TC

C.A.P. EN ALLEN
A TODO COLOR: T.C., T.C. 2000
Y EL FORMULA 3 DE ROSSO EN DETALLE

CORSA
20
AÑOS
A FONDO

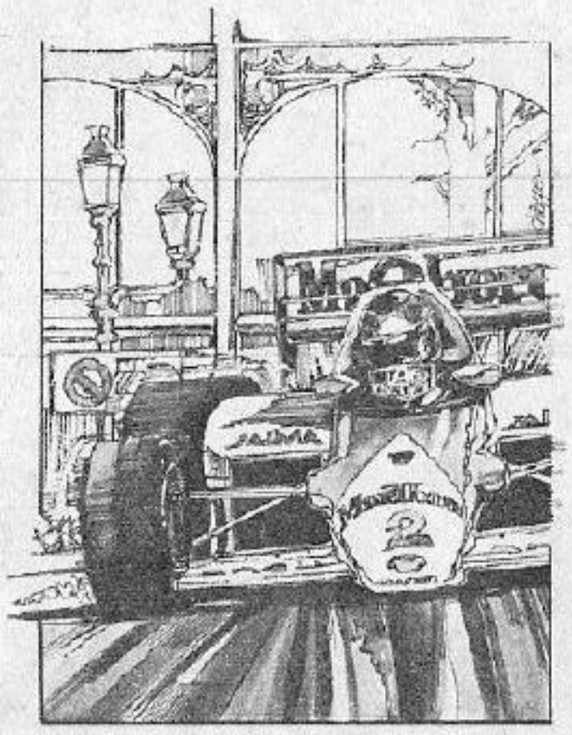


Nº 1036 del 14 al 20 de mayo de 1986 - Argentina $ 1,20 - Uruguay Nº 210 - Paraguay Gs. 350

CON LA F.1 EN MONACO

SUPERPROST

Las revistas de Mauro

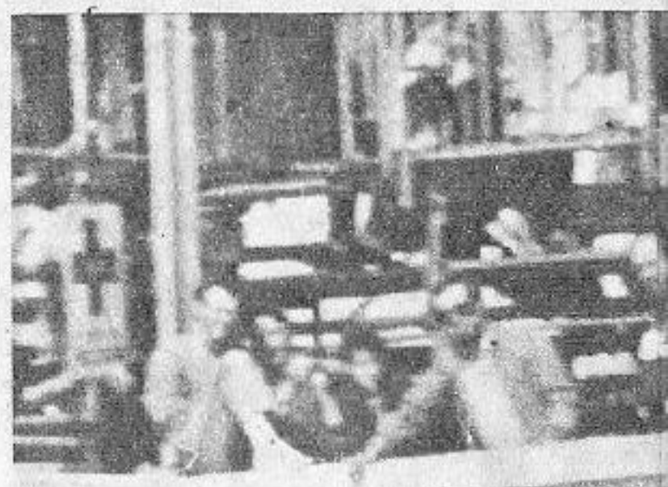


FORMULA UNO

GRAN PREMIO DE MONACO – En el anfiteatro de los

FUGA EN

En el incomparable marco monegasco, Alain Prost se escapa para igualar uno de los records de Graham Hill, el de tres triunfos consecutivos en el circuito del principado. Ahora, con 23 victorias en GG.PP., apunta a otros primados... Abajo, el festejo de los tres primeros en el palco principesco con Rainiero y Alberto.



Marcha triunfal de los "panzers" que, habiendo conquistado los dos últimos títulos mundiales a través de Lauda y Prost, han regresado terminantemente a los primeros planos en los dos últimos Grands Prix, rematando con un "imperial" 1-2 en Montecarlo. El gran campeón mundial, magistral solista con acompañamiento a toda orquesta del virtuoso Rosberg. El niño prodigio Senna asistió a clase y ahora escolta a Prost en el Campeonato '86.



Alain Prost lo hizo. Venció por tercera vez en Montecarlo, consecutivamente. Y esta vez, por su honesta y clara declaración la victoria fue merecida. Dos años atrás lo salvó la bandera a cuadros agitada por Jacky Ickx cuando se llegó al diluvio, teniendo a sus espaldas al peligroso Senna desencadenado. El año anterior la fortuna le sonrió sacando del medio a Alboreto, que había dominado la carrera. El domingo venció claramente gracias a un manejo impecable y a un planteo táctico de la misma factura, apoyado por un auto equilibrado y un motor confiable. Bravo por Prost, que encabeza ahora el Campeonato Mundial y seguramente continuará haciéndolo después de la próxima carrera, pues Bélgica debe serle en teoría favorable.

No estuvo menos brillante su compañero de escuadra, el finlandés **Keke Rosberg**, que bordó un segundo puesto y el uno-dos para **McLaren**. Está claro que tras las últimas modificaciones el MP4 se tornó aún más eficiente y se situó entre los grandes protagonistas, a la vez que el fantasma del **Williams** invencible quedó desvanecido por los problemas acaecidos en la primera jornada de pruebas, lo que obligó a una nueva regulación de los motores, sobre todo la electrónica. El conservadorismo y la "prudencia" produjeron soluciones insuficientes. A bajo régimen los **Honda** no erogaban potencia, tornando una tortura la carrera para **Mansell** y **Piquet**, dos profesionales que fatigosamente llevaron al final a los dos Williams, aun con la humillación de perder una vuelta en el caso del bicampeón.

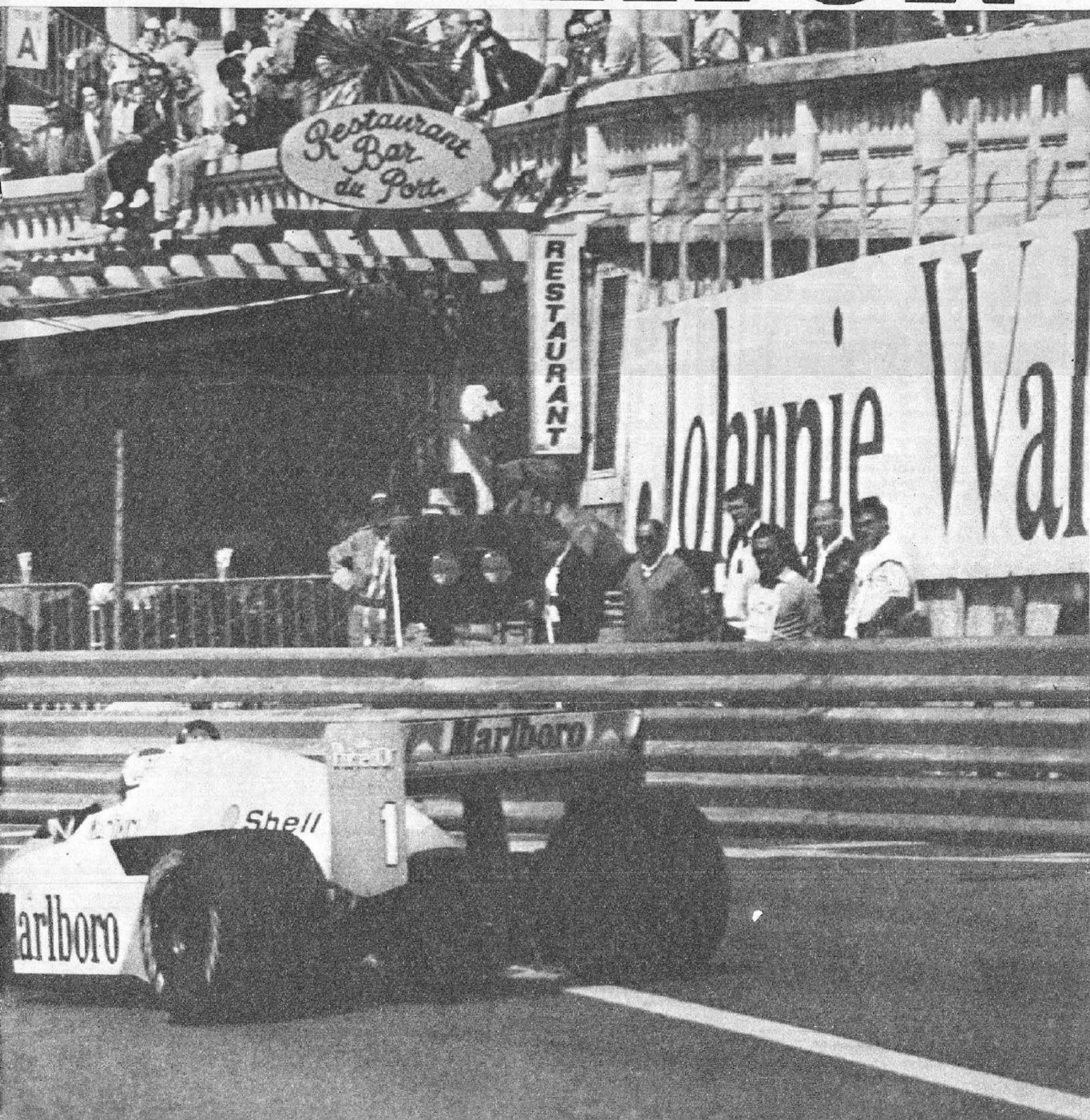
La carrera, se habrán dado cuenta, fue bastante aburrida. Resta preguntarse si esta Fórmula Uno se percata de hasta dónde se ha internado en una fase peligrosa a causa de los reglamentos. En Montecarlo la cosa estuvo lejos de la verdadera combativi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

príncipes, concierto de los Mc Laren-TAG Porsche

REY MAYOR

Por Franco Lini
Notas y fotos: Germán Sopeña
Radiofotos: A.P. y Reuter



dad. Más bien fueron tristes procesiones, lo que indica que algo no anda bien.

Mientras tanto, **Ayrton Senna** se mantuvo detrás de Prost todo el tiempo que pudo, pero finalmente debió resignarse, con el consuelo del tercer puesto que le sirve para proseguir cerca de la punta del torneo, y el "premio consuelo" de figurar como líder de la carrera por siete vueltas, ya que ahí estuvo por la detención de Prost a cambiar gomas primero que él. En el fondo, para quienes arribaron a la línea de sentencia, todo fue fácil y sencillo, siendo los únicos en dar alguna emoción, **Alboreto** y Tambay. El italiano, por lo que supo hacer mientras se mantuvo en carrera, que fue muchísimo pues la **Ferrari** estaba lejos de ser el ideal. Estar delante de Rosberg en estas condiciones es digno de admirar. Con el juego de las detenciones, Alboreto llegó a estar tercero, pero fue una ilusión corta porque la rotura de un turbo lo mandó a boxes sin retorno.

Tambay, con el Force-Ford, hizo una buena carrera y estaba como para arribar en los puntos. Un error suyo –o un malentendido con Brundle– literalmente hizo terminar por el aire una buena competencia.

También **Patrese** dio la esperanza de una aceptable carrera, cuando del séptimo puesto, tras rapidísimo sorpasso, se deglutió al **Bennetton** de **Berger**. Luego un problema durante la detención a cambiar gomas (se paró el motor) lo complicó; lo arrancaron, pero a los pocos metros volvió a pararse de golpe con la bomba de nafta bloqueada. Ni hablar entonces de **De Angelis**, pobrecito, que largó en el último lugar de la grilla para recuperar unas pocas posiciones y abandonar tempranamente.

Los **Ligier** volvieron a hacer de las suyas obteniendo un resultado acorde, sobre todo **Laffite**, que corrió con el tercer auto, cambiado a último momento. Quinto y sexto son buenos lugares dadas las condiciones.

Para Ferrari otro calvario. De Alboreto ya hablamos. **Johansson**, anclado en el fondo del pelotón, hizo lo que pudo y encima tuvo la mala suerte de la rotura de la palanca de cambios, debiendo detenerse para que le improvisaran algo que la sustituyera. Terminó, pero a tres vueltas de la punta. Habrá que esperar más para ver a Ferrari en una situación acorde con su fama. La troupe de Maranello debe tener paciencia. Si ellos están desilusionados con el resultado, más debe estarlo el presidente del ENI (Ente Nazionali Idrocarburi), patrocinante del team, que viajó a Montecarlo para asistir a su primer Gran Premio de F-1.

PALACIO DE BOXES

DECEPCION – En las filas del equipo **Ligier** no reinaba la alegría pese a los puntos obtenidos. En realidad, el excelente resultado del chasis Ligier en Mónaco permitía esperar mucho más. **Arnoux** estaba entre los primeros el día jueves pero el sábado a la mañana torció su chasis en un golpe contra el guard rail y debió clasificar con el muletto, que no tenía motor de clasificación. Perdió así toda chance de largar adelante. **Laffite** también estaba en óptimas condiciones para el domingo pero instantes antes de ponerse en marcha la vuelta de precalentamiento se encontró una pérdida de agua en su auto y Jacques debió subirse al muletto a la disparada. Pero los autos ya estaban en movimiento y por lo tanto Laffite debió largar atrás de todo. Remontó puestos como loco y terminó en un honroso sexto lugar pero no podía dejar de pensar en lo que pudo haber sido una carrera con su auto normal...

MISTERIO – Sigue siendo misterioso todo lo que rodea al motor **Honda**. Oficialmente se dijo que no había modificación alguna en los autos desde Imola, pero extrañamente el día jueves hubo una epidemia de motores rotos en el equipo **Williams**. En poco rato tres motores dejaron abundante aceite en la pista y planteando incógnitas en boxes.

TODO POR EL TODO– Arriesgó lo imposible **Michele Alboreto** para compensar los problemas de tenida de la **Ferrari**. En clasificación logró un sorpresivo lugar avanzando gracias a una vuelta que "**di casi con los ojos cerrados para no ver las locuras que estaba haciendo**", según relató el propio italiano. En esa vuelta a todo o nada tocó varias veces contra los guard rails y los impactos quedaron marcados en cada una de las cuatro ruedas que se apoyaron contra las defensas a la salida de distintas curvas. El domingo, Alboreto también aguantó con denuedo en la cuarta posición soportando largo rato el asedio de Rosberg que tenía un auto superior. Finalmente cedió un turbo y la

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

A la primera pregunta, mientras apura un trago de agua mineral, **Alain Prost** sonríe. ¿Si fue una carrera difícil? La pregunta es menos banal de lo que parece a la primera impresión, considerando que la carrera fue de un aburrimiento mortal, el francés que se va y muchos saludos... El único momento "peligroso" fue la parada a cambiar gomas. Después, derecho a la victoria. "**No hay nada fácil en Montecarlo** –dice– **porque hay que estar siempre atento a cuidar las gomas. Sobrepasar es siempre una aventura, y la fatiga física se hace sentir más que en otro lado**".

El ex "gran perdedor", en verdad, se está encaminando a batir todo récord de victorias en Grandes Premios, y para hacer esto no basta una máquina buena: se necesita que el talento sea máximo. A él, poseedor de ese talento, todo le parece fácil. "**El sábado temía al Lotus de Senna y a los Williams, por eso traté de dar todo el resto en las pruebas de clasificación. Me exigía a obtener la pole position, pues desde allí todo se hace más fácil. Además, después de la inestabilidad del inicio de temporada, el auto alcanzó un standard bastante bueno tanto en confiabilidad del motor como en chasis. Diré que éste es el mejor chasis con que contó McLaren en estos tres años. Mejor aún que aquel del '84, que a su vez fue mejor que el del '85. El resto se vio ya en Imola, y así pude llegar al primer lugar del Campeonato. Si lo conseguí en esta fase, en la próxima debo escaparme.**"

–¿Eso significa que hay un pacto de escudería y si Rosberg le pisa los talones debe respetarlo y no pasarlo?

–**En nuestro equipo no ha habido pactos de ese tipo ni cuando Niki Lauda y yo peleábamos por el título, y menos ahora que esto recién empieza.**

–De estas tres victorias en Montecarlo, ¿cuál fue la más difícil?

–**La del año pasado, porque Alboreto me dio lucha hasta el último minuto.**

Rosberg, con su cara redonda de foca, estaba satisfecho: "**No creía poder lograrlo después de las pruebas, pero en carrera todo anduvo bien. En cuanto a Alain, andaba demasiado fuerte. Imposible agarrarlo...**".

Senna, ya adecuado a su rol de personaje internacional, hablaba desenvueltamente francés, inglés e italiano. "**El tercer puesto me va muy bien, lo logré contra los McLaren que acaban de ganar los dos últimos Campeonatos Mundiales y contra un equipo de pilotos como estos dos... Será difícil estar con ellos en las próximas pruebas...**"

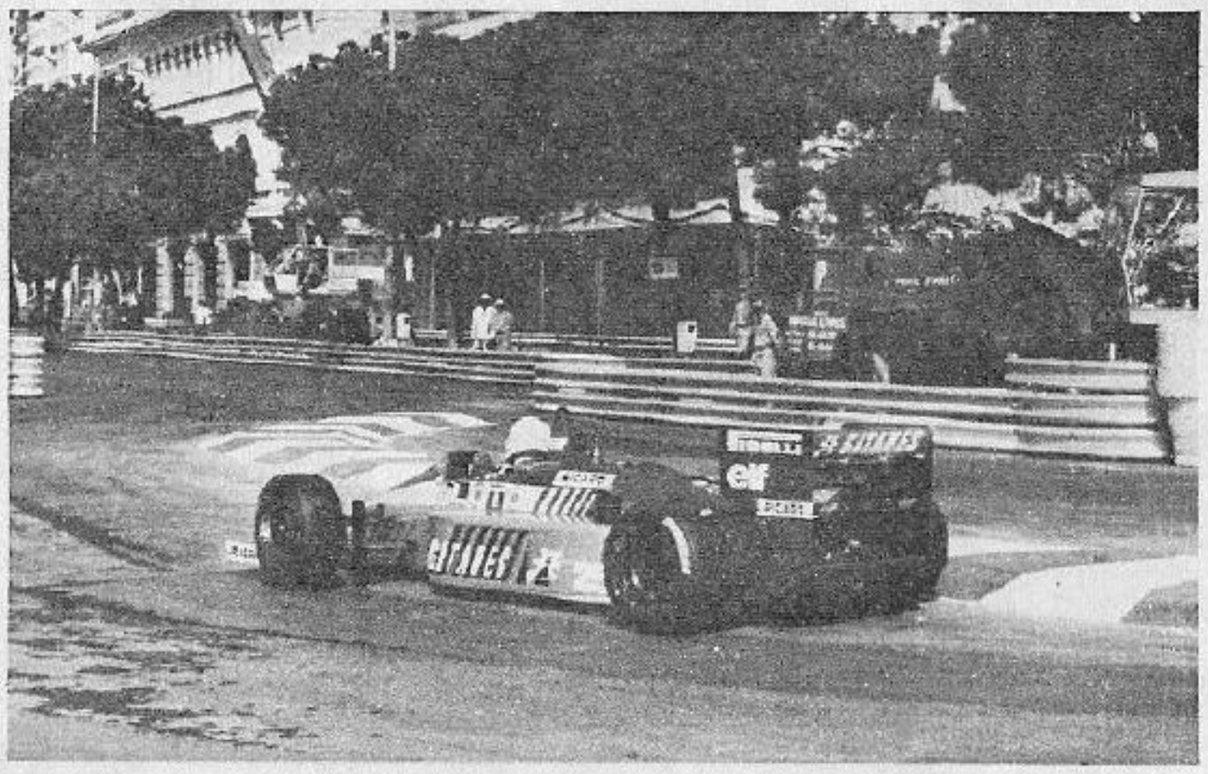
Las **Ferrari** vivieron una jornada más negra aun que en Imola. A mitad de carrera, **Alboreto** para, pero en vez de cambiar gomas, baja del auto y dice: "**Cedió una turbina otra vez** –dice desconsolado–; **y pensar que hice todo lo posible para mantener la cuarta posición, cosa improba dadas las condiciones del auto...**".

–Es la novena vez consecutiva que abandona. ¿Se siente resignado?

–"**Solamente quiero decir una cosa: espero que el nuevo modelo de turbina llegue pronto.** A su lado, Johansson está que se lo lleva el diablo: "**Podía terminar en los puntos, pero cuando salí después del cambio de gomas, me di cuenta de que no entraban los cambios porque se había soltado la 'pera' de la palanca. Tuve que entrar otra vez, a arreglarla, y adiós posición**". Para la estadística terminó décimo a tres vueltas del ganador.

Tristezas como éstas no se ven desde hace tiempo en Ferrari, y la reestructuración anunciada está haciendo más víctimas que el viejo y vituperado régimen.

F.L.





A la derecha, pasa Ayrton Senna ante tribunas colmadas, con guardia y todo... El Lotus-Renault del brasileño debió ceder ante el empuje de los dos McLaren-TAG Porsche, que resurgen con todo... A la izquierda, visitas conocidas. El ex campeón mundial Jody Scheckter charla con Eddie Cheever y su esposa, Rita, y el poderoso Manssour Ojjeh (semioculto tras aquél), hoy verdadero "patrón" del exitoso McLaren Team. Arriba, Arnoux (5to. a la postre) saliendo de la nueva "chicana" del puerto. Estaba para más.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COPA EUROPA RENAULT ELF

FRUSTRACION DE LARRAURI

Tras ganar en Imola la primera carrera del Campeonato Renault Turbo, Oscar Larrauri apuntaba a una valiosa repetición en Mónaco. Sin embargo, el campeón 1985 sufrió desde el primer día un insoluble problema de frenos, y nada puede ser mas incomodo en un circuito como el de Montecarlo. Larrauri clasifico lejos, no pudo hacer prácticamente nada en las dos series de la carrera por suma de tiempos y terminó octavo, muy lejos de la punta. Una carrera para olvidar.

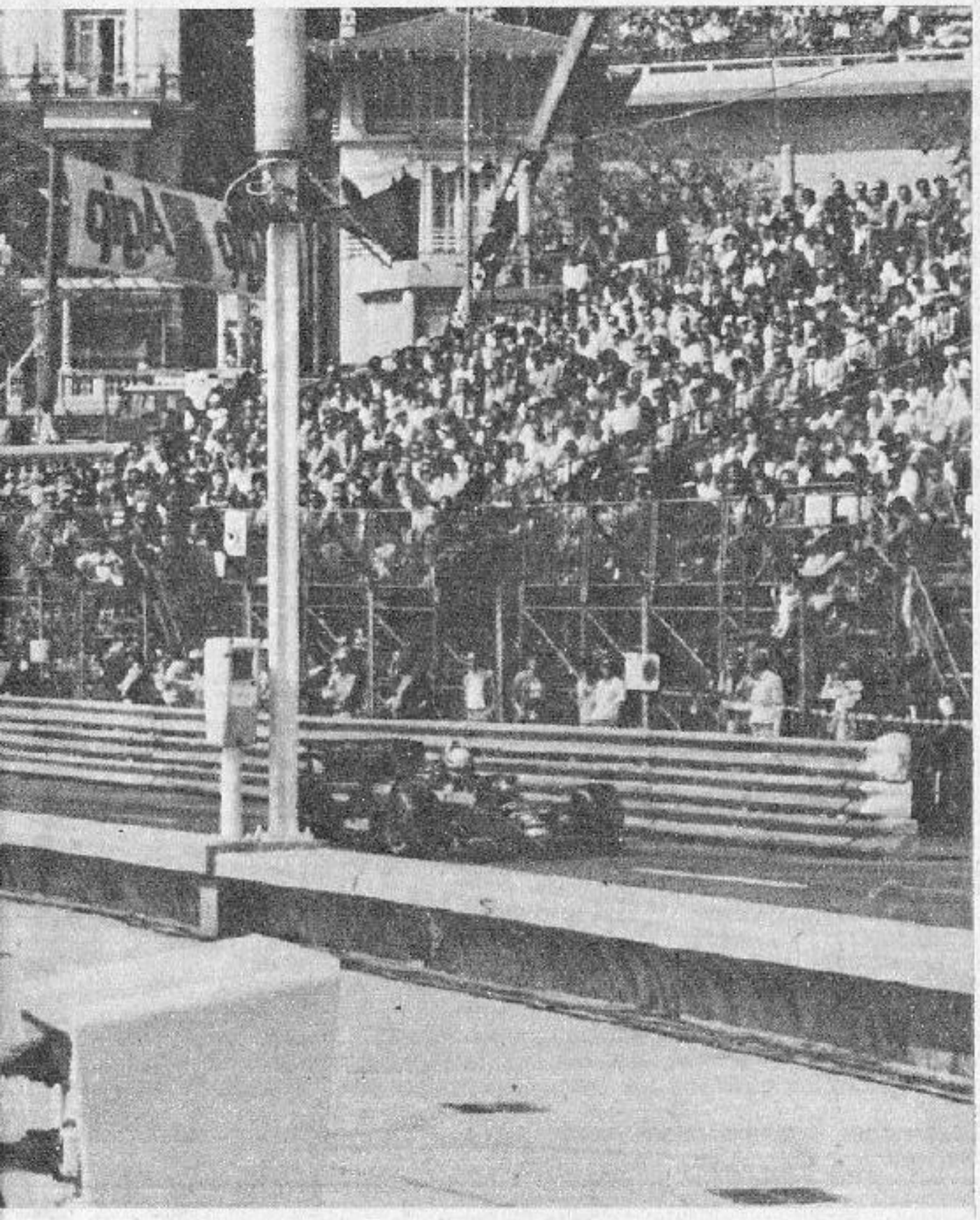
La recordará en cambio el alemán Schutz, que ganó limpiamente ambas series.



En accion el Renault Alpine V6 Turbo de "Poppy" en Monaco

PRUEBAS DE CLASIFICACION: Schutz, 1m54s650/1000 (Prom. 104,499 km/h); Gouhier, 1m55s035; Heger, 1m55s522; Becker, 1m55s581; Sigala, 1m55s652; Brancatelli, 1m55s800; Bleekemolen, 1m56s280; Gonin, 1m56s450; De Lesseps, 1m56s719; Fuchs, 1m57s011; Larrauri, 1m57s245.

FINAL (dos series por suma de tiempos): Schutz, 47m27s514/1000; Gouhier, 47m28s855; Sigala, 47m33s727; Becker, 47m36s071; Brancatelli, 47m40s475; Gonin 47m48s269; Kelterer, 48m04s051; Larrauri, 48m11s413; De Lesseps, 48m26s068; Jaeger, 48m47s759. **Promedio del ganador:** 100,979 km/h. **Récord de vuelta:** Brancatelli en la 22ª, 1m56s658/1000, a 102,700 km/h.



H. B. Producciones S.R.L. Av. Cordoba 3008, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel. 86-6265

PROVA
Cascos
Butacas
Buzos
Antiflama
Visores
Dtos. Asoc. Pilotos, Clubes e Instituciones
Fabrica y distribuye PROVA
A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

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 rigido, semi-rigido 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

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

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

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 ● G.A.T. Y DEMAS CAMPEONATOS 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

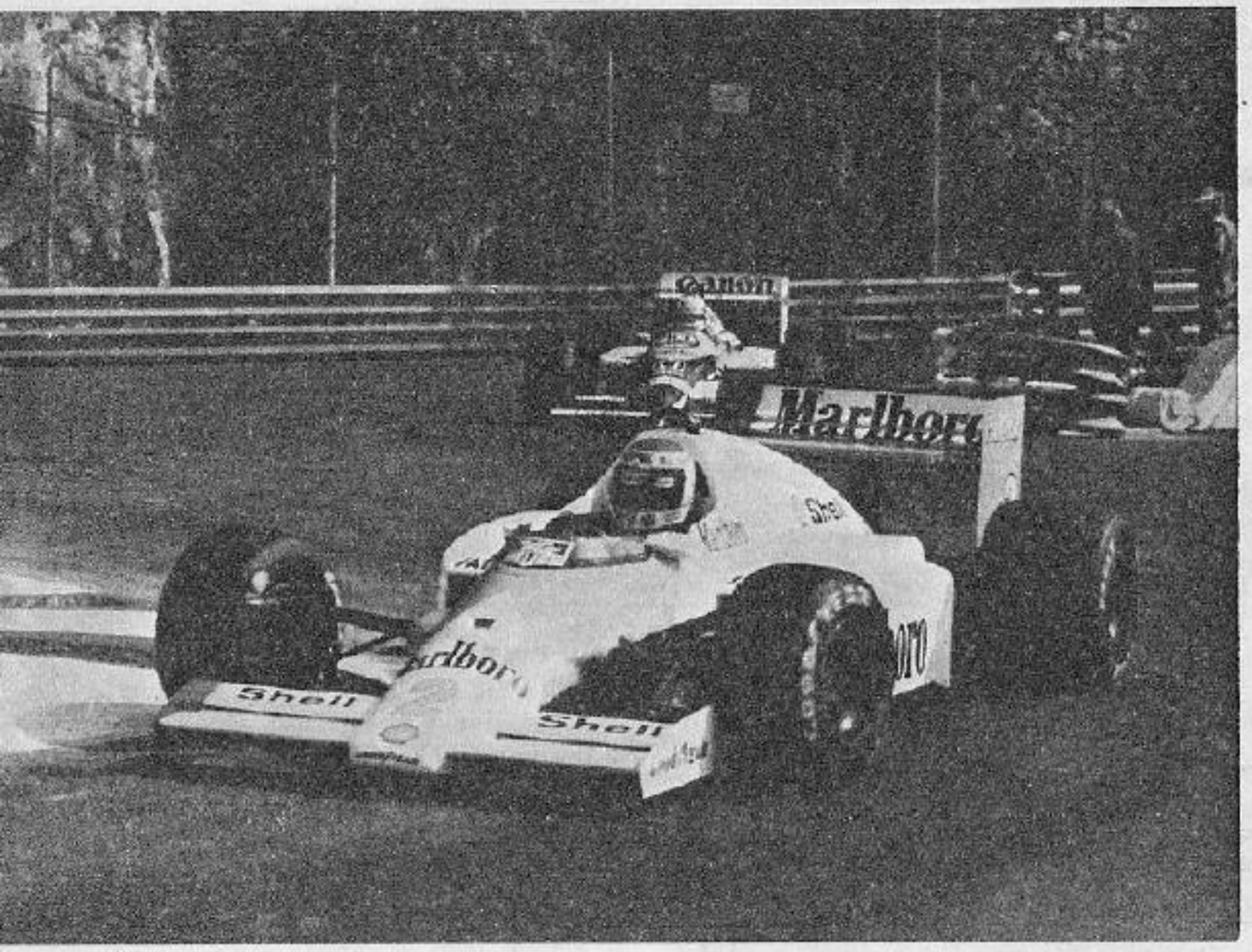
APRENDA Y TRIUNFE
ELIJA UN CURSO:
1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA
Títulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO
PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B)
1678 - CASEROS - BS. AS

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS
OPP-BAG M.R
SIMBOLO DE CALIDAD
● 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. 19,600.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

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

BUTACAS VEIGA
•FIAT .. #39 • TORINO ZX #59 • RE-
FIAT 600 c/CAB. #17
•KOMBIS, MEHARI .. # 29
•RENEGADO .. #49
•DEPORTIVA c/cab. .. #49
GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA
RUEDAS
SPINA HNOS.
★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL
RUEDAS SPINA HNOS.
Adquierelas en las mejores casas del Ramo de todo el país



Keijo Rosberg acaba de deshacerse de Nigel Mansell y se apresta a intentar la caza de su coequipier Prost. Sería en vano y pronto lo asumiría...

Ferrari 27 tuvo que volver a boxes, pero la reputación de Michele había quedado bien a salvo

CAJA – Lejos y fuera de los puntos quedó el gran favorito de principios de temporada, **Nelson Piquet**. Con motores de carrera, ni Piquet ni Mansell parecían en condiciones de girar al ritmo de la punta. Aquél, para colmo, largó un poco atrasado y quedó en medio de un complicado tren que impedía avanzar libremente. Obligado a diversas maniobras difíciles, la caja del Williams sufrió las consecuencias y así se esfumaron todas las posibilidades para el brasileño. Mansell, en cambio, mantuvo su cuarto puesto, que no era amenazado por nadie al final.

CAMBIO – El circuito de Montecarlo pasó de 3.312 a **3.328 metros** por efecto de la construcción de la nueva chicana del puerto, ahora convertida en una "nueva ruta", con una curva a izquierda y otra a derecha que obligan a los pilotos a desacelerar sensiblemente. Una innovación recibida con beneplácito por todos, porque la vieja chicana era muy peligrosa. La novedad comporta también un ascenso de cerca de dos segundos en los tiempos de giro, no tanto por los metros adosados sino por lo trabado y lento del nuevo sector. Se supone que el avance técnico no tardará en devolver a los autos a los tiempos anteriores.

CURIOSIDADES – En realidad, durante las pruebas libres del sábado a la mañana, **Senna** había obtenido **1m22s340/100**, dos segundos más que la pole de 1985, que fue de 1m20s450. Se creía posible que en la última tanda de clasificación el tiempo fuera bajado, pero la pista sucia de aceite por la rotura de los motores de los dos Minardi, lo impidió. Curiosamente relevamos que el tiempo de la pole de **Prost (1m22s627)** es prácticamente el del giro más veloz en carrera obtenido por Alboreto el año pasado (1m22s637), por lo que se puede suponer que el límite efectivo posible sea situado en torno de **1m20s400/100**.

OVALES – Por primera vez hubo en carrera dos motores **Ford** turbocomprimidos. Y **Tambay** pudo demostrar que son muy buenos, mediante prestaciones relevantes en cada sesión. El chasis construido por la gente de **Lola** no parece irle en zaga, por lo que se puede prever que la escuadra anglonorteamericana estará en primer plano en las próximas carreras desde el G.P. de Bélgica.

Por Germán Sopeña

TAL COMO LO VI

SENNA ES LA FIGURA... PERO PROST ES EL GRAN CAMPEON

Hace casi dos años que no veía Fórmula Uno. Otras obligaciones profesionales me retienen lejos de los circuitos, y la verdad es que luego de muchas temporadas siguiendo cada carrera de Fórmula Uno, no sólo se extraña sino que además se pierde rápidamente la idea global de lo que sucede.

Volver a tomar contacto con la F.1 precisamente en Mónaco fue, por fortuna, un gran acierto. Por un lado porque el G.P. de Mónaco es "la" carrera del año. Por el otro –más importante aún– porque la distancia más reducida del G.P. en Montecarlo dejaba por el momento en suspenso los lamentables episodios de autos que se quedan sin nafta en las últimas vueltas o que, para evitarlo, giran cuidando el consumo y por lo tanto desnaturalizan lo que debe ser una carrera en el más alto nivel.

Digamos desde ya que esa gran polémica es la que marca el tono del momento en la Fórmula Uno 1986. Como siempre que un tema produce opiniones divididas en F.1 violentas batallas verbales y escritas se cruzan entre **Jean - Marie Balestre** y quien ose sostener criterios diferentes a los del presidente de la FISA. Con su habitual carencia de autocontrol, Balestre llegó a burlarse abiertamente de los pilotos que no están de acuerdo con el problema de los autos que se quedan sin nafta, y como el propio Campeón Mundial, **Alain Prost**, manifestó su disconformidad con la situación actual, Balestre respondió que "**Prost no tiene que hacer nada más que irse a otro lado. Hay 40 pilotos que están esperando ese lugar**".

El problema –a pesar de lo que diga Balestre– existe y seguirá existiendo después de esta pausa en Mónaco. La base radica no tanto en los litros permitidos en el tanque sino en la potencia casi ilimitada que pueden alcanzar los motores por la vía de la presión del turbo. Parece claro que deberá llegarse a una fórmula de acuerdo para limitar la presión de turbocompresión –como se hace sin mayores problemas en las carreras de autos "tipo Indy"–, y el problema del excesivo consumo quedaría resuelto. Pero por el momento no se ve solución aparente y la polémica seguirá presente en el campeonato en curso.

El otro tema dominante en la Fórmula Uno 1986 es la figura de **Ayrton Senna**, considerado por la mayoría de la prensa internacional como el piloto más veloz de la actualidad y como el posible Gran Campeón que suma todas las virtudes, suerte de Gilles Villeneuve y Jackie Stewart a la vez. En Francia lo llaman "**Magic**" **Senna**, en Italia todo el mundo lo quiere ver manejando una **Ferrari**. En Inglaterra es indiscutiblemente el niño mimado del team mimado que es siempre el equipo **Lotus**.

Verlo a Senna en la pista justifica por cierto tales impresiones. El brasileño es una tromba en cada curva pero además brilla en la tarea de analizar las opciones técnicas con los responsables del equipo. Ayrton Senna tiene todas las condiciones para ser el Gran Campeón y en ese aspecto hay un acuerdo generalizado entre los observadores de la F.1 para reconocer que, en el pasado, hubo también velocistas natos como Peterson o Villeneuve, pero que Senna es un velocista nato que además posee gran inteligencia técnica y frialdad mental para fijarse sus objetivos de largo alcance.

El problema de Senna es que también existe en la Fórmula Uno actual un Gran Campeón Mundial que se llama **Alain Prost**.

Mónaco fue una gran batalla entre Senna y Prost. Duró desde el jueves hasta el domingo a la tarde y fue ganada ampliamente por Alain Prost. El francés hizo la carrera perfecta: pole position, en punta desde la largada, record de vuelta, extremo cuidado para pasar autos en el difícil trazado monegasco, ningún error a lo largo de un recorrido agotador. El resultado fue su tercer triunfo consecutivo en Mónaco, su segundo triunfo consecutivo del año luego de Imola, su definitivo retorno al primerísimo plano y la confirmación de su voluntad de ganar otro Campeonato Mundial en 1986.

Este detalle –la voluntad de ganar el título– es de gran importancia porque, si revisamos la historia de los últimos años, vemos que casi nunca un Campeón Mundial logra repetir la conquista del título en el año siguiente. La terrible tensión que implica luchar por la corona suele traducirse en una "descompresión" al año siguiente, la cual inevitablemente produce una disminución de sus posibilidades reales. Así sucedió con Lauda cuando estaba en Ferrari o el año pasado después de ganar con Mc Laren, con Alan Jones cuando ganó con Williams, con Piquet entre sus dos campeonatos, con el propio Stewart o con Fittipaldi. Sólo **Ascari**, **Fangio** y **Jack Brabham** llegaron a ganar campeonatos en forma consecutiva, lo cual fue siempre un hecho excepcional.

Prost demostró en Mónaco que está dispuesto y preparado a lo excepcional. Desde el primer día de prácticas sabía que su gran enemigo sería **Ayrton Senna** y en realidad el francés no creía que el **Mc Laren** pudiera equiparar el nivel del **Lotus - Renault**. Para sorpresa general, Prost le birló la pole position al brasileño –la primera del año, que pierde Senna– y los pronósticos generales quedaron así descolocados. Es verdad que Senna se encontró con permanentes problemas de "tráfico" en la pista, el día sábado, a la hora de clasificar, no pudiendo igualar un tiempo matutino que habría sido "pole", pero igualmente lo realizado por Prost habría sido concluyente. "**En Mónaco el Mc Laren siempre anduvo bien** –advertía el jueves Prost– **y tenemos que aprovecharlo al máximo para compensar sus dificultades en otros circuitos lentos como Detroit o Canadá. Mi objetivo es sumar la mayor cantidad de puntos posibles aunque creo que el gran favorito es el Lotus de Senna**".

El favoritismo de Senna pareció confirmarse el primer día de prácticas. El Lotus goza además del privilegio de motores Renault exclusivos para clasificación, y Senna parecía el dueño obligado de la pole. Alain Prost logró sin embargo un equilibrio casi perfecto en la puesta a punto de su chasis el sábado por la mañana, y por la tarde hizo lo imposible por obtener un tiempo para primera fila. Resultó el mejor registro y ganó el lugar de honor. Lo que en Mónaco significa más que en ningún otro circuito del año.

El resto fue una demostración de madurez y eficiencia conductiva. El momento culminante de esa demostración se pudo ver claramente por televisión cuando, durante dos vueltas, Prost y Senna se encontraron mano a mano en la pista luego que el francés cambiara los neumáticos de su auto. Prost se le puso a la cola al Lotus pero no intentó sobrepasarlo a lo largo de todo un giro. Senna estaba evidentemente incómodo por tal presencia que lo seguía como una sombra, pero hizo exactamente lo contrario de lo que indica la madurez conductiva. Siendo evidente que también él tenía que entrar en seguida a cambiar su juego de gomas, lo lógico era ingresar cuanto antes a boxes y, en todo caso, no arriesgar ningún incidente estúpido en un rueda a rueda con Prost.

Senna, incentivado por la persecución, se dejó llevar al terreno de ver la carrera sólo en función de cada curva. Lo esencial era no dejar pasar a Prost y así arriesgó como loco en una frenada llegando a Sainte - Devote para impedir que Prost pasara al frente. Ayrton lo llevó a la cola una vuelta más al francés y luego entró a boxes con la satisfacción personal de no haber sido superado en la pista por el rival.

Pero, ¿servía eso de algo? No en función de campeonatos. Mucho más lógica era en cambio la táctica de Prost que no perdió la calma pese a girar dos vueltas taponado por el auto de Senna que "**ya no tenía gomas traseras**", según lo reconoció luego el propio brasileño.

"**Mi único problema** –contaba luego Prost– **era no perder demasiado tiempo detrás de Senna. Yo sabía que él tenía que parar obligadamente, así que era cuestión de esperar sin correr riesgos de un toque. Pero en ese ritmo yo estaba dos segundos arriba de lo normal y tampoco podía descuidarme de Rosberg, que no estaba muy lejos.**"

Con evidente sentido táctico, ni bien desapareció Senna de la escena, Prost incrementó notablemente su ritmo superando sucesivamente sus propios records de vuelta. La intención también era obvia: desalentar cualquier expectativa de Rosberg.

Porque ese es el otro parámetro con el cual medir la notable carrera de Prost. Detrás venía nada menos que **Keke Rosberg** con un auto similar y ambiciones similares. Pero el finlandés tiene un manejo no tan cuidado como el de Prost, y la consecuencia la sufren las gomas. "**Traté de seguir el ritmo de Alain** –reconoció también con gran altura Rosberg– **pero a ese tren me quedaba sin gomas, entonces preferí asegurar el segundo puesto**".

El primero era indiscutido. Alain Prost lo había ganado con la solidez de los grandes campeones.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

FITITO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS

FIAT

AMERICAN EXPRESS

Adherido al ACA

AMERICAN EXPRESS
ENVIOS AL INTERIOR

AV. DIAZ VELEZ 4583 - CAPITAL
TEL. 982-1824

AUTO UNION

BIMAR

Linea completa de repuestos y accesorios
AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR
CHICLANA 3658 Tel.923-0070 (1262) Cap.
ATENDEMOS COMPAÑIAS DE SEGUROS

REPUESTOS

TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofran S.A.C.I.

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

Ahora en Castelar

OPEL

"Todo"

CHEVROLET

para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"
OFERTA PANELES DE PUERTAS TRASERAS Y DELANTERAS
OPEL K 180 LEGITIMAS
Av. E.Zeballos 2334 - Tel.629-2217(1712) Castelar

PEUGEOT-REP

DINERS CLUB argencard

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
403 404 T48 504 404 D
"505"
ENVIOS AL INTERIOR
Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 88-8555

Resi-Mar

ACUMULADORES

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

ACA CABAL

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

CASA Cartucho

VANELLI Hnos.

Fabricación y colocación de silenciadores
y caños de escape para autos nacionales
e importados.

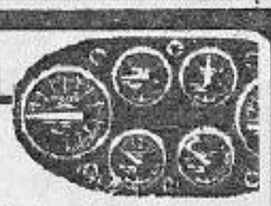
- EQUIPOS DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD
- DEFENSAS PARA PICK-UPS
y linea "U" para automóviles





AV. MITRE 338 - V.Martelli
Telefono: 761-3798
Anexo:
MARIANO PELLIZA 4192
MUNRO - Tel. 762-3687

INSTRUMENTAL "César"



AUTOMOTOR - NAUTICO - AGRICOLA
Reparaciones — Ventas
TABLEROS ORIGINALES Y DEPORTIVOS
VELOCIMETROS, TACOMETROS,
INDICADORES DE NAFTA, TEMPERATURA,
ACEITE, RELOJES HORARIOS.

INSTRUMENTALES ESPECIALES PARA
VEHICULOS DE CARROCERIAS PLASTICAS
Y COMPETICION.

SERRANO 85 (Alt. Warnes 900)
Tel. 855-0024 — (1414) Bs. As.

HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS



Venta y Reparación

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL y llantas PRATI y PROTTO

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

---

distri ford

Distribuidor mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE
DIRECCION - DESPIECES.
• Envios al interior •
Pedidos al Tel. 629-1407

ATENDEMOS TARJETAS DE CREDITO

INDALTMEC

ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407
1712 - CASTELAR

---

limpiaparabrisas ALFREDO

REPARACION — VENTAS — AUTO RADIO
ELECTROVENTILADORES — MOTORES DE
ALTA Y BAJA — AIRE ACONDICIONADO
CALEFACCION

Achala 3681 - Tel. 91 - 6119 (1437) Bs. As.
(altura Av. Saenz 230)

La Cueva del Amortiguador

amortiguadores sadar

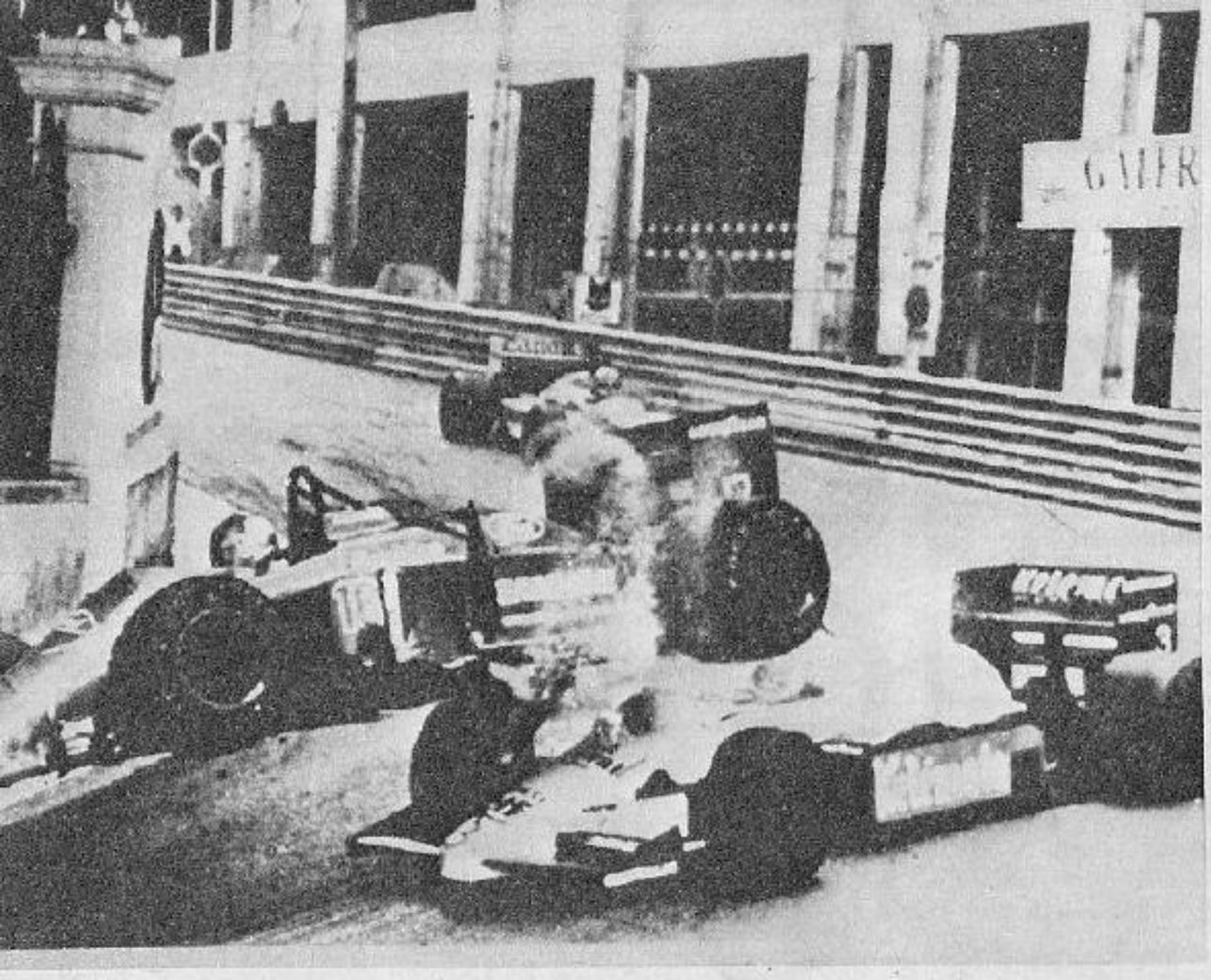
FRIC-ROT Gabriel

estirpe MATTIOLI

GAS M. R. Resortes de Suspensión

Thompson Products

H. YRIGOYEN 1563 — MORON TEL.: 629-5475 C.P. 1708



V. EL ACCIDENTE DEL G.P.

T. TAMBAY: "VI LA MUERTE CARA A CARA"

En la curva tras el descenso que viene del Casino ya se han producido varios incidentes emocionantes. Esta vez le tocó a **Patrick Tambay**, que tras una buena carrera recuperaba terreno y estaba viendo la posibilidad de llegar sexto, con lo que eso hubiese significado: los primeros –el primero, en rigor– puntos para el motor Ford.

En el descenso al hotel Mirabeau, el **Tyrrell** de **Martin Brundle** va adelante del **Force - Ford** de **Tambay**; el francés cree poder pasarlo por dentro, por la derecha... Pero hay poco lugar y su rueda delantera izquierda se toca con la trasera derecha del Tyrrell. El auto se levanta, avanza en el aire, da un impresionante giro y pega de cola –invertido– contra el guard rail, para volver a la pista y caer sobre sus cuatro ruedas. Polvareda y ni un rasguño para Tambay, prontamente socorrido. Pasado el susto, luego del sock dirá: "**Cuando el auto se levantó vi la muerte cara a cara. Cuando aterricé, no estaba más...**".

El Tyrrell de Brundle siguió en carrera, pero por poco tiempo. Llegó a boxes y abandonó. Fue el único incidente notable de la carrera. En las primeras vueltas, **Alan Jones** le había pegado al guard rail de trompa en la curva del Tabac, como le pasó a **Piquet** hace unos años tras un fallido "sorpasso"

INFORMATICA – En una conferencia de prensa muy concurrida, el presidente de la Philip Morris Europa, **Aleardo Buzzi**, junto al administrador delegado de Olivetti, Ingeniero **Franco Debenedetti**, anunciaron la creación de un **sistema de informaciones** que estará a disposición de los periodistas en las salas de prensa en los G.P. a partir de julio, y más tarde a consideración del público. Este sistema contará con toda la información relativa a las carreras de F.1 desde la instauración del Campeonato Mundial en 1950 en adelante. Una enorme cantidad de datos, pilotos, marcas, resultados, circuitos, etc. Una iniciativa gigantesca que implica el transporte de una gran computadora.

HERIDO – Un incidente electrizante se produjo el sábado cuando las máquinas estaban reingresando a boxes. El director deportivo de **Renault**, **Jean Sage**, se aprestaba a cruzar la pista cuando sorpresivamente las máquinas de Palmer y **Johansson** aparecieron, no pudiendo este último evitar tocarlo. Sage cayó aparatosamente pegando con la cabeza en el suelo, temiéndose graves consecuencias. Por fortuna, en el Hospital de Mónaco se constató solamente una leve conmoción cerebral, contusiones en la espalda y se le practicaron ocho puntos de sutura en el cuero cabelludo. La sacó barata.

ERMANNO – En la carrera de F.3 estaba inscripto **Ermanno Alboreto**, hermano de Michele, pero no logró

Arriba, el momento en que se desencadena el impresionante accidente de Tambay, cuyo Force-Ford es lanzado sobre el Tyrrel de Brundle, mientras Mansell los sigue y debe aminorar frenéticamente la marcha. Abajo, De Angelis y Patrese sobre los complicados BT55

FORMULA 3000

CAPELLI, VENCEDOR EN ROMA

El **Campeonato Mundial** de Fórmula 3000 continúa avanzando en su desarrollo. Y en dicho camino, cumplió, días atrás, su segunda fecha, con la realización del **Gran Premio de Roma** que, tal como es tradicional desde los tiempos de la extinta Fórmula Dos Europea, tuvo por escenario el Autodromo de **Vallelunga**, ubicado en las inmediaciones de la capital italiana.

Y la fiesta resultó completa para los aficionados peninsulares, ya que quien se quedó con la victoria fue **Ivan Capelli**, quien tras su frustrada continuidad en el Mundial de Fórmula Uno, recaló en esta categoría con un **March 86 B-Cosworth**. Capelli comenzó a dominar las acciones desde las pruebas clasificatorias, donde prevaleció con un registro de **1m07s13/100** sobre el brasileño **Maurizio Gugelmin**, el italiano **Emanuelle Pirro** y el francés **Pascal Fabre**. El dominio se reiteró durante las 65 vueltas que comprendió la carrera y que culminaron con la victoria de Capelli con Fabre, Pirro y Gugelmin como escoltas. Estas posiciones y el hecho de que la competencia inicial en Silverstone otorgó la mitad del puntaje por haberse cumplido menos del cincuenta por ciento de su recorrido programado, dejaron bastante reñida la lucha en el certamen, que por ahora tiene como líder a Fabre con 10,50 seguido de Capelli con 9 y Pirro con 7. Para ver cómo sigue esta historia, habrá que esperar el 26 de mayo, fecha en la que está programado el Gran Premio de Pau, en el clásico trazado callejero francés

INDY CARS

MEARS, LA POLE EN INDIANAPOLIS



La foto muestra al actor **Paul Newman**, desde hace tiempo vinculado al automovilismo y actual propietario del equipo en el que se desempeña Mario Andretti, conversando con **Rick Mears** y **Danny Sullivan**, luego de culminar, el pasado domingo, las primeras jornadas de clasificación para las "500 Millas de Indianápolis" a correrse el próximo domingo 25 de mayo.

Dicha prueba determinó que con su auto del team **Penske**, Mears se adjudicará ya la pole position, para el gran clásico norteamericano. En cuatro vueltas promedio 348,860 kilómetros por hora, mientras que la mejor de esas cuatro vueltas arrojó un promedio de 350,305 km/h, bajando el registro del sábado de Sullivan. El próximo fin de semana, también en doble jornada, habrá otra sesión clasificatoria, aunque debido al sistema que se emplea en Indianápolis, Rick Mears ya es el dueño de la pole para las más famosas "500".



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sanpessicos

- 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

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

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

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

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

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

AMORTIGUACION

HORACIO

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



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

TEL. 543-9489

SIMPSON.



ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS

Ame. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

FORD 2000/2300 cc

BOTADORES REGULABLES
795 - 9864 - 791 - 4121
UN EXITO



CRESPO LEVAS Y COMPONENTES
ULTRA PERFORMANCE
EXPLOSIVA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.
ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 795-9864
y 791-4121. (alt. Av. Maipú 3200)
(cp. 1636) OLIVOS. Bs. As. Argentina

DINERS CLUB

PEUGEOT ASAMBLEA

Toda la línea de repuestos y pinturas
ORIGINALES Nacionales e Importados

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
TARJETAS DE CREDITO -

Avda. Asamblea 627 (1424) CAP. FED. TEL.: 923-6695

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
Arellaneda 435 — Mic. López. 795-1607

TECNICA 84

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

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platillos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales OCOE
- 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)

PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 5 - LANCIA - B.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD -

---

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

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 1669, CAP.
COLOCACION Y ASESORAMIENTO PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

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

J. L. ANDUJAR

Ingeniería automotríz
TECNOLOGIA EXPERIMENTACION DESARROLLO

• TAPAS DE CILINDRO •

PARA F.2 • F.RENAULT • T.C.2000 • AUTOS DE TURISMO
* ENTUBADOS ESPECIALES *
TAPAS POTENCIADAS PARA TODAS LAS MARCAS
REALIZADAS EN FLUJOMETRO * VALVULAS ESPECIALES * RESORTES Y PLATILLOS * ARBOLES DE LEVA *
TEL. 542-9618
ROQUE PERES 4374. CAP.

BUTACAS
AVANT



SIMIL sparco

Fabricada en Fibra de vidrio

PUEYRREDON 981 (cp. 1032)
CAPITAL. Envíos al Interior

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 1130/38
(cp. 1602) FLORIDA. 760-8995

ALFREDO LOPEZ — LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

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

RUBEN HORACIO NAVARRO

*CARROCERIAS PLASTICAS *CONCESIONARIO OFICIAL

- Línea completa en accesorios para Jeep
- Planes de Financiación * Taller de armado
- Especialidad en doble tracción
- Cubos mágicos

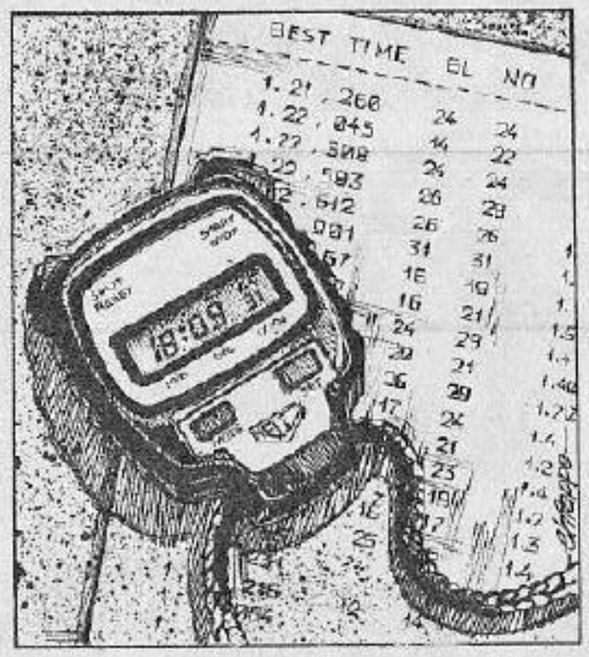
POTENCIACION DE MOTORES
• JEEP • JEEPON • CITRAK • RETRAK
• TECHOS DUROS
PARA TODAS LAS MARCAS



Lunes a viernes de 9 a 12 hs. y de 14 a 20 hs. Sábados hasta 18 hs. • ENVIOS AL INTERIOR
CNEL. PERIN 3790. CIUDADELA SUR 653-2197

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008. 6º B. Tel. 86-6285

LOS NUMEROS



clasificarse. Tampoco se clasificó **Paul Belmondo**, hijo del famoso actor. La misma suerte corrió **Gary Brabham**, segundo hijo del tricampeón mundial. Sí se clasificó, en cambio, **David Hunt**, hermano del campeón James.

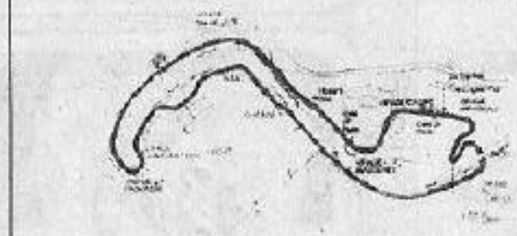
VISITA – Eddie Cheever, que vive en Montecarlo, se movía entre la gente de la F.1 con mucha nostalgia. No estuvo el viernes porque había viajado a Le Mans para las pruebas para las 24 horas del 31 de mayo al volante del Jaguar. Después de haber obtenido el mejor tiempo en ellas, retornó en avión a Mónaco, y sábado y domingo no se perdió detalle.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren. J.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Carrera
Prost	1m24s829	1m26s059	1m25s692	**1m22s627**	**1m26s607**
Mansell	1m26s840	1m30s919	1m24s064	1m23s047	1m27s405
Senna	1m24s885	**1m25s222**	**1m22s340**	1m23s175	1m26s843
Alboreto	1m29s586	1m26s839	1m25s912	1m23s904	1m28s776
Berger	1m28s314	1m26s280	1m26s443	1m23s960	1m28s944
Patrese	1m26s628	1m26s872	1m28s950	1m24s102	1m27s585
Laffite	1m28s042	1m26s702	1m24s408	1m24s402	1m27s873
Tambay	1m28s546	1m27s038	1m27s007	1m24s686	1m27s769
Rosberg	1m28s555	1m26s662	1m26s103	1m24s701	1m26s972
Brundle	1m30s384	1m28s564	1m26s591	1m24s860	1m28s649
Piquet	1m26s185	1m27s919	1m26s516	1m25s287	1m27s797
Arnoux	1m27s330	1m26s900	1m26s335	1m25s538	1m27s988
Streiff	1m33s678	1m32s646	1m26s438	1m25s720	1m31s098
Boutsen	1m28s508	1m29s244	1m28s586	1m25s832	1m30s621
Johansson	1m27s581	1m27s005	1m26s736	1m25s907	1m29s305
Fabi	1m29s079	1m29s397	1m28s883	1m25s926	1m31s647
Surer	1m31s628	1m28s878	1m29s289	1m26s300	1m30s609
Jones	1m28s795	1m26s663	1m28s581	1m26s456	1m35s510
Palmer	1m29s273	1m30s152	1m26s831	1m26s644	1m31s679
De Angelis	1m28s079	1m27s191	1m27s507	1m28s191	1m31s236
Ghinzani	1m34s879	1m29s282	1m27s620	1m27s288	
Dumfries	4m45s406	1m35s027	1m29s351	1m27s826	
Rothengatter	1m32s110	1m36s814	1m29s770	1m28s060	
Danner	1m30s493	1m30s936	1m29s542	1m28s132	
De Cesaris	1m31s442	1m28s962	1m28s216	2m22s479	
Nannini	1m31s761	1m29s447	1m29s285	2m27s098	



El simpático Piquet en boxes, rodeado de colaboradores y allegados, y con cara de pocos amigos. No era para menos...



ORDEN DE LARGADA

	Alain Prost McLaren-TAG Porsche 1m22s627/1000 Prom. 144,998 km/h.
Nigel Mansell Williams Honda 1m23s047	Ayrton Senna Lotus-Renault 1m23s175
Michele Alboreto Ferrari 1m23s904	Gerhard Berger Benetton-BMW 1m23s960
Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m24s102	Jacques Laffite Ligier-Renault 1m24s402
Patrick Tambay Force-Ford 1m24s686	Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m24s701
Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m24s860	Nelson Piquet Williams-Honda 1m25s287
René Arnoux Ligier-Renault 1m25s538	Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m25s720
Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m25s832	Stefan Johansson Ferrari 1m25s907
Teo Fabi Benetton-BMW 1m25s926	Marc Surer Arrows-BMW 1m26s300
Alan Jones Force-Ford 1m26s456	Jonnathan Palmer Zakspeed 1m26s644
Elio De Angelis Brabham-BMW 1m28s191	

CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(disputadas cuatro competencias)

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Alain Prost	22
2°	Ayrton Senna	19
3°	Nelson Piquet	15
4°	Keijo Rosberg	11
5°	Nigel Mansell	9
6°	Gerhard Berger	6
7°	René Arnoux	5
	Jacques Laffite	5
9°	Stefan Johansson	3
10°	Martin Brundle	2
	Teo Fabi	2
12°	Riccardo Patrese	1

COPA DE CONSTRUCTORES

(disputadas cuatro competencias)

Pos.	Marca	Puntos
1°	McLaren	33
2°	Williams	24
3°	Lotus	19
4°	Ligier	10
5°	Benetton	8
6°	Ferrari	3
7°	Tyrrell	2
8°	Brabham	1

CLASIFICACION

"Gran Premio de Mónaco" Circuito de Montecarlo de 3.328 metros. 78 vueltas. Recorrido total: 259,584 km - 11/5/86

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Alain Prost	Mc Laren MP4/TAG Porsche	1h55m41s060/1000	78
2°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/TAG Porsche	a 25s022/1000	78
3°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	53s646/1000	78
4°	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	1m11s402/1000	78
5°	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault		77
6°	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault		77
7°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda		77
8	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW		75
9°	17	Marc Surer	Arrows A9 - BMW		75
10°	28	Stefan Johansson	Ferrari F.186		75
11°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015 Renault		74
12°	14	Johnathan Palmer	Zakspeed F1-841		74

Promedio del ganador: 134,634 km/h.
Récord de vuelta: Prost en 1m26s607/1000 a 138,335 km/h.
Próxima competencia: El 25 de mayo en Spa, Bélgica.

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
3	15	Alan Jones	Force THL1-Ford	Colisión contra el guard-rail
13	19	Teo Fabi	Benetton TG85-BMW	Bomba de combustible
31	8	Elio De Angelis	Brabham BT55-BMW	Motor
38	7	Ricardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Bomba de combustible
38	27	Michele Alboreto	Ferrari F 186	Turbo
42	20	Gerhard Berger	Benetton TG86-BMW	Tuerca central de rueda
68	16	Patrick Tambay	Force THL1-Ford	Colisión con Brundle
68	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault	Colisión con Tambay

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PROST	SENNA	MANS	ALBO	ROSB	PATR	BERG	BRUND	TAMB	PIQUET
20	PROST	SENNA	MANS	ROSB	ALBO	PATR	BERG	BRUND	ARN	TAMB
30	PROST	SENNA	ROSB	ALBO	MANS	PATR	BERG	ARN	BRUND	TAMB
40	SENNA	PROST	ROSB	MANS	ARN	BERG	PIQUET	LAFF	BRUND	JOHAN
50	PROST	ROSB	SENNA	MANS	ARN	LAFF	PIQUET	BRUND	TAMB	JOHAN
60	PROST	ROSB	SENNA	MANS	ARN	LAFF	BRUND	TAMB	PIQUET	BOUT
70	PROST	ROSB	SENNA	MANS	ARN	LAFF	PIQUET	BOUT	BRUND	TAMB

PALAGI Hnos

* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA (Agregado al equipo de alineación por computadora — único en la zona sur).

* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.

* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA
40 Años de experiencia al servicio del automotor
AV. ALTE BROWN 3976 — (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

USTED TIENE SOLO UNA VIDA POR VIVIR. VIVALA CON UN NUEVO CUERPO QUE LE DURARA PARA SIEMPRE.

Es mucho más fácil de lo que usted piensa...

¡Y no tiene que arriesgar un solo centavo!

• ¿Usted se siente descontento con su apariencia?

• ¿Se ve delgado y débil o excedido de peso y flojo?

• ¿Siente que por su físico actual está perdiendo grandes oportunidades en su vida social y sexual?

Ahora sus problemas tienen solución...

Porque Usted tiene a su alcance un método científico creado por el Profesor Kevin Douglas, el preparador físico de los astronautas de la NASA, inventor del sistema de desarrollo corporal que modeló el nuevo cuerpo de John Travolta y el de muchos ayer desconocidos y hoy famosos artistas de Hollywood.

Usted verá cómo puede disfrutar de unos terribles músculos y de un súper físico, **¡de esos que hacen que las mujeres lo miren dos veces!**

¡Trabaje su físico en su casa fácilmente!

Usted puede hacerlo en la privacidad de su hogar. Nadie, en su lugar de trabajo o estudio, sabrá qué pasó con Usted.

¿Quién no desea tener un físico fuera de serie? Pero Usted está ocupado con el trabajo o el estudio, y piensa: "Empiezo a ir al gimnasio la semana próxima". Lo que pasa es que no encuentra el tiempo necesario, y además no puede gastar tanto dinero.

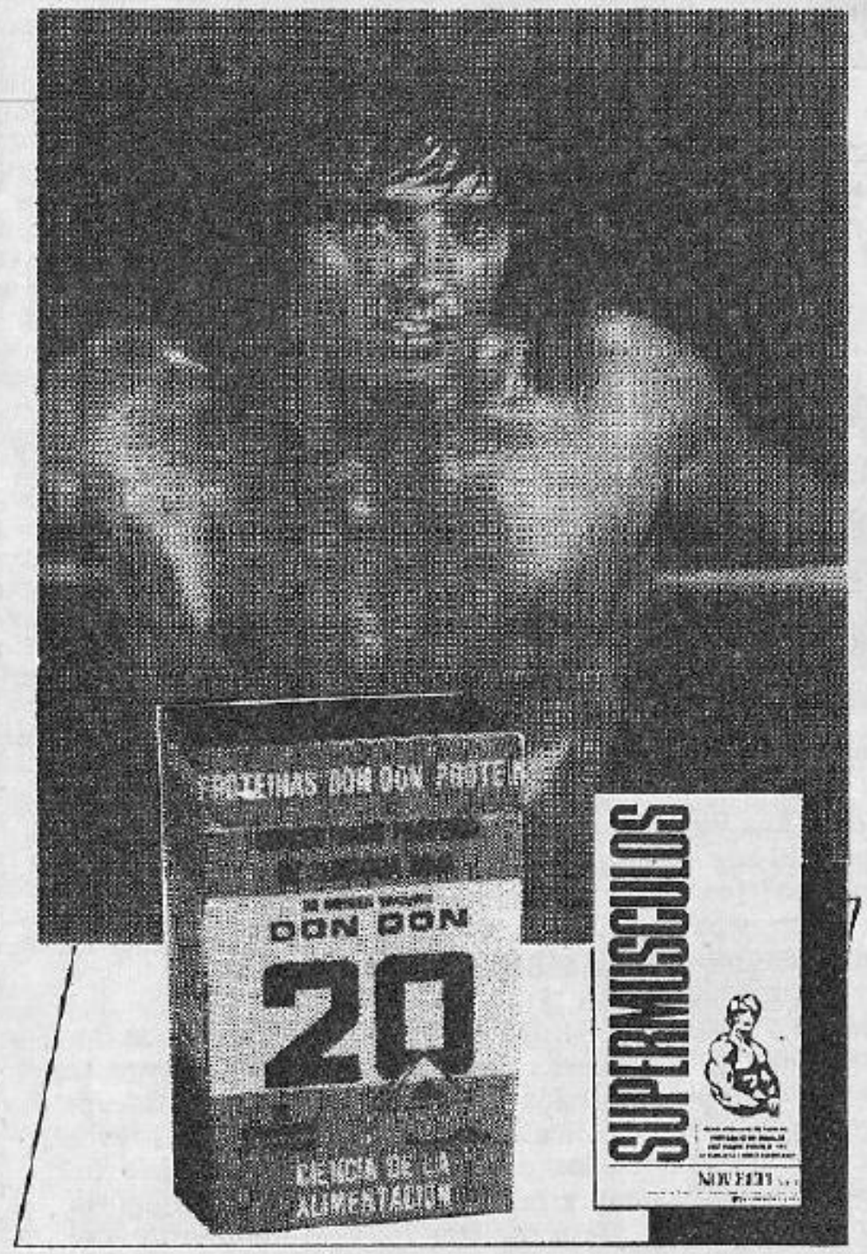
No espere más. ¡AHORA PUEDE DESARROLLAR UN NUEVO CUERPO TODOS LOS DIAS, FACILMENTE Y SIN MOVERSE DE SU CASA!

Siguiendo las indicaciones del **METODO DEL PROFESOR KEVIN DOUGLAS**, el mejor instructor del mundo, la **BARRA "SUPER MUSCULOS"** le permite modelar su físico rápidamente, en sus momentos libres, con un solo aparato **que vale por un gimnasio completo**. Y Usted aumenta su energía en forma natural con la **DIETA DOUGLAS**, que elimina el exceso de grasa, y las **PROTEINAS DON DON como refuerzo** energético. Y los cuatro elementos vienen juntos. ¡Usted no efectúa ningún gasto adicional!

Sea una nueva persona frente al espejo... y frente a los demás

Usted puede estar pensando: "Pero desarrollar los músculos toma mucho tiempo".

¿Cuánto tiempo tarda realmente? Prepárese para una



sorpresa. Con el **METODO DEL PROFESOR KEVIN DOUGLAS** y la **BARRA "SUPERMUSCULOS"**: Usted obtendrá maravillosos resultados, visibles a los ojos de todo el mundo, **en unos pocos días**. No semanas, sino días. Usted sólo tendrá que mirarse en el espejo: observará **sus brazos poderosos**, los fuertes músculos de las piernas, una espalda escultural, los pectorales marcados que siempre quiso tener y un vientre liso y sin grasa. **¡Querrá andar en remera todo el tiempo!**

Usted puede tener dudas: "No sé si mi cuerpo está preparado para desarrollar músculos". En realidad, todos los cuerpos son aptos para el desarrollo físico. Todos, INCLUYENDO EL SUYO, tienen la capacidad para eso. Sólo es cuestión de seguir diariamente los ejercicios del **SISTEMA DEL PROFESOR DOUGLAS**.

¿Está excedido de peso? No se preocupe, la **BARRA "SUPER MUSCULOS"** y la **DIETA** lograrán maravillas con su cuerpo, eliminando los kilos de más. ¿Tiene un físico débil? Ya verá cómo pronto tendrá músculos bien desarrollados, que causarán la envidia de todos.

Este METODO ha sido probado por miles de personas en los Estados Unidos, y sus resultados no dejan lugar a dudas: por más que usted crea que está totalmente fuera de estado, **ESTA ES "LA" FORMA DE TENER EL CUERPO QUE SIEMPRE SOÑO.**

¡Las mujeres lo mirarán dos veces!

La mejor sensación del mundo es ver que su cuerpo se convierte pronto en el que Usted siempre admiró en otras personas. Se sentirá con mas confianza en si mismo, lleno de vida y más respetado por los demás. No tendrá miedo de enfrentar al mundo y a la gente, porque Usted será **un hombre nuevo. Esto es lo que un buen físico logra para Usted:**

Tendrá más fuerza. Y le quedará mejor la ropa. Será admirado por sus amigos y llamará la atención del sexo opuesto.

¡Causará sensación en las mujeres! Ellas no podrán olvidarse de Usted **nunca**: en su trabajo, cuando lo vean por la calle, cada vez que vaya a una pileta de natación. Su físico será la envidia de los hombres, y su éxito con las mujeres aumentará en una forma que nunca imaginó.

¡TENGA!
el Método Kevin Douglas, la Barra "Súper Músculos" y dos obsequios gratis... sin arriesgar un centavo

GARANTIA NOVELTI

A todas aquellas personas que compren el METODO DEL PROFESOR KEVIN DOUGLAS y la BARRA "SUPER MUSCULOS", NOVELTI S.C.I. les garantiza, en caso de no quedar satisfechos con los resultados, el reintegro del 100% del valor de su compra. Si Usted los devuelve antes de los 60 días de recibidos, INMEDIATAMENTE, sin hacerle ningún tipo de preguntas, recibirá un cheque por el valor de su compra.

Con el **METODO DEL PROFESOR KEVIN DOUGLAS** Usted recibe la **BARRA "SUPER MUSCULOS"** en acero de alta resistencia, extensible, que se adapta a cualquier marco de puerta, fabricada según las especificaciones del Profesor.

Y eso no es todo: Usted también recibe **DOS OBSEQUIOS**: un envase de **PROTEINAS DON DON**, con 30 unidades, y la nueva **DIETA DOUGLAS**.

Las **PROTEINAS DON DON** constituyen un refuerzo proteico natural con un excelente aporte de hierro, y la nueva **DIETA DOUGLAS** contiene el plan alimenticio que le permitirá alcanzar un peso ideal mientras aumenta extraordinariamente su energía. **¡TODO PARA LOGRAR UN FISICO ESPECTACULAR Y LA VITALIDAD DE UN ATLETA!** Garantizamos 100% su satisfacción.

IMPORTANTE: El Método del Profesor Kevin Douglas es **exclusivo**; no se vende en librerías ni en casas de artículos deportivos.

¡AHORA USTED TIENE LA OPORTUNIDAD DE MEJORAR REALMENTE SU VIDA! EL METODO DEL PROFESOR KEVIN DOUGLAS Y LA BARRA "SUPER MUSCULOS" DESARROLLARAN SU CUERPO Y LO CONVERTIRAN EN UN HOMBRE NUEVO, SIN TEMORES, LLENO DE CONFIANZA, ENVIDIADO POR LOS HOMBRES Y ADMIRADO POR TODAS LAS MUJERES, ¡AUN LAS QUE NUNCA SOÑO!

Recorte y envíe el cupón HOY MISMO,
o haga su pedido al
☎ 41-8058 ♂ 42-2993
o visítenos en **NOVELTI S.C.I.**
Córdoba 1768, de lunes a viernes de 9 a 20 horas y los sábados de 9 a 13.

RECORTE Y ENVIE YA MISMO ESTE CUPON

Sres. **NOVELTI S.C.I.**, Av. Córdoba 1768 - (1055) Capital Federal.

☐ Sí. Yo deseo tener un nuevo cuerpo que me dure para siempre. Envíenme lo más rápido posible la cantidad de ..... **Método(s) del Profesor Kevin Douglas, con la Barra "Súper Músculos", la Dieta Douglas y el envase de proteínas DON DON de 30 unidades.**

Queda entendido que debo observar un importante desarrollo de mi cuerpo antes de los 60 días, siguiendo las instrucciones del Profesor Kevin Douglas. En caso contrario, podré devolver la Barra, el Método, la Dieta y el envase vacío de proteínas y se me reintegrará la totalidad de su valor, sin hacerme ningún tipo de preguntas. Bajo esta garantía: (marque con una cruz)

☐ Adjunto Cheque o Giro Postal a la orden de NOVELTI S.C.I. por el valor de A 12,99 mas A 3,00 de gastos de envío, o sea un total de **A 15,99**.

☐ Prefiero pagar al cartero por el sistema de contrarreembolso postal al recibir la encomienda en el lugar que yo quiera la suma de **A 15,99** más A 3,00 de gastos de envío.

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

SUPCA 1

Nuestros envíos no tienen membretes ni leyendas exteriores.
NOVELTI S.C.I., seguridad y responsabilidad en venta por correspondencia.

CORSA

Año XXI N° 1036
Del 14 al 20 de mayo 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 **(Redactor)**

DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanicich
(Diagramadores)

COORDINADOR
Rubén Lettieri

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labelos,
Aquiles D. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartori (EE.UU.)

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Nolberto Fernández

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Colascione, 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 Diament **(Nueva York).**

LABORATORIO
Jefe: Omar García

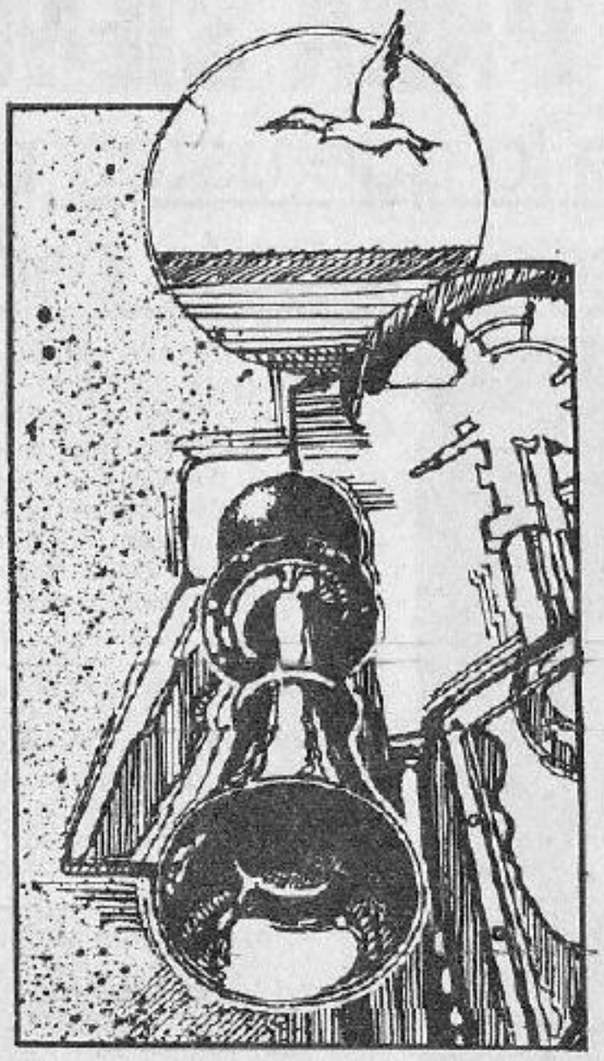
ARCHIVO.
Jefe: Francisco Forciniti

EL UNICO MEDIO CON ALCANCE NACIONAL REVISTAS

editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Mujeiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg
AREA PUBLICIDAD
Gerente: Fernando Costanzó
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



¡QUE REGALOS, CHICOS!

El fin de semana pasado en Las Parejas fue de total festejo para el equipo Ford que comanda el "polaco" José Miguel Herceg. No sólo se llevaron todo, entrenamientos, clasificación, pruebas libres, carrera y récord de vuelta, sino que entre Bessone y Gayraud se "arreglaron" para hacer los regalos como correspondía en cada caso. El sábado, "Tito" le regaló a su hijo menor, Juan Pablo, que cumplía dos años ese día, la "pole position", y como "yapa" el récord de vuelta en carrera. El domingo, Rodolfo "Pocho" Gayraud, padre del ganador de la carrera cumplió 57 años, y su hijo le dedicó la victoria. Todo en su lugar, muy ordenadito, como es el equipo del "polaco", y Juan Pablo y "Pocho" agradecidos... Ah...felicidades.

ZAMPA QUIERE VOLVER CON TODO

Más allá de lo que puede haber sido su esporádica participación en el CAP con la Nissan 300 de Eugenio Breard, Juan Pablo Zampa está trabajando a full en "su" proyecto de T.C. 2000. Al efecto, y tal como CORSA informara tiempo atrás, en Rosario hay varios talentos volcados sobre la elaboración. El motor lo está realizando Omar Sutera, mientras que el casco está en manos de los constructores Juan Rossi –de retorno de Europa– y el hacedor de frentes "Nino" Pozzi. Una de las variables fundamentales que tendrá la Fuego de Juan Pablo será la suspensión independiente integral con la cual estará dotada la unidad, que se estima estará lista en 30 días aproximadamente. Realmente si uno recuerda lo que hicieron en un tiempo Zampa, Balestrini –que ahora también asesora sobre el tema motor– y Sutera, juntos en la Clase 2 de Turismo, y le sumamos el reconocido talento de Rossi y Pozzi en materia de construcción de elementos de suspensión y frenos, el cuarteto –o quinteto si sumamos a "Rafa"– va a ser realmente temible. ¿O alguien puede olvidarse de que Zampa ha sido, quizá y en su momento, el mejor piloto manejando tracción delantera en la Argentina? Ahora sería con otro auto, una potencia totalmente diferente y en una categoría mucho más competitiva. Atención con ellos.

Y JULIO NO SE DETIENE

Además de hacer –no sabe él ni cuántos autos y motores Súper Europa de Turismo– Julio Pardo siempre tiene ganas de trabajar en algo nuevo. Ahora piensa continuar –por su cuenta– el desarrollo del motor Fiat 1500 que llevó a 1600 cc y había comenzado a elaborar para Humberto Dana. La intención del bueno de Julio es terminar de hacerlo, probar en el dinamómetro y ofrecerlo a algún piloto de la Fórmula 2 Entrecor Nacional para que lo pruebe. Si el proyecto va bien, podría llegar a ser de equipamiento normal para esa categoría y quizá, ¿por qué no?, para la F.2 Sudamericana.

CAMBIOS EN EL T.C. 2000

El último fin de semana en Las Parejas circuló muy insistentemente la versión de que el T.C. 2000 cambiaría radicalmente su programación previa a las competencias en un futuro no muy lejano. La idea de la categoría sería realizar los entrenamientos del viernes –como hasta ahora– y agregar una sesión de clasificación también ese día, por la tarde. El sábado todo se haría entre la mañana y las primeras horas de la tarde. Verificación técnica, entrenamientos y otra sesión satisfactoria, como para terminar con un Parque Cerrado en el cual todas las unidades recibirían una revisión y luego serían reintegradas a sus equipos. Esta es una vieja idea que también se barajó el año pasado, quizá con alguna característica diferente, y luego no se concretó. ¿Se operará ahora?

¿PAUL Y FARAONI PREGUNTAN?

"Realmente no sé cómo interpretar la actitud de la C.D. de la A.C.T.C. Hace unos meses tuvimos una reunión donde tratamos el tema de la provisión de los neumáticos de la categoría por parte de nuestra fábrica. Nos pidieron un presupuesto y quedamos en hacer una prueba en pista con nuestras gomas. Les entregamos la nota –el presupuesto era un 20 por ciento más económico que el de Faneco– y hace una semana me entero –estando en el programa de Carburando de que habían probado y aprobado el uso de las otras gomas para las carreras de pista de la categoría. Yo no pretendo cuestionar la calidad de los neumáticos de nuestros colegas, ni tampoco su costo. Sí me preocupan la falta de ética y la actitud de la A.C.T.C. que no solo no nos llamaron más, sino que ni siquiera nos informaron de las razones para adoptar la decisión.

"Creo que el trato entre caballeros indica que ésc no es el procedimiento correcto. No sé, ¿quizá la educación que yo recibí en mi casa no sea la que se utiliza hoy?" El concepto pertenece a **José Manuel Faraoni** (h), representante en las carreras de los hermanos Paul, y distribuidor de sus neumáticos.

TRAVERSO TITULAR, DARAY SUPLENTE

El domingo pasado, luego de las pruebas libres de la mañana se realizó una importante reunión de los pilotos del T.C. 2000 que tuvo por epicentro el camión taller Del Sur Competición. En la misma se trató la representatividad que los pilotos van a tener en la Comisión Directiva de la APTC 2000, de aquí en más, con derecho a voz y voto. El titular de los pilotos será **Juan María Traverso**, mientras que su reemplazante en caso de ausencia será el campeón de la categoría, **Ruben Daray**. ¡A hacerse escuchar, muchachos!

RENUEVAN LA ARTILLERIA

Los lectores memoriosos recordarán que en el balance de la carrera de Santa Fe de T.C. 2000 decíamos que las coupé de Quilmes que manejan Del Campo y Banfi estaban muy equilibradas en el chasis, pero no muy rápidas en cuanto a sus impulsores. **Carlos Souza Martínez**, que nunca se detiene en su creatividad, es consciente de ello y ya está trabajando en un nuevo desarrollo de motor totalmente diferente a los actuales. Para la carrera de Buenos Aires del 1° de junio piensa introducir



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TELEFONO NEGRO

—¡Hola!... Con alguno de los vándalos de CORSA, por favor.

—Con uno de ellos habla... ¿Y allí, quién?

—El "Anónimo", mi amigo. Lo llamo para pasarle algunos datitos interesantes.

—Adelante... soy todo oídos. Pero por favor, hable con voz más clara.

—Lo que pasa es que anoche anduve de farra y usted sabe cómo son estas cosas. Copita va... copita viene. Al final uno queda a la miseria.

—Ese es un problema suyo, mi amigo... No me diga que era eso lo que nos quería decir.

—Calma, no se apresure... si le cuento eso es para que entre en clima... Estuve noches pasadas en una confitería de onda, en Posadas y Ayacucho, donde el "Pato" Morresi estaba con un grupo de amigos festejando su victoria en Tandil.

—Ajá... y además de Morresi y usted, ¿quién más estaba?

—Alcancé a divisar a René Ducret.

—Pero si Ducret corre con Ford, ¿cómo fue a festejar un triunfo de Chevrolet?

—Es que más allá de que corran en marcas distintas, los dos son muy amigos...

—Bueno, ¿eso es todo?

—No... hay más. Bastante más.

—Adelante, entonces.

—Según comentó en esa reunión, soplan vientos muy malos para Oscar Angeletti y José Dibenedetto por algunas cositas que sucedieron en Tandil.

—Cuente, cuente... ¿De qué se enteró?

—Ah... le gustó, ¿eh?... Los dos podrían ser sancionados y con severidad por parte de la A.C.T.C. Angeletti, por llevar gente montada sobre el capot de su Dodge en la vuelta de honor, y Dibenedetto porque en una subida, al detenerse el motor, pretendió empujar su auto, el que luego quedó cruzado sobre el pavimento. En ese momento, Oyhanart, al llegar al lugar y encontrarse con ese escollo, debió hacer milagros para sortearlo.

—¿Y en cuanto a Angeletti?

—Ahí la cosa tiene otro matiz, ya que fue visto por miembros de C.E.C.A. cuando llevaba gente sobre su capot, y aquellos habrían pedido una sanción para el piloto.

—Por lo visto, la cosa es bastante grave...

—Ya lo creo, y ni le cuento, cambiando un poco de tema, la atención que tuvieron Sasso y Defeo en el hospital de Tandil, donde fueron a parar tras un azaroso viaje en ambulancia guiada por un intemperante chofer. En el hospital los atendió un médico que pareció más preocupado por el partido de fútbol que estaba escuchando que por el estado de los accidentados. No les permitió el uso del teléfono y, además, les dio el alta afirmando que no tenían daño físico. En Buenos Aires se comprobaron fracturas de costillas en Sasso, y en Defeo, además de lo mismo, se le encontraron problemas en una rodilla.

—Bueno, pero eso es bastante grave. ¿Está seguro de lo que dice?

—Si lo llamo es porque tengo el dato "posta", y si no me cree llámelo a Sasso a ver qué le dice. Usted, con sus dudas, me está ofendiendo.

—No lo tome así... Le agradezco la información y para otra vez que sepa algo, le ruego que nos llame. ¿De acuerdo?

—OK... y ahora lo dejo, pero antes, permítame que haga llegar mi felicitación por los 20 años de CORSA. ¡Happy Birthday!

—Se lo agradecemos, y a ver cuándo pasa por aquí para tomar una copita.

—En cualquier momento caigo. Chau...

TREGO PREMIOS

*En el **Automóvil Club Argentino** se llevó a cabo la entrega de premios a los campeones '85 de las categorías fiscalizadas por esa institución. En el acto estuvo presente —entre otros— el doctor **Rodolfo O'Reilly** (secretario de Deportes de la Nación), quien, como muestra la foto, puso en manos de **Osvaldo "Cocho" López** el trofeo por ser campeón del Club Argentino de Pilotos. Los otros premiados fueron: **Miguel Angel Etchegaray** (FRA); **Ernesto Bessone** (Turismo Clase 2); **Eduardo García Gómez** (Turismo Clase 3); **Hugo Rosso** (Rally Clase 1); **Miguel Torrás** (Rally Clase 2); **Jorge Recalde** (Rally Clase 3); **Rubén Daray** (TC 2000); **Carlos Bustos** (Navegante rally Clase 1); **Fernando Stella** (Navegante Rally Clase 2), y **Jorge del Buono** (Navegante rally Clase 3). También hubo premios para las marcas campeonas, según este detalle: **Fiat 128 CLI 1301** (Turismo Clase 2); **Renault 18 GTX** (Turismo y Rally Clase 3); **Fiat 128 1100** (Rally Clase 1); **Renault 12 TS** (Rally Clase 2), y **Ford Sierra XR4** (TC 2000).*

SUGERENCIAS
POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A EDDIE PUBLICITARIA SRL
CORDOBA 443 - 1º P. "A" - Tel. 311-2184

LLANTAS
ORIGINALES Y DEPORTIVAS
AUTO - CAMION - ACOPLADO - AROS
PRUITO SPINA
COMPETICION LLANTAS - BUZOS CASCOS - BUTACAS
DISTRIBUYE: rueda club
BOYACA 1539 (1416) CAP. Tel. 58-2525

VOLANTES
Cmatra
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuercas Antirrobos de Ruedas.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS
IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

ESCRIBANO PUBLICO
Certificación de firmas para contratos de transferencia de automóviles y fotocopias, poderes incluso irrevocables, actas de Constatación, etc.
Tel.: 45-1307 y 46-6244

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas
NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA
TRIMBRITE PRODUCTS
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.
ENVIOS AL INTERIOR
DUKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO
GUARDAPLAST
INFORMES DE COLOCACION 750-5692/5483 de 7 a 15 hs. Lun. a Vier.

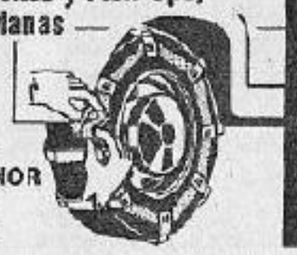

CORTE TRANSVERSAL DE LA UBICACION DE GUARDAPLAST

Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION
AG®
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736

ATENCION JOVEN ESTUDIANTE...
QUERES PARTICIPAR EN EL NACIMIENTO DE UN AUTO G.T. INTEGRAMENTE ARGENTINO?
LLAMÁ AL ARQ. EDUARDO
552-9052/9030

Para su PEUGEOT Bujías Gran Performance
IMPORTADAS DE FRANCIA
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
EYQUEM CONCORDE
CABELLO 3383/85 (1425) - Tel. 801-3952/3957/8634/8959
TAMBIEN EN TODAS LAS CASAS DE REPUESTOS PEUGEOT

CALCOMANIAS
esepe® COMERCIALES PUBLICITARIAS
INTEGRA EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO CON SU ATENCION ESPECIAL A...
PILOTOS - PEÑAS - ASOCIACIONES Y EMPRESAS PATROCINANTES
ENVIOS AL INTERIOR
GUATEMALA 5614 - CAP. - Tel. 771-6064 / 772-6363

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro
Cmatra
para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas y de fácil colocación.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
LA CASA DEL VOLANTE SRL
Olavarría 2950
(1678) Caseros, BsAs.
Tel. 750-8627
Warnes 1400 (1416)
Tel. 58-9694

CITROEN 3CV - IES.
TALLER ESPECIALIZADO Y AUTORIZADO
IMPORTADOS - DYANE - VISA - GSA - CX.
CONTROL ELECTRONICO DE UNIDADES
CHAPA Y PINTURA - SEGUROS
TALLER: CALLE 42 Nº 3732 (1650) SAN MARTIN - Tel. 755-0020
VENTAS UNIDADES 0 Km. y USADAS: CALLE 101 (Ruta 8) Nº 2635 (1651) SAN MARTIN - Tel. 752-9354

una mejora en la carburación que va a ser probada previamente en el dinamómetro. Se trata de una batería de carburadores Mikuni, especialmente realizados para ese motor. Posteriormente irá al banco el nuevo motor con carrera y diámetros de pistón totalmente diferentes, al igual que el tren de válvulas, las bielas, las cámaras de combustión, la tapa de cilindros y el cigüeñal. Con todo ello, y siempre que vaya bien como espera el "negro" Souza en el banco, iría Gerardo del Campo a Salta –la siguiente de Buenos Aires–, para probarlo ya en carrera. Si funcionara todo en orden, el equipo Del Sur Competición tiene los elementos como para hacer otro similar para la coupé de Angel Banfi, el que lo utilizaría en la carrera de Resistencia.

LOS SIERRA TAMBIEN ESTAN EN QUILMES

Por lo menos dos de los Sierra Ghia 2,3 de la nueva clase del Turismo tendrán origen en la ciudad del sur del Gran Buenos Aires. Allí serán atendidos, en distintos talleres, los Sierra de **Gerardo Del Campo** y **Oscar Fineschi**.

El de Gerardo se está realizando en la parte de chapa en el taller donde se hacen las coupé de T.C. 2000, mientras que el de Fineschi se materializa en el taller de Guillermo Garófalo.Las dos unidades estarán listas para el debut de la categoría el 18 de este mes en Buenos Aires. Por su parte, la atención del auto de Gerardo estará a cargo de Benjamín Misradi, también en Quilmes, si bien se desprende que el autor de la mecánica no va a ser otro que Carlos Souza Martínez, quien también irá como asesor de los dos autos a las carreras, mientras los pilotos operarán en equipo.

DEBUT EN F.R.A.

Luis Belloso, oriundo de Zárate, que corrió el Sudamericano de Karting y que en la actualidad es competidor del T.C. Regional, dejará esta categoría para enrolarse en la Fórmula Renault Argentina, debutando en Buenos Aires al mando de un chasis Percha, cuyo motor estará atendido por José Belloso.

CUPECITAS CONTROLADAS

El pasado domingo 4 de mayo, con organización del **Lobos Automóvil Club** se llevó a cabo una competencia de regularidad con velocidad controlada en la que participaron vehículos agrupados en la **Asociación Cupecitas Turismo Carretera**. Se utilizó un circuito de tierra de 8.820 metros, en el que se disputaron dos series y una final, que tuvieron estos resultados: en la 1ª serie se alinearon **Crecente**, Buiatti, Mercado, Martinie y Leone. En la segunda batería los clasificados fueron**Figuereido**, Vaccaro, Durante, Cóccaro y A. Calandra, mientras que los cinco primeros en la final fueron **A. Calandra**, Martinie, Crecente, Buiatti y Durante.

MOTOS POR TV

Todos los domingos, entre las 17 y las 18 horas, por Canal 2 de La Plata, se pone en el aire el programa **"En dos ruedas"**, primer programa televisivo dedicado exclusivamente al motociclismo. La conducción está a cargo de "Barry", Carlos Pereyra y Gustavo Morea, mientras que la producción ejecutiva corre por cuenta de Jorge Maglione.

NUEVA COMISION

En la Asamblea realizada el pasado 24 de abril se eligió la nueva Comisión Directiva del **Monte Auto Club**, que tendrá una vigencia de dos años. La misma está compuesta por **Antonio Capelleto** (Presidente); **Conceto Cardo** (Vicepresidente); **José María García** (Secretario); **José ROJAS** (Prosecretario); **Osvaldo Rizzoli** (Tesorero); **Oscar Kranucheeld**(Protesorero); **Carlos Lahorgue, Eduardo E.Sabo, Omar Gudiño, Héctor Panizza** (Vocales Titulares); **Delfor Gudiño, Juan Di Girgi, Raúl Ascolani** (Revisores de Cuentas). Esta institución celebra sus reuniones todos los viernes a las 20 horas en el Rotary Club, en la calle P.N. López 275.

CIRCUITO PARA EL MIDGET

Se encuentra muy adelantada la construcción de un escenario para la práctica del Midget. El mismo está ubicado en el Complejo Polideportivo Riestra, ubicado en la avenida Varela y Ana María Janer, de esta Capital. La pista tiene una extensión de 402,50 metros, con un ancho de 11 metros en las rectas y 16 en las curvas. Allí se llevará a cabo el Campeonato Metropolitano 1986 de Midget, torneo del que seguiremos brindando información.

CAMPEONATO DE T.C.

Disputadas cuatro competencias (Santa Teresita, Buenos Aires, Bahía Blanca y Tandil) las posiciones del Campeonato de Turismo Carretera quedaron así: **Morresi, 72 puntos**; Castellano, 71,50; Satriano, 64,50; Angeletti, 56; De Benedictis y M. Calamante, 50; A. Aventín, 40,50; Fernandino, 36; Doumic, 32,50; Saiz, 30,50; Mouras y Oyhanart, 30; Caparrós, 29,50; Atauri, 29; Marcos, 21,50; O. Aventín, 17,50; Salgado, 14,50; Berescia, 13,50; Costa, 12; Nesprías y Fiorda, 11,50; Nani, 11; Torrens, 7,50; Reynoso y Landa, 7; Romero y Polinori, 6; Blanco, Spinella y Mazzacane, 5,50; Becco y Apella, 4; Carelli y Sasso, 3,50; Deambrosi y Politano, 3; Ducret y Paolucci, 2,50; Gardinalli, A. Fernández, Goyenetche, Malisia, Loioco, Luppi, Jazma, Palazzo, F. Arrechea y García, 2; L. Hernández, 1,50; R. Calamante, Colabello, Delconte, Firpo, Occhionero, Pesenti, Piccinini, Segad y Urquiza, 1 punto.

PARISI AL T.C.

Emilio Parisi, el piloto de 25 de Mayo que alternó hace años en Turismo y en Turismo Carretera, volverá a esta última categoría. A tal fin, el próximo viernes 16 del corriente se realizará una gran cena "Tuca-Show" organizada por el Auto Club 25 de Mayo (institución que tendrá T.C. el 3 de agosto) que servirá para juntar fondos y poner al Torino para Parisi en línea de largada. Dicha cena se llevará a cabo en el Club P. Italia a las 21.30 horas. Aún está a tiempo para adquirir su tarjeta.



¿Y EL ASADO?

Justamente, ésa es la pregunta que se hacen los integrantes del equipo de competición de ***Roberto Mouras****. El tricampeón de Turismo Carretera acostumbraba agasajar con un asado a sus colaboradores cada vez que vendía alguno de sus T.C. Como es sabido, luego de la competencia disputada en el Autódromo, Mouras le entregó a Jorge Reynoso el Dodge que éste le había comprado, pero en lugar de asado "distribuyó" entre los integrantes del equipo un sandwich de milanesa, que, como muestra la foto, es disputado ferozmente. Del asado, ni noticias. Estos tiempos...*

FIESTA CON TANGO Y TODO

Días pasados, en la sede de la ***Asociación de Corredores Turismo Carretera****, la* ***Subcomisión de Fiestas*** *de dicha entidad llevó a cabo su* ***"Primera Cena del T.C."****, que contó con la presencia de numerosos comensales, quienes además de poder saciar su hambre y sed, tuvieron oportunidad de apreciar diversos números artísticos, entre ellos, los tangos interpretados por* ***Dorita Burgos****, a quien vemos en la foto ante parte de la concurrencia.*



Revista CORSA Nº 1036. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Diepla 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. Mayo de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-84-80

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3908, 6º B. Tel. 86-6865



PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,

etc.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273. (C.P.1407) CAP Tel: 67-0024

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

ENVIOS AL INTERIOR

SOMOS FABRICANTES

VERUI ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (esq. 1824). LANUS OESTE. TEL 249-3264

JAULAS • DEFENSAS





EQUIPOS ESPECIALES
POTENCIADOS
KITS ARMADOS
O SEMIARMADOS

GANADOR DEL 1er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS

Doblamos caños a medida de todo espesor. Por mayor y menor • Consultenos

AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

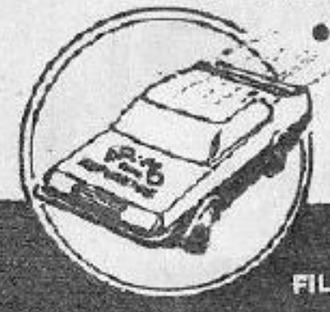
RACING PARTS

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

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

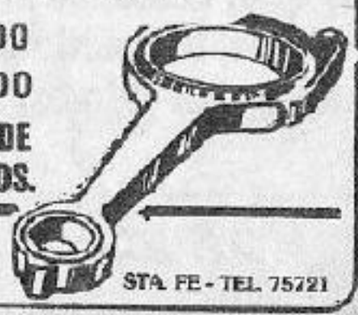
FILTROS WEGA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

bielas de competición

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



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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

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

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-8028

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. 747-2587 - ACASSUSO

LEVAS PATRIREC

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

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

● SCALEXTRIC ● BACHI
● SEBRING ● LEONE

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.

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

LEVAS ROMERO COMPETICION

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

FERRAZZI COMPETICION

EL UNICO CABLE DE BUJIAS UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

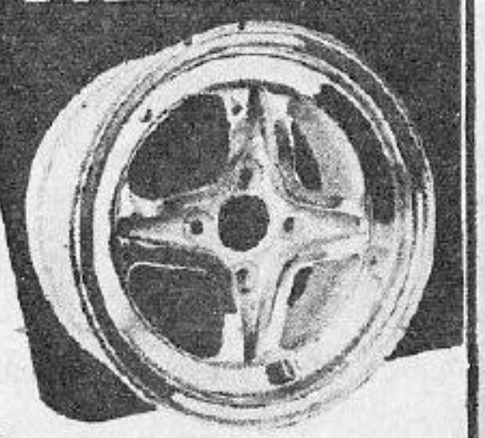
- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

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

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

LLANTAS DE COMPETICION AERO



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

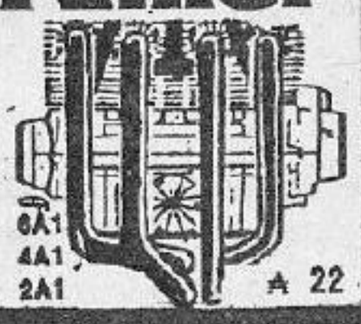
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

ESCAPES DEPORTIVOS PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito
Killer

NO CERRAMOS AL MEDIODIA



PERFOMANCE CENTRE
AV. J. B. JUSTO 3625 CAPITAL
Tel 58 - 5143
ENVIOS AL INTERIOR

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

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. 855-8710/3691. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Horacio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

RALLY DE LA RIOJA

La cuarta competencia del año por el Campeonato Argentino tanscurrirá en la agreste topografía riojana Tendrá 13 primes distribuidos en dos etapas, la primera de la cuales comprende un clasificatorio vespertino el viernes, completándose el sábado. Al día siguiente, finalizará este Rally que, como los anteriores, despierta el interés de los pilotos.

RECORRIDO

Primera etapa 16 y 17 de mayo

PC	Desde...hasta	KM	Hora	C3	C2	C1
1	Va. Sanagasta			Raies	Stillo	Rocchi
	Las Padercitas	13,16	16,18	8m04s	8m23s	9m08s
2	Pta. de los Llanos			Soto	Bescham	Rocchi
	Tama	40,79	9,53	15m23s	16m29s	19m16s
3	Tama - Sta. Rita			Raies	Torrás	Rocchi
	de Catuna	85,29	10,46	48m46s	51m33s	58m16s
4	Sta. Rita de					
	Cat.-L. Blanca	48,26	12,29	SIN REFERENCIAS		
5	Punta de los			Soto	Bescham	Rocchi
	LLanos - La Rioja	88,55	14,12	30m49s	33m56s	40m49s
SEGUNDA ETAPA 18 de MAYO						
6	Pto. Alegre-			Soto	Torrás	Rocchi
	El Ombú	37,38	8,23	26m46s	30m11s	38m40s
7	Río de la Punta-R 75	14,20	10,16	SIN REFERENCIAS		
8	San Pedro-Anjullón	7,41	10,49	SIN REFERENCIAS		
9	Pinchas -			Raies	Torras	Rocchi
	Va. Sanagasta	47,38	11,22	25m52s	28m01s	31m18s
10	Puerto Alegre			Solo	Torras	Rocchi
	El Ombú	37,38	13,05	26m43s	30m11s	38m40s
11	Río de la Punta-R 75	14,20	14,58	SIN REFERENCIAS		
12	San Pedro - Anjullón	7,41	15,31	SIN REFERENCIAS		
13	Pinchas-			Raies	Torrás	Rocchi
	Va. Sanagasta	47,38	16,04	25m52s	28m01s	31m18s

ANTECEDENTES

La anterior edición del Rally de La Rioja se llevó a cabo entre el 18 y el 20 de mayo de 1966, sobre 962,51 kilómetros distribuidos en 14 primes. En dicha competencia largaron 89 autos y llegaron 33, con un desclasificado. Ls clases fueron ganadas por **Konikoff-Simes** (Fiat 128 1.100), **Torrás-Stella** (Renault 12) y **Ernesto Soto** (Renault 18)

DISTANCIAS

En la primer etapa, compuesta por 477,78 kilómetros, hay 276,05 en pruebas de clasificación (57,78%) y 201,73 (42,22%) de tramos de enlace. La segunda etapa prevé, sobre un total de 513,32 kilómetros, 212,74 para pruebas de clasificación (41,44%) y 300,58 (58,56%) para tramos de enlace.

En total, este "3er. Rally de La Rioja" tiene 991,10 kilómetros, distribuidos en 488,79 de pruebas clasificatorias (49,32%) y 502,31 (50,68%) de tramos de enlace.

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

(Disputados Coronel Suarez, Vuelta de la Manzana y Villa Dolores).

CLASE UNO

PILOTOS: Pirles 35 puntos, Martínez 30, Gomez 27, Trosero y Rosso 20, Sciangula 16, Damiliano 15, Angelini 12,5, Caligari y Ricca 12, Morcillo 10, Bordón y Suárez 8, Merlo 7,5, Febre 6, Velázquez, Bonilla y Giofre 4, Salgado Nash, Silenzi y Di Gerónimo 3, Ghilardi 2, Martínez 1,5 y Bua 1.

NAVEGANTES: Albandoz 35 puntos, Silvestro 30, Valentini y Guerrero 20, Gil 19, Yañez 16, Machuca 15, Cordi 13,5, Chiarotto 12,5, Ponotti 12, Rossi 10, Altamirano y Heckmann 8, Pagliacci 7,5, Avedano 6, Ibáñez 5, Pomata, Costignola y Heredia 4, Filsinger, Salgado Nash y Pardo 3, Gonzalez 2, y López 1.

CLASE DOS

PILOTOS: Altamirano 45, Stillo 35, Badra 32, Bescham 20, Schmid 17, Del Campo 15, García Jurjo 12,5, Torras 12, Gora, Tubal y Bravo 10, De Giovanni 8, Mastromarino 7,5, Flere 6, A. Sala 5, Miglio y Jose Recalde 4, Luna (h) y Santángelo 3, Cisneros 2, Debasa 1,5, Bortoni y Perfumo 1.

NAVEGANTES: Stella 35, Valentini 25, Torres 22, Haedo y García 20, Rosso y Lopez Piccioni 15, González 12,5, Guirós 12, Molina, Aliberti, Valerio y Teyssedou 10, Aguirre 8, Jawerbaum 7,5, Schroeder 6, Minardi 5, Farías y Pardo 4, Carbonari y Argüello 3, Díaz y Gramaglia 2, Debasa 1,5, Martina y Duprat 1.

CLASE TRES

PILOTOS: Raies 65 puntos, Peral 19,5, Landriscina 19, Maciel, Pancello y Germani 15, Hu. Hernández 12,5, Otero 10.

NAVEGANTES: Campaña 65 puntos, Zubillaga 19,5, Valles 19, Macial, Pancello y Peretti 15, Coggiola 12,5, Dalceggio 10

F-2 CODASUR EN SALTA TURISMO EN BS.AS.

Estaremos en el noroeste argentino, más precisamente en el Autódromo Martín Miguel de Güemes –circuito de 3.409 metros de longitud– con la tercera competencia por el Campeonato Sudamericano de Fórmula Dos. También en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires –circuito N° 9 de 3.345,50 metros de longitud– estaremos fotografiando y anotando todo lo que suceda con la tercera del Nacional de Turismo y el debut de la categoría "Fórmula Sierra". En el próximo número le contamos...

LOS HORARIOS DE F.2.

VIERNES

9.00 a 10.00 Entrenamientos oficiales
11.30 a 12.30 Entrenamientos oficiales
14.30 a 15.00 Primera tanda clasificatoria

SABADO

9.00 a 10.00 Entrenamientos oficiales
12.00 a 12.30 Segunda tanda clasificatoria
14.30 a 15.00 Tercera tanda clasificatoria

DOMINGO

9.00 a 9.45 Prueba de tanques llenos
12.10 Final a 30 vueltas. Recorrido total: 112,270 km.
12.50 Podio

LOS HORARIOS DE TURISMO

VIERNES

12.45 hs. Habilitación circuito número 9
13.00 hs. entrenamiento Formula Sierra (40')
13.45 hs. entrenamiento Turismo Clase 2 (45')
14.35 hs. entrenamiento Turismo Clase 3 (45')
15.25 hs. entrenamiento Formula Sierra (40')
16.15 hs. entrenamiento Fórmula Sierra (40')

SABADO

de 9.00 a 12.00 Verificación técnica y administrativa
12.45 hs. Habilitación circuito número 9
13.00 hs. clasificación Turismo Clase 2 pares (25')
13.30 hs. clasificación Turismo Clase 2 impares (25')
14.00 hs. clasificación Fórmula Sierra (35')
14.40 hs. clasificación Clase 3 (35')
15.50 hs. clasificación Turismo Clase 2 pares (25')
16.20 hs. clasificación Turismo Clase 2 impares (25')

DOMINGO

9.00 hs. Habilitación Circuito N° 9
9.15 hs. Final no clasificados Clase 2
8 vueltas (25.764,00 metros, mínimo 10 autos)
11.05 Final Turismo Clase 3
15 vueltas (50.182,50 mts.)
11.40 hs. Final Turismo Clase 2
15 vueltas (50.182,50 mts.)
12.20 hs. Final Fórmula Sierra
15 vueltas (50.182,50 mts.)
12.55 Podios

ASI ESTA EL CAMPEONATO DE F-2

(Disputadas 2 competencias)

Friedrich, Leonel, 12 puntos; Maldonado, 10; Guerra, 9; Kissling, 6; Sacrazzini, 5; Verna, 4; Sommi, 2; Melo Pimenta y Romagnoli, 1.

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS DE TURISMO

(Disputadas 2 competencias)

CLASE DOS

Baldinelli y Bessone, 20 puntos; Cogno, 18; Tschopp y Guiral, 15; Di Paolo, 14; Pentecoste, 12; Antúnez y Ansaldo, 10; Fossati, 8; Percaz, 5; Tome, 4; Basso y Paolucci, 3; Cacia y Carignano, 2; Krujosky, 1.

CLASE TRES

Lustig, 24 puntos; Adba y Romero, 20; Gianni, 17; Breard 15; Rodriguez, 14; Maggi, 12; Arballo, 11; Valenti, 10; "Zorba", 6.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

REPUESTOS Y ACCESORIOS
COBAS-FELIX

OPEL · GM · CHEVROLET

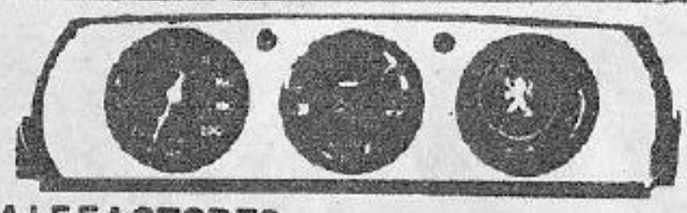
*DISTRIBUIDORES MAYORISTAS DE REPUESTOS Y ACCESORIOS GENERAL MOTORS.
*AUTOPARTES-PARTES DE MOTOR CAJA Y SUSPENSION.

AXIAL · FAG

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

Instrumental
AVELLANEDA

LA ESQUINA DEL INSTRUMENTAL



SIAP
JAEGER

CALEFACTORES
LIMPIAPARABRISAS
ESTEREOS -- ANTENAS

VDO

TODO PARA EL TABLERO DEL AUTOMOVIL

AVELLANEDA 199 Esq. OTAMENDI - Tel. 982-1555 - Capital

---

repuestos
CARBURACION
BOMBAS DE NAFTA
repuestos

CENTENERA 2987 - Buenos Aires
(1437) Tel. 923-7264 / 922-7924

REIMS

SERVICIO ESPECIALIZADO
PEUGEOT
DE: ALBERTO LUIS BATTOLLA

*REPARACION COMPLETA DE MOTORES STANDARD Y COMPETICION.
*TREN DELANTERO COMPLETO
*CAJA Y DIFERENCIAL.

AMERICAN EXPRESS - DINERS - ARGENCARD

Alte. FRANCISCO J. SEGUI 1515/17 - Tel. 59-0775 - (1416)
BUENOS AIRES

FIAT SAN JUAN

FACHAL BRITOS S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y ACCESORIOS

SABADOS ABIERTO TODO EL DIA
TARJETAS DE CREDITO

Av. SAN JUAN 2849 - Tel. 97-8817
(1232) - CAPITAL

TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA

ARGENT-PART

Fue y es... la primera organización dedicada exclusivamente al repuesto **TOYOTA**
Cuatro años de trayectoria y nuestro stock así lo avalan.

REPUESTOS LEGITIMOS
ARGENT-PART
REPRESENTANTE OFICIAL
CENTENERA 3534 - CAP. (1437) - Tel.: 91-6237

TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA TOYOTA

FRENOTECNICA

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS PARA FRENOS

WOBRON

RECTIFICACION DE CAMPANAS
COLOCACION DE CINTAS DE FRENOS PEGADAS
SISTEMA PERMAFUSE
REPARACION Y VENTA DE SERVOS FRENOS



Wadmar · Bendix · TEMSA

RASCO 649 - TEL. 962-7261
(1219 CAP. FED.)

---

dodge·mitre

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
Y ACCESORIOS DODGE 1500 y RURAL

Abierto los Sabados hasta las 18 horas.

AVENIDA MITRE 2200 - Tel. 204-4316
(1872) AVELLANEDA

● PROXIMAMENTE EN BAHIA BLANCA

TALLER
"Alberti"
De EDUARDO ZAMPA

Le brinda a Ud. un servicio altamente especializado a nivel técnico en...

● MECANICA INTEGRAL DEL AUTOMOTOR ●
(Carburación - Encendido)

PARA PEDIR TURNO:
Radio llamada - 311-0056 y 312-6383
(Código 7764)

ZAVALETA 439 (Alt. Caseros 2900) 1437 - Capital

ESTABLECIMIENTO DE MARTINO
INDUSTRIAL COMERCIAL S.R.L.

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

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

AUTO RADIO "DANY"

Autorradio — Estereos — Grabadores — T.V.
Nacionales e Importados
REPARACION E INSTALACION
Cangallo y Salguero
Buenos Aires
ESTACIONAMIENTO EN GOMERIA

Taller
DAYTONA
ARTURO A. CISTERNAS
REPARACION INTEGRAL DEL AUTOMOVIL
CHAPA Y PINTURA
14 de Julio 458 (fte. Vias F.C.G.U.)
(1427) Capital — Paternal

Taller Integral
"PARQUE PATRICIOS"
CARLOS P. VILLARES

Nacionales e importados

* CARBURACION
* ELECTRICIDAD
* CHAPA
*PINTURA
* MECANICA INTEGRAL

LA RIOJA 1641 - Tel. 942-1800 - Capital

AUTO RADIO
EUROPA
S.R.L.(e.t.)



Nos especializamos en ALARMAS ANTIRROBO y ANTI-ASALTO

* VENTA Y REPARACION DE AUTO-RADIOS Y EQUIPOS DE AUDIO
* CALEFACCION

Doblas 690 - (1424) Cap.
Tel. 923-1871

DESARME JARA S.H.L.

COMPRA-VENTA DE REPUESTOS NUEVOS Y USADOS
Y UNIDADES PARA DESARME EN GENERAL
CAJAS — EJES DELANTEROS — MOTORES — DIFERENCIAL
RECAMBIOS DE BOMBAS DE AGUA Y ACEITE —
CREMALLERAS — PLACAS, EMBRAGUES, ETC.

AVENIDA JARA 3755/3760 — Telefono: 72-4388
(7600) MAR DEL PLATA

ESCAPES F.R.



- Nacionales e Importados Colocación en el acto.
- Especiales y adaptaciones.
- Electricidad del Automovil

Abierto de Lunes a Sábados de 9 a 20 hs

AV. JUAN B. JUSTO 1691 (1414) Cap.
Teléfono: 773-9172



Berthierville, Canadá, 18/1/52
Zolder, Bélgica, 8/5/82

"A pesar de la gloria obtenida, tú siempre fuiste el mismo. Algunos te apodaron El Principito, a causa de tu gran talento o bien por tu imagen de acróbata imposible que se imponía a nuestras miradas. Pero, ante todo, Gilles, tú eras un hombre..."

Brilla el sol en Imola esta tarde de setiembre de 1985. El minicircuito diseñado especialmente para el personal del autódromo Dino Ferrari está vacío. No hay nadie tampoco en las pequeñas tribunas que lo circundan. La nostalgia invade a **Joanne Villeneuve**, de pie junto al guard-rail. No es fácil para ella estar aquí. Hay demasiado de Gilles en todas partes. Demasiados recuerdos. Demasiado amor.

Si este momento durara un poco más... Si los relojes marcaran la hora del regreso utópico pero vivido en la piel y una Ferrari roja desembocara en la recta principal trayéndole de nuevo a Gilles a su lado...

Pero las pistas del cielo están muy lejos.

Apenas unos instantes para la fantasía y el llamado de una risa que la devuelve a la realidad.

Joanne gire la cabeza. **Jaques** y **Mélanie**, sus hijos de catorce y doce años respectivamente, se enfundan en trajes de cuero y toman sus cascos. Joanne los mira. Jacques se parece mucho físicamente a su padre. ¡Pero si tan solo fuera eso! Ha heredado también su pasión por las carreras automovilísticas. ¿Y la niña? No. Mélanie se parece a ella. Cuando menos, en el aspecto condescendiente. Sin embargo, ahí está, lista para salir a la pista. Hace unos días le ha dicho: **"Sé que para una chica es más difícil llegar a la Fórmula Uno, pero esto no quiere decir que deba renunciar desde el comienzo"**.

No es el momento de decir nada. ¿Una travesura de chicos? No, es más que eso. Es una decisión de ambos, y como tal, Joanne la respeta. Ella misma los ha traído desde Mónaco, donde residen, en su Ferrari 308 Quattrovalvole azul. Sus hijos quieren probar el kart de 100 cm^3.

Jaques le sonríe. Ella le contesta del mismo modo y toma en su mano derecha un cronómetro que cuelga de su cuello. Así lo han querido y así será.

Joanne vuelve su mirada a la pista.

Demasiados recuerdos...

Lo esperan en Maranello para firmar el contrato con **Enzo Ferrari**. Es el 27 de setiembre de 1977. Una leyenda empieza a escribirse en las páginas del automovilismo deportivo mundial.

Gilles es un hombre con cara de niño. Y es feliz. **"Mi alegría de vivir y mi razón de ser son las carreras"**, dice. Se lo repite a todo el mundo. Todo el mundo le cree.

Mélanie tiene cuatro años. No entiende muy bien lo que pasa a su alrededor. Jacques, que ha cumplido siete, lo comprende y lo disfruta. La familia se traslada de circuito en circuito europeo en una enorme casilla rodante. En realidad, es un amplio departamento con ruedas, mucho más agradable que los sofisticados hoteles. Todos participan de la fiesta. Hasta el perro.

Cuando no está a bordo de la Ferrari de **Fórmula Uno**, Gilles adora montar y desmontar motores. Pero lo que más le gusta es invitar a su esposa a dar una vuelta en la "Bronco" todo terreno. Pasan por los lugares más tortuosos. Gilles juega con los 200 HP del vehículo. **"A veces, me divierto más con esto que con el F-1"**, comenta. Joanne sonríe. Con su amigo **Walter Wolf**, Gilles tiene un proyecto: efectuar un raid a través de los Alpes y pasar por donde ningún vehículo mecánico haya pasado jamás.

Mientras tanto, corre hacia su objetivo: ser Campeón Mundial. Pero no solo una vez, sino dos o tres...

Dicen que es un loco. Que va más rápido que su máquina. Que arriesga demasiado. Que... Bueno, que hablen. Le preguntan cien veces lo mismo: "¿Que pasó en el G.P. de Japón '77, en su segunda carrera con Ferrari? Murieron dos espectadores japoneses...". Y él contesta, paciente: **"Se trató de una serie de malas circunstancias. Era el giro número seis. Toqué a Peterson en el frenaje. Sentí que el coche se elevaba, sobre todo de atrás. Me agaché en el habitáculo y esperé el final. Por milagro, yo no tenía nada. Salí rápidamente. Advertí que había heridos, pero rehusé mirar porque de todas maneras no podía hacer nada y creía que estaba traumatizado. Un accidente así pasa tan rápido que uno no tiene tiempo ni de ver ni de reaccionar. Es mejor así..."**

El primer podio, los primeros laureles, la primera copa en Fórmula Uno. Es el 8 de octubre de 1978. Gilles Villeneuve es ya un ídolo. Gana en su tierra. El viento que azota la pista en la isla de Nuestra Señora, en el río San Lorenzo, asiste a nueve detenciones en boxes. Pero a Gilles nada lo detiene. Acaso porque es también más rápido que el viento.

Aprovecha la "inter-temporada" para viajar a Pra-Loup, una estación

RECORDAN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de deportes de invierno en los Alpes del sur francés. Allí se encuentra con el rallyman Jean-Pierre Nicolas. Diversión asegurada. Juntos desafían las leyes del equilibrio haciendo acrobacias en moto, coche, camión... Gilles adora la nieve. Adora la vida.

.....

Cinco meses después de ese primer triunfo en Canadá, vence en la tercera prueba del torneo 1979, en Sudáfrica. Tres segundos y cuarenta y dos centésimas lo separan de su escolta, su compañero de equipo Jody Scheckter.

Los italianos deliran de gozo.

La prensa por fin coloca a Gilles en el lugar que le corresponde. Un colega francés expresa entonces: "**Los hombres son tres: Mauro Forghieri, Jody Scheckter y Gilles Villeneuve. Son los tres principales actores de una historia que está destinada a terminar muy pronto en apoteosis. El héroe será Gilles Villeneuve. La suerte lo ha designado... porque él le ha forzado la mano. Hace un año, el pequeño canadiense de la cara gentil y seria, era criticado. Ahora, aquellos errores de juventud han dado paso a este verdadero profesional que ha crecido. Los que siguen con atención este deporte no han necesitado, sin embargo, esperar a este G.P. de Sudáfrica para saberlo**".

Por si quedan dudas, Gilles repite su victoria en la carrera siguiente en Long Beach. Scheckter llega segundo. Otra vez 1-2 de Ferrari. El festejo en el podio no puede ser más jubiloso. Porque quedaban dudas, sí. Decían que había ganado en Sudáfrica a causa de la lluvia. Gilles no se inmuta. Pero comenta: "**Bueno, ahora nadie encontrará nada que decir**".

No obstante lo cual, hay mucho que decir. A favor.

Con Joanne, empieza a organizar sus cosas para instalarse en Montecarlo. Pasa la mayor parte del tiempo en Fiorano, donde están instaladas las fábricas y las pistas de ensayos del "Commendatore"; y Mónaco es la opción porque está a sólo 450 km de allí.

Jacques tiene siete años y medio, y Melanie cinco. Ambos regresan dos meses a Quebec a fin de formalizar una escolaridad coherente. Pasan las vacaciones de Pascuas en Canadá en casa de los abuelos paternos, y a fines de mayo regresan a Europa.

.....

Rueda a rueda. Durante diez vueltas. El Renault amarillo y negro de **René Arnoux** no cede... La Ferrari roja de Gilles, tampoco. El segundo lugar está en juego. Se tocan, se agreden honestamente, con determinación. Los espectadores de este G.P. de Francia '79 no olvidarán el final de esta competencia que marcará la revelación de Arnoux y será la confirmación de Villeneuve. La televisión la transmite al mundo entero. Gilles se convierte, para muchos, en el "nuevo Nuvolari". Llega segundo.

Y se despide del año ganando en Watkins Glen, última prueba de la temporada que lo consagra subcampeón tras su coequipier Scheckter... y todo un héroe.

.....

Los recuerdos de Joanne se interrumpen. Jacques y Mélanie están rodando en el minicircuito de Imola. Los mecánicos del team Bugatti no han tenido siquiera tiempo para darles las mínimas instrucciones, cuando ambos ya han salido a tomar su primer contacto con la pista.

Mélanie gira un poco más despacio que su hermano, pero evidencia gran coraje. Jacques, sin ninguna experiencia, está sin embargo capacitado para hacerlo casi al límite que establece el medio del cual dispone, y encuentra rápidamente la trayectoria ideal.

El ingeniero Bugatti dice con una sonrisa: "**Es seguramente un hijo digno del gran Gilles**".

Joanne asiente.

Y piensa...

.....

Es el 31 de mayo de 1981. Gran Premio de Mónaco. Hace quince días, seguro de la evolución técnica de la "Scuderia" que no le ha reportado ningún triunfo en 1980, temporada tras la cual se retiró Scheckter y llegó Pironi, ha firmado un nuevo contrato con Ferrari para dos temporadas. "**No he querido nunca irme de Ferrari**", dice.

Esta nueva victoria confirma sus palabras.

Agitando la enorme botella de champagne, Gilles piensa en que ha tenido suerte de ganar esta carrera. Pero ha sido después de tener mucha mala suerte. Hacía veinte meses que no llegaba primero. Es mucho tiempo, de modo que ganar, aunque sea por obra de la fortuna, no le importa. Es incluso mejor, porque es inesperado. Una buena sorpresa.

"**A fuerza de darle esas 'alegrías terribles'** –dice un periodista–, **cualquier día acabará fulminando a Don Enzo de una crisis cardíaca ante su televisor.**"

Pero Gilles siente un gran afecto por su patrón.

Esa misma tarde lo llama por teléfono. "**Gracias** –le dice–, **simplemente gracias.**"

Y cuando se encuentra con su hijo mayor, lo abraza y le recuerda que "**cuando persigues una meta, no debes bajar los brazos hasta conseguir lo que quieres**".

El pequeño Jacques tiene muy presente esta frase. A pesar de Joanne.

.....

Tres semanas más tarde, la Fórmula Uno se traslada a España. Durante el Gran Premio, Gilles sufre lo indecible. El coche no resulta nada fácil de pilotear. Jacques Laffite, por ejemplo, toma cuatro curvas a fondo con su Ligier, y la Ferrari no puede hacerlo. Faltan 25 vueltas para el final. Gilles no puede siquiera utilizar toda la potencia a la salida de las curvas lentas, puesto que las ruedas patinan enormemente. Incluso en tercera tiene que aplicar mucho cuidado. Jacques se coloca varias veces junto a él. Gilles está seguro de que el francés acabará pasándolo, aunque sea por el lado externo. Va tan despacio en las curvas... Pero tiene una velocidad de punta formidable que le da un puñado de metros de ventaja en cada vuelta. No es mucho, claro, pero sí lo suficiente como para que no puedan atacarlo en la frenada.

Gilles consigue, gracias a su extraordinaria habilidad, conservar la ventaja durante las porciones sinuosas donde sus adversarios no se atreven a atacarlo. Pero piensa que le resultará imposible resistir hasta el final. Cree que va a perder la carrera.

Gordon Murray, el ingeniero de Barcham, está recorriendo todo el circuito a pie. La estabilidad de la Ferrari le parece verdaderamente mala. Se pregunta cómo hace Gilles para no cometer ningún error.

El motor se para al final de la línea recta al frenar, y vuelve a ponerse en marcha cuando acelera. Gilles no ve la bandera a cuadros. Desde su "stand" le indican que queda aún una vuelta. El motor se para definitivamente en la curva del túnel. Sigue hasta boxes en punto muerto. Durante unos segundos, el canadiense se siente la persona más infeliz del mundo. Entonces, ve a Laffite. Jacques se dirige también a la pista de desaceleración. Eso significa que ¡ha ganado su Ferrari!

Su última victoria. No su última hazaña.

Ya nadie discute su talento. **Guy Ligier** no se cansa de decir que "**tienen suerte en Ferrari de tenerlo como piloto**".

Tiene suerte el talento de tenerlo como representante.

.....

"**Mélanie, ¿tú también?**

"**Jacques es fanático como Gilles, lo lleva en la sangre, pero tú...**

"**¡Si al menos tú desistieras de correr, puesto que no veo el modo de impedírselo a tu hermano!...**"

Gilles decía que el peligro es parte de la vida. Jacques ha hecho de estas palabras una máxima a seguir. Es esto lo que preocupa a Joanne.

Hay mucho sol esta tarde en Imola. Tras las pruebas con el kart, Villeneuve Junior se sube por primera vez a un monoposto de la Fórmula 4.

Joanne sonríe.

No más recuerdos. El **8 de mayo de 1982**, en **Zolder**, duele demasiado. Luego vinieron los homenajes, el museo Berthier-Villeneuve, la estatua, las cartas de los que no lo olvidarán jamás...

Una última imagen acude a la mente de esta mujer que ha iniciado un curso de tres años de estilista de moda: en Fiorano, Jacques dando algunas vueltas en pista con Gilles, que acciona los pedales de una Ferrari 308 GTB dejándole el volante a su hijo.

Y una voz recita, desde alguna parte, el pensamiento que el Comité Berthier-Villeneuve ha transformado en rezo: "**El camino de Berthier a Mónaco fue largo y a veces penoso, pero el éxito y la felicidad estaban en la cita. A pesar de la gloria obtenida, tú siempre fuiste el mismo. Algunos te apodaron El Principito a causa de tu gran talento o bien por tu imagen de acróbata imposible que se imponía a nuestras miradas. Pero ante todo, Gilles, tú eras un hombre, tan simplemente, y eso es algo que a veces se olvida. Te saludamos, Campeón**".

Silvia Penée Arias

DO A GILLES

Revisando apuntes

●Más Fotos●Apostillas●Conclusiones

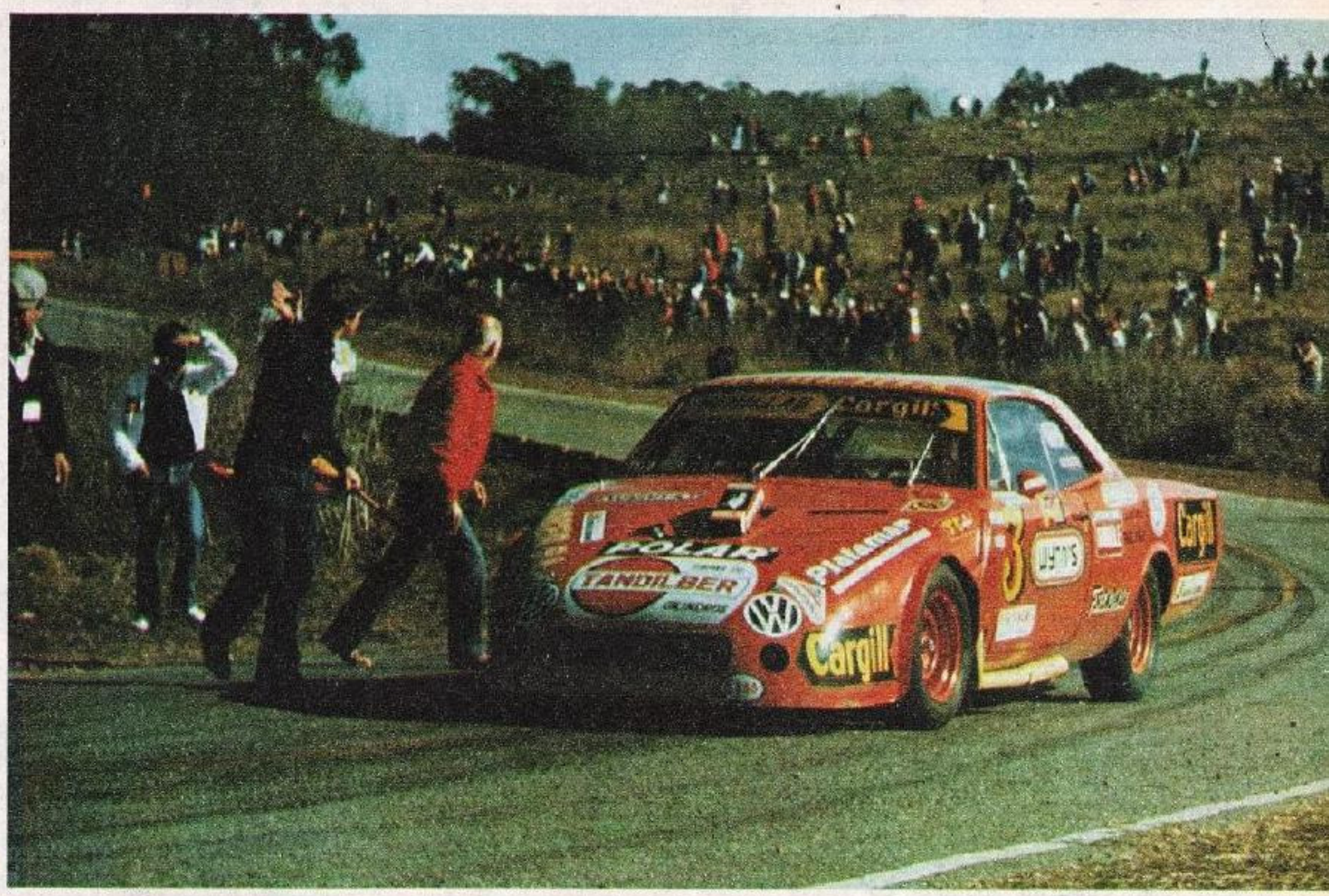
TURISMO CARRETERA EN TANDIL, BUENOS AIRES (4/5/86)

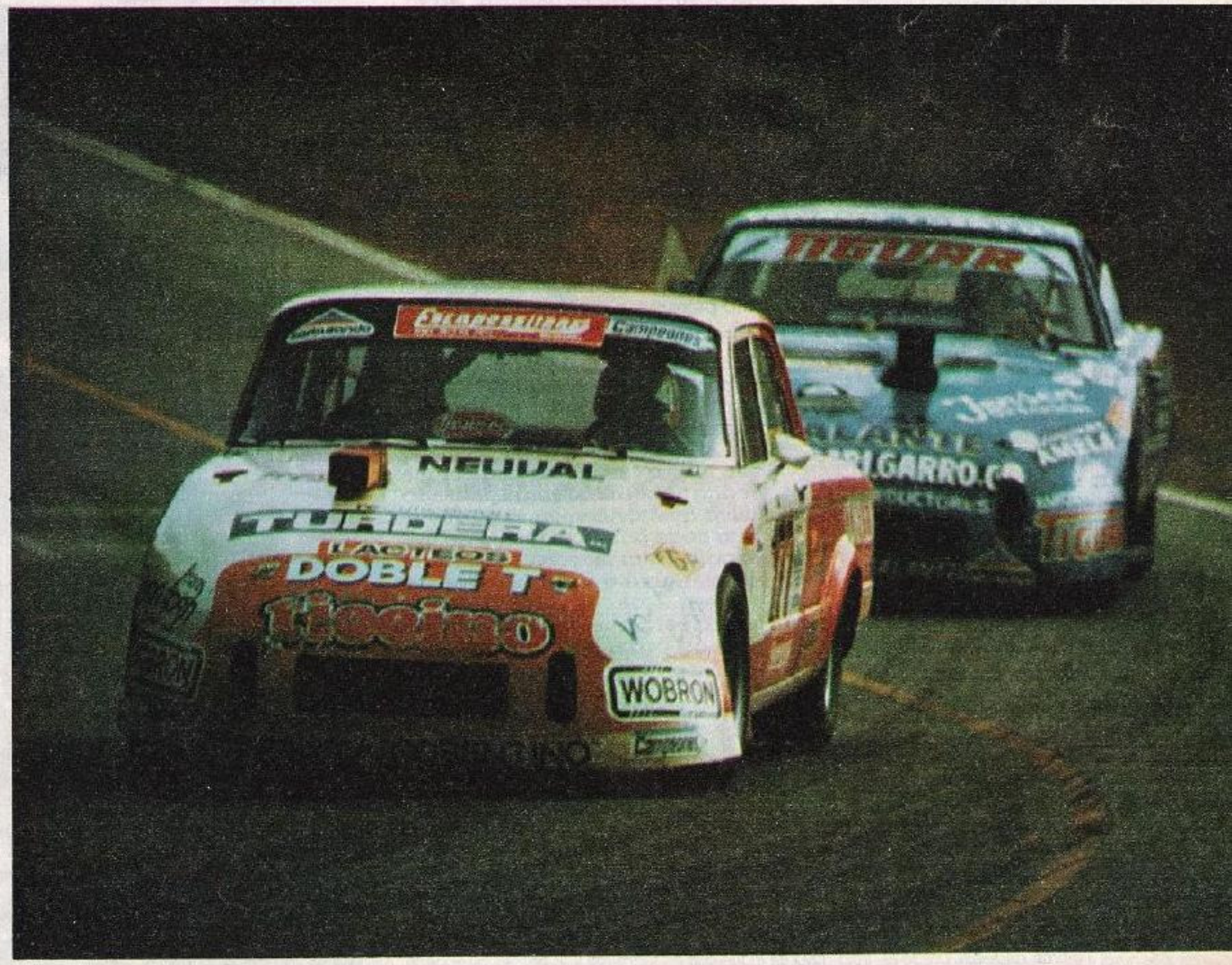
Por Mario Amas
Fotos: Enrique Pampano

DESPUES DE LA CUARENTENA...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tras cuarenta días largos de inactividad obligada por el clima adverso, el T.C. volvió a las rutas. Y, como para compensar la lluviosa etapa superada, lo hizo con un día espléndido en el pintoresco escenario tandillero, ante un marco imponente de público y con una buena carrera. Como para que no nos interese volver...





Dos chivos... adelante el de Emilio Satriano –a la postre tercero– y detrás, el de Osvaldo Morresi, que en Tandil salió de perdedor. Los sigue Oscar Castellano, arriba en la vuelta de honor, aunque ello no justifica que esos espectadores deban estar tan cerca... Allí sólo es lugar para banderilleros. Otra: El "Chango", Fernandino y el "Valdi" Caparros. En la suma de tiempos esta posición se invirtió, con Caparrós quinto y Fernandino sexto.

ECOS EN LA SIERRA

CASTELLANO DE ESTRENO - Un prolijo antiflama rojo (Formula One) estrenó **Oscar Castellano** en Tandil. Dejó así archivado el que lo acompañara durante tanto tiempo en la categoría y que había sido regalo, nada más ni nada menos, que de Carlos Alberto Reutemann, quien por su parte lo usó durante algunas de las carreras que corrió con Ferrari. Y a punto estuvo de ser estreno exitoso, aunque de todas maneras, Pincho quedó más que conforme con el segundo lugar, pues según su opinión **"el auto no estaba para más y tampoco había con qué darle a Morresi"**.

REAPARICION CONCRETADA - Fue la de **Nelo Massola**, en su cargo de comisario deportivo tras una ausencia de más de dos años. **"De ahora en adelante nos iremos alternando en el cargo con Piccardi y Pereyra, y así podré tener tiempo para dedicarlo a mi otra gran pasión**, que es la política. **Incluso hoy** (por el domingo 4) **tenía un compromiso partidario, pero como ya había dado mi palabra a la ACTC**, lo dejé de lado. Espero que los muchachos no me den mucho trabajo..."

REAPARICION PLANEADA - Es la de **Juan José Pellegrini**. Según se comenta, el hombre de Carmen de Areco tiene previsto retornar en un par de meses a la categoría. ¿Con qué? Con un Torino, cuya preparación estaría a cargo de Palavecino.

PENSANDO EN LAS FLORES - **Eduardo Pereyra**, quien en Tandil sólo estuvo en carácter de "observador", como él mismo nos confesó, retomará su cargo de comisario deportivo en la próxima carrera en el Autódromo de Las Flores. Y precavido, el hombre ya tiene pensadas algunas medidas a aplicar en beneficio de la tan mentada seguridad. Entre ellas sobresalen el adelantamiento del lugar de largada con el fin de que los autos no lleguen a demasiada velocidad a la primera curva y la constitución de la grilla en grupos de tres y dos, y así sucesivamente, con el objeto de evitar los imprudentes intentos de sobrepasos que acostumbran hacer algunos pilotos en la partida.

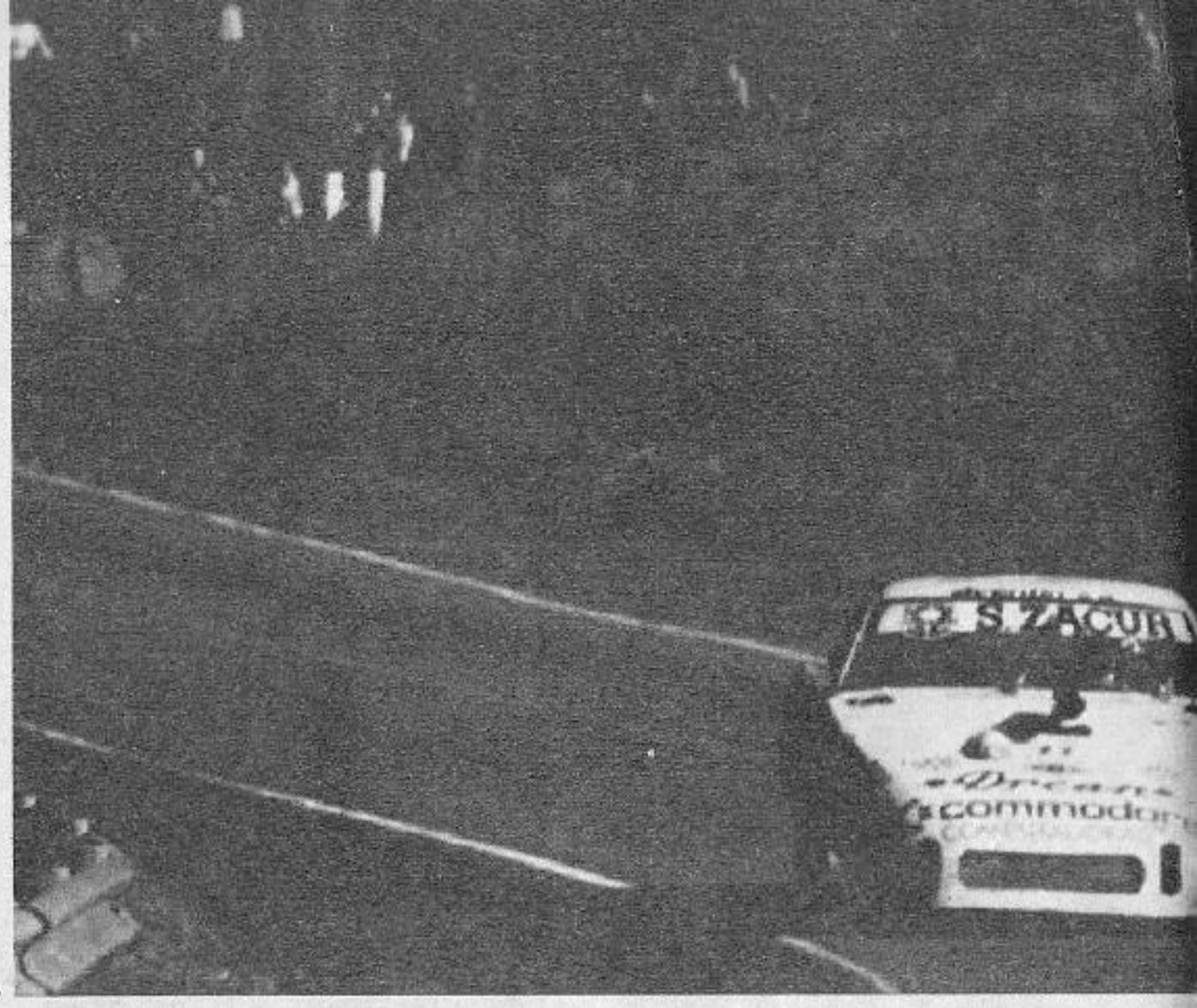
¿TC 2000 EN TANDIL? - Podría ser, pero ya habría que pensar en la temporada 1987. Sobre el tema, si bien los dirigentes locales no quisieron decir nada en forma oficial, algunos infidentes nos anticiparon la posibilidad de un pedido de fecha para Turismo Competición 2000 en 1987. Si la cosa camina, se comenzaría a reacondicionar el tramo de circuito que circunda el lago, y que años atrás fuese utilizado para carreras de Turismo, a fin de adecuarlo a las exigencias que plantearía la organización de una prueba de TC 2000.

UN BUEN SUSTO PARA DEGLIANTONI - Y afortunadamente sólo quedó eso, y algún golpe en la pierna, del espectacular despiste que tuvo el piloto de Ramallo. El auto se le descontroló y tras salirse del camino fue a dar contra una alcantarilla, con las consecuencias antes mencionadas y que bien podrían haber sido peores.

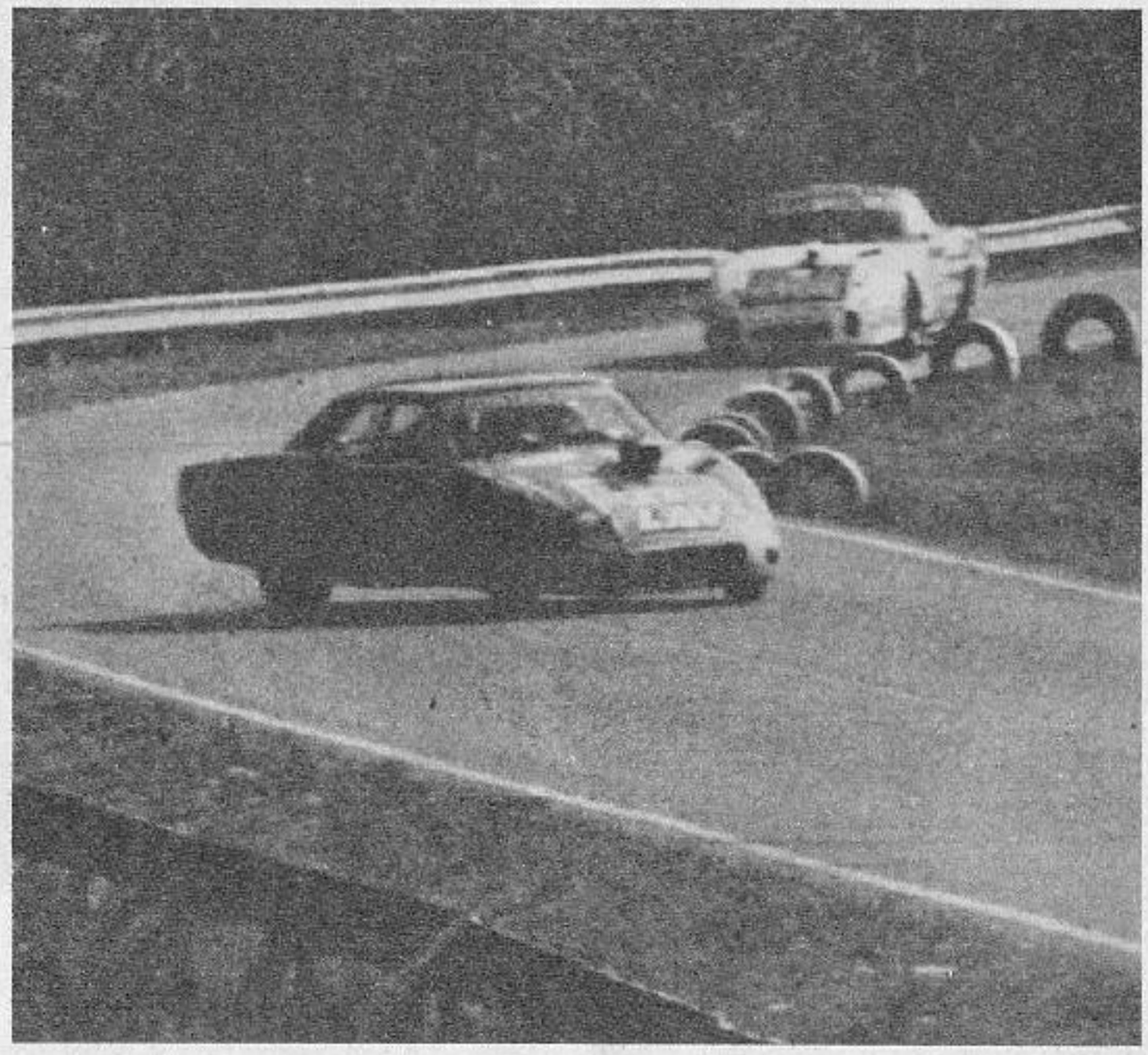
A PROPOSITO DE NUEVOS GANADORES - Mencionábamos en la nota del número anterior el largo período que el TC había pasado sin aportar nuevos ganadores. No habíamos olvidado a Ernesto Bessone, que en diciembre pasado debutó, ganó y se fue del TC, ya que se trató de un caso atípico, y la referencia estaba hecha en función de las carreras en ruta. Allí, si la memoria no nos falla, el Turismo Carretera no entregaba nuevos vencedores desde el 22 de noviembre de 1981, o sea más de cuatro años y medio, cuando Johnny De Benedictis salió de perdedor en Pergamino.

JOHNNY SIN SUERTE EN LAS SIERRAS - Y ya que hablamos de **Johnny**, el sábado no escondía su preocupación por el extraño maleficio que le acompaña cada vez que corrió en Tandil. **"En este circuito no llegué nunca. Espero cortar la racha mañana"** confesaba esperanzado. Muy pronto el domingo, un biela se encargaría de opinar lo contrario y prolongar su racha adversa en Tandil. A esperar el año próximo para la revancha.

EL DESCONSUELO DE MARCOS - Era evidente cuando, entre serie y serie, sus ayudantes cargaban el Falcon en el trailer, tras el abandono que cortó una interesante actuación del piloto de La Dulce. **"Es una lástima porque podría haber estado en el podio. Lo único que me conforma es que el auto no se paró sino que lo detuve yo para evitar mayores daños en el motor. Habrá que ver al desarmar cuáles fueron los verdaderos daños. Espero que no sean muchos para así poder ir a Las Flores."**







1) A. Aventín y Oyhanart juntos, dispuestos a entrentar una de las tantas curvas en Tandil. Atrás, el festejo del "sorpasso". 2) Un compacto trencito con el "debutante" Jurgen Nathan a la cabeza, a punto de perder una vuelta ante M. Calamante, y con Rubén Quiroga cerrando el lote. 3) Antonio Aventín padre e hijo. Tony, cuarto en la serie inicial, abandonó poco después de comenzar la segunda. ¿Y ese casco de ciclista?... 4) El Dodge de Doumic sacando la cola y, detrás, Angeletti. Luego el "Tolo" tuvo un toque con el guard-rail y se retiró. 5) Roberto Caparello reapareció en Tandil. 6) Una curiosa dupla de Dodge: adelante el Mazzacane, que alguna vez supo utilizar Mouras, y detrás, el de Reynoso, que hasta hace poco pertenecía al tricampeón. 7) El público y su imprudencia, un detalle para corregir de una vez por todas. 8) El Ford de Osvaldo Sasso, totalmente destruido luego de su accidente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FICHA GENERAL

Fecha: 4 de mayo de 1986.
Organizador: Tandil Auto Club, Club Alumni de Benito Juárez y Club Independiente de Lobería.
Autoridades: director de la prueba, Horacio Piccardi; **comisario deportivo**, Nelo Massola; **comisario técnico**, Carlos Marchese.
Ubicación del escenario: En las inmediaciones de la ciudad de Tandil.
Condiciones climáticas: Tiempo muy bueno, con día soleado y ligeramente fresco.
Participacipantes: 83.

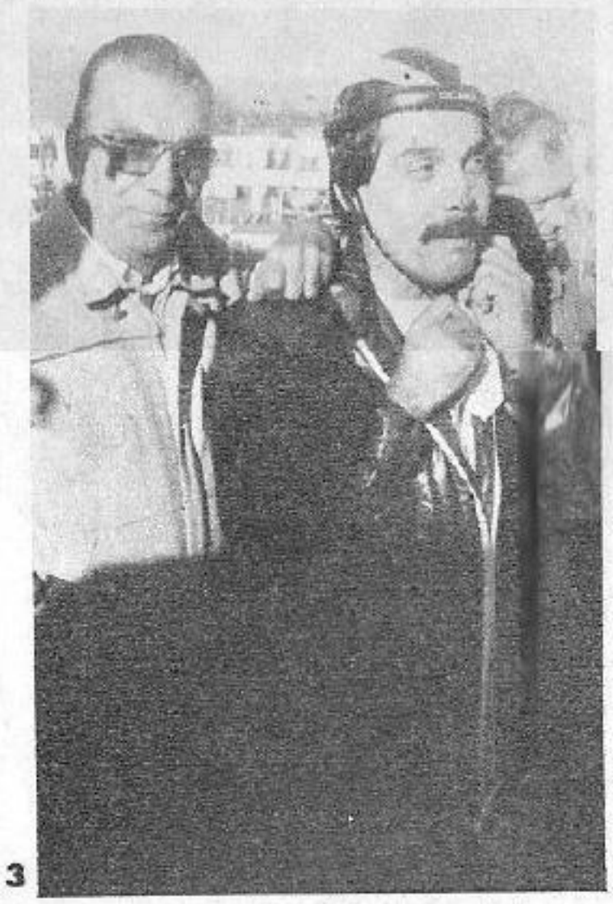
Público: Aproximadamente 35.000 espectadores.
Televisión: "Campeones" (Canal 2 de La Plata y "Coche a la Vista" (ATC) con fragmentos en diferido.
Organización: Regular. Y para este concepto contribuyeron la excesiva demora en relación con los horarios originales en la iniciación de ambas series –producto de la incorrecta ubicación del público– y algunas dudas en la constitución de la grilla.
Servicio de prensa: Bueno, aunque demorado.
Accesos: Buenos.
Infraestructura del escenario: La habitual en un semipermanente, con la ya conocidas carencias.
Estado del circuito: En general bueno, aunque el tema seguridad mostró algunos deslices, como la desproteccion de las alcanterillas cercanas a las chicanas. Algo que muy cerca estuvo de ser fatal en el caso del accidente de Osvaldo Fessia.
Espectáculo: Discreto.



α EDGARDO CAPARROS

Este pilolo, que prolonga la vigencia de un apellido recordado en el TC, es alguien que, desde hace un tiempo, viene afirmándose en la categoria a base de interesantes actuaciones que en la mayoria de los casos resultaron parciales por culpa de los fierros. En Tandil, éstos resistieron y Edgardo coronó con un brillante quinto puesto final una meritoria tarea que lo llevó silenciosamente a las posiciones de vanguardia. Y si bien podrá decirse que la caida de varios "grandes" lo ayudó a escalar, también es cierto que su andar evidenció a lo largo de las doce vueltas una consistencia y una regularidad dignas de la mención y el reconocimiento.



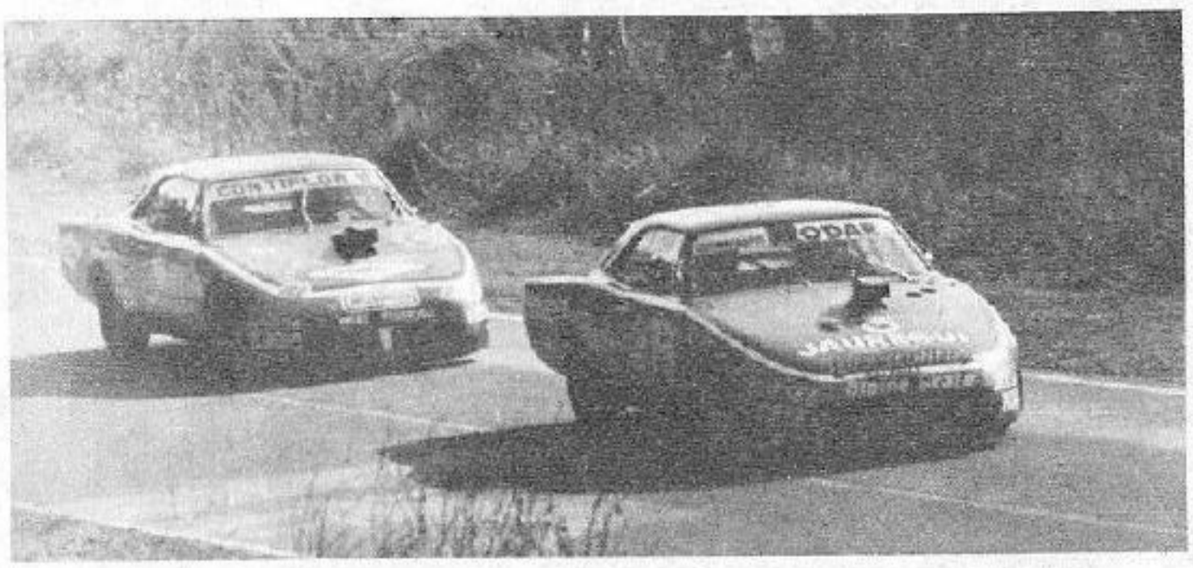


3



7

5



6



8

En el taller del Schübel Rennsport International Team, Víctor Rosso se instala en su auto del '86 junto al equipo que lo secundará, integrado por (de izquierda a derecha) Horst Schübel, Charlie Meyer, el argentino Rafael Callafel y Peter Günther. Con este arma, el "Vichín" de Marcos Juárez intentará obtener su segundo título consecutivo en Alemania.

EL ARMA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AEROLINEAS ARGENTINAS

MAINERO

l de Córdoba

ZANELLO

AGROMETAL

FORMULA TRES

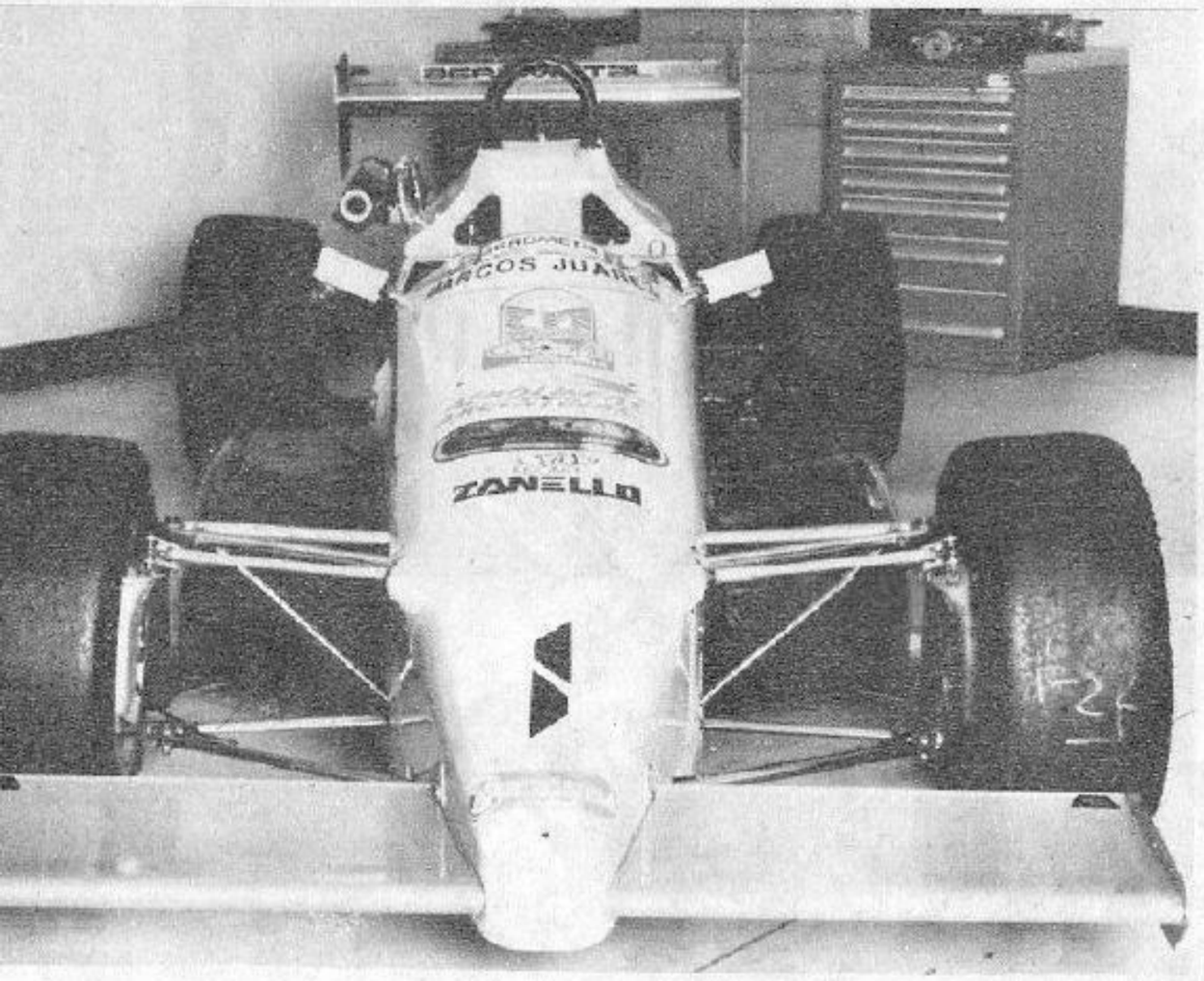
DALLARA-VW SPIESS

DE LA RECONQUISTA

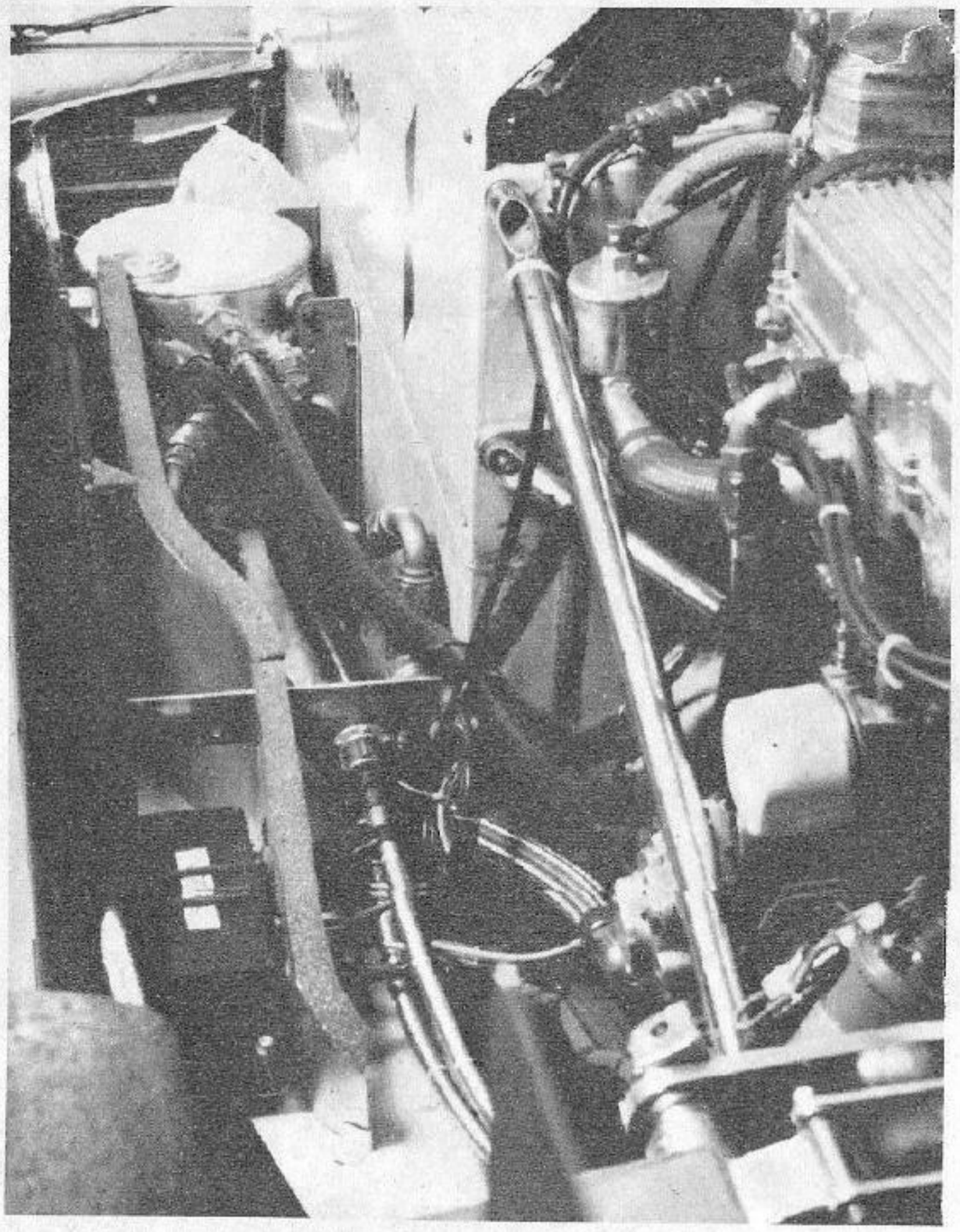
DESDE EL PROXIMO DOMINGO, VICTOR ROSSO INTENTARA OBTENER OTRO TITULO ALEMAN CON ESTE AUTO QUE HOY "DESARMAMOS" PARA USTED

A partir del venidero domingo 18 de mayo, **Víctor Rubén Rosso** iniciará una nueva etapa en el automovilismo europeo tras conseguir el año pasado el cetro germano de la F. Ford 2000. Efectivamente, en el circuito de Zolder debutará en el Campeonato Alemán de Fórmula Tres, uno de los más importantes certámenes europeos de esa categoría. Lo hará con un chasis **Dallara 386**, impulsado por un motor Volkswagen preparado por **Spiess** y calzado con gomas Michelin. El equipo que integra es el **Schübel Rennsport International**, dirigido por **Horst Schübel** y que tiene como mecánicos a Charlie Meyer, el argentino **Rafael Callatel** y el alemán **Peter Günther**. Una vez finalizado el torneo, Rosso tiene pensado intervenir en otras dos competencias. La primera, en Imola, donde se enfrentarán diversos pilotos provenientes de otros campeonatos nacionales de F-3, tales como el italiano, el alemán y el francés, y la segunda en Macao, en el lejano Oriente. Victor Rosso tendrá el N° 31 y su compañero de equipo será **Martin Ragginger**.

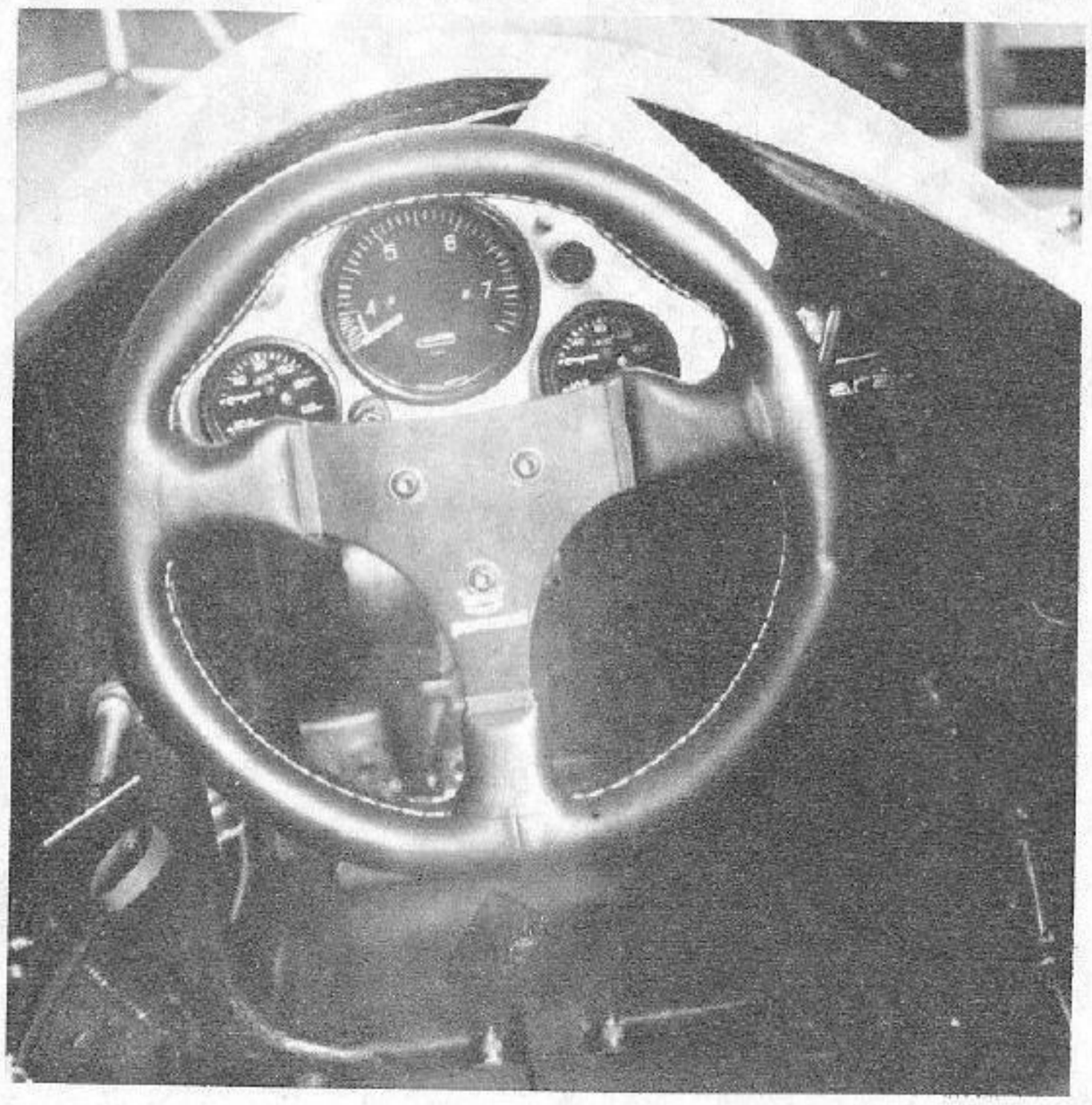
1



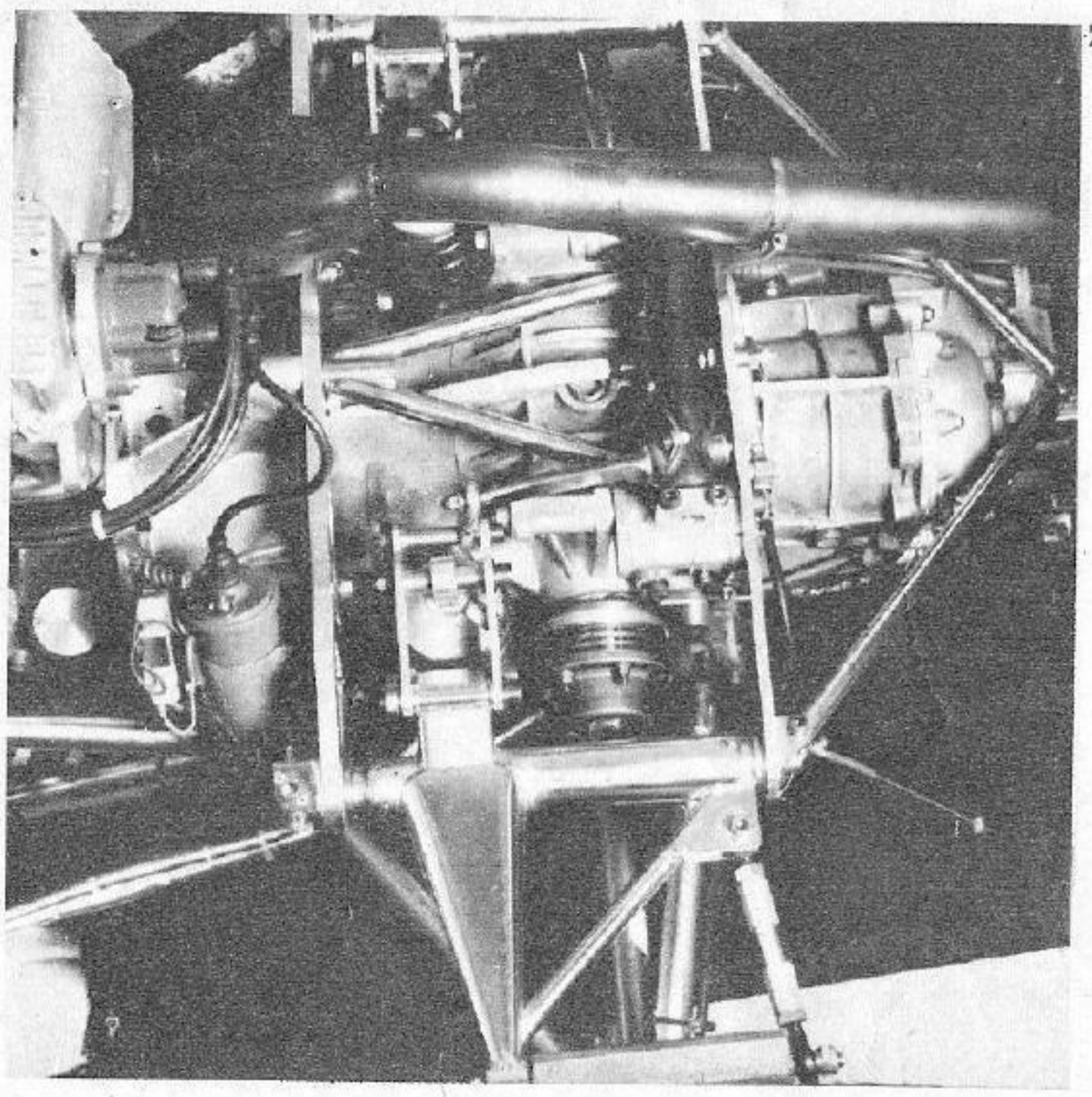
2



6



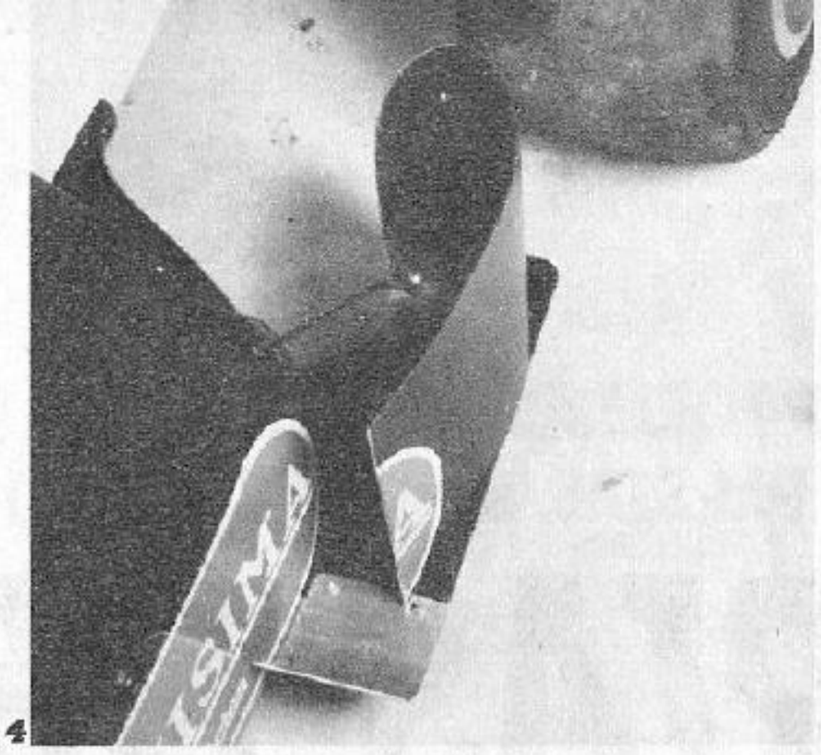
7



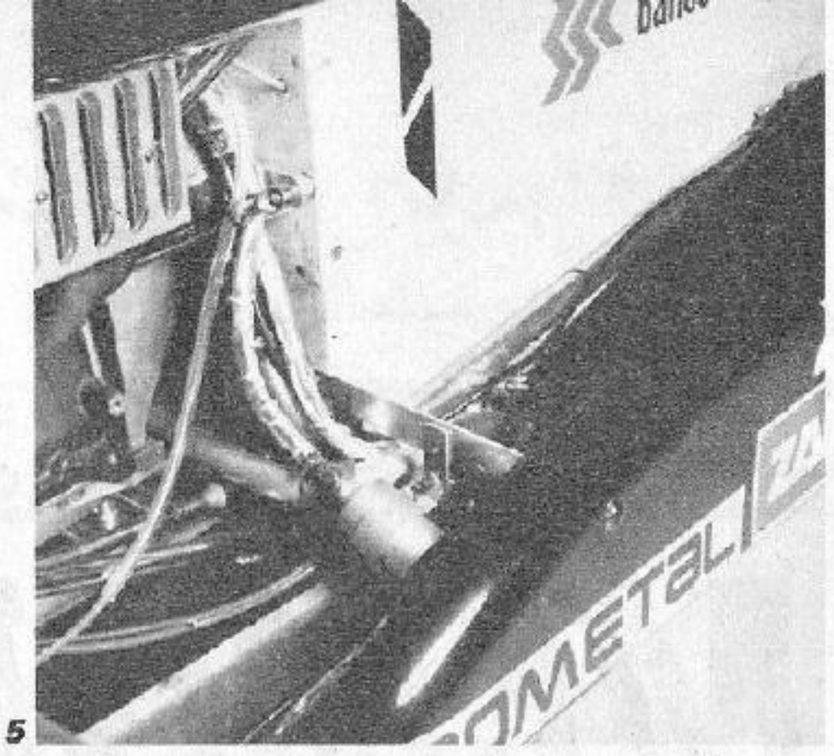
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



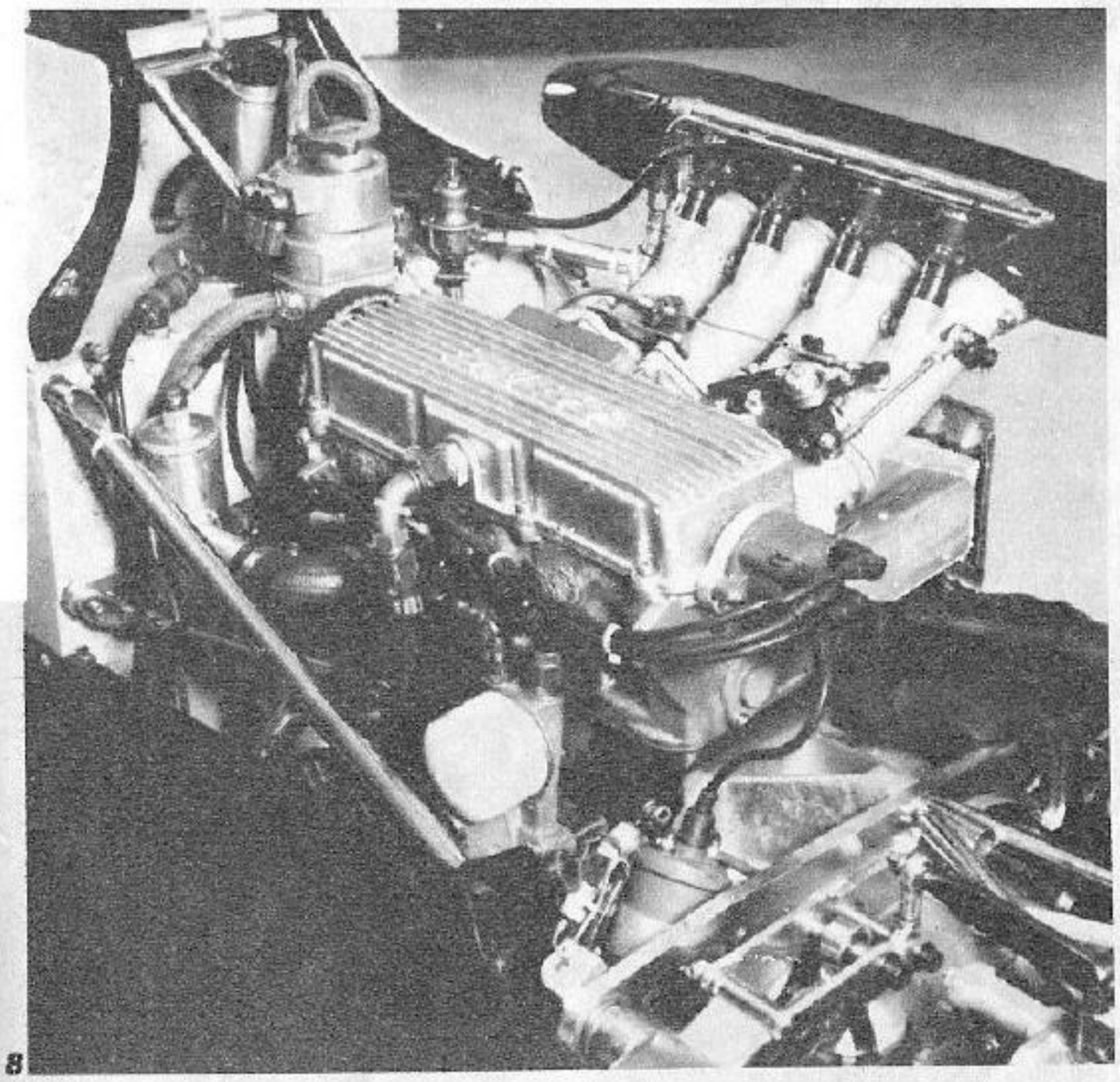
3



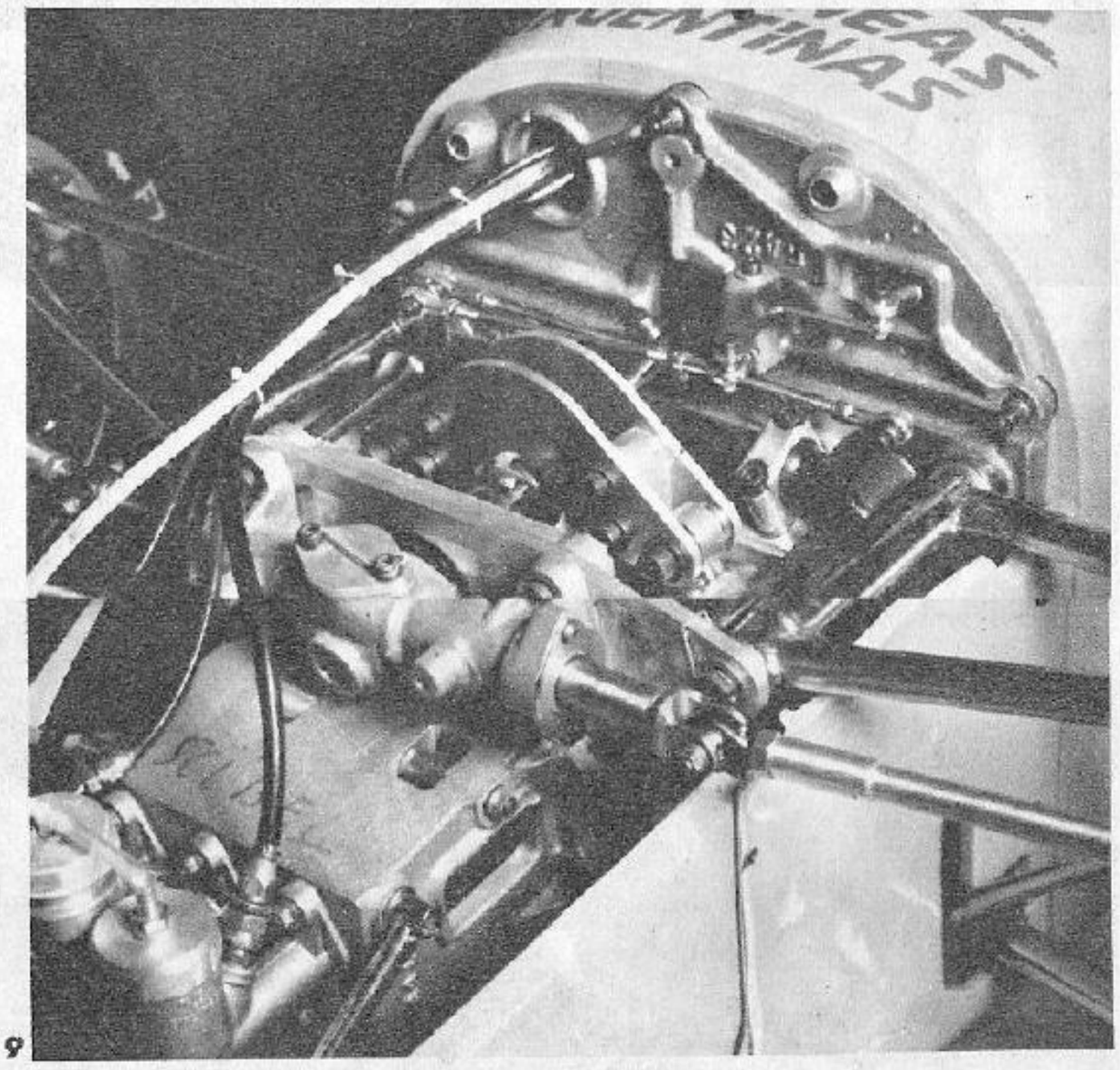
4



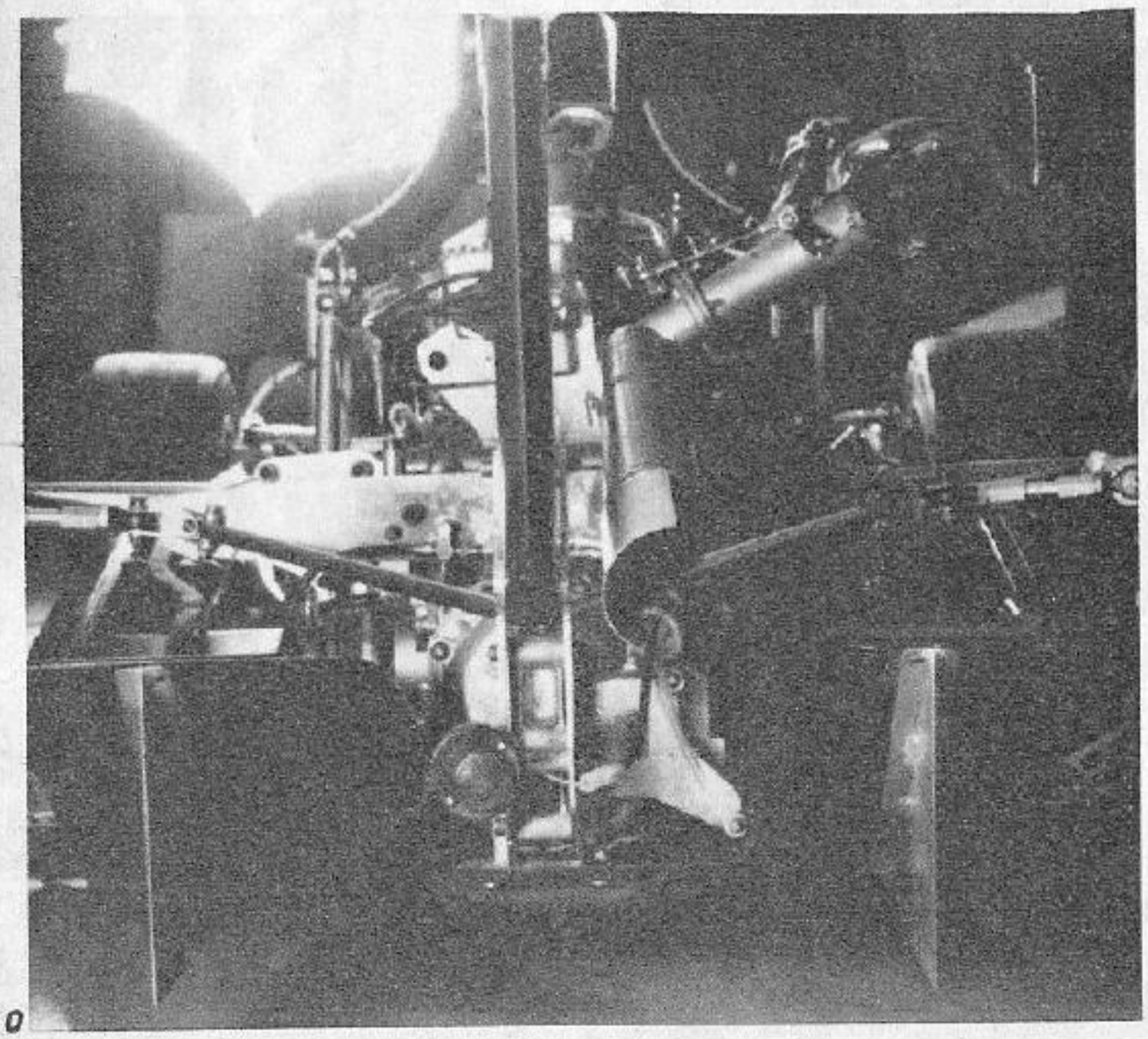
5



8



9



10

EL CALENDARIO

Estas son las compelencias donde competirá Víctor Rosso en esta temporada 1986. Todas ellas, salvo las dos últimas, serán puntables por el **Campeonato Alemán de Fórmula Tres.**
18 de mayo: Zolder. **8 de junio**: Munstorf. **22 de junio**: Hockenheim. **29 de junio**: Norisring; **6 de julio**: Erding. **13 de julio**:Zeltweg. **20 de julio**: Nürburgring. **17 de agosto**: Zolder. **24 de agosto**: Nürburgring. **31 de agosto**: Salzburgring. **21 de septiembre**: Nürburgring. **2 de noviembre**. Imola (prueba entre pilotos de cada certamen nacional). **30 de noviembre**: Macao (idem).

1. Vista delantera del auto, cuyo monocasco fue realizado en fibra de carbono. La suspensión anterior es progresiva, apreciándose claramente su diseño. 2. En primer plano, la caja de comando de la inyección electrónica de combustible. Más atrás, el tanque recuperador de aceite. 3. Víctor Rosso y Jorge Recalde en la sede del equipo Schubel. Ambos integran el equipo cordobés que participara en dos disciplinas tan diferentes entre sí como lo son la F-3 y el Rally. 4. Deflector ubicado adelante de cada pontón. Su función es mantener el flujo de aire pegado al auto. 5. Detalle de canalizaciones de combustible. 6. El habitáculo. En el costado izquierdo, el regulador de la barra antivrodillo delantera, así como la estructura interior de fibra de carbono, mientras que a la derecha se ve el comando del regulador de frenos. 7. Suspensión trasera del Dallara. Está compuesta por parrillas, amortiguadores, barras reactoras y resortes. 8. El motor Spiess, basado en un Volkswagen Golf. Tiene 4 cilindros en línea y 2000 cm³. Su potencia máxima es de 172 HP a 6000 rpm. 9. Suspensión delantera, donde se ve también la cremallera de dirección y las bombas de freno. La suspensión está montada en magnesio. 10. Vista trasera del auto. En la parte inferior, los canalizadores de aire que realizan un efecto de Venturini. Los mismos son de aluminio y su estudio llevó muchas horas de pruebas en el túnel de viento de la fábrica Dallara, en lo cual intervino el argentino Enrique Scalabroni, actualmente en Williams. Las ruedas traseras muestran una convergencia notable (3° o más) por los neumáticos radiales.

Revisando Apuntes

● Más fotos ● Apostillas ● Conclusiones

Por Nestor Caribia y Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco

TURISMO COMPETICION 2000, FORMULA RENAULT Y FORMULA ENTRECOR EN LAS PAREJAS, SANTA FE (4/5/86)

MEMORIAS DE DON EDUARDO



2





3

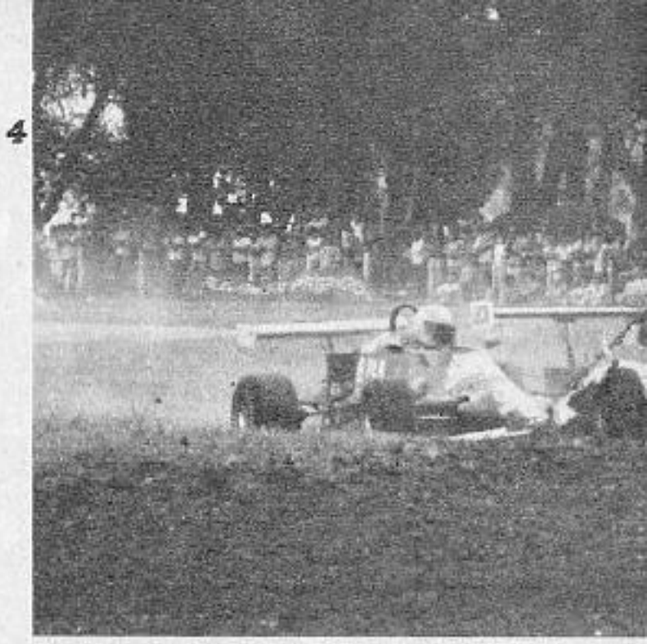
1) Ya listos para salir a la pista, con Neviani a la cabeza, detrás, Etchegaray, Solmi y el malón. Luego brindarían una carrera que no mucho tuvo que ver con lo que normalmente ofrece la Fórmula Renault Argentina. 2) René Zanatta tuvo una impresionante piña el sábado, pero su equipo "reconstruyó" el auto y el domingo pudo ser de la partida. Pudo ganar, pero una mala maniobra lo llevó a la tierra, luego de pasar literalmente por encima del puntero Minervino, a la postre excluido de la carrera. 3) La Fuego de Jorge Serafini, que tras una carrera interesante logró ser escolta de la Sierra de Gayraud. Este segundo puesto reconforta al laborioso piloto de Las Flores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

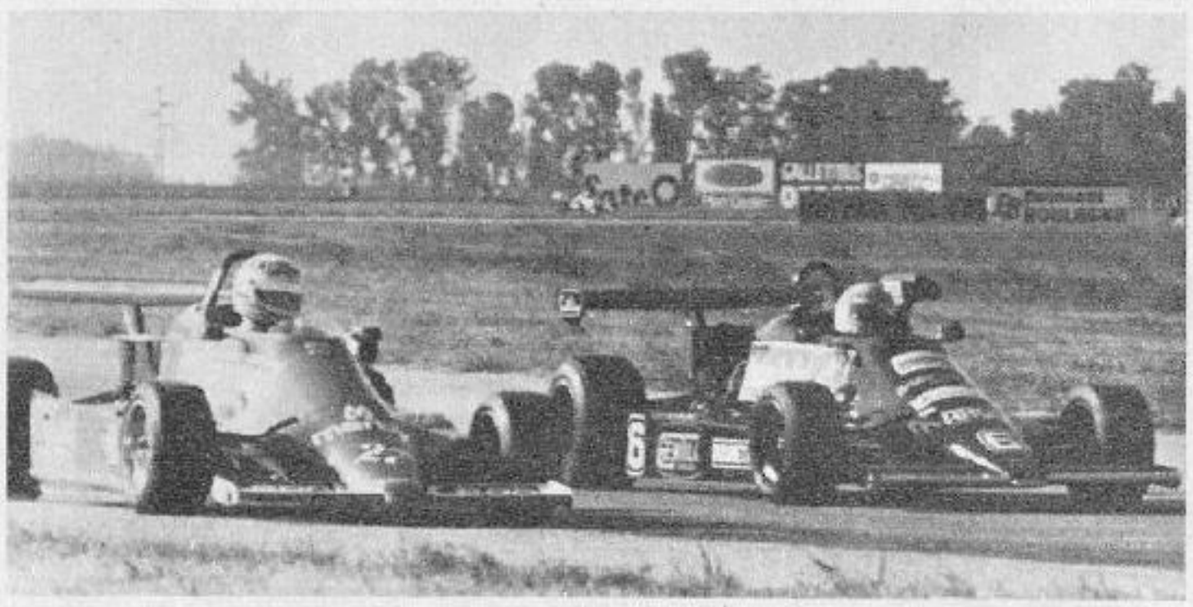
La progresista localidad del sur santafesino dio otra muestra de su pujanza y afición automovilística colmando el siempre mejorado autódromo "Don Eduardo". El espectáculo no rayó a gran altura pero la cosa dejó bastante para el análisis... y el recuerdo



1



4



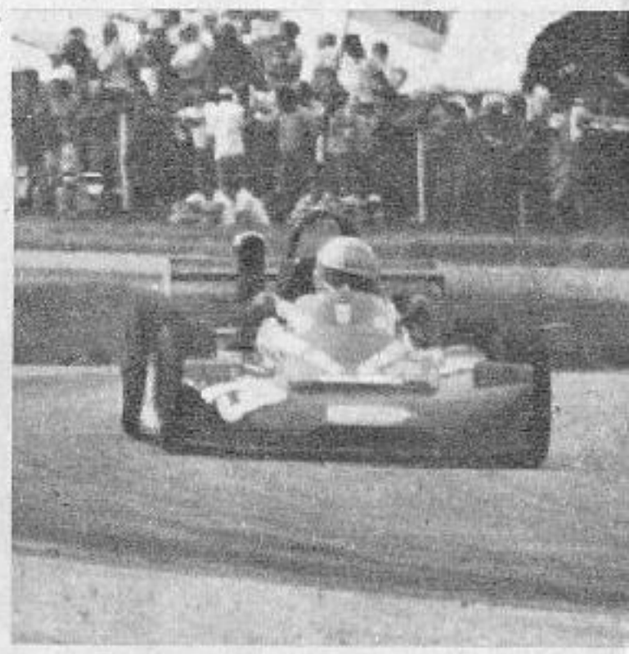
2



6



3



8

1) Carlos Crocco estrenó en Las parejas un VW nuevo, al que aún le faltan algunos detalles como para que rinda convenientemente. 2) Ricardo Grinóvero (27) y Roberto Gentili (6). El primero abandonó a causa de problemas con la presión de aceite, mientras que el segundo fue inesperado ganador, al quedar Minervino excluido de la clasificación en la Fórmula Entrecor. 3) "Tito" Bessone, ya con problemas en la goma trasera izquierda, su preocupación antes de la carrera. Nótese cómo el auto tiende a desacomodarse por ese problema, mientras detrás viene Banfi. 8) Etchegaray pisando el pianito, cuidando a toda costa su posición, mientras Riva intenta un acercamiento. 7) Juan Traverso apareado con Silvio Oltra. 6) El auto de Konjuh luego de su vuelco en la primera tanda de clasificación de la Fórmula Entrecor. También a él se lo reconstruyeron pudiendo largar.

El sábado, durante la última sesión de clasificación, hicimos un trabajo "de relojes" parcializando el circuito en 2 partes, tomando el número 1 como la zona **rápida** y el 2 como la **lenta**. El primero de ellos comprendía desde la salida de la penúltima curva –previa al curvón que desemboca en la recta principal– hasta la entrada de la curva número 1, es decir, toda la parte de aceleración y con un curvón rápido. El número 2 tomaba la otra zona del circuito, es decir la "ese", horquilla y mixto. Los resultados que arrojó el reloj fueron los siguientes, haciendo la salvedad de que no tomamos los tiempos de todos los autos y que, de los veloces, nos faltó Gerardo del Campo. **PARCIAL Nº 1** (Rápido): 1º) **Traverso, 28s53/100**; 2º) Bessone, 28s55; 3º) Gayraud, 28s76; 4º) Serafini, 28s79; 5º) Daray 28s98; 6º) Pisandelli, 29s01; 7º) Del Río, 29s76; 8º) Oltra, 29s19. **PARCIAL Nº 2** (Lento): **1º) Bessone 38s10**; 2º) Gayraud, 38s19; 3º) Serafini, 38s46; 4º) **Traverso**, 38s62; 5º) Daray, 38s72; 6º) Del Río, 38s74; 7º) Oltra, 38s97; 8º) Pisandelli, 39s07. Si uno se toma el trabajo de analizar estos registros se llegará a la conclusión, de acuerdo con lo que fueron las pruebas de clasificación, de que los autos más equilibrados en los dos sectores fueron también aquellos que mejor clasificaron el sábado, y también el domingo, excepción hecha con Bessone que pinchó los dos neumáticos traseros en carrera.

Continuando con la tendencia de ir definiendo a los pilotos a través de su actuación en cada fin de semana haremos ahora una evaluación de los que produjeron hechos de cierta relevancia, excluidos los protagonistas. Vamos al "reparto".

Oltra: Otro buen trabajo, en una categoría diferente, y cada vez más afirmado con la labor de equipo y en la pista.

Sabe que en el T.C. 2000 le falta un poco aún. Lo admite y está en la senda de buscar el camino para ir más arriba. Buena tarea. Victoria en Rafaela, con Nissan, y 4º en Las Parejas en T.C. 2000, no son resultados para despreciar, y menos si todo se logró en una semana.

Daray: El campeón quiere volver. En Concordia comenzó a cortar la racha y aquí fue más arriba aún. Se le complicó la puesta a punto el sábado cuando cambió las gomas –y algunas cosas más– y no logró repetir los tiempos del viernes en los entrenamientos. Puso el auto para la carrera y logró un buen resultado haciendo valer su experiencia y su capacidad para llevar muy bien un coche que no estaba para más que eso.

Del Campo: Quizás él y todos, esperábamos que fuera uno o dos puestos más adelante. Primero una vibración y luego la rotura de la primera marcha de la caja, lo dejaron y nos dejaron sin saber hasta dónde podía haber llegado. Se había propuesto un plan de carrera metódico, sabedor de que los neumáticos iban a jugar un papel fundamental al final. No pensaba que el auto podía tener algún otro tipo de problemas. Los de Souza Martínez son "tractorcitos" que nunca se paran. Le había tomado bien la mano al circuito. Otra buena faena.

LOS TROPIEZOS DEL ROMBO





Realmente fueron muy evidentes los problemas del equipo oficial **Renault** en Las Parejas. Las coupés de **Traverso** y Soto se mostraron muy indóciles durante todo el fin de semana y los problemas que acusaron fueron varios, pero la conclusión de los pilotos era que los autos se tornaban inmanejables.

El viernes a la coupé de Traverso le encontraron mal la alineación a raíz –según explicó el ingeniero **Markiewicz**– de una mala operación que había dejado con diferentes ángulos a las ruedas delanteras. Pero el sábado se corrigió ese problema, y si bien mejoró un poco, la dirección seguía estando muy dura y tanto Traverso como Soto debían trabajar como atletas para llevar los autos, incluso **Juan María** acusaba un marcado dolor en su brazo izquierdo por tener que ir muy afirmado en el volante. Además, el problema con los frenos era realmente importante y los autos "no paraban". Sin dudas que –como lo comentábamos el domingo después de la carrera– con el responsable del equipo habrá que hacer un replanteo en la línea de trabajo de los autos, tanto en el taller como en la pista. Evidentemente la labor realizada antes de la carrera de Concordia, con el asesoramiento de **Oreste Berta** en materia de valores de alineación y altura de los autos, dio resultado para la prueba entrerriana, y allí, sin que Traverso corriera a su estilo, la fuego llegó al final con los neumáticos en buen estado. Aquí no ocurrió lo mismo y las gomas matrices-directrices se liquidaron en 32 vueltas. Sin duda que hay que trabajar en otros ítems. En Roca fueron las gomas en Santa Fe el

Rostros de preocupación en el equipo Renault. Aquí Traverso dialogando con Juan Rega (encargado de las gomas), de espaldas, y el ingeniero Bogdan Markiewicz.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



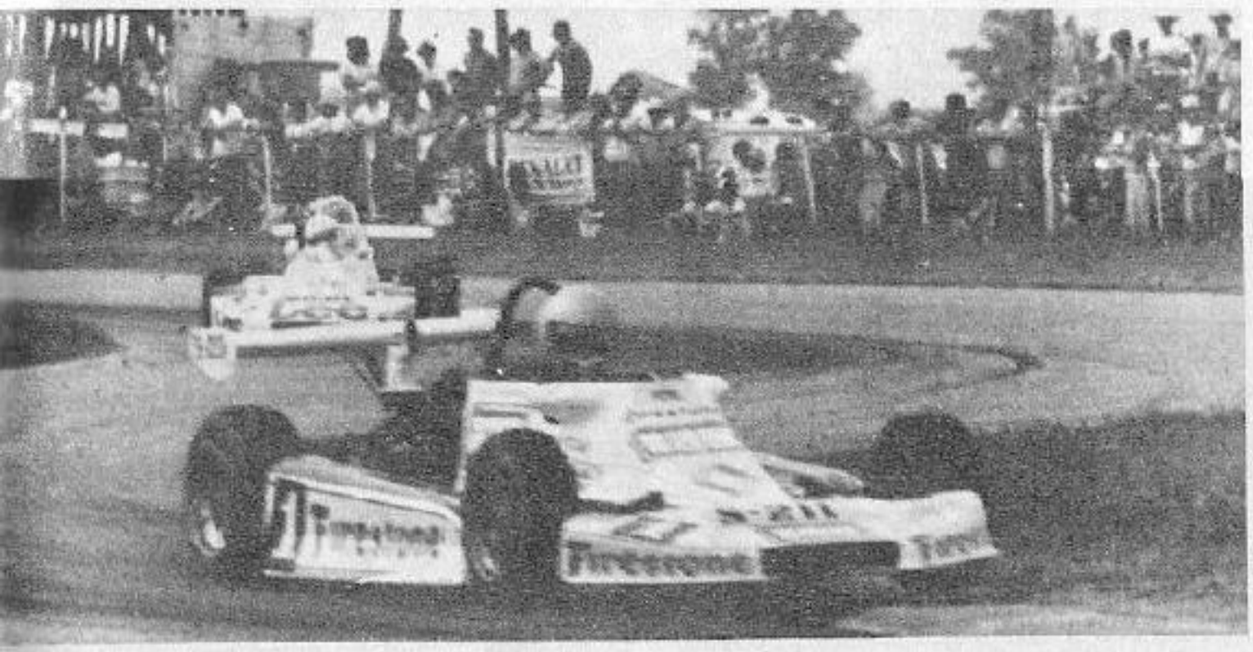
5



7







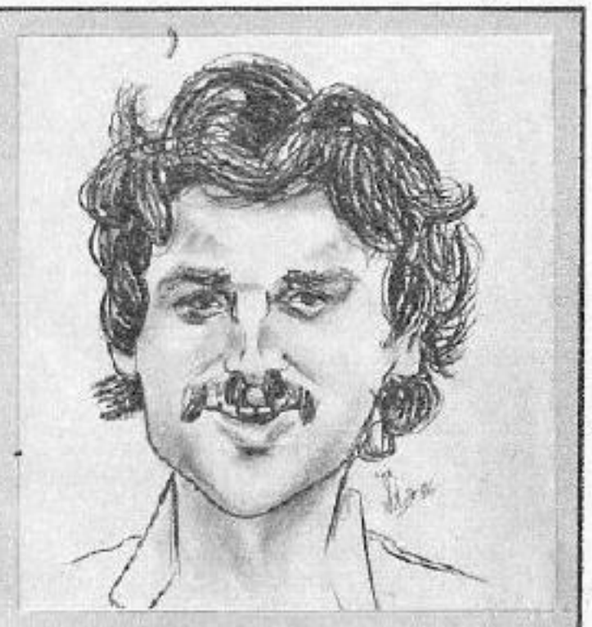
4) Cumini y Horner... El primero ya se había despistado antes y, posteriormente, ambos se tocan... 5) Mientras Serafini muestra orgulloso el trofeo ganado por su segundo puesto, papá Gayraud recibe de manos de su hijo la copa. Ese día, Gayraud Sr. cumplía años y el "nene" le regaló una magnífica victoria.



Fórmula Entrecor

a RENE ZANATTA Y SU EQUIPO





Fórmula Renault

a DANIEL NEVIANI

En la prueba de clasificación trabajó para lograr la "pole", consiguiendo el objetivo en el transcurso de la tercera y cuarta tandas de la F.R.A., mejorando a 1m 00s.36 su registro anterior de 1m.01s.13, y desalojando a Furlán por apenas 19 centésimas. En la carrera supo mantener el segundo lugar, intentando algún acercamiento con Palmero. Durante algunas vueltas viajó separado por centésimas, pero en vista de que en condiciones normales era imposible quebrar su línea, se dedicó a pensar más en el campeonato que en otra cosa, controlando a Furlán para, finalmente, achicar a la mitad la ventaja que éste le llevaba en las posiciones del torneo. Ahora sigue segundo, pero la diferencia con el puntero es de apenas tres unidades.

Más allá de su actuación en la competencia, la mención tiene por objeto resaltar el trabajo de la gente de su equipo, que luego de la impresionante pifia protagonizada por René en la segunda tanda de clasificación de la F. Entrecor, emprendieron un arduo trabajo, dejando el auto en perfectas condiciones para que el piloto (recuperado físicamente) pudiera correr el domingo, cumpliendo un excelente trabajo que no se tradujo en victoria por el polémico choque en la última curva de la carrera, cuando la bandera a cuadros estaba a la vista.

T.C. 2000

JORGE SERAFINI



El reconocimiento hacia la **Fuego** albi amarilla y hacia el piloto de Las Flores, tiene varios argumentos, pero los números son los más contundentes, más allá de los humanos. Jorge fue quinto en el primer entrenamiento del viernes a 40/100 de Pisandelli. El sábado fue séptimo a 1 12/100 de Bessone, en el entrenamiento del mediodía, girando muy poco, y en la primera tanda de clasificación ya estaba 6° a 1s06/100 del mismo "Tito". En la definitiva quedó 3° a 98/100 de la "pole" y se mostró como el **Renault** más confiable, ubicado detrás de las dos Sierra del "Polaco". En las pruebas libres de la mañana del domingo se dedicó a practicar largadas, no obstante lo cual se quedó con el quinto lugar. En carrera hizo todo bien, llevó el auto con prolijidad y demostró que había logrado una puesta a punto ideal para la misma, sin preocuparle tanto lograr un buen tiempo de clasificación. Desde el **2do** puesto de Las Flores el año pasado, había logrado solamente dos novenos y tres abandonos. Por no entregarse, por no bajar los brazos, por la ubicación mental de siempre, este reconocimiento.

amortiguador (¿...el amortiguador...?), después fueron a probar a la pista, corrigieron las alturas y alinearon diferente y no pasó nada en Concordia, pero Traverso estaba lejos de la punta, y ahora otra vez la destrucción de los neumáticos. Evidentemente el hecho de abrirse una puerta, o que el parabrisas se salga de su alojamiento original, son índices de que existe torsión en el casco, y ello es admitido por el Director Deportivo de la fábrica de Santa Isabel, cuando nos dice que van a trabajar en ese aspecto. Sin dudas que la experiencia del T.C. 2000 hay que pagarla, y ese es el proceso que se vive en este momento. Este tipo de carreras y de autos exige un trabajo y un ritmo diferentes a los de los rallies, y a eso se está adecuando el equipo del rombo. Creemos que quizás el camino se acorte sensiblemente en cuanto a la experiencia si se recurre al trabajo de Berta, también en la pista. Si autos privados, bien hechos, bien atendidos y desarrollados, como son, por ejemplo, los de **Serafini** y **Oltra** que, no son tan rápidos como los oficiales –hablamos de velocidad final–, logran resultados óptimos como los del domingo, sin dudas que el equipo también está en condiciones de hacerlo, y de mejor manera de acuerdo con las diferencias de medios. Sólo resta realizarlo con la mayor celeridad posible. Ya el tema de los neumáticos no resiste más análisis: como lo decíamos en el número anterior, las gomas delanteras de Serafini estaban para otra carrera...

FICHA GENERAL

Fecha: 4 de mayo de 1986.
Organizador: Argentino Atlético Club.
Lugar: Las Parejas, provincia de Santa Fe.

Autoridades: Director de la Prueba; Sergio López; **Colegio de Comisarios Deportivos;** Alberto Rodríguez (Presidente); Raúl Marielli (CDA); Santiago Rossi (Federación 4). **Comisarios Técnicos:** Dardo Filippone (T.C. 2000), Juan C. Marsico (FRA); Daniel Rosso (Entrecor).

Ubicación del escenario: a 2 kilómetros del centro urbano de Las Parejas.

Condiciones climáticas: A pleno sol, con 27°C.

Participantes: 20 en T.C. 2000, 44 en FRA y 16 en Fórmula Entrecor.

Público: Alrededor de 15.000 espectadores.
Televisión: ATC en directo y "Campeones" (Canal 2 de La Plata) con fragmentos en diferido.

Organización: en líneas generales, buena. El sábado se complicó por los accidentes de Konjuh y Zanatta, que crearon atrasos. El domingo no hubo problemas.

Servicio de Prensa: Muy bueno.
Accesos: De tierra pero en buen estado.
Infraestructura del escenario: Buena. Con instalaciones sanitarias completas.

Estado del circuito: Bueno. El sábado se rompió un "pianito" que inmediatamente fue reparado.
Espectáculo: Regular.



PUBLIART

TENIA QUE SER SUIZO.
TENIA QUE SER TRESSA.

Un reloj, además de ser exacto, debe ser completo. Debe reunir elegancia, practicidad, diseño. Debe ofrecer tecnología.
Y la tecnología suiza, no ha sido superada.
TRESSA. El reloj que marca con exactitud la hora de la moda.

Cuarzo análogo - Sumergible 100% - Extraplano
Colores a elección Modelos juveniles y deportivos
Diseños exclusivos para dama y caballero.

TRESSA
Swiss Made

Un compacto trencito con Gerardo del Campo, Silvio Oltra y Ernesto Soto; y abajo el VW 1500 de "Pucho" Saenz, sexto en la final y vehículo mejor clasificado de la marca, aunque a la vuelta del ganador Gayraud.





Sáenz: Volvió a la categoría luego de dos carreras de ausencia. Probó en Buenos Aires en la semana, consideró que el rendimiento alcanzado era bueno y decidió –el miércoles– ir a Las Parejas. No se equivocó. A pesar de la rotura de los amortiguadores, clasificó el mejor VW. La diferencia de autos es mucha, pero "Pucho" se las ingenió para lograr un trabajo más que decoroso.

Fineschi: Debut absoluto en la categoría con la coupé ex Gerardo del Campo, ex Perini. Quedó muy feliz con la nueva experiencia. Tiene 28 años, viene de la clase 2 del Turismo y nunca había corrido con un auto de esa potencia y de tracción trasera. Hizo buena tarea y va a seguir en las próximas –por lo menos–, después verá. Admitió que se equivocó con la presión de los neumáticos.

Soto: Padeció los mismos problemas que Traverso, pero algo atenuados. El rompió solo una goma y logró ubicar el auto en la clasificación final aunque a dos vueltas. Las Parejas le sirvió para seguir metiéndose en la categoría.

Bessone: Fue el gran frustrado del fin de semana. Hizo un trabajo excepcional de puesta a punto desde el viernes hasta el domingo por la mañana. Ratificó que está pasando por un momento excepcional. Sobre 20 o 15 puntos "seguros" que podía llevarse, los 2 que obtuvo son muy magro premio para tanto trabajo. Fue traicionado por las dos pinchaduras.

Cracco: Hizo debutar el nuevo VW con los problemas lógicos de "parición". No obstante, quedó muy satisfecho por las enormes posibilidades de desarrollo que tiene el nuevo auto.

Pontoriero: El coche evoluciona y él va retomando el ritmo de la categoría. La falta de presión de combustible le privó de hacer la carrera completa y saber cuál es su real potencial. El crédito queda abierto y esperamos verlo a mejor nivel en Bs. As.

Pisandelli y Del Río: Ambos estaban para más y se frustraron en sus tareas por problemas de motor. Venían muy juntos al principio y se frustraron e iban a llegar seguramente mucho más adelante de lo que estaban –5° y 6° respectivamente–. Al igual que Gerardo, eran aspirantes al podio. "Pisa", como decíamos de Daray, se "perdió" un poco en la puesta a punto el sábado y manejó con temperamento el domingo, supliendo a un auto que evidentemente no era óptimo. Jorge hizo una elaboración de la puesta a punto impecable, que se frustró por el motor recalentado. Ya está en su nivel dentro de la categoría y también dentro de su equipo.

El párrafo final para la organización de la carrera y el **autódromo**. Evidentemente la gente del **Argentino Atlético Club** es trabajadora, voluntariosa y tiene un empuje excepcional. Siempre que uno llega a ese autódromo hay una obra más –en este caso, baños nuevos, azulejados y con duchas con agua caliente y todo–; realmente, destacable. Pero la **organización** quizá no haya sido tan buena como las anteriores. Vimos algunas caras nuevas y no vimos trabajando para la carrera a algunos de los experimentados dirigentes anteriores. Sin duda que se realizó un cambio generacional, pero no se desistió la experiencia y la capacidad con la fuerza y las ganas. Si el cambio se hubiera hecho más gradualmente quizá no se habría caído en problemas, mínimos, causados por la falta de experiencia, como ser que no todos los controles reconocían las credenciales de la CDA y se pretendió imponer el uso de una del club adjunta. Pero seguramente, estas cosas servirán de lección para que no se repitan.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

Marrapodi

Juntas S.A.I.C.

TRONADOR 571 -- Tel. 551-4459/2495 – (1427) BUENOS AIRES

Y AHORA TAMBIEN... REPUESTOS PARA CARBURADORES EFE

ESCAPES ESPECIALES · SILENCIADORES

NACIONALES IMPORTADOS



JAULAS ANTIVUELCO · DEFENSAS

MUÑECAS 1038 · 854-0688

ENVIOS AL INTERIOR

FIAT ANSELMO

... LO TIENE

GAMA COMPLETA DE PINTURAS ORIGINALES

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS – ENVIOS AL INTERIOR

MUÑECAS 1046 - Tel. 854-0688 (1414) CAPITAL

• SABADOS ABIERTO TODO EL DIA

MOTO CORDOBA

CICLOMOTORES
MOTOS 0K y USADAS

Repuestos - Accesorios - Service

GESTORIA DE AUTOS Y MOTOS
CAPITAL Y PROVINCIA

Av. Córdoba 5541 - (1414) Capital

DRESS·CAR

AHORA VENDE



TODO PARA COMPETICION

- Cascos
- Butacas



- Buzos antiflama
- Cables de bujia
- Radiadores de aceite

• Independencia 4101 - Tel. 72-7147 (7600) Mar del Plata •

Cons. Motors s.r.l.

COLOCAMOS TODOS LOS CRISTALES DEL AUTOMOTOR NACIONALES E IMPORTADOS

TRABAJOS DE CERRAJERIA EN GENERAL

COLOCACION DE ALARMAS EN EL ACTO.

AV. GARAY 2341 (1256) CAPITAL
TEL. 941-7803

SAN JUAN Y SOLIS S.A.

ESTACION DE SERVICIO — ESTACION DE SERVICIO

• GOMERIA SERVI-CLUB "GOODYEAR"
* ALINEACION Y BALANCEO
* FRENOS – TREN DELANTERO
* TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO

ATENCION: "COMBUSTIBLE" - ARGENCARD - CREDENCIAL - CARTA FRANCA - CABAL

San Juan 1701 (esq. Solis) - Tel. 23-2115/8720 - Capital



AUTORADIO del LIBERTADOR

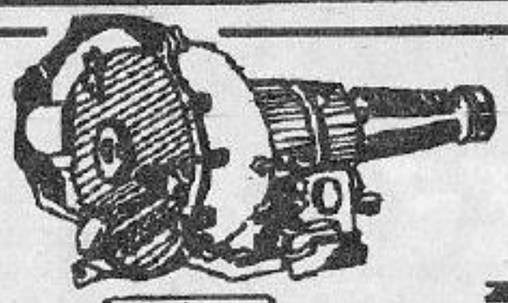
Por cambio de ramo liquidamos al costo toda nuestra mercaderia:
RADIOS, RADIOS CON PASA-CASSETTES, PASA-CASSETTES, ECUALIZADORES, PARLANTES Y ANTENAS.

PHILIPS PIONEER MOTOROLA/bgh TKR CENTURY ROADSTAR.

VENTA - INSTALACION - SERVICE

Avda. SAN MARTIN 3858
(1416)-Capital Federal

CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

ROBERTO A. ZANESE y Cia.

AV. DE LOS INCAS 5411/13
1427 BUENOS AIRES
TEL. 52-7669

MITSUBISHI MOTORS — SERVICE AUTORIZADO

PEUGEOT "CHICLANA"

- VENTA DE REPUESTOS ORIGINALES
- PRECIOS ESPECIALES A TALLERISTAS Y TAXIMETREROS.
- ATENDIDO POR SUS NUEVOS DUEÑOS

CHICLANA 3297/77
(1259) CAPITAL

Coresterео S.R.L.



VENTA - COLOCACION - REPARACION DE AUTOESTEREOS NACIONALES E IMPORTADOS
COLOCACION Y VENTA DE ALARMAS (CON SIRENA) FAROS DE IODO.

TRABAJOS GARANTIDOS

AV. CORDOBA 5235 - Tel. 771-1764
1414 - CAPITAL FEDERAL

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

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

* ACERO FORJADO CROMO NIQUEL.
* 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-PROC. 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

JEEP SHOP



CONCESIONARIO OFICIAL LODI

AV. MAIPU 1437. VICENTE LOPEZ (1636). TEL. 797-5883

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION - PLAN (4) PAGOS - ASESÓRESE

JEEP LODI - EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCIERA BAQUEANO.

LODI CITRAK: PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

JEEPON LODI: PARA PICK-UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.

LODI RETRACK: NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 6, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

TECHOS LODI: PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA

ACCESORIOS: BARRA TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, BUTACAS, etc.

HIDRAULICA TOTAL

DIRECCIONES HIDRAULICAS

Reparación - Ventas
Colocación
Válvulas, Bombas, Cilindros
TODAS LAS MARCAS

Av. HIPOLITO YRIGOYEN 948 (cp. 1708) MORON. Bs. As.

FORMULA 5

LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO

todos los viernes de 21 a 23 hs.

INFORMES Y REGLAMENTOS

ZUVIRIA 5889. (1439) Cap.

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

---

ARENEROS



Y TODO TIPO DE VEHICULOS ESPECIALES
VENTA DE KITS y SEMIARMADOS

Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

CASA ZAGAGLIA S.A.



BUTACAS

* FALCON * JEEP * RODANTES
* COMPETICION *
TORINO ZX * MEHARI

Juan B. Justo 3350 - CAPITAL

DULBECCO

RENAULT 18 ☆ COUPE FUEGO

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
CONSULTENOS

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

FIAT Turin

REPUESTOS FIAT

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

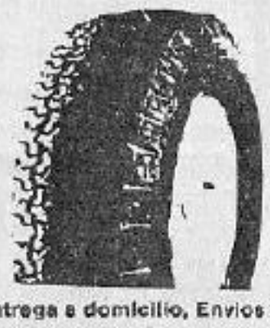
NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

..... OFERTAS

WALTRAC 10-15

● 0 KM. ARMADA Y BLANCEADA c/u A 150



BFGoodrich

● L - 60 x 15 ALL-TERRAIN 0 km. ARMADA y BALANCEADA ... c/u A 200 (U.S.A.)



Entrega a domicilio, Envios al interior

824-4229

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EE

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

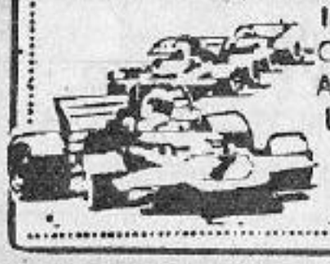
☆ ASIENTOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.
☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
- TEL. 651-9938 -
SAN JUSTO

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



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

FUERZA EMPRESARIA AL SERVICIO DEL TRANSPORTE.

Fuerza empresaria al servicio del transporte, significa:

- Instalaciones modernas e integradas, que la ubican como una de las concesionarias más funcionales del país.
- 27.000 m2 propios de superficie, de cómodo y fácil acceso.
- Mas de 15 años dedicados a la comercialización de vehículos para el autotransporte.
- 1500 unidades entregadas en cuatro años como concesionario de Mercedes-Benz.
- Ofrecer y brindar soluciones integrales a las necesidades del transportista.

AUTOMOTORES OLKAM S.A.

Compromiso y Responsabilidad de Líder.
Av. Gaona y G. Galliel 1744 Moreno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 88-6285

ACTIVIDAD ZONAL

Año II - Nº 107

14 de Mayo de 1986

PROMOCIONAL 850 DEL ATLANTICO

Mar del Plata, BA - Juan Pablo Gorostidi representando a Tandil es el nuevo presidente de la Comisión Directiva de la **Asociación de Pilotos de Promocional 850 del Atlántico**, que tiene su área de influencia en la zona de Mar y Sierras. Es secundado en diversos cargos por Marcelo Popovich (Tandil), Carlos Mónaco (Loberia), Luis Woollands (Tandil), Sergio Figliuolo (Mar del Plata), Luis Domínguez (Necochea), Alfredo García (Tandil), Ricardo Bastons (Pinamar) y Daniel Giménez.

La gente del "promo" Atlántico se reúne los martes en la sede del Tandil Auto Club, y piensa correr 14 fechas este año conjuntamente con TC del Sud-Este, además de dos fechas en los circuitos de tierra de Tandil y Loberia.

El último campeón fue **Luis A. Villabrille**, de Loberia, siguiendo en el actual ranking Juan Francisco Gorostidi (Tandil) y Ricardo Bastons (de Pinamar).



Jorge Santana, el triunfador en Fórmula 07, cuando parecía que ganaba Trías.

Cinco categorías Metropolitanas en Buenos Aires

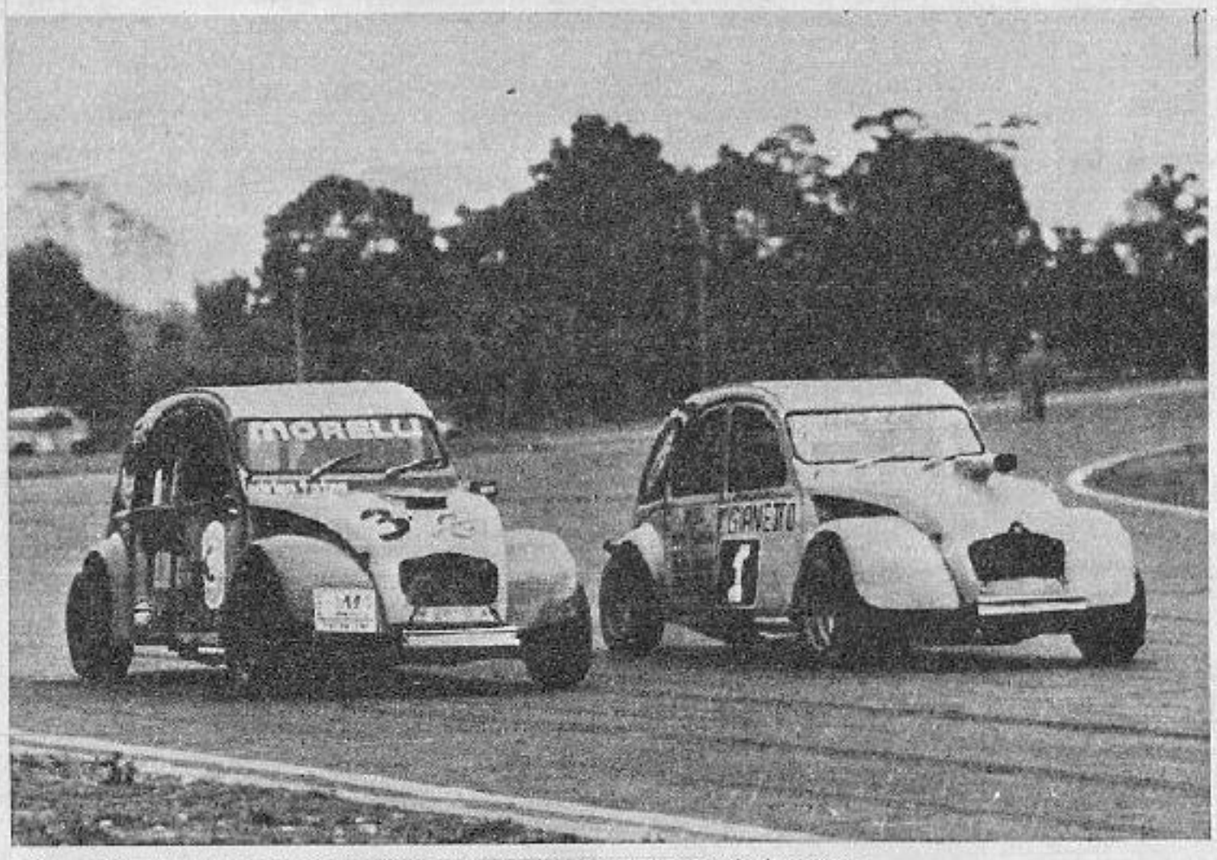
CON GIANETTO A LA CABEZA, LOS PATITOS FUERON LO MEJOR

El Club de Autos y Motos organizó el domingo 20 de abril la primera competencia por el campeonato de la **Fórmula IES 3 CV Competición**, la tercera para **Turismo Competición Biplaza** la tercera para **Fórmula 07** la segunda para **Fórmula Cinco**, todas ellas utilizando la variante número cinco del autódromo de **Buenos Aires**, el que cuenta con una cuerda de 2.126,31 metros y también la segunda por el torneo de la categoría **Stock Car Agentino** que utilizó el circuito siete de 2.640,85 metros.

Indudablemente el mejor espectáculo de la tarde fue el brindado por los IES 3 CV los que circularon en apretado pelotón, especialmente el grupo de punta formado por el campeón Nelson Gianetto; Cichini; Villamor y Rivanegra, este último en remontada espectacular luego de quedarse parado en la largada.

Clasificación final 10 vueltas: 1° Nelson Gianetto (Tigre) 12m 57s 96/100 a 98,394 km/h; 2° Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 12m 58s 85; 3° René Rivanegra (Villa Urquiza) 13m 0s 97; 4° Horacio Begue (Tigre) 13 m 20s 67; 5° Edgardo Núñez (Gral. Pacheco) 13m 23s 74; 6° Omar Morelli (San Matín) 13m 25s 33. Récord de giro; Rivanegra en la 5ª empleando 1m 16s 32£100 a 100,297 km/h.

Turismo competición Biplaza: siguiendo el orden de calidad de espectáculo brindado en la nublada tarde, el TC Biplaza no llega a empatar el teórico puntaje de los IES, solamente por la menor cantidad de máquinas presentadas, que todavía sigue siendo exigua (12), pero habiendo logrado un buen rendimiento en todo el parque y mostrando una interesantísima lucha por el primer puesto entre Fronzin, Suárez y Doce Portas, arribando al final 10 máquinas, de las cuales dos perdieron un giro con relación a los punteros.



Nelson Gianetto superando a Omar Morelli; el campeón ganó una excelente carrera.

Clasificación final 12 giros: 1° Jorge Suárez (Chevrolet-Monte Grande) 12m 19s 85/100 a 124,155 km/h; 2° Gustavo Fronzin (Ford-Tigre) 12m 20s 12; 3° José Doce Portas (Chevrolet-Monte Grande) 12m 29s 51; 4° Oscar Pileo (Chevrolet-Ramos Mejía) 13m 1s 98; 5° Gilberto Arduin (Chevrolet-Roque Pérez) 13m 2s 52; 6° Salvador Giurfo (Chevrolet-Luis Guillón) 13m 11s 52; 7° Juan Russo (Chevrolet-Lanús), 8° Marcelo Fronzin (Ford-Tigre); 9° Roberto Tozzoli (Ford-Tigre); 10° Silvio Massi (Chevrolet-Lanús). **Campeonato: 1° Suárez 43 ps;** 2° Pileo 40; 3° Fronzin 39, 4° Giurfo 28; 5° Arduin 20 puntos.



Héctor Martín, triunfador en Stock Car Argentino.



El imbatible Carlos Konowalik, otra vez el éxito en Fórmula Cinco.

Fórmula 07. También fue interesante la lucha por el primer puesto, librada entre Santana y Trías; pareciendo en la décima ronda todo definido a favor de Trías, pero un inconveniente mecánico lo privaría de merecido triunfo; Diforti circuló sin apremios en el que sería segundo lugar, no sucediendo lo mismo en el siguiente ya que Nicieza tuvo que soportar el asedio de Díaz durante las 12 rondas.

Clasificación final 12 vueltas: 1° Jorge Santana (Fiat-Ciudadela) 14m 21s 73/100 a 106,595 km/h; 2° Carlos Diforti (Fiat-San Martín) 14m 26s 49; 3° Carlos Nicieza (Renault-Capital) 14m 34s 19; 4° José Díaz (Renault-Lanús) 14m 24s 80; 5° Juan Fernández (Renault-Remedios de Escalada) 14m 52s 60; 6° Carlos Cavielo (Renault-Capital) 14m 58s 80; 7° Héctor Magadan (Fiat-Capital); 8° Jorge Requejo (Fiat-San Martín); 9° Hugo Ortiz (Fiat-San Justo); 10° Rodolfo Ciurca (Fiat). Esta clasificación tiene carácter provisorio, ante una denuncia presentada en contra del ganador.

Fórmula Cinco. Por el momento, en esta categoría no hay quién pueda ofrecer resistencia al imbatible Konowalik, limitándose todo a la lucha por el segundo lugar, lucha que libraron entre Martínez y Alifraco, aunque como disculpa hay que agregar que no se presentaron la mayoría de los números bajos del ranking.

Clasificación final 10 vueltas: 1° Carlos Konowalik (Demichelli-Zanella) 11m 31s 40/100 a 110,713 km/h; 2° Germán Martínez (Perri-Gilera) 11m 59s 9; 3° Walter Alifraco (Perri-Zanella) 11m 59s 61; 4° Rolando Palacio (Palacio-Zanella) 12m 17s 40; 5° César Gómez (Perri-Gilera) 12m 31s 1; 6° Jorge Ruscalleda (Chiqui-Zanella); 7° Henry Peluffo (Basco-Zanella); 8° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella); 9° Horacio Regolta (Regolta-Ducatti); 10° Norberto Pérez (NC3-Gilera). **Campeonato: 1° Konowalik 40 ps;** 2° Martínez 27; 3° Pérez 16; 4° Gómez 14; 5° Alefraco 12 unidades.

Stock Car Argentino: no sólo no cubrió las expectativas del millar de espectadores, sino que además presentó menor cantidad de máquinas que en la carrera anterior y un pobre espectáculo en pista.

Clasificación 12 vueltas: 1° Héctor Martín (Torino-Hurlingham) 14m 43s 15/100 a 129, 179 km/h; 2° Roberto Nowak (Chevy-Hurlingham) 14m 46s 88; 3° Roberto Argento (Chevy-Morón) 14m 55s 45; 4° Orlando González (Ford-Villa Tesei) 8 v; 5° Roberto Monteiro (Torino-Capital) 8 v; 6° Carlos Serein (Dodge-San Justo) 2 vueltas.

(Texto y Fotos Carlos R. Varela)

Metropolitano de Karting en Chacabuco

AL MAL TIEMPO, BUEN KARTING

A pesar de la persistente llovizna que caía el pasado domingo 20 de abril, se realizó la segunda fecha del **Campeonato Metropolitano de Karting** en el kartodromo "Enrique P. Grossi", de la ciudad de **Chacabuco**.

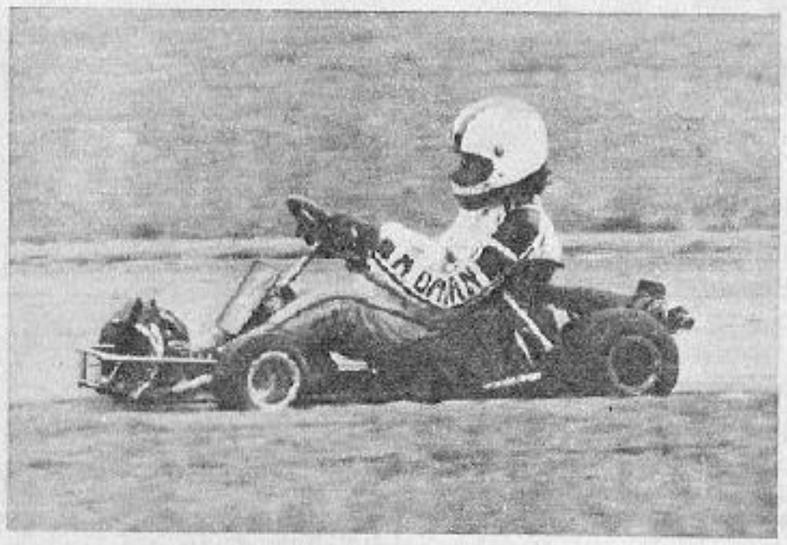
Con la organización del Auto Moto Club Chacabuco y la fiscalización de la **Federación Argentina de Karting**, se dio inicio al espectáculo alrededor del mediodía, con las pruebas de clasificación. Por lo tanto todo el mundo calzo neumáticos para lluvia (aunque algunos prefirieron las slick).

Los mejores tiempos de la **Juniors** fueron: Alberto Santarelli, 42s13; Roberto Faist, 42s71; Maximiliano Daian, 42s77 (este último con gomas lisas). En la **Fórmula Internacional**, el mejor registro lo estableció Gerardo Peric, con 42s11.

La primera final fue de la categoría **Promocional 125 cm³ (Juniors)** y nuevamente Juan Manuel Scarfoni logró imponerse. Con total tranquilidad llevó su kart en la pista mojada y al cabo de las 25 rondas de la final logró establecer diferencias a sus escoltas: Digo Bessio y Gabriel Pinasco. Para Scarfoni éste es su segundo triunfo consecutivo y se puede decir que en esta temporada será un hueso duro de roer.

Clasificación final: **Promocional 125 cm³ (Juniors)**: 1° **Juan Manuel Scarfoni (Pereyra-RF)**, 25 vueltas; 2° Diego Bessio (Panther-RF); 3° Gabriel Pinasco (Foxtrak-Gael); 4° Walter Barbella (Panther-RF); 5° Mariano Caliri (Bre-Kart-Zanella); 6° Mario Casalnuovo (M101-RF). **Campeonato**: Scarfoni, 18; Barbella, 8; Caliri, 7; Bessio, 7; Casalnuovo, 4.

En la categoría **Juniors** también se llevó a cabo una sola competencia y de entrada no más tomó la punta Alberto Santarelli, seguido por Roberto Faist, Maximiliano Daian y Carlos Apestegui. Muy pronto Santarelli empezó a tomar distancias, mientras detrás suyo se debatían por el segundo lugar Faist y Daian. Casi sobre el final, Daian accede al segundo puesto, en tanto que un par de vueltas más tarde la cuadriculada caía sobre Santarelli decretando su triunfo. La posterior revisión tecnica objetó su carburador por encontrarse fuera de la medida reglamentaria.



Maximiliano Daian se consagró ganador luego de la descalificación de Santarelli. De todos modos estaba para ganar.



Sangre nueva en la Fórmula Internacional. Daniel Schianni consiguió su primer triunfo en la exigente división.

Al quedar descalificado Santarelli, el primer lugar queda en poder de **Maximiliano Daian**, que a decir verdad ese día se encontraba muy inspirado y demostró que poco a poco se va afianzando en la categoría.

Clasificación final categoría **Juniors**: 1° **Maximiliano Daian (M101-Parilla)** 25 vueltas; 2° Javier Ferrovia (Vara-Dap); 3° Carlos Apestegui, 13 (Pereyra-RF); 4° Roberto Faist, FoxTrak-Gae); 5° Javier Calvo (M101-RF); 6° Victor Amato (Tiger-Parilla). **Campeonato**: Apestegui, 13; Daian, 9; Faist, 9; Ferrovia, 8; Escalante, 4.

Por último en la **Fórmula Internacional**, Daniel Schianni fue el hombre de la jornada imponiéndose de punta a punta en la final. En la temporada anterior, cuando militaba en Juniors, ya se insinuaba como un piloto veloz. En la actual consigue su primer halago en la exigente Fórmula Internacional, en esta que fue se segunda presentación.

El piloto local, Dario Gueli, arribo en el segundo lugar. El tercer escalón del podio se completó con Carlos Panagopulo, y en el cuarto lugar se destaca la presencia del oriental Antonio Mas, quien demostró estar muy a tono con sus colegas argentinos.

Clasificación final **Fórmula Internacional**: 1° **Daniel Schianni (Pereyra-RF)** 25 vueltas; 2° Dario Güeli (Pereyra-Dap); 3° Carlos Panagopulo (Vara-Dap); 4° Antonio Mas (Vara-Varela); 5° Alejandro Parodi (Tiger-RF); 6° Gerardo Peric (Vara-RF). **Campeonato**: Schianni y Güeli, 12 puntos; Manozzo, 9; Mas 7; Panagopulo 5.

Hay que destacar además la labor de los miembros de la F.A.K que contra el mal tiempo reinante llevaron a feliz término la competencia. Sin lugar a dudas el trabajo del presidente de la misma, **Arq. Raúl Calvo** como de los demás miembros de la Federación, hace que los resultados sean positivos.

(Informe y fotos de Duilio Caro)

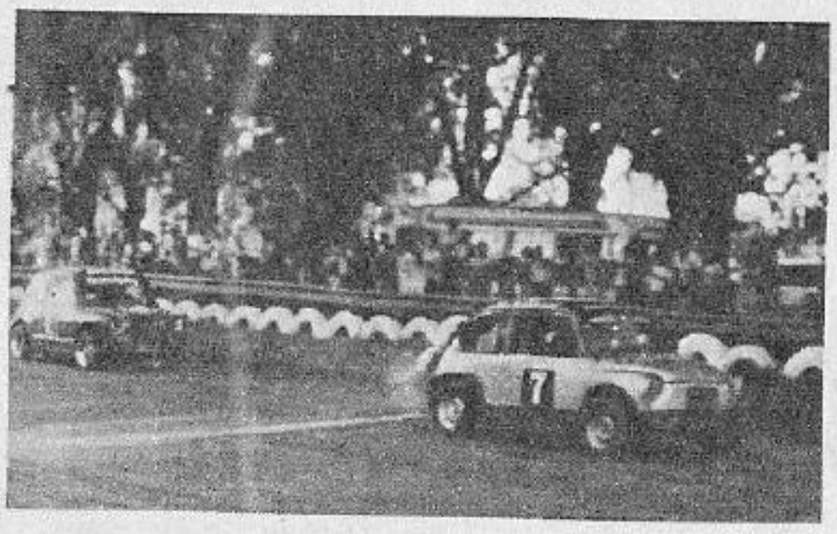
Libres 850 y TC 1000 en San Andrés de Giles

ROBERTO BLANDI GANO POR MEDIA RUEDA

Con la organización del Auto Club San Andrés de Giles, fiscalización de la Federación Regional de Automovilismo Número Dos, en el circuito Máximo Ponti de la localidad de San Andrés de Giles el jueves 1 de Mayo se concretó una nueva fecha por los campeonatos de las categorías libres 850 cc y Turismo Competición 1000, totalizando entre ambas sesenta inscriptos, logrando la convocatoria aproximadamente unas tres mil personas.

Libres 850: Al ser ésta la más numerosa, realizó tres series selectivas, ganando Jorge D'Angelo la primera; Luis Zapani la segunda, y Roberto Blandi la tercera.

Clasificación final 12 vueltas: 1° Roberto Blandi (Temperley) 13m 49s 68/100 a 94,243 km/h; 2° Jorge D'Angelo (Escobar) 13m 49s 72; 3° Mario Herrera (San Martín) 14m 23s 32; 4° Luis Zapani (Ramos Mejía) 14m 23s 95; 5° **Luis Caroselli** 14m 28s 43; 6° Andrés Mellino (Tigre) **14m 39s 6**; 7° Carlos Yrigoyen (Temperley) **14m 43s 6**; 8° Juan Etchepare 11 v; 9° Mario Vignolo (Campana) 11 v; 10° José Messina (Campana) 11 v.



Angel Gasperini (izquierda) abrazado con el ganador de Giles, Héctor Pérez. (Foto Diario La Auténtica Defensa, Campana.)

Blandi adelante; D'Angelo atrás. Al final la diferencia entre ambos fue exigua en la final de 850. (La Auténtica Defensa.)



Turismo Competición 1000: Solamente cumplieron los participantes de esta categoría con una serie clasificatoria, obteniendo los primeros tres puestos Angel Gasperini; Héctor Pérez y Alberto Errecart.

Clasificación final 12 vueltas: 1° Héctor Pérez (Campana) 14m 1s 58/100 a 92,910 km/h; 2° Angel Gasperini (Campana) 14m 1s 59; 3° Juan Lavagna 14m 18s 45; 4° Alberto Errecart (Campana) 14m 19s 8; 5° Héctor Ferretti (Campana) 14m 29s 87; 7° Claudio Lafuente 14m 36s 11; 8° Aníbal Isasa 14m 41s 61; 9° Jorge Gallego 11 v; 10° Ulises Pollero 8 vueltas cumplidas.

Campeonato Libres 850: 1° D'Angelo 95 ps; 2° Blandi 60; 3° Herrera 52,50; 5° Lemme 34; 4° Barbalarga 25,50.

Turismo Competición 1000: 1° Gasperini 77 ps; 2° Pérez 70; 3° Lavagna 62,50; 4° Errecart 34; 5° Pollero 25,50 unidades.

(Informe de Carlos Piani)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

Por Carlos Rancales
Fotos de Laura Neira

RALLY DE SAN PEDRO
"20° ANIVERSARIO REVISTA CORSA"

GASTON PERKINS PUSO LAS COSAS EN SU LUGAR

Perkins-Muzzio ganaron su clase y la general en el 2° Rally de San Pedro, que se corrió bajo la advocación de nuestro 20° aniversario. Miglio-Cisneros dieron cátedra en la 2; Ricca-Elordi volvieron a ganar la 1; Guerrero-Cecchini sorprendieron con su Toyota en la 5 y en la clase menor ganaron los debutantes Yoverno-Villar. Una carrera con muchos participantes y mucho clima.

En el parque cerrado final, había total unanimidad. El de San Pedro, cuarto rally del campeonato bonaerense de 1986, había sido el mejor del año: por cantidad de participantes (que llegaron a 59), por la calidad de los autos, por el recorrido, en fin por el clima auténtico de fiesta vivida en la

1



2



1 – El triunfo de Gastón Perkins no deja lugar a dudas. Desde el principio superó a sus rivales con toda claridad. 2 – Así quedó el auto de Lonati-Del Buono, luego de su vuelco: para correr, no sirve más... 3 – ¿Quién lo para a Ricca-Elordi? El binomio platense va por su segundo título a paso firme. 4 – El Cholo Cordovana debutó como piloto de rally con este pequeño Colt: fue segundo en la Clase 5, llevando de navegante al Negro Neira ¡Vamos CORSA todavía!...

3



4



nbereña ciudad a orillas del Paraná.

Aunque el recorrido original hubo de ser acortado por razones de seguridad, el resto de los primes mostró un perfecto balance de caminos entre muy sinuosos a los de rectas, pasando por los frecuentes "mixterios" encontrables en la pampa húmeda. Como es ya habitual en este torneo, la disposición en trébol, facilita el control, la seguridad, el desplazamiento de los auxilios, bajando costos de participación.

En la **clase mayor**, la **primera etapa** (tres vueltas a un PC de 8,8 Kms con comienzo muy intrincado y una recta de casi 3.000 metros al final) marcó la neta superioridad de **Perkins-Muzzio** sobre **Lonati-Del Buono**. El Peugeot sacó en total al cabo de la jornada medio minuto al Renault 18, al que se le nota cada vez más la necesidad de una caja arrimada. Unos segundos más allá de Lonati aparecía el otro Peugeot del equipo de Gastón, **Lousto-Garavano**, y a medio minuto más **Caputo-Christensen** y **Blasco-Ramírez**.

En la **Clase 2**, como siempre la más concurrida (26 autos) el cordobés de la localidad de Arias, **Alejandro Miglio**, navegado por **Carlos Cisneros**, ponía el número con sport muy alto, al ganar con gran ventaja la suma de los tres primeros primes con un tiempo excepcional, el empate con Lonati. Catorce segundos más le llevó el tramo a **Leonides Ritta-Horacio Bruno**; los de Hughes, tomaron la defensa de los Fiat, ante el temprano abandono de Pablo Valerio, quienes apenas recorrieron 300 metros antes que se rompiera el cigüeñal del Fiat SE 1.5. Gora, Marino, el venadense Corzo, Faini, Esteban Maissonave, Carlos Maissonave y Raúl Busto, ocuparon los puestos siguientes en la división.

En la **Clase 1**, el sábado dio como ganador al campeón **Ricca-Elordi**. El reaparecido **Vitti Solmi** (esta vez con **Sergio Atencio**) quedaba segundo bastante lejos, y con **Baccolla-Wassermann** muy cerca, los tres con Fiat 147. En la **Clase 5** (autos no homologados) la Toyota Celica 2000 GT de **Guerrero-Cecchini** (casi debutantes) daba el balacazo: ocupaban el primer puesto en la clase, el noveno en la general y estaban muy distanciados del Torino de **Marco** y el pequeño Mitsubishi Colt de Cordovana. En la **Clase 8**, ante la deserción del Citroën 3 CV de **Beewusaert-Zárate**, el campo quedaba oregano para las veloces "bolitas" y entre las que lideraban **Oliva-Pérez** (locales).

El **domingo** comenzó con una novedad de campanillas: en el primer PC del día, volcaron cuando venían muy rápido Lonati-Del Buono, al quedarse sin frenos en una curva cerrada. La máquina quedó muy deteriorada y ellos afuera del rally. A partir de ahí, Perkins levantó su ritmo, y si bien ganó un PC más, luego circuló con tranquilidad, permitiendo que Lousto (que abandonaría luego) le ganara por cuatro segundos el PC 6.

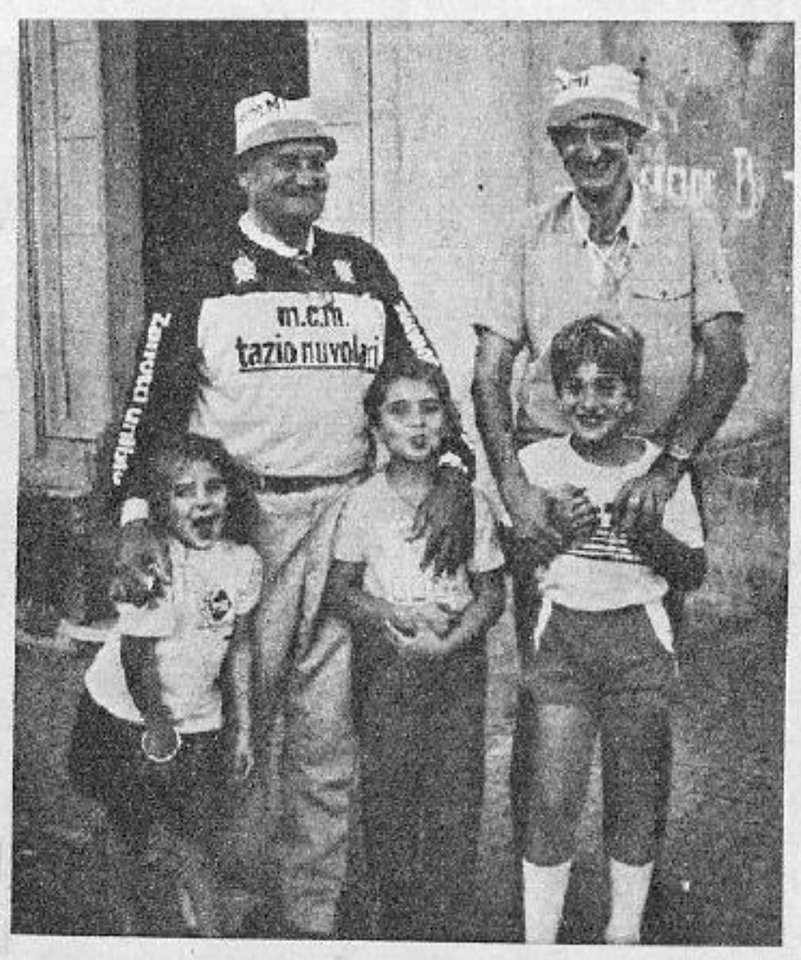
En la **Clase 2**, la lucha se planteó sin cuartel entre Miglio, Gora y Marino, estableciendo tiempos muy significativos al punto que Miglio y Marino en los dos últimos PP.CC. le ganaron la general a un Perkins –que si bien corría con demasiada serenidad, dadas las circunstancias– es siempre la referencia válida para aquilatar al resto. Desaparecieron Corzo, Ritta, Esteban Maisonnave, Eseverri y Faini.



5



7



8



10

5 – *Alejandro Miglio-Carlos Cisneros llevaron con maestría al P-12, convertido en el invitado de piedra de la concurrida clase 2.* 6 – *Caputo-Christensen, una carrera regulada y un gratificante segundo puesto en la mayor.* 7 – *Yoverno-Villar estuvieron tres años armando esta bolita: en cuanto la pusieron sobre el terreno, se les dio.* 8 – *Acá hay Solmis de toda edad. Don Solmi padre y Viti Solmi fueron rivales en la 1. Los chiquilos son todos nietos del nuevo piloto.* 9 – *La Toyota Célica 2000 GT de Guerrero, con el preparador Cecchini como naveganie. Una gratísima incorporación al rally bonaerense.* 10 – *El proiijo 147 GL de los rosarinos Bacolla-Wassermann, de buena tarea en la clase menor. Bacolla insiste en que es un Mercedes Benz.* 11 – *Perseverante Túrlula y su Mitsubishi. Sextos en su peleada clase, va arrimando cada vez mejor.*

"EL AUTO DE CORSA en San pedro fue el Colt 1200 de Cordovana, que por no tener homologación fue de cabeza a la clase 5. Esto me vino bien ya que pienso correr en esa clase navegando a Gradin en la Toyota, cuya caja rota en Misiones impidió que estuviera en la ribera. El Cholo (ultimamente jefe de equipo de Baldinelli, Pentecoste, Blasco y Augé) cumplió con creces en su nueva tarea, suplendo con buen manejo la falta de velocidad del auto, al que echó mano a último momento para reemplazar al Lancer GSR con el que íbamos a participar, ya que no se llegó a tiempo con el motor. Con un motor standard (máximo 140 km/hora) y amortiguadores de Horacio, nos divertimos peleando con la cupé Torino, a la que ganamos el 2° lugar por 11 segundos." **(C.N.)**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







En la **Clase 1**, Ricca se fue alejando paulatinamente de Solmi, que estrenaba auto y que reconoció falta de estado, mientras se afianzaba en el tercer puesto el rosarino Bacolla, quien superó al final a Aires-Del Bue (ganador en Monte) y al padre de Viti, don Victor Solmi, que desplazó al 6° lugar a Pérez-Monti.

La muy heterogénea **Clase 5**, confirmó a la Toyota de Guerrero al frente. Peleando de a segundos en cada PC, David venció a Goliath por el segundo lugar: el Cholo Cordovana le sacó 11 segundos a Marco, cuyo Torino acusaba algún problema de embrague. Sassi (con el Opel K-180) y Enríquez (con un Subaru del equipo Dechechi) completaron el marcador de la división, en la que curiosamente no hubo ningún abandono.

Por fin en la **Clase de 850 cm³**, Oliva siguió mandando dos primes, el tercero marcó su declinación y posterior abandono. Yoverno tomó la posta y superó a Chudur por amplio margen. Veintisiete autos entraron en total al parque cerrado, siendo desclasificados luego por la técnica Blasco-Ramírez, ya que al carburador de su Fiat Berlina 125 le faltaba la mariposa del cebador. Una lástima, ya que habían sido quintos en la general.

Chascomús es la próxima fecha. Allá nos vemos.

MOSQUITOS SAMPEDRINOS

VUELCOS. Las características de estos rallys los provocan frecuentemente. Esta vez, además del de Lonati-Del Buono (el Bicho se cortó una mano al romper el parabrisas para salir), se anotaron los de Viola-Frattini, Longegaray-Beitia, y Busto-Sikic. Todos afortunadamente sin otra cosa que magulladuras. **MOSQUITOS**. Una tardía invasión de mosquitos mortificó durante todo el desarrollo a participantes, controles, público y periodistas. Nadie se salvó de los crueles aguijonazos. **ESPIRITU**. El de Don Víctor Solmi, que en 1985 había participado como navegante. Ahora empuñó el volante del auto con el que su hijo Viti fue subcampeón en 1985 y dio toda la vuelta con el apoyo de todo el público, que fue mucho. Por su espíritu deportivo, manifestado en su debut automovilístico a los 64 años, recibió un premio especial, entregado por su otro hijo, Sergio, el piloto de la FRA. Bien. **CORZO DE CONTRAMANO**. Cuando venía cumpliendo una excelente actuación, debió abandonar el venadense Antonio Corzo, navegado por su preparador Prevosto, ya que no tenían la parrilla trasera de suspensión para reemplazar la rota. El sábado, Corzo tuvo que "levantar" ya que había entrado en la tierra del anterior, con lo cual su tiempo se resintió; igual estaba quinto en su clase, la dos. **MIGLIO, UN FENOMENO**. Muy relevante la tarea de Miglio, en la que es su 8ª carrera, computando nacionales y provinciales. Salieron en la etapa inicial a "matar" y luego se estabilizaron, apretando cuando al final Marino se les acercaba. El Renault 12 (que fuera de Gastón Clement) es ahora preparado en Arias por Héctor "Triqui-Triqui" Farías, con leva de Berta. Su sponsor principal, Industrias Chappano (maquinarias agrícolas de Villa Cañás), deben estar satisfecho por la buena inversión. **EQUIPO DE GASTON**. Tras un gran piloto siempre hay un buen equipo. El de Perkins tiene como responsables al siempre inmutable Nene Nuccillo (motores) y a los amigazos Daniel Punzoni y Leo Suárez (armado de los autos). Mérito grande para ellos. **PATO**. La fiesta de entrega de premios se realizó en Tempus, un boliche muy de onda en San Pedro. La ovación de la noche fue para el Pato Morresi, ganador ese día en Tandil (su primera victoria en TC). El teceista fue invitado especialmente a la simpática reunión. **LOS PIBES**. Peyrou e Iglesias, dos pibes sampedrinos (el primero de ellos hijo del dueño del Hotel Eser, el mejor de la ciudad) se largaron a correr con un Fiat 1300 que habían comprado días antes. Abandonaron en la segunda etapa, pero piensan insistir.

II Rally de San Pedro - 20° Aniversario Revista CORSA - Asociación Turismo Provincial - 9 PP. CC. (178,4 kms) más enlaces - Partido de San Pedro, B.A. - 3 y 4 de abril de 1986.

CLASIFICACION GENERAL FINAL

Pos.	N°	Piloto-navegante (procedencia)	Cl/Marca	Tiempo
1°	1	G. Perkins-D. Muzio (Alberdi)	3/Peugeot 504	1h 30m 13s
2°	12	A. Miglio-Cisneros (Arias, Cba.)	2/Renault 12	1h 32m 30s
3°	15	F. Marino-R. Ghilini (La Plata)	2/Fiat SE 1.5	1h 32m 43s
4°	7	P. Gora-M. Alberti (Quilmes)	2/Renault 12	1h 33m 15s
5°	70	C. Guerrero-J. Cechini (S. Miguel)	5/Toyota Cél. GT2000	1h 35m 46s
6°	4	O. Caputo-A. Christensen (Bs. Aires)	3/Peugeot 504	1h 36m 17s
7°	8	C. y F. Maisonnave (Cnel. Suárez)	2/VW Gacel	1h 36m 55s
8°	9	J.C. y R. Bilbao (Cnel. Suárez)	2/Renault 12	1h 39m 34s
9°	32	J.C. Túrtula-E. Donvito (Bs. Aires)	2/Mitsubishi Lancer	1h 41m 17s
10°	23	E. Ricca-M. Elordi (La Plata)	L/Fiat 147 CL	1h 41m 33s
11°	26	V. Solmi (h)-S. Atencio (S. Pedro)	L/Fiat 147 CL	1h 42m 38s
12°	40	A. Abella-C. Aschieri (S. Isidro)	2/Renault 12	1h 43m 04s
13°	78	R. Busto-M. Sikic (Bs. Aires)	2/Fiat 128 1300	1h 43m 43s
14°	63	J. Bacolla-C. Wassermann (Rosario)	L/Fiat 147 CL	1h 44m 47s
15°	5	M.Bovalina-J. Altamonte (Bs. Aires)	3/Peugeot 504	1h 45m 05s
16°	69	C. Cordovana-C. Neira (Bs. Aires)	5/Mitsubishi Colt 1.2	1h 46m 35s
17°	67	O. Marco-F. Bortolazzo (Bs. Aires)	5/Torino 380	1h 46m 46s
18°	36	J. Aires-L.A. Del Bué (Brugado)	L/Fiat 128 1100	1h 47m 41s
19°	58	D. Longegaray-C. Beitia (Bs. Aires)	2/Renault 12	1h 49m 19s
20°	62	V. Solmi (p)-J. Lufrano (S. Pedro)	L/Fiat 147 CL	1h 53m 32s
21°	68	R. Sassi-J.C. Amusquibar (Bs. Aires)	5/Opel K 180	1h 55m 04s
22°	55	C. Pérez-A. Monti (Bs. Aires)	1/Fiat 128 1100	1h 55m 50s
23°	71	J. Enriquez-R. Bayona (Bs. Aires)	5/Subaru 1300	1h 59m 17s
24°	25	E. Destefano-J. Cirigliano (Lincoln)	1/Fiat 128 1100	2h 00m 23s
25°	77	C. Yoverno-D. Villar (Vte. López)	8/Fiat 600	2h 32m 47s
26°	73	J. Chudur-C. Saracho (Lanús)	8/Fiat 600	2h 57m 59s

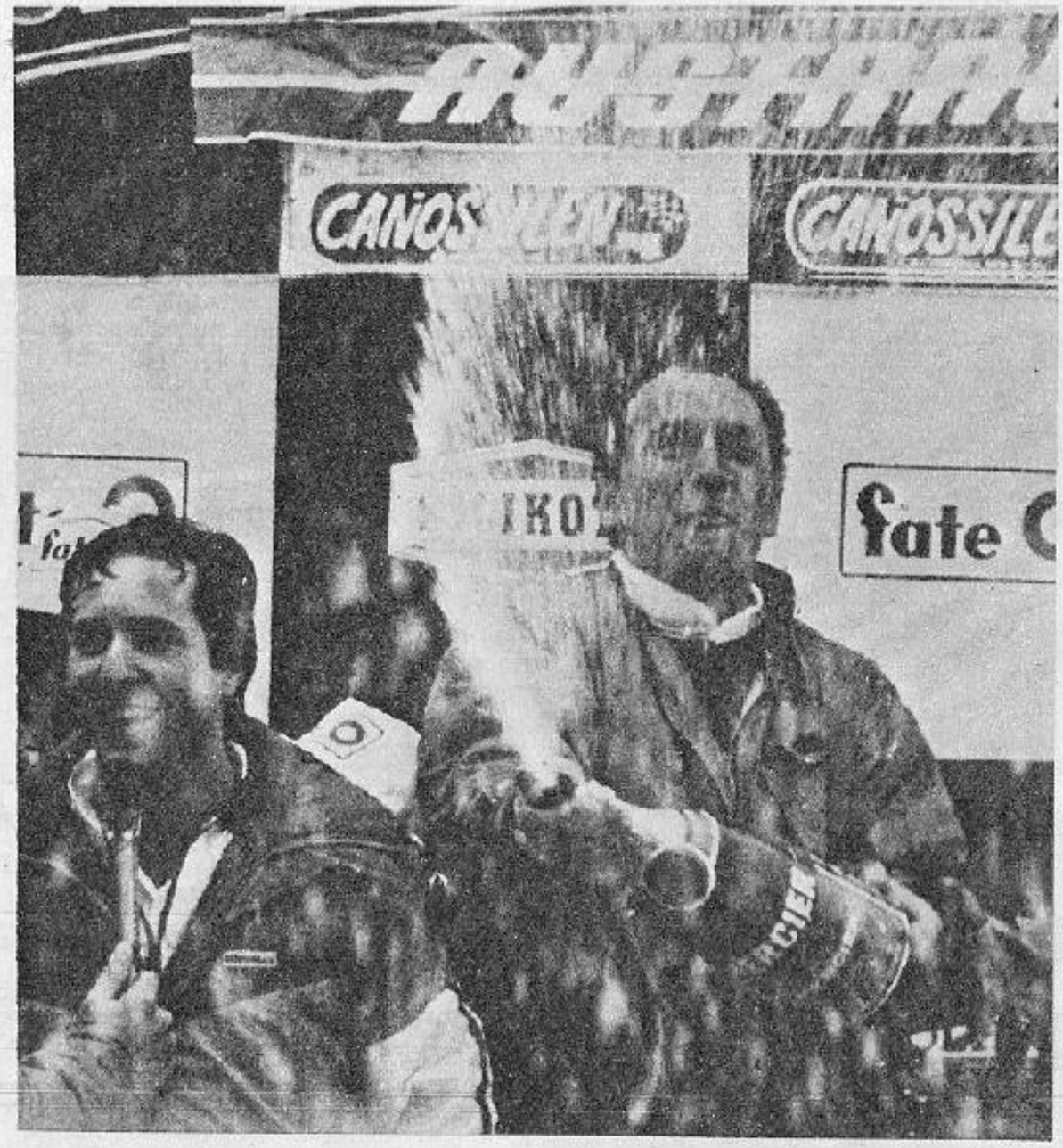
Promedio de Perkins-Muzio: 118,648 Kms/hora
Ganadores de PP.CC.: Perkins – Perkins – Perkins – Perkins – Perkins – Lousto – Perkins – Marino – Miglio
(Los ganadores de cada clase estan marcados en negrita)

EN ALLEN se vio otro round de lo que es la "pelea" del año.

TRAVERSO GANA POR K.O., COCHO EMPATA POR PUNTOS

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Juano Fernández

Sobre cuatro disputadas, el "Flaco" se impuso en tres, mientras "Cocho" López logró en todas la segunda colocación. Y sin embargo están empatados en el Campeonato, merced a una escala de puntaje criticada –obviamente– por Traverso. Ahora una pausa prolongada, pero no se olvide de sacar su "ring side" para Avellaneda.





Ganar tres carreras sobre cuatro disputadas evidencia una notable superioridad. No le busquemos más vueltas. El conjunto que conforman **Juan María Traverso**, la coupé Nissan 300 ZX que le tocó en suerte y la atención de Tito Vitelli dominan los inicios de esta nueva especialidad, tal como se vio en Buenos Aires y Mendoza, ratificándose en Allen.

Mientras los Nissan 300 ZX continúan mostrando notorias diferencias en su rendimiento, lo que, sin embargo, no hace peligrar la calidad del espectáculo que brindan, algunos pilotos, Traverso, Cocho López, Raies, Oltra, tienen autos veloces y rendidores. Otros en cambio, Bessone, Larroca, Garro, sufren lo indecible cada vez que salen a la pista. Las diferencias existen, y son tales que muestran, por ejemplo, casi un 15% entre la compresión de un auto y la de otro. Algunos esperan solucionar ello con la futura apertura de los motores, actualmente sellados. Quizá ello empareja las performances. Quizá...

Traverso comenzó a mandar desde los entrenamientos del viernes. Aprovechando un intenso trabajo de preparación, realizado sobre el circuito N° 9 de Buenos Aires, hizo el mejor registro, lo cual repetiría el sábado en la clasificación. Allí se vio que su auto, si bien "a priori" difícil para llevar "finito" (según dice Traverso), era efectivo. Lo confirmó en su serie, la primera junto a Guerra, Oltra, Raies, Fernandino y Luaces, y lo volvió a hacer en la final, donde, aunque tomó la punta desde la largada, tuvo que recuperarse –rápidamente– de un "dibujo" que hizo en la primera curva. Desde que retomó la punta –que había ido a las manos de Cocho López– ya nunca más se preocupó. Cocho, con un amortiguador en malas condiciones, que le causó un importante retraso, no pudo seguir el ritmo de la coupé roja y amarilla. Antes, el campeón había ganado su serie sobre el impetuoso Paco Mayorga, quien doblegó por algunos instantes a Cocho. A las espaldas de Traverso y Cocho López, se sacaban chispas Oltra, Guerra, Raies y Bessone. Este último concretó una la-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Momento duro para Traverso. Un instante después de haberse cruzado delante de "Cacho" López; éste tomo la punta. Sin embargo "El flaco" la retomó para ya no dejarla. Foto menor: Traverso festejando con champán, mientras Bessone sonríe satisfecho por su excelente labor.



bor excelente, con un auto al que le falta aceleración. Pasó limpiamente a sus rivales en ese pelotón y logró un valioso tercer puesto. Guerra y Oltra se tocaron con mayor daño para el primero, mientras que Raies sigue asombrando con su rápida adaptación. **"Sigo aprendiendo. Pero no repito mis errores..."**.

Monguzzi también está creciendo en la categoría, y su auto cada vez rinde más y mejor. Der Ohanessian, quien largó la final en última fila, se recuperó progresivamente y también tuvo una actuación destacadísima, con un medio mecánico que, poco a poco se acerca al ideal.

REMENTERIA REPITE

El escaso número de autos presentes en Allen, donde concurrieron tan sólo catorce coupés Datsun 250ZX se debió en parte, a la lejanía del circuito respecto a donde mora el grueso de la categoría y en parte al continuado ritmo de realización de carreras. Al cambiar de dueños, algunos autos están en manos de pilotos con recursos insuficientes para estar en todas las carreras pactadas. Eran varias las caras largas por estas notorias ausencias.

Rementería volvió a mandar sin apelaciones. Lavari y Zenklusen eran los más aptos para estar a tono y así se vio en la clasificación y la carrera, donde Zenklusen sorprendió gratamente cumpliendo una excelente performance. Lavari notó que su auto [illegible] mejoró y se lo puede llevar en un ritmo apropiado. Carlos González y Daniel Sancho cumplieron una carrera propia, en la que a éste le fue imposible mantener el 4° puesto. "Tim" Pairetti cumplió la mejor labor desde su debut en la especialidad, girando muy regularmente. Cano penó con un auto falto de velocidad y Harpe con su neumático delantero derecho.

TRAVERSO - "A mi auto traté de ponerlo bien a punto y dejarlo lo más 'finito' que pude. Con la menor comba y la suspensión trasera para que no patine, o lo haga lo menos posible. Y resultó. Al principio, en la final, tuve algún inconveniente porque largué con gomas y pastillas de frenos nuevas, pero tampoco fueron muy graves los inconvenientes que eso me causó. El Nissan anda muy bien, lo cual es obvio, y seguramente seguiremos mejorando. Con Cocho el asunto era escaparse apenas lo pasara. Eso hice y me salió el récord de vuelta en el giro en que lo superé".

NUEVOS FRENOS - Se estuvieron probando en el autódromo de Buenos Aires nuevos frenos para los Nissan 300 ZX. Estos poseen calipers mayores, así como discos de freno de diámetro superior al actual. Son de marca FT, y es posible que en el futuro se homologuen para poder utilizarlos.

CUMPLEAÑOS FELIZ - El domingo una vez terminada la carrera, **Gabriel Raies** fue agasajado por su familia y equipo, debido a que ese día cumplió 28 años. Hubo torta y todo. **Juan Pablo Zampa** se sumó al festejo porque también ese día era su "cumple".



Centro de Cómputos

EL AUTO DE SUS SUEÑOS

1°	Porsche 917	2.239	Brabham BT40	15
2°	Peugeot 205 Turbo 16	1.708	Chevrolet Camaro	18
3°	Ford Sierra XR4	1.672	97° Fiat 1600 Cupé	17
4°	Ford Falcon TC	1.641	98° Ferrari 330 P4	15
5°	Renault Fuego	1.467	Opel Ascona 400	15
6°	Chevrolet T.C.	1.427	Opel K180 T.C.2000	13
7°	McLaren MP4-TAG Porsche	983	101° Ferrari 126 C2	15
8°	Renault 18 Rally	891	Berta FB4	15
9°	Ferrari 512 TR	868	Mercedes Benz 450 Rally	15
10°	Lancia Stratos	820	Fiat Regatta 85	15
11°	Audi Quattro	800	105° BMW 3000 CSI	14
12°	Dodge T.C.	339	106° Citroen SCV	12
13°	Ferrari F.1/85	331	Ferrari 312 P	12
14°	Torino T.C.	319	Volvo 240 Turbo	12
15°	Ford B3200	308	Force THL 1	12
16°	Berta F-2	300	110° Ferrari 126 C4	11
17°	Audi Sport Quattro	282	Jaguar XJR6	11
	Williams-Honda	282	Renault R25	11
19°	Lotus 72	280	Lotus 80	11
20°	Trueno Naranja	260	Citroen BX	11
21°	Renault 12 Rally	259	Crespi SP 1060	11
22°	Nissan 300 ZX	252	115° BRM P.160	10
23°	Ford GT40	241	Ligier JS31	10
24°	Chevytti	231	Toyota Turbo MR2	10
25°	Lieber II	228	Ford Cobra	10
26°	Taunus T.C. 2000	219	Crespi FBA	10
27°	Lotus 79	218	Auto Unión	10
28°	VW T.C. 2000	217	Brabham BT43	10
29°	Torino Nürburgring	202	125° RAM	9
30°	Berta LR-Cosworth	198	Renault RE40	9
31°	Fiat 128	196	"Tractor" Casé	9
32°	Williams FW07	184	"Cuadrado" Poduzzi	9
33°	Lotus 98T	182	Shadow DN5	9
34°	Lotus 79	181	Tyrrell 014	9
35°	Porsche 911	159	BMW635 CSI	9
36°	Peugeot 504	149	Porsche 908-	9
37°	Lancia Delta S4	148	McLaren M8D	9
38°	Renault 5 Maxi Turbo	130	132° Lola T900	8
39°	Datsun 280 ZX	129	Lotus 56 Turbina Indy	8
40°	Ferrari 312 T3	125	Tyrrell 008	8
41°	Porsche 956	120	Ligier JS11/15	8
42°	Ferrari 312 T4	119	Ford Escort XR3	8
43°	Brabham BT44	118	Ferrari 308 GTB	8
44°	Fiat 131 Abarth	117	Brabham BT52	8
45°	Fiat 128	109	Renault RE50	8
46°	Ford Sierra XR4x4	108	Renault 18 T.C.2000	8
47°	Huayra Ford	97	141° Williams FW08	7
48°	Alfa Romeo SV 1600	89	Brabham BT46	7
49°	Renault 18 Pista	88	Nissan 240 RS	7
50°	Ferrari 512 S	87	Opel Kadett 4x4	7
51°	Renault 1093	86	145° Renault RE50	6
	Lancia 037 Rally	86	Cooper Tornado F.1	6
53°	Porsche 962C	83	Ford Sierra RS Cosworth	6
54°	Lieber III	76	Eagle Offenhauser Indy	6
55°	Porsche 959	73	149° De Carlo 700	5
56°	Fiat SE 1.5	70	Peugeot 604 TI	5
57°	"Colorallis" Bordeu	69	Ford Mustang	5
58°	Porsche 935	67	Toyota Célica TC Turbo	5
	Ford Escort RS2000	67	Opel Manta 400	5
60°	VW Gacel	49	154° Audi 100 Rally	4
61°	Ferrari 312 T	47	Numa DB Tornado	4
62°	Lotus 49	45	Minardi M-188	4
	Renault 11 turbo Rally	45	Midget (Gallochio)	4
64°	Maserati tornado	44	Ford Thunderbird NASCAR	4
65°	Chaparral 2D	40	Ligier JS07	4
66°	Brabham BT54	39	Benetton	4
67°	Lotus 98	38	VW Golf GTI	4
68°	Chevrolet Corvette	37	Renault Alpine V6 Turbo	4
69°	Ligier JS27	34	Tyrrell 001	4
	Chevitrés	34	164° Lada SP 1050	3
71°	Berta Tornado SP	33	Tyrrell 006	3
	Ford MkIV	33	Mercedes Benz 500 SLC	3
73°	Chelco SP	31	Ferrari 365 GTB	3
74°	BMW M-1	30	Fiat 147	3
	Renault Alpine A442 Turbo	30	Lotus 97	3
76°	Formisano Chrysler SP	29	170° Ralt RT5	2
77°	Ferrari 126C	28	Ligier JS26	2
	Brabham BT55	28	Alfa Romeo 33.3	2
79°	Fiat 600	27	March 85C Cosworth	2
80°	Mazda RX7	26	Avante Tornado SP	2
81°	Matra Simca 650	24	Ferrari 312 B	2
	Renault 5 Turbo	24	March 711	2
	McLaren M23	24	McLaren MP4-Cosworth	2
	Porsche 924	24	Porsche 944 Turbo	2
85°	Midget (O. Villar)	23	BMW 735 I	2
	Austin Metro GR4	23	Tyrrell 007	2
	Formar Ford SP	22	Ford Capri Turbo	2
88°	"Garrafu" Ianiri	22	182° Fiat 1600	1
89°	Alfa Romeo GTV 2000	21	Berta F8000	1
90°	Mini Cooper	20	Lancia Montecarlo Turbo	1
91°	Pontiac Firebird Transam	19	Shadow DN9	1
	Ferrari 126 C2	19	Matra M530 Ford	1
	De Tomaso Pantera	18	BWA Fiat 1500	1
94°	Peugeot 404	16	Daihatsi Charade Coupé	1
			Renault RE50	1

Atención Pilotos

De Clases 1 - 2 - 3 y 4 (Rally y Pista)
y Formula Renault. Para continuar en punta...

Potenciamos Carburadores*

Garantizámos el más alto rendimiento
en competición.
Optimos antecedentes
en resultados logrados. Contamos,
además, con un completo stock.

*** Con opción a atención en pista.**

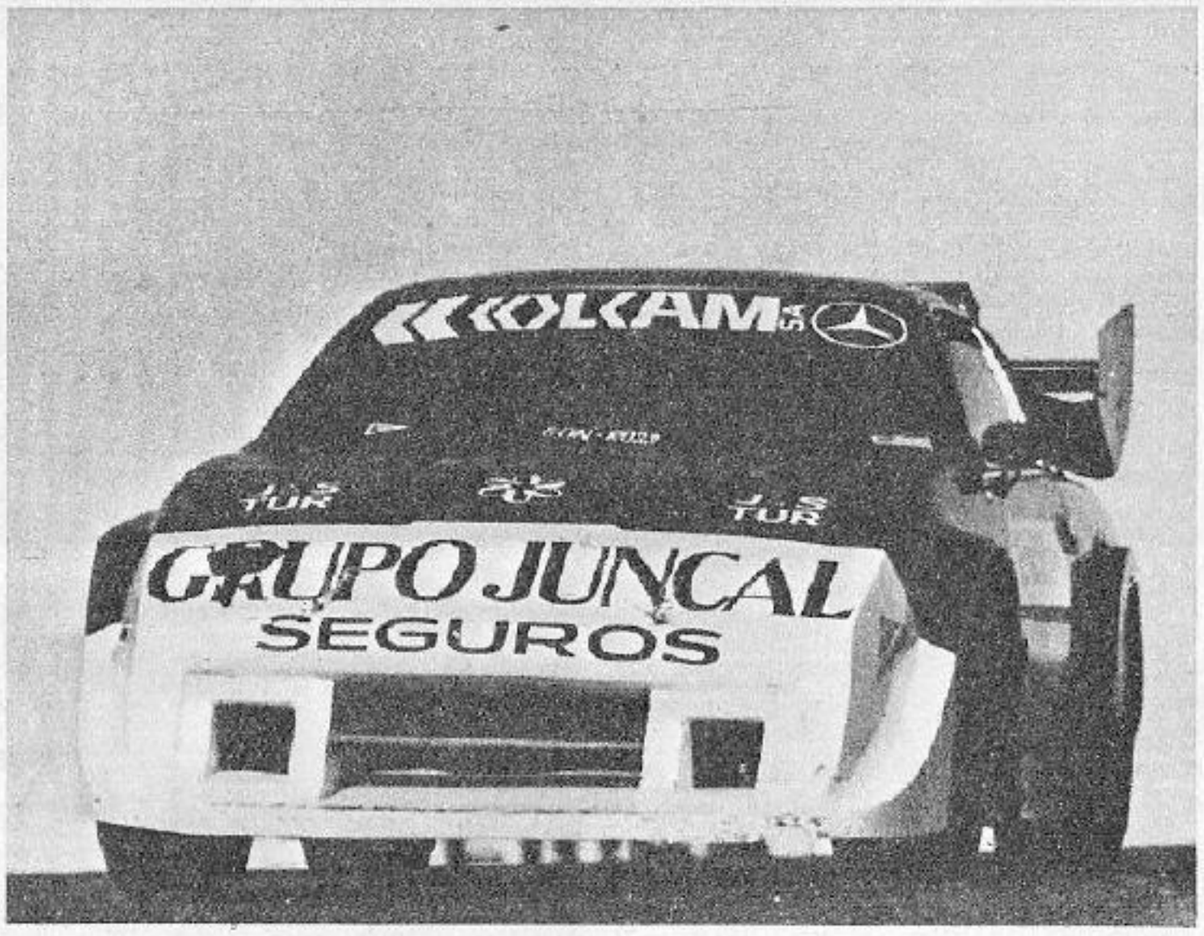
CARRILLO CARBURACION

REFORMAS Y PREPARACION DE CARBURADORES
Tablada 257 - Tel. 28610 - Córdoba

HOMO SAPIENS - CBA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba, izquierda: en el exacto orden de clasificación comienzan la final de Datsun 280 ZX Rementería, Zenklusen, Lavari, González y Sancho. Arriba: "El" trabajo del domingo: Bessone, mientras iba en pos del tercer puesto. Abajo: Posan para Corsa, gracias a la gentileza del comandante Doylex (línea 727 de Aerolíneas Argentinas y poseedor de un nuevo record entre Neuquén y Mar del Plata), Guerra, Rodríguez Canedo, Traverso, Reies y Bessone.

PREMIO CORSA FORMULA ONE



En Allen, el comodorense Alejandro Rementería volvió a dar otra muestra del buen momento por el que está atravesando a bordo de su coupé Datsun 280 ZX. Fue pole posilion al cabo de la jornada de clasificación y venció en la competencia final. Por todo ello, nadie más indicado que él, para recibir el premio "Corsa-Fórmula One". La foto testimonia el momento en que nuestro arropado Eduardito Neira le entrega el par de guantes tan bien ganados.



SPORT PROTOTIPOS

1000 KM DE SILVERSTONE

JAGUAR REVERDECIO LAURELES

En un día inusual (aunque no tanto en Inglaterra), un lunes y más exactamente el 5 de mayo, el **Campeonato Mundial** de Marcas concretó la segunda fecha de su calendario 1986. Fue en el circuito de Silverstone, donde la jornada feriada que ese día tuvieron los ingleses posibilitó la realización de los tradicionales **Mil Kilómetros**. Y quienes se llegaron hasta allí fueron testigos de una victoria histórica por parte de Jaguar, que de esta manera se reencontró con el triunfo en la especialidad después de casi veintiocho años, ya que su último éxito databa de la versión 1957 de las Veinticuatro Horas de Le Mans.

Encargados de poner nuevamente al tope los colores de la marca inglesa, fueron **Derek Warwick** y **Eddie Cheever**, dos pilotos que, sin un lugar en la Fórmula Uno, buscaron en el Mundial de Marcas su continuidad en los primeros planos del automovilismo internacional. Ambos condujeron con solvencia a la victoria al JAGUAR XJR6 durante las 212 vueltas, relegando a una bandada de Porsche 962, que en el siguiente orden y con algunas vueltas menos ubicaron a estos binomios: Stuck-Bell (210 vts.); Gardner-Needell (207); Weaver-Niedwiecz (206); De Villota-Velez (206) y Parrilla-Follmer-Norton (205).

Oscar Larrauri también estuvo presente en Silverstone, compartiendo una vez más el **Porsche 956** del equipo Brun con el español **Jesús Pareja**. En clasificación obtuvieron el octavo tiempo y en carrera, tras soportar algunos inconvenientos, finalizaron en la décima posición a nueve vueltas de los ganadores.

"COCHO" LOPEZ MARCELO SOTRO



COMPETICION TEAM

RAIES NEWS - "El viernes no anduve bien ya que giraba a dos segundos del tiempo. El sábado, Batelli puso todo en orden y mi coche fue un avión. No sólo tengo al mejor preparador sino que además mi equipo trabaja perfectamente. En algún momento de la carrera estaba tan feliz por estar entreverado con los 'monstruos' que me distraje y me pasaron como a un poste, tal como sucedió con Cocho. Por otra parte, es un placer correr junto a pilotos como Miguel Angel Guerra o Tito Bessone, ya que podés estar seguro que no te van a tocar en ningún lado". Gabriel Raies, por otra parte, está gestionando en Francia el alquiler de un Renault 5 Turbo para correr el Rally de Argentina. "Si no lo consigo, iré con el Recnuli 18. De la marca no me aparto".

ESTUVO, PERO... - El reducido parque que presentó la categoría Datsun 280 ZX se vio disminuido más aún con la falla del motor de Gerardo Cerquetti, sufrida el viernes anterior a la carrera. Su planta motriz "chica", esto es, de 2800 cxc, no de los 3000 cc que tienen estos motores una vez rectificados, requería un cambio imediato de "metales", los cuales no estaban disponibles ni en Allen ni en sus cercanías.

NOVEDAD - Desde esta competencia los Nissan 300 ZX utilizaron una planchuela que al eliminar un movimiento de la dirección, hace que ésta sea más directa. También se había solicitado un pequeño agregado a la suspensión delantera, pero éste fue rechazado por la subcomisión técnica de la CDA.

PRUEBAS - Son las que realizó Miguel Angel Guerra con su Nissan 300 ZX antes de viajar a Allen. "Probamos el motor en el circuito de Las Flores y después fuimos a Buenos Aires para poner a punto el chasis. Trabajamos bastante y finalmente logramos un auto bastante bien equilibrado, junto con parte del equipo que atiende el F-2." Los resultados se vieron porque tanto en clasificación como en carrera tuvo buenas performances. En la final, el choque con Silvio Oltra en la primera curva le torció la dirección.

NO MUY RAPIDO - "Pese a que este circuito tiene un 'mixterio' bastante extenso, también posee un par de tramos muy veloces y largos. Mi auto, y eso lo sabemos desde que lo tengo, no es muy rápido a alto régimen. Eso me dio cierto margen en contra. Además, se me rompió el amortiguador trasero derecho aunque en un principio pensé que era una goma pinchada e hice señas al box para que me preparasen un reemplazo." Algunas de las circunstancias que tuvo la carrera de Osvaldo "Cocho" López durante la final de los Nissan 300 ZX.

"SE VA LA TROMPA" - "Tuve el mismo inconveniente que vimos en Buenos Aires. Mi coupé 280 ZX se pone subvirante y comienza a irse de trompa. Igualmente conseguí puntos importantes. Pero ya decidimos trabajar como locos, en el Autódromo de Buenos Aires para terminar de limar las, mañas, que ahora tiene el auto." Intenciones de Carlos González respecto a la puesta a punto de su Datsun 280 ZX.



Oltra y Guerra en un pasaje de su extensa lucha. Finalmente se tocaron, probablemente debido a que Bessone, quien circulaba delante de Oltra, frenó un poco más de lo necesario, ocasionando que Guerra "se lo comiera" a Oltra. Abajo: Edgardo Lavari esta en la buena senda para conseguir resultados.



F-2 CODASUR

EL 6 DE JULIO, EN PUERTO IGUAZU

Debido a la cancelación de su competencia en Venezuela, la gente de Fórmula Dos Asociados se puso inmediatamente en campaña para encontrar un circuito que pudiera llenar ese "bache". La solución llegó del nordeste, más precisamente de Puerto Iguazú, donde tanto el gobernador de la provincia de Misiones como el intendente de Puerto Iguazú tienen sumo interés en llevar al automovilismo a esa zona. Ante esa alternativa, el pasado viernes viajaron al lugar Reinaldo Cozzani y Gustavo Sommi, y a su regreso (fueron y vinieron en el día) el primero de los nombrados, secretario general de F-2 Asociados, nos adelantó algunos detalles: "Hay mucho entusiasmo e interés para hacer una competencia en este circuito callejero de Puerto Iguazú. El trazado que vimos tiene forma de triángulo y mide alrededor de 2.500 metros. Por supuesto que hay que hacer algunos trabajos, como ser instalar guard rails y asfaltar unos 400 metros. Así se lo hicimos saber a las autoridades, que confían que para el 6 de Julio, fecha de la carrera, todo estará en condiciones, ya que tienen todos los elementos para desarrollar esos trabajos. Incluso está previsto un entoldado para los boxes y pretenden contar con una fecha segura para los próximos campeonatos". Todo un logro, ya que además la vecindad del lugar con Brasil facilitará la habitual presencia de pilotos de ese país.

RALLY MUNDIAL

A PROPOSITO DE LA CATASTROFE DE CORCEGA

LA PROPUESTA DE BALESTRE, APROBADA

La tragedia de Corcega, con la muerte de Henri Toivonen y Sergio Cresto, tripulantes del Lancia Delta S4 que llevaba el N° 4, se desencadenó por una salida de pista inexplicable en apariencia pero con toda la probabilidad de haberse debido a un error de cálculo de la dificultad de una curva veloz en bajada a la izquierda, de radio decreciente. En el momento del "cierre" del viraje, la máquina iba demasiado rápido y el intento de corrección de parte del piloto llevó al derrape de las ruedas posteriores y al vuelo hacia la barranca externa. Esto es lo que se puede deducir de la dinamica del hecho, circunstancia imaginable pero no probada.

Luto atroz para Lancia que, sobre las mismas rutas y con el mismo número en su auto, había perdido el año pasado a Attilio Bettega. Un suceso que ha provocado mucha emoción y reacciones en caliente no todas equilibradas. La mayor de éstas provino del presidente de la Federación Internacional del Automovilismo Deportivo, Jean-Marie Balestre, que estaba presente en Corcega y quizá por ello se agitó aún más de cuanto lo hace habitualmente. Convocó de inmediato a una "Reunión Extraordinaria del Comité Ejecutivo", interpeló telefónicamente a algunos miembros y luego envió telex con una propuesta que tenía sabor de imposición. Tres días después pudo anunciar que su "propuesta" había sido aprobada y por ende se tornaba en decisión operativa.

Se trata entonces de una determinación que, como decíamos en nuestra entrega anterior, prevé inmediatas limitaciones a las actuales máquinas del denominado "Grupo B" o Sport, el bloqueo de toda nueva homologación, la anulación del proyecto de vehículos Sport restringidos (programado para 1987) y, a partir de 1987, la prohibición de los Sport en ralliés, especialidad que será continuada con un Campeonato Mundial reservado a los autos de Turismo Grupo A, en sustancia coches producidos en 5.000 ejemplares al menos, y sobre los cuales puede ser efectuada cierta preparación.

Pero el asunto, sus motivaciones y derivaciones no terminan ahí, de modo que pronto volveremos sobre el tema. Hay muchos intereses (grandes fábricas...) en juego y los errores largamente cometidos a este respecto por el ente rector del deporte automovilístico mundial no pueden ser borrados de un plumazo. Aunque Balestre crea lo contrario.

F.L.

DOS HORAS Y CUARTO - De esa duración aproximada será la competencia que se realizará en el circuito N° 15 del Autódromo de Buenos Aires a fines de julio próximo. La idea del Club Argentino de Pilotos es hacer correr a los Nissan y los Datsun juntos, participando dos pilotos por auto. Si esa prueba se realiza es de suponer que juntará un importante parque, sobre todo en lo que a los 280 ZX se refiere. Se cree que el mismo estará compuesto por unos cuarenta autos, a los que deben sumarse los 28 Nissan 300 ZX.

NO SERIA DIFICIL - Continuando con el calendario no sería raro que la carrera de La Rioja no se concrete disputándose en su lugar sobre el circuito de Santa Rosa, La Pampa.

NO VE LA HORA - Angel Monguzzi está ansioso por subirse al Ford Sierra XR4 de TC-2000 que le está preparando Bamse en su taller de Don Torcuato. "A ese auto no le voy a retacear nada. Voy a tratar de armarlo lo mejor posible. El trabajo de Bamse será complementado por el de Garavaglia".

BOGGIO - "Se me puso el auto de costado y le pegué a Pujadas. La culpa fue sólo mía..." Decía Fernando Boggio luego de terminar la final de los Nissan 300 ZX. El hombre de Pilar había cambiado los amortiguadores traseros, y pese a tener un buen motor, le falta tiempo para probar entre carreras.

CAMBIOS - Fueron bastantes los que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RADIOLANDIA 2000

UN EJEMPLAR DE COLECCIÓN IMPERDIBLE

UN CASO QUE CONMUEVE A LOS ARGENTINOS



SILVIO, EL SANTÓN DE MELCHOR ROMERO

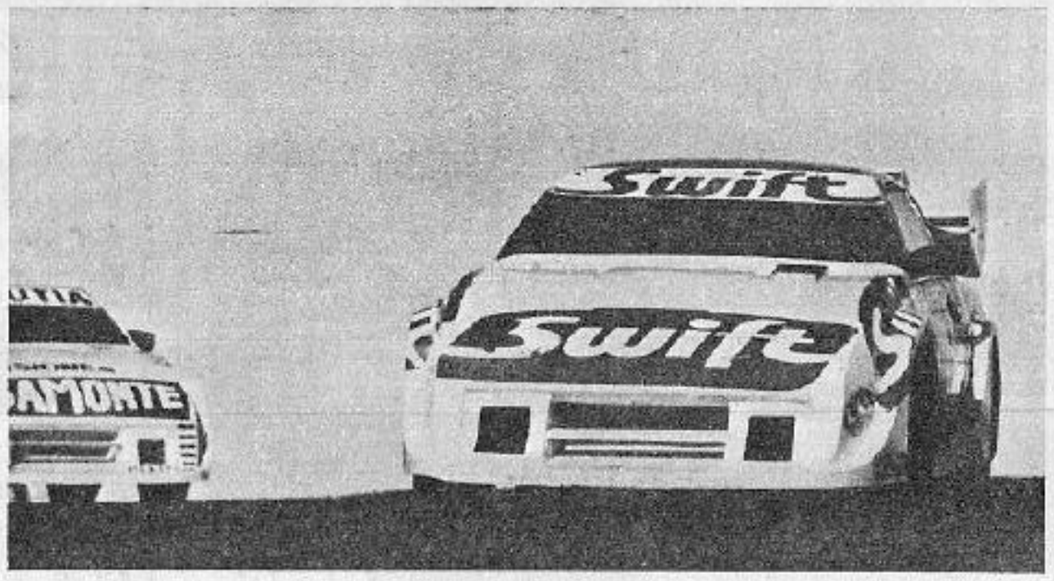
- *SU VIDA*
- *SUS PADRES*
- *VISIONES*
- *MILAGROS*
- *TESTIMONIOS INÉDITOS*
- *SU FUTURO EN EL VATICANO*

BÚSQUELO YA EN SU QUIOSCO

¡SE AGOTA!

hizo **Alejandro Rementería** sobre su coupé Datsun 280 ZX para dejarla a punto para la carrera. "**Cambié seis veces los amortiguadores traseros y probé distintas variantes con el 'babero' delantero y el alerón trasero. Aunque no se puede evitar que patine el tren trasero, el trabajo de Giambronne redujo ese efecto al mínimo.**"

ZENKLUSEN - Pocos días antes de la carrera de Allen, **Abelardo Zenklusen** le encargó a Héctor Giambronne la mejoría de su Datsun 280 ZX. Y ésta se notó mucho. No sólo hizo el tercer tiempo de clasificación sino que además mantuvo el segundo puesto en carrera e hizo el récord de vuelta. Volvió contento...



Angel Monguzzi sigue mejorando su auto. En poco tiempo mas seguramente estará en los puestos acostumbrados.

DATSUN 280 ZX

Autódromo "General Mosconi" (Allen) Circuito de 3.650 metros. 17 vueltas. Recorrido total 62.050 Km. 11/6/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Rementería, 1m42s72/100 (Prom. 124,415 Km/h); Lavari, 1m43s05; Zenklusen, 1m43s17; González, 1m43s35; Harpe, 1m43s44; Cano, 1m43s63; Zabala, 1m43s70; Sancho, 1m43s80; Pairetti, 1m43s82; Sotro, 1m44s27; Moratinos, 1m45s52; Ferrari, 1m45s53; Cocciolo, 1m46s66.

No clasificó: Cerquetti.

TANQUES LLENOS

Pairetti, 1m44s44/100 (Prom. 125,813 Km/h); González, 1m44s58; Zabala, 1m44s73; Sancho, 1m44s92; Moratinos, 1m46s24; Lavari, 1m46s39; Sotro, 1m47s53; Cocciolo, 1m48s85; Cano, 1m50s37; Rementería, 1m52s34.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1°	19	Alejandro Rementería/C. Rivadavia	29m29s16/100	17
2°	61	Abelardo Zenklusen/Rafaela	29m34s42/100	17
3°	9	Edgardo Lavari/Tres Arroyos	29m35s09/100	17
4°	53	Carlos González/Cap. Federal	29m37s79/100	17
5°	8	Daniel Sancho/Rosario	29m38s20/100	17
6°	47	Carlos Pairetti (h)/Arrecifes	29m43s46/100	17
7°	59	José Cano/Córdoba	29m44s74/100	17
8°	57	Tomás Harpe/Cap. Federal	30m06s00/100	17
9°	75	Carlos Zabala/Cap. Federal	30m06s75/100	17
10°	72	Marcelo Sotro/Banfield	30m21s70/100	17
11°	74	Emilio Moratinos/C. Rivadavia	30m28s76/100	17
12°	68	José Cocciolo/Cap. Federal	30m47s88/100	17

No clasificó: Ferrari (9v).
No largó: Cerquetti.
Promedio del ganador: 122,804 Km/h.
Récord de vuelta: Zenklusen en la 10ª en 1m42s95/100 a 124,137 Km/h.

CAMPEONATO (Disputadas cuatro competencias)

Rementería, 55; Sancho y González, 36; Cerquetti, 30; Cano, 22; Zanatta y Lavari, 20; Zenklusen, 17; Sapino, 16; Musso, 14; Ferrari, 13; Zabala, 10; Harpe, 9; Capra, 7; Pairetti (h), 6; Sotro, 4; Cura y Torrás, 3; Pivaro, 2; Basco, 1.
Próxima competencia: 8 de junio en Avellaneda (Santa Fe).

NISSAN 300 ZX

"Autódromo General Mosconi" (Allen). Circuito de 3.650 metros. 17 vueltas. Recorrido total 62.050 Km. 11/5/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Traverso, 1m41s77/100 (Prom. 125,577 Km/h); López, 1m42s03; Raies, 1m42s16; Bessone, 1m42s37; Guerra, 1m42s41; Piceti, 1m42s56; Oltra, 1m42s67; Monguzzi, 1m42s75; Luaces, 1m42s79; Der Ohanessian, 1m42s81; Fernandino, 1m42s89; Mayorga, 1m42s91; Urrutia, 1m43s18; Crocerí, 1m43s25; Larroca, 1m43s65; Zampa, 1m43s89; Garro, 1m44s09; Boggio, 1m44s46; R. Canedo, 1m44s69; Vido, 1m44s79; Pujadas, 1m44s93.

PRIMERA SERIE (5 vueltas)

Traverso, 8m40s66/100; Guerra, 8m45s17; Raies, 8m45s65; Oltra, 8m46s28; Luaces, 8m48s11; Fernandino, 8m49s43; Urrutia, 8m53s91; Larroca, 8m54s37; Garro, 8m54s58; R. Canedo, 8m57s07; Pujadas, 9m00s82.
Promedio del ganador: 122,728 Km/h.
Récord de vuelta: Traverso en la 3ª en 1m42s65/100 a 124,622 Km/h.

SEGUNDA SERIE (5 vueltas)

López, 8m43s70/100; Mayorga, 8m50s18; Monguzzi, 8m51s15; Piceti, 8m51s36; Zampa, 8m51s58; Bessone, 8m52s50; Crocerí, 8m52s75; Vido, 8m54s07; Boggio, 9m03s53; Der Ohanessian, 9m04s23.
Promedio del ganador: 122,016 Km/h.
Récord de vuelta: López en la 3ª en 1m42s87/100 a 24,234 Km/h.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1°	15	Juan M. Traverso/Ramallo	29m11s08/100	17
2°	1	Osvaldo A. López/Cap. Federal	29m13s88/100	17
3°	20	Ernesto Bessone (h)/Cap. Federal	29m23s37/100	17
4°	5	Silvio Oltra/Olivos	29m23s74/100	17
5°	45	Gabriel Raies/Córdoba	29m26s49/100	17
6°	3	Angel Monguzzi/Córdoba	29m26s70/100	17
7°	43	Miguel A. Guerra/Cap. Federal	29m27s82/100	17
8°	4	Gustavo Der Ohanessian/Ciudadela	29m36s87/100	17
9°	49	Enrique Urrutia/Oberá	29m37s07/100	17
10°	2	Esteban Fernandino/Cnel. Pringles	29m37s78/100	17
11°	16	Carlos Luaces/Pilar	29m39s56/100	17
12°	10	Francisco Mayorga/Cap. Federal	29m45s09/100	17
13°	46	Norberto Piceti/Lanús	29m52s43/100	17
14°	58	Juan P. Zampa/Rosario	29m53s79/100	17
15°	44	Carlos Garro/Río Cuarto	29m54s89/100	17
16°	14	Juan C. Larroca/Córdoba	29m59s60/100	17
17°	17	Héctor Pujadas/Cap. Federal	30m13s29/100	17
18°	40	Fernando Boggio/Pilar	30m36s76/100	17
19°	33	Roberto Vido/Río Gallegos	19m44s31/100	11

No clasificó: Crocerí.
No largó: Rodríguez Canedo.
Promedio del ganador: 124,072 Km/h.
Récord de vuelta: Traverso en la 12ª en 1m42s09/100 a 125,183 Km/h.

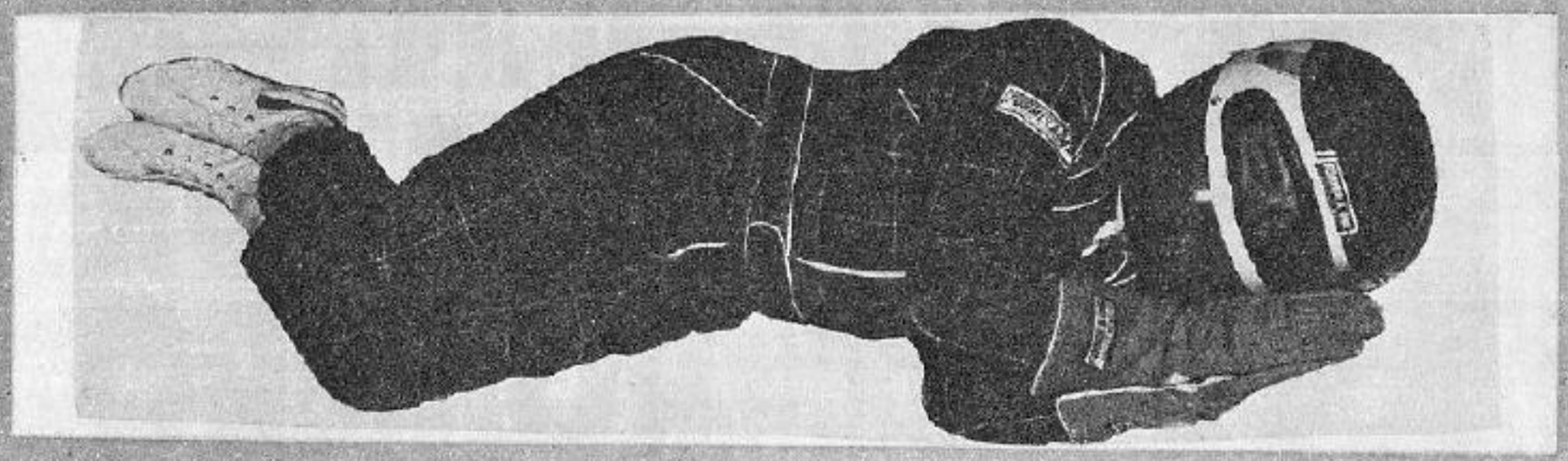
CAMPEONATO (Disputadas cuatro competencias)

Traverso y López, 60; Oltra, 42; Raies, 28; Bessone (h), 20; Fernandino y Der Ohanessian, 15; Mayorga y Piceti, 14; Crocerí, 10; Urrutia, 9; Monguzzi, 7; Boggio, Luaces y Guerra, 6; Olmi, 5; Del Río y Zampa, 3; Vido, 1.
Próxima competencia: 8 de junio en Avellaneda (Santa Fe).

ULTIMA SEMANA

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 20° cumpleaños, CORSA quiere saber cuál es el auto de competición de actuación nacional o internacional que, habiendo corrido en algún período dentro de los veinte años de vida de nuestra publicación, haya resultado el preferido de todos en la Argentina a la hora de hacer el balance de estas dos vertiginosas décadas.

Desde hace varias semanas ya, ustedes están respondiendo con creces a nuestra compulsa. Y como respuesta, haciéndolo participar a Ud. de "nuestro" 20° aniversario, le obsequiaremos, amigo lector, un colorido *superposter del auto elegido*, que integrará la próxima e inolvidable edición *"de gala"* de *"La Unica"*, a principios de junio. *Para que todos ganemos...*

De esta forma, por fin usted tendrá el auto de sus sueños.
De modo que apúrese, elija, vote y, por fin...

TENGA EL AUTO DE SUS SUEÑOS

Déjenos regalárselo

Llene prolijamente el cupón, ubicando en orden de mérito a los seis coches de la carrera de su preferencia en los últimos 20 años. Del 1° al 6° por Ud. votados, les corresponderán 9, 6, 4, 2 y 1 puntos respectivamente.

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

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 8822 (cp. 1429). BS. AS. TEL. 784-4508

---

castaño

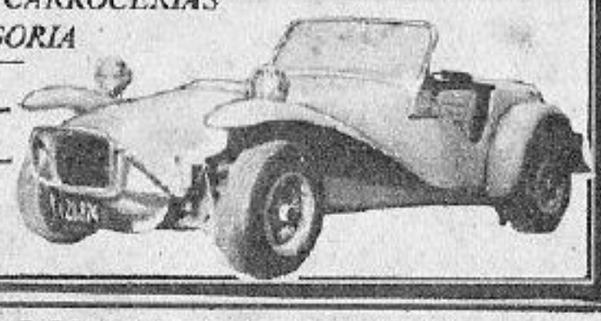
FABRICA DE AUTOS ESPECIALES PASTEUR 1687 (Alt. H. Yrigoyen 1800)
MORON TEL 629-4901 (cp. 1708) Bs. As. ARGENTINA

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

ENVIOS AL INTERIOR



BELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferenciales
Corona Piñón
Palieres

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
FRIC.ROT Gabriel
GAS

ENGRANAJES
FAE
EATON

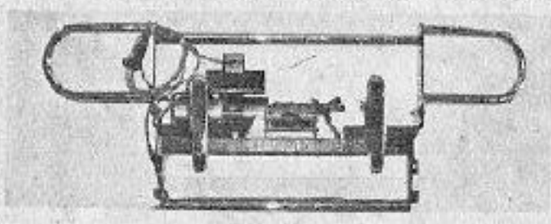
WARNES 1285 esq. Av. Parral. TEL.854-0864; 855-3579

KIT'S COA
M.G.
UN CLASICO QUE VUELVE
REPLICA FIEL DEL GENUINO EUROPEO
COLORES A ELECCION $ 600



RIO DE JANEIRO 776
(Alt. Hipólito Yrigoyen 2700).
LANUS

MALACATES ELECTRICOS
12 VOLTS - PARA APLICAR EN FORD ● RANGER ● BRONCO ● CHEVROLET ● DATSUN SILVERADO ● TOYOTA ● JEEP



PLAN 3 PAGOS
1 AÑO DE GARANTIA
AV. DORREGO 242.
ALTA CALIDAD Y GARANTIA ENTREGA INMEDIATA
TEL. 854-9905; 855-4076

CESAR GOÑI COMPETICION
FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
● CIGUEÑALES FALCON 3 LITROS Y BOTADORES A RODILLOS 3 LITROS ● TAPAS DE CILINDROS
PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

FORMULA ONE
J. B. JUSTO 4300 CAP.

GUIMET COMPETICION

FABRICA DE BALANCEADORES ARMONICOS
● ESPECIALIDAD MOTORES DE COMPETICION ●
POTENCIACIONES
ROMA 1315. V. MAIPU - S. MARTIN - Tel. 752-3652

ARENERO



JAULA TUBULAR $ 2"
P.MECANICA: GORDINI R.4", R.6, R.12, F.600, DKW y VW
797-9473
Zufriategui 2699 - FLORIDA
(1602) BS. AS.

¡Basta!
DE PROBLEMAS MECANICOS
YA ESTA FUNCIONANDO EL
"CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD"

"EFICIENCIA Y RAPIDEZ"
* Avanzado equipamento técnico y electrónico * Personal Capacitado por FORD MOTORS ARG

OFRECEMOS Diagnóstico total de su Ford por $ 15 Con este servicio colocamos un sistema antirobo sin cargo

SAILESA AUTOMOTORES
AV. JUAN DE GARAY 2836 (1256). CAP. TEL. 941-8996/9

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

FIAT
«SAN PEDRITO»
JORGE ETCHART
☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS
TARJETAS DE CREDITO
SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 N° 9774 (Alt. Km. 21.300). 769-0430
Loma Hermosa Envíos al interior

José Masciotra

* AUTOPARTES DE COMPETICION
* BALANCINES - VARILLAS
* PERNOS - EJES DE BALANCIN
* BOTADORES PLANOS

José P. Varela 6015. Cap. Fed. 642-5584

BUZOS ANTIFLAMA

JS

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS, PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENAMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TUERCA.

NUESTRO BUZO ES: SEGURO, COMODO Y ELEGANTE.

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO



PROXIMAMENTE CONFECCIONADOS CON TELA ANTIFLAMA NEOTEX REMITIMOS AL INTERIOR

BRANDSEN 1123 (Frente a Estación SAN FERNANDO). SAN FERNANDO (1646). TEL. 744-2583

H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3808, 6° Piso "B" Cap. (1187) - Tel.: 86-6285.

INTIMAMENTE MASCULINO

cualquier edad y
en cualquier
situación.
Para restaurar
las funciones
que declinan.

GI MONTE

CREMA PARA USO INTIMO MASCULINO

EN LAS MEJORES FARMACIAS Y EN: CAPITAL FEDERAL: Belgrano 3101 ☐ Córdoba 1402 ☐ La Rioja 982 ☐ Belgrano 2950 ☐ Corrientes 544 ☐ Cangallo 2598 ☐ Canning 2483 ☐ Corrientes 3500 ☐ Juramento 2588 ☐ Lautaro 26 ☐ Las Heras 2902 ☐ Libertador 8324 ☐ Monroe 5080 ☐ Triunvirato 4602 ☐ Triunvirato 4101 ☐ José María Moreno 370 ☐ Florida 620 ☐ Asamblea 1102 ☐ Alsina 2100 ☐ **GRAN BUENOS AIRES:** VILLA BALLESTER: Alvear 251 ☐ JOSE LEON SUAREZ: Av. Márquez 11 ☐ CASTELAR: Arias 2411 ☐ VILLA MARTELLI: Laprida 3600 ☐ WILDE: Las Flores 16 ☐ MERLO: Monteverde 2333 ☐ MORON: 25 de Mayo 139 ☐ BANFIELD: Maipú 202 ☐ AVELLANEDA: Rivadavia 930 ☐ OLIVOS: Maipú 2899 ☐ **PCIA. DE BUENOS AIRES:** LA PLATA: Calle 7 Nº 322 ☐ Diagonal 73 Nº 2600 ☐ TANDIL: Rodríguez 567 ☐ MAR DEL PLATA: San Lorenzo 3058 - Tel. 73-9335/05 ☐ **LA PAMPA:** GRAL. PICO: Calle 17 Nº 505 ☐ **SANTA FE:** San Martín 56 ☐ **CORDOBA:** Bv. Los Granaderos 3164 ☐ Sarmiento 47 ☐ ARROYITO: 25 de Mayo 698 ☐ DEAN FUNES: 25 de Mayo 55 ☐ COSQUIN: Av. San Martín 1521 ☐ LA FALDA: Avda. Kennedy 166 ☐ RIO CUARTO: Maipú 1900 ☐ RIO CEVALLOS: Av. San Martín 6036 ☐ JESUS MARIA: Bv. Agüero 316 ☐ RIO TERCERO: Acuña y Lavalle ☐ VILLA MARIA: Bv. Italia y Naciones Unidas ☐ **LA RIOJA:** Bmé. Mitre 336 ☐ **CATAMARCA:** Rivadavia 652 ☐ **SAN SALVADOR DE JUJUY:** Belgrano 799 ☐ SAN PEDRO DE JUJUY: Sarmiento 456 ☐ **TUCUMAN:** O.F.D.E.N. Santa Fe 243 ☐ Maipú 174 ☐ **SALTA:** Juan B. Alberdi 162 ☐ **ENTRE RIOS:** CONCORDIA: Corrientes esq. La Rioja ☐ **SANTIAGO DEL ESTERO:** Independencia 88 ☐ **CHACO:** Juan B. Justo 1048 (Resistencia) ☐ [illegible] ☐ [illegible] ☐ [illegible]