CORSA

F-2 CODASUR
GUERRA
EN FLORIANOPOLIS



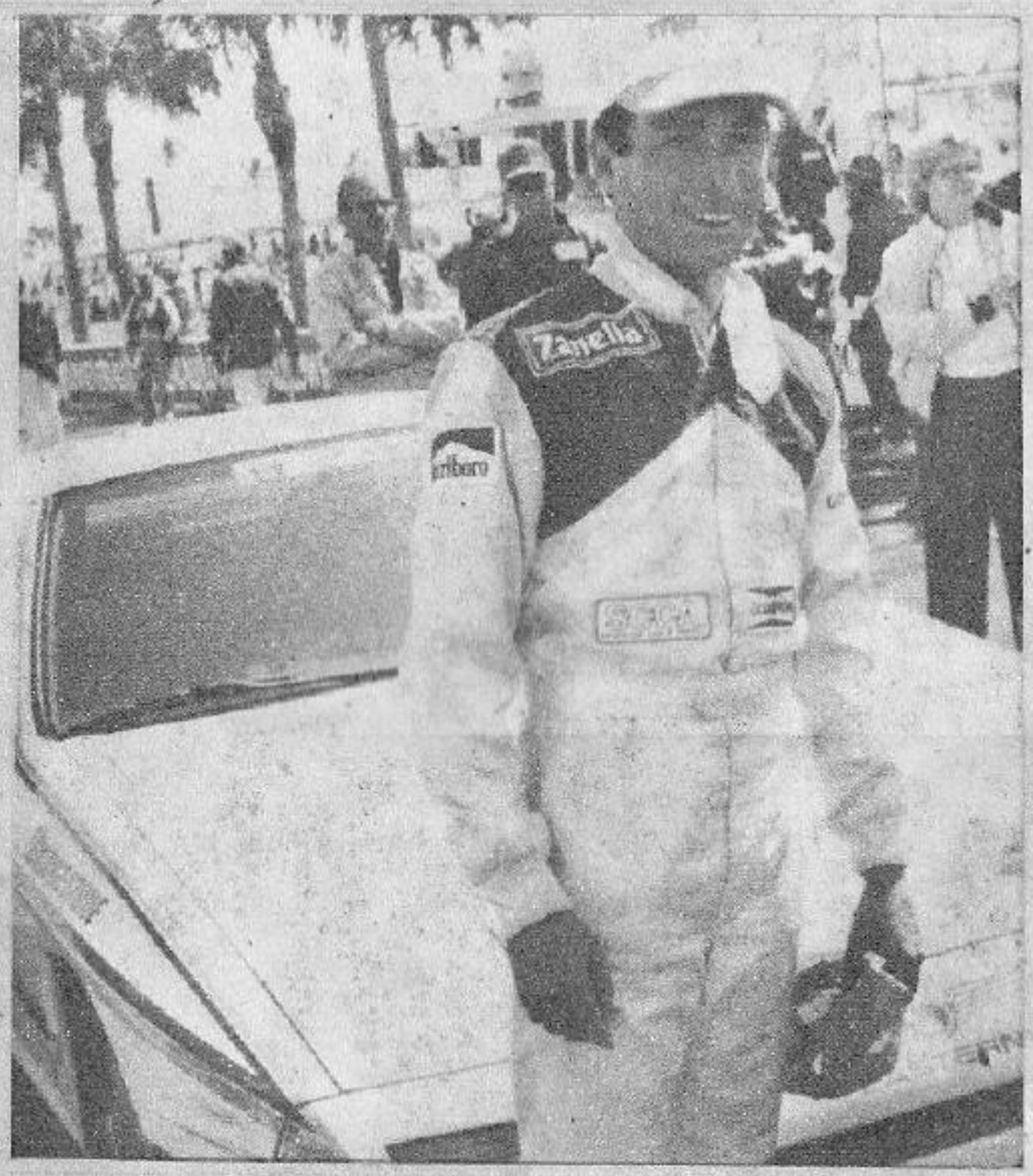
F-1, T.C. Y C.A.P., A TODO COLOR

N° 1030 del 2 al 8 de abril de 1986 - Argentina A 1.20 - Uruguay N$ 210 - Paraguay Gs 1.350

Las revistas de Mauro

ULTIMO MOMENTO

AMERICAN RACING SERIES
FANGIO Jr. A PUNTO DE DEBUTAR



"Juan Manuelito" en Miami con el Mazda RX7 con el cual este año repitió su triunfo del 85. Ahora está en California, viendo si debuta en A.R.S.

Se aproximó, la semana pasada, la chance de participación de **Juan Manuel Fangio II** en la primera competencia de las nuevas A.R.S. norteamericanas, una suerte de "**Serie B**" de los **Indy Cars**, de cuya constitución hemos venido dando unos cuantos detalles en los últimos tiempos.

Juan Manuel tuvo oportunidad de realizar pruebas dos semanas atrás, en Phoenix, a bordo de uno de los **Wildcat-Buick** V6 de 400 HP que "uniformarán" a la flamante categoría, y concretó un arreglo tentativo con el equipo en que programa encarar toda la temporada Geoff Andretti, hijo menor del famoso Mario.

El estreno general se producirá el domingo que viene en **Phoenix**, Arizona, precisamente como complemento de la apertura del Campeonato '86 del C.A.R.T. Se supone que difícilmente se lleguen a presentar las 25 unidades previstas en principio, pero lo fundamental es que esta especialidad, concebida como "antesala" de la Fórmula Indy, tenga su "bautismo de fuego", y, para nosotros, la posibilidad de que el talentoso sobrino del "Quíntuple" esté presente allí, adonde pensamos acompañarlo.

Probablemente, la definición acerca de su participación o no en esta competencia inaugural de A.R.S., ocurra recién el viernes previo a la carrera, en oportunidad de la primera jornada de prácticas. Si desde ese mismo día, Fangio Jr. puede disponer del segundo auto del team, la decisión al respecto sería favorable. De lo contrario, esperaría hasta la tercera fecha de la temporada, el **29 de junio** en **Meadowlans**, a fin de no debutar en un óvalo, ya que las dos iniciales (ésta de Phoenix y la de Milwaukee, el 22/6) se harán en este tipo de circuitos, donde el de Balcarce no acumula aún experiencia alguna.

Mientras, contempla la eventualidad de una participación, bastante factible, en la carrera de IMSA GTO en **Riverside** el **27 de abril**.

En fin, pase lo que pase, la semana que viene les contamos.

Informe: **Héctor Cademartori**
(desde Los Angeles, EE.UU.)

IMPORTANTES NOVEDADES DE LA F.I.S.A.

El trabajo de la **Comisión de Fórmula Uno** está sintetizado en un comunicado de prensa difundido por la F.I.S.A., que ha anunciado la novedad de que de ahora en adelante no será permitido el cambio de sede para el **Gran Premio** de un determinado país. Vale decir que en **Francia** se correrá solamente en **Paul Ricard** y no más en Dijon; en Alemania, solo en **Hockenhkeim** y no más en Nüburgring, y así siguiendo. No se comprende qué cosa ha influenciado a esta decisión, que naturalmente contradice una resolución previa de la FISA, de hace algunos años. De todas formas, a estos cambios de rumbo, la autoridad deportiva internacional nos tiene habituados, y nos sorprendería si por largo tiempo hubiera decisiones coherentes.

¿Cuál es el motivo de esta posición? Imposible de comprender, también, porque en el plano práctico no se ven razones evidentes. La resolución dice, además: "**Salvo razones particulares que se examinarán cada vez**". El primero que hará valer las "razones particulares" será **Gran Bretaña**, porque no es posible suponer que **Brands Hatch** o **Silverstone** renuncie a ser sede del Gran Premio de Inglaterra, al menos un año de cada dos, tanto más si, como se adelanta, se agregará la candidatura de **Donington**, que será una tercera sede. Sería interesante saber si la decisión de la FISA ha surgido de la Comisión de Fórmula Uno (en cuyo caso sería influenciada por **Ecclestone**) o bien una **jugada de Balestre**, quien en este último tiempo habla poco pero continúa actuando de manera desconcertante.

Si viene de Balestre, se trata de una de sus imposiciones dictatoriales, dirigida contra François Chambelland, organizador de **Dijon**, que estuvo a su lado hace ya algunos años en la campaña electoral, pero que hace tiempo se ha distanciado del demasiadas veces presidente, y sabemos cómo es Balestre de vengativo. También habría contado con la ayuda ingenua de dirigentes de países que no ven otra cosa que los intereses contingentes locales.

Un aviso, el nuestro, al **Automóvil Club Argentino**, que debe estar atento y no dejarse embaucar por las palabras de Balestre, que demasiado a menudo es muy cortés y gentil cuando necesita respaldo, demostrándose después ingrato. Ahora que el ACA ha casi consumado el retorno del G.P. de Argentina para 1987, que sepa estar en guardia y, sobre todo, no permita más a Balestre inmiscuirse en los asuntos argentinos, como ha ocurrido en años pasados, cuando el presidente incluso sustituyó a los comisarios técnicos argentinos en el

Jean Marie Balestre y Bernie Ecclestone, muy probables mentores de ciertas sugestivas correcciones de rumbo de la Comisión de F-1 de la F.I.S.A.

control de los autos.

A propósito de la alternancia de los grandes premios, ya está decidido que el de Francia se hará por cinco años en el circuito de Paul Ricard, mientras no sabemos qué sucederá con el de **España**, que en 1986 se hará en **Jerez** pero debería encontrar una sede mejor en el futuro.

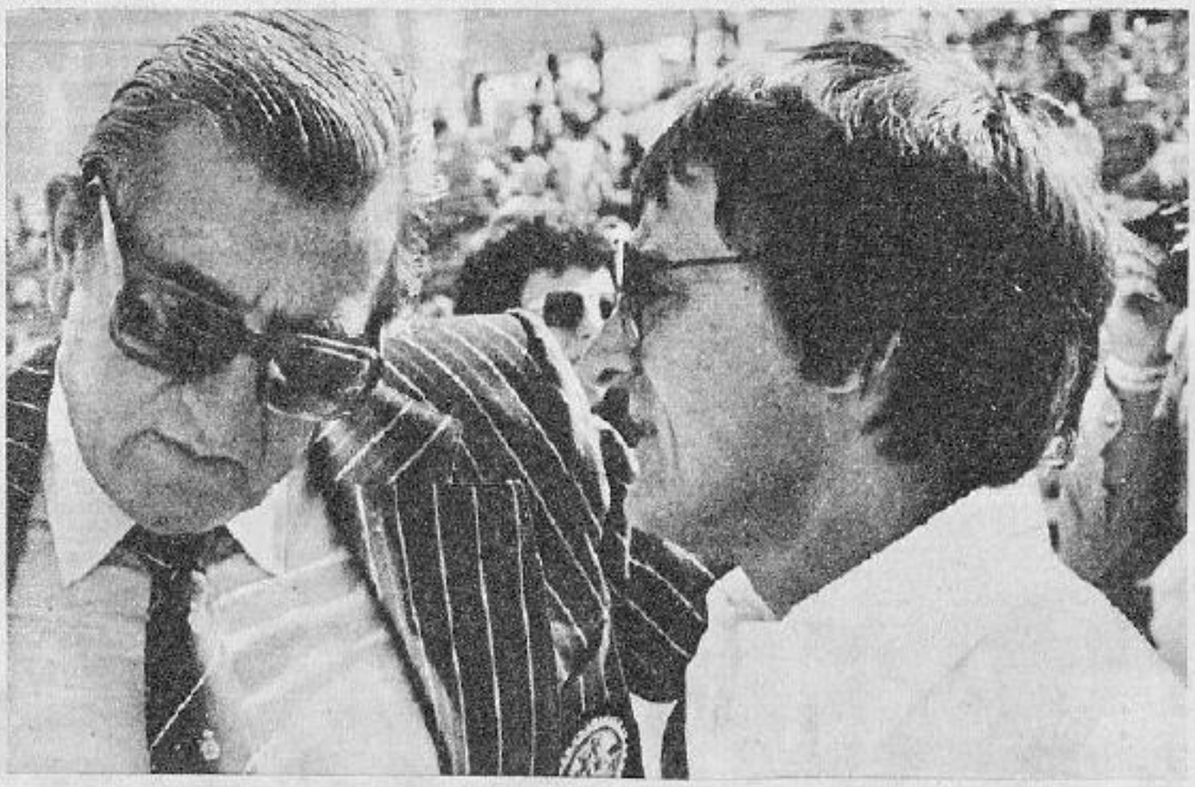
Y es de creer que los ingleses serán acaso capaces de "inventar" los Grandes Premios de Escocia, o de Gales, o de Irlanda organizados ya sea en Silverstone o Donington. Cosa posible, visto que la FISA, a su tiempo, ha autorizado un Gran Premio de **Suiza** en Dijon, y autoriza siempre el G.P. de **San Marino** en Italia, en **Imola**.

Entre las otras decisiones de la FISA, están aquellas que interesan a la seguridad en los Rallies. Mucha palabra linda pero ninguna propuesta concreta, sobre todo para la disciplina del público y acerca de las confusas ideas en lo que respecta a los autos, que para 1987 serán cambiadas con "**motores de potencia limitada a 300 HP, obtenidas mediante la reducción de la cilindrada y con una brida de ingreso de aire para los sobrealimentados**". También aquí parece que la FISA no sabe bien lo que hace. El estrangulamiento al ingreso de aire es difícil de aplicar en la F.3 sobre motores aspirados, y lo sería mucho más sobre motores turbo, sin contar el constante progreso que se ha conseguido en el campo de la sobrealimentación. En F.1, de 500 HP del primer motor Renault, se ha arribado hoy a 900 HP normales para carrera, también con la limitación de carburante, y 1.200 HP en pruebas o clasificaciones, con motores de 1.500 cm^3. Entonces, de motores de 1.200 cm^3, aunque sean con ingreso de aire restringido, es posible esperar potencias mucho mayores que los 300 HP estimados.

Lo que la FISA no parece querer entender es que los autos admitidos en los rallies son equivocados. El **Grupo B** y el futuro **Grupo S** definen verdaderas máquinas de carrera, prototipos que van bien para las competencias de Resistencia en circuitos, pero no para competencias en ruta. El error está en admitir al Grupo B en rallies, y esto debe ser corregido. Hagamos rallies con autos de serie (Grupos A o N) y no con aquéllos de carrera, y las cosas mejorarán desde todo punto de vista, incluido el de los costos exagerados.

Franco Lini

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Centro de Cómputos

CORSA BUSCA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

A continuación ofrecemos el resultado del primer escrutinio, el de los votos recibidos hasta el cierre de la presente edición.

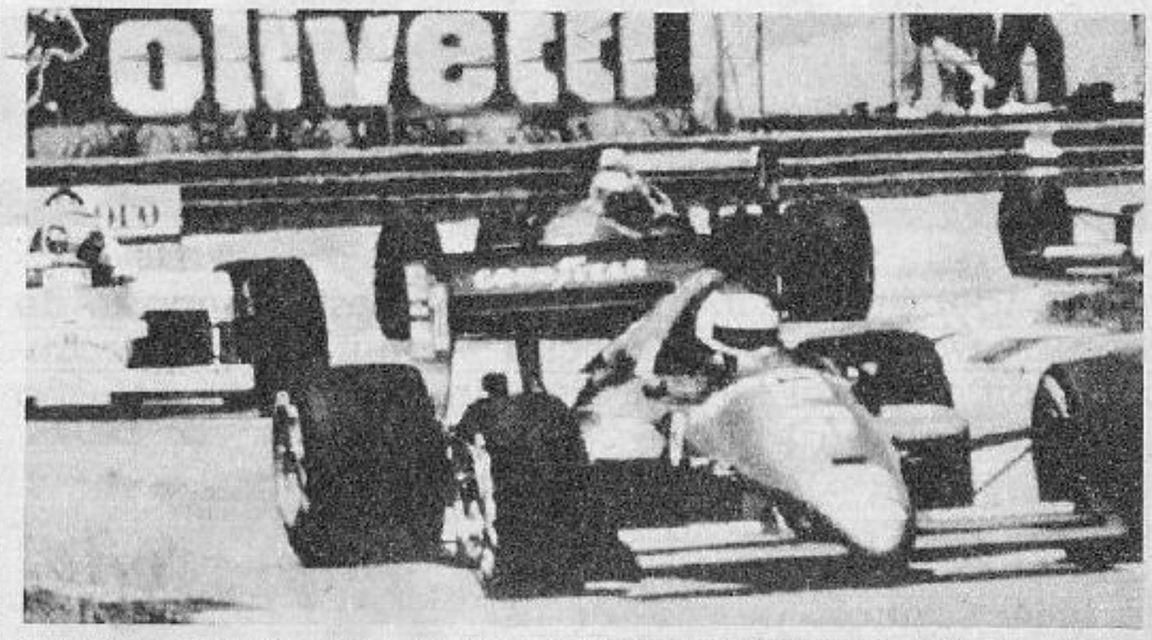
1°	**Porsche 917**	**54**	Porsche 956	4
2°	McLaren MP4-TAG	29	VW T.C. 2000	4
3°	Ford Falcon T.C.	26	Renault RE 60	4
4°	Ferrari 312 T2	21	Brabham BT44	4
5°	Liebre II Tornado	15	Brabham BT54	4
	Renault Fuego	15	35° Alfa Romeo S.V.1500	3
7°	Lancia Stratos	14	Tyrrell Project P34	3
	Peugeot 205 Turbo 16	14	Dodge T.C.	3
9°	Berta-VW F-2	13	Crespi S.P.1050	3
	Porsche 911	13	Matra Simca 650	3
11°	Lotus 79	12	40° Lancia S4 Rally	2
	Ford Sierra XR4	12	Berta Tornado SP	2
13°	Berta LR-Cosworth	11	Chevitú	2
	Williams FW07	11	Torino T.C.	2
15°	Datsun 280 ZX	10	Maserati Tornado	2
	Lotus 78	10	(Gradassi)	2
	Lotus 79	10	Berta F-3	2
18°	Ferrari 312 T	9	Porsche 936	1
	Chevrolet T.C.	9	47° Audi Sport Quattro	1
	Audi Quattro	9	Brabham BT55	1
	Fiat 131 Abarth	9	Renault 5 Maxi Turbo	1
	Ford GT 40	9	Shadow DN5	1
23°	Ferrari 312 T3	8	Peugeot 504 TN	
24°	Ferrari 312 T4	6		
	Renault 12 Rally	6		
	Fiat 128	6		
	Lotus 95	6		
28°	Renault Gordini 1093	4		
	Renault 18 Rally	4		

ATENCION: Recordamos a nuestros lectores, que se considerarán válidos solamente los votos sobre autos de competición que hayan participado desde 1966 hasta la fecha.



FORMULA UNO

PRUEBAS EN IMOLA: TAMBIEN PIQUET...



El McLaren, con Rosberg al volante, "emparedado" entre los dos Ferrari F-1/86 con Alboreto y Johansson a sus mandos. Piquet probaba en otra dimensión...

Fueron tres jornadas de ensayos para varios equipos de F-1, que debieron hacer acrobacias para estar presentes apenas terminado el Grand Prix de Brasil.

Allí pudimos ver a Ferrari (naturalmente, ya que ahí es casi local), Williams, **Lotus**, McLaren, Benetton y al Force-Ford. No pudieron estar **Ligier** que, no obstante, probará en los próximos días en Nogaró, Francia– ni **Minardi**, cuyas máquinas fueron bloqueadas por problemas aduaneros.

Por lo que se vio, sólo **Williams** y **Goodyear** pueden haber quedado satisfechos por el trabajo realizado en estos tres días. Williams, porque pudo verificar que sus autos son fuertes también en un circuito como el de Imola, lo cual, en realidad, no se dudaba... Y Goodyear porque logró efectuar una buena labor de "test" de nuevos tipos de gomas.

En cambio, **Pirelli** no pudo desarrollar el programa de pruebas que tenía previsto, porque el único coche a disposición, el **Benetton de Fabi**, sufrió una serie de contratiempos, con reiteradas roturas de motores y turbocompresores, lo que impidió las confrontaciones que Pirelli deseaba hacer. Sin embargo, según **Teo Fabi**, parece que las nuevas construcciones y mezclas italianas son efectivamente mejores que las precedentes.

Ferrari llevó dos autos del tipo 1985 y dos nuevos, sobre los cuales trabajaron mucho en diversas regulaciones de las suspensiones, con alguna mejora con respecto a Río de Janeiro. Empero, la tarea a llevarse a cabo sobre las **Ferrari**, todavía es mucha, antes que sean verdaderamente competitivas. Y se espera completarla a tiempo para el **G.P. de San Marino** el **27 de abril**.

Senna y **Dumfries** efectuaron sólo pruebas con neumáticos de carrera, con alguna larga serie de giros, mientras que **McLaren** desarrolló una labor mas limitada, con una sola máquina sobre la cual se alternaron **Prost** y, luego, **Rosberg**.

Williams, al contrario, halló la forma de hacer tests completos, con Piquet y **Mansell** que también completaron muy extensas series de vueltas simulando la carrera, y después, además, un simulacro de clasificación, con tiempos excepcionales.

En efecto, **Nelson Piquet** obtuvo el mejor registro con **1m25s95/100**, casi dos segundos más veloz que la "pole position" de Senna en 1985, y alarmando a todos. Y Mansell no quedó lejos...

En cuanto al **Force** con motor **Ford**, sus pruebas resultaron relativamente buenas pero con algún problema en las alimentación de combustible. **Jones** condujo en la primera jornada y **Tambay** en la segunda, y luego, el auto fue vuelto a guardar en el camión.

El debut en carrera, del ilmpulsor del óvalo, por lo que se ha sabido, está previsto precisamente para el G.P. de San Marino, equipando al menos un coche, que probablemente esté a cargo de **Patrick Tambay**.

Las próximas pruebas en el trazado de Imola serán el 18 y el 19 de abril.

LOS TIEMPOS DIA POR DIA

	Jueves	Viernes	Sábado
Piquet Williams-Honda	1m28s90/100	1m25s95/100	1m30s57/100
Mansell Williams-Honda	1m29s73/100	1m26s85/100	1m29s81/100
Johansson Ferrari	1m31s32/100	1m30s57/100	**1m27s29/100**
Alboreto Ferrari	1m30s88/100	1m29s89/100	**1m27s57/100**
Prost McLaren-TAG	1m29s44/100	**1m28s41/100**	
Senna Lotus-Renault		**1m29s37/100**	1m29s91/100
Fabi Benetton-BMW	**1m30s52/100**	1m31s62/100	1m31s91/1090
Rosberg McLaren-TAG		1m31s22/100	**1m30s67/100**
Jones Force-Ford	**1m31s70/100**		
Tambay Force-Ford		1m31s98/100	
Dumfries Lotus-Renault			**1m32s85/100**

Franco Lini
(desde Italia)

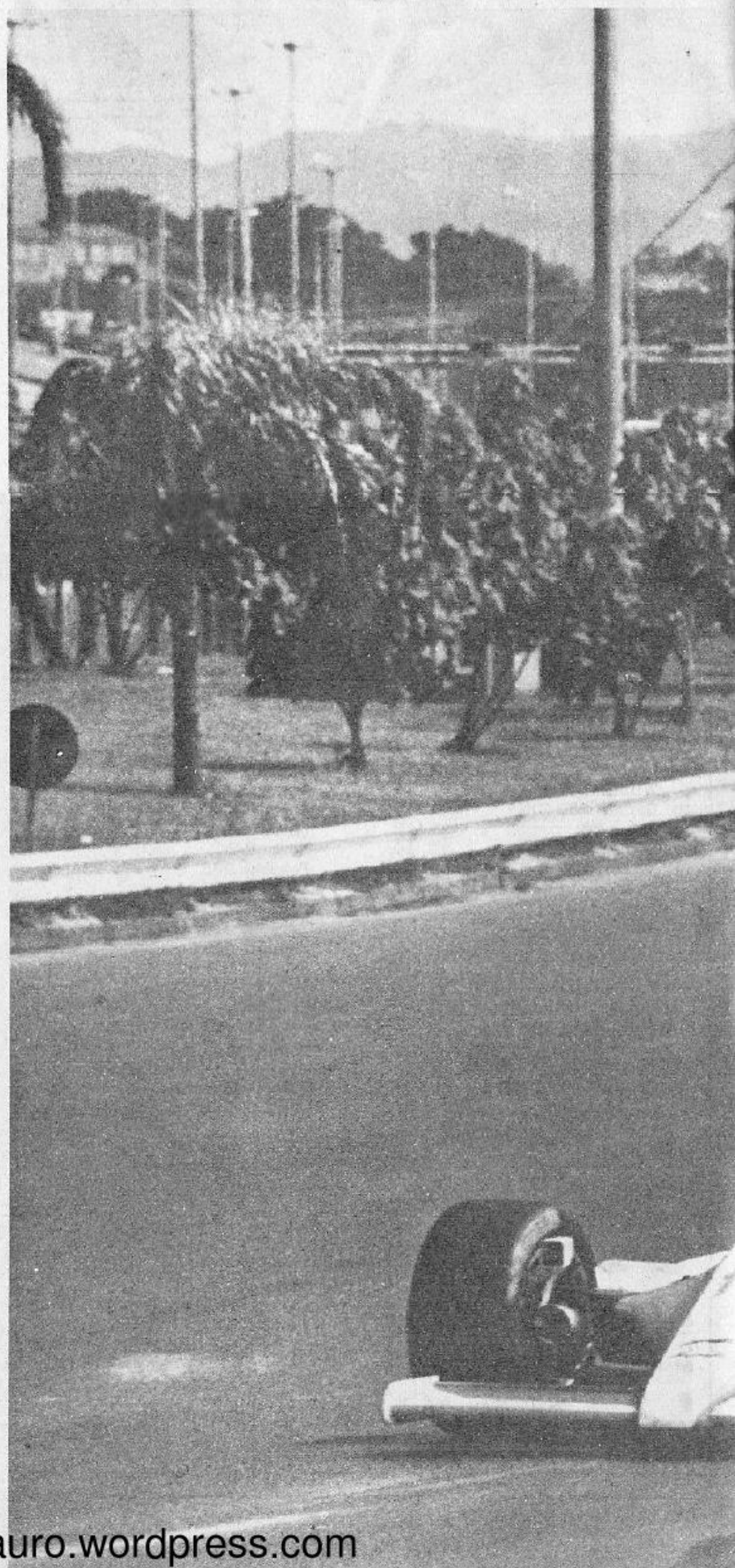
FORMULA DOS CODASUR

GRAN PREMIO DE FLORIANOPOLIS (BRASIL)

EL ANGEL DE LA

Para Angel Guerra, indudablemente, este domingo de Pascua tuvo un "ángel" especial... Confirmando la recuperación evidenciada en las últimas carreras del año pasado, volvió al triunfo tan esquivo tras aquella remota victoria en San Juan el 16 de septiembre de 1984. Controló permanentemente el trámite –aún cuando Kissling intentara fugarse en la punta hasta que abandonó–, y fue escoltado de lejos por el "súpercampeón" Maldonado. Verna, la revelación. Friedrich –4°–, el mejor brasileño.





El hermoso marco de Florianópolis, ideal para el retorno de un grande... Miguel Angel Guerra, el de la lozana cara sonriente que vemos en la foto menor, llevó al Berta - Renault 18 que apreciamos en la foto mayor (seguido en ella por Giacchino), a un esperado éxito. Y puso a la isla de Santa Catalina en pie de Guerra...

Entró en la carpa del taller rodante del ganador, como uno más. Se quedó esperando pacientemente detrás del grupo de curiosos, amigos, periodistas, azafatas, que rodeaban a Guerra. Las manos cruzadas por detrás de la espalda sosteniendo en la diestra la gorra de **Volkswagen** que, respetuosamente casi, se había quitado al entrar al recinto. Cuando se hizo el claro y Guerra quedó algo despejado en su entorno, Angel levantó la vista y lo vio. La sonrisa cómplice de su rival de siempre, de su amigo y consejero desde que ingresó a la Fórmula Dos, del que perdió contra él varios campeonatos nacionales, le estaba aguardando.

Miguel Angel De Guidi se acercó lentamente, con paso cansino. **Miguel Angel Guerra** revivió la emoción de tantas luchas anteriores y le sonrió con calidez, retiró los pies de la silla en la que descansaba después de la batalla, y se le acercó a su tocayo, éste se sentó y se dieron un beso, corto pero cargado de todo el afecto que pueden tener dos rivales y amigos. "**Te vi muy bien** –le comentó el patriarca de la Fórmula, casi al oído–; **me di cuenta de que tenías un auto para aguantar el ritmo de Willy (Kissling) y también para forzarlo. Creo que hiciste un planteo de carrera inteligente a favor de un auto equilibrado, y ahí tenés el resultado. Realmente, te felicito, y me alegra por vos...**". Guerra lo miró fijo, le puso la mano en el hombro y comentó: "**Casi definiste en una frase cómo fue la carrera, Miguel. Seguís siendo un viejo zorro. Ojo ahora cuando vuelvas a correr, no te vas a querer hacer el pibe y volver a ganarnos**". Miguel siguió sonriendo y no dijo nada más.

Y es verdad, prácticamente, en esa frase del "padre" de la categoría quedó definido cómo fue el planteo de carrera. **Kissling** y Guerra, los dos primeros en clasificación, haciendo "su carrera" adelante, imprimiendo un ritmo endemoniado y escapándose de **Verna, Scarazzini, Maldonado, Gurini, Croceri** y **Friedrich**, con relativa facilidad. El planteo de los dos pilotos **Renault** era el de escaparse en la punta, de ser posible, y luego definir entre ellos, si era factible. Kissling salió como una exhalación a hacer diferencias y, efectivamente, lo consiguió. En el giro inicial pasó con 53/100 con respecto a Guerra; un segundo le llevaba en la segunda vuelta, 1s84/100 en la tercera, y 2s69/100 en la cuarta. Allí fue cuando, con "**Chiche**" **Biaggini**, con quien CORSA miraba la carrera en la primera chicana, descubrimos una pequeña columna de humo que partía de la parte interior trasera del **Berta - Renault** de "John Player". Algo estaba pasando... Miramos el reloj y el tiempo de **Guillermo** era el mejor de los logrados hasta ahí. Siguió muy rápido dos vueltas más, pero las diferencias con Guerra no se alargaron, y el humo continuaba. Y el ex Fórmula 1 había visualizado la pequeña "fumata", y se puso en el ritmo del puntero. La séptima y la octava vuelta de Kissling ya no fueron tan rápidas –giró por encima de 1m31s–, y en la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

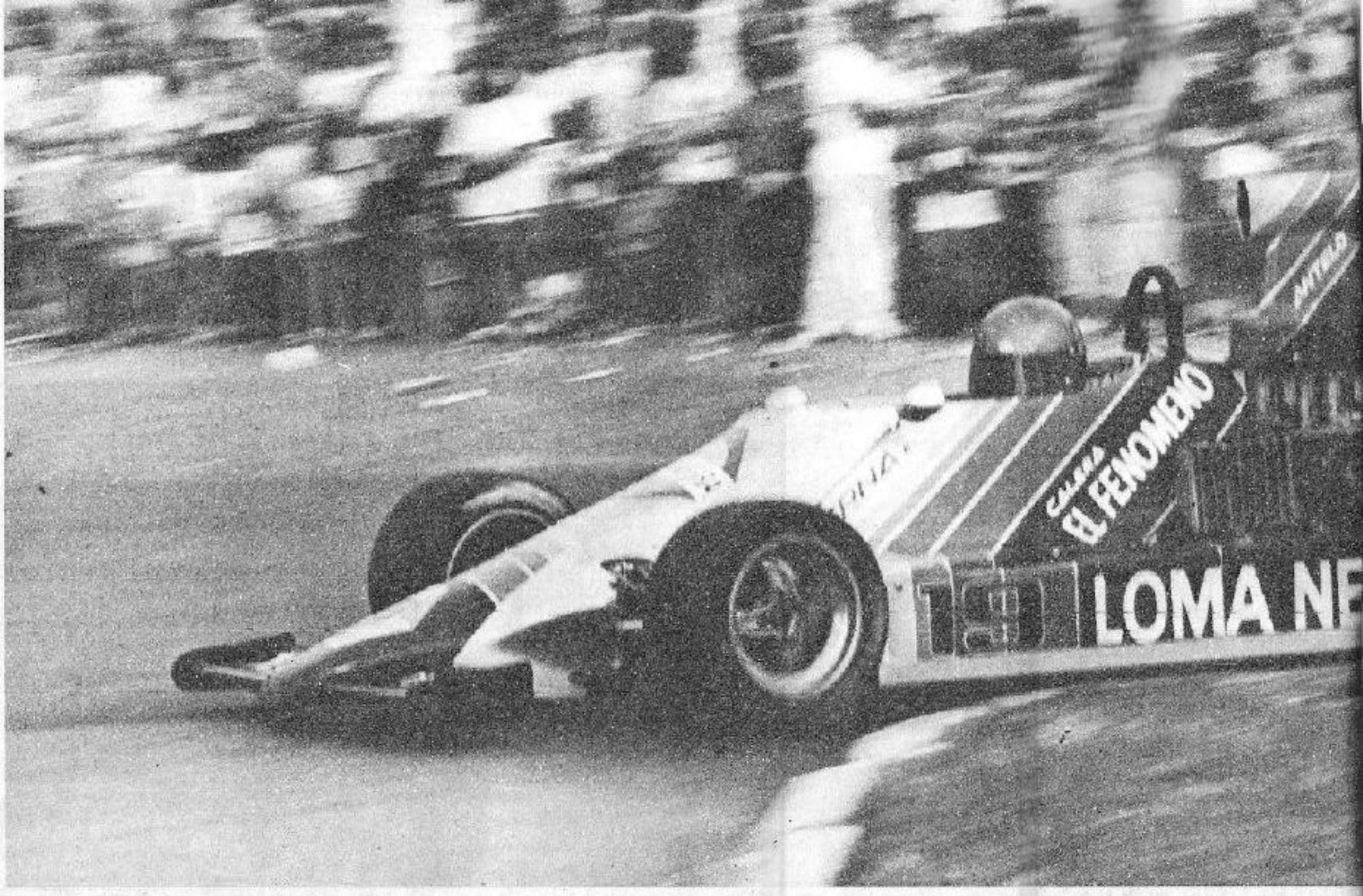
Por Néstor Carbia Fotos: Enrique Blanco

RESURRECCION



John Player
Special

3



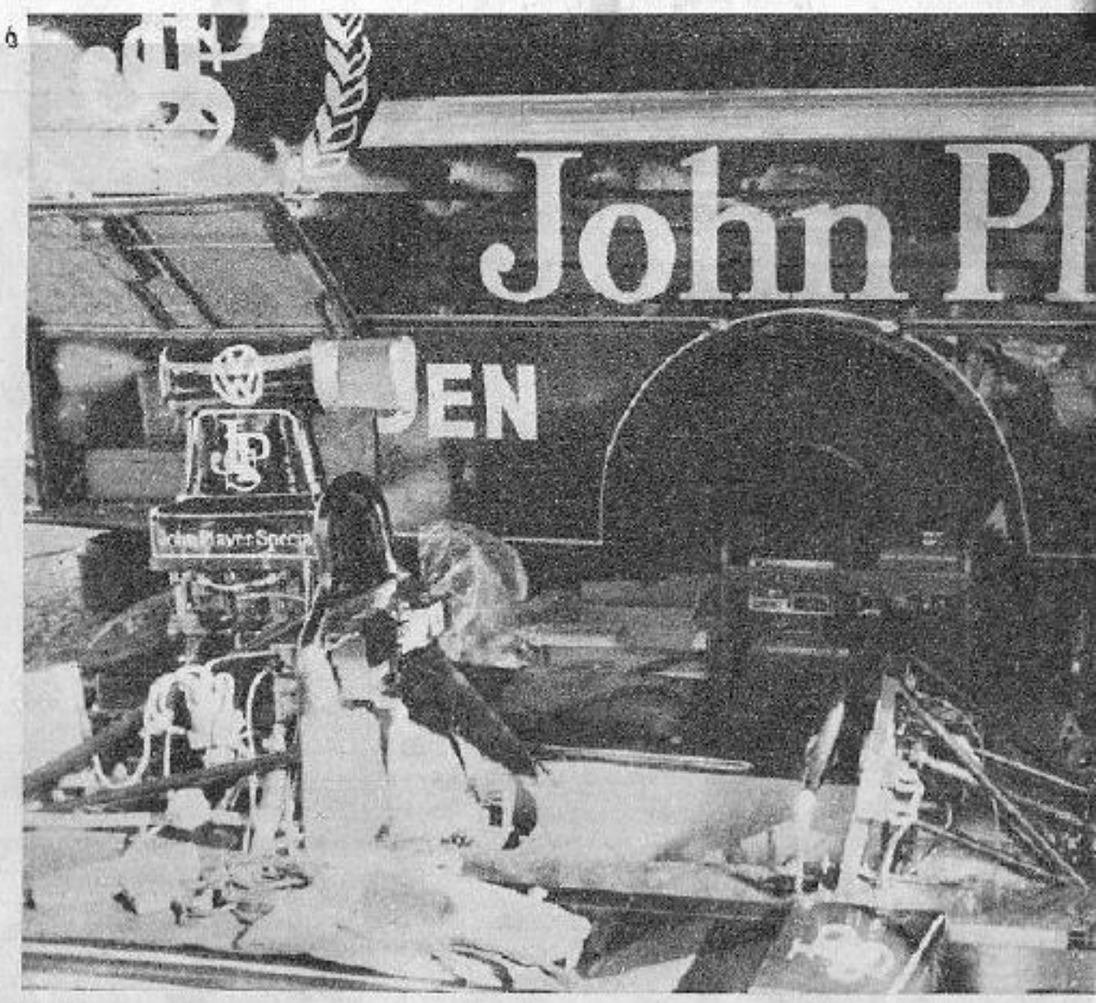
ABANDONOS Y RETRASOS

Günther: Entro en trompo luego de pinchar una goma.
Giacchino: Rompió junta homocinética.
Croceri: Se descalgó la parrilla inferior derecha en el toque con Gurini cuando éste hizo un trompo delante de el. Se rompió el portamazas.
Pimenta: Se rompió el portamazas delantero izquierdo.
Dos Santos: Problemas eléctricos.
Gurini: Caja de velocidades.
Bartelle: Igual que Gurini.
Muffato: Rompió las dos llantas del lado derecho al tocar el guard rail
Pegoraro: No corrió con las relaciones de caja que correspondían, por falta de las mismas. En general eran cortas.
Feoli: Se desequilibró el chasis al pegarle a un guard rail. Problemas de freno.
Maldonado: Igual que Feoli, el auto quedó muy difícil de llevar después del toque con las defensas cuando iba en quinta velocidad en la vuelta 12. A partir de allí no colocó más esa marcha.

5



6



novena ya pasó Guerra como puntero. El conducto de lubricación por el cual escapó el aceite que provocaba el humito que veíamos, lo dejó de a pie.

Cuando Guerra quedó en punta, pareció que todo era para él. Verna, segundo, estaba a más de 8s, y Maldonado, tercero, a casi 10s. Pero no estaba todo dicho. En la vuelta siguiente, Guerra alcanzó al reaparecido "Chico" Feoli, y el "gaúcho", con un chasis muy indócil, lo llevó casi toda la vuelta "a la rastra". Miguel Angel perdió mucho tiempo y, cuando consiguió pasarlo, el campeón se le había acercado a sólo cinco segundos, pasándolo previamente a Verna. Y allí vino el juego de grandes. En la vuelta nueve, Guerra trabajaba en 1m31s22 y Yoyo en 1m30s73; la diferencia era de cinco segundos treinta y siete centésimas.

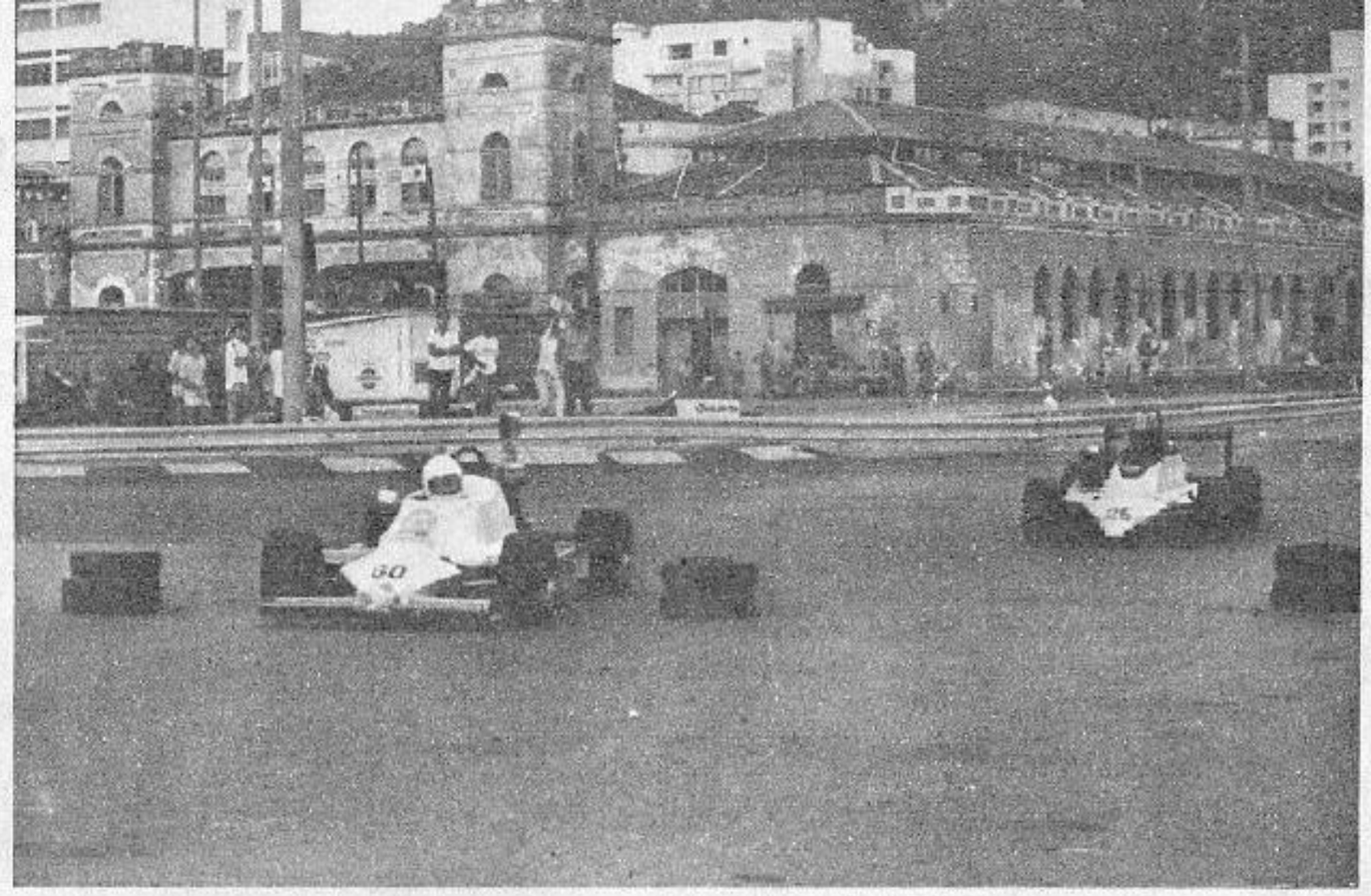
En la décima, Guerra marcaba 1m30s55; Maldonado, 1m30s71, y la diferencia crecía a 5s53. "Yoyo" se siguió jugando y en el giro 11 hizo su mejor tiempo en toda la carrera: 1m29s94, contra 1m30s67 del puntero, y la diferencia quedaba en los 4s80. Parecía que Guerra no tenía para más. Y Maldonado, ¿para cuándo?... Era el interrogante. Lamentablemente, nos quedamos sin la respuesta. El campeón le pegó al guard rail en la curva del fondo, cuando venía en quinta velocidad, con las dos ruedas derechas, y allí se resintieron la rótula de la parrilla inferior que ancla en el portamazas –quedó rozando en la goma– y la rótula del extremo de dirección derecho, que rozaba en el disco de freno. El "quintuple" apareció ya a 6s94, y luego siguió perdiendo más de un segundo y fracción por vuelta, en relación con el líder. Guerra, por entonces, ya estaba a 16s, y todo, o casi todo, estaba dicho.

Dijimos que casi todo, porque a partir de allí Guerra comenzó a demostrar por qué tiene el nivel que se le atribuye y se ganó el respeto de la categoría toda. Hizo giros cada vez más rápidos y en un ritmo realmente excelente, tratándose de un circuito urbano. Encerró, de la vuelta 10 a la 24, quince giros en 1s12 del mejor al peor, y por si ello fuera poco, logró el récord en la 18ª, con 1m29s50. Toda una demostración de talento conductivo y de equilibrio mental y técnico entre un piloto y un auto de primer nivel. No hacía falta más. Así lo entendió "Ony", el jefe del equipo de Guerra, cuando en el giro 24 le marcó que no era necesario seguir en ese ritmo. Primero le mostró la diferencia sobre Maldonado –casi 20 segundos por entonces–, y luego le hizo la clásica seña con las palmas hacia abajo, indicándole que no hacía falta continuar tan rápido. Guerra asintió con la cabeza, y a partir de allí su ritmo de giro se incrementó a 1m31, luego a 1m32, y terminó girando a 1m33, a pesar de lo cual siguió distanciándose de Maldonado, a quien su Berta-VW se le había tornado ingobernable.

Lo de Verna está demostrando que, cada vez más, las carreras son de autos y no de pilotos. "Tabo", con su equipo y con un chasis viejo y sin elementos técnicos de primer nivel, el año pasado era uno más dentro de la categoría, con más penurias que alegrías. Ahora, en el equipo de **Antelo**, con un bastidor nuevo, con un motor muy bien desarrollado y armado por el "Gordo" –que Gurini llevó a la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





John Player Special

3. Rafael Verna entro por fin en la buena senda. Con un flamante chasis Berta y el mismo motor Renault Gurini que llevara a la victoria en la última del '85, el nuevo hombre de Anielo estuvo desde el viernes entre los de adelante, y se llevo un tercer puesto auspicioso. 4. Superando a un brasileño, Victor Romagnoli trata, dificultosamente, de embocar una de las improvisadas chicanas, en la parte antigua de la ciudad... 5. En los boxes y con fondo de palmeras, Leonel Friedrich se apresta a ser el mejor local. 6. Junto a su camion - taller, "Cachi" le echa un ultimo vistazo al Berta - VW antes de irse al hotel... 7. "Yoyo" y Leonel. De lo nuestro (...y de lo de ellos), lo mejor. Se apoyan en el camion - taller del escuadrón de 9 de Julio.





victoria en la última carrera de Mar del Plata sobre el viejo y carereado Berta del año anterior–, Verna se tutea de igual a igual con los monstruos de la sudamericana. Mérito para él y para su padre, que a pesar de ciertas experiencias no muy positivas lo va guiando por el camino correcto.

Leonel Friedrich demostró por qué es uno de los más firmes valores que aportó Brasil a esta Fórmula 2 Sudamericana. Se perdió practicamente los dos entrenamientos del viernes, por haber roto el tren de balancines en la primera vuelta del primero de ellos, y salió directamente a clasificar, manteniéndo la pole durante quince minutos de la primera tanda clasificatoria.

En carrera anduvo muy parejo, y de no haber sido porque le llevó mucho tiempo "sacarse de encima" a ese trencito infernal que, durante buena parte de la carrera integraron él, Scarazzini, Gurini, Croceri, y Sommi y, al principio, también Maldonado, quizas hubiera podido irse para adelante como lo hizo "Yoyo" cuando superó a Verna. Y quizá pudo haber llegado a pelear el tercer puesto con el piloto de Osvaldo Aniello. Cuando Leonel quedó libre como para ir a buscarlo, el "Gordo", que, reloj en mano, "orejeaba" las diferencias desde la primera chicana, se fue hacia el box y le indicó a su piloto que mantuviera el ritmo, y de esa manera la ventaja quedó estabilizada entre los ocho y diez segundos que Verna conservó hasta el final.

Hay otros muchos aspectos que quedan para analizar de esta carrera, y que, como es habitual, iremos desgranando la semana proxima.

PERDON, MARCOS... GRACIAS, MONICA



Todo sucedió el viernes antes de las prácticas matutinas de la F-2 en Florianopolis. Junto a **Jacqueline Pegoraro** y **Mónica Troncón**, repasábamos el último numero de CORSA, en el cual aparecía la nota de "Bocao". En el comienzo de la misma describiamos a **César** como el bicampeón brasileño de la Fórmula Dos. No es asi: el tema tiene una vieja y larga historia que vamos a tratar de sintetizar. Cuando finalizaba el campeonato brasileño de la Formula 2 en 1983, la última carrera se disputó en el circuito de **Interlagos**. Los aspirantes al titulo eran sólo dos: **Marcos** Troncón y **César** Pegoraro. El que saliera delante del otro iba a ser el titular de la corona brasileña. En la partida hubo cierta confusión con algunos adelantamientos, y Pegoraro fue penalizado con treinta segundos por esa maniobra. Las autoridades de la prueba informaron a los directores del equipo sobre la penalización impuesta al piloto, y éstos, a la vez, a sus conductores. De esa manera, Troncón recibió la orden de su box, de reducir su ritmo de marcha, y finalizó la prueba en segundo lugar, detrás de **Ronaldo Eli**. Por su parte, Pegoraro cruzó la línea de sentencia en primer puesto, pero con la penalización quedó distanciado al quinto. El piloto de Porto Alegre apeló la decisión de los CCDD., indicando que él admitía su adelantamiento, pero señalando que otros pilotos, entre ellos, Troncón, también merecían la penalización por haberse adelantado en la partida. Primero el tema fue tramitado ante la CBA y, posteriormente, por el fallo adverso de la misma hacia Pegoraro, ante la justicia ordinaria. Todo este trámite demoró más de un año y medio, y recién a fines de 1985, se conoció la decisión de los tribunales brasileños, que le dieron a la prueba su clasificación original.

Por lo tanto, con Pegoraro quinto y con Troncón segundo, el campeón '83 de la F-2 Brasileña fue el paulista, mientras que "Bocao" quedó como "sub". Nosotros desconocíamos el fallo de la justicia brasileña, al escribir la nota de César. Nos enteramos en Florianópolis por boca de los propios interesados. Por lo tanto, los dos últimos campeonatos brasileños de F-2 tuvieron como protagonistas fundamentales a esos dos mismos pilotos: Troncón - Pegoraro en el '83, y Pegoraro - Troncon en el '84.

La moraleja de todo esto, lo realmente destacable, es que más allá de la competencia deportiva, de los problemas judiciales, de la lucha en la pista, hoy por hoy, Cesar y Marcos, y Jacqueline y Mónica, continúan conviviendo con toda armonía en cada uno de los circuitos en que se encuentran, en los cuales comparten todo el fin de semana. Es por ello que –nobleza obliga–, hacemos la rectificacion, remarcamos lo positivo, clarificamos el tema y volvemos a la frase del título: Perdón, Marcos... Gracias, Mónica.

LA "POLE" QUE PERDIO GUERRA Y GANO KISSLING

La prueba de clasificación del viernes en el trazado urbano de Florianópolis, fue realmente espectacular. Digna de una categoría internacional como la F-2 Sudamericana, y para ser seguida por cronómetros al instante. Los contamos la experiencia que vivimos, accionando los digitales.

Hasta los 15 minutos, la "pole" estaba en manos del "gaúcho" **Leonel Friedrich**, quien prácticamente no había podido girar en los dos entrenamientos a raíz de la rotura del tren de balancines del **Passat** preparado por Dino de Leoni. Hasta ese momento, Leonel marcaba el camino con **1m29s92/100** y era el primero en bajar los noventa segundos para la vuelta al circuito de la Ilha de Santa Catarina. Cuando se cumplió la media hora de clasificacion, **Angel Guerra** había pasado el primer lugar registrando **60/100** menos que **Friedrich**, quien a esa altura ya había sido superado también por Verna, Scarazzini y Maldonado, mientras el **Berta - Passat** descansaba en boxes.

Por entonces, Guerra primero, con un tiempo de **1m29s33**, superaba por casi medio segundo –48/100– a **Scarazzini**. En ese momento, y utilizando toda la racionalidad que puede y debe tener un director de equipo, **Onofrio Dinátolo**, amigo, socio y director del team de Guerra, decide que no hay razones para seguir arriesgando auto y piloto en un trazado tan exigente como es éste, y le pone el cartel de "box" al ex F-1.

Guerra va a los pits cuando faltan seis minutos para que expire el plazo.

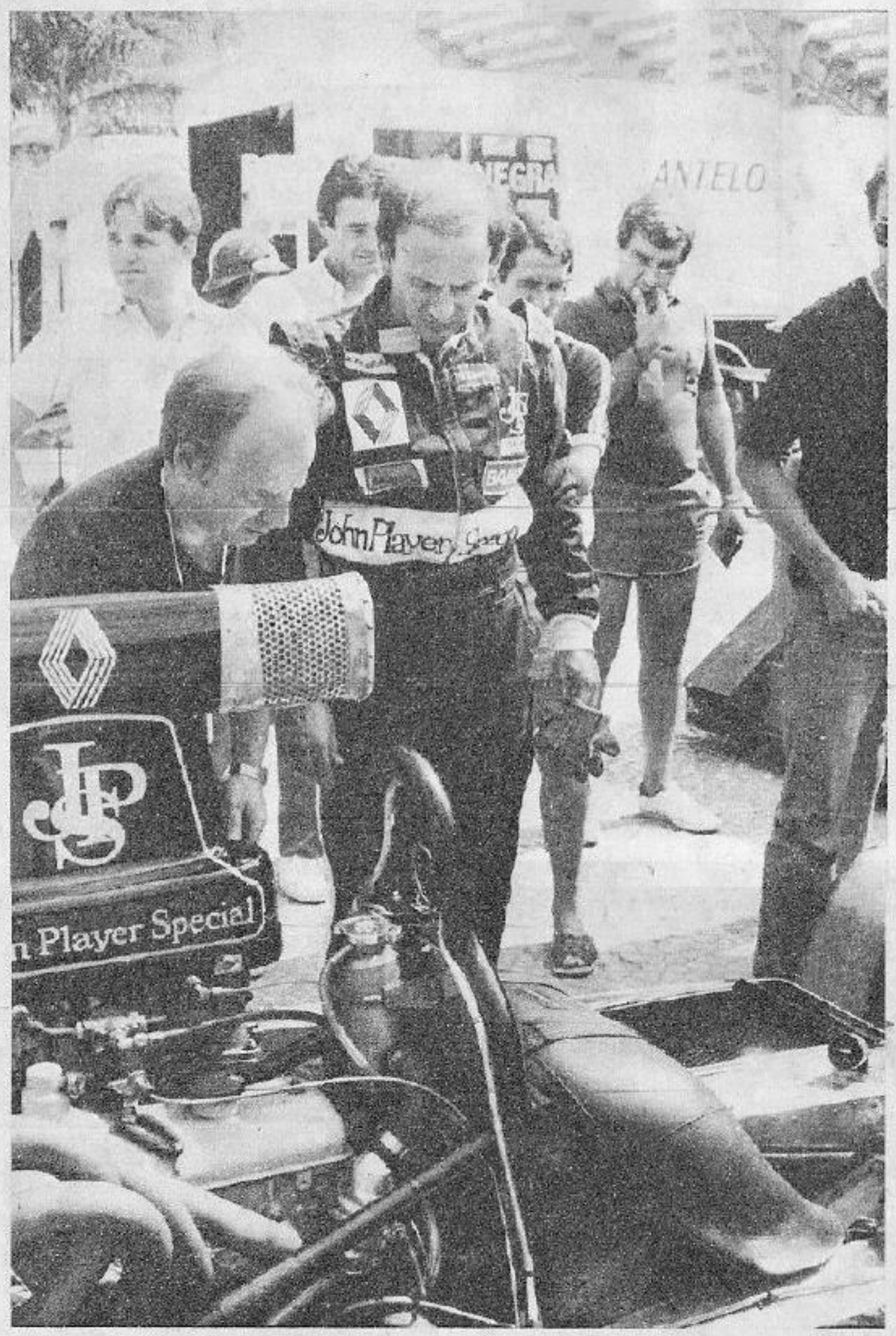
Y aquí sucedió lo que nadie imaginaba. **Guillermo Kissling** había hecho una larga detención en boxes, y su equipo realizó una tarea no habitual en pruebas de clasificación: cambió la batería completa de carburadores, con múltiple de admisión incluído. "**¿Sabés qué ocurrió?** –diría luego Guillermo a CORSA–. **Los carburadores y el múltiple que teníamos colocados, eran para funcionar en alta, mientras que el que colocamos iba mejor en baja; yo sentí que al auto le faltaba aceleracion y decidí el reemplazo.**"

Kissling salió, calentó gomas y frenos, dando vueltas que no bajaron nunca del minuto y medio largo. En esos seis minutos finales dio entonces el gran golpe de escena: se lanzó como un endemoniado y, en la primera vuelta, casi equiparó el registro de Angel, clavando en la siguiente los relojes en **1m28s99/100**, que sería definitivo para adjudicar la "pole".

A todos les quedó la gran duda sobre qué habría pasado si Guerra continuaba girando hasta el final. Esas **33/100** son la clave del entuerto. Kissling aprovechó esos minutos finales, durante los cuales su motor "respiraba" mejor, primero por el cambio de carburación pero también por una variación de la temperatura ambiente, muy pronunciada –bajó varios grados–, y con todo más frío, gomas, frenos, motor, era más factible mejorar. La opinión de los protagonistas también deja lugar a dudas. Guerra le comentó a CORSA que "**yo creo que, de haber seguido dándole, podía haber mejorado mi registro y largar por la cuerda...**". Willy, a su vez, afirmó: "**Lo mío también era mejorable...**".

El principal responsable de la detención de Guerra –Onofrio–, razonaba: "**Yo, con mi decisión, estoy tranquilo; creo haber hecho lo que debía. Quizá me sienta en deuda con el equipo y con Angel, ya que la responsabilidad recae exclusivamente sobre mí. Pudo haber sido un error pararlo, pero la lógica indicaba actuar de esa manera**".

Quien esto escribe cree, también, que lo de Dinatolo fue algo pensado y madurado por el sentido de la responsabilidad. Además, Guerra, y eso lo sabemos todos los que estamos en la Fórmula "a full", nunca trabaja para la clasificación (sin que ello signifique despreciar el valor de una "pole") sino para la carrera. El resultado final y el éxito del equipo y el piloto, terminaron de darle la razón.



Raúl y Guillermo Kissling, ultimando detalles en el Berta - Renault, previo a clasificar. Notese el bruto acolchado en el respaldo de la butaca. Es que ese piso no perdonaba...

Guillermo Maldonado se le venía al humo a lo indio al Angel, vea... Pero así le fue, también... Cuando el gauchaje ya se relamía esperando ver lo mejorcito del duelo, "lambida" al guard rail... y a cuidar.

CAIPIRINHAS

TRONCON AUSENTE. El paulista no participó de la carrera, al haber roto un motor en la clasificación del viernes. Su preparador intentó rearmar otro, con un block semiarmado y con otra tapa de cilindros de distinta concepción. Para hacer ese trabajo había que adaptar una serie de elementos que iba a crear un riesgo demasiado alto en cuanto a la confiabilidad del motor, por lo que prefirieron no correr e ir con mayor seguridad a Tarumá. El mismo sábado empacaron y retornaron a casa.

DEBUTANTE CATARINENSE. Se llama **Osvaldo Scheer**, es nativo de Santa Catarina, tiene 27 años, y su experiencia previa la hizo en los karts, en la Fórmula Fiat donde corrió un campeonato en 1980, y de allí en adelante sus participaciones se limitaron al ra-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

escapes

- 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

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

escapes — ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:
Saavedra 365 - VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL: 0462-25960

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

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

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

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

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

LEVAS ROMERO COMPETICION
Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

A.A.P. AMORTIGUACION TOTAL
HORACIO



PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION
TURISMO - DATSUN
TC. 2000 - RALLY
F.2 CODASUR
PISTA FRA
Envíos al Interior

Fabrica,
Administración Ventas
UNICA DIRECCION
MILLER 3464
TEL. 542-1533
CAP. (C.P. 1431)

Nuevo TEL. 543-9489

PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS



ES UNICO
* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,
etc.

SIMPSON
● NOMEX ● USA ●
● BUZOS ● GUANTES ●
ROPA INTERIOR
49-2681

FRENOS Y EMBRAQUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.626
CIUDADELA - Tel. 653-6568

CABLES DE BUJIA
CHEFREN
PARA COMPETICION
UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE
ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS
L'ELECTRICFIL
sociedad anónima
ANDONAEGUI 2819. CAP. (1431). Tel. 52-4504

HOT ROD — envíos al interior

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

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco,



Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430 Loma hermosa

ARENERO



JAULA TUBULAR ø 2"
P.MECANICA: GORDINI
R.4", R.6, R.12, F.800, DKW y VW
797-9473
Zufriategui 2699 - FLORIDA
(1602) BS. AS

CESAR GONI COMPETICION
FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
Y RECTIFICACION DE MOTORES 2 y 4 TIEMPOS
CON MAQ / SIST. DIAMANTE
PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

ESCAPES — COMPETICION
* JAULAS ANTIVUELCOS *
COLOCACION EN EL ACTO
ROOSEVELT 3641 CASEROS

LEVAS BOSCH — Competición
Pastor Luna 7957 (ex 3057) Villa Bosch
TEL. 769-1304

MECANICA CALIANNO
SERVICIO AUTORIZADO
RENAULT

- POTENCIAMOS SU COUPE FUEGO Y R. 18 CON EQUIPOS ESPECIALES ANTELO
- PREPARACION DE MOTORES Y TAPAS DE CILINDRO RENAULT

Envíos al interior

VENTA DE REPUESTOS DE COMPETICION
NEUQUEN 56. LOMAS DEL MIRADOR. TEL. 653-7752

CALZADOS CARCER
PEDIDO POR CASILLA DE CORREO Nº 50
(1684) EL PALOMAR

RICAMBI ORIGINALI
Alfa Romeo
YI 1628
TEL. 91 65 53
TEL. 91 32 94
MONTEVIDEO - URUGUAY

OSCAR M. CACERES — CIGÜEÑALES ESP. PARA COMPETICION
Turismo Carretera: Dodge, Torino 7 banc, 3 ltrs, Ford 221 contrp. 188 y balanceado de motores
J. Morganti 8241 - Loma Hermosa (alt. Av. Marquez y Santos Vega)
Pdo. 3 de Febrero TEL. 769-0361

BUTACAS VEIGA
Fiat, Torino, Ford
Kombis. Mehari, Dodge
Recamb. Fiat 600 con cabezal
Gaona 4058 CIUDADELA.

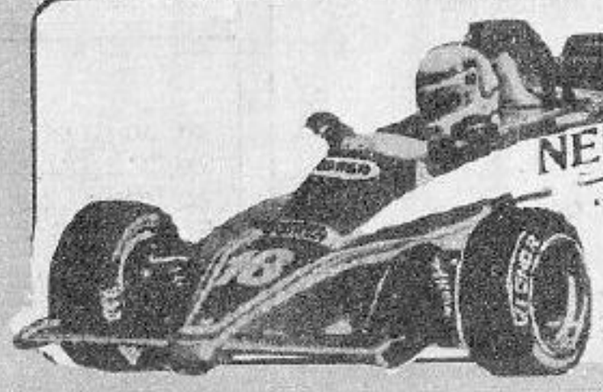


ANEXO
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

DA-DA
PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR
• BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS • APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS
TAPIZAMOS EN TWEED AZUL – HABANO PARA 505/504 128 E ORIGINALES TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS



Envíos al Interior — Colocación en el acto
Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 — Vte. López. 795-1607



NEUMATICOS DE COMPETICION
WAGNER
Fórmula 1-2-4-5-6. - Fiat 600 - Karting Slik y para tierra
NEUMATICOS ROMEGOM S.R.L.
Pelas. Unidas 7498. I. Casanova. TEL. 625-9994
Representante en Buenos Aires.

para avisos: H. S. producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 86-6285



Con pintoresco fondo de "morros" poblados, Gustavo Sommi dirige a bomberos y personal de seguridad, en el operativo de "desenganzar" a su Berta del guard rail. Fue el viernes y perdió la clasifica.

lly, donde fue subcampeón regional en 1983 y 84. Esta temporada va a intentar seguir en Fórmula 2 en el equipo de **Urretavizcaya y Abadía** y será piloto oficial de Volkswagen Brazil con un Gol 1.6 en el campeonato brasileño de rally.

MIGUEL SIGUE ENTRENANDOSE. Con el **Berta - VW** modificado, como informáramos en ediciones anteriores, por el estudiante de ingeniería **Edgardo Fernández, Miguel De Guidi** continuará, a partir del próximo jueves, sus entrenamientos con el F-2, con miras al retorno a la categoría, en el autódromo de Buenos Aires. Si todo queda en orden –auto y piloto, como se espera–, es muy posible que el veterano, con casco y buzo, esté en la grilla de partida de la primera carrera de la etapa argentina de la F-2 sudamericana, a correrse en **Salta el 18 de mayo.**

TIEMPOS SUI GENERIS. Faltando diez minutos para la finalización de las pruebas de tanques llenos, fueron derribadas dos de las chicanas puestas en el circuito. Como resultado de ésto, los tiempos mejoraron sensiblemente, quedando los cinco primeros ordenados así; **Maldonado, 1m26s33/100**; Sommi, 1m28s00; Kissling, 1m28s59; Croceri, 1m28s59; Verna, 1m28s90. (Gentileza del "**Equipo Ruedas**").

FORMULA DOS SUDAMERICANA

Gran Premio "Isla de Santa Catarina". Circuito de 2.910 mts., 34 vueltas. Recorrido total 98,940 Km. 30/3/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Kissling, 1m28s99/100 (117,713 Km/h); Guerra, 1m29s33; Verna, 1m29s69; Scarazzini, 1m29s80; Maldonado, 1m29s81; L.Friedrich, 1m29s83; Giacchino, 1m29s98; Gurini, 1m30s01; Croceri, 1m31s26; Pegoraro, 1m31s82; Romagnoli, 1m32s04; Sommi, 1m32s27; Pimenta, 1m32s33; Pescador, 1m33s74; Bertelle, 1m34s04; Günther, 1m34s59; Dos Santos, 1m34s66; Feoli, 1m35s55; Muffato, 1m36s92; Scheer, 1m38s32.

TANQUES LLENOS

(Tiempos proporcionados por el "Equipo Ruedas" de Radio Excelsior).
Kissling 1m29s61/100 (116,906 Km/h); Maldonado, 1m29s67; Sommi, 1m29s69; Scarazzini, 1m29s70; Guerra, 1m29s78; Pegoraro, 1m30s07; Verna, 1m20s08; Gurini, 1m30s54; Giacchino, 1m30s56; L. Friedrich, 1m30s70; Romagnoli, 1m30s77; Croceri, 1m30s94; Bartelle, 1m32s33; Gunter, 1m32s40; Dos Santos, 1m32s73; Pimenta y Muffato, 1m32s76; Pescador, 1m32s78; Scheer, 1m34s91; Feoli, s/t.

FINAL

Pos	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	15	**Miguel Angel Guerra**	Berta - Renault 18	50m17s61/100	34
2°	1	Guillermo Maldonado	Berta - Volkswagen	50m40s83/100	34
3°	19	Rafael Verna	Berta - Renault 18	51m40s83/100	34
4°	3	Leonel Friedrich	Berta - Passat	51m24s34/100	34
5°	5	Alberto Scarazzini	Berta - Volkswagen	51m42s17/100	34
6°	60	Victor Romagnoli	Berta - Renault 18	51m25s28/100	32
7°	7	Cézar Pegoraro	Berta - Passat	51m14s54/100	32
8°	14	Gustavo Sommi	Berta - Renault 18	51m27s99/100	32
9°	68	Luis Pescador	Berta - Volkswagen	51m46s68/100	32
10°	11	Osvaldo Scheer	Berta - Volkswagen	51m29s32/100	31
11°	45	Carlos Günther	Berta - Renault	50m31s51/100	30
12°	12	Francisco Feoli	Muffatao - Passat	34m18s32/100	22
13°	31	Néstor Gurini	Berta-Volkswagen	34m18s32/100	22
14°	20	Pedro Muffato	Muffatao - Passat	30m57s52/100	19
15°	8	Pedro Bartelle	Muffatao - Passat	27m34s82/100	17

No se clasificaron: Dos Santos, (12v); Croceri, (9v); Kissling y Pimenta, (8v).
No registró paso: Giachino.
Promedio del ganador: 114,559 m/h.
Récord de vuelta: Guerra en la 18a 1m.29s50/100 a 118,675 Km/h.

CAMPEONATO

Guerra, 9; Maldonado, 6; Verna, 4; L. Friedrich, 3; Scarazzini, 2; Romagnoli, 1;
Próxima competencia: 20/4 en Tarumá (Porto Alegre, Brazil).

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

TC 2000 Y TURISMO EN SANTA FE

ANTECEDENTES

La anterior presentación del **Turismo** en ese escenario data del **17 de noviembre de 1985**, cuando en la **Clase 2** el más rápido en la prueba de clasificación fue **Mario Serravalle** con un Fiat 128 CLI, quien empleó **1m48s49** a 101,838 km/h. La **final** se la adjudicó **Enrique Urrutia**, con Fiat 128 CLI, que para las 17 vueltas empleó **28m50s36/100** a 108,545 km/h. En cuanto al **Turismo Clase 3** la pole position correspondió a **Rodolfo Bergallo**, con Renault 18, quien empleó **1m29s33/100** a 133,680 km/h, mientras que la **final** se la adjudicó **Eugenio Bread**, con Alfa Romeo, que cubrió las 17 vueltas en **25m44s67/100**.

En **Turismo Competición 2000**, que corrió el **21 de julio de 1985**, **Juan María Traverso** fue el más veloz en la prueba de clasificacion, en 1m21s39/100 a 135,746 km/h y la **final** también se la adjudicó el mismo piloto, que a bordo de un Renault 18 TX hizo las 25 rondas en **35m13s33/100** a 130,698 km/h.

HORARIOS

VIERNES
13:00 a 13:40: Entrenamientos libres para TC 2000
13:50 a 14:20: Entrenamientos libres para Turismo Clase 2 (pares)
14:30 a 15:00: Entrenamientos libres para Turismo Clase 2 (impares)
16:10 a 16:40: Entrenamientos libres para Turismo Clase 3
15:50 a 16:30: Entrenamientos libres para TC 2000
16:40 a 17:10: Entrenamientos libres para Turismo Clase 2 (pares)
17:20 a 17:50: Entrenamientos libres para Turismo Clase 2 (impares)
18:00 a 18:30: Entrenamientos libres para Turismo Clase 3
18:40 a 19:10: Entrenamientos libres para TC 2000
SABADO
9:00 a 12:00: Verificación técnica y administrativa
12:10 a 12:40: Entrenamientos libres para TC 2000
12:50 a 13:20: Clasificación de Turismo Clase 2 (pares)
13:30 a 14:00: Clasificación de Turismo Clase 2 (impares)
14:10 a 14:40: Clasificación de Turismo Clase 3
14:50 a 15:20: Clasificación de TC 2000
15:30 a 16:00: Clasificación de Turismo Clase 2 (pares)
16:10 a 16:40: Clasificación de Turismo Clase 2 (impares)
16:50 a 17:20: Clasificación de Turismo Clase 3
17:30 a 18:00: Clasificación de TC 2000.
DOMINGO
9:00: Sesión de tanques llenos para TC 2000
9:50: Final para No Clasificados de Turismo Clase 2 a 10 vueltas (30,690 km)
10:20: Final para categoría zonal
11:05: Final para Turismo Clase 3 a 17 vueltas (52,173 km) con 24 autos
11:30: Final para Turismo Clase 2 a 17 vueltas (52,173 km) con 24 autos
12:05: Final para TC 2000 a 33 vueltas (101,277 km) con 26 autos



CARBURE BIEN

Con su eficaz elenco de periodistas, "**Carburando**", por LS5 Radio Rivadavia, bajo la conduccion de Eduardo González Rouco, transmitirá todas las alternativas de esta competencia. Con el plano adjunto del circuito como referencia, usted podrá seguir la evolucion del T.C. 2000 y del Turismo, metro por metro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jorge Castaño

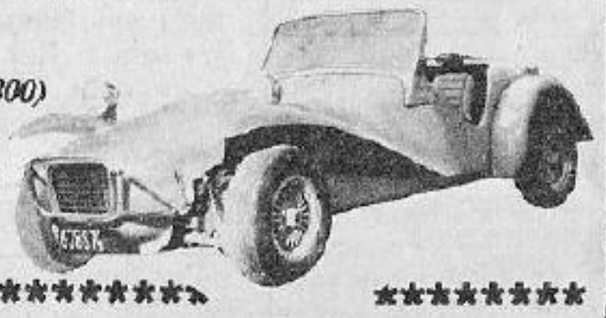
FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

☆ VENTA Y ARMADO DE TODA LA LINEA DE KITS EN FIBRA DE VIDRIO Y CARROCERIAS ESPECIALES

☆ REFORMAS DE CARROCERIAS PARA LA CATEGORIA STOCK CAR ARGENTINA

ADMINISTRACION Y VENTA:

Pasteur 1687
(Alt. H. Yrigoyen 1800)
MORON 629-4901
ENVIOS AL INTERIOR



***

CORSA

Año XX N° 1030
Del 2 al 8 de abril de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel.: 30-7891/98

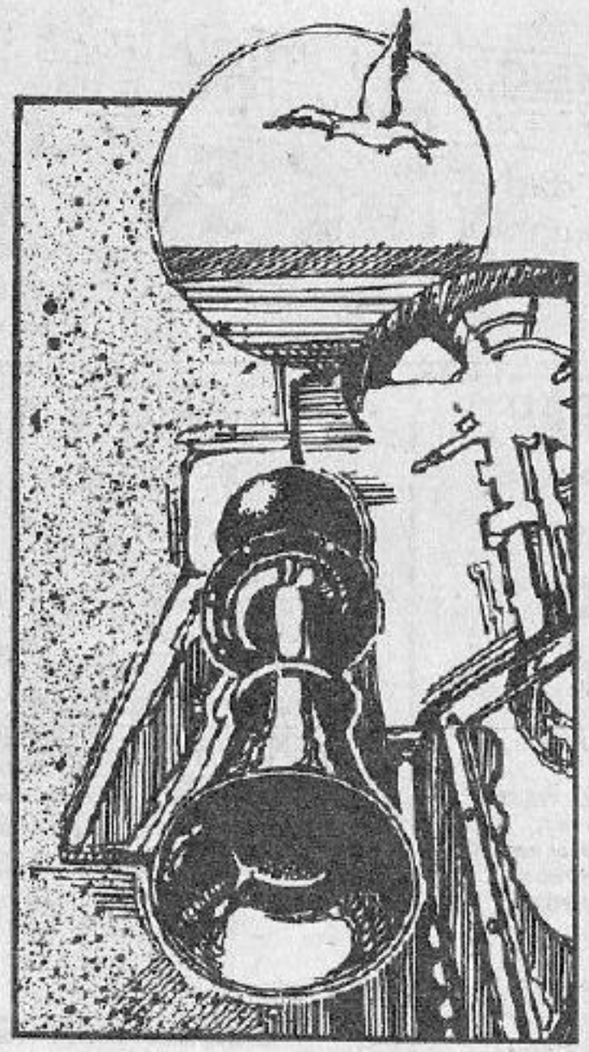
DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
REDACCION
Oscar A. Izzo **(Prosecretario)**
Eduardo Enrique Neira y
Marcelo D. García Labelos **(Redactores)**
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Arte)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Letfieri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo, Jorge Maggi,
Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián, José Olmo,
Anselmo P. Chiappe, Carlos R. Neira
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.)
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, A. Capria, C. Sala, M. Paganetti.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñes, A. Rivas,
J.M. Urteaga.
Fotógrafo
L. Gemelli.
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diamen **(Nueva York);**
Fernando Elenberg **(Roma)**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS DE ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Directores de Arte: Carlos Mulleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg
AREA PUBLICIDAD
Gerente: Fernando Costanzó
Jefe de publicidad
Héctor Bustos
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543



Toquecitos de bocina

¿TOTO AL TC 2000?

En el autódromo porteño, un trenquelauquense nos deslizó casi al oído, una especie según la cual el campeón de Fórmula Renault Argentina, **Miguel Angel Etchegaray**, estaría en conversaciones con gente de la ciudad del oeste bonaerense para conducir en algunas carreras el Renault 18 de TC 2000 que utilizaran **Heraldo Medrano** y el **Chango Fernandino** el año pasado. ¿Será verdad?

PASI A PISTA

Ricardo Pasi, que se destacara en el Karting Senior Cordobés (categoría de la que fue campeón en 1985), ha decidido dar un paso adelante en su carrera. Proseguirá en el Turismo Pista con un Fiat 1300 armado por **Carlitos Colavino**, el que tendrá un motor con toda la música de **Luis Cosma**. Espera debutar en Buenos Aires el 18 de mayo. Suerte.

TUBAL Y BADRA

El porteñísimo **Miguel José Tubal** se ha lanzado con todo al rally. En el orden nacional, alistando dos unidades Fiat SE 1.5, una para él y otra para su pupilo, el cordobés **Horacio Badra**, además de otro SE litro y medio que está terminándose para el zonal bonaerense, exclusivamente, el que debutará en el de San Pedro el 4 de mayo. Los motores son obra del pampeano **Zoquete Espósito**, y los autos son armados por **Chiro Calderón**, de Villa Dolores. Como "muletto" queda el 128 1300 que "el loco" corrió en algunas del '85.

NOVEDADES DEL TC 2000

La competencia del próximo domingo en **Santa Fe** marcará –posiblemente– el retorno de **José Pontoriero** con el Sierra XR4 de Isoldi Hermanos, mientras que Felipe Santagata trabaja activamente en una unidad similar que será utilizada por **Gustavo Ariel der Ohanessian**. Por último, se habla de que por fin tanto **Rodolfo Zuain** como **Jesús Naval** podrán presentarse con sendas Renault Fuego en la competencia de Santa Fe, mientras que el R-18 del primero pasaría a manos de **Oscar Alaux**.

CAMBIO DE CATEGORIA

Por cambiar de categoría, el "pelado" **Amílcar (Tin-Tin) Ruiz** puso en venta su TC bonaerense de la clase A, que fuera número 9 en el ranking '85. El auto tiene mecánica Dodge y está listo para largar, y Ruiz tiene pensado continuar en Stock-car Argentino para lo que está alistando una coupé Chevy. Los interesados en el TC Bonaerense pueden dirigirse a Agüero y Sarmiento, en el barrio Sarmiento de San Miguel, o llamar al 665-8012.

PREPARATIVOS

Activamente está trabajando la gente de Santa Teresita Automóvil Club para la realización de la competencia de T.C. programada para el 13 de abril en el "**Triángulo del Tuyú**". Los trabajos son de orden organizativo, ya que el circuito está listo, aunque sin pianitos, pues decidieron colocar cubiertas de protección más enterradas que en la ocasión anterior. ¿Será solución?...

NOVEDADES DE LA F.R.A.

El próximo 13 de abril una media docena de autos de Fórmula **Renault Argentina** (se estima que tendrán número alto en el ranking) fue invitada a correr en El Pinar con sus pares orientales. Por su parte, la competencia prevista para el 6 de abril se pasó al 20 del mismo mes, donde correrá con otras categorías nacionales, tema tratado también en esta sección.

A LAS FUENTES

Ernesto Soto tiene pensado retornar al rally en el orden nacional. Sería en Villa Dolores, si dicha competencia no contempla la realización de un prime por la Pampa de Achala, y la razón, según Soto, es el excesivo consumo de cubiertas. Soto no corre en sus pagos, el villadolorense concurrirá al rally de La Rioja. Además tiene pensado intervenir en el Rally de la República Argentina y en ambos casos su participación será sobre un **Renault 18 EL**, de los que el equipo oficial Renault utilizara en la pasada temporada.

¿FESTIVAL MONSTRUO EN BAIRES?

En caso de no realizarse el 20 de abril la carrera de TC 2000 en Concordia –cuyo club organizador está haciendo gestiones ante la CDA para que ello no ocurra, pues se le objetó el estado de su autódromo–, se mencionaron como opciones a Bahía Blanca y Las Flores. Pero en los últimos días apare-

EMERSON, BIEN PRESENTADO



*Como ya dijéramos, **Emerson Fittipaldi** visitó el país merced a una gestión conjunta del Club Argentino de Pilotos y de la firma tabacalera que lo auspicia, ya que el brasileño es uno de los tres "pilotos Marlboro" que tuvo el C.A.R.T. norteamericano el año pasado y dicha marca será el principal "sponsor" de su team este año. La primera actividad oficial que desarrolló el bicampeón mundial en su fugaz visita al país fue la que ilustra la foto: una conferencia de prensa en el Alvear Palace Hotel, en cuyo panel lo flanquearon **Carlos Pairetti** y Arturo Maza (ex kartista) de **Massalin-Particulares S.A.** Y es precisamente gracias a la gente de esta compañía, como a la de la agencia **Excel** que, cual es costumbre, vimos allanado nuestro trámite para acceder sin inconvenientes al tan requerido como simpático Emerson, acerca de quien publicaremos en breve una interesante y extensa entrevista mantenida por aquellos días. No se la pierda.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROST TENIA RAZON





Julio Darío Caro nos hizo llegar estas fotos, tomadas el día en que el Club Argentino de Pilotos inauguró su calendario '86 en el Autódromo de Buenos Aires. En la primera toma se observa el auto de Miguel Torrás poco después de impactar en el guard rail ubicado en el cajón, mientras que en la restante, el instante en que, en el mismo lugar, se va de pista Daniel Musso, llegando muy cerca de varios asustados espectadores. Casualmente, Alain Prost, cuando recorriera hace poco tiempo el Autódromo junto a CORSA, se explayó sobre la peligrosidad de dicho sector. Estos hechos le dieron la razón.

ció sobre el tapete la posibilidad de utilizar ese día el Autódromo Municipal. Allí se realizaría un festival monstruo a beneficio del Hospital Italiano, en el que competirían el **TC 2000**, el **CAP**, La **Fórmula Entrecor**, la **Fórmula Renault Argentina** y el turismo, con el complemento zonal de Fiat 600 Standard Mejorado y Spazio CL. A dicho festival se lo invitaría, según la fuente, al presidente de la Nación, Doctor **Raúl Ricardo Alfonsín**.

OFRECIMIENTO

Trascendió que en los últimos días, la **Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires** habría ofrecido al **Automóvil Club Argentino**, en comodato, las instalaciones del Autódromo Municipal, para lo que el ACA deberá hacerse cargo de todos los gastos, tanto sueldos de personal (63 empleados) como los de mantenimiento de las instalaciones. En estos momentos la Oficina Legal del Automóvil Club Argentino está estudiando el ofrecimiento.

"LA" FIESTA

La Asociación de Propietarios de Turismo Competición 2000 está preparando la entrega de premios del campeonato 1985. Por lo visto pretenden "tirar la casa por la ventana" el próximo 10 de abril.

A VOTAR

El próximo 15 de abril será día de elecciones en **APAT**. Habrá renovación de autoridades y hasta el momento sólo hay una lista, postulando la reelección de **Oscar Pentecoste** como presidente, ya que según los socios su gestión al frente de la categoría es satisfactoria, por lo que nadie pretendió postularse para reemplazarlo.

ACCIDENTES

Hace ya algunos días hubo dos grandes accidentes en que se involucraron dos conocidos personajes del ambiente. El primero fue el de **Omar Darío Bonomo**, quien mientras probaba su auto de turismo en el Autódromo de Buenos Aires se fue afuera en la bajada del Tobogán, sufriendo la fractura de una pierna. En estos momentos se está recuperando en su domicilio. Por otra parte, **Rubén Rullo**, conocido ex piloto de F-2 y F-4 y actual preparador de los motores de Juan Carlos Giacchino y Enrique Benamo, tuvo un grave accidente de tránsido mientras se dirigía hacia Córdoba, donde iba a retirar el nuevo Berta de F-2 destinado a Bonomo. Rullo sufrió la fractura de un fémur y fue operado. ¡Recupérense pronto, muchachos!

MOTOS Y F-2 CODASUR

Según se nos informara, ya es casi un hecho que en las carreras de **Fórmula Dos Codasur** que se disputen en nuestro país también participarían las **Maximotos**. Se anuncia un parque de 20 unidades y también está la posibilidad de que incursionen en el trazado brasileño de Interlagos, compitiendo con pilotos de ese país. Por supuesto que las motos también gozarán de los beneficios de la televisación en directo.

NOVEDADES DE LA CDA

Para esta semana en su habitual reunión de los martes, la **Comisión Deportiva automovilística** tendrá arduo trabajo. Por un lado, continuará tratando el aspecto reglamentario del TC 2000 en relación con el peso y los alerones de los VW y además, una vez recibido el informe de la Subcomisión Técnica, definiría el tema de las desclasificaciones de **Oltra**, **Bessone** (h) y **Guerra** en Nissan 300 Z y de **Rementería** en Datsun 280 ZX. Aparentemente, en algunos integrantes de la CDA existiría el criterio de no aplicar (en esta ocasión) todo el peso de la ley, por lo que se supone que todos ellos serían reclasificados.

EL TELEFONO NEGRO

–Hola... ¿Hablo con CORSA?

–Sí, señor... ¿quién allí?

–Ah... por fin, viejo. ¿Sabe el tiempo que hace que estoy llamando y no contesta nadie?

–Y, sí... pueden ser problemas de líneas. ¿Quién habla?

–Mire, les llama el "anónimo" para ponerlos al tanto de varias cositas que ustedes desconocen y que sucedieron a raíz de los recargos que le aplicaron a Eugenio Breard y a Jorge Maggi en la competencia de Mar del Plata. Casualmente, por estar de vacaciones en esa fecha, me corrí hasta el autódromo de "La Feliz" para ver la carrera, de manera que recogí algunos testimonios que quizá a ustedes les interesen.

–¿Y usted se va de vacaciones en marzo?

–No se haga el tonto, por si no lo sabe, yo soy jubilado y los planes de PAMI no abarcan enero y febrero. Además no le importa... Ahora, escuche bien. El artículo 261 del RDA dice que el recargo o distanciamiento en la clasificación de las competencias es aplicable cuando algún competidor efectúe acciones que perjudiquen a los demás competidores, y en los casos en que no corresponda aplicar una sanción mayor, la resolución es exclusiva competencia del Comisario Deportivo y su sanción es inapelable. En cuanto al último párrafo, ese artículo 261 dice también que la sanción debe ser comunicada de inmediato al box, aunque en este caso no hubo tiempo para cumplir con este requisito, por cuanto todo se inició ante una denuncia verbal de Valent, luego que uno de los Comisarios Deportivos no se la quisiera aceptar por escrito, aunque luego consultó con los veedores y éstos coincidieron con Valenti.

–De acuerdo... ¿Pero luego Breard y Maggi apelaron?

–No, mi querido... ¿No le dije antes que esos recargos son inapelables? Lo que sí hicieron ambos pilotos fue enviar un telegrama con la finalidad de armar un poco de barullo. Yo, como cosa mía, le recuerdo que la empresa tabacalera que auspicia a ambos pilotos, y de la que Breard es ejecutivo, contribuye a la financiación del Rally de la República Argentina.

–¿Me entiende?... Además le puedo decir que la sacaron muy barata, ya que uno de los Comisarios Deportivos, lisa y llanamente, quería desclasificarlos.

–¿Quién era el que quería desclasificarlos?

–Eso no se lo voy a decir. Le bato la justa, pero no soy ningún botón. Lo que sí voy a decirle y después de eso corto es que en ningún momento se les hizo el cargo por actitud antideportiva, sino por maniobra peligrosa.

–Bueno... muy bien. Le agradecemos esta información.

–Por nada... De vez en cuando a ustedes hay que despertarlos. Ahora los dejo... Chau, me voy a tomar un yogur porque se me hace tarde para ir a la playa. Clik...

Revista CORSA Nº 1030. Director: Jorge Auge Bacque. 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 solo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico**: Aida Press, Associated Press, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ida Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.I., Sipa Press. Ila. 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 Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093), Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 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. Abril de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

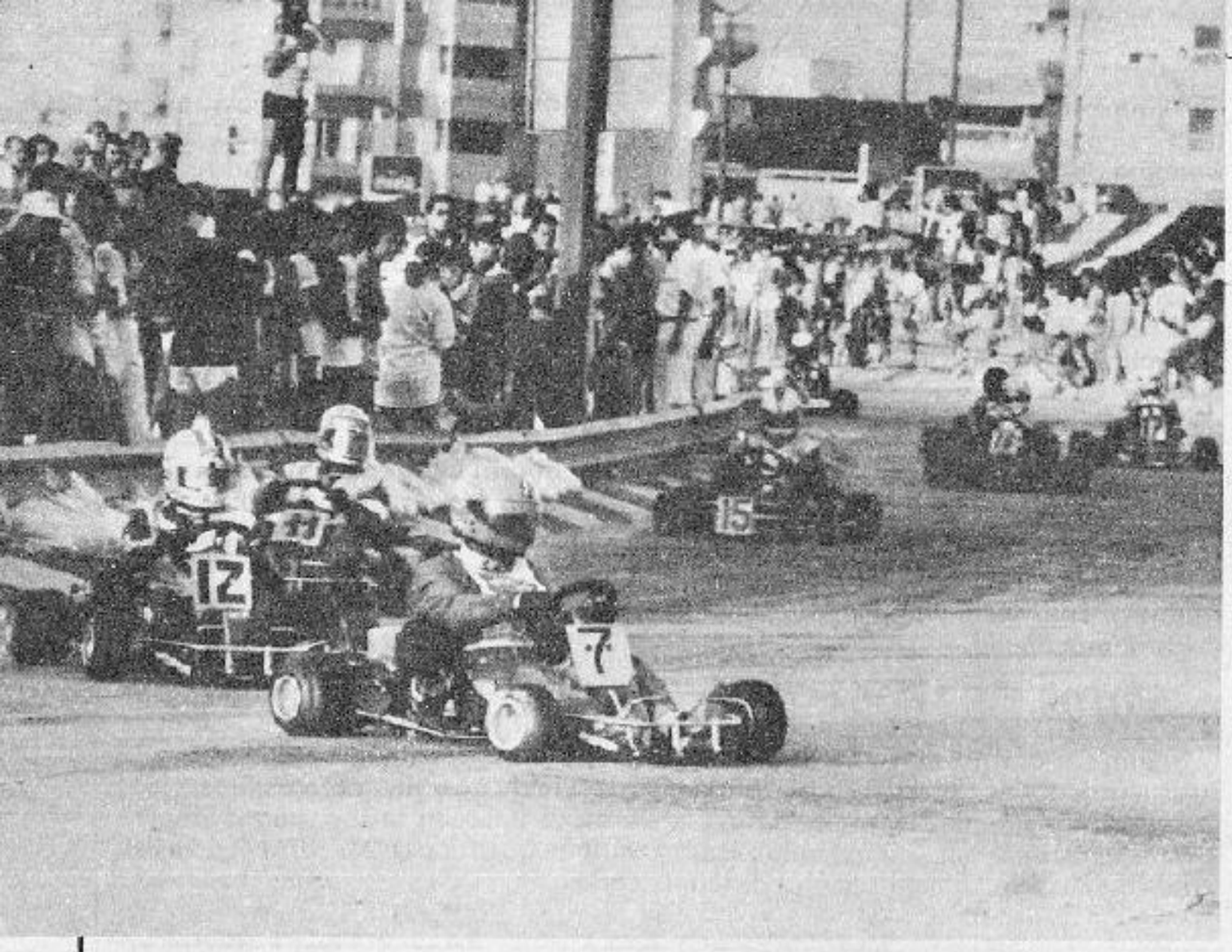
EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54, Código Postal 1155, Buenos Aires.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-00

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970





KARTING

X CAMPEONATO SUDAMERICANO EN PUNTA DEL ESTE

REALMENTE, FUE "EL" SUDAM

Técnica y deportivamente fue un certamen como pocos. Dentro de ese nivel parejo y con una tremenda competitividad, el argentino Claudio Manozzo logró consagrarse –por segunda vez– campeón individual, Hugo Scarlato consiguió el título en Stock y Argentina fue Campeón por equipos.

Por tratarse del **X Sudamericano de Karting**, podemos decir sin ningún tipo de dudas, que fue "**EL**" **SUDAM** de los realizados hasta ahora.

¿Por qué?, pues porque debemos coincidir y no es novedad, que el entorno de Punta del Este ya es de por sí, magnífico para cualquier evento. Y aún en tanto fuera de temporada, merced a un fin de semana a pleno sol, la gente inundó el kartódromo-parque, dejando incluso sus baños de sol y mar sobre la playa Mansa, lugar de la confrontación verdaderamente sudamericana.

La pista fue una joyita. Un muy lindo trazado, recorriendo parte de lo que habitualmente es la recta opuesta y de boxes para los GP de F.2 CODASUR e incluso, también se utilizó para el karting, la horquilla final que también recorren esos mismos autos.

Un piso bueno, planitos a granel, buen dispositivo de seguridad sobretodo el día "de la verdad", que fue el domingo y una organización que se preocupó de los más mínimos detalles. Faltaba lo deportivo y éste, alcanzó ribetes excepcionales. Por un lado, la presencia de Ar-



Brazo arriba de Claudio Manozzo. Un limpio campeón sudamericano por sólo veinte centímetros

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Largada de la tercera final. Soler en punta y detrás los cinco argentinos disponibles liderados por Claudio Manozzo. Faltaría Castro (desclasificado) para completar el sexteto de persecución.

Toda la imagen del x SUDAM con sus dos protagonistas: Claudio Manozzo (Argentina) y Jorge Soler (Uruguay).

Cuesta explicarlo. Esta diferencia llevaba el local Jorge Soler en la tercera final y sin embargo, Manozzo lo pasó.

gentina, Chile, Colombia, Bolivia y obviamente Uruguay, le dieron un toque verdaderamente SUDAM. Lástima que Brasil y Venezuela faltaron "sobre la hora". De lo contrario, hubiese sido memorable.

Técnica y deportivamente, fue un SUDAM parejo como pocos. Un nivel competitivo pocas veces visto y me atrevo a decir que así, como están, quienes llegaron a Punta del Este pueden perfectamente mezclarse en el pelotón europeo. Al menos, los 8 o 10 que hicieron punta en este X Sudamericano.



¿Qué faltó?, pues honestamente, que algo ganara Uruguay, al menos como premio a todo ese montaje espectacular.

Pero eso no se puede decidir así porque sí. Todo lo contrario. Son los pilotos los grandes responsables y esta vez, todo fue para Argentina. El joven y estupendo valor **Claudio Manozzo** fue por segunda vez campeón individual. Argentina se tomó la revancha sobre los locales y fue campeón por equipos y la competencia de Stock, (por los manies) fue también para Argentina, con otro notable piloto (bien podría estar en el equipo titular) **Hugo Scartato**.

Algunas maniobras polémicas que tuvieron siempre como protagonistas a los jóvenes argentinos, no empañaron una verdadera fiesta del kart sudamericano. Aunque insistimos, no creemos que maniobras como la de Panagopulo sobre Barbarita en la segunda final (la vimos a dos metros) sean necesarias para que Argentina consiga el título por equipos sobre un team uruguayo muy pero muy verde, salvo, claro está Jorge Soler.

Las tres finales

El Sudamericano de Kart se decidió el domingo. Fueron tres finales, en las que participaron todos los clasificados.

El gran candidato individual era el uruguayo Jorge Soler, con todo el equipo argentino liderado por Manozzo a sus espaldas. La primera final fue una confirmación, aunque Soler pasó más de un susto, cuando tuvo que sacarle una vuelta a determinados pilotos argentinos, caso Castro. La ventaja en esa primera final fue notoria a favor del uruguayo y el primer paso estaba dado. Sin embargo, sabíamos que Manozzo no se iba a dejar vencer tan fácilmente y alguna fórmula debía buscar.

Y la encontró, pues en la segunda final, tras escaparse Soler le dio caza y luego de un breve intercambio de posiciones, Manozzo ganó por mínima diferencia y quedaban empatados con una sola final por delante para definir todo. A esta altura, ya Argentina se aseguraba prácticamente el campeonato por equipos, cuando Panagópulo golpeaba lisa y llanamente al uruguayo Rafael Barbarita (fue en derecho) y otro uruguayo, Hector Otero, se lo tragó a Barbarita atravesado en medio de la pequeña recta despues de la primera curva. Si tenemos en cuenta que Argentina ganó por 10 puntos, esas dos desercciones locales fueron tremendamente gravitantes para una definición, que tanto individual como por equipos aguardaba su desenlace en la tercera y definitiva Final.

La expectativa era enorme. Perfecta largada y 30 vueltas por delante. Largando desde "afuera", Soler llega en punta a la difícil primera horquilla. Tras él, Manozzo, Acuña, Rodríguez, Güeli y Patágopula, todos argentinos y luego los uruguayos Passadore y Campomar, en el núcleo de avanzada.

La serie fue un calco de las dos anteriores. Tras las primeras intentonas de los argentinos, Soler se escapa más y más hasta estacionarse en una diferencia cercana a los 4 segundos, suficientes como para pensar que el título estaba en casa. Pero otra vez el delirio de los fanáticos argentinos y el sufrimiento de los uruguayos. Soler empieza a perder terreno al tiempo que crece la figura de Manozzo. Despegado del resto de sus compañeros de equipo, Claudio enciende una furiosa remontada al comenzar la segunda mitad. Faltando siete giros, está a la cola de Soler y una vuelta después, lo pasa. Aparentemente, estaba todo definido, pues la realidad indicaba que Manozzo se iría hacia adelante faltando nada más que cinco giros para el sublime banderazo.

No fue así. Quizás algo nervioso Manozzo, más el resto de Jorge soler para ir en busca del título aún con un kart que no iba igual en los virajes, lo cierto es que esas cinco vueltas fueron rueda a rueda, escape con escape y hasta codo con codo, pues Soler se jugó una última (para nosotros demasiado tarde) oportunidad en la última vuelta y pudo pasar cualquier cosa. Pero Manozzo aguantó a pie firme y llegó al banderazo, con 20 centímetros a favor. Unos 20 centímetros que valen otro Sudamericano para la gran historia.

Manozzo explica

¿Qué cambió para que Soler perdiera un SUDAM que culminada la primera final era suyo?, justamente **Manozzo** tiene la respuesta... "Cuando terminamos **la primera Final, recién nos dimos cuenta que variando el aire de las gomas, obtendríamos un rendimiento favorable a partir de la segunda mitad de la serie. Fijate que le pusimos cinco o seis libras. ¿Sabés lo que sucede?, este tipo de compuesto es tan abrasivo que al final, cuando agarra calor, es demasiado contraproducente. El kart se agarra demasiado, hasta se te prende demasiado en las rectas y perdés velocidad, te frena, es como una goma de mascar. Nosotros bajamos el aire y si bien al principio costaba calentarlas, hacia el final de la carrera tenía la temperatura correcta y al mismo tiempo,** Soler sufría el inconveniente que te decía. **De todas maneras, en la última final, quedamos mano a mano y él se fugó al final y ahí la suerte estuvo a favor mía porque podía quedar él adelante. Ganar así un SUDAM tiene un sabor especial, es más lindo y quiero destacar el comportamiento de Soler. Aún siendo local y en una pista tan difícil, se comportó hidalgamente"**, confirmaba Claudio Manozzo tras zambullirse en la Mansa, cumpliendo una promesa.

Un excelente campeón, con todas las de la ley. Estupendo piloto, de estilo rápido y combativo. Con la limpieza de los que saben y también técnicamente, ganó la batalla. En suma, un Sudamericano que sigue en buenas manos y para Argentina, un gran piloto de futuro.

Al principio también decíamos que el título por equipos fue para Argentina, más que nada, en base a la regularidad de Miguel Acuña, que no estuvo a la altural de sus antecedentes de campeón. Quienes llegaron con menos cartel, como Rodriguez y Güeli, fueron los que a la postre le dieron los puntos necesarios a Argentina, pues mantuvieron un ritmo parejo. Queldan Castro y Panagópulo. Panagópulo, recién demostró en la tercera final que sabía. En las dos anteriores salió a otra cosa y lo logró.

Posiciones

Tras elegir dos buenos resultados de tres posibles, el campeonato individual quedó con Manozzo (Arg.), Soler (Urug.), Rodriguez (Arg.), Acuña (Arg.), Güelli (Arg.) y Juan Pablo Passadore (Urug.).

Por Equipos, Argentina, Uruguay, Colombia, Bolivia y Chile.

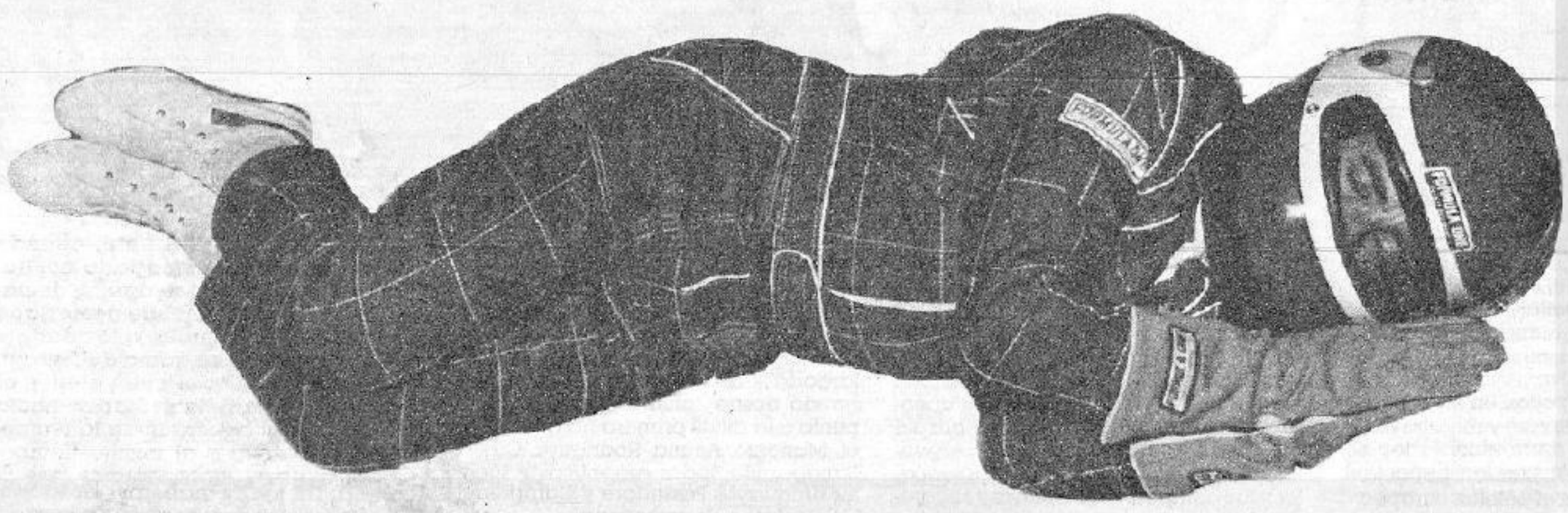
En marzo del '87, Colombia escribirá una nueva página.

Mario Rosa
Fotos: **Ariel Gómez**
(Diario "El País", Montevideo)

USTED DECIDE

CORSA

LE OFRECE EL AUTO DE SUS SUEÑOS



BUSCAMOS EL MEJOR AUTO DE CARRERA DE LOS ULTIMOS 20 AÑOS

Así es. Como parte de los festejos de su próximo cumpleaños número 20, CORSA quiere saber cuál es el auto de competición, de actuación nacional o internacional, que, a lo largo de los veinte años de vida de nuestra publicación, haya resultado el preferido de todos en la Argentina.

Y como respuesta, haciéndolo participar a Ud. de la celebración de su 20° aniversario, le obsequiará, amigo lector, un colorido superposter del auto elegido. De esta forma, por fin, usted tendrá el auto de sus sueños...

¿Las bases? Pues las mismas de siempre: llene prolijamente el cupón adjunto ubicando a los seis coches de carrera de su preferencia en los últimos 20 años, en orden de mérito. Del 1° al 6° por Ud. votados, les corresponderán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente. De sumar su voto a todos los demás, y de tenerlo al tanto de los cómputos, nos encargamos nosotros.

¡Apúrese a votar! Queda poco tiempo, el cumpleaños se viene a fondo y no queremos festejarlo sin obsequiar a nuestros lectores... ¿Quién dijo que veinte años no es nada?
De modo que anímese, elija y, por fin...

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

Déjenos regalárselo.

CORSA

Revista CORSA
Belgrano 624 - 6° piso
1092 Capital Federal

Sírvase llenar en letra de imprenta

1° ____ 2° ____ 3° ____

4° ____ 5° ____ 6° ____

Nombre ____ Apellido ____ Dirección ____ Teléfono ____

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO CARRETERA EN BAHIA BLANCA (23/3/86)

Por Oscar Izzo Fotos: Enrique Perrupato

ARRIESGANDO PRONOSTICOS

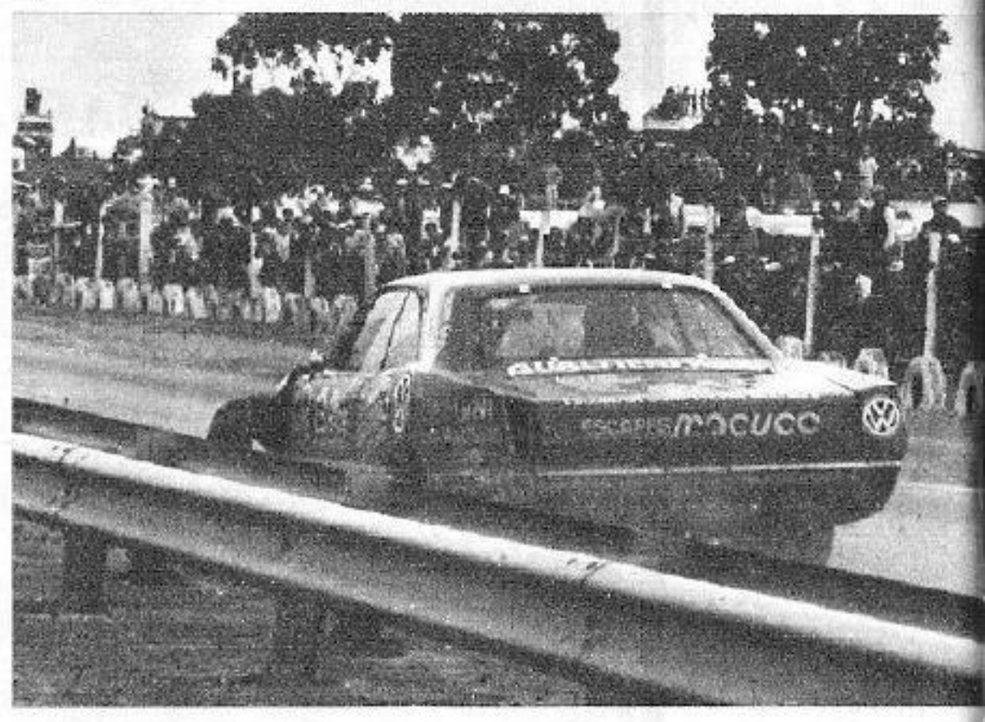
Luego de tres carreras y aunque es muy prematuro aún, se puede aventurar sobre quiénes serán los candidatos con más sólidas aspiraciones para la conquista del título: De Benedictis, Castellano y Satriano. Pero no debemos olvidarnos de varios nombres que pueden llegar a sorprender, como Mouras en su nueva etapa con Chevrolet, Morresi, Marcos, Oyhanart, Angeletti y los hermanos Oscar y Antonio Aventín.

Eduardo Antonio Marcos (foto mayor) y su Falcon. En la foto de abajo, en primer lugar "Johnny" y su "Avispon verde". Luego, Julio Salgado y Edgardo Caparros. Y por último, Oscar Castellano encarando la curva de boxes. En la final "Pincho" aguantó solo cuatro vueltas ya que su motor comenzó a funcionar en cinco cilindros y prefirió entrar a los boxes.

EL SHOW DEL GOLPE

En la primera foto se ve al auto de Doumic, defendo luego de recorrer más de un kilómetro en llanta, con el lógico chisperío. En el medio, Ataun, con un daño similar también a causa de haber pegado contra el guard rail en la curva de boxes, igual que Doumic. Finalmente, el flanco trasero izquierdo del Dodge de De Benedictis, luego de su colisión en la serie con Satriano.



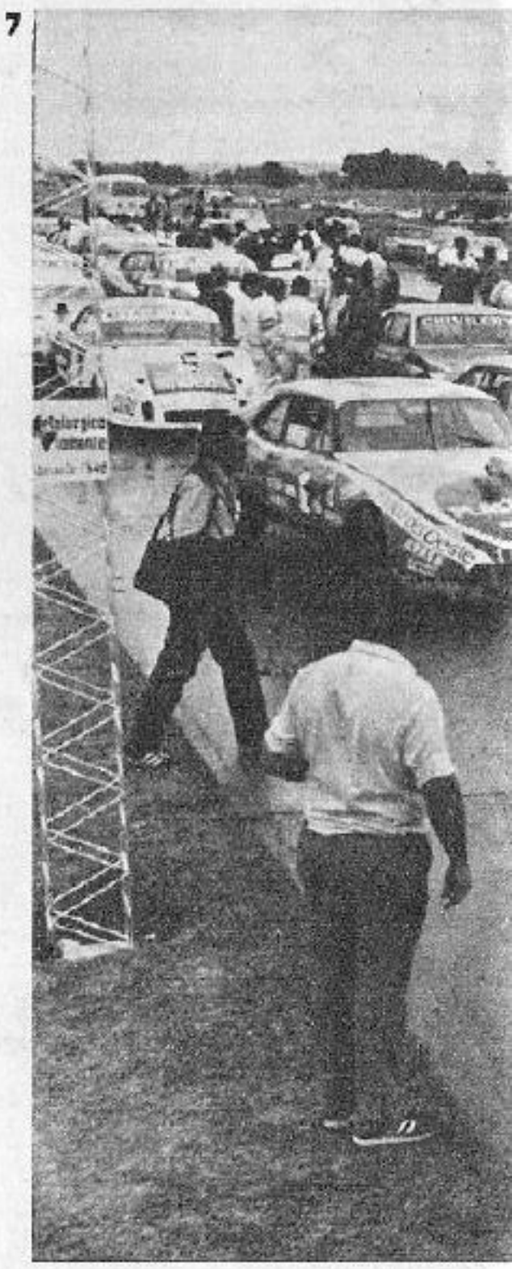




3



4



7

Poco a poco el panorama se va delineando en cuanto a posibilidades. Bastaron tres competencias para evaluar las chances y, aunque en realidad es muy prematuro hablar sobre aspirantes al título, nos jugamos con tres nombres, que a nuestro entender enfrentaron el año con una meta sólida y consistente: **Juan de Benedictis**, **Oscar Castellano** y **Emilio Satriano**. Quizá muchos se pregunten ¿cómo con sólo tres carreras pueden sacarse conclusiones...? Y en realidad es más que aventurado establecer un pronóstico a esta altura de las circunstancias, cuando aún muchos ni siquiera "entraron en calor", pero nos basamos en lo expuesto en el lote teceísta que, a diferencia de años anteriores, ahora muestra una competitividad que hasta hace poco tiempo no tenía. Y dentro de esa competitividad, asomaron De Benedictis, Castellano y Satriano bastante por encima del resto y, en consecuencia, conviene exponer cada uno de estos casos en particular.

Juan de Benedictis: Hasta el año



6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





a MARIANO A. CALAMANTE



Se ganó la mención por su combatividad, tanto en la serie en que le tocó actuar, donde fue puntero durante dos giros y medio hasta que un trompo lo relegó, como en la final, donde se mantuvo en el tercer puesto durante la mitad de la carrera, pero se fue de largo en una frenada y allí se perdió la oportunidad de subir al podio, cosa que, a juzgar por lo desarrollado con su Chevrolet durante esta temporada, no tardará en cristalizarse.

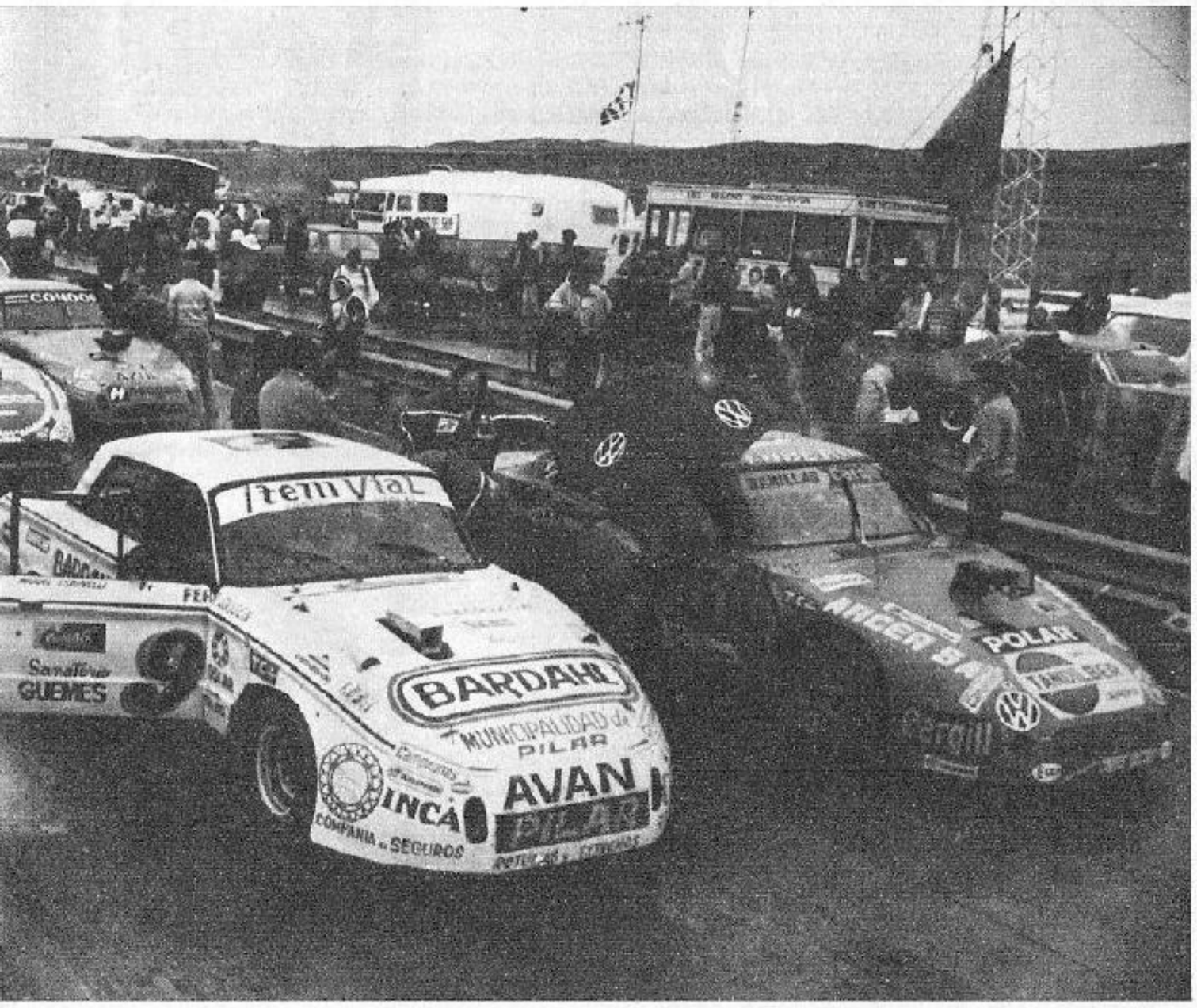
5





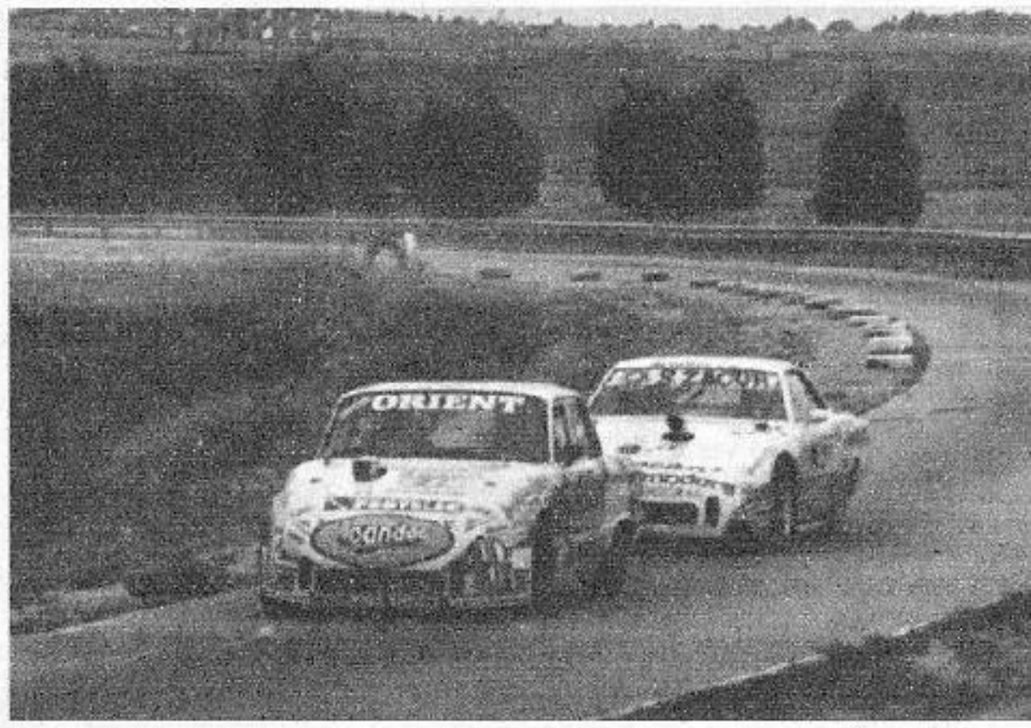
FICHA GENERAL

Fecha: 23/3/86
Organizador: Bahía Blanca Automóvil Club
Lugar: Bahía Blanca
Autoridades: Director de la Prueba, Juan Quehelle; **Comisario Deportivo**, Horacio Piccardi; **Comisario Técnico**, Carlos Marchese.
Ubicación del escenario: Bahía Blanca (66%) y Punta Alta (34%). El punto de largada y llegada está a 10 kilómetros del centro de Bahía Blanca.
Condiciones climáticas: Nublado, ventoso y, durante un prolongado lapso, con lluvia por momentos copiosa.
Participantes: 51
Público: Estimativamente entre 12.000 y 13.000 personas
Televisión: Fragmentos en diferido por ATC ("Coche a la vista") y por Canal 2 de La Plata ("Campeones").
Organización: Buena.
Servicio de Prensa: Bueno.
Accesos: Suficientes.
Infraestructura del escenario: La habitual en un semipermanente.
Estado del circuito: Bueno.
Espectáculo: Bueno



3) Ajenos totalmente a la carrera, los dos señores custodian celosos el cordero puesto al asador y las mollejas, riñones y chorizos de la parrilla. Una típica imagen del T.C... 4) "Vení, Palo... Aquí están tus hinchas", y él, Osvaldo Morresi, se llegó hasta el alambrado para saludar a sus admiradores. 5) Marcelo Polinori corrigiendo la trayectoria de su Chevrolet en la salida de la curva de boxes. 6) Alrededor de las 8 de la mañana, a este camión se le rompió un palier. Quedó sobre la ruta de la carrera y hubo que recurrir a una grúa para retirarlo. 7) Los autos alineados estableciendo un paréntesis, a la espera de la mejora del tiempo. En primera fila, Oyhanart y Castellano; detrás, Mouras, Brescia y el malón... 8) Los hermanos Aventín con Oscar adelante, antes de romper el motor. Tony padeció con la temperatura.

8



REVISANDO APUNTES

pasado sus trabajos no tuvieron regularidad. O ganaba apabullando o se perdía intrascendentemente entre los de atrás. Hasta que comprendió que para estar en los primeros planos se debe trabajar y, muchas veces, dejar de lado un estilo de manejo o plantear cada carrera de acuerdo con las circunstancias. En gran medida, "Johnny" asimiló y los resultados están a la vista: sobre tres presentaciones logró dos victorias. ¿Hace falta agregar algo más?

Oscar Castellano: Reconforta en forma notable el hecho de irrumpir con un auto totalmente nuevo, con muy poco tiempo para su desarrollo, completamente "crudo" y al que, supuestamente, había que extirparle sus lógicos vicios. Así llegó "Pincho" a Santa Teresita y los resultados logrados en esa primera competencia más la victoria en Buenos Aires redoblaron su confianza y la de su equipo.

Emilio Satriano: Es el tercero en discordia y –junto con su hermano Pablo– el que más trabajó entre los "chevroletistas" para tratar de hacer caminar a su "Chivo". En Santa Teresita fue segundo y en el Autódromo logró la cuarta ubicación, con dos trabajos realmente muy buenos. Fracasó en Bahía Blanca por una contingencia natural en las carreras y cuyo origen tal vez radique en la "calentura" con que Emilio salió a disputar la segunda serie, apresuradamente, luego de tener que subsanar la torcedura de una válvula mientras el motor se estaba calentando. Pero ojo con él... es de cuidado.

encontrando más potencia en el Chevrolet de "Supertap", responsabilidad de Luciano Giacomini. **Eduardo Marcos** y **Jorge Oyhanart** con sendos Falcon y temperamento similar, el recuperado **Oscar Angeletti**, **Mariano Calamante** y **Antonio Aventín**. Todos son nombres para tener muy en cuenta a lo largo del año. Por último, no debemos olvidarnos de **Esteban Fernandino**, quien en el Autódromo produjo su "rentrée" y que con el Falcon de **Felipe Salgado** está habilitado para cosas importantes. Y la "cortamos" aquí. Luego de Santa Teresita la seguimos.

TIRITAS DE ASADO SUELTAS

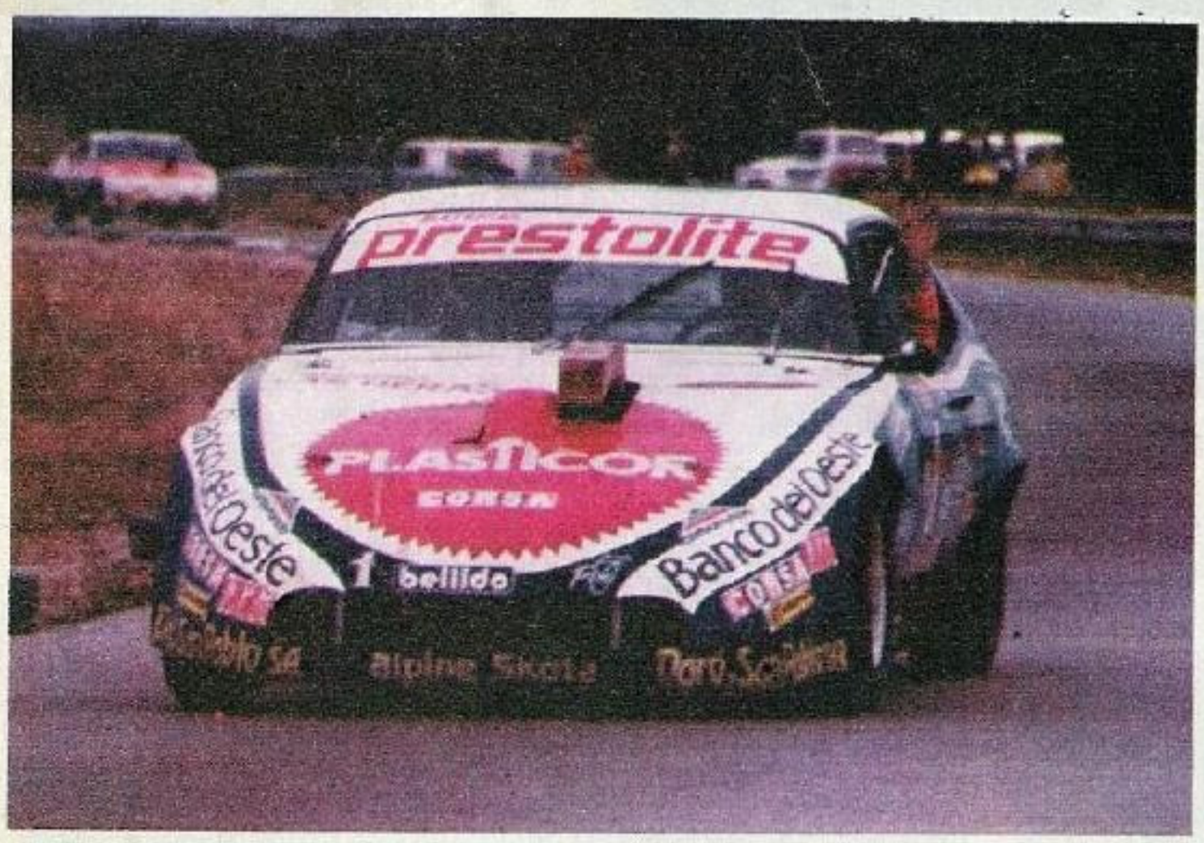
VISITAS - Hace pocos días una delegación integrada por **Gil Bicella**, **Loloco**, **O. Aventín**, **Castellano** y **De Benedictis** realizó sendas inspecciones en los circuitos de **Necochea** y **Monte**, que arrojaron un saldo positivo, y esas dos plazas pueden integrar el calendario 1986.

A COMER - El próximo **viernes 4 de abril**, la Subcomisión de Fiestas de la A.C.T.C. llevará a cabo la **Primera Cena del T.C.** a las 21 en Bogotá 166. No se "duerma..." reserve ya su tarjeta.

¿Y los demás?

Que se entienda bien. Con lo expuesto no queremos decir que los tres pilotos nombrados sean los "acaparadores" de la temporada, ya que un compacto lote viene "pisando fuerte" desde atrás y en cualquier momento puede encaramarse. Tales los casos de **Roberto Mouras**, quien prácticamente comienza de nuevo con su **Chevrolet**, **Oscar Aventín**, perjudicado sensiblemente en Santa Teresita por aquella colisión con Villaverde; **Osvaldo Morresi** que poco a poco va



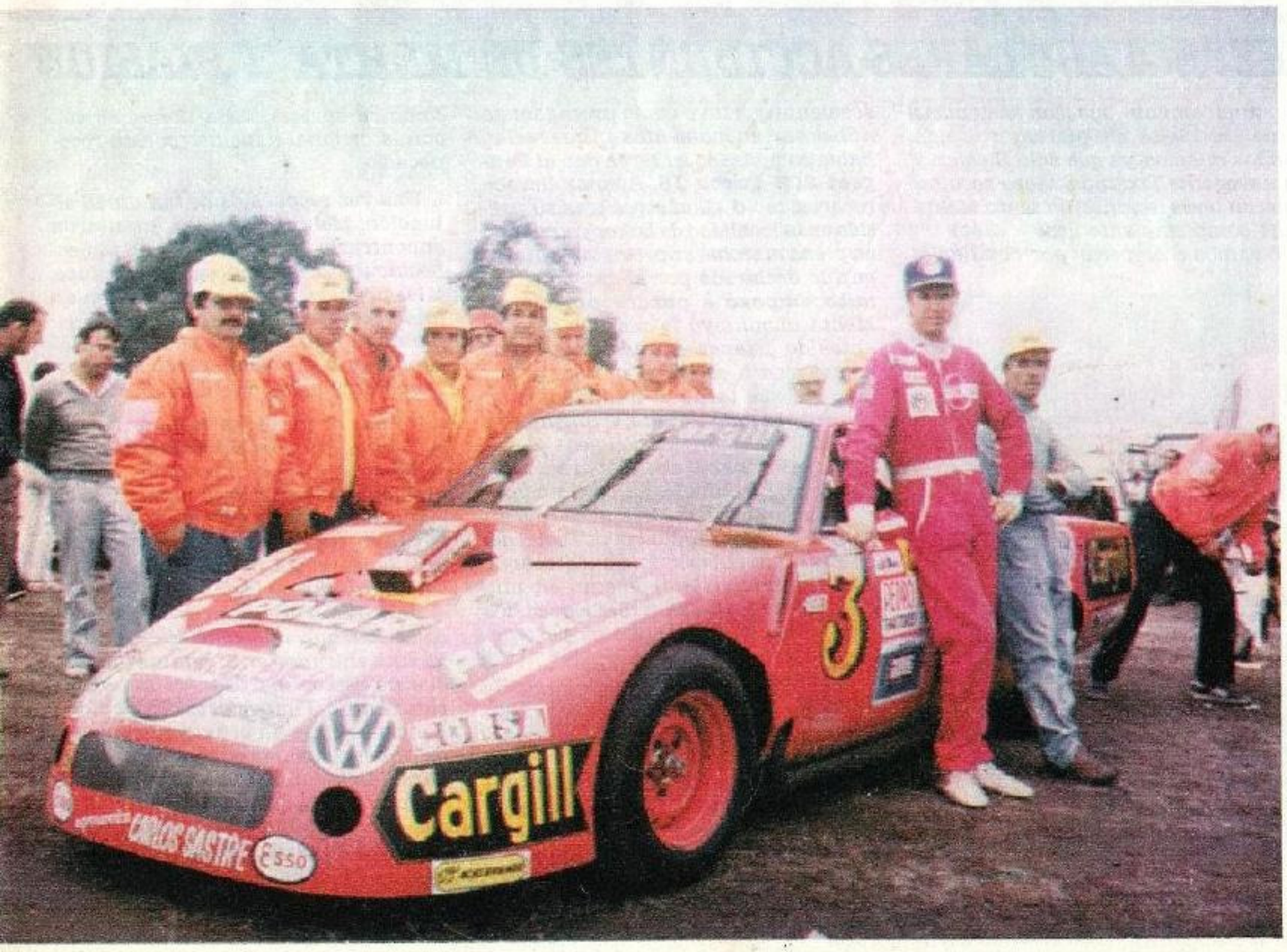


12) Morresi y Angeletti. El primero no estuvo en la conversación, mientras que Angeletti logró, sobre el final, el tercer lugar. 13) El Chevrolet con que Roberto Mouras comienza una nueva era. 14) Mariano Calamante hilvanó una buena carrera y no estuvo más arriba por haber seguido de largo en un frenaje. 15) Castellano junto a su acompañante Rodolfo Fernández, su Dodge y los componentes de su equipo. Ahora, todos renovaron el optimismo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





EL RINCON DE LA COMPUTADORA

LOS 5 PRIMEROS VUELTA A VUELTA

COMO EL TESTIMONIO DE LOS NUMEROS ES INAPELABLE, AQUÍ OFRECEMOS –MERCED A LA HABITUAL GENTILEZA DE "CARBURANDO"– LOS TIEMPOS VUELTA POR VUELTA DE LOS CINCO PRIMEROS CLASIFICADOS EN LA FINAL DE BAHÍA BLANCA. EN LA COLUMNA DE LA IZQUIERDA FIGURA EL TIEMPO EXPRESADO EN MINUTOS, SEGUNDOS Y CENTÉSIMAS ACUMULATIVO DE CARRERA, MIENTRAS QUE AL LADO FIGURA EL REGISTRO EMPLEADO EN CADA UNA DE LAS DOCE VUELTAS. EN CUANTO AL TIEMPO PARA LA PRIMERA VUELTA, LO ENCONTRARÁ ARRIBA Y SOBRE LA IZQUIERDA. AHORA, REVIVA LA CARRERA.

Nº 4	DE BENEDICTIS
0/04/25.62	
0/08/36.31	0/04/10.69
0/12/43.80	0/04/07.49
0/16/50.16	0/04/06.36
0/20/56.52	0/04/06.36
0/25/02.88	0/04/06.36
0/29/12.18	0/04/09.30
0/33/19.00	0/04/06.82
0/37/26.64	0/04/07.64
0/41/32.64	0/04/06.00
0/45/38.09	0/04/05.45
0/49/42.57	0/04/04.48

Nº 7	MARCOS
0/04/26.44	
0/08/39.44	0/04/13.00
0/12/48.45	0/04/09.01
0/16/58.45	0/04/10.00
0/21/06.57	0/04/08.12
0/25/13.53	0/04/07.06
0/29/19.67	0/04/06.04
0/33/24.60	0/04/04.93
0/37/31.98	0/04/07.38
0/41/35.91	0/04/03.93
0/45/40.95	0/04/05.04
0/49/47.15	0/04/06.20

Nº 8	ANGELETTI
0/04/31.42	
0/08/43.19	0/04/12.37
0/12/54.06	0/04/09.87
0/17/02.97	0/04/08.91
0/21/10.73	0/04/07.79
0/25/19.29	0/04/08.56
0/29/27.10	0/04/07.81
0/33/34.54	0/04/07.44
0/37/40.86	0/04/05.52
0/41/45.78	0/04/05.72
0/45/52.55	0/04/06.77
0/49/59.13	0/04/06.68

Nº 11	CALAMANTE M.
0/04/25.91	
0/09/37.76	0/04/11.85
0/12/49.59	0/04/11.83
0/17/00.56	0/04/10.97
0/21/09.06	0/04/07.50
0/25/14.44	0/04/06.38
0/29/21.72	0/04/07.28
0/33/28.22	0/04/06.50
0/37/45.64	0/04/11.42
0/41/51.30	0/04/05.66
0/45/56.54	0/04/05.24
0/50/02.25	0/04/05.71

Nº 11	AVENTIN R.
0/04/31.42	
0/08/47.40	0/04/15.98
0/12/59.91	0/04/12.51
0/17/10.13	0/04/10.22
0/21/19.86	0/04/09.73
0/25/26.05	0/04/06.19
0/29/33.08	0/04/07.03
0/33/39.39	0/04/06.31
0/37/46.19	0/04/06.80
0/41/52.89	0/04/06.70
0/45/59.46	0/04/06.57
0/50/07.40	0/04/07.94

TELEX - CORSA/BAIRES - TELEX -22148 AB

B.M.W. QUIERE SU PROPIO AUTO DE FORMULA UNO - Y esto, que no es una novedad para muchos, dejó de ser simplemente un deseo, sino que está próximo a comenzar a convertirse en realidad. Prueba de ello es el anuncio formulado recientemente por la empresa alemana, informando sus planes para la construcción de su propia Fórmula Uno en un plazo no mayor de tres años. Dichos planes comprenderán la fabricación de un chasis propio, como así también de un nuevo motor turbo que, según dicen, muy poco tendría que ver con el que en estos momentos la firma germana entrega a **Brabhan, Arrows** y **Benetton**. Para estas tareas BMW contaría con un asesor de lujo, como será **Niki Lauda**, recientemente contratado por la empresa alemana, y que, según la misma, tendría funciones de orientador en la construcción del auto con el cual BMW piensa ingresar a la Fórmula Uno en los próximos años.

ECCLESTONE SIGUE BUSCANDO ESCENARIOS - Pese a que en esta temporada, el calendario de la Fórmula Uno cuenta con una nutrida programación, **Bernie Ecclestone** sigue fiel a su política de buscar nuevos escenarios para las carreras de la máxima categoría. Y así es que hace pocos días dejó trascender la posibilidad de que, en un futuro no muy lejano, se incorporen dos nuevos Grandes Premios a la programación. Uno de ellos sería el de **Rusia**, del que se habló bastante hace un tiempo hasta que repentinamente todo quedó en la nada. Sin embargo, Bernie reiteró hace poco que su interés por realizar una carrera en **Moscú** sigue vigente, y en función de ello es que tiene agendado para el próximo mes, una nueva reunión con dirigentes automovilísticos soviéticos con el fin de reflotar el tema. Con quien ya se reunió el titular de la FOCA, fue con **Ron Forsti**, quien no es otro que el organizador de las recordadas ediciones de la **Copa Tasmania** de la década del sesenta. Motivó ese encuentro una sugerencia de Forsti para incluir el Gran Premio de **Nueva Zelandia** (que se realizaría en **Wellington**) en el calendario próximo del **Campeonato Mundial**. Ecclestone quedó en considerar tal propuesta, lo mismo que otra sugerencia del dirigente australiano que le propuso llevar hasta **Adelaida** a la **Fórmula 3000**.

LOS FAVORITOS DE LAFFITE - Para ganar el recientemente iniciado **Campeonato Mundial de Fórmula Uno**, son dos y, coincidentemente, ambos de origen brasileño. A no dudar que nuestros sagaces lectores habrán ya adivinado de quienes se trata, pero por la dudas se los mencionamos: ellos son **Nelson Piquet** y **Ayrton Senna**. Empero, la opinión de Laffite no se quedó simplemente en el pronóstico sino que fue algo más lejos, entregando en ambos casos los argumentos por los cuales los erigió a los brasileños como favoritos. Así, sobre Piquet el hombre de Ligier señaló: **"Creo que es el gran candidato, porque tiene el mejor auto y el mejor motor de esta temporada y, además, porque Nelson posee una gran experiencia, incluso en salir campeón..."**. En cuanto a Senna, el francés opinó: **"Ayrton será el gran rival de Piquet, ya que pese a que el Lotus no está en estos momentos en el mismo grado de rendimiento y confiabilidad que el Williams, Senna tiene a su favor la audacia e inspiración, dos virtudes que pueden también proyectarlo a la conquista del título mundial"**.

PIERLUIGI MARTINI VS. GIANCARLO MINARDI - No es el anuncio de un combate de boxeo, pero sí la mención de un enfrentamiento entre ambos personajes motivado, como muchos, seguramente, supondrán, por la desvinculación del italiano Piarluigi Martini del equipo que dirge su compatriota Giancarlo Minardi. Tras su abrupto reemplazo por el debutante **Alessandro Nannini**, las relaciones entre Martini y Minardi no quedaron en los mejores términos ya que, al decir del piloto: **"Fue algo que no me esperaba pues ya tenía firmado un acuerdo con Giancarlo"**. Por su parte, Minardi, más práctico, opinó lo siguiente: **"Nuestra separación fue dolorosa porque Pierluigi también era un amigo. Pero no había alternativa, ya que el ingreso de Nannini ofrecía mejores posibilidades económicas al equipo"**. Para "lavar" su pecado, Minardi ofreció a Martini una temporada en su auto de **Fórmula 3000**, algo que Pierluigi no aceptó, inclinándose en cambio por exigir que el constructor le abonara la multa de varios millones de liras que figuraba en el contrato para el caso de rescisión del mismo.



Giancarlo Minardi dejo de a pie a Pierluigi Martini en su equipo de Fórmula Uno, para recibir el suculento apoyo económico que le aportó Alessandro Nannini. Tal actitud originó el disgusto de Martini, quien le exigió al constructor italiano el pago de la indemnización estipulada en el contrato que ya habían firmado.

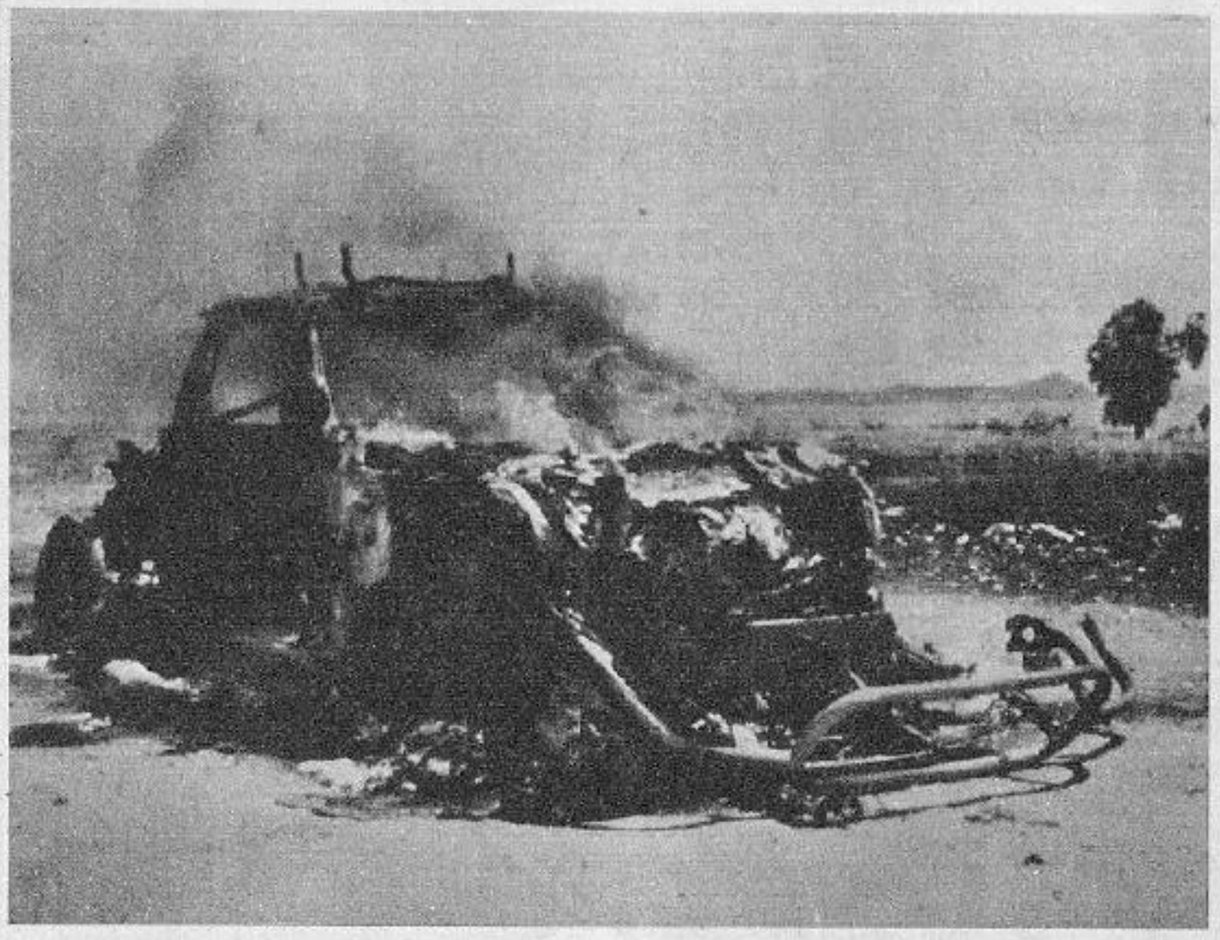
LAS DUDAS DE MIKE THACKWELL - No está para nada asegurada la presencia de Mike Thackwell en el equipo **RAM** de **Fórmula Uno**, más allá de que falte el patrocinio económico o los responsables del equipo inglés estén disconformes con la labor del neocelandés que no lo están. Las razones son el contrato que Mike tiene fir-

RALLY MUNDIAL

ESPECTACULARES ACCIDENTES DE MEHTA Y BIASION

*Flor de susto se llevaron **Shekhar Mehta** y Massimo Biasion mientras probaban sus autos para el **Rally Safari**, cuarta competencia del **Campeonato Mundial** de la especialidad. Ambos percances tuvieron características opuestas pero espectaculares, y afortunadamente sus consecuencias estuvieron lejos de guardar relación con los mismos, ya que sólo Biasion y su navegante Tiziano Siviero resultaron con leves lesiones, en tanto Mehta salió completamente ileso.*

*Y vamos a empezar por detallar el accidente que tuvo como protagonista a Shekhar, en momentos en que recién había comenzado su tarea con el **Peugeot 205 Turbo 16**. Apenas llevaba recorridos 26 kilómetros tras su partida en la localidad de Lukenya, cuando en plena marcha, imprevistamente según lo declarado por el kenyano, **"el auto empezó a perder potencia"**. Mehta disminuyó la marcha y, poco antes de detenerse, unas llamaradas empezaron a salir del motor, lo que provocó que tanto el piloto como su ocasional acompañante, el ingeniero y jefe del operativo de Peugeot, **Jean Claude Vaucard**, abandonaran rápidamente el vehículo. La cosa no concluyó ahí pues, apenas ambos habían llegado a una distancia prudencial del auto en llamas, la explosión del tanque de nafta convirtió al mismo en una gran tea de la que salieron despedidos gran cantidad de elementos pertenecientes al coche.*



Esta gran explosión fue seguida de otras menores, que provocaron que varios de los pedazos de gomas y plástico despedidos se enterraran en la arena. A su vez el fuego alcanzó tal intensidad, que derritió totalmente las entonces refulgentes llantas de magnesio. Así, la imagen final que quedó de lo que minutos antes era un reluciente y gallardo Peugeot 205 Turbo, es la que muestra la foto de la izquierda y que, como se aprecia, nada tiene que ver con la original e incluso cuesta reconocerlo.

Una vez respuestos de tan difícil situación, Mehta y Vaucard intentaron encontrarle una explicación a tan espectacular como imprevisto percance. Y las primeras conclusiones atribuían una pérdida de nafta sobre partes del motor al rojo vivo, las causas del incendio y la posterior explosión, descartando incluso una falla eléctrica.

*Un par de jornadas después de este accidente, le tocó a **Massimo Biasion** ser protagonista de otro no menos impresionante. Ocurrió en momentos en que, con su **Lancia 037** y con **Tiziano Siviero** como navegante, recorría una larga recta de ocho kilómetros existente entre el Lago de Elmenteita y el Valle Rift. Fue entonces cuando, circulando a una velocidad de 170 Km/h, su auto encontró en el camino un pozo que no estaba marcado en la hoja de ruta. Ante tal imprevisto obstáculo, el Lancia se clavó en el extremo opuesto del mismo con sus ruedas delanteras, para iniciar una serie de vueltas de trompo y cola, que fueron contabilizadas en un total de tres, antes de detenerse en su posición natural.*

La gran resistencia de la jaula antivuelco, que queda evidenciada en la foto de la derecha, resultó decisiva para

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mado para intervenir con un **March-Honda** equipado con gomas Bridgestone y perteneciente al equipo Nova, enel **Campeonato Japonés de Fórmula Dos**. El problema es que cuatro carreras de este certamen coinciden con fechas del Mundial de **Fórmula Uno** y que el bueno de Thackwell, independientemente de sus lógicos deseos de estar en la categoría mayor, quiere también cumplir la palabra dada a los japoneses y participar en todo el certamen. Veremos por cuál se decide o si se encuentra una solución que le permita cumplir con ambas categorías.

ARRANCO LA FORMULA TRES INGLESA - Es época de inicio de certámenes en Europa, y uno de los que ya concreto su primera fecha fue el inglés de Fórmula Tres. La cita inicial de la temporada la propuso el circuito de **Thruxton** con una carrera que tuvo como ganador a **Mauricio Sala**, otro brasileño que busca seguir los pasos de sus compatriotas Ayrton Senna y Mauricio Guglemin, sobre un **Ralt RT30-VW**. Empleó para las 15 vueltas un tiempo de 20m46s19/100, a un promedio de 163,550 Km/h, quedando como escolta Andy Wallace, quien tras hacer la pole position y puntear en las primeras dos vueltas, sufrió un ligero despiste que permitió que Sala lo superara dando así un paso fundamental para lograr esta victoria.

LA MUERTE DE BERTRAND FABI - Una rutinaria sesión de pruebas en el circuito inglés de **Goodwood** tuvo trágico fin, cuando el **Ralt RT30-Volkswagen** conducido por el canadiense Bertrand Fabi, último **Campeón Europeo de la Fórmula Ford 2000** y rival de **Víctor Rosso** en dicho torneo, sufrió un despiste y posterior impacto contra el guardrail. Las consecuencias resultaron en el inmediato fallecimiento del volante americano, quien se hallaba probando dicha máquina con vistas a su participación en el Campeonato Inglés de Fórmula Tres, integrando la escudería de nuestro conocido **Dick Bennetts**. Fabi, con sus 24 años y con los antecedentes demostrados en las categorías promocionales, era considerado una de las firmes promesas del automovilismo canadiense a nivel internacional, e incluso ya había quienes lo consideraban el heredero del recordado Gilles Villeneuve.

CONFIRMARON A NORISRING - Si bien la programación oficial tenía reservada una fecha para el circuito alemán de Norisring en el **Mundial de Resistencia** de Pilotos y de Marcas, ultimamente la mano venía poniéndose bastante fea para los organizadores germanos, ya que la FISA no estaba muy convencida de otorgarle un lugar en el calendario, básicamente porque las exiguas medidas del circuito, con sus **2.300 metros**, estaban algo lejos de las mínimas reglamentarias para este tipo de carreras, que son de **3.500**. Sin embargo, cuando ya parecía un hecho la cancelación de la carrera, se alzaron las voces de los organizadores y los principales equipos solicitando se mantenga la misma. Un pedido que, en virtud de los antecedentes de carreras del **Grupo C** (las famosas 200 Millas de Nüremberg) existentes, la FISA contempló como excepción, confirmando a Norisring como escenario, el próximo **29 de junio**, de una competencia por el Campeonato Mundial de **Pilotos**.

UN CONFLICTO SOLUCIONADO - Es el que se planteo desde hace un buen tiempo entre los principales pilotos del **Campeonato Mundial de Motociclismo** de **Velocidad** y los organizadores de las distintas competencias. Como casi siempre ocurre, la piedra del escándalo fue el tema económico y, más precisamente, el monto de premios y primas de partida que los corredores pusieron como exigencia y que, en cifras, representaba un aumento de casi el ciento por ciento en relación con lo percibido el año anterior. Por un momento pareció que la sangre llegaría al río y que el comienzo del certamen, fijado para el **4 de mayo** en **Jarama** con el **Gran Premio de España**, corría peligro. Pero las últimas nuevas procedentes de España, anunciaron que el problema estaba solucionado, aunque sin especificar de qué forma. Mejor así ¿no?

FORMULA UNO — ¿SE VENDE LOTUS A FIN DE AÑO?

*¿Se vende Lotus? Este interrogante, en forma de rumor, circuló muchas veces desde que a fines de 1982 falleciese imprevistamente, en Londres, su creador y hasta entonces dueño, **Colin Chapman**. Y tantas veces como la versión tomó estado público, fue desmentida una y otra vez por la gente a cargo del equipo inglés, con **Jeff Chapman**, la viuda del genial constructor británico, a la cabeza.*

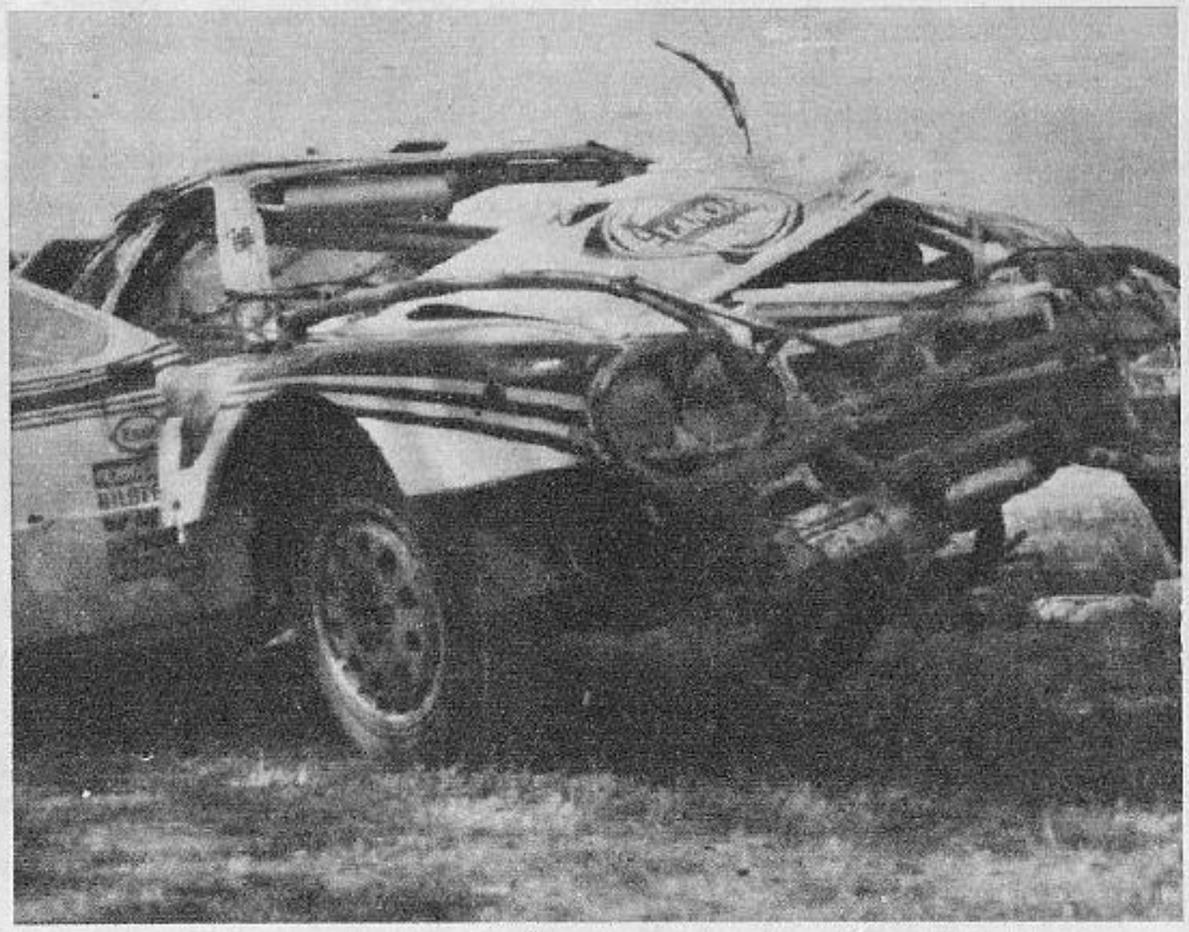
*Bueno, ahora nuevamente tenemos que ocuparnos del asunto, porque el rumor sobre una posible venta de Lotus ha vuelto a cobrar actualidad tras el paso que la **Fórmula Uno** realizó recientemente por Brasil, con motivo de la inauguración de la versión 1986 de su Campeonato Mundial.*

*Y esta vez las versiones llegan con nombres concretos sobre los posibles compradores que tendría Lotus. Y que serían nada menos que la empresa estadounidense **General Motors** por una parte, la mayor, y la japonesa **Toyota** por la otra, que en este caso constituiría la menor. Y ya que lanzamos la versión, seguimos avanzando en la misma agregando que, de acuerdo con los trascendidos, que no fueron ni desmentidos ni confirmados, la operación de compra de Lotus se produciría a fin de este año y en la misma tendría efectivamente intervención decisiva la General Motors, empresa que en los últimos tiempos ha mostrado serias intenciones de introducirse en los altos niveles de las competiciones deportivas, como lo demuestra su intervención en la construcción del motor de ocho cilindros para el March Penske que intervendrá en el certamen de CART.*

*Segun se dice, en dicha operación General Motors adquiriría el **70%** del paquete accionario de Lotus, en tanto el restante **30** correría por cuenta de la Toyota. Una combinación que induce a suponer que, en caso de concretarse la venta de Lotus, ademas del lógico impacto que produciría, permitiría el ingreso de dos grandes fábricas más al ámbito de la Fórmula Uno.*

EN ENSAYOS DEL SAFARI

salvarle la vida a los tripulantes. Así, pese a lo impresionante del percance, Eiasion apenas resultó con algunos golpes en la cara, en tanto Siviero salio con sólo magullones. Tras las primeras atenciones médicas (fueron llevados de inmediato por helicóptero a un nosocomio), ambos se repusieron y, al día siguiente, ya estaban de vuelta en la ruta con un Lada Niva de cuatro ruedas motrices y esperando que los mecánicos terminasen de preparar el Lancia de Vic Preston para continuar los ensayos.



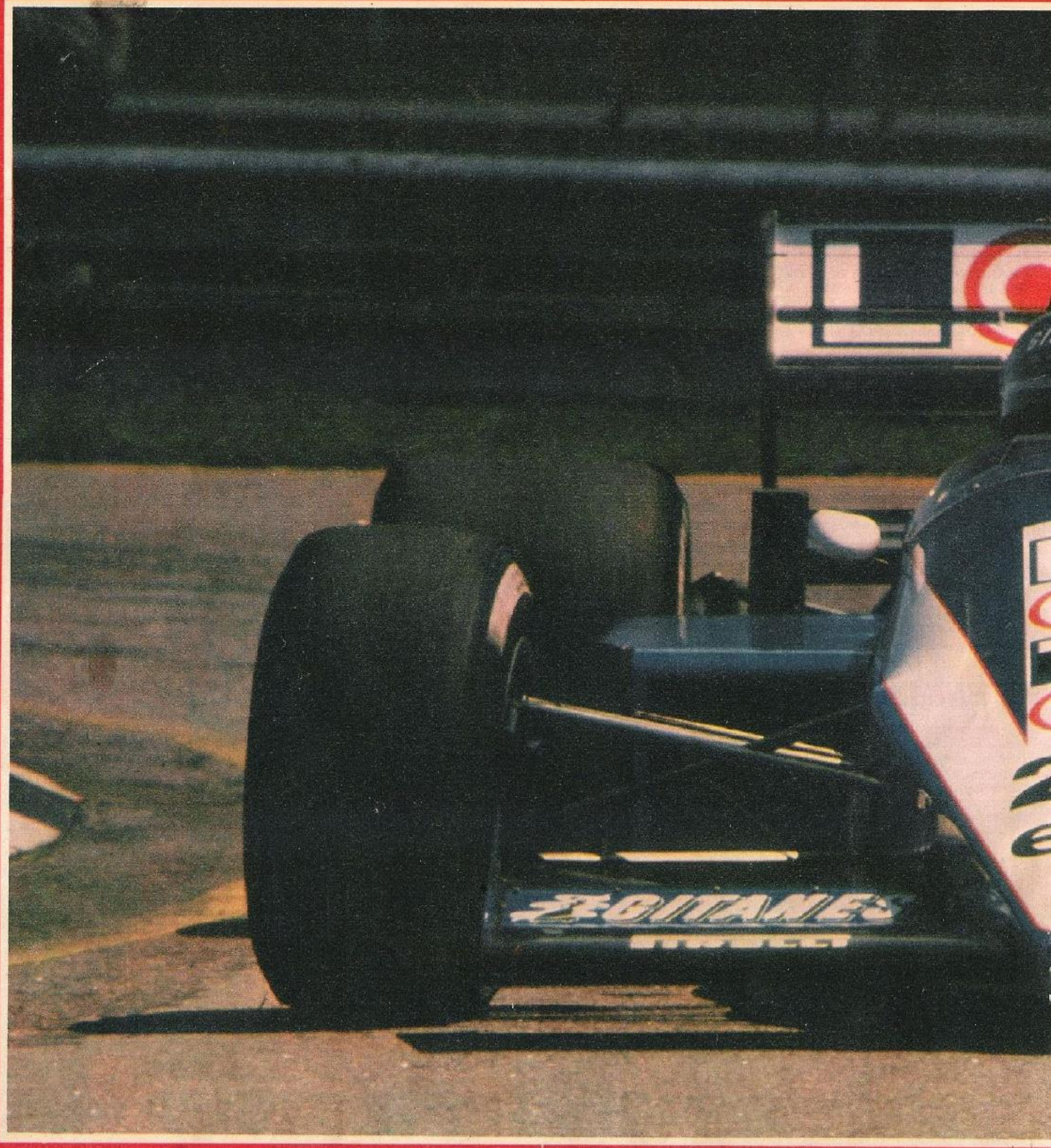
RALLY MUNDIAL — PIDEN SANCIONES PARA LOS "REBELDES" DE PORTUGAL

*El trágico **Rally de Portugal** sigue dando tema para la noticia. Y una de las últimas novedades producidas ha sido la decisión, sorprendente e inoportuna para muchos, de **César Torres**, organizador de la mencionada competencia, de solicitar ante la **Federación Internacional del Deporte Automovilístico** (FISA) sanciones para los pilotos que se retiraron de la competencia lusitana, tras el tremendo accidente protagonizado por **Joaquim Santos**, y que causó la muerte a 3 personas del público y heridas de distinta consideración a otras treinta.*

*Según el particular criterio sustentado por Torres, "**el automovilismo no puede ser afectado por actitudes como las que tomaron los pilotos que se retiraron en plena carrera sin tener en cuenta las responsabilidades que, como integrantes de equipos oficiales, les correspondían. Creo que la FISA deberá adoptar una posición firme contra ellos, al igual de lo que sucedió con el boicot de pilotos de Fórmula Uno al Gran Premio de Sudáfrica del año pasado, con el fin de evitar que estos actos de irresponsabilidad se repitan**". Y no se detuvo aquí Torres, ya que agregó: "**Pienso que detrás de esta retirada masiva hubo algo más que la exclusa del accidente. Existieron intereses ocultos para lograr que se excluya a Portugal del Mundial de Rally y así posibilitar el ingreso de Alemania**".*

*Esta actitud de Torres en contra de los pilotos que se retiraron del Rally de Portugal, se unió a la que inicialmente adoptó **Lancia**, quien reprendió severamente a sus corredores, y que luego fue imitada por otras escuderías e incluso por el propio **Jean-Marie Balestra**, quien al principio había manifestado su adhesión a los pilotos, aunque más por oposición a Cesar Torres, su rival político en el seno de la FISA, que por sincera solidaridad con los corredores.*

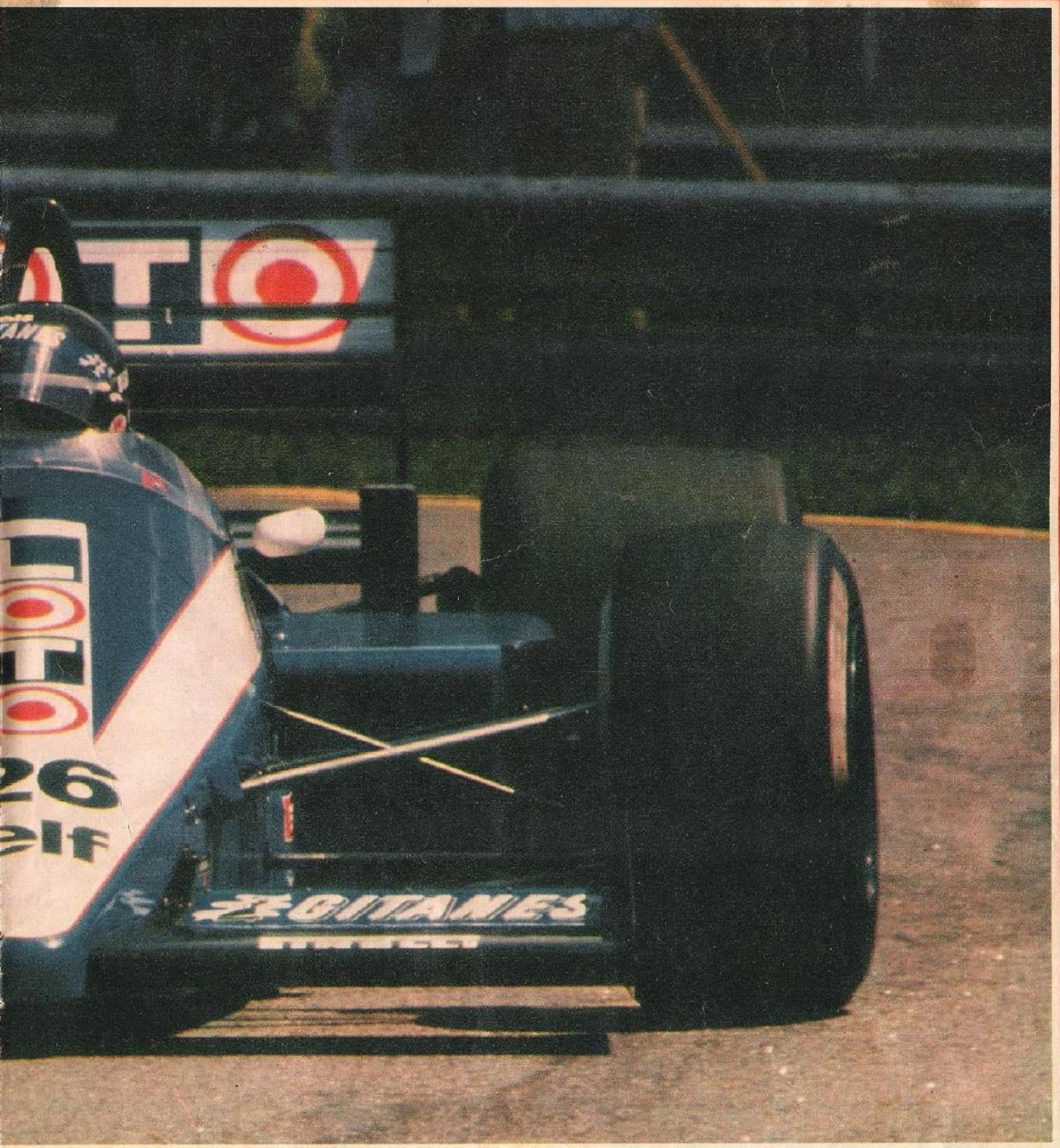
*Ante tales ataques, los conductores se defendieron, y quien más fuerte alzó su voz fue **Marku Alen**, quien en abierta respuesta a lo señalado por Torres expresó que "**la decisión colectiva de retirarnos de la carrera no tiene que ver con políticas internas del automovilismo y sí con el común deseo de buscar soluciones para que las carreras de rally se efectúen con todas las condiciones de seguridad, ya sea para los pilotos como para el público**".*



Jacques Henri Laffite

LIGIER JS27 - RENAULT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Campeonato Mundial 1986 de F-1

Foto: Enrique Bianco

COLECCION CORSA

EN ESCALA NATURAL...



El aristocrático Volvo P-1800

El elegido de Si

Definitivamente, el **Volvo P-1800** pasó a la historia en una forma bastante particular. En primer término porque las prestaciones y calidad fueron forjando una imagen sobresaliente, bien merecida por cierto. En segundo lugar, porque éste fué el auto elegido por los productores de la serie televisiva británica **"El Santo"**, para que el siempre más que astuto **Simón Templar** paseara la imagen y silueta de la coupé sueca entre lo más granado de la aristocracia europea.

Lejos de ser un vehículo de origen 100 % sueco, el Volvo P-1800 fué más bien el producto final de una serie de estudios de diseño y de autopartes que tuvieron los más diversos orígenes.

A principios de 1957, la Volvo decidió desarrollar un nuevo automóvil de características deportivas, basado en la mecánica del Amazon 120, pero con una menor distancia entre ejes.

Como el Departamento de Diseño y Desarrollos de Volvo estaba entregado a los proyectos de la break y dos puertas del "120", se le demandó a **Ghia** el estudio de proposiciones para una coupé dos puertas 2+2.

Este atelier declinó el trabajo ya que (según la versión oficial), Ghia se hallaba en ese entonces desarrollando un vehículo de similares características para un cliente particular.

Fué finalmente en los establecimientos de **Frua** (en Turín al igual que Ghia) donde los primeros prototipos (tres en total) fueron realizados bajo la atenta mirada de **Pelle Petterson**, uno de los que tiraron las primeras líneas en el papel sobre la idea de esta coupé que comenzaba a nacer.

El próximo paso fué bastante complejo de resolver y se constituyó en un sinfín de idas y venidas: la contratación para la producción industrializada de las carrocerías.

No había ningún tipo de posibilidades de efectuar los trabajos en la planta industrial de **Olofstrom**, pues está se hallaba a pleno dedicada a la producción de los PV 554 y los Amazon.

También la fábrica de **Torslanda** debió ser descartada pues estaba cerrada y se necesitarían varios años para acondicionar la planta y líneas de montaje especificamente para el P-1800. La única alternativa a tantos impedimentos, era, pues, la fabricación en el exterior. Primero se trató de contactar carroceros en Italia, posteriormente en Alemania y Francia. Para culminar este periplo finalmente se recaló en Gran Bretaña, donde Volvo firmó contrato con la **Pressed Steel Co.** para estampar y armar las carrocerías de esta coupé en su planta de **Linwood, Escocia.**

Curiosamente, la carrocería no fué el único componente fabricado en Gran Bretaña. Los directores de Volvo pensaron que tal vez la totalidad del vehículo podría ser fabricado en dicho país, liberando de esta forma un poco el casi saturado trabajo de la usina de **Göteborg.**

Así, el ensamblado y pintura quedarían bajo la responsabilidad de la **Jensen Motors Co.**, de Bromwich West, una conocida sociedad que producía sus propios automóviles y que realizaba trabajos de carrocería nada menos que para la **B.M.C.**

Para corroborar que el sello **"Made in Sweden"** no sería un atributo evidente del Volvo P-1800, los sistemas eléctricos serían provistos por **Lucas**, los frenos por **Girling**, los paliers de bronce los aportaría **Vandervell**, las llantas quedarían bajo la producción de **Sankey** y los carburadores serías **SU**; los amortiguadores los proveería **Delco** desde los Estados Unidos y los neumáticos eran responsabilidad de la firma **Pirelli** de Italia. Como podemos observar, se trata en realidad de un automóvil de características internacionales mas que de un vehículo sueco.

La primera fotografía oficial del P-1800 fué distribuida a los medios gráficos en mayo de 1959 y fue presentado al público por vez primera en enero de 1960, en ocasión del **Salón Internacional de Bruselas.** Tres meses más tarde fue llevado a los Estados Unidos de América para su exhibición en el **International Motor Show de New York.** No sería cuestión de descuidar un mercado tan importante como el país del norte.

En 1963, la apertura parcial de la planta de Torslandia permitió que los P-1800 se armaran en Suecia, pero las carrocerías continuaron llegando de Escocia. El último Volvo construído por la Jensen abandonó la línea de producción en marzo de 1963, mientras que el primer P-1800 construído en Suecia (¡que paradoja!, ¿verdad?) vió la luz en abril, es decir, sólo un mes después.

Cuando la producción comenzó en el "país natal", la denominación de 1800 fué cambiada por la de 1800 "S", por Suecia, aunque aquí se ha planteado una discusión ya que algunos entendidos afirman que se debe a "Berlina Sport".

Los primeros 6.000 P-1800 fueron construído en Gran Bretaña, pero como el contrato con la Jensen estipulaba una producción de 10.000 unidades, la Volvo debió indemnizar a la fábrica inglesa.

Evidentemente, el Volvo P-1800 fué del agrado del público norteamericano, ya que este modelo obtuvo la **"Medalla de Oro del Estado de California a la Concepción"** y además fué designado como vehículo oficial para las 24 Horas de Sebring en sus ediciones de 1963 y 1964.

Con estas menciones, se justifica plenamente que hacia 1966, el 50% de los 25.000 Volvo P-1800 se haya exportado a los Estados Unidos. Las exitosas ventas fueron reforzadas más aún con el segundo puesto obtenido por un 1800 (en su categoría) en las **24 Horas de Daytona de 1967.**

Del total de la producción de este modelo, 47.462, la friolera de 13.134 fueron fabricados sólo entre 1971 y 1973; y de ellos, el 79%, es decir 10.338, fueron exportados a los Estados Unidos y Canadá, aunque 186 han llegado al Japón, 60 a Australia y 24 a Puerto Rico.

El último Volvo P-1800 abandonó la planta industrial el 27 de junio de 1973 a las 14.

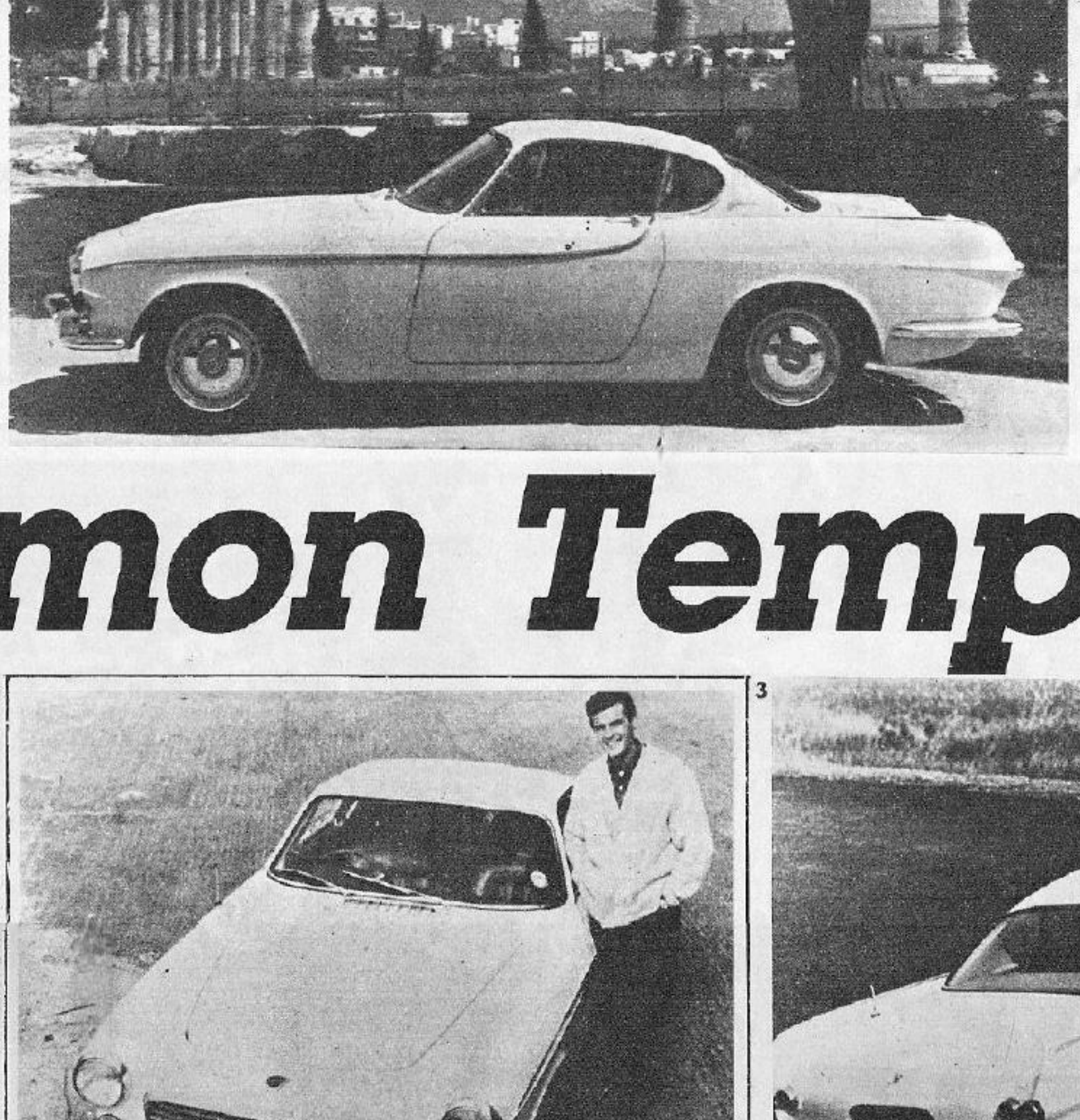
Si bien el prestigio del Volvo P-1800 fué ganado merecidamente y por sus propias condiciones más que por la publicidad, evidentemente la televisión hizo de éste, un auto famoso, y no cabe la menor duda de que en algún momento, cierto directivo de la fábrica sueca haya pensado para sí: **"Gracias por todo, señor Templar".**

Sergio Marcelo Goldvarg.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2



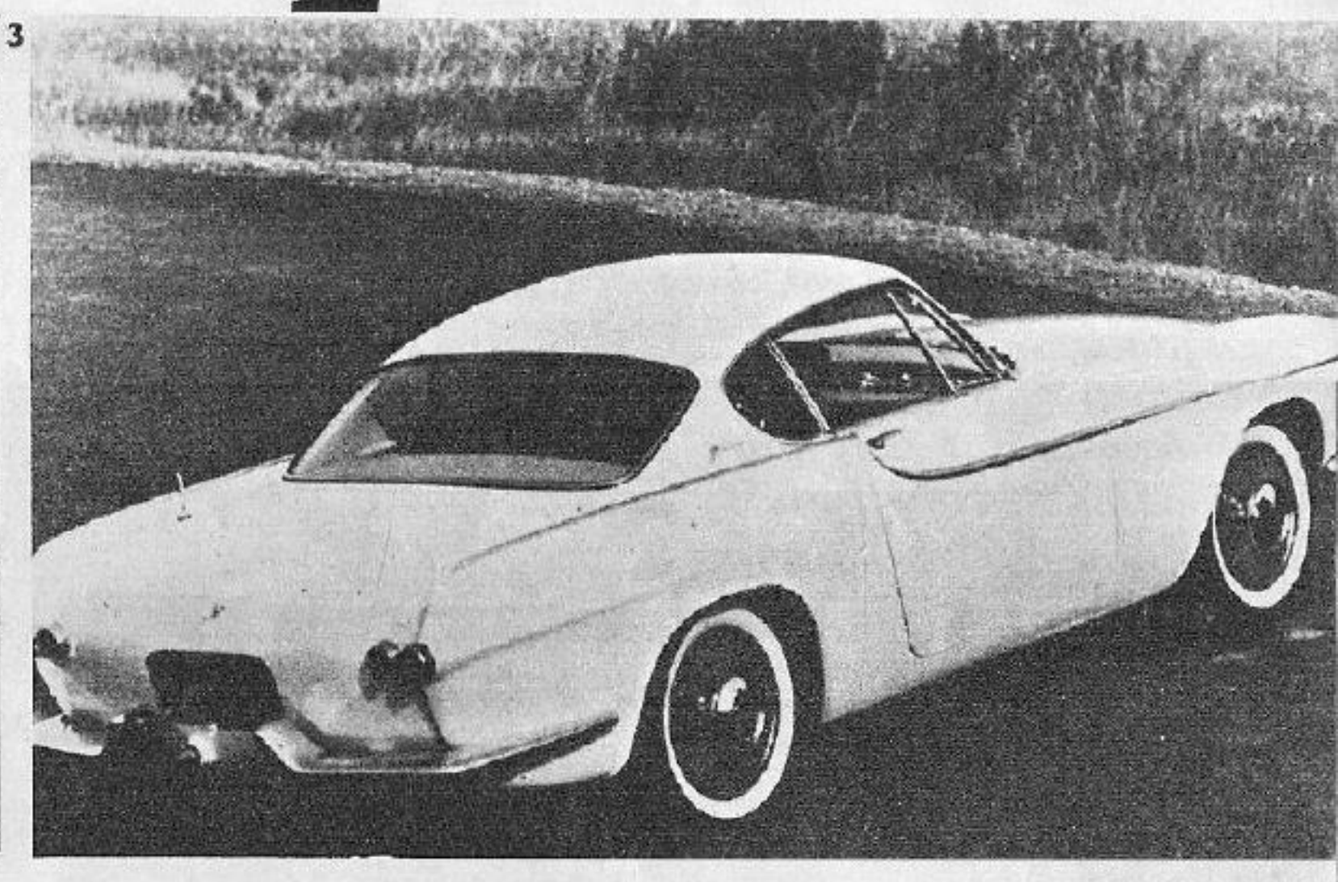
Características técnicas

Motor: 4 cilindros. Diámetro y carrera, 84,1 mm x 80 mm.
2 válvulas por cilindro.
Carburador SU.
Transmisión: Caja de velocidades de cuatro marchas, totalmente sincronizadas.
Overdrive operado eléctricamente.
Chasis: De construccion unitaria en láminas de acero prensado.
Construído por Pressed Steel en Gran Bretaña. Armado por Jensen Co y posteriormente por Volvo.
Suspensión: Delantera independiente por espirales, barra antirrolido.
Trasera por espirales y barra Panhard.
Frenos: Delanteros a disco; traseros a tambor.
Dimensiones: Distancia entre ejes, 245 cm. Trochas delantera y trasera, 132 cm. Largo total, 440 cm. Peso total, 1.140 kg.

mon Templar

1

3



1. El Volvo P-1800 pasó a la historia lisa y llanamente como "el auto de El Santo". Para confirmar aquello, el travieso de Simon Templar (Roger Moore, atención niñas...) posa orgulloso al lado de la máquina sueca.

2. Tremendamente elegante luce el lateral de este 1.800 de 1963. Justamente la serie televisiva fue la mejor propaganda para que se constituyera en uno de los autos deportivos preferidos de la aristocracia europea.

3. Uno de los tres prototipos del P-1800 construidos en Italia antes de comenzar la producción en serie. La particularidad de este auto es que posee las salidas del caño de escape atravesando la carrocería en la parte inferior del espacio para la matrícula trasera, entre las dos partes del paragolpes trasero seccionado.

4. En esta imagen podemos observar el primer prototipo construido en Turín en enero de 1958. Las llantas, detalles del interior y el emblema del parante trasero, son las sutiles diferencias con respecto al de la producción en serie.

5. Otra foto histórica para el nacimiento del Volvo P-1800. Los tres prototipos construidos en el atelier de Frua en Turín. A pesar de parecer idénticos, poseen diferencias, ya que se trataba más que nada de "automóviles-estudio".

¿...Y en miniatura?

Esa misma mezcla de británico y sueco posee la réplica que realizó Corgi en 1962. Bastante bien proporcionado, este modelo posee la característica factura de Corgi por aquellos años, en la que no se distingue ningún tipo de aperturas, y se aprecia que no está fabricado en estricta escala 1/43, sino que en realidad pertenece a la 1/45.

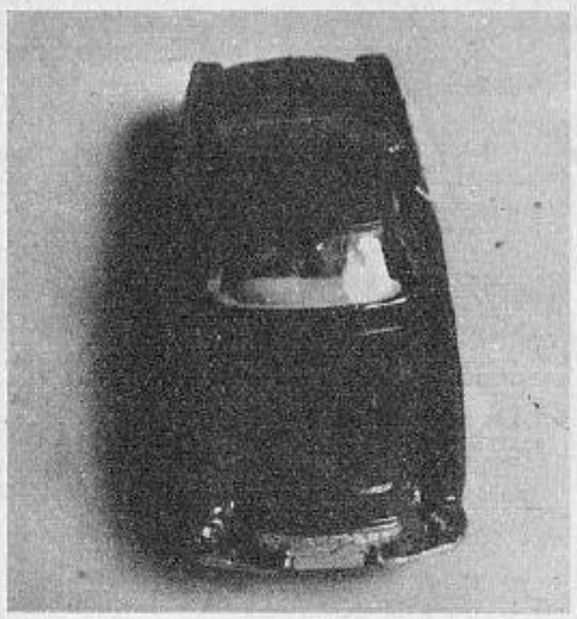
Sí, en cambio, está confeccionado en la tradicional y universal 1/43 el automodelo realizado por la casa dinamarquesa **Tekno**. Las miniaturas Tekno siempre fueron del grupo "de punta" entre el concierto mundial de Fabricantes de réplicas de autos y este Volvo P 1800 no fué la excepción.

Si bien no posee ningún tipo de aperturas, las proporciones son tan fieles que prácticamente se trata del verdadero que por arte de magia se nos "achicó". Como curiosidad, digamos que Corgi, tomando al P-1800 "normal", realizó en 1965 el Volvo "The Saint", con el número 258 de catálogo, aprovechando el éxito de la serie protagonizada por Roger Moore. Las ventas de esta miniatura fueron increíbles.

S.M.G.



7. La réplica más fiel del P-1800 fue la realizada por la casa dinamarquesa Tekno, siguiendo su tradición. Hoy la casa Tekno ha desaparecido, realizándose posteriores experimentos en Holanda.



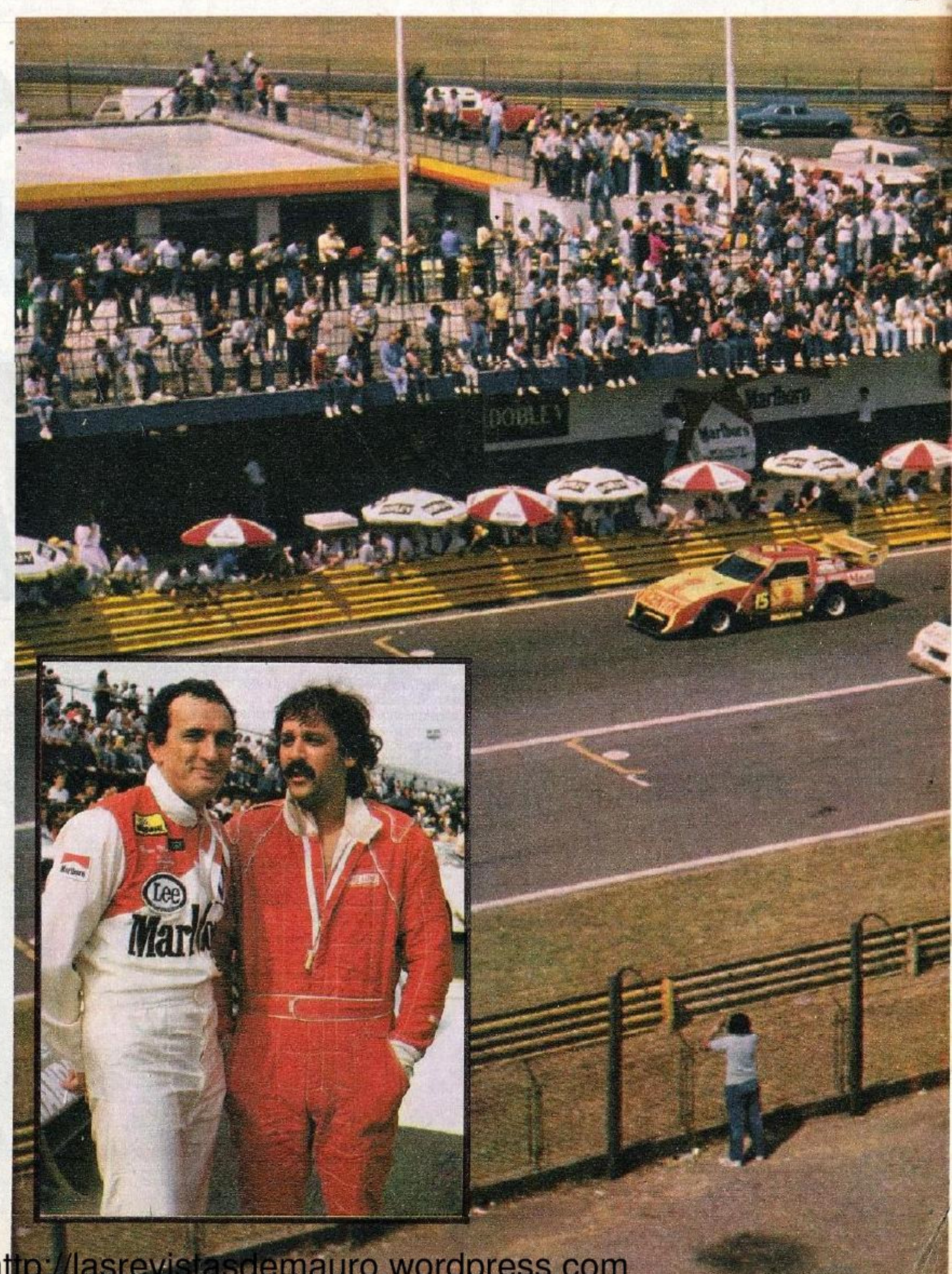
6. El más difundido de los modelos en miniatura del Volvo P-1800 fue el realizado por Corgi. Luego se le colocó sobre el capot el emblema de Simon Templar.

Revisando apuntes • Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX EN EL AUTODROMO MUNICIPAL DE LA CIUDA

LAS BAMBALINAS

Todo estreno –y este de las cupés Nissan lo fue y de campanillas– crea una particular expectativa. Al final se levantó el telón, y el Autódromo de Buenos Aires permitió develar los interrogantes que sobre los nuevos autos se hacían entendidos y profanos. Estos son algunos de los chimentos y de las imágenes que perduran de nuestra cobertura. Veamos...



DETRAS DE LA ESCENA

BUENA IDEA. Fue la que llevó a la práctica el cordobés –afincado en Buenos Aires– **Héctor Aguilar**. Montó un servicio de restaurante para que sea utilizado por todas las personas que trabajan durante las competencias del C.A.P.. El mismo es similar al que se ofrece en los aviones de línea, aunque, afortunadamente, mucho mas abundante. Algo para que se haga en todos los autodromos del país.

SUSPENSIONES. Alberto Baldinelli nos comentaba sobre las suspensiones de las coupés **Nissan 300 ZX**: "Te permite trabajar algo mejor que sobre la 280 ZX, sobre todo porque las parrillas traseras son regulables tanto para modificar la comba como la convergencia. Además, con los amortiguadores que usan –Delfabro regulables–, hay muchas opciones de dureza, tanto en expansión como en compresión". Baldinelli trabajó sobre los autos de Traverso, "Cocho" López, Picetti, Fujadas, Olmi, Urrutia, entre otros.

CONFERENCIA. En la conferencia de prensa realizada el viernes por la noche en el Hotel Alvear de Buenos Aires con motivo de la participación de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE BUENOS AIRES (23/3/86)

Por Carlos Neira Fotos: Juano Fernandez, Marcelo García Lobelos y C.R.N.

S DE UN ESTRENO

Largada de la final con Traverso, Bessone, Lopez Ohrtz, Raies, Monguzzi y Olmi en los primeros siete lugares de la grilla. Dos locos que dieron que hablar: el rafaelino Juan María Traverso y el cordobés Gabriel Raies.

Emerson Fittipaldi. Carlos Pairetti adelantó que es probable que en alguna competencia de Nissan de este año participe Carlos Reutemann, así como se supo que Juan Manuel Fangio (Jr.) y Oscar Larrauri están en similares condiciones.

METIERON EL PERRO. O mejor dicho los perros, ya que fueron nada menos que 48 los canes contratados para contener a los colados y metereles más contumaces. Entre los pichichos -curiosamente- había varios de caza, los que muy profesionalmente no quitaron los ojos del público, pese a las evoluciones de liebres y perdices que, como se sabe, pululan en el Autódromo.

MENOS GENTE. En tribunas hubo menos gente de la esperada. En boxes, sin llegar al caos de las últimas carreras del año pasado, siguió sobrando, aunque en algunos sectores, por ejemplo la horquilla, el operativo establecido para dejar paso a los que algo tenían que hacer ahí y contener a los que no dio buen resultado.



1



LAS BAMBALINAS DE UN ESTRENO

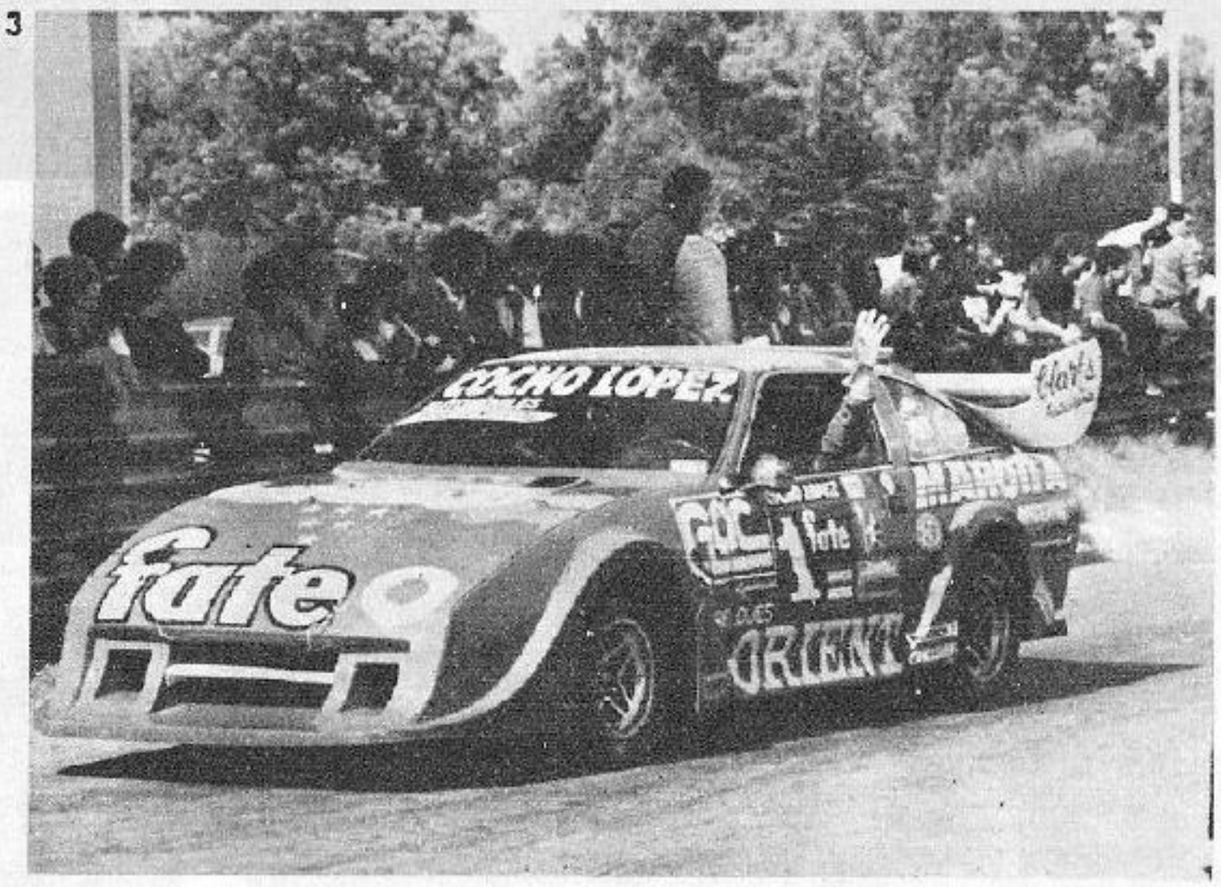
REVISION A FONDO. El encargado de la revision técnica posterior, **Juan M. Esnal**, se tomó la cosa con seriedad. En **Nissan** se simplificó bastante al estar selladas numerosas partes del automovil. En **Datsun**, el asunto se llevó lejos, al punto que se pesaron volante, bielas, pistones, etc. **"Los 280 revisados los devolvieron en una bolsa..."** dijo un testigo.

PACO VS. CHINO. Sucedió en las primeras vueltas de la final y arrancó sonrisas nostalgiosas a los que ya peinan canas: el duelo entre **Francisco Mayorga y Eduardo Rodriguez Canedo**, remarcado por el blanco del auto de aquél y el negro del de éste. Fue por el fondo del peloton...

RECARGOS. Los hubo tanto en la segunda serie de **Nissan**, cuanto en la final. En todos los casos, por no respetar el trayecto de la chicana de Ascari. Los "clientes" fueron **Emerson Fittipaldi** (reiteradamente), **Del Río** y **Canedo.** La falta de frenos les ocasionaba un "gasto" de 10 segundos por transgresión.

COMPARACION 85/86. Carlos González, a la postre ganador de la clase **Datsun** estableció para las 18 vueltas un tiempo de 28m56s83/100, el que le hubiera significado el 5° puesto en la carrera de diciembre de 1985, ganada por "Cocho" López con un tiempo de 28m45s62/100 sobre el mismo circuito N° 9 y sobre la misma cantidad de vueltas. González "superó" a Di Palma, Oltra, Mustaia, Rodríguez Marsili y Gervasoni, entonces ubicados tras este tiempo.

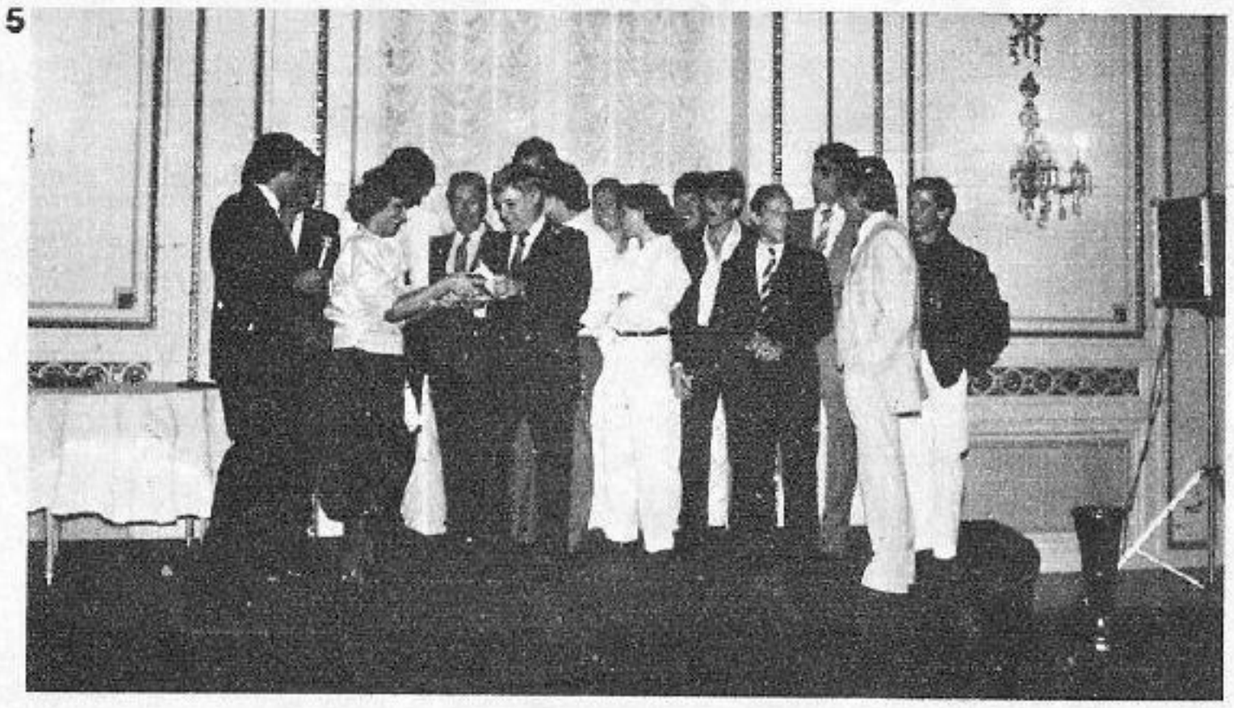
3



4



5



6



7



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

2



NISSAN 300 ZX

α GABRIEL RAIES

Porque se suponía –y con cierta base– que no estaría de entrada en el lote de vanguardia, ya que si bien nadie puede desconocer su talento, no es la pista, de la que falta desde hace años, su elemento natural. Sin embargo, "Satanás" no desentonó para nada en ese infernal tandem que hizo la punta en la primera mitad de la carrera, llegó quinto y resultó tercero.



DATSUN 260 ZX

α DANIEL SANCHO



Porque al "inglés" se le escapó –luego de la desclasificación de Rementería– una carrera que ya tenía en el bolsillo. Largó tranquilo y llegó a la segunda posición (automáticamente convertida luego en primera por el CT) y cuando nadie le podía discutir el lugar, se le desbandó una cubierta; pese a ello termino aunque sin poder evitar que lo pasaran González y Cerquetti.

URRUTIA ENOJADO. El oberense **Enrique Urrutia** había sido uno de los más veloces en las pruebas extraoficiales del viernes (2° tras Cocho) y, luego de su serie, se ganó el derecho a largar en quinta fila la final. "**Pero en la segunda vuelta, Mustafá me pegó un golpe tremendo y, cuando estaba desacomodado, me chocó nuevamente. Pensar que trabajamos tanto para que todo dure 4 vueltas...**". Otro "nordestino", el chaqueño **Bergallo**, también abandonó en ese giro, aunque por rotura de una pieza crítica: la correa que comanda la dirección hidráulica.

BUEN EQUIPO. El de Prensa, comandado por **Roberto Mori**, que proporcionó siempre con toda celeridad y



8

FICHA GENERAL

Fecha: 25/5/86
Organizador: (nominal) Vicente López Automovil Club
Lugar: Autódromo Municipal de Buenos Aires.
Circuitos: N° 15 de 5.261,23 m. (Nissan 300 ZX) y N° 9 de 3346,30 m (Datsun 280 ZX)
Autoridades: Director de la Prueba, Ricardo Lacour; **Colegio de Comisarios Deportivos,** Alberto Rodríguez y Martín Olmedo (CDA) y Aldo Albini (Federación N° 1); **comisario técnico,** Juan Manuel Esnal.
Ubicación del escenario: Villa Lugano, 14 km al SO del centro de la ciudad.
Condiciones climáticas: bueno y seco.
Participantes: 27 en Nissan y 27 en Datsun.
Público: entre 11.000 y 13.000 (ponderado).
Televisión: ATC en directo con estaciones en diversos puntos del país.
Organización: buena
Servicio de Prensa: excelente
Accesos: muy buenos; muy buen esquema
Infraestructura del autódromo: muy buena, en franca mejoría.
Estado del circuito: muy bueno.
Espectáculo: bueno en ambas categorías.

1. Chicana de Ascari, el grupo de punta en apretada sucesión. 2. Aunque parezca mentira, en el Autódromo, cuando menos se la espera, salta la liebre... 3. Largada de Datsun. Rementería y Zenklusen ya se fueron; Cerquetti, Sancho y, semitapado por ellos, el ganador González. 4. Cocho, Monguzzi y el reaparecido "Matraca" Prono, de visita. 5. En el Alvear, luego de recibir los premios del 85, los pilotos premian a Carlitos Pairetti por intermedio de su Sra. Muy justo. 6. Traverso, Soto y Emerson. Estaban filmando un corto publicitario. 7. Atenti con este: Juan Pivaro, de San Pedro, ahora pupilo de Rubén Bulla. 8. Otros filmando, los de "Mesa de noticias" en pleno. 9. El campeón llega satisfecho a boxes. 10. Pepe y Pipi, Cano y Lavari, dos figuras del Datsun. (Foto 5: Rogelio Cano)

9





10



LAS BAMBALINAS DE UN ESTRENO

En todo sentido, tanto para los organizadores como para pilotos, mecánicos y periodistas, sería mejor que hubiera más gente en las tribunas y menos en los boxes e interior de la pista. Sin embargo, algo se ha avanzado desde las caóticas jornadas de fin de año en el Autódromo porteño. Abajo, la cupé Datsun de Carlos González (auto que corriera Chanessian) rumbo a lo que sería un inesperado triunfo. El oficio de Pozniak como preparador se unió al conocimiento que tiene González del escenario, ya que es un piloto de trayectoria.





exactitud, los partes imprescindibles para el desarrollo de la labor periodística. Lejos están los tiempos en que había que hacer equilibrio en la escalera de la torre de control para obtener los resultados. El equipo de prensa, aporta profesionalidad y conocimiento específico a esa tarea.

OLTRA CIEGO. "¡Qué mala leche! Me había puesto segundo y 'Cocho' me frenó demasiado y lo toqué; después el capot se me levantaba tanto que en algunos sectores me tapaba completamente la visión y tenía que incorporarme en la butaca para ver por dónde iba. Ese asunto me quitó 300 vueltas del motor durante los tres últimos giros..." Silvio explicaba así su aflojada del final. Peor aún le fue en la verificación...

¿INDY EN BAIRES? Durante su estancia en Buenos Aires, Emerson Fittipaldi, animador de las pruebas de C.A.R.T. (es decir lo que genéricamente se conoce como autos de Indy), tuvo conversaciones con Pairetti y gente de Marlboro, tendientes a traer ese espectáculo a la Argentina, donde podrían presentarse en el circuito N° 15 del Autódromo metropolitano y con tres butacas para argentinos. Aumenta la factibilidad del proyecto la posibilidad de que también se hiciera una carrera en Brasil (en el trazado perimetral de Interlagos, más precisamente), país que cuenta con tres pilotos en la fórmula: Emerson, Raúl Boesel y Roberto Moreno. En principio se toma como fecha tentativa los últimos meses del año.

MAS DE EMERSON. El bicampeón llegó atrasado el viernes y por eso no probó en el Autódromo como tenía previsto. Luego –con la inseparable compañía de Teresa, su actual mujer– brindó una conferencia de prensa en el Alvear Palace Hotel. También aprovechó el sábado para filmar secuencias de una película comercial para la tabacalera que lo trajo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 101 — 2 de abril de 1986

Speedway de Autos y Motos en Mendoza

MIGUEL FORESTE YA ES CAMPEON

Mendoza - El pasado 21 de marzo se llevó a cabo en las instalaciones del Club Independiente Rivadavia de nuestra capital provincial, la 17ª fecha del **Campeonato Cuyano de Speedway**, en sus categorías **Autos** (850 cc Libre) y **Motos** (nacionales de hasta 250 cc. o importadas de hasta 125). Una concurrencia estimada en 15.000 personas siguió con interés las alternativas de la reunión nocturna.

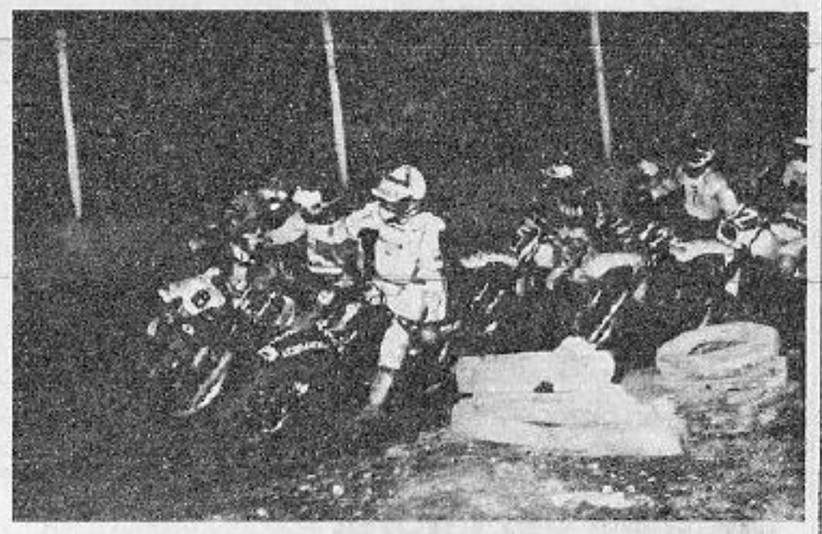
En **Motos** se continuó con el esquema de tres series a 10 vueltas y clasificación final por suma de puntos en ellas. De la **primera serie** participaron 11 motos. Juan M. Basco ganó de punta a punta, a Miguel Pérez y al chileno Freddy Valderrama. La **segunda serie** fue para el chileno Valderrama, a quien Pérez y Basco no pudieron agarrar pese a sus esfuerzos. En la **tercera**, que fue la más emocionante, se entabló una gran lucha por la vanguardia entre Miguel Pérez y el chileno, definiéndose el puesto a favor del local, seguido por Valderrama, y los tres Basco (Juan, Miguel y Daniel).

Final Motos: 1º Miguel Pérez (Yamaha/Mendoza); 2º Freddy Valderrama (Yamaha/Chile); 3º Juan M. Basco (Honda/Palmira); 4º Miguel Basco (Zanella/San José); 5º Daniel Basco (Yamaha/San José); 6º Eduardo Rodríguez (Yamaha/Mendoza). **Campeonato**: (cumplidas 17 de las 20 fechas) Daniel Basco, 92 puntos; J.M. Basco, 74; M. Basco, 72; Pérez, 51; Crespo, 41; Valderrama, 41.

En **Autos** se hicieron tres series clasificatorias a 10 vueltas cada una, un repechaje y la final a 15 vueltas.

La **primera** fue ganada por Miguel Foreste (a Franco, Miguel Basco y el chileno Felo Rivera); la **segunda** por Eduardo Vicino (Nene Alvarez, Ricardo Mastihuba y Pato Lloret) y la **tercera** por Susana Ferré que reapareció con buen suceso, ya que ganó de punta a punta, dejando atrás a Eduardo Sosa, Plácido González y Daniel Chaler. El **repechaje** fue para Hugo Herrero.





El auto del campeón Foreste: Gordini ó6 detalles de chapa, mecánica 10 puntos. (Foto Juan C. Fiuri, h)

Largada de la primera serie de la noche, con Juan Manuel Basco en primer plano; además Paladini, Miguel y Daniel Basco, Valderrama y Zingaretti. (Juan C. Fiuri, h)

La **final** reunió a los 16 mejores y fue ganada inobjetablemente por **Miguel Foreste**, quien con este triunfo se asegura el campeonato, ya que solamente faltan tres fechas por disputar y tiene a su favor 50 puntos, lo que habla por sí solo de su superioridad.

Tras Foreste, la lucha se planteó entre Vicino y Alvarez, pero al cortársele la dirección a Vicino en la 4ª vuelta, el Nene Alvarez queda segundo cómodo hasta el final. A través de las 15 vueltas, se fueron quedando algunos de los más veloces, como Hugo Herrero (motor), Oscar Sánchez (motor), Susana Ferré (toque) y Eduardo Sosa (toque). En definitiva un ganador absoluto y muchos audazos, lo que llevaron la cifra de abandonos a la decena.

Clasificación final: 1º Miguel Foreste (Renault/Mendoza); 2º Nene Alvarez (Mendoza); 3º Tati Franco; 4º Ricardo Mastihuba; 5º Ricardo Galdeano y 6º Daniel Chaler. **Campeonato**: Miguel Foreste, campeón virtual, con 110 puntos; Alvarez, 50; Vicino, 35; Maniero, 33; H. Sánchez, 31 y H. Herrero, 29 (los tres primeros son de la capital y los otros tres de San Rafael).

(Informe de Juan Jorge Laham)

REGULARIDAD FUERA DE RUTAS

MEDIO DIA LUCHANDO CON EL BARRO

La **Asociación Argentina de Automóviles Sport** hizo disputar el fin de semana del 15 y 16 de marzo la competencia de resistencia **Endurance 12 horas** programada sobre caminos de tierra de la Pcia. de Buenos Aires, convertidos al barro por las lluvias.

29 binomios se hicieron presentes entre un compacto marco de público al que asombró la prolijidad en la presentación de los vehículos. Entre los detalles dignos de destacar figura la coupé Ford 1942 de Mezzina –Lascano que para alimentar la batería de faros de 12 volts ubicó en el asiento trasero un pequeño grupo electrógeno y además contaba con el auxilio de una Pick Up F 100 equipada con radio, o los auxilios de Maldonado-Ruffato que además de los bidones de nafta y los repuestos contaban con un extraordinario servicio de buffet del cual nos alimentamos algunos de los presentes.

A grandes rasgos, el recorrido enlazó las localidades de Pilar, Luján, Suipacha, Rivas, San Sebastián, Moquehuá, Navarro y General Rodríguez, donde se produjo la llegada con "show", a cargo de los ganadores de la Clase "C" Gamallo-Gamallo, quienes protagonizaron un espectacular vuelco, afortunadamente sin consecuencias, veinte metros después de haber recibido la bandera a cuadros (?). Hubo ausencias notables como Yebra-Millet (por enfermedad del "Consul") y abandonos lamentables de los "candidatazos" Spitznagel-Casanovas, Fernández-Fernandez (ambos atrapados por el barro del último parcial) y "Zatucek-Karstulovic" (seudónimos elegidos por el "presi" Quico Zaperi y Federico Tessi) quienes ganando la categoría "A" con un Fiat 600 abandonaron por propia voluntad (sic) al retrasarse en el penúltimo tramo, lo que da una idea de la dureza de la prueba.

La clasificación final, en las tres clases, fue la siguiente:

Clase "A" (autos hasta 1000 cm³): 1º **Cacheda-Espana (Datsun Cuore) 944 p.e.c.**; 2º Burgin-Fader (Citroën 3 CV) 1170.

Clase "B": (autos de más de 1000 cm³): **1º Morelli-Morelli (Fiat 147 GL) 201 p.e.c.**; 2º Cordovana-Rodano (Mitsubishi Colt) 421; 3º Scattolón-Gauna (Renault 12) 1023; 4º Bertoldi-Reydo (Fiat 128) 1037; 5º Sassi-Bozzano (Opel K180) 1053; 6º Nigra-Nigra (Peugeot 504) 1175; 7º Mezzina-Lazcano (Ford 1942) 2306; 8º Ciaparelli-Hernández (Fiat Spacio Diesel) 2388.

Clase "C": (Jeeps, pick-ups, etc): **1º Gamallo-Gamallo (Jeep/Impala V8) 368 p.e.c.**; 2º Maldonado-Ruffato (Fiat 125 Multicarga) 682; 3º Godoy-Godoy (Mitsubishi L 200) 1052; 4º Miranda-Rodríguez (Chevrolet Cheyene Diesel) 1056 p.e.c.

(Jean Paul Viñas)

Colegas en Ameghino

SIGFRID ROHR Y AUTORRUMBO

Durante nuestra permanencia en la ciudad de Ameghino tomamos conocimiento de una loable iniciativa en pro del desarrollo del automovilismo zonal bonaerense. Mentor de la misma es el señor ***Sigfrido María Rohr****, un ex piloto muy apreciado en aquellos pagos, que en su momento ganó dos campeonatos y dos subcampeonatos en la categoría promocional 850 cc.*

Recientemente, el amigo Rohr o Sigfrid, como lo llaman sus amigos, adquirió los derechos sobre el programa radial ***"Autorrumbo"****, audición tradicional emitida por* ***LU 11 Radioemisora del Oeste****, de* ***Trenque Lauquen****.*

Decidido a exprimir al máximo las posibilidades de difusión del automovilismo regional, Rohr conformó un equipo de jóvenes colaboradores, quienes lo secundan en su llamante actividad periodística. Además, ha habilitado una oficina en la ciudad, donde se recibe la publicidad y que funciona a la vez como centro de informaciones durante las competencias. Para cumplir eficazmente su cometido, el equipo cuenta con una Kombi, dos Renault 12 Break y hasta un avión (Rohr posee la empresa de fumigación aérea más antigua del país), todos ellos dotados de modernos equipos de radiomóviles.

El programa, conducido por ***Jorge Ricardo Turler****, sale al aire los domingos de 13 a 16 hs., por la radioemisora citada, oportunidad en que se transmiten diversas competencias de carácter zonal. Los sábados y lunes, de 13.30 a 14 hs., se transmite información general relativa al deporte mecánico.*

En cuanto al ***rally de Ameghino '86****, sus alternativas fueron ampliamente difundidas por "Autorrumbo". Por primera vez, un rally provincial fue transmitido desde un avión. Como detalle de interés, digamos que la publicidad que posibilitó la cobertura de la prueba provino íntegramente de la zona. Nuestros mejores augurios para "Autorrumbo".*

Fórmulas 2 y 3 Cordobesas y Limitada

LA UNION HACE

Dos provincias, **Córdoba** y **Santa Fe**, que siempre se tendieron la mano franca, cordial y de ayuda mutua en el automovilismo deportivo zonal, volvieron a dar un nuevo ejemplo de madurez de sus dirigentes, al integrar sus categorías para hacerlas mejores. Las FORMULA 2 y 3 CORDOBESA y la LIMITADA SANTAFESINA, que corrían por separadas, se unieron para constituir una nueva, todavía sin nombre definitivo, para competir en los autódromos de Córdoba (Río IV, Villa María, M. Juárez) y Santa Fe (Las Parejas, Rafaela, Rosario, Avellaneda, Reconquista).

Esta integración se selló en Federación 4, en Totoras, el pasado 4 de marzo, y fue refrendada por representantes de la Federación 5 (Córdoba), D. Juan Oria (presidente) y Adelqui Bonavía; por Federación 4 (Sta. Fe), Roque Cachiotta, Roberto Pasqualini y Alberto Vega.

También estuvieron numerosos pilotos santafesinos, Bonifazzi, Te-

Midgets del Litoral

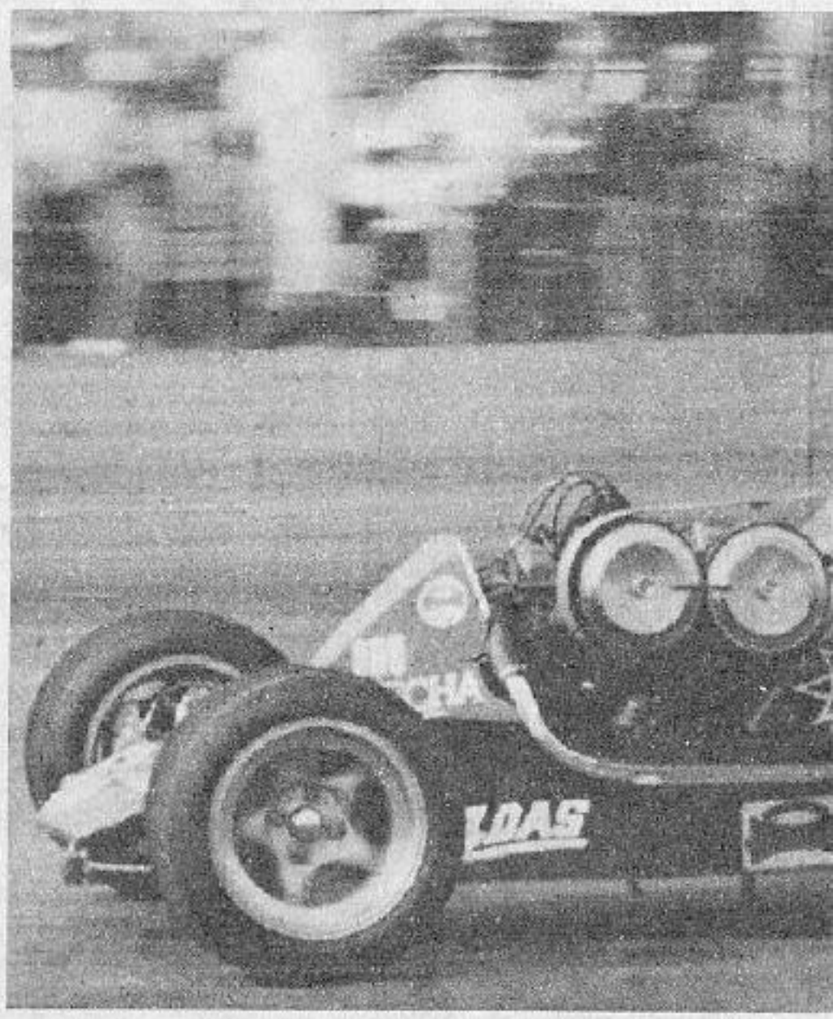
RANKING 1986: 1° ZENKLUCEN

Rafaela, SF. – La Asociación Pilotos de Midgets (con domicilio en la Avenida Santa Fe de esta ciudad, TE 21425) anunció el ranking completo de los volantes que corren en la categoría **Midgets del Litoral,** una de las más importantes de la Federación Regional N° 4, con área de difusión geográfica en el centro oeste de nuestra provincia y el este de la provincia vecina de Córdoba. El rafaelino **René Zenklucen** ganó el campeonato y pasó del N° 19 al N° 1, mientras que el cordobés de la localidad de Porteña, Omar Daniele, por su subcampeonato reemplazará el 11 con el 2. Este es el listado completo:

1 - René Zenklucen	Peugeot	Rafaela, SF
2 - Omar Daniele	Peugeot	Porteña, Cba
3 - Oscar Giraudo	Renault 12	Sunchales, SF
4 - Rogelio Mitri	Jeep Ika	Sunchales, SF
5 - Raúl Caligaris	VW 1500	Ramona, SF
6 - Jorge Daniele	Fiat 125	Morteros, Cba
7 - Gabriel Maletto	Fiat 125	Freyre, Cba
8 - Néstor Gieco	Jeep Ika	Zenón Pereira, SF
9 - Arnaldo Ferrero	Peugeot	Rafaela, SF
10 - Osmar Garbagnoli	Fiat 125	Rafaela, SF
11 - Henry Merke	Peugeot	Susana, SF
12 - Víctor Ranziglio	Peugeot	San Francisco, Cba



René Zenklucen, campeón de Midget del Litoral en 1985, ahora correrá con el N° 1.



Omar Daniele, de Porteña, Córdoba, fue el subcampeón del año pasado.

14 - Sebastián Operto	Peugeot	Rafaela, SF
15 - Fabián Boscarol	VW 1500	Rafaela, SF
16 - Carlos Zanor	VW 1500	Zenón Pereira, SF
17 - Rafael Lovera	Peugeot	Rafaela, SF
18 - Máximo Ferrero	Peugeot	San Francisco, Cba
19 - Roberto Carrel	VW 1500	San Francisco, Cba
20 - Marcos Bertone	Fiat 125	Saguier, SF
21 - Héctor Valentini	Peugeot	Rafaela, SF
22 - Juan C. Boscatti	Fiat 125	San Francisco, Cba
23 - Néstor Acosta	Peugeot	Rafaela, SF
24 - Gabriel Carena	Peugeot	Rafaela, SF
25 - Horacio Fessia	Ika Cont'al	Rafaela, SF
26 - Evidelso Surra	Fiat 125	Clusellas, SF
27 - Oscar Ferpozzi	Peugeot	Rafaela, SF
28 - Rafael Senn	Fiat 125	Brinkmann, Cba.
29 - Abel Bianzzotti	Peugeot	Saguier, SF
30 - Gustavo Wytrhez	Peugeot	Rafaela, SF
31 - Daniel Bailetti	Peugeot	San Francisco, Cba
32 - Hernán Gullermone	VW 1500	Eusebia, SF
33 - Hugo Manera	Peugeot	Sunchales, SF

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Santafesina

LA FUERZA

deschi, Passacantando, Luciani, Yannatuoni, Ballari, Blázquez, Feltrin, Felizia y el italoamericano Anthony Nicolossi. La provincia mediterránea, y específicamente la Fórmula 3, estuvo representada por Raúl Conochiari, Oscar Lubatti y Marcelo Andrade.

Fueron consultados y ocuparon un lugar importante preparadores invitados, Hugo Bini y Alberto Bessone y representantes de la Fiscalizadora de Limitada Santafesina, que seguirán cumpliendo idéntica tarea en la categoría integrada. Sres. Esteban Gazzola y Miguel A. Tascón.

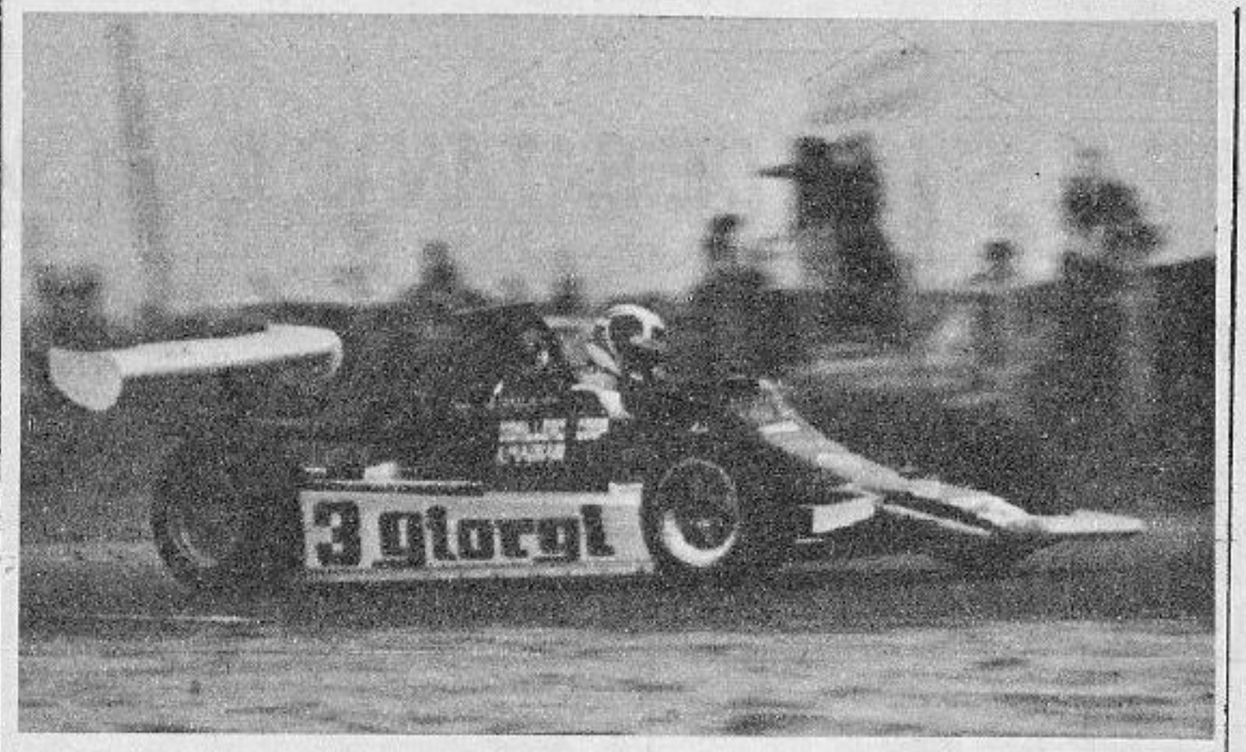
La integración fue realmente muy fácil, que hace prever lo mejor y en forma inmediata para este ambicioso acuerdo que va tomando forma con el correr de los días. La compatibilidad de los 3 reglamentos está contenido en el elaborado Anexo 1, que será parte integrante de los mismos, y que podemos resumir así:

Motores hasta 2000 cm3: igual que el Reglamento Técnico vigente de la Limitada Santafesina; hasta 1625 cm3: similar al reglamento de EntreCor; motores Peugeot hasta 1850 cm3, con un carburador y difusores de 35 mm.; motores Peugeot hasta 1600 cm3, igual que el reglamento técnico de EntreCor correspondiente a los motores Fiat 1600, y motores Peugeot 2000 cm3, similar al reglamento de Limitada Santafesina. Deberán utilizarse llantas de la categoría EntreCor, cubiertas Faneco (hasta 2 juegos por carrera), chasis: 450 kg. y efecto suelo libre y caja de velocidades libre, sin autoblocante.

El mencionado Anexo 1 contiene otras consideraciones, como ser, recorrido de las competencias, series, final, tiempo para clasificar, puntaje, licencias, mutual, ranking, premios, viáticos, que le dan forma adecuada a este acuerdo de importante trascendencia en el automovilismo deportivo zonal.

Resumiendo: cuando los dirigentes se reúnen para crear y dejan de lado sus propios intereses, no sólo agigantan sus nombres, sino que producen acontecimientos perdurables, que superan el tiempo y los avatares económicos.

(Informe de Raúl Toia)



Una Limitada Santafesina (ci de Ruben Villa) categoría que pasaría a constituir una mucho más fuerte con sus hermanas Fórmula 2 y 3 Cordobesas. Un ejemplo de madurez e inteligencia de los dirigentes de ambas provincias, que sería interesante cundiera para beneficio del deporte y los espectadores.



34 - Luis Garcia	VW 1500	A. de Chipión, Cba
35 - Raúl Visconti	Renault 12	Brinkmann, Cba
36 - Victor Vera	VW 1500	San Francisco, Cba
37 - Raúl Imoff	VW 1500	San Francisco, Cba
38 - Daniel Risso	Peugeot	Progreso, SF
39 - Miguel Aimino	Fiat 125	Mª Juana, SF
40 - Néstor Rossa	IKA Cont'al	Rafaela, SF
41 - José M. Gil	Jeep IKA	Saguier SF
42 - José Rocchi	Peugeot	Rafaela, SF
43 - Raúl Botazzi	Peugeot	Rafaela, SF
44 - Roberto Cravero	Jeep IKA	Rafaela, SF
45 - Carlos Giorda	Jeep IKA	Rafaela, SF
46 - Arturo Montruchio	IKA Cont'al	Vila, SF
47 - Mario Eberthardt	Peugeot	Rafaela, SF
48 - Alfonso Gauchat	Peugeot	Rafaela, SF
49 - Claudio Gramaglia	IKA Cont'al	Vila, SF
50 - Héctor Pechili	VW 1500	San Francisco, Cba
51 - Horacio Testa	Fiat 125	Saguier, SF
52 - Oscar Ghione	Jeep IKA	Rafaela, SF
53 - Claudio Romero	Jeep IKA	Rafaela, SF
54 - Carlos Colucci	Peugeot	Rafaela, SF

ORDEN NUMERICO AÑO 1986 - PARA IDENTIFICAR A LOS PILOTOS DE LAS CATEGORIAS INTEGRADAS: FORMULA 2 CORDOBESA, FORMULA 3 CORDOBESA Y LIMITADA SANTAFESINA

2 - Hugo Redolfi	Sastre (SF)	25 - Oscar Luciani	S/José de l'Esq'na (SF)
3 - Carlos Bertino	Córdoba (C)	26 - Marcelo Andrade	Oliva (C)
4 - Norberto Tedeschi	Las Rosas (SF)	27 - Miguel A. Konjuh	Los Molinos (C)
5 - Alberto Vecchio	Almafuerte (C)	28 - José Venditti	Córdoba (C)
6 - Rubén Villa	Fuentes (SF)	29 - Fernando Passacantando	Tortugas (SF)
7 - Luis Passiardi	Córdoba (C)	30 - Horacio Roitvan	Río 3º (C)
8 - Sergio Di Marco	Rosario (SF)	31 - Daniel Salatin	Rosario (SF)
9 - Héctor Latanzi	Río 3º (C)	32 - Roberto Bruni	Córdoba (C)
10 - Alberto Felizia	Casilda (SF)	33 - Juan Carlos Penta	Rosario (SF)
11 - Juan Lubatti	Pampayasta Norte (C)	34 - Rubén Mari	Río 3º (C)
12 - Alberto Calcaterra	Bombal (SF)	35 - Angel Blazquez	Rosario (SF)
14 - Alfredo Ponso	Córdoba (C)	36 - Emiliano Becchio	Córdoba (C)
15 - Miguel A. Alassia	Rosario (SF)	37 - Domingo Escobar	Rosario (SF)
16 - Nestor Ochatti	Oncativo (C)	38 - Carlos Noblega	Colonia Lamada (C)
17 - Alejandro Pagani	Casilda (SF)	39 - Víctor Costabeber	Rosario (SF)
18 - Marcelo Vecchio	Río 3º (C)	40 - Raúl Conocchiari	Leones (C)
19 - Juan Yanantuoni	Capit. Bermúdez (SF)	41 - Alfredo Nali	Alejo Ledesma (C)
20 - Miguel Marchetto	Villa María (C)	42 - Pedro Bautista	Elortondo (SF)
21 - Ricardo Ballari	Salto Grande (SF)	43 - Edgar Feltrin	Godoy (SF)
22 - Daniel Pecci	Río 1º (C)	44 - Héctor Jaccoud	Rosario (SF)
23 - Rinaldo Bonifazzi	Bombal (SF)	45 - Omar Martínez	Nogoyá (ER)
24 - Carlos Menichette	Almafuerte (C)		

EL PROXIMO DOMINGO...

SUPERCROSS EN SAN ISIDRO

Este domingo, a partir de las 15 horas, se realizará en el circuito de **Supercross** de San Isidro, ubicado en el Parque Recreativo Bancalari (al lado del hipermercado Carrefour), la segunda fecha del campeonato de cross fiscalizado por la Federación Argentina de Motociclismo.

Se conjugan dos buenas circunstancias para asegurar la calidad del espectáculo: por un lado, el atractivo circuito con toda la gama necesaria de accidentes topográficos y, por el otro, la selecta participación de un numeroso grupo de pilotos, entre los que cabe destacarse al ganador de la fecha de apertura, el ascendente Nicolás Salzman (Kawasaki), Freddy Campbell (Honda), Charlie Allué (Honda), Hernán Baña (Suzuki), revelación de los últimos tiempos; Gonzalo Guimarey (Kawasaki) y el rosarino Marcelo Ragunaschi (Yamaha). A ellos, se sumarán otros, entre ellos el múltiple campeón Claudio Pesce.

Año III N° 101 — 2 de abril de 1986

Rally de Cosquín

EN EL SHOW DE SATANAS, ILARI SALIO DE PERDEDOR

Cosquín (Córdoba) la segunda fecha del **torneo zonal de Rally**, con epicentro en **Cosquín**, fue una especie de pasada en limpio, corregida y aumentada, de lo que había sido la exitosa apertura del torneo, un mes antes en Carlos Paz.

Esta vez se sumó algo que entendemos fue positivo; a los setenta y cinco autos que dijeron presente en la capital del folklore, se sumaron cuarenta y tantas **motos** de la categoría Enduro, tal vez para darle un toque tipo Paris – Dakar, salvando las distancias y las latitudes, pero poniendo una chispa de originalidad que convocó a la orilla de la ruta tanto al fanático de las cuatro ruedas como al dilettante de las motocicletas.

El trazado elegido siguió lo que es habitual ya en este tipo de prueba, o sea un prime clasificatorio el sábado 16 de marzo entre Villa Pan de Azúcar y Cosquín y dos vueltas el domingo 17 por La Falda–Molinari, Villa Bustos – Cosquín y Pan de Azúcar – Cosquín.

Esta vez faltaron algunas figuras de relieve nacional, que habían estado en Carlos Paz, caso de Omar Degiovanni, José Cecchetto y Sergio Colossi. En cambio reaparecía Oscar Marassa y, en las butacas del lado derecho, hacía lo propio Rubén Valentini al lado nada menos que del campeón argentino Hugo Rosso.

Evidentemente, la "fija" era Gabriel Raies quien montó su propio show ovacionado por un público que lo idolatra aunque corra absolutamente solo. En ese aspecto, Satanás se cortó en la punta y la carrera estuvo detrás suyo, pero a un ritmo y nivel realmente muy bueno, en especial si consideramos que era una prueba zonal.

El calentamiento del **sábado a la tarde** deparó algún tipo de sorpresa cuando inmediatamente detrás del inalcanzable Gabriel se ubicaba Carlos Piazza con su Fiat Súper Europa que sonaba como los dioses y al cual el Coco supo llevar como en sus mejores tiempos. Acuí se daba el caso del veterano que luchaba por volver a los primeros planos y también toda la esperanza del gordo Carlos Ilari que se quedó con la sangre en el ojo en Carlos Paz y que esta vez venía dispuesto a entrar en el ruedo de los ganadores, como nos lo demostró cuando lo vimos bajar en pleno sinuoso veloz, barriendo las curvas de la entrada a Cosquín. Rosso y Valentini se entendieron muy bien y el campeón argentino que en Carlos Paz había estado un tanto aburguesado, esta vez mostró su garra de entrada y demostró que por algo tenía el número uno en el orden nacional, en una división que ya le va quedando chica.

El **domingo** fueron seis primes que si bien destacaron netamente el domingo de Gabriel Raies pusieron en escena otros factores muy interesantes. Uno de ellos fue el duelo que libraron en la clase 3 Edgardo Pancello y Daniel Pecci hasta el abandono de éste en el penúltimo especial. En cuanto a Pancello nos sorprendió porque lo vimos andar más fuerte que nunca, en el ritmo de los más veloces y llevando al R.18 con soltura y brío. Si sigue andando así y lo de Cosquín no fue un espejismo, Pancello seguramente va a progresar en sus participaciones en el campeonato argentino.

Lástima que la **clase 3** sigue siendo la más pobre en lo que hace a concurrencia y ello le resta importancia y jerarquía. De todos modos, entendemos como destacable alguna actuación individual como la que en esta ocasión cumplió Edgardo Pancello.

La **clase 2** sigue siendo la columna vertebral en cuanto a espectáculo. Cuando Piazza madrugó el sábado, se veía que Ilari podía ser un gran rival el domingo. Y así aconteció. El veterano ex acompañante de Héctor Luis Gradassi mantuvo la punta mientras pudo, hasta que fue superado por el R.12 de Ilari y pasó de líder a challenger. En eso estaba Piazza cuando la rotura de un neumático en el cuarto prime le provocó una detención en la ruta que acabó totalmente con su chance. Eso no significó en lo más mínimo que Ilari quedara cómodo en la punta, porque estaban muy cerca José Orsi y Oscar Marassa, este último navegado por Juan López Piccioni. Recién en los últimos tramos consiguió Ilari afianzar su posición de vanguardista y lograr su esperado y celebrado primer triunfo a nivel zonal y con ganas de irse para arriba cuando se trate del nacional. Orsi, Marassa y Tinacher disputaron fieramente la segunda colocación y llegaron en ese orden separados por escaso margen. Los tres se jugaron el resto en cada curva y arribaron enteros y contentos.

En la **clase 1** fue Hugo Rosso el dominador llevando muy fuerte al Fiat 128, que no tuvo rivales que hicieran peligrar su chance. Raul Nizzo, quien en gran actuación remontó hasta el segundo lugar, se quedó bastante el sábado en el clasificatorio y el domingo anduvo colgado en todas partes mostrando un manejo espectacular, agresivo y a la vez seguro. José Sassi, con un Fiat 147, llevó también un buen ritmo que le permitió clasificarse tercero. Bonaldi, Benedetti y Alba completaron el lote de los mejores a la hora de sumar los cómputos parciales.

En la **clase "A" hasta 850** se reiteró lo de Carlos Paz. Una vez más el Renault Gordini de Julio Alonso se impuso sobre varios Fiat 600. Creemos que en este caso se complementan los dos factores básicos, es decir el manejo de Alonso y el gran rendimiento que ha logrado de su Gordini.

José Sciángula llegó segundo peleando el puesto al milímetro con Luis Rinaldi, mientras que los hermanos Macías (hijos del veteranísimo Mario) lo mandaron al quinto lugar al reaparecido Norberto Gianre.

Nos queda por comentaar la actuación de los **enduristas** que cumplieron los seis tramos del domingo. En realidad, las **motos** hicieron un aporte positivo al espectáculo, sólo que algunos de los parciales eran –a nuestro entender– demasiado veloces y un tanto peligrosos (sobre todo para la filosofía del Enduro). En una buena labor, el mejor tiempo absoluto correspondió a Pablo Dávila, con una Honda 125, primero en la clase Seniors, escoltado por Oscar Reinaudo con una Yamaha 250, vencedor absoluto de la división Juniors. Aquí la gran frustración fue para Walter Bruno que se quedó en las instancias finales cuando venía ganando. En la 250 Todo Terreno venció con relativa comodidad Jorge Rosset sobre una Yamaha 125.

Clasificaciones

Clase 3: Raies-Schroeder (R.18) 49m.35s.: 2° Pancello-Pancello (R.18) 52m.13s. y 3° Vargas-Rodríguez (Peugeot 504) 56m.1s.

Clase 2: 1° Ilari-Silvestri (R.12) 51m.46s.: 2° Orsi-Perugini (R.12) 52m.27s.; 3° Marazza-López Piccioni (R.12) 52m.43s.; 4° Tinacher-Perugini (R.12) 52m.47s. y 5° Maccari-Paz (R.12) 54m.33s.

Clase 1: 1° Rosso-Valentini (Fiat 128) 54m.12s.; 2° Nizzo-Cali (Fiat 128) 54m.58s.; 3° Sassi-Grosso (Fiat 147) 55m.46s.; 4° Bonaldi-Merlo (Fiat 147) 56m.11s. y 5° Benedetti-Bax (Fiat 128) 56m.21s.

Clase "A": 1° Alonso-Alvarez (Renault Gordini) 1h.2m.56s.; 2° Sciángula-Yanez (Fiat 600) 1h.3m.22s.; 3° Rinaldini-Coria (Fiat 600) 1h.3m.26s.; 4° Macías-Macías (Fiat 600) 1h.4m.29s. y 5° Gianre-Argüello (Fiat 600) 1h.6m.20s.

Enduro Seniors: 1° Pablo Dávila (Honda 125) 50m.6s.; 2° Matías De la Torre (Yamaha 250) 53m.4s.; 3° Lucrecio Vázquez (Honda 125) 53m.24s.; 4° Fabio Roda (Honda 125) 53m.36s. y 5° Rubén Lettoli (Honda 125) 55m.57s.

Enduro Juniors: 1° Oscar Reinaudo (Yamaha 250) 52m.5s.; 2° Julio Farías (Yamaha 250) 52m.10s.; 3° Ricardo Vogel (Kawasaki 400) 52m.21s.; 4° Eduardo López (Kawasaki 125) 54m.55s. y 5° Héctor Barrera (Suzuki 250) 55m.1s.

Enduro Todo Terreno: 1° Jorge Rosset (Yamaha) 58m.1s.; 2° Tony Sánchez (Suzuki) 58m.48s.; 3° Eduardo Chiodi (Kawasaki) 59m.44s.; 4° Eduardo Piqueras (Kawasaki) 1h.17s.; 5° Horacio Montaldo (Suzuki) 1h.26s.

(Miguel Colazo)

RALLY EN SANTIAGO DEL ESTERO

Santiago del Estero.– La Asociación Santiago del Estero de Regularidad (ASER) está trabajando entusiastamente en la organización del **Rally** que se realizará durante los días 12 y 13 de abril próximos, el cual estará diagramado en dos etapas. La primera que incluirá el **prime clasificatorio** se hará el sábado, con 12 km de enlace y con un recorrido de velocidad de 8,5 kms.

La **segunda etapa** a correrse el domingo, tendrá como **columna vertebral** a la Ruta Nacional N° 64 que va de Santiago del estero a Catamarca, de la cual la carrera se saldrá para volver a ella, al finalizar cada uno de los 4 PPCC.

Esta disposición permitirá al público apreciar con toda seguridad la carrera en varios puntos, a la vez que ayuda a los participantes a bajar costos, ya que prácticamente con un sólo vehículo de auxilio se cubre toda la etapa, la que transitará por caminos de tierra (algunos con guadales) de topografía llana y sinuosa.

Con parque cerrado inicial y final en esta ciudad, el PC 2 (primero del domingo) va de Santos Lugares a Paraná, con 38,05 km, el PC 3 unirá Puerta Chiquita con Tapso, sobre 58,29 km, el PC 4, el más trabado, que incluye taldeos, vinculará Tapso con Las Cañas, midiendo 49,06 km mientras que el PC 5 el último, arranca de Santa Catalina, para terminar en Luján tras 50,59 km.

El sábado la clasificación (PC 1) comienza a las 15 horas y el domingo la primera máquina largará a las 8 horas.

La prueba permitirá la participación de autos de las tres clases tradicionales, es decir la 1, la 2 y la 3, anticipándose que tomarán parte de ella pilotos no sólo de nuestra provincia, sinó también de las de Córdoba, Catamarca, La Rioja, Tucuman, Chaco, Salta y Jujuy.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

Rally "90° Aniversario de Ameghino"

La segunda fecha del Provincial (Bonaerense) de Rally tuvo un aguado final del que emergieron apenas cuatro de los veintiséis autos que largaron. Lonati-Del Buono, Cisneros-Díaz y Ricca-Elordi fueron los ganadores de sus clases. El barro causante de la mayoría de los abandonos, como en aquel recordado Henderson de 1984, por el argentino.

Textos y Fotos de Carlos Manzur



EL BARRO PERDONO SOLO A CUATRO

El barro –fantasma que siempre se cierne sobre competidores y organizadores de la actividad rallística en la provincia de Buenos Aires, fue el factor condicionante para que al final del Rally de Ameghino, segunda fecha del campeonato provincial, arribaran apenas cuatro máquinas, recordando, aun por la cifra de escasos sobrevivientes, a aquel recordado rally de Henderson, el anteaño pasado, cuando también el barro provocó una verdadera hecatombe.

Aunque hubiera sido deseable una mayor cantidad de autos en la largada, la casi treintena y los nombres de algunos inscriptos alcanzaron para conformar un espectáculo que cubrió la expectativa de un público numeroso.

El sábado, poco antes de las 15 horas, las máquinas participantes se alinearon para la largada simbólica, frente a la sede social del club, y una vez producida ésta, la caravana se dirigió rumbo a la largada de la primera etapa, que abarcaba los tres primeros prime de



Arriba, Eduardo Lonati y Jorge "Bicho" Del Buono sobre el Renault 18 que les dio la victoria sobre sus tradicionales rivales, los 504. A la izquierda, el candidatazo de la clase chica: los platenses Ricca-Elordi, quienes mostraron una lacela más adaptación al barro. A la derecha, Tubal-Valerio, holgados punteros en la clase 2 hasta su abandono en el PC 6



ACTIVIDAD ZONAL EXTRA



Arriba vemos al Renault 12 de Cisneros-Díaz (el mismo que corriera Pichirilo Torras en 1985) bien llevado por los bolivarenses, quienes de andar por el barro saben un montón. En la foto del medio, Lonatti entrando con espectacularidad a una curva del veloz PC clasificatorio, recorrido tres veces. Abajo, Gastón Perkins-Daniel Muzzio en la misma curva. Luego de la etapa del sábado, los del 504 llevaban siete segundos de ventaja al ganador, a la postre de la clasificación general. Gastón abandonó por culpa del embrague.



velocidad a desarrollarse sobre un recorrido aproximadamente rectangular de 7,10 km. de extensión. Largas rectas que remataban en curvas, cuyo piso, en algunos casos, estaba en estado "non sancto" constituyeron la propuesta de esta jornada.

La clasificación final de la etapa arrojó como vencedores a **Perkins-Muzzio** en la clase 3, **Tubal-Valerio** en la 2 y **Ricca-Elordi** en la 1. Las incidencias tampoco estuvieron ausentes, destacándose los espectaculares vuelcos (afortunadamente sin consecuencias físicas) de los binomios **Turtula-Donvito** (Mitsubishi Lancer) y **Fernández-Fernández** (Renault 12), amén de las festejadas piruetas de **Saraleguy-Gautier** doblando con el auto en dos ruedas.

Para el día siguiente estaba prevista la **segunda etapa** que se desarrolló sobre los 6 primes restantes, a correrse sobre un recorrido más interesante, que prometía alternativas más emocionantes que las de la víspera. Sin embargo, poco antes de retirar los autos del parque cerrado, una copiosa lluvia comenzó a caer sobre toda la zona, provocando largos cabildeos a la hora de elegir el tipo de neumáticos a utilizar, dejando algunos las cubiertas "para seco" y adoptando unos pantaneras y otros las confiables Pirelli AR 28.

Pese a la inclemencia del tiempo, que cesó luego del mediodía, el recorrido no sufrió alteraciones, cumplimentándose en su totalidad. Lo lamentable de esta jornada fue la nutrida cantidad de abandonos que se produjeron, entre ellos la de los hasta entonces punteros **Perkins-Muzzio** (embrague), **Loustó-Garavano** (caja), **Gora-Aliberti** (embrague) y **Tubal-Valerio** (distribución).

Al fin la clasificación general coronó vencedores **Lonnatti-Del Buono** (Renault 18), en la clase 3 quienes obtuvieron un triunfo inobjetable, pese a ser favorecidos por el abandono de los punteros y se perfilan como serios postulantes a la victoria en las próximas fechas, máxime luego de la incorporación del "Bicho" Del Buono como navegante por lo que resta del certamen.

Cisneros-Díaz vencieron en la clase 2, confirmando sus buenas actuaciones anteriores y transformándose de aquí en más, a no dudarlo, en seguros animadores del torneo. Finalmente, los platenses **Ricca-Elordi** se alzaron con la victoria en la clase 1, tras una carrera sin grandes sustos, al estar ausente, por esta vez, su archirrival **Solmi**.

En definitiva, un saldo ampliamente favorable para esta primera edición del rally de Ameghino, complementada con una excelente organización y un impecable dispositivo de seguridad, que avalan, sin lugar a dudas, la posibilidad de que esta carrera sea incluida definitivamente en el calendario de las próximas ediciones de este campeonato.

POROTOS DE SOJA

LONATTI, CON TODO. El bantileno **Eduardo Lonatti** arrancó con todo: no solamente dispone de dos autos similares para la campaña 1986, sino que además contrató al mismísimo "Bicho" Del Buono para todos los zonales. La dedicación de Lonatti dio resultado: en los tres primeros PPCC llegó a dos o tres segundos de Perkins, muy adelante –con su Renault 18– de los otros Peugeot. Los hermanos Pecci, de Temperley, son responsables del motor del auto que arma su propio equipo.

EMBRAGUES KAPUT. Los embragues fueron "culpables" de muchos abandonos en la segunda etapa. Las peludeadas en el barro se hicieron sentir en ese elemento.

TUBAL A LA TABLA. Como de costumbre, velocísimo, Miguel Tubal, que ganaba cómodamente su clase hasta que paró en el PC 6, cuando le entró barro en la correa de distribución. Otro veloz sin suerte fue Pablo Gora.

VIDEO. Las escenas filmadas durante ambas etapas fueron exhibidas por la noche en un boliche de Ameghino. En ellas se apreciaba claramente que Gastón Perkins era siempre el último en "levantar" en cada curva, ¡gaucho apurau!...

RECORD. Lo estableció Héctor Feo, en los "100 metros entre la soja" cuando el Mitsubishi de Turtula se le venía encima.

TROFEO. El instituido por la Cámara de Diputados provincial fue para Perkins-Muzzio, ganadores del primer PC.

AGRADECIMIENTO. De la gente de Ameghino, a José Leccuna y Héctor Feo (de la Federación N° 2) y a Martín Salaberry (de la N° 1). Cumplimos.

¡QUE LASTIMA! Ya muy cerca de la terminación de la carrera, abandonó el binomio Rodríguez-Gobel (Renault 12) que hubieran salido segundos en la clase intermedia. Otra vez será...



Rally 90° Aniversario Ciudad de Ameghino - Club Atlético Ameghino - 9 PPCC, totalizando 268,1 kms. 72,3 kms. de enlaces, total 358,4 kms. - Fiscalizó Regional N° 2 de ACA - 22 y 23 de marzo de 1986.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	N°	Piloto/Navegante	Cl - Marca	Tiempo
1°	1	Lonatti-Del Buono	3 - Renault 18 GTX	3h20m11s
2°	4	Cisneros-Díaz	2 - Renault 12	3h47m22s
3°	8	Ricca-Elordi	1 - Fiat 147 CL	4h45m56s
4°	16	Destéfano-Cirigliano	1 - Fiat 128/1100	5h06m46s

Promedio del ganador: 80,356 kms/hora.
Campeonatos: Clase 3: Lonatti-Del Buono, 20 puntos. **Clase 2:** Cisneros Díaz, 35 puntos; Gora-Aliberti 25; Miglio-Farias, 19; Tata-Schae, 12,5 y Tavolaro-Kelly, 10 puntos. **Clase 1:** Ricca-Elordi, 45 puntos; Maskin-Villar, 19; Maroa-Duval y Destéfano-Cirigliano, 15 puntos.
Próxima fecha: la tercera, el 13 de abril en San Miguel del Monte.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

EFE

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

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

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS
para
• CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS
Competición y calle
● TAPA CILINDROS POTENCIADAS
● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.209 (1640)
Tel. 747-2557 - ACASSUSO

CUPULAS Y FURGONES

UNA CAPARAZON PARA TODA LA VIDA



EXCLUSIVAS EN FIBRA DE VIDRIO Y PARA TODAS LAS MARCAS

WORLD CAR S.A. Avda. Mitre 1130/36 (cp. 1602) FLORIDA 760-8995

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

* ACERO FORJADO CROMO MOLIBDENO.
* TEMPLADOS Y BALANCEADOS. LISTOS PARA COLOCAR.
* GARANTIA TOTAL!
* ENTREGA INMEDIATA!
* DESPACHOS AL INTERIOR DEL PAIS.
* PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIOS DEL RAMO Y TALLERES ESPECIALIZADOS.

JUEGOS DE COJINETES BIELA Y BANCADA GLYCO-PROD. ALEMANIA PARA M. BENZ 1114 STANDARD Y SUPERMEDIDA - CONSULTAR PRECIOS.



INDUSTAP S.A.
J.B. JUSTO 3032 - Tel. 855-9537 - CAPITAL

* TAMBIEN TENEMOS AMPLIO STOCK OTROS MODELOS

DOYITO REPUESTOS

● DODGE 1500/1,8 / Rural
● GACEL
Lineas Completas
AV. DIRECTORIO 3800 CAP

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

---

BUTACAS VEIGA

* FIAT ... A 39 * TORINO 2 por ★59
* KOMBIS, MEHARI ... ★29 *
* RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. ★17
* RENEGADO ... ★49
* DEPORTIVA c/cab. ... ★49 *

GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.)

NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

OFERTAS

WALTRAC 10-15
♥ 0 KM. ARMADA Y BLANCEADA c/u A 140



BFGoodrich
6 L - 60 X 15 ALL-TERRAIN 0 km. ARMADA y BALANCEADA ... c/u A A 180 (U.S.A.)



Entrega a domicilio, Envios al interior

824-4229

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

---

ESCAPES y SILENCIADORES

AUTOS — MOTOS

FANTIN



Envios al interior

STANDARD Y COMPETICION
WILLIAMS MORRIS 398-(1603) V.MARTELLI-761-4265

MALACATES ELECTRICOS

* 12 VOLT. GRAN CAPACIDAD DE TIRO VIDIRECCIONAL CON PLACA DE MONTAJE
* IDEAL PARA TODO TIPO DE CAMIONETAS Y JEEP
* GARANTIA DE 6 MESES y SERVICE



WINCH C.R. IND. Tel.: 772-4481 GOROSTIAGA 1668. CAP.
COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

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 - ALCUATT) - PITTATORE)

- 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 (5 litros)
- Platillos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

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

SERVICIO DE BULONES Y TUERCAS Ltda.

* FABRICA DE BULONES Y TUERCAS ORIGINALES, DEPORTIVAS Y ANTIROBOS

SAT

• ENVIOS AL INTERIOR •
• LLANTAS DEPORTIVAS •

* PARA TODO TIPO DE AUTOS Y PICK-UP NACIONAL O IMPORTADO



TRES ARROYOS 299. CAP. TEL. 854-3142

FRENOS – EMBRAGUES – CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
TEL. 551-9936
SAN JUSTO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS S
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

PROVA

☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos
Antiflama
Visores



Fabrica y distribuye PROVA

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

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOLES DE LEVAS STD, ESPECIALES, EQUIPOS DEPORTIVOS

NOYA LEVAS

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

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS

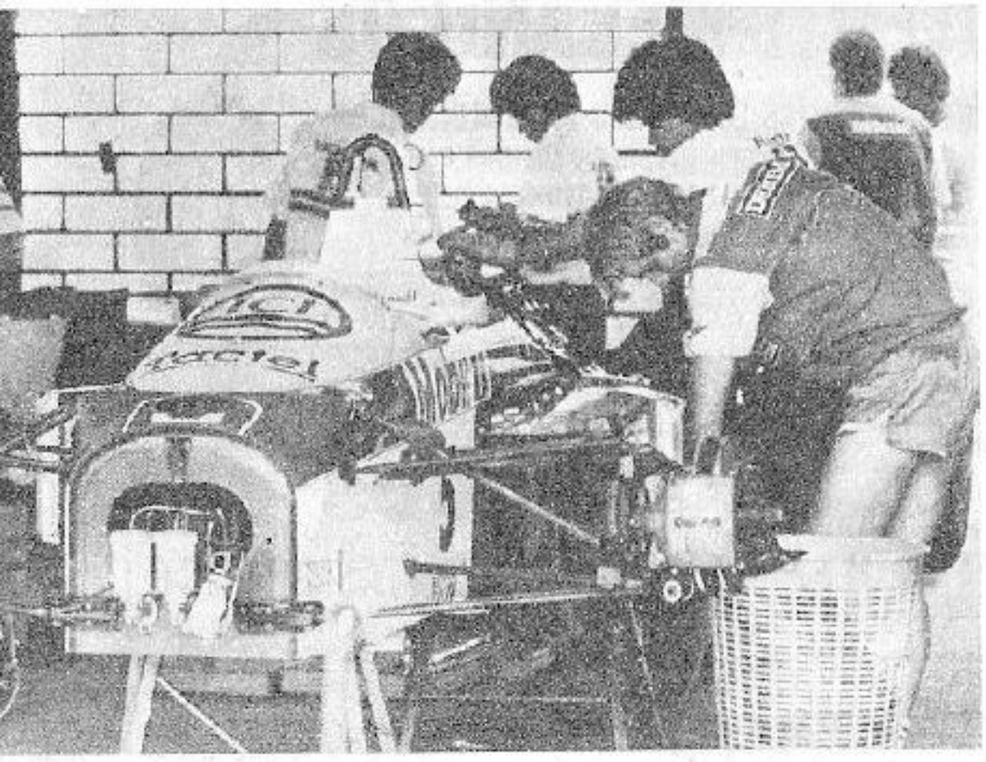
INCLUYE

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

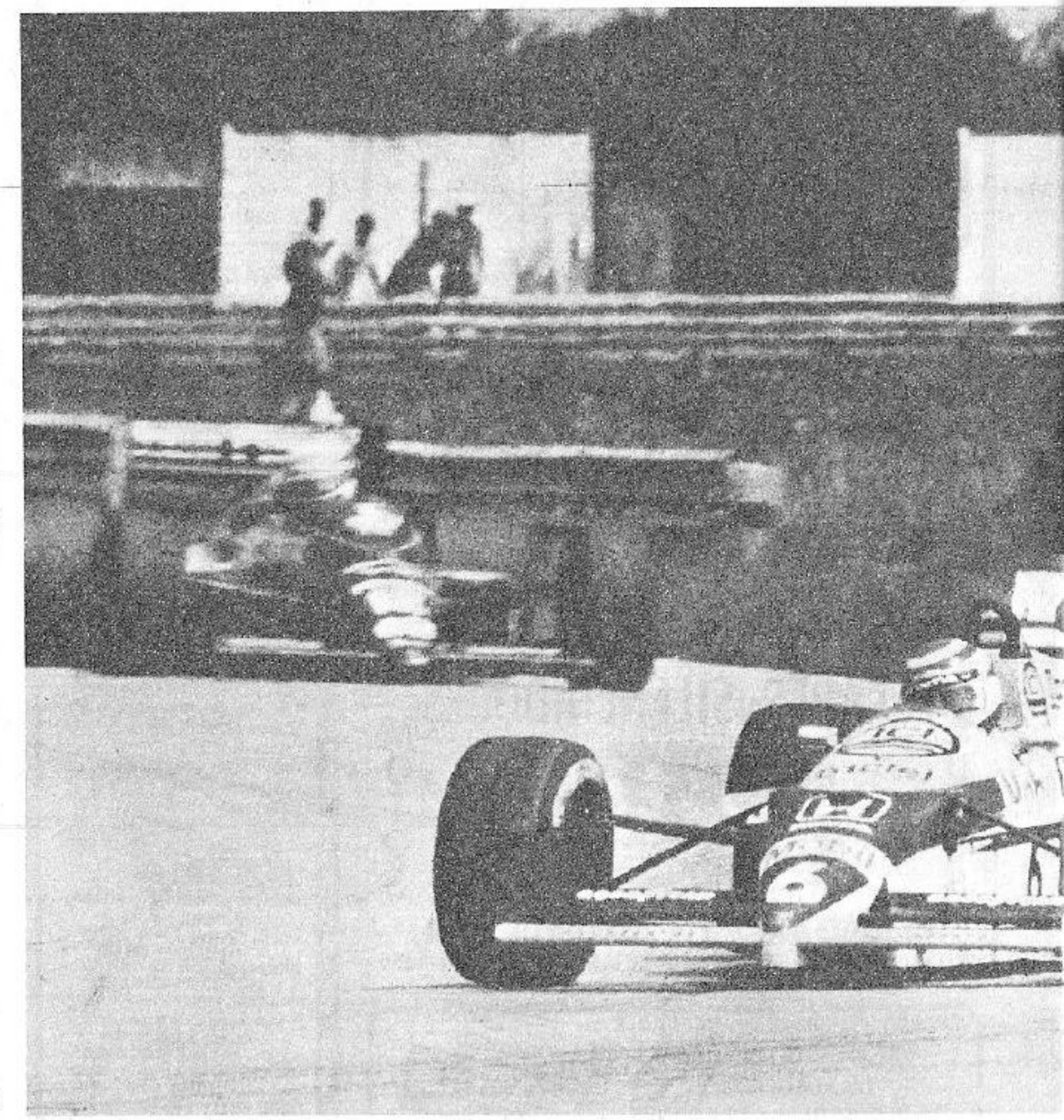
REPUBLIQUETAS 3595/99 Cap. Fed. (1430). TEL. 542-8970

H. G. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3068, 6º Piso "B" Cap. (1187) Tel.: 86-6295

TURBO BATUCADA



2

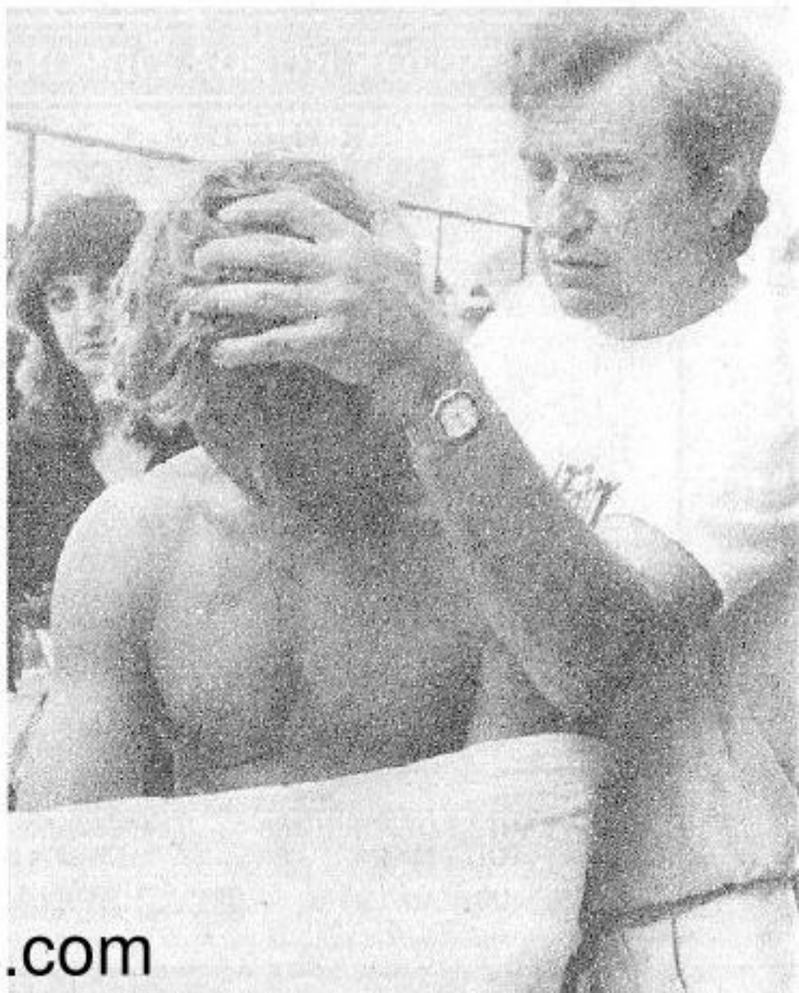




3



4



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

(23/3/86)

Por Franco Lini y Silvia R. Arias Fotos: Enrique Bianco y S.R.A.

Al son de rítmicas tribunas cariocas, el primer Gran Prix del año salió a pedir de boca para la "torcida", aunque mejor habría sido si ganaba Ayrton... y más aún con buen espectáculo. Igual valió la pena.



1 PRAIA DOS BOXES

BAILECITO - "Una fiesta grandiosa", decía la invitación recibida por muchos periodistas, por parte de una marca italiana de ropa popular. Una fiesta grandiosa en uno de los locales de moda en Río de Janiero pero que no tuvo demasiado exito entre el periodismo, dado que la invitación venía acopañada por un paquete conteniendo una remera, y especificaba que, para ingresar al local, era norma llevarla colocada. Esto transformaba a quien decidiera hacerlo en un hombre-sandwich, llevando la publicidad de la marca "anfitriona". Cosas de la arrogancia del dinero en la F-1 actual. ¿Dónde habrán quedado los tiempos de gente bien vestida y –sobre todo– educada?

NOVEDAD TECNICA - La casa italiana **Brembo** presentó en Río, como ya informáramos, unos nuevos equipos de **freno** para Formula Uno, cuya principal novedad es estar construidos en fundición "Ghisa" como antes de la "era carbono". Los frenos de Ghisa eran más pesados que los actuales en carbono, pero los nuevos Brembo, a pesar de ser de aquel material, son **siete kilos más livianos**. El sustantivo ahorro de costo, sin duda, es el principal atractivo de estos frenos, sumado a que no tendrán ciertos inconvenientes que presentan los de carbono en algunos circuitos.

PESAJE - También en el numero anterior dimos los pesos de los pilotos "en orden de marcha", para establecer la resta correspondiente del peso del auto durante los pesajes "al vuelo" en las pruebas previas. Esto se hace mediante un sistema computarizado de la **Olivetti**, que entrega el resultado de la resta en el acto mismo del pesaje. Para introducir los datos en la computadora se pesa a los pilotos vestidos con su equipo de correr, en la primera carrera del año y a mitad de temporada.

BERNIE COZZANI - Tuvimos el gusto de ver por Jacarepaguá al conocido promotor argentino **Reinaldo Cozzani** quien, de paso que estaba en Brasil ajustando algunos detalles de las próximas presentaciones de la **F-2 CODASUR**, se hizo una escapada para observar a la F-1 en acción. Algunos curiosos nos contaron que se lo vio frecuentar la oficina que, en el circuito, tenía montada la **Fórmula One Constructors Association**. ¿En qué andaras, Reinaldo?... Prometemos averiguarlo.

LA PRIMERA FIESTA - El miercoles previo a la carrera se realizo, en el Hotel Intercontinental, la elección de **Miss Grand Prix de Brasil 1986**, una buena excusa para reunir a la prensa y agasajar a los pilotos. Una persistente lluvia amenazó con arruinar la fiesta (que se desarrolló al aire libre) pero finalmente pudo llevarse a cabo. La esposa de Bernie Ecclestone, Nelson Piquet, Michele Alboreto y Keke Rosberg, entre otros integrantes del jurado, eligieron a la representante de **Tyrrell**, una bellísima joven que igualmente no podía creer en su triunfo... Hubo podio, se bebió champagne, encandilaron los fuegos artificiales y todos terminaron bailando. Para los "sacrificados" (ni lo dude) que siguen a la Fórmula Uno durante toda la temporada, ésta fue la primera fiesta del año. Los aguardan quince reuniones similares...

SENNA IDOLO - Las evidencias de esta afirmación estuvieron en todos lados: en carteles, en rostros que se iluminaban cuando les preguntábamos a los brasileños por sus preferencias... Y en el podio. Fue una fiesta, claro, pero en muchos aficionados se percibía una discreta decepción por el primer lugar de Piquet. Y sin embargo, tras unos minutos de duda por parte del público, un coro se alzó cantando: "**¡Piquet, Senna, Piquet, Senna!**".

Como una reconciliación. Entonces, ambos pilotos tomaron la bandera verde y amarilla y el grito de "**¡Brasil, Brasil!**" fue el fondo musical de la culminación del primer Grand Prix del año '86.

Y dos anécdotas para destacar. La primera se refiere al momento "supremo" que varios periodistas pudimos apreciar: en la primera vuelta, cuando Senna pasa liderando la carrera, mientras el publico parece desbordar de alegria, Ayrton levanta su brazo izquierdo en señal de saludo, a 250 km/h, en plena recta. Sorpresivo y emocionante. La segunda observación se refiere a que el año pasado las pancartas que decoraban Río de Janeiro decían "**Acelere, Ayrton**", y este año rezaban "**Vai fundo, Ayrton**". ¿El año que viene acaso el slogan incluirá la palabra "Campeón...?

EL INGENIERO ARGENTINO - **Sergio Rinland**, el argentino que está encargado del coche de Nigel Mansell, nos

1. Piquet acaba de superar a Senna poniendo definitivamente las cosas en su lugar... (foto Patrick Bouroux, L'Equipe). 2. Ingleses atendiendo el chasis Williams japoneses con el motor Honda. 3. El campeon Prost de espaldas a la tribuna y junto a un monitor de tiempos (foto P.B., L'Equipe) 4. La "torcida" y los bomberos paliando la tipica canicula. 5. Arnoux sometido al masaje de un kinesiologo. Pobre columna... 6. Parte de la dotación de neumáticos del team Williams. 7. Carl Haas, "boss" del team Beatrice-Force, con clasico habano y un compungido (y rellenazo) Jones a su lado. Al fondo, algunas Pirelli de alto



6



7

TURBO

comentó en los boxes de Jacarepaguá: "El Williams nuevo es dos segundos más rápido que el auto del año pasado. A pesar de que han querido reducir la velocidad de los autos reduciendo la capacidad en los tanques de combustible, lo que nos han permitido es hacer máquinas más chicas, por lo tanto más rápidas aun doblando porque además tienen más carga aerodinámica... Asimismo, hemos vuelto al efecto suelo, nomás. Ya tuvimos que poner un cinturón de seguridad extra para evitar que el piloto se vaya de costado en las curvas, y apoyacabezas especiales... Si, si, otra vez el efecto suelo, pero en vez de 500 o 600 caballos, ahora hay 1.100-1.200..."

COMO POR ARTE DE MAGIA - Estuvimos también con **Oreste Berta**, quien nos expresó su admiración por la técnica que tuvo oportunidad de ver durante los tres días de la carrera. "Esto es realmente fantástico", nos dijo. "Es increíble lo que han avanzado en los últimos años en lo que se refiere a los nuevos tipos de construccion, los chasis en materiales compuestos, las suspensiones, la parte aerodinámica, en fin, todo. Hacía ya tres años que yo no estaba en contacto con la Fórmula Uno, y realmente ha cambiado mucho".

EL ESTADO DE FRANK WILLIAMS - El comunicado de prensa oficial emitido por **Patrick Head**, Director Técnico de Williams, es optimista en cuanto a la pronta recuperación del "boss" del equipo, accidentado hace dos semanas en Francia. Sin embargo, debido a la naturaleza de las heridas, es muy prematuro hablar de su futuro. Pudimos saber, más allá del comunicado de Head, que Williams ya tiene sensibilidad en los dedos de sus manos pero que sigue paralizado de la cintura para abajo. Estas desafortunadas circunstancias han golpeado fuerte a todos los integrantes del equipo que, un par de días antes de la carrera, distribuyeron un folleto donde destacaban que el Gran Premio sería una dedicatoria para él y lo de "**racing for Frank**" se cumplió. **Nelson Piquet** tuvo que ver con ello.



8. El motor BMW, que para los Brabham viene en versión "extrachata" emplazable en posición inclinada. 9. Arnoux y Laffite, que comenzaron como gran equipo, con su "manipulador físico" particular. 10. Rosberg controlando tiempos en clasificación con la cooperación de Jo Ramírez. 11. Sergio Rinland, el talentoso ingeniero argentino que ya triunfa en Williams, con el "Mago" Oreste, cámara fotográfica al hombro, en boxes. 12. Senna y Piquet, paulista y carioca unidos bajo la misma bandera ante la ovación popular. Ambos lograron sus respectivas vueltas más veloces en la 46ª pero el ganador, más de un segundo más rápido que su escolta... 13. Gordon Murray pensando en como mejorar a los BT55. John Genity está para darle una mano... 14. Dos compadres: Laffite y el periodista Clay Regazzoni. 15. Arnoux siendo alcanzado por Prost (foto P.B. L'Equipe). 16. El cono de Dumfries en conferencia...

RIO vs. FISA Y FOCA

La sorprendente toma de posición de la FISA, que ha multado a la organización del G.P. brasileño en **50.000 dólares**, suscitó mucha indignación e irritación en el ambiente oficial de Río de Janeiro, con dos comunicados de prensa emitidos en la tarde del domingo.

Uno, firmado por el presidente de Riotur, **Wagner Teixeira**, dice que "**se lamenta de que los organizadores y promotores del G.P. hayan impedido la lectura a la opinión pública de una nota oficial de Riotur, relativa al incidente ocurrido en el circuito el día viernes durante las pruebas**". Pero no se agregó el texto de dicha nota, referente a la mentada amenaza de retiro de los policías del circuito. La otra versión proviene del Prefecto de Río de Janeiro, **Saturnino Braga**, y es muy polémica en contra de las actitudes de **Balestre**, acusándolo de "**gestos poco amistosos y fraternos, poca disposición a reconocer a la otra parte, sobre todo en la cuestión de refacción de tribunas**", y continúa denunciando una situación tirante que se ha creado a raíz de la firma de los contratos, que impiden que a las arcas de la prefectura ingrese parte de los beneficios del G.P., especialmente teniendo en cuenta que las inversiones pertenecen totalmente a esta prefectura.

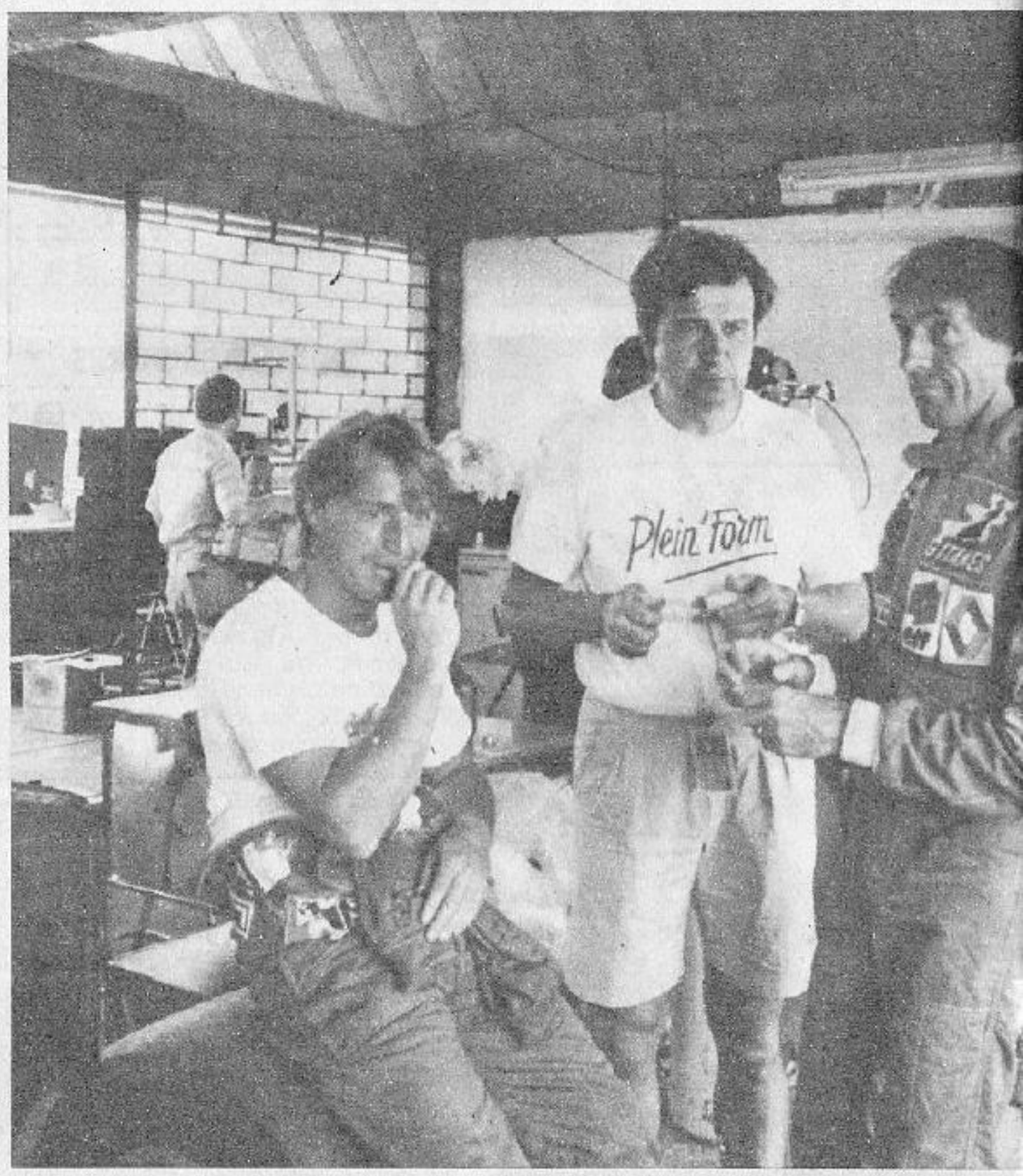
En cuanto a la multa impuesta por la FISA, Braga expresó que "**es muy discutible, como el contrato y los asuntos jurídicos también**", continuando con argumentos que cuestionan las condiciones actuales. En sustancia, la prefectura de Río quiere mantener la prueba de F.1, pero alerta que hay razones que justifican la observación del contrato, que contiene cláusulas adversas para la prefectura y sus finanzas. A la luz de lo ocurrido últimamente, se revean totalmente los elementos para ver qué acción emprender.

Esto, a nuestro parecer, significa que Río de Janeiro no quiere desembolsar tanto dinero para una carrera que no reporta beneficios a los lugareños y sí a los extranjeros.

Algunas voces escuchadas en el circuito hablan de hacer retornar el G.P. a **San Pablo**, en **Interlagos**, que sería modernizado a tal efecto con inversiones locales.

F. I.

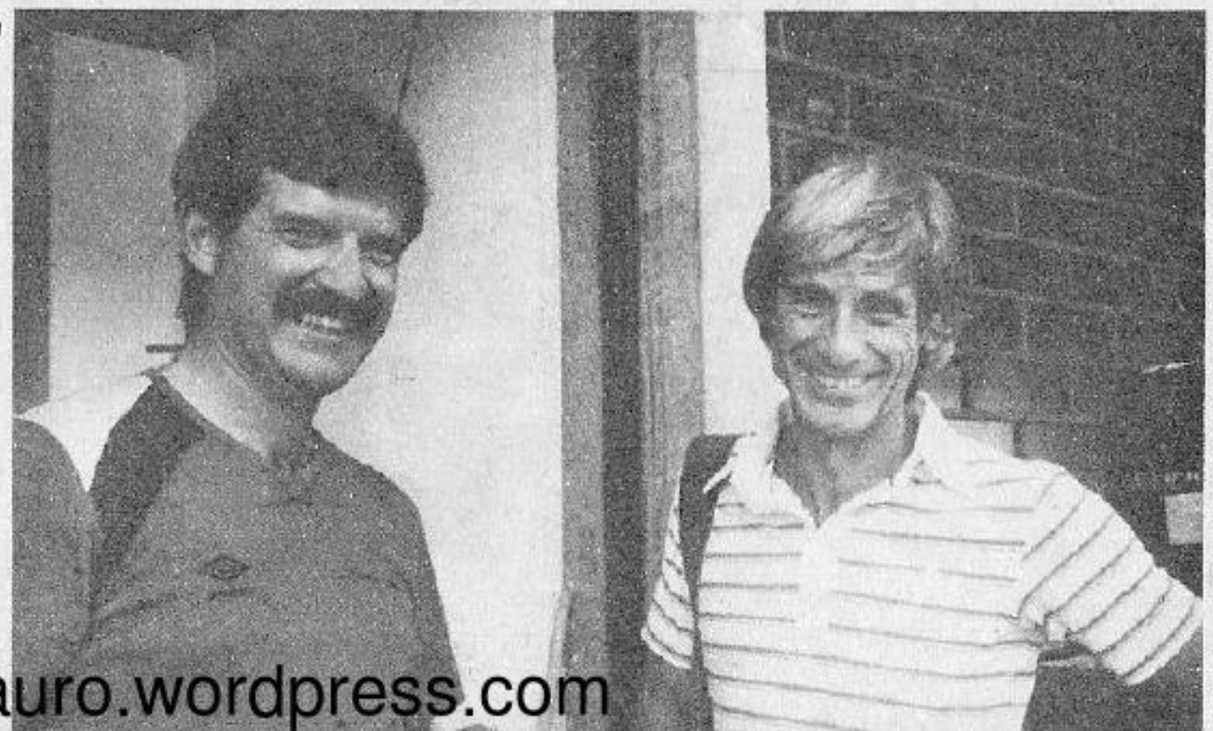
9



10



11

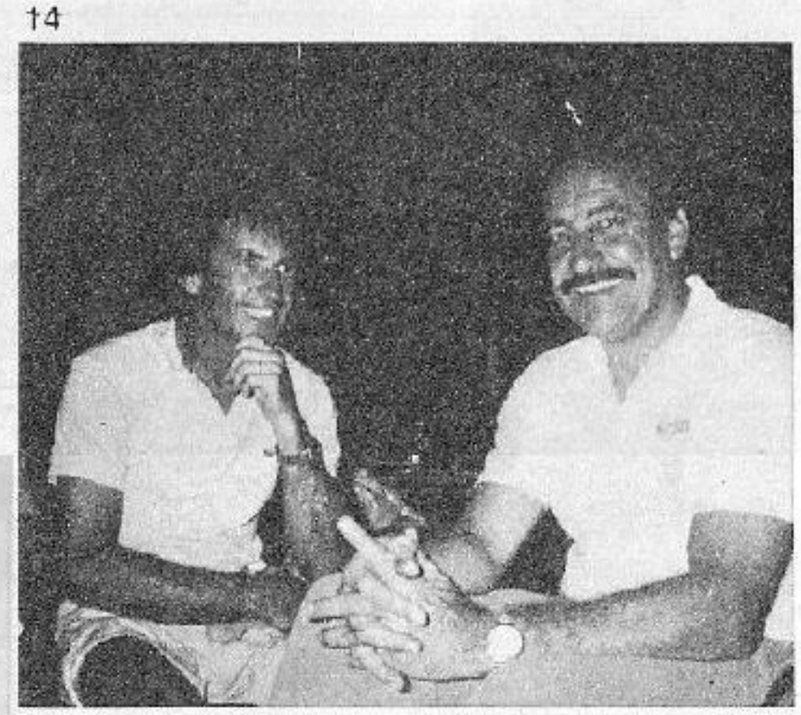


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

13



14



LA CONFERENCIA DE BALESTRE

Los especialistas dicen que a **Jean-Marie Balestre** no hay que hacerle demasiado caso. Por ese motivo, o quizá por lo improvisado de la conferencia, el jueves no había mucha gente en la Sala Gavea del "Inter". En su mayoría, periodistas franceses. Balestre se ocupó en primer lugar, de recalcar el nivel que ha alcanzado la Fórmula Uno en cuanto a espectáculo se refiere. "**Este año tenemos diez marcas de motores diferentes, con el retorno de Ford. Hace ocho años había sólo tres motores en Fórmula Uno.**" Destacó que otro punto importante lo constituyen los seis pilotos jóvenes que integran parte de la categoría y que representan el 25% del efectivo en el nivel tope. "**El último Gran Premio del año pasado** –dijo–, **en Adelaida, fue un gran suceso. 50.000 espectadores estuvieron presentes y 20.000 se quedaron sin lugar. Treinta y siete charters fueron de Japón y de Hong Kong a Australia. Y ésta es la primera vez en que todos los vuelos interiores de Brasil están completos. Las razones son dos: Senna y Piquet. Por otra parte, el Grand Prix está convocando a mucha audiencia.**"

En lo que respecta al calendario, Balestre señaló que está confirmado ... con la excepción del **Gran Premio de Francia**. Sucede que la FISA ha volado que se corra en un solo circuito por país, por una cuestión de dinero, de sponsors y de instituciones. La **Federación Francesa** que preside Balestre eligió **Dijon** pero los responsables del circuito declararon que no tenían dinero (alrededor de siete millones de francos) para arreglar los boxes, modificar dos curvas, instalar nueva tribuna... La Federación Francesa propuso entonces, por cinco años, **Paul Ricard**. Pero existen divergencias en el contrato entre ambas instituciones, motivo por el cual se debe tomar una decisión en estos días. "**La FISA y la prensa mundial lo reclaman.**" Si no se llega a un acuerdo entre la FFSA y Paul Ricard, la primera buscará otra solución con la FISA. Y si no se logra, Francia se quedará sin Fórmula Uno este año. "**Esto es claro, neto y preciso**", sostuvo el presidente de la Federación Internacional. ¿Será para tanto?

Por el contrario, todo está listo en los tres escenarios que se incorporan en la presente temporada. Balestre estuvo en **México** en agosto, y recientemente visitó el circuito, destacando que es "**de gran calidad**". Los mexicanos gastaron **cuatro millones de dólares** en boxes nuevos, sala de prensa, nuevo túnel, presupuesto para vigilancia, etc. El promotor de la carrera es la compañía de trabajo público más importante de ese país.

En cuanto a **España**, el único problema está relacionado con la playa de estacionamiento, pero es un inconveniente menor y Balestre destacó que es un circuito muy bueno cuyo asfalto es totalmente nuevo. (Esperemos que esto no traiga problemas...).

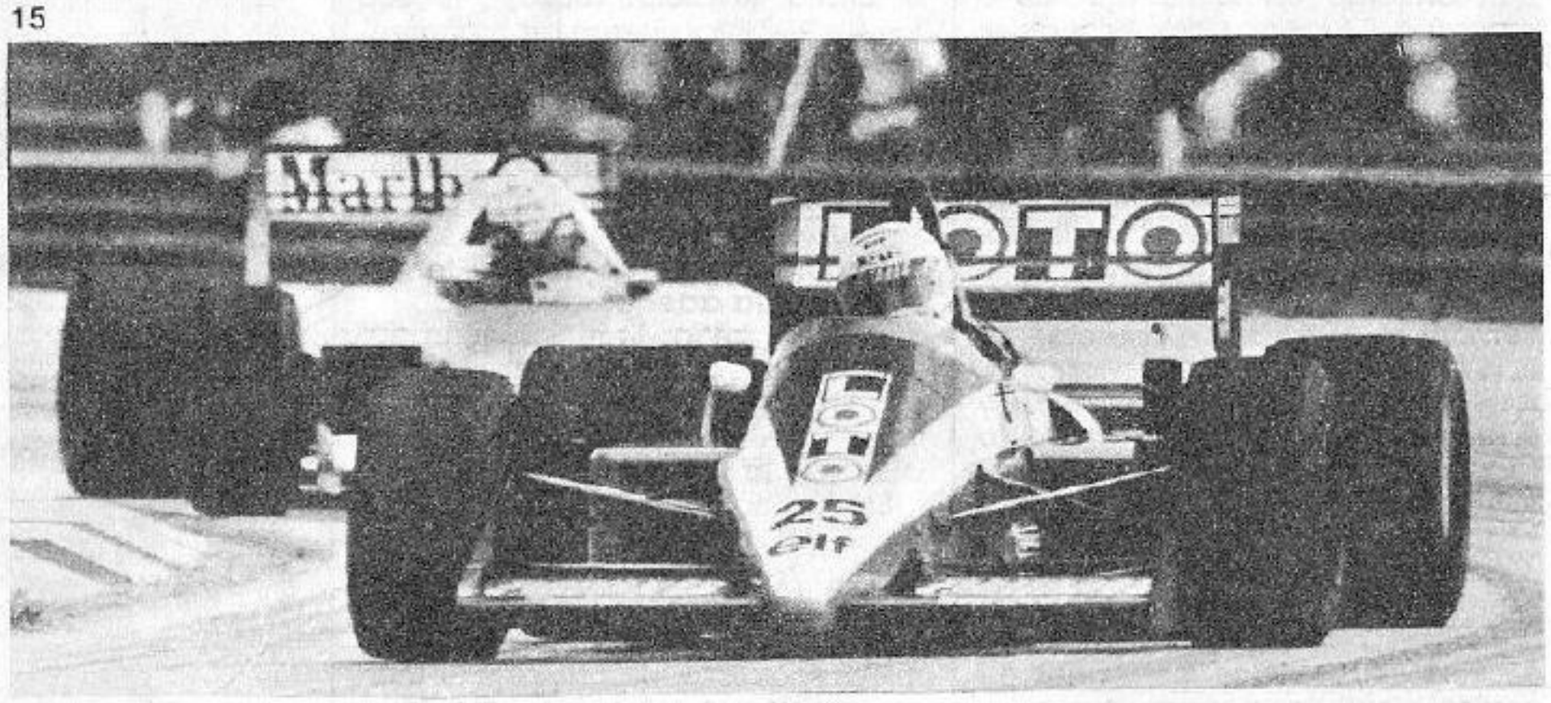
Hungría, por su parte, ya tiene vendidas 100.000 entradas para su primer G.P. que se llevará a cabo el 10 de agosto...

S.R.A.

12



15



16



INFORME PARCIAL

RALLY

XVI VUELTA DE LA MANZANA

SATANAS DEVORA

Por lo visto hasta el cierre dominical de esta edición, el ahora delgado Gabriel "Satanás" Raies no podía sustraerse a la fácil tentación de deglutirse una rozagante Manzana servida en bandeja por la escasa oposición que se le planteaba. Así, el amplio despliegue que ofreceremos la semana que viene, hablará de su nuevo triunfo... o de algún espectacular imprevisto. Torrás y Pirles dominaban sus clases.

Antes que nada, vale una aclaración: cuando este ejemplar llegue a sus manos, la **XVI Edición de la vuelta de la Manzana** habrá terminado el lunes 31 de marzo. El champagne y la coronas de manzana habrán cumplido su papel en manos y cuellos de los ganadores, y la **Asociación de Volantes de General Roca** estará pensando en la próxima edicion de su carrera. De todas formas, en estas líneas, usted sólo podrá encontrar los principales acontecimientos sucedidos en las dos primeras etapas de esta renovada "Manzana", hasta nuestro cierre del domingo 30. La semana próxima será diferente y le podremos ofrecer todos los elementos a los que Ud. está acostumbrado que le brindemos.

El comienzo resultó más duro de lo esperado. De los noventa y dos autos que partieron en la primera jornada, tan sólo setenta lograron finalizarla. Un treinta por ciento de abandonos fue el elevado índice que alarmó a todo el mundo. Guadales y ripio suelto caracterizaron ese esfuerzo. Allí, **Gabriel Raies** y **Raúl Campaña** colocaron cómodamente a su ya veterano **Renault 18 GTX** Edición Limitada, en el primer lugar, pese a que terminaron el día con el carburador partido y el radiador de agua roto. **Mario Stillo** (navegado por **Fernando Stella**) y el actual campeón **Miguel Torrás** (navegado por **Rubén Quiroz**) dominaron las acciones en la Clase 2, finalizando a un minuto de Raies y separados entre si por ocho segundos; luego de **95,45 kilómetros** disputados en cuatro pruebas cronometradas; y 169,32 kilómetros de enlace completaron el día. Luego del abandono de **Jorge Bescham-Jorge García** en el primer prime al volcar, como defensores de **Fiat**, hasta ese momento, quedaban sólo **José Ceccheto-Justo Carreras**. También abandonaron el sábado **Janez Fleré** y **Rubén del Campo** por las respectivas cajas de velocidades de sus R.12. Ellos no pudieron protagonizar el rally más que por un par de primes en el mejor de los casos. **Carlos Veronesi**, navegado por **Jorge Del Buono**, luego de romper un neumático se retrasó en gran medida por torcer un palier mientras circulaba en enlace de General Roca a Allen. La bronca que tenían ambos era espectacular. En el caso de **Miguel Tubal**, la cosa venía mal por el lado de la suspensión, mientras que en el de **Badra**, su compañero de equipo, la cuestión era que el de Villa Dolores notaba al auto "**difícil de llevar, debido al autoblocante**". Ambos con motores de "Zoquete" Espósito y mecanica general del "Chiro" Calderón.

Horacio Santangelo, valor local, penó con la suspensión trasera. **Miglio** también tuvo una buena actuacion con su **Renault 12** hasta que, al dia siguiente, el autoblocante lo dejaría de a pie poco después de largar el segundo prime.

En cuanto a novedades, la más importante fue el debut en una prueba por el Campeonato Argentino de Rally, del Fiat **Regatta 85**, conducido por el barilochense **Carlos Bravo**, cuyo motor fue preparado por Julio Pardo en Buenos Aires, mientras que el armado del auto se realizó en treinta días con el apoyo del concesionario de Bariloche. Ciento veinte HP a 8000 RPM, y 900 kilos, fueron los argumentos –a priori– que utilizó Bravo para realizar una destacada actuación en los dos primeros días. Al principio se demoró, pero el debut, más allá del resultado final, abre un futuro promisorio. Es de esperar que pronto surjan seguidores. "**Eso que aún no teníamos la caja adecuada...**", dijo.

La clase menor, la más concurrida, mostró como dominador casi absoluto a **Gustavo Pirles**, un barilochense joven que debutó ganando en la vuelta de la Manzana de 1985.

El abandono de Stillo en el último prime del domingo, le quitó el buen sabor a la lucha por la punta, debido a que, mientras estuvo en carrera, la pelea con Torrás fue notable. Se sacaron chispas en cada prime. El domingo, también se retiró Ceccheto de la punta. Dijo que había pinchado neumáticos a rolete.

Ese segundo día, por la noche, la cosa estaba así: **Raies**, **Torrás**, **Altamirano**, **Santangelo**, **Badra**, **Schmid** (este, de muy buena actuacion después de un vuelco, es navegado por **Julio Lopez Piccione**). Luego, **Veronesi**, recuperándose desde el puesto número 31 que le tocó para largar la segunda etapa, pese a que tuvo que soportar la tierra que le dejaban en el camino autos evidentemente más lentos que el suyo. **Dino Landriscina**, tras protagonizar, junto a Miguel Motta, uno de los episodios cómicos del rally –el cual narraremos en nuestra próxima edición–, tambien hacía una buena carrera, navegado sabiamente por el "**Puchi**" **Valles**. **García Jurjo** y **Maschetto** completaban los primeros diez puestos.

La semana que viene, corregida y aumentada, la seguimos.



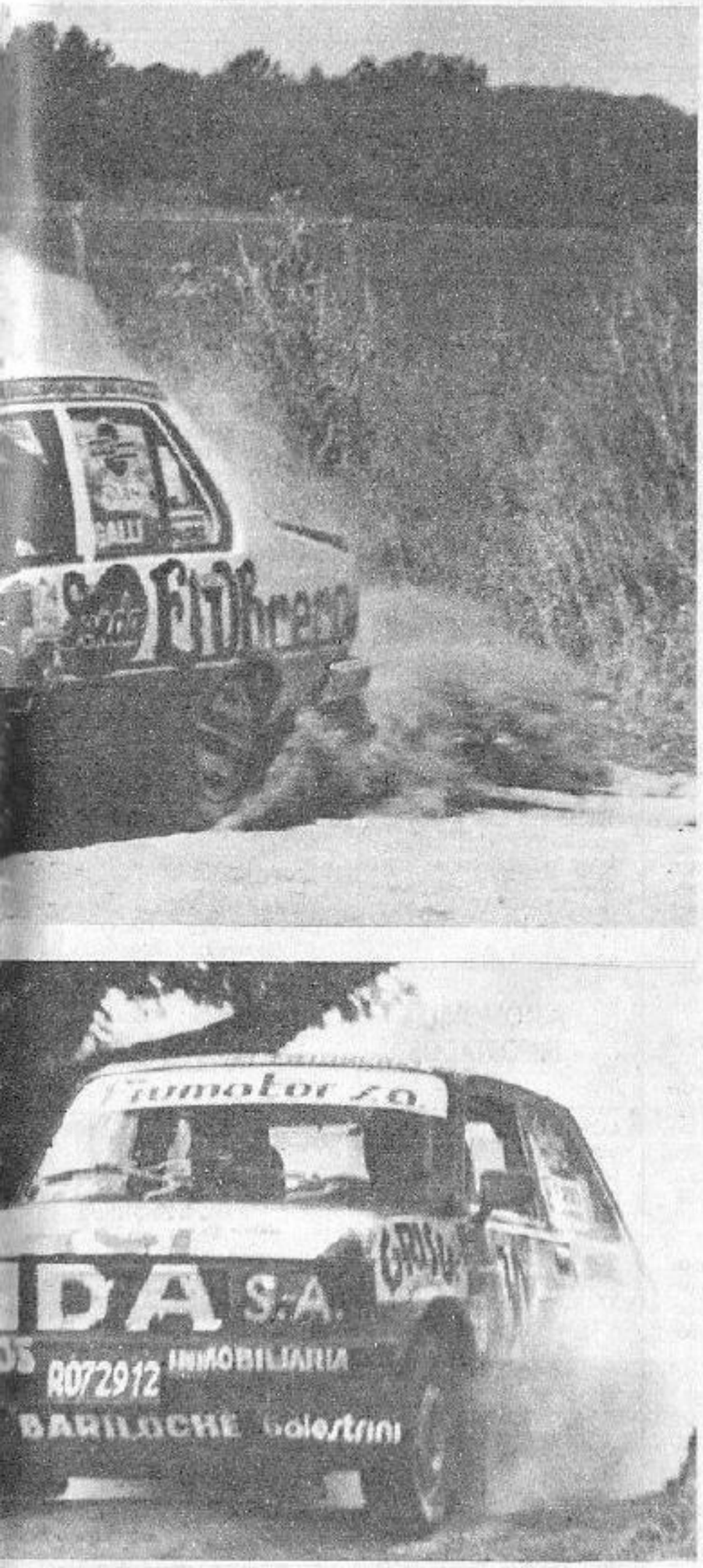




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BA LA MANZANA...

Por Eduardo E. Neira



El Renault 18 GTX Edicion Limitada, con Rales Campana a bordo, fue el dueño absoluto en las dos primeras etapas de la vuelta de la Manzana, en una actuación que no supo de claudicaciones

Arriba izq. Fernando Stella y Mario Stillo con su Renault 12 se enfrentaron en franca lucha con Miguel Torrás-Rubén Quiroz, sacandose chispas. Finalmente, el dueño de la foto abandono en la segunda etapa.

Arriba: Gustavo Pirles, barilochense joven, que debutara ganando en la edición anterior de esta carrera se mostró como el dominador de la clase menor al cabo de la segunda etapa.

Abajo: Miguel Torras, que una semana atras hiciera sus primeras armas con un Datsun 280 ZX, volvió al rally, su habitat natural. El domingo a la noche estaba primero en su clase y segundo en la general

¡NO TE PIERDAS!

TV GUIA

DE LA PROXIMA SEMANA!

COMIENZA LA SENSACIONAL SERIE DE

POSTER REVERSIBLES DE LOS SUPER IDOLOS



A todo color Y con tu canción favorita

PRIMERA ENTREGA

LUIS MIGUEL

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 Leandro N. Alem 896 P.B 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. 40-181.**

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.

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo N° 4494 Correo Central — **1000 - Capital Federal**
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados. — **CUPON**

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION —COMPRA—

Oscar Alaux vende o permuta **CHEVROLET T.C.** listo para largar, auto de punta mecánica Superfad con trailer y repuestos varios ₳ 25.000 - tratar en Alsina 40 Pigüé. TE. 0923-2417.

Vendo **FORMULA 5**. Dos chasis, dos motores. Mallnedo 2244 Valentín Alsina. TE. 208-1079

RENUALT 12 RALLY una carrera, casco sin golpes, listo para largar, joya. Cochabamba 1085, Rosario (2000) TE. 82-0504.

Vendo **KARTING CHASIS VARA**, motor Zanella 125 directo N° 5 en el ranquin. Listo para subirse y correr. Vendo chasis Karlin para competencia o alquiler. Av. Quesada 2314 esq. Habana. Isidro Casanova.

Vendo o permuto **GORDINI 850** por cambio de categoría. Campeón provincial de rally, listo para largar. Papeles al día, polier flotante, repuestos varios. Alte. Brown 601 Bolívar TE. (0314) 8728.

Vendo **KARTING CHASIS TRACK** motor Palmilla, todas las relaciones, listo para larga. Llamar TE. 0225-21028. Sr. Quique 9 a 12 y 16 a 20. Alejandro Korn (1864).

Marcelo Inoriza vende o permuta **FIAT 128 Clase 2**. Mecánica y suspensión Julio Pardo. Caa-Guazu 2.600 Lanús Este.

TC. BI PLAZA o Roqueperense, Chevrolet quinto ranking '86. Auto ganador listo para largar diez cubiertas con llantas, dos blocks, cigüeñales, cara completa, múltiple carburador otros repuestos. H Yrigoyen 11835. Turdera. 298-2934.

Miguel Micuccio vende su **FIAT LIBRES 1.000** subcampeón 1985, con todos los fierros y dos motores listos para largar. Tratar Hipolito Yrigoyen 511 Escobar.

PEUGEOT 504 RALLY listo para largar vendo ₳ 5.000. Permuto tercer puesto Clase 3 campeona cordobés 1985 Certour Oscar Rioja 624 Córdoba o Aguado 343, Paraná ER.

Vendo **EUROPA 1100 cc.** Rally auto sub campeón argentino, ganador listo para largar inmejorable estado. Acepto auto de calle. Héctor Rasetto, 9 de septiembre 2357 San Francisco, Córdoba. (2400). TE 056422909.

Fórmula **RENAULT DEPAC OKM** listo para largar motor Cosmo caja Merlegi, completa 12 llantas, cubiertas Slick, cubiertas p/ lluvia, encendido Mallory, distribuidor Delbecca. Recibo vehículo. TE. 051-25049, Córdoba, horario: 13 a 14 hs.

Vendo **FALCON TC** no corrió nunca completo. Acepto propuestas TE. 026 2-25954.

Osvaldo Giró vende **RENAULT 18 Turismo Clase 3**, listo para largar. Amortiguadores del Fabro, 6 llantas autoblocante, 2 relacines caja. Adaptible para rally 14.000 dólares, Ugarteche 3282 Capital Federal TF. 802-4866.

MONOPOSTO 850 CRISPI Renault listo para largar, vendo o permuto mecánica Balbuena, llantas, repuestos muy buen estado. Tratar: Héctor Maiale, Ituzaingó 173 TE. 0474-22234 de 8 a 15 hs. Salto BA.

F.2 BRAVI 84 motor V.W. caja T.C.M. 5ta. auto de punta. TE. (0394) 80195. Salliquelo BA.

Vendo o permuto **FORMULA RENUALT SANTAFECINA CRISPI TULIA** XV listo para largar con repuestos. Sin trailer Alvear 285 Cañada de Gómez. TE. 0471-24068. Guillermo Martínez.

MONOPOSTO 850 CRESPI, Renault listo para largar. Vendo o permuto mecánica Balbuena, llantas repuestos muy buen estado. Tratar: Héctor Maiale Ituzaingo 173, TE. 0474-22234 Salto Ba.

Vendo **CHASIS MARTOS F.2** impecable ideal F.1 pampeana, categorías zonales, 1 cigüeñal STD R.18 2.000cc.. Llamar TE 0392 23731, 22147 (6.400) Trenque Lauquen BA.

FIAT 128 1300 turismo grupo 2. Caja 4ta. con 3 relaciones mecánica Le Mans N°71. Ex Ricardo Pereyra. Repuestos varios, llantas y gomas. Necesito vender urgente ₳ 6.800 acepto ria auto. Av. Córdoba 5347 Capital TE 771-0081 772-5573.

FALCON TC. 3L, DODGE TC. 3L, DODGE TC. 2000, TAUNUS TC.2000, F.2 MALDONADO, LOTUS F.1. Roberto Lara, Gral. Guido 651 Morón Bs.As.

Daniel Rancan vende **KARTING** junto con trailer preparado con chasis "Vara" motor Zanella 125 directo. Respuestos varios también vendo chasis. "M101". Tratar en Jacinto Peralta Ramos 279 Mar del Plata.

Vendo o permuto **LADY 84 SPORT 1050** motor OKM caja TCM con relaciones, cuentavueltas Deger, distribuidor Pulveca, escapes Silens. Tratar lunes a miércoles Maipú 359. Loc. 1 TE. 45-1400 Leone.

BERTA F2 vendo ex Maldonado R.18, amortiguadores del Fabro, programado todas las relaciones, portones nuevos de Codasur a trompras, gomas, caja TCM, radiadores Prts nuevos. Urgente. Listo para largar Te 0465 97024.

T.C. 2000 TAUNUS COUPE única. Jamás golpeada, vendo con motor, 12 llantas, caja 0 km, relaciones caja, suspensión independiente para colocar. ₳ 23.000 Caldas 226 TE 855-0134 Tito Vitelli.

Vendo **MIDGET** motor Renault chasis americano dist. Dulbeco, Bobina Mallory multidisco, trailer, gomas repuestos etc. uSs 5.500. Av. Lincoln 1924 Jose Ingenieros. TE 566-5716.

Mario Stillo vende su **RENAULT 12 mod.85** ganador último mundial rally recibe auto menor. Con 12 gomas y repuestos, listo para largar, caja corta. Un chicheé tratar con Ricardo Morinzaldo Gral Paz 358 (2550) Bell Ville Córdoba TE. 26244.

Vendo **CHEVROLET 1/4 MILLA** trompa T.C. gomas Filler, diferencial con tensores, motor 250, batadores leva Romero, balancines Ford, tapa válvulas, resortes especiales. Juan José Paso 2859 Mar del Plata. TE. (023) 3-3957.

Marcelo Inahiza vende o permuta por **AUTO STANDAR 128 1300** c/ac 2. Mecánica Julio Pardo Caa-Guazu 2.800 Lanús Este.

Oscar Fineschi vende su **128 1300 TURISMO CLASE 2** listo para largar TE 253-2261.

Titin Rorda vende **TC CHEVROLET** ex Juan Pellegrini mecánica Izaguirre excelente auto ex comision G.M. diferencial colgado ₳ 22.000 acepto permutas autos TE 023 3-3184 2-9480 Colón 2950 Mar del Plata.

DATSUN ZX 280 COUPE particular de calle de Héctor Pujadas tiene el motor de competicion con los pistones grandes. Tratar con el sr Felipe Santagarta José Tomburini 5701 Capital. TE 571-4108.

Vendo **EQUIPO FORMULA '07** dos carrocerías dos motores tres cajas relaciones, diez gomas, slick, ocho Filter tierra, dos trailers todo listo para correr australes 4.000. Tato TE.0225-21022.

Beto vende **FORMULA 5 COMPLETO N° 28** ₳ 1.900. Fórmula 5 auto N° 19, motor Zanella 215 ₳ 3.000, Warnes N° 4219 Lanús Oeste.

FIAT 600 07 listo para largar motor nuevo. Ocho cubiertas armadas tierra pista, dos cajas velocidad, carrocería, repuesto Jorge Gómez TE. 297-1711.

Vendo **FIAT 128** mod. 73 mecánica chapa y pintura 10 puntos, suspensión de TN. Guido 164 Morón. TE 629-5068. Rubén.

FIAT 128 T.P.C.2 dos cajas, fierros para dos motores, preparación Baybert, llantas, gomas nuevas y lluvia, autoblocante, tanque auxiliar, suspensión Rally. Vendo urgente. Juan Pivart TE. 0329-26850. San Pedro Ba.

Vendo **KARTING SABEKART** motor Zanella fórmula Sapucay excelente estado 10 carreras corridas. 2 juegos de cubiertas, tambien hay un M-101 completo, tratar por ambos con Daniel Marcolini 0460-95056 Peyrano Sta Fe.

ALFA ROMEO TURISMO 2500 cc. motor diez puntos, seis cilindros, doble árbol, suspensión independiente, cuatro ruedas, cuatro puertas sin parantes, mod. 1947 para restaurar vendo. Moreno 40 dpto 1. Paraná ER. Sr. Battista.

2.0 AUTOMOVILES —COMPRA—

PEUGEOT 404 '77 titular verde, auto en excelente estado, merece verse. Acepto Fiat 600. R.4 menor valor. Giribone 609 Avellaneda. TE. 201-7660.

Vendo **CHEVROLET SUPER SPORT** mod. 1969 gris vinilico negro caja ZF, gomas nuevas radiales, tapizados originales impecable 84.000 km. Dr Marcos Paz 1980 Marcos Paz. TE. 0220-71626, 71145 Sr. Marcelo. Urgente.

Vendo O permuto **COUPECITA ORIGINAL** turismo carretera de la época de los Gálvez y otros (del 50 al 63). Marca Chevrolet Mod. 40. Tratar José Marucci. Chiclana 832. (2700) Pergamino BA. TE. 0477-27446.

Vendo **GARDNER mod. 1926** motor bien echo en línea para restaurar. Sgo del Estero 663, Paraná. Señor Carlos.

COUPE CHEVROLET BEL-AIR 1954 excelente estado motor y caja 0 km cubiertas radiales interior impecable totalmente original uSs 2.500 TC Pablo Duffy. Mitre 766 (8000) Bahía Blanca TE (091) 29941 ¡¡escucho ofertas!!

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION —VENTA—

Atención coleccionistas de turismo carretera. **COUPE FORD 1938 y COUPE CHEVROLET 1940** original impecables vendo o permuto. Tratar: Sr. Hugo Margaria. Calle 2 N° 312. (6360) Gral. Pico L.Pampa. TE. 0302 21189.

CITROËN 1929 SEDAN, 4 puertas, 6 ventanas, 4 cilindros, ruedas Rouge, cubiertas nuevas, en marcha, papeles al día muy original. Permuto ovendo por Fiat, Citroën, Falcon, Peugeot, etc. Adolfo Martínez Pinto 408, Pergamino BA. TE. 25181.

Vendo **COUPE FORD MOD 47** única. Llantas 9 pulgadas, cubiertas 5.211, caja ZF, butacas competición, instrumental, jaula anti-vuelco, radio AM-FM, equalizador, dos arburadores, autoblocante, gris vison ₳ 4.000. Tratar Sr Julio V. Montes 1837 M. del Plata.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS —VENTA—

LOTUS LEGITIMO ROJO nuevo estrenar, bialbero potenciado Balestrini, Dulbecco, Joeger mecánico suspensión F.2 regulable caja 5° 4 frenos disco ruedas 8 pulgadas cubiertas Grand Prix etc. Tucumán 3778, La Lucila. Viernes, sáb. únicamente.

Vendo **PICK-UP SUZUKI** 4x4 muy buen estado, mod. 1980. TE. 091-23302.

AUDI QUATTRO, LANCIA STRATOS, FORD ESCORT, LOTUS 72 (F.1), RENAULT ALPIN., RENAULT 12. Enrique Carbacedo. Murguiondo 801 Dto.11 (1822) Lanús Oeste.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE —VENTA—

Vendo o permuto **JEEP LODI** motor Falcon 221 Mod. 81 doble tracción hecho 0km. Llantas, 20 pulgadas, defensa 8 faros, cubierta 235x15 dirección torino tranquero auxilio pasacasete ideal para enterrados. Llamar TE 03173005 9 de julio (ap 6500) Daniel Maceti.

5.0 MOTOCICLETAS —VENTA—

Oscar Raggio vende **MOTO CAMPEONA** categoría promocional campeonato cordobés 1985, motor Sapucay, equipo R.F., 5ta. arrimada, gomas nuevas, lista p/largar. Tratar, av. San Martín 3384 Colonia Caroya, Córdoba. TE. 0525-6206.

YAMAHATZ 350 cc. competición vendo o permuto chasis Nicco Bakker, suspensión Marzzocchi, Michelin. Lista para largar forte de repuestos. Tratar María. TE 0302-81208. Av. S. Martín 366. Int. Alvear La Plata.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS —COMPRA—

Compro **MOTORES Y CAJAS SUPER EUROPA 1.5.** TE. 755-2476 de 9 a 17 hs.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS —VENTA—

Vendo motor **DODGE 1.8** tapa enlubada, bielas Saenz Dulbeco, 2 platinos, leva Romero, Weber, 2 multiples Silens, tacómetro Joeger, 10.000 RPM, repuestos todo nuevo. TE. 744-7724, después 18 hs.

HGC JUNTAS CICCARELLI
EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ - INDUSTRIAL -
Expedición y Ventas: Puán 1920/24 - (1406) Capital Federal ☎ 921-2898/92-8447
Planta Industrial: Larrazábal 1941 - Capital Federal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

ESPECIALES PARA ARENEROS ·
TRICICLOS - TODO TERRENO
"WALTRAC" 10 x 15 y 205 x 14
PARA AVIONES Y VEHICULOS INDUSTRIALES
ENVIOS AL INTERIOR

OFERTA: Neumáticos de Karting ..... $60 el juego

A. LINCOLN 1968
(1702) J. INGENIEROS
TEL. 757-7596/4627

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

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

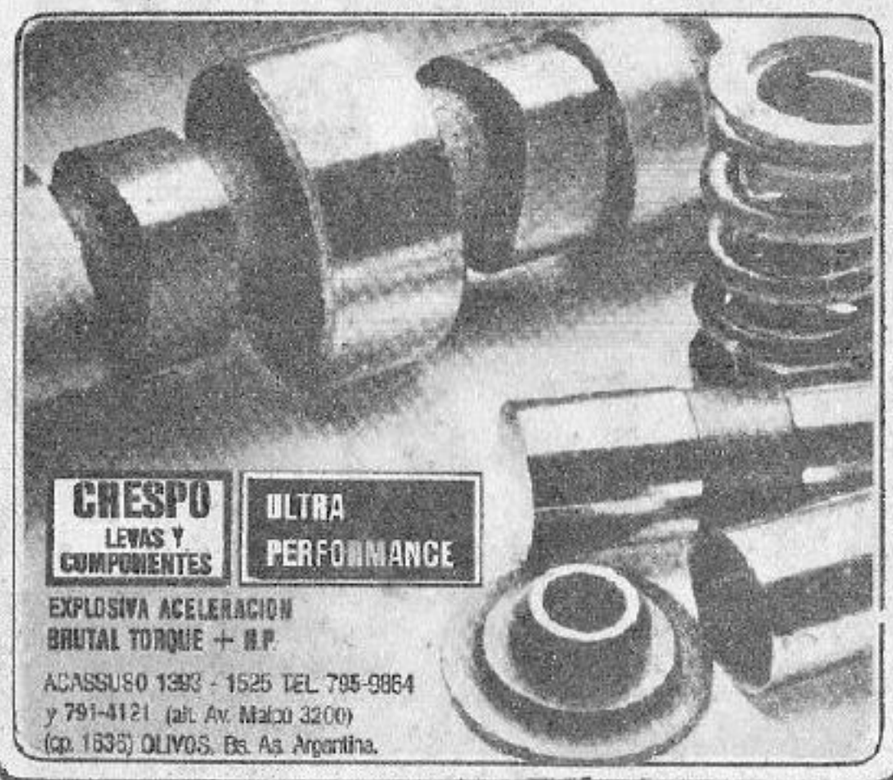


CASCOS
- FORMULA ONE
- BELL
- NAVA
- SIMPSON
- TIPO BELL
- TIPO SIMPSON

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

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

FORD 2000/2300 cc
BOTADORES REGULABLES
795 - 9864 · 791 - 4121
UN EXITO



H. S. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3000, 3º Piso "B" Cap. (1187) - Tel: 86-6385

WARNES-DODGE

WARNES 1171 - CAPITAL. TEL 855-0523 854-6655
ENVIOS AL INTERIOR
REPUESTOS Y ACCESORIOS
DODGE 1500 ● KOMBI ● VOLKSWAGEN
● GACEL ● PASSAT ●

F.A.D.E.S

BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813. esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. MItre 1600)
760-0866

SERGIO COMPETICION
PREPARACION DE MOTORES
Espec. Ford y Chevrolet
LA PATRIA 3240. V. TESEI
(Morón)

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

TAPICERIA "CITROMEC"
TODO PARA SU CITROEN,
AMI 8 Y MEHARI
RECAMBIOS GARANTIDOS
GAONA 4046 (1702) CIUDADELA

CHASIS TODO TERRENO O ARENERO
"SEA PARROT"
VENTA DE JAULAS PARA MECANICA
RENAULT, DAUPHINE, GORDINI 4 S.
6 y 12, SISTEMA M.I.G. Envíos al interior



LASCANO 2635 (alt. Nazca 2500) - CAP. 58-3080

TALLER CESPEDES

Servicio autorizado
RENAULT
MECANICA INTEGRAL · REPUESTOS ORIGINALES · CHAPA Y PINTURA
Av. ADER 1460. VILLA ADELINA. Pcia. Bs. As.
TEL. 765-8641

IMPORTADOS
* VISA * GS. * CX * CITROEN *
ALFA * R.5 * etc.
REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS ● RECAMBIO TREN DELANTERO ● TRANSMISIONES ● SUSPENSION Envíos al interior
TEL.: 572-8404

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

TOTAUTOS

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

TODO MOTO

REPUESTOS Y ACCESORIOS
LEGITIMOS

☆ SUZUKI ☆ YAMAHA ☆
☆ HONDA ☆ KAWA

REMITIMOS A TODO EL PAIS
RIVERA INDARTE 529 (cp. 5000).
CORDOBA TEL. 051-35289

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60
(1684) EL PALOMAR

SIMBOLO 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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:
1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA



Títulos de oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS
R.G.
● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

LEVAS
PATRIREC
COMPETICION
RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS
Alte. Brown 716. Tel. 290-0701. Monte Grande (Pcia. Bs. As.)

SOMOS FABRICANTES

VERUFSCAP

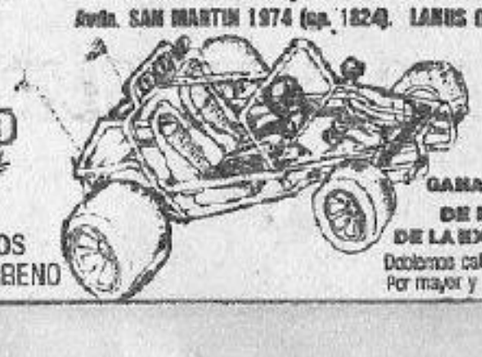
Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3284



JAULAS • DEFENSAS



AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO



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 · consultarnos ·

---

ruedas argentinas S.A.C.I.F.I.A.

COMPETICION T.C.2000

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



LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS



CORSA

SE LO OFRECE

EN ESTE NUMERO, AVERIGÜE COMO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com