banco de pruebas 8HP más que el que voy a utilizar para correr ahora. Espero que podamos hacer otro igual para la siguiente". Raúl Ottaviani, antes de la carrera. Menos mal. Aguardamos la siguiente para ver qué ocurre con "la amenaza verde".

"YA NO SE QUE HACER... con el tema de la caja arrimada. Mi padre llegó a altos niveles de Renault esta semana, pero aún no la tenemos. Sin ese elemento es imposible pensar en volver a pelear la punta de la categoría". (De Fernando Adba, cariacontecido luego de la clasificación del sábado).

"BUSCAMOS UN EQUILIBRIO GENERAL...de los autos en todo el circuito, pero nos preocupamos por mejorar en el mixto. Acá, en la zona rápida uno se las rebusca para ir con los demás, en cambio, si no doblás rápido en el mixto, salís muy lento a la recta y eso no lo recuperás más". (Gerardo Del Campo y Oscar Fineschi, luego de la clasificación Parece que tenían razón.

ROUSELLE —"El Automóvil Club Mendoza solo sirve para organizar carreras de regularidad...¿Podés creer que en una ciudad como Mendoza no puedan hacer una carrera de Turismo? Parece que no, porque no arreglaron para la próxima fecha de la categoría que es el 16 de noviembre. ¡Es inconcebible¡" Comentaba indignado el piloto mendocino.

SERRAVALLE —"Si hubiéramos tenido la tapa de cilindros que se arruinó el viernes antes de la carrera, el auto iba a pelear la punta. Igual estoy satisfecho, la actuación no es mala después de estar seis meses sin correr."

MENDOZA NO VA — Néstor Papini, promotor de la categoría, comentó: **"La fecha de Mendoza quedó cancelada. Hablamos con los organizadores de Paraná y podemos decir que tampoco se hará allí. La alternativa más válida por el momento para hacer la próxima carrera, es en Concordia".**

FELIZ PERO TRISTE — Así estaba **Oscar Fineschi**, quien ganó en Rafaela con su Ford Sierra Ghia S. **Estoy feliz por mi logro, pero no dejo de estar un poco triste por haber privado a Gerardo (Del Campo) de su primera victoria. Igualmente me siento bien por** Souza —su preparador—, **a quien le regalamos el "uno-dos" del equipo en clasificación y carrera".**

LO IMPORTANTE ES EL EQUIPO — De acuerdo a lo dicho por **Gerardo Del Campo**, así parece ser: **"Lo intenté todo para superarlo" pero Oscar Fineschi cuidó bien la posición. De cualquier manera, nosotros tenemos un equipo de competición y lo importante son los resultados que obtenga, y no los pilotos en particular. Estamos en buen rumbo y mi primer triunfo puede llegar en cualquier momento."**

VELOCIDADES: La pistola-radar de **Campeones**, registró las velocidades máximas de los autos en la recta opuesta, antes del frenaje de ingreso a los mixtos. En **Clase 2** los más veloces fueron **"El Suizo" y Ottaviani** con **181 Km/h**. Los siguieron, Bessone, 179; Bonomo y Baldinelli, 178; Altamirano, Bongioanni, Serravalle y Harpe, 176; Percaz, Ferreira y Manzur, 175. En la **Clase 3, Romero**, fue el más rápido con **185 Km/h**, luego Maggi y Breard, 184, Valenti, 183; Catalán, 182; Drueta, Koskiniotis y Rodríguez, 180. **En Fórmula Sierra, Marincovich y Clement, 190 Km/h**; Del Campo, 188; Patti y Pentecoste, 187; Lange 186; Fineschi, Cunqueiro, Rivero e Iglesias, 185.

CAMPEONATO: Debemos rectificar el publicado en nuestro número anterior correspondiente a la Clase Tres. Primero es **Maggi** con **132** puntos seguido de Breard con 129 y no 139 como informáramos.

CAMPEONATOS DE MARCAS Cumplida la décima competencia las posiciones son las siguientes:
Clase Tres: Renault 18, 512 Puntos; Alfa Romeo, 261; Peugeot, 5.
Clase Dos: Fiat 128 1300, 335 puntos; Fiat SE 1,5, 178; Alfa Romeo SV 1,5, 92; Volkswagen Gacel, 91; Alfa Romeo Alfasud Sprint, 32; Fiat Regatta 85, 25.

VALENTI — **"Estoy conforme igual con el cuarto puesto. Por lo menos se cortó la racha de abandonos. Cuando nos juntamos en pista con Romero, anduvimos muy rápido pero ya Breard y Maggi estaban muy lejos como para ir a buscarlos".**

BALDINELLI — **"Cuando Ernesto erró el cambio, me lo "tragué"; nada pude hacer porque venía muy cerca. ¿Regatta o Súper Europa para la próxima? Yo no lo sé. Eso lo va a decidir Julio Pardo. Yo me subo al auto que él determine"**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Club Atlético de Rafaela.
Promotor: Néstor Papini.
Controles: Muy buenos. 4 Puntos.
Accesos: 4, de tierra, en muy buen estado. 4 Puntos.
Comodidades: Muy buenas. 4 Puntos.
Estado del Circuito: Excelente. 5 Puntos.
Boxes: Excelentes. 5 Puntos.
Promoción del espectáculo: Excelente. 5 Puntos.
Servicio de Prensa: Optimo, como siempre. 5 Puntos.
Facilidades para las transmisiones: Muy buenas. 4 Puntos.
Puntualidad: Perfecta. 5 Puntos.
TOTAL: 41 Puntos. (Ideal 45)

Abajo izquierda. Ernesto C. Bessone (N° 1) y "El Suizo" luchando por la segunda posición. Toques y roces abundaron en esa definición.
***Abajo derecha**: Pelotón de la clase tres encabezado por Jorge Delgado, Druetta, Adba, Preto y Lustig.*
Arriba: Mario Serravalle estaba "chocho". Volvió a correr, quedó satisfecho con su actuación y en la próxima fecha se presentará con un flamante Volkswagen Gacel GS.

a ERNESTO BESSONE

Porque volvió a demostrar el motivo por el cual tiene el N° 1 en las puertas de su Alfa Romeo. Porque estaba para pelear la punta con Bonomo, Ottavianni y Baldinelli: porque en el toque con este último perdió siete posiciones –de 2° pasó a 8°– y remó para recuperar hasta el lugar en el que había tenido mientras luchaba con "Baldi". Porque hizo rendir de manera excelente los nuevos fierros elaborados por Luis Cosma, que le devolvieron al Alfita el rendimiento original "o mejor aún, ya que acelera **más**", según don Ernesto. Porque tuvo la hidalguía de reconocer su error y le pidió disculpas a Baldinelli por haberle "arruinado" su carrera. En síntesis, porque es campeón arriba del auto y señor debajo de él.

Tenga un Taunus único.

Y solucione su problema.

Instale los nuevos parragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

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

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan

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

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

Un hecho para no pasar por alto. Porque para aprender antes es necesario comer. Y demasiados chicos argentinos no conjugan este verbo. Unámonos para ayudarlos enviando alimentos, útiles escolares, libros, ropa y todo lo que esté a nuestro alcance. En las escuelas rurales, la educación necesita un buen plato: su ayuda.

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

Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas

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

Oscar Aventín
FORD FALCON
Acompañante: Héctor Ballini
Preparador: Mario Di Pietro

CAMPEONATO ARGENTINO 1986 DE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO CARRETERA

Osvaldo Morresi
CHEVROLET CHEVY
Acompañante: Carlos Allori
Preparador: Pablo Satriano

Foto: Enrique Perrupato

¡OTRA VEZ, GRAN PREMIO DE EUROPA! - Teniendo en cuenta las decisiones concernientes a la utilización (y la obligación) de ciertos circuitos para recibir a los Grandes Premios de *Fórmula Uno* por un lapso de cinco años consecutivos, cabe pensar que los excluidos célebres, como *Brands Hatch* y *Nürburgring*, por ejemplo, no van a hacer "banco" indefinidamente. Además, *Jean-Marie Balestre*, el presidente de la FISA, dio seguridades de que un GP de Europa será organizado cada año en alternancia entre estos dos circuitos. Para 1987, Nürburgring tendrá una fecha en el *Campeonato del Mundo* de F-1.

¿RÖHRL, PILOTO EN EL '87? - El rumor parece cierto ya que de Alemania el gran *Walter* fue llamado para hacer ensayos en Dijon, Francia, al volante de un *Audi 200 de Grupo A*, el modelo que podría ser enrolado por la firma alemana en el Campeonato del Mundo de Coches de Turismo. Si éste fuera el caso, se dice también que *Christian Geistdörfer* podría entonces entrar en... *BMW* para ocupar allí un puesto importante en la Dirección Deportiva.

DANNER SIGUE CON BMW - El alemán *Christian Danner* renovó su contrato con *BMW* para disputar el *Campeonato del Mundo de coches de Turismo 1987*. Pilotará un M3.

¿TAMBIEN TAURANAC EN LA FORMULA UNO? - En circunstancias diversas, nuevamente los nombres de *Ron Tauranac* y *Jack Brabham* serán habituales en la Fórmula Uno. Luego de una reconstrucción del novel equipo australiano "Black Swans", el ex tricampeón mundial asumió la presidencia del team, que fue rebautizado con el nombre de *"Australian Racing"*. Brabham fue el encargado de convencer a Tauranac para que se ocupe de la construcción del chasis de este flamante equipo, que tiene previsto participar el próximo año en todos los Grandes Premios. Encargado de conducir el auto será, y tanto como para estar cercano al espíritu nacionalista de la escudería, el neozelandés *Mike Thackwel*. En cuanto a los motores, la idea es utilizar un *Cosworth*, aunque *John Judd* está aguardando la respuesta de *Honda* para poder trabajar sobre el desarrollo del actual motor de la Fórmula 3000. El "okey" de los nipones dependerá de sus intenciones de incursionar directamente con el motor atmosférico en la categoría máxima. A esperar, entonces.

LIGIER SE MUDA DE CASA - Año nuevo, casa nueva. Tal parece ser la idea de *Guy Ligier*, que tiene pensado para principios del próximo año abandonar la tradicional sede de Vichy, donde durante tanto tiempo sentó las bases de su equipo. El deseo del cambio está fundamentado en el logro de algunas ventajas que, por intermedio de sus contactos políticos, ha logrado don Guy. Así es que el Consejo de la región de Nievre ha decidido comprar el predio en el cual está ubicado el circuito de *Magny Cours*. Dicho escenario, actualmente en manos privadas, será remozado y alargado con el fin de que pueda recibir a las más importantes categorías. Asimismo, dentro del predio se construirán 4.000 metros cuadrados de galpones destinados a la industria del automóvil, de los cuales 2.000 serían para Ligier y su escudería, que recibirán estas instalaciones en arrendamiento y, tras cinco años, podrían acceder definitivamente a las mismas. Razones de peso para el cambio que de concretarse, convertirían a Ligier en el segundo constructor con pista de pruebas en casa. ¿Qué tal?

WALLACE NO TIENE APURO - Pese a poseer ya la "superlicencia" que lo acredita para manejar un Fórmula Uno, el británico *Andy Wallace* no se desespera por acceder, por ahora, a la máxima categoría. Si bien el flamante titular de la Fórmula Tres Inglesa estuvo realizando algunos contactos para ingresar a la magna especialidad, el fracaso de los mismos no lo ha desanimado y sí, en cambio, ha servido para modificar el objetivo, que ahora está localizado en la *Fórmula 3000*, más precisamente en *"Un buen auto de Fórmula 3000"*, como señala Wallace, y que bien podría ser en un equipo oficial de los muchos que anuncian su participación en la categoría durante la próxima temporada.

OK PARA EL MOTOR NISSAN EN F-3 - Un nuevo motor ha sido autorizado por la FISA para incursionar en la *Fórmula Tres Internacional*. Se trata del *CA 18 D* de Nissan, que en apariencia sería el encargado de reverdecer los laureles del recordado Toyota, que tantas victorias lograra en los distintos torneos de la categoría. Este motor, en su versión turbo, es actualmente utilizado para impulsar el modelo *Silvia*. Es un 4 cilindros en línea, con doble árbol de levas a la cabeza y 4 válvulas por cilindro. En su versión "standard" tiene una cilindrada de 1.809 cm3. y una relación diámetro-carrera de motor cuadrado (83 x 83,6 mm). Si bien a primera vista parecería no aprovechable la distribución por 4 válvulas, a raíz de la limitación por brida, y pese a la experiencia que en este sentido hiciera Saab en la categoría, no debe subestimarse este nuevo intento nipón por reconquistar el amplio mercado que en su momento tuviera su connacional Toyota.

LOS JAGUAR RUGIRAN MAS - ¿Cuándo y dónde? El próximo año, en el *Campeonato Mundial de S.P.*, que la casa inglesa tiene intenciones de ganar, alentada por los buenos resultados conseguidos en la temporada que acaba de finalizar. Para eso tiene previsto utilizar en sus autos un motor más grande y potente. Se trata del mismo *V-12* de 2 válvulas por cilindro, pero que en reemplazo de los actuales 6,2 litros, tendrá *6,8*. Esto derivará, lógicamente, en un incremento de la potencia, que de los 700 HP que erogara este año, trepará a los *800*. Por otra parte, y pese a versiones en contrario, los responsables del equipo británico han descartado la posibilidad de pasar al motor de 4 válvulas por cilindro.

REPRESENTACION DE ALFA EN EL NUEVO MUNDIAL - Finalmente *Alfa Romeo* se ha decidido a presentar dos autos *oficiales* en las carreras del flamante certamen mundial de *Turismo* del *Grupo A*. Serán dos del modelo *75 Turbo*, para uno de los cuales ya hay pilotos designados, habiendo recaído la elección en los italianos *Pierparlo Ghinzani*, el mismo que corre en Fórmula Uno, y el veterano *Giorgio Francia*. En cuanto a la otra unidad, es idea de la gente de Alfa confiársela a dos pilotos jóvenes, también italianos, provenientes de la Fórmula Tres. En relación con el modelo Alfa 75, vale agregar que días atrás logró su primera victoria absoluta en una competencia, hecho ocurrido en el certamen belga de autos de Producción, gracias a los servicios del piloto local *Hervé Report*.

PEUGEOT TAMBIEN HACE TURISMO - Y antes de dejar el tema de las novedades para el novel torneo Mundial de *Turismo Grupo A*, vale la pena comentar los trabajos que viene realizando Peugeot con vistas a su incursión en la categoría. Una incursión que no será inmediata sino que habrá que esperarla hasta fines de la temporada próxima, que es cuando la empresa francesa tiene pensado presentar el auto con el cual, ya en *1988*, se lanzaría directamente a participar en el torneo. El auto base sobre el que se está trabajando es el nuevo *Peugeot 405*, que por otra parte recién saldría a la venta en *1987*.

EQUIPOS OFICIALES AL PARIS-DAKAR - Va acercándose la fecha de una nueva edición del *Rally París-Dakar*, y empiezan a ser cada vez más frecuentes las novedades en torno del mismo. Así, tras la confirmación de que será el varias veces vencedor *Rene Metge* el encargado de la Dirección de la Prueba en reemplazo del desaparecido creador *Thierry Sabine*, ya han sido dos los equipos oficiales que confirmaron su intervención en la extenuante competencia. Uno de ellos es *Austin Rover*, que pondrá dos jeeps *Range* para el belga *Jacques Ramondie* y el francés *Patrick Zanirol*. El otro team con presencia asegurada es *Mitsubishi*, que pondrá dos *Pajero* a disposición de *Andrew Cowan* y *Jean-Pierre Jausseaud*.

UN TRIO DE ORO - Fue el integrado por los franceses *Dominique Sarron* y *Pierre Bolle*, y el italiano *Lucio Battistini*, quienes sobre una *Honda* se adjudicaron el tradicional trofeo *"Bol D'Or"* puesto en juego en el circuito de *Paul Ricard* con la clásica competencia motociclística sobre *24 horas*. Unas *80.000 personas* presenciaron el desarrollo de la *60ma. edición* de esta prueba, que sin ser puntable por el certamen mundial, contó con la asistencia de los mejores pilotos de la especialidad. *Resistencia* del motociclismo. La posición de escolta fue para una *Yamaha* compartida por los franceses *Christian Sarron*, hermano de uno de los ganadores, *Jacques Cornuy* y *Richard Hubin*, en tanto al último escalón del podio subieron los integrantes del terceto belga. *Delcamp, Monnin* y *Sabatier* conductores de una *Suzuki* con apoyo oficial.

DOBLETE DE COWAN EN AUSTRALIA - ¿Se acuerdan de *Adrew Cowan*, aquel piloto británico que se impusiera en la recordada y extenuante Vuelta a la América del Sud en 1978? Bueno, sigue acumulando éxitos en las pruebas de largo aliento, y hace poco, en Australia, obtuvo su segundo triunfo consecutivo en el "Wynns Safari Rally". Cowan tuvo a su cargo un *Mitsubishi Pajero* del equipo oficial, y con el mismo fue amplio dominador de esta competencia, realizada sobre un recorrido de *6.000 kilómetros* por caminos del desierto australiano. La adaptación de los Mitsubishi Pajero a las duras exigencias de la carrera se vio rubricada por la ocupación de estos autos, de los cinco primeros puestos en la clasificación general, siendo el tercero propiedad del japonés *Masouka*, coequipier del ganador.

UN CAMPEON EN DIFICIL TRANCE - La referencia es para el belga *Jacky Vimond*, que meses atrás y con bastante anticipación, lograse el título *Mundial de Motocross* en la clase *250 cm3*. Sin embargo, Vimond no pudo terminar felizmente la temporada, ya que durante una exhibición en *París*, sufrió un gravísimo accidente al caer desde unos ocho metros de altura cuando iba montado sobre una bicicleta suspendida por cables. La rotura de uno de éstos provocó el lamentable desenlace, que ocasionó serias heridas a Vimond, quien según el informe de los médicos deberá permanecer inmovilizado durante dos meses y además someterse a una intervención quirúrgica en la espalda.

UN ENTRENAMIENTO FATAL - Fue el que realizó el motociclista italiano *Alessandro Rambaldi*, con vistas a una competencia por el certamen peninsular de la clase *250 cm3*. Escenario de la tragedia resultó el Autódromo de *Misano*, y más precisamente la curva denominada Cesenatico, donde durante una sesión de entrenamientos libres, Rambaldi sufrió una espectacular caída que le ocasionó fuertes golpes en la cabeza y otras partes del cuerpo. Trasladado con urgencia al Hospital Santa Orsola, de Bologna, Rambaldi, que contaba 25 años de edad, dejó de existir antes que los médicos agotasen sus esfuerzos por salvarle la vida.

MARC SURER Y SU ADIOS A LA FORMULA UNO

- Lo vimos al piloto suizo en *Estoril*, en oportunidad del *Gran Premio de Portugal*. Muy delgado, con las marcas del fuego en su rostro pero sin dejar de sonreír un momento y en compañía de su elegantísima Yolanda, Surer convocó a una improvisada conferencia de prensa en el motor-home de su ex equipo de Fórmula Uno, el team *Arrows*. Sobre una mesa, el comunicado con su firma expresaba: *"Reflexioné mucho luego de mi accidente. Pienso que he perdido la motivación necesaria para continuar mi carrera en Fórmula Uno. Seis temporadas no me aportaron, finalmente, la satisfacción que yo esperaba de esta disciplina. Sin embargo, esto no significa que vaya a abandonar el automovilismo. En efecto, espero disputar el futuro Campeonato del Mundo de Grupo A. ¿Cuándo? No lo sé; cuando los médicos me otorguen "luz verde". Aprovecho para agradecer, por otra parte, a todos aquellos que me ayudaron física y moralmente a sobreponerme en los difíciles momentos que me tocó vivir"*.

—Tras leer esta página con el membrete del equipo Arrows, todos los periodistas presentes nos tomamos los segundos necesarios para observar con respeto y profunda estima a este hombre, hoy casi una sombra que se desplaza lenta, el mismo que seguramente se repondrá en un lapso no muy prolongado. Porque lo peor ya pasó.

—Y entonces, al cabo de esos segundos, *Thierry Boutsen* (su ex coequipier de la escudería alemana) se acercó a él y le entregó un libro enorme, magníficamente ilustrado, cuyo tema no era otro que los caballos, la segunda gran debilidad del suizo. En la primera hoja, las firmas de la totalidad de los pilotos. Con Marc emocionado, y Yolanda sonriente, la reunión se dio por terminada... y el adiós, oficialmente anunciado.

Foto y texto: S.R.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

GANAR MAS DE ₳ 100.000!

(al prode, a la quiniela y a la lotería)

ESTAS SON LAS PRUEBAS

Sra. L.O.C. (8000) ₳ 3.000,- Prode
Sra. H.V. (5000) ₳ 10.000,- Prode
Sr. C.G. (2000) ₳ 1.500,- Lotería
Srta. C.D. (4700) ₳ 500,- Quiniela
Sra. B.N. (3000) ₳ 600,- Quiniela
Sr. A.H. (8300) ₳ 1.000,- Prode
Sra. P.D. (3200) ₳ 700,- Quiniela
Sra. B. (1426) ₳ 1.200,- Lotería
Sra. V.C. (1199) ₳ 3.600,- Prode
Sra. A.D. (1225) ₳ 5.000,- Prode
Sr. B.J.P. (5500) ₳ 2.350,- Lotería
Sra. C.C. (1420) ₳ 1.053,- Quiniela
Sr. R.D. (5700) ₳ 1.000,- Quiniela
Sr. F.M. (4700) ₳ 600,- Quiniela
Sra. V.A. (1870) ₳ 5.000,- Prode
Srta. A.M. (1653) ₳ 2.100,- Lotería
Sra. P.M.R. (1834) ₳ 2.300,- Lotería
Sra. D.I. (1102) ₳ 1.300,- Quiniela
Sra. D.A. (2800) ₳ 600,- Quiniela
Sra. C.M.N. (7600) ₳ 6.500,- Prode
Sra. G.I. (5007) ₳ 5.000,- Quiniela
Sra. A.C. (8000) ₳ 7.600,- Prode
Sra. C.M. (4000) ₳ 1.200,- Lotería
Sra. V.C. (1100) ₳ 3.500,- Lotería
Sra. T.A. (3500) ₳ 1.600,- Quiniela
Srta. N. (1000) ₳ 2.870,- Lotería
Sr. F.J. (1437) ₳ 3.100,- Prode
Srta. F.D. (1360) ₳ 500,- Quiniela
Srta. B.M. (1057) ₳ 5.000,- Lotería
Sr. A.R. (3100) ₳ 3.870,- Prode
Sra. C.F. (2700) ₳ 1.800,- Lotería
Sra. K. (2800) ₳ 3.560,- Prode
Sra. D.J. (6000) ₳ 4.000,- Lotería
Sra. F.R. (1619) ₳ 5.300,- Lotería
Sra. P.C. (6700) ₳ 4.250,- Lotería
Sr. R.A. (1900) ₳ 1.370,- Quiniela
Sr. H.L.N. (1058) ₳ 4.100,- Lotería
Sr. V.F. (5500) ₳ 3.700,- Prode
Sr. C. (2942) ₳ 1.900,- Quiniela
Sra. H.M.T. (1200) ₳ 4.830,- Prode

RESPONDA CON TODA HONESTIDAD ESTAS 8 PREGUNTAS	SI	NO
1.- *¿Juega usted al prode, o a la quiniela?*		
2.- *¿Juega usted a la lotería?*		
3.- *¿Ganó ínfimas sumas (menos de 100 ₳)?*		
4.- *¿Juega al menos una vez por mes?*		
5.- *¿Juega más de una vez por mes?*		
6.- *¿Está dispuesto a seguir mis revelaciones gratuitas?*		
7.- *¿Se compromete usted a informar cuando haya ganado sus primeros miles de ₳? (Ninguna indiscreción que temer, es secreto profesional).*		
8.- *¿Serán suficientes 30.000 ₳ para resolver sus problemas?*		
TOTAL DE LOS SI ▷		

Les recuerdo que este mensaje está dirigido únicamente a las personas que nunca ganaron al prode, a la quiniela o la lotería... también a las que ganaron solamente ínfimas sumas (menos de ₳ 100).
También está dirigido a las personas que creen que ganar muchos miles es imposible, a todas las que se desesperan y piensan que su vida será solamente una sucesión de días tristes y sombríos.

GRATIS si en total suma más de 3 SI

Si en total suma mas de 3 SI envíeme el cupón de abajo. Todo es gratis para usted. No envíe ningún dinero. Nunca se le reclamará nada por mis revelaciones. Teniendo en cuenta la fecha y lugar de su nacimiento, le indicaré:

1º **Su Cifra de Oro Astral.**
2º **Un importante estudio (4 páginas) sobre su tema Astral.**
3º **Haré precisiones en cuanto a los períodos favorables infalibles (Juego - Amor - Afecto).**
4º **También indicaré la solución al problema personal que en este momento puede perturbarlo.**

Todo esto es gratuito. Pero contéstame antes de los 10 días.
La suerte pasa por su puerta. Ella es como la Fortuna, se la toma por los cabellos.
Envíe hoy mismo el cupón de abajo. De ningún modo deje para mañana. Su felicidad y la de su familia puede depender de este simple gesto.

Cordialmente
Mercedes Lara

Su cifra de oro

Cada vez más los científicos admiten que la posición de los astros con respecto a nuestro nacimiento influye en nuestra vida, nuestra conducta, el modo (bueno o malo) de elegir.

También se admite cada vez más que una cifra parece marcar nuestra vida. Algunos dicen que es el signo visible por el cual nos ayuda la Inteligencia Infinita, una especie de huella mística que demuestra que no estamos desamparados.

Si leyó, así como lo hice yo, las declaraciones de los grandes ganadores (más de ₳ 200.000) habrá constatado que la mayoría de las veces admiten que fueron ayudados, que los números les fueron "dictados" en forma total o en parte.

A riesgo de hacer el ridículo, reconocieron ese hecho honestamente.

También la prensa especializada señala que un increíble número de personas ganó sumas importantes e inesperadas, gracias a su cifra de Suerte Personal. Ellas lo afirman y lo escriben.

Ayúdate y el cielo te ayudará

No desespere más

La experiencia demuestra que la Suerte surge en el momento en que menos se la espera.

Al leer este mensaje sabrá que este hecho muestra que la suerte está en camino y va en su encuentro.

Es el signo visible que ella está dispuesta a ayudarlo.

Trate de recordar todos los momentos importantes de su vida y comprobará que siempre aparece la misma cifra. Esta es distinta de la de su vecina o de su mamá.

Algunos perciben este mensaje y le sacan provecho en forma de miles en el prode, la quiniela y la lotería. Por diversas razones hay quienes no lo reciben. Y es a ellos a quienes está dirigido mi mensaje.

M. Lara - Paraguay 794, 1er. Piso - (1057) Capital Federal
Casilla de Correo 409 (1009) C.C. Buenos Aires

CUPON GRATUITO

ML

(sin compromiso de ninguna clase)

para enviar a **Mercedes Lara**
Paraguay 794 - 1er. Piso (1057) Capital Federal
Casilla de Correo 409 (1009) C.C. Buenos Aires

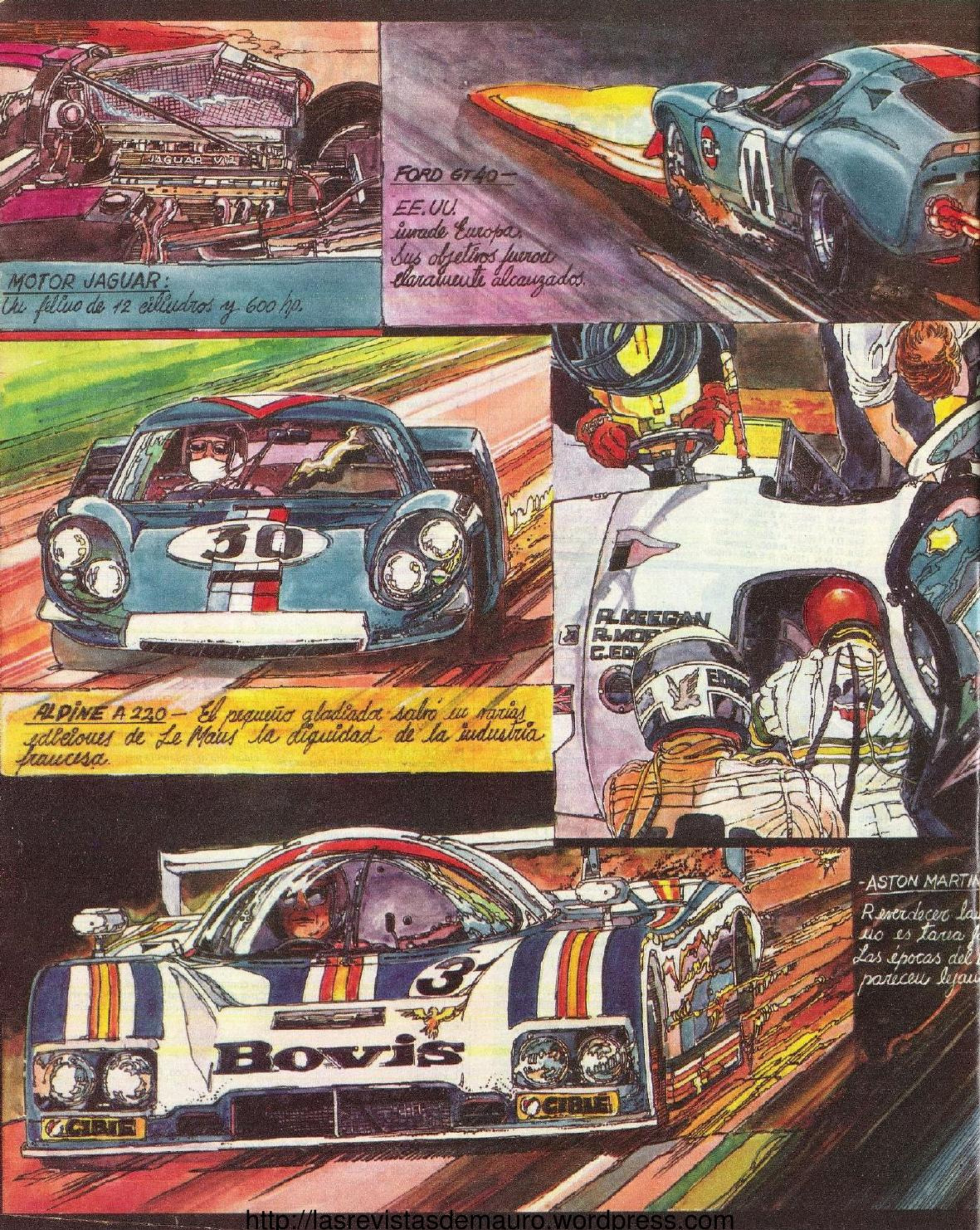
Sí, certifico totalizar más de 3 SI y le estoy contestando antes de los 10 días.
Me interesa conocer gratuitamente **mi Cifra de Oro Astral y un estudio de mi Tema Astral** + mis períodos favorables + la solución a mi eventual problema personal.

Apellido: .....
Nombre: .....
Dirección: .....
Localidad: ..... Cod. Postal .....
Provincia: ..... Tel. .....
Fecha y lugar de nacimiento .....

Envío mi correspondencia en forma discreta sin marca exterior.

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

COR 28/10/86

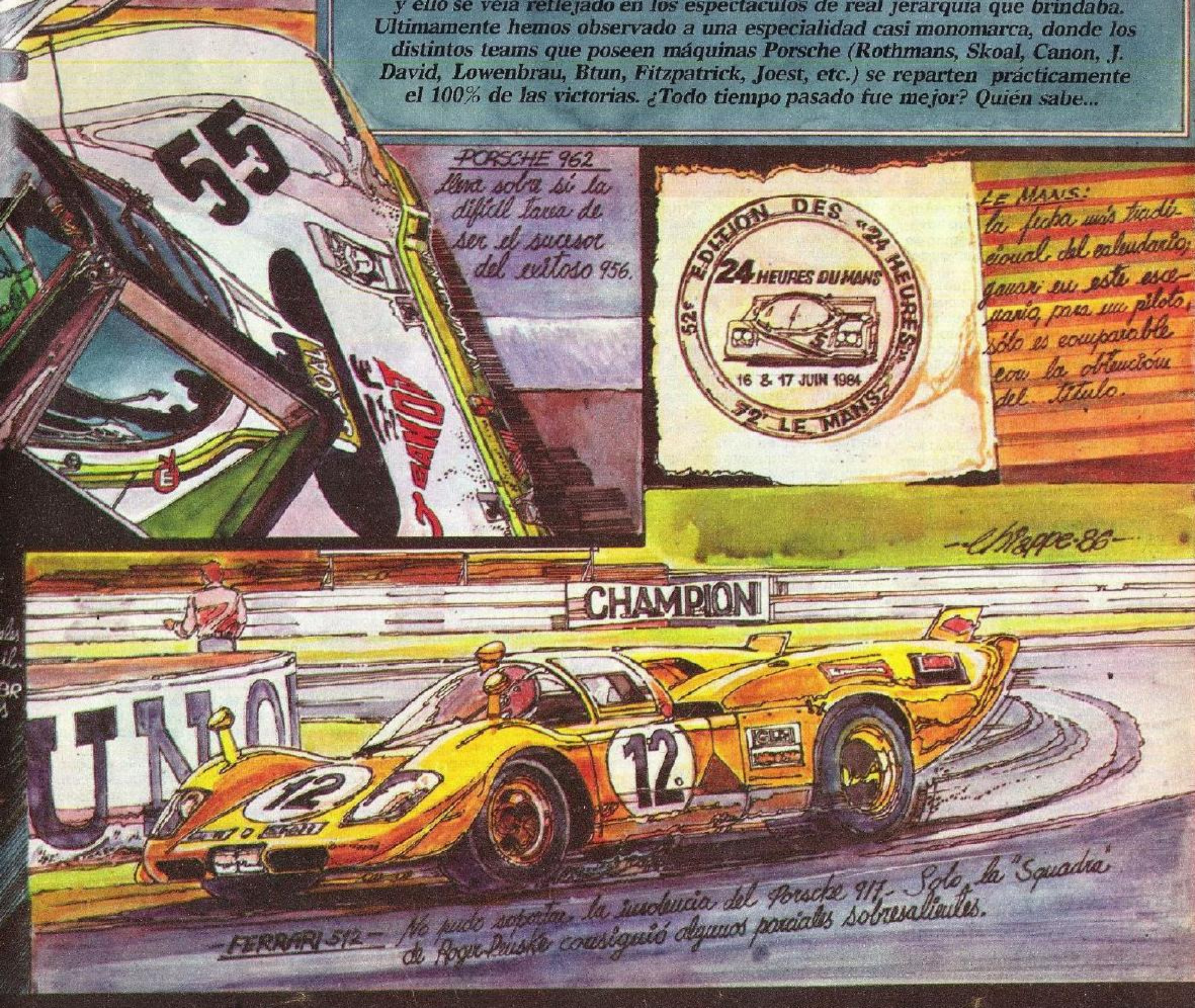


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La categoría Sport a lo largo de estos veinte años de CORSA

UNA HISTORIA DE GLORIA Y DECADENCIA

Cuando nuestra hoy veinteañera publicación salía a la calle por vez primera, encontraba una categoría Sport que gozaba de estupenda salud, y ello se veía reflejado en los espectáculos de real jerarquía que brindaba. Ultimamente hemos observado a una especialidad casi monomarca, donde los distintos teams que poseen máquinas Porsche (Rothmans, Skoal, Canon, J. David, Lowenbrau, Btun, Fitzpatrick, Joest, etc.) se reparten prácticamente el 100% de las victorias. ¿Todo tiempo pasado fue mejor? Quién sabe...



UNA HISTORIA DE GLORIA Y DECADENCIA

La categoría Sport, o en su defecto las distintas denominaciones que tuvo a lo largo de su rica historia (Campeonato Mundial de Sport desde 1953 hasta 1961, luego dividida entre "GT Championship" y "Prototype Championship" entre 1962 y 1967, y a partir de allí, "Manufacturers Championship"), siempre fue la que más "sombra" le opuso a la Fórmula Uno, hoy denominada popularmente "categoría máxima" pero que no lo era tal en la segunda mitad de la década del sesenta.

Así era, pues el Campeonato Mundial de Sport, por aquellos años, llegó a desviar la atención de los que señalaban a la Fórmula Uno como el summum a nivel deportivo mundial, automovilísticamente hablando. La polémica desatada entre el público poseía argumentos firmes, tanto para los que la querían "detenestrar" como para los más férreos defensores de aquella. Entonces era muy común escuchar frases como: **"En un auto Sport no pueden apreciarse los movimientos del piloto y ello contribuye a que el espectador pierda interés"**. También se decía que **"Los Fórmula Uno son salchichas con ruedas que no reflejan para nada el espíritu de un automóvil de la calle"**.

Posiblemente ambas críticas poseían su cuota de veracidad, pero lo cierto es que últimamente hemos asistido a una alicaída categoría Sport que ha perdido en gran medida el interés del público, aunque ahora ha repuntado, y el Campeonato Alemán de Sport o el GTP de IMSA suelen atraer más espectadores aún.

Pero no siempre fue así, ya que la especialidad ha conocido épocas de gloria inolvidables, con la participación de pilotos y marcas de peso, muchas de las cuales hoy ya no participan pero que el recordarlas nos lleva a revivir momentos inolvidables.

MADE IN U.S.A.

...Y fue justamente inolvidable la legendaria invasión desde el "Lejano Oeste" norteamericano por parte de las máquinas **Ford**. Incluso ellas marcaron toda una época y rotularon las estadísticas con una impresionante seguidilla de triunfos en las 24 Horas de Le Mans. Ford-USA instaló en Gran Bretaña la "Ford Advanced Sport Vehicles" en cooperación con **Eric Broadley**, para construir el primer automóvil de competición europeo que alojara a un V-8 "Made in USA".

Así nació el **GT 40**, presentado en la primavera europea de **1964** en Nürburgring. Al año siguiente, Broadley retornó a sus actividades en Lola Cars Co., quedando la escuadra en manos de **Carroll Shelby**, pero dicha temporada fue más que nada de organización, no esperándose resultados espectaculares. En realidad así fue, pues sólo se apoderaron de los 2000 km de Daytona Beach.

Pero el año del afianzamiento definitivo de Ford, ya con sus **Mark II**, fue, coincidentemente, el mismo de la aparición de CORSA. Efectivamente, **1966** marcó el inicio de la temporada con un copamiento total por parte de los Ford, de los primeros puestos en las 24 Horas de Daytona (1°, 2°, 3° y 5°), llevándose la victoria la dupla **Miles-Ruby**. En Sebring, los Mark II llegaron segundos detrás del Ford **Spyder X-1**, lo que significaría el segundo triunfo para Miles-Ruby.

Pero estaba muy claro que el objetivo de Ford para 1966 era **Le Mans**, y en la tradicional prueba francesa la asistencia de esta marca tuvo una masividad poco común: ocho Mark II y cinco GT 40. El esfuerzo bien valió la pena (y la inversión) pues todos vieron cómo el Ford Mk II de **Chris Amon** y **Bruce McLaren** cruzaba victorioso la línea de sentencia, seguido de dos Mk II. Ese año, Le Mans fue sinónimo de Ford, sin dudas.

1967 significó una evolución muy clara en el departamento de diseño de Ford Racing, con la aparición del **MK IV**, mucho más liviano que su antecesor y no menos efectivo, por cierto.

Dan **Gurney** y **A. J. Foyt** se alzaron con el clásico francés a un promedio de **218 km/h**. A su vez, P. Hawkins con otro Ford se adueñó de los 1.000 km de Austria.

En total, resultaron **107** los GT 40 construidos, 31 de los cuales fueron utilizados como "Road Cars", si es que así se los podía denominar...

La escuadra más poderosa durante la temporada de **1968** fue, sin dudas, la **John Wyer** Automotive-Gulf Team, con los Ford **Mirage** desarrollados por **Len Bailey**. Estos hermosos autos disponían de tres tipos distintos de cilindrada de motor: 4, 7, 5 y 5,7 litros, todos provistos de cajas ZF. El primer triunfo de un Mirage llegó en los 1.000 Km de Spa, Bélgica, pero los cambios reglamentarios llevaron a John Wyer a rescatar nuevamente a los GT 40 en 1968 y 1969, aunque con un desarrollo posterior y menor peso.

Durante la temporada de 1968 los Ford del Team Gulf vencieron en Brands Hatch con Ickx-Redman, Monza con Hawkins-Hobbs, Spa (Ickx-Redman), Watkins Glenn con Ickx-Bianchi y, lógicamente, la "idea fija": las 24 Horas de Le Mans, con **Pedro Rodríguez** y **Lucien Bianchi**.

Para el año siguiente los GT 40 ya estaban desactualizados frente al desarrollo y los nuevos autos de marcas rivales, pero a pesar de ello la pareja **Ickx-Oliver** se llevó para sí las 12 Horas de Sebring, al igual que las 24 Horas de Le Mans en un final de campanillas en el cual el GT 40 llegó sólo **100 metros** delante del Porsche 908 de Hans Herrmann...

1970 marcó el retiro oficial de la marca, pero los GT 40 continuaron recorriendo circuitos por algún tiempo más –incluso alguno llegó hasta Buenos Aires para disputar los 1.000 km–, todos en manos de teams privados. La desventaja a causa de la obsolescencia, ya era abismal.

LA EFECTIVIDAD ALEMANA

Durante estos 20 años comprendidos entre 1966 y 1986, la marca que mayor permanencia tuvo en la categoría Sport fue, indudablemente, **Porsche**. Hasta el día de hoy, la casa germana, con sus últimos modelos, 956 y 962, es casi dueña absoluta de la categoría.

Si nos remontáramos a 1966, viviríamos el debut en las 24 Horas de Daytona, del modelo **906**, con el cual Herrmann y Linge se ubicaron sextos en la clasificación general y primeros en la categoría hasta dos litros, división en la cual los 906 coparon los primeros puestos en todas las carreras excepto una. Los primeros "Carrera 6" eran, en realidad, los obsoletos 904 pero con planta motriz de seis cilindros en lugar de cuatro. Estas máquinas fueron diseñadas por la división de competición de Porsche, sin ánimo de realizar derivados para "Road Cars", pero además había un inconveniente: la carrocería, de fibra de vidrio, no cooperaba para otorgar mayor rigidez estructural al auto.

Luego, lógicamente que uno de los automóviles de competición más versátiles y ganadores de toda la historia de esta categoría, fue el Porsche **908**, que incluso le dio a la marca el sabor de la corona mundial en 1969.

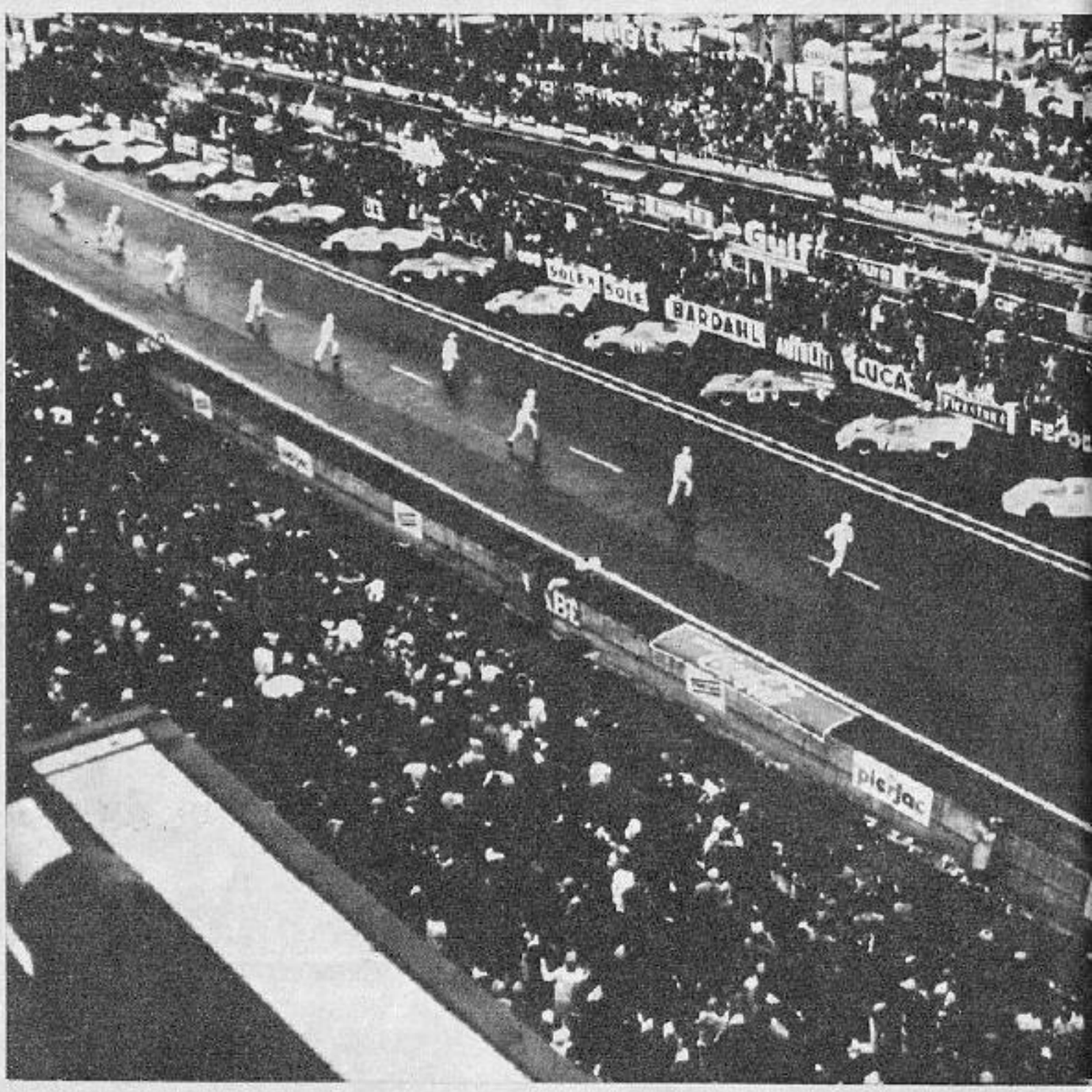
Su primer y único triunfo en una competencia por el Mundial de Marcas en el año de su debut –1968–, ocurrió en los 1.000 km de Nürburgring, con Jo Siffert y Vic Elford al volante. Para el desarrollo de la planta impulsora del 908, Porsche tomó al ya archiprobado seis cilindros del 910 de 1967, y le incorporó lisa y llanamente dos cilindros más.

En los primeros tests arrojó 320 HP, llegando a tener finalmente 370.

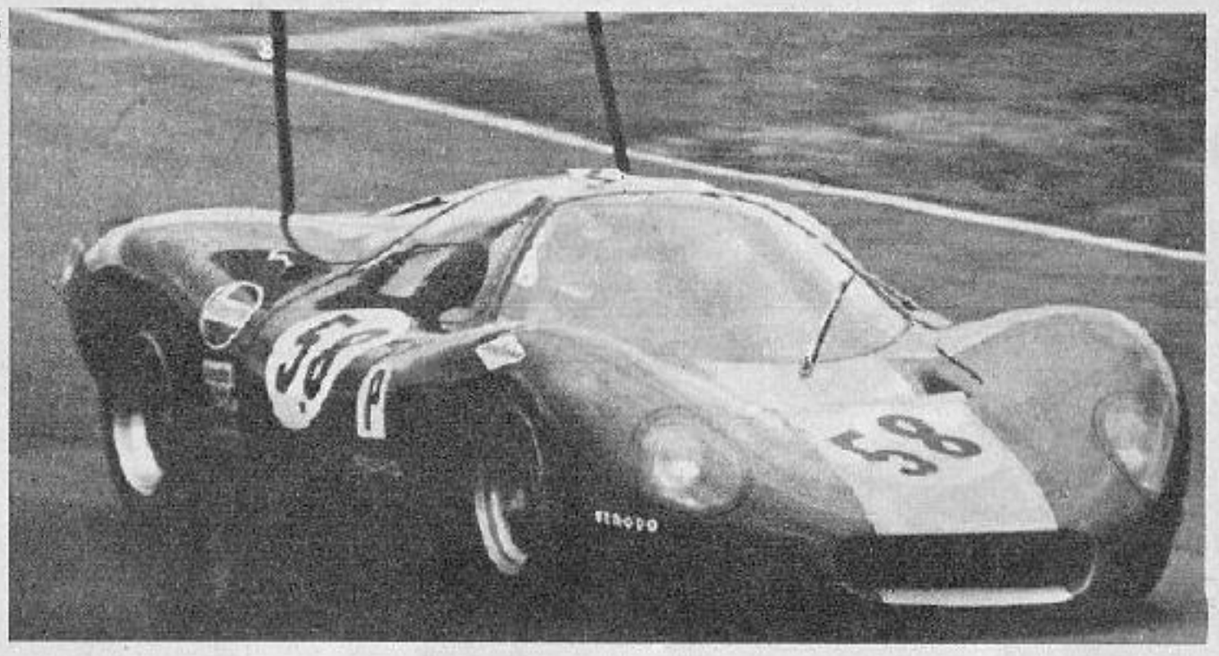
Para 1969 se realizó una versión **spyder** tan atractiva como efectiva. Su rival directo, las Ferrari, poseían mayor potencia pero, a su vez, mayor peso, por lo que las fuerzas se equiparaban.

El debut de este modelo, en Sebring, sólo significó un tercer puesto, pero en Brands Hatch obtuvieron un insolente uno-dos-tres (con Siffert-Redman a la cabeza de la clasificación), que continuó con un ya descabellado uno-dos-tres-cuatro en la Targa Florio (en esta oportunidad vencieron Mitter-Schulz), mientras que en Monza y Spa ganaron las hermosas Coupés "Long Tail" o "cola larga" con Siffert-Redman, quienes repitieron en Nürburgring

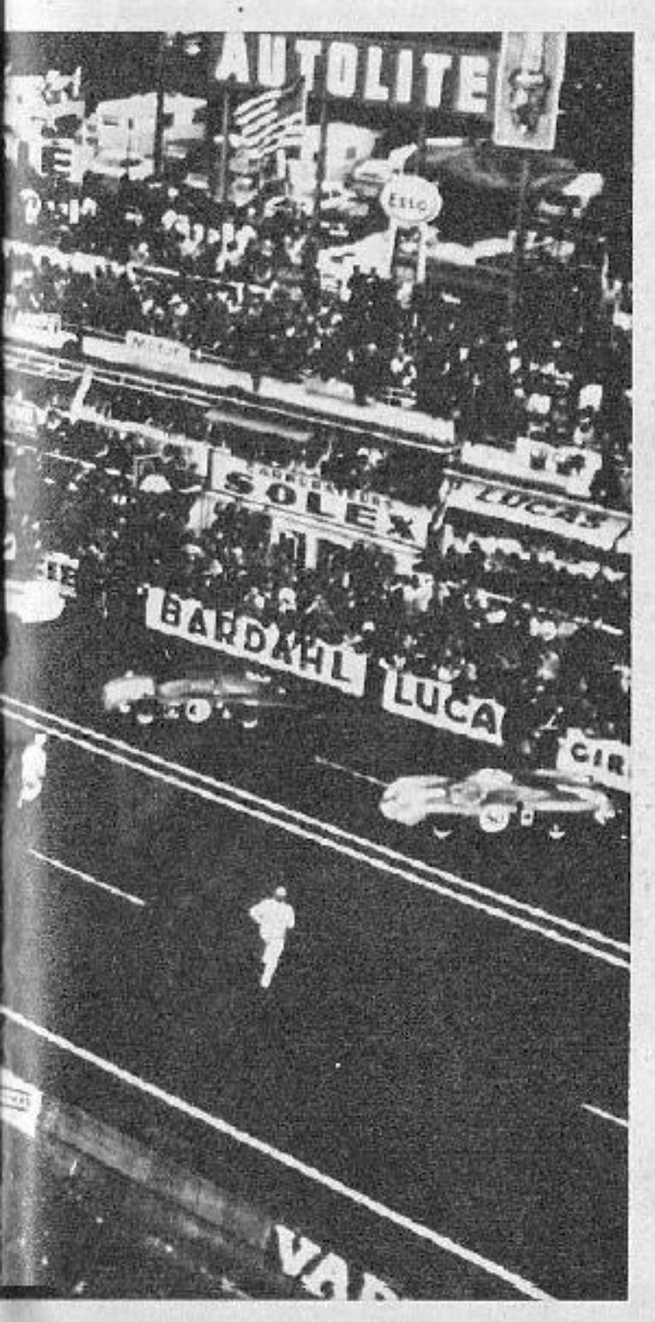
1

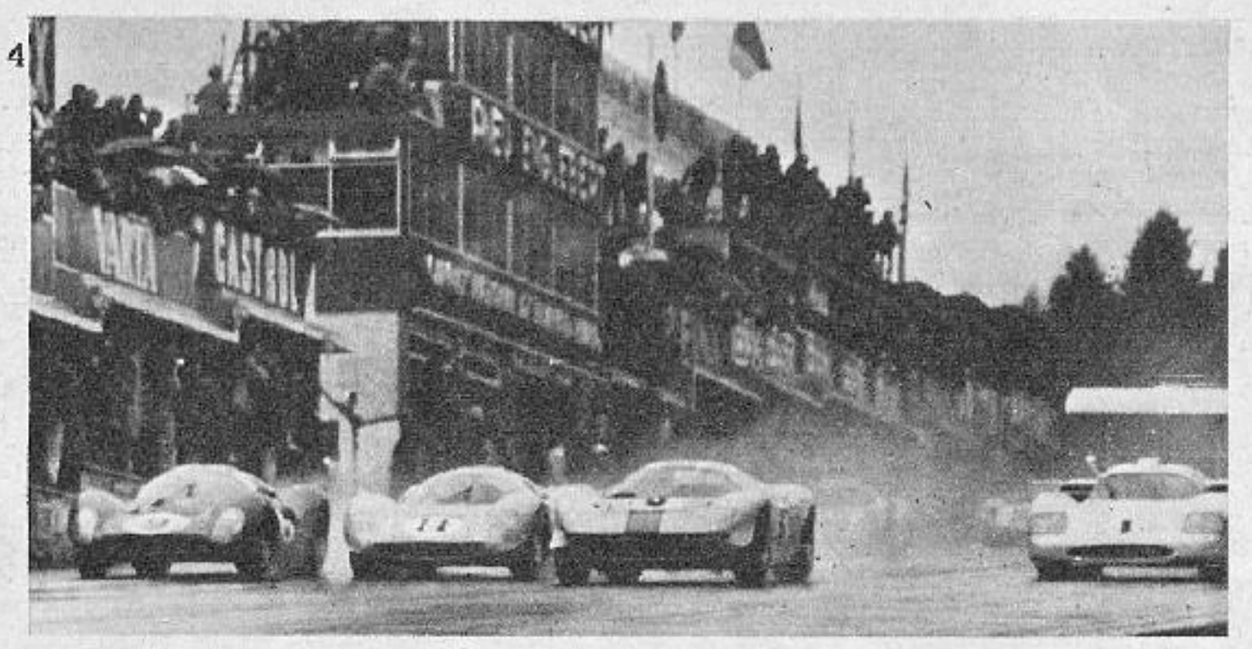


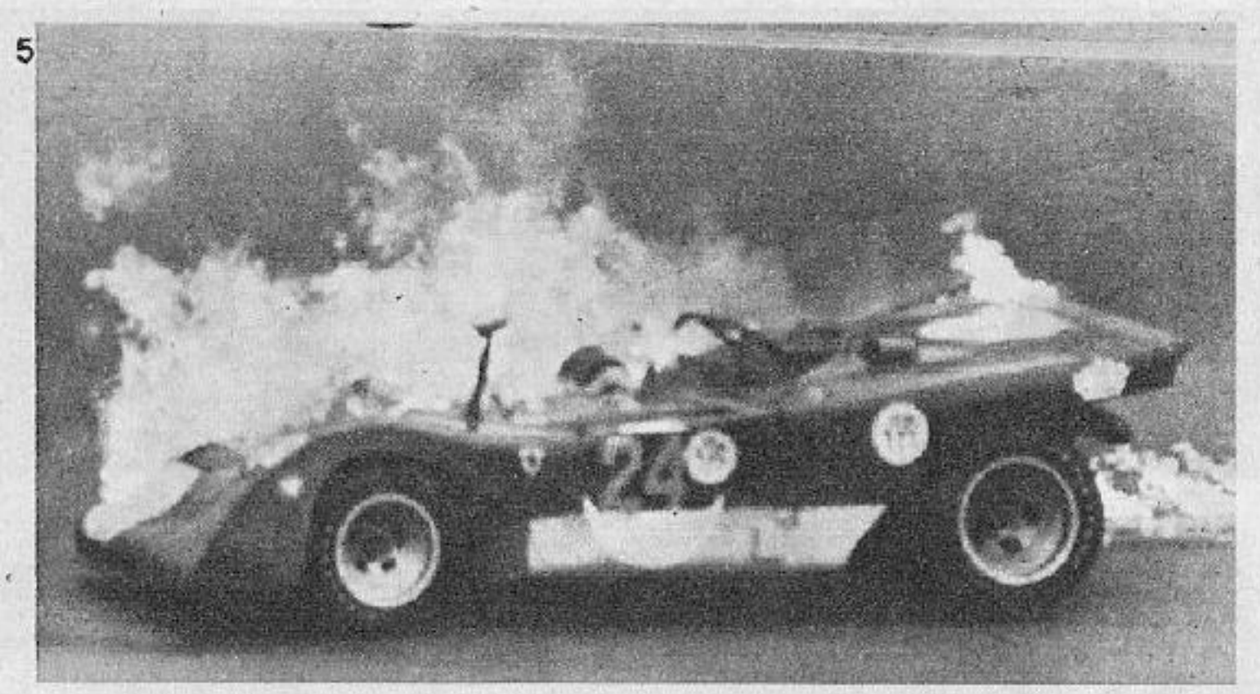
2



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







1 Una largada legendaria y un espectáculo inigualable: el inicio de las 24 Horas de Le Mans, en este caso en su forma que más la caracterizó, es decir con los pilotos partiendo en busca de sus máquinas. Corría el año 1968 y podemos descubrir (de derecha a izq.) un Alpine A 210, el Alfa Romeo 33, un Porsche 908, el pesado Lola T70, otro Alpine, dos Ford GT40, nuevamente un Alpine, luego otro 908, un Matra 630, dos GT40 y finalmente tres Porsche 908. ¡Qué "grilla", señores!

2 El Ford tres litros, verdaderamente era un auto de líneas gráciles, pero los resultados no fueron los esperados, aun con las intensas pruebas efectuadas por el neocelandés Denis Hulme (1969).

3 El gran intento argentino –allá por los tempranos '70– se llamó Berta LR. El país depositó en él sus esperanzas de contar con un auto que lo representará a nivel internacional. Lamentablemente los problemas económicos fueron definitorios a la hora de continuar el esfuerzo. Una lástima.

4 Se ponen en marcha los 1000 kilómetros de Spa-Francorchamps en Bélgica. Ya se encuentra en punta Jacky Ickx al comando del poderoso Mirage de 5,7 litros, el cual compartía con Mickey Thompson, relegando a dos Ferrari 330 P-3 y al Chaparral 2F. Esta toma constituye una escena casi típica de las pruebas del mundial durante 1967.

5 El accidente en el cual perdiera la vida el italiano Ignazio Giunti (y en el que se viera involucrado Jean-Pierre Beltoise) es, lamentablemente, un recuerdo imborrable de la edición 1971 de los "1000 km. de la Ciudad de Buenos Aires". En dicha prueba, Carlos Pairetti fue el argentino mejor clasificado (5° con la Ferrari 512 S de la escudería española Montjuich, compartiendo la butaca con José Juncadella).

con los **908/2**, al igual que en las Seis Horas de Watkins Glen. En Austria, en cambio, fue Siffert quien venció, pero en esta oportunidad acompañado por Kurt Ahrens.

El 908/2 siguió su camino en manos de teams privados, logrando igualmente actuaciones de real atractivo.

Una variante del 908 fue desarrollada en **1970** para apoyar al monstruoso **917** en competencias en las cuales éste no era del todo apto, como por ejemplo la Targa Florio; era el rectilíneo **908/3**. Disponía de una potencia de 350 HP; bien compacto y liviano, se apoderó de la prueba italiana con Siffert-Redman, y de los 1.000 km de Nurburgring con Elford-Ahrens. Luego, la fábrica Porsche vendió los 908/3 oficiales, uno de los cuales, casi diez años después, todavía seguía corriendo y cumpliendo actuaciones destacadas; se lo denominó **908/4** y de la mano de Reinhold Joest y Mario Casoni, ganó en **1976** en Nürburgring. Evidentemente se trató de un caso de longevidad poco usual.

Claro que el sinónimo de Sport para la marca germana fue, sin dudas, el inolvidable 917. Reglamentariamente, se exigía una producción mínima de veinticinco unidades para su homologación, por aquel entonces. Esta cláusula, lejos de desalentar a Porsche, instó a los ingenieros y técnicos al trabajo inmediato para lograr el objetivo. El proyecto comenzó en 1968, y en abril de 1969 las veinticinco unidades fueron alineadas para su inspección por parte del CSI, siendo fabricados en total **cuarenta y tres** 917, muchos de los cuales descansan hoy en museos y colecciones privadas. Si bien dominó durante **1970** y **1971** al Campeonato Mundial de Marcas, pronto surgió su reputación de "nervioso" e inestable, tal como lo expresaban los pilotos que tuvieron el privilegio de conducirlo.

Los Porsche 917 acumularon 15 victorias entre 1969 y 1971, y aún después de quince años todavía poseen el primado de velocidad en la recta des Hunaudieres en Le Mans, cuando **Jackie Oliver** llegó a los **397** km/h.

3 Su directo rival, Ferrari, poco podía hacer con las 512 sS. Por ello desarrollaron las 512 M, muy veloces y frágiles a la vez que no resultaron un arma eficaz. La carrera del 917 terminó abruptamente a causa de modificaciones reglamentarias.

Luego llegó la era **"Silhouette"**, con el **935** con motor Turbo derivado de 934 de Grupo 5, de 2.857 cm³ (aplicando el factor "1,4" el resultado era equivalente a una unidad de cuatro litros). Desarrollaba 590 HP, posteriormente incrementados a 630 HP. El 935 se adueñó de todos los circuitos entre **1976** y **1979** pero, en rigor de verdad, fue el **936** el primer auto Sport real desarrollado desde la desaparición del 917. El primer año de actividad de este modelo fue exitoso, retornando Porsche a la victoria en Le Mans **(Jacky Ickx-Jochen Mass)**, pero luego comenzó a sufrir problemas mecánicos con llamativa asiduidad, lo que desdibujó su campaña. Claro que la presencia de teams privados siempre aseguraba para la marca germana una actuación relevante en Le Mans, donde en 1979 el **935-K-3** de **Ludwig-Whittington** cruzó victorioso la línea de sentencia.

Por aquellos años la FIA había creado una nueva división, el **"Grupo C"**, y su contrapartida norteamericana era el GTP (Gran Touring Prototype).

Porsche atacó entonces con el **956**, un desarrollo que incorporaba por vez primera el chasis monocasco, ya que desde el modelo 906 hasta ese momento, los chasis estaban constituidos por estructuras tubulares. Su motor era (en realidad "es", ya que aún compite) un "flat-six" de 2.649 cm³ refrigerado por agua y con cuatro válvulas por cilindro. Sus rivales de temer (aunque después no lo fueron tanto) eran el Ford C-100, el simpático **Rondeau**, el feucho **Aston Martin Nimrod**, Lola, **Jaguar**, etc.

Le Mans **'82** fue la coronación de un espectacular trabajo para el **Team Rothmans**, donde los tres autos coparon las tres primeras posiciones.

El año **1983** ya era un abuso: los triunfos llegaron por doquier, incluso de la mano de los teams privados como el **Canon**, **Skoal Bandit**, **New Man**, etc.; pero lo increíble fue Le Mans, donde los 956 se apoderaron de los... ¡**8** primeros lugares! (1° **Holbert-Haywood-Schuppan** con el Rothmans). Al año siguiente los Porsche repitieron la victoria en La Sarthe, pero en esta oportunidad con el auto del Team New Man del Joest Racing, con **Pescarolo-Ludwig** como dupla triunfante.

Aún hoy la era Porsche continúa de la mano del 956 y de su sucesor, el **962**. Con este modelo, el auto del americano Team Lowenbrau cumplió actuaciones destacadísimas el año pasado, en el torneo IMSA. No importa el terreno de batalla, los Porsche están siempre adelante.

GLORIAS Y AMARGURAS DE LOS TIFOSI

En respuesta a la creciente avanzada de Ford, **Mauro Forghieri** desarrolló la **Ferrari P2** en 1965, más conocida en "developments" posteriores como **330 P2** 4 litros, 3,3 litros, **275 P2** y 4,4 litros **365 P2**.

1986: El resurgir... En Nürburgring, parte de la grilla de los "1000 km". Los Porsche 962 C de Baldi-Niedzwiedz (Richard Lloyd), Mass-Wollek (Rothmans), Jelinski-Dickens, Larrauri-Pareja (ambos del Brun Motorsport) y "Winter"-Nissen-Ghinzani (Joest Racing), con el Jaguar XJR6 de Cheever-Schlesser-Heyer y el Sauber-Mercedes de Pescarolo-Thackwell. Abajo, el Porsche de Boutsen-Jelinski-Brun (futuro auto de "Poppy") reabastece en Spa.

1965 sólo vio cruzar triunfante la línea de sentencia a una Ferrari, en la Targa Florio con Bandini-Vaccarella y en los 1.000 km de Nürburgring con Surtees-Scarfiotti.

El año siguiente mostraba a las 330 P3, con una línea general un poco más baja además de la incorporación de ciertas partes de la carrocería en fibra de vidrio. La inyección Lucas había desplazado a los Weber en el V-12, que desarrollaba 420 HP, mientras que las cajas ZF hacían lo propio con las Ferrari, marca que además navegaba en esos momentos por serios problemas de índole industrial (y tal vez gremial).

Claro está que estos inconvenientes afectaron el desempeño del equipo durante toda la temporada, donde las P-3, que al principio pintaban como

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Club de la Buena Música le ofrece:

UNA GRAN OPORTUNIDAD

CONJUNTO DE SEIS CASSETTES IMPORTADOS DE EE.UU.
GRABADOS EN SISTEMA DOLBY.

UNA SELECCION DE TEMAS QUE NO PUEDEN FALTAR EN SU HOGAR

MUSICA SENSACIONAL
A UN PRECIO SENSACIONAL

Pague dos cassettes importados y reciba seis.

Los 6 cassettes al precio de dos:

₳ 14,90

...y además, una práctica cassettera para 6 cassettes, de regalo

1 **Música de cine de Los Beatles**
Música de la película La Banda del Club de los Corazones Solitarios del Sargento Pepper.

2 **Música de grandes películas**
El señor de los anillos; FM; Grease; Fiebre de sábado a la noche y otros.

3 **Temas de...**
La guerra de las galaxias; New York New York; Un puente demasiado lejos; El Exorcista; y muchos más...

4 **El cine del futuro**
Música de la película Encuentros Cercanos del Tercer Tipo.

5 **Lo mejor de Stevie Wonder**
Yester-me, yester-you, yesterday; Fui hecho para amarla; Sir Duke; Envíale tu amor a alguien; y otros...

6 **Música de la película Hair**
Acuario; Hair; Hare Krishna; Adónde voy; y otros temas de la generación del sol.

Esta es una oferta limitada, con vencimiento a los 45 días. Envíe el cupón hoy mismo o realice su pedido telefónicamente al **42-9061**. También puede adquirir este conjunto personalmente en **Rodríguez Peña 1051, 1º piso, Capital Federal**, de lunes a viernes, de 10 a 18 hs.

ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MUSICA

Al realizar esta compra usted se asocia **gratis, sin cuota de inscripción, ni compromisos futuros de cuotas mensuales ni obligaciones de compra** al Club de la Buena Música; lo cual le permitirá recibir información periódica de música, ofertas especiales para socios y muchas otras ventajas que conocerá próximamente. **Con su pedido, recibirá el carnet que lo acredita como socio.**

VIAJE GRATIS A BARILOCHE!

Todos los socios del Club de la Buena Música participan de un sorteo a realizarse el 31.10.86, cuyo premio es un viaje a Bariloche, durante noviembre, para 2 personas, con viaje y estadía paga por 1 semana.

Operador turístico: **LLOYD TUR** Arenales 1123 - 5to. piso, Capital.

Usted puede participar del sorteo, sin obligación de compra, enviando el cupón adjunto con sus datos y la palabra "sorteo" cruzada

Complete este cupón y envíelo a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires.

Sres. El Club de la Buena Música
Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

SI

Envíenme una colección de 6 cassettes importados de EE.UU. a:

Sr. ☐
Sra. ☐
Srta. ☐

Nombres _____ Apellido _____

Dirección _____

Ciudad _____ Prov. _____ Cód. postal _____ Tel. _____

☐ Deseo ahorrar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de ₳ 14,90.

☐ Abonaré contra reembolso al recibir mi pedido, la suma de ₳ 14,90, más ₳ 2,90 por gastos de envío.

UNA HISTORIA DE GLORIA Y DECADENCIA

para llevarse el título a casa, sólo vencieron en los 1.000 km de Monza (Surtees-Parkes) y en Spa (Parkes-Scarfiotti).

Para 1967 la **330 P4** mostraba un completo rediseño, con una sección central monocasco más ancha y corta que su antecesora. La temporada comenzó "de campanillas" con el "uno-dos" en Daytona (Amon-Bandini), un triunfo en Monza (con la misma dupla) y una serie de decorosas actuaciones que aseguraron el "GT Championship" para la casa de Maranello.

Luego llegó la era **312 P**, una excepcional V-12 de **420 HP**, pero que no fue creada para enfrentar a los poderosos 917 de cinco litros, ya que dicha misión le fue conferida a la **Ferrari 512 S** en 1970.

Las 512 fueron concebidas en abril de 1969, y de ellas, tres formarían la "squadra" oficial, y el resto sería vendido a teams privados. El motor de este auto estaba basado en fundiciones utilizadas para el modelo 612, creado para disputar la copa CanAm, y poseía un sistema de inyección indirecta de combustible Lucas. En el día de su debut, en Daytona, a fines de enero de 1970, se presentaron cinco "berlinettas" 512, tres pertenecientes a la escuadra oficial, una a la NART y la restante al Picchio Rosso Racing. El único auto que culminó fue el de Andretti-Merzario-Ickx (oficial), detrás, por supuesto, de los dos Gulf Porsche. Para Sebring, en marzo, la "squadra" presentó una berlinetta y dos spyders mientras que la NART aportó una spyder más. Sólo una llegó, pero en el primer puesto y en manos de Vaccarella-Giunti-Andretti. Para los 1.000 km de Monza se alistaron dos berlinettas y una spyder, arribando los tres autos en segundo, tercero y cuarto lugar, pero claro, todos detrás del Gulf Porsche ganador...

Le Mans fue el gran reto, con ¡once! Ferrari en la línea de partida (4 oficiales con "coda lunga", dos similares de la Scuderia Filipinetti, una Belga, tres privadas con cola corta y una 312 P como segundo auto de la NART). Cuando se llevaban recorridas pocas horas, Reine Wissel disminuyó la velocidad de su 512 pues el parabrisas se había regado de aceite; Regazzoni y Mike Parkes lo golpearon, y en la confusión también quedó eliminada la 512 de Derek Bell. El auto de Giunti-Vaccarella falló; el de Loos-Kelleners destrozó su trompa. Moretti-Manfredini perdían lubricante de la caja de velocidades. Ickx-Schetty estaban ubicados en tercer lugar luego de nueve horas de carrera cuando falló un freno trasero, saliéndose el auto de pista e incendiándose; la de Juncadella presentó problemas de caja... Fue una verdadera debacle, donde sólo se clasificaron (cuarta) la 512 NART de Posey-Bucknu y (quinta) la Ferrari amarilla de la Ecurie Francorchamps, conducida por Walker-De Fierlant. La carrera, para el Porsche 917-Salzbourg de Herrmann-Attwood.

Al final de la temporada 1970, en Austria, se presentó la **512 M**, mostrándose muy veloz en manos de Ickx y Giunti. Luego de establecer el récord de vuelta, desertó por problemas eléctricos. La Ferrari 512 M, a lo largo de su campaña sólo registró un triunfo en Kyalami con Ickx-Giunti y otro, con Arturo Merzario, en una competencia de 300 kilómetros en Imola. Posteriormente, los cambios reglamentarios la eliminaron de la confrontación por el Campeonato Mundial, al igual que a su adversario, el Porsche 917.

En **1971** apareció una nueva 312 P, que sería el desarrollo y a su vez la anticipación para el cambio reglamentario que sobrevendría en **1972**, con un máximo de cilindrada permitido en **tres litros**. Se trataba de la máquina con la cual Ignazio Giunti tuvo el fatal accidente en los **1000 km de Buenos Aires**, al embestir en su parte posterior al Matra 660 que estaba siendo empujado en esos momentos por Jean-Pierre Beltoise.

Muy pocas modificaciones fueron efectuadas en dicho aparato a fin de enfrentar la temporada para la cual fue creado, pues ya estaba prácticamente en los 650 kg de peso mínimo que exigía el nuevo reglamento puesto en vigencia en 1972. El equipo oficial estaba constituido por tres autos para Ickx-Andretti (coche insignia), Regazzoni-Redman, Peterson-Schenken y, como reservas, Arturo Merzario, Sandro Munari y Carlos Reutemann.

Diez victorias en diez participaciones (Buenos Aires, Daytona, Sebring, Brands Hatch, Monza, Spa, Targa Florio, Nürburgring, Austria y Watkins Glenn) hablan a las claras de la impresionante efectividad y organización de Ferrari para aquella temporada.

En Le Mans, en cambio, a último momento decidieron no presentarse pues se dudaba sobre la confiabilidad de la planta motriz italiana para afrontar semejante exigencia.

El triunfo en Le Mans '72 correspondió a la dupla **Pescarolo-Hill**, al comando de un Matra 670 "courte", lo que presagiaba que los acordes de la Marsellesa se escucharían con mucha frecuencia durante 1973... y 1974.

MERCI, MATRA

El nombre MATRA es el resultado de unir las primeras letras de **Mécanique Aviation Traction**, una firma que se dedica a la construcción de fuselajes aeronáuticos y otros elementos por subcontratación, además de la fabricación de misiles guiados.

En **1964** comenzaron a interesarse en la industria automotriz y se hicieron cargo de la firma de vehículos deportivos **René Bonnet**, virtualmente en quiebra. Luego de continuar la producción del Djet por algún tiempo, comenzaron a fabricar su propio diseño, el **M 530** con una planta motriz Ford V-4.

Jean Luc Lagardère, "manager" de la sección automotriz, decidió comenzar el desarrollo de un Fórmula 3, que prontamente se convirtió en un auto exitoso, a tal punto que determinó el punto de partida para los planes futuros, es decir la Fórmula Dos, autos Sport dos litros y posteriormente la Fórmula Uno, bajo un fuerte respaldo del gobierno y de la petrolera estatal ELF. Lagardère no ocultaba sus sueños: el Campeonato Mundial de Fórmula Uno y la victoria en las 24 Horas de Le Mans 1970, con autos 100% galos.

Un Matra llevó a la corona mundial 1969 a Jackie Stewart, pero ciertamente que este auto estaba impulsado por un motor Cosworth. Y el tema Le Mans, para 1970, era imposible... El chasis que desarrollaron para la categoría Sport, corrió entre **1966** y **1967** con motores BRM de dos litros y con un Ford V-8, pero como el sueño era el motor propio, se le encomendó a **Moteur Moderne** el desarrollo y la construcción de un tres litros V-12 diseñado por **Georges Martin**. Básicamente se trataba de un 12 cilindros a 60°, "4 ohc" con cuatro válvulas por cilindro, con una potencia de 385 HP a 9.500 rpm. Esta planta fue instalada en la Coupé **MS 630** en la cual sólo no eran franceses la inyección de combustible Lucas, la caja ZF de cinco marchas, los discos de freno ATE y los neumáticos Goodyear. El auto anduvo bastante bien en Le Mans '68, ya que registró su abandono en la hora 21 de carrera, cuando ocupaba la segunda posición.

La experiencia aportada en esta edición fue invalorable, y para 1969 presentaron al mismo 630 en versión spyder, además del nuevo **650**, que se clasificó en cuarto, quinto y séptimo lugares, además de cerrar la temporada con una victoria en los 1.000 km de Paris. **1970** pintó excelente al comenzar la temporada con un brillante triunfo en los 1.000 km de Buenos Aires, pero esas expectativas fueron diluyéndose a lo largo de la temporada ya que en cuatro carreras (Daytona, Sebring, Brands Hatch y Monza), lo mejor fue un quinto puesto, mientras que en Le Mans abandonaron los tres autos presentados, todos por problemas en sus plantas motrices.

El año siguiente tuvo como claro objetivo la tradicional prueba francesa, y para ello presentaron al **MS 660**, pero debió abandonar en la 17ª hora de carrera. No obstante, sólo un año más se debió esperar para saborear el champagne en el podio, ya que los **670** de **Pescarolo-Hill** y Cevert-Ganley edificaron un excepcional y esperado uno-dos.

Finalmente, **1973** significó la obtención del título mundial, ya que los 670 se apoderaron de Vallelunga, Dijon, Le Mans, Österreichring y Watkins Glen, dejando Monza para Ferrari y Spa para el Gulf Mirage. Al año siguiente repitieron la escalada de éxitos, con nueve victorias... ¡consecutivas! en Spa, Nürburgring, Imola, Le Mans, Österreichring, Watkins Glen, Paul Ricard, Brands Hatch y Kyalami. De más está decir que el título se quedó en casa.

"**Gracias a la competición, ahora Matra es conocida mundialmente**", sentenció Jean Luc Lagardère, anunciando el retiro y la dedicación plena, a partir de allí, en el campo de los "Road Cars", con el Bagheera y posteriormente el Murena.

... Y EL TREBOL FLORECIO

Puede tomarse como punto de partida de la historia contemporánea de **Alfa Romeo**, al año **1964**, cuando en las afueras de Udine fue fundada **Autodelta** por el Ing. Carlo Chiti. Pero el basamento de la nueva era de competición comenzó en **1967**, con el desarrollo del novísimo **Alfa Romeo Tipo 33 2**, un diseño salido del tablero de **Orazio Satta**. Se trataba de una coupé confeccionada con chasis tubular y carrocería de fibra de vidrio, impulsado todo este conjunto por un motor dos litros V-8 a 90° que incorporaba inyección de combustible Lucas e ignición dual, además de poseer una caja de seis marchas. Fueron varios los triunfos obtenidos por la marca del trébol en la clase hasta dos litros durante **1968**, como Daytona, Le Mans y la Targa Florio.

El paso siguiente fue el **33 3** de **1969**, que llevaba a sus espaldas un brutal motor de tres litros con treintay dos válvulas y 400 HP. Enna y Zeltweg fueron suyas, y en **1971** se le incorporó una nueva caja de cinco marchas y mejoras aerodinámicas, llegando ya a orillar los 440 HP.

Para alegría de todos los amantes de esta marca italiana, Alfa volvió al triunfo en la Targa Florio luego de un paréntesis de veintiún años, bajo las hábiles manos de Nino Vaccarella y Toine Hezemans. Este no fue el único galardón en ese año, ya que Andrea De Adamich ganó en los 1.000 km de Brands Hatch y nuevamente él mismo, pero en pareja con Ronnie Peterson, se adjudicó las 6 horas de Watkins Glen.

Este sabor a victoria llevó a Autodelta al desarrollo inmediato del **33 3 TT**, con un novísimo chasis tubular de mayor distancia entre ejes, pero en **1972** no pudieron derrotar a las Ferrari, y en **1973** y 1974, Matra tuvo la excelente idea de apabullar de victorias al Campeonato Mundial de Marcas, haciendo escuchar la Marsellesa en todos los podios. Sólo una victoria fue lograda en **1974**, en los 1.000 km de Monza y con la dupla Merzario-Andretti.

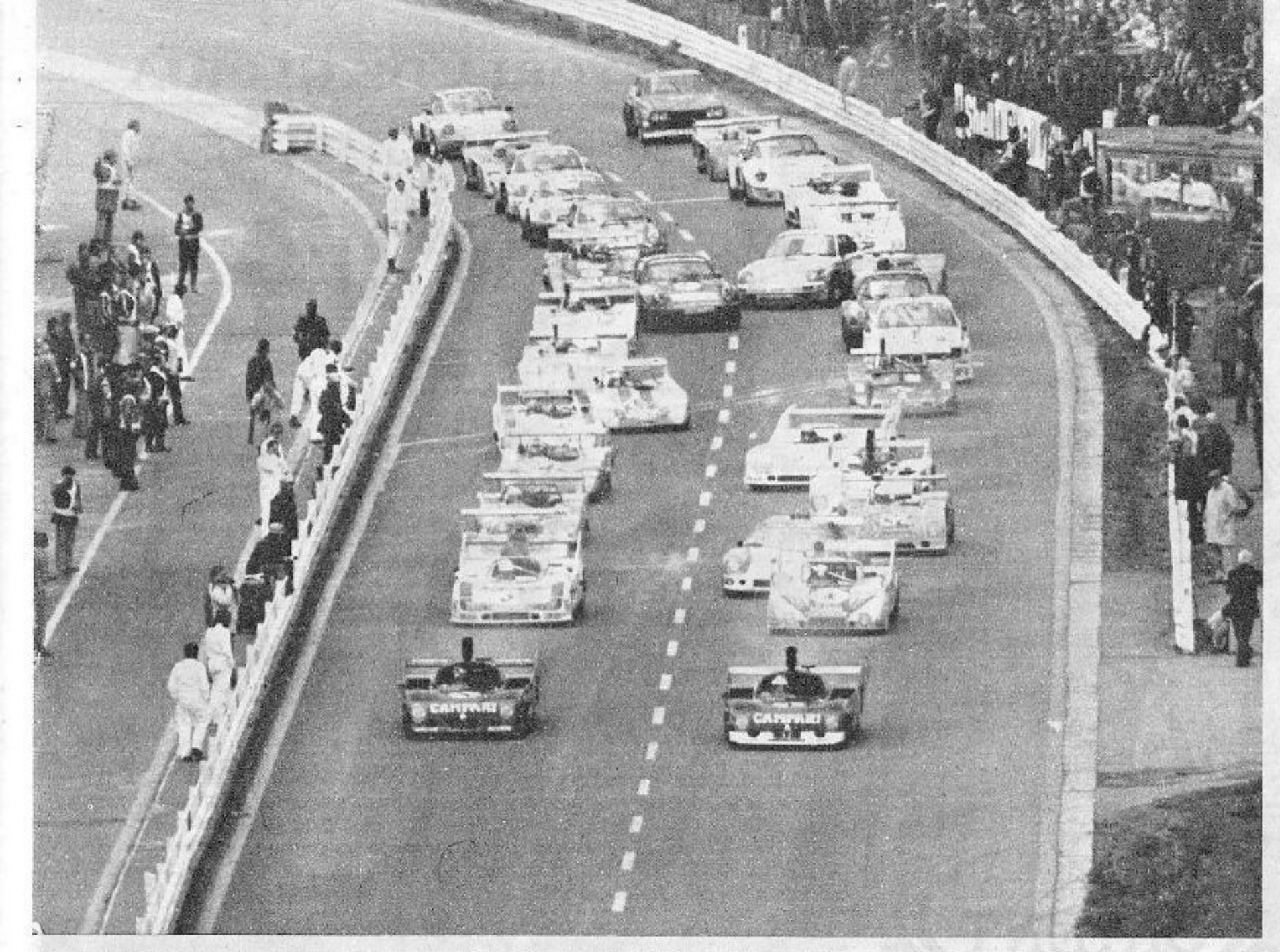
Pero no hay dudas de que la recompensa a tantos esfuerzos llegó. Esto ocurrió en la temporada **'75** y el arma fue el **33TT 12**, un "flat-12" de 48 válvulas que desarrollaba 500 HP a 11.000 rpm. La cadena de victorias fue impresionante puesto que, de ocho competencias, se adjudicó nada menos que siete: Dijon (Merzario-Laffite), Monza (Merzario-Laffite), Spa (Pescarolo-Bell), Coppa Florio (Merzario-Mass), Nürburgring (Merzario-Laffite), Österreichring (Pescarolo-Bell), 6 Horas de Watkins Glenn (Pescarolo-Bell). También Reutemann fue piloto de la marca. Empero la falta de rivales de real jerarquía desanimó a Alfa Romeo, que para 1976 tuvo como principal objetivo el desarrollo de las plantas impulsoras del Brabham de Fórmula Uno.

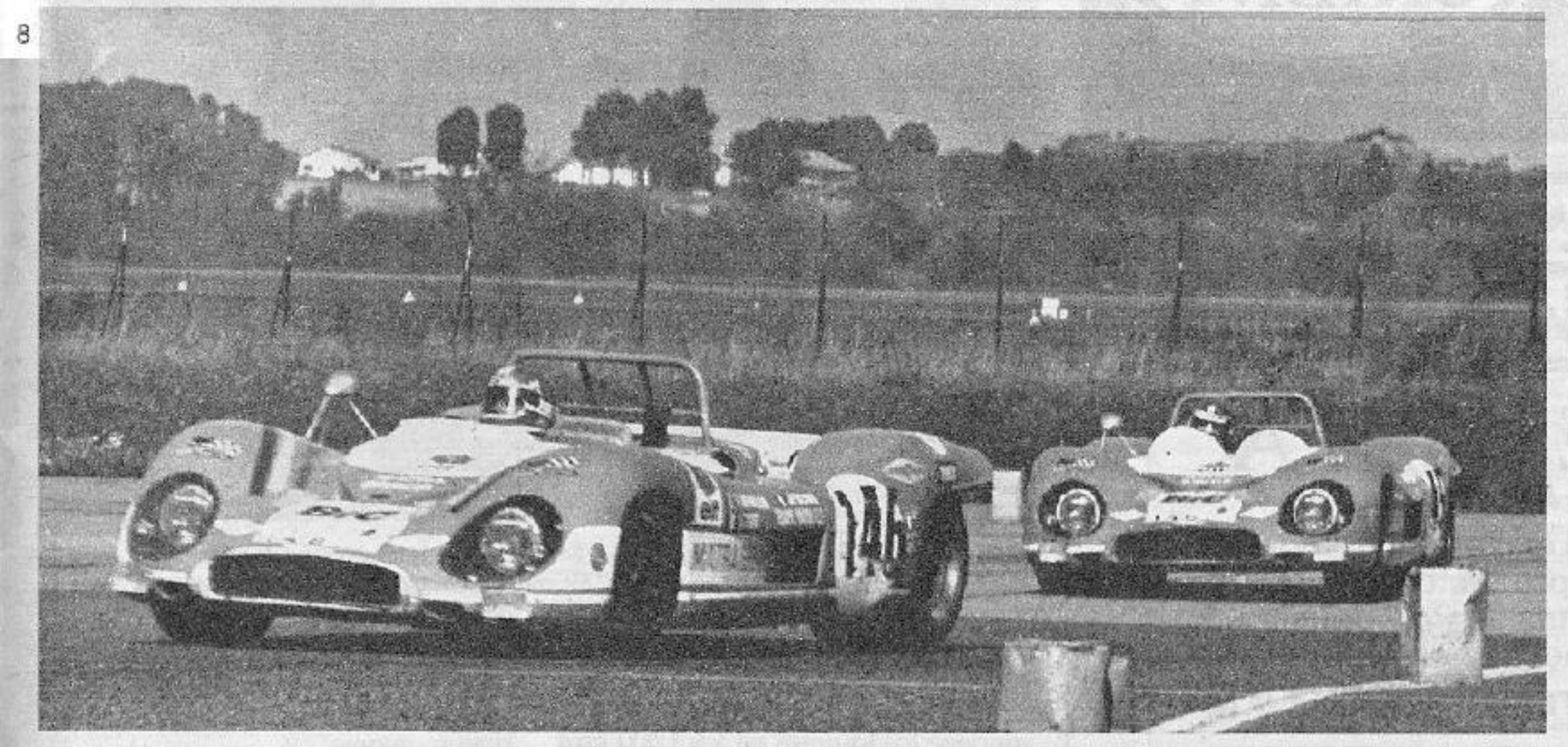
"EL INDICE DE PERFORMANCE ES MIO..."

Automobiles Alpine fue fundada en **1952** por **Jean Rédelé**, y siempre estuvo íntimamente ligada a la nacionalizada **Régie Renault**.

Gracias a las ya legendarias pequeñas Coupés **A 210**, Francia se daba el lujo de tener un ganador en las 24 Horas de Le Mans prácticamente todos los años, pues se adjudicó el "Index of Thermal Efficiency" en **1964** y **1966**. Luego, un año más tarde, venció en su categoría; posteriormente, en **1968**, se apoderó del Indice de Performance y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





7 1975 fue un año muy pobre para la categoría. Los Alfa Romeo 33 TT V-12 de Pescarolo e Ickx, prácticamente dominaron a sus anchas al no tener un rival de magnitud. En la segunda fila aparecen los Porsche 908/3 de Joest y Muller, mientras que detrás de éste asoma el Ligier de François Migault.

8 Los Matra siempre se caracterizaron por su particular y agradable sonido. Aquí, dos 650 "cola corta" durante la disputa del "Tour de France". Una máquina similar (con cola "normal") venció en los 1000 km de Buenos Aires en 1970, conducida por Jean-Pierre Beltoise y Henri Pescarolo, este último, uno de los "dueños" de Le Mans.

del Thermal Efficiency, para repetir el Índice en **1969** para un automóvil de 1.100 cm^3.

A partir de allí, los esfuerzos se concentraron en Rally, donde tuvo actuaciones descollantes, para regresar a la categoría Sport en **1973** con el prototipo **A 440** dos litros. Este aparatito estaba provisto de un chasis tubular y fue utilizado para "eventos" locales; mientras tanto, se desarrollaba el **A 441** con miras a **1974**.

Este chasis estaba reforzado con planchas de aluminio y fue dueño de la categoría hasta dos litros, donde ganó las siete carreras en las que se presentó.

Fácil era imaginar entonces que el próximo objetivo serían las 24 Horas de Le Mans. Para ello siguieron el ejemplo de Porsche y desarrollaron un motor Turbo V-6 de dos litros al que le adosaron un compresor Garrett T05, por lo que la potencia se incrementó de 300 a 450 HP. También se incorporó el sistema de inyección de combustible Kugelfischer y una caja de velocidades Hewland, además de frenos a disco Girling y neumáticos Michelin.

Ahora denominado **A 442**, debutó en marzo de **1975** en la segunda fecha del Mundial de Marcas, en Mugello, donde fue llevado a la victoria en manos de Jabouille-Larrousse. Pero a lo largo de la temporada mostró una cierta fragilidad que lo llevó a desertar luego de espléndidos parciales. El año siguiente resultó un poco mejor, con dos segundos puestos, pero la decepción fue Le Mans, donde se registraron los abandonos de todos los autos del team, por lo que la tradicional carrera francesa debió esperar un año más para ser conquistada...

Justamente con esta finalidad fueron alistados cuatro **Alpine** en el clásico de La Sarthe, además de dos **Mirage** impulsados con el mismo motor. A mitad de carrera los Alpine ocupaban el primero y segundo puestos, pero todos debieron desertar, salvando los papeles un Mirage-Renault que llegó en segundo lugar. Pero todo esfuerzo tiene su precio y a la vez su recompensa, y ésta llegó finalmente en **1978**, cuando el Alpine-Renault de **Pironi-Jaussaud** fue el que mayor distancia recorrió a lo largo de las 24 horas de duración de la exigente prueba francesa.

A partir de allí, todo el trabajo se concentró en la Fórmula Uno.

LA FALTA DE UN TEAM OFICIAL...

El subtítulo de este fragmento es bastante significativo, pues **Lola Cars Co.** siempre se caracterizó por la construcción de automóviles de calidad pero que estaban destinados al uso por parte de teams privados, faltándole la presencia de un equipo oficial con fuerte apoyo de sponsors.

Eric **Broadley** fue quien diseñó, probablemente, el más conocido de los autos de la marca británica; nos estamos refiriendo, obviamente, al **T-70** proyectado para aceptar cualquier V-8 americano, aunque al Chevrolet 5,4 litros se lo consideraba como equipamiento "Standard". Indistintamente podía ser adquirido con caja Hewland LG 500 o ZF de cinco marchas.

De estos primeros T-70 fueron construidos quince, llevando uno de ellos a la corona de la Copa CanAm **1966** a **John Surtees**, lo que incrementó el número de clientes al año siguiente. Para **1967** el auto –ahora denominado **MK III GT**– fue aliviado gracias al reemplazo de ciertas partes del chasis de acero, por aluminio.

Como el coche seguía siendo un poco pesado, se trató de continuar la eliminación de pesos, llegándose en **1969** a la versión **MK III B** que se clasificó en primero y segundo lugares en las 24 Horas de Daytona; pero a este auto (como a todos los Lola), le faltó un serio desarrollo que debía ser encarado a través de un equipo oficial o un team privado de primer nivel, lo que, salvo con el Sunoco, no tuvo.

El hecho de que los T-70 eran fabricados con exclusividad para los clientes, lo confirma la cantidad de estos autos que fueron entregados: **¡ciento cincuenta!**

La categoría dos litros no fue ajena a Lola, venciendo la marca británica con su modelo **T-210** el Campeonato Sudafricano SpringBoc y el Campeonato Europeo de Marcas hasta esa cilindrada. El **T-280** fue un automóvil sumamente veloz y en cuyo desarrollo colaboró el piloto sueco **Joackim Bonnier**. Paradójicamente, en Le Mans **'72** y cuando Jo había declarado que ésa sería su última competencia pues se retiraría, perdió la vida durante la prueba a raíz de un accidente...

Hoy Lola continúa participando en el Mundial de Marcas, utilizando como plantas motrices los Mazda o Ford en sus chasis **T-600, T-610 y T-616**.

Tampoco podemos olvidarnos, por ejemplo, del legendario **Chaparral**

EL NUEVO TIEMPO ORIENT

ALLTIME
El color
Quartz. Water Resistant. Caja metálica.
Cuadrantes y mallas al tono.
Amplia variedad de modelos.

ORIENT

SUMERGIBLE
30 Metros

Diseñadores del Tiempo

ORESTE BERTA
S.A.

distribuye en forma exclusiva en todo el país, la línea de productos de alta performance para autos de Competición, desarrollada especialmente por

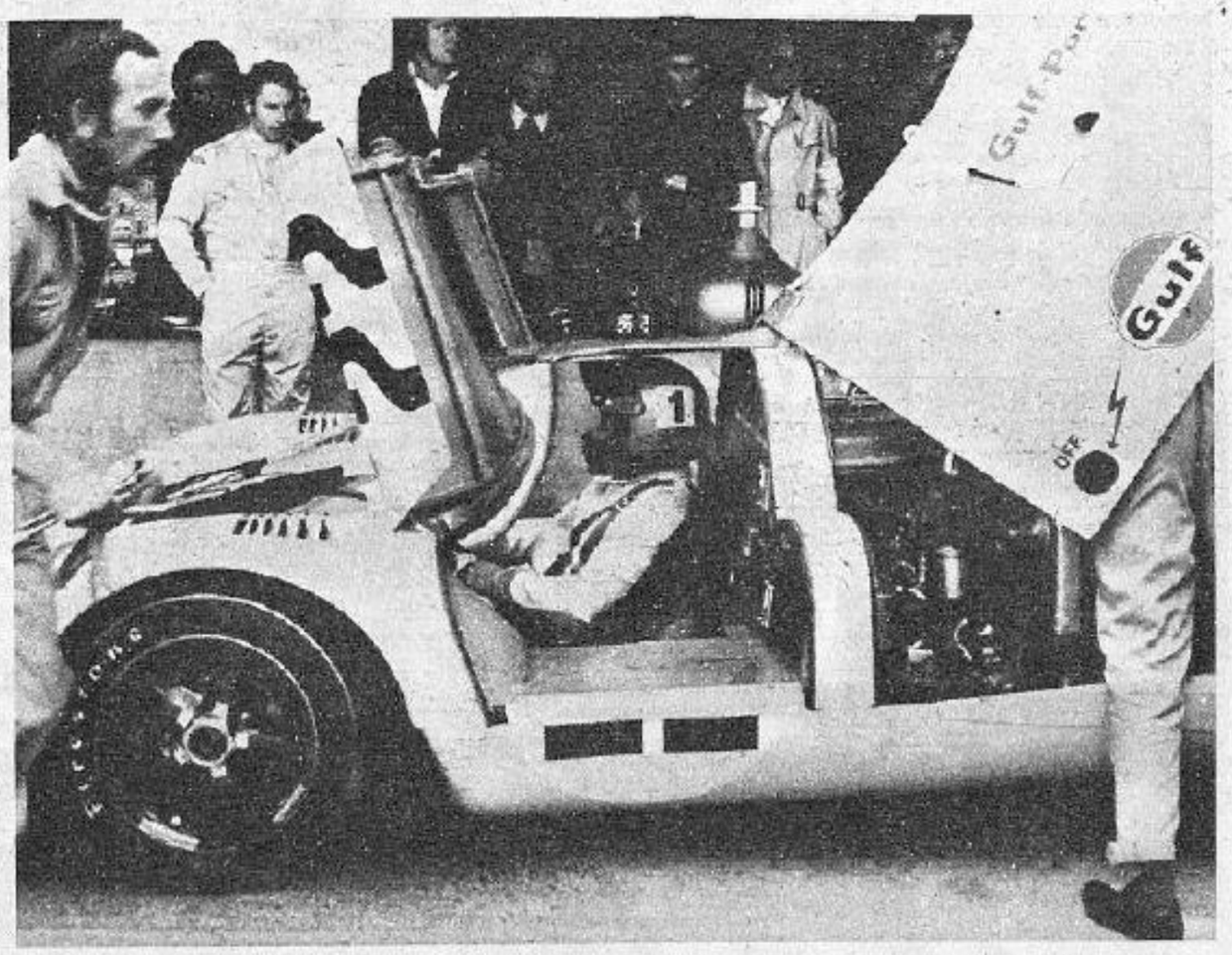
BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A.

- **Productos especiales de alta performance para motores y para transmisiones.**
- **Refrigerantes para sistema de enfriamiento.**
- **Grasas muy especiales**

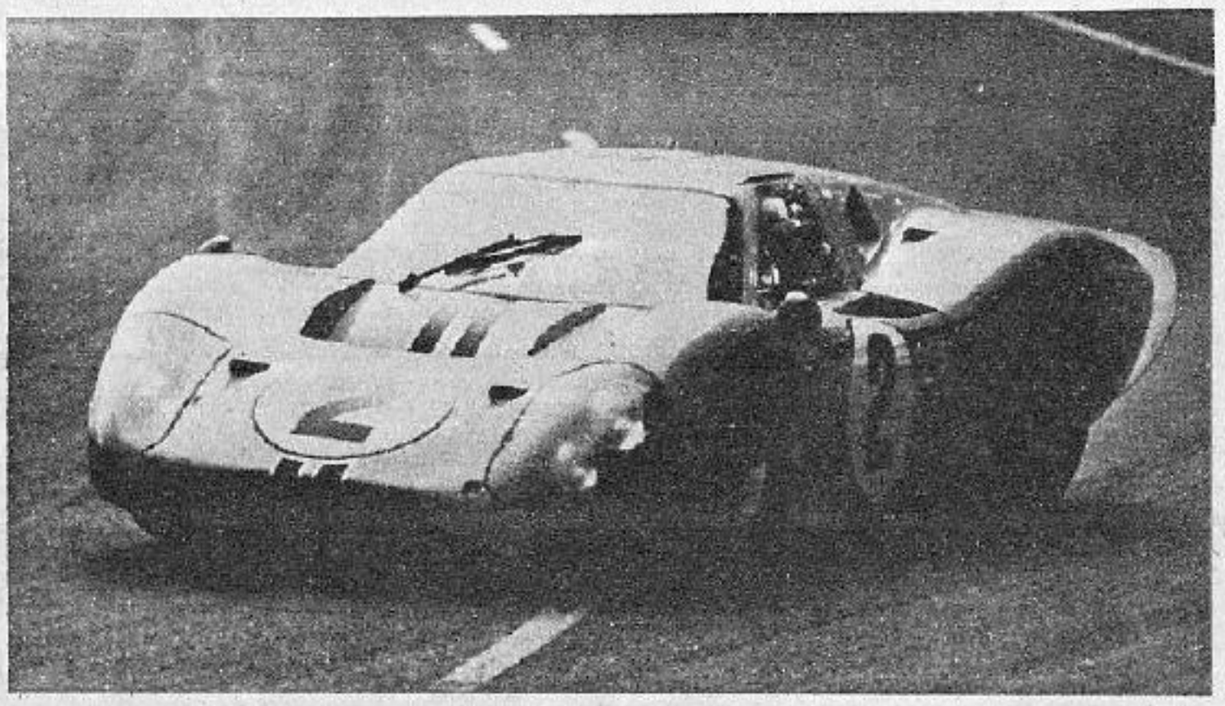
Asesoramiento Técnico y Ventas: **ORESTE BERTA S.A.**
Kenneth Flood 688 - Tel. 21777 - Alta Gracia (CORDOBA)

LUBRICANTES ARGENTINA S.A.

UNA HISTORIA DE GLORIA...



El símbolo de toda una era en cuanto al Campeonato Mundial de Marcas se refiere: el mexicano Pedro Rodríguez esperando que los mecánicos ultimen su trabajo para salir al ruedo con su Porsche 917. Atrás, parado, su coequipier de turno, el finlandés Leo Kinunnen. Ambos pilotos hicieron estragos en la categoría, dominando el panorama en 1970. También Jackie Oliver compartió la butaca con el mexicano. El team lo completaba el suizo Jo Siffert, acompañado ocasionalmente por Derek Bell y Brian Redman.



En 1967 los Ford dominaron ampliamente las 24 Horas de Le Mans, obteniendo además el récord de velocidad y de distancia. El Mk IV fue construido especialmente para disputar el clásico francés, y resultó llevado a la victoria de la mano de Dan Gurney y Anthony Joseph Foyt.

2-D, cuando ganó en Nürburgring en 1967 con Phill Hill y Jo Bonnier al comando, ni del impresionante 2F llevándose los laureles en los 1.000 km BOAC en Brands Hatch, conducido por Phil Hill y Mike Spence.

En fin, son muchas más las marcas que han participado en este Campeonato Mundial de Marcas, algunas de ellas relativamente nuevas, como Rondeau, que se llevó una victoria nada menos que en Le Mans en 1980 (con Jaussaud-Rondeau).

En estos momentos, los nombres más comunes son, además de Porsche, los de **ADA**, **Alba Giannini**, **Cougar**-Ford, **Dome**-Ford, **Ecosse**-Ford, Jaguar (que retornó a la victoria en Silverstone '86 luego de una "impasse" de casi treinta añitos), **Grid**, **Lancia**, **March-Buick**, **Mazda 727**, Nimrod-Aston Martin, **Sthemo-BMW**, Tiga-Ford, **WM-Peugeot**, etc...

Hacer una reseña completa de estos últimos veinte años de Sport nos llevaría a escribir un libro, pero como ésa no es la idea, esperemos, amigo lector, que encuentre en estas páginas la información básica que tal vez usted quería refrescar pero no tenía dónde "documentarse".

Posiblemente, cuando dentro de veinte años volvamos a hacer una reseña de la categoría Sport, encontraremos mejores palabras para definirlos, ya que ciertas modificaciones reglamentarias hacen presagiar un resurgimiento de la categoría, incluyendo, por supuesto, las transmisiones por TV. Y felizmente, ya vamos apreciándolo.

Sergio Marcelo Goldvarg
Ilustración: Anselmo P. Chiappe
Fotos: Franco Lini y Néstor Palmetti

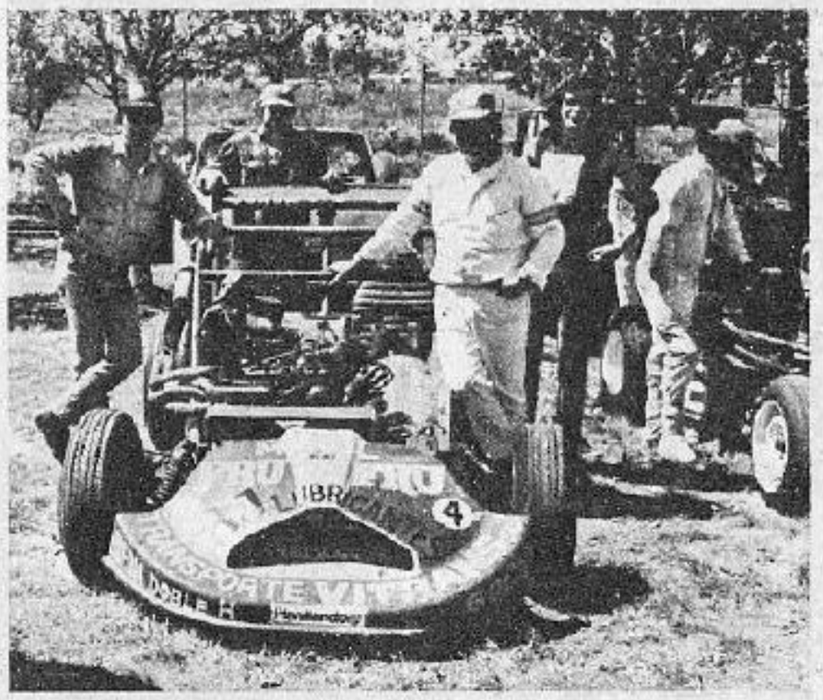
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 129 — 29 de octubre de 1986

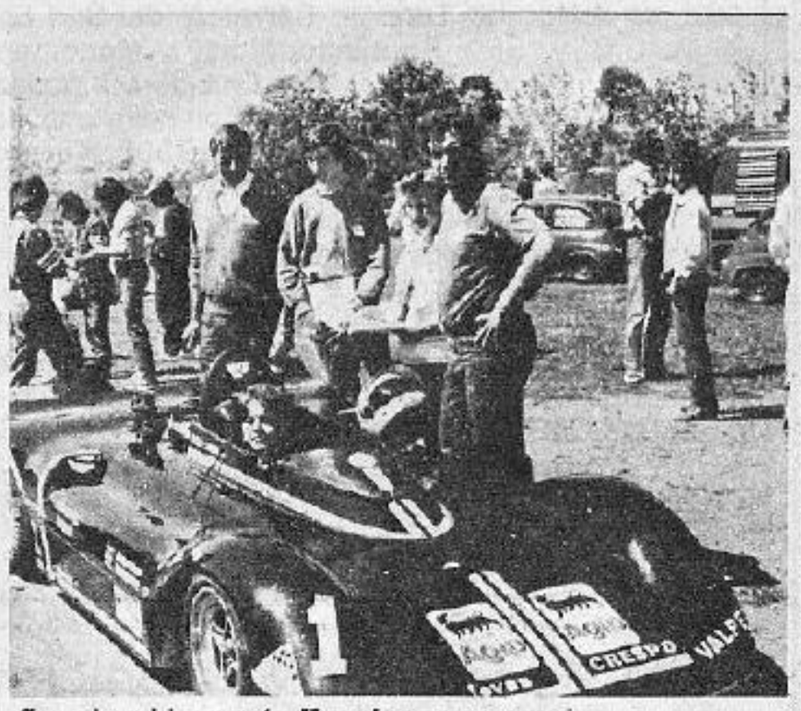
Sport APAS, Limitada '31, Fiat 600 TN y SP en la Plata

GANADORES CLASICOS EN LA ESTANCIA



Alfredo Nuñez y su gente posando para CORSA. Ganó en Limitada.

Beloqui ganó y se afianza en el subcampeonato.



Ganador y bicampeón. Hugo Lara, con su equipo: desde la derecha, Juan Carlos Tomalino, Ana María de Lara, Mariano Crespi y Luis Sánchez.

El domingo 12 de octubre la subcomisión de automovilismo del club Gimnasia y Esgrima La Plata, en el circuito de **Estancia Chica**, organizó un festival de automovilismo zonal en el que participaron las categorías **Sport A.P.A.S., Limitada 31, Fiat 600 Turismo Nacional y Sport Prototipos** destacándose además de la magnífica presentación del circuito (se han agregado nuevos sanitarios y un tinglado para las revisiones técnicas) la buena organización del espectáculo terminado (clasificación, dos series por categoría y finales) a las 17.30 hs.

Sport A.P.A.S. a pesar de seguir adoleciendo la falta de máquinas, las presentes alcanzaron para brindar un buen espectáculo con cinco pilotos disputando la punta: Albamonte, Pesce, Antonino, Kritz y Conzi, perdiendo posibilidades los dos últimos al tocarse a mitad de carrera, sufriendo sendos fuera de pista, lo que los distanció de la vanguardia. Logró el triunfo Antonino quien largó en última fila.

Clasificación: 1° **Francisco Antonino (Lotus-Fiat) 13m 24s 78/100 15 vueltas a 107,359 km/h**; 2° Germán Pesce (Lotus-Fiat) 13m 26s 84; 3° Roberto Albamonte (Lotus-VW) 13m 31s 56 4° Hugo Conzi (Lotus-VW) 13m 41s 96; 5° Daniel Kritz (Lotus-Fiat) 13m 48s 92; 6° Carlos Colombo (Lotus-VW) 13m 49s 50; 7° Eduardo Galotta (Lotus-fiat). **Campeonato**: Antonino 64 puntos, Albamonte 49, Junqueras y Kritz 32, Dellepiane 30.

Sport Prototipos. Esta fórmula, no solo estuvo a tono con sus antecedentes, sino que incluso los superó, ya que en esta oportunidad fueron seis los pilotos que disputaron la vanguardia, definiéndose las tres primeras posiciones en las últimas dos vueltas.

Sobre el final Lara y Guidi superaron a Porcaro, quien venía punteando durante ocho rondas, el sexteto de punta se completó con Arias, Cazaniga y Spatafora, siendo este último la sorpresa del día, demostrando que a la hora de manejar (Estancia Chica es un circuito muy difícil y a pesar de contar con una máquina que da ventajas evidentes, él tiene las condiciones necesarias.

Clasificación: 1° **Hugo Lara (Crespi/Adrogué) 13m 18s 3/10, 18 vueltas a 121,795 km/h**; 2° Nelson Guidi (Crespi/Quilmes) 13m 19s 6; 3° Alejandro Porcaro (Crespi/Bs As) 13m 19s 9; 4° Héctor Arias (Sergio/Fcio.Varela) 13m 21s; 5° Marcelo Cazaniga (Crespi/Bs As) 13m 27s; 6° Alejandro Spatafora (Ladi/Bs As) 13m 29s 5; 7° Luis Linares (Crespi/Ciudadela) 13m 31s 3. **Campeonato**: Lara 139 puntos, Arias 82, Guidi 65, Porcaro 53, San Millán 48.

Limitada 31. En esta categoría, al encontrarse ya definido el campeonato a manos de Horacio Lloveras, las expectativas están centradas en la lucha por el segundo puesto entre Nuñez y Spinella, lucha que no se vio reflejada en la pista ya que Nuñez dominó con holgura toda la carrera y Spinella penó con un motor "flaco", girando sin apremios en el cuarto lugar, mientras Dolcini soportaba a un sumamente prolijo Pérez en la lucha por el puesto de escalta: lo más interesante de la competencia, se libró más atrás entre Ressia y Rea, logrando el de Solano su primer punto en el campeonato.

Clasificación: 1° **Alfredo Nuñez (Jeep/Sarandí) 12m 22s 1/10, 16 vueltas a 116,429 km/h**; 2° Alejandro Dolcini (Jeep/La Plata) 12m 22s 7; 3° Ricardo Pérez (Jeep/Ezpeleta) 12m 25s 4; 4° Norberto Spinella (Jeep/Sarandí) 12m 35s; 5° Ricardo Agostini (Jeep/La Plata) 12m 41s 8; 6° José Ressia (Jeep/San Fco. Solano) 12m 52s 2; 7° Jorge Rea (Jeep-La Plata) 12m 53s 8; 8° Miguel Pascual (Jepp/Sarandí) 12m 54s 3. **Campeonato**: Lloveras 81 puntos, Nuñez 51, Spinella 46, Dolcini 28, Pérez 22.

Fiat 600 Turismo Nacional En la misma largada se perdió la oportunidad de un nuevo dueño entre Beloqui y Abad, al romper el último un pistón durante la vuelta previa. Ya en carrera Beloqui se alzó con un nuevo triunfo, superando a Rubén Muñiz y logrando un poco de luz a su favor en el segundo puesto del campeonato. Mientras tanto, Marchese lograba el tercer puesto, tras una carrera conservadora, dedicada principalmente a lograr puntos gordos sin arriesgar la máquina en una lucha directa y mantener el liderazgo en el torneo. Quien no guardó nada, fue Enzo París, remontando hasta su meritorio cuarto lugar.

Clasificación: 1° **Juan Beloqui (Berisso) 12m 11s 17/100, 15 vueltas a 110,729 km/h**; 2° Rubén Muñiz (La Plata) 12m 11s 74; 3° Omar Marchese (Sarandí) 12m 16s 48; 4° Enzo París (La Plata) 12m 26s 23; 5° Raúl Muñiz (La Plata) 12m 26s 88; 6° Jorge Novoa (La Plata) 12m 28s 16; 7° Ricardo Algeri (La Plata) 12m 29s 14; 8° Jorge Olio (La Plata) 12m 35s 72; 9° Jorge Piccini (La Plata) 12m 39s 06; 10° Ricardo Francisconi (Quilmes) 12m 39s 86. **Campeonato**: Marchese 161 puntos, Beloqui 140, Abad 127, Medrano 63, Pereyra 57.

Informe y fotos Carlos Ramón Varela

Nueva Entidad Cordobesa

AUTO-MOTO CLUB EMBALSE

Una nueva posibilidad para el rally en Córdoba se abre en Embalse (Foto de Humberto C. Antonotti)

Embalse, Cda. - En esta localidad del Valle de Calamuchita se ha formado en el mes de julio próximo pasado el Auto-Moto Club Embalse, entidad creada con la finalidad de desarrollar actividades automovilísticas y motociclísticas a la par que fomentar el conocimiento de la población.

En agosto, puestas las manos a la obra, el AMCE produjo su primer realización: un rally de regularidad para autos, camionetas y motos standard, el que contó con 32 participantes. La prueba se hizo en dos etapas con tres primos cada uno.

Dado el éxito logrado en aquella oportunidad, se programó otro rally para el 12 de octubre (**N.de la Redacción**: el despacho fue enviado antes, obviamente, pero no llegó tarde. Esperemos los resultados...) montándose para esa ocasión un centro de cómputos para agilitar el manejo de los tiempos.

El Auto-Moto Club Embalse tiene como principales dirigentes a **Bladimir Furbatto** (Presidente), **Walter Hugo Gorena** (Vicepresidente) y **Jorge Daniel Cardozo** (Secretario). La **dirección postal** es: Auto-Moto Club Embalse, C. de C. Nº8, (5856) Embalse, Provincia de Córdoba.

TC del SE, Promocional y Monomarca en Miramar

GARRIDO, DIORIO, VILLABRILLE Y ZAPOTOCZNZY

Mar del Plata, BA - En la ciudad de Miramar se llevó a cabo la decimoprimera fecha del campeonato zonal 1986, para las categorías **Turismo Carretera del Sud Este** (Clases "B" y "SP"), **Promocional 850** y **Monomarca 1100** (Fiat 128). Organizó el Moto Club de esa ciudad y aunque el tiempo no acompañó el emprendimiento, casi 3000 personas rodearon el perímetro de 1367,66 metros, donde se corrió por primera vez en este zonal bajo la lluvia, en las carreras finales de las dos clases del TC, lo que bajó los promedios generales en alrededor de 25 kms por hora, con respecto a los logrados en las series.

Estos fueron los resultados de las carreras finales:

TC del SE, Clase "B", 15 vueltas: **1º Carlos Garrido (Peugeot) 15m 48s 99/100 a 77,810 Kms/hora**. 2º Juan Diez (Taunus) 15m 33s 09; 3º Luis Fiore (Peugeot) 15m 29s 11; 4º Eduardo Panunzio (Peugeot) 15m 32s 14; 5º José Solís (Dodge) 16m 10s 74; 6º Jorge Cunqueiro (Peugeot), 7º Mauricio Entrático, 8º Juan Spano y 9º Eduardo Ramos, los tres con Peugeot.

TC del SE, Clase "SP", 15 vueltas: **1º Jorge Diorio (Chevrolet) 15m 48s 97/100 a 77,809 Kms/hora**. 2º Augusto González (Chevrolet) 15m 52s 64; 3º Raúl Chabert (Dodge) 16m 02s 83; 4º Manuel Alegreti (Chevrolet) 16m 14s 37; 5º José De Vicenzo (Chevrolet) 16m 19s 21; 6º Carlos Cassaleggi (Chevrolet) y 7º Alberto García (Ford)

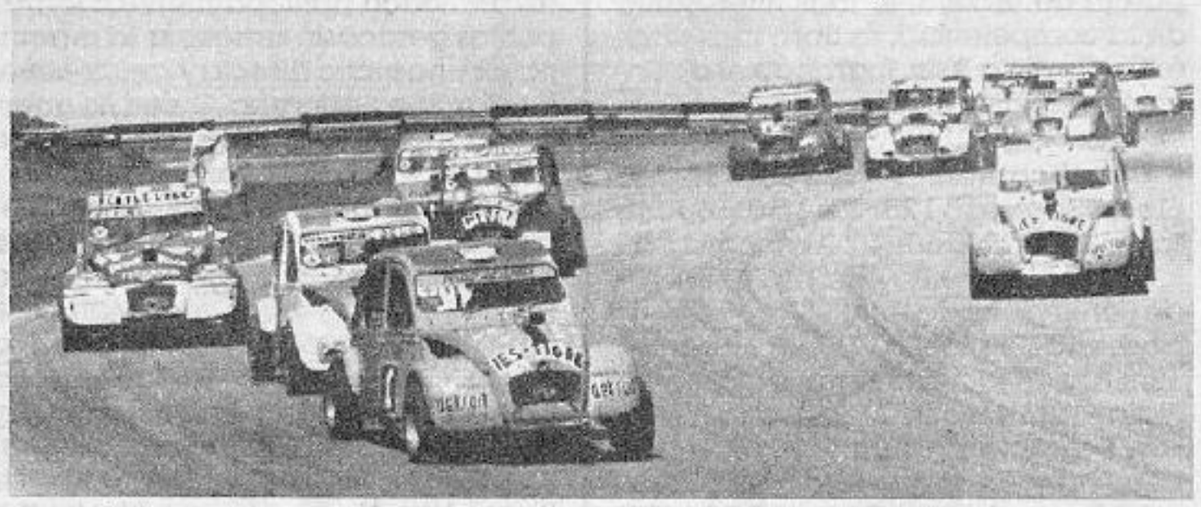
Promocional 850, 15 vueltas: 1º Luis Villabrille (Renault) 14m 06s 89/100 a 87,141 Kms/hora; 2º Luis Wollands (Fiat) 14m 11s 95; 3º Julio Quintana (Fiat) 14m 20s 55; 4º Luis Domínguez (Fiat) 14m 25s 89; 5º Julio Barberia (Fiat) 14m 30s 35; 6º Julio Brosas (Fiat), 7º Daniel Giménez (Fiat), 8º Daniel Pereyra (Fiat);

Monomarca 1100: 1º Antonio Zapotocznzy, 12m 55s 79/100 a 95,197 Kms/hora para 15 vueltas; 2º Miguel Giles, 12m 58s 43; 3º Oscar Arana, 13m 00s 48; 4º Eduardo Zapata, 13m 05s 32; 5º Guillermo Malisia, 13m 11s 01; 6º Ricardo Wagner, 7º Juan Carlos Scenna, 6º Darío Cavicchio y 9º Félix Scenna, todos con 15 vueltas.

(Informe de Raúl Fernández

IES 3 CV y Spazio SM en Balcarce

CARLOS GIANETTO, LEPORE Y UN GRAN ESPECTACULO



Los 3CV asombraron a la pobladísima Sierra La Barrosa. En un espectáculo inolvidable venció Carlos Gianetto (por la derecha, solo). Puntea su hermano Nelson. Foto Enrique Bianco)

Junto al Turismo de Carretera y la Fórmula Renault, se presentaron el 12 de octubre en el circuito de **Balcarce**, las categorías zonales **Fórmula IES 3 CV Competición** y **Spazio de Standard Mejorado**. Esta última consagró, aún faltando tres carreras, al campeón de su primera temporada, **Víctor Lépore**, quien se impuso en cuatro de las nueve competencias corridas. En la **Fórmula IES 3 CV Competición**, esta competencia sirvió para cambiar al puntero del torneo, aunque se mantenga el mismo apellido, ya que Carlos Gianetto superó a su hermano Nelson.

Clasificación Spazio Standard Mejorado: 1º Víctor Lépore 5 vueltas en 11m 06s 44/100 a 121,977 km/h; 2º José Scioli 11m 07s 41; 3º Fabián Isoldi 11m 08s 82; 4º Héctor Sánchez 11m 09s 16; 5º Osvaldo Rodríguez 11m 10s 46; 6º Alberto Quatrocchi 11m 10s 69; 7º René Dumont 11m 10s 96; 8º Roberto Maldonado 11m 12s 1; 9º José Ramogida 11m 12s 73. **Campeonato**: Lépore 135 puntos; Quatrocchi 62, J. Isoldi 62, O. Rodríguez 57, Ramogida 52.

Clasificación Fórmula IES 3 CV: 1º Carlos Gianetto (Tigre) 5 vueltas en 12m 30s 46 a 108,315 km/h; 2º Horacio Begué (Bs.As.) 12m 30s 78; 3º Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 12m 31s 6; 4º Edgardo González (Morón) 12m 32s 4; 5º Edgardo Nuñez (Gral. Pacheco) 12m 46s 91; 6º Omar Morelli (San Martín) 12m 48s 78; 7º Julio Pucciarelli (Tigre) 13m 7s 39; 8º Daniel Jeancon (Gral. Pacheco) 13m 10s 90; 9º Alberto Gobetto (Castelar) 13m 18s 14; 10º José Molina (Junín) 13m 18s 36. **Campeonato**: C. Gianetto 104 puntos, Begué 98, N. Gianetto 94, Rivanegra 83, Villamor 81.

SPAZIO: INTRINGULIS

Ante una denuncia, involucrando a la totalidad de los participantes, la clasificación de la clase Spazio de Standard Mejorado, ha quedado en suspenso, por encontrarse que ningún carburador se ajusta a lo especificado en el reglamento, no por mala intención de los pilotos o preparadores, sino por no haberse contemplado, cuando se confeccionó el reglamento, las tolerancias admitidas por el fabricante, dentro de las cuales sí se hallan encuadrados todos los participantes.

La Federación Regional de Automovilismo número Uno, luego de verificar la anomalía en las 16 piezas que se utilizaron en Balcarce, giró todos los antecedentes a la C.D.A. del Automóvil Club Argentino, por lo cual hasta que no se reciba la contestación del ente rector, queda en suspenso la competencia.

La denuncia fue efectuada, pago de 1.280 australes mediante, por el concurrente de las máquinas tripuladas por los hermanos Isoldi, Sr. Garay, originándose todo tras la desclasificación sufrida en la carrera anterior, por Jorge Isoldi, ante la misma anomalía.

Karting Promocional 125 cm³ Standard en Bs.As.

LA LUCHA POR EL TITULO 1986

Martín Freedman ganador y líder del certamen de la A.P.K.P.

Obtuvo su primer triunfo en esta temporada y se clasificó quinto en esta oportunidad. Se llama José Fernando Alvarez

Con la última competencia de **Karting Promocional 125 cm³ Standard** realizada el pasado sábado 4 de octubre en el circuito Nº 17 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Airs, se puede decir que el torneo 1986 de la categoría entró en su fase más importante: **la definición del campeonato**

En la fecha mencionada, la **Asociación Propietarios Karting Promicional** realizó el esquema **habitual de series y final. En la primera** de las series. Pedro Osola imponía a su hermano, Emilio, y también a Mario Campos.

En la segunda batería Martín Freedman dejaba atrás a José Fernando Alvarez y Gerardo Ferrero, quienes protagonizaron un interesante duelo por la posición de escalta.

En la **final** Martín Freedman fue el líder absoluto y se impuso de punta a punta. No las tuvo todas consigo Pedro Ossola que terminó decimonoveno y esperaba sumar puntos "gordos" en esta carrera. Problemas mecánicos lo relegaron a esa posición. De todos modos tal vez no esté dicha la última palabra.

Completaron el podio Emilio "Meque" Osola y Mario Campos, y con respecto a "Marito" esta tercera colocación le vino muy bien ya que hacía rato que no se le daban satisfaccions como en esta oportunidad.

Del ganador sólo resta decir que se va afianzando en la búsqueda del título y cabe destacar que en esta carrera lo asistió técnicamente **Carlos Cánepa**, ante la ausencia de su preparador, Miguel Acuña, que se encontraba en U.S.A. participando del Mundial de Karting.

Clasificación Final: 1º **Martín Freedman (Pereyra-Zanella)** 14m 28s 81 para las 22 vtas. a un **promedio** de 86.601 km/h; 2º Emilio Ossola, (Vara-Zanella); 3º Mario Campos, (Tiger-Zanella); 4º Martín Lara, (Pereyra-Zanella); 5º José Fernando Alvarez, (Tiger-Zanella); 6º Gerardo Ferrero, (Brakart-Zanella); 7º Diego Rodríguez, (Pereyra-Zanella); 8º Patricio Lio, (Tiger-Zanella); 9º Martín Bruno, (Brekart-Zanella); 10º Javier Perna, (Pereyra-Zanella). **Campeonato**: Freedman, 203 puntos; Lara, 192; Ossola Pedro, 163; Alvarez, 132; Ossola Emilio, 122 pts.

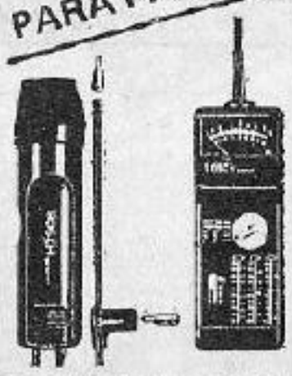
Informe y foto de Duilio Caro

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUPEROFERTAS PARA PROFESIONALES

INSTRUMENTAL

BOSCH



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

MODENA ANDALGALA 1917 Tel. 687-6121/8732 CAPITAL

PLANES A 3 y 6 CUOTAS - ENVIOS AL INTERIOR

"TAPICERIA MODELO"

ESPECIALIDAD EN LINEA FORD

TAPIZADOS ORIGINALES.- TECHOS VINILICOS
ALFOMBRAS DE LANA Y GOMA LEGITIMAS

TABLEROS - BUTACAS
FUNDAS de toalla y zibelina

Exposición y Ventas:
RIVADAVIA 10201 682-7758 CAPITAL
Talleres TEL. 682-5179
RIVADAVIA 10245 682-1991 CAPITAL

CONCESIONARIO OFICIAL DE MOTORES DEUTZ

DEUTZ

rectificación

TURDERA S.R.L.

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

El mejor auto merece lo mejor:

BMW SERVICE

SERVICE ESPECIALIZADO

MECANICA, CHAPA, PINTURA con REPUESTOS ORIGINALES

Además... le compramos y le vendemos su auto.

Alberto Orsi

SOLER 5664 TEL. 771-7158

---

cromados

RECAMBIO DE PARAGOLPES Y REJILLAS

NACIONALES E IMPORTADOS

Establecimiento Galvanotécnico Oeste S.R.L.

CALDAS 351 TEL. 854-5268

RUEDAS

GTH DEPORTIVAS

AUTOS BUGGIES
PICK-UPS CAMIONES

FILTROS DE COMBUSTIBLE PARA TODAS LAS MARCAS

NACIONALES E IMPORTADAS

PROTEJA SU MOTOR

RAFAEL NETO

AV. VELEZ SARSFIELD 786 - VILLA MADERO TEL.: 622-4312

REMERAS Y GORROS F-1 ESTAMPADOS PARA PUBLICIDAD

DIS propaganda

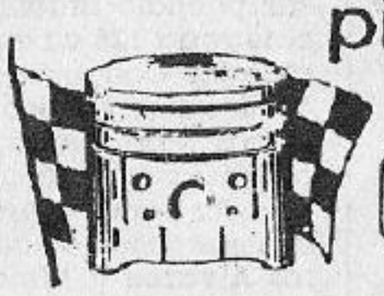
PUBLICIDAD EN MOVIMIENTO

FABRICANTES DE INDUMENTARIA

AV. JUAN B. JUSTO 3370/4 - TEL. 58-9479
(1416) BUENOS AIRES - ARGENTINA

---

pistones



ODDI

PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE MUESTRAS Y PLANOS

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

REPUESTOS

MAcH 1

RASTROJERO MOTORES INDENOR

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

ENVIOS AL INTERIOR

ACTUAL

Monomarca del NOA y F-4 tucumana en Santiago del Estero

REPITIERON SOLIS Y REGGINATO

También Regginato volvió a ganar en la F-4 de 850 cm3.

El ganador en Monomarca del NOA mientras es reportaeado.

Santiago del Estero - Reiterando sus triunfos de la fecha anterior en La Rioja, el 12 de octubre vencieron en las competencias para Monomarca del NOA y Fórmula 4 respectivamente, los pilotos **Osvaldo Solís** (Salta) y **José Regginato** (Tucumán).

Las pruebas se realizaron en el circuito semipermanente del Parque Industrial de **Santiago del Estero**, y ésta fue la séptima fecha del campeonato anual de la categoría monomarca, que utiliza automóviles Dodge 1500/VW 1500.

Demostrando que está en su mejor momento, el salteño de Rosario de la Frontera Osvaldo Solís consiguió su cuarta victoria en el año, con lo que se perfila ya como el más serio candidato al título. En la final fue escoltado por la revelación de la jornada, el local Braulio Elías y por otro santiagueño, Héctor "Toti" Farina, ambos del equipo que tiene como preparador al conocido ex rallista Milan Janovich.

El dominio de Solís fue amplio no peligrando nunca su condición de líder. Pero el público vibró con la actuación de los locales, ya que Farina (por rotura de la caja en la serie) y Elías (por despiste en la serie) habían largado en última fila. Mucho calor y muy buen espectáculo. Estos fueron los resultados de la jornada:

Final Monomarca del NOA: 1° Osvaldo Solís (Rosario de la Frontera, Salta) 25m25s36/100; 2° Braulio Elías (Beltrán, Sgo. del Estero) 25m41s23; 3° Héctor Farina (Santiago del Estero) 25m51s45; 4° José Basile (Tucumán); 5° Adrián Formoso (Tucumán), 6° Lalo Matarese (Tucumán), 7° Carlos Gaon (Tucumán) y 8° Antonio Reynolds (Tucumán). **Campeonato:** Solís, 61,50 puntos; Cachín Díaz, 43,45; Berral, 43,15; Olaz, 40,45; Seleme, 29,65; Elías, 28,55 y Formoso, 27,85.

Fórmula 4 Tucumana: 1° José Regginato (Tucumán) 16m29s 48/100; 2° Reinaldo Bravo (Tucumán) 16m30s06; 3° Kato Morales (Tucumán) 16m49s24; 4° Luis Berral (Tucumán); 5° Luis Barrionuevo (Tucumán); 6° Lito Mohamed (Concepción, T) y 7° Pablo Padilla (Tucumán). **Campeonato:** Crespo, 30 puntos; Regginato, 28; Mohamed, 23; Bravo, 20; Padilla, 18; Morales, 11 y Berral, 10 puntos.

Ganó nuevamente Solís y se escapa en el campeonato (Fotos José L. Ducourneau/Duky)

Completó el programa una carrera **motociclística** para la categoría **125 cc** que tuvo el siguiente marcador: **1° Gutiérrez (Tucumán)**; 2° Mosconfroni (Tucumán), 3° Eccli (Tucumán), 4° Vildoza (Tucumán) y 5° Mazzucco (Santiago del Estero).

(Informe de Mario René Luna. LRA 21)

Karting 125 cc con Caja en Santiago del Estero

EL VENADENSE BERTUZZI, PRIMERO

Alejandro Bertuzzi (foto pequeña), encabezando el pelotón delante de Snichowsky y Alvarez

Santiago del Estero - Durante los días 4 y 5 de octubre se corrió en el kartódromo Francisco de Aguirre, de esta ciudad, la primera fecha del campeonato argentino de **Karting, categoría 125 cc con caja de velocidades.** Con mucho calor y regular cantidad de público, participaron 42 pilotos representando a numerosas provincias argentinas.

En las **series** previas a la final, se impusieron los santafesinos **Juan Carlos Alvarez** y **Alejandro Bertuzzi**. Aquel postergando al jujeño Miguel Pugliese (la revelación de la jornada) y Bertuzzi a su comprovinciano Hugo Panero, obteniendo por su mejor tiempo la "pole" para la definitiva.

La **final** –largada en segunda instancia ya que a poco de iniciada se produjo un accidente que obligó a detenerla– fue dominada de punta a punta, en sus 35 vueltas por Bertuzzi, terminando con el siguiente marcador:

Final: 1° **Alejandro Bertuzzi (Sabe/V.Tuerto, SF) 17m24s89/100**; 2° Hugo Panero (Sabe/San Jorge, SF) 17m25s89; 3° Gustavo González (Vara/Rafaela, SF) 17m27s70; 4° Ricardo Molinari (Vara/Santiago) 17m28s64; 5° Lalo Rubens (Fox/Santiago), 6° Adrián Hang (Sabe/Franck, SF), 7° Germán Cortese (Sabe/Posadas, Mnes), 8° Ernesto Bruckch (Vara/Va.Angela, Chaco), 9° Daniel Anna (Vara/Santiago), 10° Luis Toscano (Vara/Santiago), 11° Pablo Nozzi (Sabe/San Nicolás, BA) y 12° Raúl Morguestern (Sabe/Posadas, Mnes). Los dos primeros contaron con mecánica Tosticarelli.

Las próximas fechas son en Chacabuco (Buenos Aires) y Leandro N. Alem (Misiones).

Como complemento se realizó una serie de pruebas para el campeonato local de la clase **Directo Internacional**, con este resultado: 1° **Juan Lladón (Cnia. Dora) 8m24s67/100** para 15 vueltas; 2° José Falcone, 3° Antonio Gubaira, 4° Roberto Lissi, 5° Javier Perotti, 6° Rodolfo Trejo y 7° Guillermo Fattor, todos de Santiago del Estero.

(Informe de Mario René Luna)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

Rally de Macachín

Fotos e informe de Laura Neira

PERKINS, TRAS LA FRONTERA

El Rally Bonaerense salió otra vez de su ámbito natural para presentarse en La Pampa. Ahí Perkins-Jawebaum ganaron la clasificación general y por supuesto la Clase 3. En las restantes triunfaron Gora-Aliberti, Vanelli-Angeletti, Guerrero-Cecchini y Chuduk-Spataro. Vinieron pilotos de Río Negro y Neuquén.

1

3

1- Perkins-Jawerbaum bajando una arenosa loma en la PC clasificatoria. El 504 preparado por Nucillo, impecable como el manejo del veterano. 2- Otro triunfo de Gora-Aliberti, prácticamente campeones de la Clase dos. 3- Con el Fiat 600, Chuduk y Spataro superaron el sábado a muchos de mayor cilindrada. 4- Hernández con el R-18 'by Batelli'. Ganaron un prime, en una deseable integración de los vallletanos al torneo.

2

4

Por segunda vez en el año –la anterior excursión fue a Santa Fe– el rally provincial viajó fuera de las fronteras bonaerenses. En **Macachín**, 110 kms al SE de Santa Rosa de La Pampa, estuvo el epicentro de la décima fecha del torneo 1986.

La topografía cambió esta vez: a los consabidos lomos de burro y lagunitas que caracterizan la actividad en Buenos Aires, se agregaron los arenales de profundas huellas y alguna recta de enripiado en muy buen estado apto para que las máquinas más veloces superaran holgadamente los 200 kms/hora.

Un ingrediente de valor, fue la presencia de una media docena de rallistas del **Valle del Río Negro**, entre los que sobresalió la presencia de los hermanos Hernández, de Catriel. Un nuevo aporte para el brillo de este campeonato, que sin embargo –quizá por la lejanía con Buenos Aires– no tuvo la cantidad acostumbrada de participantes, ya que apenas 38 largaron la etapa del sábado.

Esa **primera parte** mostró la puja entre Eduardo Lonati y Gastón Perkins, pero con Tubal y Hugo Hernández muy cerca, a punto tal que este último fue ganador del tercer prime del día.

5

6

5- Carlucho Vanelli y un triunfo elaborado con la mecánica de Rafel Balestrini. 6- Lonati ganó el clasificatorio y luego, el domingo, debió moderar su tren. Igual cosechó muchos puntos y acaricia el campeonato. 7- Cisneros –ahora con Costantini– volvió al primer plano con su segundo puesto en la Clase dos. 8- Guerrero-Cecchini y la casi imbatible Toyota GT2000. Si no se para, gana.

7

8

Equitativamente, Lonati, Perkins y Hugo Hernández ganaron una P.C. cada uno el sábado, conformándose la fila india para el día siguiente con Lonati en la vanguardia (merced a la gran diferencia establecida en la PC 1) seguido por Perkins, Tubal, Hugo Hernández, Foche, Lephaille, Gora, el neuquino Rizzo, Héctor Omar Hernández, Carlos Maisonnave, Esteban Maisonnave, Cisneros, Arroqui, Guerrero (ganando la Clase 5, pero retrasado para sus antecedentes). Bernardi-Casaro con un 128 ganaban hasta ahí la Clase 1, aventajando por un segundo a Vanelli y por cinco a Rabow-García. En la clase 850, Chuduk-Spataro venían adelante (por veinte segundos) del espectacular Gordini de los locales Riera-Michelarena.

La lucha que se presagiaba para las cinco pruebas clasificatorias del domingo, quedó para otra oportunidad: en el primero de los primes, Lonati rompió los dos amortiguadores delanteros y debió moderar su tren; en el segundo se produjo el abandono de Tubal-Valerio por la rotura de la caja de velocidades de su veloz Fiat SE 1.5.

Por lo tanto todo quedó a merced de **Gastón Perkins** que hizo suyos los cinco primes con comodidad, bien alejados de los tres Renault 18. En la **Clase 2**, se retrasó Lephaille y Gora pasó a la punta en el primer tramo, manteniendo esa diferencia hasta el final, superando por tres minutos a otro R-12, el de los bolivarenses Cisneros-Costantino, mientras que tercero arribaba el reaparecido Gonzalo (de bajo número en el ranking nacional hace un par de años.

En la **Clase 1**, tras la desaparición de Bernardi-Casaro, pasaron a comandar las posiciones el binomio compuesto por Vanelli-Angeletti. Pese a sus buenos parciales –ganó ampliamente tres PP.CC.)– el campeón Ricca se conformó con el segundo lugar, ya que el sábado tuvo problemas de bomba de nafta, que lo retrasaron considerablemente. En la **Clase 5**, la de los no homologados, Guerrero-Cecchini, pese a un sinnúmero de problemas ganaron fácilmente lo que indica la superioridad que ejercen sobre el resto. Por fin, en la de los **chiquitos de la 8** (corrieron las tres PP.CC. del sábado y dos más el domingo) prevaleció el buen manejo de Chuduk sobre los dos Citroën de Pringles.

Hubo mucho público y el fervor corsa observado en La Pampa alcanzó picos pocas veces visto. Cuando faltan tres fechas (Los Toldos este fin de semana, Las Heras, el 22 y 23 de noviembre y el GP final en La Plata) solamente parecen definidos los títulos en las clases que lideran Gora-Aliberti y Ricca-Elordi. Aunque estira la diferencia, aún no puede cantar victoria Lonati y en el mismo caso está Guerrero.

CLASIFICACION GENERAL

Rally de Macachín, La Pampa - 10ª Fecha del Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally - Auto Moto Club Macachín - Premio Semillas Dekalb - 8 PP. CC. totalizando 254,68 kms. más 48 kms de enlaces - 10 y 11 de octubre de 1986.

Pos.	Nº Piloto-Navegante	Cl-Marca/procedencia	Tiempo
1º	3 Perkins-Jaworbaum	3-Peugeot 504/Alberdi, BA	2h 04m 23s
2º	1 Lonati-Madero	3-Renault 18/Temperley, BA	2h 07m 59s
3º	24 Hernández-Schroeder	3-Renault 18/Catriel, RN	2h 10m 39s
4º	10 Foche-Foche	3-Renault 18/Temperley, BA	2h 11m 51s
5º	8 Gora-Aliberti	2-Renault 12/Quilmes, BA	2h 12m 43s
6º	25 Hernández-Haberkon	3-Peugeot 504/Catriel, RN	2h 14m 15s
7º	9 Cisneros-Costantino	2-Renault 12/Bolívar, BA	2h 19m 24s
8º	29 Gonzalo-Verrier	2-Renault 12/Tres Lomas, BA	2h 23m 44s
9º	6 C. Maisonnave-F.Mais.e	2-VW Gacel/Cnel. Suárez, BA	2h 23m 49s
10	27 Debassa-Debassa	2-Renault 12/Catriel, RN	2h 24m 19s
11º	15 Arroqui-Arroqui	2-Renault 12/Cnel. Suárez, BA	2h 26m 34s
12º	4 Lephaille-Deitos	2-Fiat 128 1300/Las Heras, BA	2h 27m 07s
13º	35 Guerrero-Cecchini	5-Toyota GT2000/San Miguel, BA	2 35m 05s
14º	19 Vanelli-Angeletti	1-Fiat 128 1100/Olivos, BA	2h 39m 32s
15º	14 Ricca-Elordi	1-Fiat 147/La Plata, BA	2h 41m 26s
16º	21 Rabow-García	1-Fiat 128 1100/Bs. Aires	2h 46m 30s
17º	36 Marco-Franyi	5-Torino 3.6/Buenos Aires	2h 46m 57s
18º	20 Matzkin-Rott	1-Fiat 128 1100/Pringles, BA	2h 48m 14s
19º	22 Maroa-Duval	1-Fiat 128 1100/Cnel. Suárez, BA	2h 54m 59s
20º	33 Aguilera-Javier	1-Fiat 128 1100/Catriel, RN	3h 04m 47s
21º	37 Enríquez-Bayona	5-Subaru 1300/Bs. Aires	3h 06m 20s
22º	48 Freganese-Córdoba	3-Peugeot 504/Bs. Aires	3h 07m 39s
23º	23 Salgado Nash-Iglesias	1-Fiat 128 1100/Unquillo, Cba.	3h 25m 10s

Clase 8: 1º Chuduc-Spataro (Fiat 600/Lanús); 2º Beewsaert-L. Zárate (Citroën 3CV/Pringles); 3º García Longsiaff-J. Zárate (Citroën 3CV/Pringles).
Promedio de Perkins: 122,852 kms/hora
Ganaron PP.C.C: Lonati; empate entre Lonati y Perkins; Hugo Hernández, y los cinco restantes Perkins.
Próxima fecha: 1 y 2 de noviembre en Los Toldos (Gral. Viamonte)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

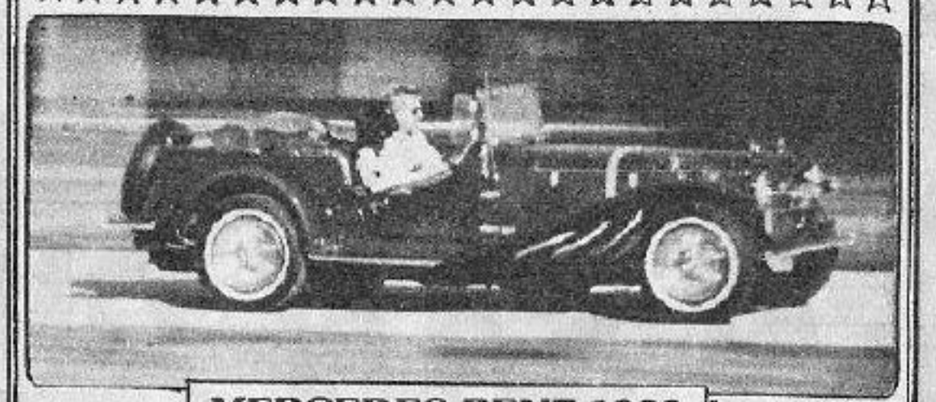
IMPORCAR

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

TARJETAS DE CREDITO

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

TALLERES AUSTRAL



MERCEDES BENZ 1929

₳ 4.500

PRIMER SALON ARGENTINO DE AUTOMOVILES DE ESTILO TOTALMENTE TERMINADOS

MERCEDES BENZ • M.G • BENTLEY • ALFA ROMEO
y otros EQUIPADOS CON MECANICA NACIONAL

CARLOS VILLATE 3828
(cp. 1605) OLIVOS. TEL. 762-4654

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

* T.C. 2000
* F2 Limitado-Nacional
* F. Renault Argentina
* F.2 Codasur y Entrecor
* F-5
* Turismo clase 2, 3 y 4
* SPORT PROTOTIPO
* CAP
* F-850
* RALLY
* MILLE - MIDGE

LLANTAS ESPECIALES
Y además categorías zonales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

LLANTAS DE COMPETICION AERO

FABRICA; ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

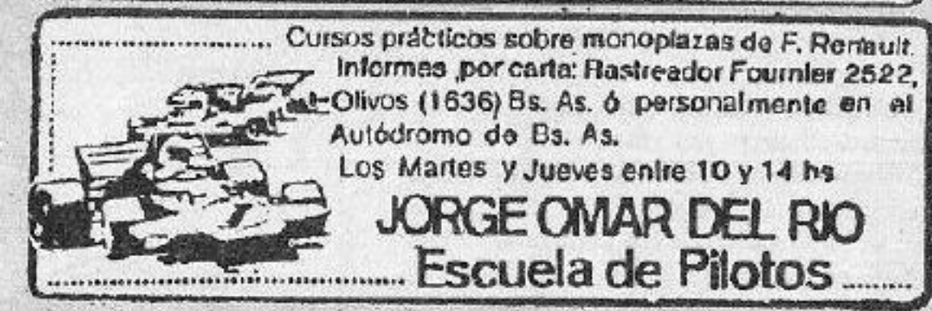
FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132
PEUGEOT - RENAULT 12 - 10 - 5 - LANCIA - B.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION
NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATTI - PITTAROSSI)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platillos de válvulas (Dural)
- Paliers Rotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)



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

FERRAZZI NF
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9616 y 687-0051

F.A.D.E.S

BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGUERO 1813, esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1800)
760-0866

DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

● BUTACAS ● PANELES TAPIZADOS ● CUBRE TABLEROS ● APOYA BRAZOS
● APOYA CABEZAS ORIGINALES ● PARASOLES ● FUNDAS ● ARREGLOS

TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 - 128 E ORIGINALES
TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL. 855-0449
Avellaneda 435 - Vta. López. 795-1807

ANEXO

BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4300 - Cap.

ESTILO RUEDAS
11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

- LLANTAS • CRIQUES
- COMBIMETROS
- BALANCEADORAS •
- BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR

☆ LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS

TODOS LOS MODELOS

FABRICA Y DISTRIBUYE
ALSIM SRL. Calle 105 nº 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 768-2846 Envios al interior

HOT ROD

TODO PARA EL TUERCA

TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK
VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS
Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco
Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
RUTA 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300). Tel. 769-8430. Lanz Hermosa
TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

TODO TERRENO

ARENEROS
UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS
DESDE ..... A 230.
Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

IMPORTADOS

* VISA * GS. * CX * MAZDA 323
R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *
REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS ● RECAMBIO TREN DELANTERO ● TRANSMISIONES ● SUSPENSION Envios al interior
TEL.: 572-8404

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMCA

- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

AVANT MOTOS

SERVICE
REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981.
TEL. 84-8947

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUPE FUEGO
A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
E INYECCION CONSULTENOS

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

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

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

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

---

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOLES DE LEVAS STD. ESPECIALES. EQUIPOS DEPORTIVOS

LEVAS NOYA

Ej.: EQUIPO DEPORTIVO COLOCADO
- Fiat 128 - Regatta ..... = 184 Km/h
- VW. Gacel ..... = 178 Km/h
- Peugeot 504 ..... = 186 Km/h

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS

INCLUYE
- Arbol de levas especial
- Resortes de válvulas especiales
- Escape de competición (Múltiple caño, silenciador)
- Puesta a punto de distribución
- Calibración de Carburador

REPUBLIQUETAS 3595/99 Cap. Fed. (1430). TEL. 542-8970

RACING PARTS

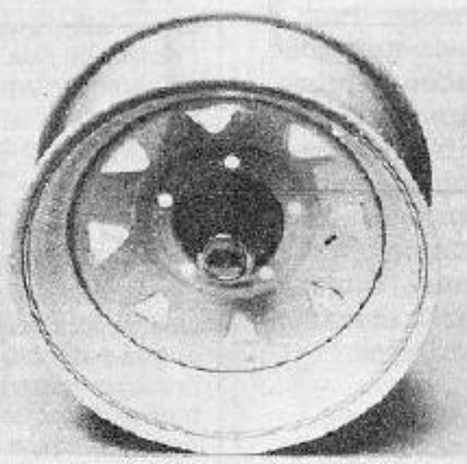
- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas. ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores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

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital

TEL. 701-7948

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS



★ 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

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!

DISTRIBUIDORES TANDILBER

INDUSTAP

Avda. Juan B. Justo 3032

Tel. 855-9537 Capital Federal

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3820 (ESPORA 163) - V. LYNCH S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- ACCESORIOS HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES
- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WEB

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

---

anri®

- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.
- MECANIZADO COMPLETO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEÑALES.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2550 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS — ENVIOS AL INTERIOR — AUTOS

STANDARD Y COMPETICION

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

EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA CITROEN · RENAULT COMPETICION

FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

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 Yectronic - Cayotronic - Bosch -
- Agente autorizado Solley Holley Weber Galileo
- Alimación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

LEVAS BOSCH

Competición

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

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆ ☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

- REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

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

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL.

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

CESAR GOÑI COMPETICION

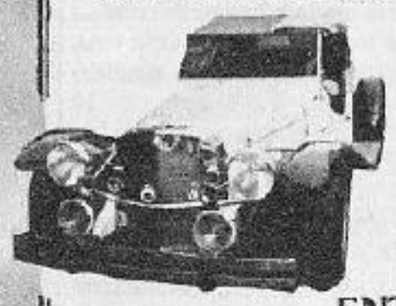
PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS

KARTING Y FORMULA 5

PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

LOTUS KIT

PRESENTA



CARROCERIAS EN FORMA DE KIT (ACCESORIOS, BASTIDOR, etc.). PARA QUE UD. TRANSFORME SU NOBLE Y CANSADO COCHE EN UN PODEROSO

MERCEDES BENZ EXCALIBUR

* LOTUS SUPER SEVEN * BENTLEY 1934
* FRAZER NASCH 1934 * MG
* JAGUAR 1937 SS 100 * ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS

TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES

ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento ..... Envios al interior ..... Registro Industrial Nº 47.163

SOMOS FABRICANTES: CNEL. APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL. 58-5479

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ATREVASE A DISFRUTAR SU MAXIMA EXPERIENCIA SEXUAL

Potente y poderoso: XL 700® *Ginseng Potenciado.*
El mejor activador sexual hasta ahora conocido.

Descubra los sorprendentes efectos del 100% natural XL 700® GINSENG POTENCIADO. Reviva su virilidad, su vigor y su energía masculina ahora mismo, ¡y recupere el tiempo perdido!

XL 700® GINSENG POTENCIADO es el único producto elaborado a base de raíz pura de ***Ginseng*** importado de Corea con el agregado de hierbas afrodisíacas especialmente seleccionadas.
Su fórmula revolucionaria y potente es efectiva y absolutamente segura.

Experimente toda la fuerza de la naturaleza encerrada en una cápsula de auténtico ***Ginseng***, que lo llevará a tener EL MAXIMO RENDIMIENTO, a poder dar más de lo que nunca imaginó. Usted abrirá las puertas a nuevas sensaciones nunca experimentadas anteriormente.

XL 700® GINSENG POTENCIADO actúa inmediatamente. Usted verá los resultados todos y cada uno de los días:

- ***MAS ENERGIA***
- ***MAS POTENCIA***
- ***MAS RENDIMIENTO***
- ***MAS PLACER***
- ***MAYOR SEGURIDAD***

Las mujeres nunca podrán olvidarse de Usted. Y muchos hombres le preguntarán cuál es el secreto de su prolongada satisfacción, que sólo Usted y nosotros conoceremos. Póngale fin ya mismo a sus frustraciones y a sus depresiones con ***XL 700® GINSENG POTENCIADO***.

No importa su edad, porque... ***USTED SE SENTIRA SIEMPRE JOVEN.***

¡No sea el último en probarlo!

Si Usted quiere tener y disfrutar ya mismo una vida sexual plena, no se deje confundir con otros productos que mueren en sus propias promesas. La fórmula de ***XL 700® GINSENG POTENCIADO*** fue creada especialmente para Usted.

Ahora está a su alcance. Pruébelo ya mismo. Sólo tiene que llenar y remitir el cupón para una prueba sin riesgos. Los envíos serán realizados por estricto orden de llegada de los cupones.
Recuerde que nuestros paquetes no tienen membretes ni leyendas exteriores, y que su envío se realiza con la mayor discreción y seriedad.

Escuche estos testimonios de personas como Usted que probaron XL 700® GINSENG POTENCIADO

*"**XL 700® GINSENG POTENCIADO** es maravilloso. Es lo mejor que probé en toda mi vida, y eso que probé de todo. Les hago llegar mi más profundo agradecimiento. Nunca pensé que a los 58 años podría volver a tener una vida sexual como en los mejores años."*
(R.T., Santa Fe)

*"**XL 700® GINSENG POTENCIADO** es excelente para mí. Se lo recomendé a todos mis amigos. Por favor, envíenme más cápsulas."*
(A.R.M., Córdoba)

*"Les escribo para agradecerles: desde que mi marido toma **GINSENG POTENCIADO** nuestra vida de pareja tuvo un cambio extraordinario. Y yo volví a sentirme plenamente mujer."*
(Sra. L. M. de B., Capital Federal)

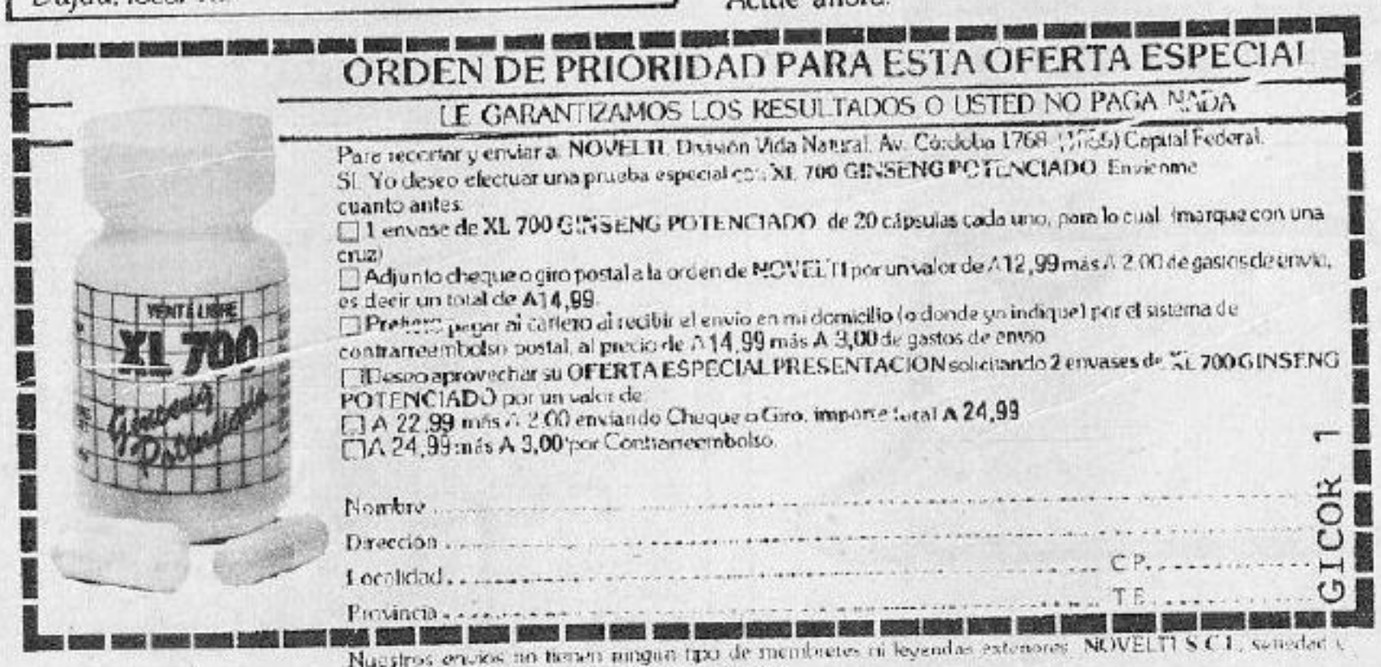
Pídalo telefónicamente al
☎ 41-8058, 42-2993 o 611-3990
o personalmente en Córdoba 1768, Capital Federal.
Sucursal Flores: Av. Rivadavia 7055, Galería Dufau, local 16.

En los antiguos libros sagrados de la India se dice que **el Ginseng añade diez años de vida** y que aumenta el vigor de los hombres hasta tal punto, que **"cuando están excitados, exhalan calor como si tuvieran fuego adentro"**. Los indios atribuían a esta raíz su capacidad de mantener una vida sexual plena hasta edad muy avanzada.

Para su total seguridad, ***XL 700® GINSENG POTENCIADO*** está garantizado total y absolutamente. Usted puede probarlo bajo esta garantía formal y escrita durante 30 días. Si en este período no queda plenamente satisfecho, podrá devolver el producto y recibirá el importe del mismo a los 7 días de la devolución.

XL 700® GINSENG POTENCIADO no se vende en ninguna farmacia del país. Por eso ***no se deje engañar***. Tenga en cuenta que es el único con ***auténtico Ginseng*** importado de Corea: la raíz con mayor poder energizante del mundo.

PRUEBE XL 700® GINSENG POTENCIADO YA MISMO. No deje pasar esta oportunidad. Actúe ahora.



ORDEN DE PRIORIDAD PARA ESTA OFERTA ESPECIAL

LE GARANTIZAMOS LOS RESULTADOS O USTED NO PAGA NADA

Para recortar y enviar a: NOVELTI, División Vida Natural, Av. Córdoba 1768 (1055) Capital Federal.
Sí. Yo deseo efectuar una prueba especial con XL 700 GINSENG POTENCIADO. Envíenme cuanto antes:
☐ 1 envase de XL 700 GINSENG POTENCIADO de 20 cápsulas cada uno, para lo cual (marque con una cruz)
☐ Adjunto cheque o giro postal a la orden de NOVELTI por un valor de A 12,99 más A 2,00 de gastos de envío, es decir un total de A 14,99.
☐ Prefiero pagar al cartero al recibir el envío en mi domicilio (o donde yo indique) por el sistema de contrareembolso postal, al precio de A 14,99 más A 3,00 de gastos de envío.
☐ ¡Deseo aprovechar su OFERTA ESPECIAL PRESENTACION solicitando 2 envases de XL 700 GINSENG POTENCIADO por un valor de:
☐ A 22,99 más A 2,00 enviando Cheque o Giro, importe total A 24,99
☐ A 24,99 más A 3,00 por Contrareembolso.

Nombre .....
Dirección .....
Localidad ..... C.P. .....
Provincia ..... T.E. .....

GICOR 1

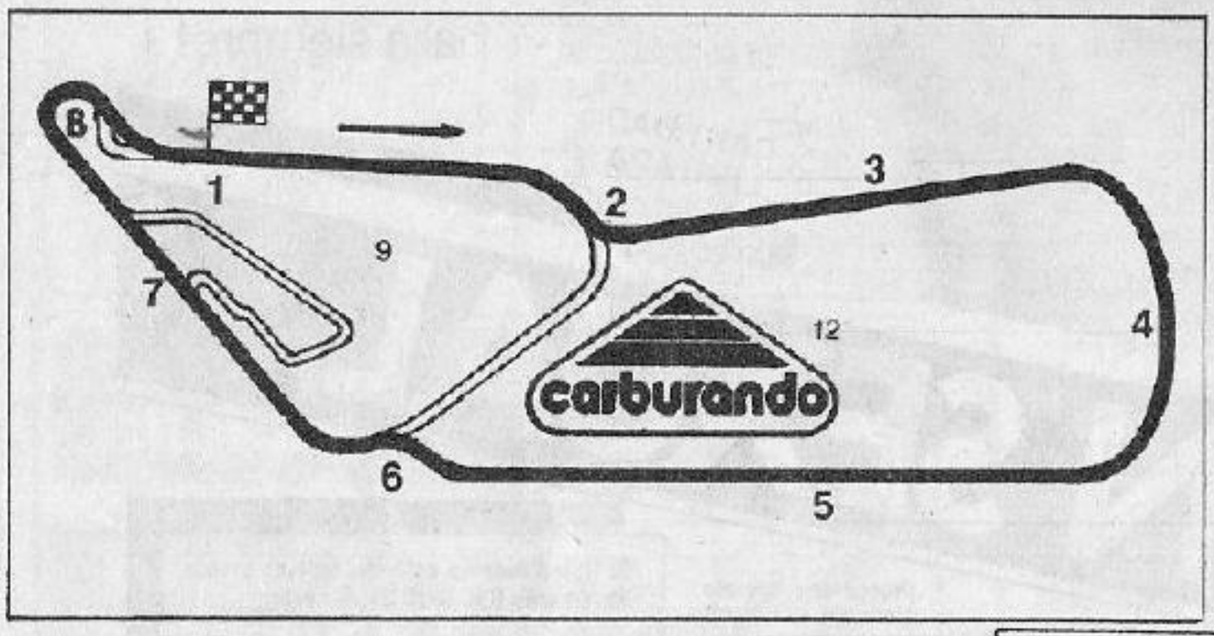
Nuestros envíos no tienen ningún tipo de membretes ni leyendas exteriores. NOVELTI S.C.L. seriedad y responsabilidad en venta por correspondencia.

Si el cupón que aparece en este aviso ya ha sido recortado, por favor efectúe su pedido a Novelti 1: División Vida Natural, Av. Córdoba 1768, (1055) Capital Federal. *Ante cualquier duda, consulte a su médico.*

El próximo fin de semana

T.C. EN BUENOS AIRES

Organizada y fiscalizada por la A.C.T.C., se llevará a cabo en el circuito N° 12 del Autódromo de Buenos Aires, de 5.641,62 metros, la decimocuarta competencia del año. Como complemento se presentarán las motos Fórmula 500 Sudam, el T.C. Biplaza Bonaerense, Standard Mejorado, Spazio 1100 e IES 3 CV. Todas estas categorías correrán en el circuito N° 9 de 3.345,50 metros.



CAMPEONATO

Cumplidas trece competencias el campeonato de T.C. tiene estas posiciones: **Angeletti, 212 puntos**, De Benedictis, 189; Castellano, 169; Satriano, 166,50; M. Calamante, 159; O. Aventin y Oyhamart, 140,50; Morresi, 124; Marcos, 112; Mouras 93,50; Doumic, 74,50; Fernandino, 71; Saiz, 63; A. Aventin, 61,50; Caparros, 57,50; Atauri, 49; Polinori, 47; Nesprias, 44; Brescia, 37; Salgado, 35,50; Arrechea, 30; Romero, 27,50; Paolucci, 25,50; Fiorda, 22,50; Nani, 21; Roux, 20; Urretavizcaya, 19,50; Arana, 18,50; Blanco, 17,50; Costa y Luppi, 17; Spinelle, 15; A. Di Nezio y O. Lynn, 14; L. Hernández y Politano, 13,50; Di Palma, 11,50; Reynoso, 10,50; Colabello, 8,50; Altuna, Gardinalli, Maltsia, Mazzacane, Sasso, Spinello y Torrens, 7,50; Gil Bicella, Giustozzi, Landa y Pacchiolari, 7; Carelli y Miraldi, 6,50; Bustos y Finocchio, 6; Apella, Benito y Muñiz, 5; Jarque y Pernía, 4,50; Becco, C. Calamante, Ducret, Espinosa, J. Garcia, E. Martínez, Urquiza y Zanardi, 4; Deambrosi, Delconte, Faustino, Jazma, Palma y Pesenti, 3; Degliantoni, 2,50; Bautista, Bressano, Fedrigo, A. Fernández, Firpo, Goyenetche, Lotoco, J. Palazzo, Perlo, Quiroga y Sabaño, 2; Daray y De Arzavo, 1,50; Alcuaz, Amanzi, Aversi, Caprille, Crovo, Herraiz, J. C. López, Occhionero, Piccinini, Salerno, Sanguinetti y Segad, 1 punto.

CAMPEONATO DE MARCAS

Dodge	1.260,00 ptos.
Chevrolet	743,00 ptos.
Ford	580,50 ptos.
Torino	18,00 ptos.

RECORDS A BATIR

La última competencia de T.C. llevada a cabo en Buenos Aires fue el 6 de julio de 1986. En esa ocasión, **Roberto Mouras** (Chevrolet) fue "**pole position**" con 1m56s67 a 174,079 km/h. La **primera serie**, sobre ocho vueltas, se la adjudicó **Esteban Fernandino** (Ford) en 15m.56s.54 a 169.860 km/h, correspondiendo el **record de vuelta** a **Mouras** en 1m58s49 a 171,392. La **segunda serie** la ganó **Oscar Castellano** (Dodge) en 15m59s56 a 169.324 km/h, siendo el mismo piloto quien logró el **record de vuelta**, en 1m58s31 a 171,373 km/h. La **final** la ganó **Oscar Angeletti** (Dodge) quien para las 21 vueltas empleó 41m57s54 a 161.346 km/h. También Angeletti hizo el **record de vuelta** en 1m58s47 a 165,356 km/h.

En esa ocasión, como el próximo domingo, el escenario fue el circuito N° 12, de 5.641,62 metros.

III GRAN PERMIO T.C. DEL AYER

El próximo viernes **31 de octubre** se largará el "**3er. Gran Premio T.C. del Ayer**". Está dividido en tres etapas, la primera de las cuales se largará en **Olivos** y finalizará en **Chivilcoy**, a lo largo de **171 kilómetros**. El segundo tramo enlazará Chivilcoy con **Laboulaye (362 km)**, y el último, a través de **461 kilómetros**, comprenderá desde Laboulaye hasta **Villa María**, Córdoba.

He aquí los participantes

N° 1, Daniel Musso, Ford. N° 2, Marcos Ciani, Chev.; N° 3 Rodolfo de Alzaga, Ford; N° 4, Juan C. Navone, Ford; N° 5, Angel T. Rienzi, Ford; N° 6, Jesús R. Risatti, Ford; N° 7, Esteban Sokol, Chev.; N° 8, Antonio Bertolotto, Ford; N° 9, Enrique Capizzano, Chev.; N° 10, Adolfo Perazzo, Chev.; N° 11, Héctor Della Romana, Ford; N° 12, Arnaldo Fenaro, Ford; N° 13, Jorge Saigós, Ford; N° 14, Edmundo Marcilla, Chev.; N° 15, Heraldo Gilli, Chev.; N° 16, Roque Motta, Ford; N° 17, Luis A. Meretta, Ford; N° 18, Osvaldo Montero, Chev.; N° 19, Luis Ostan, Ford; N° 20, José E. Soria, Ford; N° 21, Remo Cavalieri, Dodge; N° 22, José Bonifasio, Chev.; N° 23, Antonio J. Braga (h), Ford; N° 24, Angel Elerovich, Chev.; N° 25, "Onainty-Cabana", Ford; N° 26, "Caputo-Fisbin", Chev.; N° 27, Pablo Mangano, Ford; N° 28, Hugo Dulbecco, Chev.; N° 29, Fernando Peregrina, Ford; N° 30, Juan D. Yoberno, Ford; N° 31, Roberto Galluzzi, Ford; N° 32, Franco Chiaro, Ford; N° 33, Carlos Ferreti, Ford; N° 34, Alberto Piloto, Chev.; N° 35, Otto Balbiano, Chev.; N° 36, José Mateo, Ford; N° 37, Pedro Silea, Chev.; N° 38, Juan C. Riganti, Ford; N° 39, Hugo Boragno, Chev.; N° 40, Carlos Scuchiero, Chev.; N° 41, Pino Foresti, Ford; N° 42, Adon Vega, Ford; N° 43, Ismael Garces, Ford; N° 44, Silvio Cecchi, Ford; N° 45, Jorge Bonomo, Chev.; N° 46, Walter Schmidt, Ford; N° 47, Carlos S. Tonkimsom, Ford; N° 48, Juan C. Durante, Ford; N° 49, Juan C. Wehrli, Ford; N° 50, Braulio de Miguel, Ford; N° 51, Ricardo Spadaro, Ford; N° 52, Guillermo Dulbecco, Ford; N° 53, Carlos E. Passarini, Ford; N° 54, "El Rosarino", Ford; N° 55, Jorge Auge Basqué, Ford; N° 56, Carlos M. Huergo, Ford; N° 57, Carlos Pechervsky, Ford; N° 58, Eduardo D'Auria, Chev.; N° 59, Juan C. Calabró, Ford; N° 60, Vicente Maria, Ford; N° 61, Nicolás Colomba, Chev.; N° 62, Enrique Bianco, Chev.; N° 63, Raúl H. Staffieri, Chev.; N° 64, Darío Ramonda (h), Chev.; N° 65, "Paturuzú", Ford; N° 66, Alberto Gil, Ford; N° 67, José L. Ponce, Ford; N° 68, Tomas Sirimarco, Chev.; N° 69, Alfredo Leoni, Ford; N° 70, Tiseira, Ford; N° 71, Miguel Bal, Chev.; N° 72, Marcelo Rossini, Ford; N° 100, Atilio Romagnioli, Chev.

HORARIOS

VIERNES

14.00 a 14.50: Entrenamiento T.C. numeración par
15.00 a 15.50: Entrenamiento T.C. numeración impar
16.00 a 16.50: Entrenamiento T.C. numeración par
17.00 a 17.50: Entrenamiento T.C. numeración impar

SABADO

8.00 a 13.00: Verificación técnica y administrativa
10.30 a 11.00: Entrenamiento motos Fórmula 500 Sudam
11.10 a 11.40: Entrenamiento T.C. Biplaza Bonaerense
11.50 a 12.20: Entrenamiento Spazio 1100
12.30 a 13.00: Final Standard Mejorado
14.00 a 14.40: Entrenamiento T.C. numeración par
14.45 a 15.20: Entrenamiento T.C. numeración impar
15.40: Final T.C. Bonaerense sobre 10 vueltas (33.455 km)
16.10 a 17.00: Clasificación T.C. numeración par
17.10 a 18.00: Clasificación T.C. numeración impar
19.30: Clausura del Parque Cerrado

DOMINGO

7.00: Apertura del Parque Cerrado
9.30: Primera serie de T.C. a 8 vueltas (45,133 km)
10.00: Segunda serie de T.C. a 8 vueltas (45,133 km)
11.05: Final motos Fórmula 500 Sudam (15 minutos)
11.25: Final Spazio 1100 a 9 vueltas (30.110 km)
11.45: Final IES 3 CV a 7 vueltas (23.419 km)
12.10: Final T.C. a 21 vueltas (118,474 km)

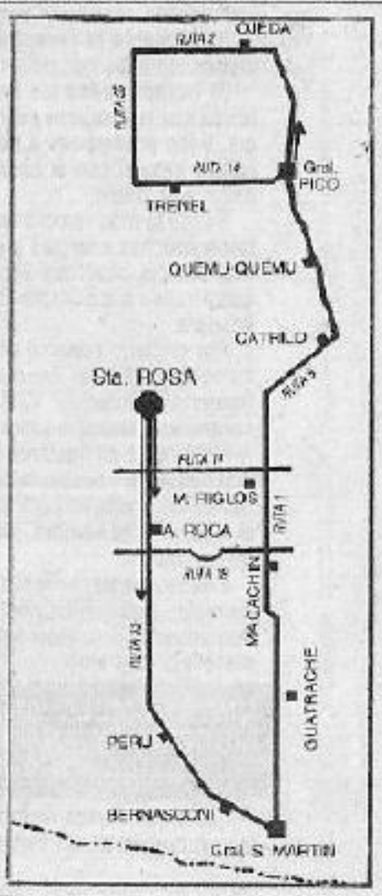
RETORNOS Y DEBUTS

Siguiendo con la modalidad de incorporaciones y retornos al T.C., el domingo se producirá la "rentrée de **Jorge Martínez Boero** con un **Ford** de la *Asociación Deportiva Automovilística* de Quilmes, que como adelanto el pasado viernes 24 efectuó un asado-show. Otro que reaparecerá es **Héctor Ríos**, con un **Chevrolet** de Luis Delconte, mientras que en materia de incorporaciones a la categoría se registrarán las de **Armando Ciccale**, campeón de T.C. del Oeste, con el restante **Chevrolet** de Delconte, y **Edgardo Lavari** con otro "**Chivo**" de cuya preparación de encarga Costantino, y con el que el pampeano proseguirá su trayectoria. El T.C. tendrá prioridad y cuando las fechas no se superpongan seguirá alternando en el Club Argentino de Pilotos.

EL GRAN PREMIO DE T.C.

Como ya anticipáramos en nuestro número anterior, durante el **4, 6 y 7 de diciembre** próximo se llevará a cabo el **Gran Premio de Turismo Carretera**. El recorrido total alcanza a **1.532,600 kilómetros**, divididos en tres etapas con un día (viernes 5) para descanso y reparación de las máquina. El itinerario completo es el siguiente: **PRIMERA ETAPA**: Se largará a las 9 horas desde Santa Rosa (frente a la planta de Canal 3), desde donde irá a la ruta 14, donde se entrará en un circuito que será recorrido en tres oportunidades. El mismo pasa por las localidades de Cereales, Miguel Riglos, Macachín (donde habrá reabastecimiento), Doblas, Atalliva Roca, Puente Laguna, Parque Luro y Santa Rosa, con un recorrido de **572,600 kilómetros**. **SEGUNDA ETAPA**: Se largará a las 8.30 horas desde el mismo lugar que la primera, pasando por Atalliva Roca, Perú, Cotita, Bernasconi, Gral. San Martín, Guatrache, Macachín (neutralización de 30 minutos para cargar nafta), Mariano Riglos, Lonquimay, Catriló, Quemú-Quemú y Gral. Pico, cumpliendo **459 kilómetros**. **TERCERA ETAPA**: Se largará a las 9 horas desde Gral. Pico, pasando por Speluzzi, Vértiz, Ojeda, Alta Italia, Embajador Martini, Trenel y General Pico. Este circuito será recorrido en tres oportunidades, totalizando 501 **kilómetros**. **PUNTAJE**: La primera y la tercera etapas otorgarán 22-20-18-15-13-11-9-7-5-4 puntos, respectivamente, para los diez primeros clasificados. La segunda etapa otorgará (tambien a los diez primeros) 17-15-14-12-10-9-7-5-4-3 puntos, mientras que para la clasificación final recibirán puntos los treinta primeros con esta escala: 60-52-46-38-34-31-28-24-21-17-12-12-12-12-12-8,50-8,50-8,50-8,50-8,50-5-5-5-5-5-5-5-5-5-5.

Juan Carlos Deambrosi anuncia el Gran Premio de Turismo Carretera en la A.C.T.C.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ruedas argentinas ®
S.A.C.I.F.I.A.

COMPETICION T.C.2000
F.RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA
NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2
CODASUR ● C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS

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

● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN
* RENAULT ● CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
● CHASIS PARA TODO TERRENO

WORLD CAR S.A.
Avda. MITRE 1130/38
(cp. 1602) FLORIDA
TEL. 760-8995

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

OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE. - TEL. 75721

EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA CITROEN * RENAULT COMPETICION
FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

SOMOS FABRICANTES
VERVI ESCAP
Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3264
JAULAS • DEFENSAS
EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS
GANADOR DEL 1er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS
Debidamente cotizados a medida de todo equipo
Por mayor y menor - consultanos
AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

Ramón Solar e Hijos
* VENTA DE REPUESTOS * RECAMBIO DE CANONERAS CORONAS Y PIÑONES
* ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

AUTOMODELISMO DEPORTIVO
1/32 1/28 automunda 1/24 1/12
● SCALEXTRIC ● BACHI
● SEBRING ● LEONE
POR MAYOR. UNICAMENTE MARTES A VIERNES: 10.30 a 17.30 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

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

SIMPSON
ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.
* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS
Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

ANEXO NORTE
ALARMAS ITALIANAS "COBRA"
● RADIO COMANDO ANTI-ASALTO ●
ANTI-ROBO ● PROTEGE VIDRIOS
TRANSMISORES PERSONALES V.H.F.
SIN USO DE MANOS TIPO WALK-MAN
800 mts. ALCANCE $350 el par
LOCAL 20. BAJO OBELISCO
PASAJE OBELISCO NORTE

CUBIERTAS
WALTRAC
BFGoodrich
-PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO
TEL.
541-2694
70-6387

UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT
MUNDO RENAULT
Prov. UNIDAS 7287
(Ruta 3) I. CASANOVA
Tel. 625-0161
Prov. UNIDAS 3225. S. JUSTO

CAPASSO
SERVICIO ESPECIALIZADO
TORINO-RENAULT
TRABAJOS CON GARANTIA
Electricidad
● AFINADOS ESPECIALES ●
FRENOS ● CAJAS
● DIFERENCIALES ● EMBRAGUES ●
● TREN DELANTERO ●
Somos especialistas en la marca
AJUSTE DE MOTORES
BRASIL 1661. CAPITAL
PEDIR TURNO AL TEL. 23-5871
Tarjetas de crédito

☆☆ ARENEROS ☆☆
ARMADOS Y SEMIARMADOS
ENVIOS AL INTERIOR
ENTREGA INMEDIATA
☆☆☆☆☆
CARHUE 699. CAP. TEL. 642-6478

MALACATES ELECTRICOS
12 VOLTS - PARA APLICAR
EN FORD ● CHEVROLET
TOYOTA ● JEEP ● RANGER
EL POTRO
Distribuidor
en VENADO TUERTO:
Ruta 8 y Colón (cód. 2600)
(STA. FE) Tel. 0462-22694
TIRA COMO UNA TROPILLA
IMPRESCINDIBLE PARA BARRO Y NIEVE
FABRICA Y DISTRIBUYE
ALPA DIESEL
AV. DORREGO 242.
TEL. 854-8905; 855-4076
ALTA CALIDAD Y GARANTIA

Buloneria Martinez
H. YRIGOYEN Asunción 798-4799 MARTINEZ 1640

CASA ZAGAGLIA S.A. BUTACAS
☆ TORINO ☆ FALCON ☆ JEEP ☆ MEHARI ☆
☆ COMPETICION ☆ RODANTES ☆
☆ ARENEROS ☆ PEUGEOT 505 ☆
☆ FIAT 600 c/Cabezal ☆
COLORES A ELECCION TODOS RECLINABLES
☆☆☆☆☆☆☆☆☆ J.B.JUSTO 3350 - CAP. ☆☆☆☆☆
• F.D. OLIVEIRA 4683 (1678) CASEROS 654-5408

FRENOS - EMBRAGUES - CARDANES
BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4818
TEL. 651-9936
SAN JUSTO

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO ● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP ● FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otros ● DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)
HARPLAST
● TRABAJOS ESPECIALES ●
FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS
VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS DE ALEACION LIVIANA
APOLO RUEDAS
T. Manzione Hnos.
RUTA 8 - Km. 22,600 Nº 10.594.
PABLO PODESTA (cp. 1657) 3 de FEBRERO TEL.: 769-1453
● ENVIOS AL INTERIOR

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

CAMBIE SU AUTO.

CRISTAL
Sistema bicapa

N W Ayer

CON TECNOLOGIA Y GARANTIA ALBA.

¡Haga pintar ya su automóvil! Incorpórele la modernísima tecnología CRISTAL SISTEMA BICAPA que le otorgará **brillo** y **protección** incomparables, debido a su **capa cristalina**, y que le permite mantener el **color original** de su unidad con cualquiera de los **150 colores** originales ACRILALBA.

¿Por qué la tecnología y la garantía están en ALBA?

- POR SU EQUIPAMIENTO TECNOLOGICO DE AVANZADA Y SU ACREDITADO PLANTEL PROFESIONAL.
- POR SU SERVICIO TECNICO UNICO, PRESENTE EN TODO EL PAIS.
- POR SU LINEA COMPLETA DE PRODUCTOS PARA EL AUTOMOVIL.
- POR SU COMPUTADORA DE COLOR EXCLUSIVA QUE OBTIENE TONOS PERFECTOS.

ALBA es una empresa ARGENTINA líder que respalda sus productos con SERVICIO y GARANTIA.
Confíe en los miles de talleres de chapa y pintura que utilizan CRISTAL SISTEMA BICAPA desde **1983, capacitados** y **asesorados** permanentemente por S.A. ALBA **en todo el país**.

es garantía

ALBA responde: asesoramiento técnico permanente.

S.A. ALBA BS. AS. - Tel. 922-6074	**ROSARIO** - Tel. 21-0117	**BAHIA BLANCA** - Tel. 23345	**CORDOBA** - Tel. 27036

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com