CORSA

¿...AHORA DEFINEN LAS GOMAS? ¿TRAVERSO Y MALDONADO "SE PERDIERON" MENDOZA? ¿QUE PASA CON LOS REGATTA? ¿ES BESSONE EL "CUCO" REAL DEL T.C. 2000 '91?

¡SIGANLO!



LAS REVISTAS DE MAURO

Nº 1296 del 8 al 14 de mayo de 1991 - Argentina: $ 24.500.-

25 AÑOS 1966/1991

FRENE SEGURO

NUEVO

LIQUIDO PARA FRENOS

PARA SISTEMAS HIDRAULICOS SUPER PESADOS DE FRENOS Y EMBRAGUES



TIPO 2 Cumple Normas IRAM-CETIA y SAE J 1703

SOLICITELO EN SU ESTACION DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

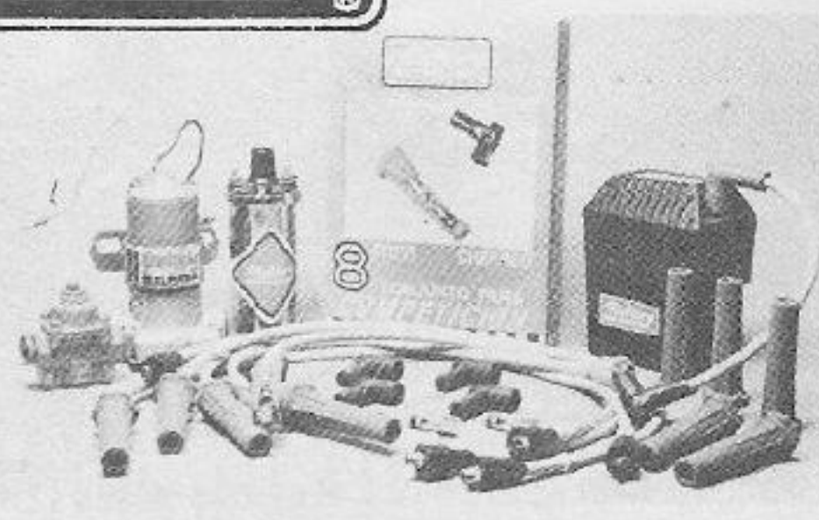
- Buzos Karting
- Buzos Antiflama
- Cascos
- Butacas (Pista y Rally)
- Guantes Antiflama
- Cinturones
- Carteles de Señales
- Tabla Cronómetro
- Intercomunicadores
- Botas



PROVA

SAN BLAS 5165. Cap.
☎ 567-6286

Mallory IGNITION *competicion*

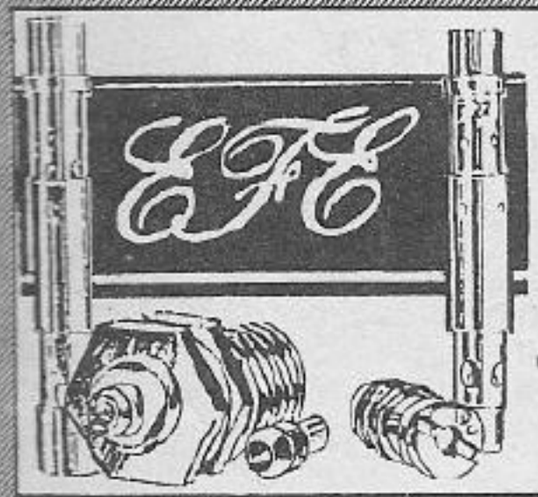


LINEA Holley

- BOMBAS DE NAFTA
- REGULADOR DE PRESION
- KIT DE REPARACIONES
- PINTURAS V.H.T.
- BOOSTER-OCTANE

- BOBINAS PROMASTER - SUPER DUTY
- CABLES PARA BUJIAS • CONDENSADORES y PLATINOS • CUENTA VUELTAS MECANICO Y ELECTRONICO • BOMBAS DE NAFTA • DISTRIBUIDORES CON DOBLE PLATINO y UNILITE (Sin Platino) • ENCENDIDO ELECTRONICO HyFIRE

F.LUCIUS e HIJOS ANDONAEGUI 2819. Cap
(cp. 1431). TEL. 52-4504; 51-0199. Bs. As. FAX (541) 331-4937



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- ASIENTOS Y AGUJAS
- SURTIDORES • CONEXIONES
- VENTAS POR MAYOR

FABRICA: MUÑOZ 2376
SAN MIGUEL • 664-0619
667-1755 FAX 01-664-4518

POLARIZADO CON POLAR-CAR

5 BUENAS RAZONES PARA OBTENER 5 GRANDES VENTAJAS

- EXCELENTE CALIDAD
- FILM QUE NO SE RAYA
- PRECIO MAS BAJO
- IMPORTADOR DIRECTO
- TRABAJOS GARANTIDOS

EXIJA POLAR-CAR
Y NO SE ARREPENTIRA
Av. JUAN B. JUSTO 3289
esq. H. Pueyrredón ☎ 854-5926

AUDI - VOLKSWAGEN

- EL STOCK DE REPUESTOS MAS COMPLETO Y LOS MEJORES PRECIOS.
- Consulte nuestras ofertas • Envios al interior

Salvador M.Pestelli S.A.
Concesionario Oficial VW Audi
Bartolomé Mitre 4283/99. Cap. Tel. 981-0127/5019



UNIROT *Competición*

- Rótulas de Competición

Quintana 3508. Lomas del Mirador (cp. 1752); ☎ 658-1176

Joseph EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469 • TIGRE
TEL.: 749-4467/4983

- SOPORTE BOMBA RECUPERADORA
- ENGRANAJE DISTRIBUCION VARIABLE FORJADO CHEVROLET
- ADAPTADORES Y BALANCEADORES ARMONICOS
- VOLANTES ACERO FUNDIDO CHEVROLET-FORD
- LEVAS Y RESORTES COMP. y POTENCIADOS CHEV., FORD, FIAT

PARA TODOS LOS MOTORES
PICK-UP. CAMIONES.
AUTOMOVILES NACIONALES

ESCAPESSILENS NAFTERO

DISTRIBUIDORES NACIONALES

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:
Ruta 8 y Chacabuco. Tel. 0462-23897
VENADO TUERTO (SANTA FE)

ZONA NOROESTE, CUYO Y SANTA FE:
HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451. Tel. (0465) 90122 - 90119
CARRERAS (SANTA FE)

ZONA MENDOZA:
ESCAPES BRASIL
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
Tel. (24) 6814

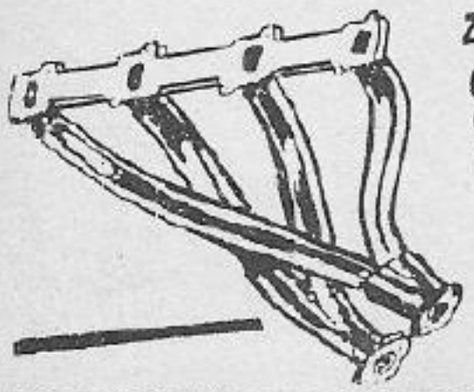
CAPITAL FEDERAL:
DISTRISILENS
Juan B. Justo 3565
Tel.: 581-4492

ZONA SANTA FE:
Colocadora ESCAPES DANIEL:
Catamarca y Richieri - Tel. 041-302461
ROSARIO (SANTA FE)

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250. BAHIA BLANCA
Tel. (091) 28191 - 44588 - 24733

ZONA CORDOBA:
E.PABLO GANGOSO
Vicente López y Planes 2442
Barrio S. Vicente. Córdoba
Tel. (55) 7382

ZONA MAR DEL PLATA
COLOCADORA REPLAT
Avda. Champagnat 2121
MAR DEL PLATA



ESCAPESSILENS
BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7. Km. 36,600 - MORENO - TEL.: 0228-21543-20356
EXIJA NUESTRO SELLO DE GARANTIA Escapessilens

http://lasrevistasdematuro.wordpress.com

EN *MENDOZA* "TITO" BESSONE PUSO LAS BLANDAS... Y LOS DEJO DUROS, CUMPLIENDO UNA AMENAZA QUE APUNTA MAS ALTO

Material fotográfico recibido por gentileza del equipo "Carburando"

PARA CAMBIAR LA HISTORIA

Arriba: "Tito" Bessone se va a la victoria con Traverso (de costado) y Maldonado a sus espaldas. ***Abajo:*** El puño cerrado y la sonrisa abierta; tres años sin triunfos quedaron atrás.

Por Néstor Carbia -
Fotos: Enrique Bianco y Duilio Caro

Es muy difícil, sin las estadísticas en la mano, recordar una racha tan larga de las características de la que padeció **Ernesto Bessone (h)** para arribar a esta victoria en Mendoza. Desde la carrera de Allen del año pasado, la **Sierra** de "Tito", elaborada por el trío **Fernández - Herceg - Román**, siempre estuvo con chance de victoria, ya sea en la carrera propiamente dicha o por lo que mostró en los aprestos previos. También, sistemáticamente, los problemas fueron deteniendo a la blanca coupé en cada una de las opor-

tunidades en que se le daba la posibilidad de ir a ganar. La larga mala racha se interrumpió en el "General San Martín" de Mendoza con una faena impecable, llegando a un triunfo que comenzó a elaborarse el día viernes desde el primer entrenamiento cuyano, pero que tuvo algún antecedente en las pruebas de Buenos Aires en la semana anterior, cuando Bessone probó el nuevo puente trasero ideado por E. Fernández a través del cual (CORSA lo informó oportunamente) se variaría la geometría de suspensión trasera, procurando traccionar igual pero utilizando menos carga dinámica, con lo que también se variaron los alerones. El resultado fue excelente y Bessone viajó a Mendoza convencido de que su camino de victoria iba a transitarse con los neumáticos de rango blando. Y aceptó. Acertó desde el mismo viernes cuando ensayó las gomas y decidió jugarse en el sorteo de neumáticos por dos juegos del compuesto menos duro; es decir que inició un camino sin retorno porque no tenía opción para la goma dura... La mayoría de sus rivales, con excepción de **Guerra** pero sólo para la carrera (también largó con blandas), se jugaron a tener uno y otro, probar y luego definir cuál usar para correr.

Bessone hizo un lanzamiento impecable, cual es su costumbre, y puso distancias con **Cingolani, Traverso** y **Maldonado** que fueron tras él. Enseguida la **Fuego** del Campeón, fiel a su aguerrido estilo, buscó a Cingolani y lo superó en el frenaje de la curva 3. Inició el ataque a Bessone; al pasar sobre el puente se le puso a la cola, y al encarar el frenaje de la última curva, también pasó a "Tito" ante el delirio de la "torcida" renaulista. Pero Tito no se salió del libreto: había que cuidar las gomas; esa era su consigna original y esperó el momento. Este llegó en la vuelta 5, cuando ya la Fuego había elevado su ritmo de vuelta inicial en más de un segundo y medio por encima del récord de vuelta inicial en más de un segundo y medio por encima del récord de vuelta, obtenido por el Campeón en el segundo giro. En la ronda 4 lo midió y en la 5 fue la **Sierra** a capturar la vanguardia, la que a partir de allí sería definitiva. El "Flaco" lo siguió un par de vueltas de cerca y después el **Ford**, llevado como por las manos de un pianista puso distancias indescontables. Atrás Traverso comenzó, más tarde, a padecer con los frenos, contuvo los arrestos de un inteligente Maldonado (también los frenos lo traicionaron en parte) y andando no muy rápido se fueron ordenando detrás de ellos Cingolani, **Fineschi**, Guerra, **Del Río, Etchegaray,** "Cocho" **López** y **Garro**. Los cuatro primeros se juntaron con la Fuego y el **Carat**; Cingolani lo tanteó a Maldonado, lo pasó, estuvo media vuelta adelante, pero **Daniel** se equivocó en una maniobra, "Yoyo" recuperó la posición y así siguieron hasta el final, con la única variable del ascenso de un inspiradísimo Guerra a la quinta posición. Otra carrera lineal del T.C.2000 que nos sigue debiendo la gran competencia del '91, y una victoria impecable del cuarto ganador del año sobre cuatro carreras. Notable.

COPITOS DE NIEVE

LA "PIÑA DE PEON EL VIERNES. "Había dado sólo 6 vueltas antes...







En la foto mayor, vista de los primeros tramos de la competencia mendocina. Ya pasó Maldonado y tras él circulaban Cingolani, Del Río (quien se retrasaría luego) y Oscar Fineschi. Mucho público en el "Gral. San Martín". Al lado, Silvio Oltra sumando experiencia con el VW Carat. Terminó en los puntos nuevamente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



fórmula tres sudamericana

OTRA VEZ GIAFFONE

Con una demostración similar a la realizada en la apertura del certamen en Buenos Aires, **Alfonso Giaffone** logró su segunda victoria del año al imponerse en la... segunda prueba del certamen, en **Cascavel**.

El ahora cómodo líder del torneo pudo conservar la punta y si bien una copiosa lluvia dominó la escena desde la noche anterior, ello no fue motivo para que Giaffone no comandara las acciones desde la misma largada. En esta parte hubo un golpe entre **Darcio Dos Santos** y **Néstor Gurini** que determinó que ambos quedaran fuera de carrera.

Con Giaffone en punta, la fila india se integró con **Pegoraro, Friederich, Risatti, Croceri, Cesario** y **Kissling**. Más atrás aparecieron **Muffato** y **Alencar Jr.** (el único que largó con gomas "slick").

La carrera no tuvo matices de gran lucha, aunque hubo muy buenos trabajos de Muffato que, habiendo largado último, finalizó 5º; Risatti, quien mientras duró, contuvo al poderoso Ralt-Honda de Cesario, y Kissling, especialmente cuando la lluvia intermitente mojaba la pista. Favorecido por un andar algo más lento de su coequipier Pegoraro, que contenía a Friederich, el puntero hizo diferencia rápidamente (en la primera vuelta ya llevaba dos segundos de ventaja), distancias que sobre el final lo pusieron a cubierto del amenazador Friederich que, aprovechando las ventajas que le brindaron las gomas deterioradas de Pegoraro, superó a éste y se acercó en la parte final a Giaffone.

Cuando promediaba la prueba, Giaffone iba cómodo en la punta y Pegoraro luchaba con Friederich, Cesario (Risatti ya había abandonado por un trompo), Muffato, Kissling y Croceri. Fue allí cuando la lluvia cesó momentáneamente y Alencar Jr. comenzó a trepar merced a su caucho apropiado (inclusive señaló el récord de vuelta).

El sorpasso de Friederich a Pegoraro y la gran lucha entre Muffato, Kissling y Croceri fue lo más destacado de un epílogo que consolidó al electivo Giaffone. De esta forma, la clasificación final fue la siguiente: 1º) **A.Giaffone**, (Ralt-VW) **48m44s628/1000** a 152,312 km/h; 2º) L.Friederich, 48m52s223; 3º) C.Pegoraro, 48m55s085; 4º) A.Cesario, 48m58s682; 5º) P.Muffato, 49m27s387; 6º) G.Kissling, 49m30s941; 7º) F.Croceri, 49m32s526. **Récord de vuelta**: Alencar Jr., 1m05s981 a 164,665 km/h. La semana que viene brindaremos más detalles sobre esta competencia.

R.O.D.

En la séptima venía tirando los cambios y al pasar de cuarta a quinta, ya llegamos al puente agarré el saltito que hay en la entrada del mismo, el auto se puso de costado y pegó de cola contra el guardrail externo. Después giró sobre su eje y volvió a golpear de trompa, dañando mucho al lateral derecho del coche". Así explicó **Pablo Peón** su despiste del día viernes en el primer entrenamiento. De allí la **Fuego** fue llevada a la concesionaria "Renauto" y el equipo de "Tito" **Vitelli** (Jorge Zuain, Miguel Trinchero, Fernando Terra, Ricardo Blanco, "Johnny" Ibáñez y Ricardo Del Riego) no durmió en toda esa noche, desarmaron todo el auto, lo pusieron en el banco de chapistas y, con la colaboración de los operarios de la empresa, reemplazaron lo dañado (puntera derecha y todo el guardabarros y parte de la cola del lado derecho), cortando en los lugares precisos, soldaron, pintaron y volvieron a armar todo. Para la primera tanda de clasificación del sábado, el auto lucía otra vez impecable y listo para salir a pista. Un trabajo de primer nivel, digno del mejor de los elogios.

ENROQUES DE FECHAS. El T.C.20000 tiene previsto, por calendario, una prueba el **21 de julio**, que presumiblemente se correría en Córdoba en el autódromo "Oscar Cabalén". Como esa misma semana, dos días después, se larga el Rally por el Campeonato del Mundo, la gente de la APTC2000 no quiere interferir con ello, por lo que decidió correr en **9 de Julio** esa fecha y ofrecerle al **Córdoba Automóvil Club** la del **27 de octubre**, que como aclara Ariel Bakst en otra parte de esta nota, se adelantaría en siete días por las elecciones nacionales.

BASCO, BINI Y EL APOYO DE RENAULT. El ingeniero **Markiewiecz** nos aclaró los alcances del apoyo que, se comentó en Mendoza, **Renault Argentina** les daría a **Hugo Bini** y **Juan Manuel Basco**. El compromiso asumido sería solamente en elementos de motores para el preparador, a fin de que éste los elabore y continúe el desarrollo de los motores de Fórmula 2 y también de Turismo Nacional, donde los beneficiados obviamente serían los pilotos que corren con la mecánica del hombre de Soldini.

LA EXCLUSION DE PEON EL DOMINGO. Pablo Peón fue exluido de la carrera con bandera negra colocada por el CD **Raúl Marielli**. Ello se produjo como consecuencia de considerar las autoridades de la prueba, que existió maniobra antideportiva por parte del piloto en perjuicio de **Enrique Torriani** y **Jorge Serafini**. Ocurrió en la vuelta

__Al lado__, Guerra cambiando neumáticos en clasificación. __Derecha__, trompo de Fargioni. __Debajo__, Etchegaray precede a los oficiales de Sevel, Garro y "Cocho" López, que aún tienen bastante por corregir. __Abajo, a la derecha__, mecánicos trabajando en la XR4 de Fineschi,. __Foto mayor:__ pasan Urrutia y Zampa. Torriani realiza un trompo Peón se lo llevara por delante.



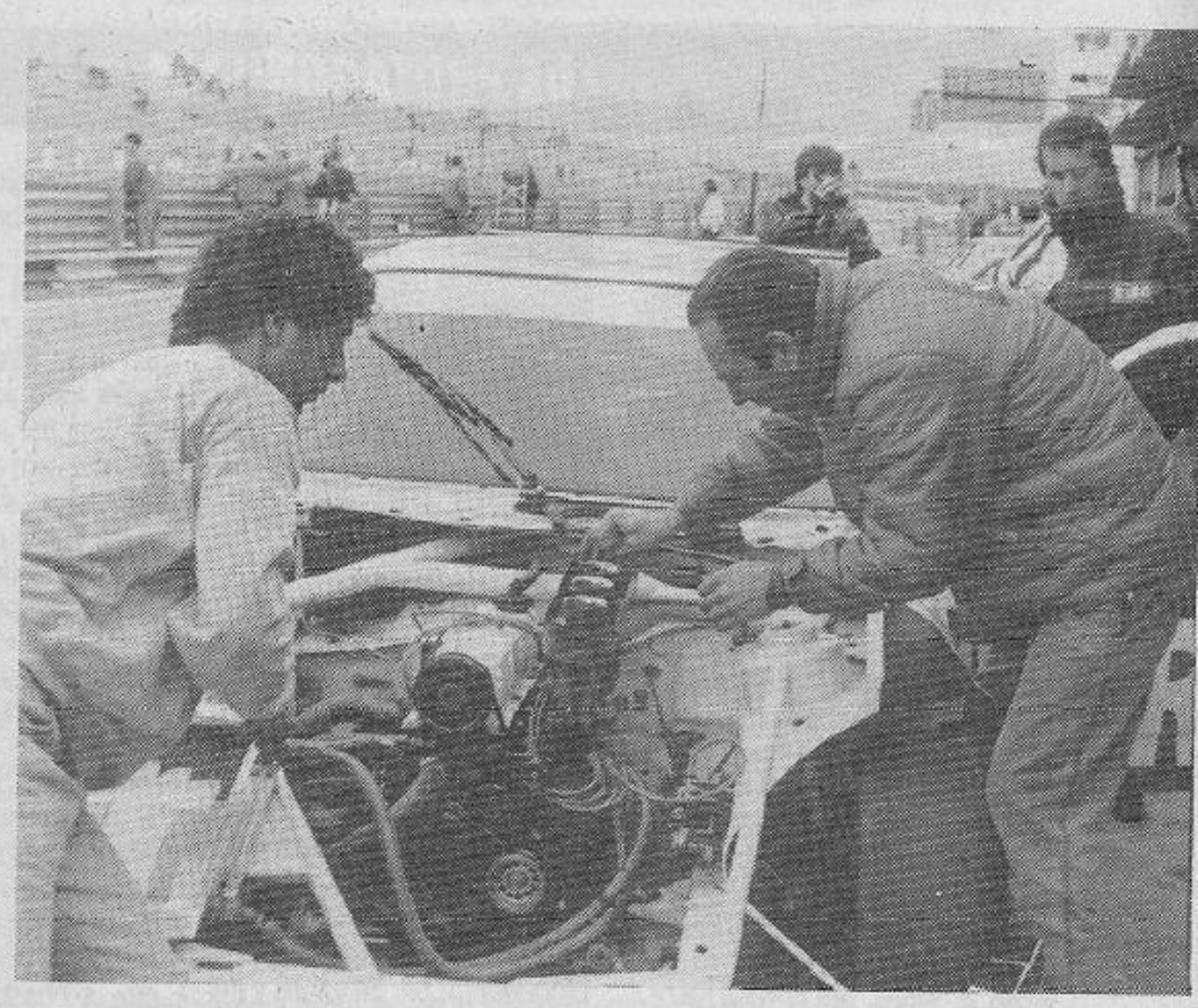


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









imsa-gtp

FANGIO JR. RECOBRO LA FE

Luego de la ausencia del equipo de **Dan Gurney** en la pasada presentación de la categoría en el circuito de Road Atlanta, el **All-American Racers** y **Juan Manuel Fangio II** volvieron a la actividad. El retorno se produjo en el trazado de **Heartland** (Topeka, Kansas) donde la categoría desarrolló su sexto capítulo '91 durante el pasado fin de semana. La actividad del equipo californiano comenzó muy temprano; para ellos, las pruebas se iniciaron el lunes antes a la competencia y el objetivo fue obtener una buena puesta a punto en los delicados motores Toyota. La escuadra recibió una partida nueva de impulsores, que en un principio los tuvieron a maltraer hasta pocos días antes de la hora de la verdad. Afortunadamente, Gurney y su team parecieron encontrarles la vuelta a los propulsores nipones y de ese modo, lograron el quinto lugar en pruebas clasificatorias. Con Juan Manuel al volante, la competencia comenzó para ellos desde la tercera fila y en compañía del **Jaguar** del brasileño **Raúl Boesel**. Con el transcurrir de las vueltas el argentino llegó al tercer lugar, pero con una persistente subvirancia en su chasis... Al final de la carrera, el balcarceño logró arribar en un meritorio cuarto puesto que mejora las perspectivas del equipo para el resto de la temporada.

Finalmente, la victoria correspondió a **Chip Robinson** (Nissan) que a sólo tres vueltas de la bandera a cuadros, definió a su favor el liderazgo en perjuicio de **Davey Jones** (Jaguar) que realizó un trompo y había sido el más rápido en las pruebas de clasificación. De esta forma, el equipo japonés quebró el récord de Porsche (50 victorias en IMSA), obteniendo su 51mo. halago.

La categoría tendrá su próxima confrontación el venidero 2 de junio en Mid Ohio, pero en el caso de Fangio Jr. su intervención inmediata será en el torneo "Challenge Jaguar XJR 15" que se iniciará el domingo venidero en Mónaco y adonde fue invitado por la casa británica, prueba en la cual casi seguramente también intervendrá, entre otros, el campeón mundial de rally, **Carlos Sainz.**

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

CORSA

Año XXV Nº 1296 Del 8 al 14/5/1991
Avda. Belgrano 1580 - 4º p. (C.P. 1093) Cap. Fed.
Télex: 22630 RYELA AR- TEL.- FAX: 37-7355

Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi
Subdirector:
Eduardo Enrique Neira
Subdirectores de Arte:
Eduardo César González - Juan Gresko

Diagramación: Enrique Giovanetti (jefe)
Colaboradores: Carlos R. Neira, Gustavo Arsuaga, Duilio Caro, Alberto Falcón, Miguel Tilous, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappe.
En el exterior: Franco Lini y Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Héctor Cademartori (EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa).
Servicios Editoriales:
Director: Norberto Alvarez Ojea
Fotografía:
Enrico Carra (Jefe de Fotografía y Laboratorio), A. Calascione (Producciones especiales), E. Bianco, Juan M. Fernández, G. Cantón, P.M. Alganaraz y Carlos Campos (fotógrafos especiales).
Servicios exteriores: Marilú Olguín (Jefa)
Archivo: Francisco Forcinitti (Jefe).

editorial abril

Director Editorial: Rodolfo Andrés

Directora de Coordinación: Estela Herszberg
Circulación: Miguel Angel Piche (Gerente)
Iván Blaksley (Jefe Ventas capital y exterior)
Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial), Rodolfo Eusebio (Jefe de Publicidad), Rubén Concetti (Jefe de Medios)

Area Industrial:
Avda. Roca 4410 - (1602) - Florida
(Provincia de Buenos Aires)
Tel.: 760-5543/2587

LA CARRERA EN SINTESIS

cuatro, cuando al llegar a la zona de frenaje de la horquilla, Peón transitó por la parte sucia de la pista, se pasó en la frenada, lo tocó a Torriani y éste a su vez hizo lo propio con Serafini, quedando ambos fuera de carrera por los daños en sus vehículos. Vino la bandera negra, Peón acató la señalización y en la vuelta siguiente entró a boxes. Luego nos daría la explicación que reflejamos esta apostilla y agregaría: **"Fue involuntaria la acción pero existió, por lo que no sólo acaté a los Comisarios, sino que estoy de acuerdo con ellos"**. Después, el Campeón de la Clase 3 de Turismo fue personalmente hasta los boxes de Serafini y Torriani y les dio sus excusas. Nobleza obliga.

CINCO VUELTAS CLAVES

Vta.	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10
1	TRAV	BESS	CING	MALD	DELR	FINE	ETCH	GARR	GUER	LOPE
6	BESS	TRAV	MALD	CING	FINE	DELR	GUER	ETCH	LOPE	GARR
15	BESS	TRAV	MALD	CING	FINE	GUER	DELR	ETCH	GARR	LOPE
19	BESS	TRAV	MALD	CING	FINE	GUER	DELR	ETCH	LOPE	OLTR
27	BESS	TRAV	MALD	CING	GUER	FINE	DELR	ETCH	LOPE	OLTR

LOS PROTAGONISTAS

E. Bessone: "Eran pocos los que creían en la durabilidad del neumático blando, pero yo no tenía ninguna duda. La geometría de suspensión que hizo Edgardo Fernández permite usar perfectamente esta goma sin mayores problemas. El trabajo de elaboración del auto, su puesta a punto y las pruebas que hicimos desde el viernes en el auto de Oscar (**Fineschi**) arrojaron este resultado. Las pruebas de Buenos Aires también fueron importantes para saber dónde estábamos parados. Anduvimos a buen ritmo, sin decaer en el mismo, dándole un respiro a las gomas cada 4/5 vueltas, evitando patinar y creo que fue bueno el no salirme del plan original al pasarme Juan María (**Traverso**). Cuando el 'Flaco' me superó, mantuve en el ritmo y después de esperar la oportunidad para recuperar la posición, hice algunas vueltas más rápido que al comienzo; cuando la diferencia quedó establecida y se alargó,



Guillermo Maldonado

me dediqué a cuidar todo y terminé más lento."

Traverso: "Cuando surgió el problema de frenos se me hizo imposible seguir el ritmo de "Tito" (**Bessone**). Se me vino encima Maldonado intentando pasarme por cualquier lado, pero a él también se le complicó lo de los frenos; yo lo vi bloquear un par de veces y me quedé tranquilo porque pensé que no iba a poder superarme. El auto mejoró mucho del sábado para la carrera. Creo que estaba para pelearlo a Bessone, a pesar de que él ganó muy bien; de cualquier modo, para nosotros es un excelente resultado".

Maldonado: "Creo que nos enredamos mucho peleando con Juan María y el motor no rindió todo lo que esperábamos; es por eso que él se escapaba en aceleración. Por otra parte, el recalentamiento de los frenos por ir mucho tiempo en la succión y no refrigerarlos, no me permitía intentar el 'sorpaso' en los frenajes. De cualquier modo, el tercer puesto es importante para el Campeonato."

Cingolani: "Traverso hizo lenta la carrera y nos juntamos todos detrás de él. El 'Flaco' me pasó muy bien de entrada y por el mismo hueco se coló 'Yoyo'. Después no fue difícil llegar otra vez hasta ellos. Cuando lo pasé a Maldonado y podía intentarlo con Traverso, me equivoqué yo en la curva siguiente y 'Yoyo' me volvió a pasar. Después no tuve otra oportunidad.

EN POCAS PALABRAS

Traverso: "Si Mar del Plata no pone su autódromo en condiciones mínimas de seguridad e infraestructura, no tendrá T.C. 2000 el año que viene porque la categoría no va a ir a correr. **Urrutia:** "No vinimos con las reformas de las suspensiones en la Fuego porque, si bien mi gente y la de E. Fernández la podrían haber terminado, no quisimos estrenarlas sin probarlas antes; estarán para la de Paraná." "**Tito**" **Bessone:** "Usamos sólo la modificación del tren trasero que realizó E. Fernández; la aerodinamia frontal (que también probamos) requiere un desarrollo que no tuvimos tiempo de hacer. "**Tito**" **Vitelli:** "Gustavo (**Ohanessian**) decidió no venir a esta carrera porque no quería correr con el auto viejo. A Paraná iremos con el nuevo casco que ya está en armado en Buenos Aires. **Guerra:** "Haremos dos Ford Escort para el Rally, en lugar de uno. El segundo lo va a correr el uruguayo Fernando Cammarotta y es posible que en dos meses estemos corriéndolos. **Ariel Bakst:** "La carrera del 27 de octubre en Córdoba pasaría al domingo anterior por las elecciones nacionales. **Fortunato:** "Trabajando solamente en el "posicionamiento" de los balancines, 'emprolijando' todo el tren de válvulas y variando la inclinación de los asientos, ganamos 13 HP de un motor a otro."

fórmula 3 italiana

POR FIN DI PALMA

Como corolario de una semana de reclamos y reformas técnicas, **José Luis Di Palma** pudo finalmente tomar parte de su primera competencia en la F.3 Italiana, en este caso la correspondiente a la cuarta fecha del certamen, disputada en el circuito de **Vallelunga**. Tanto José Luis como su grupo de apoyo —Argenteam— le reclamaron al titular del Euroteam, **Gabriele Seresina**, resolver los problemas que aquejan al chasis **Reynard** del cual Seresina también es importador.

El Euroteam encaró la clasificación en Vallelunga con un auto modificado, viéndose afectados en la jornada de clasificación del sábado por las malas condiciones climáticas. Llovió durante tres de las cuatro tandas clasificatorias, y aquéllos que giraron en la última (con piso seco) registraron los mejores tiempos.

Di Palma finalizó 26º en el ordenamiento encabezado por De Sinone, por lo que largaba en primera fila el repechaje del domingo. **"En el repechaje largué nuevamente mal** —comentó el argentino—, **quedé cuarto y perdí luego otra posición, cuando un auto que me precedía se fue afuera y debí esquivarlo. Luego volví a la cuarta ubicación y por radio, Seresina me dijo que me mantuviera allí, ya que mi lugar para la final estaba asegurado"**. En la misma se impuso nuevamente Giambattista **Busi** y Di Palma llegó 19º, a 1m00s54 del vencedor. **"Por fin pude largar mi primera carrera de F.3 en Italia. Pero no puedo decir que estoy contento, ya que el auto sigue siendo difícil de llevar. El miércoles 8 probaremos en Monza, pero entre el mal tiempo que se está dando en las últimas semanas y las características del circuito, sinceramente no creo que resolvamos el problema de fondo. En la final rápidamente quedó como el único piloto del team, pues Bettini se fue de pista en la primera vuelta. En la segunda parte de la carrera el coche empezó a ser sobrevirante y ello me dificultó defender mi posición de quien me seguía. Allí perdí una veintena de segundos en relación con la punta."**

Clasificación: 1º) **Busi (Dallara 391-VW), 45m51s35 a 159,106 km/h**; 2º) Schiattarella (Ralt RT35-Alfa) a 0s90; 3º Badoer (Dallara 391-Alfa) a 1s34; 4º) P. Coloni (Ralt RT35-Alfa) a 9s36; 5º) De Luca (Dallara 391-Alfa) a 11s10; 6º) Angelelli (Dallara 391-Alfa) a 13s69, ... 19º) **Di Palma (Reynard 913-Alfa) a 1m00s54**. Campeonato: **Busi, 26 pts.**; Schiatarella y Papis, 12; Gilardi, 11; P. Coloni, 9; Badoer, 5.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Serafini y Torriani descienden de sus autos tras el choque que derivó del trompo ilustrado en las páginas precedentes.

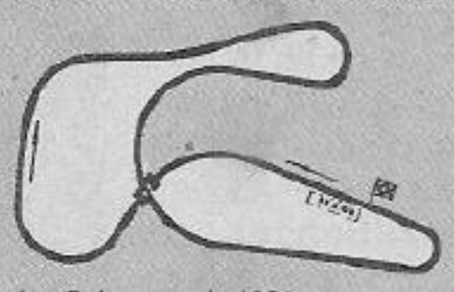
RETRASOS Y ABANDONOS

Oltra: deformaba la geometría delantera. **Maldonado:** Temperatura de frenos delanteros. **Cingolani:** flotaba de trompa cuando iba en succión. **Fortunato:** Se cortó un conductor de aceite. **Zampa:** perdió adherencia al final. **Torriani y Serafini:** despiste de ambos al tocarse por la embestida de P. Peón. **Garro:** se rompió la llanta delantera derecha al golpear un "pianito". **"Cocho" López:** patinamiento de ambos trenes. **Urrutia:** sobrevirante. **Fineschi:** falta de visibilidad por nafta que le tapaba el parabrisas al inundarse un carburador. **Patat:** se cortó un conducto de aceite. **Varela:** rateo por problema eléctrico. **Traverso:** se aflojó un disco de freno interno. **Etchegaray:** peridó 200 rpm por problemas de carburación. **J. L. Bessone:** patinaba por la nafta que derramaba Belloso. **Belloso:** se rompió la base de la bomba de combustible y lo derramó todo. **Peón:** excluido por el toque a Torriani.

ORDEN DE LARGADA

1º) **Maldonado, 1m16s548/1000 a 149,318 km/h.**
2º) E. Bessone (h), 1m16s678
3º) Cingolani, 1m16s764
4º) Zanatta, 1m16s883
5º) Traverso, 1m16s926
6º) Del Río, 1m17s042
7º) "C." López, 1m17s067
8º) Guerra, 1m17s197
9º) Fineschi, 1m17s422
10º) Oltra, 1m17s521
11º) Fortunato, 1m17s753
12º) Etchegaray, 1m17s988
13º) Garro, 1m18s148
14º) Urrutia, 1m18s347
15º) Zampa, 1m18s504
16º) Beloso, 1m18s951
17º) Serafini, 1m19s010
18º) Foissac, 1m19s407
19º) Torriani, 1m19s489
20º) J.L. Bessone, 1m19s525
21º) Peón, 1m19s764
22º) Varela, 1m20s286
23º) Patat, 1m20s621
24º) Benseny, 1m21s221
25º) Cerquetti, 1m21s015
26º) Fargioni, 1m21s877
27º) L. Ostrovsky, 1m23s576
28º) Ramponi, 1m24s733
29º) Roma, 1m29s694
30º) Michelini, 1m33s619

FICHA GENERAL



Fecha: 5 de mayo de 1991.
Denominación de la prueba: "Premio ECI Emergencias Médicas - XLIV Edición Vendimia". Cuarta fecha de los campeonatos argentinos de Turismo Competición 2000 y Fórmula Renaut Elf.
Lugar: Autódromo Gral. San Martín.
Ubicación: 5 km. al sudoeste del centro de la ciudad de Mendoza.
Autoridades: Director de la prueba, Antonio Díaz Costantini; Adjunto: Pedro Gómez; Comisarios deportivos: Egidio Frangella, Raúl Marielli y Daniel Barocchi; Comisarios Técnicos, Rubén Gómez y Jaime Candela (T.C. 2000), Angel Santillán y Fernando Iglesias (F.R.E.).
Participantes: T.C. 2000: 20. F.R.E.: 36.
Infraestructura del escenario: Muy buena.
Espectáculo: muy bueno en ambas categorías.
Organización: muy buena.
Condiciones climáticas: soleado y frío.
Publico: 28.000 personas, aproximadamente.

CLASIFICACION

Premio ECI - 44ª Edición Vendimia - Automóvil Club Mendoza - Autódromo "General San Martín" - Circuito Nº 4 de 3.175 metros de extensión - Final a 32 vueltas - Recorrido total: 101,60 km. - 5 de mayo de 1991

PRUEBAS LIBRES

E. Bessone (h), 1m16s742/1000 a 148,941 km/h.; Cingolani, 1m16s925; Traverso, 1m17s218; Guerra, 1m17s378; Maldonado, 1m17s399; Zanatta, 1m17s468; Fineschi, 1m17s663; "C. López", 1m17s770; Etchegaray, 1m18s095; Belloso, 1m18s298; Oltra, 1m18s323; Peón, 1m18s543; Garro, 1m18s588; Fortunato, 1m18s591; Del Río, 1m18s748; Michelini, 1m18s903; Torriani, 1m19s122; Zampa, 1m19s275; J.L. Bessone, 1m19s291, Foissac, 1m19s446; Serafini, 1m19s516; Benseny, 1m19s772; Cerquetti, 1m19s783; Varela, 1m21s480; Patat, 1m21s616; Fargioni, 1m21s641; Urrutia, 1m21s973; L. Ostrovsky, 1m25s557; Ramponi, 1m25s766.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	**8**	**Ernesto Bessone (h)**	**Ford Sierra XR4**	**42m12s889**	**32**
2º	1	Juan María Traverso	Renault Fuego GTA	42m16s612	32
3º	3	Guillermo Maldonado	VW Carat	42 m17s729	32
4º	23	Daniel Cingolani	Ford Sierra XR4	42m18s083	32
5º	5	Miguel Angel Guerra	Ford Sierra XR4	42m18s638	32
6º	9	Oscar Fineschi	Ford Sierra XR4	42m22s675	32
7º	6	Jorge Omar Del Río	Ford Sierra XR4	42m40s092	32
8º	12	Miguel Angel Etchegaray	Renault Fuego GTA	42m46s302	32
9º	2	"Cocho López"	Fiat Regatta 100S	42m49s891	32
10º	7	Silvio Oltra	VW Carat	43m04s428	32
11º	14	Enrique Urrutia	Renault Fuego GTA	43m17s418	32
12º	19	Juan Pablo Zampa	Renault Fuego GTA	43m21s350	32
13º	21	José Luis Bessone	Renault Fuego GTA	43m22s359	32
14º	31	Raúl Foissac	Renault Fuego GTA	42m14s148	31
15º	35	Marcelo Michelini	VW Gacel 1.8	42m14s396	31
16º	27	Horacio Varela	Renault Fuego GTA	43m04s178	30
17º	50	Antonio Ramponi	Ford Sierra XR4	43m31s945	30
18º	43	Néstor Benseny	Ford Sierra XR4	42m57s415	29
19º	47	Luis Ostrovsky	Renault Fuego GTA	43m18s334	28
20º	44	Domingo Fargioni	Ford Sierra XR4	34m40s666	24

No clasificaron: Carlos Garro (Fiat Regatta 100S) y Luis Belloso (Renault Fuego GTA), 17 vtas; José Fortunato (Peugeot 505) 13 vtas; Raimundo Patat (Renault Fuego) 7 vtas; Juan Carlos Roma (Ford Sierra XR4) 4 vtas; Enrique Torriani (VW Gacel 1.8), Jorge Serafini (Renault Fuego GTA) y René Zanatta (Ford Sierra XR4) 3 vtas. **Promedio del ganador:** 144,404 km/h. **Récord de vuelta:** Traverso, en la 2da., en 1m17s866/1000 a 146,791 km/h. **Excluído:** Peón. **No registró paso:** G. Cerquetti.

CAMPEONATO

(Disputadas: Mar del Plata, General Roca, Río Cuarto y Mendoza)
Maldonado, 52 puntos: Traverso, 43; Guerra, 30; Bessone, 29; Cingolani, 26; Del Río y "Cocho López", 24; Etchegaray, 18; Zanatta, 12; Fineschi, 9; Urrutia, Serafini y Peón, 8; Belloso, 6; Benseny y Oltra, 4; Martín, 3; Torriani y Albertengo, 2; García Blanco y Der Ohanessian, 1.
Próxima competencia: el 19 de mayo, en Paraná. (Pcia. de Entre Ríos).

CAFIASPIRINA
SPONSOR OFICIAL TC 2000

fórmula renault elf

MENDOZA QUEBRO LA SERIE INV

BOVONE CORTO L

Sobre el final de la última tanda de clasificación de la F.R.E., vimos a Omar Martínez caminando por la calle "caliente" de boxes, casco en mano, rumbo a su caravan. Nos llamó la atención que no siguiera girando y nuestra pregunta no se hizo esperar. ¿Ya terminaste "Gurí"? **"Sí"**, respondió, **"creo que a pesar de algunos sustos que nos dieron los mucachos, como Balassone, por ejemplo, lo de hoy está culminado. El registro que logré de 1m11s327 me dejó más que conforme y realmente no creo que pueda ser superado..."** Tan sólo unos minutos después, Juan "Chino" Bovone se colocaba al frente del marcador estableciendo una marca de 1m11s285. Tan sólo 32 milésimas separaban al "Chino" del "Gurí". Es cierto, es una diferencia muy pequeña, pero ello marca de qué manera se pelean las puertas de clasificación en la categoría. A decir verdad, nadie puede estar seguro de nada hasta que éstas no se den por finalizadas. Imagínense la cara de resignación del campeón Omar Martínez al ver la "clasífica" oficial de tiempos... Otra vez la F.R.E. mostró muchos autos apilados dentro de un segundo en las pruebas de clasificación —en esta ocasión fueron doce— y promesa de una carrera peleada. Además, como es su saludable costumbre, un parque numeroso. En Mendoza, 41 pilotos intentaron partir, entre ellos siete locales. La categoría demuestra también con esto, que las versiones zonales de la F.R. también sirven para que los pilotos se midan con sus colegas, habituales participantes del certamen nacional. Y como ya dijimos en otra ocasión, no desentonan para nada.

EL NUEVO BOVONE

Fue ganador en reitereadas ocasiones e incluso llegó a pelear por un campeonato. Sus mejores actuaciones las logró al trabajar en **Mario Riva.**

En la temporada anterior **Juan Bovone** no estuvo junto al preparador de Casilda y las cosas no le salieron bien. Reconoció a principios de esta temporada que, si no corría junto a Mario Riva, prefería hacer un paréntesis en su actividad. Consiguió lo necesario para estar con éste, y en Mendoza quebró la racha del **"Gurí" "Martínez"**, pero fue diferente al de otras épocas. Habiendo logrado muy bien en principio, se las tuvo que ver con el campeón con quien incluso se tocó en la primera curva, aunque luesto éste se "pasaba" en la horquilla quedando cuarto. Bovone estuvo al frente hasta la vuelta seis. Un giro más tarde, **Marcelo Benítez** era el líder y allí estuvo hasta dos giros antes del final. Era evidente que su auto no se tenía como al principio de la carrera y Bovone se lanzó con todo y lo superó. Podría decirse que Bovone tenía todo bajo control, ya que esperó el momento preciso para el sorpasso. Su labor fue "de primera" y para destacar quedan hombres como **Balassone** (en definitiva segundo), **Neviani,** que estuvo en el cuarteto de los punteros y **Andrea Vianini (h)**, quinto clasificado, figura en una tarea digna de ser elogiada ya que se trata de su tercera carrera.

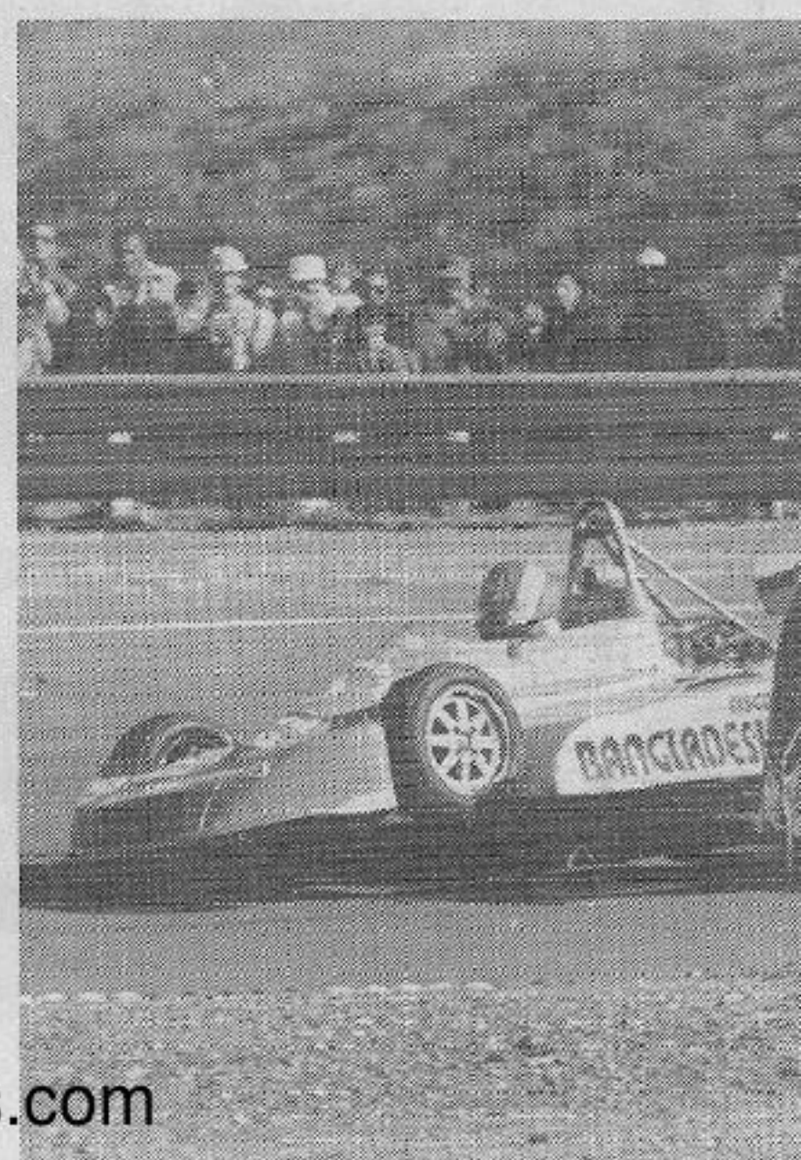


LOS PROTAGONISTAS

Juan Daniel Bovone: "Pude largar bien y a pesar de tocarnos o, mejor dicho, apoyarnos un poco con el 'Gurí' en la primera curva, llegamos bien a los sectores siguientes. Claro que en la horquilla ambos entramos un poco pasados, él un poco más que yo y se fue un tanto afuera. Traté de escaparme con Balassone, pero muy pronto Benítez se nos vino encima. A decir verdad, me apuró muy bien. Pero luego noté que tenía problemas de adherencia y faltando dos vueltas me jugué un poco y lo pasé. Creo que en esta carrera hice las cosas pensando cada una de mis acciones, al revés de otras ocasiones, en las que no pensaba tanto sobre el auto."

Marcelo Benítez: "Es cierto lo que dice Bovone. Faltando diez giros para el final el auto se movía bastante después de la zona del puente. Bovone me pasó muy bien, pero confieso que Balassone, al superarme, me tomó por sorpresa..."

Daniel Balassone: "Reybet se ocupó muchísimo en los motores y con Belloso estuvimos trabajando duro en el chasis. El resultado se vio en la pista. Claro que los inconvenientes de Marcelo Benítez me facilitaron la tarea, pero estábamos seguros de hacer un buen papel y este segundo puesto lo confirma.

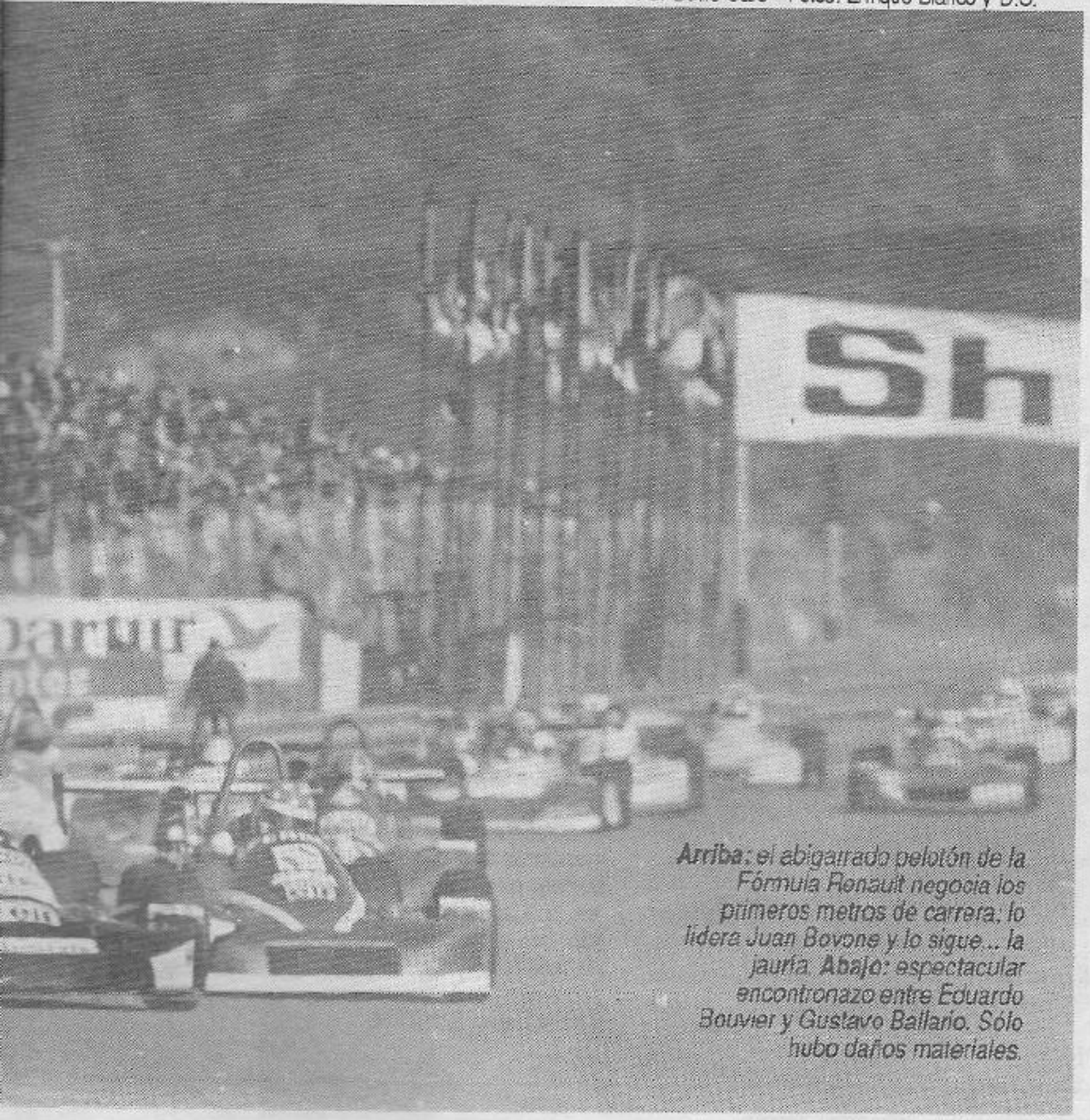


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

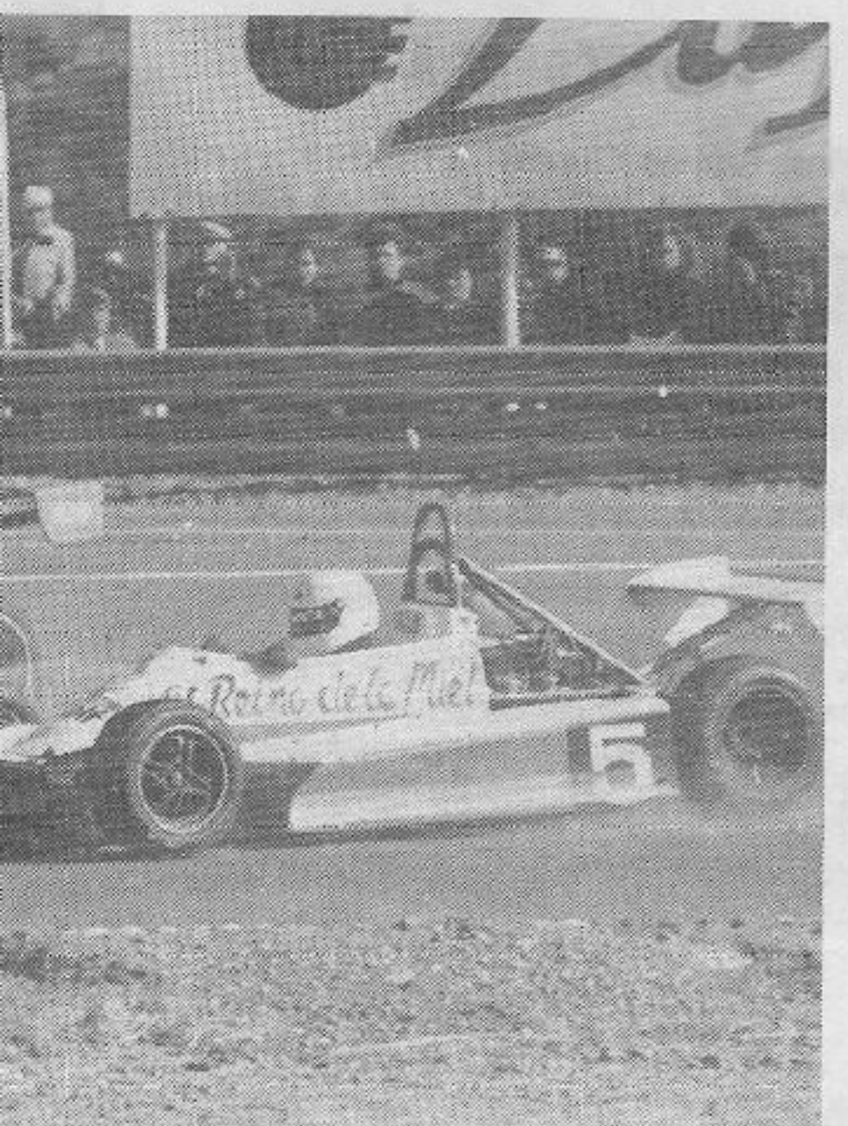
A DEL "GURI" Y LA SIN TRIUNFOS DEL "CHINO"

OS RACHAS

Por Duilio Caro - Fotos: Enrique Bianco y D.C.



Arriba: el abigarrado pelotón de la Fórmula Renault negocia los primeros metros de carrera; lo lidera Juan Bovone y lo sigue... la jauría. Abajo: espectacular encontronazo entre Eduardo Bouvier y Gustavo Ballario. Sólo hubo daños materiales.



ORDEN DE LARGADA

1º) **J. Bovone, 1m11s285/1000 a 160,342 km/h**
2º) Martínez, 1m11s327
3º) Benitez, 1m11s352
4º) Balassone, 1m11s431
5º) Neviani, 1m11s644
6º) Ciantini, 1m11s757
7º) Vianini (h), 1m11s768
8º) Giavedoni, 1m11s842
9º) Della Santina, 1m11s913
10º) Hernández, 1m11s940
11º) Conte, 1m12s028
12º) D'Amico, 1m12s275
13º) G. Ballario, 1m12s353
14º) Tejera, 1m12s568
15º) Muzzo, 1m12s640
16º) Blanco, 1m12s662
17º) Gómez Luna, 1m12s726
18º) Arzuaga, 1m12s740
19º) Dimaro, 1m12s758
20º) E. Ballario, 1m12s878
21º) Bouvier, 1m13s075
22º) Barrionuevo, 1m13s103
23º) Felicia, 1m13s346
24º) Sánchez, 1m13s481
25º) Balzano, 1m13s734
26º) Maffei, 1m13s794
27º) Fiore, 1m13s847
28º) Scaccia, 1m13s852
29º) Lipari, 1m14s254
30º) Castillo, 1m14s291
31º) Ré, 1m14s334
32º) Bianchi, 1m14s581
33º) Caggino, 1m14s647
34º) Ejea, 1m14s669
35º) Rosales, 1m14s674
36º) Uriarte, 1m15s111

CLASIFICACION

Premio ECI - 44 Edición Vendimia - Automóvil Club de Mendoza - Autódromo "General San Martín" - Circuito Nº 4 de 3174 metros - Final a 19 vueltas - Recorrido total 60,32 km. - 5 de mayor de 1991.

PRUEBAS LIBRES

Bovone, 1m11s285/1000 a 160,342 km/h; Benitez, 1m11s557; Neviani, 1m11s671; Martinez, 1m11s761; Balassone, 1m11s877; Hernández, 1m11s916; Ciantini, 1m12s056; Dimaro, 1m12s163; Ballario, 1m12s187; Giavedoni, 1m12s201; Conte, 1m12s441; Della Santina, 1m12s446; Tejera, 1m12s491; Vianini, 1m12s510; Gómez Luna, 1m12s535; D'Amico, 1m12s686; Arzuaga, 1m12s581; Ballario, 1m12s963; Bouvier, 1m13s082; Balzano, 1m13s517; Sánchez, 1m13s604; Muzzo, 1m13s753; Ejea, 1m13s784; Felicia, 1m13s902; Barrionuevo, 1m14s089; Scaccia, 1m14s357; Uriarte, 1m14s376; Maffei, 1m14s593; Tadei 1m14s703; Gaggino, 1m15s176; Fiore, 1m15s602; Re, 1m16s876; Rosales, 1m18s035; Lipari, 1m19s970; Bianchi, 1m28s432; Blanco, S/T, Castillo, S/T

FINAL

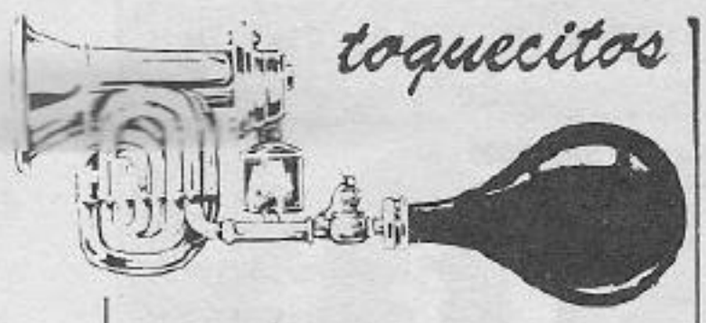
POS.	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS.
1º	13	**Juan Bovone**	**22m57s254**	**19**
2º	8	Daniel Balassone	22m58s030	19
3º	11	Marcelo Benitez	22m58s278	19
4º	9	Daniel Neviani	22m58s558	19
5º	64	Andrea Vianini	23m09s556	19
6º	1	Omar Martinez	23m10s917	19
7º	10	Norberto Della Santina	23m13s221	19
8º	7	Carlos Giavedoni	23m14s747	19
9º	15	Mario D'Amico	23m26s207	19
10º	87	Roberto Sánchez	23m38s052	19
11º	101	Alberto Felicia	23m38s520	19
12º	28	Claudio Gómez Luna	23m45s090	19
13º	51	José Barrionuevo	23m46s811	19
14º	95	Oscar Scaccia	23m48s804	19
15º	96	Daniel Maffei	23m48s804	19
16º	99	Francisco Lipari	22m57s469	18
17º	47	Marcelo Gaggino	22m57s818	18
18º	38	Adolfo Re	23m04s385	18
19º	40	Eduardo Bianchi	23m15s878	18
20º	86	Alejandro Uriarte	23m25s137	18
21º	4	Walter Hernández	14m34s808	12
22	77	Oscar Rosales	23m21s186	12

CAMPEONATO

Disputadas: Mar del Plata, General Roca, Río Cuarto y Mendoza:
O. Martínez, 66 puntos; Neviani, 43; Bovone, 42; Benitez, 33; Hernández, 32; Balassone, 27; Giavedoni, 18; Della Santina, 14; Gómez Luna, Vianini (h) y D'Amico, 8; Balzano, 6; Ciantini, 5; Dimaro, 4; Bouvier, 3; Muzzo, Tejera y Arzuaga, 2, Sánchez, 1.
Próxima competencia: el 19 de mayo, en Paraná (Pcia. de Entre Ríos).

RETRASOS Y ABANDONOS

Eduardo Ballario: rotura de portamaza a raiz del toque propinado por Balzano (ab.). **Gustavo Ballario:** embistió a Bouvier en la hosquilla (ab.). **Conte:** D'Amico lo tocó con la trompa cortándole el pico de la válvula de uno de sus neumáticos (ab.). **Tejera:** rotura de una válvula (ab.). **Ciantini:** rotura de motor (ab.). **Bouvier:** fue embestido por G. Ballario (ab.). **Rosales:** caja trabada en 2a. velocidad. **W. Hernández:** rotura de motor (ab.). **Barrionuevo:** probiema de tenida, presumiblemente por inconvenientes en los amortiguadores. **D'Amico:** toque con Gustavo Conte. **Omar Martínez:** merma de rendimiento en el motor y problemas de tenida. Pérdida de aceite sobre la rueda trasera izq. **Marcelo Benitez:** excesiva presión en los neumáticos y falta de carga en el alerón trasero.



toquecitos

DETALLES DEL 11º RALLY DE ARGENTINA

A medida que se acerca la fecha del evento se van ajustando los detalles para la feliz concreción del mismo. En ese sentido, días pasados se conformó el comité de organización que regirá las alternativas de la competencia. Su presidente es el ing. Rafael V. Sierra, el director de la prueba el ing. Carlos García Remohí y su adjunto el arq. David Eli. También fueron confirmadas las distancias que se deberá cubrir en las distintas etpas. Ellas son:

Etapa	PC	Total
1ª	81,46 Km	928,76 Km
2ª	176,45 Km	444,88 Km
3ª	206,41 Km	376,35 Km
4ª	129,19 Km	369,18 Km

Por último, cabe mencionar que el cierre del registro de inscripciones a valores reducidos será el 10 de julio a las 20 hs. mientras que el cierre definitivo se llevará a cabo el 10 de julio a las 20 hs.

FIESTA DEL DEPORTE



El pasado viernes 26 de abril, a partir de las 18 horas se realizó en el estadio Luna Park la primera **Fiesta Nacional del Deporte**. En dicha reunión se realizaron diversos actos deportivos y tuvo como invitados especiales a los integrantes del Seleccionado Nacional de Fútbol y a Gabriela Sabatini. El acto contó con la presencia de importantes funcionarios del gobierno nacional, y en el rubro automovilístico estuvieron presentes (foto) **Carlos Reutemann, Néstor Gabriel Furlán** y **José Froilán González.** Igualmente, esta realización sirvió para poner en marcha una nueva edición del Campeonato Evita de Fútbol.

LA SUPERLICENCIA DE FURLAN

Un hecho singular vivió **Néstor Gabriel Furlan** cuando fue a presentar su documentación para correr Fórmula 3000 en Vallelunga.

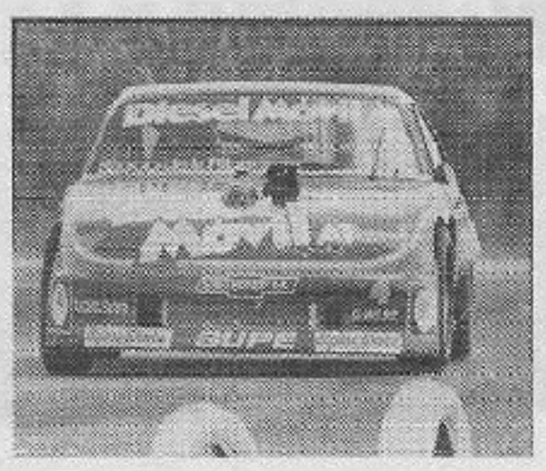
Los fiscalizadores le pidieron la licencia habilitante para la categoría. "Gaby" respondió que la misma estaba en manos de los representantes de la FOCA. Revisaron en los archivos y la misma no figuraba en los registros. Fue en ese momento cuando una de las empleadas recordó su nombre y le dijo: "**No, la licencia del señor Furlan está aquí**", refiriéndose a los archivos de quienes tienen la **superlicencia** para Fórmula Uno. Entonces Furlan recordó que había sido Campeón '89 de Fórmula 3 Sudamericana y que dicho título otorga la superlicencia. Como no han vencido los tres años aun de ese logro, está en condiciones de debutar en la categoría.

60º ANIVERSARIO A.A.V.

En el curso de este año, la **Asociación Argentina de Volantes** cumplirá 60 años de constante y fructífera labor dentro del automovilismo. Dicha entidad, fundada el 17 de septiembre de 1931, brinda actualmente su cobertura médica a 900 asociados y de igual forma, tiene planes para seguir creciendo. Las principales categorías nacionales y zonales han confiado la cobertura asistencial de sus asociados a la A.A.V. que dispone, además, de una mutual, un departamento de turismo y un área de deportología que permite elaborar una completa ficha médica, para realizar un concienzudo seguimiento médico del piloto a lo largo de toda su carrera profesional. Por otros sesenta años de plena confianza en ustedes... felicidades.

MORRESI: GOMAS Y NUEVO AUTO

Osvaldo Morresi (en la foto con su Chevy "antigua"), uno de los más

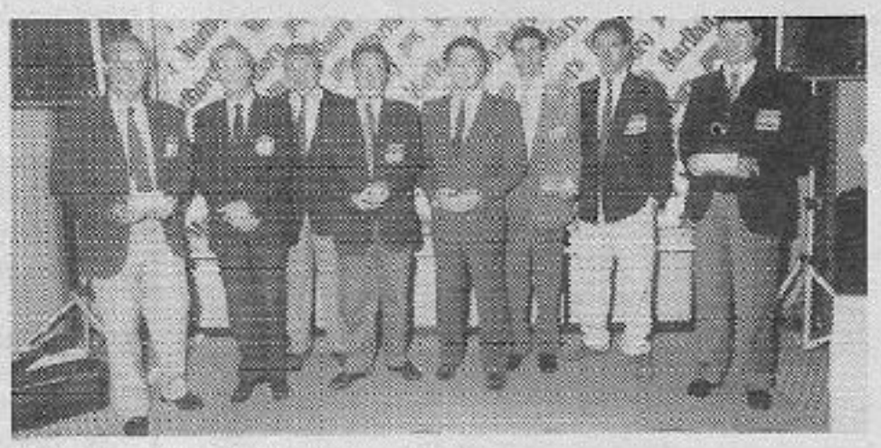


encumbrados representantes de Chevrolet en el Turismo Carretera, se refirió a los neumáticos que tanto dieron que hablar en los últimos tiempos, en el seno de la categoría. "**Creo que la categoría evolucionó mucho más rápidamente que los neumáticos; hoy en día, es muy difícil poner a punto los autos porque el comportamiento de los mis-**

➤➤

REUNION DE MARLBORO

La misma fue para despedir a los corredores de offshore que irán a Europa para participar en los campeonatos mundiales de las distintas especialidades. De esta forma, el **Marlboro Offshore Team**, guiado técnicamente por **Dennis Taylor**, informó acerca de las actividades que cumplirán los pilotos designados. Ellos serán **José Díaz Rodríguez** y **Miguel Ucciani,** quienes tienen previsto intervenir en el Mundial de la Clase III-dos litros. También intervendrán **Franco Sant'Elía** y **José Bordas** en el certamen de **seis litros** que se realizará en Langesund. Por su parte, **Daniel Scioli, Luca Nicolini** y **Eduardo Ferrero (h)** lo harán en el Campeonato Europeo, que se iniciara en Francia, y luego se presentarán en el Campeonato Italiano. Tomarán parte en la **Clase II** con su nueva lancha de casco en "V" (la "Argentina"), ya que según Daniel, los circuitos no son muy aptos para la competencia de catamaranes. Por último, cabe mencionar que debido a la reunión que mantuvo la semana pasada el ente rector de dichas competencias (en la cual se trataron nuevos diseños de cockpits, cápsulas protectoras y otras medidas se seguridad), las fechas originalmente programadas sufrieron una postergación. Ampliaremos en una nota elaborada junto a Daniel Scioli.



De izq. a der.: J. Rodríguez, Dennis Taylor, O. Rodríguez, M. Ucciani, Rafael Argüelles (vicepresidente de Massalín Particulares), J. Bordas, D. Scioli y F. Sant'Elía.

el próximo fin de semana

T.C. EN OLAVARRIA

El próximo fin de semana el T.C. nos ofrecerá una nueva edición del clásico de Olavarría. Esta 37ª vuelta se llevará a cabo en el circuito semipermanente de la ciudad bonaerense y se denominará "Gran Premio de la Policía de la Provincia de Buenos Aires". La prueba la organizará el "Automóvil y Moto Club Olavarría", y su fiscalización correrá por cuenta de la ACTC.

El cronograma será el siguiente: **Sábado 11**; de 14 a 19 verificación tácnica; a las 20 se cerrará el parque. **Domingo** 19, 7 apertura del parque cerrado, 8 cierre de rutas, 9,30 primera serie (tres vueltas), 10,15 segunda serie (tres vueltas), 11 tercera serie (tres vueltas). El circuito posee 17,62 Km. Cada serie totalizará 53,16 Km. A las 12,30 se largará la final a 9 vueltas (159,48 Km). Los vehículos que tomarán parte de ésta serán los que logren los 60 mejores tiempos durante las series.

LOS RECORDS A BATIR

Final: Satriano (Chevrolet) a 162,063 Km/h (1990)
Récord de vuelta: Hernández (Chevrolet), 6m29s206 a 163,903 Km/h (1990).

LO QUE VENDRA DE AFUERA

Además del G.P. de Mónaco de F.1, la actividad internacional del próximo fin de semana comprenderá las siguientes competencias: **Fórmula 3:** Gran Premio de Mónaco, carrera de prestigio, pero sin puntaje para ningún certamen. Se disputará en el cirguito callejero del principado.

Mundial de Motociclismo: Gran Premio de España, cuarta fecha de la temporada, en Jerez de la Frontera, de 4.218 metros. Habrá carreras de las clases 125, 250, 500 cm3 y sidecars. Vale recordar que Capirossi y Ueda comparten el liderazgo del torneo de 125, Cadalora es amplio puntero en 250 y Rainey comanda las posiciones en 500.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANIVERSARIO

GRATIS



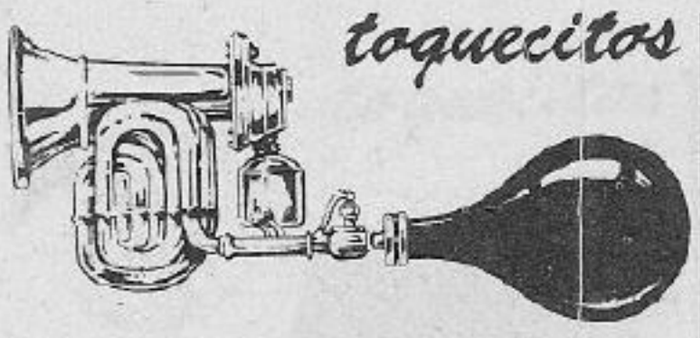
Cambie su aceite por lubricantes ESSO y llévese un filtro gratis.

ESSO le facilita el camino a la mejor calidad de su línea de lubricantes: Maxxoil, HDX Plus, CNG, XD-3 15W40, Extra, Extra Multigrado y Monogrado.



Esso
Una empresa EXXON

El precio de esta promoción incluye mano de obra.
* Promoción válida desde el 26/4/91 hasta el 31/5/91 en los Servicentros adheridos a la misma.



toquecitos

mos difiere mucho; entre un juego y otro o en un sólo juego a medida que trascurren las vueltas. No sé si será un problema de fabricación o bien, que los mismos no se adaptan al peso de los autos. Se debe hacer un estudio muy serio al respecto, por cuestiones de seguridad y también, de performance", sentenció el piloto de San Pedro, que en poco más de un mes, contará con una nueva unidad para reemplazar a la actual.

ACUERDOS DEL A.C.A

El **Automóvil Club Argentino** y una de las cadenas hoteleras más importantes del mundo, la **Choice International Inc.,** suscribieron un convenio el pasado jueves 25 en su sede central de avenida Libertador.

Estuvieron presentes distintas autoridades y directivos de ambas entidades, invitados especiales y periodismo en general.

Con este acuerdo, el ACA, a través de su Centro Integral de Turismo, brindará diversos servicios turísticos a nivel internacional, logrando de este modo una ampliación en las prestaciones de este rubro.

RALLY DE LA RIOJA

El próximo fin de semana, entre sábado y domingo se llevará a cabo el **VII° Rally de La Rioja**, Premio IV° Centenario, tercero válido por el **Campeonato Regional**. Constará de 8 PP.CC. con un total de 115,20 Km más 219,00 Kms de enlaces y es organizado por el Auto Club La Rioja y fiscalizado por la CDA.

Las pruebas serán: V^a^ Sanagasta-Las Padercitas (asfalto, 13,26 Kms); Casa de Piedra-Centro de Educación Física (5,74 Km); Río de la Punta-San Pedro (13,50 Km); San Pedro-Anjullón (5,94 Km); Anjullón-Río de la Punta (10,70 Km); Río de la Punta-San Pedro (13,50 Km); San Pedro-Anjullón (5,94 Km); Pinchas-V^a^ Sanagasta (47,18 Km). Al finalizar la carrera se disputará en el autódromo local la tercera fecha del Torneo 1991 de Superprimes. La oficina de Prensa de la carrera funcionará en la Casa de Gobierno, TE (0822) 27519.



NUEVA AVANZADA URUGUAYA

Se llevó a cabo durante la pasada semana en el local de la firma Limberg Moreira, representante Yamaha para Uruguay, la presentación del equipo que tendrá a su cargo la participación en el **Campeonato Argentino de Velocidad**, categoría **250 cm3**. Mediante la adquisición de sendas **Yamaha TZ 250** carreraciente, piezas de recambio y neumáticos, sus pilotos **Manuel Karamanoukian** y **Marcelo Cirintana** (en la foto), además de intervenir en ese certamen, tienen prevista su participación en una o más fechas del Campeonato Mundial de la especialidad. El team uruguayo cuenta además con un camión-taller-casa rodante a fin de otorgarle facilidad en los traslados y la posibilidad de efectuar cualquier tipo de reparación. Como se podrá apreciar, se ha encarado esta empresa con suma dedicación y profesionalismo.

ESTAMPILLAS CONMEMORATIVAS SOBRE AUTOMOVILISMO

Hace muy pocos días la Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (ENCOTEL), puso en circulación dos emisiones de sellos postales denominados "Automovilismo deportivo". Los mismos están integrados en una



hojita block cuyas viñetas representan a Juan M. Fangio y el Mercedes Benz W196, Juan M. Bordeu y la Coupé Chevrolet "La Coloradita", Carlos A. Reutemann y la Ferrari 312 T, Oscar y Alfredo Gálvez y la Coupé Ford propiedad del primero. Las hojitas block fueron impresas en color y se lanzaron a la venta 54.000 a un valor unitario de 20.000 australes.

DONADIO Y LA "PIÑA" DE "COCHO"

Luego del espectacular accidente que sufriera **Osvaldo "Cocho" López** en Balcarce, muchos aficionados al automovilismo y profesionales del mismo, quedaron fascinados con el resultado de la estructura de seguridad que aquella coupé **Chevrolet** disponía. La misma soportó decenas de golpes provenientes de todos los lugares imaginables, con singular robustez. De tal modo, quisimos que **Gustavo Donadío** —constructor de la susodicha— nos contara algunos detalles de su obra. **"La estructura que utilizamos es muy similar a la que realizamos para los autos de T.C. 2000. De alguna manera, podría decirse que es un chasis dentro de otro. Nuestra estructura permite obtener una gran rigidez torsional y al mismo tiempo brinda un importante margen de seguridad. Está vinculada al chasis —mediante soldadura de argón— y anclada al piso, con placas de acero soldadas. Los caños que utilizamos son de diversos espesores de pared y calidad. El sector principal está construido con tubos de acero especial, con tratamiento térmico, y soldados con gas inerte y diferentes tipos de alambre, de acuerdo con el material utilizado. Igualmente, nuestra estructura se vincula al casco y a puntos claves de la suspensión, brindándonos así rigidez torsional, y excelente seguridad. Prueba de ello es que, al margen de los vuelcos sobre su mismo**



eje, el auto de "Cocho" golpeó repetidamente de frente y de atrás y de todas formas el habitáculo permaneció intacto y sin desplazamiento. Las estructuras que construimos en nuestro taller son equivalentes —con pocas diferencias— para todas las marcas del T.C., ya que provienen de un desarrollo que hicimos para la categoría. Inclusive, la que realizamos en el nuevo auto de Roberto Mouras es la misma de la que disponía "Cocho". Sin lugar a dudas, los éxitos en el trabajo de todo ser humano son felices, pero lo son mucho más, cuando salvan las vidas de dos personas.

SHELL ENCONTRO LA FORMULA

Luego de un largo e intenso período de pruebas, **Shell C.A.P.S.A.** lanzó al mercado argentino su nuevo combustible: **Fórmula Shell**. Utilizando las más modernas y sofisticadas tecnologías de refinación, Shell ha obtenido una nafta de alta performance que contiene un índice de 0.25 de tetraetilo de plomo; si bien no existe legislación al respecto, el bajo nivel de plomo de esta nafta, es beneficioso para el medio ambiente.

Fórmula Shell no permite la formación de depósitos en el carburador, en las válvulas y en todo el sistema de admisión, lo cual evita que el motor funcione en condiciones que



El ingeniero Jorge Brea, vicepresidente de Shell, presentando las nuevas naftas.

no sean las óptimas. Este nuevo combustible, que será comercializado en sus dos versiones: súper y común, posee el más alto nivel octánico del mercado nacional, (95,5 RON, además de poseer ventajosos índices MON y RON 100 y reemplaza a las naftas que la firma Shell expendía hasta el momento. La primera etapa prevé cubrir gran parte del territorio nacional y en seis meses más, la totalidad de la República conocerá los beneficios de Fórmula Shell.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEONES DEL CAMINO Y TAMBIEN... DEL AIRE!



ATC

2 Televisión

EL MUNDO

VCC Video Cable

El equipo periodístico deportivo que convoca a toda la afición auténticamente "tuerca" ahora por los medios más prestigiosos y de mayor cobertura de audiencia del País:

ATC CANAL 7

Domingos de 11 a 14 hs.
en DIRECTO Con 165 repetidoras
en toda la República.

2 Televisión

Domingos de 22 a 23 hs.
Resumen de la jornada
automovilística nacional y mundial.

LR1 RADIO EL MUNDO

Lunes a Sábados de 20 a 21 hs.
Domingos 8 a 14,30 hs.
Transmisión de las competencias.

VCC Video Cable

2 programas semanales
para Capital Federal y
Canales del interior del país.

Campeones

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO!

ARENALES 2896 • P.B. (1425) BS. AS. • 821-1243 / 0658 • 825-1942 • 826-1773

karting

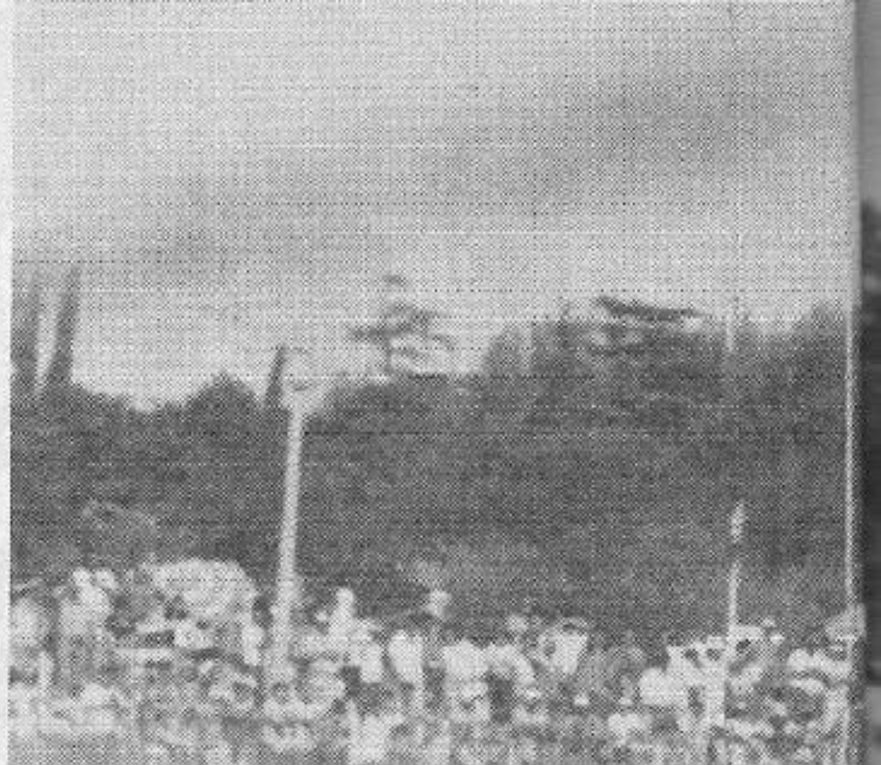
POSTALES DEL CAMPEONATO

XVº SUDAM, REALIZADO EN CORDOBA

ENTRE FAMOSOS Y AMIGOS

Texto y fotos:
Marcelo García Lobelos

Lo más granado del mundo estuvo en Córdoba. Casi un muestrario del "jet set" internacional del karting. Preparadores de renombre, dueños de poderosas industrias productores de chasis y motores, dirigentes top y -quizás lo más importante para nosotros- amigos de toda América que nos reencontramos año a año para compartir la pasión que marca a fuego: karting. Aquí están, estos son...







1: Largada de la prefinal. Comienza a madurar el campeonato de Ferrero.

2: Gabriel Rodríguez. El cordobés volvió a sentarse en un kart después de una inactividad prolongada. Asistido por Juan Sánchez (oficial Comer de Italia) fue otro de los candidatos.

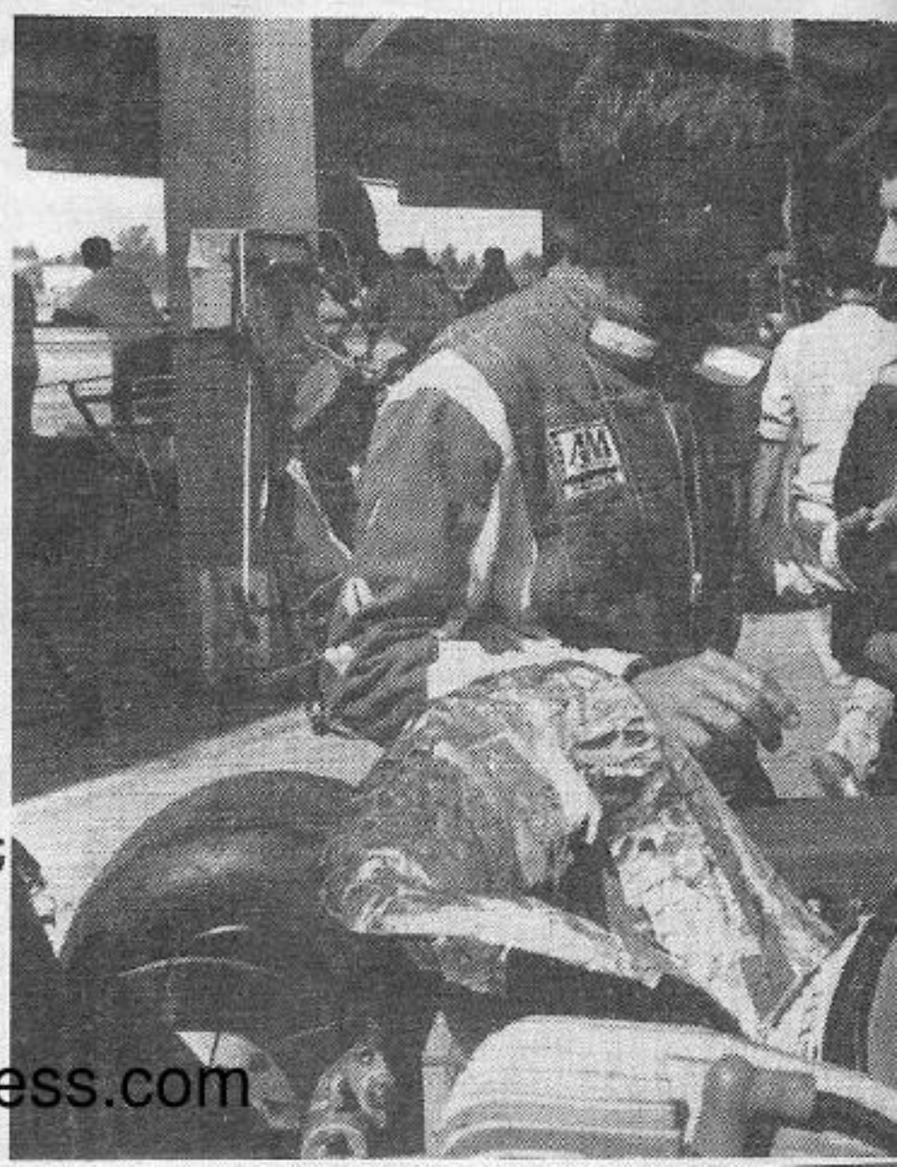
3: Team Coletta: de izquierda a derecha, Dave Belandria (mecánico), Peter De Bruyn (ex Campeón del Mundo y actual preparador), José Coletta (piloto) y papá Coletta. Fueron "los" candidatos hasta la final.

4: El del gorrito es nada menos que Jorge Nicolini, peruano, 47 años de edad y todavía uno de los kartistas más rápidos de América, y Roberto Vanaria, dueño de la CRG y Kalí Kart (fábricas de chasis campeones del mundo).

4a: El señor de vestimenta negra es "Beppe" Cavaccini, número 1 de la PCR, fábrica de motores italiana que brega por romper el predominio de Rotax, con menores medios que los austriacos. Aquí conversando con el venezolano Carlos Linares, oficial PCR con chasis CRG, también peninsulares. Como los motores no conformaban del todo, Linares obtuvo la venia para probar con Rotax.

5: El joven de la derecha es Felipe Giaffone, de Brasil, aquí conversando con Eduardo Viglietti de Chivilcoy. Felipe fue uno de los tres Giaffone que participaron en 125; dueño de un estilo que no veíamos hace mucho sobre un kart. Los que seguimos el Karting desde hace años coincidimos apenas lo vimos: podemos estar ante una probable nueva estrella de Brasil. No perderlo de vista.

6: Tren trasero del Swiss Hutless, el chasis que más nos gustó en el Sudam. Había un único ejemplar en manos de Coletta y demostró sus dotes.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





4

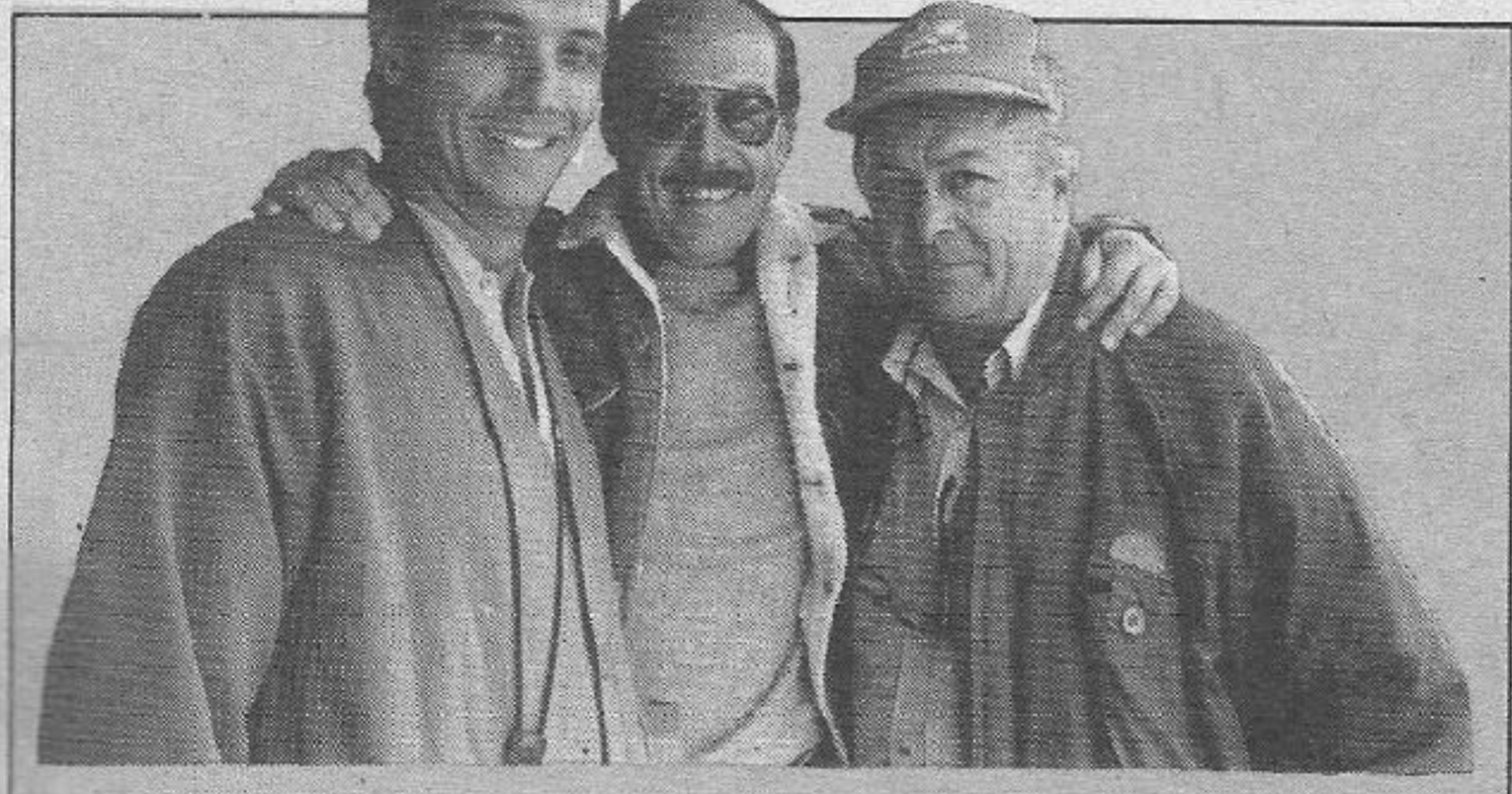


4a





6



AMIGOS SON LOS AMIGOS...

Quince años de amistad en una foto. Los señores que flanquean a nuestro **García Lobelos** son **Flavio y Carmelo Bonavena.** Cualquier kartista que va a correr al Uruguay, donde residen los **Bonavena,** encuentra siempre las puertas de su casa abiertas de par en par. Así ocurrió siempre con nosotros y otros tantos; entre ellos **Ayrton Senna,** que en medio de la presión previa al último GP de Brasil de Fórmula Uno, desvió su helicóptero en viaje al circuito de Interlagos con un solo objetivo: descender en el hotel donde estaban los **Bonavena,** dar un abrazo a los viejos amigos, pases preferenciales para los pits y despegar de nuevo hacia Interlagos.
Los periodistas de todo el mundo que vieron aquella escena quedaron atónitos, pero no nosotros; ya que el Karting y gente como Flavio y Carmelo atan con lazos definitivos. Porque, amigos míos... amigos son... ¡los amigos!



7

ENTRE FAMOSOS...

*7: Gerardo **Ferrero,** posando junto a la Promoción 20a (y en rigor, algunos filtraditos de otras promociones anteriores) de **APAD;** la escuela de pilotos que corona su trayectoria de más de diez años entregando los mejores valores al Kárting nacional con el triunfo de uno de los primeros egresados: el flamante Campeón Sudamericano de la Fórmula Internacional 100 cm³. Un trabajo de largo plazo que da sus frutos.*

*8: Manos a la obra para **Juan Sánchez,** argentino radicado en Italia y responsable del "Reparto Corse" de la **Comer Kart.** Juan es el diseñador de los **Comer** y casi da el batacazo con el cordobés **Gabriel Rodríguez;** pero tampoco se les dio. La **Comer** tiene también parte de la **Top Kart,** dedicada a la construcción de chasis como el de la foto, que corrió el uruguayo **Passadore.***

*9: El señor **Robert Langsford,** vice presidente de la C.I.K., conversando con Raúl Berecíbar y la novia de Jochamowitz (que ofició de traductora) señalando algunas modificaciones. Lo que el inglés pedía se hacía de forma increíble. **"Necesitarían otra calle de salida de parque cerrado en el futuro"** —comentó el viernes a las seis de la tarde. Y el sábado a las 8 de la mañana, cuando llegó al kartódromo, la calle estaba hecha y asfaltada. No lo podía creer, ni él ni muchos de nosotros...*

10: Una delantera de lujo: Marechal a la izquierda, el peruano Wilson Maruy en el centro y J.L. Moormann a la derecha. Maruy, asistido por estos dos señores (dos de los preparadores top del mundo) fue candidatísimo empujado por los Rotax.

*11: De lo mejor que produjo nuestro país en este Sudam: izquierda: **Daniel Hancik** (constructor del chasis **Tiger,** lo mejor en este rubro que se vio en Córdoba); **Diego Rodríguez Olivera** (piloto del Tiger y revelación); **Waldemar Coronas; Carlos "Charlie" Cánepa** (responsable del auto de Ferrero por el NOAC team); **Gerardo Ferrero y Luis Agostini** (quinto a la postre con M-101 Rotax). Ausentes con aviso **Miguel Acuña y Ariel Velázquez.***

*12: Este es el **ZF,** chasis Campeón Sudamericano de 125 cm³. Fabricado en Brasil por **Giaffone.***



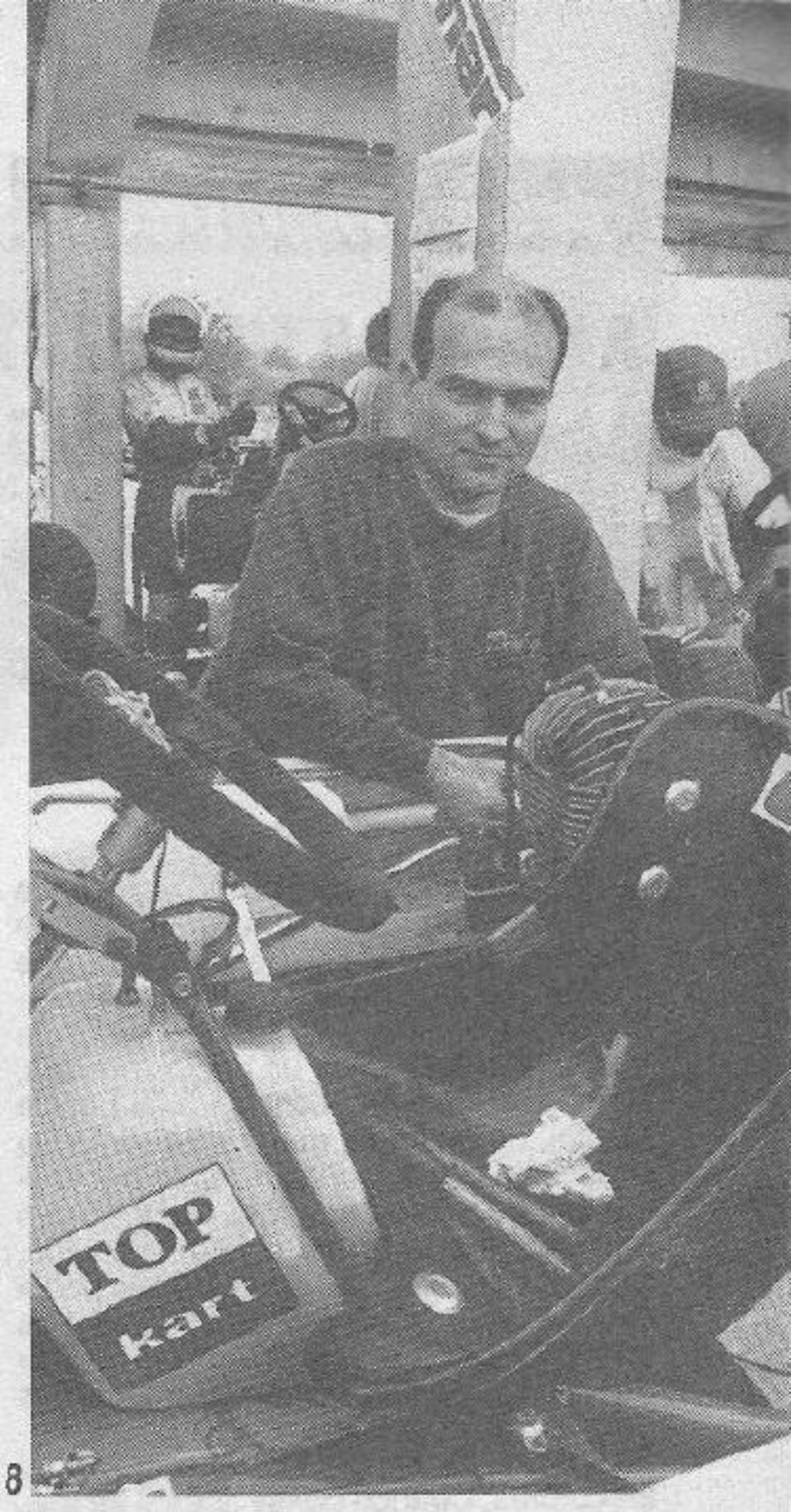
9



11

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

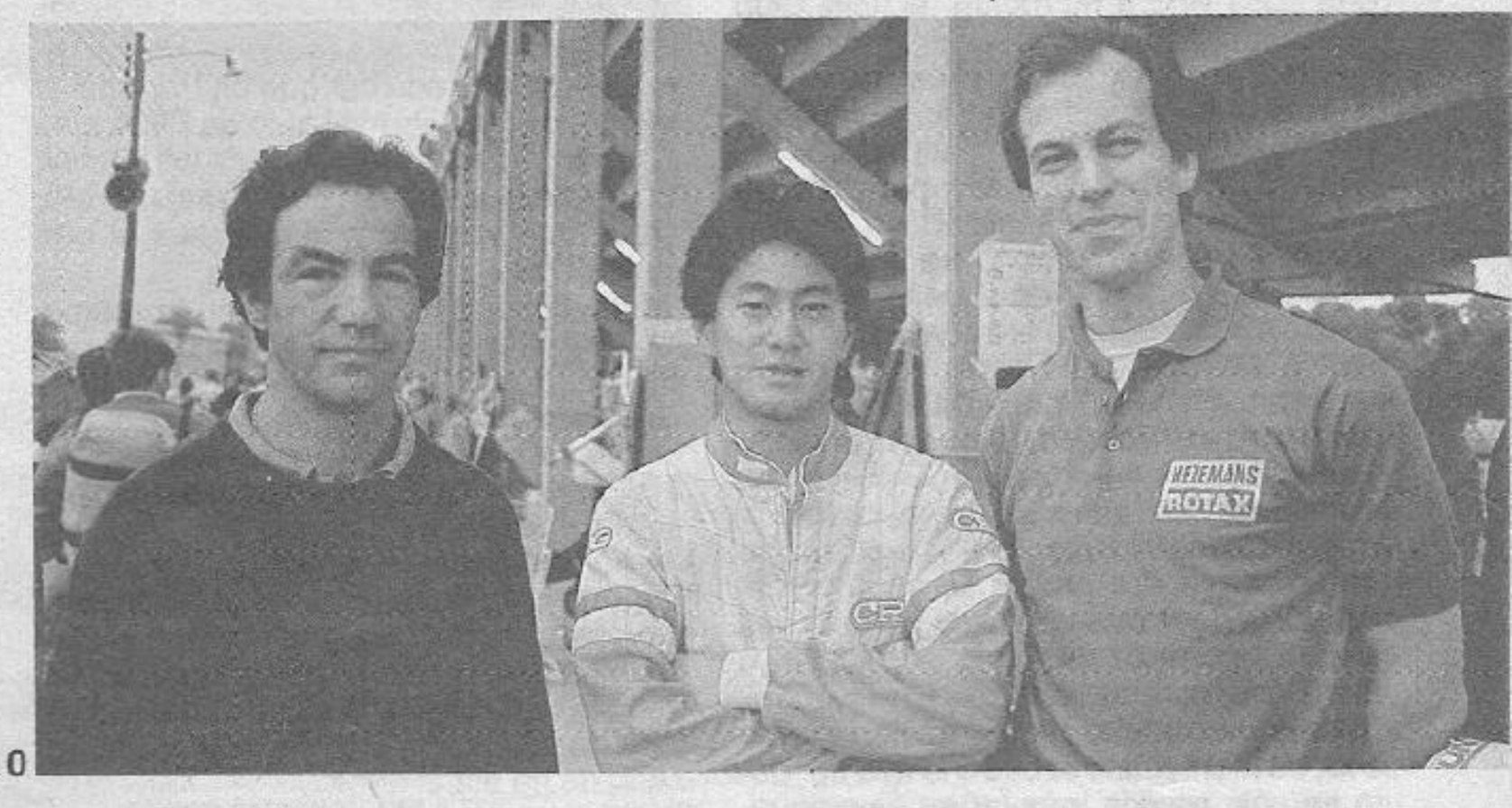


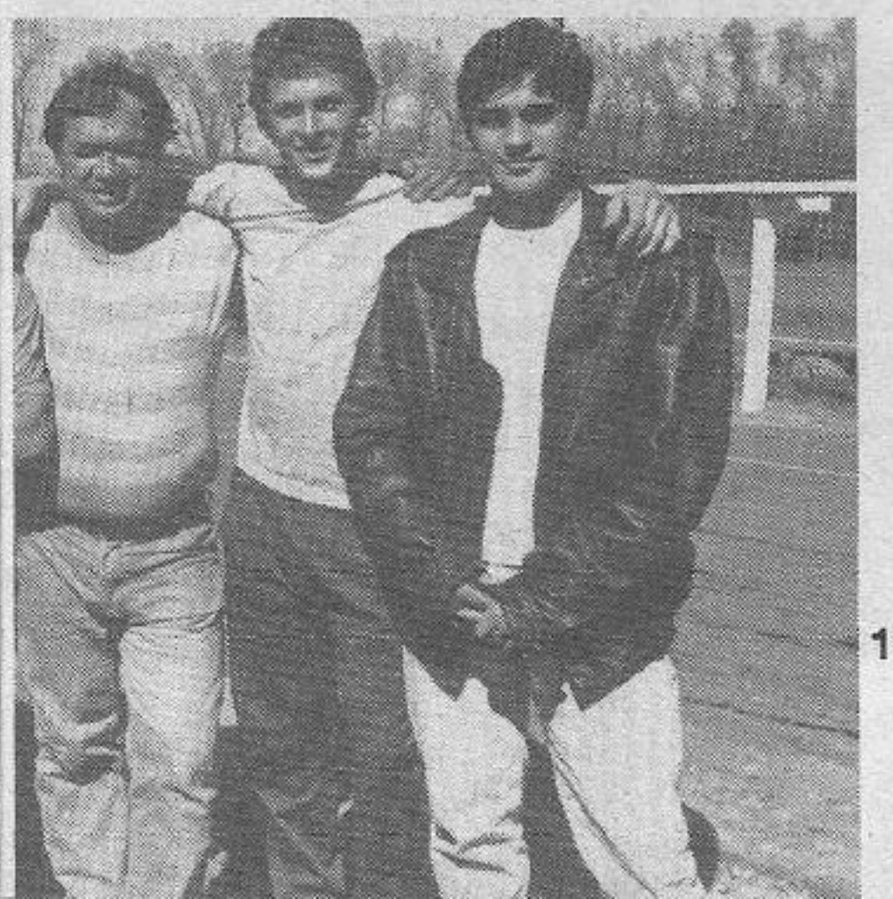


8



10





12



desde el habitáculo

EXCLUSIVO: ESCRIBE DIDIER AURIOL

A POCO DE FINALIZAR CORCEGA, EL PILOTO FRANCES DE LANCIA DA SUS IMPRESIONES SOBRE EL COMIENZO DE LA TEMPORADA

IGUAL PERO "PRIVADO"

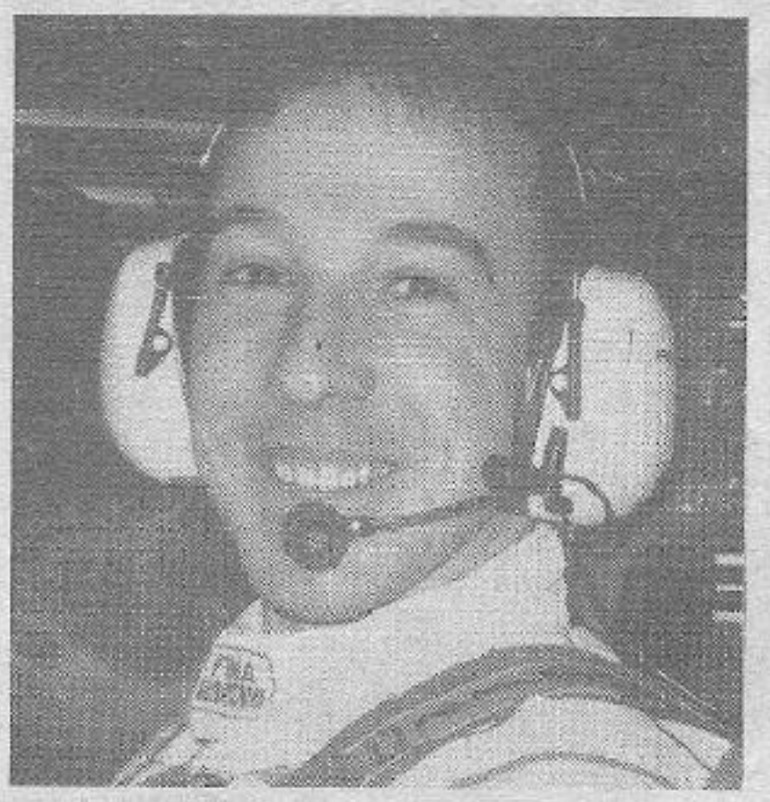
Producción y fotos: Martin Holmes

Le resultaba tan extraño a muchos que después de una muy exitosa temporada el año pasado, en la que finalicé segundo en el Campeonato Mundial de Rally, haya decidido manejar este año para el Jolly Club, un equipo privado, antes que continuar con el oficial Lancia Martini. La razón es que así he tenido la chance de correr todos los rallies necesarios para aspirar a ganar el Campeonato Mundial. Si lo hacía así el jefe de equipo, Claudio Lombardi, me prometió que podía tener un auto idéntico a los oficiales. Los coches también son preparados por Abarth, las gomas son exactamente las mismas: la única diferencia serán los mecánicos, y por supuesto, la decoración y los colores. Cuando pensé acerca de ello, otra cosa vino a mi mente: el Jolly Club nunca antes tuvo una oportunidad similar de estar en igualdad con el equipo oficial, y esto está estrechamente relacionado con darles una motivación especial.

"Aunque parezca que soy piloto de un equipo privado, en realidad yo lo sigo siendo de Abarth como lo era antes.

"Sabemos que el Lancia Delta Integrale es un auto viejo, pero el trabajo en Abarth nunca se detiene. Continuamente son mejoradas cosas menores. Ahorrando pequeñas cantidades de peso, haciendo leves mejorías en el torque del motor, las gomas Michelin van mejorando, los frenos mejoran cada vez y también el equipo que ha comenzado a probar en cada prime, asegurándose que la puesta a punto sea siempre correcta. No sólo en asfalto, o tierra o ripio, sino siempre. En Portugal, Miki estuvo mucho tiempo haciendo sólo eso; en Montecarlo sucedió lo mismo. Esto no sólo implica trabajar en amortiguadores y resortes sino también en el motor. Como pueden ver, el Lancia es todavía un auto muy veloz a pesar de ser tan viejo, como vimos en Montecarlo y Portugal. Y todo el trabajo este año nos mantendrá en un muy buen lugar para cuando recibamos el nuevo Delta que llegará el año próximo".

"Una pregunta que muchos se hacen: qué podría pasar si, cerca del final de un rally, estoy en la punta y detrás mío están los Lancia Martini: ¿Me dirán que pare para ellos? Les pregunté específicamente esto antes de firmar el contrato. Lombardi contestó: lo que interesa es que esté ganando un Lancia, sea FINA o Martini". Yo sé que



hasta ahora fuimos segundos, no primeros, pero se puede ver que en Portugal él mantuvo su palabra: el auto de FINA tuvo permiso de terminar delante de los Martini. Yo confío que dejarán que el mejor piloto, antes que el piloto preferido sea el que gane el rally.

"Montecarlo comenzó tan bien. Yo estaba muy cerca de Carlos Sainz en los primes iniciales, luego, en el cuarto especial tuve un problema electrónico, el motor simplemente se paró. Después de perder alrededor de ocho minutos el auto arrancó de nuevo y continuamos, pero por supuesto toda esperanza de ganar se había ido. Para probarme a mí mismo seguí andando rápido; hicimos el mejor tiempo en un prime posterior, pero en la mañana siguiente cuando llegué a una curva el motor repentinamente se bloqueó. Fui afortunado de no estrellarme...

"La sensación de Montecarlo fue nuestro compatriota François Delecour. Hizo una demostración de manejo fantástica: su debut con el Ford, debutando también en un equipo de pimera línea, y no cometió errores. El esfuerzo fue realmente bueno para él ¡y estoy realmente contento de tener otro piloto francés en el máximo nivel! El anduvo bien nuevamente en Portugal, pero tenemos que ver cómo lo hace en otros rallies, particularmente en la tierra. Es un piloto joven y entonces habrá mucho tiempo aún para verlo en el futuro.

"Después de Montecarlo nos fuimos a Suecia. ¿Pero por qué? ¡Por que yo tenía la oportunidad! Quiero sumar todos los puntos que pueda en el campeonato: sabíamos que sería difícil terminar más arriba del quinto o sexto puesto, y por supuesto que es en si misma una muy buena experiencia. Si no hubiera cometido ningún error y no hubiera perdido tiempo en la nieve, podríamos haber terminado sextos. Y cuando nos dimos cuenta que podíamos ser competitivos respecto a Per Eklund y con el mismo tipo de auto, yo estaba muy contento. No sólo fue mi debut en un rally invernal con mucha nieve, sino que también sufrimos por los reglamentos que sólo permitían pequeños clavos en las cubiertas durânte los entrenamientos. No tenía experiencia previa de cuánta adherencia tendría el auto con los poderosos clavos grandes en la carrera. Durante las pruebas previas continuamente tenía miedo que mis notas pudieran indicar que la curva era más veloz que en realidad, en condiciones de carrera; realmente con estos clavos descubrí en carrera que había escrito que cada curva era más lenta de lo que era verdaderamente... Me gustó el Rally de Suecia, y sumé dos puntos. ¡Algunos campeonatos se han definido por dos puntos! El de Suecia es un rally difícil, porque todos los caminos parecen tan similares entre sí. Nos entusiasmamos porque nos iba bien en la primera etapa, que utilizaba muchas rutas nuevas. En esta región los caminos eran diferentes, con menos lomos de burro que se pasan a fondo, donde ayuda tener experiencia. El gran golpe fue cuando el auto saltó del camino de repente cayendo en un banco de nieve. Todavía no sé lo que sucedió. Pienso que íbamos en sexta velocidad en ese momento. De todos modos todo era muy rápido. Habíamos pasado una leve curva a la izquierda con pequeñas protuberancias. Fuimos dichosos de poder continuar. Vi a 15 personas ayudándonos a volver el auto al camino, quizás había más atrás del auto ¡y no los vi! Lo que era seguro, es que todos eran muy fuertes. Debería haber notado esas pequeñas ondulaciones. No lo sé".

"No hice tantos ensayos previos para Portugal. Tres, cuatro veces cada prime. Pensé que era suficiente, y en cualquier caso fue mi cuarta presentación en este rally. Si se hacen demasiados entrenamientos puede que pierdas algo de tu energía para la carrera. En Portugal tenemos permitido manejar autos de rally en los ensayos. Para mí no es problema que se limite el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Foto mayor: en acción durante Montecarlo '91 en su debut en el Jolly Club. Derecha: en reunión con su navegante Occelli, Bortoletto (el "capo" del Jolly) y el Nº 1 de Lancia-Martini, Claudio Lombardi.



tipo de autos que usamos antes del rally, aunque creo que es esencial tener una adecuada jaula antivuelco y buenas butacas. Si de golpe te encontrás con alguien en el camino del rally, inmediatamente nos tiramos fuera del camino antes que arriesgarnos a un choque, y es por esto que queremos seguridad plena.

Para mí lo más importante, en Portugal fue la forma en que cambiaron la puesta a punto de antemano. ¡Finalmente me empezó a gustar el Lancia en caminos de tierra! Esto se logró teniendo más camber en el eje trasero. Ahora me puedo zambullir en una curva y salir con el auto en una línea más derecha. El auto ahora dobla muy progresivamente, antes, si yo manejaba de esa manera hubiera hecho un trompo. En mi conciencia, yo no acepto que Lancia sea inferior al Toyota. La gente se pregunta porqué Juha Kankkunen no anduvo lo suficientemente rápido en Montecarlo y Portugal, pero saben que esos rallies no son justamente para él. Cuando estudiás su trayectoria podrán ver que es en rallies como los 1000 Lagos o el de Australia en donde realmente podés ver lo bien que anda. Todo el mundo tiene sus carreras preferidas. (N.D.L.R.: Posteriormente Kankkunen ganaría en el Safari y en Costa Esmeralda). "No es fácil ubicar donde Toyota, con sus Pirelli, es mejor que nuestros Michelin. Sólo podés mirar para ver si el auto, su motor y sus gomas, todo junto, forman la mejor combinación. Y a veces... ¡es el piloto quien marca la diferencia! Pienso que la Michelin es una goma fantástica para asfalto cuando el tiempo es cálido y tienen también buenos neumáticos mixtos (T11 o T12). También poseemos excepcionales cubiertas naumáticos para piso de tierra cuando está mojado, como en Portugal.

"Tras el problema en Montecarlo, sé que tengo que ganar mucho para mantener cualquier chance de obtener el torneo. Verdaderamente es una muy buena temporada para tratar de ser Campeón."

rally regional

TRAVERSO SUM
Y SIGUE

Por Carlos R. Varela. Fotos: Martín Arévalo y C.R.V.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN JUNIN, EL FLACO DE RAMALLO OBTUVO SU SEGUNDO TRI - UNFO CONSECUTIVO TRAS EL ABANDONO DE CARLOS MENEM

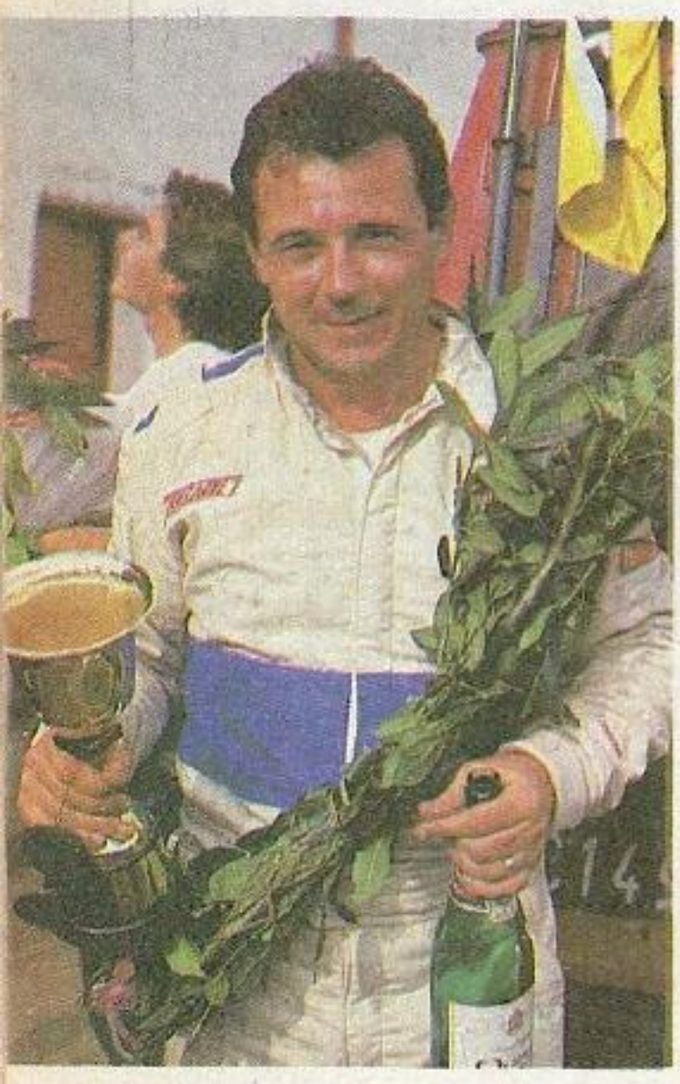


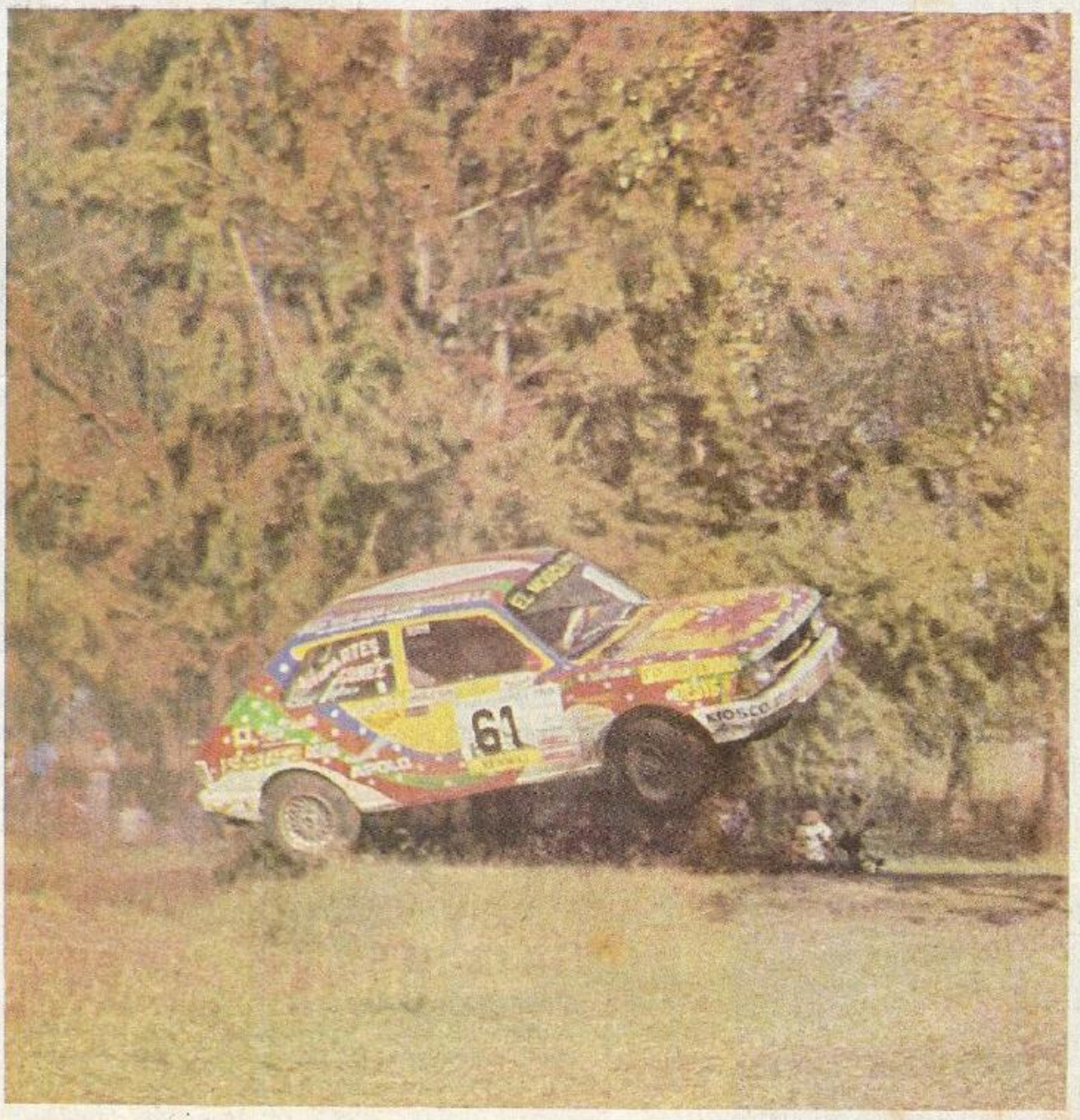
En la foto mayor Juan María Traverso-Rubén Valentini con el R-18 motorizado por Oreste Berta. Ahora lideran el torneo Regional con sensible diferencia con Bolsito-Moreno. Arriba el 147 de Pablo Otaño-Carlos Luppino, quienes vencieron con Degaetani-Roldán. Abajo, dos sin suerte: Carlos Menem abandonó al agarrarse el motor; Angel Guerra, por deficiencia en la bomba de nafta.

Segunda victoria de los Andrés, ganadores de todos los primer en la Clase 2, y gran puja entre Otaño y Degaetani en la de los 1.100. La nómina de vencedores se completó con Zipper en la 7 y Dospital en la 8.

El "Flaco" de Ramallo, fiel a su costumbre de ganar, repitió el triunfo de San Pedro, afirmándose además en la vanguardia del campeonato. El sábado ganó el primero y cuarto prime, corridos en el autódromo Eusebio Marcilla, siendo superado ampliamente en los dos ruteros por Carlos Menem, acusando ya antes del inicio la falta de 500 r.p.m. en el motor de su R-18, deficiencia que no afectaba al desempeño del auto en lo trabado, pero sí en las largas rectas de los dos PP.CC. ruteras en las que se desarrolló la mayor parte de la carrera, dividida en dos etapas. La prueba totalizó ocho primes, cuatro el sábado y cuatro el







Arriba, el Renault de Carlitos Menem, ganador de la primera etapa con una diferencia de 45 segundos sobre Traverso. En la primera PC de la segunda jornada, había sumado otros trece segundos a su favor, pero en la siguiente tuvo que parar en salvaguarda del motor. El riojano buscará desquite en la próxima, en sus pagos. En otra foto, vemos a Fernando Andrés, el escribano de Lincoln que no deja títere con cabeza en la clase 2. Al lado, un raro vuelo del "Mosquito" Pérez, quien se retrasó por una pinchadura, tras ganar el prime inicial.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Algo pocas veces visto: que un auto gane todos los primes de una carrera. En este caso, la hazaña correspondió al Gacel (by Rodríguez-Cuervo) de Andrés.

domingo. Con excepción de los dos del autódromo, los seis restantes se cumplían sobre dos trazados, uno de los cuales se alargaba al final, llegando a las proximidades de Los Toldos, donde culminaba la carrera.

El final de la primera etapa, mostraba a Menem (h) decididamente en la punta. Detrás de él se encolumnaban Traverso y Loustó, separados por 11 segundos; el cuarto puesto en la general y primero en la clase 2, era para Fernando Andrés, quien de esta forma dejaba detrás a varios representantes de la mayor en una verdadera demostración de velocidad y manejo. Degaetani, en dura disputa con Otaño, comandaba la clase 1, mientras que Zipper en la 7 sólo dejaba la primer P.C. a manos del Fiat 128 de Benítez-Sancho y a partir de allí comenzó a dominar totalmente sin oposición su división. El chascomusense Dospital, con su Fiat 600 totalmente remozado, sólo cedió el primer tramo en el autódromo a manos de Penelo, y a partir de allí no encontró resistencia por parte de sus oponentes acomodándose en la vanguardia con tranquilidad.

En la primera prueba especial del domingo, Menem estiró nuevamente la ventaja sobre Traverso, y mientras Loustó se mantenía en el tercer puesto, Torrás le tomaba la mano al veloz trazado superando a los hermanos Andrés y colocándose a tiro de piedra de Loustó, quien no en vano lleva el apelativo de "Zorro", ya que demostró tener dominada la situación apurando en el último tramo lo necesario para que el cordobés no le birlase el segundo puesto. Aunque con Spataro muy cerca en los tiempos, Andrés siguió sumando segundos a su favor hasta el final. Otaño y Degaetani, protagonizaron una lucha casi de pista, ya que sólo se intercalaba un auto entre ambos en el camino, pudiendo "relojearse" mutuamente, lo que seguramente permitió esa disputa prime por prime definiéndose finalmente a favor del rosarino por sólo cuatro segundos limados justamente en el último tramo de velocidad.

En la 7 Zipper continuó con su planteo de llevarse todo, teniendo sólo una tibia oposición por parte de Matzkin; algo parecido sucedía en la ocho, pero aquí Dospital sufría a manos de los hermanos Bustos una derrota parcial, ya que estos se adjudicaban la P.C. 6 quedándose con el segundo puesto final.

Sumándose a la actuación de los punteros, hubo otros pilotos que cumplieron faenas destacables, como por ejemplo García Márquez en la 3, que a pesar de volcar en la segunda P.C. del domingo y quedarse sin primera y segunda velocidad, llegaron a terminar quedándose con los diez puntos del cuarto puesto.

En la clase 2, Maisonnave y Ratto, fueron afirmándose de a poco, especialmente sobre el final; el primero completó el podio y el de Arenales muy cerquita. En la 1, tanto Castañón como el "Chufo" Prosio, estuvieron a la altura de las circunstancias, con ambos 147 algo faltos de velocidad final, especialmente con respecto a los de Otaño y Degaetani.

PEJERREYES

DISPERSION. Las listas de anotados del Regional crecen en cuanto a su dispersión geográfica. Así, en esta segunda del año, hubo —además de bonaerenses y

EN POCAS PALABRAS

Traverso: "El motor andaba bien abajo, pero arriba le faltan como 500 vueltas...". **Valentini:** "Ahora ganamos en La Rioja y tenemos medio campeonato en el bolsillo" (exagerando, entre risas). **Guillermo Foche:** "Mi hermano Marcelo está en el exterior, entonces me animé yo, que no corría desde el '86". **Dr. Nanni** (abogado juninense): "El que abandone, no pierde el viaje: en la Laguna de Gómez están sacando pejerreyes de a bolsas". **Carlitos Menem:** (en la cena del sábado, haciéndole honor a un exquisito jabalí): "Si no alcanza, los ponemos en la parrilla a Odón y Descotte y come todo el país..." **Banfi:** "Me gusta demasiado Dorita como para seguir arriesgándola. Por eso, en la próxima, en una de esas lo pongo de navegante a Pittorino que es más feo..." **Croceri:** "Ni le pude tomar el gusto a la tierra, como para ir aprendiendo, mi auto es el que era del oriental Camarota". **Loustó:** "No voy a ir a La Rioja, porque para esa fecha viajo a La Habana para hacer operar de la vista a mi hijita". **Angel Ruiz:** "La mala me persiguió aun después del abandono: se cortó la linga con que tirábamos al auto y fuimos a parar dentro de una laguna". **Enrico:** "El palo fue fuerte; veremos si se puede rescatar algo del Regatta..." **Prato:** "Vamos a tener que exprimir un poco más, para sacar algún caballito extra para el "Zorro". De todos modos, contento con lo hecho por él y por Otaño..."

RETRASOS Y ABANDONOS

Abandonos: **Menem-Zuchini** (Renault 18) motor. **Guerra-Madero** (Renault 18) bomba de nafta. **Odriozola-Chioli** (Renault 18) motor. **Croceri-Faerman** (Renault 18) motor. **Foche-Ferro** (Renault 18) caja de velocidades. **Banfi- Lükman** (Renault 18) dos llantas y caja de dirección. **Paladini-Bolletini** (Fiat 147) vuelco. **Enrico-Prevosto** (Fiat Regatta) vuelco. **Sánchez-Martínez** (Fiat 147) caja de velocidades. **Stillo-Stillo** (Duna) motor. **Ruiz-Syriani** (Gacel) caja de dirección. **Bergami-Caride** (Renault 12) motor y caja de velocidades. **Aguzzi-Vanni** (Fiat 147) motor **Gaviña-Aschiero** (Renault 18) motor. **Solmi-Noceda** (Fiat 147) motor. **Girardini-Camarini** (Gacel) vuelco. **Ronchi-Bartoli** (Fiat 147) choque. **Bacigaluppi-Levy** (Fiat 128) se quedó sin nafta. **Barban-Impidoro** (Renault Gordini) transmisión. **Lasgoity-Bavetta** (Fiat 128) junta tapa de cilindros. **Benítez-Sancho** (Fiat 128) distribuidor. **Viola-Ritta** (Renault 18) autoblocante. **Pivaro-Pérez** (VW Gacel) superó el atraso máximo. **Villarino-Dubra** (Fiat 128) junta homocinética. **Barceló-Barceló** (VW Gacel) pata de caja.

Algunos retrasos: **Villarino,** encajado nueve minutos. **Zipper,** distribuidor. **Marsilletti,** correa de alternador y amortiguador. **García Márquez,** vuelco y caja de velocidades. **Torrás,** vuelco. **Pérez,** pinchadura. **Bilbao,** caja de velocidades.

santafesinos— representantes de las provincias de La Pampa, La Rioja, Córdoba, Jujuy y San Luis. Para la próxima—en La Rioja— seguramente se incorporarán algunos catamarqueños, tucumanos y santiagueños.

OPORTUNO. El Regatta de **Marsiletti** venía fallando ostensiblemente al habérsele agotado la batería. Finalmente se detuvo, a metros de donde estaba abandonado el auto similar de **Carlitos Enrico**, que había volcado. La solución estaba al alcance de la mano, por lo que, ni lerdo ni perezoso el navegante **Payola** extrajo de entre los fierros el acumulador y lo colocó en su auto. Prometió devolver el elemento...

CARA Y CECA. En las actuaciones de los dos eximios rallistas cordobeses que se anotaron en Junín: **"Pichirilo" Torrás** fue tercero en la general; el **"Colore" Stillo** apenas pudo cumplir con el primer prime, antes de manifestar problemas insalvables en el motor de su Duna.

BANFI JUNIOR. El hijo mayor del teceísta de **Mariano Alfonzo**, se sale de la vaina por debutar en el rally. Ello

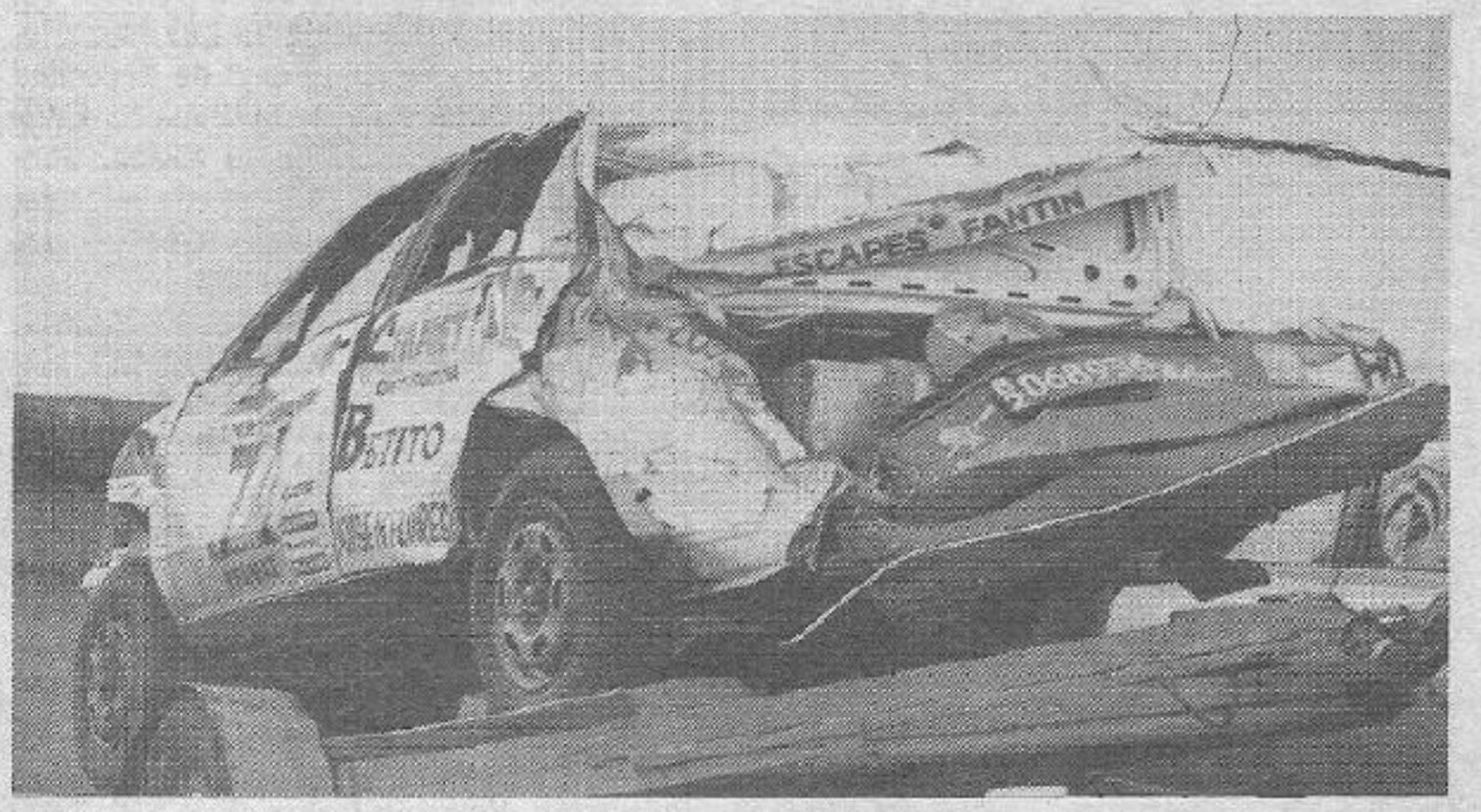
FICHA GENERAL

Organización: Auto Moto Club Junín.
Fiscalizador: Comisión Deportiva Automovilística del ACA.
Accesos: muchos variados para público y auxiliares, **4.**
Control público: bueno, **3.**
Control de tiempos: intachables, **5.**
Elección del trazado: los primes del autódromo, muy buenos; los restantes primes se hicieron sobre sólo dos trazados, con rectas muy largas. **2.**
Parque cerrado: excelente el sábado; muy bueno el del domingo, **4.**
Seguridad: quedaron en evidencia fallas en el servicio de sanidad. **2.**
Promoción: muy buena, pero escasa en el plano local, con evidente desinformación del público. **3.**
Prensa: muy buen servicio, con dos líneas telefónicas, fax, fotocopiadora y comodidad para trabajar, **4.**
Puntualidad: perfecta. **5.**
Total, 32 puntos (Ideal, 45)

BOLETIN DE ORGANIZACION

Fecha: 27 y 28 de abril de 1991.
Denominación de la prueba. 1er Rally Vuelta de Junín.
Elegibilidad: segunda fecha del Campeonato Regional 1991.
Lugar: caminos secundarios cercanos a la ciudad de Junín (160 km al Oeste de Buenos Aires) con dos primes en el Autódromo Regional Eusebio Marcilla.
Autoridades: Director de la Prueba, Ricardo Nasso; adjunto, José Zanetta (h); Comisario Deportivo, "Cholo" Barral.
Condiciones climáticas: muy bueno el sábado, seminublado el domingo. Presión normal, casi caluroso.
Participantes: verificaron en total 86 autos (17 de la clase 3, 15 de la calse 2, 28 de la clase 1, 15 de la clase 7 y 11 de la clase 8).
Público: numeroso en los primes del autódromo y buena cantidad en los demás.
Organización: muy buena.
Espectáculo: muy bueno en la etapa inicial.

ACCIDENTE CON CONSECUENCIAS



El binomio **Carlos Gilardoni-Juan Camarini,** con el Gacel ex Juan Flores, sufrió un grave accidente, en el cual la máquina dio varias vuelcos, quedando prácticamente irreconocible. A pesar de ello, la jaula antivuelco cumplió a la perfección su cometido, manteniendo intacta su forma y posición.
El navegante resultó ileso, no así el piloto, quien sufrió traumatismos varios, de los cuales fue atendido en el sanatorio Junín, mediante un seguro contratado por la Asociación de Rally a través de la Asociación Argentina de Volantes. En la tarde del lunes, Gilardoni fue trasladado a la Capital Federal, para efectuársele una operación en la columna vertebral.



CLASE TRES
a MENEM (H) - ZUCCHINI
Quien se ha constituido frecuentemente en el "scratch", declinó ante Traverso en los superprimes, pero acumuló ganando los primes de ruta 45 segundos al cabo de la primera etapa. Ganó el inicial de la segunda parte y cuando ya llevaba casi un minuto de ventaja sobre el Flaco, abandonó en el siguiente.

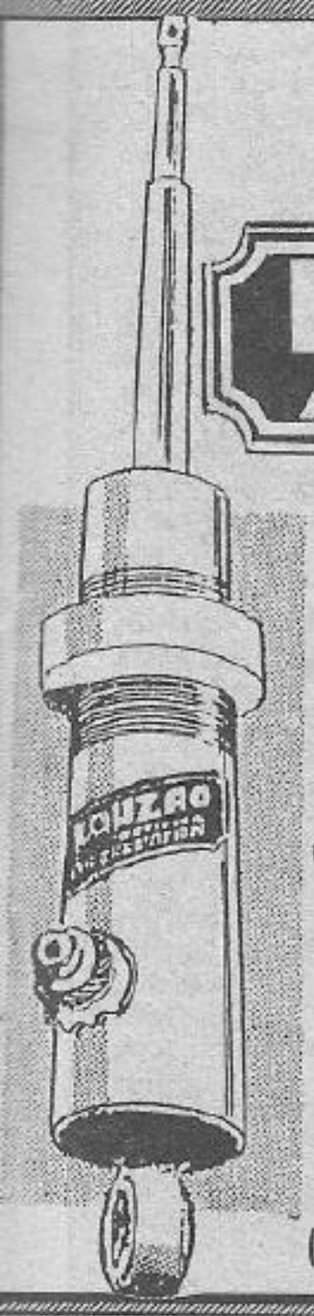
CLASE DOS
a ANDRES-ANDRES
Lo de los hermanos Fernando y Mario Andrés fue pocas veces visto: ganaron todos los primes, dejando apenas que Spataro-Ressio se les acercaran apenas en varios sectores. Otra vez, los linqueños trabjaron "a piacere", bien apoyados en el auto extraordinario que preparan Cuervo y Mario Rodríguez.

CLASE UNO
a DEGAETANI-ROLDAN
El inoportuno desinflaso de una goma en la última prueba, la uqe decidía la suerte de la carrera, privó a todos de una final electrizante, ya que los rojenses habían partido entonces con una diferencia a favor de escasos cuatro segundos. Igual hubo premio importante para los usuarios de la mecánica de "Machete" Esteban.

CLASE SIETE
a ZIPPER-DESTEFANO
El Renault 12 manejado por este porteño radicado en Rosario, y que no registraba actuaciones anteriores en el Regional (aunque sí en el Santafesino) casi hace cartón lleno. Con mecánica de Juan Ianni, se impuso en todos los primes, salvo el inicial, en que lo perdió el exceso de vehemencia.

CLASE OCHO
a DOSPITAL-GIMENEZ
Y sigue este imaginario trofeo siendo para que el adjudicatario lo adicione al triunfo. En este caso, el dúo de Chascomús parece ser el más cercano a tomar el cetro dejado vacante por el dominador de los últimos años, Beto Patrault. Perdió sólo el prime y fue por lejos el de más ritmo y consistencia entre los de 850 cm3.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PARA COMPETICION

LOUZAO® COMPETICION AMORTIGUACION

NUEVO AMORTIGUADOR REGULABLE

A LA COMPRESION Y EXPANSION EXTERIORMENTE

- PRESURIZADOS

Y TAMBIEN FIJOS

GARANTIDOS

EMILIO LAMARCA 1273
(cp.1407). CAPITAL FEDERAL ☎ 568-8024

Nick BUTACAS

- Botas
- Arneses
- Cables de Bujías (Mallory)
- Buzos Antiflama
- Cascos
- Capuchas
- Guantes
- Bobinas



Avda. BERNARDO DE YRIGOYEN 486.
MORON (cp.1708) TEL. 628-5135

APROBADA POR LA ACTC
Peso 5 Kg.

VENADO TUERTO: Ruta 8 y Pellegrini Tel. 23995. Prov. Sta. Fe.
ROSARIO: "Sagal SRL". San Martin 2369. Tel. 82-0998 (cp.2000)

Ferrea RACING COMPONENTS

Alta Tecnología Europea y Americana

TENEMOS EN STOCK TODA LA INDUMENTARIA PARA LOS PILOTOS:
CASCOS, GUANTES, BOTAS, BUZOS. TODA LA LINEA SIMPSON.

- Aros Especiales para todas las categorías.
- Resortes Especiales: todos los modelos.
- Cuentavueltas e Instrumental de Competición.
- Encendidos Electrónicos. Bombas de Nafta.

DOBLAS 892

(esq. Directorio). Capital Federal (cp.1424)

Mallory IGNITION

TEL. Fax 922-5065.
Tel. Trans. 449-3757

Vandervell Engine Bearings

Auto Meter COMPETITION INSTRUMENTS

wilwood RACING PRODUCTS

EARL'S PERFORMANCE PRODUCTS

---

25 AÑOS EN EL AUTOMODELISMO

SCALEXTRIC

1966 — automundo — 1991

SCALEXTRIC Pistas completas ..... OFERTAS
FAST Pista completa ..... OFERTAS
PISTAS DE MADERA 2-3-4-5-6 vías ..... OFERTAS

SERVICE OFICIAL

Por Mayor y menor
MOTORES MABUCHI
CHASSIS SEBRING
REPUESTOS

Martes a Viernes 10 a 18 hs. Sábados 10 a 13 hs.

CHIVILCOY 1039 (alt. Av. J.B. Justo 6700) (cp.1407) Bs.As. TEL. 69-8096

- Resortes Especiales de válvulas
- Arbol de Leva
- Todas las marcas
- Arbol de levas para motos



J.L. RAPONI
Competición

VENEZUELA 3458 - TEL 761-1586
(MITRE al 200). V. MARTELLI

DAIHATSU

DAIHATSU

AGENTE OFICIAL DESDE 1979

VENTA DE REPUESTOS NACIONALES é IMPORTADOS ORIGINALES
AUTOS Y CAMIONETAS 0 Km. Y USADOS
Envíos al interior en el día.

QUESADA 3050. (cp.1429). CAPITAL. TEL.: 544-3087/4490/0794

POTENCIAMOS

*** REGATTA * FIAT UNO * ESCORT * * LINEA RENAULT**

EN BANCO DE PRUEBA PROPIO
CON LA POTENCIA
GARANTIZADA Y A SU VISTA

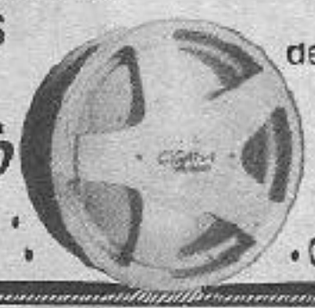
SUSPENSIONES ESPECIALES

CIGANA PERONE de Ernesto Perone

Diseño Exclusivo

Pra. JUNTA 3085
(1406)
• Capital. Tel. 611-3386

Y PARA SU AUTO UNA LLANTA DIFERENTE

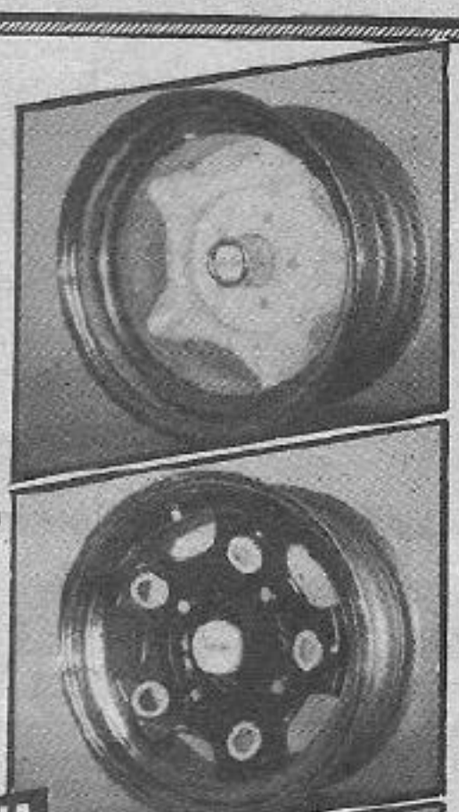


Ruedas Deportivas

RUEDAS SPINA HNOS.

★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL

Exposición y Ventas:
Avda. Fco. BEIRO 5468. Cap. Fed.
Tel. 568-5719



LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA



Adquiéralas en las mejores Casas del Ramo de todo el país.

Wild car

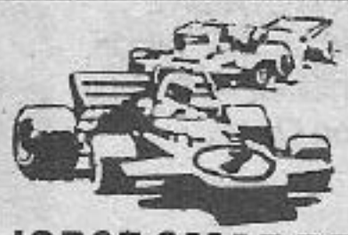
RESORTES DE SUSPENSION

Fabricación Especial por pedido para Competición
- Todas las marcas nacionales e importadas
- Fábrica y ventas

COMPAÑIA AMERICANA DE RESORTES

FONROUGE 2887. Capital
Tel. 601-7122/602-6267

La escuela que forma Campeones



ACA

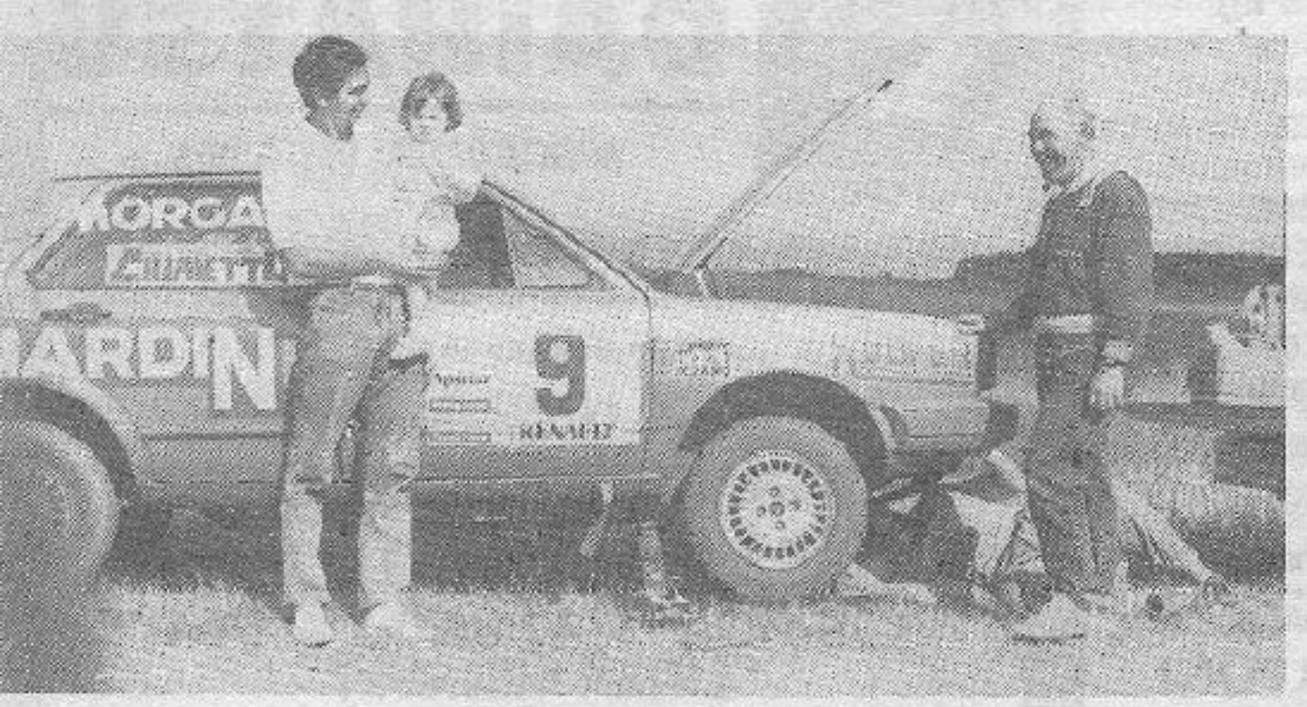
JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

A través de más de 15 años de funcionamiento permanente, nuestra escuela ha formado pilotos que luego se destacaron a nivel nacional e internacional. Estos son algunos de ellos:

Roberto GUERRERO: (Colombiano) F.Ford - F3 - F2 - F1 - F.Indy
Víctor ROSSO: Campeón FRA-F.2000 - F3 Europ.
E.MANSILLA: Ford - F3 - F.Indy
J.C.GIACHINO: FRA - F3 Sudam.
F.CROCERI: FRA - F3 Sudam.
A.BALDINELLI: Turismo Nissan - T.C. 2000
Gabriel FURLAN: Campeón Sudam. 1989 F3 - FRA
N.GURINI: FRA - F3 Sudam.
Sergio SOLMI: Campeón Argentino 1989 F.Renault
PERNIA: Turismo - TC.
D.STAMBUL: Turismo

Cursos prácticos en el AUTODROMO DE BS.AS
MARTES y JUEVES de 10 a 13 hs.
INFORMES por CARTA: Rastreador Fournier 2522. Olivos (1636) Bs.As.







__Arriba__, el R-18 de Loustó-Moreno, segundo en Junín y en el campeonato 1991. En el medio, Carlos Maisonnave —hijita en brazos— y su primo Fernando, en buena actuación en la 2. __Abajo__, Degaetani-Roldán, brillante en la puja con Otaño.

CLASIFICACION GENERAL FINAL

Ocho Pruebas Clasificatorias con 182,05 Km más enlaces

Pos	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	8	Traverso-Valentini	3-Renault 18/Ramallo, BA	1h25m56s
2º	1	Loustó-Moreno	3-Renault 18/Vª Cañás, SF	1h26m38s
3º	2	Torras-Maciel	3-Renault 18/Cordoba, Cba.	1h27m30s
4º	10	Andrés-Andrés	2-VW Gacel/Lincoln, BA	1h28m08s
5º	18	Spataro-Ressio	2-VW Gacel/Lanús, BA	1h29m08s
6º	9	C.Maisonnave-F.Maisonnave	2-VW Gacel/Cnel.Suárez, BA	1h32m53s
7º	31	Ratto-Bacalori	2-Fiat Regatta 85/Arenales, BA	1h33m09s
8º	21	Gª Márquez-Gª	3-Renault 18/Quetrequén, LP	1h33m47s
9º	11	Sercós-Berdiri	2-VW Gacel/Chabás, SF	1h35m41s
10º	17	Arroqui-Arroqui	2-Fiat Regatta 85/Cnel.Suárez, BA	1h37m48s
11º	20	Otaño-Lapalma	1-Fiat 147/Rosario, SF	1h35m41s
12º	57	Degaetani-Roldán	1-Fiat 147/Rojas, BA	1h38m36s
13º	45	Zipper-Destéfano	7-Renault 12/Rosario, SF	1h39m19s
14º	65	Prosio-Aduriz	1-Fiat 147/Pringles, BA	1h39m44s
15º	50	Castañón-Salguero	1-Fiat 147/Lomas de Zamora, BA	1h40m07s
16º	38	Matzkin-Villard	7-Fiat 128 1.3/Pringles, BA	1h40m25s
17º	12	Zenzich-García	3-Renault 18/San Luis	1h41m02s
18º	19	Bilbao-Bilbao	1-Fiat 147/Cnel.Suárez, BA	1h42m32s
19º	55	Valfiorani-Dacurso	1-Fiat 147/Lincoln, BA	1h43m19s
20º	42	Christiani-Bertinat	7-Renault 12/Cnel.Suárez, BA	1h44m49s
21º	59	Sastre-Sánchez	1-Fiat 128/Lincoln, BA	1h45m48s
22º	39	Gaviña-Vidaguren	7-Renault 12/B.Juárez, BA	1h45m49s
23º	79	Souto-Rocho	1-Fiat 128/Junín, BA	1h47m12s
24º	69	Arzeno-Macías	1-Fiat 147/Buenos Aires	1h47m59s
25º	81	Frisina-Rigo	1-Fiat 147/Rojas, BA	1h49m46s
26º	64	Padovani-Iuvone	1-Fiat 128/Lincoln, BA	1h50m22s
27º	24	Papalardo-Muhr	3-Renault 18/Tablada, BA	1h50m35s
28º	49	Piñeyro-Raffo	1-Fiat 147/Los Toldos, BA	1h51m52s
29º	77	Muzzi-Lita	7-Fiat 128 1.3/Pringles, BA	1h53m19s
30º	61	Pérez-Elozú	1-Fiat 147/Lincoln, BA	1h56m18s
31º	94	Dospital-Giménez	8-Fiat 600/Chascomús, BA	1h56m21s
32º	29	Marsiletti-Payola	2-Fiat Regatta 85/Chacabuco, BA	2h06m11s
33º	91	Bustos-Bustos	8-Fiat 600/Alejandro Korn, BA	2h08m01s
34º	92	Díaz-Márquez	8-Fiat 600/Valentín Alsina, BA	2h16m02s

Promedio de Traverso: 127,11 Km/hora
GanaronPP.CC.: Clase 3, Traverso, 3; Menem-Zucchini (Renault 18) 3; Loustó, 1. **Clase 2**, Andrés, 8. **Clase 1**, Pérez, 2; Otaño, 3; Degaetani, 3. **Clase 3**, Benitez-Sancho (Fiat 128 1.3) 1; Zipper, 7; **Clase 8**, Penelo-Pena (Fiat 600) 1; Dospital, 6; Suárez-Lanche, (Fiat 600) 1. (Uno de los primes de la Clase 3, está penciente de resolución por la CDA)

CAMPEONATO

Cumplidas dos fechas: San Pedro y Junín

Clase 3: Traverso, 18; Loustó, 31; Zenzich, 18; Ulloa, 13; Torras, 12; García Márquez, 10; Papalardo, 9; Zavaleta, 8; Milisenda, 6; Miglio, 5; Dolmatzián, 4; Menem, 3.
Clase 2: Andrés, 34; Spataro, 30; Sercós, 23; Degiovanni, 22; C.Maisonnave, 12; Ratto, 10; Arroqui, 6; Marsiletti, 4.
Clase 1: Otaño, 39; "M", Pérez, 28; Prosio, 24; Degaetani, 23; Bilbao, 18; Castañón, 13; Valliorani, 12; Sánchez, 9; Patrauli y Sastre, 4; Souto, 3; Gelpi y Arzeno, 2; Paladín y Frisina, 1.
Clase 7: Matzkin, 42; Zipper, 27; Gaviña, 23; Lasgoity, 15; Bergami, 13; Christiani, 12; Muzzi, 8; Brosa y Benítez, 1.
Clase 8: Pereto, 28; Dospital, 26; Bustos, 17; Lujan, 15; Díaz, 14; Suárez, 2.
Próxima fecha: La Rioja, 11 y 12 de mayo de 1991.

provocaría un gambito de navegantes, ya que el Flaco seguiría con **Dandy Pittorino**, mientras que Dortia guiaría al nuevo piloto.

ASAMBLEA. En el hotel Avenida, de Junín, se realizó la Asamblea General Ordinaria de la Asociación de Rally, la que prácticamente confirmó para un nuevo período a las autoridades de la anterior Comisión Directiva, esto es manteniendo como presidente a **Carlos Odón**, como secretario a **Alberto Descotte** y como tesorero a **Juan Odriozola**, incorporándose a los forasteros **José Matzkin** (de Coronel Pringles) y **Patxi Otaño** (de Rosario) como protesorero y prosecretario, respectivamente. Nuestros deseos de buena gestión.

PRENSA. Funcionó en la sede de la empresa **Citerco**, dedicada a la telefonía rural en la que abarca grandes zonas de Buenos Aires y San Luis. No fueron sólo las instalaciones, las puestas para facilitar el trabajo periodístico, sino que el personal de la compañía, encabezado por su titular el ing. López, dieron una mano a todo el que la necesitaba, mucho más allá de su obligación. Gracias.

REAPARICION. Tras una ausencia de más de un año, volvió al rally el binomio conformado por **Fernando Marino** y el **Bicho Ghilini**. La alegría estuvo ausente en el siempre jocundo grupo, por la escasa performance del Regatta, en el único prime del que tomaron parte. Los platenses amenazan volver, con más potencia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba, *el lanusense Spataro (navegado por el entrerriano Ressio) pusieron todo pero no pudieron quebrar la hegemonía impuesta por los Andrés. Fueron segundos en la clase 2, y en* ***cuatro pruebas*** *llegaron muy cerca de los linqueños, pero...* ***Abajo,*** *dos de los constantes animadores de la clase 8; el Fiatín amarillo es el de los triunfadores Dospital-Giménez; el rojo de Díaz-Márquez.*

CAMPEONATO DE SUPERPRIMES

Luego de finalizada la carrera de Junín, en la vecina localidad de Los Toldos, exactamente en un trazado dentro del balneario municipal de Los Toldos, se cumplió la segunda fecha de este Campeonato. Luego de las eliminatorias, la definición por clases se realizó de la siguiente forma: en la Clase 3 definieron entre Traverso y Guerra, en la 2 la disputa final quedó entre Andrés y Sercos, en la 1 Prosio se las tuvo que ver con Bilbao; Matzkin con Gaviña en la clase 7 y Dospital con Busto en la 8.

Las pruebas se desarrollaron ante un muy numeroso público, pero como ya sucedió en la primera carrera en Ramallo, esto no se vió reflejado en boletería, algo que seguramente tendrán que preveer los organizadores y pilotos, ya que la recaudación es compartida por todos.

Los ganadores finales fueron: **Juan María Traverso** (Renault 18) en la clase 3; **Fernando Andrés** (VW gacel) en la clase 2; **Gabriel Prosio** (Fiat 147) en la clase 1; **José Matzkin** (Fiat 128) en la clase 7 y **Sergio Dospital** (Fiat 600) en la clase 8. **Campeonatos: Clase 3** Traverso, 20 puntos; Guerra y Banfi, 8. **Clase 2**, Pivarc, 12 puntos; Andrés y Sercos, 10. **Clase 1**, Prosio, 16 puntos; Castañón, 12; Bilbao, 10. **Clase 7**, Matzkin, 20 puntos; Gaviña y Bianco, 6. **Clase 8**, Penelo, 10 puntos; Sierra, 6; Luján, 4. (Esta clase no otorgó puntos en Los Toldos, por no llegar al mínimo de autos largados).

turismo carretera

40 AÑOS DESPUES

LOS HERMANOS

La historia se repite. Los dos hermanos, diez años más tarde, nuevamente ocupan los niveles más altos, del TC. Sin embargo, no es lo mismo, "**mucha agua pasó por debajo del puente**" desde aquellos primeros tiempos de los '80. Superaron el conflicto generacional que les proponía un padre con predilección por Dodge y se volcaron a la marca de sus amores: Ford. Mérito por un cambio que fue exitoso, pero también mérito por haber alcanzado este nivel juntos, con preparaciones diferentes, en dos talleres separados y con limitado intercambio de información respecto a los motorés. Así llegaron a sus triunfos en las dos últimas de TC, la punta del campeonato para Tony, y Oscar en un amenazador tercer lugar.

Los personajes son bien [illegible] vamos a refrescar.

El ex-campeón, el menor de los Aventín, es "Tony" que puede sonar como diminutivo de su nombre —Antonio—, pero que también tiene que ver con un carácter jovial, bromista empedernido, despitado que desorienta con su gesto serio atrás de generosos bigotes, arrebatado y temperamental.

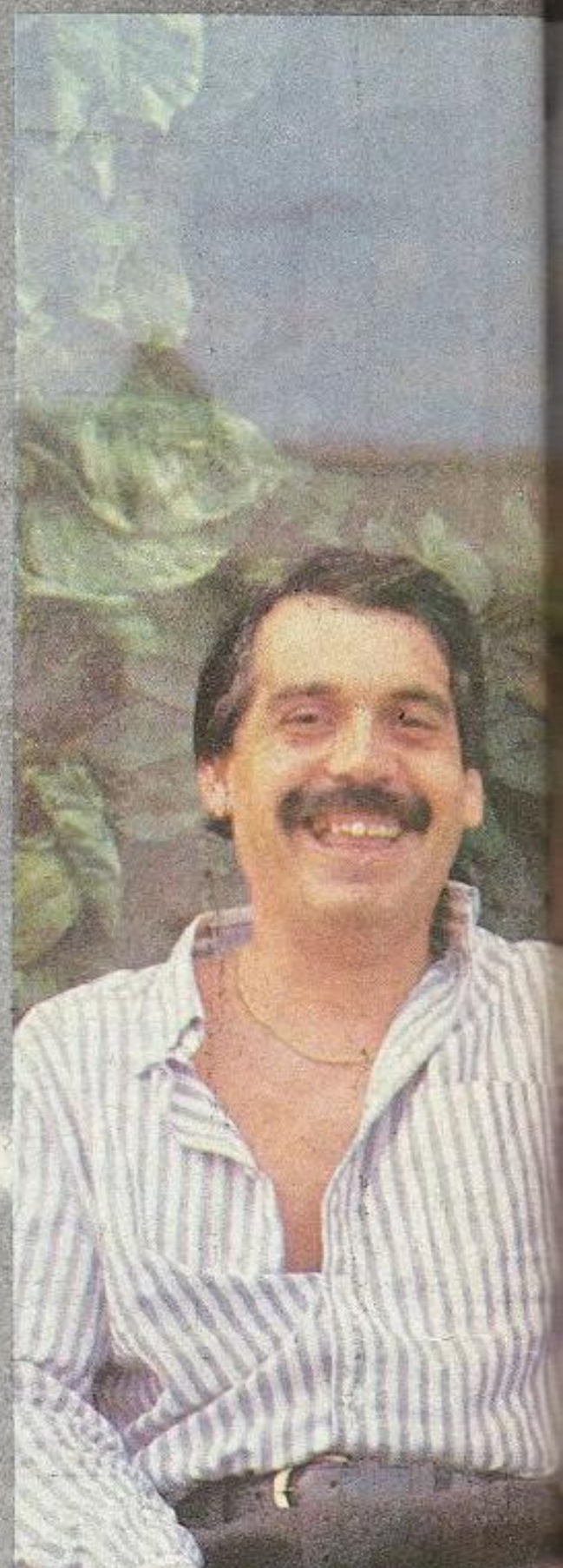
Oscar, "El Puma" es el polo opuesto. Mayor que Tony, orgulloso hasta la altivez (que a veces se confunde con soberbia). Amigo de hablar claro y sin anestesia... quizá por ser más sufrido, quizás por ir de frente. Todo un ejemplo

Por: Ricardo Delgado
Fotos: Enrique Bianco





"Ley primera" al decir del Martín Fierro, que en este caso queda bien en evidencia. Con una cohesión que ni siquiera se había manifestado cuando Antonio -el menor de los hermanos- se coronó al principio de los '80. Por el protagonismo de sus dos últimas victorias, que los proyecta como aspirantes al título '91. Un momento muy especial para Oscar "Puma" y Antonio "Tony" Aventín, que sólo una familia con esa trayectoria y ese apellido puede vivir como ellos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE LOS GALVEZ, LOS *AVENTIN* APUNTAN AL MISMO CAMINO

SEAN UNIDOS...



Foto mayor: "Tony" Antonio (padre) y Oscar Aventín estrechados por un solo vínculo:la victoria. Las dos competencias de autódromo disputadas hasta el momento quedaron en manos de los hermanos de Morón. Arriba: Al menor de los Aventín, le correspondió la victoria en el circuito porteño. Abajo: Con la misma marca, y similar contundencia, el "Jeque" se llevó el triunfo en Balcarce.

Dos sonrisas y un pensamiento en común: obtener el Campeonato del Turismo Carretera en esta temporada. A los lazos familiares y afectivos, ahora se le sumó el de la victoria. La misma marca, con diferentes alternativas, fue el vehículo elegido por los Aventín, para ponerse en lo más alto del T.C. actual.

AVENTIN PADRE: "DOS EPOCAS MUY DISTINTAS"

Antonio Aventín (Padre), presente en la nota desgranó algunos conceptos sobre la categoría, a la cual está ligado por medio de sus hijos. "Si bien este momento que estamos viviendo es muy similar a aquél —a comienzos de los '80— cuando Tony salió campeón y entre él y Oscar ganaban bastante seguido, tiene algunas diferencias.

"En primer lugar la evolución que han sufrido los autos en estos diez años que pasaron. Ahora todo está muy tecnificado y el nivel es mucho más profesional. Realmente, son dos automovilismos distintos que si bien tienen una base similar, transitan caminos diferentes.

"Personalmente, me gustaba más aquella época, donde todo se hacía en un clima de gran camaradería. Ahora las cosas son más frías, lógicamente, por la evolución que sufrió la categoría.

"Este es un gran momento para nosotros y lo disfrutamos igual que aquél, pero lo años pasaron, la categoría cambió y no es lo mismo, aunque sólo por lo que evolucionó el TC. A nivel familiar, es una gran satisfacción aún a pesar de mi predilección por los Dodge y si bien con otra intensidad, lo vivimos con mucha alegría. Que tanto Oscar como Tony, mis dos hijos, estén pasando por este momento tan especial, lleno de alegría y satisfacción a cualquier padre."



del "tómelo o déjelo", con mucha fibra, sentir profundo y convicciones firmes.

Como se advierte, esta última parte de la historia no cambió mucho los personajes, salvo más años y menos pelo, parecen ser los mismos. Lo que cambió fueron las circunstancias y su relación. Recuperaron, no obstante, un protagonismo por el que en estos diez años, rondaron con altibajos. Oscar con esporádicas victorias, Tony sin triunfos en casi nueve años (**"a pesar que un par de temporadas atrás, pelée el campeonato sin haber ganado en el año."**

CAMBIOS FUNDAMENTALES

—¿Qué cosas cambiaron de aquella a esta época?

Oscar: "Que estamos más viejos. Sin embargo, ganamos en experiencia y esto pesa, hasta desbalancea. De haberla tenido en aquella época, hubiera ganado muchas carreras. Recuerdo que paré en 11 carreras yendo en punta."

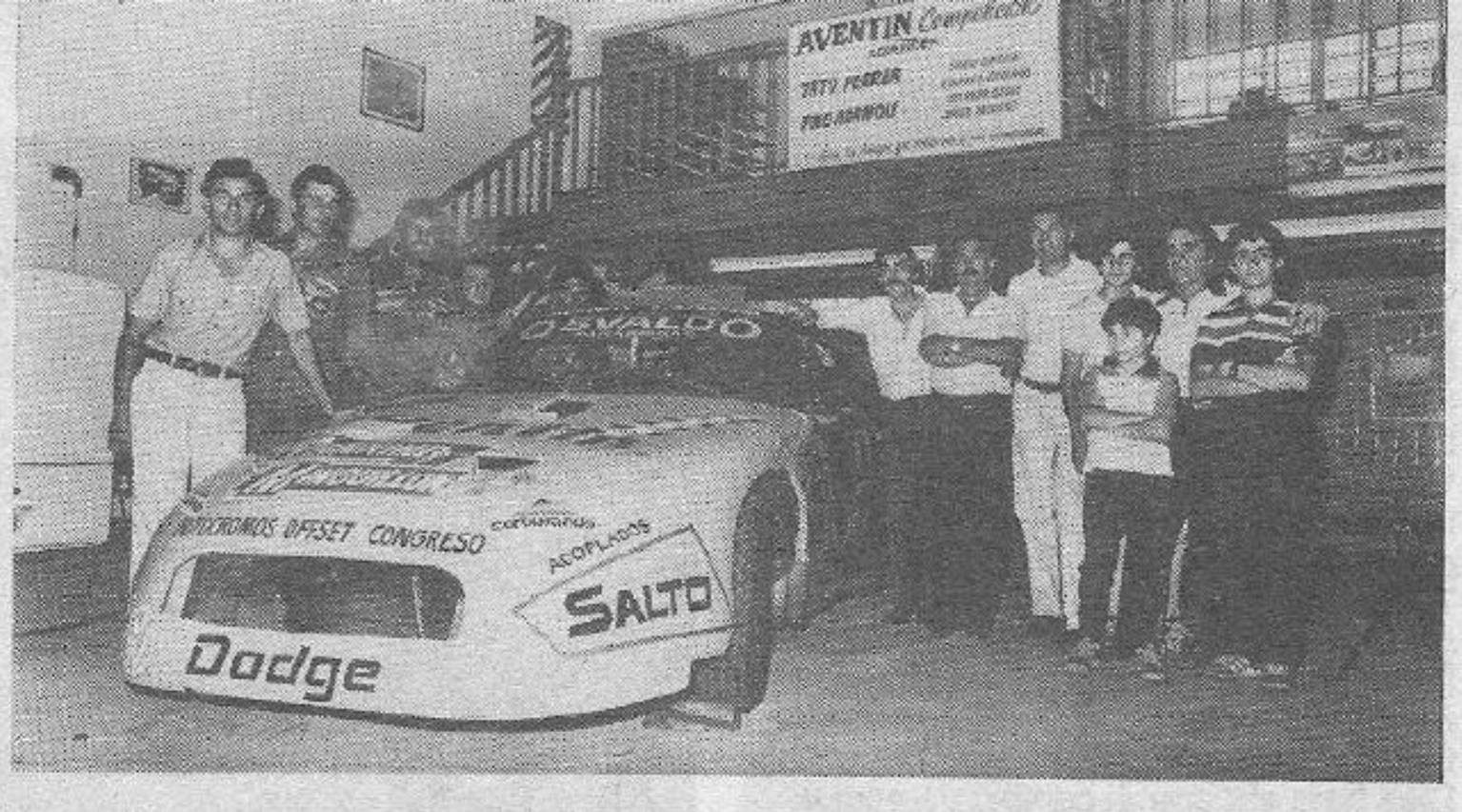
Tony: "Fue fundamental la experiencia que acumulé".

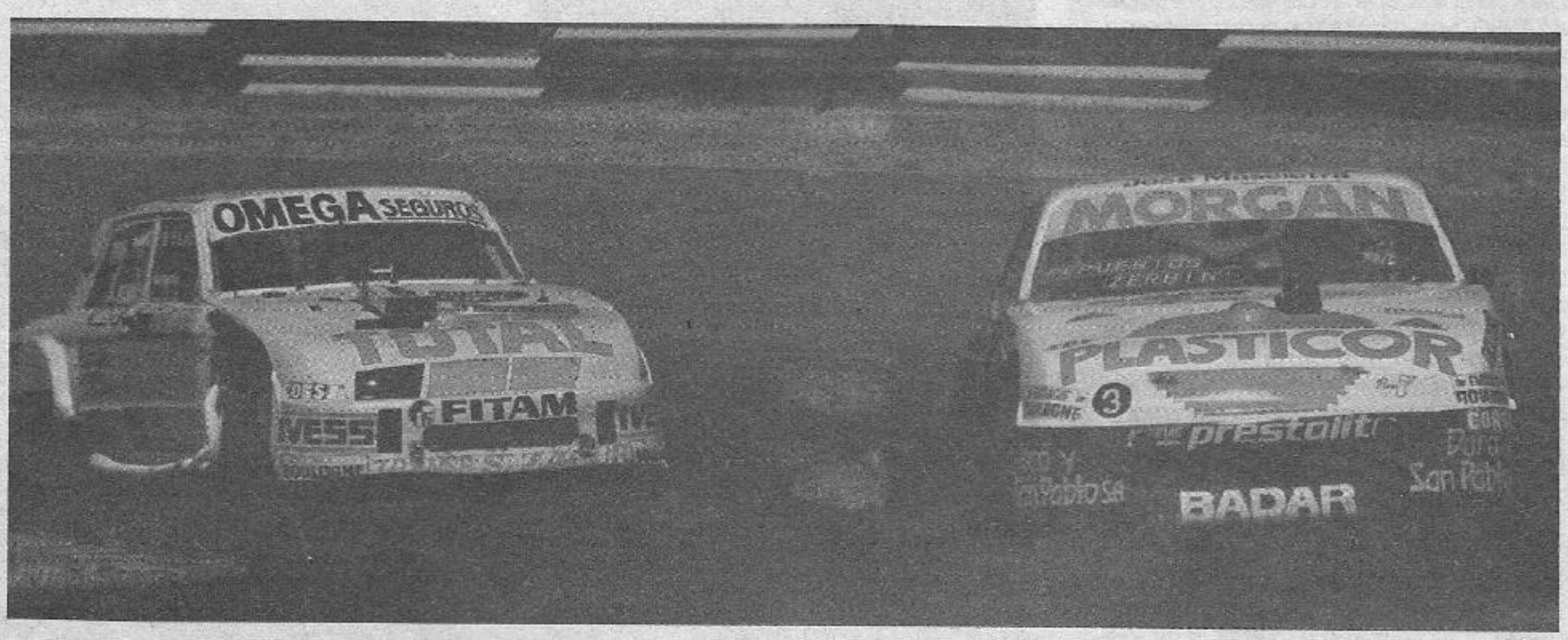
—¿Cómo se puede traducir esto?

Oscar: "En aquellos momentos no tenía un buen equipo y me faltó poder táctico para revertir los tres subcampeonatos que logré. Los motores se rompían porque yo sólo apostaba a la velocidad y no a la confiabilidad. Dirigía el taller donde armábamos el auto y eso no iba, no cumplí correctamente mi función."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Derecha: Viejos tiempos junto a su padre, Fino Adamoli, y al resto del equipo. Centro: Tony a la caza de Mouras en Balcarce. "Realmente será un duro adversario. Me impresionó el rápido rendimiento de su nuevo auto." Abajo: Más de treinta años de las actuaciones de Oscar y Alfredo Gálvez, los Aventín siguen sus pasos. Categoría no les falta.





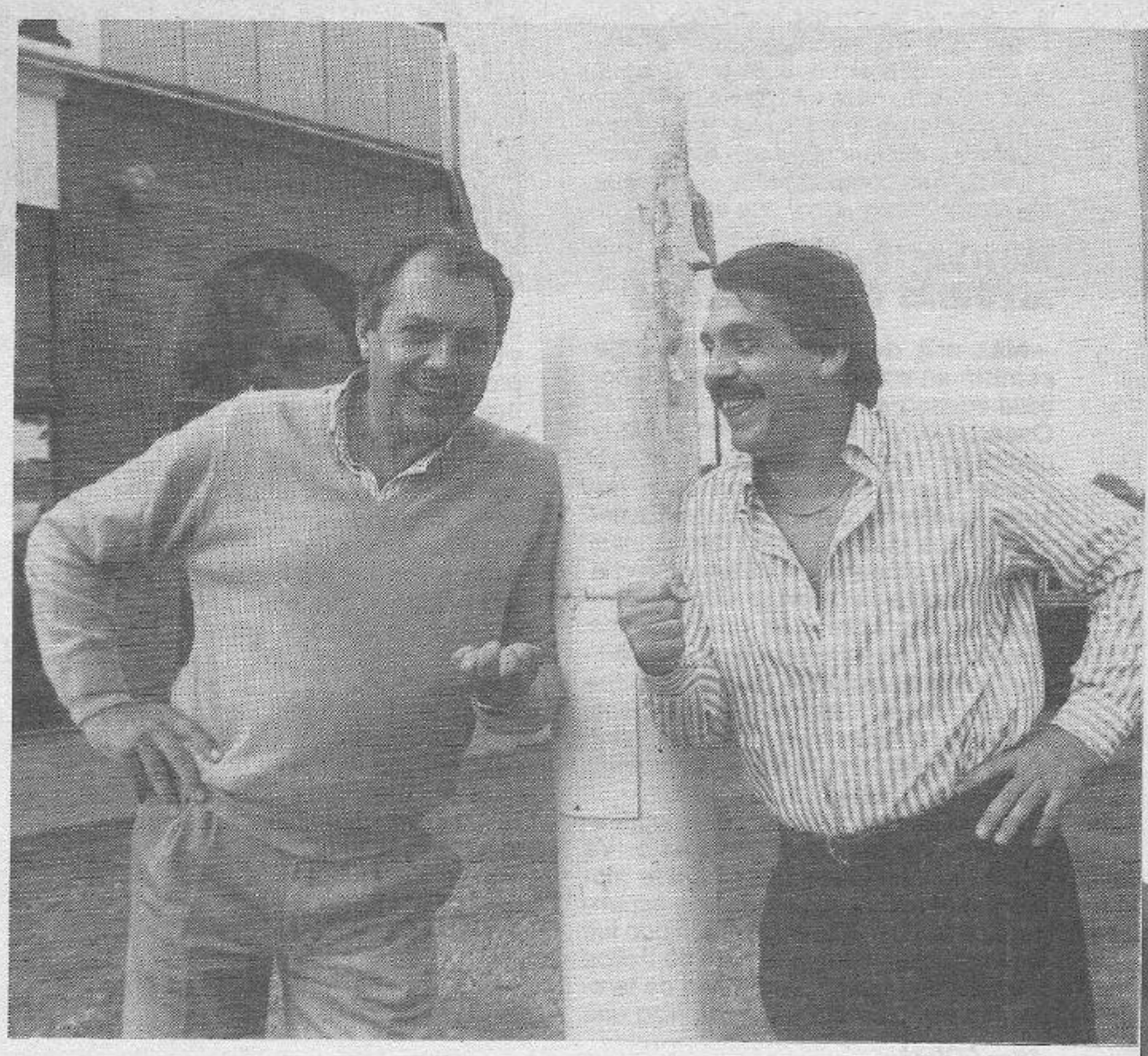
Tony: "Corrí con un mismo motor todo el año, que era muy bueno, pero también era un gran riesgo. Sin embargo, las cosas se nos presentaron solas y así salimos campeones. Por ejemplo, en el '88 pelee el campeonato con inferioridad mecánica, pero mejor organizado y sin embargo, no se dio. Hubiera sido una buena catapulta para proyectarme como el candidato del año."

—¿Qué diferencia hay entre aquellos rivales y estos?

Oscar y Tony: "Ninguna. Sólo que antes teníamos dos o tres y ahora hay como veinte."

—¿Cómo llegan nuevamente a los primeros lugares con esta continuidad?

Oscar: "Hablamos mucho sobre el tema de hacer un equipo con Hugo Viola. Después de andar por muchos talleres, visitar preparadores y buscar distintas alternativas, encaramos un desarrollo propio de suspensiones con mi acompañante Crisanto Rego. (libros de por medio). Nos fue bastante bien. Pensá que hay más de 20 pautas distintas que son aplicables para ejes rígidos (altura del auto, distintos tensores, otros elásticos...). Con los libros en la mano, interpretamos la que los resultados de las pruebas nos indicaron. Después, todo fue cuestión de probar —algo que antes no hacía con la misma intensidad—. Por otra parte, hablamos mucho con Tony sobre el tema (un diálogo que antes no teníamos) y si bien en la pista cada uno



hace la suya, trabajamos más en conjunto y consultándonos constantemente. Como los motores tienen mecánica diferente (Nicotera atiende el mío, Díaz el de Tony) nuestro diálogo termina allí. Bueno, como decía, cuando llegamos a la conclusión de que podíamos tener un buen auto, nos decidimos con Hugo Viola encarar la organización de nuestro propio equipo. Diría que el empuje de Hugo decidió todo."

Tony: "Con el Dodge teníamos 1 segundo menos en el km. Sin embargo, había arreglado todo para seguir con la marca. Allí fue cuando se dió la alternativa de Angeletti; hablé con Roberto Díaz para encarar el cambio de equipo en 1990. Los resultados no aparecieron al principio y así llegamos a los primeros días del '91 cuando me decidí a armar el equipo de Morón. Me junté con el amigazo Simón Zacur y juntos fuimos a hablar con Díaz, Leo, Lucas y Alfredo López para componer el equipo. También arreglamos con Giambrone (que interviene con un 70% de su tiempo completo para mi auto). Roberto es prácticamente exclusivo y está entre 12 y 14 horas trabajando en los motores del auto."

—Con la actuación de cada uno así planteada, ¿Qué pasó en las primeras carreras?

Oscar: "Intuía que andaríamos bien por la actitud de Nicotera, quien se tenía mucha fe y no es hombre de andar macaneando. Santa Teresita confirmó lo que suponía. A pesar de que el auto patinaba bastante, el motor iba muy fuerte. Eso, sumado a la actitud de Viola, me dio muchas esperanzas".

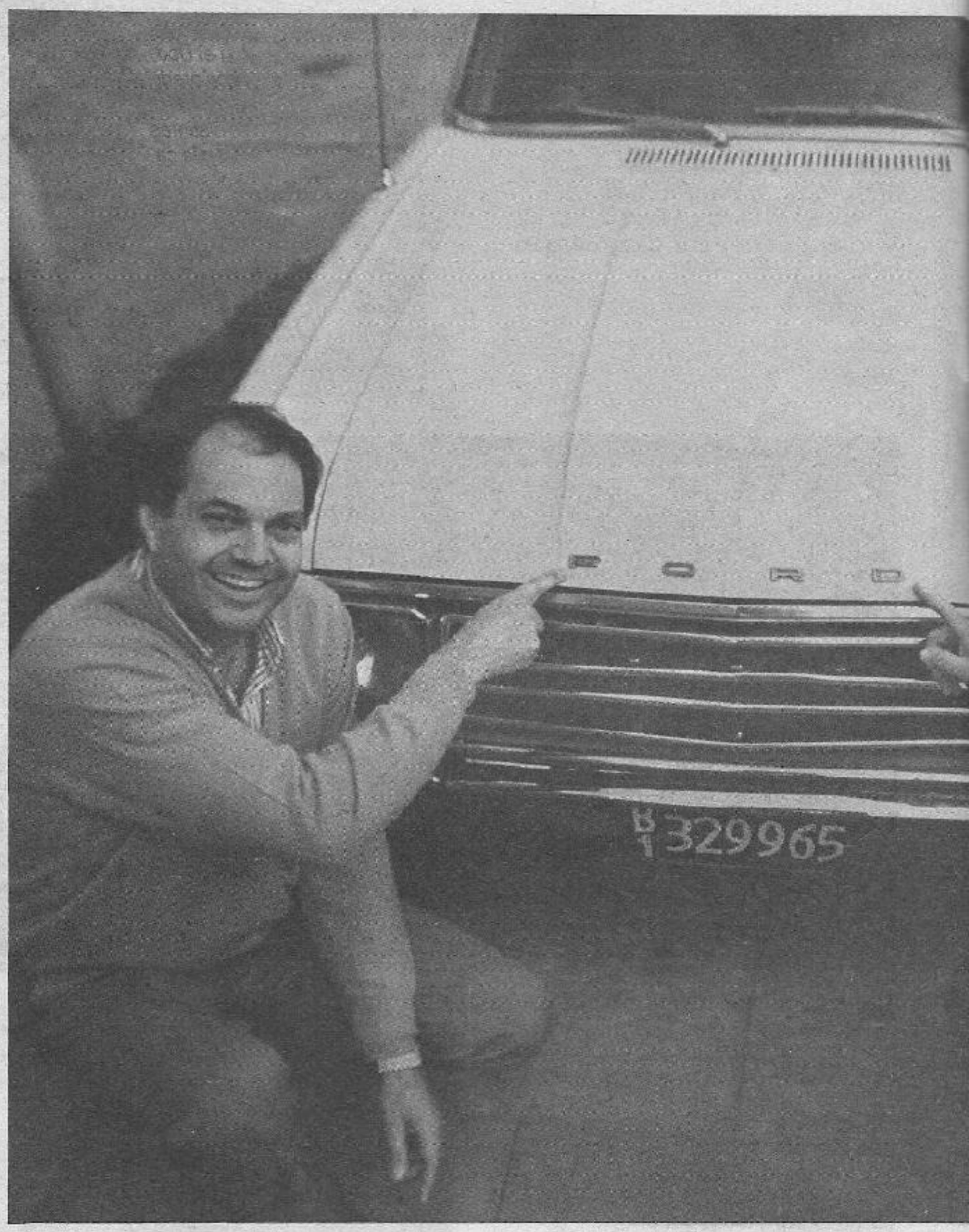
Tony: "Sabía que podíamos andar bien, mi única duda era que no teníamos el chasis puesto para ruta (cosa que pudimos comprobar con Giambrone en pruebas previas en Oliden). Sin embargo, el auto se comportó muy bien, lo que me alentó a seguir por ese camino."

MOTIVACIONES, ALEGRIAS Y EXPECTATIVAS

—Más allá de este momento, algo cambió en ustedes respecto a la actitud en las carreras...

Oscar: "Volví a tener alegría al saber que puedo pelear cada carrera. Hacía mucho que no me pasaba esto, me siento confiado, muy agrandado. En estos últimos diez años tan desparejos, siempre acompañé a la categoría con la alegría propia de quien ve que la actividad crece, mejora y va en el camino correcto. Eso se tradujo en pelear siempre, por el puesto que fuera, cosa que no advierto en varios pilotos de punta que sólo buscan cierta gloria y nada más. Ahora tengo alegría por partida doble y eso es bueno para mí."

Tony: "Cuando salí campeón logré el objetivo que me había propuesto. Ya estaba cumplido y a partir de ese momento sólo corrí para divertirme, sin ninguna motivación más que esa. Todo fue así hasta que manejé el auto de Felipe Salgado, sin embargo, a mitad de temporada me bajó del auto, me hizo una



zancadilla... Me enojé mucho, con ellos y conmigo. A partir de ese momento, me propuse reaccionar. No tenía mi auto, ni preparador, ni nada... Fue entonces cuando apareció Simón Zacur. Compramos el auto de Alcuaz, hablamos con Roberto Díaz y empezamos de nuevo. Creció mi motivación y experimenté algo que nunca había sentido, la ansiedad de correr para ganar... Cuando tenés el auto lo querés usar todo".

—¿Cuáles son las expectativas actuales?

Oscar: "Sumar buenas actuaciones y mientras tanto lograr algunos cometidos, por ejemplo, ganar en ruta. Por lo pronto soy consciente hasta donde damos yo y el auto. Seguiré buscando resultados, pero sin arriesgarme por tonterías."

Tony: "Volver a ser campeón".

FRENTE A FRENTE

—¿Qué pasaría de tener que definir el título entre ustedes dos?

Oscar: Si llegáramos a esa instancia, seguramente él se lo merecería igual que yo, pero no le voy a aflojar. Tenemos los mismos derechos y se lo pelearía con las mejores armas ¡eso sí —de mi parte— sería una lucha leal.

Si yo tuviera esa posibilidad es porque en ella también tuvo mucho que ver Tony por el intercambio cosntante de datos que tenemos y lo menos que puedo hacer es comportarme lealmente. Quiero ser muy sincero en esto porque cuando Tony salió campeoón y yo "sub", dije que para mí era lo mismo que ser campeón, pero en el fondo sabía que no era lo mismo. No quiero equivocarme otra vez conmigo ni con nadie".

Tony: "Ya soy campeón y Oscar no, y en cualquier caso ello sería condicionante. Sin embargo, si yo levantara para que él fuese campeón sería algo deslucido. Una forma de menoscabar a mi hermano, a sus seguidores y a toda la gente que nos va a ver. Dejo esa alternativa para la suerte, el destino o Dios, por ahora me preocupo en que

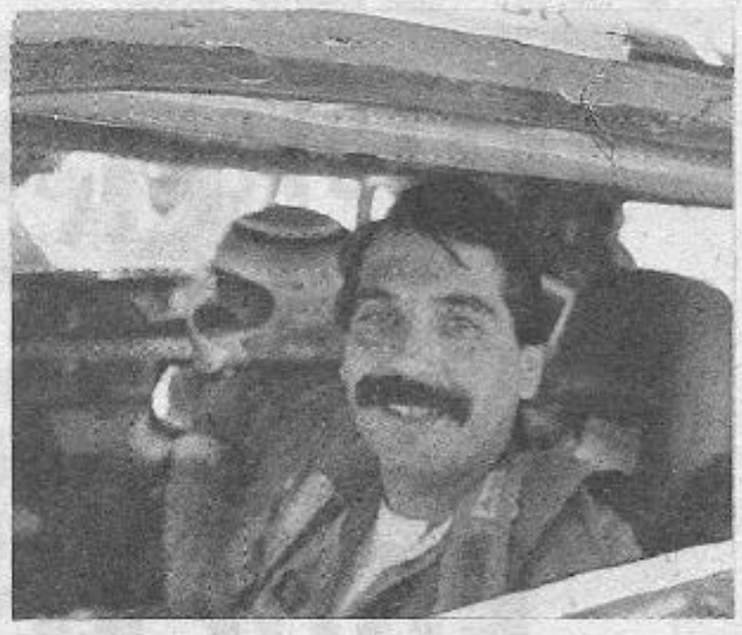
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

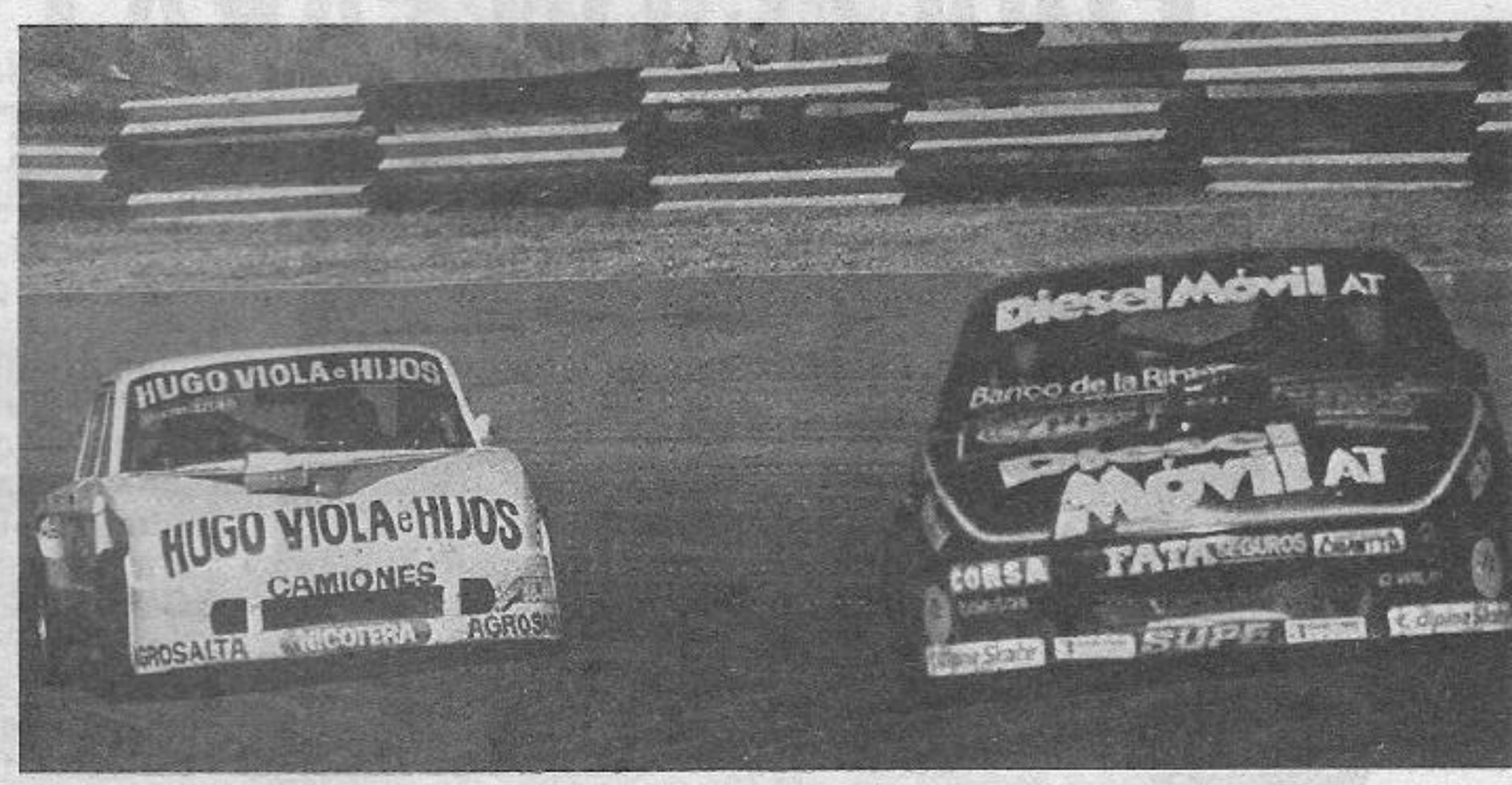


1- Todo un símbolo actual: Los Aventín y un Ford. 2- Con el Dodge campeón del '81, marca predilecta del padre. Luego se decidirían por el Falcon. 3 y 4- distintas situaciones que preceden a la carrera. Mientras Oscar chequea Tony se distiende. 5- Palmo a palmo con el "Pato" Morresi en "La Barrosa". Finalmente Oscar ratificó su buen momento.









esa posibilidad sea concreta, después veré..."

SOBRE RIVALES Y PLANTEOS

—¿Cuáles son los principales rivales que tienen?

Oscar: "Rivales son todos, pero si tuviera que definirlos por actitudes, diría que la contundencia de Castellano, la perseverencia de Mouras, la continuidad de Satriano y la sabiduría de Omar Wilke con Morresi. En realidad, creo que tendremos más rivales, pero comento lo que más me llama la atención de estos."

Tony: "Pienso igual que Oscar, habrá que ver con qué se aparecen los rivales de turno."

—¿Cómo plantearán las próximas carreras?

Oscar: "Mi actitud al respecto pasa por el orden técnico: tratando de buscar más potencia en el motor. A pesar de que se dio marcha atrás con el reglamento, los Chevrolet siguen siendo muy veloces; Mouras y Morresi lo han demostrado en ruta. En autódromos les podemos pelear porque tenemos un auto muy equilibrado, pero en ruta tienen ventaja. Nicotera está trabajando "a full" para lograr algún caballito más para emparejar las cosas".

Tony: "Cada carrera es una película diferente y hay que interpretarla de acuerdo a como se da. Eso lo mediré desde arriba del auto —tal como hice en Balcarce cuando el auto dejó de rendir y ví que no podía ganar—. Eso sí, hay que estar muy atento a lo que aparezca y tener agilidad para improvisar rápido. Pienso correr de la manera más inteligente posible en función de un objetivo final."

Oscar: "¿Ves?, a eso me refería cuando hablaba de la comunicación que tenemos ahora. En Balcarce, a Tony se le "cayó" el auto por un problema en los elásticos; bueno, ya le dí un dato para que nunca más le pase eso."

El mensaje final del mayor de los Aventín, a modo de frase, fue elocuente. Habla de otro concepto en sus relaciones, muy cercano al verdadero sentido de la palabra "hermano". Sin duda, esta gran etapa de los Aventín tiene que ver hasta con eso. Un momento más importante al que se suman alegrías y triunfos y que —seguramente— Tony y Oscar Aventín querrán que no termine nunca. Sin duda, una comparación con los Gálvez es muy tentadora (hasta para ellos mismos), aúnque sabemos que en el fondo, estos diez años, duros, complicados y hasta traumáticos, sirvieron para mucho más que eso, porque forjaron una realidad que les permite vivir este momento, simplemente, como hermanos.

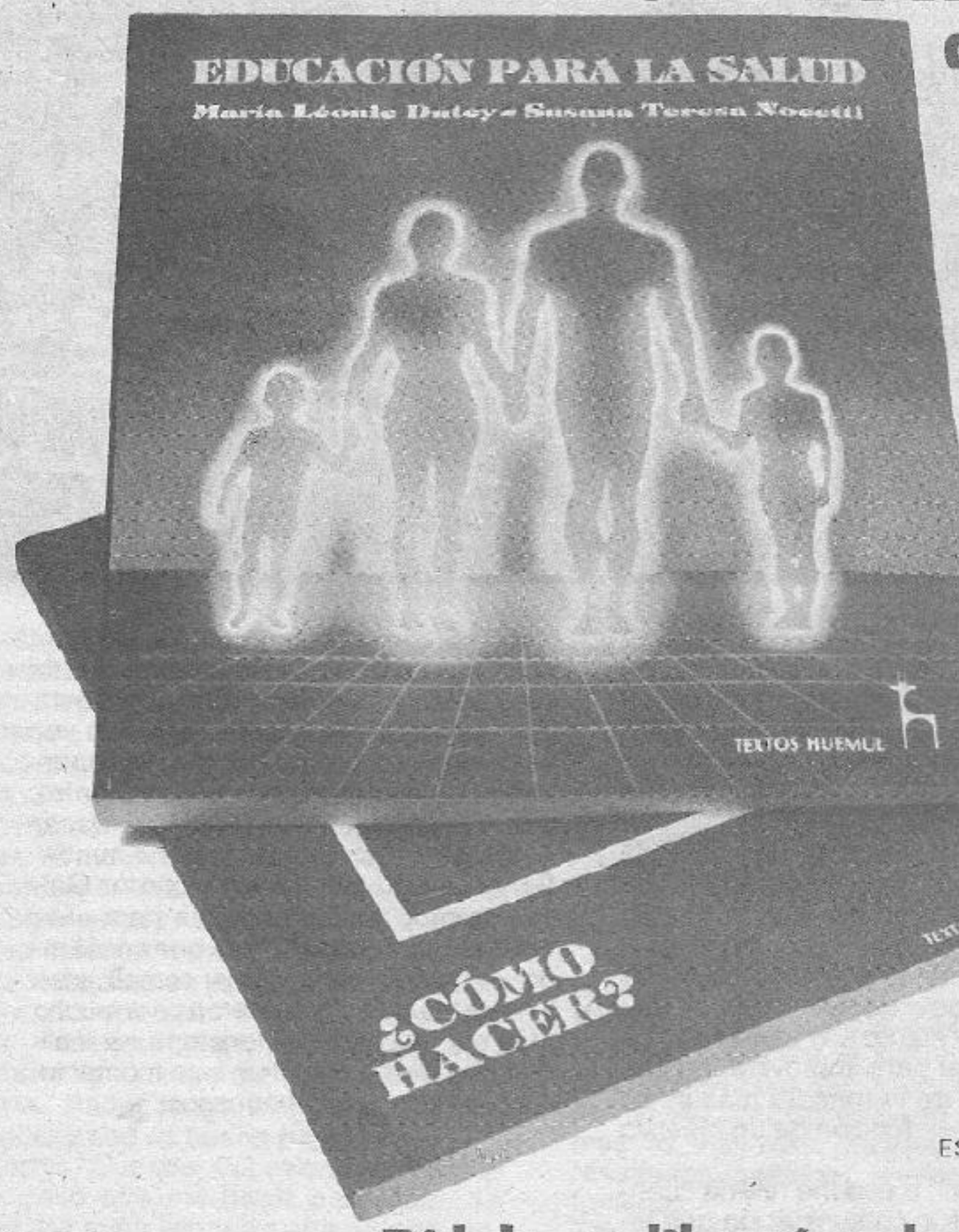
PELIGRO

EL SIDA ACECHA
LA DROGADICCIÓN AUMENTA
LOS ACCIDENTES SE MULTIPLICAN

¡DEFIENDA SU FAMILIA!

Sepa qué hacer y cómo hacerlo
a través de una obra clara y actualizada:

EDUCACIÓN PARA LA SALUD
de DUTEY-NOCETTI



El libro de consulta permanente para usted y los suyos, que se entrega acompañado por una sencilla guía práctica.

Las profesoras MARÍA LÉONIE DUTEY y SUSANA TERESA NOCETTI son autoras de textos que han alcanzado enorme éxito: **Biología 1, Biología 2, Biología 3** y **Biología 4,** para la enseñanza media.
EDUCACIÓN PARA LA SALUD ES LA CULMINACIÓN DE SU OBRA.
Responde a los programas de 5º año del bachillerato y 4º comercial, pero su contenido trasciende la escuela: fue concebido para que los padres protejan la armonía física y espiritual de sus familias y para que los jóvenes aprendan a formar hogares sanos y felices.

EDUCACIÓN PARA LA SALUD (480 páginas) habrá de acompañarlos muchos años, clarificando sus problemas y las etapas de desarrollo de sus hijos.

ES UN TEXTO HUEMUL — DIVISIÓN DE editorial abril

Pídalo en librerías de prestigio como...

EN CAPITAL: LIBRERÍA RODRIGUEZ, Cabildo 1845 - EL BUEN LIBRO, Cabildo 1887 - MANUEL OBES, Rivadavia 8914 - AYALA, Santa Fé 3099 - EL ATENEO, Florida 340 - RODRIGUEZ, Sarmiento 839 - DEL VIRREY, Virrey Loreto 2409 - NEW WELCOME, Cabildo 1567 - EN GRAN BUENOS AIRES: MARCIANO, Belgrano 131, San Isidro - RENOIR, León Gallardo 1702, San Miguel - JUVENILIA, Calle 49 Nº 539, La Plata - EN INTERIOR: ERASMO, San Martín 3330, Mar del Plata - LIBRERÍA ROSS, Córdoba 1347, Rosario - CATEDRAL S.A., Bv. San Juan 32, Córdoba - LUCENA GUTIÉRREZ Y CIA., Salta 2560, Mendoza.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Este mes

Parabrisas

prueba el

NISSAN BLUEBIRD 1.8-SE SALOON

con Carlos Reutemann al volante

Road-test a fondo del "Falcon a la japonesa".
Un tradicional "auto insignia" de la prestigiosa marca oriental que usted debe conocer.

Ginebra. Servicio especial:
TODOS LOS TOP CARS DEL '91.

Resultado final:
ELECCION "EL AUTO DEL '90.

Nuevo servicio:
PRECIOS DE TODOS LOS REPUESTOS ORIGINALES.

Presentaciones:
EL FABULOSO ALFA ROMEO PROTEO.
LA AVANZADA FIAT TEMPRA STATION WAGON.
EL CURIOSO KOENIG C-62.

Investigación:
COMO SE COMPRA UN AUTO EN LOS ESTADOS UNIDOS.

Reportaje:
NIKI LAUDA HABLA SOBRE SU VIDA ACTUAL Y ANALIZA LA F-1.

Manéjese mejor con

Parabrisas





corsa a fondo

TURISMO NACIONAL Y FORMU

DIA DE CAMPEONES

Por Duilio Caro. Fotos: Enrique Perrupato y D.C.

En efecto, salvo la Clase Tres del Turismo, en la cual se impuso el rionegrino González, en las demás especialidades fueron ganadores, los autos con el Nº 1.
Ninguna de ambas categorías cumplió con las expectativas: el Turismo, por las diversas descalificaciones, y los Monopostos, por su escasa cantidad, ya convertida en un mal crónico

LEA CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DOS EN MAR DEL PLATA, PCIA. DE BS. AS. (28/4/91)

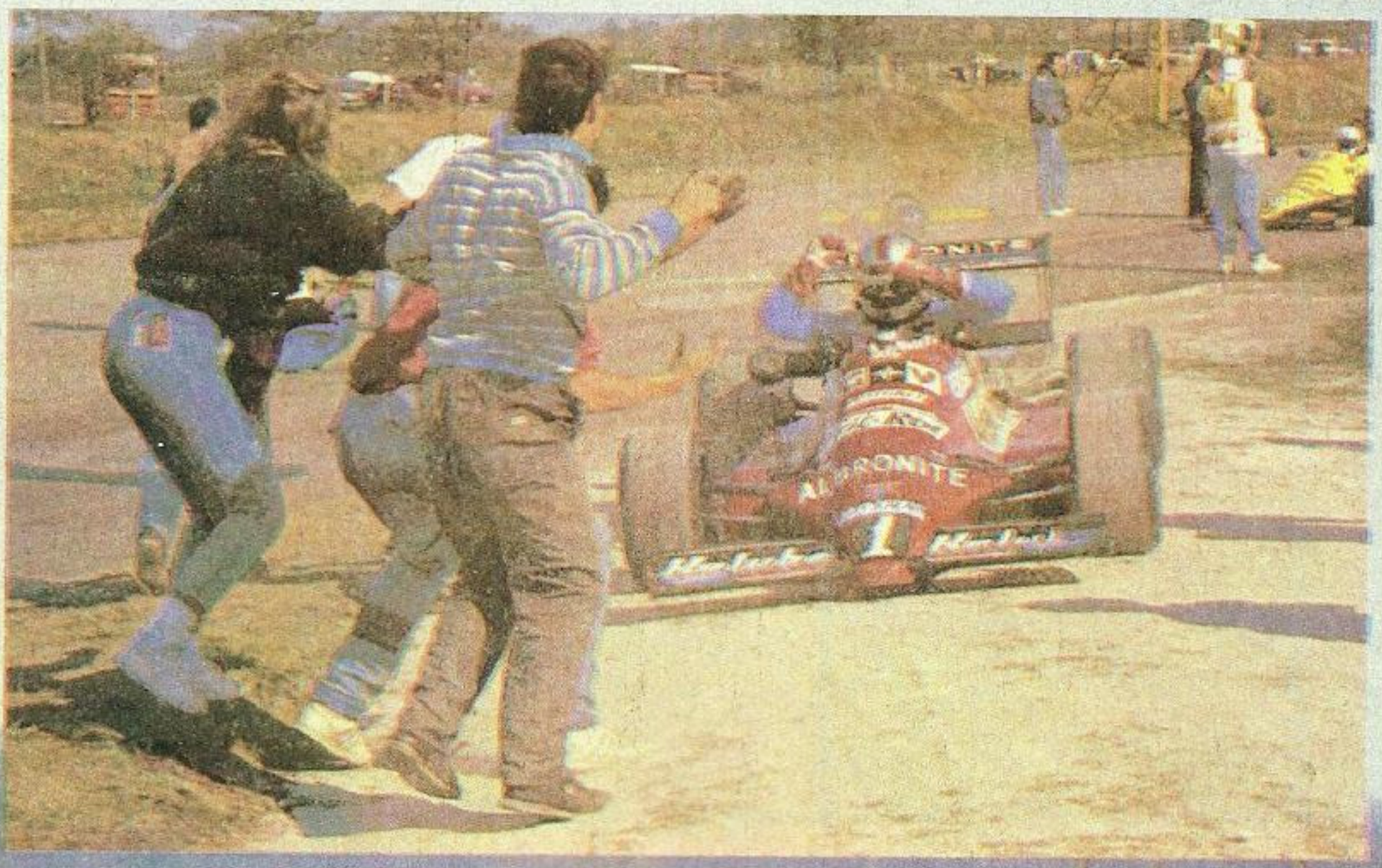


Foto mayor: *primer ingreso, de la Fórmula Sierra, en la curva Uno del trazado marplatense. Del Campo lidera el pelotón y lo siguen: Bailo, Stambul, Fierros y Patti.* **Arriba, izquierda:** *el podio de la Clase Dos, Verna, Zanatta y Rodríguez y el saludo de estos dos últimos.* **Arriba, derecha:** *Gabriel Massei llega alborozado y con medio cuerpo afuera del cockpit— al parque cerrado.*





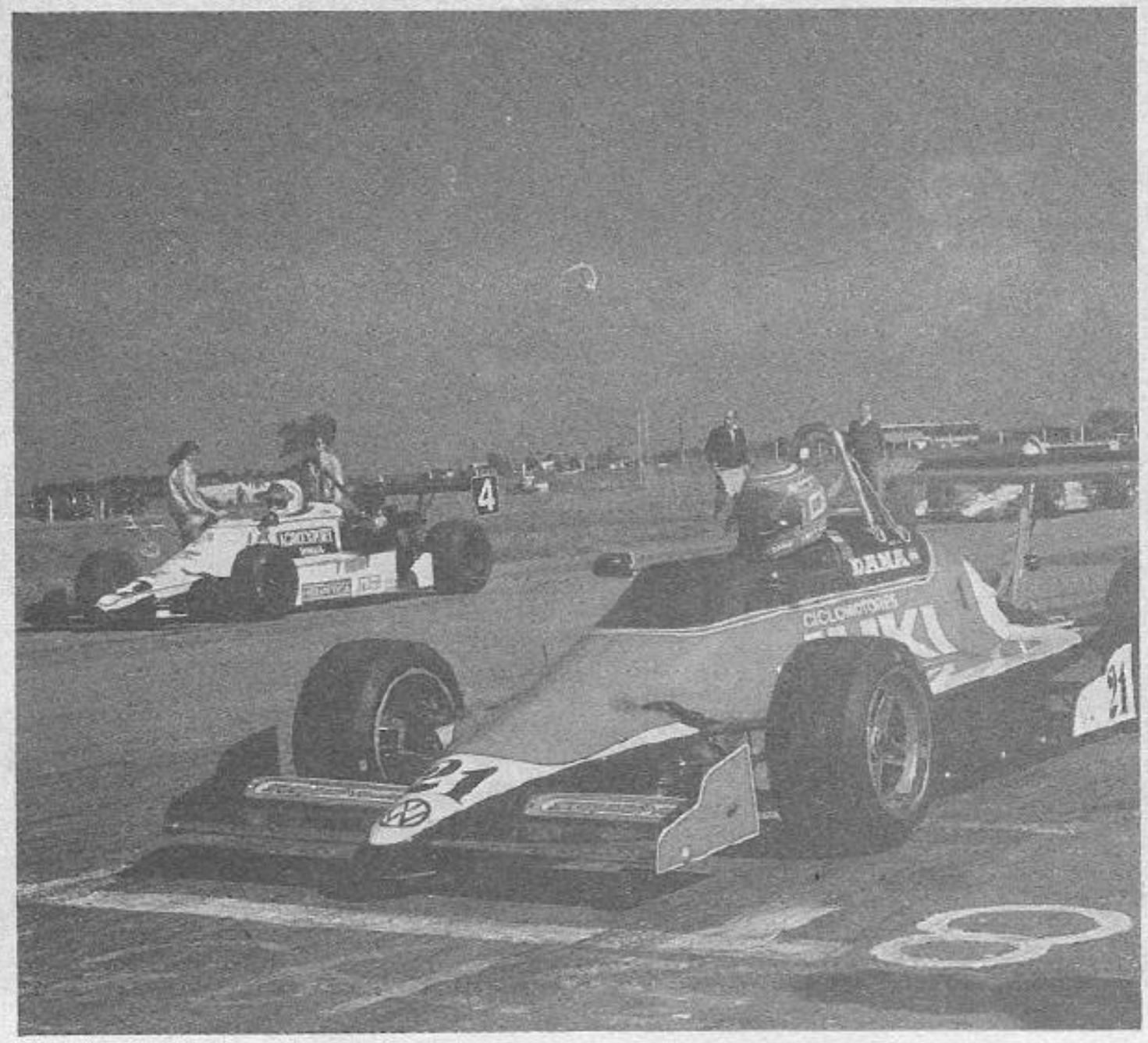


Foto mayor: *Juan Manuel Basco ya marcha en punta con Gorrini a sus espaldas; el mendocino hizo una gran tarea hasta que una pérdida de aceite lo dejó a la vera de la pista. el local, no pudo ganar en su ciudad.* **Foto menor:** *nutrido segundo pelotón de la Clase Tres; por primera vez, en tiempos recientes, los pilotos privados superaron a los "oficiales".*

LAS ANDANZAS DE COMITO. Nicolás anduvo haciendo de las suyas en el trazado marplatense y al finalizar la carrera evaluó su trabajo. "Cuando salí a girar en la primera tanda del viernes, lo hice con la suspensión tal cual como estaba en la carrera anterior. El auto no se comportaba bien. Para la segunda modifiqué todo y de entrada bajé un segundo. De todos modos no estaba en el punto óptimo ya que el tren delantero no se comportaba correctamente. Tratamos de mejorarlo para el sábado pero era bastante complicado. Hasta que la gente de Delfabro me brindó su asesoramiento y me cedió un juego de amortiguadores. Entonces desapareció el problema en el tren delantero. Claro está que para ello mucho tuvo que trabajar Eduardo Paglialunga, el responsable del chasis, como así también el resto del equipo. La mejor prueba de que íbamos en el camino correcto nos la dio el resultado de "Tanques llenos"; logramos el segundo tiempo. A la hora de largar me quedé un poco y me retrasé, quedé 15º. Comencé a recuperar y de a poco iba superando autos, cuando en la octava vuelta (aproximadamente) se me rompió el múltiple de escape y ello me obligó a mantenerme lo mejor posible. De todos modos estoy conforme con lo hecho y quiero destacar el trabajo del Ing. Garibaldi en los motores. Funcionan a las mil maravillas".

ARDUO TRABAJO. Será el que tendrá que realizar el Mar del Plata Automóvil Club a fin de acondicionar su autódromo a lo requerido por las

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









1. El prolijo Berta de Humberto Dana (h). Anda falto de potencia pero trabajará para conseguir los "caballos" que faltan. 2. El debutante Matias Pellettieri, de correcta labor, junto a su padre Armando. 3. ¿Qué le habrá dicho Fabián Malta a Willy Kissling para que ponga esa cara? 4. Dario De Ferrari y Diego Pelagagge viajando "soldados".

categorías nacionales. En el pasado fin de semana pudimos apreciar algunas mejoras introducidas, mientras se nos informó de los trabajos que muy pronto se llevarán a cabo. El responsable de prensa de la entidad, Antonio Malfitano, nos manifestó: **"Ante todo quisiera aclarar que somos concientes que a nuestro autódromo le faltan muchas cosas como para estar a la altura de las exigencias de las categorías nacionales. Hemos recibido muchas críticas, por ello pero también es necesario aclarar que nada nos cae del cielo... este autódromo no es municipal ni recibimos aportes oficiales. Todo esto es el fruto del trabajo de poca gente que trata de hacer un escenario mejor. Por eso nos gustaría informar sobre las mejoras que estamos realizando. Hemos desplazado los taludes a casi 50 metros de la pista para que haya una mayor vía de escape en caso de despistes. Además, dicho espacio, no presenta desniveles. Se han realizado también trabajos en los accesos a boxes a la vez que se está trabajando para obtener un buen parque cerrado. Está previsto ampliar la pista y llevarla a 4200 metros y a tal fin hemos adquirido un predio lindero. Se han construido más baños y siete boxes más. Se está trabajando también en la construcción de una confitería en el primer piso de los boxes. También se levantaría la pared de boxes para que los señaleros trabajen más cómodos, a la vez que con ellos se evitará a los curiosos de siempre".**

OPACO. Fue según sus propias palaras, el fin de semana marpla-



LA COPA CORSA

F-2 N
a JUAN MANUEL BASCO



Estuvo en el primer lugar durante varios giros delante de los más experimentados pilotos de la categoría. De haberse mantenido seguramente hubiera conseguido el triunfo. Un flexible de aceite roto no le permitió concretarlo, pero demostró que la hora de ganar no está lejana.

FORMULA SIERRA
a JUAN CARLOS DEMONTE



No tuvo muchos problemas de adaptación con el Ford Sierra y desde el vamos logró ubicarse en el medio del pelotón. En carrera luchó por el tercer lugar con el experimentado Kruse, hasta el momento del toque. Sus acciones van en alza y demostró que los resultados obtenidos en el CAP no fueron casualidad.

CLASE TRES
a JORGE GIORGI

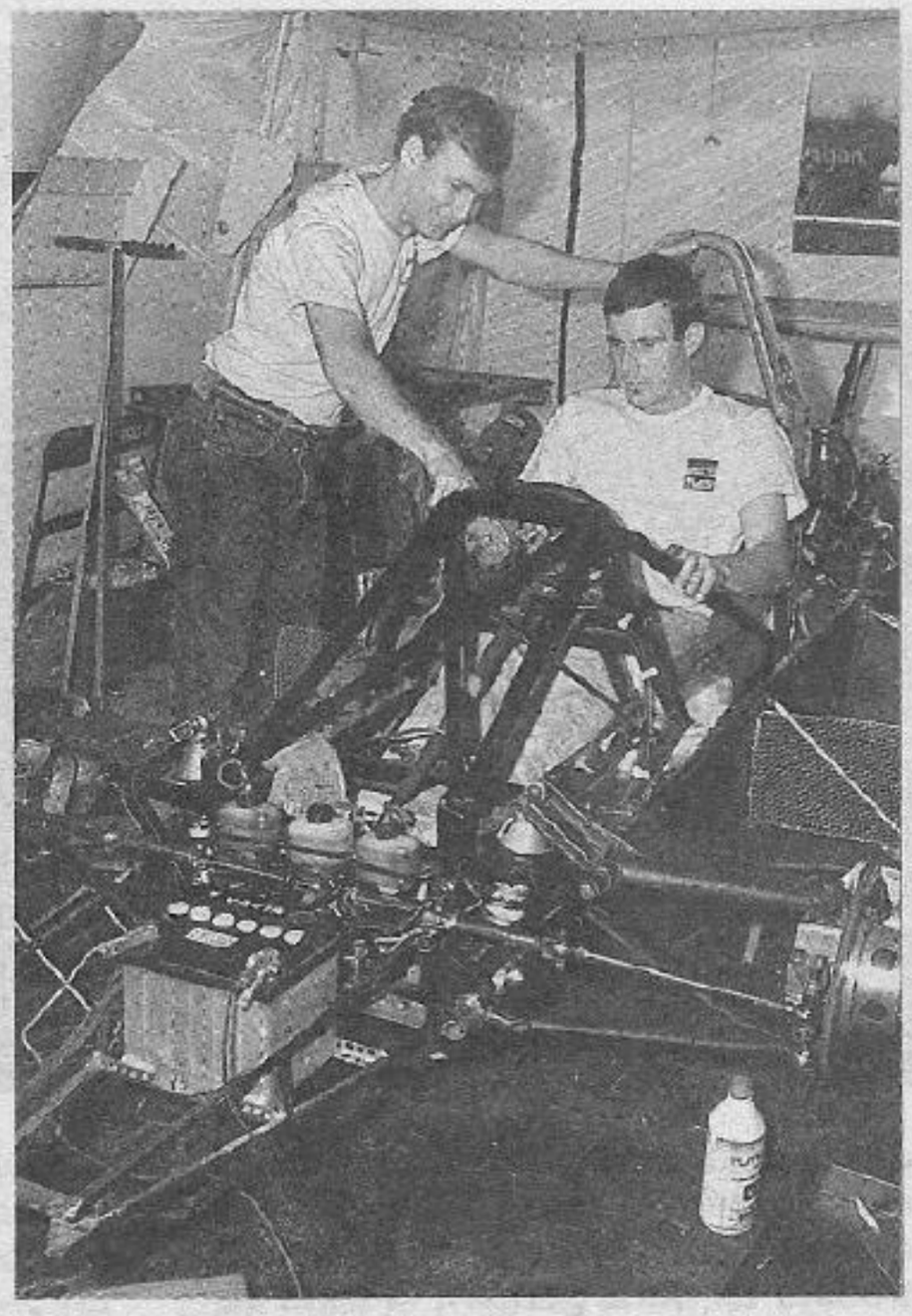


Cometió el error de adelantarse en la largada por lo que fue recargado con diez segundos. Trató de compensar y avanzó. A pesar de no tener un auto en las mejores condiciones, supo sacarle provecho y ello le permitió sumar y mantenerse en la punta del campeonato.

CLASE DOS
a DIEGO PELAGAGGE



Logró el séptimo lugar haciendo notar sus progresos, contando para ello con el Gacel ex Santacaterina y los motores de RG. Para ser justos esta copa debe ser repartida entre los tres ya que el mérito les pertenece por haber puesto un buen auto en la pista y por haber sido bien llevado.



1. Carlos González y semioculto René Zanatta. Ambos estuvieron luchando por el segundo lugar en las primeras vueltas de la final de la Clase Dos, hasta que González se fue de pista. 2. Roberto Arrausi en el cockpit mientras su hermano y un colaborador trabajan sobre el Berta ex Friedrich. 3. Una muestra del trabajo de la gente del Mar del Plata Automóvil Club. Los taludes, tal como se aprecia en la toma, fueron convenientemente desplazados para tener un mayor espacio de escape. Seguramente hay mucho más por hacer en el circuito pero por algo se empieza. 4. Leopoldo Cumini (presidente APF-2 N) y Julio Pardo (presidente de APAT) dialogando en los boxes del autódromo marplatense. En esos momentos ya se confirmaba que la F-2 N no compartiría cartel con el TP en Allen.

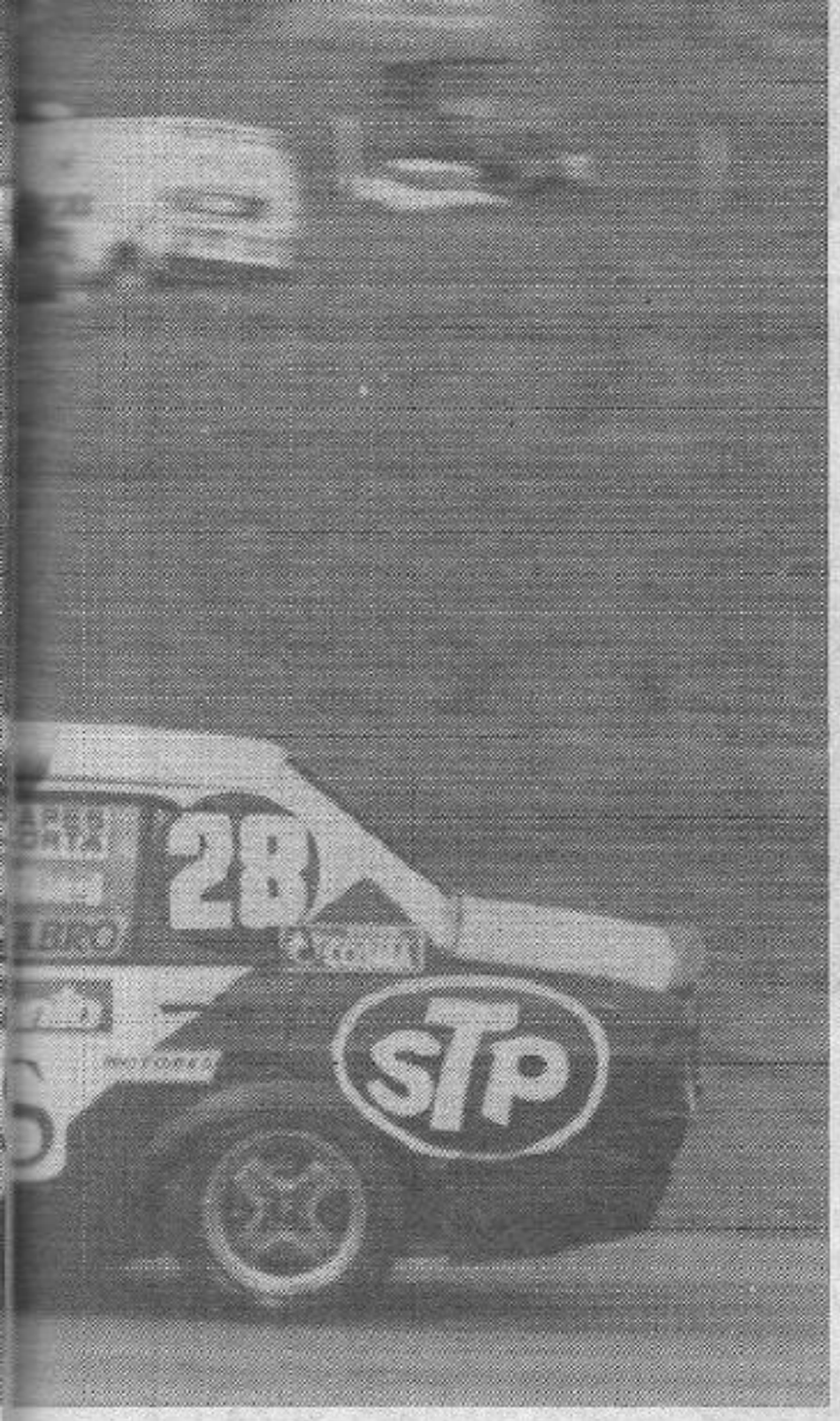


tense para **Alberto Pérez Nonnenmarcher. "Por razones de tiempo no pudimos probar el auto y ello realmente nos perjudicó. No pudimos lograr buenos registros y el sábado clasifiqué 22º. La carrera fue para mí como una sesión de entrenamiento, dado lo poco que giré. Finalmente llegué 8º".**

CABLE CORTADO. Fue la razón por la cual **Omar Bonomo** no pudo hacer un buen papel con su VW Carat dos litros. **"Sólo pude girar 6 vueltas en la final porque se cortó un cable 'principal' y la electricidad no llegaba bien. A raíz de un toque en tanques llenos fue evidente que dicho cable quedó aprisionado, y luego, con el correr de las vueltas se fue deshilachando, seguramente hasta que no dio más y se cortó. Tuve que parar ".**

DEL NISSAN A LA SIERRA. Juan Carlos Demonte, piloto de la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Mar del Plata Automóvil Club.
Accesos: Uno pavimentado y otro de ripio; ambos en regular estado. **2**
Controles: Buenos. **3**
Estado del circuito: Piso bueno. A diferencia de la última competencia disputada (TC 2000) se notó el trabajo de desplazamiento de los taludes. Bueno. **3**
Infraestructura del escenario: No es de las mejores pero se van notando las mejoras. Regular. **2**
Boxes: (instalaciones). Regulares. **2**
Boxes: (condiciones de trabajo). Regulares. **2**
Seguridad: Buena. **3**
Promoción del espectáculo: Buena. **3**
Servicio de Prensa: El mismo fue responsabilidad de Antonio Malfitano (MDPAC) y Claudio Waldmann (APAT) y ambos cumplieron eficazmente. Muy bueno. **4**
Puntualidad: Regular. **2**
Total: 26 puntos (ideal, 50).





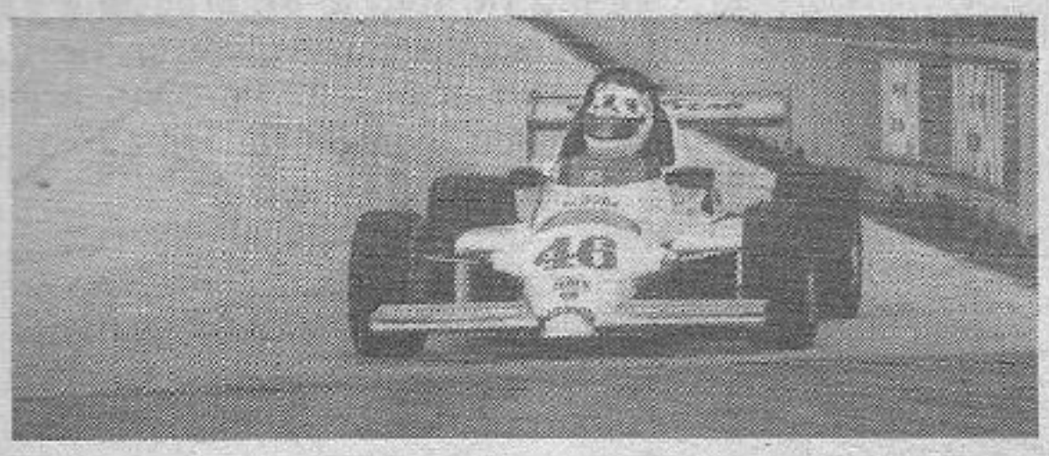
provincia de Corrientes, que tanto brillo alcanzara con sus participaciones en el Club Argentino de Pilotos a bordo de una Nissan, ahora intenta hacer lo mismo en la Fórmula Sierra con una berlina Ghía S. **"A decir verdad hacía rato que tenía ganas de correr en esta categoría y por ello tuve muchas charlas con Silva finalmente se concretó para esta carrera. El auto está íntegramente preparado por Silva y realmente va muy bien. Es cierto que todavía me falta 'hermanarme' con el chasis y para ello tengo que girar mucho y hacerle algunos retoques. Había clasificado noveno y en las pruebas de tanques llenos endurecimos un punto la barra y creo que nos quedamos cortos. Las gomas comenzaron a desgastarse muy rápido durante la carrera. Son cosas que uno debe ir aprendiendo. En la Nissan casi no tocaba nada. Aquí es diferente, hay que tocar de todo. Pero me da cierta tranquilidad el saber que los 'toques' que hice para la puesta a punto dieron resultado, pese a todo. Lástima, que durante la carrera cuando venía peleando con 'Fiti' Kruse por el tercer puesto, me pegó en el medio de las puertas cuando yo venía cuidando la cuerda. Se abrió paso a la fuerza. Casi me lleva al trompo. Traté de seguirlo pero mi auto estaba desequilibrado..".**

DE LA MOTO AL BERTA. Luego de una corta trayectoria en el karting (con los mini-midget) pasó a las motos siendo figura en los óvalos de tierra en las competencias del CAM (Certamen Argentino de Motociclismo). Allí compitió durante cuatro años logrando un subcampeonato. Proviene de la ciudad de Luján (como un conocido "rayo" de aquella zona) y en Mar del Plata concretó su debut en la F-2 N con un Berta VW Gacel atendido por Luciano Giacomini. **Miguel Arranii** tiene 24 años. **"Había largado en el último lugar (15º) y llegué a estar octavo. A mitad de carrera se me rompió el embrague y para peor, faltando dos giros se me rompió el embrague. Pero no puedo quejarme; como primera experiencia fue más interesante".**

CRESPI-GACEL. Finalmente en Mar del Plata se concretó el debut de **Walter Paulizzi** en la F-2 N. Lo hizo con un **Crespi** impulsado por un **VW Gacel** by Maldonado y a decir verdad, el piloto de Quetrequén estaba muy entusiasmado. **"No es para menos. El viernes marqué el quinto tiempo en los entrenamientos. Seguro que a más de uno le habrá sorprendido. El sábado tuvimos que cambiar la toma dinámica y se nos rompió el embrague, por lo cual giramos muy poco. Sólo dos vueltas. Pero si bien falta trabajar, estoy confiado en el auto y en el motor. Con Tullio y co Sandro nos pondremos sobre el coche en los próximos días y estoy seguro que en pocas carreras estaremos en los puestos de punta".**

EN VENTA. El prolijo R-18 que **Emilio Enderlay** corrió en Mar del Plata está en venta, ya que el piloto tiene intenciones de cambiar de categoría (TC 2000 tal vez?) los interesados pueden llamarlo al (01) 240-7776.

OTRO DEBUTANTE. Seguramente el más solicitado por la prensa fue **Matías Pellettieri**, con sólo 17 años debutó en la Clase Dos con un VW Gacel del equipo de Carlos Galicchio. **"No pude correr en Buenos Aires porque no pude sacar la licencia. En el RDA especificaba que la edad mínima era 18; era evidente que ello debía modificarse. Íbamos con mi papá todos los martes a la CDA buscando que apoyaran nuestro pedido, lo conseguimos. Se cambió ese artículo en lo referente a la edad y pude venir a correr aquí. En esta competencia mi intención era solamente llegar y tratar de no cometer errores. Dentro de los 21 participantes clasifiqué 15º aunque largué con algunas fallas. A mitad de carrera entré a boxes porque esas fallas eran más intensas. Se había salido un capuchón de bujía. Lo colocaron y volví a la pista. Finalmente llegué 14º".** En suma, buen debut. Nos imaginamos la alegría de su padre, Armando, que impulsó la campaña de su hijo en los Mini-Midgets y posteriormente en los Mini Prototipo Karts, divisiones zonales de karting en las cuales, Matías logró destacarse ampliamente.



"ROBY" LOS ESTA MATANDO

Se llama Roberto Pérez, nació hace 29 años en San Carlos de Bariloche, donde vivió hasta fines de 1985 ejerciendo como profesor de esquí. Al año siguiente se radicó en San Pablo por motivos laborales y allí cambió los esquíes por el kart y durante 1987 peleó por el campeonato regional paulista y obtuvo el subcampeonato. Luego decidió continuar su campaña en la Fórmula Super 1600 (categoría considerada como la más apropiada para luego pasar a la F-3 Sudamericana). En 1989 ganó las últimas carreras de la temporada, quedando en su poder otras tantas poles y seis records de vuelta. Este año es la figura indiscutida de esa categoría.

La prensa paulista lo llama "El matador" y él hace honor al apodo. Aspira a correr una temporada completa de F-3 Sudamericana, aunque es consciente de las dificultades económicas para el logro de su meta. Mientras tanto, participa además en la Fórmula Saab Turbo en los EE.UU. y durante una de las últimas pruebas, disputada en Miami, fue el gran protagonista, largando desde atrás y llegando casi en una misma línea con el mexicano Alex Padilla, quien arribó en décimo lugar. "Roby" Pérez es otra muestra del talento de nuestros pilotos y tanto en Brasil como en los EE.UU. demostró sus condiciones.

MAS QUE UN DREAM CAR



Este de arriba es el **Alfa Romeo 164 Proteo,** un vehículo presentado en el salón de Ginebra que concitó la atención de muchos de los visitantes a la muestra. Se trata de un automóvil "laboratorio" derivado del 164 que ahora transita por nuestras calles, del cual se han construido tres versiones para probar distintas soluciones. Posee un motor especialmente realizado, V6 de 3 litros y 4 válvulas por cilindro, y dispone de una especial tracción integral desarrollada en conjunto con Valeo llamada "Viscomatic". Su construcción ha sido realizada en gran parte de materiales compuestos y posee un particular sistema que le permite convertirse de coupé en cabriolet, desplazándose por un mecanismo cinemático accionado eléctricamente el techo y la luneta, para guardarlos en un alojamiento en el sector posterior. Para mayores precisiones le sugerimos remitirse a la edición de **Parabrisas** del mes de mayo.

CLIO GANADOR.

El Renault Clío ha ganado su primer rally. En **Grasse-Alpin,** Francia, la versión con motor de 16 válvulas y tracción delantera se impuso en la segunda competencia del Campeonato Nacional de Francia. Hubo dos Clío inscriptos, que perdió la carrera al salírsele la rueda. La presencia de lluvia y nieve ayudó a este triunfo del pequeño Clío que tuvo como rivales a los Ford y Lancia, mucho más potentes que el producto de la Regie. Es de destacar que en los primes iniciales el Clío era solamente un kilómetro por hora más lento que los autos grandes, cuando corrían en caminos sinuosos asfaltados.

RAID TRANSCONTINENTAL PARA 1993

Junto al paso del tiempo siempre existe alguien a quien se le da por resucitar pasadas y bellas épocas; en esta ocasión ese alguien se llama **Nick Brittan**, el cual se encuentra abocado a la tarea organizativa de un maratónico raid que unirá las ciudades de **Londres y Sidney**. Esta prueba se corrió por única vez en el año 1968, y se fue vencedor **Andrew Cowan** con un Hillman Hunter GT. En aquella ocasión arribaron 55 autos entre los que se podían contar varios Ford Falcon GT, Volvo y Holden HR. Las rutas a transitar serán las mismas salvo ligeras variantes. Abarcará países de Europa y (Pakistan, U.R.S.S. e India) y Oceanía, Asia, Pakistán, U.R.S.S., India y Oceanía.

Para 1993 Brittan (director del evento) contará con algunos de los mismos autos y pilotos que tomaron parte de la primera prueba (entre ellos a Cowan, Paddy Hopkirk, Roger Clark), actitud que demuestra la intención de agregar un toque pintoresco a la ya de por sí atractiva y exigente competencia.

En la foto un típico inconveniente de estas pruebas: un árbol impide el paso a un Ford Escort "México". Los realizadores informaron que no podrán participar casas rodantes ni vehículos 4x4. Para ser habilitados, estos deberán tener piezas de 5 años antes o después de la fecha en la cual fueron registrados. Por otra parte, no serán admitidos aquellos fabricados a partir del 1/1/69. Durante el trayecto no podrá cambiarse el motor, la caja o la carrocería. Los corredores tendrán que proveerse de jaulas antivuelco de acuerdo con las normas de seguridad que regirán el evento. Ya son 44 los inscriptos y el cupo de 90 se completará el próximo 28 de mayo cuando se lleve a cabo la última selección.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



AUTOPOLIS - UN LUGAR PARA EL FUTURO

El Parque Nacional de Monte Asu Kusu, en Japón, es testigo de uno de los escenarios automovilísticos de mayor belleza natural en el mundo: Autópolis.

Como su nombre lo indica, es un enorme lugar construido como parte del multifacético mundo de las competencias de autos. Será el primer circuito de carreras donde el espectador podrá ver toda una curva majestuosa desde un punto privilegiado y bien elevado, sobre la vertiente de un volcán extinguido.

El autódromo fue diseñado cuidadosamente para sacar provecho de las sorprendentes curvas naturales y de las colinas de alrededor. La F.I.A. aprobó el diseño, con Racing International obrando como un principal consultor de este trazado de 4.742 metros de extensión, que tiene 22 curvas, inclinaciones máximas de un 8,8 % en sentido ascendente, y un 10 % en sentido descendente en una diferencia de niveles de 60 metros.

Pero esto es sólo una parte de los múltiples aspectos del Complejo Autópolis. También es un sitio exclusivo donde la gente del automovilismo y los veraneantes pueden distenderse en un ambiente lujoso. El lugar proporcionará todo tipo de instalaciones, desde el fastuoso Grand Hotel hasta el anexo más simple.

El visitante de Autópolis descubrirá centenas de construcciones que normalmente no están asociadas con los autódromos: negocios, cafés, restaurantes al aire libre, canchas de tenis, piscinas cubiertas y exteriores, nieve artificial para esquí durante todo el año y saunas.

El Museo de Bellas Artes de Autópolis exhibirá trabajos de algunos de los mejores pintores modernos de Europa, que constituirá una colección de brillantes obras comprendiendo desde el Impresionismo al Surrealismo..

El complejo Autópolis se inauguró el 27 de octubre de 1990. El presidente de Nippon Autopolis Co. Ltd. celebró el acontecimiento con la participación de Nelson Piquet y Roberto Moreno (a este último lo vemos en acción sobre el nuevo Benetton '91), pilotos cuyo equipo tiene como uno de los auspiciantes a esta empresa japonesa.

POLEMICAS EN NASCAR

Junior Johnson, el piloto de stock-cars, trató de "idiota" a un oficial de **NASCAR**. Su jefe de equipo, **Dick Beaty**, le infligió también una multa de 5000 dólares por haber divulgado una "información confidencial". Dicen que en boca cerrada...

¿RAID EN MEXICO?

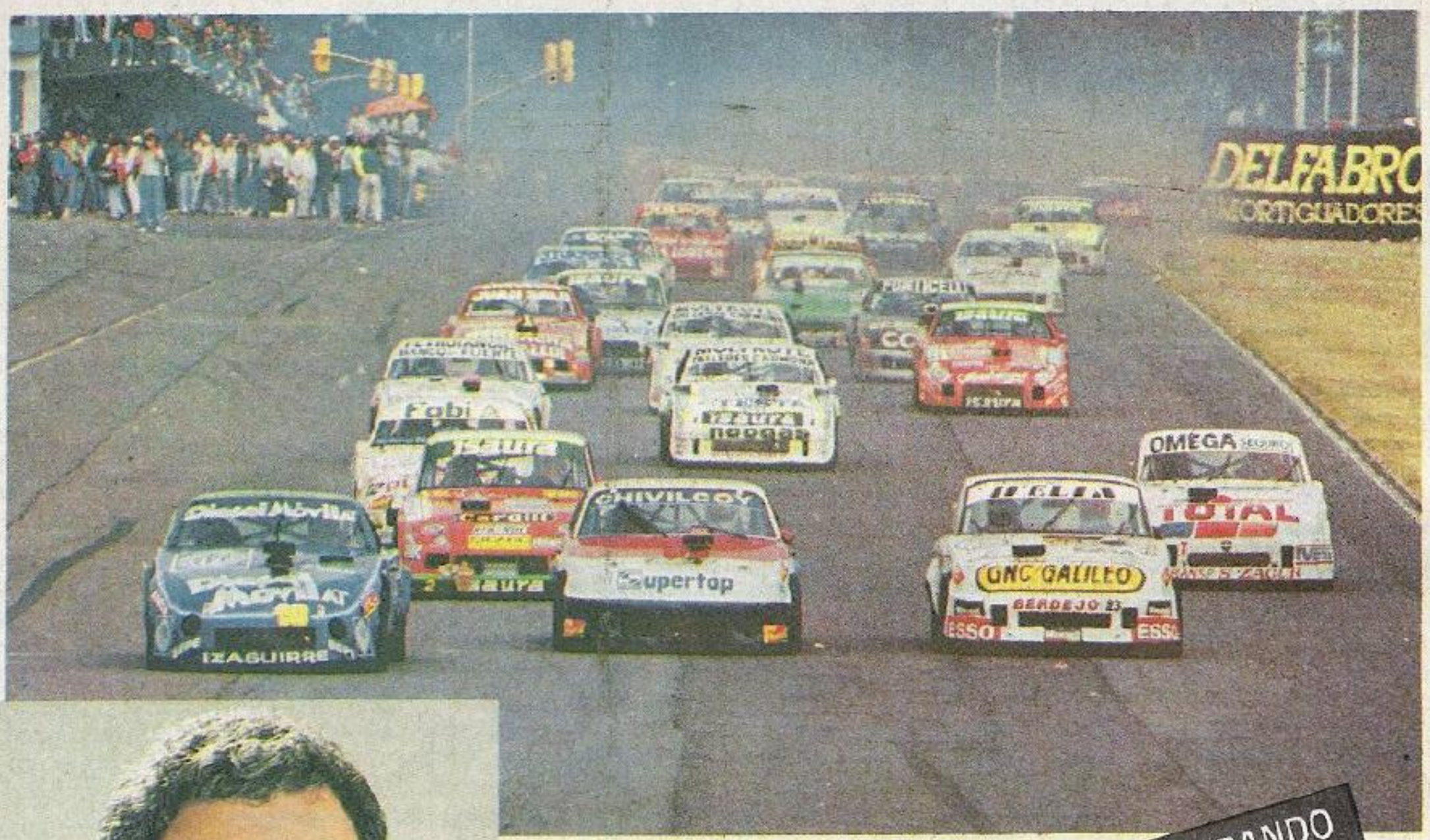
Las máximas autoridades del automovilismo mexicano han solicitado a la F.I.S.A., una fecha para integrar el calendario mundial de rally-raids. La misma, sería programada para el período que va desde el 4 al 13 de febrero de 1992 y tendría un recorrido aproximado a los 6.000 kilómetros uniendo los territorios de Cancún y Baja California. En este último sitio, se disputa anualmente la "Baja 1.000" una de las más famosas competencias de esta especialidad. Los organizadores, preveen que los participantes cumplan diariamente un recorrido de 600 kilómetros, atravesando los territorios de Chetumal, Palenque, Tuxtla Gutiérrez, Quatulco, Acapulco, Manzanillo y Mazatlán para luego cruzar en ferry hasta la península de Baja California.

NISSAN EN LA F. INDY



Desde hace algún tiempo, la firma Nissan desarrolla su motor aspirado de 3.500 cm^3 sobre un chasis Lola 90 de Fórmula Indy que perteneció al equipo de **Carl Haas**. Dicha tarea efectuada por la **Npti** —la representación deportiva estadounidense de Nissan— cuyo responsable, **Kas Kastner** ha dicho que el esfuerzo será destinado al mundial de grupo C (en la foto, la unidad de Sport) excluyendo cualquier otro destino a los Grandes Premios. Este trabajo ha servido para comprobar la adaptación del motor a ese chasis y por otra parte para saber que el nuevo impulsor V12 funciona correctamente. Actualmente, la **Nissan Performance Technology** está preparando un primer chasis laboratorio —construido en aluminio— que se podrá ver hacia fines de año. Posteriormente, el proyectista **Trevor Harris** diseñará el chasis definitivo que será realizado en materiales compuestos. La máquina lista para largar, debería estar para el comienzo de 1992.

PARA "VER" LAS CARRERAS TIENE 3 OPCIONES





Conducción y Relatos:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO

EN LOS CIRCUITOS ESCUCHANDO A CARBURANDO
DONDE UD. SE ENCUENTRE A PARTIR
DE LAS 8 HS. CARBURANDO POR LS5 RADIO RIVADAVIA
O EN EL LIVING DE SU CASA LOS DOMINGOS DE TC.
VIENDO A CARBURANDO A LAS 11 HS. POR TELEFE

Dirección General: **ISIDRO GONZALEZ LONGHI**

carburando

LA UNICA OPCION

Tte. Gral. Juan D. Perón 1515 - 8º Piso (1037) Bs.As. Tel. 45-1042/2708/5345

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NUEVO BANCO DE PRUEBAS INTEGRADO



- CUENTA CON TODOS LOS ELEMENTOS INDISPENSABLES PARA EL CONTROL Y PRUEBA DEL MOTOR.
- TANTO LA INSTALACION DE AGUA DEL FRENO COMO LA DE REFRIGERACION DEL MOTOR ESTAN INTEGRADAS.
- LA LECTURA DEL TORQUE Y POTENCIA ES DIRECTA SIN NECESIDAD DE HACER CALCULOS.
- DOS HORAS DESPUES DE LLEGAR ESTE BANCO A SU TALLER UD. PUEDE ESTAR PROBANDO UN MOTOR. (O ANTES SI UD. ES RAPIDO EN COLOCAR EL MOTOR)

NUEVO FRENO PARA COMPETICION

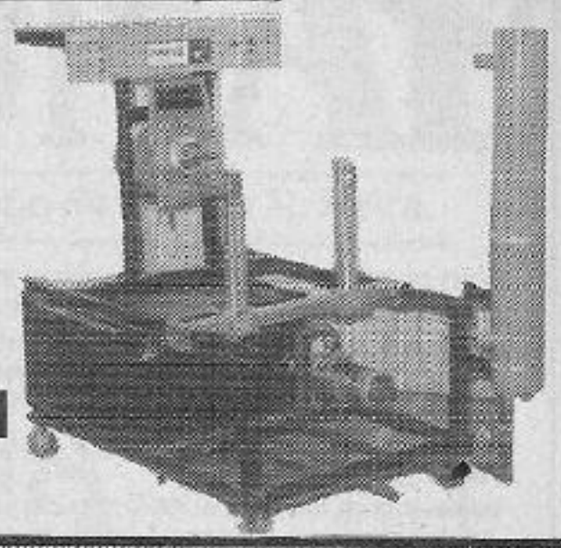
- HEMOS DESARROLLADO UN NUEVO MODELO ESPECIAL PARA MOTORES DE COMPETICION.
- PRESENTADO EN LA CLASICA VERSION DE BANCO O EN UN NUEVO MODELO INTEGRADO.

NUEVOS PLANES DE FINANCIACION

- EN CUOTAS FIJAS DE HASTA 10 MESES SIN INTERES.
- LOS PLANES INCLUYEN A NUESTROS **FLUJOMETROS**

SAENZ
BANCOS DE PRUEBAS DE MOTORES

MALVINAS 2127 - TEL. (023) 77-5260
7600 MAR DEL PLATA - ARGENTINA



ROTULAS PARA COMPETICION

(JUNTAS UNIVERSALES)

EN CROMO-NIQUEL

TRATADAS TERMICAMENTE Y RECTIFICADAS



GRANZELLA Hnos. **SANDUCERA S.A.**

J.A.CABRERA 5126 (alt. Córdoba 5100) ☎ 773-0842 775-8439

ANEXO J.

- BUZOS • GUANTES • BOTAS
- CASCOS
- CAPUCHAS ANTIFLAMA

JUAN B. JUSTO 4300. CAP.
Tel. 543-5201

CARLOS R. FREGONESE

HIGH PERFORMANCE CARBS.



- VENTA Y REPARACION DE CARBURADORES HOLLEY - SOLEX - WEBER
- CARBURADORES SOLEX 40-40 (FIAT 128-147-REGATTA RENAULT-FUEGO y 18 FORD SIERRA XR4) **COMPETICION** **MAS VELOCIDAD CON ECONOMIA**

Afinación 10.000 Kms. de Garantía

CARBURADORES ESPECIALES Llamar de 7 a 8.30 y 12.30 a 14.00 hs.

AVDA. PTE. PERON 537 - SAN FERNANDO (1646) ☎ 749-0763

REPUESTOS DANIEL



- FRENOS - EMBRAGUES - CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS e INDUSTRIAS
Y CARDANES

2 AÑOS DE EXPERIENCIA Y SERIEDAD AVALAN NUESTRA TRAYECTORIA AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

ENCION: SOLUCIONE SU PROBLEMA DE CARDAN EN FORD SIERRA Ó TAUNUS

PCIAS. UNIDAS 4618. SAN JUSTO.
TEL. 651-9936

REPUESTOS NUEVOS 4X4 ALMET



- Soporte morzada freno
- Discos ventilados
- Reforma paliers flotante
- Mangulitos punta eje
- Masas rueda
- Placas caja - Cables Bujía
- Brida masa estriada
- Planchas para barro o arena
- Eje intermedio caja
- Fuentes protectores de dif. delanteros
- Tapones magnéticos para caja y diferencial
- Envíos al interior

SUPERI 4855. CAP. 542-5064

PISTONES DeJorge COMPETICION



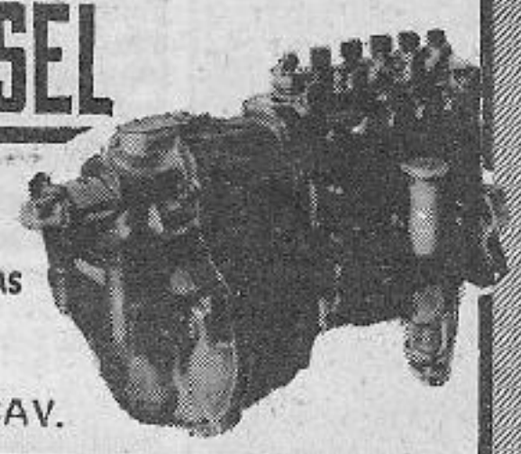
- ATENCION A CATEGORIAS EN TODO EL PAIS

UNICO REPRESENTANTE EN TODO EL PAIS:
SAGAL S.R.L.: San Martín 2369. Rosario (cp. 2000). Tel. 82-0998

MONTEAGUDO 372 (cp. 1672). VILLA LYNCH. SAN MARTIN.
TEL.: 755-4650

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI



- REPUESTOS PARA BOMBAS INYECTORAS
- TOBERAS
- BUJIAS INCANDESCENTES

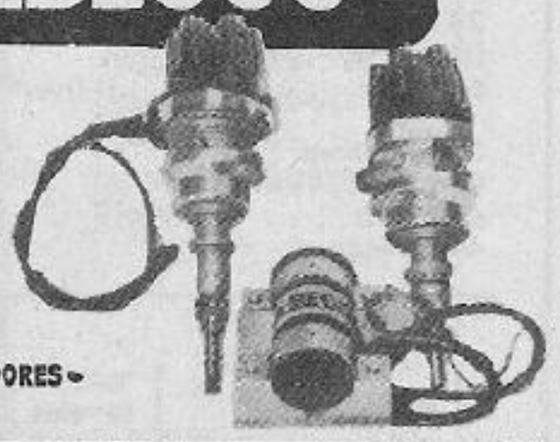
PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

Avda. JUAN B. JUSTO 3633. Cap. (1416)
TEL. 582-4859

DULBECCO

Distribuidores de Encendido
Platinos y electrónicos

TC - TC 2000 - TURISMO - F. 2
F.RENAULT - STOCK CAR -
SAFARI - TODOS LOS ZONALES.



- CABLES DE BUJIA • BOBINAS
- CUENTAVUELTAS • DISTRIBUIDORES
- BOMBAS DE NAFTA • BUJIAS •

MEXICO 3259 (1603). VILLA MARTELLI. TEL. 760-3511 FAX (01) 760-3511

CASA ZAGAGLIA S.A.

BUTACAS



Para todo modelo de autos.

TORINO ZX • JEEP
RALLY • 505 • RODANTES
COMPETICION • FALCON
ASIENTOS ENTERIZOS
TAPIZADOS - ALFOMBRAS
FUNDAS ORIGINALES
APOYABRAZOS • VISERAS

Envíos al interior

J.B.JUSTO 3350. TEL. 581-0130.
DARWIN 22. CAP. TEL. 855-8498

SALTADUNA 4x4

797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 Esq. Beltrán
FLORIDA (1602)
SAFARI 4 x 4

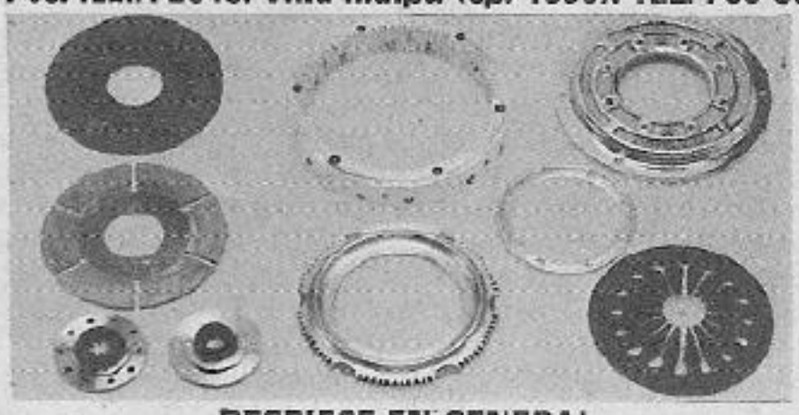


ARENERO AUTOCROSS

FRENOS MORETTI SUSPENSION

EMBRAGUES DE COMPETICION

Pte. ILLIA 2019. Villa Maipú (cp. 1650). TEL. 755-5888



DESPIECE EN GENERAL.

- Fabricación y Reparación de Multidiscos Nacionales e Importados
- Discos Sinterizados • Placas • Fabricación de Volantes Especiales.
- Coronas. • Envíos al Interior

TODAS LAS CATEGORIAS

AVISOS

CORSIFICADOS

CORSA

Avda. Belgrano 1580 (C.P. 1093) Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados

RUBRO

Llene cada casillero con una palabra o cifra

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista CORSA, o deposítelo personalmente en Belgrano 1580 4° Piso, (C.P. 1093) Capital Federal.
La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes e industriales.

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

1.0 Automóviles de competición (Compra, venta, permuta)

2.0 Automóviles (Compra, venta, permuta)

2.1 Automóviles de colección (Compra, venta, permuta)

2.2 Automóviles importados (Compra, venta, permuta)

2.3 Autos fuera de serie (Compra, venta, permuta)

2.4 Auto ahorro (Compra, venta, permuta)

3.0 Camiones (Compra, venta, permuta)

4.0 Pick-ups (Compra, venta, permuta)

5.0 Motocicletas (Compra, venta, permuta)

6.0 Repuestos y accesorios (Compra, venta, permuta)

7.0 Herramientas y máquinas (Compra, venta, permuta)

8.0 Náutica (Compra, venta, permuta)

9.0 Casas rodantes y trailers

10.0 Varios

11.0 Automodelismo

RUBRO 1.0

Vendo Gacel GS 90 Clase Dos Turismo Pista, con papeles de motor y carrocería. Suspensión Edgardo Fernández, amortiguadores Delfabro, motor de Guidi. Acepto todo tipo de permutas. Corrió sólo cinco carreras. Excelente oportunidad. Tratar al Tel.: 651-1191/0060/0069.

Henry Martin vende Berta-Regatta F-2 N., por cambio de categoría. Los interesados con ofertas coherentes llamen al Tel.: 791-8159.

Mario Riva vende chasis Tulia XXIV sin motor ni caja. Excelente estado y excelente oportunidad. Llamar al Tel.: (0464) 23962.

Omar Suriani vende chasis Berta F-2 N con o sin motor. Repuestos varios. Aprovechen muchachos! Tratar en los Tel.: (0471) 91109/91197.

Vendo Fiat 147 Monomarca A.C.T.C. Auto 0 Km, Mod. 90. Con cuatro carreras. Todo de primera. Elementos de seguridad Fades. Llamar horario comercial Tel.: 768-9684. Gustavo.

Vendo Fiat 128, 1300 Clase Siete rally. Muy buen auto. Mecánica RG. Listo para largar. Cubiertas nuevas. Amortiguadores especiales. Trater Coronel Pringles, Tel.: (0922) 2191. Preguntar por Gustavo. Buen precio.

Vendo Fórmula Renault Elf Tulia XXIX. Caja TCM. Todas las relaciones. Listo para largar o sin mecánica. Tel.: 01-566 6670. Sr. Mario D'Amico.

Compro F-600 rally, modelo 70/73. Escucho ofertas. Permutas. Tratar Avda. 25 de Mayo 464, Rojas, (CP 2705). Tel.: (0475) 2180 (Comerc.) y 3183 (Partic.).

Fiat 147 Monomarca, listo para largar. U$S 6.000. Tel.: (041) 219038 /48981.

Chasis Fórmula Renault Elf Crespi Tulia XXIII incompleto, vendo urgente. Llamar lunes a viernes de 8,30 a 12 y de 14,30 a 18 hs., sábados de 8,30 a 12 hs. Tel.: 792-2965.

Vendo o permuto por auto de calle Falcon T.C. 4000 con trailer. Papeles al día. Listo para largar. Tel.: 0461-24697. Av. Gral. Savio 83. San Nicolás. Buenos Aires.

Vendo Kárting: chasis vara, motor Zanella 125 cm³. Listo para largar 3° en el Campeonato Pampeano. Muy buen estado. "El mejor". Llamar al TE.: 0337 - 2727 Sr. Abel Rusman.

Vendo Kárting vara-kali completo, 2 motores, 3 juegos de gomas armadas, todos los repuestos, incluido casco Prova Pintura Villeneuve. TE.: 582-3535 Sr. Marcelo.

Kárting motor Sachs. Televel 100cc de paseo, chasis carrozado, barra antivuelco. Repuestos. U$S 600. Angel Pini 4647, Caseros. Altura Av. San Martín 3900.

Vendo Crespi Renault caja TCM con trailer y elementos varios U$S 4000. Llamar 0714 22589

Vendo Kart fórmula internac. Chasis brasileño motor RF completo en marcha U$S 500. Llamar (0722) 22589

Kárting: 2 (dos) motores Zanella 125 CC. De Ariel San Martín (Campeón metropolitano 1990 categoría mini stard) a ablandar TE.: 240-1019

Vendo dos fórmula Renault Tulia XXI completos con Trailer todas las relaciones motores muleto, trompas de respuesto y varios etc. Todo junto o por separado Osvaldo Giro 802-4866. Ugarteche 3282

F-2 Nac. Berta MK-3 VW 1500 caja Meriggi 3 motores completos Trailer repuestos. Vendo o permuto, acepto valores Sr. Juan 753-5568. Horario comercial

Jorge Guardia vende 600 STD mejorado campeón 1990 ganador 1ª carrera 1991, excelente auto. Palieres Palagi, motor de primera aros de moto etc. César Díaz 1525, tel. 773-0401 / 582-8115 Cap.

Fiat 147 Monomarca, listo para largar. U$S 6.000. Tel.: (041) 219038/ 48981.

Chasis Fórmula Renault Elf Crespi Tulia XXIII incompleto, vendo urgente. Llamar lunes a viernes de 8,30 a 12 y de 14,30 a 18 hs., sábados de 8,30 a 12 hs. Tel.: 792-2965.

Daniel López vende Fiat 128. Tercero en su clase rally Pagos del Tuyú, motor hecho por Franco Gava. Jaula y butacas Fades U$S 3.500. Llamar al Tel.: (023) 772216. Mar del Plata.

Vendo kárting 125 cc Sapucai c/5ta. Chasis M101 para categoría zonal nacional todas las relaciones. Gomas nuevas. Motor punta listo para largar. U$S 1.300. Un regalo. Llamar Tel.: (0322) 20537. Héctor. Urgente.

Kárting Panter R.F. 125 cc, listo para largar. U$S 1.000. Tel.: 982-5485. Campichuelo 560.

Rubro 2.0

Vendo Falcon Futura 81, 36.000 km reales, 1ra. mano. U$S 6.000. Medrano 1022, 6° "F", Cap. Fed. Tel.: 83-5842.

Rubro 2.1

Coleccionista relojes, marcadores de autos antiguos, compra instrumental tableros etc. Llamar TE.: 0401 2811 el trabul Santa Fe o San Lorenzo 585, Cód. (2535) para escribir.

Ford modelos A y T, años 1928 y 1926 restaurados, color negro. Se venden. Llamar al Tel.: (0323) 92010/92067. Capilla del Señor.

Coleccionistas: vendo motocicleta Indian 1200 cc, 1947, 25.000 kms reales. Primera mano. Cubiertas de fábrica. Restaurada con piezas originales, color bordó original. U$S 25.000. Escucho ofertas. Ameghino 1153, Pergamino. Tel.: (0477) 26850. Bs. As.

Rubro 6.0

Por no poder afrontar gastos taller pintura, vendo Mix completo, pintura para Chevy blanca, desde lijas hasta tiner. Todo de primera, Alba y Colorín. Total U$S 220. Tel.: 659-7420. Jorge

Compro accesorios para equipar Jeep Tipo 4 x 4, usados, ka 56 corto. Tel.: 795-4987. Pedro E. Teino 1636, Av. Maipú 2104, Olivos.

Vendo chasis Andujar FR.E Sport Prototipo nuevo, gran oportunidad. Llamar al Tel.: 750-4652, de 20 a 23 hs. Preguntar por Luis.

Rubro 10.0

Vendo colección completa revista Automundo, encuadernada en 29 libros de 12 ejemplares cada uno. 1.500 U$S. Leo. Tel.: 629-0347, de 19 a 24 hs.

Manuales originales Renault, Peugeot, Fiat, Rambler, Torino, Dodge, Mitsubishi, Toyota, Honda, Subaru, Falcon, Mustang, Fairlane, Taunus, Citroën, F-100, Chevrolet, Opel, VW, Bedford, Willys, Suzuki, Gordini, Camiones Hipólito Yrigoyen 3891, Florida.

Revista CORSA Nº 1296. Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1991 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580, 4º piso, (C.P. 1093). Capital Federal. Tel. 37-7355/38-5832. 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 producción de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 190.314. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revista (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior: RYELA, Benjamín Franklin 1050, Florida, C.P. 1602 - Provincia de Buenos Aires - Teléfonos: 760-8834/0160/0414. Fax: 760-7056. RYELA AR. PERU: Edic Zeta S.C.R. Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Impresa en talleres Gráficos de Editorial Abril S.A. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Mayo de 1991.

EJEMPLARES ATRASADOS. Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada.

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

Franqueo Pagado
Permiso Nº 4.981

Código Postal 1093

Concesión 7.970

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año VIII Nº, 347, 8/5/91 — Edición y coordinación de Carlos R. Neira.

Sport Prototipos, Fiat 600 SM y Fórmula IES en Buenos Aires

TARDITO EN MATCH CON ORTEGA

El domingo 28 de abril, ante un marco de público interesante para el Autódromo de Buenos Aires, disputaron las segundas fechas de sus respectivos campeonatos las categorías metropolitanas **Sport Prototipos** (motores Renault de 1400 cm³ idénticos a los de la FRE), los **Fórmula IES 3CV** y los **Fiat 600 Standard Mejorado**, con la organización de la asociación de pilotos de esta última y la fiscalización de la CDA del ACA. Las tres utilizaron el circuito Nº 9, que mide en su cuerda 3345,5 metros.

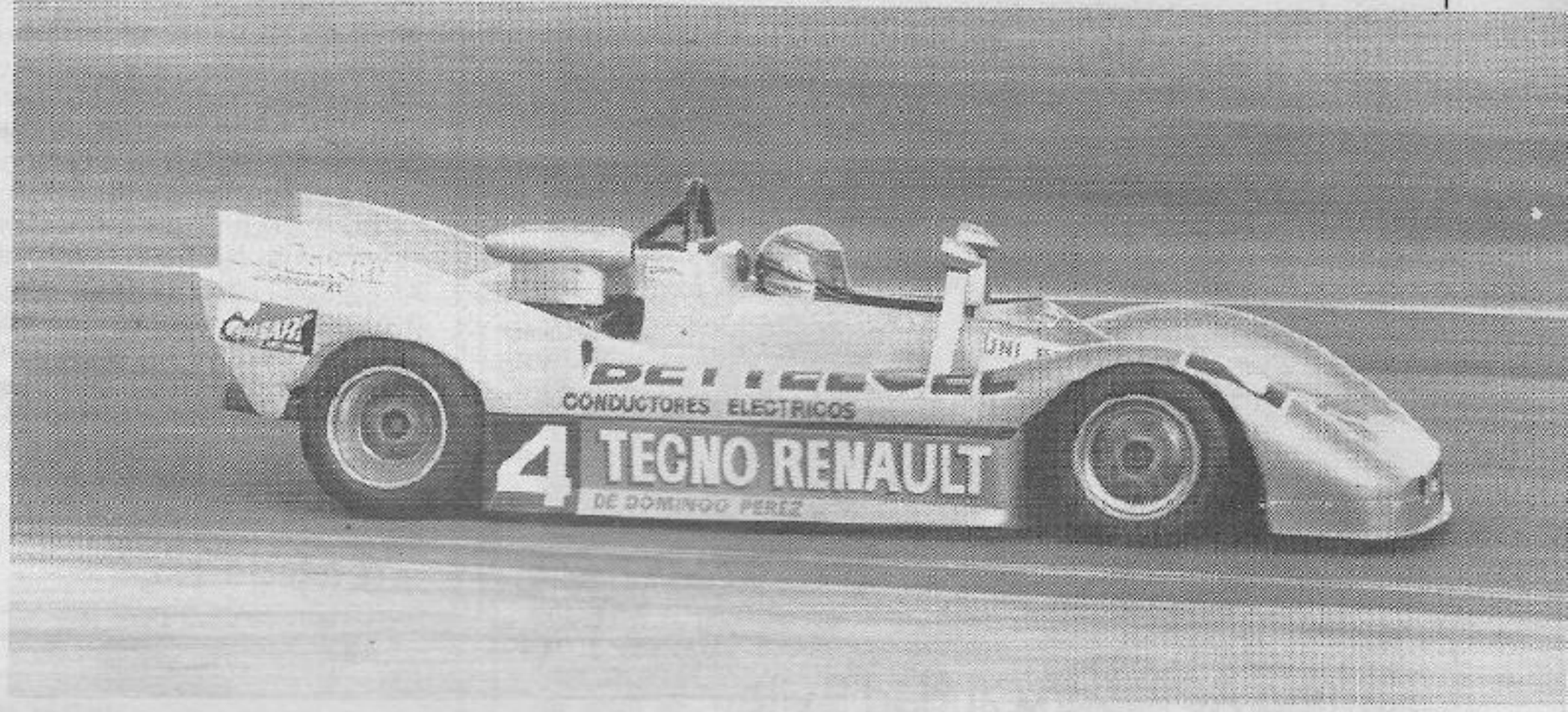
Sport Prototipos

Fueron 16 máquinas las que iniciaron la final, de la que —curiosamente— no abandonó ninguna. En pruebas de clasificación Héctor Tardito había hecho la pole con 1m27s756/1000, pero fue Daniel Ortega el que comenzó encabezando el pelotón, hasta que en la quinta pasada fue sobrepasado por Tardito, que no dejó el liderazgo hasta el final, siempre seguido por Ortega. Ambos se habían distanciado del resto, encabezado por Diego De Rossi, quien fue el que ocupó el tercer escalón del podio. Hubo lucha en casi todos los puestos y se vieron buenas actuaciones de Biasoli y Rado (presidente de la Asociación) y del veterano Tuero, quien terminó séptimo luego de largar en el fondo del pelotón. La categoría crece, especialmente en calidad.

Final, 18 vueltas: **1º Héctor Tardito (Crespi) 26m 25s 143/1000 a un promedio de 136,763 km/hora**; 2º Daniel Ortega (Crespi) 26m 25s 440; 3º Diego De Rossi (Crespi) 26m 45s 580; 4º Marcelo Biasoli (Crespi) 26m 53s 581; 5º Eduardo Rado (Crespi) 26m 53s 902; 6º Marcelo Gallino (Crespi); 7º Eduardo Tuero (Crespi); 8º Juan C. Magre (Muñoz); 9º Rafael Sergio (Crespi) y 10º Carlos D'Antonio (Crespi). **Campeonato:** Ortega, 28; Tardito, 16; D'Antonio, 12; Biasoli, 10; De Rossi, 9; Bendranas, 9; Rado, 7; Gamino, 6.

Fiat 600 S.M.

La prueba de clasificación la ganó Enrique Cortiñas, con 1m 47s 338/1000. Largaron la final



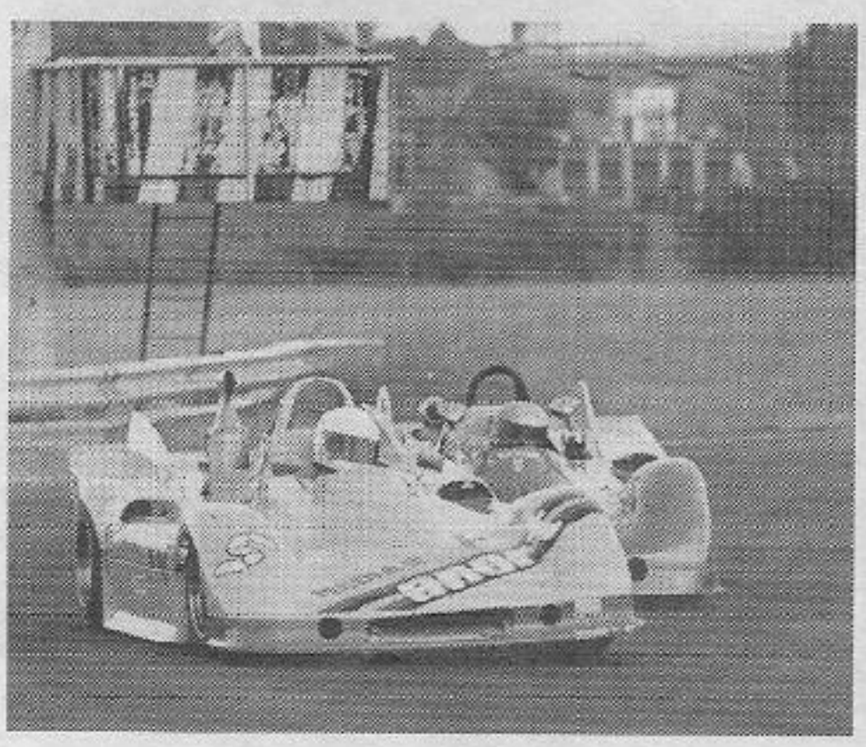


Héctor Tardito con el hermoso Crespi vencedor. El ex karlista estuvo impecable.

Rivara, liderando sobre Lobo y Pasetti. Muy buena lucha entre las bolitas SM.

Abajo izquierda: Daniel Ortega acosado por el ganador. Tiene mecánica del colonense Reybet.

Daniel Altamirano (derecha) con su hermano Carlos: primero y segundo en IES.





25 autos y comenzó liderando Cortiñas en trencito con Rivara y Fernando Lobo. En la octava pasada, Cortiñas se va afuera de la horquilla, y al volver embiste a Bernardo Domínguez que había hecho un trompo, quedando ambos autos detenidos ahí. Abandonó luego Lobo y al final Rivara puede contener la arremetida de Pasetti.

Final, 12 vueltas: **1º Juan C. Rivara, 21m41s 293/100 a 111,063 km/hora**; 2º "Pasetti-Gagliardo", 21m43s990; 3º Walter Friol, 21m54s265; 4º "Alfaro-Alfaro", 21m58s811; 5º Javier Zampatti, 21m59s250; 6º Mauricio Gómez, 7º Gabriel Zambianchi; 8º Gustavo Rodriguez, 9º Oscar García y 10º Fabián Sasone. **Campeonato:** Guardia y Rivara, 20; M. Gómez, 16; Pasetti y R. Dominguez, 15; Friol, 14; Gagliardo, 12; Alfaro, 10.

Fórmula IES

Daniel Altamirano y José Vendramín ganaron las series. En la final, donde largaron 28 "patitos", a aquellos se agregan en el lote de vanguardia Carlos Altamirano y el campeón Fabián Presa, con los Altamirano cambiándose de lugar en la punta. En la quinta vuelta, es Vendramín quien lidera, pero muy fugazmente, ya que se va a fuera en la horquilla. Hasta el final, los Altamirano haciendo juego de equipo, y con Daniel adelante, frenan los embates de Presa.

Final, 12 vueltas: **1º Daniel Altamirano, 22m23s005/1000 a 107,614 kms/hora**; 2º Carlos Altamirano, 22m23s640; 3º Fabián Presa, 22m24s357; 4º Jorge Moroni, 22m35s394; 5º Fabián Zirmer, 22m42s369; 6º Javier Forester; 7º Carlos Paz, 8º Oscar Maffuchi; 9º Horacio Verna y 10º Carlos Curti. **Campeonato**: Delafuente y D. Altamirano, 20; Mori y C. Altamirano, 15; Moroni, 14; Curti y Maffuchi, 13; Presa, 12; Rossi y Zirmer, 8.

(Informe y fotos de Carlos Rancales)

Asociación de Pilotos Argentinos de Motociclismo

LA UNION DE LOS "MOTEROS" DEL CAM

Arequito, SF - En marzo pasado, se formalizó la constitución de la Asociación de Pilotos Argentinos de Motociclismo (APAM), la que nuclea a los motociclistas que participan regularmente de las competencias del Certamen Argentino de Motociclismo (CAM), esto es a aquellos que se especializan en la disciplina de velocidad en pista de tierra en forma de óvalo.

La reunión constitutiva se realizó en la ciudad de Santa Fe y e ella, tras tratarse temas inherentes a las categorías interesadas, se procedió a la elección de la Comisión Directiva de la nueva entidad.

La misma quedó conformada de la siguiente manera: **Presidente,** Norberto Gatti (Santa Fe); **vice presidente;** Héctor Zaffrea (Tacural); **tesorero,** Juan María Monutti (Santa Fe); **protesorero,** Amilcar Zaffrea (Tacural); **secretario** Gabriel Giavitto (Santa Fe); **prosecretario,** Sergio Bar (Santa Fe); **revisor de cuentas** Hugo Boscarol (Suardi); revisor de cuentas suplentes, Oscar Salicrú (Ceres); secretario de actas Hernán Ferrari (Arequito); **vocales**, Javier Colasili (Los Surgentes), Sergio Ancharuk (Morteros) y Roberto Pairetti (Gálvez). Secretaria de prensa es Daniela Ferrari, de Arequito, a quien los colegas pueden recabar información sobre el particular en el TE (0464) 91294.

Karting APKP en Ciudad Evita

BUEN TRIUNFO DE MIGUEL PEREZ

En el Kartódromo Juan Zanella, trazado totalmente asfaltado de 765 metros en la cuerda, se disputó el domingo 28 de abril la segunda fecha del Campeonato 1991 de la **Asociación Pilotos Kárting Promocional (APKP)**, con la fiscalización de la Federación Argentina de Kárting.

Corrieron las categorías **Libre Nacional 125 Junior** y la **Mini-Standard 125**, esta última para pilotos de 9 a 12 años; en ambas se reiteraron los vencedores de la primera fecha, es decir respectivamente Miguel Pérez y Hernán Edreira, quienes lógicamente encabezan los campeonatos de este año.

En la primera serie de **Libre** (como la otra motores Zanella 125 cc directos) se impuso Guillermo Literas a Miguel Pérez; en la segunda, Ariel San Martín prevaleció sobre Emiliano González. En la final, Pérez se distanció rápidamente en la punta, disputándose el segundo puesto entre San Martín, González y Literas, adjudicándose el lugar de escolta Emiliano González.

Final, Libre Nacional, 25 vueltas: **1º Miguel Pérez (Panther) a 85,951 Km/hora**; 2º Emiliano González (Panther); 3º Guillermo Literas (Tiger); 4º Ariel San Martín (Tiger); 5º Gustavo Beade (Tiger) y 6º Daniel Reyes (Fox Track).

Campeonato: Pérez, 44; González, 31; Beade, 27; Literas, 26; San Martín, 17; Alvarez y Muñoz, 12.

En **Mini-Standard** también se hicieron dos series previas. En la primera ganó Edreira de punta a punta, sobre Gustavo Palumbo; en la segunda, Gastón Amboade venció a Damián Obeziuk. La final fue dominada por Hernán Edreira, quien paulatinamente se fue alejando del resto y que puso la distancia definitiva tras el paso de los rezagados, en lo que aplicó su experiencia de más de tres años de competencias. Cabe destacar, que Hernán apenas cuenta con 10 años de edad, y que su kart es preparado por Carlos Cánepa, el mismo responsable de la mecánica de Gerardo Ferrero, reciente campeón sudamericano.

Final, Mini Standard, 20 vueltas: **1º Hernán Edreira (Tiger) a 76,776 Km/hora de promedio**; 2º Gustavo Palumbo (Vara); 3º Damián Obeziuk (Vara); 4º Gastón Amboade (Tiger); 5º Omar Ottaviano (Lot Far); 6º Esteban Monteros (Vara); 7º Lucas Pesci (Vara); 8º Sebastián Scaglione (M 101); 9º Martin Vuolo (Vara) y 10º Pedro Alvarez (Vara).

Campeonato: Edreira, 44; Obeziuk, 31; Palumbo, 29; Ottaviano, 24; Amboade, 22; Pesci, 11; Barzana y Monteros, 10; Scaglione, 9 y Crocco, 8.

Edreira seguido por Palumbo. El chiquitín muestra relevantes condiciones y ganó por segunda vez consecutiva en Mini Standard ***(Foto Silvina Arbotto)***



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IMPORTANTE

Los envíos para esta sección deben ser dirigidos exclusivamente a **Carlos R. Neira, Actividad Zonal CORSA, Chile 871, 2º "D" (CP 1098) Buenos Aires.**
Cuando se refieren a reuniones deportivas, los mismos deberán ser despachados sin demora para que una vez que se les sea asignado el espacio no pierdan actualidad en el momento de ser publicados. Es de suma importancia para nosotros, la fecha de tal realización y una serie de datos que detallamos: Lugar, nombre del circuito, club organizador, ente fiscalizador, categorías participantes y número de inscriptos en cada una de ellas. Cantidad de público, medida (longitud en la cuerda) del circuito y tipo de piso (tierra, asfalto, tosca, etc.). Resultado de la prueba de clasificación (los tres primeros) ganadores de las series si las hubiera y breve comentario de cada final: cantidad de vueltas de la misma y clasificación de por lo menos los diez primeros, con nombres y apellidos, marcas (chasis y motor si correspondiera), procedencia de los pilotos y tiempos y promedio del ganador.
Se dará prioridad a los informes que vengan bien ilustrados por fotografías, las que pueden ser en blanco y negro o color (no sirven recortes de otras publicaciones); al dorso se indicarán nombres de quienes figuren en ellas y del fotógrafo. Rogamos al informante incluir un número telefónico donde contactarlo. Desde ya, gracias.

Sigue el Entrerriano de Rally

LA CITA ES EN COLON



Una de las atracciones, el siempre espectacular Fossat con su 147, constante animador en el entrerriano de rally.

El Rally de Colón, segunda fecha del Campeonato Entrerriano de 1991, se disputará este fin de semana en la ciudad de Colón y sus alrededores. La prueba, inicialmente prevista para siete días antes, debió ser postergada al sábado 11 y domingo 12 debido al anegamiento del predio donde se debían realizar varios de los superprimes.
Organiza la Asociación de Pilotos y Navegantes del Departamento Colón, con la fiscalización del Auto Club de Concepción del Uruguay y la FRAD Nº 6 de la CDA del ACA.
El rally se compone de una primera etapa que consta de tres superprimes (dos en el balneario de Colón y uno en la vecina localidad de San José) y una segunda etapa con cuatro PP.CC. de ruta y otro superprime. En total, ocho pruebas cronometradas englobando 97,55 Kms, más los enlaces.
Para mayor información, los interesados pueden dirigirse al TE (0442) 26515.

Campeonato Zonal Cuyano en San Juan

DIFICIL VICTORIA DE FERNANDO EGEA



*Fernando Persia y su modificado Fiat 600, vencedores en Grupo 2 (**Foto Picuncho**)*

San Juan - Dio comienzo el 14 de abril en el Autódromo El Zonda (circuito de 2330 metros, asfaltado) la fecha de apertura del **Campeonato Zonal Cuyano**, con la presencia de cuatro de las categorías que lo componen. Organizó la Asociación Sanjuanina de Volantes, con la fiscalización de la Federación Sanjuanina de Automovilismo Deportivo.
En el **TC Cuyano**, con pilotos que suelen ser muy parejos, se vio la diferencia de potencia en el auto del "rey" José Marini, quien se fue del acoso de Lamy y Martín. No tuvo muchas alternativas interesantes, pero la categoría salvó el trance de esta primera presentación del año.
Final, TC Cuyano, 10 vueltas: **1º José Marini (Chevrolet/Mendoza) 14m59s25/100 a 129,310 Km/hora**; 2º Federico Lamy (Chevrolet/Mendoza) 15m05s15; 3º Jorge Martín (Chevrolet/Mendoza) 15m14s11; 4º Ricardo Fioquett (Falcon/Mendoza) y 5º Hugo Loncarich (Chevrolet/Mendoza) todos con 10 vueltas.
Fórmula Renault Cuyana tuvo tres punteros en el transcurso de su final: Egea, Serrano y Scaccia, en ese orden, pero al final prevaleció Egea, por mínima diferencia. El matiz lo puso el debutante sanjuanino Flaqué, quien acompañó al lote de vanguardia hasta que realizó un trompo en la horquilla.
Final, Fórmula Renault, 15 vueltas: **1º Fernando Egea (Crespi/Mendoza) 19m 19s39/100 a 150,401 Kms/hora**; 2º Oscar Scaccia (Crespi/Mendoza) 19m20s19; 3º Fabián Flaqué (Crespi/San Juan) 19m35s31; 4º Francisco Lipari (Crespi/Mendoza) y 5º Carlos Sas (Crespi/Mendoza).
El **Grupo 2** tuvo en Fernando Persia a su dominador absoluto. A bordo de su "cuasi TC bolita", ganó de punta a punta, aunque no muy lejos de él llegaron José González y Miguel Brisighelli, retrasándose al final Hugo Ferrero, que también había participado en la pelea por el segundo lugar.
Final, Grupo 2, 12 vueltas: **1º Fernando Persia (Fiat 600/San Juan) 18m58s 37/100 a 122,553 kms/hora;** 2º José González (Fiat/San Juan) 19m01s37; 3º Migue Brisighelli (Fiat/San Juan) 19m02s21; 4º Hugo Ferrero (Fiat/Mza); 5º J. Tornello (Fiat/Mza).
La carrera que cerró el programa, **Turismo IAVA**, constituyó un paseo para el vencedor Roberto Basualdo, quien pareció de entrada decirle chau al resto de los 25 autos participantes. Roberto Patti (el de la Fórmula Sierra y los Faraones) y el Dr. Molé se intercambiaron el segundo puesto que quedó para el veloz facultativo.
Final, Turismo IAVA, 15 vueltas: **1º R. Basualdo (San Juan) 22m45s80/100 a 127,700 Kms/hora**; 2º R. Molé (Mza) 22m 59s61; 3º R Patti (Palmira, Mza.) 23m01s32; 4º Jorge Zrain (Mendoza) y 5º José Fiorentino (Mendoza).
(Informe Raúl Gustavo Cerrati)

Autocross Cordobés en La Falda

EL PINAR, UN NUEVO CIRCUITO

La Falda, Cba. El domingo 21 de abril se puso en marcha el Campeonato Cordobés de Autocross, en esta ciudad, con el concurso de una treintena de volantes de diversos puntos de nuestra provincia. En esa ocasión, quedó inaugurado un nuevo circuito, el llamado "El pinar" de 1600 metros de recorrido, el que servirá además para otro tipo de categorías, tanto automovilísticas como de dos ruedas. El escenario, de tierra compactada está ubicado a pocas cuadras del centro comercial de La Falda, en la calle Carlos Gardel al 1500. La reunión inaugural fue organizada por el Sindicato de Trabajadores Municipales de esta ciudad con el que colaboró la Dirección de Deportes, con la fiscalización de la Federación de Automovilismo Nº 5. Las diferentes series se desarrollaron con un muy buen espectáculo y entre las finales sobresalió la disputa en la 850 cc Standard, por la cantidad de máquinas y la lucha por la punta, que quedó definitivamente en poder del binomio cosquinero compuesto por Perea-Corllonelo. Estos fueron los resultados de las tres finales:

850 cc Standard, 14 vueltas: **1º Perea-Corlionelo (Gordini/Cosquín) a 69, 828 km/hora;** 2º Traggiay-M. Rodriguez (Gordini/Cosquín); 3º Nadaya-Salinas (GOrdini/Córdoba); 4º Molinas-Santander (Gordini/La Calera); 5º Núñez-Villarreal (Gordini/La Falda); 6º Moteoliva-Sbaffi (Gordini/Córdoba); 7º Sterlisi-Pensa (Gordini/Córdoba); 8º Plomer-Vacalari (Gordini/Río Segundo); 9º Bongiorvanni-Perassi (Gordini/La Falda); 10º Scamella-J.Rodríguez (Gordini/Córdoba).

850 cc Libre Preparación, 14 vueltas: **1º Fernández-Ceballos (Gordini/Carlos Paz) a 78,166 km/hora;** 2º Gómez-Aeschlimann (Gordini/Bialet Massé); 3º Florindo-J. Rodríguez (Gordini/Córdoba); 4º Penacino-Conalello (Gordini/Córdoba).

Fuerza Libre, 14 vueltas: **1º Heredia-Lucero (Peugeot 403/La Falda) a 71, 160 kms/hora;** 2º Cuello-Gallardo (Fiat 128/Córdoba); 3º Alonso-Girardeau (Mitsubishi Sapporo/Carlos Paz).

La **próxima fecha** se hará en Cosquín, el 12 de mayo..

(Informe de Carlos Acosta)



Heredia-Lucero, con motor Peugeot 403, ganadores en Libre (Foto Cacha)

Promocional 850, Minicafeteras y Monomarca 1100 en Lobería

PASTORINO CAMPEON Y ACAPARADOR

Necochea, BA. Con la asistencia de 2500 personas, se desarrolló el domingo 14 de abril la segunda fecha de los torneos 1991 de **Promocional 850, Minicafeteras y Monomarca 1100 del Sudeste,** en el circuito La Virgen del Camino (piso de tosca, de 1238 metros de cuerda) ubicado en la Ruta 227 y cercano a **Lobería,** donde organizó la reunión el Club Jorge Newbery, de esa localidad distante 50 kms de ésta. El parque cerrado encerró a 88 unidades de carrera, 37 de ellos de la "promo", 21 minicafeteras y 23 Fiat 128.

Promocional

El campeón Horacio Marcelo Pastorino se llevó todo. Con la mecánica de Horacio Ordóñez aplastó a sus rivales y recuperó terreno perdido en el cómputo del campeonato. Las otras series fueron para Néstor Di Nápoli y Norman Vicente Suárez.

Final, 20 vueltas: 1º **Marcelo Pastorino (Fiat-Ordóñez/Copetonas) 19m49s45/100 a 74,967 km/hora;** 2º Mario García (Renault-Izaguirre/Juárez) 19m50s03; 3º Alejandro Erasun (Fiat-Capellini/Juárez) 19m52s73; 4º Raúl Alonso (Fiat-Izaguirre/Juárez); 5º Fabio Girado (Fiat-Boaglio/Juárez); 6º Jorge Robbiani (Fiat-Cobos/Chillar); 7º Néstor Di Nápoli (Fiat-Di Nápoli/Necochea); 8º Eduardo Domínguez (Fiat-Diorio/Necochea); 9º Fabio Pedersen (Fiat-Larsen/Tandil) y 10º Gonzalo Martínez (Fiat-Diorio/Necochea). **Campeonato:** Erasun 32; Pastorino, 31; Di Nápoli, 30; Girado, 22; M. García, 19; Barneche y Alonso, 11.

Minicafeteras

Hubo dos series. La primera para Luciano Labruneé y la segunda para Jorge Orsili. En la final Orsili ganó con suma comodidad, llegando segundo Daniel Muisse, luego excluido por anomalías técnicas de su vehículo. Orsili, contratista rural, corrió hace unos años en el rally bonaerense con una Fiat 125 Berlina.

Final, 16 vueltas: **1º Jorge**



El copetónico Pastorino ganó en Promocional con mecánica Ordóñez.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

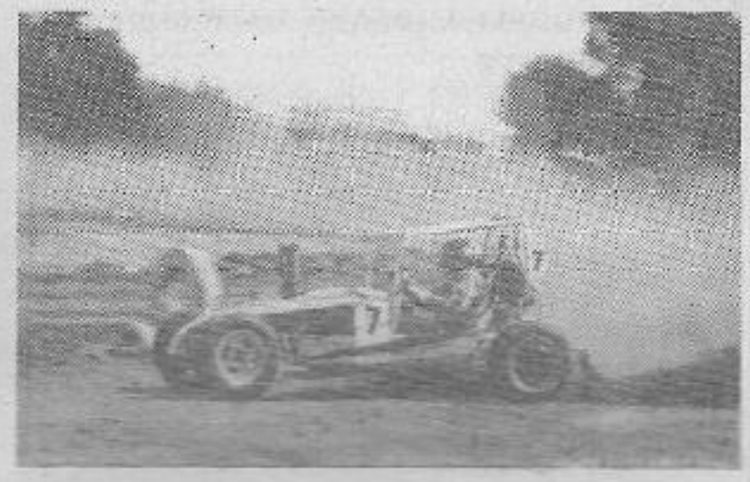
Fórmula Bulnense, Clase "A" y TC Bulnense en Cnel. Moldes, Córdoba

PRIMERA VICTORIA DE SERRAVALLE

Bulnes, Cba. Ante un marco de una mil quinientas personas, comenzó en **Coronel Moldes** el campeonato de las tres categorías que fiscaliza (por delegación de la FRAD Nº 4) el Club Atlético Peñarol de Bulnes. Es decir la Fórmula Búlnense, la Clase "A" y el incipiente TC Bulnense, categoría que aún está en estado embrionario, pero de la que se espera mucho, dadas las características de los autos. Se corrió en el circuito Ricardo Rissati (1250 metros, tierra compactada) el que fue recientemente remodelado.

El **TC Bulnense** conjugó apenas seis máquinas y de ellas, la piloteada por el riocuartense Luciano Dalmasso fue la que acaparó la atención del soberano, ya que habiendo hecho un trompo a poco de largar, recuperó terreno espectacularmente y terminó ganando por amplio margen. Habrá que esperar la incorporación de nuevos pilotos, como los hermanos Fargione, Moyetta, Alesso, Ragazzini y otros para que la categoría levante en la consideración del público.

Final, TC Bulnense, 10 vueltas: **1º Luciano Dalmasso (Falcon/Río IV) a 76,139 km/hora;** 2º Roberto Grandis (Falcon/Alejandro) y 3º Eduardo Minudri (Chevrolet/La Carlota).



El auto con motor Ford Falcon de Marcelo Serravalle, ganador en Moldes de la Fórmula Bulnense.

Tampoco fueron numerosos los autos de la **Clase "A".** Cochranne ganó la prueba de clasificación y la única serie. Pero en la final, Daniel Oddi logró hacerse de la punta, relegando al Renault a la posición de escolta, mientras que lo más entretenido estaba en la lucha por el tercer puesto, el que finalmente fue para el local Omar Bovio.

Final, Clase "A", 12 vueltas: **1º Daniel Oddi (Fiat 600/Río Cuarto); 11m33s40/100 a 77,877 km/hora;** 3º Omar Bovio (Renault/Cnel. Moldes) 11m53s83; 4º Vicente Celli (Renault/Cnel. Moldes) 12m00s49; 5º Ricardo Williams (Renault/San Basilio); 6º José L. Ciruelos (Renault/Río IV); 7º Adrián Irico (Fiat/Río IV); 8º Juan D. Martinetto (Fiat/Cnel. Moldes) y 9º Juan C. Buraschi (Renault/Gral. Levalle).

En **Fórmula Bulnense** fueron 15 los autos presentes. Marcelo Serravalle y el mendocino radicado en Villa Mercedes, San Luis, Oscar Colombo. La final fue ganada de punta a punta —en lo que es su primer triunfo en la categoría— por Serravalle (primo de Mario) quien durante toda la carrera tuvo que soportar el asedio de Rovey y Bassi y durante el principio del campeón Garazzini. Para destacar lo del joven Ismael Boffa, quien por su abandono en la serie hubo de largar en el fondo del lote, llegando a escalar hasta el cuarto puesto, mediante maniobras precisas en los sorpasos.

Final, Fórmula Bulnense, 15 vueltas: **1º Marcelo Serravalle (Ford/Vicuña Mackenna) 13m07s84/100 a 85,677 km/hora;** 2º Rubén Rovey (Ford/Jovita) 13m08s57; 3º Víctor Bassi (Ford/Cnel. Moldes) 13m11s04; 4º Ismael Boffa (Ford/Bulnes) 13m11s63; 5º Héctor Garazzini (Chevrolet/V. Mercedes, SL) 13m20s28; 6º Ricardo Morra (Ford/V. Mackenna); 7º Gustavo Saby (Ford/Serrano); 8º Carmelo Guercio (Ford/V. Mercedes, SL); 9º Angel Ré (Chevrolet/Río IV) y 10º Orlando Casale (Ford/Justo Daract, SL).

Informe de Alberto Alasia)



Villabrille seguido por Blanc. Aquel ganó y éste lidera el torneo.

Orsili (Renault/Tres Arroyos) 13m42s46/100 a 86,70 km/hora; 2º Carlos Vallejo (Renault/Necochea) 13m50s80; 3º Luis Molina (Renault/Mar del Plata) 13m53s73; 4º Juan C. Hornum (Renault/Tres Arroyos); 5º Néstor Guerra (Renault/Necochea) y 6º Esteban Molina (Renault/Mar del Plata). **Campeonato:** Orsili, 24; Vallejo, 10; Muisse, 9; Aristimuño, 7; Hornum, 6; L. Molina, 5; Prado, 4; Labrunee, 3; Guerra, 2.

Monomarca 1100 del SE

El campeón 1987/88 de la Promocional del Atlántico (entonces con un Renault/Gordini) volvió a la actividad aunque en diferente categoría y escenarios. Y acá volvió al triunfo, completándose un podio totalmente "made in Lobería" y con un común denominador en la preparación, la del marplatense Miguel Cangelaro. Villabrille dominó, calcando todas las vueltas y mostrando intactas sus condiciones conductivas. Durante el transcurso de la final de los Fiat 128 se produjo un impresionante vuelco: el del auto de Fabián Badino, que quedó destruido; afortunadamente, piloto y acompañante resultaron ilesos.

Final, 16 vueltas: 1º Luis Villabrille (F. Cangelaro/Lobería) 12m59s02/100 a 91,536 km/hora; 13m00s29/100 a 91,536 km/hora; 2º Carlos Blanc (F. Cangelaro/Lobería) 13m00s29; 3º Guillermo Herrera (F. Cangelaro/Lobería) 13m00s58; 4º Carmelo Carabante F. Larsen/Lobería); 5º Carlos Tórtora (F. Asis/Aparicio); 6º "El Dinamarqués" (F. Mónaco/Oriente); 7º Raúl Fernández (F. Iturrarte/Lobería); 8º Armando Llinás (F. Boaglio/Juárez); 9º Néstor Zunda (F. Occhionero/Necochea) y 10º Fausto Vázquez (F. Percerone/Olavarría).

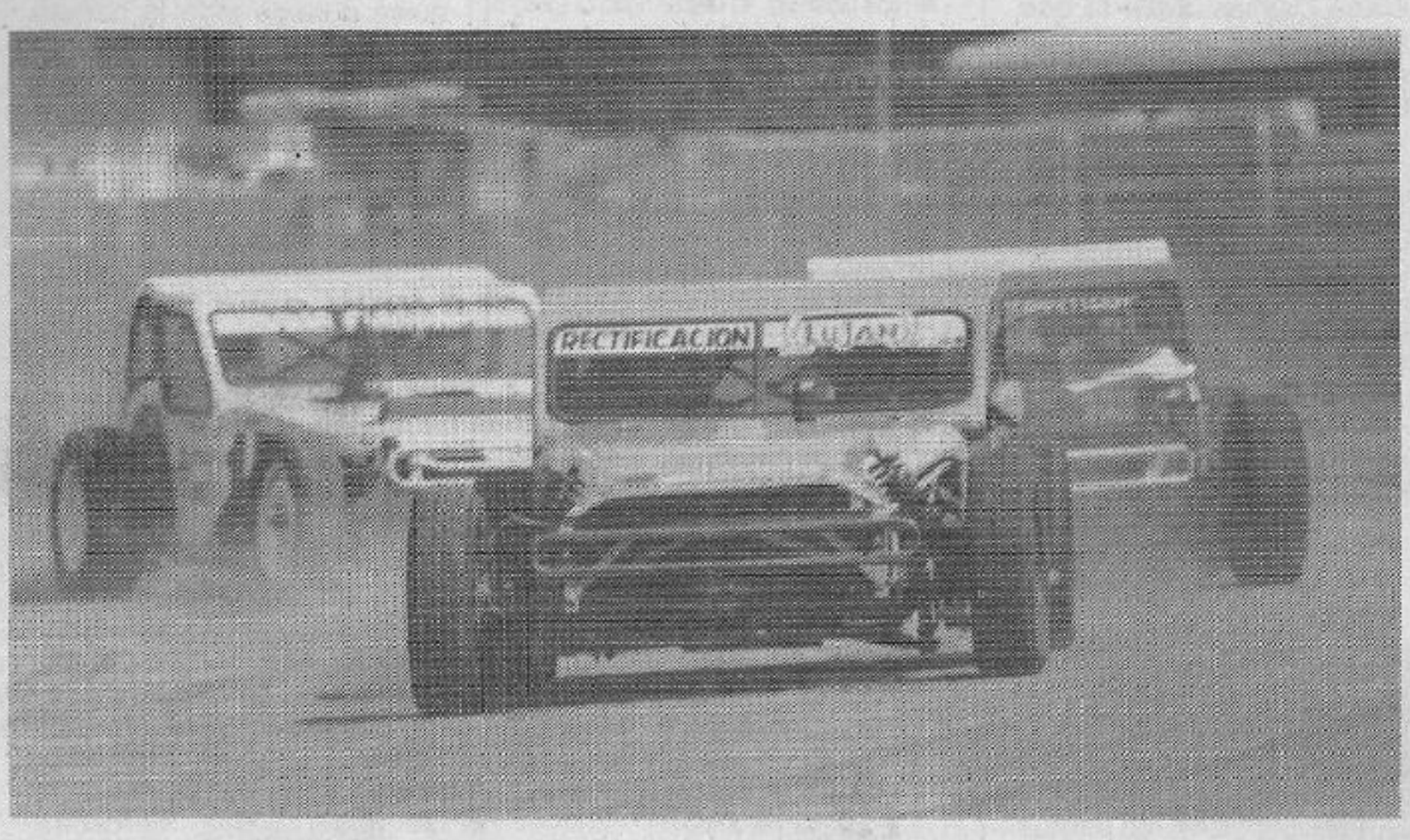
Campeonato: C. Blanc, 28; "El Dinamarquéz", 26; Vitale y Villabrille, 23; Herrera, 19; R. Fernández, 17; Tórtora, 16; Carabante, 11; Vargas, 10 y Zunda, 6.

(Informe y fotos de Dany Pereyra, Máxima Velocidad")

Año VIII Nº, 347, ACTIVIDAD ZONAL 8 de mayo de 1991

TC Regional en Pilar, Buenos Aires

IMPIOMBATO EN LA FINAL MAS VELOZ



Ricardo Impiombato, por primera vez ganador en la "A" del Regional (Fotos Raúl Juárez)

Las Heras, BA. En el circuito de **Pilar** (1700 m. De tierra en perfecto estado), colmado de público, el **TC Regional** con más de setenta autos en pista, disputó su segunda fecha anual, brindando un atractivo espectáculo en todas las clases, además de cumplirse con los horarios establecidos dentro de una excelente organización a cargo del Círculo de Amigos y la fiscalización de FENAD.

Clase GT "A" Juan Bava y Hugo Palermo ganaron las series. Bava comenzó desde el inicio un apretado pelotón con Palermo, Nardi, Monje, Gennaro, Hernández y Naveiro. Monje se quedó en la segunda y se retrasa Gennaro, para continuar todo normalmente hasta la décima pasada, en que Palermo acusa fallas y es superado por Nardi y luego por Hernández y Pujol, soportando Bava hasta el final el incesante ataque del juminense.

Final, 14 vueltas: 1º Jorge Bava (Falcon/Luján) 16m22s04/100 a 87,267 km/h; 2º Rolando Nardi (Chevy/Junín) 16m22s76; 3º Juan Hernández (Falcon/Pilar) 16m30s71; 4º Horacio Pujol (Falcon/Cap. Sarmiento) 16m37s61; 5º Hugo Palermo (Chevrolet 400/S. A. de Areco); 6º Edgardo Gennaro (Chevrolet 400/Junín). **Campeonato:** Palermo, 30 puntos; Gennaro, 23,50; Bava, 21; Nardi, 15,50; Hernández, 12; Naveiro, 11,50.

Clase GT "B". Ganaron las series "Bravo-Lah" y Carlos Reggiano. Montebelli comandó hasta la primer curva, quedando en punta desde ahí y hasta el final "Bravo-Lah" con Zuffo, Reggiano y Lemos detrás. Sin más alternativas que los intentos de recuperar puestos por parte de Montebelli, hasta su abandono cuando marchaba en quinta posición, "Bravo-Lah" se impone ampliamente.

Final, 14 vueltas: 1º "Bravo-Lah" (Falcon/J.C.Paz) 16m53s45/100 a 84,563 km/h; 2º Luis Zuffo (Falcon/Mercedes) 17m03s12; 3º Carlos Reggiano (Torino/Zárate) 17m04s43; 4º Marcelo Lemos (Falcon/J.C.Paz) 18m02s46; 5º Mario Moyano (Chevy/Junín); 6º Claudio Truppo (Dodge/San Miguel). **Campeonato:** "Bravo-Lah", 25 puntos; Reggiano, 18; Zuffo, 15; Lemos, 10; Moyano, 8; Montebelli, 6,50.

Clase "A": Claudio Bottani ganó la única serie. Bottani se escapó de Lucci, Impiombatto y Mario Gómez desde la largada uniéndose a los escoltas en el segundo giro e intercambiando puestos durante varias vueltas o marchando a la par al fondo de la recta principal. Alejado de Lucci y Gómez en ese mismo sector, Impiombato se juega en la frenada, accediendo a la vanguardia en la octava y manteniendo el puesto hasta el final.

Final, 14 vueltas: 1º Ricardo Impiombato (Chevrolet/Gral. Rodríguez) 15m31s25/100 a 92,027 km/h; 2º Claudio Bottani (Chevrolet/Lima) 15m39s18; 3º Mario Gómez (Chevrolet/Gral. Rodríguez) 15m41s22; 4º Carlos Lucci (Chevrolet/C. De Areco) 15m59s04; 5º "Menczak" (Falcon/J. C. Paz); 6º Mario Castaño (Chevrolet/J.C.Paz). **Campeonato:** Impiombato, 35 puntos; Mario Gómez, 33,50; Lucci, 22; Bottani, 20,50; Oscar López, 10.

Clase "B". Eduardo Bruno y Rubén Weisbek ganaron las series. Lideró Bruno, seguido por Lalli, Weisbek, Chimino, Carames y Cabanal, alejándose el puntero del resto en la segunda, persibiéndose humo en su rueda trasera derecha a partir de la cuarta por lo que se acercó Lalli y también Weisbek que abandonó en la novena. Bruno a pesar de su problema mantiene la punta logrando un meritorio triunfo.

Final, 14 vueltas: **1º Eduardo Bruno (Chevrolet/Luján) 15m 33s 73/100 a 91,783 km/h;** 2º Adrián Lalli (Chevrolet/Gral. Rodriguez) 15m35s94; 3º Alberto Chimino (Falcon/Luján) 15m52s62; 4º Juan C. Caramés (Chevrolet/V. Tessei) 15m56s27; 5º Carlos Cabanal (Falcon/V. Tessei); 6º Miguel García (Falcon/J.C.Paz). **Campeonato:** Lalli, 30,50 puntos; Chimino, 24; Bruno, 23; Weisbek, 21,50; M. García y Cabanal, 16; Carames, 10,50.

Clase "C": José L. Odda y Miguel Gerlo ganaron las series. Pica en punta el mercedino alejándose de Miguel Gerlo, Genovese y Héctor Gerlo, en tanto se despista Alejandro Gerlo. Odda continuó en punta ya que los ataques de Miguel Gerlo fueron discontinuos, arribando triunfador por primera vez en la clase y lejos de aquellos, Genovese y Moscato.

Final, 14 vueltas: **1º José L. Odda (Dodge/Mercedes) 16m14s70/100 a 87,924 km/h;** 2º Miguel Gerlo (Tornado/Gral. Rodríguez) 16m16s56; 3º Angel Genovese (Dodge/Zárate) 16m34s12; 4º Julio Moscato (XX/Zárate) 17m20s07; 5º XX (XX/XX); 6º Andrés Rivero (XX/Del Viso). **Campeonato:** Miguel Gerlo, 36,50; Odda, 33,50; Genovese, 27,50; Héctor Gerlo, 10,50.

(Informe de Mileti-Granada)

Otro nuevo ganador: José Luis Odda, en este caso de la Clase "C".



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA CASEROS



- DEFLECTORES PARA: SIERRA ANIVERSARIO, ESCORT ANIVERSARIO, DUNA, FIAT UNO y 505 TURBO
- SPOILERS Y FALDONES PARA: FIAT UNO, DUNA Y ESCORT
- HACEMOS COLOCACIONES
- INTERIORES BUTACAS Y TAPIZADOS ORIGINALES



ENVIOS AL INTERIOR - SOMOS FABRICANTES
3 de FEBRERO 3643 - CASEROS (1678) TEL: 750-1453

TALLER GONZALEZ



INSTALADOR ESPECIALIZADO DE INSERTOS HELI-COIL

La solución para tener roscas resistentes.

ENVIOS AL INTERIOR

FRENCH 863 (cp. 1708). MORON.
TEL.: 628-0737 - Part.

Adamoli COMPETICION

- BUZOS - CASCOS NACIONALES E IMPORTADOS
- CINTURONES SIMPSON - CUENTAVUELTAS JONES
- BOMBAS HOLLEY - TODA LA LINEA MALLORY
- RESORTES ISKENDERIAN - LEVAS - TAPAS.

ASESORAMIENTO INTEGRAL PARA TODAS LAS CATEGORIAS Envios al interior

Avda. SAN MARTIN 5782. CAPITAL

TEL.: 501-0242

EU-CAR

TELAS Y ACCESORIOS PARA TAPICERIA

FABRICANTE DE LONA CAPOTA PARA AUTOS
CONVERTIBLES ESPECIALES Y DE COLECCION
EN TAPIZADOS TODO PARA EL AUTOMOVIL

Av. San Martín 3400 Tel: 581-4493
Miguel Angel 1858 Capital Federal

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION

TAPAS DE CILINDRO

- Ahora desarrolladas con flujómetro.
- Pulido y mecanizado para: F.Renault ELF, TC., TC.2000, Stock Car y Standard.

Bernardo de Monteagudo 1776. Martín Coronado. Tel. 751-9350.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

Good-Drive

- EL STOCK MAS COMPLETO DE REPUESTOS IMPORTADOS Y LOS MEJORES PRECIOS.
- TODAS LAS MARCAS.

★ PARMA ★ MURA ★ ALPHA ★ CAMEN ★ KOFORD ★ PRO SLOT ★ CHAMPION ★ COBRA ★ BLACK MAX ★ FRONT LINE ★ SLICK-7 ★ FAAS.

Envios al Interior

RUIZ HUIDOBRO 2359
6º A. Cap. Federal. TEL. 70-9793. FAX 54-01-449-7435

Sergio competición

ALTA PERFORMANCE

- TAPAS - LEVAS - FIERROS ESPECIALES

Envios al interior.

MISIONES 6374
(cp. 1684). EL PALOMAR Taller: TEL. 751-3298 Part. TEL. 665-7683

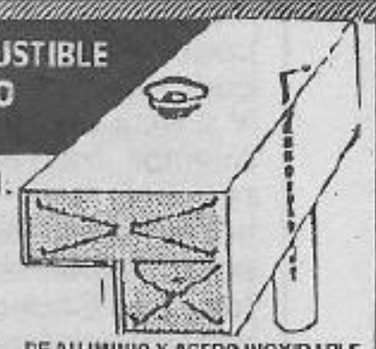
SERVICE DIESEL BARRACAS

REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

BANCO DE PRUEBA BOSCH

JORGE 2371
(cp. 1275) - Tel. 28-9032

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO



A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO S.R.L.

COPIAMOS TANQUES DE AUTOS IMPORTADOS
DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497 DE ALUMINIO Y ACERO INOXIDABLE

REINSA



INSTRUMENTAL PARA AUTOMOVILES



TABLEROS - CONEXIONES

FABRICA: **REPOSICION INSTRUMENTAL S.R.L.**
J. Moldes 5127 (1603) Villa Martelli - Tel.: 761-4446

JOSE MASCIOTRA

- AUTOPARTES DE COMPETICION
- BALANCINES VARILLAS
- PERNOS EJES DE BALANCIN
- BOTADORES PLANOS
- ENGRANAJES CORRECTORES
- ATENCION A CATEGORIAS ZONALES Y EN TODO EL PAIS

JOSE P. VARELA 6015. CAP.
TEL. 642-5584

PROTEJASE DEL FUEGO

NOVEDOSO EQUIPO DE EXTINCION PARA COMPETICION

- Sistema combinado de alta seguridad, acciona el matafuego y corta la corriente. - Accionamiento a distancia por CABLE COMANDO - Utiliza HALON 1211 - Peso ligero - Construido totalmente en aluminio duro (DURAL) - Permite utilizar separadamente el corta-corriente - También para uso particular, náutica, casas rodantes, ambulancias, etc.

FUNCIONA TAMBIEN EN CASO DE VUELCO



HOLMBERG 4777 (1430)
Capital ☎ 541-5086

ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI

COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA Y AUMENTAMOS LA POTENCIA
DE SU MOTOR R.11 - R.FUEGO - R.18 Y TRAFIC
AHORA TAMBIEN FORD SIERRA Y ESCORT

CALDAS 223, CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

Representante

Pistones **NaVellac**

AHORA NUEVO
Sellador de aros **NaVellac**

EDR METALURGICA RIERA

FABRICA DE ENGRANAJES DE DISTRIBUCION Y DE CAJAS DE VELOCIDAD PARA AUTOS IMPORTADOS

- Todas las marcas

ENGRANAJES DE COMPETICION

- Fiat 600 - 128 - 125 - 147 - Regatta - Fórmula Renault - Stock Car - TC y TC. 2000

Y otras marcas por pedido

NAON 3914 (cp.1650). BILLINGHURST. San Martín. TEL. 758-1349

CARLOS MARINCOVICH ESCRIBE PARA CORSA

SENNA-SENNA-SENNA

Cómo seguir calificando a Ayrton Senna, después del espectacular triunfo de San Marino en Imola, Italia, ante los tifosis de la península, a quienes observamos a través de la grabación de televisión, haciendo gestos elocuentes cuando se quedó Jean Alesi con la Ferrari. Qué decir que este paulista que se lleva todo, con pista seca o mojada, en circuitos rápidos o trabados, en autódromos o callejeros. Habría que pedirle a la A.C.T.C. que interceda para equiparar un poco a los equipos intervinientes.

La F.1 es prácticamente de libre preparación, solamente delimitada por la cilindrada, el peso total del auto, ciertas medida que se deben respetar en los chasis y algún otro parámetro como el combustible o la posición del alerón trasero. Es tan particular el que se de una conjunción tan brillante como terminante, que uno se pregunta ¿podrá otro equipo emular a los campeones de hoy?

El diario Clarín decía, "El 91, una serie sin precedentes", y así cada medio informativo encuentra uno y otro suceso sobre el brasileño a quien sin duda hay que agregar al equipo McLaren-Honda, justamente como decíamos en el Corsa Nº 1291 sobre Interlagos; lo de Ayrton es únicamente comparable con lo de J.M.Fangio y la Alfetta o el Mercedes-Benz y tiempo más tarde con Jim Clark y su Lotus.

Y a esta altura de los acontecimientos, trato de buscar comparaciones; hace pocas semanas, el gran campeón sin corona, que es Stirling Moss, mostrando una foto del Chueco dedicada por nuestro quíntuple decía: "Este es el hombre más extraordinario que he visto como corredor de automóviles".

Hoy creo que estamos ante un hecho similar y aunque las comparaciones a veces son odiosas, el paso de más de 35 años permite mencionarlo.

Refiriéndonos a San Marino concretamente, creo que el doblegar por más de una vuelta a sus rivales, junto a Berger en el otro McLaren, me recuerda a aquellos grandes.

Todo evento siempre deja alguna reflexión, analicemos: además de ese tremendo talento que todos le consideramos a Senna por tener su límite un metro más allá que los demás, agrega ahora inteligencia, tranquilidad y paciencia, las que dicen: da la experiencia. Aunque en varias oportunidades —en curvas— se metió entre rezagados, como lo hiciera tantas veces, que si por desgracia el diablo metía la cola y se rozaba con alguien, tal vez la crónica sería distinta, a pesar de todo.

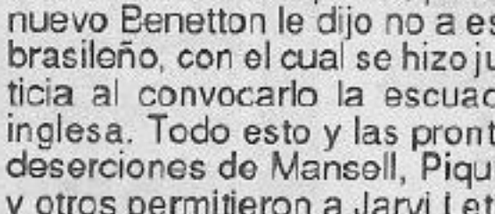
¿Lo vieron a Jean Alesi cuando lo pasa a Stefano Modena? Va un kilo también, lo hizo a lo Senna, lamentablemente no le dio el tiempo de frenada y se pasó un metro, ahí quedó, pero la maniobra fue de otro que se destaca; cuando Ayrton lo alcanza a Modena luego, para sacarle una vuelta, se pudo apreciar lo fuerte que iba.

¿Qué decir de Alain Prost? Es un extraordinario tricampeón del mundo, que tuvo la fatalidad de sufrir un percance como tantas veces la tuvo Senna. Desgraciadamente para él y Ferrari, cuando ambos se culpan por lo ocurrido, o al menos tratan de deslindar responsabilidades, en definitiva, si no se apañan, lógicamente esto termina mal. ¿Alguna vez veremos a Ayrton sobre una roja máquina del caballino rampante?

Magnífico trabajo el de Riccardo Patrese. Mientras estuvo en carrera, el veterano, el que más grandes premios tiene corridos, mostró una vez más que cuando hay auto se muestra el piloto, y ahí sobre el agua, no se dirá que fue casualidad. Manejó como el mejor, al límite. Gran sensibilidad la suya.

Excelente carrera la de Berger, que en esta oportunidad fue un perfecto partenaire de Ayrton, para satisfacción del equipo que logró el uno dos.

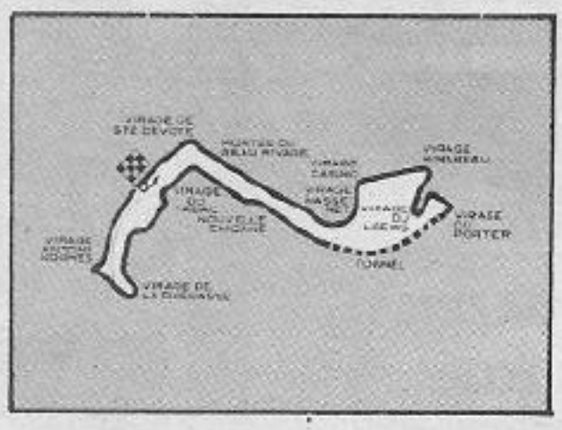
Fue una lástima lo de Roberto Moreno, que siempre funciona bien; se hubiera quedado con el tercer escalón del podio, pero el nuevo Benetton le dijo no a este brasileño, con el cual se hizo justicia al convocarlo la escuadra inglesa. Todo esto y las prontas deserciones de Mansell, Piquet, y otros permitieron a Jarvi Letho llevar al Dallara a la tercera posición, como aliciente para los italianos lo mismo para Pierluigi Martini, con el Minardi cuarto a la postre. Bien también Stefano Modena, mientras duró con el otro Minardi, compañero de nuestro "Poppy" Larrauri cuando estaban con el EuroBrun, ¿recuerdan? Posteriormente los dos Lotus, a cargo de Hakkinen y Bailey, bajo la responsabilidad del argentino Enrique Scalabroni. Hasta la próxima.



el próximo fin de semana

G.P. DE MONACO

La tradicional cita con el Gran Premio de Mónaco le dará vida al próximo domingo a la cuarta fecha del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. En los 3.328 metros del trazado callejero la actividad arrancará el jueves con la preclasificación de 8 a 9 hora local, para seguir de 10 a 11,30 con los entrenamientos cronometrados y de 13 a 14 con la primer tanda clasificatoria. Tras la pausa del viernes, el trabajo previo se completará el sábado con nuevas sesiones de entrenamientos y clasificación en similares horarios a las anteriores. Así quedará constituida la grilla, para las 78 vueltas que desde las 15,30 (10,30 en Argentina) compondrán la carrera.



LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (McLaren MP 4/5B-Honda) con un tiempo de 1m21s314/1000, a 147,339 km/h. (1990)

Vuelta en carrera: Ayrton Senna (McLaren MP 4/5B-Honda) con un registro de 1m24s468/1000, a 141,838 km/h. (1990)

Distancia total en carrera: Ayrton Senna (McLaren MP 4/5B-Honda) con un tiempo de 1h52m46s982/1000, de 138,097 km/h. para las 78 vueltas. (1990)

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

PILOTOS

POS.	PART.	NAC.	PS
1º)	Ayrton Senna	Brasil	30
2º)	Gerhard Berger	Austria	10
3º)	Alain Prost	Francia	9
4º)	Riccardo Patrese	Italia	6
	Nelson Piquet	Brasil	6
6º)	Jirky Jarvi Letho	Finl.	4
7º)	Stefano Modena	Italia	3
9º)	Satoru Nakajima	Japón	2
	Mika Hakkinen	Finl.	2
10)º	Aguri Suzuki	Japón	1
	Jean Alese	Francia	1
	Julian Bailey	Inglat.	1

COPA DE CONSTRUCTORES

1º)	McLaren-Honda	Inglaterra-Japón	40
2º)	Ferrari	Italia	10
3º)	Williams-Renault	Inglaterra-Francia	6
	Benetton-Ford	Italia-Inglaterra	6
5º)	Tyrrell-Honda	Inglaterra-Japón	5
6º)	Dallara-Judd	Italia-Inglaterra	4
7º)	Minardi-Ferrari	Italia	3
	Lotus-Judd	Inglaterra-Italia	3
9º)	Larrouse-Cosw.	Francia-Inglaterra	1

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
21/5/50	Montecarlo	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo
22/5/55	Montecarlo	Maurice Trintignant	Ferrari
13/5/56	Montecarlo	Stirling Moss	Maserati
19/5/57	Montecarlo	Juan Manuel Fangio	Maserati
18/5/58	Montecarlo	Maurice Trintignant	Cooper-Climax
10/5/59	Montecarlo	Jack Brabham	Cooper-Climax
29/5/60	Montecarlo	Stirling Moss	Lotus-Climax
14/5/61	Montecarlo	Stirling Moss	Cooper-Climax
3/6/62	Montecarlo	Bruce McLaren	Cooper-Climax
26/5/63	Montecarlo	Graham Hill	BRM
10/5/64	Montecarlo	Graham Hill	BRM
30/5/65	Montecarlo	Graham Hill	BRM
22/5/66	Montecarlo	Jackie Stewart	BRM
7/5/67	Montecarlo	Denny Hulme	Brabham-Repco
26/5/68	Montecarlo	Graham Hill	Lotus 49-Cosworth
18/5/69	Montecarlo	Graham Hill	Lotus 49-Cosworth
10/5/70	Montecarlo	Jochen Rindt	Lotus 49-Cosworth
23/5/71	Montecarlo	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth
14/5/72	Montecarlo	Jean Pierre Beltoise	BRM P 160
3/6/73	Montecarlo	Jackie Stewart	Tyrrell 006-Cosworth
26/5/74	Montecarlo	Ronnie Peterson	Lotus 72E-Cosworth
11/5/75	Montecarlo	Niki Lauda	Ferrari 312 T
30/5/76	Montecarlo	Niki Lauda	Ferrari 312 T-2
27/5/77	Montecarlo	Jody Schackter	Wolf WR 1-Cosworth
7/5/78	Montecarlo	Patrick Depailler	Tyrrell 008-Cosworth
27/5/79	Montecarlo	Jody Schackter	Ferrari 312 T-4
18/5/80	Montecarlo	Carlos Reutemann	Williams FW 07B-Cosworth
31/5/81	Montecarlo	Gilles Villeneuve	Ferrari 126 C
23/5/82	Montecarlo	Riccardo Patrese	Brabham BT 49-Cosworth
15/5/83	Montecarlo	Keijo Rosberg	Williams FW 08-Cosworth
3/6/84	Montecarlo	Alain Prost	McLaren MP 4/2-TAG Porsche
19/5/85	Montecarlo	Alain Prost	McLaren MP 4/3-TAG Porsche
11/5/86	Montecarlo	Alain Prost	McLaren MP 4/2C-TAG Porsche
31/5/87	Montecarlo	Ayrton Senna	Lotus 99 T-Honda

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ultimo Momento

Producción desde Europa:
Néstor Palmetti

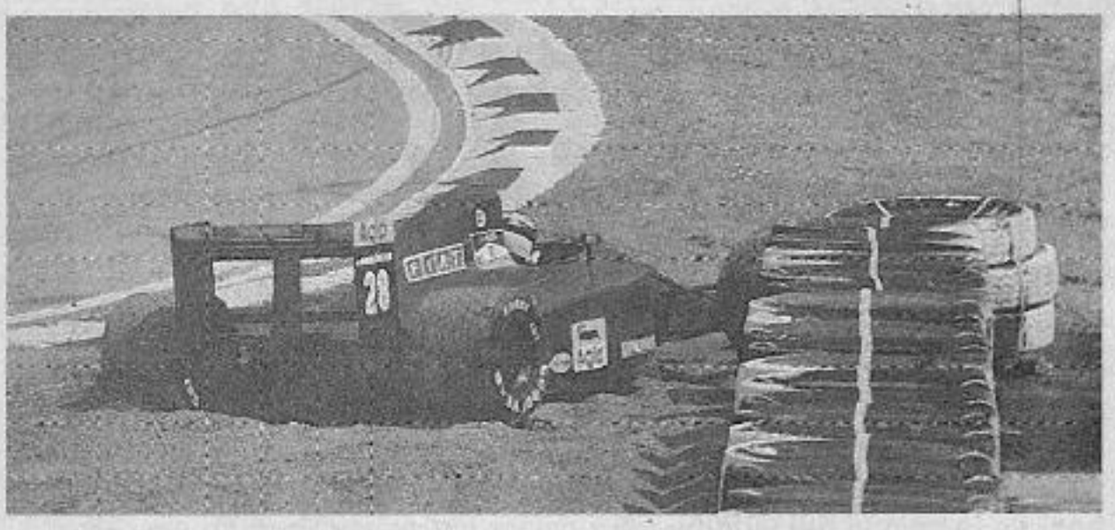
LA CRISIS EN FERRARI

Hermetismo. Así puede definirse la actitud de los principales directivos de Ferrari luego del increíble papel cumplido en el pasado **G.P. de San Marino**. Nadie quiere hablar, ni dirigentes ni pilotos. El clima se ha hecho tenso y pesado, porque no estaba en los cálculos de nadie abandonar Imola en medio de los abucheos e insultos del pueblo ferrarista. Todos esperaban una victoria o al menos una actuación decorosa, con los coches del "Cavallino" batiéndose por la vanguardia para, de ese modo, despejar los ecos de la polémica desatada días antes por Prost con sus declaraciones. Un buen resultado podría haber reforzado la posición del ex campeón francés, cuyas declaraciones no cayeron bien a nadie pero que se hubieran hecho fuertes con un resultado en la mano. Sin embargo, Prost, con su error infantil, es quien ha salido peor parado de la situación.

Antes de la competencia, el Dr. **Cesare Romiti** (número 2 de Fiat) había desmentido las declaraciones del francés cuando éste decía que, para resolver ciertos problemas, debía dirigirse directamente a Romiti o **Agnelli** por teléfono, dando a entender que Fiorio no era un interlocutor válido. "**No es verdad** —dijo Romiti—, **me habrá llamado una o dos veces desde que está con nosotros.**" Luego vino el G.P. y tras el increíble error de la vuelta previa, Prost intentó excusarse diciendo que algo no había funcionado en la caja de velocidades cuando había rebajado de cuarta a tercera para doblar. Más rápido de lo previsto el presidente de Ferrari cortó por lo sano: "**Puedo asegurar** —dijo el Ing. **Fusaro**— **que hemos revisado la caja de velocidades y no hemos encontrado ningún problema. Además, la telemetría no admitie errores**". Y en efecto, los datos telemétricos indicaban que Prost estaba circulando en tercera velocidad 10 segundos antes de perder el control del coche.

Después de estos es comprensible que Prost no haya querido pronunciar palabra el jueves cuando volvió al trabajo en Fiorano, probando variantes de puesta a punto con vista a Montecarlo. Gran cantidad de colegas obtuvieron como única respuesta de Prost un lacónico: "**no comment**". Prost enhebró 77 vueltas con un mejor tiempo de 1m03s7 a dos segundos y medio de su record.

Tampoco de humor para declaraciones estaba **Jean Alesi**, que tomó el lugar de Prost en Fiorano el sábado. Apenas cumplió 30 vueltas bajo la lluvia y, junto a Prost, probaron el domingo en Mugello usando chicanas artificiales en plena recta, para simular los vericuetos de Montecarlo. Todo en el marco de la ceremonia oficial de inauguración del trazado toscano ante la presencia de 1.800 actuales y ex empleados de Maranello. Pero el malhumor de Alesi no viene tanto por su banal error de apreciación en el G.P., sino por algo ocurrido el viernes en clasificación que deterioró la ejemplar relación que el "alumno" tenía con el "profesor". Según los trascendidos de buena fuente, fue en ocasión del forzado uso que Alesi debió hacer de uno de los coches de Prost cuando el suyo fue víctima de las llamas, que se generó la furia del joven francés. Aconsejado por Prost para adoptar una determinada puesta a punto que incluía la adopción de siete relaciones en la caja de velocidades, Alesi, lanzado a los apurones sobre el coche de aquél, advirtió en pista que el auto de su compañero disponía de otra puesta a punto y que... faltaba la



El despiste de Jean Alesi en Imola: difícil momento para el equipo.

séptima velocidad en la caja. Más que el enojo por no haber conseguido un tiempo mejor —pese a que en el primer ensayo había sido más veloz que Prost—, lo de Alesi fue la constatación de una traición de Prost y su enojo no se aplacó con las excusas oficiales. No sólo entre pilotos y dirigentes hay mal clima en Ferrari, sino también entre los mismos pilotos.

Lo cierto es que luego de las desestabilizantes declaraciones de la semana previa al G.P. y del error del domingo, la dirigencia de Ferrari seguramente planea cómo hacer uso de las escaramuzas contractuales que servían como opción a favor de la casa italiana por la renovación para el '92 que Prost se ufanaba de haber obtenido. Incluso, hay quien asegura que durante la semana pasada ha habido una reunión muy reservada entre el representante legal suizo que trata los contratos de los pilotos Ferrari y un señor llamado... **Ayrton Senna**.

Dos excompañeros de Prost no han perdido la ocasión para criticar la actitud del francés con sus declaraciones que la prensa italiana califica unánimemente como: "haber escupido en el plato donde se come". "**Prost hace de todo por poner en dificultades a los demás**", dijo **Mansell**. "**Yo lo he probado el año pasado y ahora es el turno de Riorio. Pero hay una justificación en todo esto; Cesare tiene lo que se merece**". "**Conozco a Prost** —dijo **Arnoux**— **y esto para mí no es un misterio. Desestabilizar a la gente ha sido siempre su política cuando las cosas no van. El se cree un fenómeno. Sabe hacer de todo: de piloto, de 'team manager', de ingeniero, y al final pone a todos en crisis. Si las cosas van bien, es gracias a él, pero si van mal, la culpa es de los otros... También yo cuando estuve en Ferrari tuve problemas, pero no por ello los hice públicos.**"

Para culminar con la crisis ferrarista, poco se puede saber sobre el futuro de **Fiorio** y de la dirección deportiva del team. Antes del G.P. se decía que Fiorio oficializaría su renuncia el lunes posterior al de Montecarlo. Incluso, algunos directivos del equipo habían vuelto a la carga con **Niki Lauda**, reiterándole la oferta al ex campeón austríaco para que se ocupe de la dirección deportiva de la escudería. Lauda reiteró su rechazo a la oferta y probablemente el error de Prost en el G.P. haya servido para reforzar la posición de Fiorio. Aunque hablar de Ferrari no es como hacerlo de matemática, donde dos más dos son cuatro... En Maranello todo es posible.

campeonato argentino de pilotos

EL DR. LUACES OPERO SIN ANESTESIA

El Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" de Buenos Aires volvió a ser escenario de un nuevo capítulo del torneo del **Club Argentino de Pilotos**. Esta fue la segunda competencia de la temporada y —al igual que en la primera ocasión— se volvió a recorrer el trazado Nº 7. La misma se realizó con el poco habitual —pero económico— esquema de disputar pruebas de clasificación y carrera en una misma jornada.

Si bien debió largar desde la última fila —por haber sido desclasificado en las PP.CC. a causa de una anomalía técnica—, el doctor de Pilar sólo necesitó nueve giros —de los 23 pactados— para acceder a la punta y coronarse por segunda vez consecutiva. A sólo tres vueltas del inicio, **Carlos Luaces** ya marchaba en el tercer lugar a la cola de **Larroca** y **Leiva**, primero y segundo hasta ese momento. Seis circuitos más tarde, Luaces llegó a la punta y los vanos intentos de Leiva por desalojarlo de allí, nada podrían hacer. Menos afortunado fue **Juan Carlos Larroca** que, presumiblemente por un amortiguador roto, ni siquiera pudo ofrecer resistencia.

Escasa fue la concurrencia de público y participantes, que a la hora de la largada también se vieron mermados por tres prematuras deserciones. De todas formas, el C.A.P. cumplió su segundo compromiso del calendario y éstas fueron las diez primeras ubicaciones: 1º) **Luaces, 25m14s194/1000 a 144,680 km/h.**; 2º) Leiva; 3º) Larroca; 4º) Carbone; 5º) Cura; 6º) Basanta; 7º) Valente; 8º) Carro; 9º) Puleo y 10º) Napolitano. La próxima semana, ampliaremos.

A.F.

Ultimo Momento

LARRAURI SEXTO EN MONZA SP

Podrían haber sido más pero finalmente fueron 6 los puntos que **Oscar Larrauri** se llevó de Monza; los primeros para el argentino en este mundial de S P.. El santafesino había comenzado bien en clasificación obteniendo el tercer tiempo absoluto detrás de los Jaguar. Habiéndose caracterizado todo el fin de semana por la lluvia, Larrauri aprovechó el final de la sesión del viernes para calzar los neumáticos de clasificar cuando la pista había comenzado a lucir la huella seca. Fue lo mismo que hicieron los pilotos **Jaguar** y de allí surgió el **1m37s853** que, pese a ser el tercer tiempo absoluto, era lejano del **1m33s672** de la "pole" registrada por **Fabi**. En la ocasión Larrauri estrenaba sobre el **Porsche 962 C** número 16 el motor oficial similar al de **Kremer**, con la sonda Lambda para regular automáticamente el avance. **"Es el mejor motor que he tenido en los últimos tiempos. Es más progresivo y más potente. Lo único que nos faltaba aquí es una nueva barra trasera de mayor dimensión; que la tendremos para Silverstone. Con una barra más gruesa adelante, habríamos reducido el rolido del tren delantero, pero al no equilibrar el rolido, tengo algo de subvirancia que no deja acelerar como se debe".**

En función del reglamento actual —que reserva los primeros lugares de la grilla a los motores aspirados— Larrauri debió resignarse a partir del octavo lugar, luego del modesto Ald-Cosworth. Y precisamente en las primeras vueltas ocurrió el episodio que le costó al santafesino una doble detención. La largada se hizo mientras un ligero chaparrón amagaba con humedecer la pista, amenaza que por suerte luego no se consumió. **"Piqué bien y me puse cuarto en la primera vuelta, detrás del Peugeot de Baldi, pero el aceite que tiraba me ensució rápidamente el parabrisas. Como estaba goteando, intenté poner el limpiaparabrisas pero fue para peor. No veía nada y por ello tuve que parar limpiarlo. Aprovechando que debía entrar, me jugué para cambiar neumáticos colocando los intermedios porque parecía que la lluvia se intensificaría. Pero nada de eso ocurrió y enseguida debí volver a boxes para poner 'slicks'. Con estas dos paradas fuera de programa, retrocedimos al lugar 15, desde el cual debimos recuperar. Le dejé el auto a Sigala en el séptimo lugar tras dos tercios de carrera. Mientras él culminaba al volante, aprovechamos el abandono del Peugeot de Rosberg por rotura de motor y así pudimos terminar sextos".**

En cuanto a la competencia, de la cual nos ocuparemos en próximas ediciones con mayor espacio a disposición, gran doblete de Jaguar, con **Brundle-warwick** primeros y **Fabi-Brundle** segundos a 1 vuelta. Pese a haber largado desde boxes, Warwick y Brundle —que se alternó en los dos coches del team— se impusieron con comodidad, confirmando con el resultado final lo que ya se había visto en Suzuka: es decir, que los autos ingleses son muy superiores al resto. **Peugeot** perdió un coche por rotura de motor, y un accidente en boxes cuando uno de los autos se pasó en el frenaje —hiriéndose un mecánico en la maniobra—, no dibujó una imagen de total eficiencia en la escuadra francesa... Con un conservador tercer puesto del **Mercedes** turbo de **Schlesser-Mass**, ahora los germanos encabezan el Mundial por equipos y por pilotos.

rally mundial

SAINZ TAMBIEN EN CORCEGA

Suceso importantísimo el de **Carlos Sainz** en el **Rally de Córcega.** El español de **Toyota** ha dado un duro golpe a los hombres de Lancia que esperaban un éxito de Auriol o **Loubet** para reforzar la recuperación hacia la punta del Campeonato. El segundo cumolió con su habitual error ya en la tercera especial, saliéndose del camino tras un trompo y perdiendo 11 minutos para retornar al asfalto. Por su parte, **Auriol**, con el coche del equipo Jolly Club alcanzó a liderar la clasificación general, pero en las últimas dos etapas padeció la menor eficiencia de sus neumáticos.

En la primera etapa se ponía en evidencia **Schwarz** con el segundo **Toyota Celica GT-4**, "haciéndole" 12 segundos a **Delecour** con la Sierra, 15s a su compañero Sainz que lamentaba dolores en la espalda, y 38s a Auriol que era el mejor de los "lancistas".

Con lluvia, la segunda jornada castigó a varios protagonistas. Schwarz terminó contra un muro luego de varias acrobacias sobre el piso mojado en la especial 10. Dos pruebas antes lo había hecho **Saby** con el coche de **Lancia-Francia**. Sainz tampoco estuvo exento de problemas: penalizó un minuto por la rotura de un intercambiador de calor. Pese a realizar un trompo, al cierre de la jornada lideraba el francés Delecour con el Ford Sierra Cosworth 4x4 oficial, empatando con Auriol. Sainz, pese a la recuperación, estaba 19 segundos detrás. Otro que se quedaba era **Ragnotti** con uno de los dos **Renault Clio 16v. Gr. A** que debutaban en el Mundial.

La tercera etapa veía a Sainz pasar al comando y sumar 11s a su favor. En este sentido, eran claves los neumáticos. Los Pirelli resultaban más efectivos y se degradaban menos que los Michelin, en gran parte debido a que Toyota podía utilizar rodados de diámetro 640 mm contra los 610 mm que es el máximo que puede calzar el 16v. de Abarth. Pero la caída importante de la etapa era Delecour, quien debido a problemas con la bomba de nafta, perdía 16 minutos y retrocedía al 9º puesto. Al día siguiente, cedería la transmisión del Ford Sierra y abandonaría.

La carrera se definió en la última etapa, en la larga prueba de Ambiegna (44 km). Allí, con las Pirelli intermedias, Sainz fue irresistible, mientras que Auriol dispuso de eficiencia en sus neumáticos sólo hasta el km 24 de la prueba, finalizando sobre las telas de sus Michelin. De allí el minuto de diferencia con el cual culminó esta edición de Córcega. Tercer puesto notable de **Franco Cunico**, con un Ford Sierra semioficial del representante en Italia precediendo por dos posiciones al oficial **Wilson**. Octavo finalizó el único restante de los Renault Clio debutantes, con **Bugalski** al comando, mientras que la victoria de G.N fue al **Renault 5** de **Manzagol**.

CLASIFICACION: 1º) Sainz-Moya (Toyota), 7h05m29s; 2º) Auriol-Occelli (Lancia) a 1m05s, **3º)** Cunico-Evangelisti (Ford) a 6m10s, **4º)** Duez-Wicha (Toyota) a 7m43s, **5º)** Wilson-Grisl (Ford) a 11m50s, **6º)** Loubet-Chiaroni (Toyota) a 7m43s, **7º)** Bernardini-Dran (BMW) a 18m56s, **8º)** Bugalski-Giraudet (Clio) a 19m23s, **9º)** Chatriot-Perin (Subaru) a 31m27s, **10º)** Manzagol-Monti (Renault 5 G.N) a 49m25s.

CAMPEONATOS MUNDIALES (Disputados Montecarlo, Suecia, Portugal y Safari)

PILOTOS: Sainz, 60; Kankkunen, 38; Auriol, 32; Biasion, 27; Alen y Eriksson, 20.

MARCAS: Toyota, 77; Lancia, 71; Ford, 28; Subaru, 20; Nissan, 10.

FANGIO EN ITALIA

"FERRARI ES COMO LA ARGENTINA"

Continuando con su "tour" europeo destinado a la presentación del libro que sobre su vida ha escrito **Stirling Moss**, **Juan Manuel Fangio** estuvo la semana pasada en Milán. Allí se presentó a la prensa y el público peninsular la obra patrocinada por Pirelli, que cuenta con una interesante selección fotográfica y textos testimoniales de quien fuera uno de los más grandes rivales del "Quintuple". Además de posar para las fotos y firmar gran cantidad de ejemplares, Fangio también fue objeto de las preguntas del periodismo sobre temas de actualidad. Sobre el momento negativo de **Ferrari**, el argentino fue categórico: **"La Ferrari es como la Argentina: tiene todo pero no combina nada... Empero, creo que al final podrá salir adelante. Tiene que andar mejor: no le faltan ni ingenieros ni dinero".** Sobre los pilotos, Fangio dijo: **"Prost es siempre competitivo, aunque no sé qué hay dentro de su cabeza. Alesi es un muchacho joven al que hay aún que esperar. En cuanto a Senna, decididamente es el más fuerte en clasificación, y también en carrera es superior al resto. Me recuerda a Clark. Puede tranquilamente llegar a 5 títulos del mundo. Es joven y tiene la posibilidad de elegir siempre el mejor coche".**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



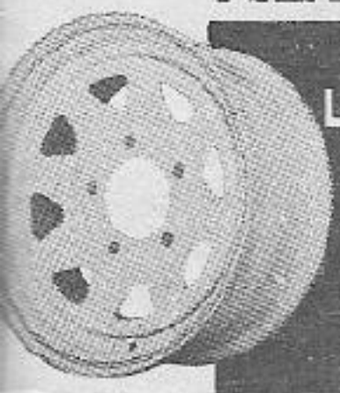
Ruedas **CIMETAL**

- ORIGINALES DEPORTIVAS
- CAMIONES Y ACOPLADOS

NO PAGUE DE MAS

El mejor precio de todo el país lo encontrará en

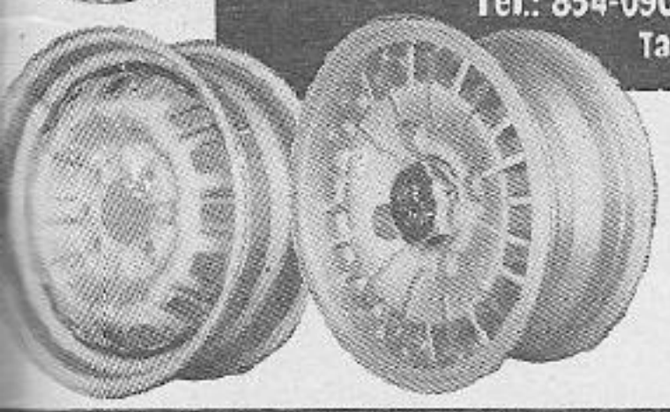
NEW YORK RUEDAS



¡¡EXCLUSIVOS!!
LLANTAS FIAT POTENCIADO

UTILICE EL PLAN CANJE
- NO CERRAMOS AL MEDIODIA
- ENVIOS A TODO EL PAIS

WARNES 1401 (esq. Dorrego).
Tel.: 854-0902/7322/8455
Tarjetas de crédito.



F.A.D.E.S.

SEGURIDAD PROBADA

- BUTACAS
- ARNESES

TODA LA LINEA

- BUZOS SIMPLES, DOBLES



- BOTAS LINEA EUROPEA



AGUERO 1813 esq. H. Yrigoyen
(Alt. Av. Mitre 1800). TEL. 760-0866
MUNRO

AMORTIGUADORES

- REGATTA - FIAT UNO
- DUNA - ESCORT
- GACEL - R.11

- Colocación y Ventas
- Para Automotores Nacionales e Importados
- Departamento competición



MILLER 3464 (cp. 1431). CAP.
• Tel.: 542-1533 543-9489 •

BUZOS ANTIFLAMA J.S.

- KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes
- BOTAS J.S.
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- ARNESES
- TELA NOMEX
- BUZOS DE CUERO PARA MOTOS





Representantes
"Dress Car": Laprida 3234
72-7147. Mar del Plata
"SAGAL": San Martín 2369
Tel. 82-0998. Rosario.

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

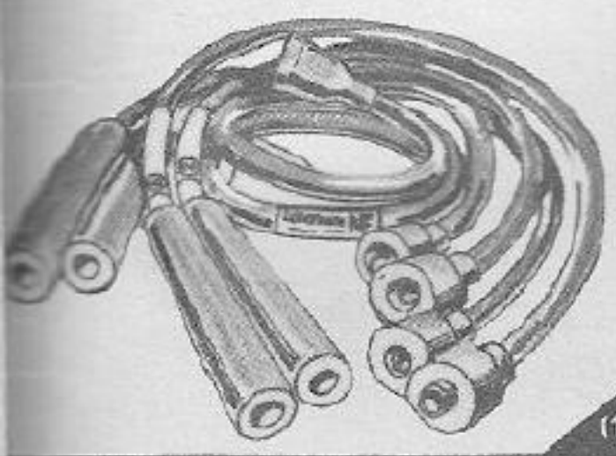
FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm). Terminales de bujía con anillo de seguridad. Numerador de cilindro en cada cable.



AUTO-MOVIL S.R.L.
GRAL. E. GARZON 5255
(1440). Cap. TEL. 683-1351

LEVAS **ROMERO** COMPETICION

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

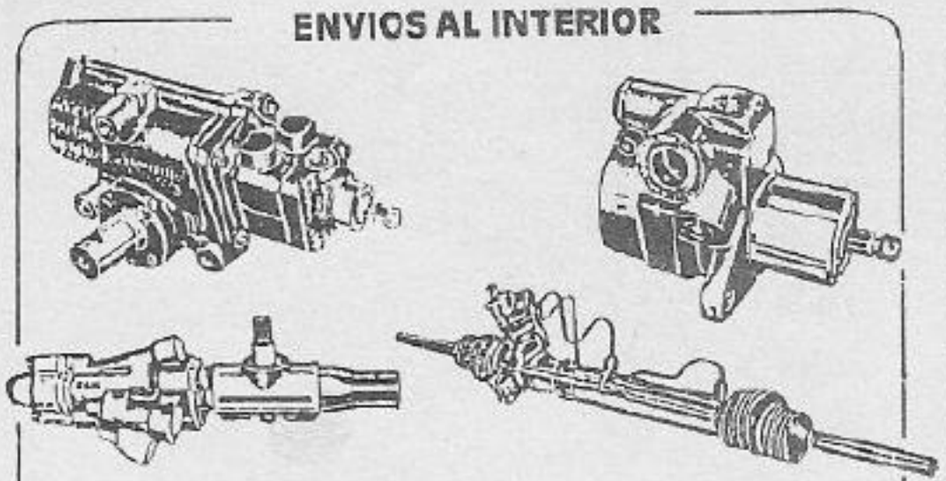
Calle 14 Nº 3829/39 (ex Espora 168/70
- VILLA LYNCH (cp.1672)
SAN MARTIN - TEL. 755-3826 y 753-3229

DIRECCIONES HIDRAULICAS

REPARACION - INSTALACION - RECAMBIOS

Equipos originales F.100 ★ F.350 ★ F.7000 ★ Sierra 1,6
★ Taunus ★ Trafic ★ R.9 ★ R.11 ★ R.18
★ Chevrolet C.10 ★ Peugeot 504 ★ Regatta 85
★ W.1500 ★ M.B. 0-140 ★ M.B. 1114

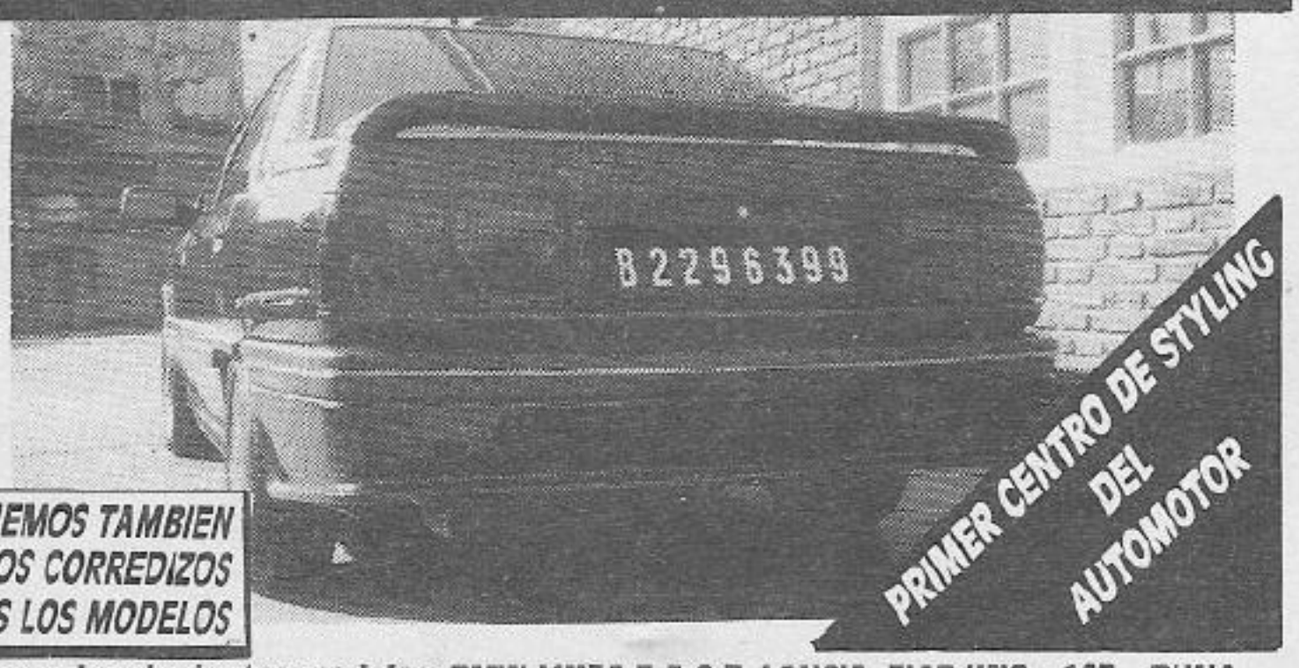
ENVIOS AL INTERIOR



técno hidráulica s.r.l.

CASA CENTRAL: DIAG. 76 Nº1585 (ex L.M. Campos 1420)
- SAN ANDRES (1651) SAN MARTIN - Tel. 752-2644

FIAVE S.A.



PRIMER CENTRO DE STYLING DEL AUTOMOTOR

DISPONEMOS TAMBIEN DE TECHOS CORREDIZOS PARA TODOS LOS MODELOS

Equipos para los siguientes modelos: BMW LINEA 3-5-6-7, LANCIA, FIAT UNO - 147 - DUNA - REGATTA, WEEK END, W.GACEL, AUSTIN MINI, ALFA ROMEO GTV, ALFETTA, RENAULT 21 - FUEGO 11 - TRAFIC, MERCEDES BENZ 190 - 230, etc.

GUIDO 1441/1449. BECCAR (cp. 1643). TEL.: 743-4437

EN TRACCION DELANTERA EL LIDER ES



SOCIEDAD ANONIMA

SEMIEJES
RENAULT - CITROEN - VW

EL PRIMER SEMIEJE FABRICADO EN EL PAIS
HOMOCINETICAS IMPORTADAS GACEL - SUBARU
FIAT - HONDA - RENAULT y OTRAS MARCAS

VENTAS: VENTANA 3632. CAP. TEL. 91-6430/9690. FAX 91-5196
FABRICA: LEVERATTO 3957. BERISSO. TEL. (021) 61-1411

REPARAMOS Y REFORMAMOS TODAS LAS MARCAS



Cada hombre tiene un encanto que le es propio.

Propius

Para hombre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com