CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

ESPECIAL
LO MEJOR DEL RALLY
LAS FIGURAS · LOS HECHOS · LAS NOTAS
MAS FOTOS - MAS COLOR
LAMINA RECALDE Y EL LANCIA

GRAN PREMIO DE AUSTRIA

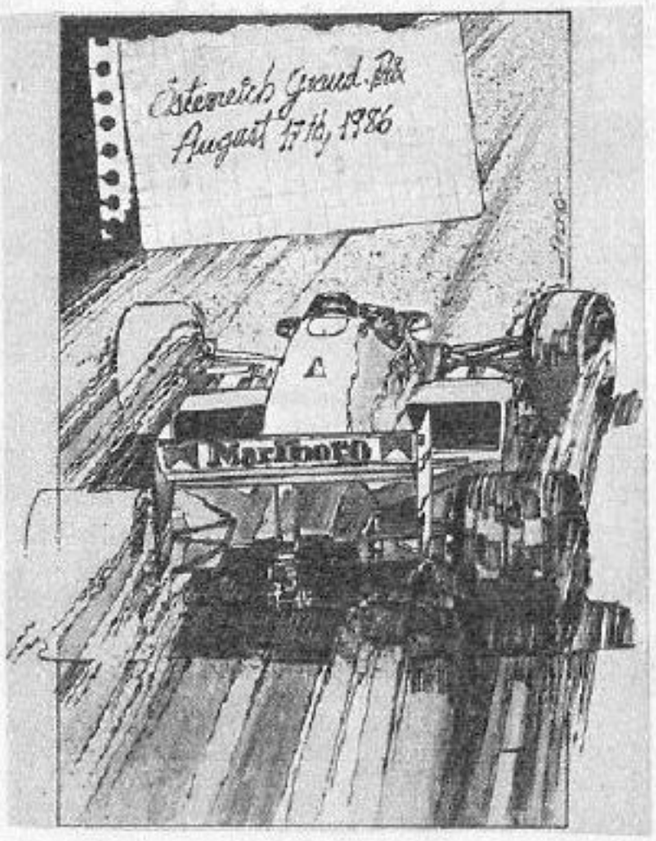
Prost vuelve a la carga. Williams sufre. Benetton sorprende.

FERRARI DESPIERTA

CON ROSSO EN BELGICA
C.A.P.: "COCHO", DEVASTADOR

Nº 1.050 del 20 al 26 de agosto de 1986 · Argentina: A 1.40 · Uruguay: N$ 210 · Paraguay: Gs. 1 350

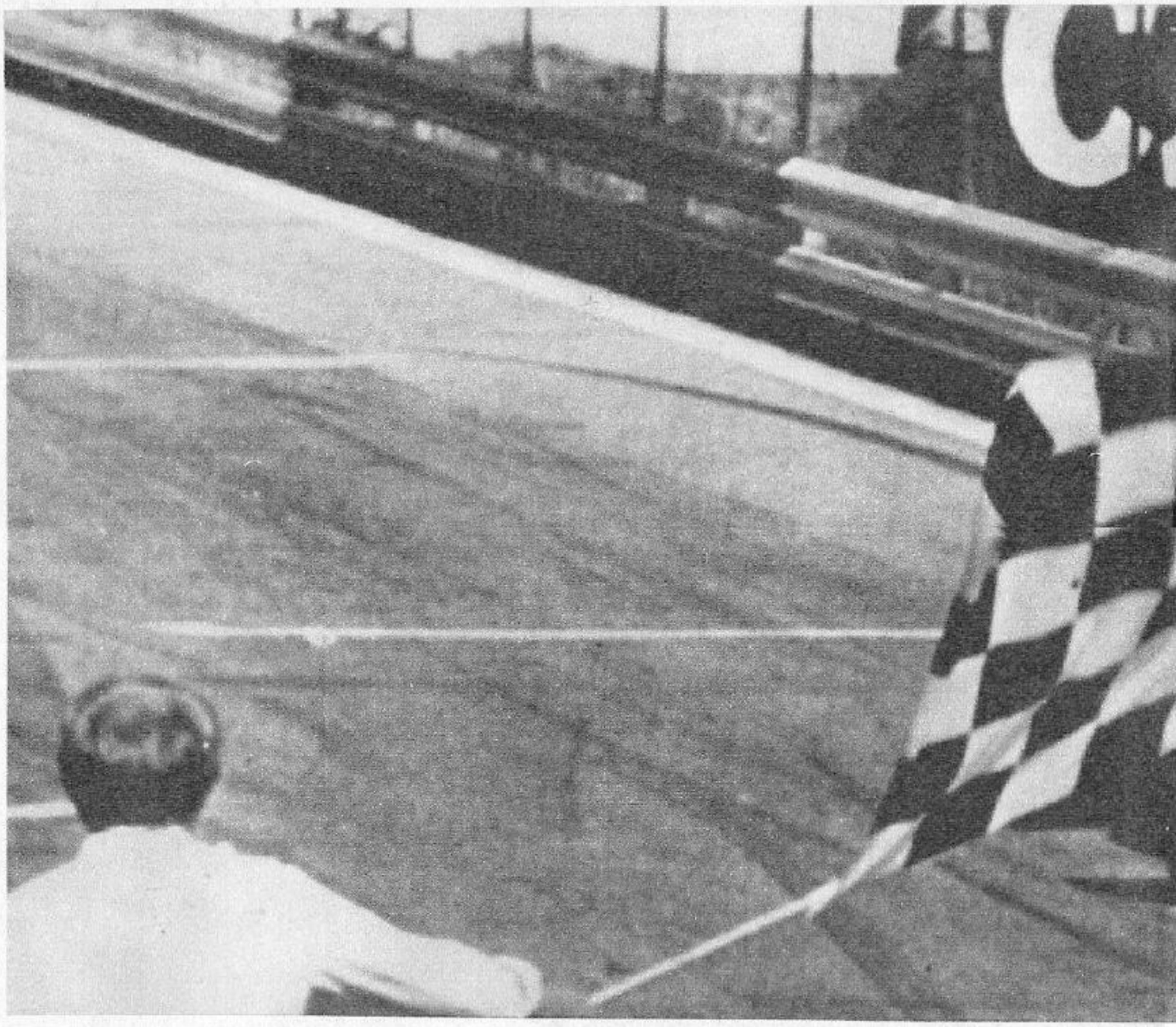
Las revistas de Mauro



Fórmula Uno

GRAN PREMIO DE AUSTRIA. Gran victoria de Alain Prost esco

EL DIA DEL



Recobrándose de sus recientes traspiés, el Campeón Mundial se impuso inapelablemente en el österreichring. Para colmo de bienes (para él y para la lucha por el título), sus rivales directos por el cetro '86 quedaron al margen en la batalla austriaca, por lo que el bueno de Alain se reubicó espléndidamente en el torneo, a sólo dos puntos del líder, Mansell. Finalmente, tras él, aunque muy lejos, sendos pilotos de Ferrari completaron el podio... y una jornada rica en "renacimientos de las cenizas", como se ve, pero que brindó varias cosas más.



FICHA GENERAL

Fecha: 17/8/86.
Denominación: Grosser Preis von Osterreich.
Lugar: Österreichring, junto a las localidades de Knittelfeld y Zeltweg, 200 km al sudeste de Salzburgo.
Organizador: STMSC Knittelfeld.
Autoridades: Director de la Prueba, Peter Semlitsch; Comisarios Deportivos, Ernst Baumhackl (Austria), John Corsmit, Burdette Martin; Veedor de la FISA, Yvon Leon.
Estado del tiempo: Bueno, 27/28° C.
Público: 45.000 personas.
Espectáculo: Regular.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Franco Lini Radiofotos: A.P. y Reuter

...ado por...¡dos Ferrari!

FENIX



Cinco vueltas antes del fin de la carrera, **Keke Rosberg** se detiene de golpe y dirige su auto hacia el borde del césped. Baja del angosto habitáculo, pega un tirón, hace un gesto de desagrado y luego de caminar unos metros se saca el casco. La gente al costado del circuito, sobre todo aquella que tenía las banderas rojas y negras, se agita en una explosión de alegría: ¿Van a ver cómo también se detiene **Alain Prost** y gana una **Ferrari**?...

El abandono de Rosberg había llevado al segundo puesto a **Michele Alboreto**, que andando con regularidad y sin problemas aparentes, había aprovechado los abandonos de los demás. Dos giros más tarde, la situación era todavía mejor, con **Stefan Johansson** tercero luego de superar a **Alan Jones**. Y el publico, una vez más, había celebrado el acontecimiento, así como también cuando **Berger** superó a Prost, aunque sólo para disminuir de cuatro a tres giros la distancia que lo separaba del puntero.

Pero las cínicas esperanzas de los "tifosi" italianos y no italianos de Ferrari fueron desilusionadas. Prost mantenía el comando de la carrera y así llegaba a su final. Era su victoria N° 24, que lo iguala con Fangio en la tabla de la estadística mundial, poniéndose a una de Clark y a tres de Stewart... Las Ferrari terminaron segunda y tercera, nada menos. Un resultado que equivale a una victoria, dadas las circunstancias. Detrás de ellas, los **Force-Ford** de Jones y **Tambay**, lo cual resulta otro elemento muy especial porque es la primera vez que estos autos obtienen puntos.

Y, finalmente, la otra circunstancia estadística para anotar, con el aleman **Danner** en el sexto puesto obteniendo su primer punto mundial.

Este fue el resultado del Gran Premio de Austria, carrera anómala si hubo alguna que así pueda calificarse.

Una prueba que aparentemente "relanza" el Campeonato Mundial, ahora con cuatro pilotos "comprimidos", en ocho puntos, pero siempre con el asunto de considerar los puntos utiles para sumar, que para Prost se han convertido en pocos, dado que él ya tiene diez puestos puntables y el máximo de resultados que se suman al final son once. Las próximas cuatro carreras serán incandescentes a este respecto.

Un Gran Premio de Austria que fue totalmente diferente al que se podía haber imaginado y que vio a casi todos los favoritos abandonar antes de la llegada. Casi, considerando que Prost sí finalizó.

Tuvimos una fase inicial dominada por los **Benetton** de Berger y **Fabi**, y el espectaculo fue impresionante por la autoridad con que los dos se fueron adelante rápidamente, dando la impresión de poder "pasear". Sin embargo, a **Teo Fabi** le sucedió algo curioso. Inédito o casi: había recuperado la ventaja que le llevaba Berger, lo superó y pasó a ser puntero, pero por sólo un centenar de metros, ya que en un momento su auto "tocó fondo" duramente contra el pavimento y se bloqueó la caja de cambios, quedando en punto muerto, y el motor se pasó de vueltas llegando a un régimen imposible con el resultado de una "omelette" de pistones.

Berger solo en la punta, con Prost y Mansell detrás, cuando al francés se detuvo a cambiar neumáticos. Luego, en el giro 26°, Berger entró a su box, aparentemente para cambiar gomas. Sin embargo esa detención no estaba programada y se prolongó por siete minutos más allá de lo que hubiese sido normal, debido a un inconveniente con la generación de corriente eléctrica. Finalmente se buscó e individualizó el problema: la batería estaba en corto circuito. Fue sustituida y Berger volvió a la pista "con el cuchillo entre los dientes". Furioso como se puede imaginar, pero habían pasado al menos cinco vueltas, por lo que no tenía más esperanzas...

Mansell heredaba el primer puesto debido al cambio de neumáticos, pero tres rondas más tarde, Prost estaba en punta y allí quedaría hasta la bandera a cuadros. También porque **Piquet** estaba en una posición de "guardia", no se sabe si porque tenía en mente una táctica en particular o porque no podía hacer nada mejor. Quinto, sexto, quinto, cuarto cuando Berger se detuvo, y luego abandonó con el motor roto. Y **Prost**, cuando lo supo, debe haber lanzado un gran suspiro...

Otras tres vueltas y una nueva y grata noticia para Alain: Mansell se paraba con un semieje roto. En este punto todo parecía definido. Detrás de Prost estaba Rosberg a una confortable distancia –para el Campeón Mundial– que aumentaba regularmente. Era el momento de pensar en hacer el resto del camino con calma, atendiendo a no maltratar las gomas, ahorrar el combustible (nunca se sabe...). Con una veintena de giros por recorrer, la situación era de total serenidad... pero con algunas alarmas. Así es; a cinco vueltas del final, el motor **TAG Porsche** del **McLaren** comenzó a mostrar tendencia a pararse en algunas curvas a la derecha, como ya había sucedido en algunas otras carreras y tal como en Hungría. Alarma que aumentó cuando Prost vio al auto de su compañero de equipo parado al costado del circuito con los elementos electrónicos fuera de uso. "**¿Podrá pasarme a mí?**", debe de haber pensado el pequeño francés. Sin embargo, todo anduvo bien y le bajaron la bandera dándole los nueve puntos que consolidan su esperanza de reeditar el título.



Arriba: llegada agónica para Prost, quien sufrió en los últimos cinco giros un ralco en su motor al virar a la derecha.
Podio: todos contentos. Prost (centro), por sus renovadas esperanzas al cetro '86, mientras que Alboreto (izquierda) y Johansson festejaban sus inesperadas posiciones.
Izquierda: Teo Fabi y Gerhard Berger fueron netos dominadores en la fase inicial del Gran Premio austriaco, cumpliendo una gran performance.

EL MERCADO DE PASES

Ferrari. En todo este proceso quedan claras las diferencias de concepto que hay entre Maranello y Turín. La dirigencia **Fiat** es partidaria de una racionalización del "reparto corse" modificando la actual estructura humana en busca de una nueva metodología de trabajo para hacer un buen uso del gran potencial tecnológico disponible. Pero es sabido que en Maranello, contractualmente independiente en cuanto al poder de decisión para el "reparto corse" –no así para el área de producción de autos de serie–, tienen una óptica distinta. En este momento Ferrari se encuentra a la búsqueda de un "salvador" para superar la crisis en la cual está inmersa. Primero tentaron con la dupla Senna-Ducarouge pero esto fracasó porque ante el "no" de Turín, el aporte de "Marlboro" no bastaba para llegar a la cifra solicitada por los hombres de Lotus. Luego vino el "affaire" Barnard-Mansell. El caso del piloto británico se frustró al decidir éste su permanencia en **Williams**, pese a un precontrato firmado que Ferrari podría hacer valer en el terreno legal, lo que impediría a Mansell correr el año próximo. Pero aparentemente Ferrari no llegará a ello, y sólo se limitará a hablar de este tema en oportunidad de la conferencia de prensa tradicional que se celebrará pocos días antes del Gran Premio de Italia en Monza. En cuanto a **John Barnard**, la negativa de Turín ya era conocida, pero como las cifras barajadas pueden ser cubiertas por el aporte de Marlboro, de muy buena relación personal con Ferrari, Maranello hace caso omiso a la oposición turinense. **Vittorio Ghidella**, el delegado de Fiat en Ferrari, dejo entrever todo esto en declaraciones efectuadas durante el Gran Premio de Hungría, mostrándose visiblemente entusiasmado por el triunfo de **Lancia en Argentina**, al cual señaló como una verdadera victoria de la tecnología italiana a través de un auto hecho dentro del Grupo Fiat. Esto hacía alusión –concretamente– al intento de contratación por parte de Ferrari, de Barnard, que evidentemente hace que deje de ser todo italiano en cuanto a la constitución del "staff" técnico del equipo. Aunque no se ha oficializado, el acuerdo con Barnard contiene ciertas particularidades que han provocado esta reflexión. "¿Es Barnard que va a Ferrari o es Ferrari que va a Barnard...?" Es que además de las cifras manejadas (1.000.000 de dólares como prima por el contrato y **1.500.000 por** año en un acuerdo por tres años), se prevé que Barnard trabaje en su estudio de Londres para el proyecto del nuevo auto de Ferrari. Luego **Harvey Postlethwaite**, que haría de nexo, al ser el hombre responsable de los materiales compuestos en Ferrari, supervisaría la construcción del monocasco en Maranello y su posterior armado, dirigiendo después Barnard el trabajo en pista y los ensayos que se realizarían en el nuevo túnel de viento de piso móvil que se habilitará en pocos días más en Maranello. Barnard declaró que toma esto como un desafío personal luego de los exitosos años en **McLaren** y que se siente capaz de sacar a Ferrari del pozo. Seguramente la confirmación de todo esto sobrevendrá antes de Monza, en ocasión de la conferencia de prensa en Maranello. **A nivel de pilotos se descuenta la permanencia de Alboreto**, pese a las ofertas que recibiera por parte de McLaren, y hay contactos con **Gerhard Berger** para que éste sea el reemplazante de **Johansson**.

McLaren. La negociación con **Renault** ha sorprendido a muchos. Para los franceses era ésta la única posibilidad de seguir en F-1, ya que al no disponer de un equipo de primer nivel tras el paso de **Lotus** a **Honda** y de **Ligier** a **Alfa Romeo**, la cúpula francesa era partidaria del retiro. Esta es la oportunidad de capitalizar todos los avances tecnológicos introducidos este año. Para McLaren, o mejor dicho para el saudita Manssour Ojjeh, la cosa es muy conveniente. La aparición de Renault con la propuesta de provisión gratuita de motores en desarrollo, poniendo a disposición una división especialmente para McLaren, le significa a Ojjeh, uno de los dueños del equipo, ahorrar los casi **cinco millones de dólares** que le costaba el desarrollo de los impulsores **TAG** por parte de **Porsche**, que bajo ningún concepto quiere trabajar en la evolución del motor si alguien no financia el desarrollo. Este año Ojjeh no había querido pagar dicha evolución, argumentando que el beneficio de imagen lo tenía Porsche y ellos debían hacerse cargo del "aggiornamento". Esto provocó la caída de los McLaren en pista. Ahora, con la alternativa Renault, Ojjeh tiene dos posibilidades para su motor TAG: una es cederlo a otro equipo, recuperando la inversión del comienzo, pudiendo ser **Benetton** el de referencia. Pero seguramente el futuro del TAG está fuera de las pistas de automóviles. Es que McLaren está haciendo distintos planes de expansión que apuntan a la diversificación industrial, introduciéndose en el campo de armamentos sofisticados a tal punto que están por habilitar una nueva planta en las afueras de Londres y han firmado un convenio de complementación con un consorcio americano-alemán, el **MBB**, para el proyecto de un minihelicóptero que utilizara el motor TAG de F-1, con las modificaciones del caso, como planta impulsora. De todos modos el acuerdo McLaren-Renault no se ha oficializado por un par de puntos en discrepancia. Por un lado está el asunto de las petroleras. El otro tema en discusión es que **Ron Dennis** requiere un contrato por tres años. La confirmación de esta alianza significará la continuidad de **Prost** en el equipo, ya que el francés no estaría dispuesto a seguir con los motores TAG sin la conveniente evolución. Al no tener un piloto "tester" en caso de irse Prost, es que Dennis ha tentado a **Alboreto**, actual piloto Ferrari. En cuanto a la parte técnica, el reemplazante de Barnard sería **Alan Jenkins**, ex ingeniero de Penske en el diseño de los autos de Indianápolis.

Brabham. Pese a haber analizado la posibilidad de un pedido de indemnización por parte de Brabham, nunca la cúpula de **BMW** esperó una demanda de **veinte millones de dólares** como la realizada por **Bernie Ecclestone** ante el anuncio del retiro por parte de los bávaros. Haciendo números y a la luz de los últimos resultados decidirían seguir dos años más, asegurando Brabham la construcción de un chasis convencional que destierre el proyecto del BT55 con motor inclinado que tantos problemas trajera a la escudería.

Benetton, podría ser el otro equipo provisto por BMW, previo pago del "leasing" de los motores y del trabajo de desarrollo. **Peter Collins** está barajando esta posibilidad junto con la de TAG y también la alternativa de Renault si los franceses siguen en la F-1.

Ecclestone juega a dos puntas... Ante la decisión de **Carl Haas de volver a Indy, Bernie le propuso asociarse para de este modo tener en la mano la alternativa de Ford.** Aparentemente la cosa camina y sería **Patrick Tambay** el Director Deportivo del equipo, también asociado a Ecclestone para la propiedad de esta escudería junto a Haas. Traerían al ingeniero **Peter Newey**, constructor de los March de Indianápolis, para evolucionar el chasis. El motor Ford es muy bueno y los últimos desarrollos realizados por la gente de los Estados Unidos lo han hecho muy progresivo en cuanto a la entrega de potencia, algo que quedó de manifiesto en el circuito de Hungría. Ecclestone habría tentado a **Prost** en caso de que éste se fuera de McLaren para que pilotee este automóvil en 1987.

Williams. Se confirmó la firma de **Mansell**, que lo había hecho después de Hockenheim por **1.500.000 dólares**, tres veces más de lo que ganó en el '86 pero siempre menos que **Piquet**, que firmó por **2.500.000** dólares gracias al aporte de **Honda**. A Mansell le debe pagar enteramente Williams. Esto se mantuvo en secreto por el problema legal que existe con el precontrato que le había firmado Mansell a Ferrari... En resumen, el panorama es el siguiente: **Lotus** confirmado con motor **Honda** y con **Senna** y Nakajima; **Williams**, motor **Honda**, y **Piquet** y **Mansell** como pilotos; **Ligier** con **Alfa Romeo** y **Arnoux**, habiendo una alternativa para la segunda plaza (**Streiff** o **Alliot**); **Ferrari**, por supuesto que con motor Ferrari, **Alboreto** "seguro" y podría ser **Berger** o tal vez **Boutsen** la segunda figura del equipo; **McLaren** con la alternativa de motor (**TAG** y **Renault**), y sus pilotos pueden ser **Prost**, **Johansson** o **Alboreto**; **Brabham** con las opciones de **BMW** y **Ford**, y confirmado **Patrese** (nada se sabe aún sobre la segunda plaza); **Lola Force** confirmado con motor **Ford**, y sus pilotos pueden ser **Cheever**, **Prost** o **Tambay**; **Benetton** tiene como alternativa de motor a **BMW**, **TAG** o **Renault**, y un piloto puede ser **Berger** en caso de que no vaya a Ferrari; **Arrows** en materia de motores tiene a **BMW** y **Motori Moderni** y como pilotos, a **Boutsen** y **Danner**; **Tyrrell** con motores **Renault** o **Ford**, y **Brundle** sería confirmado en el equipo y **Streiff** podría ocupar la segunda plaza; **Minardi** correrá con **Motori Moderni** y tendrá un auto seguro para **Nannini** y podría haber otro para **Martini** si aparece el patrocinio económico; **AGS** presentara en Monza un auto con **Motori Moderni** piloteado por **Ivan Capelli**, que es su piloto para el año que viene; no se sabe si **Zakspeed** continuará en 1987 y de hacerlo podría tener a **Palmer** y a **Rothengater** dentro del equipo; **Osella** ya anunció que luego del Gran Premio de Italia se retira de la Fórmula Uno.



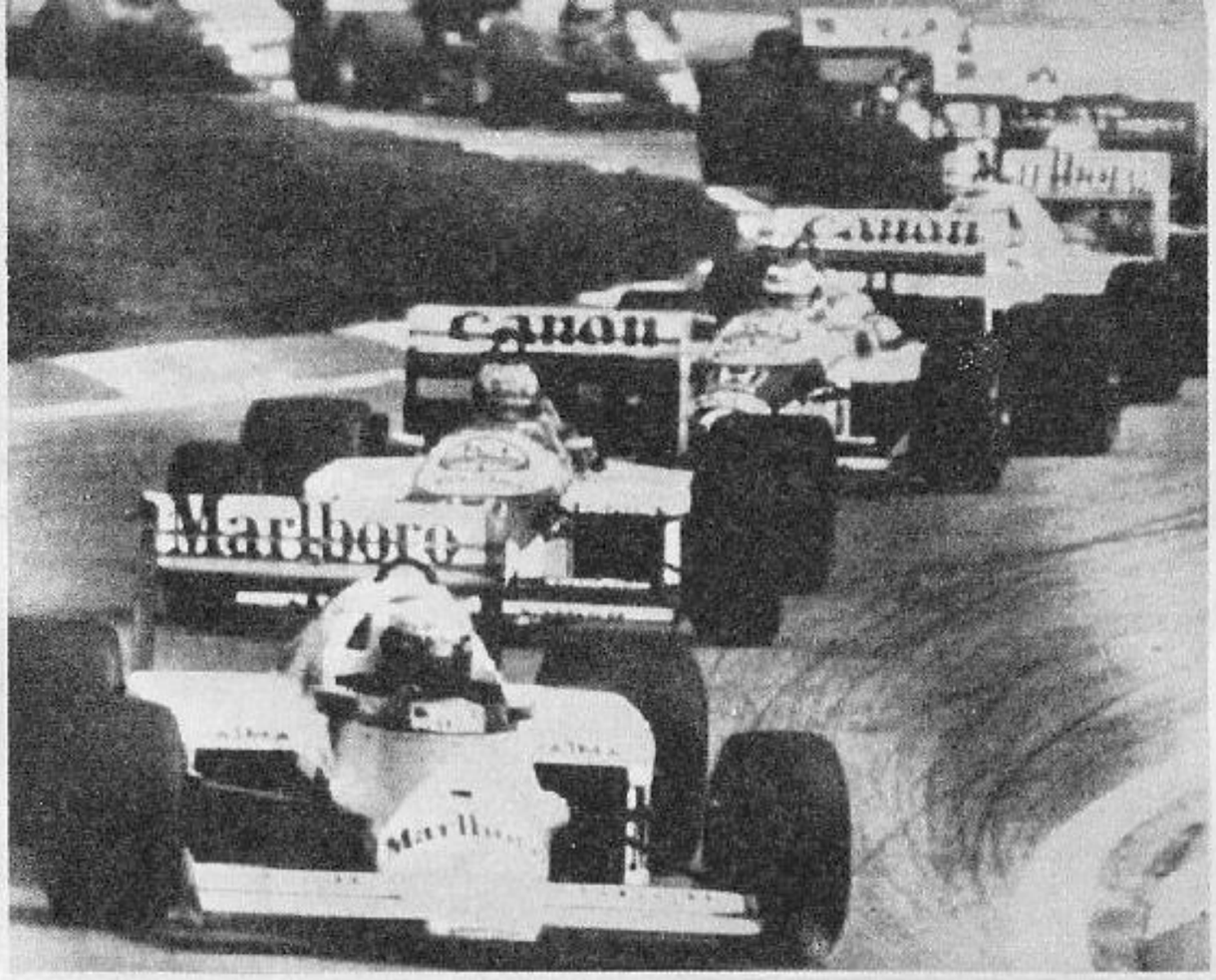
Nelson Piquet con lógica contrariedad. Derecha: en las vueltas iniciales, mientras los Benetton ya pasaron, Prost se dispone a separarse junto a Mansell, seguidos por Piquet, Rosberg, Senna, Alliot, Arnoux, Alboreto y Dumfries. Este último pierde un spoiler en toque con el italiano.

Mientras, poco a poco, Michele Alboreto obtenía posiciones, sin superar a nadie, porque la Ferrari no lo permitía a nadie, porque la Ferrari no lo permitía, pero llenando los vacíos que se creaban delante de él. De la décima posición inicial, Alboreto avanzaba en la clasificación y así se transformaba en segundo cuando Rosberg se paró. Aun mejor que él lo estaba haciendo Johansson, que siempre estuvo con el italiano compartiendo alegrías y dolores, más dolores que otra cosa en el peligroso ejercicio de mantener a la Ferrari en pista a un ritmo decente. Al sueco le tocaba la mala suerte de ver volar el spoiler delantero, que dañó también el alerón trasero, provocando una detención suplementaria para su sustitución.

Lo que le dio a Stefan la oportunidad de llegar al tercer puesto fueron los sorpasso realizados a Danner, Tambay (un par de giros emocionantes rueda a rueda) y, finalmente, a Jones. Tercer lugar para Johansson muy merecido aunque más no fuese por la cantidad de penurias que pasó en el fin de semana. Sobre el podio hubo tres buzos rojos, dos de ellos con el "caballito rampante" sobre el pecho, una cosa rarísima en estos tiempos.

Teniendo en cuenta debidamente los valores efectivos, cabe señalar algunos otros. Sobre todo a Teo Fabi y **Gerhard** Berger, que fueron protagonistas de primer plano. Lo que hicieron fue muy bueno, aunque no premiado. Y también **Arnoux** se batió en buena manera pese a no escapar a las penas del motor **Renault**, que en esta carrera fue perjudicado por aquello que los ingleses llaman "misstiring" y que en el jerga que se usaba en algún momento se llamaba simplemente "rateo" por culpa de una pérdida de golpes de encendido. Comenzó con **Dumfries**, siguió con el de **Senna** y varios más. **René** condujo al final al único sobreviviente, pero lue-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



go de una larga detención. En un cierto punto estaba tercero, pero termino décimo.

Patrese se detuvo imprevistamente enseguida, luego de haber largado con el auto de **Warwick**, piloto que fue "sacrificado". No sirvió eso, ya que Patrese duró sólo dos vueltas. **Nannini** estaba haciendo una gran carrera, pero la rotura de la suspensión la terminó.

Ahora habrá tres semanas de relativa calma, luego Monza... ¡Y a arder!

PATIO DE BOXES

TRATATIVAS.– Las que hay entre **McLaren** y **Renault** para la provisión de motores para el futuro parecen encaminadas a concluir bien. Por esto Renault ha comunicado que retardó el término para su decisión definitiva de quedar o no en la **Fórmula Uno**, y probablemente sabremos cómo estarán las cosas poco antes del GP de Italia en Monza.

La impresión es que todo está a punto y que se aclaran algunos detalles de orden técnico, por ejemplo el de la provisión del combustible, dado

LOS PROTAGONISTAS

Michele Alboreto y **Stefan Johansson** enmarcaron al Campeón del Mundo **Alain Prost** en el podio y en la sala de prensa. Mientras a Prost le hacían las preguntas que preveían respuestas alegres, a los dos de **Ferrari** les planteaban interrogantes que implicaban sorpresa por sus posiciones finales. Y Alboreto confirmó: "**Con nuestros autos actuales no teníamos esperanzas. Inicialmente tuvimos problemas serios con la tenida por una elección incorrecta de neumáticos; luego, con el cambio por las más blandas, las cosas mejoraron un poco, pero no tanto porque con nuestro potencial debíamos resignar al menos un segundo y medio por vuelta con respecto a los mejores. Lo que hace justo una vuelta para la carrera en este circuito. Es obvio que estamos contentos por este resultado, que al menos eleva la moral, pero no basta. En las tres semanas que faltan para el GP de Italia esperamos poder hacer algo para ir a Monza con alguna pretensión más**".

Johansson, por su parte, tuvo la mala suerte de ver soltarse a uno de sus "bigotes" delanteros, "**volar delante de mí y pegar contra el alerón trasero. Una verdadera aventura, sobre todo porque sucedió en una recta, a alta velocidad, quedando el auto muy delicado para ser conducido, con el riesgo de irse afuera. Agreguen a eso que sentía un dolor en la espalda...**". Y así se verá que el tercer puesto fue un premio merecido.

Imposible saber que piensa **Piquet** de esta carrera, porque se fue enseguida. Había equivocado los neumáticos y al principio le costaba tener el auto derecho. Luego el motor comenzó a fallar y finalmente se rompió. Se cambió rápidamente y se escapó. Parece que al mismo tiempo se fue del circuito una niña muy linda...

A PROPOSITO DE LOS "PATINES" Y SUS RIESGOS

El problema de los autos que tocan el pavimento con la parte que debe ser de fondo plano pero que en realidad no lo es debe comenzar a preocupar. Sobre pistas absolutamente lisas aunque con algunos pequeños saltos, los coches lanzados a velocidad máxima tocan el asfalto, lo que se ve en la cantidad de chispas que se han transformado en un espectáculo normal en la F-1. Un espectáculo que puede ser excitante para el público pero que entraña obvios y graves riesgos. Partes de metal que rozan el pavimento a 300 km/h y más, significan una serie de esfuerzos que no pueden dejar de provocar daños.

En Austria se lo ha visto. El viernes, mientras **Warwick** estaba por comenzar la subida que hay en la pista pasando los boxes vio cómo su auto se colocaba de costado sin razón. Hizo un medio trompo hacia la izquierda, pegó contra el guard rail y volvió a la pista, terminando del otro lado. Por suerte, sin otra consecuencia que una contusión en la pierna izquierda. Ello sucedió porque un neumático cedió. **Pirelli** inmediatamente hizo entrar a boxes a todos los autos calzados con sus gomas, queriendo estudiar los motivos antes que los coches siguieran en la pista. Los hechos fueron evidentes cuando el **Brabham** de Warwick se llevó al box: la goma trasera izquierda que se había roto presentaba un tajo longitudinal, neta e innegablemente realizado por un cuerpo extraño. Hecho positivo para Pirelli, que así pudo hacer seguir a los autos calzados con sus gomas. Pero algo que debería haber alarmado a todos, en primer lugar a los considerados responsables de los equipos y de la FISA. Sin embargo parece que ninguno se preocupó, considerando que todo estaba bien... ¿Hasta cuándo? Ciertos movimientos peligrosos de los autos, aparentemente sin razón, pueden ser provocados por los llamados "patines" que están colocados bajo los coches para evitar que la parte inferior de los mismos roce contra el asfalto, rompiendo la línea aerodinámica que se logra con un sello "hermético" contra el piso. Los patines que provocan esas chispas que se ven, son de materiales muy duros, fijados de forma inamovible, pero pueden soltarse. La prueba fue dada por la goma cortada en el auto de Warwick. ¿Nadie ha pensado que una pieza metálica de este tipo puede soltarse, terminando en la cara de un piloto? (Recordemos la muerte de Pryce en Kyalami por haber pegado un extintor contra su cabeza...) ¿O bien que un pedazo de este metal rompa un neumático haciendo que el auto se descoloque violentamente pegándole a otro cercano...?

Nadie se preocupa, al parecer. Y seguimos adelante hasta el posible próximo accidente grave. Así fue la historia de las "polleritas" y del efecto suelo, la de los motores turbo libres en las pruebas y limitados en las carreras. Luego vienen los incidentes graves. Muere Villeneuve en F-1, muere Toivonen en los rallies, y la FISA toma decisiones absurdas.

Hemos, verdaderamente, cambiado para mal, creanme. Para la crónica: el sábado, en Zeltweg, las chispas producidas por los autos de F-1 incendiaron un campo de avena cercano a la pista. Por suerte no había cerca ningún espectador y el fuego fue extinguido por los comisarios de pista.

¿La FISA y la FOCA? Tranquilas, como si nada hubiese sucedido.

VARAK art

PRECIO TOTAL A 480

TAMBIEN OFRECE SU LINEA DE ACCESORIOS

CORONAS DE DURAL	
Paso 3/8 de Z53 a Z73:	A 12,90
Paso 8 mm. o IAME de Z.67 a Z.90	A 12,90
Paso ministar de Z67 a Z90:	A 12,90
• CADENAS REGINA MINISTAR	A 28
• LLANTAS DELANTERAS	A 9
• LLANTAS TRASERAS	A 11

VARA KART SRL.

FABRICA DE CHASSIS PARA KARTING DE COMPETICION Y ALQUILER

ANUNCIA SU NUEVO MODELO CR. 86

PARA MOTOR 100 cm³ ó 125 cm³. CON o SIN CAJA



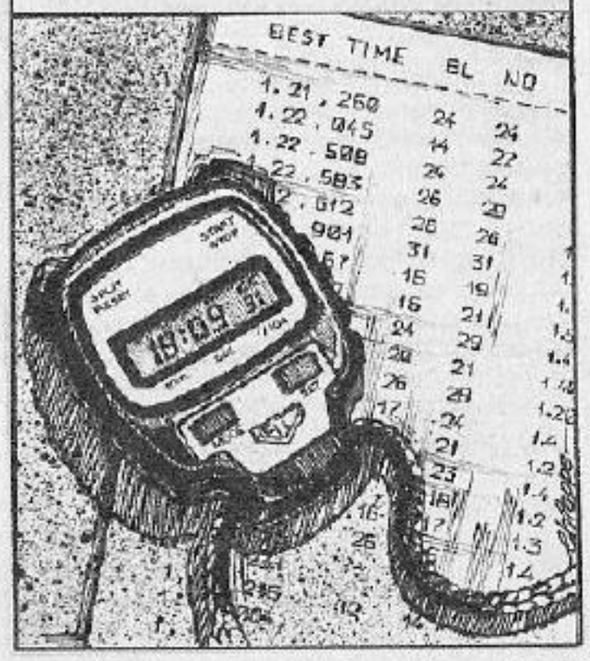
H.B. Producciones

CONSULTE PLAN 3 PAGOS CON EL DISTRIBUIDOR DE SU ZONA

• SANTA FE: Federación Regional Nº 4 • Arenales 1306. TOTORAS. Te. 93221
• NEUQUEN: Flores y Estevez: Conquistadores del Desierto 120. Neuquén Tel. 25-878
• CHACO: Alejandro Giampietro: Av. 9 de Julio 1762. Resistencia. Tel. 20-312 ó 29-868
• CORDOBA: ABALOS: Rivera Indarte 369. Córdoba. Tel. 31-271
• MAR DEL PLATA: Raúl Fernandez: Olazábal 2232. Mar del Plata.
• BUENOS AIRES. Carlos Palomar. S. Martín y Belgrano. Villa Flandria. Luján. Tel. 94-242

AV. GRAL. PAZ 13929. BS. AS. TEL. 652-7937. (cp. 1752)

LOS NUMEROS



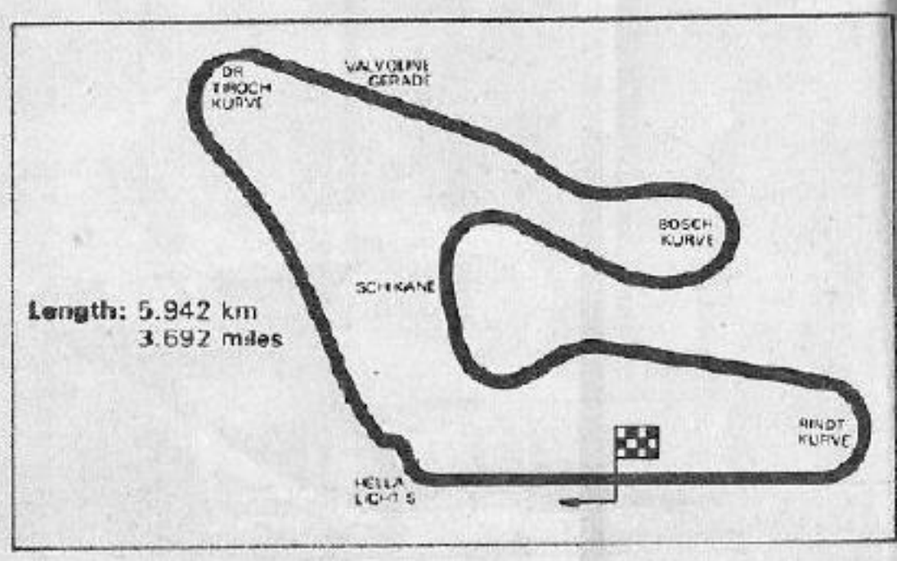
que McLaren esta ligada a **Shell** mientras que los motores Renault son alimentado por **Elf**, y se sabe que cada motor está desarrollado paralelamente con la investigación de su combustible, que es especifico para cada planta motriz.

PRIMADO.— El viernes, cuando empezó la clasificación, el equipo Lotus obtuvo un primado bastante curioso. Apenas iniciada la clasificación, **Senna** subió a su auto y cuando estaba listo, con los cinturones atados, los mecánicos conectaron el sistema de encendido, pero antes que el motor arrancara se verificó la rotura del sistema de distribución neumática, por lo cual Senna debio bajarse –encajado– de su auto y salir con el "muletto".

Un motor que se rompe antes de ser puesto en marcha es, sin duda, un récord negativo absoluto. Algo similar sucedió hace dos años con un motor **BMW** en **Brabham**, pero en ese caso el impulsor giraba con el auto levantado sobre caballetes, mientras que en el caso de Senna, el motor **Renault** ni siquiera habia arrancado...



Arriba: el auto de Patrese piñado el sabado es retirado del circuito luego de sufrir un principio de incendio. Abajo: Prost elevando una copa casi tan grande como el.



ORDEN DE LARGADA

	Teo Fabi **Benetton-BMW** **1m23s549** **(Prom. 256,031 km/h)**
Gerhard Berger **Benetton-BMW** 1m23s743	
	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m23s903
Ricardo Patrese Brabham-BMW 1m24s044	
	Alain Prost McLaren-TAG 1m24s346
Nigel Mansell Williams-Honda 1m24s635	
	Nelson Piquet Williams-Honda 1m24s697
Ayrton Senna Lotus-Renault 1m25s249	
	Michele Alboreto Ferrari 1m25s561
Derek Warwick Brabham-BMW 1m25s726	
	Phillippe Alliot Ligier-Renault 1m25s917
Rene Arnoux Ligier-Renault 1m26s312	
	Patrick Tambay Force-Ford 1m26s489
Stefan Johansson Ferrari 1m26s646	
	Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m27s833
Alan Jones Force-Ford 1m27s476	
	Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m28s018
Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m28s598	
	Alessandro Nannini Minardi-M.Moderni 1m28s645
Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m28s951	
	Jonathan Palmer Zakspeed 1m29s073
Christian Danner Arrows-BMW 1m29s430	
	Andrea De cesaris Minardi-M.Moderni 1m29s615
Huub Rothengatter Zakspeed 1m32s512	
	Piercarlo Ghinzani Osella-A.Romeo 1m33s988
Allen Berg Osella-A. Romeo 1m36s150	

COPA DE CONSTRUCTORES

(Disputadas doce competencias)

Pos.	Marca	Puntos
1°	**Williams**	**102**
2°	McLaren	72
3°	Lotus	50
4°	Ligier	28
5°	Ferrari	26
6°	Benetton	8
7°	Tyrrell	6
8°	Force	5
9°	Brabham	2
10°	Arrows	1



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(Disputadas ocho competencias)

Pos.	Piloto	Nación	Ptos.
1°	**Nigel Mansell**	**Inglaterra**	**55**
2°	Alain Prost	Francia	53
3°	Ayrton Senna	Brasil	48
4°	**Nelson Piquet**	**Brasil**	47
5°	Keijo Rosberg	Finlandia	19
6°	René Arnoux	Francia	14
	Jacques Laffite	Francia	14
	Stefan Johansson	Suecia	14
9°	**Michele Alboreto**	**Italia**	12
10°	Gerhard Berger	Austria	6
11°	Martin Brundle	Inglaterra	5
12°	Alan Jones	Australia	3
13°	**Teo Fabi**	**Italia**	2
	Riccardo Patrese	Italia	2
	Johnny Dumfries	Escocia	2
	Patrick Tambay	Francia	2
17°	Phillippe Streiff	Francia	1
	Christian Danner	Alemania	1

CLASIFICACION

Gran Premio de Austria - Circuito de Zeltweg (Osterreichring), de 5.942 metros - 52 vueltas - Recorrido total 308.984 km - 17/8/86.

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vias.
1°	1	**Alain Prost**	**McLaren MP4C-TAG**	**1h21m22s531/1000**	52
2°	27	Michele Alboreto	Ferrari F.1/86		51
3°	28	Stefan Johansson	Ferrari F.1/86		50
4°	15	Alan Jones	Force THL2-Ford		50
5°	16	Patrick Tambay	Force THL2-Ford		50
6°	17	Christian Danner	Arrows A9-BMW		49
7°	29	Huub Rothengatter	Zakspeed 861		48
8°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4C-TAG		47
9°	25	Rene Arnoux	Ligier JS27-Renault		47
10°	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1G-A.Romeo		46

Promedio del ganador: 227.821 km/h.
Record de vuelta: Berger en la 49° en 1m29s444/1000 a 239.157 km/h.
Próxima competencia: el 7 de septiembre en Italia.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	BER	FABI	PROST	MAN	PIQ	ROS	ARN	ALL	ALB	JOHAN
20	BER	PROST	MAN	ROS	ARN	PIQ	JOHAN	JON	ALB	BOUT
30	PROST	MAN	ROS	ALB	PIQ	JON	DAN	TAM	JOHAN	ARN
40	PROST	ROS	ALB	JON	TAM	JOHAN	DAN	ROTH	BER	GHIN
50	PROST	ALB	JOHAN	JON	TAM	ROS	DAN	ROTH	BER	ARN

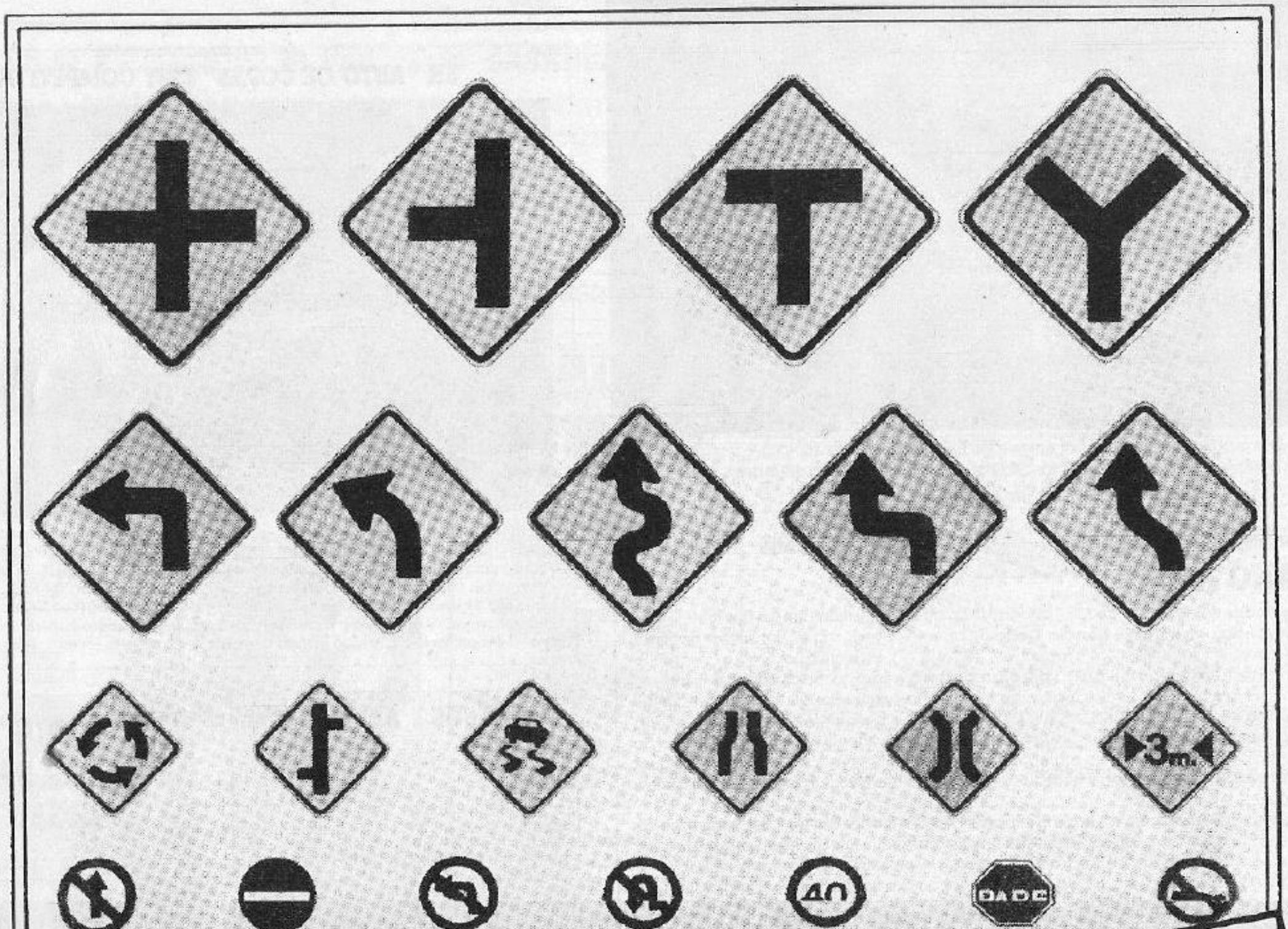
LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
–	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	No largó
3	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Motor
6	22	Allen Berg	Osella F.1G-A.Romeo	Electricidad
8	14	Jonathan Palmer	Zakspeed 861	Motor
9	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	Electronica
10	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault	Motor
12	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Turbo
13	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	Encendido
13	23	Andrea De Cesaris	Minardi M.185	Semieje
13	24	Alessandro Nannini	Minardi M.185	Suspension posterior
16	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	Motor
17	19	Teo Fabi	Benetton B186-BMW	Pasada de vueltas
25	18	Tierry Boutsen	Arrows A9-BMW	Turbo
29	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	Recalentamiento
32	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	Semieje
47	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4C-TAG	Electronica

LOS TIEMPOS

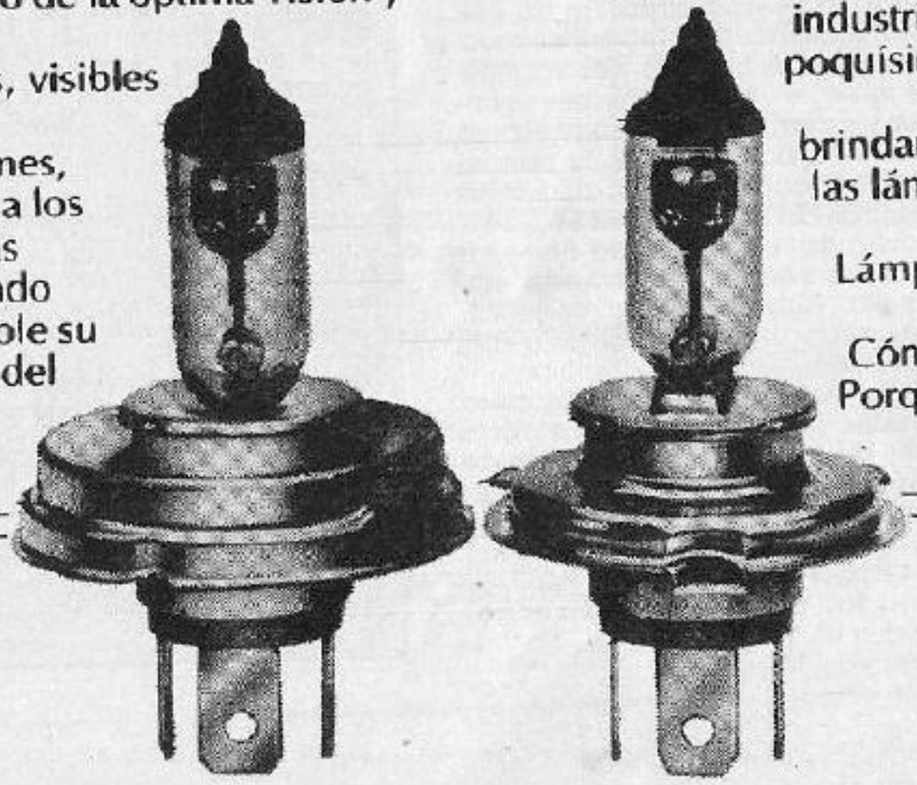
Piloto	Entren. V.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Warm-Up	Carrera
Fabi	1m26s323	1m26s421	1m26s497	**1m23s549**	1m30s302	1m31s522
Berger	1m25s735	1m25s638	1m24s981	1m23s743	1m29s689	**1m29s444**
Rosberg	1m26s641	**1m23s956**	**1m24s100**	1m23s903	1m29s974	1m31s704
Patrese	1m26s009	1m26s648	1m24s863	1m24s044	1m29s680	1m46s938
Prost	**1m25s031**	1m24s346	1m30s496	1m25s285	1m30s570	1m30s761
Mansell	1m26s816	1m25s515	1m27s624	1m24s635	**1m29s372**	1m31s831
Piquet	1m26s425	1m25s990	1m27s896	1m24s697	1m30s339	1m32s033
Senna	1m28s115	1m26s650	1m26s443	1m25s249	1m31s824	1m33s437
Alboreto	1m28s222	1m26s182	1m29s047	1m25s561	1m32s059	1m33s915
Warwick		1m26s892	1m27s983	1m25s726	1m31s782	
Alliot	1m29s740	1m26s999	1m27s740	1m25s917	1m31s072	1m33s845
Arnoux	1m28s417	1m27s797	1m28s127	1m26s312	1m30s624	1m30s958
Tambay	1m30s523	1m27s639	1m29s412	1m26s489	1m33s081	1m34s103
Johansson	1m30s135	1m27s263	1m31s214	1m26s646	1m31s601	1m33s400
Dumfries	1m29s242	1m27s212	1m28s462	1m27s833	1m33s832	1m35s941
Jones	1m29s376	1m27s420	1m30s599	1m27s476	1m32s403	1m34s431
Brundle	1m31s764	1m28s572	1m28s728	1m28s018	1m32s375	1m34s997
Butsen	1m32s627	1m29s155	1m32s549	1m28s598	1m35s601	1m36s132
Nannini	1m32s308	1m31s974	1m31s080	1m28s645	1m35s095	1m35s459
Streiff	27m23s531	1m31s455	1m32s499	1m28s951	1m33s949	1m35s695
Palmer	1m31s640	1m29s073	1m30s126	1m29s583	1m34s380	1m36s650
Danner	1m31s406	1m29s430	1m31s129	1m40s285	1m33s973	1m34s844
De Cesaris	1m33s431	1m33s263	1m30s494	1m29s615	1m35s623	1m36s392
Rothengatter	1m34s495	2m21s202	1m33s84[illegible]	1m32s512	1m35s199	1m36s990
Ghinzani	16m56s917	1m35s070	1m34s773	1m33s988	1m37s293	1m39s607
Berg	32m51s235	1m38s737	1m35s621	1m36s150	1m38s386	1m39s234

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



SI SU COCHE NO VE BIEN, NECESITA LAMPARAS PHILIPS.

Las lámparas halógenas Philips, H4 y H5, señalan el camino de la óptima visión y seguridad vial.
Poniendo, ante sus ojos, visibles ventajas en el manejo.
De reducidas dimensiones, ofrecen alta resistencia a los cambios térmicos y a las vibraciones, manteniendo absolutamente inalterable su valor lumínico a través del tiempo.
El gas halógeno contenido en la ampolla evita que ésta se ennegrezca, lo que se traduce en un rendimiento luminoso más elevado durante toda su vida útil.
Las lámparas halógenas Philips, por su calidad y resistencia, representan un hecho singular en la industria automotriz: son uno de los poquísimos casos en que el repuesto supera al original de fábrica, brindando un 100% más de luz que las lámparas convencionales, tanto en alta como en baja.
Lámparas halógenas Philips, H4 y H5: duran más y se ve más.
Cómprelas con los ojos cerrados.
Porque los ojos de su auto son tan importantes como los suyos.



PHILIPS

PHILIPS

Fórmula Tres Alemana

Texto y fotos: Néstor Palmetti

EN ZOLDER, BELGICA, el argentino dio otro paso al frente en la disputa del título

ROSSO SIGUE AVANZANDO



Al llegar al circuito de Zolder nos encontramos con las reformas que se han realizado en este escenario, que apuntan a hacerlo un poco más lento y seguro, y que fundamentalmente se centralizan en la chicana y en la primera curva, modificándose sensiblemente el radio de giro. Como la pista fue totalmente repavimentada, mostró una total falta de adherencia, lo que provocó una sucesión de despistes durante todo el fin de semana.

La primera tanda de clasificación tuvo como hecho saliente el accidente de **Víctor Rubén Rosso**, el más fuerte que tuvo el piloto de Marcos Juárez desde que está compitiendo. Aconteció en la remozada primera curva del trazado, cuando de pronto el auto perdió adherencia, y el impacto fue frontal contra el paredón, que es de hormigón armado. Por suerte, la fuerte estructura del Dallara impidió daños mayores, pero de todos modos se destruyó totalmente el tren delantero, soportado por una subestructura de magnesio, aunque el monocasco de fibra de carbono resistió a la perfección. En el intervalo entre la primera y segunda tanda se cambió la suspensión delantera completa, utilizando la del auto "muleto" ya que a partir de esta carrera no está más en el equipo el austriaco Martin Ragginger, quien por problemas económicos decidió dejar de participar, quedando así el argentino como único piloto del equipo.

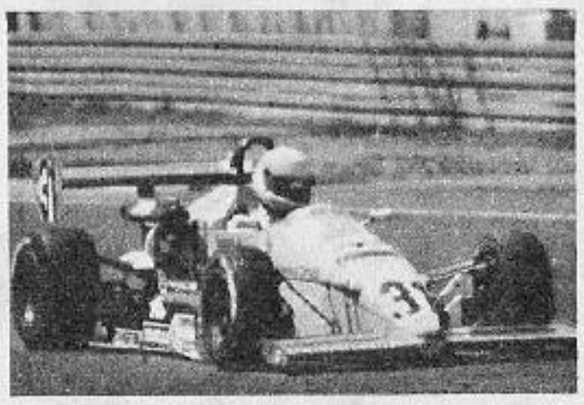
En la segunda tanda de la prueba de clasificación se bajaron todos los tiempos porque al irse engomando el circuito, se ganó en adherencia. El mejor registro fue para el alemán **Bernd Schneider** que, con chasis Raynard, estaba jugándose las últimas cartas para el Campeonato y, al obtener la pole position, vio bastante simplificado el trabajo para la carrera. Marcó **1m40s10/100** y superó por 15/100 a **Alfonso Devinuesa**, quien denodadamente está buscando un lugar entre los seis primeros del Campeonato Alemán para tener derecho a participar en la final del **Campeonato Europeo** que se realizará a fin de año en el circuito italiano de **Imola**. Siguiendo con la prueba de clasificación, fue tercero el alemán **Wolfgang Kaufmann**, que empató el tiempo de Devinuesa. Rosso, por su parte, habiendo logrado un buen balance en su auto, se las ingenió para lograr el cuarto tiempo a 34/100 del mejor registro. La tercera fila la compartían **Paul Belmondo** (hijo del actor Jean-Paul) y **Markus Oestreich**. El de Belmondo fue el mejor de los tres Reynard-Alfa Romeo que llevó **David Price**, titular del equipo inglés que se hizo presente por primera vez en el Campeonato Alemán de F-3. Y Oestreich puso sexto al Martini-VW Spiess.

Para el piloto argentino era importante que tanto **Kristian Nissen** como **Hans Peter Kaufmann**, los dos líderes del Campeonato, tuvieran problemas en la puesta a punto de sus autos.

LA CARRERA

Se debió largar dos veces pues en la primera largada se rompió la caja del auto de Markus Oestreich, que quedó detenido, y los que estaban detrás lo embistieron, provocándose una carambola espectacular en la que varios quedaron fuera de carrera. Por esa alternativa todo se retrasó cuarenta y cinco minutos, y al largarse nuevamente tomó la punta Bernd Schneider seguido por Alfonso Devinuesa y tras ellos Rosso en muy buena largada, precediendo a Wolfgang Kaufmann, Otto Rensing y Paul Belmondo.

Luego, varios trompos fueron dando un matiz distinto a la carrera. En primer lugar, durante la segunda vuelta, Wolfgang Kaufmann se fue de pista y no pudo reiniciar la marcha, con lo quedó afuera. En la séptima fue Alfonso Devinuesa el que protagonizó un trompo que lo retrasó bastante. Todo esto hizo que Bernd Schneider se fuera escapando solo en la punta, con un chasis que andaba a la perfección y con un piloto sumamente inspirado que peleaba esta victoria para buscar la vanguardia en el Campeonato. Víctor Rosso se defendía como podía, tratando de aguantar a Rensing y a Belmondo, que lo acosaron hasta la última vuelta. Entretanto, la óptica de los espectadores también se centraba en Kristian Nissen y Hans Peter Kaufmann, los punteros del torneo. En el caso del primero, venía recuperando bien pero un trompo y un posterior toque con Hans Peter Kaufmann lo dejaron fuera de carrera. En cuanto a Kaufmann, le fue mejor ya que finalmente pudo acceder a un sexto puesto.



Rosso en el podio, con la felicidad pintada en su rostro luego del segundo puesto obtenido en Zolder, después que en la prueba de clasificación tuviera una "pina" importante. Pero recompusieron el Dallara-Spiess, dañado en su parte delantera y el argentino realizó un trabajo muy bueno.

De todas maneras, para "Vichin" Rosso este segundo puesto es importantísimo pues le permite avanzar en el Campeonato y, quedando sólo tres fechas para la finalización del torneo, los cuatro primeros del mismo están separados por apenas 14 puntos, lo que presagia un final "de bandera verde".

CLASIFICACION

Campeonato Alemán de Fórmula Tres. Circuito de Zolder (Bélgica) de 4.262 kilómetros. 20 vueltas. Recorrido total: 85,240 km. 17/8/86

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vueltas
1°	**Bernd Schneider**	**Reynard-Spiess**	**34m04s92/100**	20
2°	Víctor R. Rosso	Dallara-Spiess	34m16s65	20
3°	Otto Rensing	Martini-Spiess	34m17s08	20
4°	Paul Belmondo	Reynard-A. Romeo	34m18s85	20
5°	Harld Huysmann	Ralt-Spiess	34m24s84	20
6°	Hans Peter Kaufmann	Dallara-Spiess	34m28s91	20

Promedio: 147,667 km/h. **Récord de vuelta:** Schneider en la 12ª, 1m40s40/100 a 150,382 km/h. **Campeonato** (Disputadas ocho competencias): **Kristian Nissen, 84 puntos**; Bernd Schneider, 74; Víctor Rosso, 70; Hans Peter Kaufmann, 58; Wolfgang Kaufmann, 35; Manuel Reuter, 33; Gregor Foitek, 32; Alfonso Devinuesa, 31; Markus Oestreich, 30; Frank Schmickler, 27.
Próxima competencia: El 23 de agosto en Nurburgring, Alemania.

A.R.S.

FANGIO Jr., 7° EN POCONO

Los autos de las **American Racing Series** se presentaron en el circuito de Pocono (llamado trióvalo, por ser un triángulo con curvones muy amplios en sus vértices), brindando un buen espectáculo a pesar de la escasa cantidad de autos. **Geoffrey Andretti** (hermano de Mike) se impuso en la competencia donde se mostraba como el favorito por sus actuaciones previas entre los Indy Cars "B", escalón siguiente en su campaña a la Fórmula Super Vee. Había logrado el primer tiempo en clasificación, ubicándose a continuación Mike Groff, Tommy Byrne, el candidato Fabrizio Barbazza y quinto **Juan Manuel Fangio**.

Desde el principio comandó el lote Groff seguido de Andretti, mientras Barbazza y Nick Fornoro (debutante y muy conocido en las competencias de Midget) daban gran espectáculo. Quinto se ubicaba Byrne y 6° muy lejos, Fangio. Faltando dos vueltas se encendió la luz amarilla y Barbazza que venía tercero protagonizó un hecho insólito: marchando todos detrás del "Pace Car", el italiano se distrajo mirando los carteles indicadores de boxes en momentos en que Albert Naon, que lo precedía, aminoró su marcha, por lo cual Barbazza literalmente "se lo trago" rompiendo la suspensión delantera de su auto. Faltando una ronda se dio la luz verde y Groff, que venía primero, se quedo "dormido" y Andretti tomó la punta hasta el final, logrando así su primera victoria. Fangio se clasificó séptimo, muy lejos de toda discusión por la punta. La ARS no tiene demasiada trascendencia aún, pero su interés fundamental es que el campeón tiene asegurado un auto para clasificar en las 500 Millas de Indianápolis '87...

El Campeonato continúa liderado por Groff seguido de Barbazza. La próxima competencia se realizara el **31 de agosto** en Mid Ohio, donde también participara Juan Manuel Fangio II.

Informe: Héctor Cademartori (desde los EE.UU.)

Revista CORSA Nº 1050. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico**: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Agosto 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 11-27-34-50

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

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

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

PARA TALLERES MECANICOS



maquin parts srl

* CRIQUE HIDRAULICO PARA CAJAS Y DIFERENCIALES

BANCO ARMADO DE MOTORES

DISTRIBUIDORES:

● DIAZ Y CLEMENTI S.C.: Av. Luro 5396. MAR DEL PLATA. Tel. 023-732252
● LA CASA DE LAS HERRAMIENTAS: J.J. Lastra 860. NEUQUEN. Tel. 0943-32675
● JUAN CARLOS NARCISI: Calle Nº 264. GRAL. PICO. LA PAMPA. Tel. 0302-22601.
● NESTOR BORETTO. Allende 710. CORDOBA. Tel. 051-71494

* EQUIPOS PARA CORREGIR COMBAS ● F.100 ● TAUNUS ● R12 ● R18 ● PEUGEOT ● DODGE
* DESMONTA RUEDAS PARA CAMIONES Y TRACTORES

ZONAS DISPONIBLES

Fábrica:
MITRE 1709 (cp. 2600).
VENADO TUERTO. SANTA FE. TEL. 0462-24053

LLANTAS DE COMPETICION AERO

PARA: * T.C. 2000, T.C. del OESTE y BONAERENSE F.2 LIMITADO-NAC
* F.2 Codasur
* F.4 * F.5
* SPORT 1050,
* C.A.P.I * RALLY ENTROCOR FORMULA 850 MILLE LLANTAS ESPECIALES
* TURISMO CLASE 2 y 3

y demás categorias zonales



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES
PROMOCIONALES A CORREDORES
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

FLUJO METRO

Profesional FM-185



Testeo: tapa de cilindro, multiple de admision y escape carburador, toma dinamica. Presicion ±1% escala total

O.NEMARIC
ALSINA 114
1642 S.ISIDRO
(01) 743-2252

DISTRIBUIDORA "SUD"

DS

REPUESTOS Y ACCESORIOS

* A-3 * S.M. * LAMPARAS * VIMOR * NIC * CABLES TAIYOT * ESPEJOS W.G.
* PLASTILLIT * R.T.M. * AUTOKLINER * CINTURONES: B.R.D. *
ANTENAS ELEMAR * APOYA CABEZA TOTAUTOS *
PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE - ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-6431

LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 8157) Villa Basch. TEL. 769-1314

AUTOMECANICA "DANIEL BELLO"

☆ARMADO DE AUTOS ESPECIALES ☆
LOTUS ☆ MORGAN ☆ M.G. ☆ JEEPS ☆ SPIAGGIA
Trabajos sobre pedidos - Asesoramiento técnico
EL TALA 3854 (Alt. Diaz Velez 1400). Ciudadela Sur

DEFENSAS INTEGRALES

LINEA "U"
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UPS



CYCLE WORLD

Precios especiales a revendedores
Envios al interior
AV. DEL LIBERTADOR 6822 (CP 1429) BS. AS. ☎ 784-4808

DULBECCO

PEUGEOT 505·COUPE FUEGO
A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
E INYECCION **CONSULTENOS**
MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

ANTIFLAMA PROVA

Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326 - 7°ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-16 hs)
Envios al interior

TORNILLERA

CUERPOS DE 3 a 6 ESTANTES
48 CASILLEROS PLASTICOS LAVABLES
SE CUELGA FACILMENTE DE CUALQUIER PARED



ANCHO 32 Cms
ALTO 48 Cms.
FONDO 28 Cms

● GUARDE PRACTICA Y ECONOMICAMENTE TORNILLOS-TUERCAS ARANDELAS LIJAS-REPUESTOS-LLAVES y todas esas pequeñas cosas que usted dejaba tirada en cajones y traquetes

Zonas disponibles para distribuidor

FABRICA
CALLE 120 Nº 4365 V. BALLESTER (1653) – Bs. As. TEL.: 768-8444
De Lunes a Viernes de 7 a 16 Hs.



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

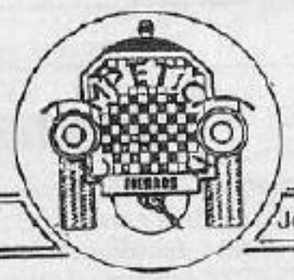
PEUGEOT CIUDADELA



LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES Y ACCESORIOS 404 - 504 - 505 y Diesel
Abierto Sábado todo el día.
y feriados de 9 a 12 hs. Avda. GAONA 4214 (CP 1702) - Ciudadela

COMPETICION FIERROS

ELEMENTOS ESPECIALES PARA COMPETICION



● JUNTAS MEYRO ● BOBINAS INDUMAG
● GUIAS DE VALVULAS R y C
● CABLES DE BUJIAS C.F. ● FILTROS VINTO
● CONDENSADORES MAXICAP

ZONAS DISPONIBLES

Jorge DRAGO ☆ Héctor NAVONE

Envios al interior

COMPETICION FIERROS
C.C. 73 (1706) HAEDO. TEL. 552-6694 / 650-6655

HOT ROD

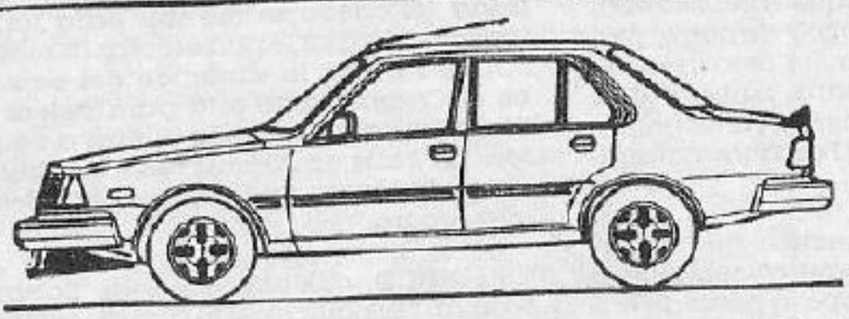
☆ TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MEHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK etc.
☆ VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS
☆ TODO PARA EL TUERCA

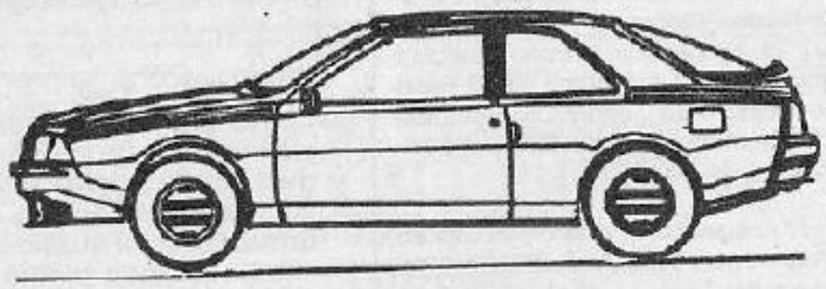


Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430
Loma hermosa Envios al interior

COLOCACION KIT de ORESTE BERTA S.A.





UNICO APROBADO POR RENAULT ARGENTINA

● MOTOR ● ESCAPE ● SPOILER
● ALERON ● LLANTAS ● GOMAS

Lunes a viernes de 8 a 12 - 14 a 19

Agente Oficial exclusivo
ALVARO JULIO OLIVET

GARCIA DEL RIO 3736. CAP. FED. TEL. 541-6823 (cp. 1430)

CORSA
Marlboro Autoestilo SEVEL AMERICAN EXPRESS
6° RALLY ARGENTINA 1986

Lo mejor

RECALDE-DEL BUONO reviven su gran actuación: "Así lo hicimos

CRONICA DE UNA C

La intervención de Jorge Recalde y Jorge Del Buono sobre el Lancia Delta S4 del equipo Lancia Martini fue, sin duda, el elemento más importante que tuvo el Rally para los argentinos. Los detalles de su inclusión, así como cada paso dado por ellos durante los entrenamientos previos, ya fueron ampliamente cubiertos por CORSA en su momento. Por eso, charlamos con ellos para que nos relaten, a su manera, todo el rally, desde el mismo momento en que llegan a Buenos Aires y se alojan junto a todo el team.

El relato que sigue confunde en uno solo al de Recalde y al de Del Buono, en aras de una mayor claridad para el lector. Sus historias son casi idénticas y sus puntos de vista están separados tan sólo cuarenta centímetros. Así vivieron ellos el Rally de Argentina. Una misión plenamente cumplida.

ATENCION CINCO ESTRELLAS

"En Buenos Aires tuvimos la primera sorpresa. Sabíamos que así se manejaban los equipos europeos, pero no contábamos con que nos reservarían a cada uno una habitación doble en el Hotel Sheraton, al igual que hacen con sus propios pilotos. El trato, tal como en los días previos, fue igual que el dado a los pilotos más antiguos del equipo. Attilio Bernacchini, quien fuera navegante de Betega, estaba encargado de resolver todo lo referido a la distancia en carrera. Para ello vino una semana y media antes y eligió los lugares donde se debían colocar durante el Rally cada camión y camioneta de auxilio, así como la disposición de qué autos barrerían en los enlaces a los coches de carrera. Además eligió no sólo un lugar para los auxilios sino también las alternativas posibles. Cada puesto tenía dos opciones. Como es habitual, cada detalle estaba pasado en limpio en un libro de asistencia, y cada integrante del equipo disponía de un ejemplar. Con planos, promedios, ubicaciones relativas... era imposible perderse. Asimismo nos dio una explicación completa sobre el uso de la radio, las frecuencias, así como sobre el 'twinmaster' electrónico, aunque éste ya lo habíamos usado en otras oportunidades.

"Asimismo, el médico del equipo nos preguntó qué queríamos comer durante los días del Rally, explicándonos que a medida que transcurre la carrera se van perdiendo los reflejos y en general decae el rendimiento físico. Nos dijo que no nos preocupáramos, que ello era normal. En el coche titular teníamos colocadas ya las butacas –iguales a las del mulettto– y los cinturones. Las medidas para ambos nos las habían tomado en la fábrica Sparco cuando nos confirmaron como tripulantes para esta carrera. Estaban hechas perfectamente y ambos 'calzamos' barbaro. Realmente nos cuidaban mucho. Sentíamos en cada detalle que todo el equipo estaba pendiente de nosotros y a nuestra entera disposición. Eso, como prolegómeno de una largada, es muy lindo, porque da una confianza muy grande en todos los integrantes de la escudería."

CAMINO A CORDOBA

"La largada en sí desde la rampa en el Automóvil Club Argentino fue más ordenada que la de la edición 1985. Hubo algunos desbordes del público en Arrecifes y Rosario, pero nosotros no sufrimos aunque sentíamos cómo el público entusiasmado golpeaba con las manos los plásticos del Lancia.

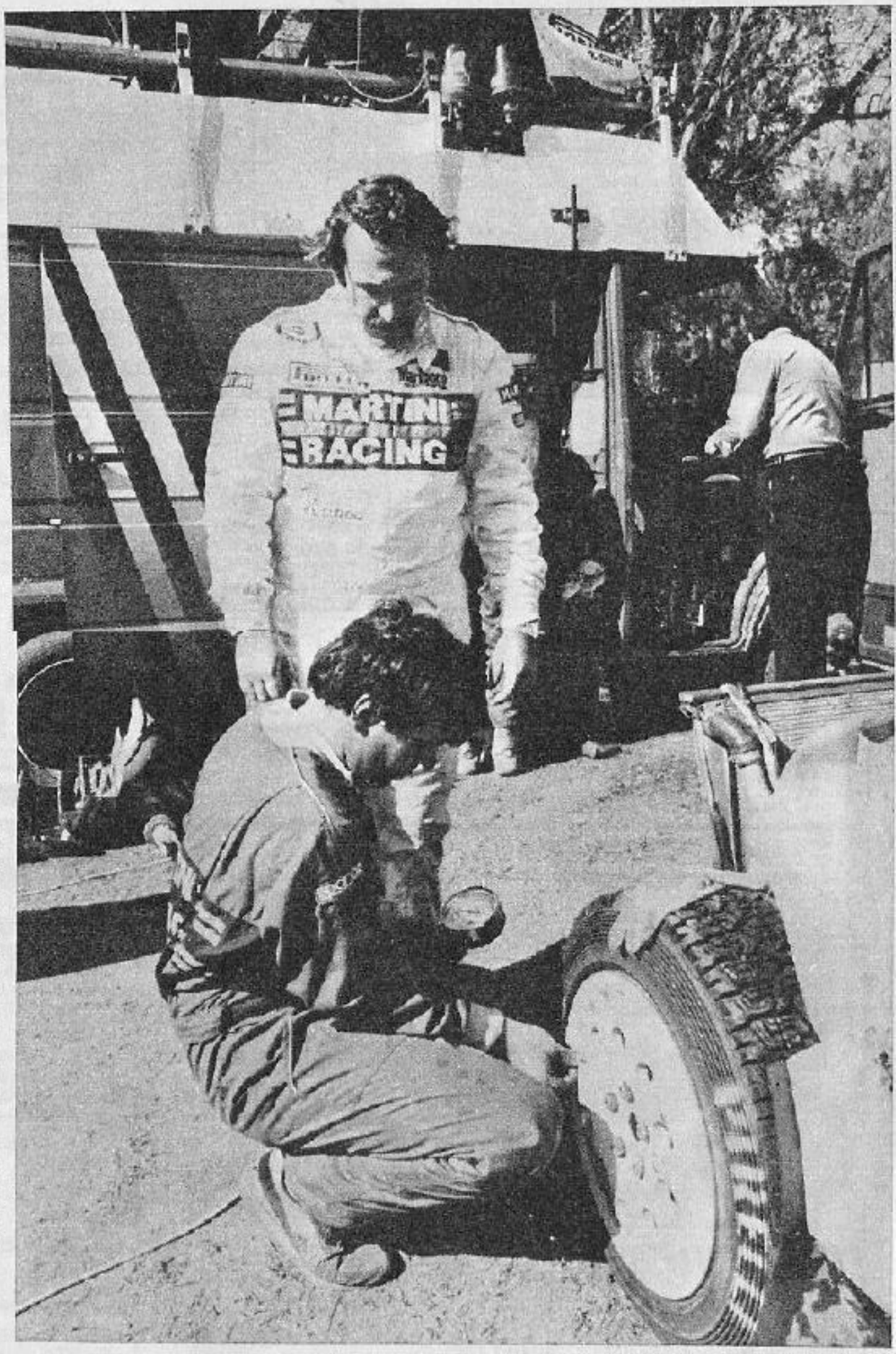
"Pensamos incluso que los podían romper, pero no fue así. Sabemos que en cambio otros autos fueron tratados más rudamente. En Arrecifes nos esperaba un auxilio donde cargamos nafta, y continuamos viaje hacia Villa María. Durante todo el trayecto desde Buenos Aires hasta Bell Ville nos seguían tres autos. Dos Fiat Regatta Weekend y un Lada Niva 4 x 4 en los que viajaban mecánicos y motoristas. Todos estábamos comunicados por radio pero no fue necesario hacer nada sobre el auto. En Bell Ville se cargó nafta nuevamente y desde allí nos dirigimos hacia el parque de reagrupamiento, en General Cabrera. En ese tramo, uno de los autos de seguimiento tuvo problemas con las llantas –rompieron cuatro, en un tramo donde el asfalto estaba muy poceado– y seguimos solos. Hasta General Cabrera no hubo ningún inconveniente. Entregamos el coche y nos fuimos a dormir un par de horas en el hotel que está al lado de la concesionaria SEVEL."

TURBO AL MAXIMO

Cuando sacamos el auto para dirigirnos a Berrotarán, se lo revisó íntegro por las dudas, y como no había novedad alguna nos fuimos a largar el P.C.1. La válvula wastegate del turbo estaba regulada a la potencia máxima."

PC 1 (Berrotarán - Berrotarán). "Era la primera vez que podíamos manejar el auto en condiciones cercanas a las ideales. Pensamos que sería mejor andar con algo de prudencia por la niebla que había y por los frenos. Igual no anduvimos tan mal, ya que terminamos cuartos".

PC 2: (Las bajadas - Villa del Dique). En este PC, que comenzaba en Las Bajadas, nuestra preocupación eran los vados y, sobre todo, los saltos. El Delta S4 tiene tendencia a caer de trompa luego de saltar, y no queríamos romperla. El lugar donde se había accidentado Vatanen estaba en mejores condiciones que en el '85, y no ocasionó ningún inconveniente. Hacia el final, aceleramos algo más en la parte más veloz. No nos fue mal, ya que terminamos 2dos. a tan sólo un segundo detrás de Juha Kankkunen".



PC 3: (San Ignacio - Bif. a Yacanto de Calamuchita). Después de la recta en la cual se larga, hay una curva de 90° a la izquierda donde nos fuimos de largo porque frenamos muy encima. Había lugar para seguir derecho y nos fuimos unos diez o veinte metros. Volvimos al camino de la carrera colocando la marcha atrás. En lo rápido íbamos muy bien: en lo lento, hacia el final de ese tramo cortábamos un poquito antes... Había varios retomes y nos complicaban la vida".

PC 4: (Bifurcación a Yacanto de Calamuchita - Amboy). "Lo hicimos bastante bien. Pero los europeos también, así que, pese a andar sin ningún problema y fuerte, nos ganó Biasion por seis segundos".

PC 5: (Sta. Rosa de Calamuchita - San Agustín). "Aquí también: nosotros anduvimos barbaro, pero ellos mejor aún".

PC 6: (Jose de la Quintana - Va. Cdad de América). "Este es un tramo muy angosto y trabado. Por lo tanto íbamos tranquilos, no muy a fondo. Queríamos averiguar qué pasaba si

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ONSAGRACION



Jorge Recalde, mostrándose profesional como siempre, estuvo en cada detalle de su auto. En la foto, controlando la presión de los neumáticos durante un auxilio en la primera etapa. El equipo Fiat-Lancia lo trató en forma impecable.

Jorge Del Buono en su hábitat. La butaca izquierda del Delta S4. Delante suyo, el twinmaster electrónico, la radio y los cronómetros.

andábamos más por el medio, sin tanto apuro. El resultado lo vimos cuando terminamos: éramos quintos a 19 segundos... Evidentemente no era la forma de encarar la carrera. Había que apurarse".

PC 7: (Potrero de Garay - Rio de la Suela): "Hicimos todo bien. Bien 'planchados' y a tono. Biasion nos sacó cuatro segundos".

PC 8: (Bosque Alegre - Falda del Carmen): "Ese prime nos gustaba de alma, queríamos ganarlo y nos teníamos bastante fe. Sin embargo, en un retome a la derecha aceleramos antes de lo necesario y nos pasó la cola... Hicimos un trompo y le pegamos levemente de frente a la montaña. Fue una macana, pero inevitable. Pusimos marcha atrás y seguimos sin problemas. Nosotros sabíamos que los retomes eran complicados y esa fue la prueba que necesitábamos. Igualmente perdimos 18 segundos, lo que no era tanto".

"Al fin de la primera etapa estábamos colocados terceros a 30 segundos de Kankkunen, el segundo. Cesare Fiorio estaba contento y nos recomendó que fuéramos a la 'caza' si nos considerábamos capaces".

TROMPO, GOMAS Y RETOMES

PC 9: (Tanti - Cosquín): "Este prime nos gusta mucho. Al principio íbamos algo 'desparramados' pero hacia el final, cuando se endereza y se entra en el curverío veloz que hay después de la Cueva de los Pajaritos, anduvimos en forma excelente. Al final fue el primer prime que ganamos en esta carrera. Lo hicimos muy, muy fuerte".

PC 10: (Villa Pan de Azúcar - Villa Allende): "Para nosotros fue trágico. A poco de largar se paró el motor cuando hicimos un trompo aunque no veníamos al límite. Finalmente perdimos 55 segundos con respecto a Biasion pero gran parte de ese tiempo fue porque, luego de un inconveniente grave como el que sufrimos, nos 'desenchufamos' en cierta medida, perdiendo algo de concentración. Luego, conversando con el médico del equipo, nos dijo que la presión psicológica que sufríamos era tremenda, dada la nueva responsabilidad de correr estos autos con tanta potencia y todo un equipo respaldándonos. Según él eso se mejora con el transcurso de las carreras. Nos tenía tanta fe que apostó una cena con otro directivo de Lancia a que nosotros ganábamos en toda la carrera, seis primes. Y finalmente ése fue el número que ganamos...".

PC 11 (El Manzano - La Cumbre): "Fue una porquería. Los retomes nos tenían locos. El asunto era que en cada uno de ellos, para recorrerlo perfectamente había que hacer un semitrompo, si no se perdía un segundo por cada retome. Y efectivamente eso fue lo que nos sacó Alen. Había unos treinta retomes. Y perdimos 29 segundos..."

PC 12 (La Cumbre - Ascochinga): "Allí los Peugeot 205 anduvieron con todo, tratando de descontar. Pusieron el turbo al máximo posible y ganaron. Nosotros anduvimos bien".

PC 13 (El Alamo - Ascochinga): "Era un prime bien rápido y 'a priori' nos era favorable. Sin embargo, nuestra hoja terminaba mil metros antes de la llegada real. Eso fue provocado porque la marca roja pintada por el ACA no señalaba el fin real del PC. Tanto Biasion como nosotros no disponíamos de la hoja de ruta de los últimos mil metros, que tenían cuatro curvas, y allí no anduvimos rápido. Perdimos 21 segundos, y ganó Alen".

PC 14 (Ascochinga - San Pellegrino): "Otro trágico para nosotros. A dos kilómetros de la largada se nos rompió una goma y nos dimos cuenta cuando se nos fue el auto en una curva a la izquierda y encaró contra un muro de cemento. Era la trasera derecha, que estaba totalmente desinflada. En vez de parar tratamos de continuar en llanta e hicimos los siguientes siete kilómetros en esas condiciones. Antes, en los entrenamientos no habíamos practicado el cambio de neumáticos entre ambos... A los nueve kilómetros nos pasó Markku Alen cuando estábamos aflojando los tornillos de la rueda. Cambiamos la goma y seguimos. Cuando arrancamos, lo hicimos doscientos metros antes que llegara Blomqvist. Stig, después, estaba bastante enojado con nosotros, pero no había por qué. Obviamente no íbamos a dejarlo pasar... Al final había algunos lomos de burro...".

PC 15 (Todos los Santos - Charbonier): "No tuvimos ningún inconveniente. Cuando estábamos doblando en una curva a la derecha, vimos que sobre el camino había una pastilla de freno completa, signo inequívoco de que alguien se había pegado. En efecto, poco después lo pasamos a Juha Kankkunen que venía con la parte trasera de su Peugeot destruida. Quisimos avisar por radio al equipo pero eso nos costó segundos ya que nos perdimos en la hoja de ruta, y hasta que volvimos a encontrar una referencia pasó algún tiempo".

PC 16 (La Cumbre - San Marcos Sierra): "Había bastantes lomos de burro y saltos, por lo que anduvimos con cierto respeto. Además, en el cruce del río Pintos no queríamos mojar demasiado el auto, por temor a que se parara".

PC 17 (San Marcos Sierra - Capilla del Monte): "Fue bien rápido y nos gusta mucho. Lo ganamos sin problemas".

PC 18 (La Falda - Río Ceballos): "En este prime había cualquier cantidad de gente, tanto en el principio como en el final. En general estaba bien ubicada, pese a que en algunas curvas parecía que habían colocado tribunas, tal número de personas había".

"Tal como se hizo al final de la primera etapa, cuando terminamos la segunda nos cambiaron los resortes y amortiguadores. Además se había roto un dispositivo de la dirección hidráulica, lo que provocaba cierto endurecimiento del volante. También se cambió el diferencial delantero, lo que mejoró notablemente el auto para la tercera etapa. El coche era otro y traccionaba adelante mucho mejor. Alen y Biasion ya lo habían cambiado al término de la primera etapa...".

TODO EL APOYO

PC 19 (Rancho Alegre - Cuchilla Nevada): "Cuando íbamos hacia la largada, había mucha gente... Muchísima. Nos fue bastante difícil llegar. En el auxilio cambiamos gomas dificultosamente por el público que había caminando hacia el comienzo del prime. Pero la largada se había trasladado unos nueve kilómetros y la gente pugnaba por llegar... Cuando llegó la hora de largada de Biasion, el italiano quiso partir. El tenía muy presen-

te el accidente de Portugal y pensaba fundamentalmente en los espectadores. Tampoco habia suficientes policías para contener a tantas personas, quienes tapaban muchas de las vias de escape. Alen y Blomqvist insistieron para que se anulara ese PC, y el ACA les hizo caso. Era realmente muy complicado correr en esas condiciones. Luego la gente se enojaba cuando nos veia pasar sin casco y a ritmo lento. Pero no habia alternativa. A nosotros nos perjudicó esa suspensión ya que nos quitó una posibilidad más de descontar la diferencia que nos habia sacado Blomqvist".

PC 20 (Río Guasta - Taninga): "Lo hicimos muy bien y andando muy fuerte. A esa altura todo el equipo Lancia estaba pendiente de nosotros, revisándonos el turbo al fin de cada prime. Ya elegiamos las gomas que queriamos poner en cada caso".

PC 21 (Chamico - Ambul): "Realmente anduvimos en forma excelente. Pocas veces nos fue tan bien en un prime, como en éste. Fue, modestia aparte, un trabajo excepcional de nuestra parte. Al final llegamoscon una llanta partida pero entera ¡Increible! Resistió sin romperse. Le sacamos tanto a Alen –quien habia manejado muy fuerte también–, que nos preguntó por dónde habiamos cortado camino. No podia creer que le hubiéramos ganado en buena ley. Al final de ese tramo, como en otros de la tercera etapa, Jean-Francois Fuchille –el navegante de Saby– nos esperaba para darnos nuestro tiempo. El equipo Peugeot nos seguia continuamente por la lucha que se daba con Blomqvist por el tercer puesto".

PC 22 (Ambul - Las Maravillas): "Tambien lo hicimos muy bien, pese a los lomos de burro. Empatamos el primer puesto con Alen, quien tambien venia 'como los bomberos'".

PC 23 (Villa Cura Brochero - Nono): "En la primera curva a la derecha, una de 90°, le pegamos a la carroceria del lado del piloto. Luego de eso nos cuidamos un poquito en los saltos...".

PC 24 (Villa Las Rosas - Pueblito): "Estaba bastante roto y habia una cantidad enorme de piedras sueltas".

PC 25 (Cuesta de la Gruta - Ciénaga de Allende): "Era una de nuestras cartas más importantes. Estabamos convencidos de poder ganarlo si todo se mantenia como hasta el momento. Es un camino que conocemos muy bien y, tal como en los dos siguientes –los últimos del Rally–, teníamos que sacarle a Blomqvist 25 segundos por prime. Creiamos poder hacerlo. Largamos con ese objetivo, pero cuando encarábamos una curva a la izquierda amplia a unos 1900 km/h, apareció una piedra laja por el lado del piloto y le pasamos por arriba con la rueda trasera izquierda. No hubo forma de esquivarla, y menos a esa velocidad. Pinchamos pero no paramos hasta la llegada. El alma se nos vino a los pies. Esa goma nos costaba no sólo el prime ino no poder aspirar al tercer puesto, y, con él, al 1-2-3 de Lancia y a la preciada Prioridad A de largada. Los mecánicos nos decian que: "Mala suerte, se hizo todo lo posible, pero no se podia prever algo como esto"... Para nosotros el consuelo era poco. No habia manera de descontar 56 segundos perdidos ni los que hubiésemos obtenido de ganar allí".

PC 26: (Mina Clavero - Giulio Cesare): "En este tramo fuimos sin hoja de ruta. El camino lo conocem de memoria. En el comienzo de la trepada fuimosmuy fuertes y 'enderezamos' todas las curvas, y bajamos el récord que teniamos desde el '84".

PC 27 (El Cóndor - Bifurcación RP 14): "En el trabadito entre l Cóndor y Cpina fuimos muy bien pero sin hacer locuras. Era un infierno la cantidad de publico que habia en esa bajada angosta. Luego, pasando Copina fuimos muy rápido. En algunos lugares el público estaba mal colocado y le pasábamos muy cerca; casi no se veia el camino...: Markku Alen tambienintento ganar ahi pero le ganamos...".

"Desde allí hasta Villa Carlos Paz habia un cordón humano. Hicimos el reagrupamiento y no fuimos en caravana hacia el Chateau Carreras, escoltados por motos de la policia. La llegada al Chateau fue apoteóticas, con las tribunas casi totalmente llenas."

Para Del Buono, el festejo en la rampa fue casi trágico, puesto que una de las promotoras de publicidad, en su afán –o su necesidad– de salir en todas las fotos que allí se tomaban, lo empujó, tirándolo al piso junto a su esposa... "Tambien habia una torta de cumpleaños por Jorge, que llevo 'Marlboro'. Linda manera de festejar... ¡Lastima haber perdido el tercer puesto!"

El futuro se comenzará a vislumbrar próximamente. Esta semana se reunirán en Buenos Aires, Recalde y Del Buono para tratar de encarar su segund etapa europea. Con el reciente antecedente de esa performance, quizá se faciliten algunos trámites. Aunque eso no habria que darlo por seguro. Los compromisos con los patrocinantes –Zanello, Agrometal, Aerolinea Argentinas–, no se pudieron cumplir en su totalidad, debido a que no podian colocar ni una sola calcomania o inscripción sobre el auto de carrera y sólo un par de ellas en los buzo antiflamas respectivos. Sin embargo, también fueron esas empresas –al igual que "Viva Córdoba" y "Marlboro"– las que posibilitaron su viaje a Europa a mediados de este año, el ual sirvió en cierta medida para que lograran la posibilidad de correr un Lancia Delta S4 en Argentina. Tanto Recalde como Del

editorial abril s.a.

FESTIVAL INFANTIL

SEPTIEMBRE' 86

MES DEL NIÑO

CLAUDIA
VIVIR
VOSOTRAS
T.V. GUIA
ANTEOJITO
ANTENA
RADIOLANDIA
SIETE DIAS
CORSA
PARABRISAS
JOKER
CRUCIGRAMA



INVITAN A TODOS LOS NIÑOS DE 6 A 12 AÑOS. VIERNES, SABADOS Y DOMINGOS DE SEPTIEMBRE '86 A LAS 15 HS.

SE PRESENTARAN LAS SIGUIENTES OBRAS
"PIPO PESCADOR"
"MAGO REY FRANCAS"
"LA PELOTA SALTARINA"
"GACHI FERRARI"
"SALTIMBANQUIS"
"PAYASOTE Y PERIQUIN"
"ENTRE TREN Y TREN"
"MIMOJUEGOS"
"LA GALERA ENCANTADA"
"CHOCOLATE CON MUSICA"

SE PROYECTARAN LAS SIGUIENTES PELICULAS
"LA ULTIMA GUERRA ESPACIAL"
"HE MAN"
"LOS PITUFOS"
"HEIDI"
"CINCO OSOS Y UN PAYASO"

CINE INFANTIL
SHOW INFANTIL

AVDA. BELGRANO 1728. TE: 38-2862. CAPITAL FEDERAL

ORGANIZAN

- EDITORIAL ABRIL S.A. - SOCIEDAD DE DISTRIBUIDORES DE DIARIOS, REVISTAS Y AFINES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Buono estan agradecidisimosa ellas. Saben del esfuerzo que significó apoyarlos en un momento complicado para cualquier empresa nacional.

En la casa que "Micky" Biasion posee en Cerdeña, habrá una reunión social a la que concurrirán Fiordo, Russo y otros directivos del "Lancia Martini". No sería difícil que haya palabras en ese momento, que influyan en los próximos pasos de Recalde. No ya para este año, sino referentes a un porvenir más inmediato. Los hechos hablan solos. Recalde ganó seis primes en su primera intervención y peleó los demás de igual a igual, con las lógicas ventajas dadas por su adaptación. En cambio Mikael Ericsson, el sueco contratado por Lancia para reemplazar a Toivonen, no sólo no ganó ninguno sino que su rendimiento se ha mostrado muy inferior al del argentino, al menos en las dos competencias en que integró el team Lancia: Acrópolis y Nueva Zelandia. No son muchos los pilotos capaces de "llevar derecho" un "súperauto". Recalde se cuenta entre los que sí pueden.

Eduardo Enrique Neira



Una paso de Recalde-Del Buono en el PC 13, cerca de Santa Catalina. El publico los alento en toda la ruta. La labor realizada merecio el elogio de la prensa especializada en Europa, destacando su trabajo sobre un auto tan complicado como el Lancia

COMPAREMOS A RECALDE CON ERICSSON

Vale la pena comparar a **Jorge Recalde** con **Mikael Ericsson**, quien integra el equipo Lancia Martini desde el Rally de la Acrópolis. Alli, en su debut con el Delta S4 oficial, Ericsson abandonó en el PC 17. En los renglones siguientes damos cada PC, su extension, el ganador, su tiempo, el tiempo de Ericsson y los segundos que perdía por kilometro con respecto al ganador de cada tramo de velocidad. Por kilometro, en promedio, Ericsson perdio alli **1.80s** (no ganó un solo PC) contra **0.37s** de Recalde. Debut para ambos, idénticas condiciones. Los numeros hablan solos:

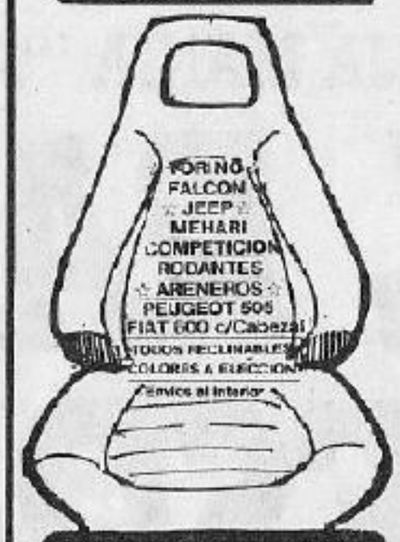
PC N°	GANADOR	TIEMPO	KM	TIEMPO ERICSSON	POS ERICSSON	DIF al GANADOR	DIF KM
1	Grundel	9m49s	12.4	10m15s	3°	26s	2.09 s
2	Salonen	9m05s	11.22	9m28s	5°	23s	2.04s
3	Alen	9m42s	17.73	10m15s	8°	33s	1.86s
4	Alen	8m57s	15.34	9m24s	9°	27s	1.76
5	Blomqvist	13m17s	18.63	14m02s	6°	45s	2.41s
6	Alen	10m50s	15.28	12m07s	10°	17s	1.11s
7	Alen	10m48s	17.46	11m19s	8°	31s	1.77s
8, 9 y 10 anulados:							
11	Grundel	9m39s	12.74	9m50s	4°	11s	0.86s
12	Salonen	8m	8.88	5m13s	6°	13s	1.46s
13	Salonen	13m31s	19.87	13m59s	8°	28s	1.48s
14 y 15 anulados							
15	Salonen	5m13s	6.13	5m20s	7°	7s	1.14s
17	Salonen	17m31s	18.33	18m39s	7°	1m08s	3.73s

LA CARRERA DE RECALDE

Analizando cada prime del Rally surgen las diferencias entre Recalde y los ganadores de cada tramo. Estos son los datos:

PC	GANADOR	POS. RECALDE	DIFERENCIA AL GANADOR	PROMEDIO EN KM/H	KM PC	DIF. x KM
1	Biasion	4°	9s	123.89	12.94	- 0.69
2	Kankkunen	3°	1s	100.08	19.71	0.05
3	Biasion	6°	36s	97.19	23.84	- 1.51
4	Biasion	2°	6s	104.85	23.01	- 0.26
5	Biasion	4°	17s	93.78	25.53	- 0.66
6	Biasion	5°	19s	81.84	11.23	- 1.69
7	Alen	3°	4s	109.41	27.78	- 0.14
8	Biasion	5°	18s	93.04	13.75	- 1.30
9	Alen	1°	-	111.98	21.04	+ 0.14
10	Recalde	5°	55s	80.09	39.89	- 1.84
11	Alen	4°	29s	62.12	30.11	- 0.96
12	Kankkunen	5°	22s	87.42	28.41	- 0.77
13	Alen	5°	21s	109.02	18.17	- 1.15
14	Biasion	5°	4m14s	70.16	28.61	- 8.87
15	Alen	4°	42s	101.44	28.60	- 1.46
16	Alen	4°	28s	65.40	28.94	- 0.98
17	Recalde	1°	-	79.48	20.60	+ 0.04
18	Alen	4°	24s	74.70	24.30	- 0.98
20	Recalde	1°	-	95.74	20.59	+ 0.77
21	Recalde	1°	-	74.74	23.73	+ 0.88
22	Recalde / Alen	1°	-	115.56	25.46	+ 0.23
23	Alen	2°	5s	106.77	19.10	- 0.26
24	Recalde	1°	-	87.66	13.22	+ 0.46
25	Blomqvsi	4°	56s	106.43	23.77	- 2.35
26	Recalde	1°	-	71.68	22.26	+ 1.57
27	Recalde	1°	-	84.55	+ 29.57	+ 0.23

Todo incluido: victorias en primes, pinchaduras, idas fuera del camino, **Jorge Recalde** perdió con respecto al puntero de cada prime **0.37 segundos** por cada kilometro recorrido.

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS


J.B. JUSTO 3350. CAP.
F.D. OLIVEIRA 4883.(1678)
CASEROS. Tel. 854-5408

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 WEGA
REPRESENTANTE EXCLUSIVO
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

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

• BUZOS ANTIFLAMA •
APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
• ACCESORIOS AUTOPISTA •
BOEDO 1572. TEL. 822-5918

CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS

FORMULA 5
LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO
todos los viernes de 21 a 23 hs.
INFORMES Y REGLAMENTOS
ZUVIRIA 5880. (1439) Cap.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO
1/32 1/24
1/28 1/12
automundo
• SCALEXTRIC • BACHI
• SEBRING • LEONE
VENTAS POR MAYOR. UNICAMENTE MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

FIAT Turin
REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2441 - (1640)
Martinez. TEL. 792-5914

ANEXO J
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4308,-Cap.

CALZADOS CARCER
PEDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60 (1604) EL PALOMAR

PROVA
☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos Antiflama
Visores
Bloc. Asoc. Pilotos. Clubes e instituciones

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

BUTACAS AVANT

SIMIL sparco
Fabricado en Fibra de vidrio
PUEYRREDON 981 (cp. 1032)
CAP 84-8947 Envios al Interior

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

GIMENEZ COMPETICION
REFORMAS DE CARROCERIAS:
T.C. - STOCK KAR Y ZONALES
12 de OCTUBRE 652. QUILMES

EMBRAGUES NOGOYA

STANDARD y COMPETICION:
Todas las categorias. Bombas de agua reacondicionadas
NOGOYA 6147
TEL. 642-0773



METAN 3625 (Alt. Bosco 1800)
Tel. 923-1726 - CAPITAL

CESAR GONI COMPETICION
FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
• CIGUENALES FALCON 3 LITROS Y BOTADORES A RODILLOS 3 LITROS • TAPAS DE CILINDROS
PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

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

CORSA
Marlboro Autoestilo SEVEL AMERICAN EXPRESS

Desde Adentro

ESA VIEJA MANIA "CORSAIOLA" DE PARTICIPAR...

EL RALLY, VISTO DESDE OTRO AN

Nuestros Carlos Neira y Juan Pablo Vignau despuntaron una vez más el vicio de la velocidad, como navegantes de Eduardo Lonati y Carmelo Cordovana, respectivamente. Estos son algunos de los chimentos que nos trajeron a su regreso, a los que suman sus aventuras y desventuras en la dura carrera.



1

MIRANDO POR EL TRIPLEX

MAYORGA CALMO– A todos nos llamo la atención la fría carrera que hizo "Paco" **Mayorga**, siendo tan conocida su vehemencia temperamental. "Lo que sucede es que cuando terminé el segundo prime, en el cual había andado 'al mango' (y a esta altura, yo sé cuando ando fuerte...) y vi la diferencia que me habían hecho los de adelante. Sigfrido –mi navegante– me explicó que ellos tenían motores 'gordos' y nosotros los 'flacos' que se usan en el nacional. Entonces me di cuenta de que no los iba a agarrar nunca y que tampoco me iban a agarrar a mí los de atrás, y me quedé en el molde..." Paco confesó no saber que para esta oportunidad y por el caracter mundial de la prueba, el reglamento técnico permitía más libertad en la preparación de los motores, como el uso de gomas importadas, entre otros ítems.

EQUIPO LANCIA, DETENIDO– Esta nos la contó **Hilda Mercadier**, la navegante de **Gustavo Dechecchi**, ganadores a la postre de la clase menor, la 5 del Grupo A.

"Estábamos haciendo la ruta, y en el PC 3 nos fuimos afuera. Estábamos viendo cómo volver el auto al camino cuando apareció la escuadra Lancia en pleno. Pararon y nos levantaron el coche a pulso y lo pusieron en la ruta, mientras Markku Alen comentaba que era la primera vez que el equipo Lancia se detenía por un accidente..."

EL FLACO SALMAN– a Enrique Salman, cuando lo vimos no lo pudimos creer. Su "busarda" había desaparecido. "Bajé unos 40 kg con Slim Center, el mismo régimen que hizo Raies". En carrera fue rival directo de "nuestro" N° 85, abandono de éste, fue el quinto en la Clase 7. Parecería una inmodestia nuestra decirlo, pero el riojano anda muy fuerte. Lo navegó **Bracco**, aquél que fuera en la butaca derecha del Peugeot de Carlos Menem en otras oportunidades.

FAINI POR DOS– Los mellizos **Daniel** (piloto) y **Carlos** (navegante) **Faini**, fueron a la postre los mejor clasificados entre los pilotos que corren habitualmente en el campeonato bonaerense. Con el Renault 12 preparado por el quilmeno **Marcelo Aliberti**, fueron terceros en la competitiva Clase 6 detrás de Trelles y Maccari.



3

DOS VUELCOS DOS– Haciendo honor a su vascuence apellido, Danilo Logegaray resultó un campeón de la porfía y de la cabeza dura. Veamos. Volcó en la primera etapa, padeció un montón de problemas, volvió a volcar en la segunda y se pegó tres veces contra la montaña. En el vuelco del día jueves, una vez que con ayuda del público colocó el auto sobre las cuatro ruedas, puso primera y salió –en sentido inverso a la carrera. Cuando entendió las señas que le hacía la gente, tiroteó el freno de mano y retomó el sentido correcto. Aunque parezca mentira, y con el **R.12** deshecho como una cucaracha pisoteada, siguió dándole como rengo a la muleta, cuando abandonó, en el PC16, estaba en la 30 general y 10 en la clase 6. Según su navegante **Guillermo "Circo" Madero**, más que cinturón de seguridad necesita un chaleco de fuerza antiflama. ¿Por qué lo dirá?

MATAMBRE DE DESAYUNO– Como ya está resultando tradicional, CORSA es efusivamente recibida en **General Cabrera**. En esta oportunidad, el "comité de recepción" estuvo encabezado por "**Chiche**" **Grosso** (vicegobernador de Córdoba) y "**Quique**" **Sandrini** (eminente boticario del lugar). Este se borró para ir a ver un prime, pero Chiche nos llevó al taller de **Mario Brusa**, donde con **Lonati**, nos mandamos un rico asado de matambre, a las ocho y media de la mañana. ¡Sin vino!...



4

DEL CAMPO Y SU HAZAÑA– **Ruben del Campo** tuvo que cambiar en pleno PC11 uno de los semiejes de su R.12. El trámite le llevó al polaco **Gniwieniec** nada más que 16 minutos. Hasta ahí Rubén estaba 2° en su

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Germani, hombre de Tostado en el norte santafesino, reapareció con singular éxito al comando de este Peugeot 1° en el Grupo B, Clase 10. Dos amigazos de CORSA, los doctores Carlos Menem y Edgardo Grosso. La política los puede separar, pero la pasión por los fierros los une. El veterano José "Pepe" Flores, que salvó los honores de los riojanos. Grupo de "porteñazos": Blasco y Maglione, y sin prestar atención: Díaz Mayer, De los Santos y "Puchi" Valles. A la izquierda, Juan Odriozola, de gran actuación. Siguen el venadense Nicolás Cozzo, Eduardo Lonati y Carlos Chuchi, navegante de Odriozola.

GULO





Desde la butaca derecha del 85

UNA PUNTA DE EJE RADICAL, Y EL SILENCIO





Un amigo de la lejana adolescencia, **Raúl Moro**, tiene un castillo colonial a la vera del camino que une La Falda con Río Ceballos, en la cima misma del Cerro El Cuadrado. Es decir, el PC N° 18 de este rally. Ya en tres oportunidades anteriores le fallé a Raúl, que con los suyos –munidos de banderas y pancartas alusivas– esperaban el paso del "auto de CORSA" cuando corríamos con Augé Bacqué en el R.12 en dos mundiales y unas "24 Horas".

Esta vez le aseguré que con Eduardo **Lonati** íbamos a llegar y pasar por **El Silencio**, que así se llama la estancia de este cuasi hermano. Cumplí, pero no de la manera que me hubiera gustado.

Tras la largada en Buenos Aires (donde tratamos de evitar en el área metropolitana la ruta marcada, para intentar escapar a la repetida barbarie) y el extenuante enlace nocturno a General Cabrera, nos encontramos a mediodía prestos para iniciar el primer "prime" en Berrotarán.

Nuestro plan de carrera era simple: en la recorrida previa hicimos hincapié en la primera etapa, la del Valle de Calamuchita, con un propósito: jugarnos a plata o m..., tratando de llegar al Chateau Carreras el jueves a la noche en el mejor puesto posible. Por las ocupaciones de Eduardo, debimos interrumpir nuestro reconocimiento sin tener del todo bien la hoja de la segunda etapa, en la que saldríamos con mucha más cautela. La tercera, paradójicamente, la habíamos recorrido íntegra.

Pero está visto que los hombres proponen y Alguien, más arriba de ellos, dispone. El **primer PC** fue un compendio de macanas hechas en complicidad entre piloto y navegante, de las que participó también el **R. 18**, cuya caja se mostró renuente a seleccionar, en más de una oportunidad, la marcha elegida, cosa que felizmente no volvió a darse luego. Nos clasificamos 45° en la general y para el PC siguiente decidimos hacer borrón y cuenta nueva.

El **2° PC** fue **Las Bajadas-Villa del Dique**. Logramos ritmo, velocidad y, cuando estábamos a pocos kilómetros de la llegada, en uno de los vados el auto golpeó fuertemente y salimos de él arrastrando algo que luego se desprendió: el chapón protector de la caja de velocidades, la preciada "arrimada" que tanto costó conseguir. Bajamos el ritmo y fuimos 37°. En la parada en el ACA de Villa del Dique, nuestros auxilios constataron la falta del elemento protector.

Eso fue determinante para que cambiáramos de planes sobre la marcha. Sin chapón, de nada valían las 7.200 rpm del motor **Berta-Pecci**. Recién lo podríamos reponer al día siguiente. Habría que "hacer buena letra" hasta entonces. A partir del PC3, los únicos matices fueron dados por los autos más lentos que tuvimos que pasar en cada prime: los 128 de Karqui-Nápoli (que nos dieron paso siempre hidalgamente) y de nuestro viejo conocido –del provincial– Biondi-Mujica, a quien hubo que "convencerlo" de que estábamos atrás de él, con un toque que casi nos cuesta el radiador de aceite.

Terminamos la primera etapa con el auto entero y lo que es más, sin haber parado nunca, ni siquiera por una goma. Eso es para destacar las bondades de las cubiertas con que calzamos el R.18, las Firestone H-330, a las que sometimos en los retomes al suplicio de ponerlas de costado con auxilio del freno de mano y enfrentar sus hombros a las filosas piedras dejadas al descubierto por los "superautos". De acuerdo con lo que nos habían dicho en la fábrica, confiábamos en ellas, pero nunca pensamos que tendríamos ese rendimiento óptimo, lo que hace que pensemos en ellas para el futuro, cosa que seguramente será limitada por otros equipos. Tampoco en la segunda etapa sufrimos ni siquiera una pinchadura. Bien por las Firestone.

Llegamos casi de noche al Chateau y –junto con "Paco" Mayorga, que entró cuatro minutos detrás de nosotros aunque ganándonos por tiempo– intentamos vanamente informarnos acerca de nuestra posición. Fue inútil; ni siquiera conseguimos el resultado del primer prime, por lo que extenuados nos fuimos a dormir, encargando a un integrante del equipo el dato, para saber a qué hora tendríamos que retirar el auto el viernes.

Nos despertamos al día siguiente con la noticia: estábamos 32° en la general y 10° en la clase (superados por Eriksson, Wittmann, Rales, Stillo, Mayorga, Soto, Veronessi, Bruck y Salman).

Nos tocó largar el viernes tras el Nissan 240 RS del uruguayo (licencia jordana) Haile Aguilar, quien marchaba muy dificultosamente y nos dio paso en forma caballeresca en los tres primeros PP.CC. En el "prime" de **El Manzano a La Cumbre**, el tercero del día y –coincidiendo con la mayoría de los pilotos– el que menos nos gusta de Córdoba, se nos abrió a poco de largar una de las puertas traseras, a la que Eduardo intentó cerrar en varias oportunidades haciéndola golpear contra los postes de los guardaganados. Sin embargo, pese a la desconcentración que nos provocaba el tema, hicimos un aceptable 37m19s, lo que nos colocó 21° en la general y 8° en la clase, para el tramo, puestos que coincidían en la general hasta ese momento.

Después del parque de agrupamiento de Jesús María, donde nos recibió la cordialidad de los lugareños y lugareñas, corrimos muy mal en el 13° PC, que desconocíamos en absoluto –fue un prime sin antecedentes–, pero sin embago no retrocedimos en la clasificación. En el siguiente nos topamos con el Peugeot 205 de Kankkunen que venía arrastrándose tras su piña, y nos clasificamos sextos en la clase y décimo octavos en la general.

En Cuchi Corral –punto inicial del PC N° 16– la temperatura del motor hizo "enroscar" la aguja del termómetro, por lo que arrancamos muy despacio, retomando el ritmo normal cuando bajó a 100°C.

Cuando terminamos el PC 17, en Capilla del Monte, estábamos 16° en la general y 5° en la **Clase 7** del **Grupo A**.

Cambiamos pastillas de freno y tardamos demasiado en la maniobra porque se trabó un cáliper, por lo que el largo enlace hasta La Falda lo tuvimos que hacer "al mango". Llegamos con mucha dificultad a la largada –el público tapaba el camino en la partida del prime– pero no penalizamos –como no lo hicimos en ningún otro sector en toda la carrera–, y arrancamos nuevamente muy despacio por la temperatura.

Cuando habíamos hecho unos diez kilómetros y nos faltaba muy poco para terminar la segunda etapa –la más larga y difícil–, en un retome a la izquierda sucedió lo imprevisto: se salió una rueda trasera, la izquierda, al cortarse limpiamente la punta de eje, de las que nos habían dicho que se doblaban pero no se rompían; resultó ser un radical infiltrado: se rompió, pero no se dobló... De nada valió tener el auto sin un golpe, un sin rasgón.

Con la amargura que es de imaginar, me puse a caminar en el sentido de la carrera. Mil metros más allá estaban Raúl Moro, su hijo Sergio, el inefable "Pichi", Raúl Foresta y otros amigos, que no salían de su asombro al verme llegar con buzo antiflama... y de a pie.

Tras los saludos, las preguntas, aproveché la generosidad de unos espectadores y a las seis de la tarde subsané un olvido: no había desayunado.

El saldo para mí fue, pese a todo, positivo. Corrí en un buen auto, con un excelente y criterioso piloto como Edgardo Lonati. El destino nuevamente me jugó una mala pasada, quizá para salvaguardar la integridad de mi bigote.

Recién el domingo a la noche me enteré, al ver un libro de cómputos, que en la Clase 7 estábamos quintos en el momento del abandono, y tras estos nombres: Eriksson, Wittman, Soto y Mayorga. Hasta ahí, entonces, habíamos cumplido con creces.

Carlos Roberto Nelra

clase y era el **Renault 12** mejor colocado. Quedó 31° y allí comenzó una impresionante arremetida que lo llevó **nuevamente al segundo lugar** en la clase, en el PC20. Pero en el 21 se le cortó una pata de caja y el alternador cortó los caños del servofreno. Andando sin freno hizo el PC23 y abandonó voluntariamente en el siguiente. **"Venía despacio y así y todo con riesgo de terminar estrellado contra la montaña en cualquier momento..."** ¡Qué pilotazo!

AUXILIO TRASNOCHE– Estábamos con Lonati ya muy aburridos en la soledad del

cerro El Cuadrado, viendo pasar a los cada vez más espaciados autos de la retaguardia. De pronto, uno de ellos se detiene y en la penumbra nos llega un ruego: "¡Negro! ¿Tenés algo de agua?" Era el rosarino **"Danny" Marrone**, cuyo **Fiat 128** bufaba de recaliente, con la junta aparentemente soplada. Le pusimos un bidón del preciado elemento y al poco rato el ruido del motor se perdía entre los meandros del camino. Con alegría constatamos luego que no sólo había llegado al fin de la etapa sino que –aunque muy atrás– había completado la vuelta también en la tercera.

MAGLIONE DISTRAIDO– El piloto de Caballito comenzó la carrera con un recargo de ocho minutos. ¿La razón? **Horacio** y su navegante **De los Santos** olvidaron que este año la largada en Berrotarán se había corrido como 10 Kms y cuando iban a la partida recién repararon en el error. Con un **504** flamante, anduvieron muy adelante hasta el abandono en Capilla del Monte.

MIRANDA CUMPLIO– El último auto en salir fue el Nº 170 de **Juan y Osvaldo Miranda**, debutantes con un "renocito" con mucho olor a "standar-oil". Siempre estuvieron por la cola de la carrera, pero se dieron el gusto de "dar la vuelta", arribando en el antepenultimo lugar. Otro extremo de los Miranda: **Don Juan** debe haber sido –así, a ojo de buen cubero– el mayorcito de la caravana, con sus juveniles "taitantos" a cuestas. Así se hace, caneja!

ACCIDENTE– En la largada de **San Marcos Sierras**, el ulular de una sirena de ambulancia puso un toque dramático. Nos informaron que evacuaba a un **espectador** quien había recibido en el ojo una piedra levantada por uno de los "super-autos" a poco de la largada...

EL TORDO VELOZ– Muy llamativa resultó la performance del Dr. **Juan Odriozola**, quien navegado por **Carlos Chioli** puso quinto en su clase en la etapa inicial al **Renault 12** que le prepara Del Campo. En la segunda, el porteño rompió un semieje y terminó la carrera abrazado a una colina.

RIOJANOS KAPUT– Un desastre resultó la primera etapa para los representantes riojanos: en ella abandonaron **Menem-Valentini**, **Waidatt-Campello**, los **hermanos Maciel** y **Arballo-De Souza**, todos con **Renault 18**. Para defender los prestigios de la tierra de Quiroga, quedó sin embargo el **Fiat 128** de **"Pepe" Flores-Eduardo Mutti**, finalmente 17º en la general. El veterano piloto fue uno de los escasos en llegar el sábado al Chateau sin un solo minuto de penalización.

DISCULPAS– Son las que le debemos al binomio venezolano **Adriani-Rodriguez** y a la compañía naviera que los patrocina, debido a lo publicado en una edición anterior. La verdad de los hechos indica que por problemas operacionales y al no tocar aquélla ningún puerto argentino, el auto fue entregado a su piloto en Río de Janeiro. Por ello, las demoras producidas en el arribo del **Fiat Ritmo** a nuestro país se deben exclusivamente a los trámites aduaneros que debieron sortear los participantes para sacar su máquina de territorio brasileño. Hecha la aclaración.

SIERRA DESMIENTE– Con respecto al comentario aparecido en nuestro número precedente, acerca de que el Ing. **Rafael Sierra** había ordenado que los **fotógrafos** se mantuvieran bien alejados de la **rampa de lanzamiento** del Rally, aquel aclaró expresamente la semana pasada que su única disposición fue que en lo posible, se evitara que los mismos **subieran** a aquella, a fin de mantenerla despejada con el objeto de no entorpecer el trámite de largada como sí ocurriera en anteriores oportunidades. Ahora sí...

Desde la butaca derecha del 136

COMO VI EL RALLY DESDE ADENTRO.. Y DESDE ATRAS





Llegamos. Haber terminado es para nosotros un triunfo en el que no importa el resultado. Nuestra infraestructura era escasa, reducida a un solo vehículo de apoyo con un mecánico y "medio" (**"Tito" Teves** y **Roberto Sassi** respectivamente, que se multiplicaron para estar en todas partes). El auto fue armado con mucho apuro, tanto que a la hora de largar faltaban mil detalles; en otras palabras, y al decir de **Cordovana** –el piloto–, terminamos de ajustar los tornillos en la rampa.

Largamos a las 0h17m –ya del jueves– sin mayores problemas de público (solo quedaban los amigos, claro), y durante el enlace no tuvimos novedades. Obviamente, pensamos que es un esfuerzo inútil recorrer "de paseo" 800 kilómetros para después largar una carrera en serio, sin haber dormido en toda la noche.

Durante el primer P.C. apareció insólitamente entre los pedales la única herramienta que tuvimos en el **Renault 18** durante toda la carrera: un destornillador, que por supuesto al final del P.C. me ocupé de guardar a buen recaudo, no fuera cosa que se perdiera.

Cumplimos tiempos decorosos hasta el **P.C. 6** el cual hicimos al atardecer con sol de frente, por lo que "no se veía nada". Los P.C. 7 y 8 los cumplimos de noche y con autos particulares parados sobre el camino, gente caminando y hasta una moto tratando de no dejarnos pasar. Indudablemente, este Rally está pensado sólo para los primeros, sobre todo para los equipos "monstruos" que solicitaron demorar las largadas justamente para no correr de noche.

Entregamos el coche sin penalización en Parque Cerrado a las 20h48m y por supuesto no quedaba ni el gato, salvo nuestro amigazo **Raúl Escolar** quien nos recibió los tres días (a nosotros y a todos los participantes). Del resto de las autoridades, casi nadie, sólo el "Capi" **Ballessi** y **Hernán López Fontana** (y eso que eran un montón).

En la **segunda etapa** comenzó el drama. Primero fue un buje de la barra estabilizadora delantera, que se "plantó" dejándonos sin barra hasta el final de la carrera, ya que no pudimos conseguir el repuesto en toda Córdoba (todos estaban viendo el Rally...) Luego le tocó el turno a la presión de nafta, que dejaba sin alimentación al motor que, cuando andaba, no superaba las 3.000 rpm. Largando el **P.C. 13** (por ejemplo) a los 600 m el motor se plantó y tardó más de un minuto en arrancar. Lo mismo nos pasó en el P.C. 17: ya no sabíamos qué más hacer. Cambiamos bomba de nafta y anulamos el retorno al tanque para tener más presión, pero la falla continuaba. En Capilla del Monte, **"Fito" Dechecchi** nos prestó e instaló una bomba eléctrica suplantando la nuestra, con lo que creímos solucionado el problema.

Pero en el último P.C. del viernes subiendo "El Cuadrado", la falla apareció nuevamente y, encima, otra vez corriendo de noche. Terminamos el P.C., y el control horario de cierre del sector estaba ubicado pasando el Aeropuerto de Pajas Blancas (a 32 km del "Stop"), cosa totalmente insólita, que nos obligó a cruzar el congestionado tránsito de Río Ceballos "de contramano y por arriba de las veredas" para no penalizar más minutos de los que ya teníamos (quince hasta ese momento). Mucho más simple e inteligente habría sido ubicar el C.H. en la entrada a Río Ceballos o en el Dique, y luego desde allí hacer un enlace al Parque Cerrado con tiempo suficiente. se hubiera evitado entonces el accidente de **Alejandro Sala**, que chocó con un auto particular en el centro de Río Ceballos.

Para la **tercera etapa** anulamos definitivamente la bomba mecánica de combustible y colocamos otra bomba eléctrica, pero la falla volvió a presentarse. Para peor, se anuló el primer P.C. del día (cosa de la que recién nos enteramos cuando llegamos a Rancho Alegre, donde se largaba) y se nos venía en contra todo el tránsito de Córdoba. Desde allí (y mal informados por el control, que nos dijo que en el C.H. siguiente –Río Guasta– tampoco había penalización) seguimos subiendo la montaña acompañados por la maldita falla, hasta que en Cuchilla Nevada apareció la salvación en forma de camioneta Gladiator con los colores amarillo, negro y blanco del equipo oficial Renault. Allí, Funes y Heredia, los mecánicos, que ya estaban desayunando, nos solucionaron definitiva y "magistralmente" nuestro problema de alimentación (de nafta, no el otro, a pesar de ofrecernos también compartir su comida) y llegamos a Río Guasta con 5 minutos de atraso. El problema vino entonces de los frenos traseros, que ya no teníamos, pero tampoco teníamos nada que ganar y sí mucho que perder, estábamos 11º en la clase a 17 minutos del 10º, por lo que nos dedicamos a llevar el auto "por el medio" lo más rápidamente posible y sin pegarle a nada para llegar. Así fue que nos desquitamos en los últimos kilómetros del último P.C. "dándonos como en la guerra" con el **"Turco" Sas**, médico cordobés que con su Daihatsu se empeñó en querer pasarnos y no lo logró, pero nos divertimos todos, incluido el público.

Esta etapa también nos deparó la alegría de conocer y valorar a los **venezolanos Adriani y Rodriguez**, que con un **Fiat Ritmo 105 TC** totalmente estándar y sin auxilios se mandaron la hazaña de dar la vuelta completa. Compartimos también la tristeza del **"Pelado" Castro** (Renault 12 Nº 92) que abandonó con el cárter roto en el **P.C. 24** (antes nos había dicho: **"Aunque sea a 10 km/h, pero voy a llegar"**).

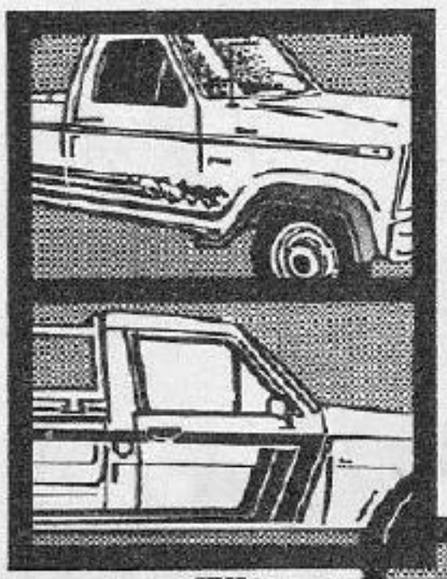
Arribamos a Carlos Paz a las seis de la tarde y nos tuvieron una hora de "amansadora" para llevarnos luego en caravana por la Autopista a ¡80 km/h de máximal (si hasta los colectivos nos pasaban) hasta el Chateau, al cual llegamos a las 20 hs y donde el único fotógrafo presente (Raúl Bellido) nos sacó la foto del saludo final en una rampa desierta, contrastando con la multitud (autoridades y señoritas) que apenas dos horas antes la tenían invadida. Parece que los de atrás no tenemos méritos. En fin...

A la hora del balance puedo rescatar la alegría vivida con los ganadores de "la A-5", **Dechecchi-Mercadier**, los santafesinos **Tenorio-Rossi** y mis "amigotes" **Muzzin-Wilder Larrea**, todos compartiendo la "cola" de la carrera, y el emocionado abrazo con mi piloto **Carmelo** (a) "El Cholo". Atrás queda la tristeza provocada por las actitudes irrespetuosas e intolerantes de una parte del público (los menos) que no "aguantan" hasta que pase el último auto, como por ejemplo el desubicado que durante tres kilómetros nos llenó de tierra con su Citroën Pallas (patente de Santa Fe) a quien pudimos pasar poco antes del final del P.C en Charbonier durante la segunda etapa, o lo poco o nada de información que el periodismo en general (salvo contadísimas excepciones) brinda sobre los clasificados más allá del digamos, 10º puesto, dando la impresión de que los primeros son los únicos que corren.

Mi agradecimiento a todos los que hicieron posible mi participación, fundamentalmente a CORSA y a Gabriel Rando por el estupendo buzo "Fórmula One" que me facilitó.

Juan Pablo Vignau

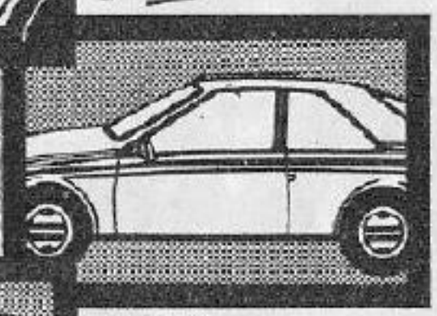
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

DUIKE

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

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO

GUARDAPLAST

INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs. LUN. A VIERN.

MITSUBISHI REPUESTOS

755-0280/7156
CONSULTE
MITSU-CAR S.A.

---

carbex Corp.

CARBURACION

PRIMERA FABRICA ESPECIALIZADA EN REPUESTOS DE LA CARBURACION.
SOLICITE CATALOGO - LINEA COMPLETA.
AZUL 459 (1407) CAP. FED. ☎ 612-8219



PARA SU MOTO

MOTONETA ó CICLOMOTOR

Nacional e Importada, tenemos amplio surtido de Repuestos. Importación directa de: Cadenas de Distribución y Transmisión, Baterías, Bielas, Cubiertas, Etc.

Motores para Motos "JAWA 175 cc."

No deje de consultarnos;

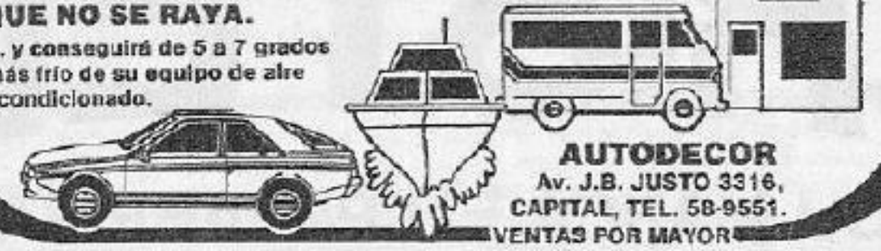
REMO MACCAFERRI SRL.

Medrano 275 (1178) Bs. Aires. Tel. 983-4194 / 983-6327
Desde 1950 con el Motociclismo Argentino



¡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

MITSUBISHI

REPUESTOS

TAMBIEN LA LINEA COMPLETA DE PARTES DE MOTOR PARA COCHES JAPONESES

IMPORTA Y DISTRIBUYE:

CASA JONTE SRL.

LA SANTA MARIA 1655 (CP. 1407) BS. AS. • Tel. 566-8119

---

mp EQUIPAMIENTOS

DEFENSAS MODELO RALLY



REPRESENTANTES:

CAR'S SHOP, Warnes 940, Cap. Tel. 854-2815/5902
AL-RONCE, Jujuy 332, Cap. Tel. 93-8246
ACCESORIOS SANTA FE, Av. Santa Fé 1499, Martínez, 798-0525
GIROTTI E HIJOS, Ruta 22 y Winter, Neuquén, Tel.: 23518
CASA MASSIN S.A., 25 de Mayo 1636, Resistencia, Chaco, 24844
LA CASA DEL ACCESORIO, Av. Ramirez 2331, Paraná, Entre Ríos, Tel. 225050
ANTUENO Y LAVAYEN S.A., Ruta 226 Km. 166, Tandil, Tel. 24667/26745
ACCESORIO WILDE, Av. Mitre 6465, Wilde, Tel. 207-7243
COMERCIAL AREQUITO, Av. de Mayo 942, Arequito, Santa Fé
DEKOR AUTO, Av. H. Yrigoyen 5801, R. de Escalada, Tel. 241-6634
ACCESORIOS SAN MARTIN, R. de Escalada de San Martin 663, Lanús, Tel.: 240-7766

ZONAS DISPONIBLES CONSULTAR AL 749-6222

IMPORTADAS de FRANCIA

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

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3363/65 • (1425) PALERMO
Tel. 801-3952/3957/8634/8559

VOLANTES

matra

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

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1600 • Tel. 58-9604 • CAPITAL
OLAVARRIA 2956 • Tel. 758-8627 • CASEROS

CAJAS AUTOMATICAS

DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS

FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.

DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.
ENVIOS AL INTERIOR

SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS

IMPORTADORES EXPORTADORES

DE MARCO Hnos. S.R.L.

24 DE NOVIEMBRE 561
Tél. 97-4460/7488 • CAPITAL

Seguridad y garantía!...

RESORTES DE SUSPENSION

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

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

EDDIE PUBLICITARIA SR... Cordoba 143, 1° P. "A". Tel. 311-2144

En la llegada

50 REALIDADES

TODOS

1°. Massimo Biasion-Tiziano Siviero. Ganador Grupo B, Clase 11. Italia. Lancia Delta S4.



2°. Markku Alen-Ilkka Kivimaki. Finlandia. Lancia Delta S4.



3°. Stig Blomqvist-Bruno Berglund. Suecia. Peugeot 205 Turbo 16 E2.



4°. Jorge Recalde-Jorge Del Buono. Argentina. Lancia Delta S4.



5°. Kenneth Eriksson-Peter Diekmann. Suecia. Ganador Grupo A Clase 7. Volkswagen Golf GTI.



6°. Rudolf Siohl-Peinhard Kauffmann. Austria. Ganador Clase 8. Audi Coupe Quattro.



7°. Franz Wittman-Matthias Feltz. Austria. Volkswagen Golf GTI.



8°. José Celsi-Elvio Olave. Chile. Subaru RX Turbo.



9°. Ernesto Soto-Martin Christie. Renault 18 GTX E.I. Argentina.



10°. Basil Criticos-Surinder Thatti. Opel Manta 400. Grecia-Kenya.

11°. Gustavo Trelles-Ricardo Ivetich. Ford Escort 1.6. Uruguay. Ganador Grupo A Clase 6.

12°. Francisco Mayorga-Sigfrido Schroeder. Renault 18 GTX E.I. Argentina.

13°. Oscar Maccari-Alberto Paz. Renault 12 TS. Argentina.



14°°. Oscar Germani-Horacio Peretti. Peugeot 504 TN. Argentina. Ganador Grupo B Clase 10.



15°. Carlos Demelchiore-Juan J. Varela. Peugeot 504 TN. Argentina.









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE LLEGARON

16°. Daniel Faini-Carlos Faini. Renault 12 TS. Argentina.

17°. José Flores-Eduardo Mutti. Fiat Supereuropa 1.5. Argentina.

18°. Jorge Surra-Víctor Zucchini. Renault 12 TS. Argentina.



19°. Juan Maineri-Juan Maineri. Volkwagen Gacel GL. Argentina.



20°. Enrique Salman-Juan Branco. Renault 18 GTX E.L. Argentina.



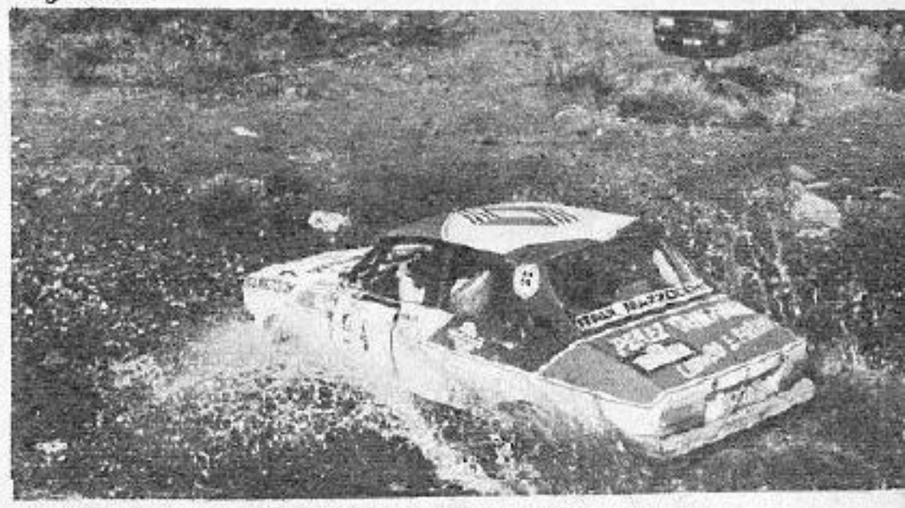
21°. Raúl Mazzochi-Héctor Mazzochi. Renault 12 TS. Argentina.



22°. Bernardo Brück-Mauricio Mazzola. Renault 18 GTX E.L. Argentina.



23°. Néstor Veglia-Jorge Garola. Renault 18 GTX E.L. Argentina.



24°. Sergio Vera Muñoz-Cristian Troncoso. Subaru 1600. Chile.



25°. Raúl Busto-Martín Sikic. Fiat Supereuropa 1.5. Argentina.



26°. Sebastián Pigliacampo-Vettorazzi. Renault 12 TS. Argentina.



27°. Carlos Bruno-Marcos Vaca. Renault 12 TS. Argentina.



28°. Raúl O. Luna-Ricardo Luna. Renault 12 TS. Argentina.



29°. Héctor Bonaldi-Ricardo Merlo. Renault 18 GTX. Argentina.



30°. Juan Pace-Néstor Zabalza. Renault 12 TS. Argentina.







31°. *Luis Gayanigo-Juan C. Galota. Peugeot 504 TN. Argentina.*



32°. *Walter Vincenti-Rolando Vincenti. Honda Prelude. Argentina*



33°. *Carlos Callanno-Raúl Alberthal. Renault 12 TS. Argentina.*



34°. *Luis Macri-Rodolfo Ortiz. Renault 12 TS. Argentina.*



35°. *Mauricio Defagot-Carlos Rapuzzi. Renault 12 TS. Argentina.*



36°. *Héctor Zalloco-Adrian Colomba. Fiat 147 Sorpasso. Argentina.*



37°. *Nelson Sanabria Urbieta-Enrique Galeano. Nissan 2000. Paraguay.*



38°. *Aníbal Romero-Julio Romero. Peugeot 504 TN. Argentina.*



39°. *Gustavo Decchechi-Hilda Mercadier. Subaru 1300. Ganador Grupo A Clase 5.*



40°. *Carlos Muzzin-J. Wilder Larrea. Renault 12 TS. Argentina.*



41°. *Juan Carlos Abarca-Juan O. Toledo. Volkswagen Gacel GL. Argentina.*



42°. *Alfredo Cordovanna-Juan Pablo Vigneau. Renault 18 GTX E.L. Argentina.*



43°. *Orlando Slivi-Carlos Bohogu. Daihatsu Charade. Argentina.*



44°. *Jaime Sas-Adrián Grosso. Daihatsu Charade. Argentina.*



45°. *Esteban Tenorio-Mario Rossi. Renault 12 TS. Argentina.*



46°. *Alberto Adriani-Carlos Rodriguez. Fiat Ritmo 105 TC. Venezuela.*



47°. *Luis Silva-Andrés Frare. Renault Fuego GTX. Argentina.*



48°. *Juan Miranda-Osvaldo Miranda. Renault 12 TS. Argentina.*



49°. *Jorge Jacobo-Rubén Aranda. Peugeot 504 TN. Argentina.*



50°. *Dany Marrone-Ricardo Gómez. Fiat 128 CLI. Argentina.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Autoestilo
SEVEL

Cicero/Ted Bates

PEUGEOT 505

La consagración del placer.

MASSIMO BIASION, el italiano que en la Argentina logró su prim

VINO A APRENDER, S

Desde que llegó a Córdoba se ganó el aprecio y la consideración de todos. **Massimo "Miki" Biasion** fue, sin lugar a ninguna duda, la figura del Rally de Argentina, aun antes que empezara a elaborar su victoria en el prime inicial de Berrotarán. **Manuel Uravich** nos dio la primera pista cuando nos dijo: **"Ya lo vas a conocer a Biasion, es un 'tanito' fenomenal, un muchacho macanudísimo. Si llega a andar bien, de acá se va a ir siendo ídolo".** Efectivamente, su paso por la ruta provocó las mayores muestras de afecto y cuando llegaba al Estadio Córdoba la ovación de la tribuna era para este diminuto hombre de Italia, que logró despertar un "feeling" que hacía tiempo no veíamos por estas latitudes del centro del país.

–¿Pensabas que podías ser ganador de este rally? ¿Estaba la victoria en tus cálculos previos?

–El sábado anterior a la largada, yo cenaba junto a Jorge Raúl Recalde y un amigo suyo (el ingeniero José "Nico" Zappegno). Ellos en un determinado momento me dijeron: ¿qué te parece Miki si el sábado que viene a esta hora estamos celebrando tu triunfo? Yo les respondí: miren, a mi edad y con el tiempo que llevo en esto, todavía tengo mucho que aprender. No sé, yo lo sentía y en alguna medida lo sigo sintiendo así.

–Pero venías cumpliendo muy buenas actuaciones, incluso varias veces estuviste segundo en rallies muy importantes.

–Sí, es cierto, pero ganar es otra cosa, y sobre todo cuando hay tanta gente calificada para ello. De todos modos siempre me tuve confianza. Apenas llegué y empecé a recorrer la ruta me fue gustando y pensaba que las posibilidades de Lancia eran reales. No fue una respuesta de compromiso ni una cosa para quedar bien cuando les dije que el recorrido para nosotros era muy bueno y que a mí me gustaba. Lo sentía así y en el cúmulo de posibilidades estaba la de que yo pudiera ganar.

Evidentemente este triunfo va a tener una repercusión muy especial en Italia, ya que como nos dijo un integrante del equipo Lancia: "Nosotros más contentos no podemos estar. Ganó un auto totalmente italiano en su conjunto chasis-motor, con gomas italianas y con un piloto italiano. No podíamos pedir más. Es lo que Italia necesitaba. Es haber encontrado al sucesor de Il 'Drago' (en referencia a la estrella de la década anterior, Sandro Munari)".

–¿Te sentís el sucesor de "Il Drago"?

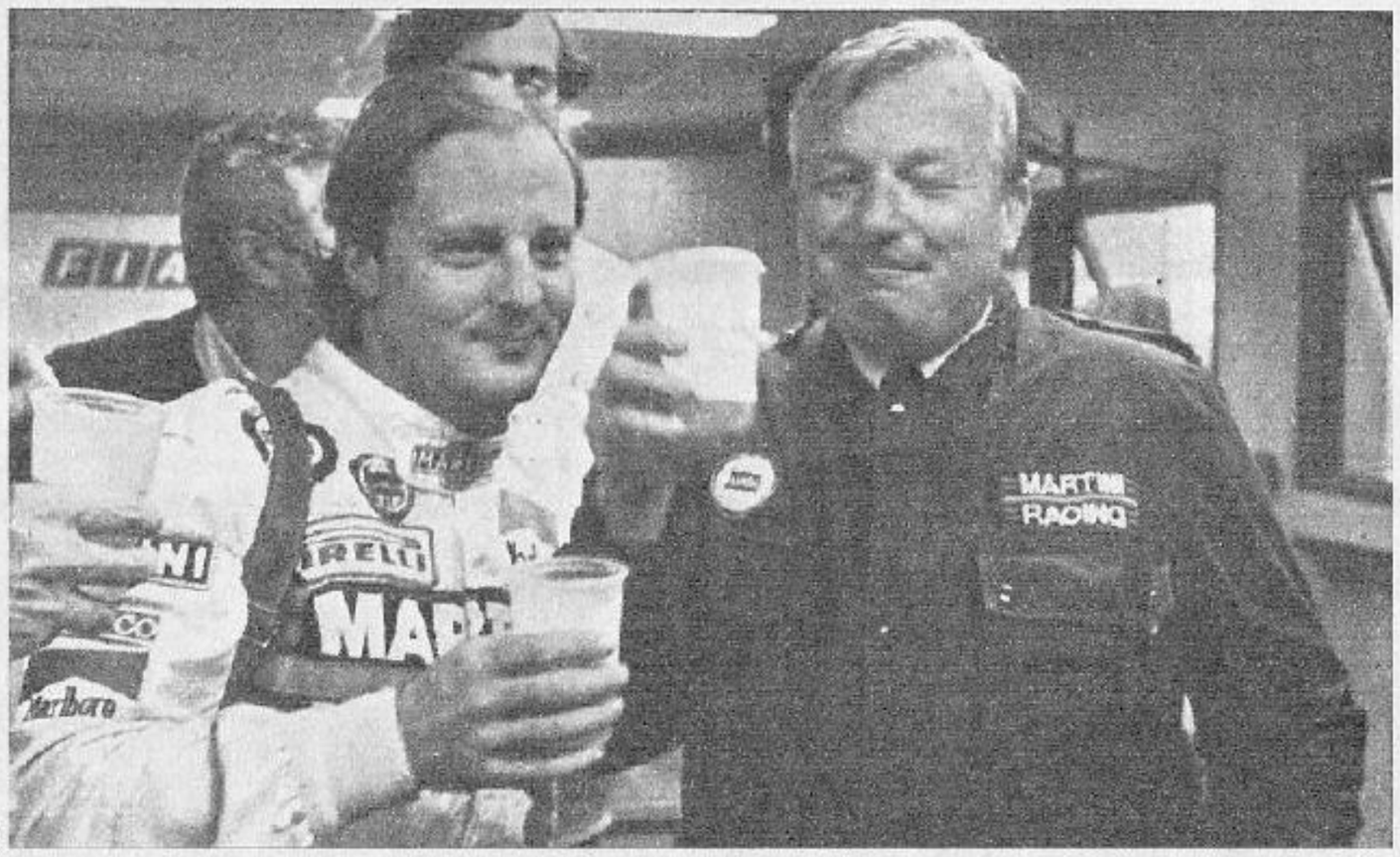
–No... todavía no (casi con un gesto de sorpresa y dándonos a entender que un solo triunfo no daba para tanto).

–¿Te motivó especialmente el aliento tan efusivo del público?

–Sí, me sentí como en mi casa, pero me puse un poco nervioso cuando vi tanta gente antes de iniciar el primer prime de la última etapa, el que se anuló. Me afectó mucho lo que aconteció este año en Portugal. No podemos correr el riesgo de matar gente. No quisiera que nunca me pasara eso. Entiendo que los directivos de la prueba hicieron muy bien en convertirlo en tramo de enlace porque en la primera parte podía haber pasado cualquier cosa.

–¿Cómo sentiste el Lancia Delta S-4?

–Como sabrán, es un coche que tiene poco desarrollo y en consecuencia ha ido mejorando paulatinamente. Al principio, cuando hicimos los primeros tests, nosotros



1


2



3

4

5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Lo mejor

era victoria por el Campeonato Mundial de Rally

E FUE GANADOR

Miguel Colazao
Fotos: Miguel Tilous y Martín Holmes





estábamos muy acostumbrados al 037, y la diferencia era muy notoria. Sentíamos la potencia, la tenida era difícil, había que adaptarse a la tracción integral. Pero todo eso se fue perfeccionando y, a la vez, los pilotos del equipo en cada carrera nos íbamos conjugando mejor con este auto que hoy lo sentimos maravilloso y como parte de nosotros mismos, porque hemos contribuido a eso. Aquí todo fue perfecto, no tuve ninguna falla, lo pude llevar sin ningún tipo de problemas, una maravilla...

–¿Antes de largar la última etapa hubo alguna orden especial dentro del equipo, teniendo en cuenta la posición de Markku Alen dentro del torneo de conductores?

–Ante todo, en Lancia somos un grupo muy unido y lo que más nos interesa es el triunfo de la marca muy por encima de nuestras ambiciones personales. Creo que es la regla básica que debe saber todo piloto profesional. Entonces, lo que realmente vale desde ese punto de vista es haber hecho el uno-dos, no importa quien estuviera adelante. Fue primero Biasion y segundo Alen, pero pudo haber sido a la inversa. Lo que realmente interesa es que Lancia ganó y está de nuevo en la lucha por el título entre los constructores. Si ganaba un Peugeot perdíamos todos porque ya quedaban como los dueños del campeonato. Ahora eso lo vamos a discutir en los Mil Lagos, San Remo e Inglaterra. Volvemos a tener posibilidades como al comienzo de la temporada.

–¿Te llevó mucho trabajo adaptarte a la complicada mecánica del Delta S-4?

–No tanto, si bien yo estaba muy consustanciado con el 037, que es un auto al que recordaré toda mi vida, el paso al Delta S-4 fue notable pero no me afectó demasiado. Creo que fue mayor mi impresión la primera vez que manejé un Grupo "B". Fue en la Targa Florio de 1982 y lo hacía con un Opel Ascona 400. Yo al principio estaba muy entusiasmado pero a medida que lo fui probando iba pensando que eso no era para mí. Sentía que tenía toda la potencia del mundo y que no la iba a saber administrar. Tanto es así que llegó el día anterior a la largada y, con todo listo, junté a mis colaboradores y amigos y les dije: yo no corro aquí. Me quisieron matar, me rogaron: Miki, aunque sea tratá de hacer algunos primos para irle tomando la mano al auto. Al final me convencieron y partí. Al término de la primera etapa estaba puntero absoluto de la clasificación general y ¿sabés quién venía segundo?: Jean Claude Andruet, con la Ferrari 308 GTB... Vos no tenés idea de lo que eran ese piloto y ese auto en ese momento del campeonato europeo. Y atrás de Andruet venían todos los mejores de Italia. Casi puedo decirte que esta anécdota es una de las más valiosas de mi carrera deportiva, porque a partir de ahí me sentí otro.

–¿Y hasta entonces qué eras?

–Era un piloto amateur que corría con Opel en el Grupo 1 y más por placer que por otra cosa. Incluso mi esposa hacía de navegante y juntos la pasábamos muy bien. Hoy pienso que ella está mucho mejor en la casa (en este momento de vacaciones) y yo arriba de un vehículo de competición.

–¿Cuándo sentiste que realmente te hiciste piloto profesional?

–Cuando ingresé a la escudería del Jolly Club de Milán. Es un equipo particular, pero al que yo amo. Me dijeron toda su experiencia y su calor humano en 1983 para correr los campeonatos de Italia y Europa. No le voy a decir que yo era un desconocido, pero tampoco una estrella. Ellos me guiaron y me pusieron un Lancia 037 que era una maravilla. Gané los dos campeonatos y me dieron: Miki, ahora nos vamos al campeonato mundial, y allí corrimos cinco fechas de este certamen en la temporada 84.

En efecto, Biasion fue la revelación del campeonato europeo del 83 por la enorme ventaja con que se llevó el título. Sumó en esa temporada 522 puntos, contra 205 de Guy Frequelin y 175 de Zanini, que fueron sus escoltas inmediatas. O sea que sacó más puntos que sus dos escoltas juntas.

–¿Cómo se produjo tu ingreso a Lancia?

–El Jolly Club es un equipo semioficial Lancia. Cesare Fiorio, en vista de mis buenos resultados, entendió que yo debía estar en la escuadra oficial. Y así lo hice a partir del año pasado, que no fue muy activo porque el desarrollo del Delta S-4 se demoró un poco y recién pudo debutar al final de la temporada, en Inglaterra. Mientras tanto, para no perder ritmo y estado, yo seguía con el 037 del Jolly Club en las fechas más importantes y las que me gustaban más del europeo. Siempre es bueno como entrenamiento.

–¿Es cierto que el año pasado te buscaron de Peugeot?

–Me hicieron una propuesta, como a otros pilotos. Concretamente, me ofrecían pagarme exactamente lo mismo que en el equipo Lancia Martini para que yo corriera para ellos seis fechas del campeonato mundial de este año. Era una propuesta interesante, pero cuando se lo comenté a Cesare Fiorio, él me dijo que yo estaba en sus planes para todo el campeonato mundial. Y no dudé. Hoy entiendo que dejar de correr con Lancia me costaría muchísimo, porque en lo afectivo es la marca que me permitió ser Massimo Biasion. Y ahora, más que nunca.

–¿Qué recuerdo te llevás de Córdoba?

–El mejor, la primera victoria nunca se olvida...

–¿Y de aquí en más qué pasa en el campeonato?

–Lancia vuelve a tener posibilidades y nosotros, sus pilotos, a tratar de hacerlas realidad.

TAMBIEN NOS DIJO

"Creí que esta carrera iba a ser más fácil, pero me llevé una sorpresa."
"Ahora que todo terminó, tengo un estado de ánimo muy especial. Estoy contento no sólo por este mi primer triunfo en una carrera por el Campeonato del Mundo, sino también por el equipo."
"¡Por supuesto que voy a volver a este país!... y será para asegurarme los puntos para el Campeonato del año que viene."
"Al principio la carrera estaba comprometida, pero luego el abandono de Saby y el de Kankkunen aliviaron bastante el panorama para el equipo Lancia."

SU CAMPAÑA MUNDIAL

Nació el 7 de enero de 1958 en Bassano del Grappo, Vicenza, Italia. Primer auto de rally: Opel Kadett en 1979. Navegante: Tiziano Siviero.

AÑO	RALLY	AUTO	POSICION
1980	San Remo	Opel Ascona	Ab. (diferencial)
1981	San Remo	Opel Ascona 400	6°
1982	San Remo	Opel Ascona 400	8°
1983	San Remo	Lancia Rally	5°
1984	Montecarlo	Lancia Rally	6°
	Portugal	Lancia Rally	4°
	Córcega	Lancia Rally	2°
	Acrópolis	Lancia Rally	[illegible]
	San Remo	Lancia Rally	3°
1985	Montecarlo	Lancia Rally	9°
	Portugal	Lancia Rally	2°
	Córcega	Lancia Rally	Ab. (voluntario)
	San Remo	Lancia Rally	6°
1986	Montecarlo	Lancia Delta S4	Ab. (accidente)
	Portugal	Lancia Delta S4	Ab. (voluntario)
	Safari	Lancia Rally	Ab. (motor)
	Córcega	Lancia Delta S4	Ab. (voluntario)
	Acrópolis	Lancia Delta S4	2°
	Nueva Zelanda	Lancia Delta S4	3°
	Argentina	Lancia Delta S4	1°

1) Luego del triunfo, brindando con champán con Giorgio Pianta, piloto de pruebas y asesor técnico del equipo Lancia. 2) Con Chantal, su esposa quien fue navegante en otro auto en el Rally de San Remo '84, donde él fuera tercero. 3) El Opel Ascona con el que participó –y abandonó– en el Rally del Clocco, en 1980. 4) En el Rally Costa Smeralda, con el Opel Ascona 400, el auto al que Biasion tenía temor de conducir en la Targa Florio del '82. 5) Accionando en el Rally de Portugal '85, cuando logró el segundo puesto, lo mejor a nivel mundial hasta antes del Rally de Argentina, y que repitiera en Córcega '84 y Acrópolis '86. Sin duda, el italiano Massimo Biasion es también un personaje simpático. Por ello y por su estilo de manejo, el público argentino lo ungió como ídolo.



PARQUE CERRADO

VERGÜENZA - Fue la que no tuvieron algunas de las señoritas que recibían a las tripulaciones ganadoras en el Chateau Carreras al final del Rally. Empujones, codazos, pisotones y otras lindezas estuvieron a la orden del día. Circunstancia muy poco elegante, por cierto, y totalmente fuera de lugar en una celebración tan cálida. Desubicación hay en todas partes, lamentablemente.

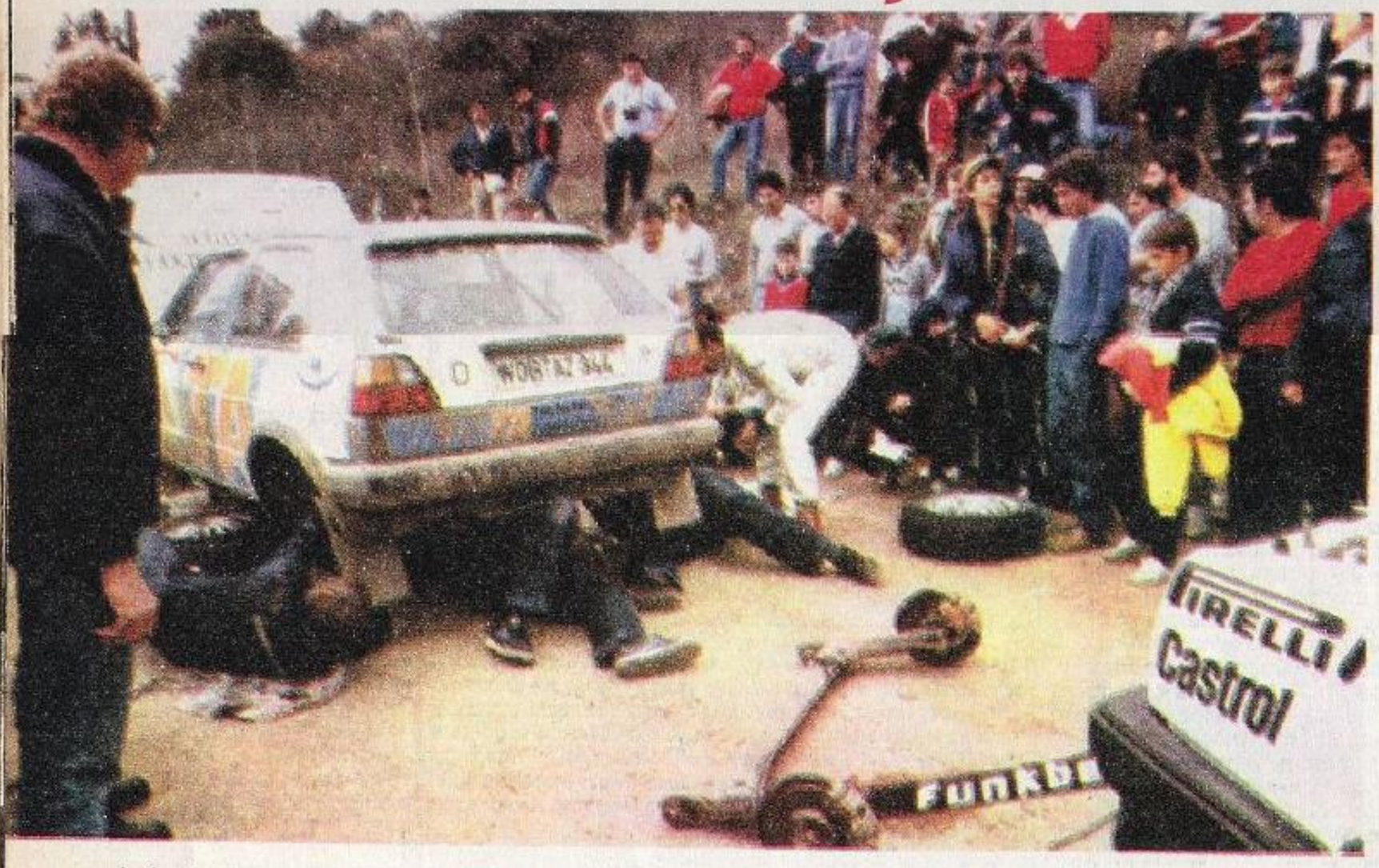
ENTREGA - La de premios se concretó en el **Hotel César Carman**, de la ciudad de Córdoba. Lo interesante, además de la presencia de los participantes, fue que, tal como se estila en algunos rallies mundiales, estaba el Lancia Delta S4 N° 5 ganador del Rally. Fue una linda fiesta pese al altísimo y poco saludable volumen con que se reguló el equipo de sonido. El champaña y los vinos –provistos por Proviar S.A.– regaron abundantemente la reunión.

NO PUDO - El paraguayo Carlos Knopfelmacher no pudo participar con el Mitsubishi Lancer 2000 **Grupo A**, debido a que volcó en las cercanías de San Nicolás cuando se dirigía a la verificación previa. Lo veremos, anunció, en el Rally 24 Horas de Tanti. **"Por ahora me estoy dedicando al Campeonato que se hace en el Nordeste argentino".**

DURO - **"Debe haber sido un día muy duro para Recalde"** –dijo **Blomqvist** en la conferencia de prensa posterior al rally, refiriéndose a los esfuerzos del cordobés– **"a quien conozco algo debido a que fuimos compañeros de equipo en el '84 y sé que anda muy fuerte."** El sueco, campeón mundial en el '84, fue el directo rival de Jorge en la última jornada y pese a que rompió un amortiguador trasero derecho en el prime Cura Brochero-Nono, lo cual le provocó en algunas curvas una notable falta de estabilidad, cumplió una buena labor perdiendo tan sólo 6 segundos en ese tramo frente a Recalde. **"En los saltos, cerraba los ojos y esperaba que saliese todo bien".**

Lo Mejor

LAS FOTOS, LAS NOTAS, EL



Arriba: Auxilio VW. Pese a la cantidad de gente que lo rodea, trabajaba con orden y celeridad, tal como se vio en Ascochinga. Costado: Stig Blomqvist y Bruno Berglund en la llegada. Arriba, derecha: Stöhl a poco de largar de Ambul. Foto mayor: Ernesto Soto en el PC1. Al final, el mejor auto argentino





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Por Eduardo E. Neira, Oscar Izzo y Jorge A. Augé Bacque
Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernandez, Miguel Tillous, E.E.N., O.A.I., J.A.B.

COLOR, LA EMOCION



POCO TIEMPO - Estuvo en la Argentina, el "caposquadra" del team Lancia-Martini, **Césare Fiorio**. El viernes previo al fin del rally se fue hacia Europa para participar en una regata del campeonato mundial de Off-Shore, donde participa con éxito. Evidentemente, se tenía mucha fe...

SCHMAUK - Alejandro, quien supo integrar durante muchos años el ambiente automovilístico argentino junto a Eliseo Salazar, su connacional, participó con un Alfa Romeo Sprint Veloce 1500 con un motor de 125 HP a 7500 RPM -" aunque con un rango de utilización muy estrecho, a partir de las 5000 RPM, puesto que no fue preparado para este rally en particular. "**Rompí una junta homocinética y se acabó. Sin embargo, la idea era medirnos con los mejores sudamericanos, argentinos, paraguayos y uruguayos, para saber en qué nivel estamos. Nos vamos conformes**".

ACCIDENTE - Unos dos o tres kilómetros antes del punto fijado como largada definitiva del PC 19 (que finalmente fue anulado), uno de los autos frenó bruscamente y el **Fiat 128 CLI de Sisterna-Piccol debió hacer lo mismo, pero fue embestido (sin culpa) por Ghilardi-González**. A consecuencia del topetazo, Sisterna pegó con la frente contra la jaula y debieron darle doce puntadas.

APLAUSOS - La intensidad de los aplausos marcó la popularidad de que gozan los corredores también en Córdoba. **Francisco "Paco" Mayorga**, sin ser cordobés, fue el más aplaudido después de Jorge Recalde. ¿La razón?... Son muchos los que se acuerdan de la época del Turismo Nacional, de "Paco" y de las legendarias Jesús María–La Cumbre y Carlos Paz–Mina Clavero. A raíz de su muy buen trabajo en el Rally de Argentina, Mayorga ya piensa en participar en algún otro rally ("**Tal vez en el Gran Premio**") en la medida que las fechas no se superpongan con las del C.A.P. "**Me gustaría correr todo el año que viene en rally, y de hacerlo sería con Renault, pero eso sí con autoblocante**".

SATISFACTORIO - "**Es bueno el estado de salud de**

Sigue en página 30



2

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo numeroso: El público a lo largo de toda la ruta.

Lo educado: Los policías y controles a cargo de seguridad.

Lo improvisado: Los cambios de horarios realizados una semana antes y el acortamiento del PC 19, finalmente no corrido.

Lo deferente: El trato dado a la prensa extranjera por sobre la nacional.

Lo lindo: La llegada al Estadio Córdoba.

Lo feo: Las agresiones a los autos realizadas en Buenos Aires, Rosario y Córdoba.

Lo simpático: La entrega de premios.

Lo antipático: Las peleas de las promotoras en la rampa de llegada.

El gesto: El de Lancia, al no "pararlo" a Biasion para que ganase Alen.

Lo inoportuno: Las declaraciones previas de Gabriel Raies sobre la forma en que les iba a ganar a los Volkswagen Golf GTI.

Lo oportuno: El caballo con el que Torrás recorrió diez kilómetros luego de su abandono.

Lo sorpresivo: El andar de Odriozola.

Lo lamentable: El abandono de Juha Kankkunen.

Los molestos: La cantidad de gente que tenía credenciales de diverso tipo en el Estadio Córdoba y no cumplía funciones. ¡Paren de cumplir con los "compromisos"!

Los útiles: Todos los chicos y chicas adjuntos al servicio de prensa.

Lo increíble: Los dos vuelcos y las varias piñas de Logegaray.

Lo lento: El andar del Nissan 240 RS de Haile Aguilar.

Lo rápido: La forma en que desaparecieron las calcomanías de muchos autos en la largada de Buenos Aires.

Lo inútil: Largar desde Buenos Aires. No sirve para nada, salvo para cumplir compromisos y/o necesidades políticas.

Lo demorado: Las clasificaciones de la primera etapa, porque el servicio de computación no funcionó como debiera.

Los pedigüeños: Los que solicitaban a las promotoras todo tipo de elementos.

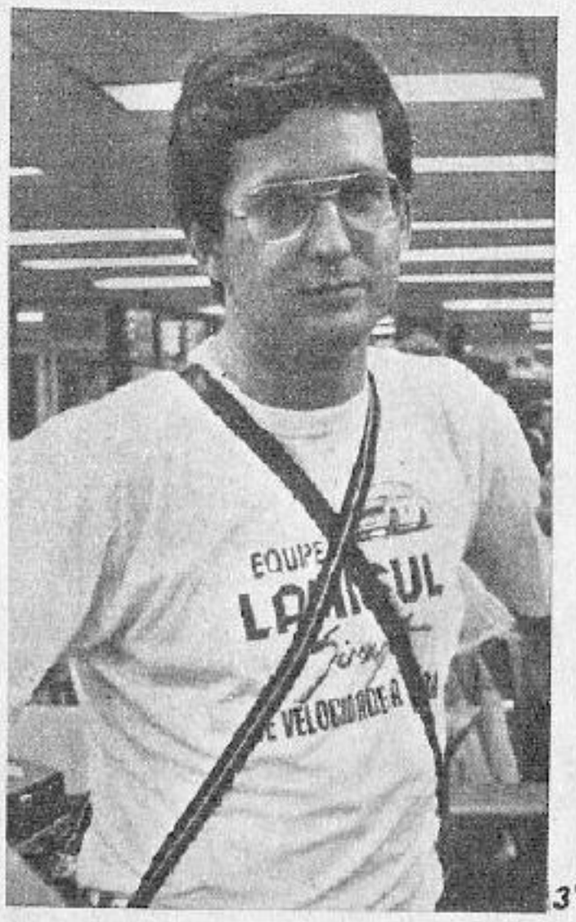
Lo esperado: La excelente performance de Jorge Recalde.

Lo inesperado: El muy buen desempeño de Mayorga.

Lo que no se debería: Largar de Buenos Aires, si no se corre en sus inmediaciones algún tramo de velocidad.



3



3'

4

1. El público fue numerosísimo. En la toto se ve el final del prime que cruzaba el Pan de Azúcar. 2. Schroeder, Mayorga y Gabriel Raies en la llegada de aquéllos al estadio Córdoba. 3. Martin Christie y Miguel Torrás en la sala de prensa (atrás apenas se nota a "Nico" Zappegno). 3' Sady Borain, el piloto brasileño que el año anterior nos deleitó, estuvo en Córdoba aunque trabajando como periodista. 4. Raies "scafenato" en la segunda etapa, tratando de seguir el ritmo impuesto por los VW Golf GTI. 5. El griego Critícos saltando el charco. Su andar defraudó. 6. Carlos Menem rodeado de bellezas. 7. José Recalde en la largada de Buenos Aires. Luego se accidentó en Villa María. Está fuera de peligro. 8. Trelles en su salsa. Cruzado, aprovechando el "oversteering" del Escort.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club Argentino.

Accesos: 5 pts. Excelentes para ver la competencia en cualquier prime.

Controles: (público: 4 puntos) Muy buenos. Estrictos.

Trayecto: 5 pts. Interesante y variado. Aún es veloz.

Parque cerrado: 5 pts. Excelente.

Promoción del espectáculo: 3 puntos.

Puntualidad: 4 pts.

Servicio de prensa: 3 pts. Bueno.

Total: 27 pts. (Ideal, 35).



ASI LES FUE

Estos son los resultados en la clasificación general de los 26 primes, obtenidos por ciertos pilotos.

PC	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20	21	22	23	24	25	26	27
Biasion	1°	3°	1°	1°	1°	3°	1°	4°	4°	1°	3°	4°	4°	1°	2°	2°	3°	3°	4°	2°	4°	4°	3°	3°	2°	3°
Alen	2°	6	2	6	3	1	4	1	3	4	1	3	1	2	1	1	4	1	2	4	1	1	4	2	4	2
Kankkunen	3°	1	4	3	2	2	2	2	2	2	2	1	3	3	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Recalde	4°	2	6	2	5	5	3	5	1	5	4	5	5	9	4	4	1	4	1	1	1	2	1	4	1	1
Blomqvist	5°	4	3	4	4	4	6	3	5	3	7	2	2	4	3	3	2	2	3	3	3	3	2	1	3	4
Saby	6°	5	5	5	6	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eriksson	7°	8	7	7	7	7	7	6	9	7	5	6	7	5	6	5	7	5	5	5	7	7	8	7	7	6
Wittmann	10°	11	9	9	8	8	8	7	11	8	8	7	6	23	5	6	6	20	6	7	5	6	6	6	6	7
Soto	9°	7	8	11	9	9	9	10	8	9	9	8	14	7	66	7	8	7	8	6	6	5	5	5	5	5
Stohl	11°	10	11	11	11	11	11	9	6	6	6	9	8	6	7	8	5	6	7	9	8	8	7	8	8	8
Trelles	13°	16	15	13	21	16	16	15	13	14	16	13	11	11	10	10	11	12	12	12	11	11	12	11	12	10
Celsi	14°	14	13	12	13	13	13	12	12	11	12	12	10	10	8	9	9	8	9	8	9	9	9	10	9	9
Stillo	12°	12	12	10	12	12	12	11	10	10	11	11	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rates	8°	9	10	8	10	10	10	8	7	33	10	10	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

a PACO MAYORGA



Porque luego de intervenir en los rallies de 1980, 1981, 1983, 1985 y 1986, pudo finalizar el rally argentino por el Campeonato del Mundo. Porque nadie esperaba que circulase tan rápido y tranquilo, pese a no disponer de diferencial autoblocante ni un motor "desarrollado" como sus pares que compitieron con R-18. Porque tuvo la mesura y porque es un gran tipo.

5



6

7

8

Jorge Recalde – Jorge Del Buono
LANCIA DELTA S4
VI Rally de Argentina CAMPEONATO MUNDIAL 1986

Foto: Juan Fernández y Enrique Bianco

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



COLECCION CORSA

A. Vatanen", nos comentó el médico del equipo oficial Peugeot, doctor **Duby Jean**. Al parecer, en un principio, el diagnóstico era de 18 meses de inhabilitación, y a menos de un año, ya se encuentra en excelente estado. Lo que resta, es recuperar en forma total la sensibilidad del pié. Están trabajando en eso, y su punto de vista con respecto a la salud del finlandés es óptimo.

PARIS-DAKAR '87 - Es muy probable que **Peugeot** participe en esta especial competencia. La determinación la tomarán recién en octubre, y de concretarse lo harían con los **205 turbo 16**.

CA[illegible]O - El de **Juan Maineri**. Resulta que el piloto del VW Gacel llevaba consigo una vincha muy llamativa y moderna, causando admiración y suspiros entre las "fans" cordobesas, quienes no dudaban al verlo, en acercarse y pedirle la famosa vinchita. No sabremos nunca cuántas fueron las solicitantes, pero sí damos fe de que el viernes llegó al Estadio Córdoba repitiendo sin cesar: **"No le doy la vincha a nadie... No le doy la vincha a nadie"**.

RELAX - El de **Stig Blomqvist**. Cuando en la noche llegaba a su hotel, no encontraba nada mejor que beber una helada y sabrosa cerveza cordobesa.

TENSOR - El uruguayo que representa al Reino Shemenita de Jordania, **Haile Aguilar Ferraguz** sufrió desde el segundo prime con el tren trasero: **"No lo puedo tener... se me cortó un tensor del puente trasero y cada vez que lo piso se me cruza. Así se hace muy difícil andar"**. Aguilar llegó al final de la primera etapa, pero en la segunda debió abandonar.

PROBLEMAS AL PRINCIPIO - A **Horacio Maglione** se le complicó la cosa cuando se le pinchó el alternador y sufrió un recargo de ocho minutos. A **Carlos Díaz Mayer** se le vino abajo la presión de aceite, y la consecuencia fue la de todos los fierros arruinados.

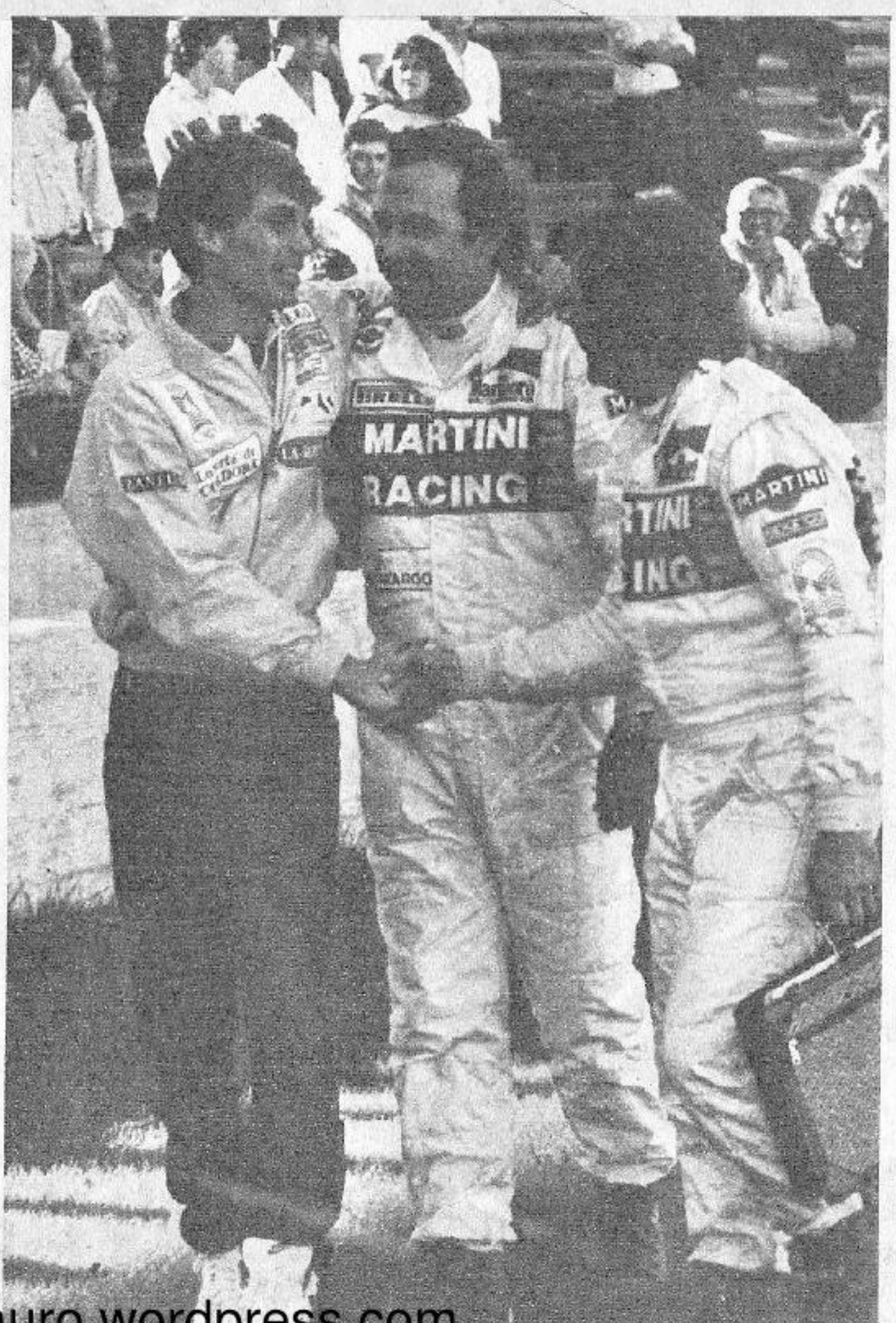
GIORGIO PIANTA - **"En Argentina tuve tres hermosas sorpresas. 1) Se volvió la página luego de tantos tristes incidentes que sufrió el equipo, tanto humanos como técnicos. 2) Un piloto italiano volvió a ganar un rally por el Campeonato del Mundo fuera de su país, ya que el último había**



11


12

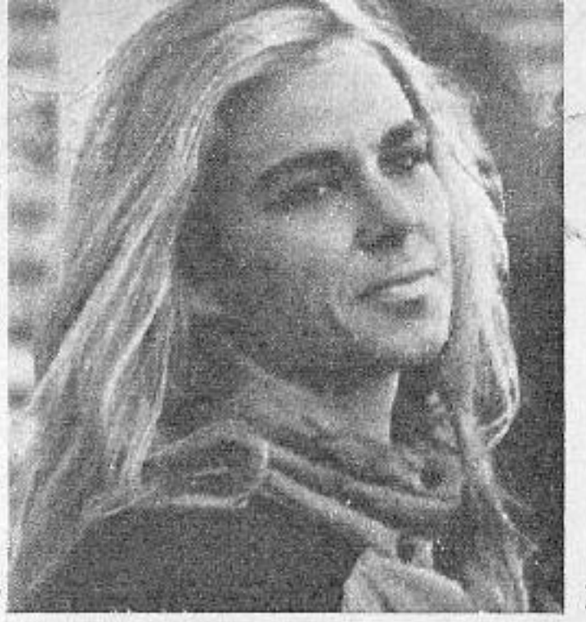

14



9) Ninas como esta abundaron. ¿Qué quiere que digamos sobre ella?.. Imagíneselo usted. 10) Inclinándose –y realzando su figura– esta otra niña parece estar buscando a la de la izquierda. Aunque ¿a quién le interesa qué hace? Lo interesante está en la pose. 11) Haile y Gonzalo Aguilar, con Federico West (su auxilio) junto al piloto. 12) Los uruguayos Trelles e Ivetich junto al querido "Negro" Rizzulo. 13) Cara de preocupación en Jean Todt, mirando el motor del Peugeot [illegible]qvist. 14) Hilda Mercadier, quien en su auto ofició de navegante, dejando la conducción para Gustavo Dechecchi. 15) "Vichín" Rosso saludando a Recalde y Del Buono al fin de la segu[illegible]tapa. 16) Una vista de la Sala de Prensa, donde se trabajó con comodidad. 17) Maccarri-Paz con el R-12 mejor clasificado. Fue 13°

15

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



9



10

sido Amilcare Ballestrich en 1977. 3) Jorge Recalde se mostró como un piloto de clase mundial, conduciendo el Lancia Delta S4 en forma impecable. Para 1987, nosotros estaremos presentes en el campeonato mundial con un auto de Grupo A, pero aún no hemos definido qué modelo haremos".

PLAQUETAS - Las hubo en **Jesús María**, luego del muy bien organizado reagrupamiento de la segunda etapa. Una fue para el doctor **César Carman (h)** y fue entregada por **Pedro Oliva**, Intendente de Jesús María, y la otra, provino de las fuerzas vivas de dicha ciudad y tuvo como destinatario al Ingeniero **Rafael Sierra**, por sus 25 años como dirigente deportivo.



13

LAS DOS CARRERAS DE CORDOBA

Quien haya venido a Córdoba con el ojo ya formado en el preconcepto de una simple carrera de autos por un campeonato del mundo, sin duda se fue con la retina llena de imágenes espectaculares, el espíritu repleto de emociones, y el oído acariciado por un sonido fuera de lo común. **Valió la pena el viaje, fuese desde donde fuere.**

Pero quien hubiese querido bucear en las profundidades de esta carrera, se hubiese encontrado con que en el mismo rally, en las mismas sinuosas rutas, se estaban disputando dos carreras muy diferentes, que conformaban un mismo rally pero que representaban en sus protagonistas mecánicos y humanos dos etapas muy diferentes y que, dentro de pocos meses, estarán muy distantes, una desaparecida y la otra en florecimiento pleno.

La carrera que centró la atención de la mayor parte de los espectadores, fue la que enfrentó a **Lancia y Peugeot**, dos exitosas marcas europeas que en sus vehículos han llegado al pináculo más absoluto de la investigación técnica. La potencia del Lancia Delta S.4 y del Peugeot 205 Turbo 16, junto con su reducido peso y su concepción absolutamente revolucionaria, conjugaron en su misma esencia el detonante del "no va más" decretado por la FISA para 1987. Si estos autos desaparecen, como lo harán dentro de cuatro carreras, el Grupo B habrá dejado de ser la realidad de hoy para pasar a constituirse en un interesante recuerdo, simplemente eso.

Pero Lancia y Peugeot no parecieron pensar en eso cuando prepararon, cada cual por su lado, esta carrera. Lo que era en realidad una **"misa de cuerpo presente" para un "Grupo B fallecido en trágicas circunstancias"** se transformó en un alegre festejo de turbos y caballos de fuerza en pos del "último torneo ecuménico de estos infernales automóviles.

1000 Lagos, San Remo, Costa de Marfil, Inglaterra, serán las cuatro últimas apariciones. Y allí, "el Grupo B, la viuda y patente historia de este mundial de rally habrá **pasado a mejor vida**. En Córdoba los vimos andar, pero sólo fueron una parte de la carrera. La parte que se iba.

Los que quisieron espiar el futuro, pudieron hacerlo y lo que habrán visto, sin duda marca una gratificante perspectiva joven, más lógica, más de acuerdo con la realidad que nos toca vivir.

Allí se enfrentaron violentamente desde el primer momento, los Volkswagen Golf del equipo oficial alemán y los Renault 18 GTX oficiales de Raies, Stillo y Soto. El Audi de Stohl trabajó también contra el Subaru chileno, para intentar la punta en el Grupo, mientras el uruguayo Trolles con su veterano Escort se iba imponiendo kilómetro a kilómetro a todos los R-12 de la carrera.

Allí la lucha se planteó diferente pues en todas las clases del Grupo A las diferencias fueron mínimas. Pero lo gratificante a lo que nos referíamos en líneas anteriores, es la presencia de autos y pilotos argentinos con muy buenas posibilidades de éxito. Eso es lo más importante, lo rescatable de esta segunda carrera que vimos en Córdoba. Y las actuaciones prime tras prime de Soto, Stillo y Raies, muestra que –hasta que los fierros entregan su último esterior– la pelea es posible, o al menos lo es con los autos que vinieron a Córdoba. El triste final de Raies y Stillo (... con los autoblocantes rotos) no es para preocuparse. Eso es lo que hizo que Raies dijera al terminar su carrera: **"...Ya está decidido, me voy a San Remo a correr en Grupo A... Y no pienso usar ningún auto europeo... ¡Me llevo el Renault 18!** El trabajo de Oreste Berta sobre el auto había sido eficaz. Sólo faltó algo más de tiempo y un poco de trabajo sobre el auto para lograr menos peso y mejores frenos. La base está, y el Grupo A, a partir del 87, nos mostrará el camino que podrán seguir autos y pilotos argentinos y, ya no en Córdoba, sino en Europa y enfrentando a los mejores. Es posible.

Jorge Augé Bacqué



16



17

GRUPO A: IMPORTADO Y NACIONAL

Entre los autos que compitieron en el Grupo A, hicimos esta comparación, diferenciando entre los importados y los nacionales, y tomando los mejores de cada uno en cada prime. Así se ve que, en promedio, los autos foráneos aventajaron a los nacionales en 0,79 s por kilómetro.

PC	KM	GANADOR	MEJOR AUTO NACIONAL	DIFERENCIA	DIF x KM
1	12,94	Eriksson/Raies	Raies (1°)		
2	19,71	Soto	Soto (1°)	+ 3 s	+ 0,15 s
3	23,84	Eriksson	Soto (2°)	- 13 s	- 0,54 s
4	23,01	Eriksson	Raies (2°)	- 6 s	- 0,25 s
5	25,53	Eriksson	Soto (3°)	- 24 s	- 0,94 s
6	11,23	Eriksson	Soto (3°)	- 5 s	- 0,44 s
7	27,75	Eriksson	Soto (3°)	- 16 s	- 0,57 s
8	13,75	Eriksson	Raies (3°)	- 1 s	- 0,07 s
9	21,04	Stohl	Raies (2°)	- 3 s	- 0,14 s
10	28,69	Stohl	Soto (4°)	- 39 s	- 1,35 s
11	30,11	Stohl	Soto (4°)	- 57 s	- 1,89 s
12	28,41	Eriksson	Soto (3°)	- 22 s	- 0,77 s
13	18,17	Wittmann	Stillo (4°)	- 47 s	- 2,68 s
14	28,61	Eriksson	Soto (3°)	- 1m08 s	- 2,37 s
15	28,60	Wittmann	Maccan. (6°)	- 2m34 s	- 5,38 s
16	28,94	Eriksson	Soto (3°)	- 44 s	- 1,52 s
17	20,60	Stohl	Soto (4°)	- 18 s	- 0,82 s
18	24,30	Eriksson	Soto (3°)	- 50 s	- 2,06 s
20	20,59	Eriksson	Soto (4°)	- 46 s	- 2,23 s
21	23,73	Eriksson	Soto (2°)	- 5 s	- 0,21 s
22	25,46	Wittmann	Soto (2°)	- 9 s	- 0,35 s
23	19,10	Soto	Soto	+ 3 s	+ 0,15 s
24	13,22	Soto	Soto	+ 14 s	+ 1,05 s
25	23,77	Soto	Soto	+ 20 s	+ 0,84 s
26	22,26	Soto	Soto	+ 19 s	+ 0,85 s
27	29,57	Soto	Soto	+ 26 s	+ 0,88 s

Revisando Apuntes

● Más Fotos ● Apostillas ● Conclusiones

Por Néstor Carbia y Alberto Juárez.
Fotos: Enrique Perrupato.

Y... sí. Fue un gran día para las "huestes" galas. Si no, fíjense, inapelable triunfo del principal defensor del rombo en T.C.2000, Traverso, que sigue dándoles Fuego a todos...; contundente victoria del nuevo "Pibe" Di Palma en Entrecor, para luego subirse a otro Fuego y concretar el 1-2-4 de la marca en T.C. dos litros. Y por supuesto, la F. Renault haciendo su interesante espectáculo.
¿Qué más?... Todo esto.





TURISMO COMPETICION
¡VIVA

Fue una carrera extraña la de Resistencia.

Como decíamos en la nota anterior de la misma, todo aparecía, a priori, favorable a los Ford, y finalmente dominaron los Renault... El piso muy lavado, con mucha porosidad, piedras de punta, rajaduras múltiples, pequeños pocitos que no permitían el engomamiento del mismo a pesar de haber girado tres categorías durante tres días seguidos, y las piedritas que se fueron desprendiendo no permitieron que los autos de tracción trasera lograran una buena transmisión de potencia al piso, ya que la misma se desperdició patinando. Además, como consecuencia del gran calor que hizo –más de 30°– la temperatura de trabajo de los neumáticos se fue muy arriba, por momentos mucho más allá de los 220° Farenheit. A tal punto vale esta reflexión, que el equipo de Herceg estuvo más de medio segundo arriba en la clasificación de lo que había sido la "pole" que logró Gayraud el año pasado con una temperatura mucho más fresca. Ni siquiera el hecho de utilizar las Paneco "rápidas" les dio la posibilidad de acercarse a lo del '85.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2000, FORMULA RENAULT Y FORMULA ENTRECOR EN CHACO (10/8/86)

LA RESISTENCIA!

(...FRANCESA)



1) Lanzado hacia el esperado reencuentro con el éxito, el Tulia-Renault del laboulayense Daniel Neviani, decidido con su equipo a luchar por la obtención del título '86. 2) Con su aguerrido estilo, Alfredo Pisandelli retornó a los primeros planos en Chaco; y con él, el equipo de Akel en pleno. Estaban para más... 3) Néstor Furlán sigue sumando puntos importantes para sus altas ambiciones de lograr el cetro para el team oficial Crespi. 4) José Luis Di Palma se afianza más en cada presentación, y no sólo con este Berta-Renault de Entrecor sino también con el, para él, menos acostumbrado Fuego.

PREMIO CORSA - FORMULA ONE



Esta vez fue para **Silvio Oltra**, por la capacidad demostrada por su equipo para lograr la mejos puesta a punto en todo el fin de semana, incluso acaso superior a la del mismo Traverso. Realizó el tercer tiempo en clasificación a pesar de no contar con las mismas gomas que el "Flaco", y finalmente, en carrera, habría podido pelear más la punta de no haberse roto la caja de cambios, cuya avería le impidio utilizar la quinta velocidad.

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo Bueno: Que la A.P.T.C. 2000 haya adelantado los viáticos para esta fecha y generado que en una carrera a más de mil kilómetros de Bs. As. se hayan juntado 25 autos, contra los 17 que hubo en Salta. El reconocimiento para sus directivos (Akel, Isoldi, Crocco, etc).

Lo Malo: Otra vez mucha gente en boxes. Se hizo muy difícil trabajar. Allí sí los controles no funcionaron tan bien como en los accesos.

Lo más Lindo: La limpieza del duelo por la punta. Con 5 autos peleando en menos de 2 segundos –por momentos–, no hubo roces ni maniobras desleales.

Lo más Feo: Que muchos pilotos se movieran antes de la partida.

Lo Mejor: Repetimos lo de Salta. La inteligencia de Traverso para plantear una carrera que ganó impecablemente.

Lo Peor: La largada de la carrera. Es la primera vez que vemos que los pilotos "apuran" a Borgogno y éste larga igual en lugar de anular la partida. ¿Qué pasó, Ero?

Lo Llamativo: La terminación del auto de Felipe Santagatta que corrió Alberto Baldinelli.

La Atención: El permanente de todo el equipo de Manetto-Isoldi-Pontoriero. Están en todos los detalles.

La Expectativa: Lo cerca que está Silvio Oltra de la victoria.

Lo más Prolijo: El manejo de José Luis Di Palma, que no se desconcentró a pesar de verse involucrado en el toque de la curva uno y quedarse parado en la largada.

Lo menos Prolijo: El desparramo de la curva uno.

El más Contento: Silvio Oltra, casi tan feliz como si hubiera ganado.

El más Asustado: Jorge Emilio Serafini. No le gustó nada cuando el capot entró en el habitáculo después de romper el parabrisas en el toque de la "uno".

Lo que No debe Repetirse: La mala largada que generó, en parte, el incidente del primer viraje.

Lo que debe Repetirse: La penalización a los pilotos que se adelantan, caso Banfi y R.L. Di Palma, aunque creemos que fueron algunos más. De cualquier manera fue una buena determinación del Colegio de Comisarios.

Lo Mejorable: El estado del circuito.

El Reconocimiento: Hacia el buen servicio de prensa montado por Ricardo Cárdenas, muy bien secundado por gente chaqueña.

El segundo Reconocimiento: Para Manuel Ledesma y Sergio Bravo, que presentaron un cuadernillo de prensa impecable y muy útil para todo el periodismo.

Lo que se Viene: La guerra de los neumáticos de clasificación. Estuvieron en Resistencia Héctor Fiter y Humberto Paúl en persona, cosa no demasiado frecuente. Como muchos de los pilotos utilizaron cubiertas Paneco para hacer sus tiempos de clasificación –éstas duran sólo 2 vueltas muy rápidas y luego se deterioran–, Paúl anunció que él también las hará para la próxima carrera.

Lo Correcto: El comportamiento en general de los pilotos de F.R.A. y Entrecor en pista, en un circuito que se presta para los roces.

La Temperatura: Fue alta en la pista por lo intenso de las carreras y, además del termómetro, agravada por el alto procentual de humedad, exigiendo al físico de los pilotos.

Lo Malo II: La ausencia de los responsables del cuerpo técnico-fiscalizador, que impidió un pretendido control en el parque cerrado que se hizo al finalizar las dos primeras tandas de clasificación de la F.R.A.

El Retorno: Del campeón Masset. El prolijo auto Nro. 1 no tenía huellas del accidente de Buenos Aires, y Osvaldo Masset se sentó en él con el mismo entusiasmo de su debut hace veintiséis años.

La Incertidumbre: Que tiene la mayoría de los participantes de la RFA sobre los rendimientos que se obtendrán en los motores con la reglamentación que regirá a partir de Rafaela.



1



3



5



6



7

Pero tampoco crean ustedes que los Renault evolucionaron demasiado en relación con el año anterior, ya que **Traverso** fue el único que bajó el minuto, siete segundos 96/100 que tenía **Mario** como récord.

Esto ocurrió el sábado a favor de la utilización de las cubiertas mencionadas y en un solo giro en la primera tanda. El resto, con una u otra goma, no pudo bajar de 1m 08s 34/100. Conclusión: los Ford se fueron para atrás y los Renault mantuvieron su nivel. Estos buscaron tiempos de clasificación muy rápidos para asegurarse con Traverso, **José Luis** y **Oltra** los primeros lugares para largar, pero conscientes de que el ritmo de la carrera iba a ser mucho más alto para poder llegar con los neumáticos enteros al final.

Buena estrategia técnica de **Oreste Berta** que comandó –sí, COMANDO– el equipo en la pista y previó todo como para que fuera un éxito y así ocurrió. Ahora vamos a realizar un somero análisis individual de los pilotos, más allá de lo expresado sobre Traverso en la entrega anterior y de **Sáenz** en la "Copa CORSA".

Oltra: Fue la mejor carrera que le hemos visto en categoría alguna. Inteligente, seguro, sin errores. Con una puesta a punto impecable y un auto muy rápido. Nos quedó la duda, y también le quedó a él y a Traverso, de qué hubiera pasado en un final mano a mano con el "Flaco" si no se le rompe la 5ta. marcha.

Del Río: Otro frustrado por los frenos.

También pudo ir a la victoria, pero debió trabajar tratando de administrar lo mejor posible un auto que anduvo rápido pero no estuvo siempre a pleno rendimiento por la causa apuntada.

Di Palma Junior: Excelente tarea largando mal y enredándose en el lío de la curva uno. Después, impecable, cerebral, con un futuro potencial inacabable.

Del Campo: Volvió a su nivel habitual. llevó el auto prolijamente y mostró –junto a Banfi– cierto avance del equipo Del Sur Competición.

Pisandelli: Merece un párrafo aparte.

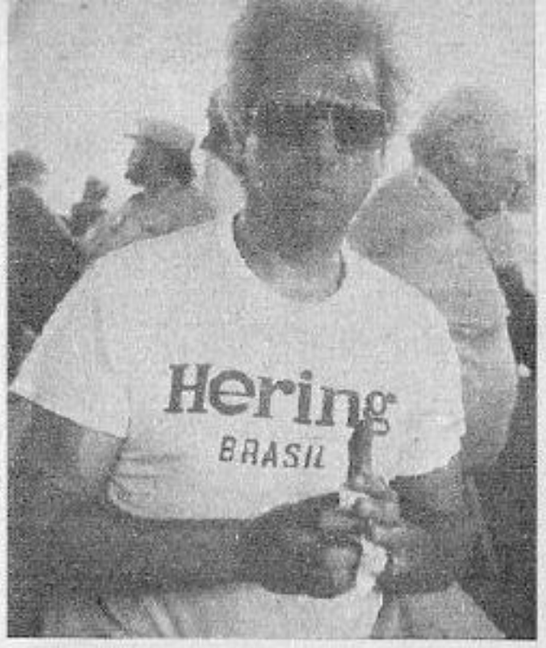
Rubén Papini –"Cachorro", en el ambiente–, uno de los mecánicos de **Carlos Akel**, le había confiado a CORSA en el avión que nos llevaba a Resistencia el viernes que los autos habían mejorado 4/10 en aceleración en el kilómetro.

Una vez que las Sierra llegaron a "la" puesta a punto el domingo por la mañana, Alfredo saltó de la octava posición de largada al 4º en que pasó en la primera vuelta.

Luego fue a buscar decididamente la punta, mantuvo un ritmo muy rápido, llegó a la vanguardia y la conservó hasta que las gomas lo traicionaron. No se puede aseverar que él haya roto los neumáticos, porque ambos traseros se fueron desinflando o pinchando.

Nos quedó la duda sobre qué hubiera pasado si llegaba al final. Pero lo concreto es que "fue" muy bien y que junto con Del Río demostraron

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Chaco Auto Moto Club.
Promotor: Raies Promociones.
Accesos: Dos de tierra pero en buen estado. No fueron suficientes para recibir tanta gente. 3 puntos.
Controles: Rapidos y efectivos. Sin problemas. 5 puntos.
Comodidades: Insuficientes. Tres categorias son muchas para autodromos pequeños como éste. A pesar de trabajar constantemente la gente del C.A.C. en el mejoramiento del escenario, no hay espacio. 3 puntos.
Estado del circuito: Malo. Los 2.000 milimetros de lluvia que soportó en marzo durante las inundaciones lo afectaron muchisimo. 2 puntos.
Boxes: Les caben los mismos conceptos que para las comodidades generales. 2 puntos.
Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.
Servicio de prensa: Muy bueno. 4 puntos.
Facilidades para las transmisiones: Muy buenas. 4 puntos.
Puntualidad: Excelente. 5 puntos.
Total: 31 pts. (Ideal 45).

1) *Norberto Beccaria y su Carbo VW rumbo a la concreción de un alentador tercer puesto en Entrecor. 2) El ex "Nene" Garcia Veiga volvió a las andadas con el atractivo Peugeot 505 de Julio Ponce (4). 3) Los VW de Torriani y Crocco (de estreno) se van juntitos a los yuyos... 5) El sanjuanino Henry Martin debutó en F.R.A., y asi le fue... 6) Parte de los daños sufridos por la infortunada (otra vez...) coupé Fuego de Zuain. 7) Pisandelli se le manda por adentro a Traverso y pasa al frente. Los siguen Gayraud, Oltra (fuera de cuadro) y Del Rio en primer plano.*

todo el fin de semana en la puesta a punto buscando el equilibrio del auto que nos permitiera llegar entre los primeros a la hora de la bandera a cuadros. Para la competencia de Rafaela llevaremos, si es posible, motores con las dos reglamentaciones técnicas que regirán en esa prueba."

DEBUTANTE SANJUANINO– Con el Nro. 108 debuto en Resistencia, **Henry Martin**. Sus antecedentes provienen del karting. Subcampeón Sudamericano Juvenil en 1979, en el 81 fue Campeón Argentino y Subcampeón Sudamericano en la categoria Internacional; repitió el Subcampeonato en el Panamericano de 1982. Tiene 21 años y tripula el **Crespi** ex Cingolani con mecánica, de **Saúl Lui**; actualmente está radicado en Chacabuco donde colabora con el equipo que atiende su auto de la F.R.A.

LA DESAZON DE MAZZINI– "No tengo ganas de seguir, me persigue la mala suerte, ésta puede ser mi última carrera. Me parece mentira... lo podía seguir a Furlán con comodidad y se me rompe una junta del semieje; las tengo todas en contra." Hugo, pensalo, la suerte ocupa un lugar muy pequeño en los resultados de las carreras, y además es necesario ayudarla. No aflojes, amigo.

"EL GOLPE DEL VIERNES ME COMPLICO"– "Cuando mi auto entró en trompo en la última curva del circuito y Gustavo Fontana no pudo esquivarme, llevándome por delante, los daños en la suspensión delantera izquierda me quitaron el tiempo necesario para trabajar en la puesta a punto. Esto es fatal en esta categoria tan pareja y en un circuito como el de Resistencia."



T.C. 2000
a EDUARDO SAENZ



Porque largo en 16ta. posición y llegó 7° en una carrera realmente excepcional, sin cometer errores de conducción a pesar de haberse quedado sin frenos durante buena parte de la misma. Teniendo en cuenta que habia clasificado a 2s 60/100 de Traverso el sábado, en condiciones normales deberia haber perdido la vuelta, sobre todo en un trazado tan corto como el chaqueño. No obstante, Juan Maria le sacó poco más de 5 1s en los 43 giros. Mérito de él y de su equipo, que a toda hora están trabajando permanentemente en su taller de Isidro Casanova. La Copa es compartida entonces con **Ricardo Fernández, Oscar Benegas y Edgardo Fernández** que componen el reducido pero efectivo conjunto que atiende el VW, **"el mejor auto de la clase B"**, como dice el mismo "Pucho" en Resistencia.

FORMULA ENTRECOR
a JOSE LUIS DI PALMA



Por todo lo hecho en el fin de semana. Se bajaba de entrenar o de clasificar con el T.C. 2000 y, arremangándose el buzo antiflama, se transformaba en su propio mecánico para colaborar con **Jorge Porta** ("el Inglés") en los trabajos de puesta a punto y de cambios de relaciones en la transmisión del Formula Entrecor. Pasaba de un auto con techo a otro sin techo, de una goma dura a otra blanda, de una puesta a punto a la otra, sin perder efectividad. El sábado ganó la clasificación en Entrecor y fue escolta de Traverso en T.C. 2000. El domingo ganó con el monoposto, y a la coupé Fuego, después de una largada confusa, la llevó desde el puesto 16 de la primera vuelta al cuarto en la bandera a cuadros.

FORMULA RENAULT
a MIGUEL ALISI



En la competencia del Chaco, tanto piloto como equipo produjeron su mejor actuación en la categoria. Quedó tercero en la clasificación a poco más de 2/10 del mejor tiempo. En carrera, su inexperiencia le hizo perder algún puesto en las primeras vueltas, pero luego se rehizo, manteniendo con soltura el fuerte ritmo impuesto por los tres pilotos que lo precedían. La bandera a cuadros lo premió con un cuarto puesto a menos de nueve segundos del ganador, llevándose la experiencia de veintiséis vueltas entre los pilotos que actualmente prevalecen en la categoria.

Daniel Cingolani inició luego la prueba en la 18va. posicion en la grilla y trepó hasta la octava.

LAS PENAS DE UN SAMPEDRINO– Todo comenzó mal para el ganador de la última competencia del autodromo de Buenos Aires. En los entrenamientos del viernes, **Sergio Solmi** golpeó el auto y su equipo debió trabajar sin descanso hasta dejarlo en condiciones para la clasificación; cambiaron el motor para el domingo pero el mismo no rendía lo necesario, aparentemente por problemas de carburación.

SURIANI REPLANTEA SU ACTIVIDAD– "Cada vez se me hace más difícil económicamente seguir corriendo en la Fórmula Entrecor –nos confiaba Omar Suriani–. "A Rafaela pienso ir porque estoy cerca, pero si para después de esa carrera no consigo algún apoyo, voy a dejar descansar por un tiempo al casco y al buzo antiflama."

CUMINI CAMBIO DE AUTO– En el Autódromo Regional del Nordeste, el presidente de la Asociación de Pilotos de Fórmula Entrecor se presentó con un **Berta** que anteriormente pertenecia al equipo de **Osvaldo Antelo**. El auto fue terminado sobre la hora y tenía algunos detalles que se mejorarán para la prueba de Rafaela.

UNA ACTUACION DESTACABLE– Fue la de **Rubén H. Lugón**. Cuando el auto estaba a pleno, en ningún momento estuvo más allá del segundo lugar; lo siguió sin problemas a José Luis Di Palma y no se inmutó cuando René Zanatta intentó pasarlo. Lamentablemente una falla en la transmisión lo dejó al margen de la carrera.

NO CLASIFICADOS– La tradicional competencia reservada a aquellos pilotos de F.R.A. que no logran obtener un lugar en la grilla de la final, disputada con anterioridad a ésta, fue ganada por **Luis Belloso**, a un promedio de **125,570 km/h**. Echaniz y Eseverri fueron sus escoltas.

que el equipo de Akel puede volver a estar adelante, cosa en la que pocos creian hasta que se plasmó esto en la pista. Excelente tarea la del neuquino, que a veces va mas rápido de lo aconsejable e, incluso, de lo que puede. En Resistencia no fue así.

VELOCIDADES MAXIMAS Gracias al moderno sensor con que cuentan los colegas de **"Carburando"** fue posible obtener las velocidades máximas de los **TC 2000** en el circuito de Resistencia. Estos son algunos de los valores registrados: **Oltra, 171 km/h;** Gayraud, 168 km/h; Bessone, 167 km/h; Pontoriero, 167 km/h; José Luis Di Palma, 167 km/h; Pisandelli, 167 km/h; Del Campo, 166 km/h; Banfi, 166 km/h.

FORMULA DE BOXES

"QUIERO LUCHAR EL CAMPEONATO"– Así piensa cada uno de los integrantes del equipo de **Daniel Neviani**. "Como nosotros no probamos mayormente en circuito entre carrera y carrera, trabajamos durante

Ingrese a

El Club de la Buena Música

Por la Puerta Del Arte y La Decoración

A través de esta exclusiva oferta de reproducciones de obras de arte, importadas de los EE.UU. y realizadas sobre superficie rígida entelada, listas para colocar en el hogar.

2 Reproducciones a elección tamaño 28 x 35 cm. + **2** Reproducciones a elección tamaño 20 x 25 cm. + **2** Reproducciones a elección tamaño 13 x 18 cm.

TOTAL: 6 REPRODUCCIONES POR SOLO A 12,90

Elija sus reproducciones entre este catálogo y recíbalas cómodamente en su hogar.

Elija dos de esta serie

Cod. 01
Escena de canal
A. MARTIN



Cod. 02
Salida de la escuela
H. DETLEFSEN



Cod. 03
Paisaje marino
ROBERT WOOD

Cod. 04
Monte Shasta
ROBERT WOOD

Elija dos de esta serie

Cod. 05
Martes de cenizas
PABLO PICASSO



Cod. 06
Bouquet de primavera
RENOIR





Cod. 07
Moulin Rouge
ANTOINE BLANCHARD

Cod. 08
Puerto
A. MARTIN

Elija dos de esta serie

Cod. 09
En el Mar Austral
J. HARDING

Cod. 10
Dulces sueños
FLORENCE KROGER



Escena fluvial
A. MARTIN
Cod. 11

Naturaleza
VAN GOGH
Cod. 13

Cod. 12
Pescadores
R. KOLCK



Y ADEMAS, CON SU SELECCION DE 6 REPRODUCCIONES RECIBIRA ***GRATIS*** *UN CONJUNTO SORPRESA COMPUESTO POR 1 DISCO DE LARGA DURACION ESTEREOFONICO, IMPORTADO DE LOS EE.UU. + 1 CASSETTE ESTEREOFONICO CON GRABACION EN SISTEMA DOLBY, IMPORTADO DE LOS EE.UU + 2 REPRODUCCIONES*

Al realizar esta compra, usted además, ingresa GRATIS, sin costo de inscripción, ni cuotas mensuales futuras ni obligaciones de compras futuras, al Club de La Buena Música. Efectivamente, junto con su pedido, recibirá el carnet a su nombre que lo acredita como socio. Siendo miembro del Club de La Buena Música, recibirá periódicamente información sobre música, así como ofertas especiales para los socios (en discos y cassettes) y otros beneficios que conocerá próximamente.

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 pagos 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

USTED ADQUIERE UN TOTAL DE 8 REPRODUCCIONES, 1 DISCO LP, 1 CASSETTE, TODO IMPORTADO, A UN VALOR REAL DE ~~A 37~~, POR SOLO

A 12,90

No demore su pedido:
OFERTA Y STOCK LIMITADO

Validez de la oferta: 45 días

Sres. El Club de la Buena Música

Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

Marque (X) las reproducciones de su preferencia y complete claramente sus datos personales.

cod. 01 ○	cod. 02 ○	cod. 03 ○	cod. 04 ○	cod. 05 ○
cod. 06 ○	cod. 07 ○	cod. 08 ○	cod. 09 ○	cod. 10 ○
cod. 11 ○	cod. 12 ○	cod. 13 ○	cod. 14 ○	cod. 15 ○

Sr. ☐
Sra. ☐
Srta. ☐

Nombres

Dirección

Ciudad Prov. Cód. post.

☐ Deseo ahorrar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por A 12,90

☐ Abonaré al recibir mi pedido, por contrareembolso la suma de A 12,90 más A 2,90 de gastos de envío.

Realice su pedido por correo, por medio del cupón adjunto, dirigiéndolo a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

O telefónicamente al **42-9061**, o personalmente en **Rodríguez Peña 1051, 1er piso, Capital Federal**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Le presentamos el último concepto en ATRACCION SEXUAL

Se llama **PADRINO 21** y Usted lo usará como un perfume. Pero su efecto es muy diferente. Pruébelo y observará cómo atrae a cualquier mujer que Usted desee. Su aroma atrapa: ¡porque queda grabado en la memoria de ella para siempre!

CANTIDAD LIMITADA

Si alguien le dijera que existe una sustancia atractiva que atrae hacia Usted a cualquier mujer que se le acerque, usando sólo unas gotas, ¿qué pensaría? Y si le dijeran además que Usted puede probar este atractivo libremente, sin compromisos y sin arriesgar su dinero, ¿Usted qué haría?

PADRINO 21 AFECTA A CUALQUIER MUJER QUE PENETRE EN SU RADIO DE ACCION

Es evidente que gran parte de la atracción sexual que ejercen los hombres sobre las mujeres se basa en lo que se puede ver: el aspecto de un hombre, su modo de actuar, colaboran eficazmente para hacer de él un gran seductor. Pero la ciencia moderna ha comprobado que existe otro tipo de estímulos sexuales **aún más poderosos**: los **estímulos olfativos**. Ellos son **responsables**, en gran medida, **de nuestro comportamiento sexual** a nivel subconsciente, y se ha podido comprobar que las mujeres reaccionan a ellos mucho más que los hombres.

PADRINO 21 es una explosiva fuente de poderosos estímulos masculinos que cumple esta acción para Usted:

1) Le da todas las ventajas de los grandes seductores al **grabar** en la mente de ellas una **poderosa e imborrable sensación** con respecto a Usted.

2) **Aumenta la receptividad femenina** a las vibraciones emitidas por el hombre que lo usa, y

3) **Rompe todas las barreras conscientes de defensa** que las mujeres puedan levantar ante su presencia, y **las predispone a un comportamiento de naturaleza sexual** con el emisor del aroma atractivo, es decir, con Usted.

Desde la más remota antigüedad los hombres gastaron muchas energías y grandes fortunas buscando una poción amorosa eficaz, una fragancia especial que atrajera hacia un hombre todas las mujeres que él deseara.

Por encargo especial de reyes, emperadores y sultanes de todas las épocas, los perfumistas hicieron numerosos intentos, casi siempre fallidos, para encontrar ese atractivo maravilloso.

Hasta que, en nuestros días, la investigación científica nos llevó a buscar la clave en los mecanismos que tienen los animales para atraerse y aparearse, cuando el macho y la hembra están separados por grandes distancias.

Efectivamente, en la naturaleza hay insectos y otros animales que emiten sustancias especiales que pueden atraer con su aroma al sexo opuesto, ¡hasta una distancia de 4 km!

UNA FORMULA BASADA EN LA CIENCIA MODERNA Y EN LOS PRINCIPIOS MAS SABIOS DE LA NATURALEZA

Las experiencias realizadas en laboratorio demostraron que en el ser humano esa forma de atracción sexual por el olfato **también existe**, relegada a la capa más profunda de la mente, pero siempre capaz de reaccionar ante el estímulo adecuado. ¡Es la memoria de toda la especie que mantiene los principios de la Naturaleza para lograr la unión de los sexos!

Los bioquímicos descubrieron los mecanismos de este proceso, y lograron sintetizar en laboratorio sustancias atractivas como las que produce naturalmente el hombre, en pequeñísima cantidad, en la piel de la barbilla y el cuello.

Este extraordinario perfume esencial, obtenido gracias a los métodos más modernos, se basa en los **mismos principios** de los atractivos naturales. **PADRINO 21** le permite establecer una **comunicación sexual selectiva**. Es un verdadero **imán químico** elaborado para atraer a las mujeres hacia el hombre que lo use. ¡Y es particularmente notable la rapidez de las respuestas femeninas a sus estímulos!

Pero su efecto no es momentáneo, porque **PADRINO 21** despierta en el sexo femenino una **fuerte** atracción **a nivel subconsciente**. ¡Es decir que ella, sin darse cuenta, se sentirá atraída en forma absolutamente **irresistible** hacia Usted, y reaccionará a su fragancia **cada vez** que la perciba!

Cuando Usted usa **PADRINO 21**, su perfume se mezcla con el aroma propio de su piel formando de este modo una fragancia personal, completamente diferente a la de los demás. Es USTED y SOLO USTED el que ella percibe, por quien se siente atraída y a quien responderá.

USTED USARA PADRINO 21 COMO UNA COLONIA O UNA LOCION. ¡PERO SU EFECTO SERA MUY DIFERENTE!

Coloque unas gotas de **PADRINO 21** en su cuello, en su barbilla después de afeitarse y en su pañuelo, y deje que trabaje para Usted en su próxima cita, en su trabajo, ¡o simplemente caminando por la calle!

El efecto característico de **PADRINO 21** se llama **Sex Appeal científico y Atracción instantánea por olfato**. Con sólo unas gotas de **PADRINO 21**, su aroma casi imperceptible pero potente actuará sobre el subconsciente de cualquier mujer que penetre en su radio de acción. **¡Ella no podrá evitar sentirse atraída hacia Usted y nunca podrá olvidarlo!**

Con **PADRINO 21** Usted se acercará a cualquier mujer que le guste, ¡y controlará cualquier situación inesperada con una nueva y **total** confianza en sí mismo! No se asombre si en una fiesta nota que **más de una mujer** se siente atraída hacia Usted y que inesperadamente se convierte en el centro de atracción de las miradas femeninas.

PADRINO 21 no sólo crea una atracción instantánea, sino que además deja grabada en la mente subconsciente de las mujeres la huella de su imagen, de su voz, y el deseo de estar cerca de Usted, asociados a su aroma. Cada vez que ella evoque ese perfume, se acordará de Usted y deseará volver a sentir, en su compañía, esa íntima sensación de placer y calidez creada por **PADRINO 21** en combinación con el aroma particular de su propia piel.

¡Nunca deje que ella se entere que está siendo influida por **PADRINO 21!** Tampoco permita que otros conozcan su secreto. Pero no deje de usar **PADRINO 21** cada día, para que ellas lo reconozcan por su fragancia. Será su "**marca personal**", ¡y programará la mente de ellas para que piensen en Usted todo el tiempo!

Con **PADRINO 21**, la mujer más tímida y fría perderá sus inhibiciones y se sentirá avasallada por su potente acción. Y hasta las mujeres que pudieron haber sido indiferentes ante su interés o que rechazaron sus propuestas amorosas sentirán que Usted no es el mismo y cambiarán totalmente de actitud. ¡Usted se convertirá en un hombre tan irresistible que **ellas no podrán negarle nada!**

¡POR UNICA VEZ PRUEBELO LIBREMENTE Y ADMIRESE CON LOS RESULTADOS!

¡SI! Libremente y sin compromisos. Porque los resultados de **PADRINO 21** son excelentes, podemos ofrecerle, por única vez, esta garantía exclusiva. Pruebe **PADRINO 21** durante 30 días. Use**lo todas las veces** que quiera, y compruebe sus asombrosos resultados en su vida de relación con el sexo opuesto. Si no llegara a actuar en su caso como le aseguramos aquí, simplemente envíelo de vuelta dentro del término de su garantía, ¡y nosotros le enviaremos el valor abonado, sin hacerle ningún tipo de pregunta! Es decir que en ese supuesto caso, usted habrá hecho esta excepcional prueba **libre sin haber arriesgado ni un centavo de su dinero**.

Si Usted todavía está dudando en probar libremente PADRINO 21, lea esto:

- Esta prueba es **a nuestro entero riesgo**. Si usted no queda satisfecho con los resultados, tiene 30 días para devolverlo y recibirá de vuelta el valor abonado.
- Para efectuar esta prueba **no importan ni su edad, ni su profesión, ni el dinero** que Usted tenga. Sólo tiene que usar **PADRINO 21** de la manera indicada y prepararse a ver los resultados.
- Los principios de la **Atracción instantánea por el olfato** han sido **ampliamente comprobados**. Estudios recientemente realizados en EE.UU. demostraron que las sustancias atractivas naturales del hombre se concentran en la barbilla y el cuello, ¡justamente en los lugares donde Usted se aplicará **PADRINO 21!**

¿Se atreve a hacer una prueba con **PADRINO 21**? ¿O teme que no le quede tiempo para atender todas las citas que le surgirán apenas comience a usarlo? Decídase cuanto antes, porque la cantidad es **estrictamente limitada**, y sea el primero en poseer este sensacional secreto: ¡no espere a que sus amigos se lo cuenten! **PADRINO 21 aumentará las nuevas posibilidades de su vida amorosa hasta límites increíbles.** Por eso, no lo dude más. Recuerde que Usted está efectuando esta prueba a nuestro entero riesgo. **RECORTE Y ENVIE YA MISMO EL CUPON DE ABAJO.**

Pídalo telefónicamente al Tel. **42-2993** o adquiéralo en Córdoba 1768, Capital Federal

CUPON PARA UNA PRUEBA LIBRE ESPECIAL

Recórtelo y envíelo a:
S.M.B. CENTER, Casilla de Correo Nº 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal

SI! Yo deseo probar el efecto de **PADRINO 21** como atractivo sexual selectivo. Queda entendido que si decido devolverlo dentro del término de 30 días a partir de la fecha de su recepción, recibiré el reintegro del valor abonado, sin ningún condicionamiento ni pregunta.

Bajo esta garantía formal solicito que me envíen a la mayor brevedad la cantidad de envase(s) de **PADRINO 21**, de 10 cm³ cada uno, en un embalaje discreto y sin leyendas exteriores.

Marco con una X la forma de pago que elijo:

☐ Adjunto a este cupón Cheque o Giro postal a la orden de **S.M.B. CENTER**
☐ Contrarreembolso. Le abonaré al cartero al recibir el envío en mi domicilio.

Solicito se me envíe lo siguiente:

MARQUE CON UNA CRUZ		Cheque o Giro	Contrareembolso
	1 envase de **PADRINO 21**	A 8,99	A 10,99
	Oferta especial por 2 envases de **PADRINO 21**	A 16,99	A 18,99
SUMAR GASTOS DE ENVIO		A 2,00	A 3,00

PHCO 1

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

Nuestros envíos no tienen membretes ni leyendas exteriores: sólo nosotros y usted conocemos su contenido.

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Av. Belgrano 6246° piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel.: 40-161.**

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante.

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabrisas Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION
-VENTA-

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi, motor Zanella, carburador Mikuni. Todo nuevo sin rodar. Listo para largar. Visitar lunes a viernes, San Juan 2601, Capital. Teléfono 665-6805. Llamar de noche.

Vendo o permuto **FORMULA RENAULT TULIA XXI**. 2 motores, caja TCM, todas las relaciones, 3 trompas, 6 ruedas, repuestos varios. Rodriguez Peña 3629, San Martín. Tel. 752-1969.

KARTING COMPETICION FOXTRAK motor GAE, carburador Motoplat. Todo completo, listo para largar. Gomas Fiter nuevas. Urgente por ausentarme del país. Baradaco 744, Ituzaingó norte. Tel. 623-3340.

KARTING COMPETICION FOXTRAK motor GAE, carburador Motoplat. Listo para largar. Badaracco 744, Ituzaingó norte. Tel. 623-3390.

SPORT 1050 chasis Sergio (Campeón '81) motor Rulla buen auto con tres juegos de gomas. Llantas y con con trailer. Llamar 244-3612 de 16 a 22 horas.

KARTING COMPETICION chasis Panther, motor RF, c/Motoplat, carburador, base. Listo para largar. Juntos o por separado. Envío precios y datos al interior. Angel Pini 4547, Caseros, CP 1678 Pcia. Bs As. De tarde.

El flaco Trias vende su **FIAT 600 FORMULA 0-7** listo para ganar. Fierros, mecánica, nicotera. Lunes a viernes Tel. 294-1039 Sr. Enrique.

SPORT PROTOTIPO (EX 1050) CRESPI RENAULT TULIA 21 completo impecable vendo o permuto por auto moto o lancha Santos Dumont 4074, Capital (Chacarita) Sr. Eduardo 553-4917.

Vendo **FORMULA IES 3CV COMPETICION**. Listo para largar. 2 juegos gomas, 2 motores, Exc. estado. San Martín 345 G. L Heras Tel. 0220 61044 o permuto.

El Chino Sarrode vende su **STANDAR** mejorado completo, listo para largar. Ver en Domínguez y Cruz, Villa Celina.

FIAT 600 STANDAR mejorado MOD. 73. Distribuidor Dulbecco. Escapes Silence. Encendido electrónico, árbol, tapa, butacas ZX, radio pasacassette, chapa, pintura, joya A 2.100. Titular. Cabildo 3339. Tel. 70-4972.

Vendo **GORDINI** Campeón Provincial de Rally 85. Listo para largar. Papeles al día. Urgente por cambio de categoría A 2.000. Alte. Brown 601, Bolívar. Tel. 0314 8728.

FORMULA DOS BIPLAZA BONAERENSE Campeón 84/85. Mecánica Peugeot, Jaramszuk Irala 1631, Dock Sud.

LOTUS ex guerra ideal entrecor o similar. Frenos Girling, parrillas Lotus originales, caja Hewland. Vende Sotro. Irigoyen 7133, Banfield.

Vendo **DATSUN 280 ZX** lista para largar C.A.P. partes originales mecánica Nadin, 3 carreras, papeles al día. Tratar horario comercial en Pastor Lacasa 342, Tapiales y Mitre 239, Dolores. 0245-6211.

Vendo **MIDGET RENAULT ANTELO** chasis americano rotulado, embrague, multidisco, encendido Mallory, distribuidor Dulbecco, listo para largar, Trailer, gomas, relaciones A 5.200. Otro motor Renault Alpine semi armado. Tel 566-5716 Sr. Norberto.

FIAT S. EUROPA 1500-84 TURISMO NACIONAL CLASE 2 ExPardo. Estado óptimo. Listo para largar (ojo auto de punta). Pintura tres colores. Autoblocante, 2 cajas velocidades, ruedas estilo, 8 llantas, 4 gomas de lluvia, etc. No deje de verlo. Tomo auto particular menor o mayor valor. Informe **Tel. 922-5473/ 923-2599**

Vendo **FORMULA 2 B.B.** motor Peugeot, chasis Pennisi, caja Z.F., listo para largar. Estancia Chica Autódromo (Olavarría). Joya. Tratar Tel. (021) 96 1120 Calle 44 y 198 Olmos, La Plata 1901.

MIDGET CHASIS AMERICANO motor Renault 12. Antelo encendido Mallory, embrague, multidisco, trailer, relaciones, gomas, etc. Listo para largar a A 5.300 otro motor Alpine F-2 Tel. 566-5716. Av. Lincoln 1924, José Ingenieros.

TC BIPLAZA O ROQUEPERENSE listo para largar quinto ranking '86. Excelente estado. Auto ganador dos Bloks, dos cigüeñales, diez llantas con cubiertas, caja completa, repuestos varios. Facilidades. H. Yrigoyen 11835. Turdera. 298-2934.

Renault R.12 RALLY MOTOR Cosma, suspension Ligsett, Tri-Rol, caja, todo cero km, 3° Mundial 1985, doce (12) ruedas armadas, repuestos. Tel 051-66851 0586-94366. Muy buen auto. Total A 2.000.

Marcelo Inoriza vende o alquila **FIAT 128 1300 CLASE 2** fierros de Julio Pardo. Caa-Guazú 2800. Lanús. Tel 255-1551.

Vendo **FRA BERTA** listo para correr. 2 motores, relaciones. Completo. Ex Pugliese. Av. Mitre 2860, Munro. Taller Xamar. Malares Reyvet.

Vendo **Renault 07** listo para largar. En muy buen estado, sin golpes. Caja de velocidad y motor nuevos. Permuto. Llamar al 653-6654. Preguntar por Gustavo.

MONOPOSTO 850 chasis marfas completo A 3.500 chasis solo A 1.500. Escucho oferta. Alejandro Pracht. Debussy 2881, Hurlingham. Tel. 30-0661 interno 1441 de 13 a 18 hs.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-COMPRA-

Compro **COUPE CHEVROLET o FORD** de los años 60 con o sin motor. Dirigirse a Echeverría 2736, Capital, 7° piso Dpto. B. Sr. Antonio.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-VENTA-

AUTOMOVILES DE COLECCION vendo Morris 8 1947 cuatro puertas, papeles, accesorios, gomas, motor, todo original. Bien y unico. Nestor Cassio9dcro Gascon 5880 CP 7600 Tel. 77-3647. Mar del Plata.

WHIPPET MODELO 1927 totalmente original. Cilindros para restaurar Essex modelo 1928. 6 cilindros original restaurado vendo permuto por coche gasolero. Calle 20 N° 4833, Villa Lynch. 757-1826, San Martín, Buenos Aires.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE
-VENTA-

Vendo o permuto **JEEP IKA equipado DT 48** impecable. Tel. 0315 23898, después de 21 hs.

FIAT 147 TR5 84 leva, tapa resortes Balestrini, estéreo, ecualizador, 4 parlantes, cables Silen cromados hecho sorpasso. Carburador amortiguad. competición, bobina, etc. Premiado fierros calientes Hot-Rod realmente joya. Preguntar por Fabian. 311-3507 / 313-9172.

JEEP IKA con papeles tracción simple, carrocería, fibra, jaula mecánica Chevrolet, escapes especiales, caja ZF, diferencial Dana 44, paliers flotantes, freno disco, 5 Waltrac 10-15, dirección Peugeot.

5.0 MOTOCICLETAS
-VENTA-

Vendo **HONDA 250** 64 desarmada. A 380 con papeles. Tratar José Luis. Av. J.B. Justo 3641 Tel. 597237, Cap.

MOTO GUZZI 235 cc original. Llantas aluminio, motor 0 Km. Sucre 4041. Quilmes. Tel. 254-4304.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION — Envíos al interior
MELO 4130 - FLORIDA (1602) ☎ 760-1173

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-VENTA-

CASCO FIAT 600/ó 07 sin motor en buen estado. De ser posible sin accesorios de interior (tapizados, etc.). Llamar al 658-2980. (Horario comercial o en Azcuénaga 94, Ramos Mejía. Urgente.

Vendo **JAULA ANTIVUELCO** Tito Siap 128. Arneses cuidex parabrisas laminado 128 encendido electrónico Marelli 128 lote o individual. Av. Rivadavia 10301, Capital YPF.

Vendo líquido urgente **CHASIS MARTOS "F2"** ideal Ft pampeana Categorías zonales. Fierros R18 2.000 cc. Consulte (0342) 23731 22197 Tranque Lauquen.

CARBURADORES WEBER 40/40 DCOC con múltiple de admisión para R18 o Fuego. Parasoles y Spoiler Berta original para R.18. Todo nuevo a estrenar. Tel. 922-9008 horario oficina.

CUBIERTAS DE COMPETICION usadas para rodado 13" y 14" especiales para areneros, lisas y dibujadas, varios anchos. 824-4229.

TAPAS CILINDROS CHEVROLET pulida, guías bronce, resortes dobles, platillos especiales, caballetes, balancines Ford, varilla admisión Pennin. Ver calle 35 N° 1335, Villa Maipú San Martín. Tomo permuta moto o auto.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS
-VENTA-

Vendo **OMNIBUS SCANIA 110** año 1971. Largo 13 mts, 9 mts. Casa rodante, equipada de lujo 4 mts. Taller c/mesa de trabajo c antecarpa 7 x 3 mts. Luz 24 volts y 220. Mecánico reparado a nuevo. Impecable. Ricardo Gueli, Lapida 221 Tel. 035228343, Chacabuco.

10.0 VARIOS

Vendo **COLECCION REVISTA CORSA** años 82 83 84 85 mas otros años anteriores incompletos, total A 160 o A 40 por año. 26 de Abril 3279, Villa Leon, Ituzango.

Vendo **COLECCION CORSA** N° 439 octubre 1974 a la fecha. Impecable estado o permuto por cubiertas nuevas. También escucho ofertas razonables. Demetrio Domingo Rosas. General Alvear 195. Tel. 213. La Consulta (Mendoza).

REVISTAS CORSA desde N° 545 (noviembre 1976) al N° 1040 (junio 1986), todo por A 110. Dirigirse a la Calle 68 N° 1080, La Plata. Tel. 526539.

ENGANCHES
PARA VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS
TRAILERS - BATANES
TRAILERS PARA AUTOS Y MOTOS
TARJETAS DE CREDITO
LINIERS 679 - FLORIDA
797-9305
ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES
DESCUENTOS ESPECIALES A REVENDEDORES
ENVIOS AL INTERIOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 120 — 20 de agosto de 1986

Rally en el Chaco

PIROVANO-CRUZ, LA REVANCHA GUARANI



1



2

Resistencia, Chaco – El sábado 27 de julio, con un espléndido día de sol, se puso en marcha el **Rally del Chaco**, organizado por la Asociación de Volantes del Nordeste, en conjunto con la Asociación Turismo Provincial de Buenos Aires y la fiscalización de la Federación Chaqueña.

Largaron 20 binomios, en su mayoría paraguayos, quienes de entrada se convirtieron en los dominadores de la primera jornada. Esa etapa inicial, que debió ser cubierta en tres oportunidades, tenía un recorrido de 19 km entre el acceso a la localidad de Margarita Belén y el paraje conocido como La Cerámica, en la ruta Nicolás Avellaneda, en los que se alternaron tramos de tierra y pavimento.

Barros-Cignaroli (argentino radicado en Asunción) con un Peugeot 504 francés con inyección de combustible y los paraguayos Pirovano-Cruz, con un Mitsubishi Lancer GSR, fueron quienes más se acercaron a los hermanos Fadul, los que ganaron la etapa conduciendo al poderosísimo Toyota Célica GT 2000 de 16 válvulas y 220 HP, alistado para rally en origen (Japón, por supuesto).

Por entonces la nota la daban los argentinos Juan Carlos Gómez-Pedro Sosa Díaz (de Posadas) quienes con el pequeño Renault 12 estaban quintos, superados por los tres nombrados anteriormente

El Mitsubishi Lancer GSR 1600 de Pirovano-Cruz Roa, ganadores del Rally del Chaco.

¡Quieto, loco!... El Corolla de los González se salva de la piña.

Ambrosig con Roberto Gorosito, los colegas del Diario Norte que se largaron a hacer rally.

El Gobernador Tenev dá la orden de largada a los brasileños Scheid-González, segundos en su clase.

y por el Ford Escort de Inocencio Zárate-José Ortiz. Nuestro colega Ricardo Ambrosig navegado por Gorosito, alquiló un Fiat 128 1100 a Salgado Nash (de Unquillo, Córdoba) y hasta ahí estaba segundo en su clase, sólo superado por Salvatore-Ligios con un Fiat 147.

Párrafo aparte merece el local Víctor "El Loco" Tomás, quien con un Torino 300 con preparación de nuestra TN Clase "D" penalizó con 10 minutos al principio por un problema en la bomba de nafta y luego anduvo muy fuerte, derrapando en todos lados y haciendo las delicias del público. Fue 9° en la general, pero se retiró de la carrera cuando se enteró de la penalización (correcta) que le había sido impuesta.

La **segunda etapa** fue exigente y espectacular, con un pasaje por el corazón de Puerto Tirol –mediante excelentes medidas de seguridad– y [illegible] Cerrito.

Fadul-Fadul perdieron todo al pegar contra una alcantarilla dejando el liderazgo en manos de Pirovano-Cruz Roa, que aguantaron bien los embates de Cignaroli y se quedaron con el triunfo final. Galindo-Planás fue tercero y Scheid-González cuarto. El mejor dúo argentino –tras el abandono de Gómez-Sosa Díaz, que otra vez rompieron la bomba de aceite– fue el pequeño 147 de Salvatore, quien ganó además la clase 1.

Mucho público presenció la carrera, de una modalidad nueva en estos pagos, razón por la cual los locales pagaron el derecho de piso de la inexperiencia, aunque ya hay varios de ellos interesados en insistir para octubre en la tercera fecha con sede en Formosa. Los premios fueron entregados por el gobernador, don Florencio Tenev, en la Isla del Cerrito, ocasión que sirvió para demostrar la camaradería existente en esta especialidad entre pilotos, navegantes y demás allegados al hecho deportivo.

Clasificación final: 1° Pirovano-Cruz Roa (Mitsubishi) 2h34m31s, ganador de la clase 5; 2° Barros-Cignaroli (Peugeot 504 i) 2h36m04s, ganador de la clase 6; 3° Galindo-Planás (Datsun 160 J) 2h46m32s; 4° Scheid-González (VW Gol 1.8) 2h49m19s; 5° Zárate-Ortiz (Ford Escort RS 2000) 2h51m49s; 6° González-González (Toyota Corolla) 2h54m37s, ganador en clase 4; 7° Salvatore-Ligios (Fiat 147 CL) 3h13m17s, ganador en clase 1; 8° Calvo-Segovia (Fiat 128/1100) 3h18m06s; 9° Ambrosig-Gorosito (Fiat 128/1100) 3h19m06s y 10° Galupi-Maciel (Datsun 120 J) 3h25m12s.

(Informe de Jorge Altamirano; fotos de Carlos César Acevedo)



3



4

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 120

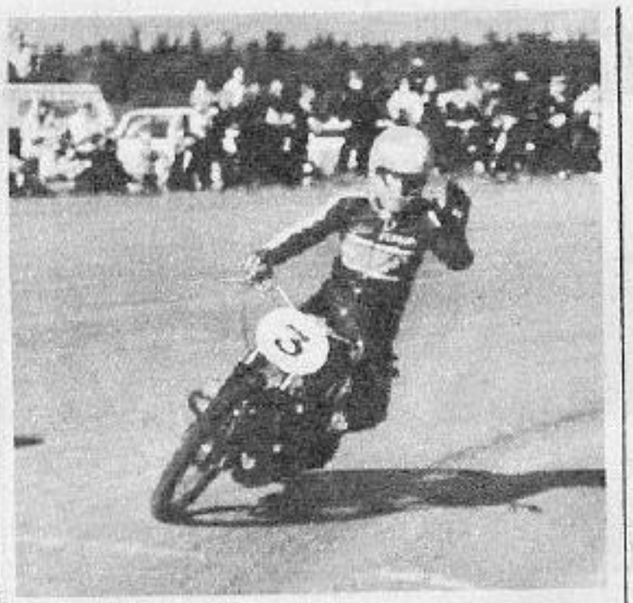
20 de agosto de 1986

Motociclismo CAM en Suardi

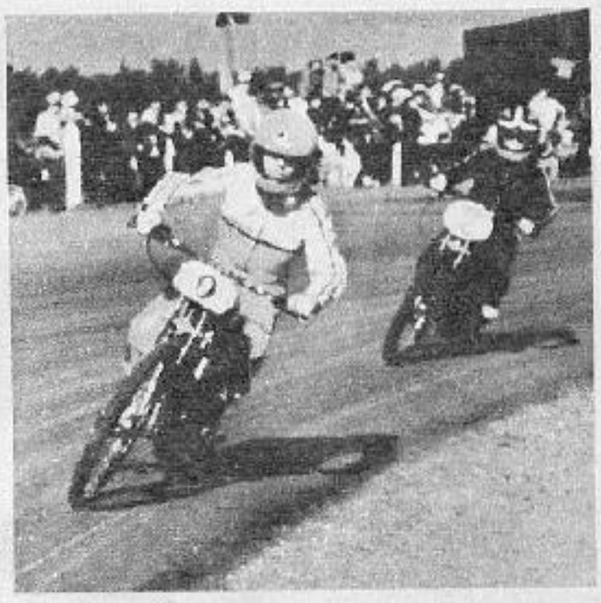
AMOROSO, DAGMA, FONTANINI Y MEJIAS JR



Néstor Amoroso, ganador y líder en 200 cc LP en el campeonato.



El Calita de Pergamino, Juan Carlos Dagma, señor de la fina 100 cc LP



El semillero está asegurado con los cadetes: acá Mejías Jr y Colasilli Jr en acción.

Córdoba – El Club Sportivo Suardi, de esta localidad del Norte santafesino, fue el encargado de recibir al **C.A.M.** (Certamen Argentino de Motociclismo de velocidad en óvalos de tierra) en la quinta fecha del torneo anual 1986. Fueron 91 los pilotos que participaron sobre el excelente trazado de 440 metros, representando a ocho provincias, frente a un público estimado en 3500 personas, las que disfrutaron no sólo del hermoso día de sol, sino también de muy atractivas carreras.

La apertura del espectáculo fue para la categoría **Cadetes**, piloteadas por menores de quince años, las motos propulsadas uniformemente por Sachs 98 centímetros cúbicos. El cordobesito Claudio Mejías –13 años– fue el triunfador, de acuerdo a este detalle de la final:

Cadetes, 10 vueltas: 1° **Claudio Mejías (Córdoba) a 67,692 km/hora**; 2° Germán Colasilli (Los Surgentes, Cba); 3° Alejandro Romero (Córdoba); 4° Germán Santatelli (Firmat, SF); 5° Ariel Delgado (Freyre, Cba) y 6° Claudio Quevedo (Córdoba).

Promocional 100 cc tuvo dos series de 10 vueltas, en las que ganaron el possense Rubén Carestía y el esperanzino Sergio Fontanini, quien se impuso también en la final, tras varios sorpasos, producto de la paridad que exhibe la categoría. La final, terminó así:

Promocional, 20 vueltas: 1° **Sergio Fontanini (Zanella-Tosticarelli/Esperanza, SF) a 70,295 km/hora**. 2° Daniel Merki (Zanella-Tosticarelli/Esperanza, SF); 3° Fabián Martina (Zanella-Tosticarelli/San Guillermo, SF); 4° Sergio Bar (Zanella-RF/Santa Fé); 5° Marcelo Muratore (Zanella-RF/Bell Ville, Cba) y 6° José Tarcitano (Zanella-RF/Rosario, SF). **Campeonato**: Ramos, 28 puntos; Carestía, 27; Martina, 26; Fontanini, 23 puntos.

En **100 cc Libre Preparación**, las series fueron para el líder del certamen, Juan Carlos Dagma y para el cordobés Miguel Mejías. Esta es una categoría muy atractiva por la elaboración de las máquinas participantes, donde es frecuente la utilización de motores con válvulas rotativas y refrigeración por medio de agua. Sobre motos Zanella, se incorporan equipos RF, Tosticarelli, GAE, Traiai y otros. En las 20 vueltas de la final, el planteo fue el previsto: es decir la lucha sin cuartel entre Amoroso, Mejías y Dagma, que se cambiaron la punta varias veces, hasta que se quedó con el triunfo el "Calita Pergaminense" es decir Juan Carlos Dagma, quien así redondeó su cuarta victoria en cinco carreras.

100 cc Libre Preparación; 20 vueltas: 1° **Juan Carlos Dagma (Zanella-RF/Pergamino, BA) a 77,837 km/hora**. 2° Néstor Amoroso (Zanella-RF/V. Adelina, GBA); 3° Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF); 4° Miguel Mejías (Zanella-Tosticarelli/Córdoba); 5° Javier Colasilli (Zanella-RF/Los Surgentes, Cba) y 6° Carlos Delgado (Zanella-RF/Freyre, Cba). **Campeonato**: Dagma, 58 puntos; Mathei, 28; Colasilli, 23; Salicruz, 23 puntos.

En **200 cc Libre Preparación**, Hugo Mondino y Néstor Amoroso ganaron las series. A ellos se sumaron en la lucha por la final los locales Hugo Boscarol y Carlos Frank y el veteranísimo Héctor Zaffrea. Continuó en esta carrera la temática del intercambio de posiciones entre Zaffrea y Amoroso, quedándose este último con los mejores laureles. Por su parte, y ante una ovación, Boscarol, en supremo esfuerzo, levantó la rueda de su moto en la raya de sentencia y superó por centímetros a Lacunza, hecho que repitió Frank para doblegar a Mondino. Todos llegaron casi juntos al final.

200 cc L.P., 20 vueltas: 1° **Néstor Amoroso (Zanella-RK/V. Adelina, GBA) a 79,798 km por hora**; 2° Héctor Zaffrea (Zanella-Tosticarelli/Tacural, SF); 3° **Hugo Boscarol** (Zanella-Tosticarelli/Suardi, SF); 4° Jorge Lacunza (Zanella/Saladillo, BA); 5° Carlos Frank (Zanella-Montiel/Suardi, SF); 6° Hugo Mondino (Zanella-Traiai/Gálvez, SF) y 7° Rubén Candelero (Zanella-Traiai/Morteros, Cba).

(Informe y fotos Roberto Maldonado, Motokart - LV3)

Enduro en Paso Córdoba

VICTOR SABATTOLI, CASI UN SENIOR

Neuquén – Fiscalizado por la Federación Argentina de Motociclismo, a través de su Regional N° 5, y organizado por el Club de Enduro y Rescate de Neuquen, se disputó el 20 de julio en el circuito de **Paso Córdoba**, cercano a la ciudad de General Roca (Río Negro) la sexta competencia del torneo local de la especialidad **Enduro**.

Compitieron entonces las categorías Senior y Junior (a 4 vueltas al circuito de 22 kilómetros) y Promocional (sobre una sola vuelta). Treinta y cinco enduristas afrontaron las dificultades naturales del terreno, a las que se sumaron las producidas por la lluvia. Sobresalió el neuquino Víctor Sabattoli, quien pese a revistar aún como Junior estableció mejor tiempo que el vencedor de Senior, Marcelo Montero. Estas fueron las clasificaciones:

Senior: 1° **Marcelo Montero (Yamaha 250/Gral. Roca) 1h55m30s**; 2° Raul Saiz (Yamaha 125/Gral. Roca) 1h59m09s; 3° Marcelo Belich (Honda/Centenario) 2h20m30s.

Junior: 1° **Víctor Sabattoli (Yamaha 125/Neuquén) 1h50m23s**; 2° Piero Ghiraldeli (Yamaha 250/Gral. Roca) 1h59m30s; 3° Oscar Allende (Yamaha 250/Neuquen) 2h08m40s y 4° Claudio Adra (Honda/Cipolletti).

Promocional: 1° **Edmundo Conti (Zanella/Villa Regina) 1h02m02s**; 2° Lizardo Belich (Cahuel/Centenario) 1h10m20s y 3° Néstor Palermo (Cahuel/Plottier) 1h30m09s.

(Informe de Sergio Vicbar)

Fórmula 850 en Bariloche

QUINTANA, A ORILLAS DEL LAGO

San Carlos de Bariloche, RN – Con la participación de corredores locales, del Alto Valle de Río Negro y de la provincia de Neuquén, se realizó el domingo 20 de julio la segunda fecha del campeonato anual de **Fórmula 850**, en el circuito de la



Néstor Quintana, declarado vencedor en Bariloche tras las desclasificación de Hugo Sarlinga.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

costanera de nuestra ciudad. La jornada se caracterizó por el intenso frío ambiente y por lo caliente del desarrollo de series y final, de donde hubo de ser desclasificado quien había cruzado primero la raya de sentencia por conducta antideportiva.

El local Raúl Valdez venció cómodamente en la **primera serie** al centenariense Quintana. En la **segunda** el triunfo correspondió a otro barilochense, Hugo Sarlinga, quien fue escoltado por Horacio Estrada.

En la **final** a doce vueltas largaron los quince mejores clasificados. Picaron en punta Raúl Valdez y Hugo Sarlinga, y a los cien metros se produjo un toque entre ambos que retrasó a Valdez al sexto puesto. Sarlinga cumplió la primera vuelta seguido por Quintana y Villarroel, notándose ya la remontada de Valdez, quien llegó a estar tercero en la quinta pasada, pero luego se retrasó definitivamente al realizar un trompo.

La carrera terminó con Sarlinga primero y Quintana segundo, pero el CD resolvió desclasificar al ganador por actitud antideportiva, por lo que la clasificación fue como sigue:

1° **Néstor Quintana (Fiat 600/Centenario) 11m27s41**; 2° Jorge Valverde (Fiat 600/Catriel) 11m40s75; 3° Raúl Michael (Fiat 600/Catriel) 11m54s28; 4° Néstor Pérez (Fiat 600/Piedra del Aguila) 11m56s65; 5° Osvaldo Villarroel (Fiat 600/Cipolletti) 11m59s00.

(Informe y fotos de Fernando Manusia)



Villarruel y Valdez, luchando en la final.

UN AUTODROMO PARA MERCEDES

Mercedes, BA – Después de muchos años de esperarlo, el autódromo de Mercedes es prácticamente una realidad, ya que sería inaugurado el primer o segundo domingo del venidero mes de octubre. El trazado de 1600 metros, de tierra compactada –apto para todas las categorías zonales– es fruto de la preocupación del Huracán Mercedes Automóvil Club (nacido hace doce años de la fusión del Club Huracán y el Mercedes A.C.) siendo su localización en el km 93,5 de la Ruta Nacional N° 5.

El logro será realidad merced al apoyo de la Municipalidad local, con su intendente Dr. Julio C. Gioscio a la cabeza; la fecha –aún tentativa– de la inauguración convocaría a las categorías TC del Oeste y Monopostos 850.

Karting con Caja en Córdoba

EN MARCHA EL PROVINCIAL

Córdoba – Por primera vez se realiza en esta provincia un Campeonato Provincial de Karting con Caja, el que se desarrolla en cuatro fechas, en otros tantos escenarios de regiones donde esta especialidad tiene gran difusión. La primera de esas reuniones se efectuó en Jovita, con la organización del Club Deportivo Motor Kart Jovita, el 13 de julio (y de la cual esperamos información).

Las tres restantes serán en Villa María, el 17 de agosto, con la organización del Centro Vasco Euzco-Etxea (está pendiente la confirmación); en Alcira Gigena, el 14 de setiembre por el Club Sportivo y Biblioteca Dr. L. Roncedo, para finalizar el certamen en Río Primero, el 12 de octubre, donde será anfitrión el Club Atlético Bernardino Rivadavia.

En todos los casos los circuitos son de tierra compactada de aproximadamente 700 metros de recorrido, realizándose por la mañana la toma de tiempos, mientras que en la tarde se llevan adelante las series y la final.

Libres 850, TC Regional y TC 1000 en Suipacha

LAURELES PARA LOS QUE MAS GANARON ESTE AÑO

Zárate, BA - Los **Bomberos Voluntarios de Suipacha** fueron los organizadores de las competencias que en su circuito de 1400 metros realizaron las categorías TC 1000, Libres 850 cc y TC Regional, clases A y B el 27-7 donde Angel Tapia, Jorge D'Angelo, Omar Cándido y Oscar López fueron los respectivos ganadores y además los pilotos que en lo que va del año han ganado más carreras en sus especialidades. También en este escenario hubo bastante tierra suelta lo cual ya parece costumbre en las presentaciones conjuntas de estas categorías, salvo algunas excepciones. Público, poco más de mil personas.

Iniciaron la fiesta los "fitito" de **Libres 850,** corriendo tres baterías selectivas, ganadas por Roberto Blandi, **Jorge D'Angelo** y Mario Herrera, siendo más rápida la primera. Pero en la final el **campeón** largó muy bien y se fue en punta hasta ganar, delante de Blandi y Aguiar que lo siguieron de cerca pero sin inquietarlo demasiado, salvo sobre el epílogo cuando el escolta intentó el sorpaso. Buen trabajo de Sorvillo, Herrera, Doricich, Carocielli y Vignolo, peleando detrás del solitario Barbalarga, cuarto a la postre.

Final Libres 850 - 12 vueltas: 1° Jorge D'Angelo (Escobar) 11m56s 38/100 a 87,112 km/hora 2° Roberto Blandi (Temperley) 11m56s72; 3° Alberto Aguiar (Pacheco) 11m58s83; 4° Osvaldo Barbalarga (Caseros) 12m06s89; 5° Mario Herrera (San Martín) 12m23s75; 6° Jorge Doricich (Ing. Maschwitz) 12m25s79; luego, arribaron: Joaquín Sorvillo, Luis Altuna, Carlos Irigoyen y Teodoro Alvarez, 12 vueltas. **Campeonato:** D'Angelo 182 puntos, Blandi 171,5; Herrera 138, Barbalarga 52,5; Altuna 47; Aguiar 44; Zappani 38; Lemme 34; Vignolo 33,5.

La **clase B del TC** realizó dos series donde vencieron Norberto Hijós y **Oscar López.** Este se impuso también en la final con gran comodidad, favorecido también por la lucha que detrás suyo libraron Hijós y Agliani, quien sobre el final pasó a ser escolta del piloto flamenco, puntero del campeonato.

Final Clase B - 14 vueltas: 1° Oscar López (Ford/Villa Flandria) 13m26s71/100 a 88,590 km/hora; 2° Hugo Agliani (Ford/Luján) 13m36s49; 3° Norberto Hijós (Ford/Capilla del Señor) 13m37s65; 4° Adrián Lalli (Chevrolet/G. Rodríguez) 13m39s52; 5° Atilio Monge (Ford/Muñiz) 13m51s78; 6° Omar Mendiverry (Chevrolet/Luján) 13m54s44; luego, se ubicaron: Juan Hernández 14 vts; Héctor Bava 13; Luis Vennera y José Gómez 12 vts. **Campeonato:** López 81 puntos, Lalli 64, Hijós 39, Agliani 29, Hernández 20, Vennera 11, Mendiverry y Duhour 10.

Luego siguió el **TC 1000** con dos series a seis vueltas. Allí ganaron, Alberto Errecart y Daniel Vigil. El primero lideró en las dos rondas iniciales de la final pero su máquina lo dejó "de a pie" y allí **Angel Tapia,** que lo acosaba, pasó a ganar una carrera (tercera consecutiva) angustiante para él hasta el banderazo, pues una rosca zafada obligó a su equipo a solucionar el percance aplicando un conocido pegamento a una bujía. Gasperini no pudo con Tapia pero contuvo a Ferretti y ahora estira su ventaja en la punta del campeonato a cuarenta puntos.

Final TC 1000 - 12 vueltas: 1° Angel Tapia (Campana) 12m02s70/100 a 83,756 km/hora; 2° Angel Gasperini (Campana) 12m04s07; 3° Héctor Ferretti (Escobar) 12m05s67; 4° Carlos Mamousse (San Miguel) 12m13s55 5° Marcelo Reina (El Palomar) 12m14s73; 6° Héctor Pérez (Campana) 12m20s01; luego, se ubicaron: Hugo Hoyos, Silvio D'Angelo 12 vts; Aníbal Isasa 11; José Porta 8 vts. **Campeonato:** Gasperini 136,5 puntos; Lavagna 96,5; Pérez 86; Errecart 84; Pollero 76,5; Tapia 71; Ferretti 64,5; Vigil 56.

Como cierre de la jornada estuvo la **clase A del TC** donde Juan Scollo y **Omar Cándido** se llevaron las dos baterías a siete vueltas. También la final quedó en poder de éste a partir del sexto giro, oportunidad en que hizo abandono de la prueba el hasta ese entonces puntero Juan Scollo. Muy buen trabajo de Oscar Fuxan, remando desde atrás, de Mario Gómez que no perdió la calma y en especial del ex campeón de Libres 1000, Ariel Barletta, quien luego de ganar el repechaje ocupó la última fila para largar la final y arribó cuarto, superando autos como solo él y unos pocos más saben hacerlo. Buen debut del campanense. Ahora bien, Cándido, no tiene rivales de peso y es sin duda el favorito para todas las





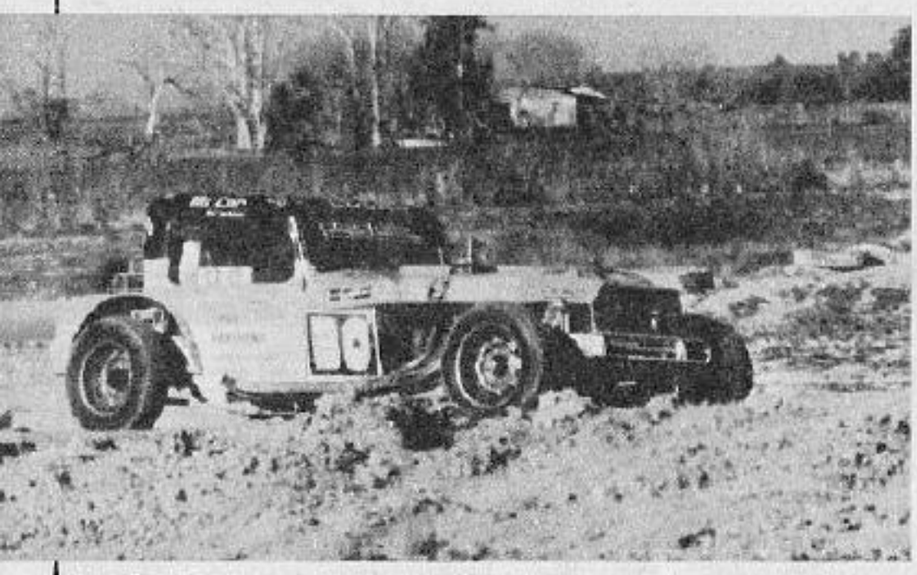
Angel Tapia, con tres victorias, es quien más veces a ganado en lo que va del año en TC 1000 **(Fotos Ruben's)**

Omar Cándido, el rival a vencer en TC Regional, clase "A"

carreras.

Final Clase A - 14 vts: 1° Omar Cándido (Chevrolet/Capilla del Señor) 13m23s60 a 88,791 km/hora; 2° Oscar Fuxán (Chevrolet/Capilla del Señor) 13m29s12; 3° Mario Gómez (Chevrolet G. Rodríguez) 13m41s75; 4° Ariel Barletta (Ford/Campana) 13m43s71; 5° Angel Mundo (Ford/Morón) 13m59s94; 6° Carlos Benítez (Ford/G. Rodríguez). Luego, con vueltas menos: Carlos Lanciotti, Carlos Rodríguez, Daniel Berra y Juan Ritacco. **Campeonato:** Cándido 80 puntos, Scollo 38; Izaguirre 32; Ritacco 27; Fuxan 21; Belloso 19; C. Benítez 16.

(Informe de Walter Luna)



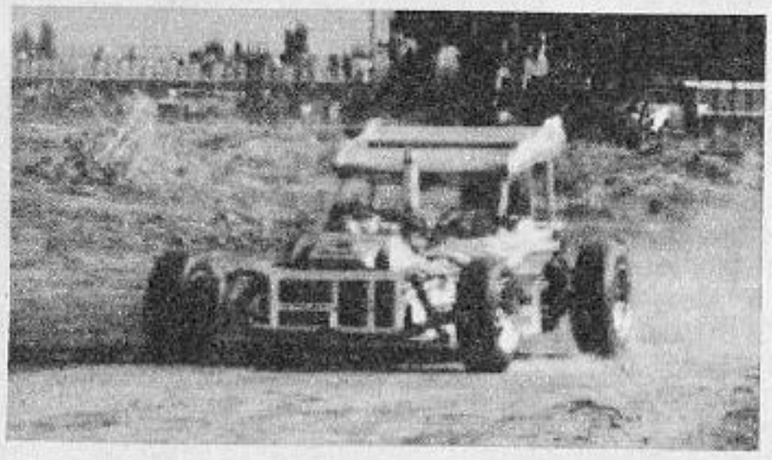
Hugo Agliani y su veloz máquina. En clasificación rompió los relojes, superando a los de la clase superior.

Sport 4, Sport 6 y TC en Mendoza

CATEGORIAS TRADICIONALES

Mendoza, – Los pilotos **Roberto Di Biassio** (Sport 4), **Jorge Martín** (Sport 6) y **Roberto Tornello** (TC) fueron los ganadores en la quinta fecha de los campeonatos de la Asociación Categorías Tradicionales. Los dos primeros ganaron además las series clasificatorias para establecer el orden en las finales; en TC la serie dio la victoria a Juan Pablo García.

En **Sport 4** el dominio de Roberto Di Biassio fue excluyente. Rubén Olalla y Gerardo Knoch lo escoltaron al principio, pero la carrera terminó con este orden: **1° Roberto Di Biassio;** 2° Pablo Carreras; 3° Miguel Olivera; 4° José Guillén y 5° Eduardo Alcover.

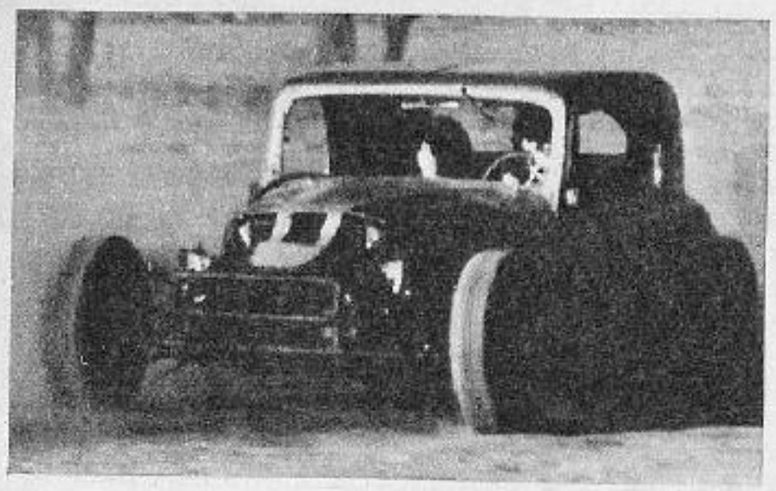


Jorge Martín, ganador en Sport 6 y líder del campeonato.

En **Sport 6** Carlos Di Biassio y Mario Martínez se tocaron en la largada, facilitando el triunfo de Jorge Martín, que lo hizo de punta a punta. **1° Jorge Martín;** 2° Federico Lamy; 3° Carlos Anderlucci; 4° Carlos Di Biassio y 5° Mario Martínez.

En **TC** punteaban Hugo González, seguido por Juan Carlos Manzano y Juan Pablo García, pero el primero hizo un trompo en el que se involucraron los otros dos y la carrera terminó así: **1° Roberto Tornello;** 2° Julio Quiroga; 3° Juan Pablo García; 4° Luis Salatino y 5° Manuel Nieto.

(Nota de la Redacción: el informe, de **Nilda de David,** no incluye marcas, procedencia de los pilotos, medidas del circuito, tiempos, posiciones de los campeonatos, etc, lo que esperamos se subsane en próximos envíos).



El ganador de la accidentada carrera de TC, Roberto Tornello.

TC Bonaerense en Merlo

CICCIA, STRANGES, ALONSO Y PIETRANERA

De acuerdo a un comunicado emitido por la Asociación de Pilotos Turismo Carretera Bonaerense, el Club Argentino de Merlo hizo disputar en su circuito (El Bosque) de trazado de 1580 metros, la octava fecha del campeonato anual de TC Bonaerense, la que contó con la participación de 86 autos divididos en sus cuatro habituales clases. Estos son los resultados de las finales, corridas en todos los casos sobre 14 vueltas.

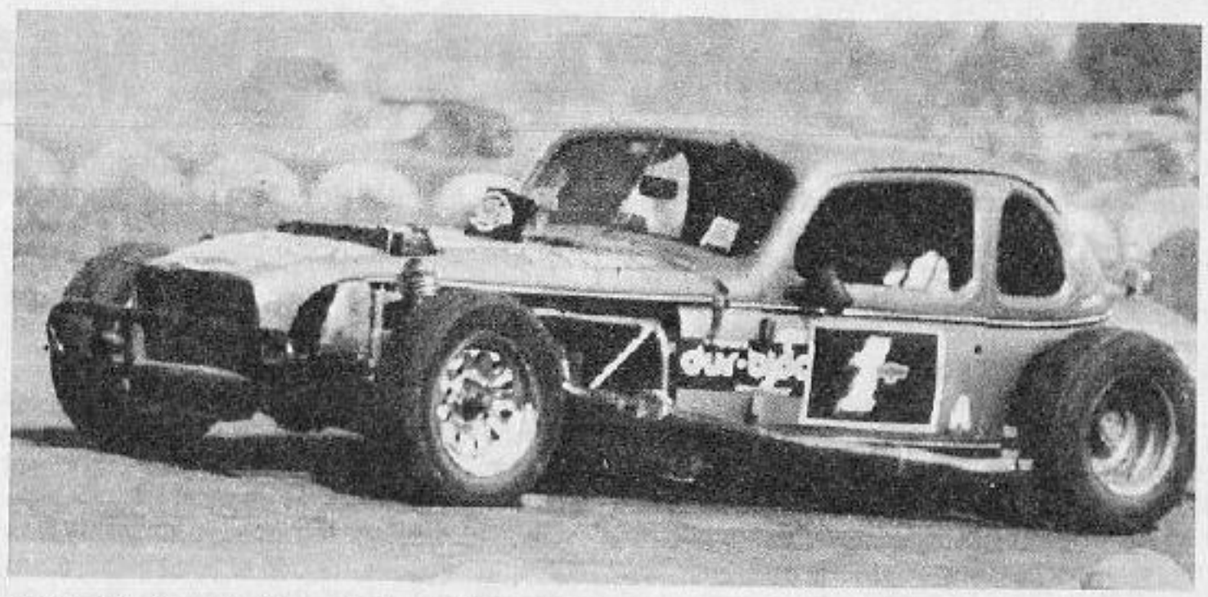
Clase "A": 1° **Natalio Ciccia (Chevrolet/San Antonio de Padua) 14m31s26/100** a un promedio de 91,398 km/hora. 2° Roberto Puerta (Chevrolet/Munro); 3° René Tornatore (Falcon/Torres); 4° José Alvarez (Chevrolet/Lomas de Zamora); 5° Guillermo Rico (Dodge/Avellaneda). **Campeonato:** Ciccia, 206 puntos; Puerta, 130; Wagner, 124; Tornatore, 72; Notta, 63; Peón 58; Fernández, 52 y Rico, 46 puntos.

Clase "B": 1° **Bruno Stranges (Chevrolet/José C. Paz) 13m58s11/100** a un promedio de **95,013 km/hora.** 2° Juan Masquerre (Chevrolet/San Miguel) 3° César Peón (Chevrolet/José C. Paz); 4° Daniel Biondo (Falcon/José C. Paz); 5° Miguel Valente (Falcon/San Martín). **Campeonato:** Stranges, 182 puntos; Scatizza, 132; Margaride, 104; Amato, 83; Masquerre, 76; Biondo, 66; Pietranera, 59; Braga, 46 puntos.

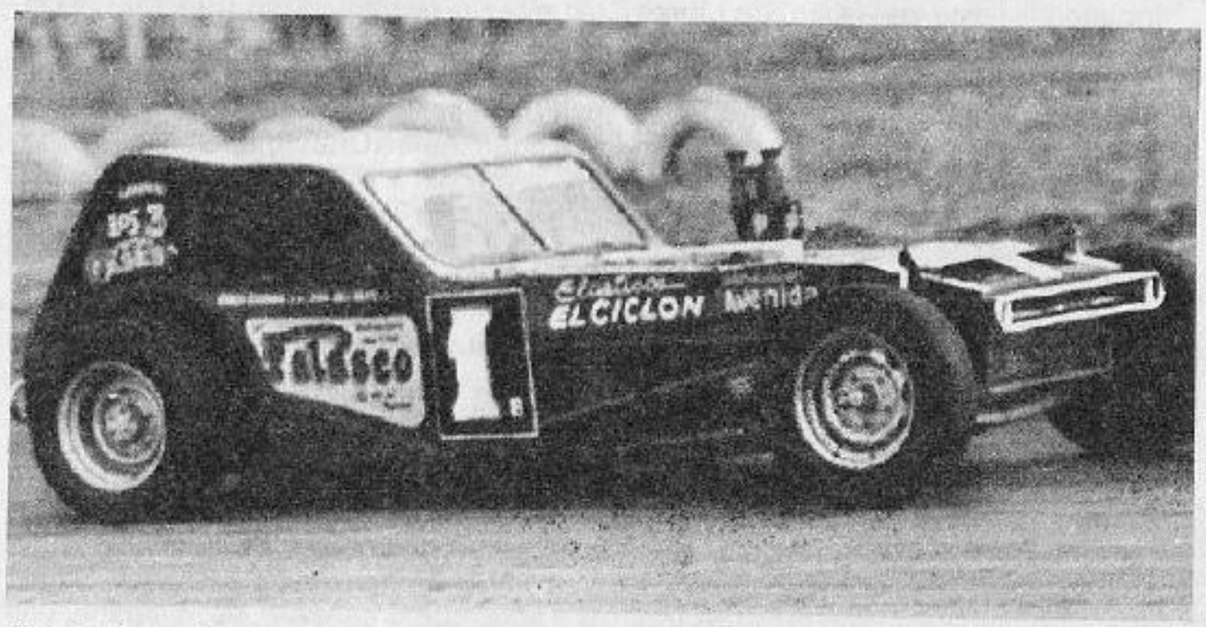
Clase "C": 1° **Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14m15s67/100** a un promedio de **93,063 km/hora.** 2° Eduardo Pazos (Falcon/San Fernando); 3° Julio Fernández (Chevrolet/San Fernando); 4° Carlos Abraham (Falcon/Lomas del Mirador) y 5° Néstor Fuentes (Chevrolet/Villa Madero). **Campeonato:** Farías, 151 puntos; Orlando, 148; Pazos, 114; Alonso, 107; Fernández, 87; Abraham, 86; Rosales, 73 y Sesisni, 52 puntos.

Clase "D": 1° **Carlos Pietranera (Chevrolet/Ituzaingó) 14m01s43/100** a un promedio de **94,638 km/hora.** 2° **Aníbal Romero (Chevrolet/Navarro);** 3° Rubén Gianni (Chevrolet/Cañuelas; 4° José Luis Molina (Falcon/Merlo) y 5° Elio Martínez (Chevrolet/Isidro Casanova). **Campeonato:** Almeida 192 puntos; Martínez 130; Da Venda, 128; González, 92; Molina, 83; Gianni, 65; La Fémina, 49 y Pietranera, 48 puntos.

(Fotos Héctor Ocampo)



Natalio Ciccia, ganador en la Clase "A" en Merlo y puntero del certamen.



Otro Nº 1, ganador y puntero: Bruno Stranges, campeon 1985 de la Clase "B".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

Mucho más que los mejores repuestos. También la mejor atención.

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

Las marcas garantizan la calidad de los repuestos.
Nosotros le ofrecemos el más ágil servicio de ventas.

- Atención de pedidos telefónicos
- Despachos urgentes al domicilio del cliente
- Envíos al interior

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

- Cuatro líneas telefónicas
- Cuatro camionetas para distribución
- Personal especializado

DELFABRO AMORTIGUADORES

Personalmente, por teléfono o por carta, atendemos su pedido.
Le aseguramos los mejores repuestos, la atención más cordial y dinámica y el más amplio asesoramiento.

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

Honduras 5259 - (1414) - Capital Federal
Tel.: 72-4697/8381 y 71-9062/6600

Autopiezas FOMEC

¡FALTAN 4 DIAS!

Motocross mundial

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

SALTA VUELVE A VIBRAR

Salta vivirá el próximo domingo su ya tradicional fiesta con el Motocross internacional. Es que llegará el momento de una nueva realización del Gran Premio de la República Argentina, válido por segundo año consecutivo como anteúltima fecha del certamen mundial de la clase 125 cm³. Allí estarán entonces los mejores pilotos de la actividad, buscando el triunfo en una carrera que puede decidir el título y que como ha sido norma hasta ahora, se desarrollará en el circuito construido en las laderas de los cerros circundantes al Autódromo Gral. Martín Miguel de Güemes.

Ya estamos sobre la hora cero del **Gran Premio de la República Argentina** de Motocross. Esa hora cero a la que llegaremos el próximo domingo cuando se haga una vez más realidad una nueva edición de esta competencia, que por segundo año consecutivo tendrá el privilegio de estar incluida dentro de la programación del **Campeonato Mundial de la Clase 125cc.**

Será en este caso, y repitiendo lo ocurrido el año anterior, la anteúltima fecha en el ordenamiento del calendario de la especialidad. Una ubicación clave, ya que su desarrollo en el pintoresco circuito construido en las laderas de los cerros circundantes al **Autódromo Gral. Martín Miguel de Güemes de Salta,** puede dejar defi-



Dave Strijbos (Holanda)



Alberto Barozzi (Italia)



Pekka Vehkonen (Finlandia).



LOS PARTICIPANTES

1 Pekka Vehkonen (Finlandia) - Cagiva
2 Dave Strijbos (Holanda) - Cagiva
5 John Van De Berak (Holanda) - Yamaha
6 Alain Lejeune (Alemania) - Suzuki
7 Mika Kouki (Finlandia) - Yamaha
9 Aria Pontilla (Finlandia) - KTM
10 Massimo Contini (Italia) - Cagiva
11 Claudio Pesce (Argentina) - Honda
12 Carlos Allue (Argentina) - Honda
14 Hernán Baña (Argentina) - Suzuki
15 Roberto Bertoldo (Argentina) - Suzuki
16 Gonzalo Guimarey (Argentina) - Honda
17 Freddy Compbell (Argentina) - Honda
18 Walter Bruno (Argentina) - Honda
19 Ricardo Wagner (Argentina) - Yamaha
20 Mario Muñoz (Argentina)
21 Alberto Gómez (Argentina) - Kawasaki
22 KTM Anton Pruijboom (Holanda) - Honda
23 Peter Iven (Bélgica) - Suzuki
24 Peter Dirix (Bélgica) - Honda
25 Alvaro Cándido (Brasil) - Cagiva
26 Yiton Veloso Cavalcante (Brasil) - Honda
27 Pedro Raimondo (Brasil) - Honda
30 Kenny Keylon (EE.UU.) - Yamaha
31 Walter Nosiglia (Bolivia) - Suzuki
32 Alex Pereira (Bolivia) - Suzuki
33 Darwin Becerra (Bolivia) - Honda
34 Juan Celmar Cuellar (Bolivia) - Kawasaki
35 Peter Kovar (Checoslovaquia) - Kawasaki
36 Jorge Diez Araya (Chile) - Yamaha
37 Gonzalo Gomez Araya (Chile) - Yamaha
38 Rodrigo Salas Olivares (Chile) - Yamaha
39 Carlos Lutjens Gutierrez (Chile) - Yamaha
40 Mauricio Garate Nicoletti (Chile) - Yamaha
41 Hector Garate Nicoletti (Chile) - Yamaha
42 Roy Burns Dacre (Chile) - Yamaha
43 William Whittle Nazar (Chile) - Yamaha
44 Jordi Elias (España) - Agrale
45 Rodney Smith (EE.UU.) - Yamaha
46 Pasi Hagstrom (Finlandia) - Kawasaki
47 Ismo Vehkonen (Finlandia) - Honda
48 Alwin Van Asten (Holanda) - Kawasaki
49 Alberto Barozzi (Italia) - Benelli
50 Giuseppe Andreani (Italia) - Benelli
51 Franco Picco (Italia) - Villa
52 Ruben Isusi (Paraguay) - Honda
53 Sever Brizuela (Paraguay) - Kawasaki
54 Carlos Vazquez (Paraguay) - Yamaha
55 Ramon Aguilera (Paraguay) - Honda
56 Francis Caballero (Paraguay) - Yamaha
57 Carlos Araujo (Paraguay) - Yamaha
58 Tommy Rios (Perú)
59 Marcelo Vila (Uruguay) - Yamaha
60 John Schnyder (Uruguay) - Yamaha
61 Nestor Logiurato (Uruguay) - Honda
62 Valentino Zolli (Venezuela) - Yamaha
63 Julio Brizuela (Venezuela) - Yamaha
64 Hans Corvers (Dinamarca) - Suzuki

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nido este torneo, que como clausura tendrá siete días más tarde que esta cita argentina su competencia en **Belo Horizonte** bajo la denominación de **Gran Premio de Brasil**.

Pero es el Gran Premio de la República Argentina el que ahora nos interesa, ya que lo tenemos a unas horas no más. Y su importancia y jerarquía, que será la del más alto nivel, estará dada no sólo por su inclusión dentro del certamen, sino también por la presencia de los mejores pilotos que en estos momentos ofrece la actividad y que en su totalidad son europeos, a lo que se agregarán un par de representantes de Estados Unidos y lo mejorcito de Sudamérica, obviamente con la inclusión de Argentina, con un grupo que tendrá como principales figuras al siempre vigente **Claudio Pesce** y a **Carlos "Charlie" Allue**.

Todos estos elementos, unidos a los antecedentes exitosos que tanto en su primer versión mundial como en las anteriores premundiales ostenta este **Gran Premio de la República Argentina de Motocross**, permiten avizorar con bastante margen de optimismo una nueva jornada con un espectáculo que quedará para el recuerdo de los muchos, que como se presume, concurrirán a presenciarlo.

Es que a la espectacular e interesante propuesta que siempre ofrece esta especialidad hay que unir el ingrediente deportivo, y que estará localizado en la lucha por el título que actualmente es propiedad de **Pekka Venkonen**. Una lucha en la cual no sólo estarán involucrados los hombres, sino también las marcas, con la escalada del holandés **John Van Der Berck**, que le ha permitido a **Yamaha** colocarse como cuña entre las **Cagiva** oficiales de **Dave Strijbos**, **Massimo Contini** y el propio **Pekka Vehkonen**, quienes conforman el poquer de exclusivos postulantes al cetro. De ellos solamente Strijbos tendrá la posibilidad de coronarse en Salta, siempre y cuando logre sobre su más inmediato escolta una ventaja superior a los cuarenta puntos. Por ahora tiene 19. ¿Logrará los 22 restantes en Salta?

¿Cómo aguarda Salta esta nueva visita del Motocross mundial? Con grandes expectativas. Ya los dirigentes del **Auto Club Salta**, organizadores de la carrera juntamente con **MX Motocross**, han culminado los trabajos de mejoras en el circuito, entre los que se destacan la instalación de un sistema de regado por aspersión que cuenta con tres tanques de 50, 60 y 75 mil litros que proveerán el agua para el riego del trazado.

Por otra parte ya está en el país, desde principios de semana, el italiano **Bruno Comanducci**, presidente del jurado, y para mañana a las 7 se espera el arribo de los pilotos europeos en un vuelo procedente de Franckfort. Así va llegando la hora para el **Gran Premio de la República Argentina de Motocross**. Esa hora que tendrá su punto culminante a las dos de la tarde del próximo domingo cuando caigan los partidores y la "jauría" tenga el vía libre.

ESTE SERA EL CRONOGRAMA

Sábado 23 de agosto
9 a 11: Control y verificación técnica.
12 a 13: Prácticas libres.
13.30 a 14.30: Prácticas libres.
15.15 a 16: Pruebas de clasificación Grupo "A".
16.15 a 17: Pruebas de clasificación Grupo "B".

Domingo 24 de agosto
9.45 a 10.15: Prácticas libres.
10.45 a 11.45: Prácticas obligatorias.
14: Largada de la primera manga.
16.30: Largada de la segunda manga.

Cada manga tendrá una duración de 40 minutos más el agregado de dos vueltas en cada uno de los casos. El puntaje que cada una de ellas asignará en carácter independiente será de 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 puntos para los primeros quince clasificados. A fin de determinar el ganador general se empleará otro sistema, tomándose como referencia para otorgar puntaje las diversas posiciones ocupadas por los pilotos. De modo que el primero sumará un punto, el segundo, dos; el tercero, tres; el cuarto, cuatro y así sucesivamente. El que menos reúna será el ganador, conformándose las restantes posiciones de la misma manera.

CARACTERISTICAS GENERALES

Nombre de la reunión: Campeonato Mundial de Motocross 125 cm³, Salta, Gran Premio de la República Argentina.
Clase: 125 cm³, Cat. I Grupo A 1.
Fecha: 23 y 24 de agosto de 1986.
Federación motociclística nacional organizadora: Federación Argentina de Motociclismo. (FAM)
Escenario: Circuito construido en las laderas de los cerros adyacentes al Autódromo Gral. Martín Miguel de Güemes, en Salta.
Largo de la pista: 1.850 metros.
Ancho mínimo: 7 metros.
Organizador: MX Motocross y Auto Club Salta.
Presidente del jurado: Bruno Comanducci (Italia).

LAS CARRERAS DISPUTADAS

FECHA	GRAN PREMIO	GANADORES	MARCA
6/4/86	Francia	Pekka Vehkonen	Cagiva
13/4/86	Holanda	Dave Strijbos	Cagiva
20/4/86	Italia	Massimo Contini	Cagiva
4/5/86	Bélgica	Dave Strijbos (Strijbos-Van-Der Berck)	Cagiva
1/6/86	España	John Van Der Berck (Vehkonen-Van Der Berck)	Yamaha
15/6/86	Checoslovaquia	Massimo Contini (Strijbos-Contini)	Cagiva
28/6/86	Irlanda	Dave Strijbos (Vehkonen-Kouki)	Cagiva
27/7/86	Suecia	John Van Der Berck	Yamaha
3/8/86	Alemania	Massimo Contini	Cagiva
10/8/86	Finlandia	John Van Der Berck	Yamaha

Nota: Los nombres que figuran entre paréntesis corresponden a los ganadores de cada una de las mangas. En los casos en los que no están mencionados de dicha manera, el ganador general fue el vencedor de las dos mangas.

ASI ESTA EL CAMPEONATO

PILOTO	NACIONALIDAD	MARCA	PUNTOS
1°) **Dave Strijbos**	**Holanda**	Cagiva	**284 puntos**
2°) John Van Der Berck	Holanda	Yamaha	265 puntos
3°) Massimo Contini	Italia	Cagiva	222 puntos
4°) Pekka Vehkonen	Finlandia	Cagiva	208 puntos
5°) Mika Kouki	Finlandia	Yamaha	193 puntos
6°) Arlo Puntilla	Finlandia	KTM	175 puntos
7°) Ismo Vehkonen	Finlandia	Honda	173 puntos
8°) Alberto Barozzi	Italia	Benelli	128 puntos

¡NO SE PIERDA

TV GUIA

ESTA SEMANA!

Ahora... CON TODO EL COLOR

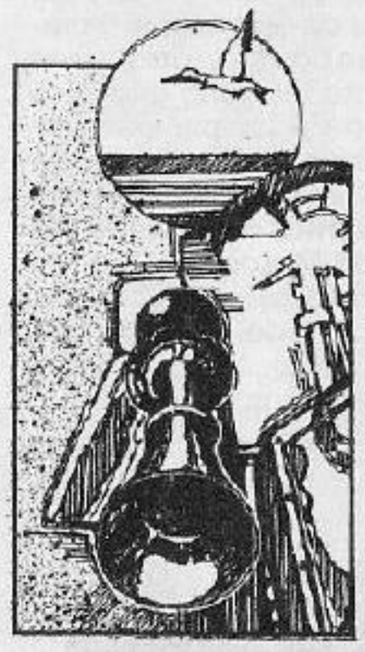
UNA NUEVA ERA
CON NOTAS, CHIMENTOS,
REPORTAJES Y
ANTICIPOS
DE EXCEPCION.

TV GUIA

¡LA UNICA OPCION!

editorial abril

Toquecitos de bocina



PRESTAMO

Roberto Vadalá le cedió sus dos Ford Falcon de Turismo Carretera a su sobrino **Osvaldo Sasso,** quien luego de destrozar su auto en el accidente que sufriese en Tandil, se había quedado momentáneamente sin posibilidades de correr. Cuando Sasso termine de alistar el nuevo auto que está armando en San Miguel, devolverá los autos a su tío.

¿"TITO" EMIGRA DE PACHECO?

Nos contó un "pajarito" que **Ernesto Bessone (h)** no está muy conforme con el rendimiento de su Sierra XR4 de T.C.2000 y ya está haciendo algunos planes para la próxima temporada. Enterado de que el auto utilizado por **Jorge Omar del Río** hasta la desvinculación de **Daray** del equipo de **Carlos Akel**, volvió a manos de **Isoldi** –quien tendría intención de ponerlo en venta–, "Tito", ni lerdo ni perezoso, le habría dicho a **Fabián Isoldi** mas o menos lo siguiente: **"Decile a tu papá que no lo ponga en venta... Que por favor espere hasta fin de año, que casi seguro llegaremos a un arreglo".** ¡Que tal!

DAMILANO CAMBIA

El villadolorense **Osvaldo Damilano** puso en venta su **Fiat** 128 1100 de rally, ya que cambiará de categoría, dedicándose en el futuro a conducir un Fiat Super Europa 1,5 cuyo motor sería preparado por Cosma o Siragusa, mientras que la suspensión la armarán los hermanos Cuevas. La anterior oportunidad en que **Damilano** corrió sobre una pista fue en 1981, cuando participó con Néstor Veglia en una competencia de pista en Río Cuarto. Los interesados en el 128 1,1; dirigirse al tel.: (0544) 20235.

SEMIPERMANENTE

Entre las localidades santafecinas de **Hughes y Melincué** discurre un camino que sería reasfaltado proximamente, completando de esa forma un circuito de 35 kilómetros, que es muy probable se postule como futura plaza para el **Turismo Carretera**. En ambas ciudades hay muchas ganas de llevar la categoría mas popular.

CUMPLEAÑOS

Fue el cuarto que celebró la **Asociación Amigos de los Automóviles Antiguos,** que tiene su sede en la ciudad de San Juan. A.A.A.A. participó –en los cuatro años que tiene de existencia– en los rallies de Mar del Plata '83 y '84, Uruguay, Rosario, Córdoba y Buenos aires '85 y Rosario '86. Asimismo, en febrero del año pasado realizó un Salón del Automóvil a beneficio, mientras que entre 1983 y 1984 participó en varias exposiciones multiempresarias. También esta entidad concretó tres rallies, uno interprovincial y dos internacionales.

SINELLI

Raúl Sinelli, el piloto de **Urquiza** que habitualmente se desempeña en la Fórmula Renault Argentina, está alistando un Sierra Ghia S para la **Fórmula Sierra de Turismo**, de cuya mecánica se encarga gente de su ciudad.

T.C. POSTERGADO

El viernes anterior en horas del mediodía, en vista de las condiciones adversas del tiempo, se decidió postergar por siete días la competencia de Turismo Carretera programada para el domingo pasado en **San Miguel del Monte**. En consecuencia, habrá que esperar hasta el próximo domingo 24 del corriente. La decisión fue tomada luego de una reunión en la que participaron **Carlos Hidalgo, Juan Carlos Deambrosi** (CECA y ACTC), **Raúl Iribarne** (Intendente de Monte) y **José M. García** (Monte Auto Club).

"MISION" PARA RECALDE Y ROSSO



Tanto **Jorge Recalde** como **Víctor Rosso** cuentan con el apoyo de la provincia de Córdoba, ya que se instituyó la **"Misión Argentina por el Mundo, Viva Córdoba"**, que le permite a Rosso competir en los certámenes Alemán y Europeo de **Fórmula Tres**, y a Recalde en el Campeonato Mundial de **Rally**.

Por tal motivo se brindó una conferencia de prensa en el Estadio Córdoba, a la que asistieron el intendente de Córdoba, **Dr. Ramón Mestre**; el Director de Promoción Turística de la Secretaría de Turismo de Córdoba, Arq. **Hugo Bonaiutti**; el Ing. **Rafael Sierra**, del ACA y **Manuel Uravich**, Coordinador General del Rally.

La característica fundamental de esta "Misión" radica en que la participación deportiva de ambos pilotos fue encuadrada en los beneficios de la Ley Provincial de Fomento del Turismo, que permite que las empresas patrocinantes reciban beneficios impositivos. Esta forma de co-inversión con el Estado Provincial, a través de la Secretaría de Turismo, incluye la ubicacion del logotipo "Viva Córdoba" en los autos y en los buzos de los pilotos, montaje de servicios de prensa y colocación de publicidad estática en los escenarios donde ambos pilotos compitan. El apoyo económico está brindado por "Bicupiro", "Ingersoll-Agrometal", "Lotería de Córdoba", "Construcciones Metalúrgicas Zanello", "Carlos Mainero y Cía", "La Serenísima", "Barbuy S.A.", "Industrias Mancini", "Aerolineas Argentinas" y "Marlboro".

Industria Nacional

LOS NUEVOS SIERRA

Finalmente **Ford Motor Argentina** concretó el lanzamiento oficial al mercado de una línea de modelos **Sierra** con importantes innovaciones y mejoras. El hecho más importante lo constituye la introducción de la versión Sierra Ghía S. Se trata de un automóvil lujoso de uso familiar pero que incluye prestaciones deportivas, sin descuidar el confort y el equipamiento que caracteriza al modelo Ghia.

La planta motriz de este nuevo integrante de la familia Sierra es la que equipa al Sierra XR4, es decir, el cuatro cilindros en línea de 2,3 litros de cilindrada, el cual entrega 120 CV a 5.500 rpm. Este cuenta con un carburador de doble boca de apertura simultánea, y múltiple de escape en ramas con sistema de flujo directo.

En cuanto al tratamiento aerodinámico, la incorporación de un deflector trasero coopera para la eliminación de turbulencias en la zona posterior, minimizando la resistencia al avance y otorgando una mayor estabilidad direccional, obviamente a altas velocidades.

También constituyen una novedad (en toda la línea Sierra) las molduras de parabrisas y luneta en color negro, nuevas molduras laterales anchas, las cuales ofrecen una mayor protección a la carrocería, y dos delgadas líneas laterales pintadas que constituyen un elemento decorativo novedoso, el cual caracteriza a la nueva serie.

En cuanto al rodado, excepto los modelos GL y XR4, que conservan sus neumáticos de 13 y 14 pulgadas respectivamente, el resto de la línea viene ahora equipado con llantas y neumáticos de 14 pulgadas, además de tazas cubrellantas de nuevo diseño.

El interior también fue motivo de innovaciones, ya que el tapizado de los asientos posee ahora nuevos diseños y materiales. Además, el tamaño más reducido de los nuevos apoyacabezas aumenta la visibilidad desde los asientos traseros, manteniendo aquéllos las mismas características y niveles de seguridad que los anteriores.

También la radio, ahora con sintonía digital y búsqueda automática de emisoras, se constituye en una de las novedades de este nuevo aspecto general que poseen los Sierra.



TELEFONO NEGRO

–Hola... ¿Con la redacción de ese pasquín en el que intentan hacer periodismo?

–Eh...viejo no sea tan agresivo. ¿Quién habla?

–Bueno...No lo tomen así. No tienen el más mínimo sentido del humor... Habla desde Mendoza un amigo de Baldinelli. ¿Qué saben de Alberto?

–Que está bien, que es puntero del campeonato de la Clase 2, que está corriendo en varias categorías, que tiene ofrecimientos para otras. En fin...

¿Que más quiere que sepamos? ¿Que está en su mejor año deportivo? ¿Que va a seguir con la coupe Sierra de Santagata hasta fin de año? ¿Que más quiere que le contemos?.

–¿No ven que no saben nada? Eso que usted me dice lo sabemos todos los que leemos, escuchamos y seguimos el automovilismo. Pero yo quiero algo más sustancioso, viejo. ¿No saben el ofrecimiento que tuvo el "Beto" la semana pasada?

–Si, usted habla del Dodge T.C. de la "Autopeña Tapiales" que corría Degliantoni.

–No, queridos... no sean infantiles en la información. Esa es una cosa más, solamente. Les hablo de uno de la Clase 2 de Turismo.

–Ah... no viejo. Si allí no hay problemas. Corre con el auto de Pardo, está primero en el campeonato, lleva gran ventaja. ¿Qué le van a ofrecer?

–Bueno... Veo que no aprenderán nunca. Anoten o graben, pero rápido, que no estamos en horario de tarifa reducida, y el fono cuesta mucho desde aquí. Resulta que la semana pasada llevaron al taller de Alberto, en Avenida del Tejar, un contrato para ser firmado por él. En el mismo, se hablaba de correr un Fiat Super Europa 1500, con preparación de Cava, desde la próxima carrera y hasta fin de año. Lo único que Alberto tenía que hacer era firmar y poner la cifra que quería ganar por esa "tarea", que en el contrato estaba el blanco.

–Y... ¿firmó o no?

–Veo que siguen siendo de madera. Ustedes, no conocen a las personas humanamente. ¡Qué va a firmar, querido! Sólo le dijo, al que le llevó el contrato, que le dijera a quien se lo enviaba, que él, con Pardo, no tenía nada firmado, pero su palabra valía más que ese contrato. Obviamente se lo devolvió.

–¿Y quién le hizo una oferta de ese nivel?

–Ah... veo que van aprendiendo a preguntar. Pero no. Eso no se los puedo decir a pesar, que yo vi el papelucho, porque estaba en Buenos Aires. Averiguenlo ustedes. Sólo los puedo ayudar diciéndoles que es un fuerte empresario dedicado a la venta de automóviles. No me pregunten más. Espero ver en el futuro cómo investigan. Chau... queridos y a ver si se aligeran un poco...Eh...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

scapessicos

- 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:
Saavedra 365 - 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

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
- Afinación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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

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. 431-9619 y 687-0051

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*

HOGE 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

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS
para
- CHEVROLET - FALCON
- OPEL y TAUNUS

Competición y calle
- TAPA CILINDROS POTENCIADAS
- REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Tel. 747-2557 - ACASSUSO

ahora...el



CALLE 120 Nº 4365 V. BALLESTER
(1653) – Bs. As. TEL.: 768-8444
De Lunes a Viernes de 7 a 16 Hs

F.A.D.E.S

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



MALACATES ELECTRICOS

EL POTRO

TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESCINDIBLE PARA BARRO Y NIEVE

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

12 VOLTS - PARA APLICAR EN FORD ● CHEVROLET TOYOTA ● JEEP ● RANGER

Precio al público: $ 870

FABRICA Y DISTRIBUYE
ALPA DIESEL
AV. DORREGO 242.
TEL. 854-9905; 855-4078

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

EFE

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

ATENTI-MECANICOS



HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS SOLICITAR CATALOGOS
OFERTAS EN JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION

SANY S.R.L.

TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

Ramón Solar e Hijos

- VENTA DE REPUESTOS - RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
- ENGRANAJES EN GENERAL

REPUESTOS PARA CAMIONES

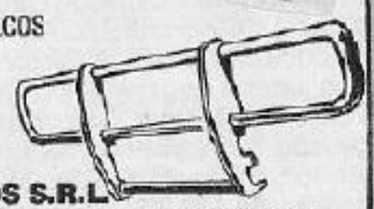
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

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. 653-1175/6647

RUBEN HORACIO NAVARRO

*CARROCERIAS PLASTICAS *CONCESIONARIO OFICIAL

- TALLER DE ARMADO DEDICADO UNICAMENTE A LA CONSTRUCCION DE UNIDADES ESPECIALES.
- POTENCIACION DE MOTORES ● ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION
- LINEA COMPLETA EN ACCESORIOS
- BARRAS ANTIVUELCOS Y DEFENSAS
- REFORMAS EXCLUSIVAS ● CUBOS MAGICOS

POTENCIACION DE MOTORES

- JEEP ● JEEPON ● CITRAK ● RETRAK
- TECHOS DUROS PARA TODAS LAS MARCAS

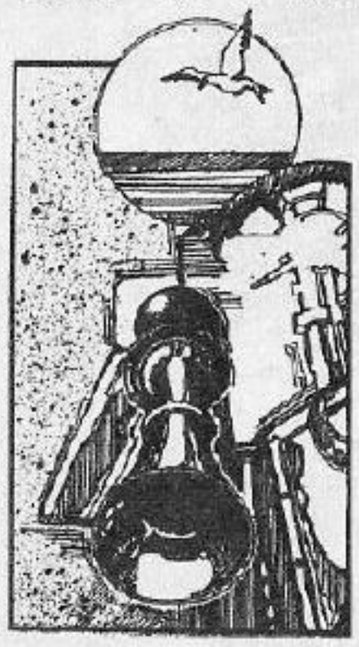
RESPALDAMOS NUESTROS TRABAJOS CON 30 AÑOS DE EXPERIENCIA AL SERVICIO del AUTOMOTOR

Lunes a viernes de 9 a 12 hs. y de 14 a 20 hs. Sábados hasta 18 hs. ● ENVIOS AL INTERIOR

CNEL. PERIN 3790. CIUDADELA SUR 653-2197



Toquecitos de bocina



RALLY DE BRASIL

Mientras se disputaba el Rally de la República Argentina, gente del Clube Porto Alegre de Rally estuvo en Córdoba, interesando a pilotos y directores de equipo para que participen en el Rally de Brasil Banco Meridional. Esta carrera será de 350 kilómetros, disputados en dos etapas, y comenzará el 7 de setiembre, debiendo los participantes recorrer 20 primes, de poco más de diez kilómetros cada uno. Entre las presencias argentinas estará la de los hermanos Maineri, con un Gacel.

PEDIDO A NUESTROS LECTORES

Solicitamos a quien disponga de ella, una fotografía de Miguel Torrás a caballo, durante la primera etapa del pasado Rally de Argentina, dirigiendose –con un palier de R-12– hacia su auto detenido. Desde ya, muchas gracias...

PRESENCIAS EN EL RALLY

Los señores Eugenio Breard, Osvaldo La Logia y Carlos Argüelles, de Massalin-Particulares, estuvieron en Córdoba, siguiendo paso a paso el desarrollo del 6° Rally Marlboro de la Argentina, y aquí los vemos junto a Ignacio Viale. Sociales CORSA, que le dicen...



El próximo fin de semana

TURISMO EN 9 DE JULIO

Organizada por el Nueve de Julio Automóvil Club y fiscalizada por la C.D.A. del A.C.A., se realizará en el Autódromo Ciudad de Nueve de Julio, sobre un trazado de 3.478,43 metros, una nueva competencia por el Campeonato Argentino de Turismo en sus tres divisiones (Clase Dos, Tres y Fórmula Sierra). Esta reunión será televisada por A.T.C.

LOS ANTECEDENTES

El 22 de setiembre de 1984 fue la ultima carrera realizada por la categoria en este escenario. En aquella oportunidad, en la Clase Dos, Hugo Olmi con un Fiat 128 1300 se adueño de todo. En clasificación obtuvo el mejor registro con un tiempo de 1m47s74 a un promedio de 154,366 km/h. La competencia, disputada a 15 vueltas, la ganó empleando un tiempo de 27m20s65, a un promedio de 152,057 km/h, realizando la vuelta mas veloz en 1m47s02 a 155,405 km/h de promedio.

Lo propio ocurrio con Luis Etchegoyhen en la Clase Tres, que con un Ford Escort 1600 obtuvo el mejor registro de clasificación con un tiempo de 1m45s76 a un promedio de 157,271 km/h. En la carrera empleo un tiempo de 26m40s79, para completar los 15 giros a un promedio de 155,842 km/h. Obteniendo tambien el record de vuelta en 1m45s50 a 155,842 km/h de promedio.

LOS HORARIOS

Viernes. Entre las 14.00 y las 17.50 horas habra entrenamientos no oficiales para las Clases 2, 3 y Formula Sierra. **Sábado**: Entre las 9.00 y las 12.00 se efectuara la verificacion tecnica y administrativa, en la calle Bartolome Mitre y Rio Berdejo, de Nueve de Julio. Las pruebas de clasificación para las tres clases comenzaran a las 12.30 y se extenderán hasta las 17.40. **Domingo**: A las 10.00 habra una final para no clasificados de la Clase 2, sobre 15 vueltas. La Clase 3 tendra su final, tambien a 15 giros, a las 11.00 horas, mientras que a las 11.35 se correra la final de Clase 2 a 15 vueltas, y el espectáculo se cerrara a las 12.10, con la final de la Formula Sierra, bajo identica cantidad de vueltas.

COMO SE PIDE

A raíz de lo publicado en CORSA N° 1.047, y con referencia a las competencias de Fórmula Renault llevadas a cabo en Uruguay, Eduardo Bouvier, presidente de la Asociación Pilotos de Fórmula Cuatro, nos hizo llegar una nota, la que por supuesto publicamos, como así también una fotocopia (ver foto) de la carta que la Asociación Uruguaya de Volantes remitió al señor Vicente Carlos Anadón, secretario de la Asociación Pilotos de Fórmula Cuatro. La nota firmada por Bouvier dice lo siguiente:

Señor
Director de la Revista CORSA
D. Jorge Augpe Bacqué
Av. Belgrano 624 Piso 6to.
CAPITAL FEDERAL

BUENOS AIRES, 1 de agosto de 1985

De mi mayor consideración:

En mi carácter de presidente de la Asociación de Pilotos de Fórmula Cuatro, y a los efectos de aclarar algunos puntos oscuros y mal intencionados, que se desprenden de la lectura del artículo aparecido en la pág. 19 del número 1047, con respecto a las competencias llevadas a cabo en el Uruguay, en la crónica de las carreras y fundamentalmente en el artículo aparte de la misma página ("la reiterada ausencia"), cumplo en dirigirme a Ud. puntualizando los distintos aspectos que realmente hicieron a nuestra ausencia en la carrera mencionada.

1.– En ocasión de visitar nuestra sede el señor Jorge Muraglia, en compañía del presidente de los pilotos de Fórmula Renault Uruguaya, a mediados del mes de mayo, a los fines de invitar a pilotos argentinos a participar en la carrera del circuito El Pinar, se les informó que nuestra Entidad no tenía inconvenientes en mandar pilotos a competir, los que concurrirían gustosos; con la única salvedad que la Asociación no realizaría los trámites pertinentes.

2.– A raíz de lo conversado en dicha reunión, se recibe con fecha 30 de junio la nota de la que se adjunta copia –ver foto– la cual avala lo apuntado en el punto anterior.

3.– Todo lo solicitado en la nota de referencia se cumplimenta de inmediato por parte de los ocho pilotos que concurrirían a la prueba uruguaya.

4.– El día 16 de julio, dos días antes de embarcar, encuentro en dependencias del Automóvil Club Argentino, al señor Juan A. Folle, firmante de la nota. Eran las 20.30 horas y me comunica que recién llega del Uruguay a los fines de iniciar los trámites de autorización ante la C.D.A., las gestiones aduaneras y el aval bancario.

Ante esta situación, le reiteré al señor que consideraba muy demorada la iniciación de tales tareas y que reiteraba una vez más que nuestra Institución no realizaría ninguna tramitación al respecto.

5.– De lo enunciado anteriormente se desprende que resulta casi imposible realizar trámites de esa envergadura con menos de 48 horas de anticipación, ya que el ferry salía el día 18 a las ocho horas, y sobre todo teniendo en cuenta que ese día (18 de julio) en Uruguay es feriado nacional.

6.– Nuestra Asociación, a pesar del perjuicio ocasionado a los ocho pilotos prestos a partir, prefirió no hacer hincapié en los errores cometidos por el responsable de la A.U.V., pero como es lógico, ante las falsedades insertas en el artículo de referencia, mucho agradeceríamos se dé amplia difusión a la presente aclaración.

Por último, agradecemos la atención dispensada a este pedido, y lamentamos que nuestro acuerdo haya sido tomado por algunas personas que tocan de oído y utilizan palabras agraviantes y tendenciosas para confundir a la opinión pública y a los muchos lectores de vuestra revista.

Sin otro particular y desde ya agradeciendo su especial atención para con esta aclaración, aprovecho la oportunidad para saludarle con mi más distinguida consideración.

Asociación Pilotos Fórmula 4
Eduardo Bouvier
Presidente



ASOCIACION URUGUAYA DE VOLANTES

COMISION DIRECTIVA

Montevideo, 30 de Junio de 1985

Señor
Vicente Carlos Anadón
Calle 39 Nro. 1693
LA PLATA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES
REPUBLICA ARGENTINA

De nuestra mayor consideración:

Le acuerdo a lo conversado oportunamente, le adjuntamos un formulario que deberá llenar con los datos solicitados en el mismo, // por cada unidad de transporte de carga de competición.-

Le ruego a Ud. me sirva devolverme el formulario que le envío y / llenarlo en triplicado, remitiéndomelo a la brevedad posible el // original y una copia, quedando en su poder el triplicado a los / efectos de realizar el trámite correspondiente en el aduana de nuestro país, a para la cual saludamos cordialmente.-

En caso de algún dudo, le ruego llamar telefónicamente al Sr. // Juan Folle a los teléfonos 391645 (entre las 12.30 a las 14.00 hs aprox) y a partir de las 19:20 a nuestra Asociación, cuyo teléfono es 4.55.91.-

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para saludar a Ud. con la más alta consideración.-

Juan Folle
CHOFER

NOTICORSA

CONTRATO

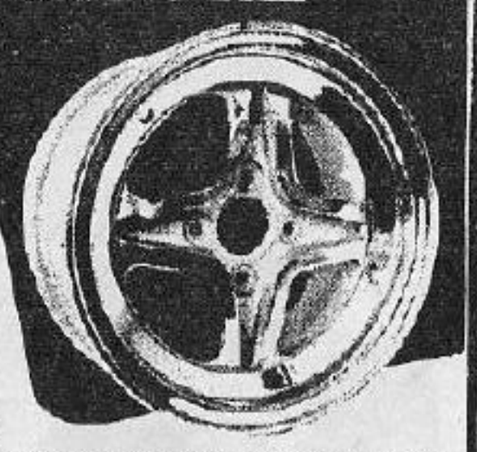
La foto muestra a los señores Alberto Bartolomé, Presidente de Background S.A. (Florida 670 2° piso Ofic. 59) Fernando Costanzó y Roberto Ares, Gerente de Publicidad y Gerente de Ventas, respectivamente, de Editorial Abril, en el momento de suscribir el contrato por el cual Background S.R.L. se hace cargo de la comercialización de espacios de publicidad en nuestras revistas PARABRISAS y CORSA.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARA: ★T.C. 2000, BONAERENSE y DEL OESTE
★ F.2 Codasur
★ F.4 ★ F.5
★ SPORT 1050,
★ C.A.P. ★ RALLY ENTROCOR
FORMULA 850 MILLE
LLANTAS ESPECIALES
★ TURISMO CLASE 2 y 3
y demás categorías zonales

LLANTAS DE COMPETICION
AERO



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson
GARANTIA 1 AÑO
LOUZAO AMORTIGUACION
Emilio Lamarca 1273. (c.p.1407) CAP Tel: 67-0024
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor
DISTRIBUIDORES:
TRES ARROYOS: HUGO MALACCORTO y DISTRIBUIDORA BELGRANO: Avda. BELGRANO 816
TRELEW: LA CASA DEL RECAMBIO: GALINA Y URQUIZA

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.
- Buzoz 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 WEAVER
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL. 701-7948

---

bielas de competición

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

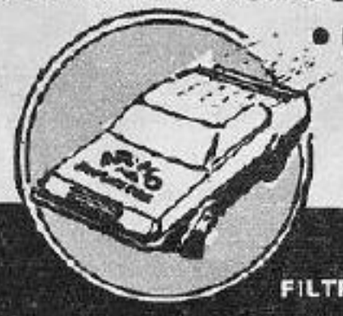


OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

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 WIX FILTER
REPRESENTANTE EXCLUSIVO
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

BELLO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferencial eo
Corona Piñón
Poleas

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
FRICROT Gabriel
SAS

ENGRANAJES
FAE
EATON

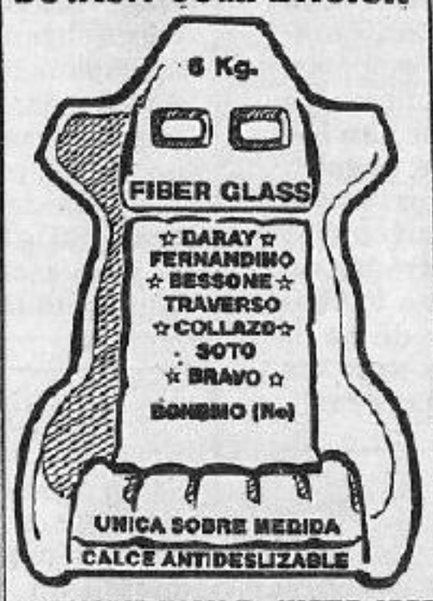
WARNES 1285 esq. Av. Parral TEL.854-0864; 855-3579

CARBURADORES

CARESA

MASTER
EFE
CUERPO DE ALIMENTACION
FABRICADOS CON PRODUCTOS
TELEFONO: 753-4769

BUTACA COMPETICION



ANEXO "J" JUAN B. JUSTO 4300

SOMOS FABRICANTES

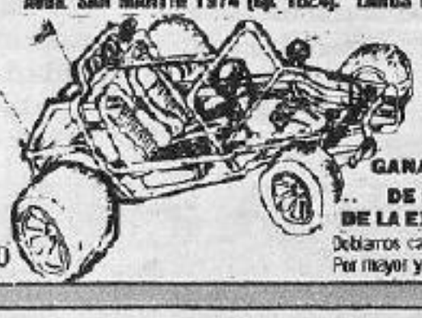


VERUI ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (esq. 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
Doblamos caños a medida de todo espesor
Por mayor y menor - consultenos -
AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

VENTAS POR MAYOR - UNICAMENTE MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

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

SIMBOLO PB DE CALIDAD

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS

OPP-BAG M. R.

- SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
- ESPECIALES Y REFORMAS

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO
AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

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

CYCLE WORLD
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

FORMULA ONE
- ☆ TRAJES ANTIFLAMA
- ☆ CAPUCHAS
- ☆ BABEROS
- ☆ GUANTES
- ☆ BOTAS
- ☆ TIRACABEZAS
- ☆ TAPONES AUDITIVOS
- ☆ ANTIEMPAÑANTE, etc.



ENVIOS AL INTERIOR

CASCOS
- FORMULA ONE
- BELL
- NAVA
- SIMPSON
- TIPO BELL
- TIPO SIMPSON

SISTEMAS RALLYPRIMES
- INTERCOMUNICADORES
- CORTE DE CORRIENTE
- LUZ NAVEGANTE
- INTERC. PILOTO/JEFE EQUIPO

Av. del Libertador 6822 (cp. 1429). BS. AS. TEL. 784-4808.

Ramón Solar e Hijos

- VENTA DE REPUESTOS
- RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
- ENGRANAJES EN GENERAL

REPUESTOS PARA CAMIONES
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

LO EXIJA O NO LA LEY!!
POR SU SEGURIDAD Y CONFORT
COLOQUE EN SU AUTO APOYACABEZA

TOTAUTOS
UNIVERSALES Y ORIGINALES
* R. 11 * TAUNUS GHIA * V.W. GACEL *
CON SUS RESPECTIVAS ALMOHADILLAS Y COLORES
Y Ahora, también, Moldeado en Poliuretano rígido, semi-rígido y flexible de acuerdo a su necesidad

OFERTA PARA TAPICEROS
Tenemos todos los modelos sin tapizar con adaptador



CONSULTAS Y ASESORAMIENTO
ESTADOS UNIDOS 40 - Tel. 760-6477 - VILLA MARTELLI
(a pasitos de Gral. Paz y Av. del Tejar)
ADQUIERALOS EN LOS MEJORES COMERCIOS DEL RAMO

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. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

Club Argentino de Pilotos

EN LAS PAREJAS, SANTA FE, Zenklusen se desquitó entre los Datsun, y por sobre todos

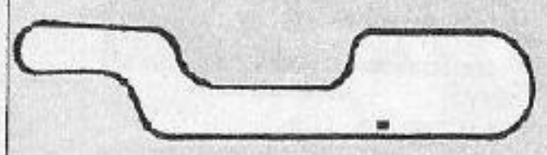
LOPEZ, UNA EST QUE ARROLLA L

...sea ésta "Santa" o no, cabría agregar con dudoso humor... La cuestión es que "Cocho", el domingo se disparó y arrasó con todo... hasta –quién sabe si definitivamente– con la confianza de muchos adversarios en sus propios medios, en la "legalidad" de la categoría y –otra vez y van...– en el encuadramiento reglamentario del 300 ZX del Campeón'85. Todo un verdadero "conventillo" que pareció ser lo único que en el consenso general se apuntaló con la demoledora tarea de López en pista. En fin... Los 280 ZX ofrecieron más lucha adelante y emoción donde sí cuenta, no tanta intriga "entre bambalinas".



UNA APRETADA PARTIDA. En la foto mayor se ve a Traverso sobre el pasto con la coupe algo cruzada, detrás de Cocho López, a quien sigue Besone. Por el lado exterior Silvio Oltra mientras que en la extrema derecha se lo aprecia a Oscar Larrauri. Foto superior. Con Cocho López cerrando su línea para asegurarse la cuerda, a Traverso no le queda espacio para volver al asfalto. También Oltra busca el lado interno. Foto inferior. Traverso está totalmente sobre el césped al igual que los dos neumáticos derechos de Cocho López. Oltra en su lado izquierdo.

FICHA GENERAL



Fecha: 17 de agosto de 1986
Denominación: Novena carrera del Campeonato Argentino de Pilotos (Nissan 302 y Datsun 280)
Lugar: Las Parejas, Pcia. de Santa Fe.
Ubicación: 100 kilómetros al noroeste de Rosario. Autódromo: 2 km al norte de la ciudad de Las Parejas.
Autoridades: Director de la Prueba: Sergio López. Adjunto: Eduardo Fantuzzi.
Colegio de Comisarios Deportivos: Ricardo Lacour y Juan Rodríguez (CDA) y Alberto Vega (Federación Regional N° 4). Comisario Técnico: Juan Manuel Esnal.
Condiciones Climáticas: Cielo seminublado. Con sol, 11 grados.
Participantes: Datsun: En pista 17. Largaron 17. Clasificaron: 14. Nissan: En pista: 19. Largaron: 19. Clasificaron: 15.
Público: 5000 personas.
Difusión: T.V.: A.T.C. en directo para todo el país. Canal 2 (Campeones), fragmentos, en diferido. Radio: En directo: Radio El Mundo (Campeones). Radio Rivadavia (Carburando). Radio San Genaro. En diferido: Radio Excelsior (Ruedas) L.V. 2 (A Fondo), Córdoba y Radio Universidad (Velocísimo), Santa Fe; además emisoras regionales.
Infraestructura del escenario: Buena. Mejorada en cada carrera.
Organización: Muy buena.
Espectáculos: Buenos en ambas categorías.

La nueva presentación del Club Argentino de Pilotos en Las Parejas no aportó nada nuevo, más allá de la estelar presencia de Oscar Larrauri, corriendo como piloto invitado con el auto de Norberto Picetti; por ahora inactivo. Como saldo queda que a "Poppy" le costó mucho bajar de potencia, ya que la coupe Nissan 300 tiene algo así como 100 H.P. menos que el Alpine Turbo que Larrauri conduce habitualmente en la Copa Europa Renault ELF y ni que hablar con los Porsche de Endurance. El auto que recibió el rosarino no era de lo mejor que existe en el CAP pero tampoco de lo peor. Lo cierto es que Larrauri no llegó nunca a los tiempos que Tito Besone hizo con ese mismo auto. Con esto no pretendemos, bajo ningún aspecto, desvirtuar la capacidad de nuestro mejor piloto a nivel mundial sino simplemente hacer hincapié en que, como el excelente profesional que ahora es Larrauri, aceptó el desafío más allá de los resultados y sin condicionamientos de ningún tipo. Se sentó en el auto que le dieron, puso lo mejor de sí y no se comprometió con nadie. El está acostumbrado a manejar otro tipo de auto, otra potencia en otros circuitos y su corta carrera en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

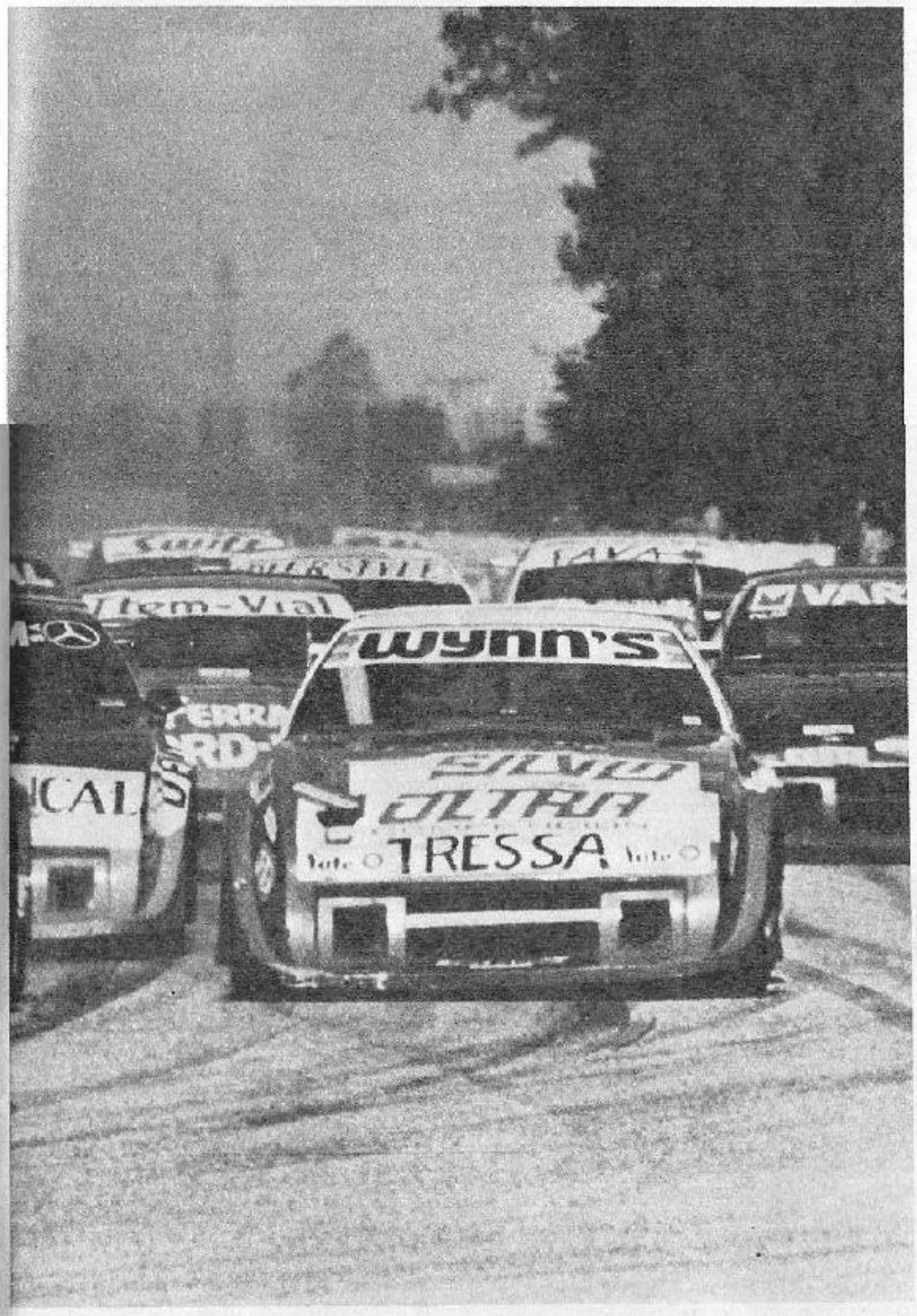
Por Néstor Carbia Fotos: Juano Fernandez

los Nissan prevaleció el de un tal...

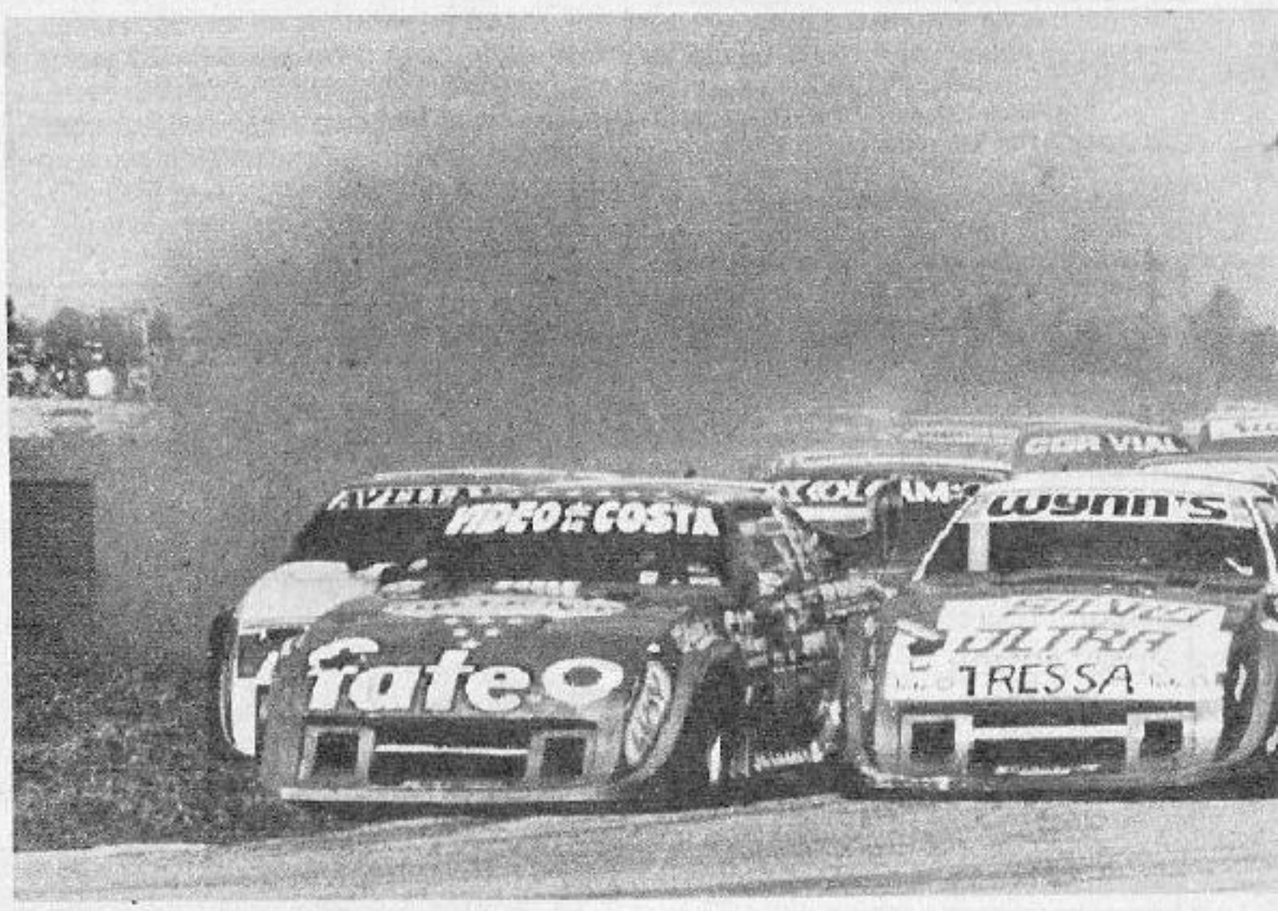
AMPIDA A FE



El comisario técnico Juan Manuel Esnal –rubio de anteojos– se lleva amortiguadores y resortes del auto del ganador. Lo mismo haría posteriormente con los vehículos de Oltra y Traverso.







el "Don Eduardo" de Las Parejas ni quita ni agrega nada a su calidad.

Los otros aspectos rescatables del fin de semana son la muy marcada superioridad de "Cocho", un inapelable triunfador en Nissan y las buenas faenas de Oltra, Traverso, Guerra, Fernandino, Der Ohanessian y Bessone, estos dos últimos sin plasmarlo en los resultados finales, pero con el talento y la capacidad que no les vamos a descubrir ahora.

En Datsun lo de Zenklusen fue realmente bueno, al igual que lo hecho por Rementería –pensando más en la corona que en la carrera–; excelente la producción del santafesino Redolfi, un hombre para tener muy en cuenta en el futuro, incluso más allá de esta categoría. Sobrias tareas de "Tim" Pairetti, en una de sus mejores producciones, de Oscar Zanatta, otro para observar, y de Gerardo Cerquetti.

La revisión técnica que hizo Juan Manuel Esnal, y que deja la clasificación de Nissan en suspenso está dirigida a aventar todo tipo de dudas sobre la legitimidad o no del triunfo de Osvaldo Lopez y de las posiciones de sus dos inmediatos escoltas. El CT de la CDA se llevó a Buenos Aires para medir y analizar en la semana los espirales, los amortiguadores, 12 botadores, los árboles de levas, inyectores, cajas negras y la sondas volumétricas de los tres primeros autos de Nissan. El y sus compañeros de la subcomisión técnica tienenahora la palabra que aventará o no las dudas que se plantean en cuanto a la legitimidad de los logros de los primeros tres clasificados. La semana próxima la seguimos.

RETRASOS Y ABANDONOS

NISSAN 300

Mayorga: Se deformó la cubierta delantera izquierda.

Larrauri: Rompio la trompa y el radiador cuando lo sacaron fuera de pista en la curva uno.

Bessone: Rompió la goma trasera derecha. Se desequilibró el auto en el toque de la curva uno.

Ohanessian: Rompio una goma.

Traverso: Se desbandó una cubierta trasera.

DATSUN 280

O. Zanatta: Se quedó sin gomas. No tenia grip.

Sancho: Se rompió la directa de la caja.

Cerquetti: Se quedo sin gomas al final.

Rementeria: Se rompió la goma trasera izquierda.

Redolfi: Rompió la 3ra marcha.

EL "PATO" SE QUEDO SIN SU "CHIVO"

A mediados de la semana anterior, una noticia sorprendió al mundillo teceista. La misma daba cuenta de la desvinculación del sampedrino **Osvaldo Morresi**, del equipo Supertap de Chivilcoy, con cuyo **Chevrolet** el "Pato" vino compitiendo hasta la ultima competencia de T.C., disputada en 25 de Mayo, donde pegó contra un guard rail.

Morresi: "**Se rompió algo que estaba desgastado desde hace algún tiempo, y el detonante fue el golpe en 25 de Mayo. En el equipo quisieron hacer un paréntesis ya que según ellos la lucha era muy dura, pero como yo no estaba de acuerdo con esa postura, ya que estoy peleando el Campeonato con posibilidades, les manifesté que en esas condiciones no contaran conmigo**".

Luciano Giacomini, responsable técnico del Chevrolet de Supertap, con quien conversamos el pasado domingo al mediodia, nos manifestó: "**Luego de la competencia del Autódromo de Buenos Aires pensamos en parar, ya que estábamos un poco 'acelerados', y luego del golpe que sufriera el Pato en 25 de Mayo, hicimos un replanteo y decidimos no ir a Monte, criterio que Morresi no compartió y de ahí la desvinculación. Lástima porque perdimos a un buen piloto, aunque en cambio seguimos manteniendo un amigo. ¿Quién correra el auto?... Hemos tenido gran cantidad de postulantes pero finalmente nos inclinamos por Roberto Urretavizcaya, con quien mañana (por el lunes 19/8) tendré una reunión para ponerlo al tanto de todo. El segundo piloto, para el caso de que lo de Urretavizcaya no funcione, es Oscar Alaux. Hasta ahí las cosas, pero lo que si puedo asegurar es que tanto sea con Urretavizcaya o con Alaux, el Chevrolet de Supertap estará presente en Junín**".

En cuanto a Osvaldo Morresi, hasta el cierre de esta edicion aun no tenia delineado su futuro, comentandonos su idea de continuar corriendo, "**y si es en T.C., mejor, ya que con un buen auto tengo posibilidades de pelear el Campeonato**".

Pero aqui no para la cosa en cuanto a novedades en el plantel del T.C., ya que trascendio que el **Dodge** que hace poco dejara vacante **Gustavo Deglantoni** y que pertenece a la "Peña Tupiales", estaria a punto de ser conducido por **Rubén Luis Di Palma**, quien tambien ayer (lunes 18/8) mantuvo conversaciones para su regreso a la categoria.

DESARROLLO (NISSAN)

Después de los "clásicos" toques de la primera curva, ¿Hasta cuando muchachos? La fila india se conforma con "Cocho", Oltra, Traverso, Mayorga, Ohanessian, Bessone, Luaces y Guerra. A Larrauri lo sacan fuera de pista y queda 17°.

Vuelta 5: Se queda Mayorga con una goma rota. Fernandino, en gran tarea, llega al 8° lugar, ganando 8 posiciones, y "Cocho" imprime un ritmo endemoniado sacándole 2s66/100 a Oltra, 3s45/100 a Traverso, 6s57/100 a Ohanessian y 6s2/100 a Bessone. Como para no dejar dudas en el giro anterior Lopez había hecho el récord de vuelta con un insólito tiempo de ¿1m07s51/100? que CORSA no registró como tampoco otros muchos cronógrafos.

Vuelta 6: Larrauri hace su ultima pasada antes de abandonar. Esta 16°.

Vuelta 12: Desaparece Luaces del clasificador y Fernandino se pone a la cola de Guerra. Olmi hace su ultimo paso antes de abandonar.

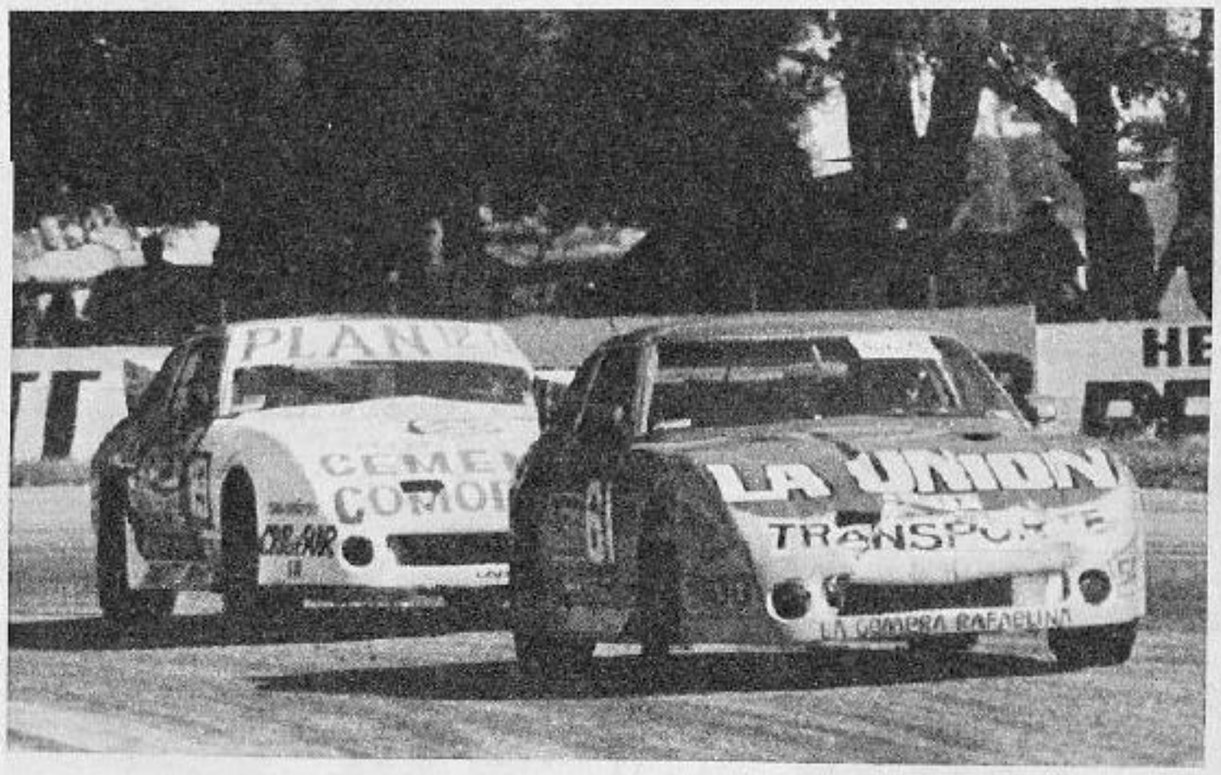
Vuelta 15: Casi al mismo tiempo y con diferencias de segundos nada más Ohanessian y Monguzzi revientan una goma cada uno en la primera curva. El cordobés abandona y Gustavo completa la vuelta y la repone para volver a salir detrás de "Cocho" que le saca la vuelta y va a pelear con Traverso y Oltra en la pista.

Vuelta 18: Ahora es Tito Bessone el que busca los boxes definitivamente con una goma rota. Fernandino y Larrocca completan los puestos puntables. Lopez le lleva más de 6 segundos y medio a Oltra. Sus tiempos de vuelta son calcados.

Vuelta 26: Traverso pierde terreno con una goma rota: se le aproximan Guerra y Fernandino pero no llegan a inquietarlo en el final. Oltra hace buena luz sobre el "flaco" de Ramallo.







DESARROLLO (DATSUN)

Vuelta 1: Rementeria, Redolfi, Cano, Zenklusen. Sancho y Zanatta es el orden de giro de la primera vuelta. El comodorense intenta escaparse pero Redolfi no piensa lo mismo.

Vuelta 3: Zenklusen quiere ir a unirse al grupo de punta, supera a Cano y queda 3°. Rementeria le lleva 98/100 al de Reconquista y 1,91 al rafaelino. Carlos Boni y Gerardo Cerquetti remontan y se unen al grupo que comanda.

Vuelta 5: Cuando Hugo Redolfi preparaba el sorpasso a Rementeria, comienza padecer con la caja y pierde su chance. Por la misma razón se queda Sancho una vuelta más tarde y se retrasa Zenklusen al irse de pista.

Vuelta 10: Rementeria sigue haciendo firme la punta con buen ritmo de giro en el orden del minuto, diez segundos y fracción. Por entonces le lleva casi 7s a Redolfi, y tres segundos más atrás están encerrados en 30/100 Cano, Boni y Cerquetti. Un poco mas allá viene Oscar Zanatta junto con Zenklusen que se recupera del error cometido.

Vuelta 12: Mientras el sureno se continúa escapando en la punta, Cerquetti y Zenklusen siguen para adelante en una lucha infernal entre ellos. Doblegan a Cano y quedan 3° y 4° respectivamente aproximándose a Redolfi, quien lucha con la tercera de su caja. Boni se junta otra vez con el grupo de los que pelean el 2° lugar.

Vuelta 20: El neumatico de Rementeria hace sentir sus efectos y todos sus seguidores se acercan. Fundamentalmente Zenklusen, quien en 5 vueltas acorto en 5 segundos la diferencia y se pone a 6s 95/100. Hasta allí el tiempo le daria justo para llegar a la cola del comodorense. Comienzan las especulaciones.

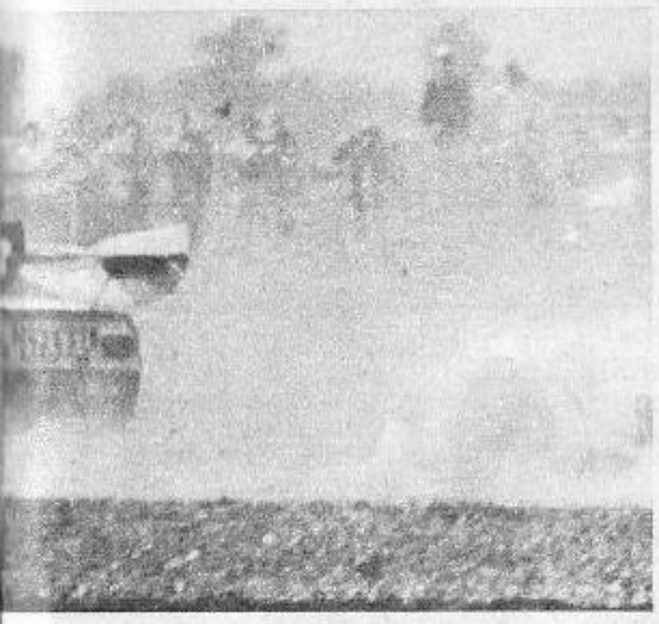
Alejandro va sereno y lleva la 280 2 X lo más prolijo posible. Boni ataca a Cerquetti.

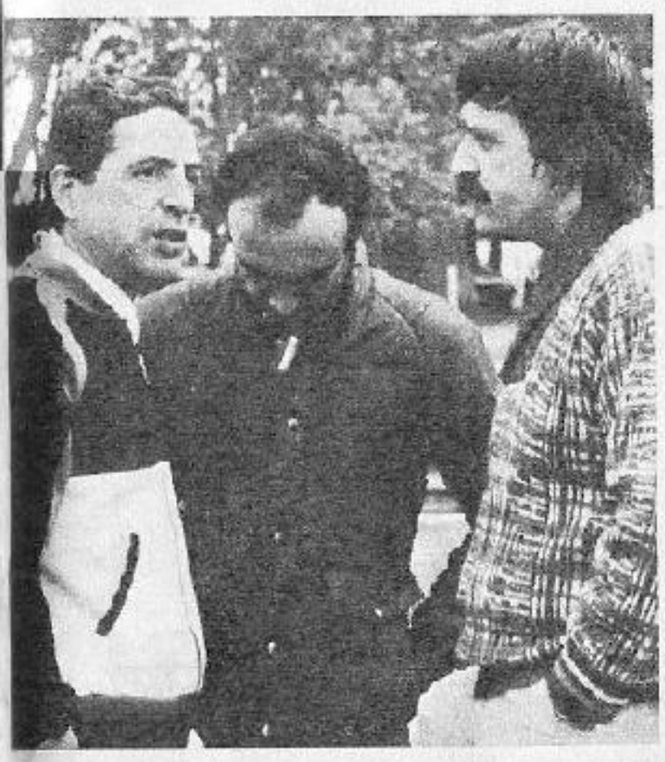
Vuelta 25: Rementeria ya esta en 1m 12s la vuelta, Zenklusen se pone a 3,25 y Boni doblega a Cerquetti. La integridad del caucho comienza a jugar un papel preponderante. En la vuelta siguiente Boni no estara, el de Rafaela va a buscar la victoria. ¿Revancha de Rio Cuarto? Abelardo y Cerquetti, sin gomas, nada pueden hacer ante el avance de "Tim" Pairetti y Oscar Zanatta sobre su posicion.

Vuelta 26: Rementeria ya esta en llanta, se va afuera y Zenklusen captura el primer lugar. El sureno queda segundo, "Tim" tercero, Zanatta cuarto, el cordobes de General Deheza es 5° y Redolfi logra un magro sexto lugar, 6 puntos que no son premio para su magnifica tarea.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







LOS PROTAGONISTAS DE NISSAN

Bessone: "El mayor patrimonio de mi auto estaba en los virajes por el equilibrio que habíamos logrado. Lamentablemente lo perdimos en el toque de la primera curva donde me pegaron en la rueda delantera derecha. Seguramente se perdió el reglaje de alineación y el auto comenzó a virar de trompa. Como en la recta no es muy rápido, perdí toda la chance de compensar doblando. Sólo estaba para cuarto o quinto".

"Cocho" López: "Hoy comenzó la segunda mitad del campeonato y ya puedo estar un poco más tranquilo. Hasta ahora habíamos ganado una carrera sola, pero en las nueve que corrimos estuvimos en el podio; ahora salimos a ganar y en esta parte del torneo, sabiendo que voy a tener dos carreras para descontar a fin de año voy a salir a ganar todas las que vengan. Como ocurrió hoy, ahora me van a tener que correr. Lo de hoy y lo de todo el torneo es la demostración de la regularidad y el equilibrio de un equipo muy joven como el mío".

Ohanessian: "Sin la ruptura de la goma hubiera llegado segundo o tercero con seguridad. El auto bien y en un buen ritmo. Cuando cambiamos la goma, que estaba en mejor estado que la que se rompió, se desequilibró el auto. Doblaba mejor para un lado que para otro y era difícil de llevar; de cualquier manera pude seguirlo a Silvio y encimarlo sin problemas. Mi intención era andar adelante y demostrar que mi auto va bien, aunque no sea muy rápido en la recta".

Oltra: "Realmente no sé dónde nos saca tanta diferencia 'Cocho' pero te puedo asegurar que va muy rápido. La prueba la tenés con el récord de vuelta que hace con uno siete y medio, cuando yo creo que ningún otro auto de la categoría puede bajar el minuto ocho en este circuito. Nosotros estamos trabajando al límite de nuestra coupé, pero evidentemente la de él anda mucho más. De cualquier manera estamos muy conformes con este resultado, ya que nuestro mayor esfuerzo ahora está centrado en el T.C. 2000".

LOS PROTAGONISTAS DE DATSUN

Cerquetti: "Lamento haberme quedado sin gomas al final porque el auto estaba equilibrado y venía haciendo un lindo ritmo. Pero más lamento no tener apoyo y que probablemente ésta sea una de mis últimas carreras en la categoría. Creo que corro en Alta Gracia y después voy a tener que dejar".

Oscar Zanatta: "Hoy comprobé que en el automovilismo no se puede mezquinar nada. Perdí el tercer puesto y el podio por haberme quedado sin grip en el final de la carrera, y eso ocurrió por no haber puesto un juego de gomas nuevo y correr con el que usamos ayer en la clasificación. Esto nos sirve de experiencia. También sabemos que tenemos un auto más en el equipo y la misma gente trabajando tenemos que mejorar ese aspecto".

Zenklusen: "Me costó tanto llegar a la punta porque tuve que recuperarme del error que cometí en la cuarta vuelta cuando me pasé en la curva sur y entré en trompo luego de pisar la tierra. Luego de eso me serené, salí a un ritmo sostenido y parejo. Me fui acercando a los de adelante y pasé unos cuantos autos, pero nunca pensé que iba a llegar a la punta. Cuando vi que [illegible] de tenida y yo me acercaba mucho, creí que las cosas podían ser mejores aún. Cuando Alejandro se fue afuera en la penúltima vuelta con la goma rota tuve la certeza de que podía ganar".

Rementería: "El auto iba muy bien, habíamos logrado un equilibrio perfecto. Faltando 10 vueltas comenzó a desinflarse la goma trasera derecha. Luego se rompió y comenzó a perder pedazos de caucho y el auto se puso intenible; tenía que salir en segunda del curvón porque si no el auto no respondía. De cualquier manera, lo importante son los 15 puntos que sumamos para el campeonato. Estoy contento por el equipo y le dedico ese logro al 'Negro' Glambrone, [illegible] cumple años".

Redolfi: "Si no rompo la caja la carrera era mía, aún sin la rotura de la goma de Rementería. Ya estaba para pasarla cuando la tercera me dejó sin chance. En este circuito era una velocidad clave".

Arriba: Ernesto Bessone (h) (N° 20), a poco de largar, pierde posiciones. "Me tocaron" comentó luego. Abajo: Oscar Larrauri en un entrevero similar, mientras por su lado derecho lo supera Roberto Vido. "Los muchachos me tocaron..." dijo posteriormente el rosarino. Abelardo Zenklusen a poco de superar a Alejandro Rementería, –quien lo escolta– en los giros finales de la prueba de Datsun 280 ZX. Pese a realizar un dibujo al comienzo, le alcanzó para llegar a la punta.
Un aparte entre Paco Mayorga, Oscar Rodríguez Marsili –cabizbajo y meditabundo– y Gabriel Raies.

"COCHO" LOPEZ
OSCAR AVENTIN

RELOJES
ORIENT

COMPETICION TEAM

CORSA

Año XXI Nº 1050
Del 20 al 26 de agosto 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. Romanó
(Jefe de Diagramacion)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanoich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Lettieri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Manga

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colaza,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.)
SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, F. Nuñes, J.M. Urteaga,
L. Gamelli.
Fotógrafo
Cristian Fröllich.
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diament (Nueva York).
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

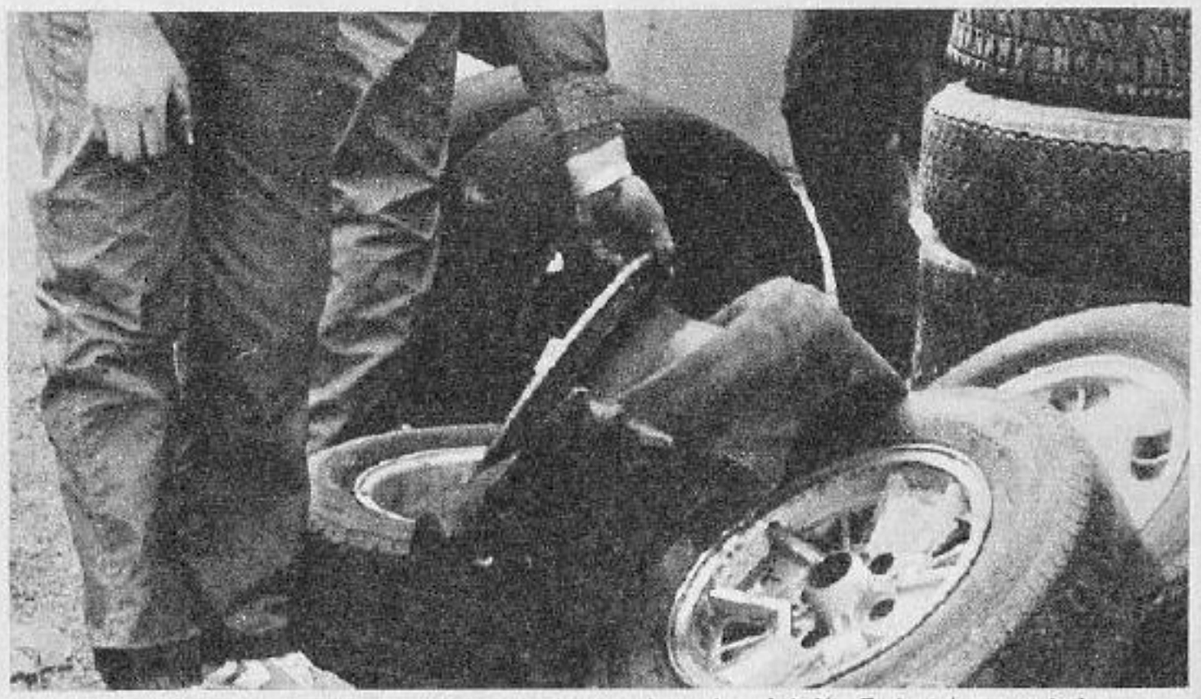
editorial abril S.A.

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

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Castanzá
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2° piso, of. 69, Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543



Cacho Lopez y Oscar "Poppy" Larrauri posando en Las Parejas.



Las roturas y pinchaduras de neumaticos estuvieron a la orden del día. En la foto, una de las "malditas"

LARRAURI "DE LA F-1 NO QUIERO DECIR NADA"

Su futura posibilidad de ingresar a la **Fórmula Uno** en la temporada 1987 fue tema inevitable en esta visita de **Oscar Rubén Larrauri** al país. Y un tema sobre el cual el propio interesado no quiso ahondar mucho, escudándose en un cerrado: "**De la Fórmula Uno no quiero decir nada, ya que no me gusta crearme ni crear demasiadas expectativas**".

Pero había cosas de que hablar con Larrauri en torno a su posible incursión en la categoría mayor. Como, por ejemplo, ver cual era su opinión sobre ese rumor que circula desde hace algunas semanas y según el cual, la empresa **Benetton**, que lanzaría sus productos al mercado argentino en los primeros meses del próximo año, vería con buenos ojos la presencia de Larrauri en uno de sus autos de Fórmula Uno.

"**No sé cual es el origen de esa versión**", se anticipó a decir "Popy", para agregar a continuación: "**No sé nada de eso y mi único contacto con Benetton es la opción que ellos tienen sobre mí hasta el 30 de noviembre, y según la cual no puedo firmar con ningún otro equipo. Pero nada más que eso**".

Luego volvió a encerrarse en esa hermética frase: "**De la Fórmula Uno no quiero hablar más**", aunque agregando: "**Llegar a la Fórmula Uno es algo que ya no depende de mí sino del apoyo que me debe acompañar y que es imprescindible para hacerlo realidad. Personalmente puse todo lo que puedo poner, con una larga campaña, prestigio y experiencia en Europa, que en estos momentos no puede ofrecer ningún otro piloto argentino. Hasta ahí llegan mis posibilidades. A partir de ahí me tienen que acompañar, con ese apoyo que en su momento tuvieron otros pilotos que llegaron a la Fórmula Uno**".

Hablando de cosas más concretas, el de Granadero Baigorria nos dijo que para 1987 tiene asegurada su participación en todo el **Campeonato Mundial de Sport Prototipos** ya sea con el team **Brun** (más probable) o el de Joest, al igual que en el **Alemán de Sport** con el mismo equipo, y también en el estadounidense de **GTP** de IMSA completo, con la escudería **Goodrich** de Porsche (más factible) o la Buick. ¿Qué tal?...

CLASIFICACION

Argentino Atletico Club - Autodromo "Don Eduardo" - Las Parejas - Circuito de 2.304,44 metros - 27 vueltas - Recorrido total 62.219 km - 17/8/86

DATSUN 280 ZX

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Rementeria, 1m09s31/100 (Prom. 119,693 km/h), Cano, 1m09s42, Redolfi, 1m09s61, Cerquetti, 1m09s74, Sancho, 1m09s98, O. Zanatta, 1m10s26, Zenklusen, 1m10s27, Boni, 1m10s35, Cao, 1m10s42, Bulla, 1m10s49, Ciancio, 1m10s60, Pairetti, 1m10s78, Tuero, 1m10s79, Cura, 1m11s38, Heritier, 1m11s87, Ponte, 1m12s02.
Sin tiempos: Puleo y Musso

FINAL

Pos.	Nº	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1°	61	**Abelardo Zenklusen/Rafaela**	**32m01s01/100**	**27**
2°	19	Alejandro Rementeria/C. Rivadavia	32m03s58/100	27
3°	47	Carlos Pairetti/Bs.As.	32m30s41/100	27
4°	86	Oscar Zanatta/Rafaela	32m31s31/100	27
5°	70	Gerardo Cerquetti/Gral. Deheza	32m32s90/100	27
6°	79	Hugo Redolfi/San Jorge	32m33s36/100	27
7°	18	Carlos Cura/Bs.As.	32m47s15/100	27
8°	54	Eduardo Tuero/Bs.As.	32m52s49/100	27
9°	65	Osvaldo Cao/Bs.As.	32m57s82/100	27
10°	67	Alberto Heritier/Bs.As.	33m03s15/100	27
11°	81	Carlos Boni	32m05s20/100	25
12°	71	Luis Ponte/Concordia	32m18s90/100	25
13°	59	José Ciano/Cordoba	28m48s97/100	24
14°	87	Ariel Ciancio/ Santa Fe	32m04s52/100	23

No clasificaron: Musso (7v), Sancho (5v), Bulla (2v)
No largó: Puleo
Promedio del ganador: 116,600 km/h
Record de vuelta: Zenklusen en la 6ª en 1m09s57/100 a 119,246 km/h

CAMPEONATO

(Disputadas nueve competencias)

Rementeria, 123 puntos; Cerquetti, 72; Sancho, 56; Zenklusen, 53; Lavari y Gonzalez, 46; Cano y R. Zanatta, 42; Pairetti, 31; Harpe, 28; Musso, 24; Redolfi, 20; Cura, 19; Sapino y O. Zanatta, 16; Cura y Marianovic, 15; Zabala, 14; Ferrari, 13; Tuero, 9; Capra, 7; Sotro, 6; Chehede, 4; Torras y Moratinos, 3; Bulla, Pivaro, Heritier y Cao, 2; Basco, 1.
Próxima competencia: el 31 de setiembre en el Oscar Cabalen.

NISSAN 300 ZX

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bessone, 1m08s30/100 (Prom. 121,463 km/h), Lopez, 1m08s34, Oltra, 1m08s58, Traverso, 1m08s58, Der Ohanessian, 1m08s79, Mayorga, 1m08s81, Guerra, 1m08s88, Larroca, 1m09s04, Luaces, 1m09s07, Raies, 1m09s08, Olmi, 1m09s21, R. Zanatta, 1m09s37, Larrauri, 1m09s47, Vido, 1m09s50, Monguzzi, 1m09s54, Fernandino, 1m09s76, R. Marsilli, 1m09s84, Boggio, 1m09s84, Bergallo, 1m09s92.
Sin tiempo: Pujadas

FINAL

Pos	Nº	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas
1°	1	**Osvaldo Lopez/Bs.As.**	**31m17s11/100**	**27**
2°	5	Silvio Oltra/Olivos	31m27s24/100	27
3°	15	Juan M. Traverso/Ramallo	31m35s15/100	27
4°	43	Miguel A. Guerra/Bs.As.	31m36s34/100	27
5°	2	Esteban Fernandino/Cnel. Pringles	31m36s84/100	27
6°	14	Juan C. Larroca/Cordoba	31m47s81/100	27
7°	45	Gabriel Raies/Cordoba	31m54s53/100	27
8°	40	Fernando Boggio/Pilar	31m56s03/100	27
9°	24	Oscar Rodriguez Marsilli/Bs.As.	32m38s40/100	27
10°	4	Gustavo Der Ohanessian/Bs.As.	31m27s64/100	26
11°	16	Carlos Luaces/Pilar	32m12s28/100	26
12°	51	Rodolfo Bergallo/P.R.S. Pena	31m24s64/100	26
13°	33	Roberto Vido/Rio Gallegos	32m20s25/100	26
14°	76	Rene Zanatta/Rafaela	32m13s52/100	24
15°	30	Ernesto Bessone/Bs.As.	31m05s54/100	18

No clasificaron: Monguzzi, (15v), Olmi (13v), Larrauri, (7v), Mayorga, (4v)
Promedio del ganador: 119,327 km/h
Récord de vuelta: Lopez en la 4° en 1m07s51/100 a 122,885 km/h
NOTA: Esta clasificación queda en suspenso por disposición de la Comisión Técnica de la C.D.A.

CAMPEONATO

(Disputadas nueve competencias)

López, 142 puntos; Traverso, 134; Oltra, 78; Bessone, 63; Fernandino, 45; Raies, 40; Mayorga y Der Ohanessian, 30; Luaces y Guerra, 22; Crocenzi y Olmi, 16; Piceth, 14; Monguzzi, 12; Larroca, 10; Bergallo y Zampa, 3; Rodriguez Marsilli, 2; Vido y Constanzo, 1.
Próxima competencia: el 31/8 en el Oscar Cabalen, Cordoba.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD.

ENVIOS AL INTERIOR **Solicite vendedor**

DISTRIBUIDORES:

TRES ARROYOS: HUGO MALACCORTO y DISTRIBUIDORA BELGRANO: Avda. BELGRANO 816

TRELEW: LA CASA DEL RECAMBIO: GALINA Y URQUIZA

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país



PARA:
- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,

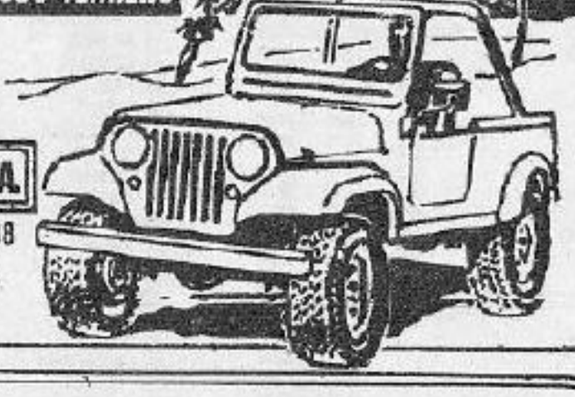
etc.

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

● 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

CARBURADORES CARESA

MASTER

CUERPO DE ALIMENTACION

FABRICADOS CON PRODUCTOS

TELEFONO: 753-4769

ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS — AUTOS

ENVIOS AL INTERIOR

STANDARD Y COMPETICION

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

AUTOS ESPECIALES JEEP-PICK UP

DEDICACION EXCLUSIVA AL ARMADO TOTAL O PARCIAL

● ACCESORIOS ● ALARMAS ● INSTRUMENTAL

VISITENOS ALVAREZ JONTE 5139. TEL. 566-5929

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132

PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 5 - LANCIA - B.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

(ABARTH - ALCUATTI - PITTAROSI)

- 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 flotantes
- 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 955

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 600 SM.

Matheu 2380. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 762-2196

TODO TERRENO



ARENEROS

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS

DESDE ..... A 190

Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

SIMPSON

ANTIFLAMA NOMEX III U.S.A.



- BUZOS
- GUANTES
- ROPA INTERIOR
- CAPUCHAS

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

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN Bs. As. (1672). TEL. 755-3825

ORESTE BERTA

UNICO DISTRIBUIDOR

ESCAPES ESPECIALES

CAÑOSSILEN

PARA TODAS LAS MARCAS

ALTA GRACIA
PROVINCIA DE CORDOBA

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

DIRECCIONES HIDRAULICAS



- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERERIENCIA

tecno hidraulica s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

anri



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

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2650
- SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

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

SIERRA '86

Sierra Ghia 2.3
Déjese llevar sin perder el control.

La evolución tecnológica lograda en la línea Sierra '86 se concentra en el Sierra Ghia 2.3. Su tablero de diseño envolvente lo mantiene al tanto de las funciones, para que usted sólo disfrute del placer de manejar.

- Caja de 5 velocidades
- Suspensión independiente en las cuatro ruedas
- Banco central electrónico de datos
- Módulo de información gráfica
- Aire acondicionado integral
- Radio AM/FM digital automática stereo autorreverse
- Levantavidrios eléctricos
- Butacas de diseño anatómico envolvente regulable en altura, distancia al volante y apoyo lumbar.

Plan Ovalo

Ford

La perfecta combinación.

VUELVA AL PLACER DE MANEJAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com