CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

GRAND PRIX DE CANADA

EL IMPARABLE MANSELL

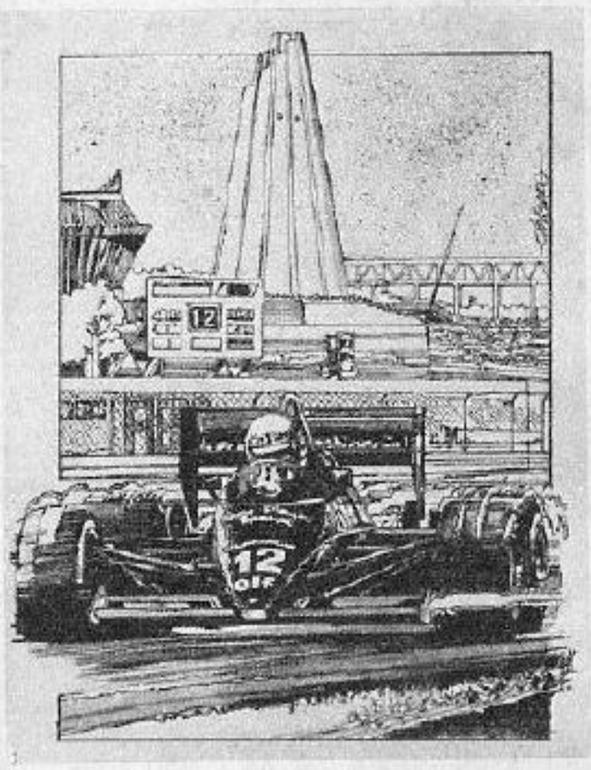
RALLY: LA OFENSIVA BRASILEÑA

EL FESTIVAL DE TURISMO EN RIO CUARTO

A TODO COLOR: T.C., C.A.P. E INDIANAPOLIS

Nº 1041 del 18 al 24 de junio de 1986 - Argentina ₳ 1.20 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro



Por Franco Lini
Radiofotos: Reuter y A.P.

FORMULA UNO

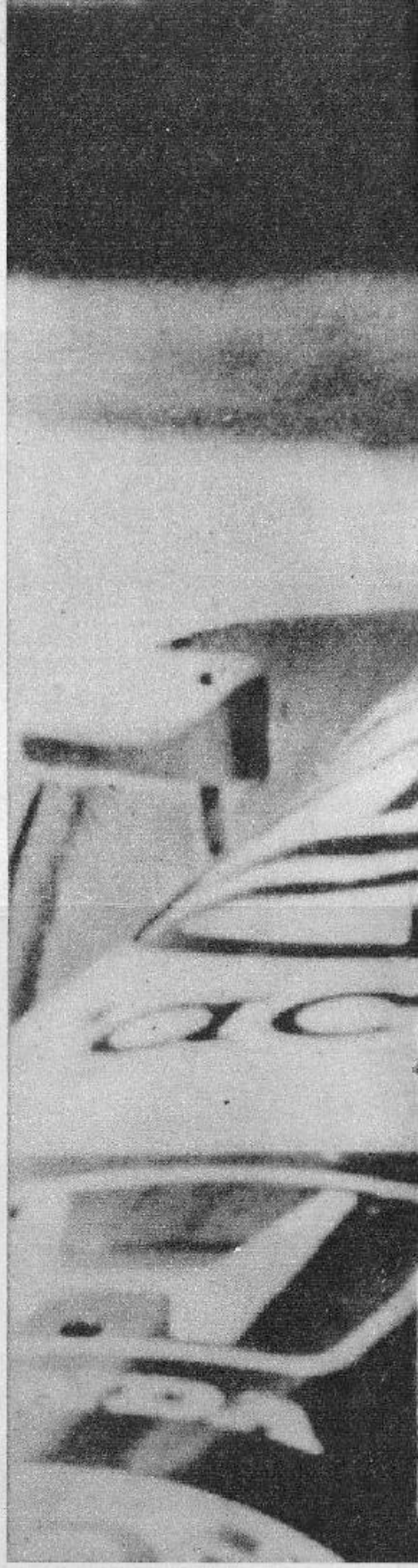
GRAN PREMIO DE CANADA



Mansell acaba de obtener su cuarta victoria en GG.PP. (todas con Williams) y la segunda del año, y nos saluda desde el cockpit.. Arriba. Nigel festeja en el podio canadiense con el Campeón Mundial Alain Prost.

...No, no es el resultado de un partido de rugby, ni mucho menos uno futbolístico inspirado por la fiebre "mundialista" que se vive por estos días... sólo se trata del puntaje respectivamente obtenido en esta competencia por las dos escuadras que están erigiéndose en protagonistas excluyentes de este Campeonato Mundial con la única "cuña" del solitario Lotus de Senna. Los cuatro autos de ambos equipos en los primeros cuatro lugares del G.P. canadiense, y a otra cosa... Gran disputa en todos los puestos, salvo por el primero...

WILLIAMS 13-
McLAREN 9



FICHA GENERAL

Denominación: Grand Prix Labatt du Canada.
Lugar: Circuito "Gilles Villeneuve", Isla de Notre Dame, Montreal.
Organizador: Federation Auto Quebec y G.P.L.C.
Director de la prueba: Roger Peart.
Estado del tiempo: Lluvioso el viernes por la mañana, cielo parcialmente cubierto el sábado, pleno sol el domingo. Temperatura en carrera, 24° C.
Público: 40.000 espectadores el domingo.
Récords: Todos batidos en 1986.
Espectáculo: Bueno.

Dos Williams seguidos por dos McLaren y todos los demás lejos. Nigel Mansell, vencedor en Bélgica, repitió el suceso en Canadá, y esta vez en forma absolutamente neta, sin ceder jamás el primer puesto a los otros, salvo fugazmente cuando Rosberg logró forzar un sobrepaso que lo llevó adelante por cuatro giros y aunque a mitad de carrera el liderazgo correspondió a Prost cuando Mansell y Rosberg se detuvieron a cambiar gomas.

Victoria de Mansell y tercer puesto de Piquet, que sin embargo habría merecido al menos el segundo, por otra parte conquistado tesoneramente y luego perdido a causa de un cambio sumplementario imprevisto de los neumáticos posteriores. Esto significa, como habíamos previsto, que los Williams son actualmente los autos a batir, y como también habíamos previsto, los McLaren de Prost y Rosberg resultaron los únicos adversarios.

Ninguna sorpresa, entonces, en esta carrera que, empero, no fue aburrida. Vivimos momentos excitantes, batallas cerradas y no sólo en los primeros puestos. Vimos duelos encarnizados y no únicamente entre pilotos de marcas diferentes, sino "en familia", como el de Rosberg y Prost en las primeras vueltas, luego Mansell-Rosberg, Rosberg-Piquet, y otra vez Prost-Rosberg al final. Esto entre los primeros.

No obstante, los hubo también entre quienes viajaban detrás, para hacer divertida esta carrera, en la cual hasta un cierto punto existió además la ilusión de una actuación de primer plano de la Ferrari cuando Johansson y Alboreto alcanzaron y pasaron al Ligier de Arnoux y al Lotus de Senna. Una ilusión que sin embargo terminó en el despiste del sueco, provocado por el toque con el Lotus de Dumfries cuando le estaba por sacar una vuelta. Alboreto, por su lado, hizo el máximo posible que no obstante no fue suficiente para estar en condiciones de ir al ataque.

A mitad de carrera, cuando todos se habían detenido a cambiar gomas, prácticamente terminó la incertidumbre sobre el primer puesto. La diferencia de algún segundo entre uno y otro en la operación de sustitución de las ruedas produjo distancias que aclararon las posiciones, y por varias ron-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



das el espectáculo lo dieron Arnoux y Senna en una bella lucha entre sí.

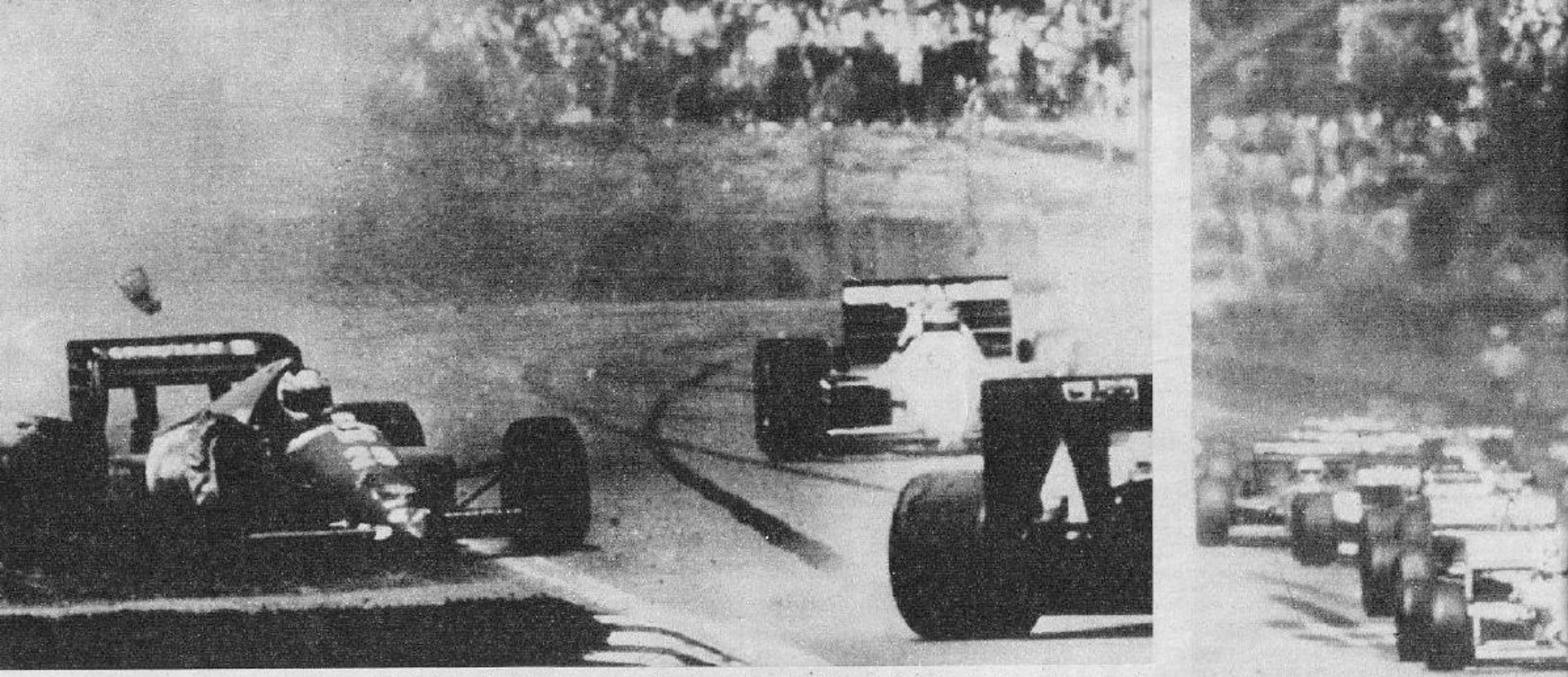
Luego, sobre el epílogo, la carrera recobró intensidad gracias a Laffite, que alcanzó al dúo Arnoux-Senna, logrando incluso superar al brasileño, pero sobre todo porque en las primeras ubicaciones se produjo un acercamiento, consecuencia de una merma de rendimiento de Rosberg, cazado primero por Piquet y luego por Prost, con sorpasos expectaculares que levantaron el entusiasmo.

De todos modos, a una docena de vueltas del fin, las cosas parecían ya definidas: Mansell solo en punta con gran ventaja, y Piquet atrás; apenas más lejanos los dos McLaren de Prost y Rosberg. Pero Piquet tuvo que parar en boxes una segunda vez para un ultraveloz cambio de ruedas traseras, durante pocos segundos pero suficientes para reubicarse cuarto, justo cuando Senna superaba a Arnoux. No obstante, Piquet recuperaba en forma velocísima, colocándose tercero, en detrimento de Rosberg, y recobrando terreno también sobre Prost. Pero ya era demasiado tarde para esperar más.

Así la competencia terminaba con los dos Williams y los dos McLaren con el total de giros, y todos los demás con vueltas menos. Una carrera lineal, no alterada por acontecimientos extraños, al menos en lo que hace a los primeros. Sólo restaría el lamento por la posible posición de la Ferrari que acaso podría haber sumado puntos, como en Bélgica, pero no más. Johansson, que estuvo un poquito más brillante que Alboreto, resultó eliminado sin culpa encontrando ante la trompa de su máquina al Lotus de Dumfries en pleno trompo. Colisión inevitable... Y detrás de él Alboreto, para no sufrir la misma suerte, debió realizar un trompo que lo retrasó bastante, permitiendo a Arnoux alejársele. En ese punto Ayrton estaba detrás de las dos máquinas de Maranello, y teniendo en cuenta que finalmente el brasileño fue quinto y Arnoux sexto, éstos podrían haber sido los puestos del cavallino.

De los demás, poco para decir. Teo Fabi tuvo una desventura curiosa: la batería que se desprendió y voló a golpear el alerón posterior. A Nannini le explotó un turbo justo delante de los boxes, y precisamente cuando Rosberg y Mansell lo estaba superando. Patrese, después de haber hecho un trompo que le hizo perder la buena posición inicial, se detuvo con un turbo roto, y su compañero Warwick rompió el motor. En cuanto a De Cesaris, falló la caja de cambios como en el caso de Ghinzani.

Una curiosidad: Arnoux completó toda la carrera sin cambiar gomas como habían previsto en Pirelli, también para las demás máquinas calzadas con neumáticos de la marca. De cualquier manera, la ventaja que ello representa no pudo ser aprovechada porque los chasis y motores de los cuales disponían las gomas italianas, no estaban ciertamente a la altura de los Williams y McLaren.



Gran desparramo de Ferrari en la Ile de Notre Dame. La de Johansson se va al pasto con dos neumáticos estallándole y fragmentos de carrocería volando, tras el toque con Dumfries. La de Alboreto (se ve parte de la cola) ya está en pleno trompo mientras se viene el Tyrrell de Streiff.. Derecha: Largada, Mansell, Senna, Piquet, Prost, Rosberg, Arnoux, Lafitte, Berger, Warwick (debutando en Brabham), Boutsen con el solitario Arrows, y el clásico resto.

Ahora el Campeonato Mundial, antes de la carrera de Detroit el domingo próximo, queda encabezado por Prost, seguidos por Mansell y Senna a sólo dos puntos, Piquet a 10 y Rosberg a 15. El grupo de pretendientes se restringe..

ISLA DE BOXES

OTRA CABRIOLA DE TAMBAY - El domingo por la mañana, durante la media hora de pruebas libres, el francés **Patrick Tambay** fue protagonista de un serio accidente. El **Force-Ford** se desbandó de golpe en el breve tramo rectilíneo que sigue a la línea de sentencia y chocó con violencia las barreras externas en la primera curva, casi frontalmente después de haber hecho un giro completo de 360 grados. De la muy dañada máquina, Tambay sólo pudo salir con la ayuda de los comisarios de pista y en principio incólume. Transportado al hospital se verificó que había sufrido fuertes contusiones en el pie izquierdo, y también en las costillas de ese mismo lado, pero no fracturas.

En el origen del trompo parece que se produjo el aplastamiento de la parte anterior de la máquina, y en consecuencia el de los "bigotes".

Es de destacar que en los dos días de pruebas, en los Force se había verificado el desprendimiento de la trompa por una acentuada debilidad del soporte, y es evidente que la fijación más sólida instalada posteriormente no fue suficiente.

"TANQUES LLENOS" - Lo positivo de las modificaciones referidas en recuadro aparte, es que permitieron a las **Ferrari** realizar tiempos muy cercanos a los de los primeros, ofreciendo a sus pilotos incluso la posibilidad de velocidades máximas de relieve. En efecto, según los datos de **Olivetti**, el más rápido fue **Rosberg** (que además efectuó el mejor tiempo total de las pruebas matutinas) y el segundo resultó **Johansson**, seguido de **Arnoux** y de **Alboreto**. Al finlandés se le registraron **302,267 km/h**, a Johansson **299,086** y a Alboreto **295,728 km/h**. En cuanto a los tiempos de Rosberg y Prost, estaban al frente con 1m27s310/1000 y 1m27s599/1000 respectivamente, seguidos por **Mansell**, Arnoux, **Piquet**, Johansson y Alboreto. En cambio **Senna** estaba mucho más atrás, pero según el brasileño los otros no habían girado en verdaderas condiciones de carrera sino con máquinas aligeradas. **"Son tiempos imposibles de obtener con los autos en plena carga por lo que éstos deben de haber hecho un poco de 'pretáctica'. A menos que ellos hayan conseguido progresos enormes en el consumo con respecto a la potencia de los motores"**, dijo Ayrton.

LA GUERRA DE LA CERVEZA - Al margen del Gran Premio de Canadá, estalló la guerra entre las dos grandes marcas de cerveza que prácticamente se dividen el mercado canadiense.

Labatt ha financiado por algunos años la organización del GP de F-1, y en los últimos tiempos se ha convertido directamente en organizador, creando a este fin una sociedad específica. Es entre Labatt y la **FOCA** que se establece el contrato para la organización de este GP que es llamado **Grand Prix Labatt du Canada"**. Este contrato con la FOCA caduca inmediatamente después de la realización de este Gran Premio, y será discutido enseguida entre el **Sr. Desjardin**, presidente de Labatt, y **Bernie Ecclestone**, presidente de la FOCA. Pero ocurre que últimamente la Labatt ha querido hacer público el hecho de que la organización completa representa un déficit que ronda en los **dos millones y medio de dólares canadienses**, una cifra notable en la cual se incluyen sumas de la GPLC entrega a las áreas de la ciudad de Montreal bajo la forma de impuestos varios. Y haciendo presente que el Gran Premio lleva a Montreal decenas de miles de personas con un aporte que ha sido calculado en unos **once millones de dólares**, Labatt ha pedido que de parte de la Municipalidad y los demás órganos fiscales haya una demostración de buena voluntad, renunciando justamente a los impuestos a los cuales aquélla es sometida.

Esta declaración dio pie a una toma de posición de la **Molson**, la otra gran marca de cerveza de Canadá, competidora directa de Labatt también en otras actividades deportivas publicitarias, que ha hecho saber que está dispuesta a llevar a Montreal una carrera del **CART** sin solicitar ninguna facilidad o subvención, asumiendo todo los costos.

Se puede suponer que, por otro lado, esta declaración haya sido inspirada además por el propio CART, que se mantiene en posición antagónica a la FOCA en lo que a las grandes carreras americanas de monopostos respecta. Esto provocó una ulterior toma de posición de la Labatt, que comunicó que no tiene nada que aprender de nadie y que continuará adelante con la realización de las carreras de Fórmula Uno que sean organizadas en Canadá en el futuro.

Una verdadera guerra de palabras, incluso duras, que alboroló la vigilia del Gran Premio en un plano para nada deportivo.

PILOTOS E IMPUESTOS - Mientras los constructores de **motores** eran reunidos por la **FISA** a fin de poder expresar sus opiniones sobre el proyecto de reducción de potencia de la F-1, también los pilotos efectuaron dos reuniones en los días precedentes al GP de Canadá, pero por razones totalmente diversas. El motivo era que había circulado la voz de que por parte de las **autoridades fiscales** de Canadá y de los **Estados Unidos**, existía la intención de llevar a cabo una quita inmediata de dinero de los premios que fueran adjudicados a cada piloto, sobre la base de un cálculo que habría sido hecho por el fisco local teniendo en cuenta cuánto ganan oficialmente los pilotos en un año, dividido por dieciséis (la cantidad de Grandes Premios que figuran en el calendario anual).

Los pilotos reaccionaron afirmando que semejante cálculo es imposible porque las ganancias que les son atribuidas oficialmente en la repartición del monto total de la FOCA, son en realidad destinadas a los equipos y no directamente a ellos, y protestaron amenazando no correr si las cosas no eran cambiadas.

Para el Gran Premio de Canadá, la cuestión fue resuelta con la toma a cargo de las sumas relativas a los pilotos por parte de Labatt, mientras aún se espera saber cuál será la solución a adoptar para el Gran Premio de Detroit.

En todo caso, este problema tenía que explotar un día u otro, y quizá resurja en el futuro en otros países. Si bien es cierto, en efecto, que la carrera de un piloto es breve y también riesgosa, no es menos cierto que ellos ganan actualmente cifras enormes sobre las cuales pagan pocos impuestos, especialmente porque han encontrando la forma de eludir al fisco, de sus propios países escogiendo residencias en lugares muy tolerantes.

RELACIONES NO MUY PUBLICAS - Paralelamente al GP en **Montreal** se realizaron las usuales manifestaciones de carácter mundano y deportivo. Una **gira turística** a la "Rivière Rouge", la elección de **Miss Gran Premio** y el **concurso de belleza de las máquinas**. Miss Gran Premio fue elegida una linda rubia que llevaba la banda de **Zakspeed**, y el auto más elegante resultó el **Lotus**. No obstante, estas reuniones se desarrollaron en una atmósfera muy fría, tanto que en Montreal se piensa no repetirlas.

La **prensa local**, por otro lado, también está bastante disgustada por el hecho de que los "divos" de la Fórmula Uno se comportan de modo poco

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cocperativo, acusándolos de escasa profesionalidad. De hecho, para el jueves por la tarde, había sido organizada una reunión de prensa a la cual estaban invitados los pilotos de F-1 a fin de posibilitar a los periodistas hablar con ellos. Pero pilotos, no se vio ninguno... Y los comentarios aparecidos en los periódicos locales fueron más bien ácidos, y con razón. Alguien recordaba que las cosas son muy distintas con los pilotos de **Indy Cars** americanos, que siempre están dispuestos, ya sea porque eso está previsto en sus respectivos contratos o porque la disposición a los contactos con la prensa se siente realmente como una cosa normal y necesaria.

Nuestros colegas canadienses tienen **toda la razón**. Quizá sería bueno que los grandes "divos" de la Fórmula Uno comprendieran que tienen que descender un poco de sus respectivos pedestales, con más humildad y en su propio beneficio.

EL CASO DANNER - Para sustituir a **Marc Surer**, gravemente herido en un rally alemán, **Arrows** tomó contacto con **Christian Danner** porque, además, a **BMW** le agrada el piloto germano, siempre seguido de cerca por la fábrica bávara. Sin embargo, no se sabe porqué, la noticia del pase de Danner a Arrows fue difundida sin que **Osella** fuera informada, provocando la reacción del equipo italiano. Y en Montreal, Osella exigió que las cosas fueran aclaradas a fin de preservar sus intereses. Finalmente se llegó a un acuerdo que preveía la entrega a Osella de la suma de **doscientos mil**

LOS PROBLEMAS DE LA "SCUDERIA"

Ferrari en el columpio en lo que respecta a las soluciones técnicas. El primer día de ensayos se vieron innovaciones aerodinámicas con formas diferentes para la parte posterior curva del carenado inferior, que debería favorecer la adherencia al suelo, integradas con nuevos caños de escape que con el impulso de los gases deberían así ayudar al fenómeno de la adherencia.

Una solución que en las pruebas se verificó como buena, a pesar de que las condiciones no eran las ideales debido a la pista mojada o húmeda. Sin embargo, fue una solución inútil, porque modificando la circulación de los flujos de escape se provocaba un recalentamiento de los turbocompresores, y de hecho se rompieron cinco en serie.

El sábado el equipo Ferrari volvió a las soluciones precedentes, y los turbos ya no se rompieron más, pero en "compensación" la máquina se volvió poco adherente, no permitiendo de este modo prestaciones de valor. El domingo por la mañana, finalmente, se utilizó otra vez el nuevo tipo de solución aerodinámica en el remate ascendente del carenado inferior y los escapes fraccionados, a lo que se sumó la llegada por vía aérea de otros turbocompresores desde California, donde se fabrican los **Garrett**. Y las performances comenzaron a mejorar, con notable alivio para los pilotos, que reconquistaron así la moral.

De hecho es comprensible que después de lo que se vio el viernes y el sábado, tanto **Alboreto** como **Johansson** tuvieran motivos para que su estado de ánimo no fuera feliz...

Muy instructivo, el sábado por la mañana, había resultado el ya tradicional "desayuno" del equipo **Ferrari**, con el Director Deportivo **Marco Piccinini** dándole al periodismo su respuesta a variadas preguntas. Instructivo, esta vez, a raíz de dos argumentos de valor efectivo y no meramente episódico. Uno con relación a la postura de la escudería a propósito de las discusiones en curso sobre la **reducción de la potencia** de los Fórmula Uno, y el otro era el por qué del fenómeno negativo de la rotura en serie de turbocompresores que se verificó desde las primeras pruebas en Montreal.

Sobre el problema político, Piccinini estuvo explícito en lo que respecta a la posición de Ferrari: oposición a la "brida" de reducción del cuantitativo del aire aspirable por el turbo, mayor disposición por la **válvula limitadora de la presión**, aunque con alguna reserva, a favor de una fórmula basada en la cilindrada y el consumo, que sería coherente con los objetivos de investigación válidos para el desarrollo técnico del automóvil. Por lo que se ha podido saber, estarían a favor de la restricción del cuantitativo del aire **BMW**, **Ford** y **Honda**, mientras que por la válvula limitadora de la presión lo estarían **Motori Moderni** y **Renault**. De cualquier manera, la reunión de constructores realizada el viernes tuvo como único objetivo el hacer conocer a la FISA las diferentes opiniones. Y a propósito de esto, Piccinini aclaró: "**Nosotros damos nuestra contribución a la búsqueda de una solución. Si luego la fórmula que sea elegida nos complace, nosotros seguiremos. De lo contrario, podremos decidir hacer otra cosa que no sea Fórmula Uno...**".

Una frase dicha con tono distendido, casi casualmente, pero que en cambio debe ser bien sopesada y evaluada: en las comunicaciones públicas los hombres de Ferrari nunca dicen cosas de gusto, según la línea seguida desde siempre por **Enzo Ferrari**. Y ésta podría ser una "amenaza" dirigida a forzar un poco la mano a quien debe decidir el futuro técnico de la F-1.

En cuanto al fenómeno registrado el viernes por la rotura en cadena de los turbos, ya era sintomático que el sábado por la mañana las Ferrari se hubieran presentado sin las más recientes modificaciones aerodinámicas, o sea con los escapes del motor del viejo tipo, no obstante que desde el punto de vista de la tenida esta solución se haya demostrado válida. ¿Por qué? Es probable que porque las roturas de los turbocompresores puedan haber sido causadas justamente por estas novedades, bajo la forma de contrapresiones en los escapes que ocasionarían recalentamientos enormes.

En este punto surge una duda: ¿y si la base de las recientes desventuras de Ferrari fuera la pista de **Fiorano**? Una duda que ya hemos expresado en el pasado reciente y que explicamos: la pista de Fiorano, de excelente utilidad para muchos fines, tiene la desventaja de no ser suficientemente extensa como para permitir usar los motores al máximo durante largos tramos, y por lo tanto no ofrece la posibilidad de pruebas extremas significativas. De modo que todos los ensayos y experimentos que las Ferrari cumplen, siempre tienen esta carencia. ¿Ven entonces cómo los problemas de Ferrari pueden venir precisamente de lo que hasta ahora era considerado una ventaja, la de tener una pista en casa?

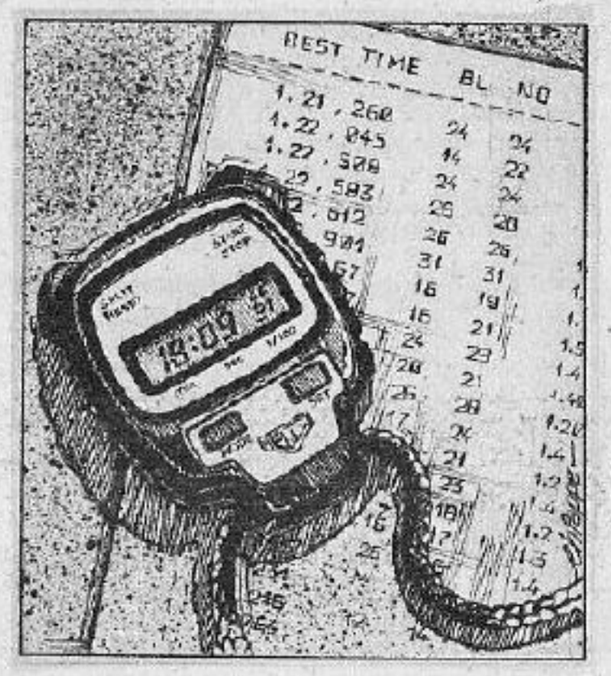
F. L.

PRIMEROS EN TIEMPO

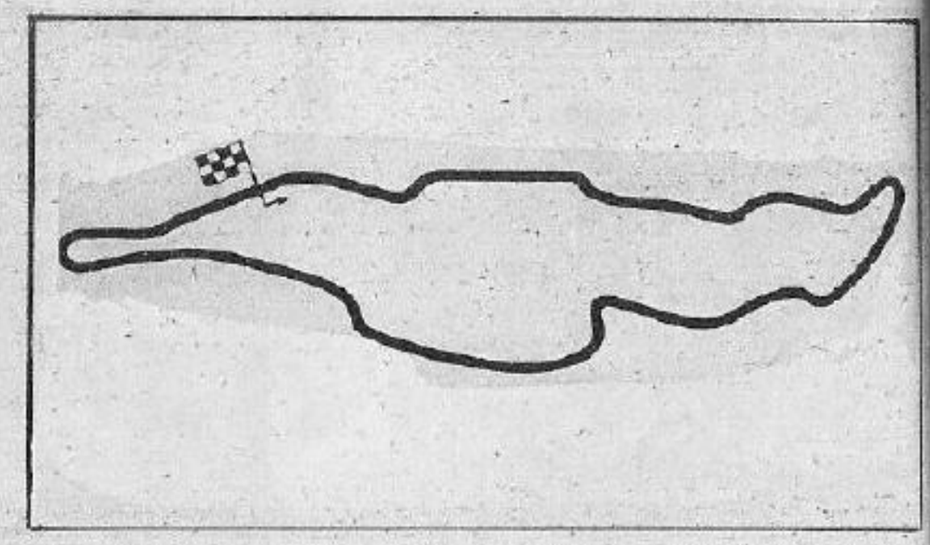
RELOJES
ORIENT

COMPETICION TEAM

LOS NUMEROS







Arriba, Keijo Rosberg preguntándose cómo habrá que hacer para ganarle una a ese maldito de Prost... Abajo, Piquet y Alboreto en charla, antes de otro podio y otra frustración, respectivamente.

dólares, pero eso colocó a Danner en dificultades porque así él no alcanzaría la suma que Arrows requería. De todas formas la solución fue encontrada, y el jueves por la tarde Osella obtuvo un acuerdo firmado que aseguraba la salvaguarda de sus derechos. La cuestión parecía resuelta, pero por parte de Arrows (o de Danner) se olvidó informar a los representantes de la FISA dentro del término reglamentario. Y cuando el viernes Danner se puso al volante del Arrows, los comisarios le impidieron salir a pista, puesto que él no figuraba como piloto de Arrows sino de Osella...

Así las cosas, Danner tuvo que correr el GP de Canada con el Osella.

CLASIFICACION

Gran Premio de Canada - Circuito Gilles Villeneuve (Montreal) de 4.410 vueltas - 69 vueltas - Recorrido total: 304.290 Km - 15/6/86.

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	**Nigel Mansell**	**Williams FW11-Honda**	**1h42m26s415/1000**	69
2°	1	Alain Prost	McLaren MP4/2-C-TAG-Porsche	a 20s659/1000	69
3°	6	Nelson Piquet	Williams FW11-Honda	a 36s262/1000	69
4°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG-Porsche	a 1m35s673/1000	69
5°	12	Ayrton Senna	Lotus 97T-Renault		68
6°	25	René Arnoux	Ligier JS27-Renault		68
7°	26	Jacques Laffite	Ligier JS27-Renault		68
8°	27	Michele Alboreto	Ferrari F.1/86		68
9°	3	Martin Brundle	Tyrrell 015-Renault		67
10°	15	Alan Jones	Force FHL2-Ford		66
11°	4	Philippe Streiff	Tyrrell 015-Renault		65
12°	29	Hubb Rothengatter	Zakspeed F1-841		63

Promedio del ganador: 178,225 Km/h.
Récord de vuelta: Piquet en 1m25s443 a 186,808 Km/h.
Proxima competencia: el 22 de junio en Detroit (EE.UU.)

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	MAN	PROST	ROSB	PIQ	ARN	SENNA	JOHAN	ALBO	BERG	LAFF
20	ROSB	MAN	PROST	PIQ	SENNA	ARN	JOHAN	ALBO	LAFF	PATR
30	PROST	MAN	PIQ	ROSB	SENNA	ARN	LAFF	ALB	BERG	PATR
40	MAN	ROSB	PROST	PIQ	ARN	SENNA	ALB	PATR	LAFF	BOUT
50	MAN	ROSB	PIQ	PROST	ARN	SENNA	ALB	LAFF	BRUN	STRE
60	MAN	PROST	ROSB	PIQ	SENNA	ARN	ALB	LAFF	BRUN	JONES

GRILLA DE PARTIDA

Nigel Mansell
Williams-Honda
1m24s118/1000
(Prom. 188,118 Km/h)

Ayrton Senna
Lotus-Renault
1m24s168

Nelson Piquet
Williams-Honda
1m24s384

Alain Prost
McLaren-TAG
1m25s192

René Arnoux
Ligier-Renault
1m25s224

Keijo Rosberg
McLaren-TAG
1m25s533

Gerhard Berger
Benetton-BMW
1m26s439

Jacques Laffite
Ligier-Renault
1m26s447

Riccardo Patrese
Brabham-BMW
1m26s483

Derek Warwick
Brabham-BMW
1m27s413

Michele Alboreto
Ferrari
1m27s495

Thierry Boutsen
Arrows-BMW
1m27s614

Alain Jones
Force-Ford
1m28s058

Patrick Tambay
Force-Ford
1m28s095

Teo Fabi
Benetton-BMW
1m28s102

Johnny Dumfries
Lotus-Renault
1m28s521

Philippe Streiff
Tyrrell-Renault
1m28s639

Stefan Johansson
Ferrari
1m28s881

Martin Brundle
Tyrrell-Renault
1m29s111

Alessandro Nannini
Minardi-M.Moderni
1m29s653

Andrea De Cesaris
Minardi-M.Moderni
1m29s854

Jonathan Palmer
Zakspeed
1m30s005

Piercarlo Ghinzani
Osella-M.Moderni
1m31s479

Hubb Rothengatter
Zakspeed
1m32s113

Christian Danner
Osella-M.Moderni
1m41s436

COPA DE CONSTRUCTORES
(disputadas seis competencias)

Pos.	Marca	Puntos
1°	**Williams**	46
2°	McLaren	43
3°	Lotus	27
4°	Ligier	13
5°	Ferrari	10
6°	Benetton	8
7°	Tyrrell	2
8°	Brabham	1



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO
(disputadas seis competencias)

Pos.	Piloto	Nación	Ptos.
1°	Alain Prost	Francia	29
2°	Nigel Mansell	G. Bretaña	27
	Ayrton Senna	Brasil	27
4°	Nelson Piquet	Brasil	19
5°	Keijo Rosberg	Finlandia	14
6°	Jacques Laffite	Francia	7
	Stefan Johansson	Suecia	7
8°	Gerhard Berger	Austria	6
	René Arnoux	Francia	6
10°	Michele Alboreto	Italia	3
11°	Martin Brundle	G. Bretaña	2
	Teo Fabi	Italia	2
13°	Riccardo Patrese	Italia	1

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
6	22	Christian Danner	Osella FA1G-M. Moderni	Turbo
13	19	Teo Fabi	Benetton M86-BMW	Batería desprendida
17	24	Alessandro Nannini	Minardi M186-M.Moderni	Turbo
20	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW	Motor
24	14	Jonathan Palmer	Zakspeed F1-841	Electrónica
28	11	Johnny Dumfries	Lotus 98T-Renault	Colisión con Johansson
29	28	Stefan Johansson	Ferrari F.1/86	Colisión con Dumfries
34	20	Gerhard Berger	Benetton M86-BMW	Presión del turbo
38	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW	Electricidad
40	23	Andrea De Cesaris	Minardi M186-M.Moderni	Transmisión
43	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1G-M.Moderni	Cambio
44	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Turbo

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren	Clasif. V	Entren. S.	Clasif. S.	Warm-Up	Carrera
Mansell	**1m41s220**	1m28s889	1m24s953	**1m24s118**	1m27s927	1m26s552
Senna	1m43s672	**1m27s422**	1m29s016	1m24s188	1m30s168	1m27s509
Piquet	1m45s252	1m28s588	**1m24s403**	1m24s384	1m28s519	**1m25s443**
Prost	1m44s814	1m29s541	1m26s729	1m25s192	1m27s599	1m26s859
Arnoux	1m44s274	1m30s200	1m26s240	1m25s224	1m28s010	1m27s981
Rosberg	1m49s366	1m29s348	1m25s762	1m25s533	**1m27s310**	1m27s479
Berger	1m43s536	1m29s471	1m27s394	1m26s439	1m30s104	1m30s361
Laffite	1m45s371	1m30s171	1m27s687	1m26s447	1m29s793	1m27s742
Patrese	1m45s106	1m32s692	1m31s585	1m26s483	1m30s035	1m30s731
Warwick	1m45s327	1m33s231	1m30s249	1m27s413	1m30s569	1m31s139
Alboreto	1m47s656	1m42s740	1m31s735	1m27s495	**1m29s772**	1m28s408
Boutsen	1m46s407	1m35s948	1m29s554	1m27s614	1m31s665	1m30s975
Jones	1m48s910	1m33s291	1m28s330	1m28s058	1m31s187	1m29s366
Tambay	1m44s461	1m31s487	1m28s666	1m28s095	1m31s960	
Fabi	1m47s427	1m51s056	1m30s690	1m28s102	1m30s602	1m32s317
Dumfries	1m48s132	1m32s144	1m28s227	1m28s521	1m32s656	1m31s623
Streiff	1m49s249	1m32s307	1m30s444	1m28s639	1m31s807	1m32s209
Johansson	1m44s664	1m28s881	1m29s100	1m29s078	1m29s130	1m38s353
Brundle	1m51s178	1m34s233	1m30s268	1m29s111	1m31s036	1m29s553
Nannini	1m48s631	1m35s789	1m30s303	1m29s653	1m34s735	1m33s173
De Cesaris	1m47s995	1m33s619	1m30s100	1m29s854	1m31s370	1m30s514
Palmer	1m51s507	1m31s856	1m30s618	1m30s005	1m33s520	1m33s764
Ghinzani	1m52s065	1m36s575	1m31s955	1m31s479	1m32s569	1m33s598
Rothengatter	1m07s526	1m46s280	1m32s243	1m32s113	1m33s010	1m33s568
Danner		1m41s436	1m33s119		1m37s508	1m37s444

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

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

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

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

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



INDUSTAP S.A.

J.B. JUSTO 3032 - Tel. 855-9537 - CAPITAL

*TAMBIEN TENEMOS * AMPLIO STOCK OTROS MODELOS*

PEUGEOT CIUDADELA



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

---

DULBECCO

RENAULT 18☆ COUPE FUEGO

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO... CONSULTENOS

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

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

CONSTRUCCION Y REPARACION DE CHASIS (MONOPOSTOS)

ALCAR COMPETICION

BAHIA BLANCA 2567 - CAP.
TEL. 567-8397

ANTIFLAMA PROVA

Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326- 7°ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al Interior

HOT ROD

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos

Ruta 8 N° 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430
Loma hermosa Envíos al interior

TALLERES "EDY"

SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR
MECANICA ESPECIALIZADA
ZINNY 1457. CAP. FED.
(Alt. Avda. Del Trabajo 4200)

FIAT Turin

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

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
· TEL. 651-9936 ·
SAN JUSTO

LEVAS **ROMERO** COMPETICION

Calle 14 N° 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

F.A.D.E.S

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA



Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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



PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,

etc.

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12,526
CIUDADELA - Tel. 653-6568

ANEXO J

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

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

FERRAZZI COMPETICION



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

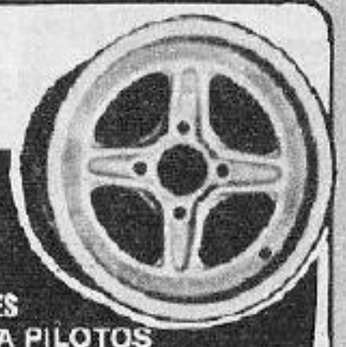
* NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
* CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
* TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
* NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

---

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

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



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

FIAT «SAN PEDRITO»

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

ARENERO



JAULA TUBULAR Ø 2"
P/ MECANICA GORDINI - R4
R8 - R12 - F-600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 FLORIDA
(1602) BS AS

MALACATES ELECTRICOS

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



WINCH C.R. IND. Tel.: 772-4481 **GOROSTIAGA 1669, CAP.**
COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 N° 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

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



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

CORSA

Año XXI N° 1041
Del 17 al 23 de junio de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
REDACCION
Oscar A. Izzo **(Prosecretario)**
Eduardo Enrique Neira **(Redactor)**
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Leffieri
SECRETARIA
María Della Cedrés de Monge

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

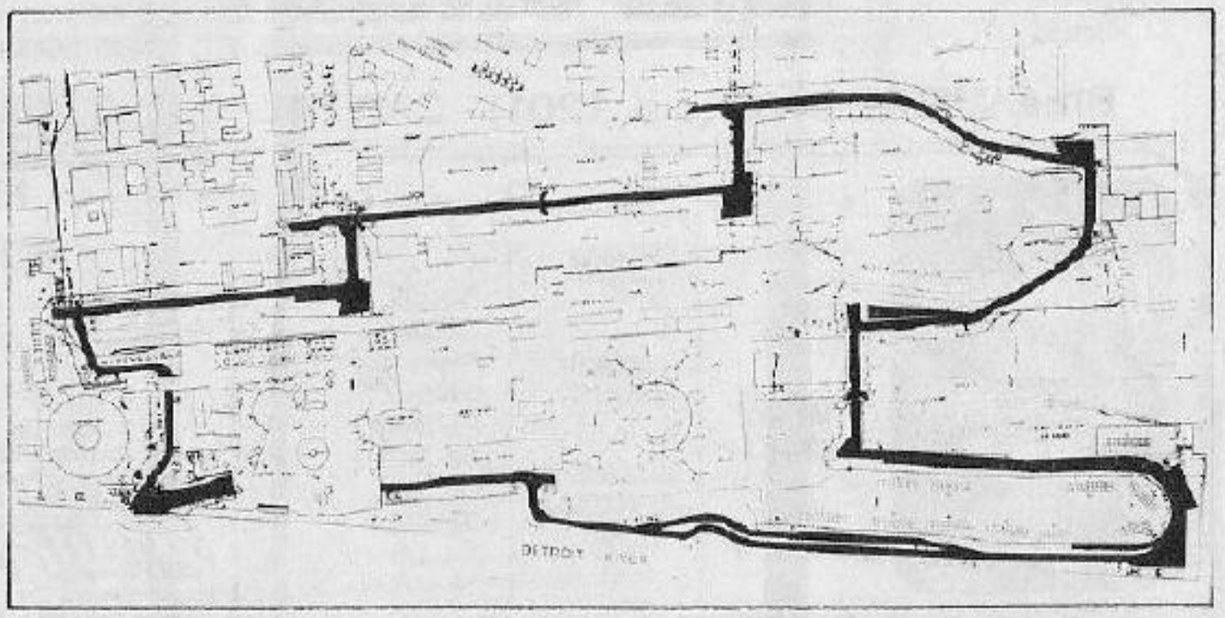
EL UNICO MEDIO CON ALCANCE NACIONAL REVISTAS

editorial abril S.A

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

EL GRAN PREMIO DE DETROIT

Sin haberse acabado aún los ecos de la carrera de Montreal, el Campeonato Mundial de Fórmula Uno propondrá el próximo domingo una nueva cita. Será en este caso en los Estados Unidos, con la disputa de la séptima fecha de la temporada. Viernes y sábado habrá entrenamientos (de 10 a 11.30 hora local) y clasificación (de 13 a 14), estando prevista para el domingo a las 14 hora argentina, la largada de la competencia que constará de 63 vueltas al trazado callejero de 4.023 metros.



El Campeonato Mundial de Fórmula Uno llega el próximo domingo a la denominada "Capital del Automóvil". Nos estamos refiriendo a la ciudad estadounidense de Detroit, que a sólo siete días de la carrera de Canadá volverá a reunir a la "troupe" de la categoría con el fin de concretar su Gran Premio. Será la séptima de las fechas agendadas en el certamen mundial y también la culminación de esta visita que en la actual temporada efectúa la Fórmula Uno al territorio de América del Norte.

Inserto en las programaciones oficiales del Campeonato Mundial desde el año 1982, este Gran Premio ha tenido como escenario exclusivo el trazado callejero diagramado en el tramo de la ciudad sito a orillas del río Detroit. Un trazado que, como particular y pintoresco marco, destaca la presencia del "Detroit Renaissance Center", un imponente edificio ubicado en el punto central del sector interno del circuito, compuesto de oficinas, negocios y hasta de un hotel, que en los días de carrera sirve para albergar al gran contingente humano que lleva la Fórmula Uno.

Con sus actuales **4.023 metros** de extensión, este circuito de Detroit dista bastante de agradar a los pilotos. De características extremadamente lentas en sus orígenes, la modificación efectuada en una zona de horquilla demasiado complicada contribuyó a darle mayor velocidad, aunque no mucha, como lo demuestran las cifras de sus promedios, que resultan las más bajas de todas las que entrega la categoría durante la temporada. Tal característica proviene básicamente del predominio casi absoluto de las curvas lentas, que en un total de **quince**, con la mayoría de noventa grados y algunas de ciento ochenta, encontramos a lo largo de su tortuoso recorrido.

Pero no es la lentitud el único matiz que le hace caer poco simpático este circuito de Detroit a la mayoría de los pilotos, ya que **Keijo Rosberg** es la excepción. Dos puntos que también tiene en contra este trazado son la irregularidad del piso y los bloques de cemento que bordean la pista en buena parte de su trayecto. El primero representa con sus irregularidades una gran dificultad que conspira contra la integridad mecánica de los autos. Por su parte los duros bloques de cemento constituyen una amenaza permanente ante cualquier leve "despiste" para la integridad de los autos y la física de los pilotos, y ya hubo ejemplos al respecto, aunque por suerte, y dadas las bajas velocidades registradas, sin consecuencias demasiado graves. Por otra parte, Detroit no ofrece demasiados lugares para los sobrepasos, agregando así un elemento más de complejidad al trabajo de los pilotos.

Ya en función de las distintas chances, las características del circuito permiten aleccionar unas cuantas, sobresaliendo las de los **Williams** y **McLaren** aunque sin descuidar a **Lotus** y **Ferrari**, ni dejar de tener en cuenta a **Ligier** y **Benetton** para una eventual sorpresa, que una carrera de la extensión (una de las más largas del calendario) y dureza de Detroit está siempre latente.

EL UNICO EN LOS ESTADOS UNIDOS - El **Gran Premio de Detroit** es actualmente la única carrera con validez para el **Campeonato Mundial de Fórmula Uno** que se disputa en los Estados Unidos. Tras haber tenido en la temporada 1982 hasta **tres** Grandes Premios (ya que a Detroit se agregaron Long Beach y Las Vegas), las posteriores cancelaciones de estas últimas carreras, más la de Dallas tras su solitaria aparición en 1984, dejaron a Detroit con el privilegio (¿lo será verdaderamente para los norteamericanos?) de ser la única escala que en su recorrido anual efectúa la categoría máxima en territorio estadounidense.

LA ULTIMA DEL COSWORTH - Si bien los antecedentes de esta carrera no son muchos, igual contienen un hecho que quedó ya como un hito en la historia de los campeonatos mundiales. Se trata de la última **victoria** lograda por un auto impulsado por un **motor Cosworth**, ocurrida el **5 de junio de 1983** cuando **Michele Alboreto** llevó al triunfo al **Tyrrell 011**. Aquel día otros dos Cosworth, los que equipaban el Williams de Keijo Rosberg y el McLaren de John Watson, escoltaron al ganador, monopolizando los puestos del podio. Como si presintieran que aquélla sería su última jornada de gloria...

ROSBERG Y SU OPINION - Fiel a una personalidad que lo ha caracterizado dentro del ambiente, **Keijo Rosberg** ha sorprendido a muchos contesando su agrado por las **características del circuito** de Detroit. Algo con lo cual sus colegas no están muy de acuerdo, pero que Keijo sostiene señalando que "**Detroit es un circuito que me gusta mucho porque exige un ciento por ciento tanto al piloto como al auto. Representa un verdadero desafío, y eso es lo que a mí me gusta cuando me subo a un Fórmula Uno...**".

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Nelson Piquet (Brabham BT54-BMW) con un tiempo de 1m40s980/1000 a un promedio de 143,434 km/h (1985).

Mejor vuelta en carrera: Ayrton Senna (Lotus 97T-Renault) con una marca de 1m45s612/1000 a un promedio de 137,144 km/h (1985).

Tiempo total en carrera: Keijo Rosberg (Williams FW010-Honda) con un tiempo de 1h55m39s851/1000 a un promedio de 131,486 km/h para completar 63 vueltas (1985).

EL HISTORIAL

Fecha	Circuito	Ganador	Auto
6/6/82	Detroit	John Watson	McLaren MP4B-Cosworth
5/6/83	Detroit	Michele Alboreto	Tyrrell 011-Cosworth
24/6/84	Detroit	Nelson Piquet	Brabham BT53-BMW
23/6/85	Detroit	Keijo Rosberg	Williams FW010-Honda

ASI LLEGARON EL AÑO ANTERIOR

Piloto	Auto	Tiempo	Vtas.
1) Keijo Rosberg	Williams FW010-Honda	1h55m39s851/1000	63
2) Stefan Johansson	Ferrari 156/85	1h56m37s400/1000	63
3) Michele Alboreto	Ferrari 156/85	1h56m43s021/1000	63
4) Stefan Bellof	Tyrrell 012-Cosworth	1h56m46s076/1000	63
5) Elio de Angelis	Lotus 97T-Renault	1h57m06s817/1000	63
6) Nelson Piquet	Brabham BT-54-BMW		62
7) Thierry Boutsen	Arrows A8-BMW		62
8) Marc Surer	Brabham BT54-BMW		62
9) Eddie Cheever	Alfa Romeo 185T		61
10) Andrea De Cesaris	Ligier JS25-Renault		61
11) Gerhard Berger	Arrows A8-BMW		60
12) Jacques Laffite	Ligier JS25-Renault		58

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUGERENCIAS...

POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A EDDIE PUBLICITARIA SRL. Córdoba 441, 1° P. "A". Tel. 311-2184

VOLANTES

Ematra



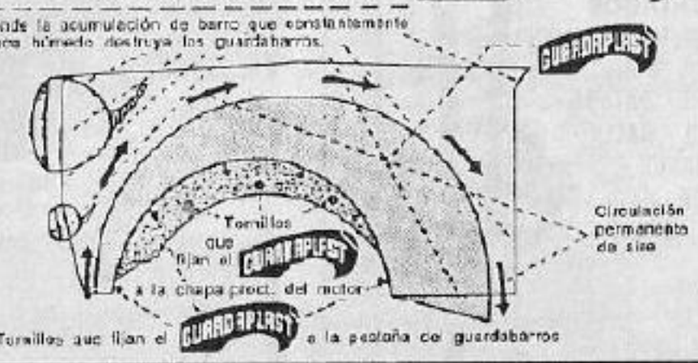
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuercas Antirrobos de Ruedas.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-8627 • CASEROS

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO

GUARDAPLAST

INFORMES DE COLOCACION 750-5692/5483 de 7 a 15 hs. Lun. a Viern.

Zona donde la acumulación de barro que constantemente permanece húmedo destruye los guardabarros.



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

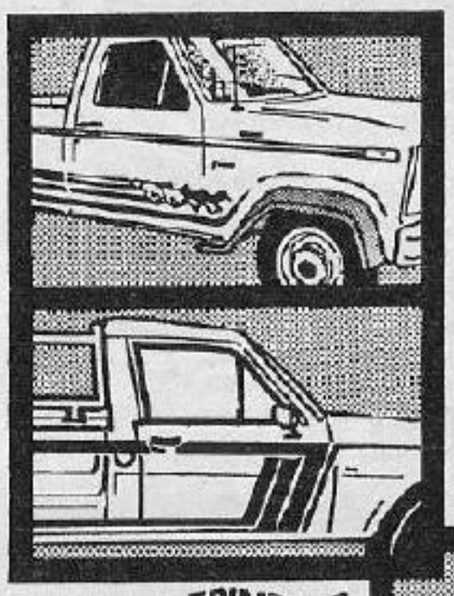
CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA - TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.

SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS



ENVIOS AL INTERIOR

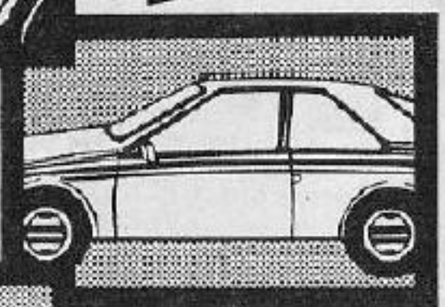
IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • Capital

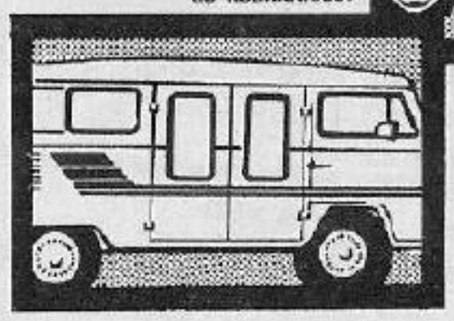


lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas
NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



TRIMBRITE PRODUCTS
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.





ENVIOS AL INTERIOR
DUKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156

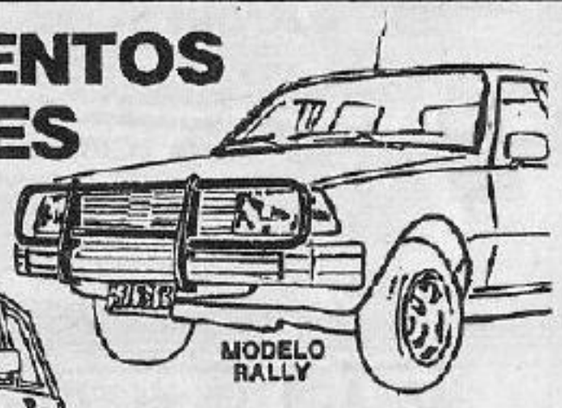
CARBURACION
carbex corp.
PRIMERA FABRICA ESPECIALIZADA EN REPUESTOS DE LA CARBURACION.
SOLICITE CATALOGO - LINEA COMPLETA.
AZUL 459 (1407) CAP. FED. ☎ 612-8219

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

AG®

---

mp EQUIPAMIENTOS ESPECIALES
PRESENTA LA LINEA DE DEFENSAS DE PARRILLAS PARA AUTOMOVILES



MODELO RALLY



MODELO SAFARI

MODELOS REGISTRADOS



PROTECTOR TRASERO

PROTECTOR TRASERO

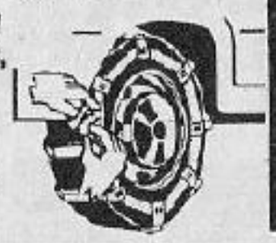
EXIJA PRECINTO DE GARANTIA mp COLOCADO EN EL ACCESORIO

REPRESENTANTES:

CAR' SHOP, Warnes 940 Cap. Tel. 854-2815/6099
NEUMATICOS PETRUCHELLI, Av. del Trabajo 7233, Cap. 667-7139
AL-RONCE, Jujuy 332, Cap. Tel. 93-8246
ACCESORIOS SANTA FE, Av. Santa Fe 1499, Martínez, Tel. 798-0525
RODOLFO KILLAMET, Martínez Guerrero 1735, Gral. Madariaga, Tel. 0267-4964
GIROTTI e HIJOS, Ruta 22 y Winter, Neuquén, Tel. 0943-23518
AUTOSUR S.A., San Martín y Rivadavia, Río Grande, Tierra del Fuego
AMARU S.A., Calle 4 Nº 564, La Plata, Tel. 021-33322
ACCESORIOS LOMBARDI, J. V. Zapata 143, Mendoza, Tel. 061-292571
RUVILL, H. Yrigoyen 1245, Trelew, Tel. 0965-30866
ACCESORIOS CURUTCHET, Av. Buenos Aires y Boulevard, V. Gesell, Tel. 62904

ZONAS DISPONIBLES CONSULTAR AL 749-6222

Revolucionario sistema antideslizante para nieve y barro
para automóviles y Pick-Ups, sencillas, livianas y de fácil colocación.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR



Ematra
LA CASA DEL VOLANTE SRL
Olavarría 2950
(1678) Caseros, BsAs.
Tel. 750-8627
Warnes 1400 (1416)
Cap. - Tel. 58-9694

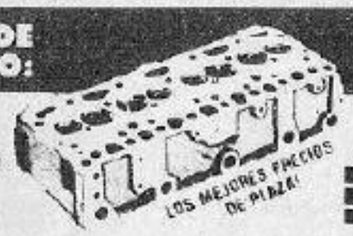


IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFOMANCE
Que Eliminan el "RATEO"
EYQUEM CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 • (1425) PALERMO
Tel. 801-3952/3957/6634/6959

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

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!

DISTRIBUIDORES TRICOLER



INDUSTAP

CIGÜEÑALES GARANTIZADOS CAMIONES



AUTOMOVILES TRACTORES

PEFECT CIRCLE

CONJUNTOS ARMADOS
LINEA COMPLETA
PRECIO SIN COMPETENCIA

Avda. Juan B. Justo 3032 - Tel.: 855-9537 Cap. Federal
Brandsen 231 - Tel.: 38480. Bahía Blanca

HANDICRAFT

SERVICIO ESPECIALIZADO

- MECANICA
- CHAPA
- PINTURA

¡AH!, Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA!

CALDAS 1328
(CP 1427) 552-9051

NO TRABAJE MAS EN EL PISO O DENTRO DE UNA FOSA

ELEVE EL VEHICULO DONDE Y CUANDO USTED LO REQUIERA CON EL

ELEVADOR MOVIL

"TECNO" 2000 (M.R.)



Indispensable para taller mecánico, chapista: estación de servicio y lavadero de autos, porque

- Fácil de maniobrar aún en plena carga (carga máxima 2000 kg)
- Hace accesibles todas las partes mecanicas (altura máxima 2 mts.)
- Montado sobre ruedas, se desplaza con la misma facilidad de un gato.

GARANTIZA Y DISTRIBUYE

****** ASCOLIMPORT S.R.L.

E. WILDE 1958 (cp. 1609) - BOULOGNE (BS. AS.) TEL. 766-6693

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

Feltrin

TAPAS DE CILINDROS
Standard y competición

CONGRESO 9016 (cp. 1657)
LOMA HERMOSA. Pdo. 3 de Febrero (a 200 mts. de Ruta 8 Km. 20,500)

BALNE

TAPAS DE CILINDRO STANDARD Y DE COMPETICION

Cnel. Cardenas 2322. Mataderos
Tel. 687-7593

---

bielas de competición



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

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

WARNES-DODGE

WARNES 1171 - CAPITAL TEL 855-0523 854-6655

ENVIOS AL INTERIOR

REPUESTOS Y ACCESORIOS

DODGE 1500 ● KOMBI ● VOLKSWAGEN ● GACEL ● PASSAT ●

ESCAPES ESPECIALES
"EL CIRCUITO"
Rodolfo O. Malagrino
EQUIPOS DEPORTIVOS Y ORIGINALES
PUAN 5752 - Caseros (cp. 1678)

WOTEC

FRENOS Y EMBRAGUES ☆ TODAS LAS MARCAS

JUAN B. JUSTO 9701 - CAP 641-6998

LLANTAS DE COMPETICION

AERO

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



Envíos al interior

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

SOMOS FABRICANTES

VERVIESCAP

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



JAULAS • DEFENSAS





EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS

KITS ARMADOS O SEMIARMADOS

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

Hacemos cajas a medida de todo esposo
Por mayor y menor - consultenos -

AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

TALLERES BA.RO.BA.

Autos especiales, standard y de coleccion.
Nacionales e importados.

OMBU 3556 (alt. Pcias. Unidas 3100)
San Justo. Tel. 651-7156

CYCLE WORLD ☆

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO DEPORTIVO FORMULA ONE

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

CASCOS

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



Envíos al interior

BELL®

Precio especial

Tour Star #150 ☆ Star II #140 ☆ Star 120 #115 ☆

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

V.M.V. AUTOS ESPECIALES

VENTA Y ARMADO DE LOTUS, JEEP, MEHARI y TODO TERRENO Llantas deportivas

LUIS PIEDRABUENA 4631 - CAP. 501-6332/0927

Farias-Farias

COMPETICION

KAWASAKI - SUZUKI - HONDA - YAMAHA -

CURUPAYTI 1044/46 - MORON

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S."

GARANTIDOS

Brandsen 1123. San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583

Distribuidor en Rosario: SAGAL
San Martín 2369 - Tel. 82-0998
Necesito distribuidor zona Córdoba

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28

automundo

1/24 1/12

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

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

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

CARBURADORES CARESA

CUERPO DE ALIMENTACION

MASTER

EFE

FABRICADOS CON PRODUCTOS

TELEFONO: 753-4769

TOYOTA SUR

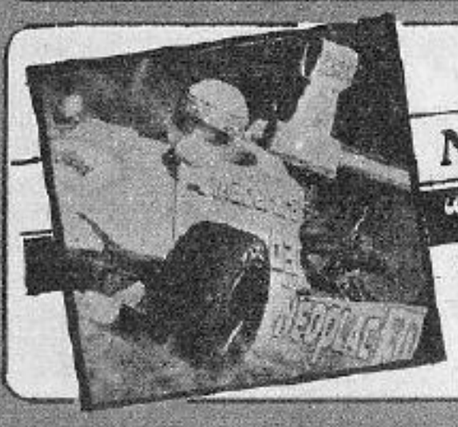
REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS

PARTES DE CARROCERIA - MOTOR Y ACCESORIOS

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

DESCUENTOS ESPECIALES A TALLERISTAS

URIARTE 393 - REMEDIOS DE ESCALADA (1823) Pcia. Bs. As.
(alt. Avda. Hipólito Yrigoyen al 6800) - TEL. 242-2794



NEUMATICOS DE COMPETICION

"PAUL"

Fórmula 1-2-4-5-6. - Fiat 600 - Karting Slik y por tierra

Representante en Buenos Aires: NEUMATICOS ROMEGOM S.R.L.
Pcias. Unidas 7498. I. Casanova. TEL. 625-3994

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

STOCK CAR ARGENTINO

22 DE JUNIO

AUTODROMO DE BUENOS AIRES - CIRCUITO Nº 7 — 12 hs. — GRAN LUCHA DE MARCAS



PILOTOS INSCRIPTOS

Nº	PILOTO	MARCA	LUGAR
5	Roberto MONTEIRO	TORINO	MATADEROS
14	Héctor MARTIN	TORINO	HURLINGHAM
10	Roberto NOWAK	CHEVY	HURLINGHAM
80	Orlando GONZALEZ	FORD	TESSEI
15	Jose ALVAREZ	CHEVY	L. de ZAMORA
8	Carlos SEREIN	DODGE	SAN JUSTO
7	Roberto ARGENTO	CHEVY	MORON
60	Alberto CAMPERCHOL I	TORINO	RAMOS MEJIA
6	Pedro De PIERO	DODGE	SAN JUSTO
3	D. CALVETE - J. DI MAIO	CHEVROLET 400	CAP. FEDERAL
26	Juan ALVAREZ	DODGE	CHACABUCO
12	De LA FUENTE	TORINO	HURLINGHAM
45	Pedro FERRAZI	TORINO	PASO DEL REY
41	Jose GALAN	CHEVY	CHACABUCO
37	Luis DI TULLIO	CHEVY	BECCAR
40	Cesar RIVARA	FORD	TESSEI

CAMPEONATO 1986

1º	Roberto NOWAK	CHEVY	19 PUNTOS
2º	Héctor MARTIN	TORINO	18 PUNTOS
3º	Orlando GONZALEZ	FORD	11 PUNTOS
4º	Roberto ARGENTO	CHEVY	10 PUNTOS
5º	Carlos SEREIN	DODGE	4 PUNTOS
	Alberto CAMPERCHOLI	TORINO	4 PUNTOS

CONSULTENOS

CLUB PILOTOS STOCK CAR ARGENTINO
SARANDI 3574 - SAN JUSTO TEL: 651-8684

ORGANIZA CLUB DE AUTOS Y MOTOS **C.A.M.**



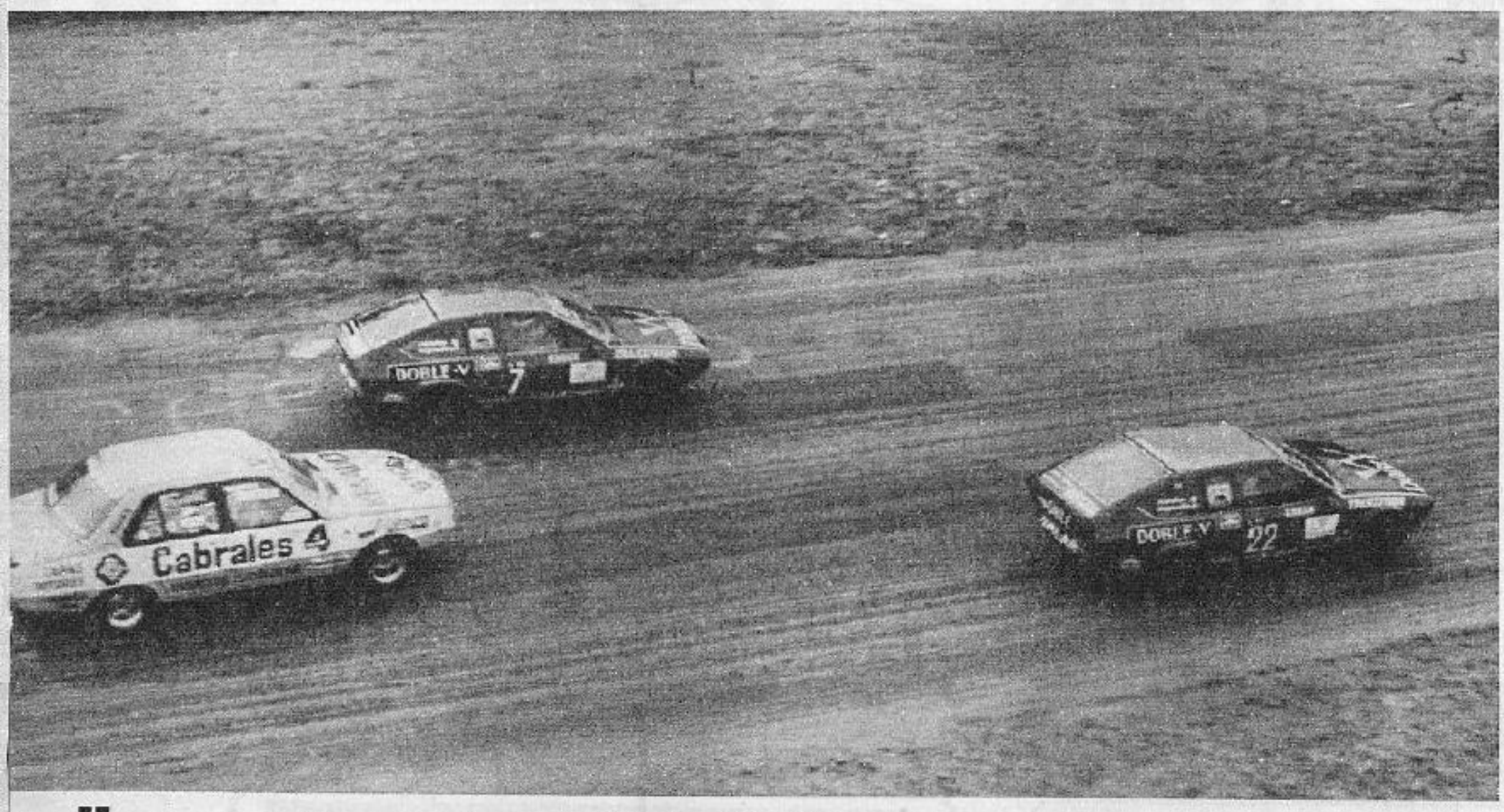
- NO SE SUSPENDE POR LLUVIA -

PARA AVISOS: "H.B. PRODUCCIONES" Avda. Córdoba 3008, 6º B Tel. 86-6285

TURISMO

En RIO CUARTO, una jornada pródiga en sorpresas y novedades con...

DOS REGRESOS Y U





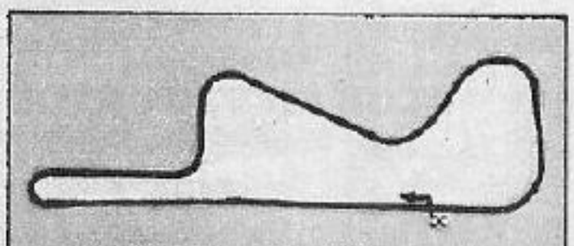
Una de esas verdades que se acuñan contra las que luego no se puede argumentar, dice que al **público de Río Cuarto y aledaños, le gusta el automovilismo, pero el de los autos con techo.** El domingo los riocuartenses pudieron darse un atracón con 53 máquinas "con techo y todo", **pero muchos de ellos aparentemente prefirieron seguir pegados a las sábanas**, en un perezoso introito al almuerzo dedicado a los padres, en su día.

La jornada –climáticamente– no invitaba demasiado a disfrutar del aire libre. Sin embargo, una vez pasada la un tanto anodina carrera de la Clase 3, lo que se vio después, con la complicidad de un sol que asomó tímido para luego enseñorearse de la pampa cordobesa, tuvo el color y el calor que el público puede encontrar en la especialidad del Turismo de Pista.

En Río Cuarto hubo dos grandes y esperadas novedades: por un lado la **presentación** (esta vez "de verdad") de la llamada Fórmula Sierra (...¿por **qué "fórmula" y no "clase" o "categoría"**, que sería más correcto?...) y por el otro, la aparición de la inapelable balanza electrónica, para terminar de una vez, y de cuajo, con hándicaps y suspicacias. Sobre este último tema volveremos cuando "revisemos apuntes", pero cabe afirmar, que en el aspecto peso de los vehículos, ahora sí todos corrieron en igualdad de condiciones, circunstancia que no se daba, hasta la carrera anterior.

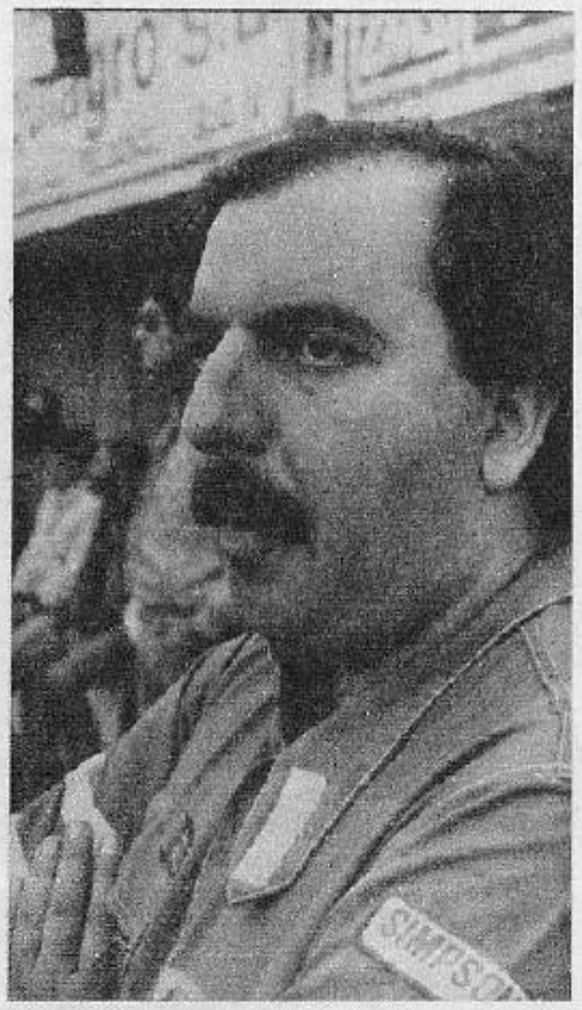
En la **Clase 3**, un número interesante de postulantes (17) apuntaba al mejoramiento de la división; **Jorge Maggi y Eugenio Breard**, con el apoyo que suponen Rafael Balestrini y Héctor "Puchi" Valles, hicieron "unodas" para la escuadra Alfa Romeo, tanto el sábado como el domingo. Cuando se largaron las 16 vueltas finales, con mucha desprolijidad y falta de "timming", Maggi y Breard perdieron pasajeramente el control de la situación; parecía que desperdiciaban el trabajo previo para conseguir la primera fila, pero pronto **Ciaglia, Romero y Valenti** fueron puestos en su lugar por aquéllos, pese a los denodados esfuerzos de Valenti, que llegó a superar a Breard, haciendo el record de vuelta, para después retrasarse a causa de un despiste, que permitió que Ciaglia llegara al podio, aunque luego se lo desclasificara por la falta de un elemento en el filtro de aire.

Sólo 7 autos terminaron con todas las vueltas, pero no por ello la carrera careció de atractivos, los que hubo



FICHA GENERAL

Fecha: 15 de junio de 1986
Lugar: Autódromo de Río Cuarto (Córdoba)
Ubicación: 9 Kms. al Sur de la ciudad.
Autoridades: Comisario Deportivo, Raúl Marielli; Comisario Técnico, Dardo Filippone.
Condiciones climáticas: frío, nublado, desapacible; luego soleado.
Participantes: 51 en Clase 2 (26 en la final); 17 en Clase 3; 14 en Fórmula Sierra.
Público: 3.500 personas.
Difusión: TV, ATC en directo; Canal 2 de La Plata con fragmentos en diferido; Radio Carburando, Campeones y emisoras locales.
Infraestructura del escenario: insuficiente.
Organización: pobre.
Espectáculo: Muy bueno en Clase 2 y Fórmula Sierra; discreto en Clase 3.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Carlos Neira
Fotos: Quique Bianco y C.N.

N ESTRENO

En la foto mayor, los tres protagonistas principales de la hermosa carrera de la Clase 2: Baldinelli precede al ganador Raúl Faure, mientras por fuera, semitapado, Bonomo intenta pasar con el VW Gacel. En la página de entrente, Maggi arranca en punta, Valenti se quiere meter por el medio pero Breard comienza a cerrarse. Abajo, Jorge Guiral, pletórico de felicidad por su triunfo en la Fórmula Sierra.

Los regresos fueron los de Jorge Maggi, ganador en la Clase 3, y de Raúl Faure en la muy disputada Clase 2. El estreno, por supuesto, fue el de la Fórmula Sierra, que con pocos autos brindó un entretenido espectáculo del que emergió triunfador Jorge Guiral



HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Raúl Faure: "Mientras Baldinelli estaba en pista corrimos limpiamente, sin molestarnos. Yo tenía más velocidad, pero me iba a resultar difícil pasarlo. Lo tanteé algunas veces y decidí esperar al final. Llegué muy cansado; cuando paró Baldi, sentí que ganaba. En el Cabalén corro con este auto y en la próxima con uno propio, hecho también por Luis Cosma".

Omar D. Bonomo: "Todavía falta mucho trabajo, pero la gente de VW que me apoya mucho, quiere que salgamos a competir. Recién lo estoy conociendo al VW Gacel". Esto fue dicho por Bonomo antes de clasificar. Luego de la carrera: "Lástima que en la segunda vuelta se rompió la caja y me quedé sin segunda. De todas maneras el auto es una maravilla. Hace lo que yo quiero siempre...".

Alberto Baldinelli: "Se rompió la palanca, pero el auto sigue siendo una maravilla. Estaba seguro que Raúl –un pilotazo– no me iba a pasar, nunca le dejé un agujero como para animarlo. En cuanto a Bonomo, no me preocupó nunca, ni siquiera cuando me quitó la pole. Y ya ves que tenía razón...".

Jorge Maggi: "Por fin se me dá una. Hace como cinco años que no ganaba y esto para mí es importantísimo. Al principio traté de no meterme en líos en la primera curva, para luego afianzarme de a poco. En dos vueltas ya estaba primero y al final aflojé algo para llegar casi junto con Chippy. La alegría la comparto con Balestrini, con Puchi Valles y los muchachos del equipo".

Rodolfo Nizzo: "Podría haber andado mejor, pero me equivoqué con la presión de los neumáticos (38 adelante, 36 atrás). Ya no hacía tanto frío y, al rodar aumentó mucho y el auto rebotaba. El motor de Jorge Siragusa es una barbaridad...".

Jorge Guiral: "Anduve tranquilo al principio con el Sierra, pero cuando vi que me alcanzaban comprendí que no era tan fácil. Al final se me acercó mucho Raies, porque yo aflojé, pero de ahí a pasarme hay mucho trecho. El motor es una maravilla hecha por la gente de RG. En la Clase 2 me pegaron fuerte en la vuelta inicial, y se me rompió por eso una goma. Lástima porque ahí me estoy tirando al campeonato".

Marcelo Raies: "Estoy muy emocionado. Un tercer puesto para mí hubiera sido un triunfo, y salí segundo tras un piloto de los quilates de Jorge. No tengo palabras para agradecerle a Akel. En los días previos nos molestó una continua falla, que ubicamos antes de clasificar en la segunda tanda: una hebra de aluminio en el canito entre bomba y carburador. En seguida salió el tiempo".

Oscar Pentecoste: "Increíble, me quedé sin nafta en el tanque del Sierra. Estos autos consumen una barbaridad. Pero estoy contento, porque el auto va muy bien. Ahora esperamos una partida de diez autos más."

MOTOS-VELOCIDAD VICTORIA DE LAWSON

El **Gran Premio de Yugoslavia** concretó el pasado domingo la quinta fecha del **Campeonato Mundial de Motociclismo**. Y lo hizo reuniendo a las categorías 80, 250 y 500 cm³ y dejando afuera a la 125 cm³, lo que motivó la inactividad, al menos por esta ocasión, de **Guillermo "Willy" Pérez**.

El espectáculo central de la jornada celebrada en el circuito de **Rijeka** fue la categoría **500 cm³**. Y allí **Eddie Lawson** con Yamaha hilvanó su cuarto triunfo consecutivo que, sobre un total de cinco carreras, le permite liderar con holgura el certamen. El estadounidense completó las 32 vueltas de la prueba en 49m 55s 81/100 a un promedio de **160,375 Km/h.**

También se llevó buena parte de las atenciones la carrera de **250 cm³**. Fue su vencedor el español **Alfonso Pons** quien sobre una **Honda** estableció un promedio de **154,386 Km/h.** tras completar en 48m 34s 73/100 las 30 vueltas pactadas. Como escoltas inmediatos quedaron los franceses Jean François Baldé y Dominique Sarron, ambos también con Honda. En el torneo, la primera posición sigue siendo de **Carlos Alberto Lavado** pese a que el domingo el venezolano debió abandonar.

Por último la prueba de la clase menor, o sea **80 cm³**, tuvo como ganador a otro español, en este caso **Jorge Martínez**, con un tiempo de 31m 09s 33/100 para las 16 vueltas a un promedio de **144,483 Km/h.** Este éxito le permitió afianzarse al comando.

INDY CARS

PARA ANDRETTI, FELIZ DIA DEL PADRE...

Otro carrerón fue el ofrecido este domingo por la categoría estadounidense del C.A.R.T. en el circuito mixto de **Portland**, de **2,5 millas** de extensión, quinta fecha del Campeonato '86. El sábado, la pole position correspondió a nuestro conocido **Emerson Fittipaldi**, quien así veía mejorar sus perspectivas en una temporada que hasta ahora no le había resultado muy favorable, aunque en carrera sólo fugazmente pudo circular más arriba del cuarto puesto, hasta que otra vez lo eliminaron las falencias mecánicas.

Partiendo junto al brasileño desde la primera fila, el joven **Michael Andretti** se erigió en puntero casi excluyente de la prueba, seguido a distancia prudencial por **Danny Sullivan** hasta que en un "pit stop" simultáneo de ambos, el equipo Penske Racing se mostró más diligente que el Kraco y las posiciones se invirtieron sobre el último cuarto de la distancia total de la carrera. Pero Mike, "desatado", le dio pronta casa al vencedor de Indy '85, y en una de las "eses" del trazado se produjo un toque que liquidó a Sullivan. En el incidente Andretti Jr. dañó una cubierta, lo que obligó a una parada extra en boxes a fin de reemplazarla y permitió el acercamiento de su padre, Mario, y de Al Unser Jr., que venían juntos, a unos 7/8 segundos de la punta. Habiendo realizado ya todas las detenciones permitidas de reabastecimiento, se suponía que el fuerte ritmo impreso durante todo el trámite haría "rallentar" sobre el epílogo al aguerrido vanguardista, con el objeto de economizar el escaso combustible restante. Y así fue. La diferencia sobre sus perseguidores inmediatos bajó pronto a 5 segundos, y faltando dos vueltas la merma de velocidad del **March 86C-Cosworth DFX** de Mike se agudizó. Tanto fue así que al entrar en la última vuelta ya era alcanzado por ambos. El puntero resistió agónicamente cuanto pudo, pero sobre la misma línea de sentencia no logró evitar que el **Lola 86/00-Cosworth DFX** del padre saliera de la succión de su March y lo superara por una ventaja que, según se asegura, constituye la mínima para una definición en toda la historia de los Indy Cars, casi imperceptible a la vista. Así, Michael perdió a ultimísimo momento la linda posibilidad de lograr su tercera victoria en la temporada, y segunda consecutiva, aunque en cambio le ofreció el mejor regalo al progenitor en su día... De este modo padre e hijo terminaron seguidos por Al Unser Jr., Tom Sneva y Jacques Villeneuve.

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





que buscar en la lucha por conseguir ese uno-dos de los Alfa.

La **Clase 2** amenaza con convertirse en una especie de Fórmula Renault, pero techada. Más de 50 llegaron para integrar el selecto grupo de 26 que lucharía por los puntos el domingo. Salvo los dos primeros, el resto estaba separado por poco más de dos segundos. Los demás afuera, ¡y hasta el Cabalén!...

La novedad estaba en el "poleman". Tras la primera tanda, un lógico **Baldinelli** era el patrón de los relojes. Pero en la segunda, **Omar Darío Bonomo** se encaramaba con su novísimo VW Gacel, sorprendiendo a quienes esperaban encontrarse con un auto "verde". El "bi-sub-campeón" sacó de la manga un 1m26s63, mejorando en 60 centésimas lo de Baldi y se quedó con la posición de privilegio para largar junto al puntero del campeonato, de quien lo aleja una rivalidad deportiva que quizá va más allá de la pista.

EL TELEFONO NEGRO

– ¡Hola!... ¡Hola!... ¿Con CORSA?

– **Sí, señor. ¿Quién habla?**

– El "Anónimo", mi amigo...

– **Buenas noches, estimado. ¿A qué debemos el honor de llamarnos un domingo en pleno cierre?**

– Los llamo para "tirarles" otro chimento "posta". ¡Si no fuera por mí!...

– **Si no fuera por usted, ¿qué?...**

– Que nunca publican una primicia... Y ahora, escuche bien... y anote...

– **Espere que voy a buscar papel y lapicera...**

– Bueno, apúrese que los cospeles para el "público" no me los regalan...

– **Ya está... ¿qué novedad tiene para nosotros?**

– Concretamente se trata del auto de Felipe Salgado y su piloto para la carrera del domingo en Sant Teresita.

– **Ah... Nos va a decir algo del "Chango" Fernandino...**

– Razone, mi amigo... Razone. Fernandino correrá en Santa Rosa con el CAP y yo le estoy hablando de Turismo Carretera...

– **Bueno, ¿a ver?**

– Hay un piloto, que fue campeón en otra categoría "con techo", que en Santa Teresita podría correr el Falcon T.C. de que le hablo...

– **¿Piloto campeón?... Ya sé, no me diga nada... ¡Rubén Daray!**

– Frío... frío. Pero no siga arriesgando nombres porque no va adivinar. Para hacerla corta, ya que no quiero gastar más fichas y los muchachos me están esperando para jugar una generala, le doy un dato a ver si la pegan. El piloto que podría correr el Falcon de Salgado es de Pigüé...

– **¡Ah!... ¡Marito Gayraud!**

– Lo dejamos ahí... Los "huesos" me esperan. Chau...

– **¡Hola!... No corte. ¿Esto está confirmado?**

– Lo único confirmado es que el acompañante será el ex sacerdote Juan Marcos Esperón. Lo demás, averígüelo usted, que para eso es periodista. Chau...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Bessone cosechó doce puntos y se pone a tiro en el Campeonato. A la izquierda, luchando con Bonomo, cuyo auto vemos a la derecha: lindo, ¿no? En la foto mayor, el inicio de la carrera de los Sierra, en la que se notó la paridad de los nuevos autos. Puntea Guiral, el triunfador. Abajo, un rostro casi olvidado que desde el domingo cobra vigencia: el de Raúl Faure, inesperado ganador.



El VW Gacel fue pues, un ingrediente de lujo para una categoría que paulatinamente va ganando en interés con la diversificación de marcas.

En carrera –tras una pésima largada en la que muchos no vieron la señal para la estampida– Baldinelli tomó la punta e inopinadamente, **Raúl Faure** –reapareciendo tras larga ausencia, sentado en el "naranjita" de Serravalle– apareció casi mágicamente tras él, catapultado desde la quinta fila. Como Bonomo partió muy friamente y luego acusó problemas con la segunda marcha, la lucha se circunscribió durante 32 km. a Baldinelli y Faure, ya que **Guiral** se atrasó desde el principio para luego desaparecer y **Bessone** recién podría desplegar velocidad tras unas vueltas. El cordobés **Rodolfo Nizzo** y el porteño **Juan Ojeda** trataron en todo momento de no perder contacto con la vanguardia, cumpliendo muy dignamente.

Una palanca de cambios rota –de raíz– dejó de a pie a Baldinelli cuando Faure ya había intentado doblegarlo sin éxito. De ahí en más, el fantasma Faure se sintió más cómodo y dueño de la situación, pese a que al final, por fin parecieron ponerse de acuerdo Bonomo y Bessone para tirar juntos, logrando descontar algo, pero no impidiendo la victoria del cordobés, quien sacudió la estantería.

Para el futuro queda la expectativa de la continuidad de dos nuevos candidatos como Bonomo y Faure; la respuesta de Baldinelli y Guiral, y la vigencia del "viejo" Bessone, que con el resultado del domingo, fue el gran favorecido en la lucha por el campeonato.

LOS DESARROLLOS

Clase 3

La largada se hace esperar y recalientan los autos de Germán Arballo y Néstor Veglia. Este último, no parte. Maggi pica en punta. Valenti lo quiere seguir pero Breard, le cierra el camino. Sin embargo la **primera vuelta** muestra este encolumnamiento: Ciaglia, Maggi, Romero, Valenti, Breard, Gianni, Adba, Delgado, Preto, Rodríguez, Zorba, Valdivieso y Arbello. Desde la **segunda**, Maggi siempre estuvo en punta.

Quinta vuelta: Maggi, Breard, Ciaglia, Valenti, Gianni y Delgado. Romero ya había ido a boxes. En la **décima**, Valenti se puso segundo, pasando a Breard, pero en la siguiente hizo un trompo, quedando la fila integrada con Maggi, Breard, Gianni, Ciaglia, Valenti, Zorba, Valdivieso. Paran Gianni y Preto. Hasta el final no hay mayor variante.

Clase 2

La largada fue confusa. Muchos pilotos manifestaron no haber visto el banderazo. Baldinelli pica en punta y llega a la horquilla con Faure detrás. Guiral, Antúnez, Harpe, Pernía y otros sufren golpes en esa primera curva. **Primera vuelta**: Baldinelli, Faure, Bonomo, Nizzo, Ojeda, Harpe, Caballero; en la **segunda** igual, seguidos por Bessone, Joseph, Guiral. En la **quinta**, Baldinelli, Faure, Nizzo, Bonomo, Ojeda, Bessone, Caballero, Joseph, Harpe, Guiral, Galluzzi, Trejo, Fierros, Percaz, Inoriza, Vuono.

Bessone se fue adelante y estaba tercero en la **décima**. En ese giro, abandona Baldinelli, quedando en la **undécima**, este orden: Faure, Bessone, Bonomo, Nizzo, Ojeda, Harpe (que va a boxes), El Suizo, Fierros, Santacaterina, Percaz, Galluzzi, Heguy, Padilla, Inoriza y Tomé. Hasta el **final**, lo más destacable fue la lucha entre Bessone y Bonomo, ganando éste la posición en la última curva.

Clase 3

Guiral lo "primerió" a Raies que se quedó algo en la largada. En la **primera** pasada el orden era: Guiral, Sgroppo, Basualdo, Bessone, Raies, Pentecoste, Iglesias. **Tercera**: Guiral, Basualdo, Sgroppo, Raies, Rivero, Pentecoste, Iglesias, Patti, Albertengo, Clement, Moyetta, Ferrer y Bessone.

En la **sexta** vuelta, solamente 2s 50/100 separaban a los siete líderes: Guiral, Basualdo, Raies, Patti, Pentecoste, Albertengo e Iglesias.

Undécima: Raies es efímero puntero, seguido por Guiral, Pentecoste (a un segundo de Raies), Basualdo, Albertengo, Bessone y Sgroppo que habían colisionado en la horquilla. En la **decimocuarta**, Pentecoste está segundo tras Guiral, pero termina cuarto al quedarse sin nafta, llegando con el envión tras Guiral, Raies y Albertengo.

Juan Pablo Vignau

FORMULA TRES ROSSO, DE NUEVO FRUSTRADO

Sigue sin suerte **Víctor Rosso** en la temporada 1986 del **Campeonato Alemán de Fórmula Tres**. Y el pasado domingo, en el circuito de **Hockenheim**, tuvimos una nueva prueba con el abandono registrado por "Vichin" en la tercera fecha del torneo, luego de cumplir una excelente actuación que lo llevó durante gran parte de la carrera, a estar muy cerca de la primera posición.

Las pruebas clasificatorias lo habían visto en el quinto lugar con un tiempo de 2m 15s 41/100 a 80/100 de **Kristian Nissen**, autor de la pole, y tras haber sido segundo en la primera sesión.

Ya en carrera, Rosso ratificó sus pretensiones avanzando al cuarto puesto al cumplirse la primera vuelta. Sus progresos continuaron y así, tras dejar atrás a Marcus Oestreich y Hans Peter Kaufmann en los dos giros siguientes, trepó a la segunda posición y empezó su acercamiento a Nissen. La décima vuelta mostró a ambos separados por escasos metros pero fue en esa ronda, en instantes de sortear la curva Sachs, que al pisar una mancha de aceite, el **Dallara 386-VW** del argentino dibujó un trompo que lo hizo retroceder al décimocuarto puesto, quitándole toda posibilidad de dar alcance al puntero.

No se desanimó sin embargo el de Marcos Juárez, que inició tras este infortunio una espectacular remontada que lo llevó a ocupar la sexta ubicación al completarse el décimotercer giro. Pero estaba escrito que la del domingo no era jornada propicia para Rosso, y para ello sólo hubo que esperar una vuelta más y precisamente el momento en que de nuevo Vichin encara la curva Sachs. Allí su Dallara fue tocado de atrás por el auto de Gerd Wissman, finalizando ambas máquinas en el pasto junto a la del mexicano Alfonso Toledano que les seguía, quedando detenidas definitivamente sin más consecuencias que sus abandonos.

Mientras tanto la carrera siguió su curso y así el danés Nissen completó triunfalmente las 15 vueltas establecidas, con un tiempo de 34m 17s 36/100, colococándose posteriormente el suizo Kaufmann con 34m 21s 82/100 y Manuel Reuter con 34m 31s 51/100. Las principales posiciones del torneo muestran a los mismos protagonistas con idéntico orden al de la carrera del domingo, siendo líder Nissen con 43 puntos, seguido de Kaufmann con 37 y Reuter con 27. Por su parte Rosso, con su tercer abandono consecutivo, continúa sin sumar puntos.

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

EMPIEZE CON BARDAHL Máxima Compresión

Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto



"Chippy" Breard, Rafael Balestrini y Jorge Maggi construyeron un "uno-dos" reconfortante para el equipo de los Alfa en la Clase 3.

Lo de los Sierra fue, pese a la escasa anotación, más que divertido. **Jorge Guiral** fue siempre el común denominador en la vanguardia. Al principio, acosado por **Sgroppo** y **Basualdo** (que lo despojó aunque transitoriamente del liderazgo) y luego por **Pentecoste** y muy especialmente por **Marcelo Raies**, quien también pasó primero en alguna vuelta. Al final, Guiral tuvo el privilegio de ser el primero en ver una bandera a cuadros bajada frente a un auto de esta novel categoría, la que con una media docena de autos más –que ya están en camino– será un atractivo complemento de las dos clases tradicionales del Turismo.

CLASIFICACION

Automóvil Club de Río Cuarto - Autódromo de Río Cuarto - Circuito de 3.276 metros - 16 vueltas - Recorrido total: 52.416 km. 15/6/86.

CLASE TRES
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maggi, 1m25s43/100 (prom. 138,049 km/h); Breard, 1m25s76; Valenti, 1m25s82; Delgado, 1m25s89; Adba, 1m26s66; Romero, 1m26s91; Valdiviieso, 1m27s20; Ciaglia, 1m27s84; Gianni, 1m27s92; Veglia, 1m28s98; "Zorba", 1m29s42; D. Rodriguez, 1m30s17; Preto, 1m30s63; Catalán, 1m30s63; Lustig, 1m39s64; Arballo, 1m30s69.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	22	Jorge Maggi/Flor	Alfa Romeo GTV2000	23m27s35/100	16
2º	7	Eugenio Breard/Bs.As.	Alfa Romeo GTV2000	23m27s68/100	16
3º	4	Horacio Valenti/Bs.As.	Renault 18	24m10s34/100	16
4º	6	"Zorba"/R. Tercero	Renault 18	24m10s98/100	16
5º	40	R. Valdiviieso/Río Cuarto	Renault 18	24m22s13/100	16
6º	29	D. Rodriguez/Cordoba	Renault 18	24m22s29/100	16
7º	30	G. Arballo/La Rioja	Renault 18	23m28s27/100º	15
8º	30	Carlos Romero/Ushuaia	Renault 18	24m10s56/100	14
9º	11	J.C. Gianni/Córdoba	Renault 18	17m42s92/100	12
10º	35	Daniel Preto/R. Grande	Renault 18	18m18s11/100	12
11º	17	F. Adba/Whitright	Renault 18	17m11s91/100	11
12º	34	J. Delgado/Avellaneda	Renault 18	14m62s72/100	10

No clasificó: Catalán (3v)
No largaron: Lustig y Veglia
Desclasificado: Ciaglia.
Promedio del ganador: 134,060 km/h.
Record de vuelta: Valenti en la 10ª 1m25s51/100 a 137,920 km/h.

CLASE DOS
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m26s63 (prom. 136,137 km/h); Baldinelli, 1m27s22; Guiral, 1m27s66; Bessone, 1m27s73; B. Harpe, 1m27s98; Fierros, 1m28s48; Ojeda, 1m28s54; Nizzo, 1m28s79; Faure, 1m28s86; Caballero, 1m28s88; Joseph, 1m28s95; Galluzi, 1m29s01; Tschopp, 1m29s09; Percaz, 1m29s09; Carignano, 1m29s14; "El Suizo", 1m29s24; Heguy, 1m29s30; Antúnez, 1m29s55; Pernia, 1m29s44; Manzur, 1m29s54; Trejo, 1m29s55; Vuono, 1m29s73; Inoriza, 1m30s04; Tomé, 1m30s12; Santacaterina, 1m30s14; Padilla, 1m30s24. **No clasificaron para la final**: Martínez Parra, 1m30s46; Cornejo, 1m30s47; Pentecoste, 1m30s65; Llenes, 1m30s65; Ottaviani, 1m30s68; Paolucci, 1m31s05; Pizzorno, 1m31s08; Cogno, 1m31s32; Rodríguez, 1m31s43; Spamphalto, 1m31s45.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas
1º	92	Raul Faure/Córdoba	Fiat 128 1300	23m52s22/100	16
2º	7	Omar Bonomo/Bs.As.	VW Gacel	23m55s44/100	16
3º	1	Ernesto Bessone/Bs.As	Alfa Romeo SV 1500	23m55s93/100	16
4º	28	Rodolfo Nizzo/Córdoba	Fiat 128 1300	24m06s86/100	16
5º	24	Juan Ojeda/Bs.As	Fiat 128 1300	24m11s78/100	16
6º	31	"El Suizo"/Bs.As.	Alfa Romeo Alfasud	24m35s32/100	16
7º	14	Hugo Fierros/Bs.As.	Fiat 128 1300	24m37s96/100	16
8º	86	E. Santacaterina/Bs.As	24m46s03'100	16	
9º	89	N. Percaz/Villalonga	Fiat 128 1300	24m46s24'100	16
10º	71	Marco Galluzi/S. Isidro	Fiat 128 1300	24m58s57'100	16
11º	80	J.P. Heguy/Villalonga	Fiat 128 1300	24m58s80'100	16
12º	18	F. Padilla/M. del Plata	Fiat SE 1.5	24m59s15'100	16
13º	63	Fabián Tomé/Bs.As.	Fiat SE 1.5	25m48s10/100	16
14º	19	W. Antúnez/Uruguay	Fiat SE 1.5	24m23s02'100	15
15º	30	M.Inoriza/Fcio. Varela	Fiat 128 1300	20m38s19/100	13
16º	50	Bernardo Harpe/Bs.As.	Fiat SE 1.5	22m13s63/100	13
17º	56	N. Caballero/Toloras	Fiat 128 1300	24m04s30/100	13
18º	3	Vicente Pernía/Tandil	Fiat 128 1300	17m06s01/100	11
19º	84	Alberto Baldinelli/Bs.As.	Fiat SE 1.5	14m57s53/100	10
20º	35	R. Joseph.S. Isidro	Fiat SE 1.5	15m14s50/100	10
21º	4	Jorge Guiral/Bs.As	Fiat 128 1300	15m44s54/100	10
22º	48	Mario Vuono/Bs.As.	Fiat 128 1300	11m00s01/100	7
23º	52	Raul Tschopp/San Carlos	Fiat SE 1.5	9m34s97/100	6
24º	38	Jorge Trejo/R. Grande	Fiat SE 1.5	12m00s12/100	6

No clasificaron: Manzur (5v) y Carignano (3v).
Promedio del ganador: 131,751 km/h.
Record de vuelta: Bessone en la 8ª en 1m28s02/100 a 133,987 km/h

FORMULA SIERRA
PRUEBAS DE CLASIFICACION

M. Raies, 1m25s38/100 (prom. 138,130 km/h); Guiral, 1m25s44; J.L. Bessone, 1m25s91; Sgroppo, 1m26s01; Rivero, 1m26s03; Basualdo, 1m26s14; Pentecoste, 1m26s56; Alberlengo, 1m26s73; Patti, 1m26s87; R. Iglesias, 1m27s64; Moyetta, 1m27s80; Ferrer, 1m29s44; Clement, 1m29s83.
No clasificó: Rouque.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas.
1º	11	Jorge Guiral/Bs.As.	23m28s02/100	16
2º	26	Marcelo Raies/Cordoba	23m28s23/100	16
3º	15	Ricardo Alberlengo/San Jorge	23m29s93/100	16
4º	26	Oscar Pentecoste/Bs.As.	23m30s08/100	16
5º	28	José L. Bessone/Bs.As.	23m41s46/100	16
6º	19	Roberto Basualdo/San Juan	23m50s98/100	16
7º	23	José Sgroppo/Resistencia	23m51s16/100	16
8º	10	Norberto Moyetta/Gigena	23m54s18/100	16
9º	22	Ricardo Ferrer/Ing. Huergo	24m10s23/100	16
10º	27	Ricardo Iglesias/Pergamino	18m05s07/100	12
11º	30	Carlos Clement/Bs.As.	13m31s61/100	9
12º	17	Roberto Patti/Palmira	13m31s92/100	9

No clasificó: Rivero (3v).
Promedio del ganador: 134,010 km/h
Récord de vuelta: Alberlengo en la 15ª en 1m26s03/100 a 137,087 km/h



El hábito hace al lector.

Al lector de revistas se lo define por sus hábitos.
El 41% de ellos es fiel. Ha encontrado la revista que lo satisface y no piensa cambiarla por otra. La compra regularmente y sabe disfrutarla con intensidad.
El 49% busca entre las distintas revistas para hallar finalmente la de su agrado.
Entre estos dos estilos de lector de revistas, ¿cuál es el suyo?

Datos resultantes de la encuesta realizada por la Asociación Argentina de Editores de Revistas sobre Hábitos de Compra, con el fin de determinar la habitualidad de compra de los lectores.

Las revistas y usted.

Una relación sin límites.

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

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

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

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

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

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

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

DELFABRO AMORTIGUADORES

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

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

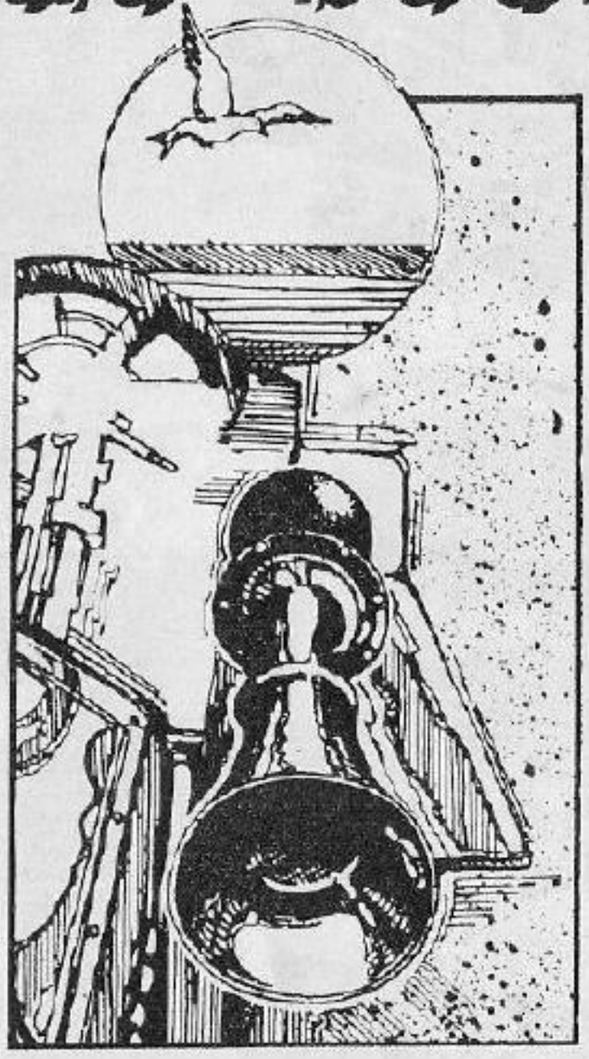
dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

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

Autopiezas FOMEC

Toquecitos de bocina



logrado reflotar a su espectacular actividad, la que prácticamente estaba muerta unos meses atrás. Ya han disputado tres pruebas del campeonato argentino, que en sus posiciones muestra a diez binomios con puntos: lidera Angiono-Ramírez, seguido por Suárez-Del Ponte, Deganis-Badolato (los tres con Suzuki 1000), Plá-Mela, Fava-Matrela (ambos con Renault 1020) y Giménez-Pitski (con Kawasaki 1000). El reglamento permite motores importados hasta 1050 cm³ con preparación limitada, o nacionales hasta 1100 cm³, preparación libre. Ya se han hecho tres fechas (una en Río Cuarto y dos en Buenos Aires) siendo la próxima este fin de semana en Mendoza. Para los interesados en sumarse a la banda –en constante crecimiento– aconsejamos ponerse en contacto con Héctor Suárez, al teléfono 628-6894.

NOTICORSA

CONCURSO NOTIALBA

El pasado 4 de abril, en un acto celebrado en el Club Bunge y Born, se sorteó entre los talleristas y laqueros que acortaron el ***Primer Concurso de Notialba, Pintura Automotores, "Conozca la Argentina con Alba"****. El primer premio (viaje y estadía en Bariloche) favoreció a los señores* ***Domingo Migliore*** *(laquero) y* ***Raúl Savino*** *(tallerista), mientras que el segundo (viaje y estadía en otro importante centro turístico) se lo adjudicaron* ***Móllica Bisci*** *(laquero) y Oscara P. Cartechini (tallerista).*



En el acto estuvieron presentes ***Guillermo Maldonado*** *y* ***Néstor Girini****, a quienes vemos en la foto junto a algunos de los ganadores del concurso. De este modo, S.A. Alba retribuye a sus socios talleristas y laqueros de todo el país la excelente acogida que tuvo entre ellos el producto* ***Acrilalba Cristal Sistema Bicapa****, líder en el mercado de pintura para automotores.*



La Sierra XR4 de Felipe Santagata con Gustavo der Ghanessian al volante

FRASES DEL T.C. 2000

Jorge Emilio Serafini: "Osvaldo Antelo me trajo un motor que había rendido en el banco mucha más potencia –10HP– que se quedaron armando con Victorio el sábado a la noche. Tiene diferentes cámaras de combustión y el conjunto de pistones y camisas. Lamentablemente no quedó reflejado lo del banco en la pista, y tuvimos que volver al anterior." (Explicaba así su magra performance en Buenos Aires, luego de magnífica tarea en Las Parejas y carreras anteriores.)

Eduardo García Gómez: "Ahora el auto lo rehizo integralmente, en la parte de las suspensiones, Daniel Mustafá. Trabajó en los resortes –que son más blandos– los amortiguadores, la altura del auto y la alineación. También se hizo algo en materia de frenos como colocarle los conductos de refrigeración de los mismos, incluyendo el enfriamiento de los neumáticos delanteros. A partir de ahora trataremos de encontrar el rumbo del vehículo, y yo, de seguir la evolución para estar al nivel de la Fuego". (Comentario del Campeón de la Clase 3 del año anterior, antes de la clasificación del T.C. 2000 en el Autódromo.)

AUTOPEÑA LUGANO

El sábado 7 de junio, más de 120 personas se reunieron para comer, convocadas por la Autopeña Lugano Competición, ente formado para recaudar fondos destinados a la compra de un Sierra para Turismo pista. El piloto a favorecer con lo recaudado es Carlos "El Chino" Sarrode. La comisión de la nueva peña está encabezada por Jorge Irurehagoyena (...el Vasco, ¿no?...) e integrada entre otros por el mismo Sarrode, Pablo Bertín, Ricardo Montes, Jorge Battaglia, Walter Núñez, Fernando Montenegro y Miguel Di Prima. Por comentarios que han llegado a nosotros, no tardaría –a este paso– el Chino en estar sentado en el Sierra cuatro puertas.

SIDECARS PARA ADELANTE

Con mucho esfuerzo, los sidecaristas han vale decir que se disputará el **6 de julio**. Con el T.C. estarán la **Fórmula Renault Argentina, SP, Spazio** y IES 3 CV. En esta reunión, que será televisada en directo por ATC, también intervendrán motos de 500 cm³.

CONFIRMACION Y COMISARIOS

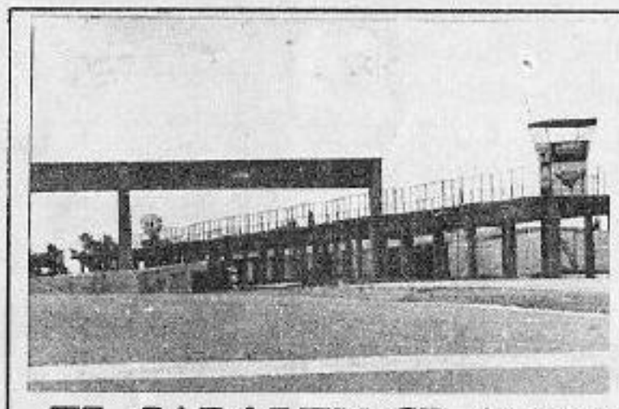
La gente del **Auto Moto Club Olavarri** confirmó la realización de su competencia de **T.C.** el próximo **21 de setiembre**, por lo que efectuó en la "Ciudad del Cemento" una conferencia de prensa. Mientras, en Buenos Aires la Comisión Directiva de la **A.C.T.C.** anunció que para Santa Teresita el Comisario Deportivo será **Horacio Piccardi**; en el Autódromo de Buenos Aires cumplirá esa función **Eduardo Pereyra** y en la competencia de 25 de Mayo la autoridad máxima será **Nelo Massola**.

ZANATTA

El piloto rafaelino tuvo tres ofrecimientos para competir con una **Nissan 300 ZX** en

FE DE ERRATAS

Siempre hemos estado dispuestos a aceptar y reconocer nuestros errores, y el que nos ocupa en esta ocasión, merece, más que nunca, una rápida aclaración. En nuestro número especial de los 20 años (1.039), del 4 al 10 de junio pasado, en ***la página 14****, en la tercera columna expresamos que* ***"el 24 de julio, en Santiago del Este-***





EL CABALEN SE ACTUALIZA

Informe: Miguel Colazo
Fotos: Rafael Cerezo

Activamente van culminando en las instalaciones del autódromo Oscar Cabalén, del Córdoba Automóvil Club, los trabajos de remodelación iniciados tiempo atrás y destinados a dotar a dicho escenario de las comodidades que son fundamentales en los tiempos actuales. La mayor parte de las tareas van a estar terminadas en ocasión de la carrera de Turismo, por el Campeonato Argentino, prevista para el 9 de julio, oportunidad en la que serán inauguradas las nuevas realizaciones. Se ha modificado prácticamente en forma total la estructura y la distribución de los boxes, habiéndose construido 25 flamantes "pits". Esto demandó una improba labor debido a que, estudios efectuados por arquitectos e ingenieros detectaron que en caso de lluvia variaba en forma considerable la solidez del piso, por lo que fue necesario profundizar mucho dentro del terreno a los efectos de lograr una buena consolidación y una segura base de sustentación, en especial teniendo en cuenta que, sobre los boxes a inaugurar iría una terraza de boxes, la cual será habilitada para una buena cantidad de público que, desde ese lugar, podrá seguir las alternativas de casi la totalidad del circuito.

Ya está listo también el puente que permite unir ambos lados de la pista, en el que no se permitirá sino el desplazamiento de quien tenga que cruzar de una parte a la otra.

La instalación de los nuevos boxes obligó a ensanchar y repavimentar la calle interna, lo que permitirá un desplazamiento más seguro de los vehículos y mayor espacio de trabajo a los mecánicos y auxiliares.

También los garages han sido objeto de refacciones y con los viejos boxes se ampliará el número de recintos donde se puedan dejar autos.

Grandes modificaciones se han efectuado además en la instalación eléctrica, sobre todo capitalizando los problemas que se plantearon el año pasado en ocasión de que las categorías TC 2.000, Fórmula Renault y Entrecor visitaron este escenario. Dichos inconvenientes no se repetirán y, con las nuevas instalaciones está asegurado el normal suministro energético. Algo similar se hizo con los depósitos de agua. Hay un molino que trabaja en forma permanente sobre una napa que puede proveer todos los hectolitros necesarios en un fin de semana de mucho ajetreo.

Los sanitarios ya existentes fueron objeto de reparaciones. Lamentablemente en nuestra visita al autódromo pudimos comprobar la acción depredatoria llevada a cabo por quienes se apropiaron de todos los elementos que podían tener algún tipo de valor. Los directivos del club debieron reponer todo y restaurar una serie de roturas. Nuevos sanitarios se instalaron con duchas y otros servicios más completos.

En lo que hace a la confitería de la parte interna del autódromo, ya están demarcados los cimientos, aunque recién podría finalizarse para los últimos meses del año.

FORMULA DOS CODASUR

"Desde principios de año la categoría está trabajando en dos aspectos fundamentales de la faz institucional. El primero es el reglamentario, cuyo resultado no se aprecia ahora porque lo estamos elaborando para el año que viene. Va a ser, como lo expresara Miguel De Guidi antes de la reunión de fines del año anterior en Foz de Iguazú, un reglamento único para todos los participantes de la categoría. La intención es abaratar los costos finales de cada equipo al cabo de una temporada completa. Para ello ya están en Italia De Guidi, Osvaldo Antelo, Guillermo Maldonado, Alberto Scarazzini, Gustavo Sommi y Guillermo Kissling, a fin de visitar la factoría donde los hermanos Pedrazzani elaboran los motores Alfa Romeo de la Fórmula Tres Italiana. La intención es tratar de adaptar ese reglamento a nuestra categoría.

"El otro aspecto al que estamos abocados es el de apoyar a los pilotos con menores recursos. Tratamos de gestar e instrumentar distintos sistemas para hacer posible la continuidad de aquellos pilotos que están participando en la categoría pero que por diversas razones se ven complicados financieramente. Nosotros somos conscientes de que solamente con los viáticos no se puede solventar una participación, que hacen falta otros ingresos, pero lo que no se puede negar es que el dinero que percibe la Fórmula Dos por cada presentación es repartido en partes iguales desde el primero al último. Sabemos que a muchos no les alcanza, pero estamos tratando de buscar los medios, dentro de un panorama de crisis general, para salvar estas instancias". *La voz de Reinaldo Cozzani –el "match maker" de la Fórmula Dos sudamericana– es firme, segura. No deja lugar a dudas de que sus conceptos están situados dentro de un marco de realidad total y absoluta y de que se está trabajando en función del desarrollo futuro de la categoría. El diálogo institucional entre*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

C.A.P. EN SANTA ROSA

La "troupe" del Club Argentino de Pilotos viaja a La Pampa, más precisamente a Santa Rosa, para disputar la **sexta** competencia de la temporada.

La última presentación de la categoría en este escenario de 2.370 metros fue el 20 de noviembre de 1983. En esa oportunidad el mejor tiempo de clasificación lo obtuvo **Ernesto "Tito" Bessone** con un registro de **1m11s63 a 118,946 km/h.** La competencia a **40 vueltas** también fue para Bessone, quien empleó un tiempo de **48m55s91** a 116,243 **km/h.** La vuelta más veloz fue igualmente para el ganador con un registro de 1m12s27 a 116,057 km/h.

Al cierre de esta sección no nos fue suministrada información alguna con respecto a los horarios para las competencias (3002X y 2802X) del próximo domingo.

A PROPOSITO DE LAS DESCLASIFICACIONES EN FORMULA RENAULT

¿EL ARBOL NO DEJA VER EL BOSQUE?

Muy meneado este asunto de los árboles de levas en la fórmula **Renault Argentina**. *Hace más de tres años que se viene penando con desclasificaciones, marchas, contramarchas y cabildeos. Por eso es hora de hacer un replanteo y ver cómo está el panorama.*

A raíz de dudas en la revisión técnica de la carrera de **Las Parejas** *(4/5/86), los pilotos Furlán, Palmero y Cingolani debieron entregar* **sus árboles de levas** *a la subcomisión técnica de la CDA, quien las remitió a* **Renault Argentina** *para su medición en Córdoba. De ese análisis surgió que el del santafesino* **Oscar Palmero** *tenía medidas que no correspondían, sin lugar a dudas, al reglamento. En los otros dos casos, sobre todo el de* **Néstor Furlán**, *se comprobó un exceso de alzada en una de las excéntricas de la leva, que superaba en tres milésimas de milímetro la tolerancia del reglamento.*

Furlán pidió en su apelación que se realizara un análisis metalográfico de la pieza, con el fin de determinar que el árbol es original de Renault y que no se le ha agregado material.

Este análisis consiste –para poner un ejemplo entendible– en mirar con microscopio la pieza, determinando mediante la granulometría, porosidad, etc., si pertenece a una partida original y si se le ha agregado material o trabajado el existente.

Lo que pretende demostrar Furlán es que no existió intención de trampear, cosa clara a esta altura, pero que lo deja igual fuera de reglamento según la fría letra del mismo. Aquí parece haber habido cierta desinformación de parte de los pilotos, puesto que el hecho de que las tolerancias de fábrica sean más amplias que las del reglamento (así lo admitió el ingeniero **Juan C. López** *de Renault) no "legaliza" a quien exceda las de éste último.*

Sin embargo el meollo del asunto no pasa por allí sino por buscar una solución de fondo entre todas la partes, ya que no basta con la intención expresada por la **APF4** *de sanear la cosa mediante sanciones internas a quienes sean encontrados fuera de reglamento (consistentes en quitar beneficios, descuentos, etc.) ni con las penas impuestas por el ACA.*

La APF4 podría encarar un aspecto preventivo, aprovechando su vinculación con Renault, consistente en comprar partidas de levas las cuales serían medidas y grabadas para luego ser vendidas a los asociados. La medición debería hacerse **en una máquina única** *ubicada en la Capital Federal.*

El **ACA**, *por su parte, debe implementar los medios para que las mediciones sean lo más precisas posible en el momento del desarme post carrera. Entonces, si existe duda, se mide en la misma máquina que la* **APF4** *y se define. De esta manera una carrera con revisión dudosa puede ser resuelta el lunes siguiente por la mañana, evitando los perjuicios generales que causan las demoras. Los pilotos podrán recurrir en caso de duda a la máquina y medir sus levas antes de la carrera, evitando después el "yo no tengo manera de medir" y las diferencias entre mediciones en distintos lugares.*

Al cierre de esta edición, sobre el pasado fin de semana, habiéndose notificado, los pilotos Palmero, Furlán y **Daniel Cingolani** *de la decisión de la Subcomisión Técnica del ACA de desclasificarlos de la carrera de Las Parejas tras el dictamen de Renault Argentina que constató las medidas de los árboles cuestionados,* **Furlán** *era el único que había apelado, tal cual explicamos más arriba, quedando a la espera de novedades inminentes. La* **Asociación de Pilotos de Fórmula Cuatro**, *por su parte, también esperaba una definición para tomar un curso de acción.*

ro, Juan Carlos Vázquez y **Roberto Goyenetche**, *piloto y acompañante respectivamente, fallecen tras un accidente en la carrera de Turismo Carretera". Un error garrafal ya que* **Juan Carlos Vázquez**, *si bien resultó herido de gravedad en dicho accidente, se repuso y en la actualidad goza de perfecta salud. Nuestras sinceras disculpas a nuestros lectores y, por supuesto, a Juan Carlos Vázquez.*

En cuanto al número 1.040, en la cobertura de las 24 Horas de Le Mans para **Sport Prototipos**, *en la página 44 arriba del título se afirma que fue el 1er. triunfo de Porsche, cuando en realidad se trata de su 11a. victoria en el clásico.*

EL TELEFONO NEGRO

–Hola... ¿CORSA?

–Sí, señor... ¿Quién habla?

–El "anónimo", mi amigo. ¿Cómo están ustedes?

–Bien, muy bien. ¿A qué debemos su llamada?

–Días pasados estuve por la zona de Villa Devoto y, al no tener tiempo para llegar a mi casa y ver Argentina-Bulgaria, entré en un bar que tenía televisor color.

–Pero todo el mundo vio el partido... ¿Para eso llamó?

–No, señor... es que en ese bar divisé a un conocido y bajo de estatura preparador de Fiat, que mientras veía el partido dibujaba rombos en una servilleta. No les digo nada más. Averigüen, a ver si un día publican alguna noticia interesante. Chau.

la categoría mayor del **CAP**, y además, por un hermano radicado en Suiza, surgió la posibilidad de participar en el **Campeonato Francés de la Copa Renault Alpine**. En los próximos días se decidirá.

SOBRE EL T.C. 2000

Oreste Berta está haciendo otra coupé **Fuego** para **Juan María Traverso**, que al decir de muchos **"será un verdadero auto de carrera"**. Estará listo para la temporada venidera. **Monguzzi** probará en estos días en Buenos Aires, la **Sierra** hecha por **Bamse**. De marchar todo perfectamente, el "Negro" iría a Salta. Lo mismo hará **Gustavo Der Ohanessian** sobre el auto de **Felipe Santagata**. En cuanto a **Esteban Fernandino**, por esta temporada al menos no estará presente en T.C. 2000.

PAREJAS

Trascendió la integración de algunas parejas para la carrera del **CAP** que se correrá el **20 de julio en Buenos Aires**. Ellas son: **Zanatta-Urretavizcaya**; **"Cocho" López-Baldinelli**; **Ohanessian-José L. Di Palma** y **Carlos Boni-Alejandro Pugliese.**

LA F.R.A. ENTREGO PREMIOS

En el salón del palco de honor del autódromo porteño, la cámara sorprendió en un aparte a **Luis Garicoi** *(RR.PP. y Prensa de Renault),* **"Toto" Etchegaray**, **Tibor Teleki** *(director de Renault),* **Alcides Raies** *y señora. Fue en ocasión de la reciente entrega de recompensas por el* **Campeonato Argentino** *de 1985, de la categoría* **Fórmula Renault Argentina**, *en la que también se distinguió a personas y entidades vinculadas a ella, así como a algunos medios periodísticos. La reunión se prolongó en una espléndida comida fría.*



LA IMPORTANCIA DE TOMAR CONCIENCIA

Cozzani y CORSA fue mucho más prolongado, y lo vamos a continuar en nuestra próxima entrega. Ahora continuaremos con lo que fue el mantenido con **Alberto "Cachi" Scarazzini**, *uno de los viajeros, en relación con lo que van a buscar a* **Europa** *y a las características del* **nuevo reglamento técnico** *para 1987.*

El entrerriano, respetuoso de la responsabilidad que le cabe a la dirección de la categoría en este momento crucial, tomó serenamente la palabra y razonó de esta manera: "La parte técnica está en un momento en el que hay que tomar definiciones; donde es necesario un cambio y todos somos conscientes de ello. Tenemos que bajar los costos en lo relativo a motores, ya que a lo largo del año eso es lo que más pesa en cuanto a los presupuestos anuales de todos los equipos. La tendencia de la mayoría es situarnos en el reglamento que rige a la **Fórmula 3 en Europa**. *Antes de tomar una definición al respecto, queremos estar seguros de que va a servir para todos, y es por ello que nos vamos a Italia un grupo de pilotos y mecánicos para observar sobre el terreno cuál puede ser nuestro futuro. Somos también conscientes de que el costo inicial de un motor de Fórmula 3 es similar al de los nuestros, pero además sabemos que el costo final va a ser mucho menor ya que con 2 ó 3 motores podremos hacer toda una temporada. En ese aspecto estamos convencidos de estar haciendo algo que va a resultar favorable para todos.*

"También pretendemos no perder velocidad final –continuó el hombre de Villa Elisa– y estimamos que con los 2 litros de cilindrada y pese a la brida, los rendimientos van a ser similares. Es más, yo particularmente pienso que en los circuitos lentos vamos a andar más rápido que ahora, y en los muy rápidos igual o un poco menos que ahora. Quizás ello implique hacer algún tipo de compensación con el peso de los autos. Por eso, antes de tomar una decisión queremos estar seguros de que todos tenemos las mismas posibilidades en cuanto al rendimiento de los motores. Vamos a tomar contacto con gente como los hermanos Pedrazzani, que hace años que trabajan en este reglamento. A través del estrecho contacto que dejó Gustavo Sommi en su viaje a Italia, nos han ofrecido una visita a la fábrica, a ver cómo se arman los motores, cómo se los 'tira' en el dinamómetro, presenciar una carrera, e incluso nos han ofrecido probar un auto en Imola, que es también el lugar donde veremos la carrera por el italiano de Fórmula 3. Creo que después de estas experiencias vamos a tener una idea cabal de cómo debemos movernos de aquí en más y, sobre todo, saber si es equitativo para todas las marcas de motores argentinos y brasileños que están en la categoría, e incluso contemplar las posibilidades de los que no lo están aún. Esto que les cuento no es nada nuevo, por otra parte, sino que todo se habín conversado en la reunión de Foz que hicimos con los brasileños cuando decidimos el reglamento de transición para este año.

"Ahora llega el momento de las resoluciones –agregó el ex campeón argentino de Fórmula 2– porque para que este nuevo reglamento pueda entrar en vigencia el año próximo, tiene que estar presentado en la **CODASUR** *antes del 31 de agosto de este año. Luego se verá si todos los desarrollos técnicos están listos para la primera carrera del año que viene; si no fuera aplicable desde entonces, veríamos de comenzar el año con el actual y luego fijar una fecha para arrancar con el otro, pero para ello hace falta que esté aprobado por la Comisión Técnica de la Confederación Sudamericana. De lo que no nos cabe ninguna duda es de que lo vamos a poner en vigencia en el 87".*

–Cachi, ¿no se comete un error político con este viaje adonde van seis pilotos y mecánicos argentinos y ningún brasileño?

–Yo entiendo que sería un error si no se los hubiera participado a ellos de viajar con nosotros. Pero ellos han sido no sólo avisados sino invitados a ir. Quedaron en contestar y no lo han hecho. Nosotros consideramos que con esa actitud ellos nos están dando un voto de confianza a lo que nosotros podamos investigar en Italia para bien de toda la categoría.

–¿La idea original es hacer todo un nuevo desarrollo o utilizar parte de lo que ya se está utilizando ahora en nuestros motores?

–Mirá, eso es difícil opinarlo ahora antes de ver cómo es todo allá. Lógicamente que sería positivo utilizar elementos ya probados por nosotros y que sabemos funcionan bien, pero desde mi punto de vista personal creo que hay que utilizar el reglamento completo de ellos, quizá sea demasiado apresurado abrir un juicio de valor concreto relativo a este tema. Habría que evaluar las mejores opciones para todos. Hay consenso en la categoría en que nuestros motores son muy caros, de muy alto costo de mantenimiento y de muy poca vida útil. Somos conscientes de ello y sabemos que tenemos que cambiarlos. La base es este nuevo reglamento.

Esta es la apretada síntesis de la charla que CORSA mantuvo con Reinaldo Cozzani y Alberto Scarazzini horas antes de emprenderse el viaje a Europa. La semana próxima volveremos sobre el tema técnico y también –de manera fundamental– sobre el institucional y el futuro que se avizora para "la mejor categoría del automovilismo sudamericano", en la que se trabaja con seriedad y una perspectiva cierta de futuro, que sólo la maltrecha economía de los países del cono sur puede hacer que no se concrete. Otros factores externos no existen, por más que se los quiera hacer aparecer fantasmagóricamente.

Néstor Carbia

SOCIALES



Días pasados se realizaron en la sede de la Asociación Corredores Turismo Carretera dos reuniones de carácter social. Una de ellas fue organizada por la Subcomisión de fiestas de la A.C.T.C. y tuvo como motivo básico –además de una cena– agasajar y premiar a dos figuras de la categoría. Una fue Osvaldo "Pato" Morresi, por su triunfo en Tandil, y la otra, Jorge "Vasco" Oyhanart por haber sido, en la competencia de Las Flores, el mejor clasificado entre los No Ganadores. La foto muestra a ambos pilotos con sus trofeos, junto a Eduardo Pereyra y Miguel Espinelli (acompañante de Oyhanart), también premiado. Detrás, Emilio, fabricante de volantes, Paredes, Verardi y Sergio, todos ellos de la subcomisión de Fiestas. En la misma reunión también fue distinguido Remo Ríos por su trayectoria en la A.C.T.C.

La otra reunión estuvo a cargo de la Asociación Cupecitas de T.C. y en la misma, que contó con la presencia de Rubén Rous y Daniel Musso, se proyectaron películas que reflejan exhibiciones de las legendarias cupés.

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco, Christian Frölich y Enrique Perrupato

Revisando Apuntes

• Más fotos • Apostillas • Conclusiones

T.C. EN LAS FLORES, BUENOS AIRES (25/5), Y SAN LORENZO, SANTA FE (8/6/86)

Las dos últimas competencias del Campeonato Argentino de T.C. se convirtieron en una etapa apasionante que puede resultar decisiva para la futura adjudicación del título... de propiedad del cetro 1986. Y los dos mejores "depósitos", a tal efecto, no cabe duda, los hizo el idolatrado "Johnny", de Necochea. Pero también otros han hecho su aporte, nada desdeñable, por cierto. Vale el repaso, entonces, como para ir delineando perspectivas que ya bien pueden ser claves.

1

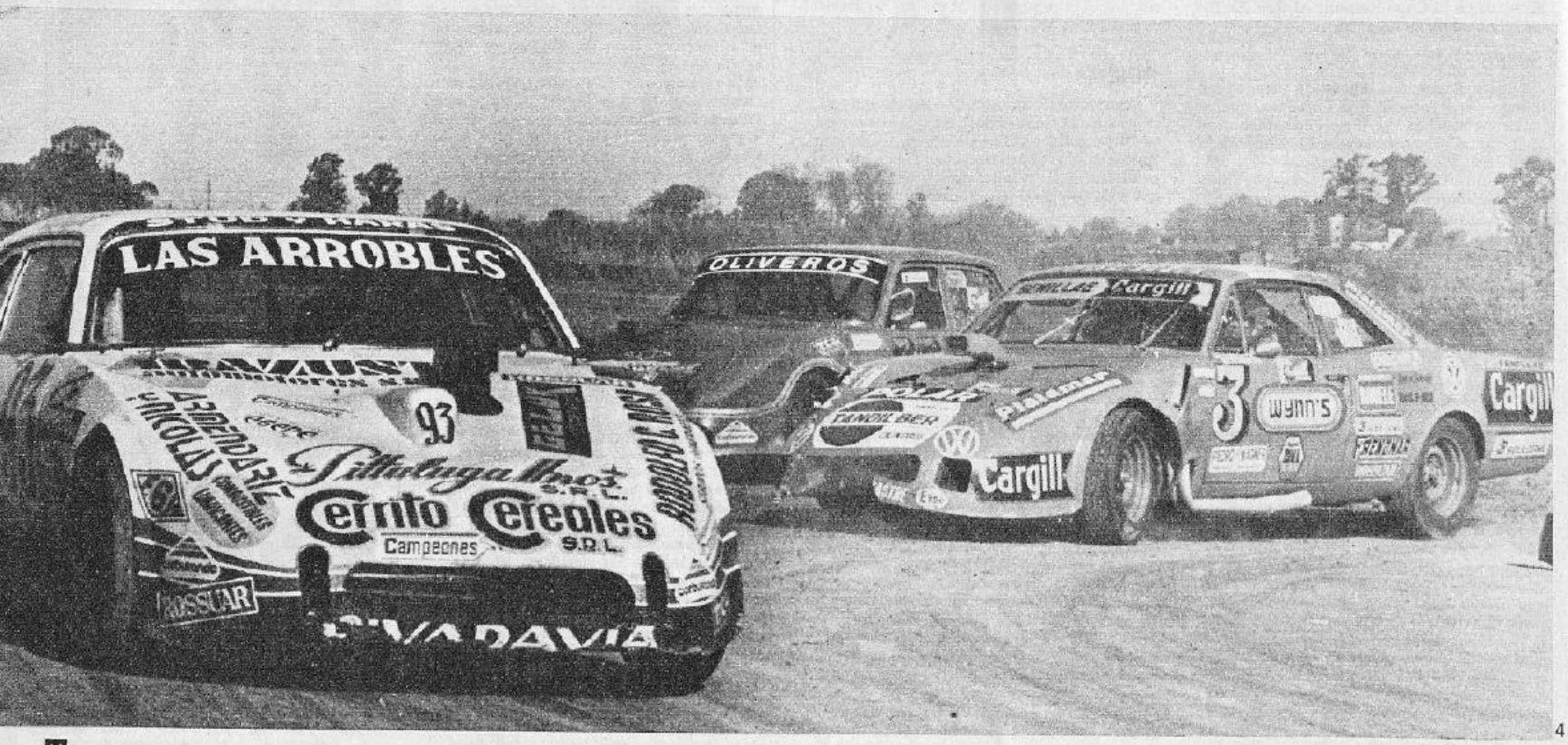


2



3





4

Transcurrió ya poco menos que la mitad del campeonato y las pautas comienzan a delinearse. Las dos últimas competencias, disputadas en el Autódromo de Las Flores y en el semipermanente "Octavio J. Suárez" de San Lorenzo, Santa Fe, mostraron que si bien la tendencia se manifiesta nuevamente inclinada hacia el lado de Dodge, ahora la pelea por la punta aparece con representantes de **Ford** y **Chevrolet** entreverados en la disputa y con posibilidades para la victoria.

Un pantallazo rápido nos permite ubicar a **Juan De Benedictis** empinado, básicamente en función de un equilibrio perfecto en el Dodge de la Peña "Quequén - Necochea" de cuyo motor se encargan **Omar Wilke** y **Jorge Pedersoli**. Además, "Johnny", si bien sigue conservando su estilo de manejo impetuoso, vehemente, de ese que gusta a quienes están detrás del alambrado, cambió en su manera de trabajar. Ahora existe un contacto más fluido entre hombre - máquina, más dedicación durante la semana, que en definitiva es la manera correcta de trabajar si se persigue un objetivo determinado: en este caso el título de Campeón de Turismo de Carretera.

En ese sentido, De Benedictis es quien aparece con mayor consistencia y también el que está motivado en virtud de su exitosa racha (a no olvidar que de seis carreras disputadas en 1986 ganó cuatro) y eso pesa indudablemente en el ánimo a la hora de la definición.

¿HABLEMOS DE LOS DE ATRAS?

No cabe ninguna duda de que ahora, detrás de De Benedictis, se vislumbra que las posibilidades aparecen repartidas al máximo y con Ford y Chevrolet como protagonistas fundamentales. Por el lado del ovalo no es ninguna novedad lo de **Eduardo A. Marcos**, quien con mucha modestia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DOS DEPOSITOS PARA EL TITULO

5

pero con una alta cuota de talento, apoyado por **Rosendo Pedro** en la parte mecánica, aparece siempre en los primeros planos. Los cascos de **Jorge Oyhanart** y **Oscar Aventín** (especialmente este último) merecen destacarse y en ambos tiene importancia fundamental el trabajo de **José Miguel Herceg**. En vísperas de la competencia de Las Flores, el "Polaco" estuvo en ese autódromo concentrado en el motor de Oyhanart y los resultados se vieron luego en la pista. Con el más alto de los Aventín sucedió un caso similar. Tras la piña que protagonizó en Santa Teresita y alguna carrera en la que corrió con otro auto, el "Puma" volvió a su herramienta habitual que le pone a disposición el Quilmes Automóvil Club, aunque con una sensible merma en el rendimiento (aun contra autos de la misma marca), hasta que en la semana previa a San Lorenzo convocado decididamente por la gente del QAC, el "Polaco" se concentró en él hasta altas ho-

1) El Lider De Benedictis y su ancha sonrisa. 2) Un compacto trencito integrado por Carelli, Benito y C. Calamante en San Lorenzo. 3) Es Luis Hernández, corre con Chevrolet y en Las Flores funcionó bien. 4) El "Pincho" por atrás, con Quiroga y Bressano en la 1a. serie de San Lorenzo. 5) Oscar Aventín y, semioculto, Angeletti, el otro Oscar. El "Puma" se reencontró con un auto competitivo mientras que Angeletti estuvo también en la lucha. San Lorenzo mostró al "Johnny" de Necochea ganando una carrera peleada al máximo.

PREMIO CORSA - FORMULA ONE

A Osvaldo Morresi le debíamos el premio por su triunfo en Tandil, ya que en esa ocasión, donde ganó tras protagonizar una excelente carrera, no tuvo la acostumbrada retribución que entregamos a quienes descuellan por una "gaffe" de nuestros enviados que, irresponsables ellos, volvieron como se fueron, con el par de guantes **Fórmula One** en sus maletas. No podíamos dejar pasar más tiempo, ya que luego de su victoria en Tandil el "Pato" tuvo dos excelentes trabajos en sendas series de Las Flores y San Lorenzo. La foto documenta el momento en que Morresi se prueba los Fórmula One que ya daba como bien perdidos. En la vida todo llega, Pato... A veces tarde, pero llega...



7



6



ras de la noche y el auto se reencontró con el nivel competitivo que Oscar merece y necesita. Un buen piloto con un auto sin efectividad nada puede hacer. Y ese fue el caso del Puma, que en San Lorenzo volvió al primer plano en una labor brillante frente al mismo De Benedictis. Si no ganó fue, pura y exclusivamente, porque "el Johnny" está llegando al pico ideal de rendimiento, tanto en manejo como en medio mecánico.

Por el lado de Chevrolet, los nombres más prominentes son los de **Emilio Satriano**, siempre temible sobre la base del desarrolló que desde hace algún tiempo viene elaborando **Pablo** Satriano, y al chivilcoyense se le agrega **Osvaldo Morresi**, quien, mientras espera el nuevo auto que están elaborando en "Supertap", aprovecha debidamente el producto cuyo artífice es **Luciano Giaconini**.

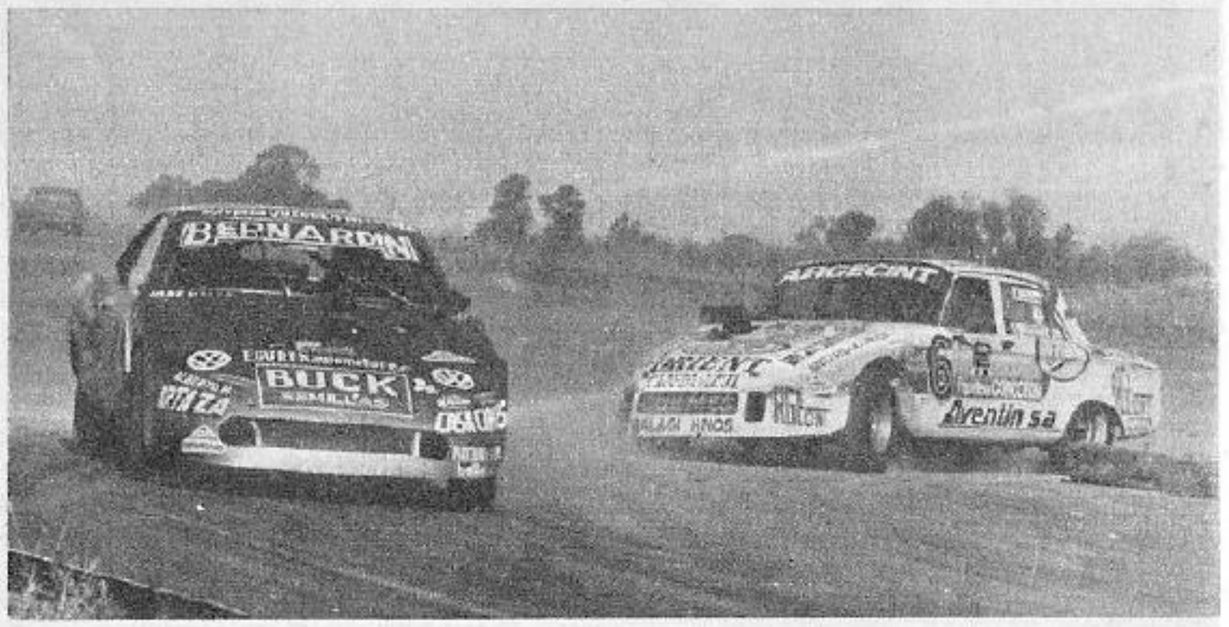
Triunfó brillantemente en Tandil y fue animador en casi todas las series que disputó. A la hora de la verdad estuvo entre los mejores, aunque en varias ocasiones quedó al margen cuando las posibilidades estaban muy cerca. En la nómina no podemos excluir los nombres de **Mariano Calamante**, aguerrido aunque a veces con cierta tendencia al descontrol, y de **Roberto Mouras**, quien en esta nueva etapa de su campaña aún no encontró en el "Chivo" la efectividad que el tricampeón necesita.

8



LO QUE DEJO LAS FLORES

10



En la competencia que marcó el reencuentro, luego de mucho tiempo, del T.C. con ese escenario, se registró la novedad de la incorporación de las **cubiertas "slick"** a la categoría. Un aporte interesante –además de económico– que en lo sucesivo será el común denominador cuando el Turismo Carretera deba concurrir a los autódromos.

Esta competencia pudo haber tenido un brillo inusual de no ser por el despiste a causa de una cubierta (la única falla entre más de 300 gomas que se utilizaron) del Chevrolet de Morresi. Era el único que podía enta-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





9



11

FICHA GENERAL
(Las Flores)

Fecha: 25 de mayo de 1986
Organizador: Las Flores Automóvil Club.
Autoridades: Héctor Patronelli (**director de la Prueba**); Eduardo Pereyra (**comisario Deportivo**; Carlos Marchesse (**comisario técnico**).
Ubicación del escenario: Las Flores, provincia de Buenos Aires.
Condiciones Climáticas: soleado, fresco y ventoso.
Participantes: 40.
Público: 20.000 espectadores.
Televisión: ATC, en directo, y fragmentos en diferido por "Campeones" (Canal 2, La Plata).
Organización: buena.
Servicio de Prensa: bueno.
Accesos: buenos.
Infraestructura del escenario: Buena. Con algunas mejoras.
Estado del circuito: bueno.
Espectáculo: discreto.

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo mejor: Los **espectáculos** ofrecidos en Las Flores y San Lorenzo.

Lo peor: Lo sucedido en la **largada** de Las Flores y los **desbordes del público** en San Lorenzo.

Lo gratificante: El apoyo masivo del **público** en las dos carreras.

Lo ingrato: Que **Moiresi** haya cumplido excelente trabajo en las series de Las Flores y San Lorenzo y que en ambas finales quedara marginado.

Lo bueno: Que el **Turismo Carretera** haya vuelto al Autódromo de **Las Flores**.

Lo malo: Que el circuito de **San Lorenzo** haya mostrado ese deterioro en el empalme entre las dos manos de la autopista. Ese detalle debió cuidarse oportunamente.

Lo lindo: El retorno traducido en sendos buenos trabajos de **Francisco Arrechea**.

Lo feo: La excesiva **vehemencia** de algunos pilotos.

Lo positivo: La buena presentación de varios equipos, con todos sus integrantes vestidos de uniforme.

Lo negativo: Que por los **boxes** siga transitando gente que nada tiene que hacer allí, obstruyendo los movimientos de quienes trabajan sobre los autos.

Lo simpático: Que **Marcelo Polinori** haya elegido a su **padre** como acompañante.

Lo antipático: Que se declare menor cantidad de **entradas** de las que en realidad se vendieron.

6) Pedro Suárez, Juan Carlos Decambrosi y Eduardo Pereyra, junto a Vega, de la Autopeña Ciudad de San Lorenzo, observando los deterioros en el retome entre ambas manos de la autopista. 7) La zona del puente, también en San Lorenzo, con tres protagonistas fundamentales: De Benedictis, Angeletti y O. Aventín. 8) Oscar Castellano en diálogo con Bellini, acompañante de O. Aventín, y a su lado Luis Delconte. 9) Vista de una de las mesas tendidas en la concesionaria Ford Antares, de San Lorenzo, donde fuimos agasajados con motivo del Día del Periodista. En la cabecera, Abel Agrano, titular del club organizador, y sobre la derecha, integrantes de la firma anfitriona. En la noche del sábado también fuimos distinguidos por la Auto Peña Ciudad de San Lorenzo. 10 y 11) Ford y Chevrolet contra el "Johnny" en Las Flores y San Lorenzo, respectivamente.



a FRANCISCO ARRECHEA
(Las Flores)



Demostró que sigue manteniendo sus condiciones intactas. El "Vasco" tiene un apellido ligado al T.C. y en el Autódromo de Las Flores cumplió un trabajo acorde con su trayectoria. Un retorno que reconforta, máxime luego de ser testigos de la carrera que protagonizó con el "Chango" Fernandino.

a OSCAR AVENTIN
(San Lorenzo)



Durante esta temporada, el "Puma" de Morón no tuvo un medio que le permitiera entreverarse en la pelea por la punta. Pero en San Lorenzo, **Herceg** se concentró trabajando en el **Falcon** del Quilmes Automóvil Club, y Oscar Aventín fue un protagonista fundamental que tuvo en jaque al ganador.

blarle guerra a De Benedictis (e incluso ganarle), pero luego de una decena de vueltas reñidas, el camino quedó libre para el Johnny en una carrera donde también sobresalieron **Oyhanart, Satriano, Angeletti, Luis Hernández, Arrechea, Castellano y Fernandino**, y en la que se produjo el debut en T.C. de **Rubén César Daray**, campeón '85 del T.C. 2000.

LUEGO DE SAN LORENZO

En relación con la anterior en Las Flores, la competencia de San Lorenzo mostró una saludable tendencia a recobrar la competitividad, nuevamente con De Benedictis como ganador, aunque mucho más apremiado, fundamentalmente por Oscar Aventín y en menor medida por Marcos y Angeletti. Más allá de lo deportivo –de excelente nivel–, conviene puntualizar ciertos aspectos que hacen a la organización, esbozados en nuestro número anterior. Si bien los organizadores pusieron especial énfasis para ahuyentar a quienes llegaban sin intenciones de abonar la entrada, montando para ello un operativo eficaz, dejaron empero de lado importantes detalles organizativos que echaron sombras sobre la competencia. Uno de ellas fue el desborde del público en varias partes del trazado en virtud de que la dotación policial afectada a la competencia no llegaba a la cantidad necesaria y, además, los pocos uniformados que había se preocuparon poco y nada por evitar esos desbordes. Lo otro está referido al estado del piso en la zona del retorno entre ambas autopistas. Fue asfaltado casi sobre la fecha de la carrera y durante la noche no fue protegido. Por eso el deterioro, ya que al no existir custodia, el tránsito nocturno rompió el pavimento con los lógicos inconvenientes. Y eso es resorte exclusivo de la organización.

Volviendo a lo deportivo, vaya de paso un párrafo sobre **Oscar Castellano**, quien a pesar de su segundo puesto en el Campeonato, viene sufriendo una serie de altibajos de los que debe reponerse. "Pincho" no debe faltar en la pelea por la punta.

Quien sí concurre con asiduidad al "Banco de la Victoria" es De Benedictis con su "Avispón Verde". En las dos últimas carreras, el de Necochea hizo sendos importantes depósitos a cuenta para el Campeonato.



12



13



14

12) Mouras se escapa del cuadro, seguido por Castellano, Roux, A. Aventín y Fernandino despistándose en Las Flores. 13) El Ford de Marcos y el delirio del público, que en San Lorenzo causó algunos trastornos. No hubo suficiente policía. 14) Volvemos a Las Flores con Satriano, Johnny, L. Hernández y Angeletti.

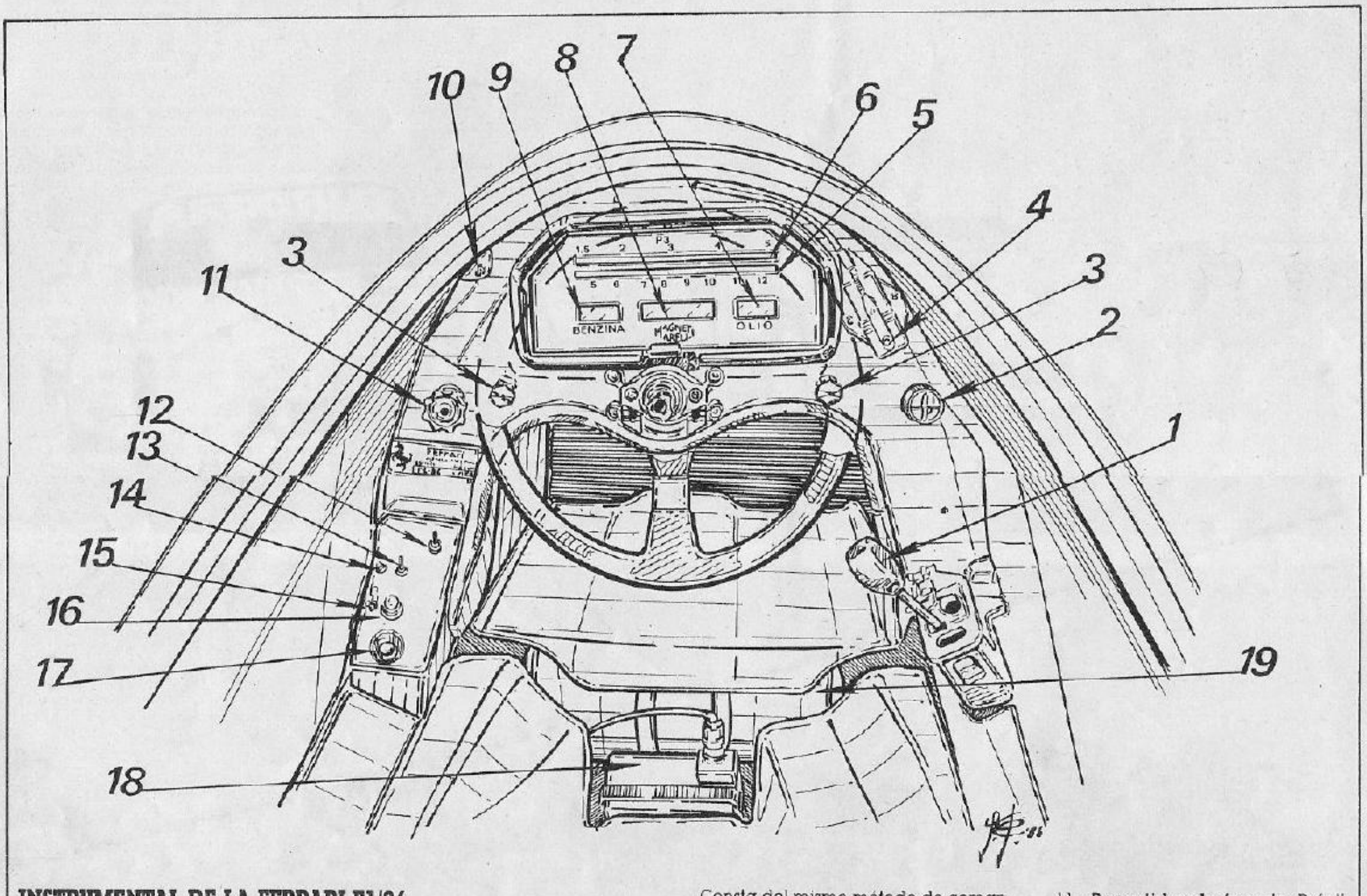
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


S ZACUR
11
TURDERA
NEUQUEN
ticcino
TRANSP COSENTINO
BERNARDI
BUCK
TALLERES CARMONA
neogas

TECNICA

LA CABINA DE UN COMANDANTE DE FORMULA UNO

¿HABITACULO O CENTR



INSTRUMENTAL DE LA FERRARI F1/86

1.- **Comando de la caja** de cinco marchas.

2.- **Regulación de la presión de los turbocompresores**. Generalmente inutilizada. Dos casos específicos existen de todos modos: un adelantamiento difícil o un plan de consumo no respetado. Este comando permite bajar o aumentar la presión en 2 puntos en relación con la norma fijada sobre las "wastegates" (válvulas de regulación) antes de la partida. La variación es de alrededor de + o – 200 gr.

3.- **Doble salida de sustancia antiincendio.**

4.- **Interruptor eléctrico general.** Es lo que reemplaza la llave de contacto. La alimentación eléctrica de un F-1 es suministrada por una batería miniatura (que puede alimentar la mecánica por espacio de dos o tres minutos) y luego por el alternador, a partir de la puesta en marcha del motor. Ningún arrancador a bordo, lo que requiere la intervención de un mecánico armado de una pistola neumática.

5.- **Cuentavueltas luminoso**. De 5000 a 12.000 rpm.

6.- **LED de presión del circuito de sobrealimentación**. Una línea luminosa sobre una escala graduada de 1,5 bar a 5. La indicación varía en función del régimen del motor pero debe corresponder a plena carga a los datos previstos por el reglaje de las wastegates. Permite controlar el estado de los turbos o descubrir una eventual fuga del circuito de sobrealimentación.

7.- **Manómetro de aceite.** Esta pantalla comprende cuatro pequeñas luces, apagadas en caso de buen funcionamiento. Primera luz encendida: 9 kg de presión; 2da. 6 kg; 3ra. 3 kg; 4ta. 0 kg.

8.- **Computadora**. Gracias a los botones 10 y 12, es posible reclamarle muchas funciones a este "ordenador". Consta del mismo método de comandos de un reloj a cuarzo multi - funciones. Basta que el piloto brinde un cierto número de impulsiones programadas para conocer las vueltas que restan por cubrir, la cantidad de combustible disponible, la media de consumo cumplida por vuelta, la que está teóricamente por venir, la temperatura de los escapes, del agua, etc. En la salida, el piloto debe leer, por ejemplo: "62 vueltas/195 litros". Al cabo de dos vueltas, "60/189"... 3 litros por vuelta. Si este piloto reclama demasiado de su motor, el pánico se instalará en el momento en que su señalero le indique: "49 vueltas por recorrer", y su computadora: "¡48!". El habrá consumido 3 litros de más. Entonces, bajará la presión y reducirá el régimen del motor para reencontrar el consumo teórico y terminar, o bien el tanque se quedará seco a una vuelta de la bandera a cuadros.

9.- **Presión de nafta**. Tres pequeñas luces, apagadas en caso de presión normal, que se encienden a medida que la presión cae.

11.- **Repartidor de frenaje**. Prácticamente inutilizado en carrera, siendo el equilibrio delantero / trasero realizado durante los ensayos.

13.- **Encendido de la luz roja trasera en caso de lluvia.**

14.- **Interruptor del limitador de régimen de motor**. Utilización limitada: en caso de adelantamiento pesado el tope se aumenta de 200 a 300 rpm. En caso de consumo exagerado, se disminuye de 500, 1.000, 1.500 rpm... Es asimismo recomendable no acelerar hasta la puesta en funcionamiento del limitador, porque corta el encendido de las bujías. El combustible parte, entonces, directamente a los escapes y los turbos donde el alto calor puede provocar una explosión tan imprevista como devastadora para estos últimos.

15.- **Comando mecánico del sistema de extinción.**

16.- **Fusibles.**

17.- **Comando del extintor del habitáculo.**

18.- **Batería.**

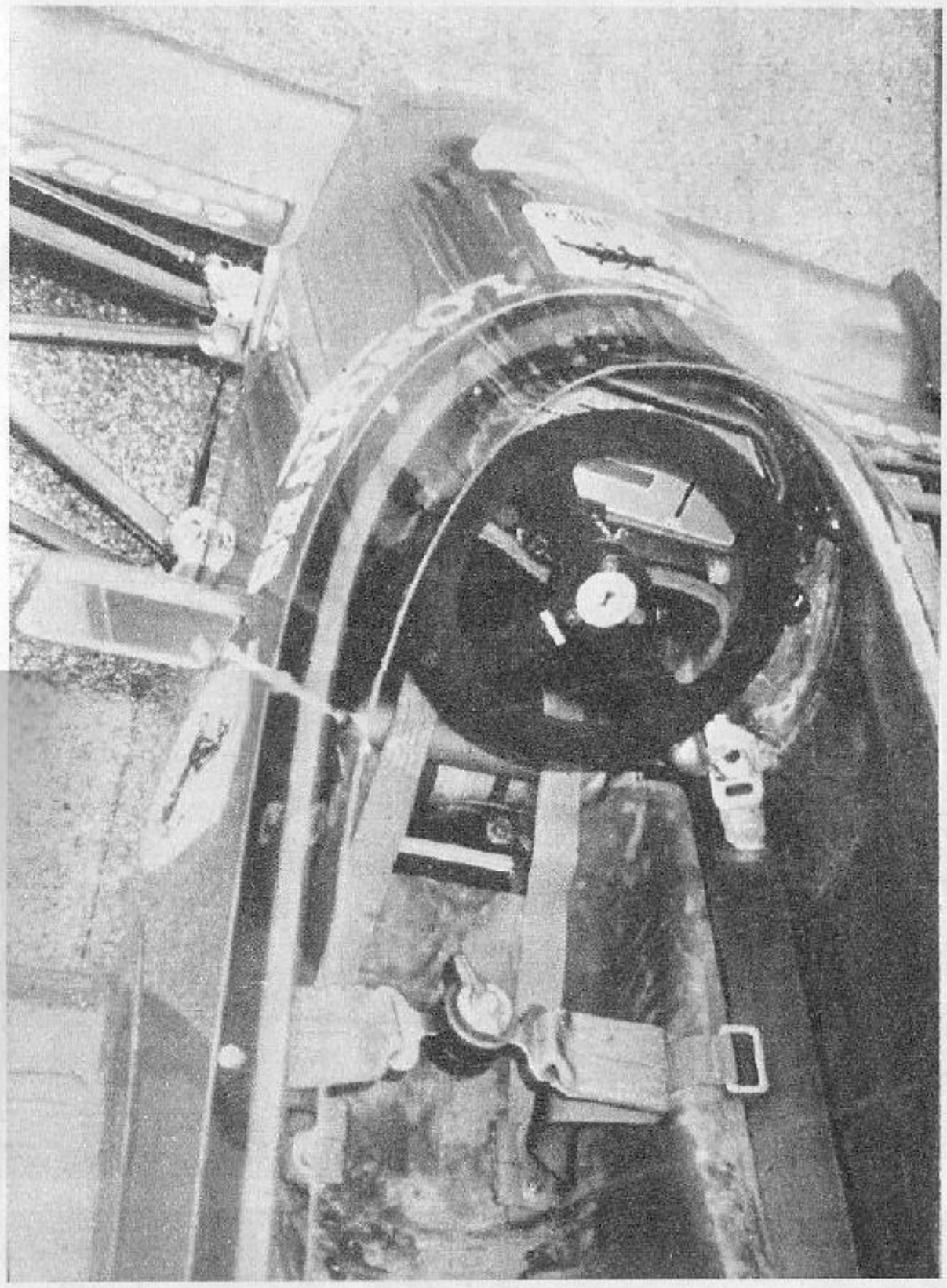
19.- **Extintor.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

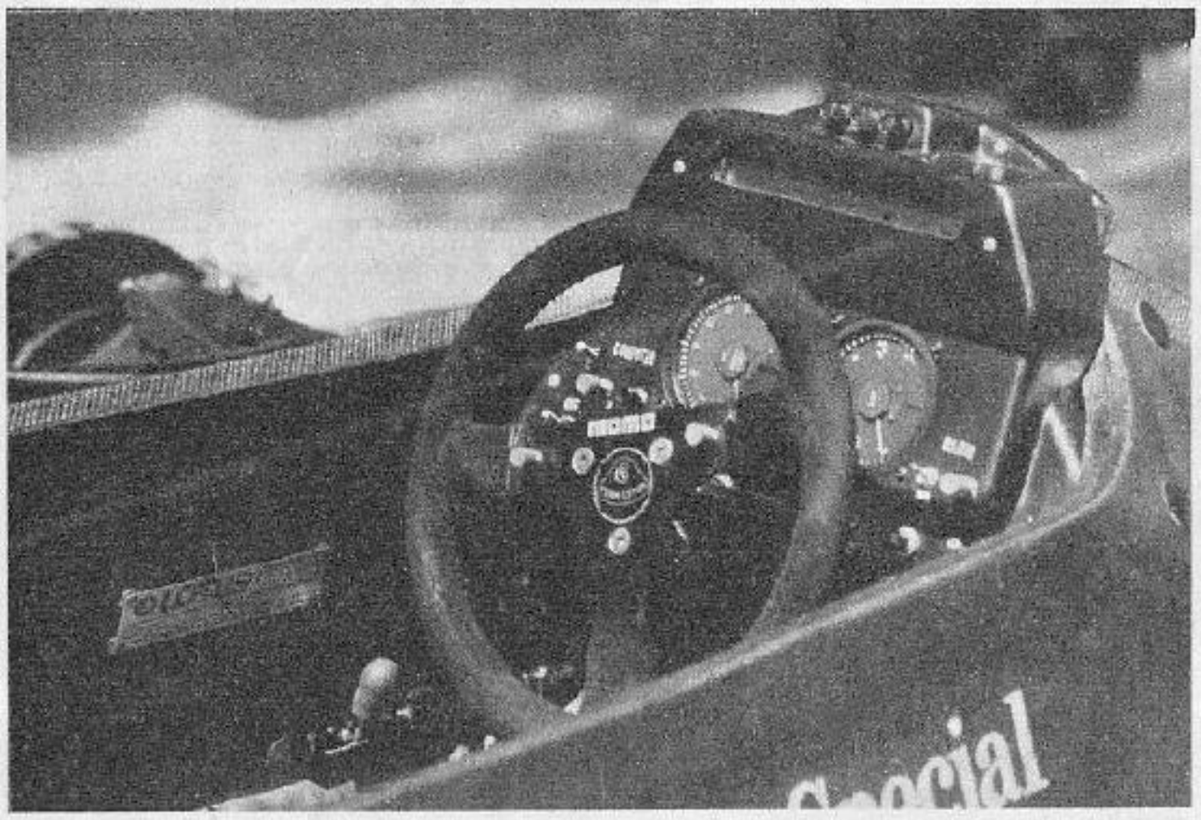
Dibujo: Giorgio Piola
Fotos: Franco Lini y Germán Sopeña

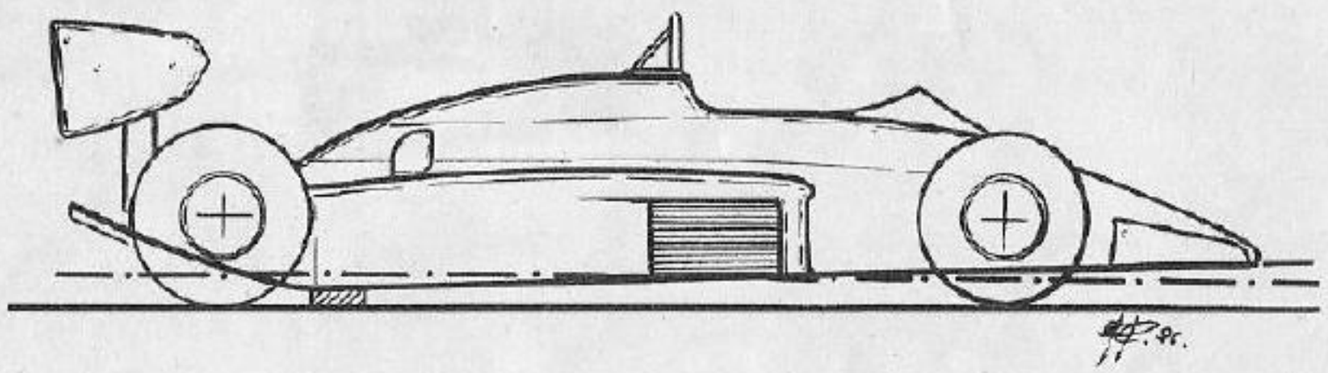
AL DE COMPUTACION?

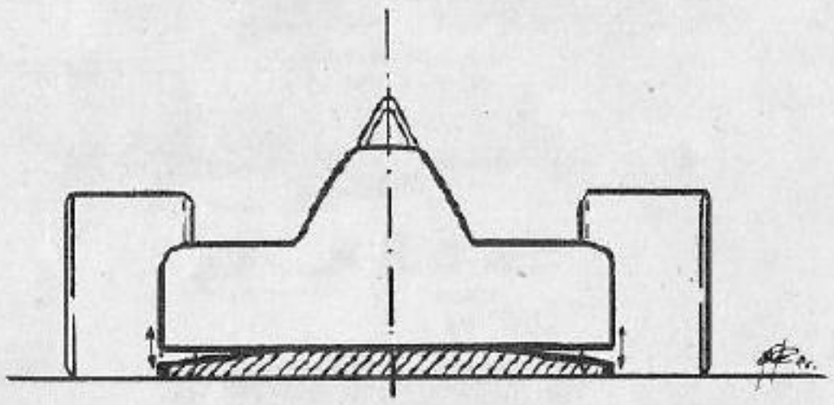
Las crecientes limitaciones de consumo, con tantas variables que han debido ir agregándose al contralor obligado del piloto –exquisita evolución técnica mediante–, cambiaron radicalmente la estructura de los otrora austeros "tableros" de a bordo. Ayer, un tacómetro a aguja, un cuadrante de presión de aceite, alguna luz testigo, un comando de repartición de poder frenante. Hoy... hasta un "ordenador" multifunción; y todo el instrumental, digital... Una revolución que plantea la temible pregunta obligada: ¿y para cuándo el piloto automático...?



Izquierda. El instrumental de la Ferrari es el mas completo y avanzado de la cibernética F-1 actual. A la derecha vemos el del Lotus. En la foto se aprecian tacómetro y manómetro analógicos, interruptores de computadora y radio de contacto con boxes, "display" digital, luces testigo, etc.







EL POLEMICO SECRETO DE LOTUS

El dibujo inferior representa la presunta irregularidad del Lotus, que fuera negada por el veedor técnico de la FISA, **Gabriele Cadringher**, y nunca constatada materialmente.

Según los proyectistas de algunas escuadras, el fondo plano del Lotus se fija en prácticas de manera de resultar más bajo en los laterales. Por este motivo el Lotus desprendería tantas chispas al circular en pista, dado que en los extremos, delante de las ruedas posteriores, hay dos largos patines de titanio.

El sistema descripto sería totalmente irregular y crearía nuevamente un sello con el suelo, como en el tiempo de las pollentas, aunque de menor eficacia. **Gérard Ducarouge** negó terminantemente la utilización de este "truco".

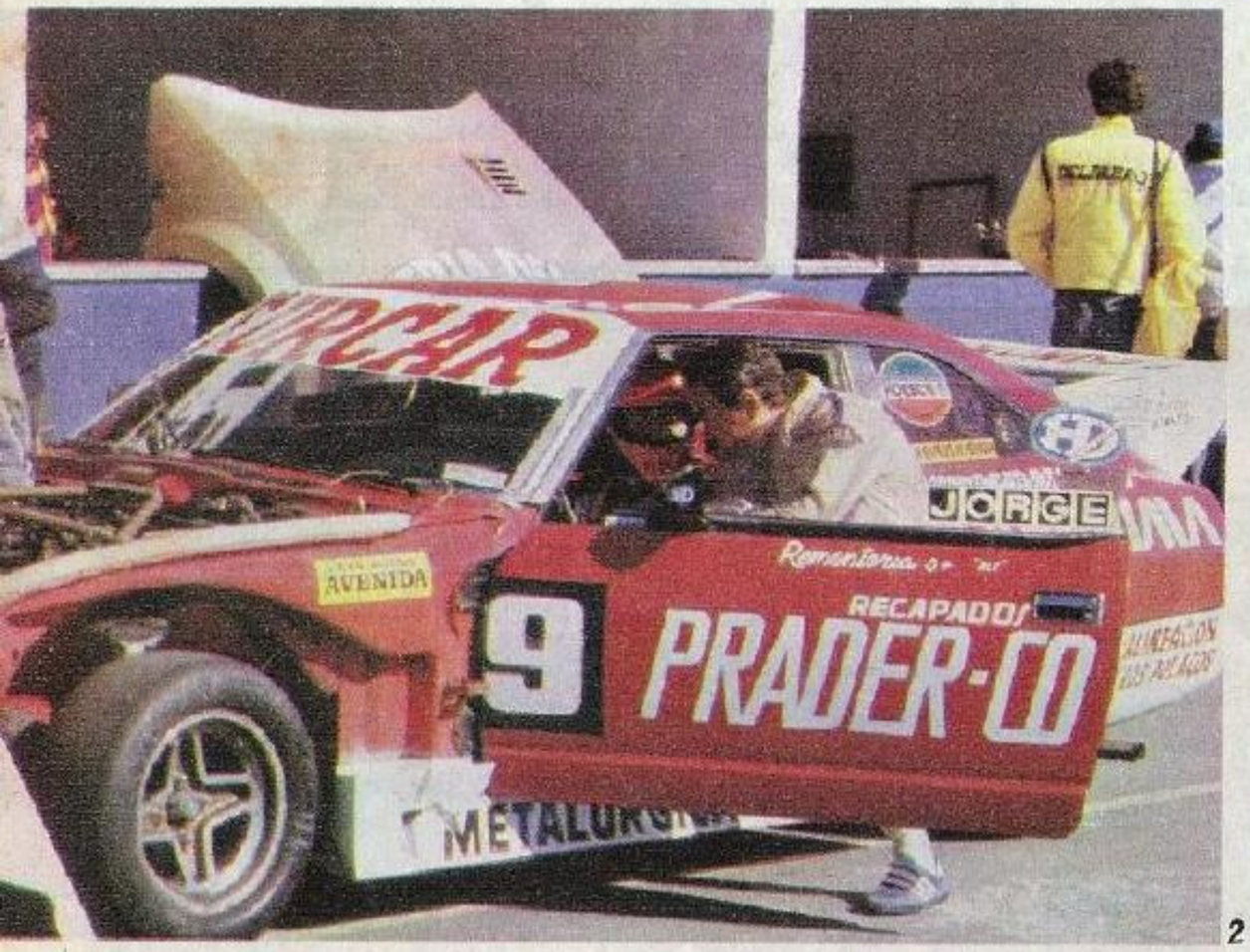
Arriba: Es seguro, en cambio, que Lotus ha reintroducido en F-1 los correctores de altura que estrenara el Brabham BT49 en 1981 para bajar el auto en carrera, cuando se impuso un despeje mínimo que sólo se verificaba, en realidad, en boxes. De esta manera Ducarouge logra que, circulando, el auto asuma una postura de "nariz levantada", recreando un vago efecto de tubo Venturi con el punto más bajo justo delante de las ruedas y el difusor traseros. Este es el motivo que justifica los patines laterales ya que el Lotus toca tierra en ese punto mucho más que el resto de los autos, dada la menor altura relativa del suelo. Posteriormente muchos otros adoptaron disositivos similares.

Revisando Apuntes

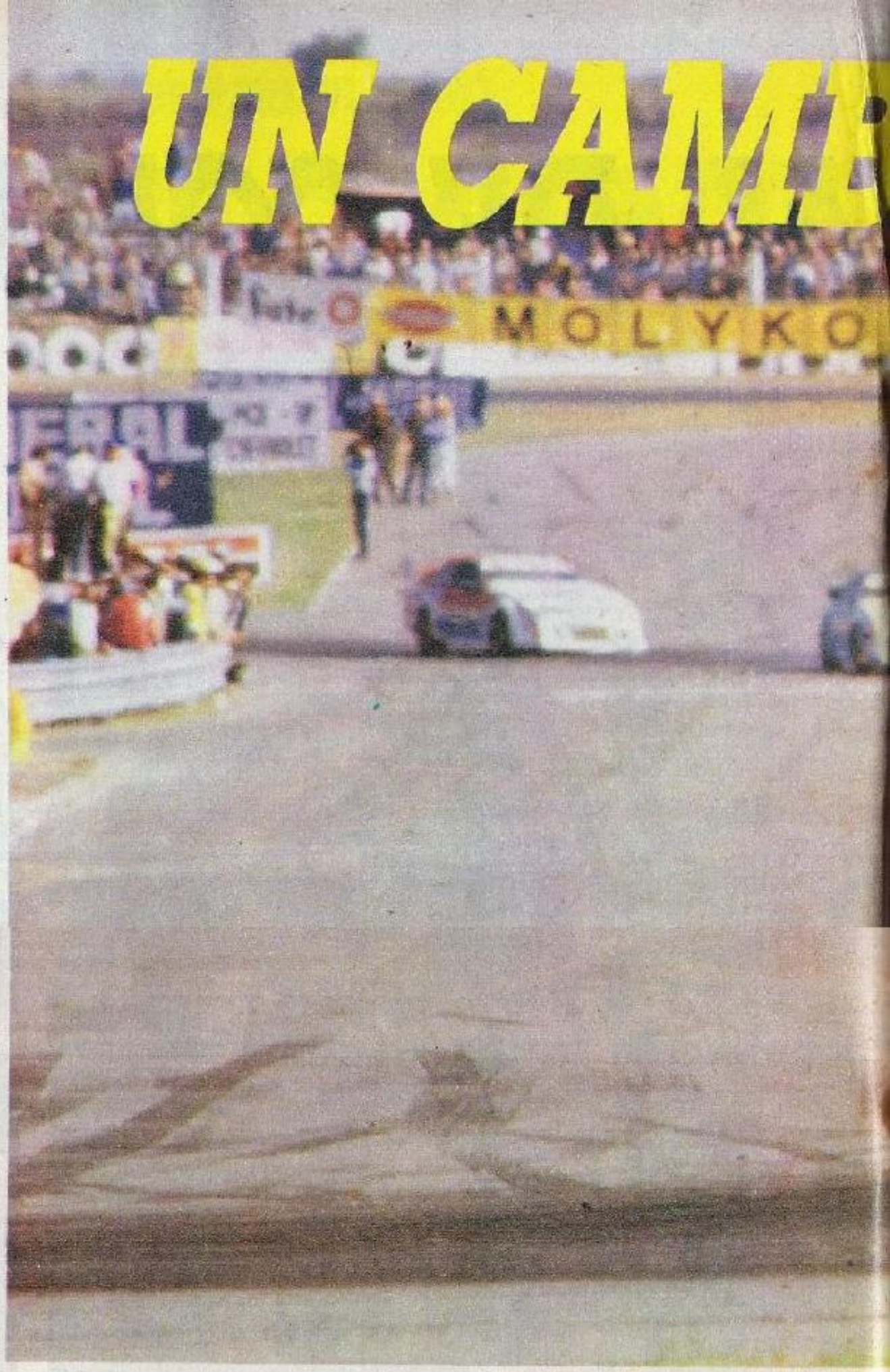
• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

NISSAN 300 ZX y DATSUN 280 ZX EN AVELLANEDA, SANTA FE (8/6/86)

...Es el que se ha impuesto la categoría y cobró evidencia justamente en la última carrera, disputada en el ámbito de una rica zona aceitera y algodonera. La flamante maquinaria del C.A.P. '86 comienza a lubricarse en busca de su funcionamiento más sostenido, y así lo demuestran no sólo las nuevas decoraciones de algunos Nissan sino ciertas correcciones de rumbo favorables por parte de determinados pilotos. Aunque hay quienes están faltando a la cita y raleando relativamente el parque...



2



1

1. Bessone volvió a la punta luego de trabajar bastante sobre su Nissan 300 ZX. En la primera vuelta de la final de Avellaneda, lo siguen Fernandino, Cacho López, Traverso (en los últimos ocultos), Mayorga y el resto de la jauría.

2. Durante una parada de boxes, en los entrenamientos, Alejandro Rementería –con casco– escucha al "Chango" Fernandino. La nueva generación aprende...

3. Carlos González y Daniel Sancho fueron dos de quienes no tuvieron suerte en Avellaneda. Aquél rompió la caja, éste fue desclasificado porque su junta de la tapa de cilindros no cumplía con las medidas. "Le pasó lo mismo que a Rementería en Buenos Aires. Algunas juntas ceden mucho...", dijo un entendido.

4. Momento de la largada en la segunda serie. Mientras Eros Borgogno da la señal de partida con la bandera argentina en alto, "Tito" Bessone (de espaldas con campera blanca) camina indiferente por la calle de boxes. En primer plano, el auto de Mayorga quien se apresta a perseguir a Traverso (auto amarillo y colorado).



3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

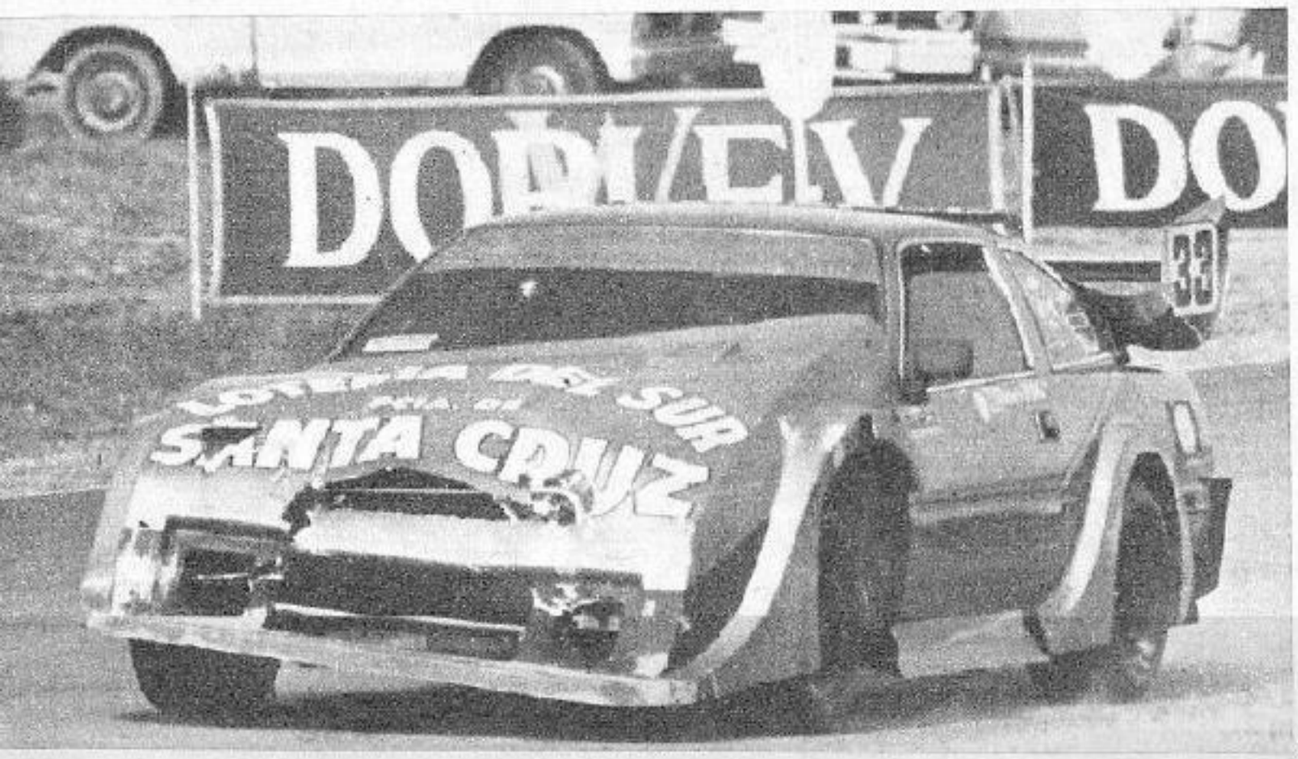
IO DE ACEITE

TRENDSET
GRUPO JUNCAL
SEGUROS
OBLE
CANOSSIO

TRENDSET
ACEITES
VICENTIN
10



5



6

7





INFORME CERO

¡ESTREMECEDORES DOCUMENTOS DE LOS MAS RESONANTES CASOS POLICIALES!

¿Quién degolló a Silvia Cicconi?

Aquella madrugada de agosto, la hermosa niña mostró su pecho destrozado por un enorme cuchillo. También su cuello estaba desgarrado. Las vértebras cervicales de la adolescente brillaban como marfil allí donde antes había habido una tersa garganta. Un pobre mendigo fue acusado del crimen. Lo llaman "Pacha". La madre de la joven gritó y grita que fue una venganza...

ENRIQUE SDRECH

editorial abril

INFORME CERO "LA" COLECCION.

Suramericana

YA APARECIO EL Nº 1!

Búsquelo en quioscos y encuentre la verdad.

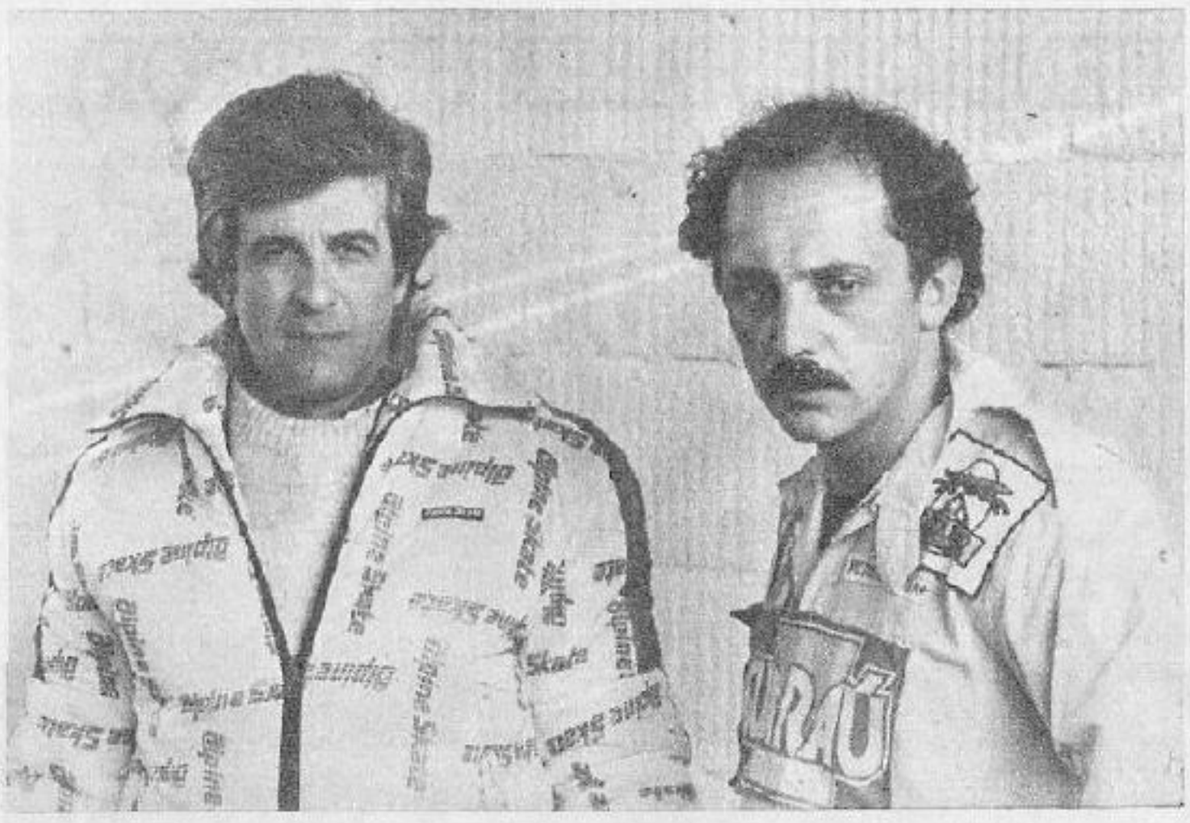
editorial abril

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS MAS Y LOS MENOS

La más linda: Una promotora morocha, alta, flaca... Es-pec-ta-cu-lar.
Los mas feos: Todos quienes la rodeaban... (por contraste, nomas).
El más apurado: Oscar Rodriguez Marsilli.
El auto más llamativo: El Nissan 300 ZX de Traverso.
El auto menos llamativo: El de "Pepe" Faraoni.
"La" atención: La de todos quienes se encargaban de la oficina de prensa.
El piloto más mirado: Victor Romagnoli. Por las dudas...
La expectativa: El viernes, cuando llegó al circuito el auto de Mustafá con el numero y nombre de este cordobes en sus alerones y puertas.
Lo más prolijo: Todo el autódromo de Avellaneda. Un chiche, vea.
Los menos prolijo: Los golpes que hubo en la final de Nissan.
El más contento: "Tito" Bessone, por todo lo que hizo en Avellaneda.
El menos contento: Angel Monguzzi, por varios cuerpos.
El mas asustado: Cao en la final de 280 ZX.
Las ganas más grandes: Las de René Zanatta de subirse a una coupé Nissan 300.







5. El pace-car del CAP es una Nissan 300 ZX standard e impecable. Sólo hay dos en el país. Esta y una que reside en... Avellaneda, Santa Fe.

6. Roberto Vidio fue la víctima del choque de la primera vuelta. Fue una lástima porque había logrado una puesta a punto del chasis muy buena. Sólo le faltaba resolver un problema con los frenos.

7. Miguel Angel Guerra durante la clasificación en Avellaneda. Clásico gesto de concentración. El piloto solo, pensando donde puede limar esas décimas...

8. Daniel Mustafá y Victor Romagnoli. Para este último el desafío fue grande, ya que si bien es un consumado piloto de monopostos (Kart, FRA, F-2 Codasur), aún debe sumar muchas vueltas sobre autos con techo de estas características. La idea era que cuidara el Nissan, y lo hizo.

9. Paco Mayorga y René Zanatta. El veterano Paco tuvo un buen rendimiento, mientras que Zanatta no sólo hizo la pole y ganó en la final de Datsun 280 ZX, sino que, además, hizo un excelente registro de entrenamiento sobre el Nissan 300 ZX de Fernando Boggio, dada la ausencia del piloto de Pilar.

10. Dos habitués en el box del Nissan N° 15. Adivinanza: ¿Quién es el "Negro" Pedernera?

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS
(Disputadas las pruebas de Buenos Aires, Mendoza, Rafaela, Allen y Avellaneda)
NISSAN 300 ZX

POS.	PILOTO	PUNTOS
1°	**Osvaldo López**	75
2°	Juan María Traverso	72
3°	Silvio Oltra	46
4°	Ernesto C. Bessone (h)	40
5°	Gabriel Raies	36
6°	Francisco Mayorga	24
7°	Gustavo Der Ohanessian	21
8°	Esteban Fernandino	15
9°	Norberto Picelli	14
10°	Fernando Crocert	10
	Enrique Urrutia	10
12°	Angel Monguzzi	9
13°	Hugo Olmi	8
14°	Fernando Boggio	6
	Carlos Luaces	6
	Miguel Angel Guerra	6
17°	Jorge Omar del Rio	3
	Juan Pablo Zanpa	3
19°	Roberto Vidio	1

DATSUN 280 ZX

POS.	PILOTO	PUNTOS
1°	**Alejandro Romentería**	67
2°	Gerardo Cerquetti	45
3°	René Zanatta	40
4°	Daniel Sancho	36
	Carlos Gonzalez	36
6°	Edgardo Lavari	28
	José Cano	22
8°	Abelardo Zenklusen	19
9°	Arcadio Sapino	16
	Tomás Harpe	16
11°	Daniel Musso	14
	Carlos Zabala	14
13°	Fernando Ferrari	13
14°	Hugo Redolfi	10
15°	Carlos Patretti (h)	9
16°	Arnoldo Capra	7
17°	Marcelo Sotro	6
18°	Carlos Cura	3
	Miguel Torrás	3
20°	José Rivara	2
21°	Basco	1

Próxima competencia: el 22 de junio en el autódromo de Santa Rosa, La Pampa.



NISSAN 300 ZX
a HUGO OLMI



Porque, pese a no tener un auto excelente, no bajó los brazos luego del toque con Silvio Oltra. Porque con una visibilidad muy escasa debido a su trompa –que quedó en posición "non sancta"–, siguió corriendo cada vuelta como si fuese la última.

DATSUN 280 ZX
a GERARDO CERQUETTI



Porque su trabajo de aproximación a la punta fue excelente, y como si esa tarea no hubiese sido suficiente, tuvo que repetirla luego que un rezagado le hiciera perder unos segundos. Indudablemente, uno de los mejores valores de la división.

INDY CARS Indianápolis 500 "70ª Edición"

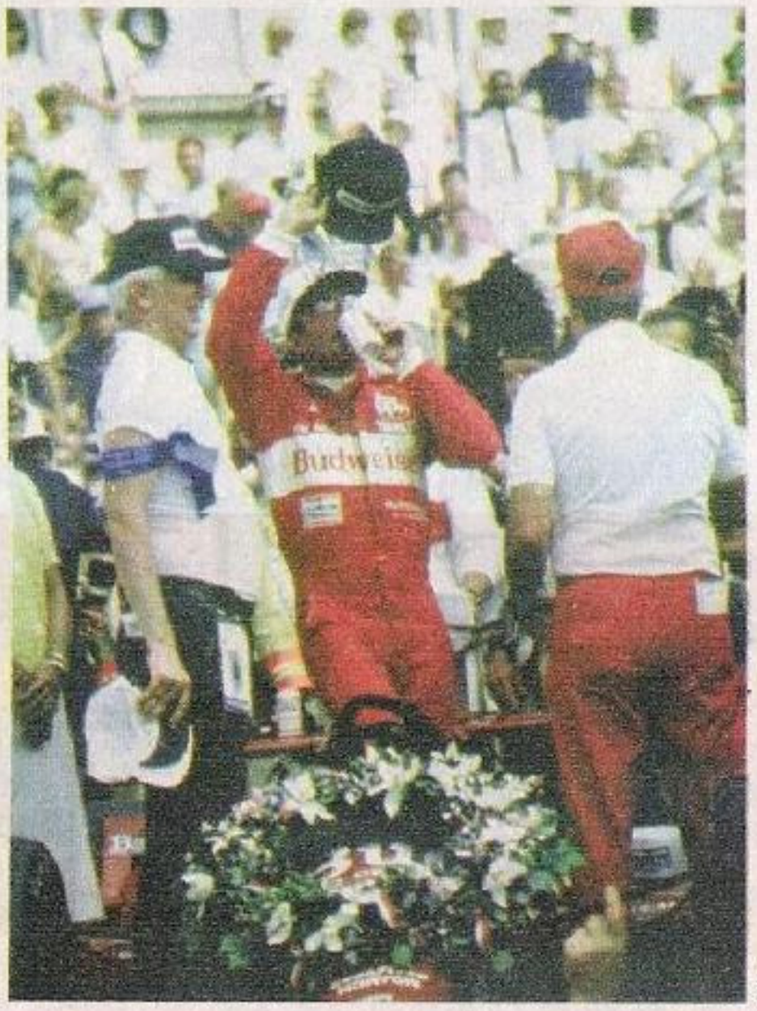
DE RAY HARROUN A BOBBY RAHAL:

75 AÑOS, 35.000 MIL

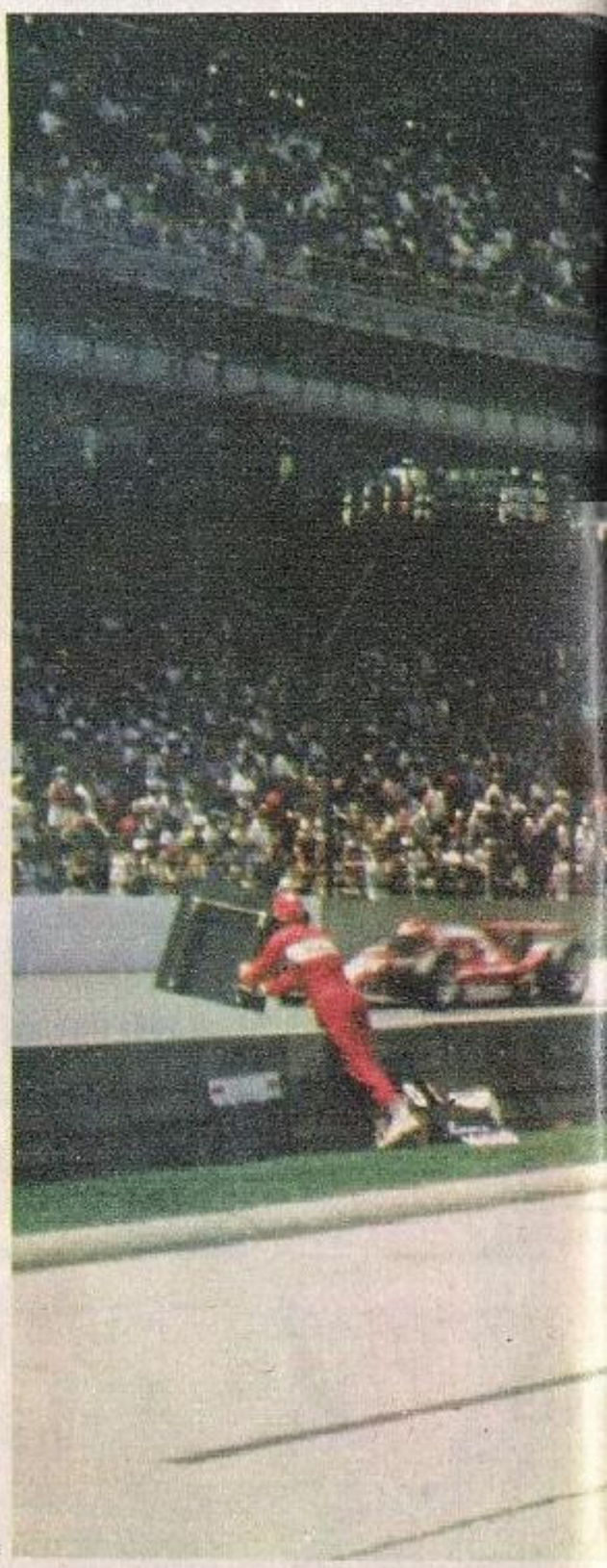
(NO PUEDE SER... TIENE QUE HABER UN ERROR)



1



2



3



4

La primera edición de esta carrera, ganada por **Ray Harroun** a bordo del **Marmon Wasp**, fue hace 75 años, en 1911, y no es que las matemáticas nos fallen, no señor, el motivo de que haya más años que carreras se debe a la Segunda Guerra Mundial, que obligó a la interrupción del clásico hasta 1946.

Desde entonces tres organizaciones han tenido entre manos la fiscalización: el American Automobile Club, el USAC (United States Automobile Club) a partir de mediados de la década del 50 y, últimamente, si bien en forma oficial ésta sigue siendo una carrera

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La última fue una de las más dramáticas ediciones de esta tradicional prueba, en la que Bobby Rahal se impuso sobre Kevin Cogan en un formidable "sprint" final motivado por una bandera amarilla a sólo dos vueltas de la finalización. Además, récord absoluto de velocidad promedio para las 500 millas registró Rahal a más de 273 km/h, marcando el formidable avance tecnológico y también la capacidad del hombre para adaptarse a él, sobre todo comparándolo con aquel primer triunfo de Ray Harroun y su Marmon Wasp en 1911 a 119 km/h y algo de cambio..., unos 154 km/h más "despacio".

LAS Y 150 KM/H

Texto y fotos: Héctor Cademartori (Desde Gasoline Alley)



del USAC, es sabido que los resortes de la categoría están comandados por el Championship Auto Racing Teams o CART.

Esta edición aniversario tuvo todos los ingredientes que una celebración de este tipo merecía. Casi como si lo hubieran hecho a propósito...

En principio los pronósticos de mal tiempo se cumplieron, y el sábado por la noche una lluvia torrencial que siguió durante la mañana del domingo 25 de mayo nos mantuvo dentro del restaurant del autódromo charlando de autos, de otras carreras y tomando litros de café.

Con la carrera programada para las once y todavía lloviendo a las nueve, no había muchas esperanzas de correr ese día.

De todas formas en un momento paró de llover y las autoridades sacaron a la pista los vehículos de seguridad "pace car" y cuanta cosa con ruedas pudiera salir a circular para ayudar a secarla. Se puso en funcionamiento inclusive la famosa turbina secadora y se procedió a sacar los autos de carrera a la calle de boxes mientras circulaban las tradicionales bandas de las universidades abriendo la ceremonia.

1. Todo era festejo cuando paró de llover. El entusiasmo no duraría mucho pero aun así las chicas de las diferentes escuelas brindaron su colorido y alegría en los diferentes desfiles. Muy lindo.

2. El gran momento. Bobby Rahal recibe los honores como ganador de la 70ª edición del clásico y un cheque por U$S 581.000 en concepto de premios. (Foto: General John Strauser).

3. Marco imponente para el dramático final. Recta principal. Rahal pasa frente a su box con Cogan a escasos metros de distancia, y camino a sus primeras "Indy 500". En primer plano, la espectacular calle de boxes. (Foto: General John Strauser).

4. Domingo 25 a las 12 del mediodía. El agua no perdonó a nadie. El auto de Sullivan permanece cubierto y los presentes tratan de guarecerse de la lluvia. Momentos después se anunciaría la cancelación.

El entusiasmo no duró mucho. Un nuevo chaparrón pasó literalmente por agua a quienes tomábamos posiciones para la largada, a los espectadores en las tribunas y a los que estaban acampando en las inmediaciones, a esta altura inundados y con barro hasta las... rodillas.

De más está decir que los autos volvieron a sus garajes y a eso de las tres de la tarde la carrera se suspendió oficialmente hasta el otro día.

El lunes nos levantamos igual a las cuatro de la mañana y preparamos los bártulos como para ir al "Speedway", pero la insistente lluvia nos mantuvo dentro de la casa, mucho más acogedora que el restaurant del circuito, tomando café con galletitas de chocolate y mirando llover con esa tan particular sensación que da la lluvia en el campo, todo tan profundamente verde y tranquilo.

Tan tranquilo que a eso de las 8 y media nos fuimos a dormir una siestita como hasta las once, el agua arrullando afuera y cancelando toda actividad deportiva por el resto del día.

Como a las cuatro de la tarde me fui al autódromo, más por formalidad que otra cosa. En la cafetería del motel del Speedway me encontré con alguien y nos dedicamos a comentar un Fiat 1912 que a modo de exhibición habían traído del museo y estacionado en el hall. Volví a casa como a las 7 y media para escuchar por radio que la carrera se había pospuesto oficialmente hasta el sábado a las 11 de la mañana cuando se esperaba un cambio en las condiciones del tiempo. Otro de los motivos, estamos seguros, es que la cadena de TV ABC transmitiría por primera vez en directo la carrera, cosa imposible de llevarse a cabo un día de semana. Esta postergación obligó incluso a que la competencia de Milwaukee también se pospusiera para dar lugar a las 500 de Indy.

SABADO DE GLORIA

El sábado 31 el día fue radiante y se procedió a alinear los autos. La grilla de largada mostraba a los dos **March** de Penske en la primera fila, **Mears** en la "pole" y el ganador del '85, **Sullivan**, en el medio, y contra la pared **Michael Andretti** con el auto del equipo **Kraco**.

Andretti padre, por su lado, integraba la última fila ya que su accidente después de clasificar destruyó al Lola, y al optar por el auto de reserva debía largar último.

Esta carrera tiene particulares reglamentos en cuanto a autos y pilotos. Durante la tradicional jornada de "Carburación", ahora llamada "Día de Mecánicos" (??) ya que no se utilizan más aquellos sistemas de alimentación, el auto de **Dennis Firestone** reventó una goma saliendo de la curva cuatro. Se fue para adentro y chocó a **Roberto Moreno** que pasaba y los dos se fueron hacia el pasto, encarando la entrada a la calle de boxes. Moreno rebotó contra una pared y chocó el auto de **Snider** que estaba entrando a los "pits". La carambola continuó ya que el auto del brasileño terminó chocando de atrás al de **Josele Garza**, estacionado en la zona. En fin, un escándalo de pedazos de auto y gomas volando por el aire, y lo más increíble de todo es que nadie resultó lesionado, ni los corredores ni varios de los asistentes de los equipos que estaban alrededor.

Mencionábamos el asunto de los reglamentos: bien, como resultado de esta múltiple colisión, el auto de Firestone, quien inició la cosa, quedó irreparable, no así los del resto. De acuerdo con las normas, un corredor puede utilizar su auto de repuesto solamente si ha sido oficialmente inscripto y, además, si sus características son las mismas que las del dañado, vale decir, un March-Cosworth sólo puede ser reemplazado por un March-Cosworth, etc., etc.. Esto motivó que Firestone fuera removido de la grilla original y todo el mundo subiera un puesto, lo que dejó un lugar para el veterano **Dick Simon** que estaba como piloto de reserva.

El calvo corredor andaba como "perro con dos colas", contento y poniendo todo en orden antes la oportunidad de largar en Indy una vez más.

Su inclusión dio origen a un interesante comentario del inefable **A.J. Foyt** el sábado durante un desayuno de la Asociación de Periodistas de Automovilismo Deportivo, cuando le preguntaron sobre sus expectativas para las "500". Foyt expresó su optimismo y su alegría al saber que Simon integraría la largada. **"De esa forma no voy a ser el corredor más viejo de esta edición** –dijo Foyt– **y me salvo de ese dudoso premio que le dan al corredor más viejo de la largada... por lo menos por este año..."**. Obviamente, Simon recibió esa mención como el "corredor **menos joven**" como simpáticamente se lo ha denominado.

Así las cosas, se procedió el sábado 31 a la bendición de los autos, se ejecutó la canción patria norteamericana e inmediatamente la viuda de **Tony Hulman** pronunció la famosa frase que todo el mundo sabe: **"Gentlemen, start your engines"**, con lo que las tribunas estallaron y se soltaron los globos iniciando la cuestión deportiva.

Con los autos en marcha se dieron un par de vueltas de precalentamiento y cuando nadie lo esperaba, ¡zas!, un auto contra un guard-rail: **Tom Sneva** había roto una punta de eje dejando a esta 70ª edición con un coche menos antes de la largada.

Mientras se removía el "Skoal Bandit" March-Cosworth del ganador del '83, los autos se volvieron a parar, y como a los diez minutos se volvió a dar la orden de poner en marcha los motores, esta vez a cargo del hijo de Tony Hulman, a quien no le hubieran sacado el micrófono ni por un millón de dólares...

Entonces sí, después de tanta interrupción, nuevamente el pace-car se puso en movimiento con los 32 monoplazas detrás, conducido por **Chuck**

5. El March-Cosworth de Bobby Rahal superando al de Cogan y camino a la bandera a cuadros, utilizando las últimas gotas de combustible... (Radiofoto A.P.)

6. Kevin Cogan, el gran protagonista de la jornada, en conversación con el experto en aerodinámica del equipo Patrick, Tony Cicale.

7. Paul Newman no faltó a la cita. Su auto, conducido por Mario Andretti, no tuvo una jornada feliz. Largando último comenzó a remontar pero abandonó en la vuelta 19.

8. David Hasselhoff, el protagonista de la serie "El auto fantástico" ("Knight Rider"), es socio propietario del coche conducido por Arie Luyendyk. Quizás Arie hubiera evitado su trompo de haber estado manejando a KITT, el superauto de la serie.

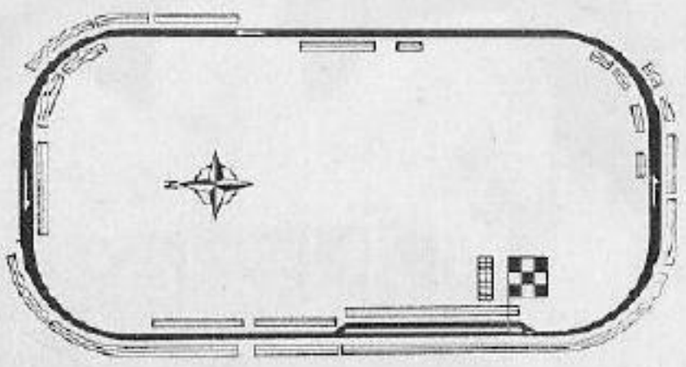
9. El brigadier general Chuck Yeager posando con el "pace-car". Detrás, un F-20 "Tigershark" con el que Yeager lleva los chicos a la escuela cada mañana...

10. ¿El cambio de guardia en el Palacio de Buckingham? No. ¿Velada de Gala en el Teatro Colón? No. ¿Algún evento oficial en el Principado de Mónaco? No. Simplemente los muchachos en los alrededores del "Speedway" matando el tiempo al anunciarse la postergación.

11. Una de las víctimas del accidente del jueves 22. La carambola múltiple originada por Dennis Firestone se llevó varios autos, el de Moreno entre otros. Firestone fue el único que no pudo largar, dejando el lugar a Dick Simon.



6

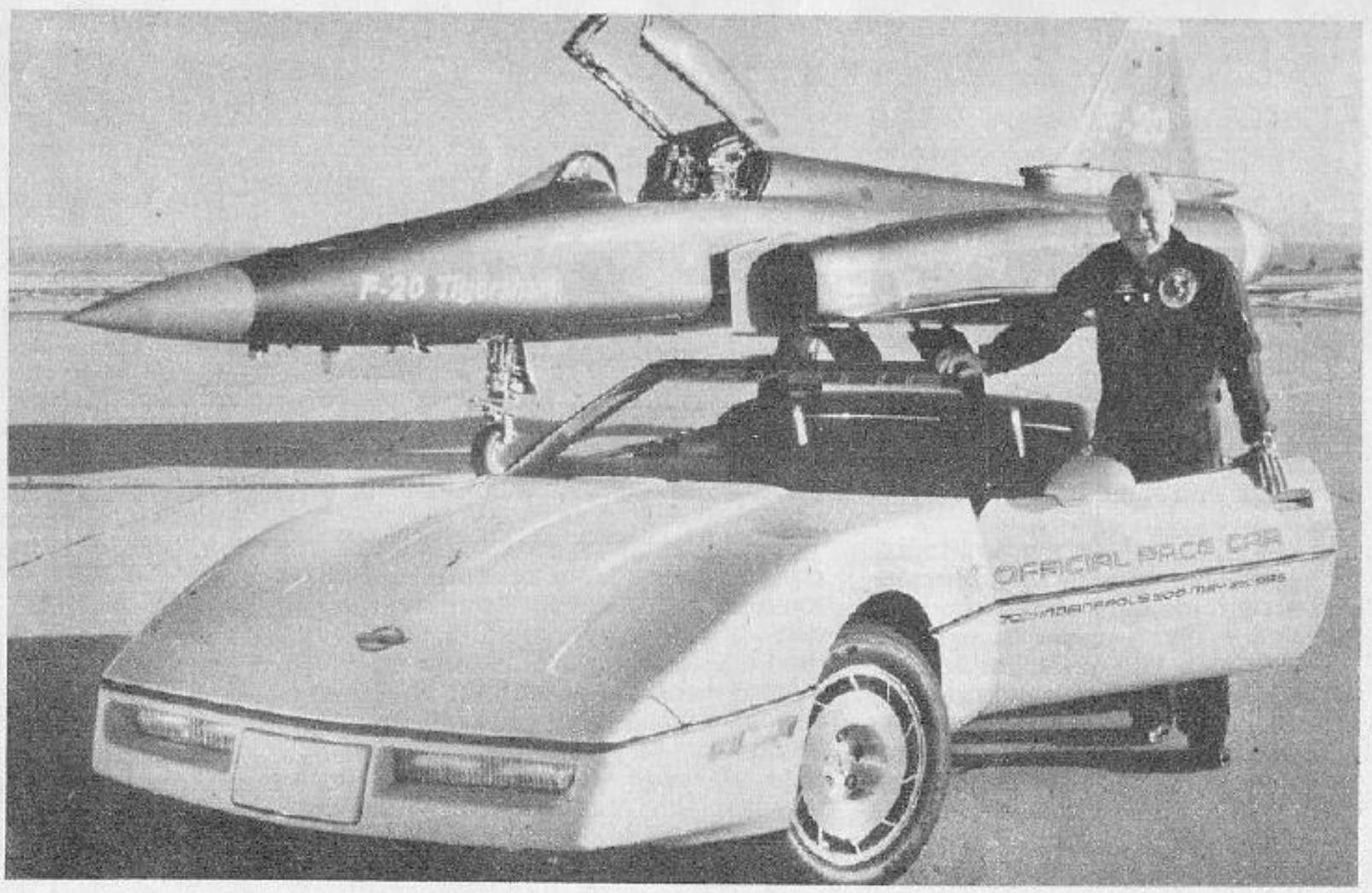


Clasificación Final
500 Millas de Indianápolis. U.S.A.C.
Indianápolis Motor Speedway. Circuito de 4,023 Km. 70ª Edición. 31 de Mayo de 1986

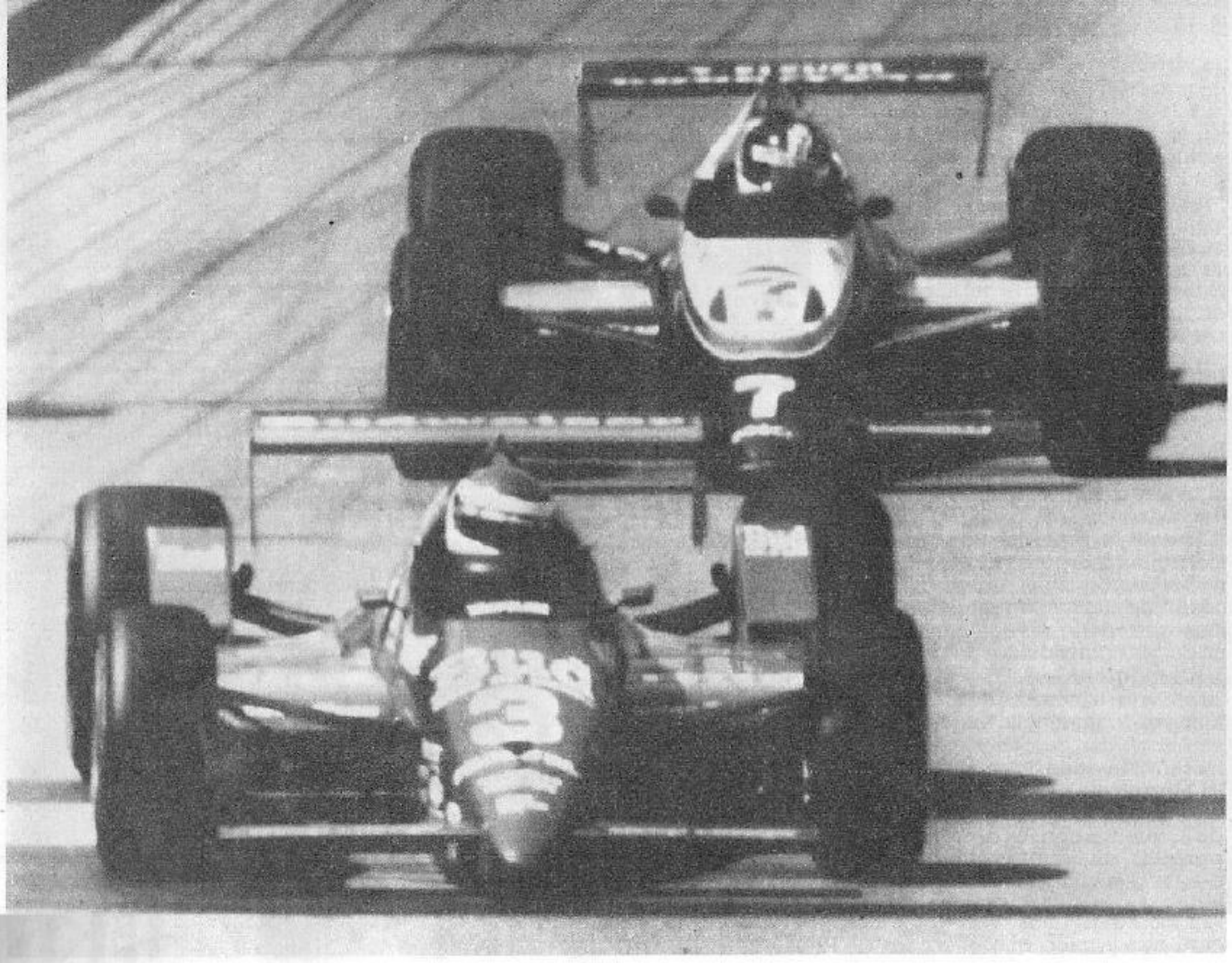
Pos.	Piloto	Marca	Origen	Vueltas
1°	Bobby Rahal	March-Cosworth	USA	200
2°	Kevin Cogan	March-Cosworth	USA	200
3°	Rick Mears	March-Cosworth	USA	200
4°	Roberto Guerrero	March-Cosworth	Colombia	200
5°	Al Unser Jr.	Lola-Cosworth	USA	199
6°	Michael Andretti	March-Cosworth	USA	199
7°	Emerson Fittipaldi	March-Cosworth	Brasil	199
8°	Johnny Rutherford	March-Cosworth	USA	198
9°	Danny Sullivan	March-Cosworth	USA	197
10°	Randy Lanier	March-Cosworth	USA	195

Promedio del ganador: 273.230 km/h. **Tiempo empleado:** 2h55m43s38/100.

9



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



6

Yeager. ¿Que quién es Chuck Yeager? Bien, el ahora brigadier general de la Fuerza Aérea fue el primer ser humano en sobrepasar la barrera del sonido en 1947 y fue seleccionado para manejar el **Chevrolet Corvette** convertible que oficiaría de "pace-car".

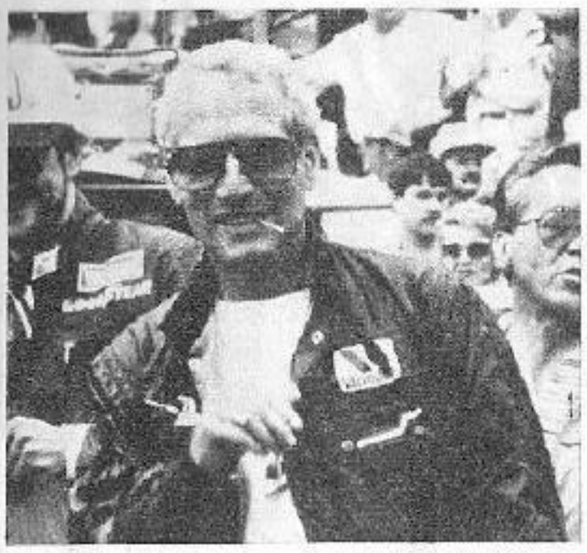
FIERRO A FONDO

Las primeras diez vueltas de estas 200 vieron puntear al joven Andretti. Las paradas en boxes y las luces amarillas pronto lo borraron de los primeros lugares, que fueron ocupados rápidamente por Mears, **Cogan, Rahal y Guerrero** mientras **Danny** Sullivan trataba de mantener a un poco manejable auto dentro de la pista.

A mitad de carrera las cosas no habían cambiado. Faltando solo un par de "pit-sports" de los seis programados, y con varias luces amarillas, la velocidad promedio se mantenía más alta que en la edición '85.

Hacia el final, Rahal, a la cola de Mears la mayor parte de la segunda mitad, debió compartir su lucha con Cogan quien a la fuerza se incluyó entre los que iban a discutir el triunfo, hasta entonces en manos del doble ganador **Rick Mears**.

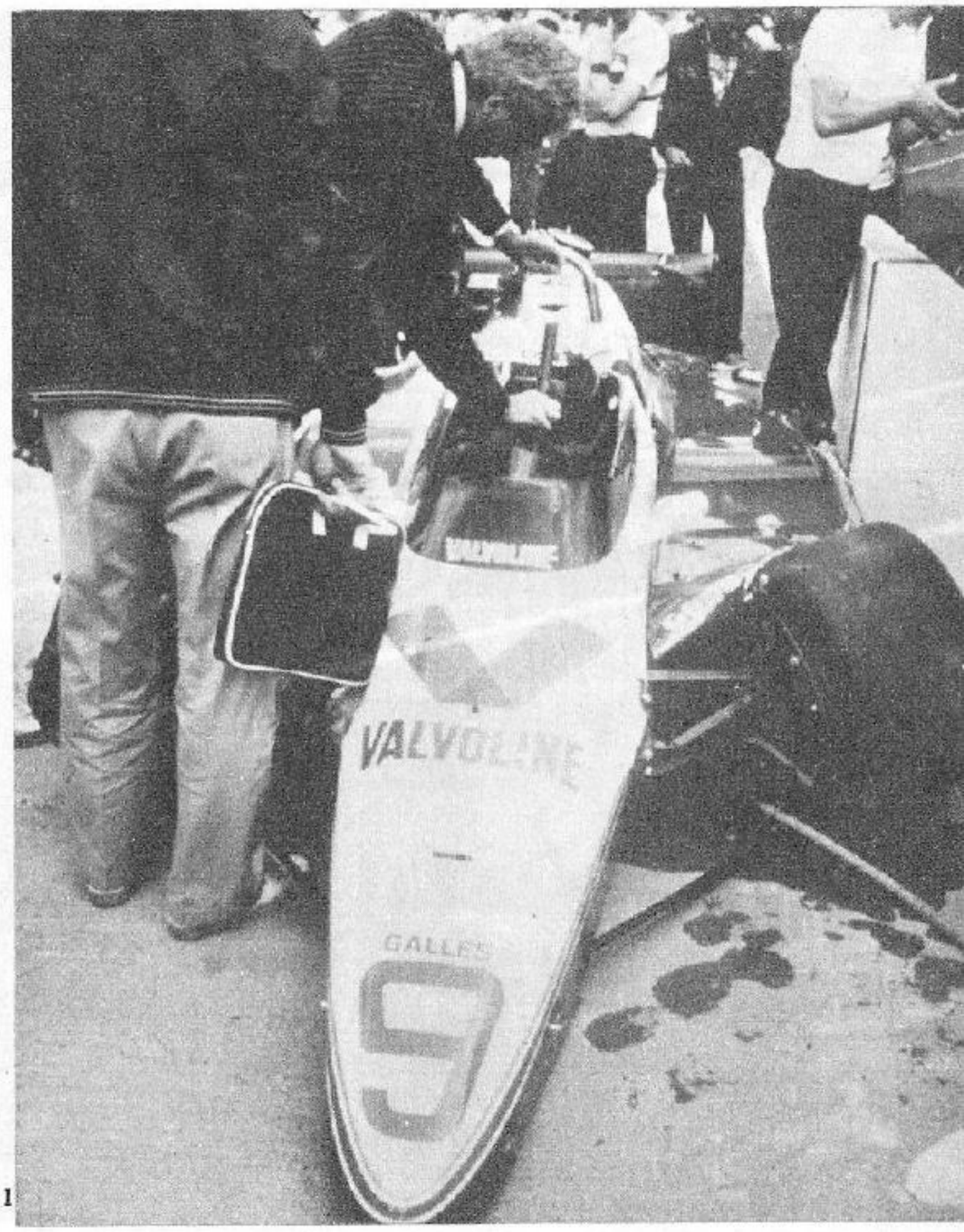
En la vuelta 188 el grupo tomo contacto con **Randy Lanier** en la curva uno y se produjo entonces uno de los momentos mas dramáticos de la prueba. Mears que no se decide a pasar y Rahal que queda detrás del auto amarillo. Cogan por afuera deci-



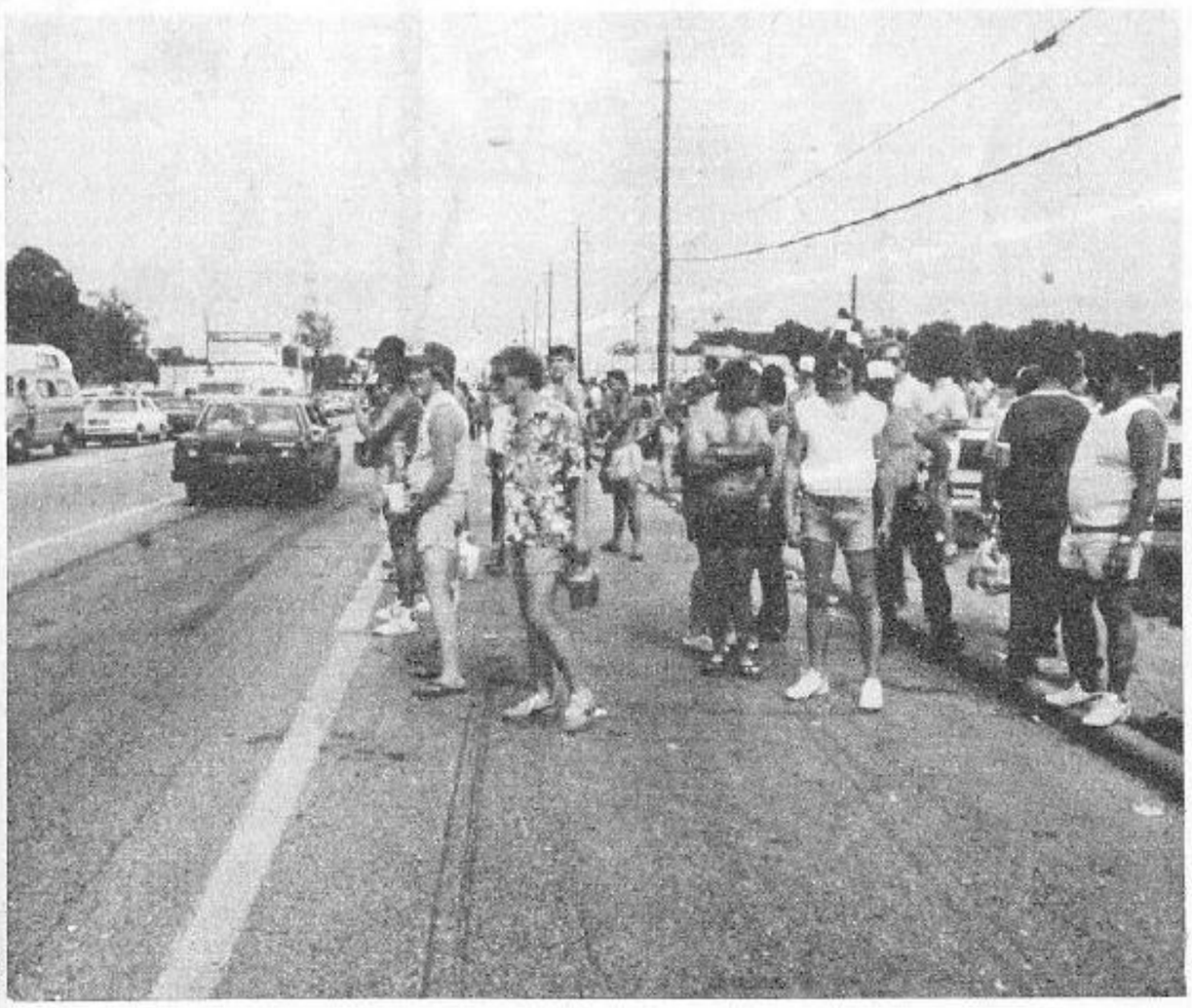
7



8



11



10

de intentar la maniobra y supera a Lanier quedando al comando de las acciones. Rahal, por su parte, que había superado a Mears en maniobra casi simultánea y por el mismo motivo, queda segundo y se lanza a la caza de Cogan. Ocho vueltas faltaban. Ocho giros que parecerían una eternidad ya que, si bien estaba adelante, la situación de Cogan, ganador de la prueba de apertura del Campeonato en Phoenix, no era para nada segura.

Arie Luyendyk, el holandés que fuera "Rookie of the Year" el año pasado, protagonizó una maniobra que resultaría decisiva para el remate de esta carrera.

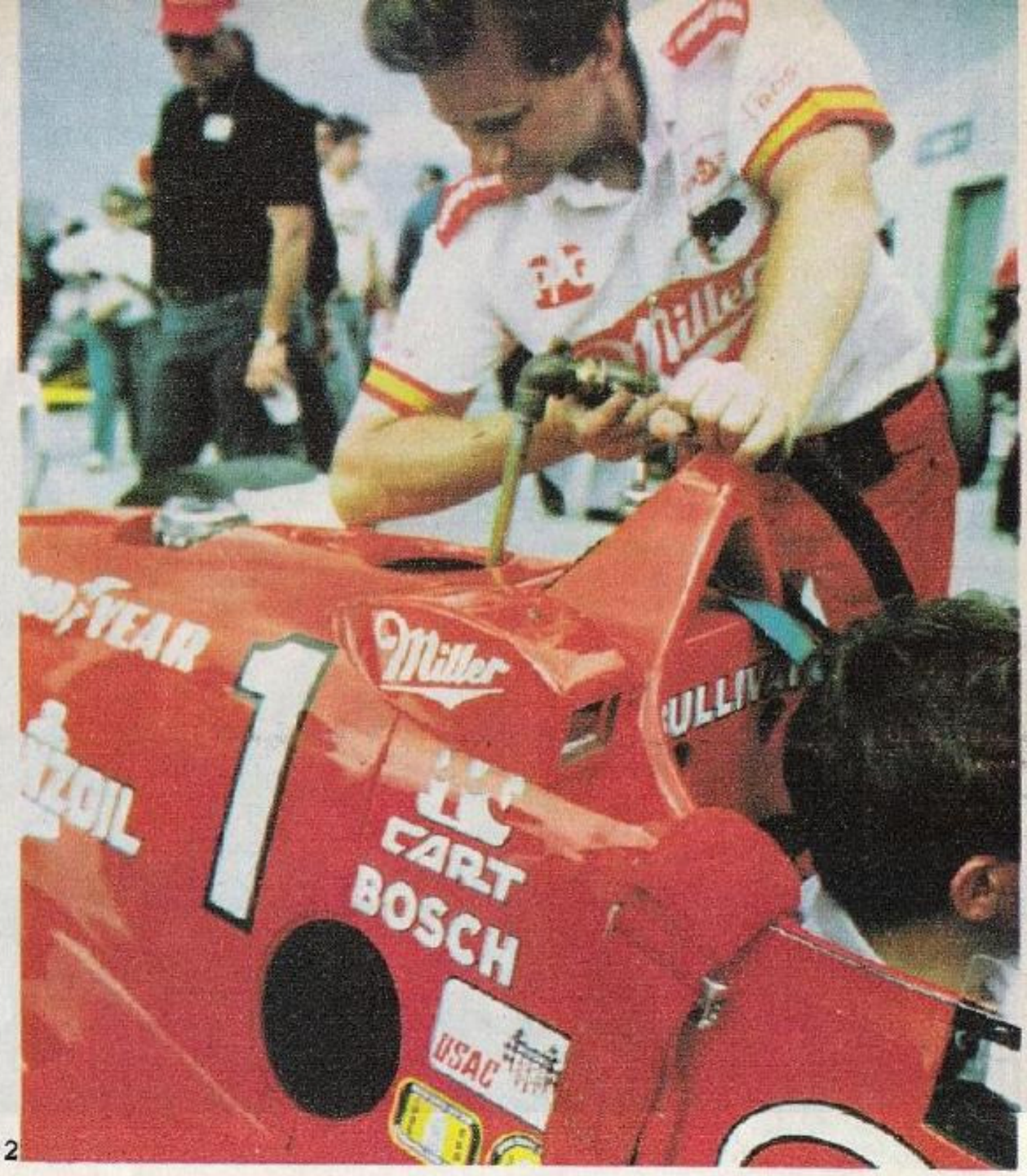
Saliendo de la curva 4 entró en trompo y golpeó la pared de entrada a los boxes ocasionando una situación de bandera amarilla: Pace-car en la pista y todos saben lo que eso significa: Cogan perdió la poca ventaja que tenía sobre Rahal y el mismo Mears se puso a la cola de ambos esperando la bandera verde a solamente dos vueltas del final. A Rahal, esa casi inocente maniobra del holandés no sólo le sirvió para acercarse al puntero sino que también le ayudó a ahorrar un poco de combustible, puesto que la luz roja testigo del tablero, a esa altura le quemaba los ojos... Sería una carrera a dos vueltas.

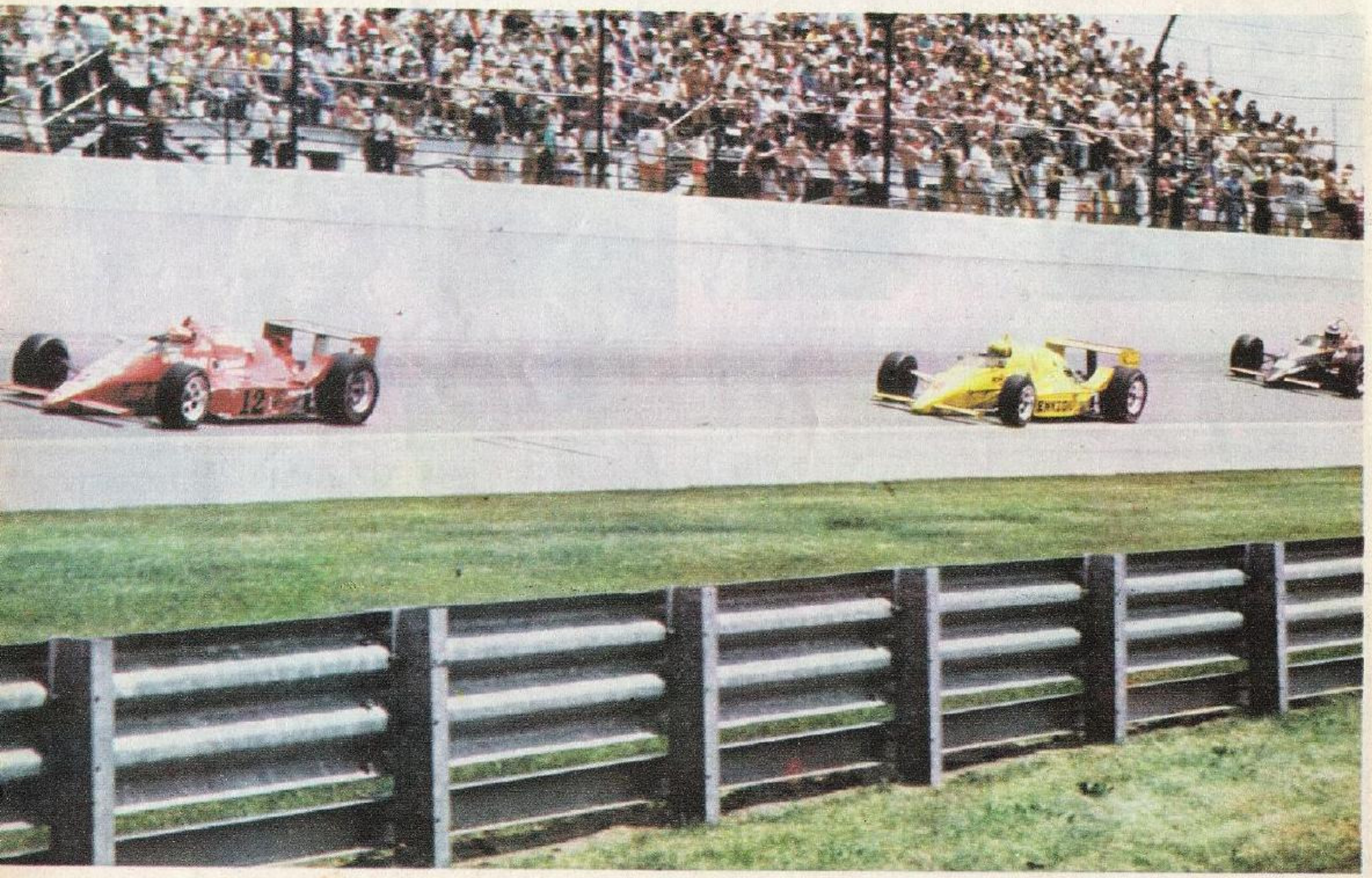
Cuando el Corvette se fuera de la legendaria cinta de asfalto y los autos encararan la recta principal, la cosa sería a cara o cruz. Una bandera verde flameó en la torre y **BOBBY** Rahal saltó por detrás de Cogan ganándole la arrancada. La trompa roja del March de "Budweiser" se adelantó lo suficiente como para entrar primera en la curva uno. El auto del equipo Patrick debió ceder terreno y nada pudo hacer de ahí en más. Sólo dos vueltas para el final. Rahal habrá pensado que eran las más largas de su vida y, por qué no, las más cortas de la de Cogan.

El resto forma parte del libro de las estadísticas. Posiciones, vueltas, records. Lo importante fue el desarrollo de una carrera como no hay otra, en la que el ganador es lo único que cuenta.

Esta vez todo fue festejo en el box de Rahal quien dedicó su triunfo especialmente a **Jim Trueman**, dueño del equipo y quien "descubrió" a Bobby decidiendo incorporarlo a su team.

Una dedicatoria que tiene un especial significado para todos los que conocen un poquito el "detrás de la escena" de esta categoría: Jim Trueman, corredor a su vez y ganador de un par de campeonatos de Trans-Am, está bajo tratamiento de cáncer y quizá sea ésta su última edición de las 500 Millas de Indianápolis. Una de las más emocionantes de que se tenga memoria y, sin duda, **la más rápida en la historia** de este internal óvalo de velocidad con un promedio, **a pesar de 33 vueltas con luz amarilla y seis paradas de reaprovisionamiento**, de 170,772 millas por hora, que traducido al "castellano" resultan en **273,230, km/h.**, unos 11 kilómetros por hora más rápido que el récord de 12





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mears en 1984.

273.230, km/h... No puede ser... tiene que haber un error en alguna parte. 273.230, km/h... de promedio para 500 millas... tiene que haber un error... porque sino, quiere decir que en la recta andan a... tiene que haber un error.

COSAS DE INDY

FALTA DE ESPACIO. El tradicional **Trofeo Borg-Wagner**, instituido por la compañía de Chicago en **1936**, debió ser modificado. En efecto, desde **Louis Meyer**, ganador en aquella oportunidad, el rostro de cada ganador ha sido esculpido alrededor del trofeo. Una nueva base ha sido necesaria ya que no había más lugar en el cuerpo principal, diseñado 50 años atrás.

LOUIS MEYER. Hablando del ganador de 1936, Meyer dio un par de vueltas antes de la suspensión de la carrera el domingo 25 a los mandos del **Marmon Wasp**, auto que **Ray Harroun** llevara a la victoria en la edición de apertura en **1911**. La tribuna, obviamente, ovacionó a ambos.

NUEVOS GARAJES. La falta de espacio en los tradicionales garajes de madera llevó a una remodelación del ya famoso "**Gasoline Alley**". Los simpáticos garajes de madera blancos con marcos verde inglés dieron paso a comodísimas unidades de concreto con todo lo que un equipo pueda necesitar para trabajar, además del espacio. De más está decir que esas "cajas" de concreto gris serán todo lo cómodo que usted quiera pero dan dolor de estómago de sólo mirarlas. Además, los antiguos estaban dispuestos perpendicularmente a las tribunas de boxes y desde ellas se podían ver los autos en los pasillos. Ahora están en disposición paralela y sólo se ven los techos grises. ¡Puaj!.

DR. ALVAREZ. Es ésta mi tercera vez consecutiva en las "500" y en cada oportunidad me he encontrado con muchísimas personas que, sabiendo mi nacionalidad, preguntaron por el Dr. Alvarez, quien asistía cada año a Indy, cubriendo la información para "La Nación". Después del desafortunado accidente de unos años atrás en el que el "pace-car" chocó una tribuna de prensa en la calle de boxes, el Dr. Alvarez ha dejado de venir. Cualquier dato será bien recibido por innumerables amigos de Indy que quieren saber de él...

CHUCK YEAGER. El brigadier general (retirado) de la Fuerza Aérea, Chuck Yeager, puede no resultar familiar pero, en efecto, fue el primer hombre en romper la barrera del sonido, o sea viajar a **Mach 1**. En octubre de **1947**, Yeager, a bordo de un **Bell X-1**, superó esa marca durante un test en Muroc Dry Lake Air Field (ahora Base Edwards) en California. En **1953**, en un Bell X-1A, volvió a establecer un nuevo record volando a **Mach II**. Durante su carrera ha tripulado 183 diferentes tipos de avión y tiene en su récord más de 11.000 horas de vuelo, la mayoría de ellas en aviones de combate entre los que se cuentan recientes modelos como el F-15 "Eagle", F-16 "Fighting Falcon", F-18 "Hornet" y el moderno F-20 "Tigershark". Durante la Segunda Guerra fue condecorado en numerosas oportunidades e incluso fue derribado sobre Francia y tomado prisionero, logrando escapar. Tuvo participación en Corea y actualmente es asesor de Northrop, Lear-Ziegler, Piper Aircraft y la Base Edwards. Sin duda un frondoso curriculum para el piloto del "pace-car".

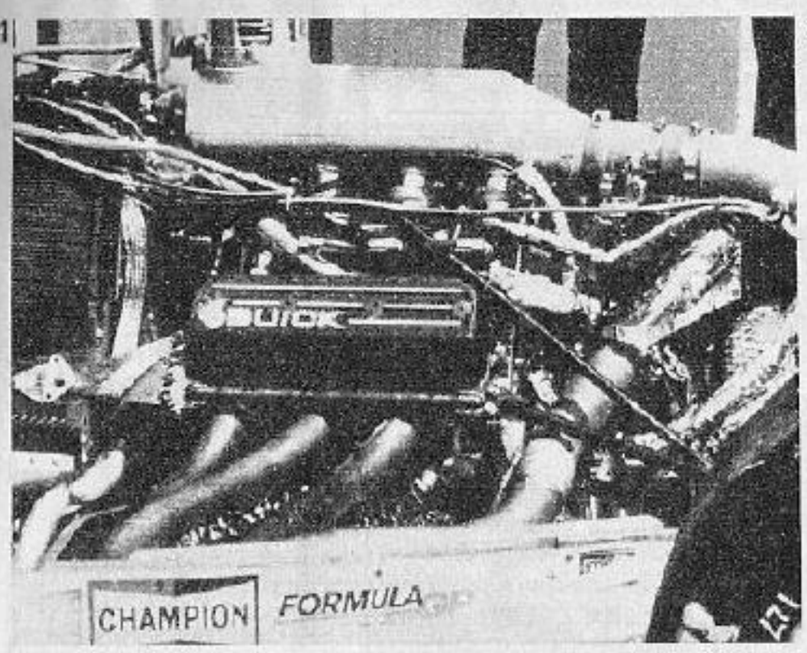
PUBLICO. A pesar de la cancelación de la carrera y postergación al sábado 31, igualmente **300.000 personas** asistieron al Speedway. Algo menos que lo normal pero una nada despreciable suma, ¿verdad?

MARCH-COSWORTH. La combinación más popular. De los 33 autos alineados hay **29** equipados con motores **Cosworth** y **24** con chasis **March**. El pequeño grupo restante se compuso del **Chevrolet-Illmor** sobre chasis **Penske PC-15** de **Al Unser Sr.** y de 3 **Buick V6** y 7 chasis Lola. Finalmente la ley de probabilidades se cumplió y los motores de Northampton montados sobre chasis de Oxfordshire se llevaron **nueve** de los diez primeros puestos.

VALVULA. Casi inexplicablemente Rahal superó a **Cogan** en la picada final decidiendo la carrera a su favor. Cogan aceptó que Rahal fue mucho más rápido en reaccionar, pero cabe una explicación. Los pilotos tienen conectados a sus auriculares un sistema que les permite escuchar el ruido de la **válvula "pop-off"** que libera presión del turbo cuando se llega a la máxima permitida, algo así como una "wastegate". Obviamente, al abrir la válvula, junto al excedente se pierde potencia del turbo. Los pilotos controlan esa potencia mediante una leva en el tablero regulándola justo para que, estando al máximo posible, no abra la válvula citada, consiguiendo así el mejor rendimiento. El adminículo se salió de la oreja de Cogan y éste admitió que no se animaba a tocar el control del turbo por temor a perder potencia. Circuló así con tres pulgadas menos de presión y esto le habría quitado capacidad de reacción en la picada. Fue impresionante verlo tratar de mantener la velocidad en los curvones –dado que no podría recuperar vía turbo– viajando a centímetros de la pared y hasta juraríamos que la tocó un par de veces. Esto a unos 350 km/h, km/h más, km/h menos, no nos vamos a hacer problema.

GUERRERO SUDAMERICANO. No ha pasado desapercibida la actuación del colombiano **Roberto Guerrero** en esta pista. Manejando para el equipo Cotter, ha tenido destacadísima actuación en las últimas tres ediciones. En 1984 resultó segundo (trompo por medio en la curva 3) de Mears, recibiendo el trofeo al mejor "Rookie" (compartido por Michael Andretti, si mal no recuerdo), en 1984 fue tercero y esta vez cuarto. Esperamos que la cosa no siga así, sino para arriba en la edición de 1987.

14



15



***12.** La cadena ABC transmitió por primera vez en directo las 500 Indy. En la foto, una de las cámaras, instaladas en el auto de Sullivan (la otra la llevaba Ed Pimm). Toda una cuestión aerodinámica. Una imagen realmente impresionante y perfectamente nítida se ofreció a la "amable teleaudiencia."*

***13.** El momento decisivo. Mears, enionces puntero, se queda "pegado" detrás de Randy Lanier. Cogan y Rahal aprovechaían para superarlo. (Foto: General John Strauser).*

***14.** Uno de los Buick V6 Turbo. Este año no dieron el resultado de 1985 cuando ocuparon los dos primeros lugares de primera fila. Scotty Brayton, Ongais y Crawford abandonaron con problemas diversos.*

16



***15.** Venenosa. Esta inocente rural es la que usan los técnicos de Corvette cuando salen a testear los autos. Como antes demoraban mucho esperando la camioneta con repuestos y herramientas en los viajes de test, decidieron modificar un "station wagon" para que pudiera seguir el ritmo de los autos. Un auténtico lobo con piel de oveja ya que toda la mecánica y frenos es de Corvette y la única "pista" son las llantas y cubiertas anchas. Los seguros del capó darían otra alerta a los incautos que quieran picarle a esta "inocente" rural.*

***16.** Una de las formas de secar la pista fue haciendo circular todos los vehículos disponibles. También se aprecia la turbina de avión especialmente adaptada como secadora.*

AVISOS CORSIFICADOS

Para **publicar gratis** su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.8 de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel.: 40-181.**

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

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

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

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

· Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION —VENTA—

Vendo o permuto **T/C BONAERENSE CLASE B CHEVROLET** carter 5000, bielas especiales, caja relacionada, radiador aceite F-1, aurioblocante Spicer, frenos especiales 572-4240. Tamborini 6137, Cap. 52-5429.

Vendo **GORDINI COMPETICION 850** leva Arrelo sin picaduras 10 puntos o permuto por varios artículos. Preguntar por Tel. 19 Natale Garre, Pcia. Bs.As.

CITROEN RALLY 2° su categoría 12 hs A.A.A.S. mecánica AMI 8, jaula, butacas, cinturones, instrumental navegante, 2 barras antivuelco, embrague diafragmático Renault, listo para largar. Av. del Tejar 4172. 542-5745.

KARTING COMPETICION, chasis Panther con fierros nuevos, motor RF largo segunda medida standard, vendo juntos o por separado. Buen precio. Angel Pini 4647 Caseros de 13 a 17 hs.

Vendo **FIAT 600** std mejorado OK de primera fierros: bamse fades, palogi, escapes, silens, etc. Listo para largar. Tomo auto. Serrano 1552, Cap. 71-3132 de 9 a 21 hs.

Vendo o permuto **FIAT "07"** carrocería completa motor desarmado, gomas, trailer "muy bueno" llamar a Eduardo 0225-21022, ideal cate. interior.

Vendo **FIAT 128 1300 cc TURISMO CLASE DOS** impecable. Motor nuevo, listo para largar, mecánica Pardo. Acevedo 65, Cap. Fed. Propiedad de Marcelo Caputo. Tel. 854-5022.

Vendo **FALCON TC** completo, listo para largar, buenos fierros, 10 ruedas, cantidad de repuestos. Otro block semiarmado ₳ 35.000. Acepto autos en parte de pago. Tratar señor Miguel 766-3790, dejar mensaje.

Vendo **FORMULA RENAULT TULIA XXI EX BESSONE** listo para largar, 2 motores Berta Reybet, caja Meriggi R5 0 km. Todas las relaciones, gomas lluvia armadas. Acepto permutas. 683 0137 2753.

Vendo **FALCON TC** completo, listo para largar, buenos fierros, 10 ruedas y cantidad de repuestos. Acepto autos en parte de pago ₳ 35.000. Llamar señor Miguel 766-3790 de 20 a 24 hs.

Vendo **GORDINI** Nº 8 Ranquin B.3. urgente por cambio de categoría. Llamar Tel. 19 preguntar por Ariel, Garre, Pcia. Bs.As.

FORMULA DOS CRESPI CHASIS ₳ 1.800. Caja con relaciones ₳ 1.800 motor Fiat 125 ₳ 1.200. Dos carburadores Weber 48/48 verticales con múltiple italiano ₳ 1.400. Av. 101 (Ruta 8) Nº 3378, San Martín. Tel. 752-7220.

Vendo permuto **TC 40** Sudeste Bs. As. Chevrolet 3 litros, 4 frenos disco, pallers flotante, 2 relaciones cortas, buenos fierros con y sin mecánica. Tratar Tel. 2-9651 Tandil Prov. Bs. As.

Vendo **MOTOR FIAT 600** libres 850, tapa carburador, bomba agua, todo de Coco Perez, leva Pacione, pistones Sural, también burada competición y caja ZF importada. Tel. 666-2207.

Oscar Fineschi vende o permuta su **128 CLASE 2** mecánica Garófalo 4ta. coronación, listo para largar. Llamar al 253-2261.

Vendo **FIAT 600** libres 1.000 cc semi terminado chapa y pintura 10 puntos, motor sin armar completo líquido. Total ₳ 1.500 Pedro Lagrave 1366, Pilar, Buenos Aires.

Daniel Cingolani vende su **ACTUA CHASIS F-R TULIA XXI** Tel. 0317-3358 ó 0317-2757.

Ruben Del Campo: Vende **RENAULT 12 RALLY MOD 1986** C/3 carreras. **RENAULT 12 1985** c/7 carreras y Renault 12 1982. Todos listos para largar, totalmente equipados, con Atención 1ª carrera.

Ruben Del Campo: Vende **2 MOTORES RENAULT 12** P/Rally y **MOTOR RENAULT 12 STD** 2 cajas Rally 1 caja Meriggi Ptes. traseros y U. Repuestos. Tel. 253-6310 de 14 a 19 Hs o Mitre 1075 Quilmes.

Vendo **KARTING BREKART DAP** poco uso. Juntos o por separado. Tel. 67-6687 o 431-1858. Avenida Rivadavia 10574 Capital Federal.

Vendo permuto **FORMULA CINCO** con dos motores Zanella 200 freno y suspensión independiente en las cuatro ruedas con diferencial, tres juegos de gomas Filter, ocho llantas. Llamar a Tel. 620-2500.

Vendo o alquilo, **FORMULA RENAULT DEPAC 84**, motor Lui, trailer. 0362-23653.

Vendo **FIAT 600** S. Mejorado. Dos motores. 53-1682/553-3521.

Vendo **CHASIS ANDUJAR F-2**, pontones efecto suelo, caja Sáenz de 5a, ocho llantas Estilo, v. Arredondo 3142. Tel. 552-8159.

PEUGEOT 504 TN preparado para Rally Grupo "A". Tel. 797-7056.

FIAT 600 Standard Mejorado. Listo para largar; auto de punta (fue campeón de la categoría con Baldinelli). Totalmente a nuevo: mecánica excelente. Serrano 1550, Tel. 71-3132.

RENAULT 12 de Rally. Autoblocante, caja corta tifec, tapa completa y leva Berta. Jaula y butacas Fades; 10 llantas c/cubiertas, repuestos, etc. Tel. 58-1908.

KARTING COMPETICION chasis Panther, motor RF 2da. medida, con motoplat: carburador, escape (base) juntos o por separado Angel Pini 4647, Caseros de 13 a 17 hs.

Vendo **FORMULA RENAULT TULIA XXI** Ex Bessone, listo para largar, 2 motores Berta Reybet, caja Meriggi R5 0 km., todas las relaciones, gomas lluvia armadas. Acepto permutas. 683 0137 2753.

PEUGEOT 504 TN reforzado de fábrica modelo 84 listo para largar. Suspensión pista y rally, varias cubiertas. Tel. 89-7879 2961 de 9 a 18 hs., Roberto Lustic.

KARTING para Internacional o Juniors, chasis Panther, motor RF con Motoplat y carburador, juntos o por separado. Angel Pini 4647, Caseros de 13/17 hs.

2.0 AUTOMOVILES —VENTA—

Vendo **COUPE FUEGO 1984** blanca, impecable 25.000 km reales con o sin equipo Berta, grupo 1 única por su estado. Avda. Belgrano 2685 de 8 a 16 hs Capital Federal.

Vendo **COUPE FUEGO 1984** blanca, impecable 45.000 km. reales con o sin equipo Berta grupo 1 única por su estado. Belgrano 2655 de 8 a 16 hs. Cap. Fed. 93-0418.

COUPE TAUNUS 1978 verde jungla muy buena. Pasacassette, llantas magnesio, cubiertas radiales. Ver sábado/domingo, Martín Miguens 6024, Villa Bosch, Buenos Aires. Lunes a viernes Tel. 760-0698 Sr. Eduardo. ₳ 5.000.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION —VENTA—

Permuto vendo **COUPE FORD 1938** motor Falcon 221, caja de cuarta, freno a disco. Joya. Sólo para entendidos. Papeles al día. Ver Feria del Automóvil, Hipólito Irigoyen 13096. 294-5042, Adrogué.

Vendo para colección **FORD A VOITURETTE MODELO 1928** papeles al día buen estado. Tratar con Oceano Calcagno, Rivadavia 255 (6050), General Pinto, Buenos Aires.

Solamente para coleccionistas vendo **CUPE FORD 35** impecable 95% original. Av. José M. Moreno 969, preguntar por Emilio.

Vendo **CHASIS CUPE MERCURY 1946** restaurado a nuevo con piezas originales. Dos carrocerías. Accesorios completos. Dos motores Ford V8 100 HP. Repuestos. Llamar sábado o domingo 791-9302.

Vendo **FORD 1931** pintura, tapizado, instalación eléctrica nueva, sedan cuatro puertas. Funciona perfecto.

Vendo o permuto **CUPE FORD 1941** mecánica F-100 color negra, muy buena, butacas instr., gomas nuevas, papeles al día. Vera Corro 615 Villa Lura, capital. Tel. 69-1506.

Permuto, vendo **COUPE FORD 1938** motor Falcon 221, caja cuarta, frenos a disco, única, solo para entendidos. Ver "Feria del automóvil", Hipólito Yrigoyen 13096, Tel. 294-5042, Adrogué, Provincia Bs. As.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



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

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE —VENTA—

MOTOR HOME M. BENZ 608D Carrozada 83, chasis 76 nueva sin uso, gomas nuevas, 2 auxilios, motor 11.000 kms. equipada. Acha 4255, Capital 541-2593. Acepto auto en parte pago.

Vendo permuto **JEEP 4 x 4 MOTOR FALCON 221**, frenos a disco, toma de fuerza Malacate mecánico cubos mágicos, capota de chapa desmontable. Perfecto estado, radio y calefacción. Tel. 601-7044 Cap.

JULIETTA CRESPI modelo 76 convertible, mecánica R-12, palanca piso, Pionner, ecualizador, 4 parlantes, cubiertas radiales, antena eléctrica muy buen estado. Urgente Tel. 432-4457 Sr. Daniel.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS —VENTA—

Vendo dos **CARBURADORES TILLOTSON**, nuevo, 3 bielas, 3 jaulas, 3 pistones, 3 juegos de aros todo orig. I.A.M.E. p/motor TT27. V. Arredondo 3142. Tel. 552-8159.

CARBURADOR HOLLEY para Falcon 3.0., nuevo, sinuso ₳ 45. Tel. 782-5715 por la mañana.

CARBURADORES STROMBERG (dos) nuevos para motores de 6 cilindros: ₳ 10 cada uno. Tel. 782-5715 por la mañana.

CORONA Y PIÑON Ford '40 legítima USA. Impecable estado Tel. 782-5715.

Vendo cuatro **LLANTAS ESTILO** para Peugeot 14", tres agujeros tipo Mercedes, Solis 6120, Mar del Plata.

F.R.A. CHASIS TULIA XXI, rótulas Cicare, suspensión completa adicional, (3) trompas, (2) alerones, (3) baterías, (1) juego de lluvia, repuestos varios o permuto. Tel. 252-6920 Bs.As.

Vendo **DISTRIBUIDOR DULBECCO CHEVROLET** completo con cuenta vueltas mecánico, listo para colocar, bobina Malloy, tapa nuevo sin uso, embragues completos. Por favor curiosos abstenerse Tel. 290-0619. Llamar de 13 a 15 hs.

Vendo o permuto **TREN DELANTERO W** Mod. 62 con caja de dirección, platos de freno, puntas de eje, cintas, campana y extremos, por repuestos o llantas y cubiertas para STD Mej. French 2177, Beccar. Tel. 747-7254 de 13 a 14 hs.

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 112

18 de junio de 1986

Fórmula IES 3CV Competición en Buenos Aires

ALTAMIRANO, TRAS UN CARRERON

El sábado 31 de mayo, gambeteando a las máquinas del TC 2000 y la Fórmula Renault Argentina y Entrecor, salieron a la pista del circuito Nº 7 del autódromo, los muchachos de **IES 3CV**, quienes con 35 autos produjeron un espectáculo de primera para aquellos que aún no se habían retirado de nuestro máximo coliseo tras las pruebas de clasificación de las categorías nacionales.

En el veloz trazado del circuito Nº 7 (2.640,85 metros: recta, curvón, Ascari, horquilla) la punta fue disputada a cara e'perro entre los hermanos Nelson y Carlos Gianetto, Horacio Begué y Carlos Altamirano, quienes llegaban a la horquilla en un trencito de a cuatro que viajaba –chupada mediante– a 140 kms. por hora. Los cuatro ocuparon la punta en algún momento, pero Altamirano, en pícara jugada, se quedó a último momento con la victoria.

1º Carlos Altamirano (Tigre), 11m18s36/100 a 112,118 km/hora de promedio; 2º Nelson Gianetto (Tigre), 11m18s82; 3º Horacio Begué (Tigre), 11m19s02; 4º Carlos Gianetto (Tigre), 11m20s21. Record de vuelta para Altamirano, a 114,708 kms/hora. **Campeonato**: N. Gianetto, 67 puntos; Rivanegra, 60; Villamor, 51; C. Gianetto, 44 y Begué, 36.

(Informe de Carlos R. Varela)



*Juan Carlos "El Lince" Avalle y Blas Rifondale, debutaron con un triunfo en Primera Categoría, en ocasión de la prueba organizada por el Club Regularidad Rosario. En **Segunda Categoría**, ganaron José Luvino-Ana Alonso (Fiat 125) mientras que en Novicios lo hicieron Héctor Clarino-Gianni-Picito (Peugeot 504). En la foto vemos a Avalle y Rifondale con la brenki R-12 de que se valieron en la oportunidad.*

Sport APAS, Fiat 600 TN, Limitada 31 y F-07 en Abasto

UN CENTENAR DE AUTOS EN LA ESTANCIA

Totalizando noventa y seis máquinas, las categorías **Fórmula 07, Limitada 31, Fiat 600, Turismo Nacional** y **Sport A.P.A.S.** se presentaron el domingo 1º de junio en el circuito de **Estancia Chica**, con la organización de la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata.

Sport A.P.A.S. se llegó por primera vez al circuito de Abasto, realizando una final a 12 giros, en la que se impuso Francisco Antonino con comodidad, una vez que se retrasara Albamonte con problemas de suspensión, destacándose la tarea realizada por Junqueras quien luego de retrasarse por un trompo en el inicio, recuperó hasta obtener el tercer puesto.

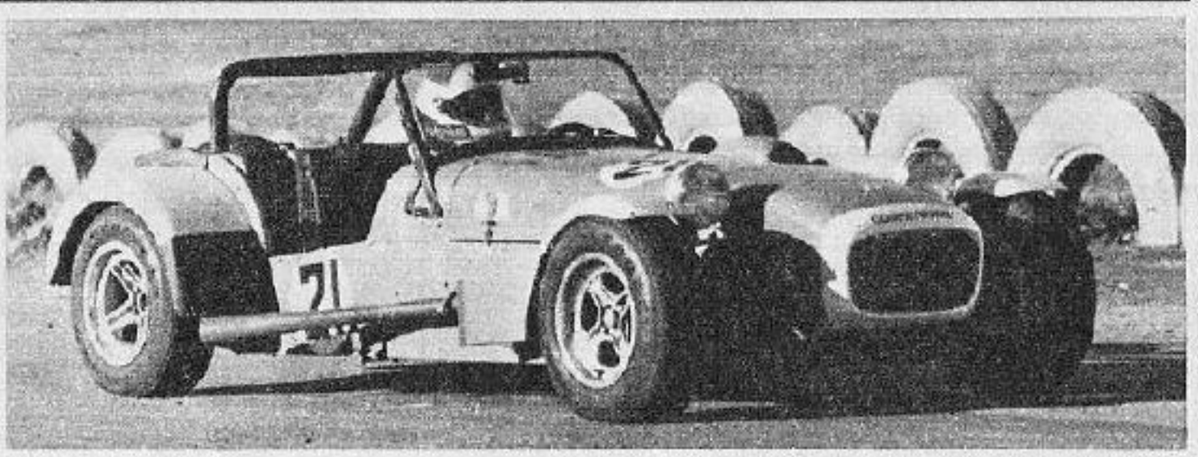
Clasificación Sport APAS: 1º Francisco Antonino (Lotus MK7) 10m1s9/10 a 107,659 km/h; 2º Alejandro Santos (Lotus MK7), 10m17s7; 3º Fernando Junqueras (Lotus MK7), 10m21s6; 4º Carlos Voraghini (Lotus MK7), 10m24s7; 5º Ricardo Albamonte (Lotus MK7); 6º Pedro Gómez (Lotus MK7), 10m37s3. El mejor registro lo estableció Antonino en la tercera ronda, empleando 49s6/10 a 108,871 km/h.

Fiat 600 Turismo Nacional: Omar Marchese, en forma brillante, aumentó la ventaja en el campeonato. Se adjudicó la competencia, superando a Raúl Muñiz y Jorge Abad, quienes le ofrecieron dura lucha hasta la deserción del primero en la undécima ronda, a lo que se agregó la desclasificación de Abad en la revisión técnica por diferencias en un pantógrafo de suspensión.

Clasificación 15v: 1º Omar Marchese (Sarandí), 12m17s6/10 a 109,815 km/h; 2º Oscar Pereyra (Berisso), 12m27s2; 3º Antonio Masso (Sarandí), 12m29s3; 4º José Boriani (La Plata), 12m34s2; 5º Gabriel Medrano (La Plata), 12m35s; 6º César Pérez Petit (Bernal), 12m35s3; 7º Antonio Berraso (La Plata), 12m38s7; 8º Jorge Novoa (La Plata), 12m41s5; 9º Ricardo Francisconi (Quilmes), 12m44s; 10º Jorge Piccini (La Plata), 12m44s8.
Campeonato: Marchese 70 puntos, Medrano 41, Abad y Masso 40, Piccini 33 unidades.

Limitada 31: Completando un record de siete triunfos consecutivos (tres de ellos en Limitada Belgranense), Horacio Lloveras y su Chevrolet 4 llevaron a Ranelagh un nuevo trofeo, aunque quizás éste haya sido el más difícil, puesto que Núñez, con problemas de carburación y Spinella con inconvenientes de transmisión, pudieron seguir el ritmo del hasta ahora patrón de la fórmula, a quien esta vez ayudó la desgracia ajena.

Clasificación final 15 vueltas: 1º Horacio Lloveras (Chevrolet 4-Ranelagh), 12m35s3/10 a 111,986 km/h; 2º Alfredo Núñez (Jeep-Sarandí), 12m41s8; 3º Norberto Spinella (Jeep-Sarandí), 12m51s6; 4º Miguel Pascual (Jeep-Sarandí), 13m13s7; 5º Jorge Rea (Jeep-La Plata), 13m15s9; 6º Carlos Cognetti (Jeep-La Plata), 13m20s8; 7º Ricardo Pérez (Jeep-Ezpeleta), 13m22s4; 8º Carlos Bustos (Jeep-La Plata), 13m23s9; 9º Juan Smatrala (Jeep-San Francisco Solano) y 14 v.; 10º Guillermo Orecchia (Chevrolet 4-Berazategui) 14 v.



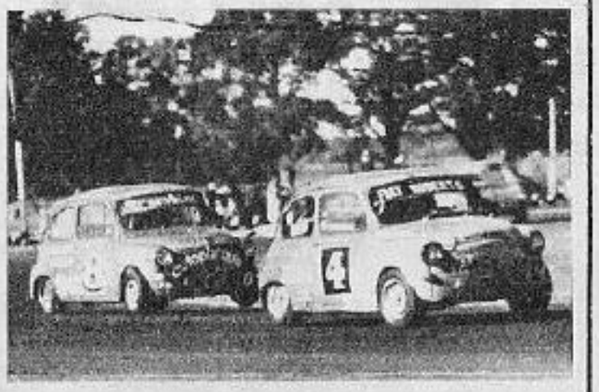
Francisco Antonino ganó la de Sport APAS con su Lotus MK7 con motor VW 1.8.

Campeonato: Lloveras 36 puntos, 2º Dolcini 19, 3º Spinella 17, 4º Núñez 12, 5º Pérez 11.

Fórmula 07: Por segunda vez en su historial, esta fórmula se presentó en el asfalto del circuito de Abasto, mostrando en la oportunidad mayor adaptación por parte de los pilotos al nada fácil trazado de 1.400 metros. No tuvo inconvenientes ni contrincantes Nicieza en las quince rondas, por lo que se alzó con los veinte puntos del triunfo, mientras que detrás de él no sucedía lo mismo en los restantes puestos puntables donde Díaz, Romanó, Cacaviello y Spandel sudaron la "gota gorda" para llegar bien colocados.

Clasificación final 15 vueltas: 1º Carlos Nicieza (Renault-C F), 12m32s1 a 107,698km/h; 2º José Díaz (Renault-Lanús), 12m42s1; 3º Héctor Romanó (Fiat-Lanús), 12m47s9; 4º Carlos Cacaviello (Renault-C F), 13m3s9; 5º Máximo Spandel (Fiat-Lanús), 13m5s1; 6º José Santana (Fiat-C F), 13m10s1; 7º Enrique López (Fiat-Lanús), 13m27s1; 8º Rubén Gendre (Fiat-C F) 14 v.; 9º Carlos López (Fiat- C F) 14 v; 10º Enrique D'Amelio (Fiat- C F) 14v. **Campeonato:** Santana 84 puntos, Nicieza 61, Spandel 36, Díaz 35, Caselli 26 unidades.

(Informe y fotos: Carlos R. Varela)



Marchese peleando con Trombini en la serie. Luego, ganó la final de Fiat TN.

Abrumadora la diferencia que hizo Nicieza a sus seguidores en F-07.

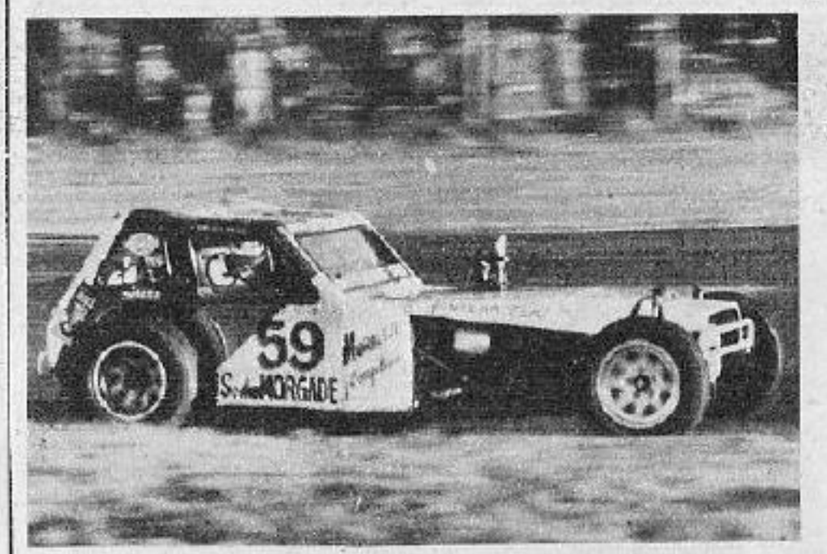


ACTIVIDAD ZONAL

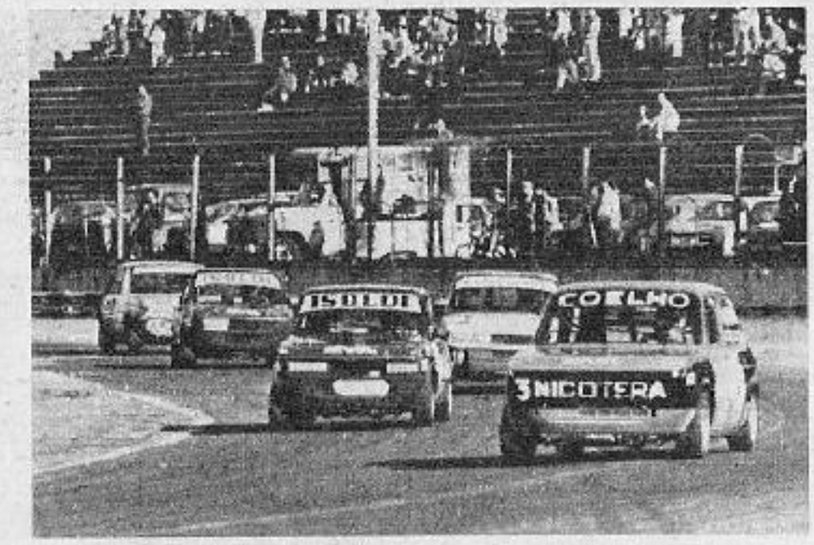
Año III N° 112 — 18 de junio de 1986

Spazio CL y TC del Oeste en Buenos Aires

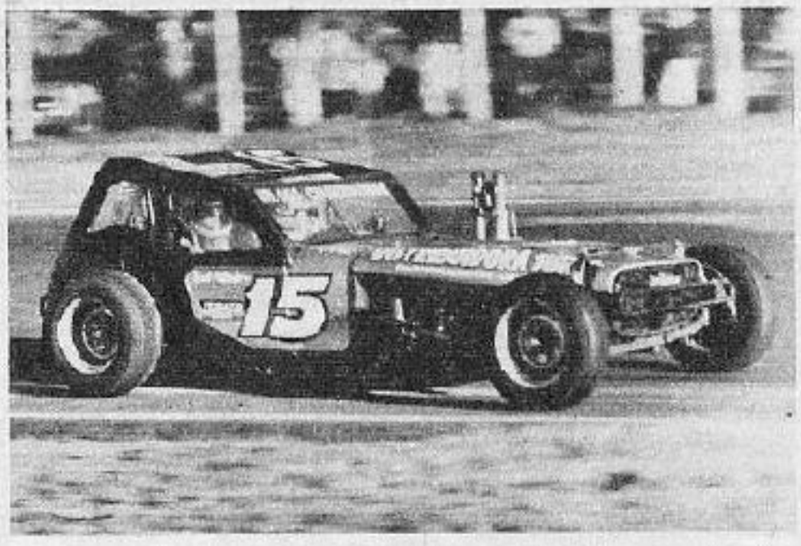
JORGE ISOLDI, CON EL ESPACIO JUSTO



Oscar Alvarez fue primero en la Clase "B" (promocional) del TC del Oeste.



La lucha por la punta entre los Spazio se mantuvo hasta el final. El que viene segundo es el ganador, Jorge Isoldi.



Jorge Segade Sánchez fue segundo en la clase mayor del TC del Oeste. Ciccale, el campeón, fue otra vez inalcanzable

Con la organización del Vicente López Automóvil Club, en el circuito n° 7 del Autódromo de Buenos Aires, el que cuenta con una cuerda de 2.640,85 metros, se presentaron las categorías **Turismo Carretera del Oeste clases "A" y "B"** *y* **Spazio** *de la Asociación Standar Mejorado, en su primera presentación oficial.*

***Turismo Carretera del Oeste** realizó una sola final con ambas clases a 16 giros, mostrando al numeroso público presente (recordemos que se compartió el escenario con las categorías nacionales TC 2000, Fórmula Renault y Fórmula Entrecor) su gran potencia y velocidad.*

***Clasificación Clase "A": 1° Armando Ciccale (Soprana-Chevrolet San Miguel) 17m 11s 9/100 a un promedio de 147,526 km/h;** 2° José Segade Sánchez (Calvo-Chevrolet Monte Grande) 17m 16s 6; 3° Oscar Duarte (Duarte-Chevrolet Libertad) 17m 19s 88; 4° Carlos García (Oyhanart-Chevrolet Carapachay) 18m 9s 40; 5° Oscar Piccoli (Piccoli-Ford Gral. Rodríguez) 18m 10s 27; 6° Roberto Fabret (Soprana-Chevrolet Zárate) 15v. **Campeonato:** Ciccale 90,50 ps; Usandizaga 66,50; Fernández 53,50; Piccoli 47,50.*

***Clase B: 1° Oscar Alvarez (Balaguer-Chevrolet Villa Ballester) 17m 41s 9/100;** 2° Julio Ottati (Ottati-Chevrolet Merlo) 17m 42s 13; 3° AntonioFaranna (Calvo-Chevrolet Carapachay) 17m 47s 71; 4° Agustín Dópico (Soriano-Chevrolet Caseros) 17m 48s 40; 5° Alfredo Ramos (Ramos-Chevrolet Monte Grande) 15v; 6° Alfredo Cocucci (Cocucci-Chevrolet José C. Paz) 15v. **Campeonato:** Alvarez 74,50; Ottati 70,50; Dópico 60; Campos 36; Faranna 31,50 puntos.*

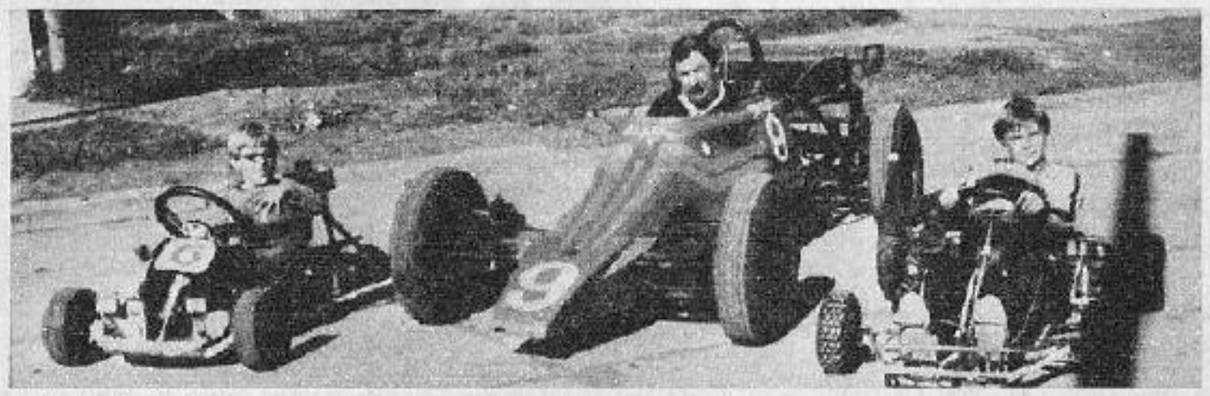
*En **Spazio GL Standard Mejorado:** en su presentación oficial se alistaron 16 máquinas, lo que promete en un cercano futuro una categoría sumamente interesante y con gran cantidad de inscriptos en todas sus competencias. El espectáculo brindado por estos primeros cultores fue por demás interesante, teniendo en la mayor parte de la competencia cuatro aspirantes a la victoria, definiendo en la última curva entre Isoldi y Lépore en forma brillante. No sólo en la punta se luchó, sino que un poco más atrás, también se libró un interesante duelo entre Passarelli, Clement, Ramogida y Quatrocchi.*

***Clasificación final** 15 vueltas: **1° Jorge Isoldi, 18 m 31s 82/100 a 128,263 km/h;** 2° Víctor Lépore 18m 32s 42; 3° Fabián Isoldi, 18m 38s 82; 4° Marcelo Lombilla 18m 43s 80; 5° Gastón Clement 18m 50s 61; 6° Armando Passarelli 18m 50s 85; 7° José Ramogida 18m 51s 2; 8° Alberto Quatrocchi 18m 52s 4; 9° Roberto Maldonado 18m 52s 23; 10° Daniel Cortesse 19m 19s 42.*

(Informe y fotos de Carlos R. Varela)

Karting del Sur de Córdoba en Laboulaye

GALVAN EN GRANDES Y SARRICOLEA EN CHICOS



A la izquierda, Adolfo Sarricolea; a la derecha su hermano Lucas. El "calado", en el medio, es el papá de ambos que corre en Fórmula Laboulayense.

***Laboulaye, Cba.** — Se corrió aquí el 25 de mayo la segunda competencia del campeonato de **Karting del Sur de Córdoba**, fiscalizado por el Moto Kart Club de Jovita. El circuito de tierra compacta, de 580 metros, fue rodeado por un público numeroso.*

*Las **categorías 125 y 180 cc** (que corren en forma conjunta, pero otorgan puntaje por separado) tuvieron dos series (ganadas por Raúl Peluccio y Carlos Alemán) y la final a 20 vueltas. En ella, tras una dura lucha se impuso el venadense Galván, quien por muy poco superó a sus escoltas.*

***125 y 180 cc: 1° Oscar Galván (Venado Tuerto, SF) a 68,859 km/hora;** 2° Gabriel Junquera (Jovita, Cba.); 3° Carlos Alemán (Germania, BA); 4° Raúl Peluccio (Rufino, SF); 5° Horacio Lo Valvo (Venado Tuerto, SF); 6° Juan C. Vairoletti (María Adelia, Cba.); 7° Osvaldo Odovero (Gral. Levalle, Cba.); 8° Jorge Abella (Gral. Levalle, Cba.) 9; 9° Oscar Rivieri (Jovita, Cba.); 10° Rogelio Santi (Venado Tuerto, SF).*

*En **Promocional**, donde corren chicos de hasta 12 años, Adolfo Sarricolea consiguió su primera victoria. Picó en punta en la final y tuvo serenidad para mantener a raya a sus seguidores, que no lo dieron tregua. En las series habían prevalecido Fernando Cabodevilla y el mismo Sarricolea.*

***Final Promocional: 1° Adolfo Sarricolea (Laboulaye) a 61,319 km/hora.** 2° Fernando Cabadevilla (Rufino, SF); 3° Paul Jurne (Laboulaye, Cba.); 4° Daniel Zoppi (Charlone, SI.); 5° Fabián Abatedaga (Jovita, Cba.); 6° Federico Cuello (Rufino, SF); 7° Lucas Sarricolea (Laboulaye, Cba.).*

(Informe y foto de Héctor J. Soria)

TC Bonaerense en Merlo

DE LA "A" A LA "D",

Merlo, BA — En la sexta fecha del campeonato de **TC Bonaerense**, disputada en el circuito del Bosque, Merlo, se presentaron las cuatro clases que integran esta categoría zonal de la Federación N° 1. En las cuatro clases se realizaron el 25 de mayo series a 7 vueltas al circuito de 1.580 metros y finales a 14.

En la Clase **"A"** ganaron las series Natalio Ciccia y René Tornatore. En la final, Ciccia ganó de punta a punta, de acuerdo con el siguiente detalle: **1° Natalio Ciccia (Chevrolet/San Antonio de Padua) 14m 10s 49/100 a 93,630 km/h;** 2° Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 14m 14s 50; 3° "Puerta-Rendina" (Chevrolet/Munro); 4° "Villa-Villa" (Falcón/Buenos Aires); 5° Guillermo Rico (Dodge-Avellaneda); 6° Alberto García (Torino/Buenos Aires). **Campeonato**: Ciccia, 146 puntos; Wagner, 102; "Puerta-Renadina", 87.

Clase "B": ganaron en las series Bruno Stranges y José Scatizza. En la final, Stranges y Carlos Pietranera tuvieron una lucha tan caliente por la punta, que se fueron de pista, lo que aprovecharon Scatizza y Margaride. **Clasificación: 1° José Scatizza (Falcon/San Miguel) 14m 01s 49/100 a 94,744 km/hora;** 2° "Margaride-Albertini" (Dodge/Castelar) 14m 02s 16; 3° Francisco Amato (Chevrolet/Merlo); 4° Guido Di Nella (Dodge/Lomas del Mirador); 5° Roberto Peón (Chevrolet/José C. Paz); 6° Carlos Pietranera (Chevrolet/Ituzaingó). **Campeonato**: Scatizza, 122 puntos; Stranges, 122; Margaride y Amato, 81.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FR Cordobesa, F-5 Cordobesa y Entrecor

CAMPEONES CORONADOS EN CORRAL DE BUSTOS



De izquierda a derecha, el subcampeón Juan Menta, el campeón Luis A. Pezza y Augusto Guenier, las figuras cumbres de la Fórmula Renault Cordobesa en 1985 **(Foto Acuario)**.



El campeon de la F-5 Cordobesa (la de los motores de 3 litros) Miguel A. Fabbro, con el subcampeon Dante Falco. Ausente, Oscar Ruani, tercero **(Acuario)**.

Guatimozín, Cba. – *El Club Social Corralense, de Corral de Bustos, organizó y llevó a cabo brillantemente la* ***cena de coronación*** *en honor de los campeones de tres categorías zonales:* ***Fórmula Renault Cordobesa, Fórmula 5 Cordobesa (tres litros) y Entrecor,*** *ésta en el que fue su último año antes que se la elevara a la jerarquía nacional.*

En la ***Fórmula Renault Cordobesa*** *fueron galardonados el campeón* ***Luis A. Pezza,*** *de Villa Eloísa (SF), piloto de la Peña Arteaga, quien corrió en un chasis Fauro, con mecánica de Mario Riva, de Casilda. Subcampeón fue* ***Juan E. Menta,*** *de Inriville (Cba.), también con chasis Fauro y mecánica de Pou, de Leones. Tercero fue el veterano* ***Augusto "Bochi" Guenier,*** *de ésta, con chasis y motor de Oreste Berta.*

En la ***Fórmula 5 Cordobesa,*** *el campeón fue* ***Miguel Angel Fabbro,*** *de Canals (Cba.), con motor Falcon y mecánica de Iparraguirre. Subcampeón fue* ***Dante Falco,*** *de La Etruria (Cba.), con motor Tornado y preparación de Falco, mientras que el tercero,* ***Oscar Ruani,*** *representó a Monte Buey, con motor Tornado y mecánica de Borgiani.*

En cuanto a la ***Fórmula Entrecor,*** *en la que fue su despedida de la Federación Regional N° 5, el podio fue asignado a* ***Osvaldo Massei*** *(Marcos Juarez, Cba.),* ***Miguel Angel Konjuh*** *(Los Molinos, SF) y* ***José Luis Di Palma*** *(Arrecifes, BA). Este último empero no se hizo presente en la fiesta.*

(Informe de Orlando José Delena)

Fórmula Renault Pampeana en Huinca Renancó

LAVIN, HASTA EL FIN; DAHIR, HASTA EL ACCIDENTE



Juan J. Lavín, aprovechó la oportunidad y ganó en Fórmula Renault Pampeana.



Carlos Dahir, campeon del año pasado, iba ganando cuando un accidente lo obligó a suspender la carrera de Promocional.

Merlo, BA – El domingo 1° de junio la gente de la **Fórmula Renault Región Pampeana** viajó hasta **Huinca Renancó** en el sur cordobés, donde cumplió con la segunda fecha de su calendario 1986, en la que tuvo de "parlenaire" a otra categoría de La Pampa, la **Promocional 850**. Se corrió sobre un circuito de tierra de 1.400 metros de longitud, en el que el compactado deficiente hizo que se le levantara mucho polvo, lo que incidió en el rendimiento de algunas máquinas e incluso en la seguridad, como veremos a su turno.

En **Fórmula Renault** se disputaron dos series a 12 vueltas y una final a 25. En las baterías vencieron Carlos Maldonado (Poggi/Victoria, LP) a Hugo Guerediaga y Hugo Gómez, en la primera, mientras que en la segunda el triunfador fue Juan J. Lavín, quien prevaleció ampliamente sobre Adolfo Ré y Carlos Olamendi.

En la **final**, Maldonado venía muy bien en la punta hasta que su auto recalentó (posiblemente radiadores tapados por tierra) faltando sólo dos vueltas, con lo que Lavín se encontró puntero cómodo y, tras dos vueltas, vencedor.

Final, FRRP: 1° **Juan J. Lavín (Crespi/V° Huidobro, Cba.)** 18m 18s 54'100 a 114,697 kms/hora; 2° Hugo Gómez (Crespi/Int. Alvear, LP) 18m 33s 72; 3° Miguel Bongiovanni (Crespi/Huinca Renancó, Cba.); 4° Carlos Olamendi (Crespi/Gral. Pico, LP); 5° Víctor Garmendia (Crespi/Miguel Cané, LP), y 6° Carlos Giavedoni (Crespi/ Gral. Pico, LP). **Campeonato**: Lavín, 18 puntos; Maldonado, 13; Olamendi, 8; Guerediaga, Bongiovanni y H. Gómez, 6 puntos.

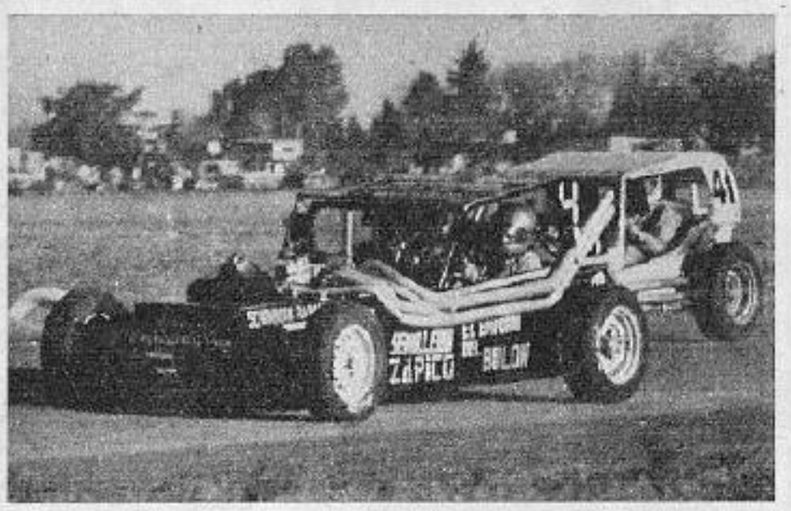
En **Promocional 850 Pampeana** se hicieron dos series a 5 vueltas (ganadas por Nelson Valderrama y Carlos Dahir). La final estaba pactada a 20 vueltas, pero un múltiple accidente hizo que se cortara en la vuelta N° 5. Hasta ese momento estaba Carlos Dahir (Fiat 600/Santa Rosa, LP) primero cómodo, escoltado a gran distancia por Luis Alberto Alvarez (Fiat/Gral. Pico, LP) y Edgardo Deanna (Fiat/Anguil, LP). Fue entonces cuando en plena recta de boxes se tocaron las máquinas de José Parra (local) con la del pampeano Hugo Abel Perano. El Renault de este último se proyectó a la zona de boxes, embistiendo a gente que estaba (mal) ubicada allí. Luego de prestarse auxilio a los accidentados, se resolvió dar por concluida la reunión.

(Informe y fotos de Héctor Ocampo)

CICCIA, SCATIZZA, ORLANDO Y DO SUME



Carlos Orlando sacó un campo al segundo en la Clase "C".



En la "D", Almeida Do Sume le ganó a Gianni, que aparece tras él.

En la **Clase "C"**, hubo tres series. Eduardo Pazos, Manuel Farías y Carlos Orlando triunfaron en ellas. En la final el dominio de Orlando fue total, y se registró este resultado: 1° **Carlos Orlando (Falcon/Gral. Rodríguez) 14m 24s 42/100 a 92,121 km/hora.** 2° Eduardo Pazos (Falcon/San Fernando) 14m 39s 53; 3° Carlos Abraham (Falcon/Pilar); 4° Julio Fernández (Chevrolet/San Fernando); 5° Alfredo Kubisen (Torino/Florida), y 6° "Arossa-Ingino" (Chevrolet/José C. Paz). **Campeonato**: Orlando 125 puntos; Farías, 119; Pazos, 74.

En la **Clase "D"**, José Almeida Do Sume y Rubén Gianni ganaron las instancias previas. En la final se formó un trencito de seis autos, encabezado por Almeida Do Sume, el que se mantuvo así durante todo el desarrollo, que terminó con este resultado: 1° **José Almeida Do Sume (Chevrolet/Cañuelas) 14m 06s 84/100 a 94,028 km/hora.** 2° Rubén Gianni (Chevrolet/Cañuelas) 14m 09s 82; 3° Domingo Da Venda (Chevrolet/Monte Grande); 4° Elio Martínez (Chevrolet/Isidro Casanova); 5° Hugo González (Chevrolet/Ituzaingó), y 6° Néstor González Correa (Chevrolet/Merlo). **Campeonato**: Almeida Do Sume, 157 puntos; Da Venda, 115; Elio Martínez, 103.

(Informe y fotos, Héctor Ocampo)

Karting en Ushuaia

WALTER CARLOS GOMEZ ES EL CAMPEON

Ushuaia, T. del F – Tras diez carreras y cuando se acerca el riguroso invierno austral que impide la práctica de deportes como el **karting**, terminó el campeonato local con la consagración de quien fue el mas efectivo: **Walter Carlos Gómez (hijo)**, quien de las diez carreras ganó cuatro, salió segundo en dos y cuarto en otras dos.

Gómez, pese a su juventud, reveló en la pista prolijidad y trialdad para definir, lo que le augura un buen futuro en este tipo de manifestaciones deportivas ligadas a la mecánica. La preparación del kart fue responsabilidad de su padre, colaborando durante la temporada en la obtención del lauro La Boutique del Automóvil, Foto Color Stuggart y Rectificadora Morello Hnos.

La clasificación final del certamen, en el que todos compiten con motores Zanella 125 cc sin caja de velocidades, fue la siguiente (el nombre que sigue al del chasis corresponde al preparador):

Campeón Walter Carlos Gómez, h. (M-101/Gómez, p) 54 puntos; subcampeón Jorge Palavecino (M-101/Acuña) 43; 3º Salvador Pecorelli (M-101/Berti) 38; 4º José Pardo (M-101/Pardo) 25; 5º Victor Parra (M-101/Acuña) 21; 6º Carlos Bartizzaghi (M-101/Gómez, p.) 21; 7º Miguel Rosende (Condor/Acuna) 21;



Juan Carlos Gómez, hijo, campeón 1986 del karting de Ushuaia

8º Horacio Zerlner (Cóndor/Acuña) 14; 9º Mario Varas (M-101/Varas) 4; 10º Mario Pitura (M-101/Pardo 4. También están en el ranking Luis Giannazzo, Rubén Varas, Javier Calabressi, Jorge Pecorelli, Rubén Perrone y Jorge Catanea.

(Un pingüino)

TC Roqueperense en Roque Pérez

CASTELLANI Y FULCHER

Las Aromas, BA – Tras dos meses sin carreras, por el agua caída en la zona donde el **TC Roqueperense** desenvuelve su actividad, el 25 de mayo hubo carreras puntables para la categoría en el circuito El Orejano, de Roque Pérez, que tiene un recorrido de 1.900 metros en la cuerda. Organizó el Roque Pérez A.C. con la habitual fiscalización de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo, Zona Centro de la provincia de Buenos Aires.

En la **Clase "B"**, el veterano don Raúl Fulcheri mostró que tiene cuerda para rato: ganó la clasificacion, su serie (en la otra venció Aníbal Romero) y la final, que terminó con este resultado:

Clase "B", 18 vueltas: 1º **Raúl Fulcheri (Chevrolet/Pedernales) 21m 23s 66/100 a 95,913 km/hora**. 2º Aníbal Romero (Chevrolet/Navarro) 21m 25s 16; 3º Víctor Manzor (Chevrolet/Gral. Alvear) 21m 27s 31; 4º Juan Escalón (Chevrolet/Chivilcoy) 21m 33s 04; 5º Raúl Pascua (Chevrolet/Moquehuá) 21m 33s 84; 6º Rodolfo García (Chevrolet/XX) 21m 43s 52; 7º Daniel Bilo (Chevrolet/Lobos); 8º Juan J. Nasello (Chevrolet/Las Flores); 9º Oscar Palacezi (Chevrolet/XX); 10º Gustavo Bereciatu (Ford/Chivilcoy).

En la clase mayor, la "A", el lobense Pablo Sala (que está compitiendo también en FRA)

Campeonato Bonaerense de Rally

EN JUNIN SERA LA SEXTA



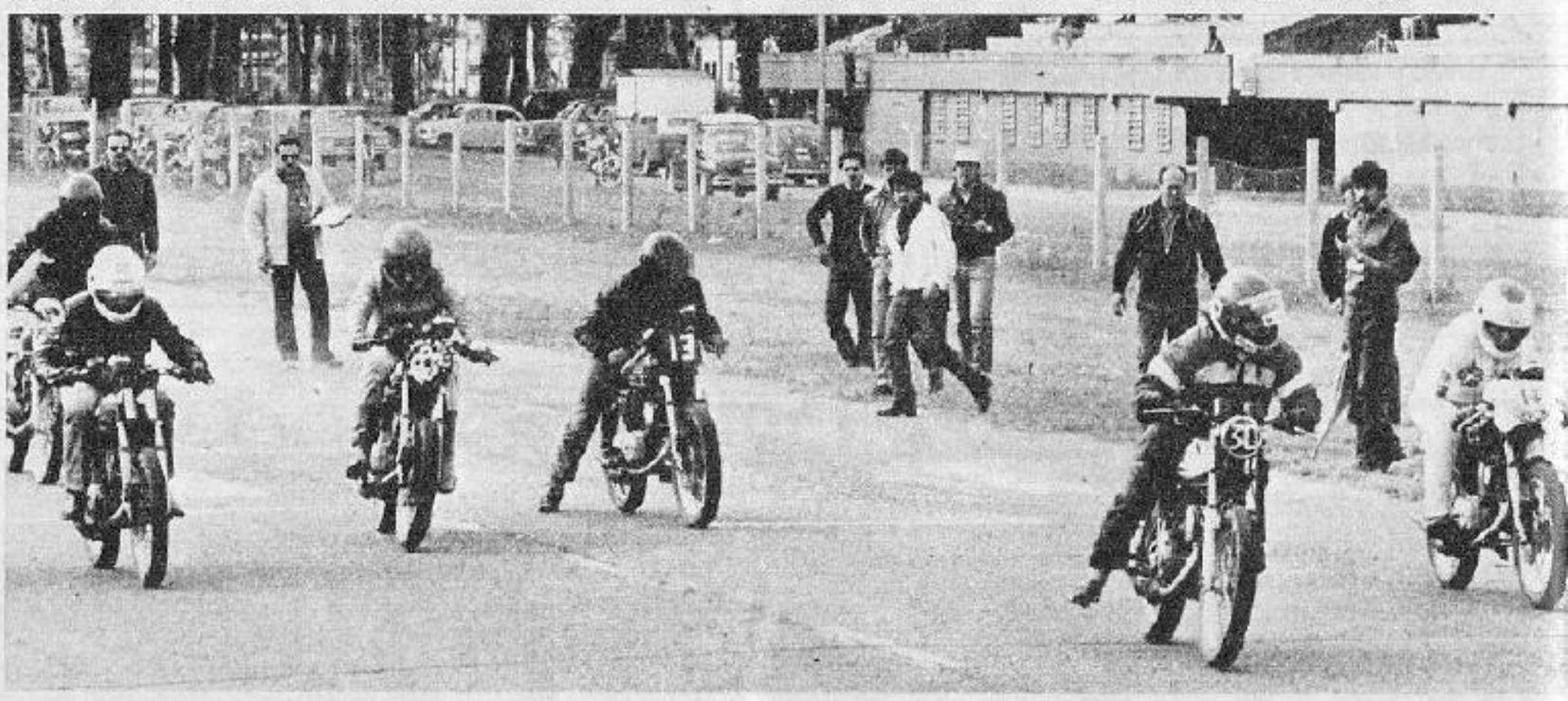
La sexta fecha del ***Campeonato Provincial (Bonaerense de Rally)*** *se disputará el* ***próximo fin de semana*** *en caminos aledaños a la ciudad de Junín, 260 km al oeste de la Capital Federal, con la organización de la Agrupación Eusebio Marsilla de esa localidad y la fiscalización de la Federación Regional Nº 1 (metropolitana).*

El ***sábado 21*** *se correrá la primera etapa, consistente en tres PP.CC. idénticos de 16,70 km cada uno, desde las 14 horas. El* ***domingo 22****, la segunda etapa constará de tres PP.CC. que se correrán en dos oportunidades cada uno, totalizando seis en la jornada y nueve en el total de la carrera. Estos PP.CC. dominicales tendrán 26,85 el primero y cuarto, 27,30 el segundo y quinto y 35,50 km el tercero y sexto.*

El rally comprenderá entonces 302,95 km, de los cuales 229,40 km serán los correspondientes a las pruebas clasificatorias (PP.CC. o primes). El puntaje a distribuir en las cinco clases participantes (1, 2, 3, 5 y 8) corresponde a la escala 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 y 1 para los 10 primeros.

Motociclismo en Tucumán

ANTONIO QUIROZ EN CUARTO DE LITRO



Largada de 125 cc Libre Preparación. Ganó Alberto Eccli, fuera de enfoque ***(Foto gentileza La Gaceta).***

San Miguel de Tucumán – En la tarde dominguera del 25 de mayo último, en adhesión a la efemérides patria, en el autódromo tucumano "Nasif Estéfano" (circuito de 1.650 metros), la **Asociación Tucumana de Motociclismo** hizo disputar otra fecha interprovincial de su calendario del corriente año, ante regular público y donde triunfaron **Alberto Eccli, Jorge Stejanovich, Antonio Quiroz, Rolando Giménez** y **Francisco Benítez**. Fiscalizó la Federación del Deporte Motor Nº 9, con el comisariato deportivo de **Enrique Del Pino**. Sus resultados generales, fueron **125 cc. libre preparación**, fórmula internacional, 10 vueltas: 1º **Alberto Eccli** (Tucumán/Kawasaki) 10m 44s 12; 2º José Pereyra (Tucumán/Yamaha); 3º Camilo Ferroni (h) (Tucumán/Yamaha); 4º Ramón Vildozs (Tucumán/Yamaha); 5º José Hernández (Tucumán/Yamaha).

205 cc. Nacional, 10 vueltas: 1º **Jorge Stejanovich** (Tucumán/Zanella) 10m 31s 72; 2º Alberto Eccli (Tucumán/Kawasaki); 3º José Sánchez, (Tucumán/Zanella); 4º Antonio Escandar (Tucumán/Zanella); 5º Camilo Ferroni (h) (Tucumán/Yamaha).

250 cc. Libre Preparación 12 vueltas: 1º **Antonio Quiroz,** (Zanella) 12m 20s 28; 2º Jorge Stejanovich (Zanella); 3º Juan Lara, (Zanella); 4º Santiago Juárez (Gilera); 5º José Sánchez (Zanella) todos tucumanos.

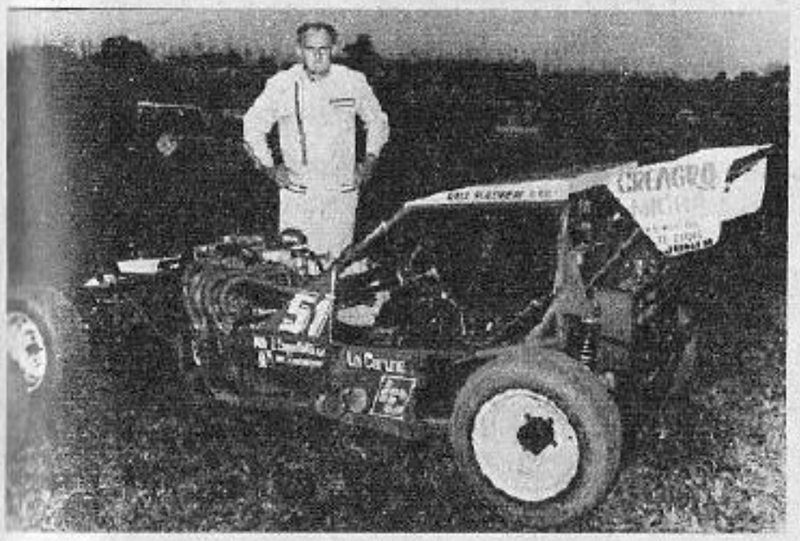
Categoría Speedway, 250 cc. Nacional, circuito 650 metros, 14 vueltas: 1º **Rolando Lito Giménez** (Tucumán/Gilera); 2º Victor Lobo (Concepción/Zanella); 3º Pedro Gálvez (Aguilares/Zanella); 4º Sergio Nieva (Concepción); 5º Pablo Valle (Chilecito, La Rioja, Zanella).

250 cc. Speedway Internacional: 1º **Francisco Benítez** (Catamarca/Yamaha); 2º Armando Ovejero (Catamarca/Yamaha); 3º Darío Ovejero (Catamarca/Yamaha); 4º Hugo Carrizo (Concepción/SSuzuki); 5º Pablo Valle (Chilecito, La Rioja/Zanella).

(Informe Harry W. Gray)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

I, CUANDO BAJARON LAS AGUAS



Don Raúl Fulchieri y su TC Roqueperense con el que ganó en Roque Pérez (Foto Gars).

ganó la clasificación a 99,375 km/hora de promedio. También ganó su serie, haciendo lo propio José Luis Borda. Pero en la final, Sala se quedó en la largada frustrándose así su gran posibilidad, ya que si bien pasó sexto en la vuelta inicial y desde ahí avanzó paulatinamente hasta casi sobrepasar en la última vuelta a Castellani, éste le ganó la carrera por una décima de segundo.

Final, Clase "A", 20 vueltas. 1° Jorge Castellani (Chevrolet/Ernestina) 23m 12s 12/100 a 98.267 km/hora. 2° Pablo Sala (Ford/Lobos) 23m 12s 22; 3° Ricardo Di Cunto (Chevrolet/Chivilcoy) 23m 22s 96; 4° Antonio Talosa (Ford/Chivilcoy) 23m 23s 40; 5° Arturo Simoncini (Chevrolet/Roque Pérez) 23m 24s 14; 6° Luis Elverdin (Chevrolet/Pedernales) 23m 35s 31; 7° Gerardo Vicente (Chevrolet/Elvira); 8° Elías Aversi (Chevrolet/Saladillo); 9° Rodolfo Pereiro (Chevrolet/Suipacha); 10° Guillermo Vezzosi (Chevrolet/Urdampilleta).

(Informe de Marcelo O. Devoto)

Midgets del Litoral en Humberto 1°

CALIGARIS CONTRA EL MUNDIAL



El multicampeón Raúl Caligaris, de la santafesina Ramona, volvió al triunfo en Humberto Primero. **(Foto Méndez).**

Rafaela, S.F. – El piloto de Ramona, Raúl Caligaris, se reencontró con el triunfo al disputarse el 1° de junio una prueba con puntaje para el zonal 1986 de Midgets del Litoral, ante apenas 1.500 personas reunidas en la localidad de **Humberto 1°**. La convocatoria de la Cámara Junior de dicha localidad tropezó con la "competencia desleal" de los encuentros por el Mundial de fútbol, presente en las pantallas de TV.

Omar Daniele fue el más veloz en **pruebas de clasificación**, a un promedio de 84,811 km/hora, seguido por Zenklusen, Operto, Caligaris, Giraudo y Jorge Daniele.

Las series fueron para Caligaris, Zenklusen y Jorge Daniele. Las semifinales para Caligaris y Omar Daniele.

La **final** debió largarse dos veces, ya que la máquina de Garbagnoli había quedado obstruyendo el paso tras la primera de ellas. Al partir nuevamente, Omar Daniele se mantuvo en la vanguardia, pero en la octava vuelta fue superado por Caligaris, quien fue vencedor con notable promedio. Esta es la 60° victoria del múltiple campeón.

Clasificación final: 20 vueltas al circuito de 425 metros: **1° Raúl Caligaris (VW 1500/Ramona, SF) 6m 10s 6 a 82,568 km/hora.** 2° Omar Daniele (Peugeot/Portena, Cba.) 6m 16s 8; 3° Gabriel Maletto (Fiat 125/Freyre, Cba.) 6m 20s 7; 4° Sebastián Operto (Peugeot/Rafaela, SF) 6m 21s 2; 5° Jorge Daniele (Fiat 125/Morteros, Cba.) 6m 21s 5; 6° Fabián Boscarol (VW 1500/Rafaela, SF) 6m 22s 3; 7° René Zenklusen (Peugeot/Rafaela, SF); 8° Víctor Ranzighio (Peugeot/San Francisco, California); 9° Osmar Garbagnoli (Fiat 125/Rafaela, SF); 10° Carlos Zanor (VW 1500/Zenón Pereyra, SF).

(Informe de Hugo V. Itevo)

H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3068, 6° Piso "B" Cap. (1187) - Tel: 86-6285

RESORTES ESPECIALES DE VALVULAS
ARBOLES DE LEVA
TODAS LAS MARCAS
Jose Raponi
COMPETICION
LEVAS RAPONI 761-1586
Avda. Mitre 198 - V. Martelli.
Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES
LUBRICANTES MITRE
YPF Esso Shell Castrol Agip
AGENTE OFICIAL BEL-RAY
COMPETICION
BATERIAS PRESTOLITE
AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO
88-9857 Envíos al interior

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.8"
GARANTIDOS
Brandsen 1123, San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583
Distribuidor en MAR DEL PLATA: ALEJANDRO CORNEJO: 9 de Julio 3748 Tel 73-4009
Necesito distribuidor zona Córdoba

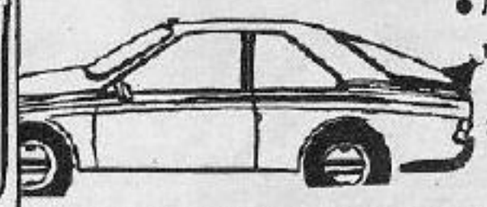
ARREGLO DE CHASSIS DE TODO TIPO
ESPECIALIDAD FIAT 128 Y DEMAS MODELOS
de Cándido A. Morizzo
TALLER MECANICO "EL VESUBIO"
● SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR ●
● MECANICA ESPECIALIZADA ●
PRIMERA JUNTA 4269 (Alt. Avda. del Trabajo 4200) (c.p. 1407) CAP. FED.

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA
LEVAS
para
• CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS
Competición y calle
● TAPA CILINDROS POTENCIADAS
● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET
Av. del Libertador 15.200 (1640) Tel. 747-2587 - ACASSUSO

FUSIBLES
GEN ROD
CALIBRADOS Y CONTROLADOS

INDUSTRIA ARGENTINA

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

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS
● Fábrica d autopartes de tapicería
● Todas las marcas ● Paneles de puertas
● Tableros ● Parasoles ● Apoyabrazos
● Apoyacabezas y todo tipo de butacas
● Alfombras

SPOILER
Y AHORA TAMBIEN:
SPOYLER de COLA PARA R. 11 - R. FUEGO - R. 18 GACEL - PEUGEOT 504 - 505
F.D. OLIVEIRA 4683. (1678) CASEROS. Tel. 654-5408
J.B. JUSTO 3350. CAP. ENVIOS AL INTERIOR

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

MEHARI A 350. Colores a elección
RIO DE JANEIRO 776 (Alt. Hipólito Yrigoyen 2700). LANUS

SILBEN EQUIPAMIENTOS
● FABRICACION DE KITS COMPLETOS CJ. 7 AMERICANO
● ADAPTACIONES DOBLE TRACCION PARA JEEPS Y PICK-UPS
● DEFENSAS ESPECIALES
● MODELOS EXCLUSIVOS

☆ MALAKATES
BRASIL 942 (c.p. 1824). LANUS. TEL. 247-8789

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR
"NESTOR SALERNO"
Tel. 824-2226 y 701-7948

CUBIERTAS WALTRAC
10 x 15 y 205 x 14

BFGoodrich TODAS LAS MEDIDAS OFERTAS: LLANTAS BRONCO Y WESTERN USA.
·PATONAS PARA JEEPS · PICKS-UP · ESTANCIERAS · ARENEROS ·
541-2694 70-6387 TRICICLOS - V.W. etc.

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

Safari en el Gran Buenos Aires

YOLDI EN MERCEDES CON BUEN "AYRE" ACONDICIONADO

El Safari llegó al Gran Buenos Aires. La actividad que comenzó a apuntar como una gran atracción desde hace unos años en la costa atlántica bonaerense, se presentó ahora en dos partidos cercanos a la capital, ya que la primera etapa del Safari del Buen Ayre se disputó en San Isidro y la segunda, el domingo 1° de junio en el partido de Moreno. Organizó el Club de Autos y Motos, y fiscalizó la FRAD N° 1.

El sábado se corrió a orillas de la autopista del Buen Ayre. El recorrido incluía pasadas por un cañadón muy profundo, arroyos con piso de barro muy flojo y las consabidas subidas y bajadas. Treinta –una cifra algo exigua– fueron los vehículos de doble tracción que acometieron la empresa, que incluía 2 PP.CC. en la etapa inicial. Sin embargo, en el primer PC, sólo tres vehículos cumplieron en forma normal con el recorrido: los Mercedes Benz de Yoldi–Tusci y Prieto–Prieto y el Ranger de Russo–Ferro, quienes establecieron tiempos comprendidos entre los 10 y los casi 18 minutos. Luego se cruzó en un arroyo uno de los participantes y pasaron tras lidiar cerca de una hora, el Chevrolet de Onorati–Giudice, el Dodge de Villarroel–Dilello y el Jeep de Garabani–Giordanengo. Este último fue el que más tiempo registró para el tramo que trasladaría toda la clasificación, ya que luego al vehículo detenido se sumó otro que obstruyó totalmente el camino y nadie más pudo pasar.

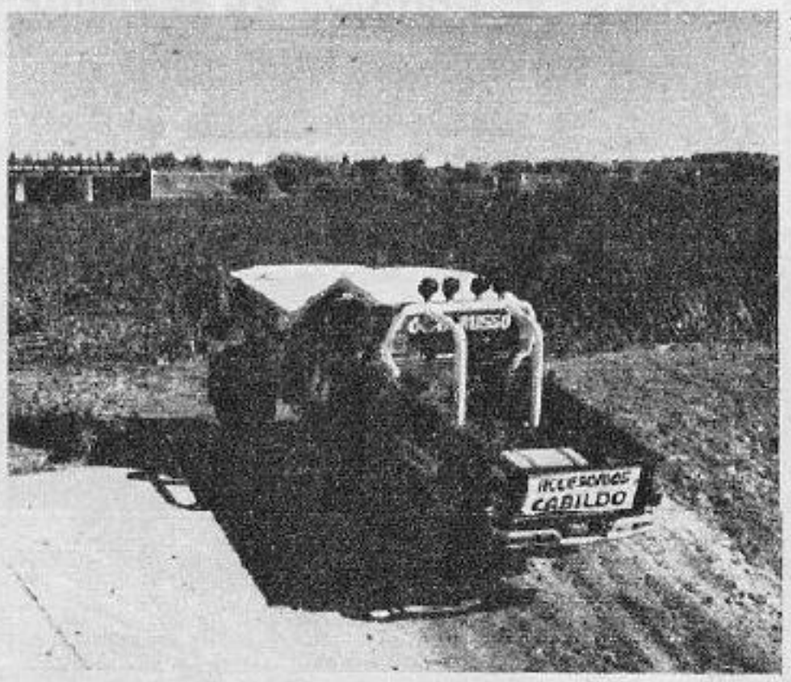
Por ello, los organizadores tomaron el tiempo de Garabani (1h.16m.56s.) y se lo impusieron a todos los vehículos que no cumplieron el tramo, veinte en total. En la segunda pasada, volvió a establecer el mejor tiempo Yoldi–Tusci, con su Mercedes Benz, superando esta vez a Onorati.

El domingo se eliminó esta pasada, con lo que los PP.CC. se redujeron de cuatro a tres. Yoldi ganó el primero (en la general), Russo–Ferro el segundo, y Puglia–Calderón el tercero. La diferencia lograda por el ganador Yoldi con respecto al segundo Puglia (ya que su coequiper Prieto abandonó) fue sideral: un poco más de una hora en total, contra más de dos horas y media, pero a aquel tramo inicial del sábado se debió en gran parte al desnivel. Lo que no quita méritos a la poderosa escuadra de Moreno, por supuesto, ya que al perfecto conocimiento del terreno sumaron vehículos impecables y recursos humanos para moverse en este terreno con habilidad.

Al binomio Onorati–Giudice, quienes no pudieron hacer llegar a la meta a su Chevrolet, les cupo un simpático trofeo en la entrega de recompensas en el boliche Popos, de Moreno. Se adjudicaron el Trofeo Caballeros del Camino, por su comportamiento: ayudaron a sacar de difícil situación a varios de sus rivales. Precisamente el embrague, resentido por tanto trajín, fue el que los dejó de espectadores.

Clasificación general: 1° **Yoldi–Tusci (Mercedes Benz/Moreno) 1h 7m 59s**; 2° **Puglia–Calderón (Jeep Willys/Moreno) 2h 33m 32s**; 3° Lebon–Mottola (Jeep IKA/Paso del Rey) 2h 49m 35s; 4° Small–Moscovic (Jeep IKA/Merlo) 2h 56m 28s; 5° **Dávila–Vinagre (Ford/Mar de Ajó) 3h 00m 4s**; 6° Russo–Ferro (Ranger/Temperley) 3h 41m 09s; 7° Bergamaschi–Codesido (Jeep/IKA), 8° Seminaro–Quadrini (Jeep/IKA); 9° Foche–Foche (Bronco); 10° La Fuente–Szueltik (Ford); 11° Blanco–Michalek (Jeep Willys) y 12° Loschi–Petrella (Jeep Tornado). **Yoldi, Puglia y Dávila** ganaron las clases 3, 1 y 2, respectivamente.

(Informe de Carlos Rancales, fotos de Laura Neira y Bellido)



1



2

1. El Mercedes Benz conducido por Víctor Yoldi, transpone uno de los arroyos convertido en un barrial. 2. Marcelo Russo–Ferro con la Ranger saliendo del cañadón. 3. Prueba difícil ésta: obsérvese por donde van Carlos Lebón y su socio Móttola. 4. El público sigue con atención las evoluciones de este Jeep no identificado. 5. Otro Mercedes, el de Prieto–Prieto, tuvo buen desempeño el sábado.



3



4

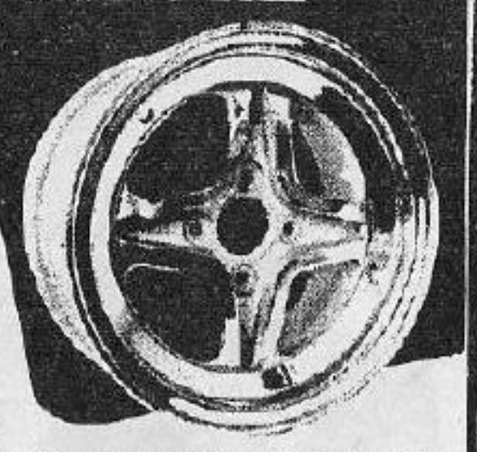


5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

LLANTAS DE COMPETICION
AERO



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

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

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

RACING PARTS

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

★BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS WEAVER
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL. 701-7948

---

bielas de competición

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

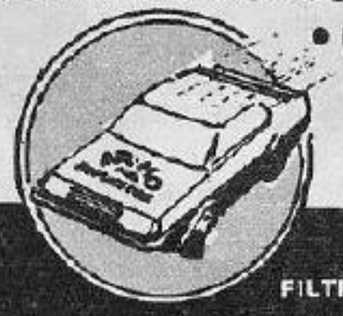


OSVALDO ERCOLI
Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION. STA. FE - TEL. 75721

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

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



REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS
FILTROS WIX FILTER
REPRESENTANTE EXCLUSIVO
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

BELLO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL
EATON
Diferencial eo
Corona Piñón
Poleas

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
FRICROT Gabriel
SAS

ENGRANAJES
FAE
EATON

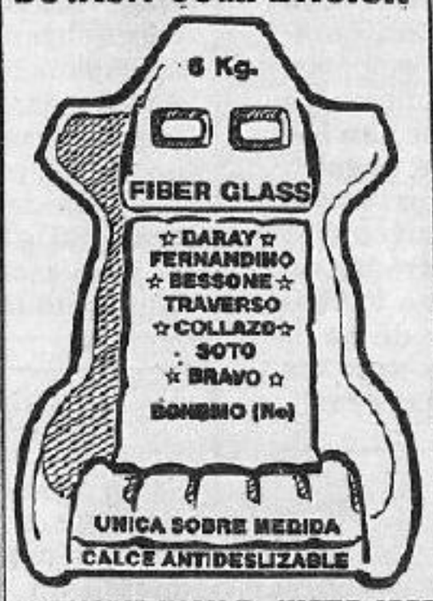
WARNES 1285 esq. Av. Parral TEL.854-0864; 855-3579

CARBURADORES

CARESA

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

BUTACA COMPETICION



ANEXO "J" JUAN B. JUSTO 4300

SOMOS FABRICANTES

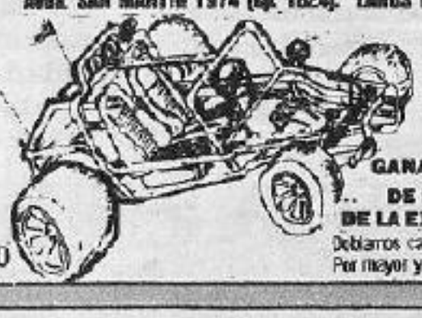


VERUI ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (esq. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3264

JAULAS - DEFENSAS





EQUIPOS ESPECIALES
POTENCIADOS
KITS ARMADOS
O SEMIARMADOS
GANADOR DEL 1er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS
Doblamos caños a medida de todo espesor
Por mayor y menor - consultenos -
AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

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

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

SIMBOLO PB DE CALIDAD

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS

OPP-BAG M. R.

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

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

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

CYCLE WORLD
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

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



ENVIOS AL INTERIOR

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

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

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

Ramón Solar e Hijos

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

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

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

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

OFERTA PARA TAPICEROS
Tenemos todos los modelos sin tapizar con adaptador



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

ATENTI-MECANICOS

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



SANY S.R.L.
TEL. 855-6710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

UN HOMBRE MUY SOLICITADO.- ¿Saben quién lo es, actualmente, en el ambiente de la Fórmula Uno? **Gerard Ducarouge**. Si, el tecnico francés cuyo contrato con **Lotus** vence a fin de este año y que seguramente tendrá que deshojar varias margaritas para saber qué hará en la próxima temporada. Es que por un lado está la posibilidad de su continuidad en la escudería que creara Colin Chapman, mientras que por distintos frentes asoma la opción siempre tentadora, aunque muchas veces incierta, de cambiar de aires. Y no son de cualquiera las ofertas, como que la primera proviene de **BMW**, quien lo quiere para que supervise técnicamente el proyecto de su **Fórmula Uno** total; la segunda, de **Brabham**, que lo ha tentado para ocupar el cargo que a la brevedad podría dejar vacante Gordon Murray, y la tercera de **Ayrton Senna**, quien se lo habría puesto como condición imperativa a **Ferrari** en caso de concretarse su ingreso al equipo de Maranello. Esto si es que ambos no firman para... **¡Peugeot!**

ALBORETO, CASI SEGURO; JOHANSSON, NO TANTO.- Y ya que mencionamos a **Ferrari**, recientemente don **Enzo**, haciendo quizás una excepción al mutismo que a esta altura de la temporada suele guardar en torno de lo que podrá ocurrir en su equipo en la próxima, esbozó sus planes para 1987. De acuerdo con lo manifestado, parecería que **Michele Alboreto** tiene el lugar asegurado, ya que según el Mago de Maranello, **"el matrimonio Ferrari-Alboreto marcha perfecto y continuará"**. En cambio el panorama de **Stefan Johansson** no asoma tan claro pues ha dicho el propio Ferrari: **"Dependerá de los resultados que Johansson obtenga en el resto de la temporada"**. En ese lugar que dejaría el sueco, podría encontrar su ubicación **Ayrton Senna**, aunque no son pocos los que se preguntan si, en caso de concretarse la incorporación del brasileño, Alboreto mantendría sus deseos de quedarse en el equipo italiano, puesto que la presencia del actual hombre de Lotus seguramente lo haría descender a un papel secundario dentro de la escudería de Maranello. En ese caso... ¿qué tal **McLaren**? Entonces, **Rosberg** a... **¿Lotus** o... **Brabham**? Veremos...

APUNTEN CONTRA LA FORMULA UNO.- Y los francotiradores son nada menos que **Niki Lauda** y **Clay Regazzoni**. Las críticas, como no podía ser de otra manera, llegaron tras el fatal accidente de **Elio De Angelis**, señalando Lauda que **"es absurdo clasificar con motores de 1.200 caballos de fuerza para luego correr con motores de menor potencia. Y no sólo es absurdo sino también sumamente riesgoso. Esto es algo que tienen que tomar en cuenta los pilotos, porque son ellos, defendiendo sus intereses y su vida, quienes pueden cambiar esta situación"**. Por su parte, Regazzoni apuntó sus cañones a los circuitos, puntualizando que **"en los mismos, los sistemas de seguridad durante las pruebas privadas son sensiblemente menores que los existentes en las jornadas de carreras. Algo que es una barbaridad ya que los riesgos de accidentes en las prácticas son los mismos, o quizás aún mayores"**.

PROST SE FUE POR LAS NUBES...



La velocidad es una compañera constante de los pilotos de competición. Tanto que hasta en muchos casos no los abandona ni en sus fines de semana libres. Como sucedió en el caso que les vamos a contar con **Alain Prost**, quien aprovechando uno de los escasos domingos que le deja su trabajo en el equipo McLaren de Fórmula Uno, aceptó una invitación de la **Fuerza Aérea Francesa** para pilotear uno de los nuevos **Mirage**.

La experiencia del Campeón Mundial no se limitó exclusivamente a la observación sino que abarcó también su participación activa, haciéndose cargo durante casi una hora del pilotaje del moderno aparato. Prost, que fue acompañado y asesorado por pilotos, instructores y técnicos de la Fuerza Aérea gala, demostró que sus cualidades como piloto de aviones, si bien no pueden compararse con las que tiene sobre autos de competición, no son pocas. Así pudo darse el gusto de "manejar" uno de estos sofisticados aparatos durante casi una hora en la zona del Monte de Marsan, donde está asentada la base de operaciones de la región sur de la aeronáutica francesa. Y de paso saciar su sed de velocidad que en ese fin de semana le había dejado pendiente la falta de Fórmula Uno.



LAS PIRUETAS DE UN CAMPEON MUNDIAL

Las caídas suelen ser moneda corriente para los **motociclistas**. Y dentro de las mismas las hay de distintos tipos. Están las espectaculares, las graves, las acrobáticas y algunas otras más que pueden quedar por ahí. También las caídas son contingencias que no tienen contemplaciones entre sus protagonistas. Casi nadie se salva. Algunos las producen con mayor frecuencia, otros con menos, pero difícilmente exista en el nivel deportivo un motociclista que por temporada no se anote con unas cuantas. Si hasta los campeones mundiales las tienen...

Y una de las pruebas la encontramos en la foto que acompaña este texto y que muestra en acrobática pose al francés **Christian Sarron**, actual titular mundial de la clase **250 cm³**, segundos después de ser despedido de su **Yamaha** durante el transcurso de la competencia de **500 cm³** perteneciente al **Gran Premio de Alemania** realizado semanas atrás en el renovado circuito de **Nürburgring**.

Lamentablemente no siempre las caídas tienen un final feliz. Por suerte, ésta si lo tuvo, ya que pese a la violencia del impacto del cuerpo de Sarron contra el piso, el francés la sacó bastante barata pues apenas resultó con fractura del pie izquierdo. Una lesión que sin embargo no le impidió, quince días después, estar listo para participar en Austria en la siguiente prueba del **Campeonato Mundial**. Cabeza y huesos duros, que le dicen...

DEMANDA JUDICIAL POR DE ANGELIS

"La muerte de mi hijo no quedará como una más de las tantas que por negligencias se han producido en la Fórmula Uno". Con estas palabras **Giulio De Angelis**, padre del infortunado piloto italiano, hizo conocer su decision de esclarecer hasta las últimas consecuencias las causas que provocaron, el pasado 14 de mayo en el circuito de **Paul Ricard**, el espectacular accidente que un día después se llevó la vida de **Elio**.

Y estas palabras estuvieron inmediatamente complementadas por la acción, ya que, con el patrocinio del abogado **Gilbert Collard**, el padre del extinto piloto de **Brabham** presentó ante el juez de instrucción de la ciudad francesa de **Tolón** una demanda judicial en la cual solicita al magistrado se aclaren las causas y se deslinden las consiguientes responsabilidades sobre las circunstancias por las cuales su hijo Elio encontró trágico fin durante aquella sesión de pruebas efectuadas en el circuito de Paul Ricard.

Según sostiene el doctor Collard, tales circunstancias dejaron al descubierto una serie de negligencias, imprudencias, carencias de atención e indiscutibles faltas a las reglas. En una de las principales partes de la demanda, el señor Giulio De Angelis señala que en el momento de producirse el accidente no había ningún servicio de seguridad adecuado, no sólo en el lugar del percance, sino en sitio alguno del circuito, agregando que dichos servicios tardaron demasiado en llegar al lugar del siniestro y que algunos de sus integrantes lo hicieron sin vestimenta anti-incendio, ni guantes. Puntualiza luego el informe presentado que en esas condiciones se empleó demasiado tiempo para dar vuelta el auto, lo que permitió que se incendiara así y con el agravante de que uno de los extintores utilizados no funcionó inmediatamente.

Por todo esto estima De Angelis padre que las condiciones de seguridad exigidas por la ley y los reglamentos en los circuitos de carrera de Fórmula Uno, **"no fueron respetados en Paul Ricard, un trazado que tiene dos zonas extremadamente peligrosas como lo son la curva de Signes y la S de la Verriere, lugar éste donde ocurrió el accidente de Elio"**.

La presentación judicial concluye cuestionando también la solidez de la estructura del Brabham **BT55** y planteando su sorpresa porque el alerón trasero haya podido desprenderse con tanta facilidad, rompiendo así el equilibrio aerodinámico del auto y descontrolándolo totalmente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS KIT ARENERO

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ **PRESENTA** ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

*** EL PRIMER TODO TERRENO ARGENTINO CON BASTIDOR PARA CITROEN - RENAULT Y TODO TIPO DE MOTOR PARA CIUDAD, CAMPO Y PLAYA**

*** ESTRUCTURAS CON SELLO DE GARANTIA. * SEGURIDAD ***

ENTREGA INMEDIATA

Certificados para patentamiento ..... **Envios al interior** ..... Registro industrial Nº 47.163



$ 290
3 Cuotas sin interés

SOMOS FABRICANTES Avda. SAN MARTIN 5594 TEL 53-9911

Legítimo **SPOILER** *COLITA DE "PATO"*
Deflectores de Aire Deportivos
EMPUJE ASCENCIONAL



EMPUJE ASCENSIONAL SOBRE TODO, A ALTAS VELOCIDADES, LA CORRIENTE DE AIRE DESARROLLA FUERZAS ASCENSIONALES DEBAJO DEL VEHICULO, QUE CUESTAN POTENCIA Y, ADEMAS REDUCEN LA ADHERENCIA DE LOS NEUMATICOS A LA CALZADA, EL DEFLECTOR DE AIRE DELANTERO DESVIA LA CORRIENTE DE AIRE LATERALMENTE ALREDEDOR DEL AUTOMOVIL, IMPIDIENDO QUE SE FORMEN TURBULENCIAS EN LA PARTE INFERIOR DEL COCHE Y REDUCE LA FUERZA ASCENSIONAL EN LOS EJES DELANTERO Y TRASERO, INCREMENTANDO LA PRESION DE APRIETE SOBRE EL PAVIMENTO.

NUEVO MODELO 505 A INYECCION
LINEA RENOVADA EN MATERIAL DE ALTO IMPACTO
ADQUIERALOS EN: *"CASA ANTIGUO": PARRAL 2199. CAPITAL*
"DISTRIBUIDORA CONGRESO": J.B. JUSTO 2905. CAP.
"FIAT KAR": J.B. JUSTO 3402. CAP.
"ACCESORIOS FRAGATA": FRAG. PTE. SARMIENTO 2270. CAP.

PROVA

- Cascos
- Butacas
- Buzos Antiflama
- Visores

Dtes. Asoc. Filetes, Clubes e instituciones



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

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

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

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

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

HANDICRAFT

SERVICIO ESPECIALIZADO
* MECANICA
* CHAPA
* PINTURA

Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA
CALDAS 1328(CP. 1427).
TEL. 552-9051

BUTACAS VEIGA

- FIAT .. $ 39 - TORINO ZX $ 59 - RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. $ 17
- KOMBIS, MEHARI .. $ 29
- RENEGADO .. $ 49
- DEPORTIVA c/cab. .. $ 49



GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

AUDIO EN AUTOMOVILES
DE ALARMAS
INSTALACIONES ACCESORIOS
AIRE ACONDICIONADO SERVICE

AUDIO GARAGE

TEL.798-2259
AV. SANTA FE 2850 MARTINEZ

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS
SPINA HNOS.

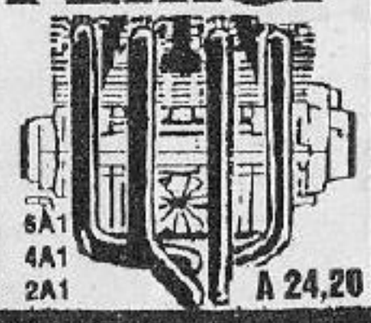


★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.
Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS
PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito
Killer



6A1
4A1
2A1
A 24,20

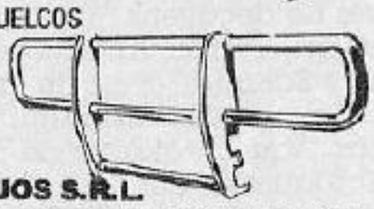
PERFOMANCE CENTRE
AV. J. B. JUSTO 3525 CAPITAL
Tel. 58-5143
ENVIOS AL INTERIOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS
EMMCA



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



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

FABRICA DE AUTOS ESPECIALES
castaño
PASTEUR 1057 - MORON - Tel. 629-4987 - 6708 - Bs. As.

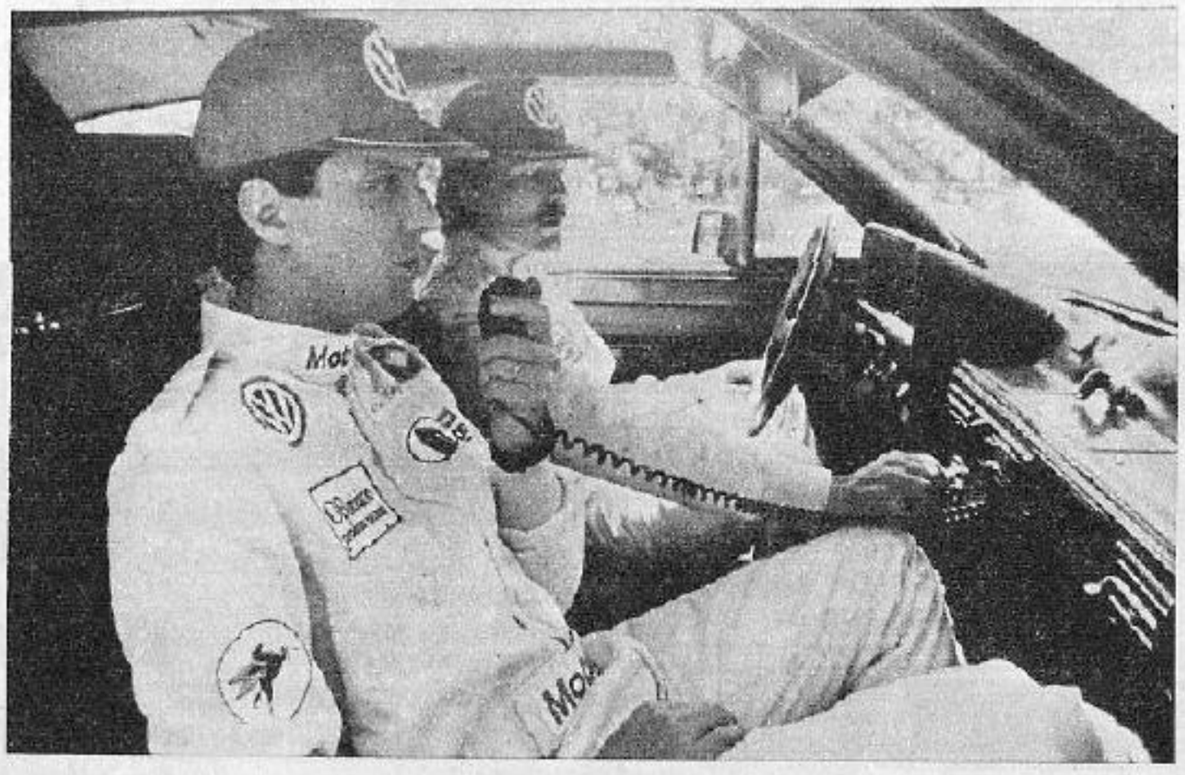
ESPERELO... FALTAN 23 días!

Para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3006, 6º B. Tel. 86-6285

RALLY **EN LAS SIERRAS DE CORDOBA**

LEMOS Y EL GOL QUE ROMPIO EL PRODE

Con toda seguridad, el equipo brasileño Paulo Lemos - Arthur Cezar no estaba en los papeles de muchos, y menos para ganar –de visitante– la general del VI Rally Día de la Bandera. Lo consiguió con su VW Gol 1,6, postergando a Mario Stillo - Fernando Stella. Abandonos importantes, entre ellos el de Raies - Campana.





Por Eduardo E. Neira
Fotos: Paco Fotovelocidad y E.E.N.

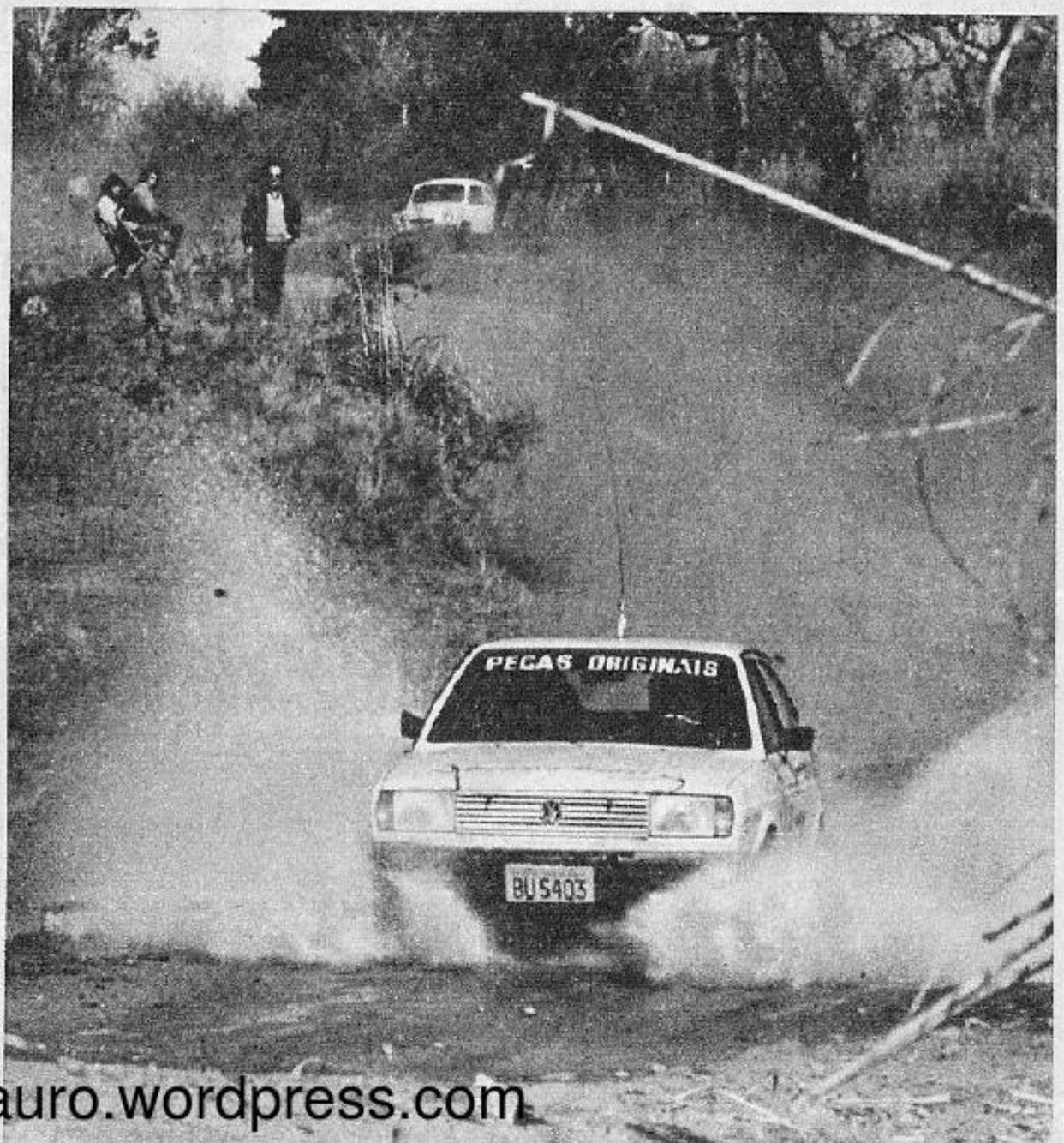
Fue la oportunidad perfecta. Para los pilotos sudamericanos, de medirse en un mismo plano técnico dentro del torneo Codasur (2ª fecha). Para los argentinos, de continuar la pelea por los arduos campeonatos de las Clases Uno y Dos. Para los cordobeses, de "testear" algunos elementos para el próximo Rally de Argentina. Para nosotros, de comprobar que el "clima" rallístico de Córdoba está esperando cálidamente al Rally mundial. Y todos nos fuimos conformes.

Claro, los prontos retiros de varios y principalísimos protagonistas le sacaron algo de sabor, pero este rally tuvo circunstancias suficientes para que el interés no decayera. "Caídos" **Raies, Bescham, Torrás, Altamirano, Cecchetto y Schmidt**, el eje de la carrera pasó a manos de **Mario Stillo y Paulo Lemos**. Aquél, tratando de reverdecer los laureles del R.12, éste, justificando la inversión de **U$S 1.500.000** realizada por **Volkswagen Do Brasil** en su equipo de rally, mientras demostraba que el nivel conductivo en su país se ha elevado notablemente, algo que refrendó su coequiper **Claudio Antunes**, actual puntero del **Campeonato Codasur**. La lucha se dio entonces, entre autos, pilotos, fábricas, países y recursos.

Todos esos parámetros –y algunos

FICHA GENERAL

Fecha; 12 al 15 de junio de 1986
Lugar: General Cabrera y Cosquín.
Ubicación: Valle de Punilla, Los Gigantes y Sierras Chicas.
Autoridades: director de la prueba; Miguel Lagranda, **comisario deportivo, Carlos García Remohí, comisario técnico,** Ing. Flores, **Veedor de la CDA:** Ballesi.
Condiciones climáticas: fresco y ventoso.
Trayecto: piso de tierra con muchas piedras.
Participantes: Nacional; Clase Uno, 57; Clase Dos, 31; Clase Tres, 9; Codasur; Clase Cuatro, 41; Clase Cinco, 1; Clase Seis 27; Clase Siete, 10. Había **105 autos** habilitados para largar, pero la suma de todas las clases no equivale a esta cifra, dado que muchos autos competían por ambos torneos.
Público: numeroso.
Difusión: Carburando (LS5), LV 28 Radio Villa María, Motores en Marcha, (LW1) Radio San Isidro, Radio Dimensión, Autodinámica (LV3), Radio Carlos Paz, A. Fondo (LV2), Radio Cosquín, Canal 4 (Cosquín), Canal 8 (Córdoba), Canal 10 (Córdoba).
Organización: muy buena.
Espectáculo: bueno.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Foto mayor: *El impecable y flamante Volkswagen Gol 1,6, ganador mientras vuela hacia la victoria el viernes durante la durísima, primera etapa. Paulo Lemos y Arthur Cezar (éste en primer plano en la foto pequeña) lo manejaron con criterio y, sobre todo, con rapidez.* **Izquierda:** *El puntero del Campeonato Codasur, Antunes, cruzando un vado en las cercanías de El Sauce, al norte de Ascochinga. Aunque con menos performance pura, este piloto brasileño adquirió en dos rallies 32 puntos.* **Izquierda:** *mientras iba a la caza de Paulo Lemos, Mario Stillo no ahorró ningún esfuerzo para poder superar al VW ganador. El estreno de un nuevo auto –armado para esta segunda mitad de temporada– le fue propicio, aunque no pudo darse el gusto de llegar primero al parque cerrado en Cosquín.*

LOS PRINCIPALES ABONADOS

P.C.	DISP.	Nº	PILOTO-NAVEGANTE (PROCEDENCIA)	MARCA	CAUSA
	4	18	Bravo-Piconi (Bariloche)	Fiat Regatta '85	Caja de velocidades
	5	1	Rales-Campana (Cordoba-Tres Arroyos)	Renault 18 GTX E.L.	Motor (lubricación)
	5	7	Bescham-García (Córdoba)	Fiat SE 1,5	Tapa de cilindros
	5	5	Cecchello-Carrera (Córdoba)	Fiat SE 1,5	Vuelco
	5	17	Marassa-García (Córdoba)	Renault 12 TS	Vuelco
	7	20	Schmid-López Piccione (San Luis)	Renault 12 TS	Rueda
	10	3	Tomás-Oyola (Córdoba)	Renault 12 TS	Palier
	11	30	Maciel-Maciel (La Rioja)	Renault 18 GTX E.L.	Caja de velocidades
	15	10	Altamirano-Guerra (Río Tercero)	Volkswagen Gacel GL	Palier (caja)

LOS PUNTOS EN EL C.A.P.

Como otro aporte para ir palpitando lo que sucederá en la presentación pampeana del **Club Argentino de Pilotos** el domingo próximo, brindamos los campeonatos al día luego de disputadas las competencias de Buenos Aires, Mendoza, Rafaela, Allen y Avellaneda. **Datsun 280 ZX**: **Rementería**, 67 puntos; Cerquetti, 45; Zanatta, 40; C. Gonzalez y Sancho, 36; Lavari, 28; Cano, 22; Zenklusen, 18; Sapino, 16; Harpe, 15; Musso, 14; Ferrari, 13; Redolfi, 10; Pairetti (h), 9; Capra, 7; Zabala, 6; Torras y Cura, 3; Pivarc y M. Sotro, 2; Basco, 1 punto. **Nissan 300 ZX**: "Cocho" López, 75 puntos; Traverso, 72; Oltra, 46; Bessone (h), 40; G. Rales, 36; Mayorga, 24; Ohanessian, 21; Fernandino, 15; Picetti, 14; Croceri, 10; Monguzzi, 9; Cimi, 8; Luaces, Boggio y Guerra, 6; Del Río y Zampa, 3; Vidó y Urrutia, 1 punto.











más– se midieron en el entrentamiento. Lemos ganó la batalla imponiéndose en mayor cantidad de primes, mientras que Stillo debió no sólo mantener un ritmo elevadísimo sino también –como él mismo confiesa– soportar la tentación de vecer en la general. Pero, en realidad, ambos ganaron. El brasileño se llevó a Campinas –sede de su team– 20 puntos para el certamen Codasur. Con su victoria en la Clase Dos, el argentino sumó 25 unidades que le permiten liderar el certamen nacional, superando así a **Alfredo Altamirano**, su amigo y rival, quien, gracias a un privado y efectivo **VW Gacel GL** hizo un excelente papel que comenzó sobre los 7,2 kilómetros que constituyeron el primer tramo de velocidad. Detras de ellos, el trabajo de Antunes fue regular y certero, pese a sufrir un consumo de combustible excesivo en su VW Gol 1,6, mientras que **Maccari**, ya retrasado 13 minutos por la rotura del acelerador, se mantenía segundo en la clase intermedia nacional. **Hernández** tampoco debió soportar asedio alguno, ya que su más peligroso rival, **Edgardo Pancello**, aquejado por la falta crónica de potencia, no pretendía más. **Rudy Trosero**, exigiendo al auto y a su físico, mantuvo el primer puesto en la división menor aguantando con los dientes apretados, la enorme presión a que lo sometieron en diferentes momentos **Rosso**, **Siragusa**, **Nizzo**, **Sciangula**, **Castro** y **Rochi** y, principalmente **Grasso**. Este piloto de 28 años, oriundo de Jesús María, combatió duramente el domingo tratando de quebrar a Trosero. Lo intentó, pero le fue imposible.

González, con un **Fiat SE 1,5**, armado por Carlos Prieto en colaboración con Bornancini e impulsado por un motor potenciado por Luis Cosma, también trepó a lugares reservados normalmente a los "monstruos".

Tercero en la Clase Dos no fue un saldo mezquino, por cierto. Su lucha estuvo, hacia el final, enfocada hacia **Enrique Oribe** quien, en su quinta presentación sobre un VW Gol 1,8 alquilado, mostró que la experiencia de años no fue en vano. Su andar, sino espectacular, mostró clara mejoria con respecto a su etapa anterior cuando empleaba un Subaru Hatchback para divertirse en las rutas de cada rally. Algún paseo por los yuyos fue el pequeño precio de una –otra, en realidad–, posición desacostumbrada.

Otros sudamericanos estuvieron presentes. El paraguayo **Miguel Napout**, con un auto veterano al que le hemos visto mejores faenas; los uruguayos **Mansilla** y **Quirino**, el brasileño **Puente de Barros**, compañero de equipo de Oribe.

No fueron muchos, pero dejaron ¡al fin!, planteada la inquietud en varios pilotos argentinos: "**¿Por qué no intentar la disputa del Campeonato Codasur?**".

Hace muchos años que ese campeonato existe, aunque ni siquiera fue inscripto como torneo internacional en el calendario de la FISA, algo que sí hicieron los respectivos torneos regionales y continentales de Medio Oriente –sí, pese a todo– y Africa. Ellos tienen un ordenamiento y han jerarquizado su categoría. Aquí, por ahora, nos limitamos a decir que hay un Campeonato Codasur, pero, en realidad, no existe fuera de la voluntad y el empeño de algunos pocos, muy pocos, que hasta ahora ni siquiera son argentinos...

Los 130 inscriptos, o 105 que ingresaron al primer parque cerrado hablan de un aumento notable del rally. E igualmente se destaca el elevado in-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Foto mayor: Maccari arribó segundo en su clase. No cabía en sí de contento.
***Abajo, izquierda:** El Fiat 128 1100 del ganador de la Clase Uno, Rudy Trosero.*
***Arriba, izquierda:** "La" pifia del rally. Fue triple. Cada uno de estos autos (de izquierda a derecha): Cecchetto, Marassa y Torre. Fue en las cercanías de Bajo del Pungo.*
***Arriba, derecha:** Grasso le dio batalla a Trosero hasta el último instante. **Abajo, derecha.** Hernández, el ganador de la clase mayor. Progresa a ojos vista.*





dice de abandonos, síntoma que podría tender a evitarse si se reestructurara el esquema del certamen argentino.

Pero eso es harina de otro costal.

PIRQUITAS

DIJERON - Gabriel Raies: "Mi Nisssan 300 ZX del CAP no anda mucho porque está en reglamento...".

Miguel Torrás: "Quiero vender el anterior auto de carrera".

Cantón: Volcamos en la primera vuelta de los primes del viernes".

El **director de la prueba:** "Tenemos que acostumbrarnos a largar en ciudades del llano cordobés. La economía así lo exige".

Quirino padre: "Esta participación nos costó 3.000 dólares".

Rasetto: "Me fui afuera en un enlace".

Mansilla: "Tuvimos problemas con los amortiguadores. Después nos pegamos con un auto particular en un enlace".

LOS PROTAGONISTAS

Paulo Lemos: "A la Argentina vinimos por primera vez con los motores de Grupo A. Tienen 116 HP a 7.200 RPM y el torque posee una variación de sólo 1 KGM entre las 4.000 y las 7.000 RPM. La idea era que terminaran los dos autos del equipo, y por ello nos preparamos bien. Trajimos dos 'mulettos', dos camionetas, cuatro mecánicos, un ingeniero de motores y al propio jefe del team, Bob Sharp. La transmisión también es nueva: caja de cinco marchas armada y diferencial 4.44:1. Los neumáticos fueron Pirelli M+S 35-185/13 casi toda la carrera, salvo en algún prime en que colocamos M+S 70 175/13. El cambio en la preparación de los motores lo hicimos porque en este país, el desarrollo tecnológico ha sido muy grande y no podíamos dar tanta ventaja. Esa circunstancia debería aprovecharla Volkswagen Argentina para impulsar al modelo Gacel, que tan bien está desempeñándose".

Mario Stillo: El "Colorado" estaba evidentemente sentido por haber perdido el primer lugar en la clasificación "scratch", pero él lo explicaba así: "**Si bien la carrera perdió algo de interés por los abandonos de gente de punta, fue interesante la lucha con Lemos. Pero tenía que equilibrar mis deseos de ganar la general con la lógica que decía que no debía arriesgar los 25 puntos del Campeonato Argentino. La empresa que me apoya necesitaba que terminara la carrera, y también los puntos, ya que ahora lideramos en el campeonato**".

Rudy Trosero: "Estamos contentísimos porque luego de perder el primer lugar en los últimos primes de La Rioja, pudimos ganar acá, cerca de casa. (**El ganador de la Clase Uno vive en Villa Carlos Paz.**) Al principio tuve una falla en el circuito de frenos –incluyendo al servo– pero salvo eso no sufrimos ni una pinchadura. Lo cierto es que no fue nada fácil llegar primero; con Grasso, al final, peleamos cada segundo".

Héctor Hernández: En la segunda carrera con este R.18 –que prepara Batelli y atiende Raies Competición–, este rionegrino de Catriel sigue acostumbrándose a una mecánica muy diferente a la que estaba habituado. "**Voy cada vez mejor pero aún me falta para exprimir todo lo que puede dar el auto**". Lo acompañó Sigfrido Schroeder y, salvo alguna "pastoreada", no tuvo más inconveniente. "**No paré y eso fue fundamental**".

Gabriel Raies: "El auto es totalmente nuevo. Le cambiamos algunas cosas en el motor (circuito de aceite) y en los frenos traseros, que antes eran autorregulables y ahora los comando yo desde adentro. Lo que se rompió fue un nipple de una manguera de aceite recién traída de los EE.UU., porque ésta era algo corta y la vibración del motor fue superior a la prevista. Estoy con bronca, pero en realidad no se pueden ganar todos los rallies".

Miguel Torrás: "**Evidentemente pareciera que no puedo ganar este año. Pero seguiré intentándolo. Lo que habría que hacer es tratar de mejorar aún más el Campeonato Codasur, ya que se trata de una idea fantástica para llevarla adelante**". Luego de romper el pulier, el cordobés hacía estas consideraciones en la completa sala de prensa que tuvo la carrera en Cosquín.

LA NOTICIA BOMBA

Luego de muchos años de "matrimonio"...

EL DIVORCIO DE AKEL Y DARAY

Casi sobre el fin de la semana anterior, una noticia sacudió el ambiente: **Rubén Daray y Carlos Akel se separaron**... Luego de muchos años de trabajo en común, que arrancan desde la época en que Daray incursionaba en Turismo y Akel era el responsable de la planta motriz de una berlina 125. Luego de un lapso algo prolongado, ambos volvieron a trabajar en común en T.C. 2000, logrando el título el año anterior tras otro paréntesis.

Durante esta temporada las cosas no fueron del todo bien dentro del equipo. Frustraciones después de cada carrera fueron creando tirantez entre piloto y preparador (luego de la competencia del 1° del corriente en el Autódromo, ambos hicieron a CORSA declaraciones en las que se culparon mutuamente) hasta que estalló la bomba.

CORSA: –¿Qué podés decir con respecto a tu desvinculación de Akel?

Daray: –**Que es definitiva... ¿Las causas? Simplemente que no tenía la atención indispensable en el auto. Aclaro que el problema no es con los mecánicos sino con la parte directiva del equipo. Puedo ganar o perder, pero con un auto digno, bien atendido.**

CORSA: –¿Cuándo hizo eclosión el problema?

Daray: –**Luego de la carrera en Las Parejas, aunque aguanté hasta la última, en Buenos Aires.**

CORSA: –¿Seguirás corriendo?

Daray: –**Por supuesto... Esa es mi intención. Pero por el momento aún no tengo ningún ofrecimiento, por lo tanto no creo que vaya a Salta.**

Hasta aquí, lo dicho por el piloto. Veamos cuál es la opinión de Akel.

CORSA: –¿Hay crisis dentro del equipo?

Akel: –**No...**

CORSA: –¿Y qué pasa con Daray?

Akel: –**No corre más conmigo...**

CORSA: –¿Por qué causas?

Akel: –**Hizo declaraciones que más que nada fueron una defensa unilateral, por lo que consideré que no debía estar más en el equipo.**

CORSA: –¿Pisandelli seguirá en el equipo?

Akel: –**Sí.**

CORSA: –¿Será él quien ocupe el lugar de Daray?

Akel: –**No sé...**

CORSA: –Para la próxima competencia en Salta, ¿cómo estará integrado el equipo?

Akel: –**No sé... Recién lo voy a decidir la semana que viene** (por ésta).

CAMPEONATO (disputadas cinco competencias)

PILOTOS

Clase tres:

Raies, 80 puntos; Pancello, 35; Hector Hernández, 25; Peral, 18; Maciel, Landriscina, Germani, Demelchiore y Pecci, 15; Mezhar, 12; Hugo Hernández, Dechecchi, 10; Otero, 6.

Clase dos:

Stillo, 60 puntos; Altamirano, 50; Bescham, 40; De Giovanni, 23; Schmidt, 22; Flores y Tubal, 21; **Maccari, 19**; Del Campo y González, 15; Badra, 13; Tihnacher, 12,5; Torrás, 12; Gora, García Jurio y Surra, 10; Bravo, 8; Flores, 7,5; Mastromarino y Brunello, 6; Cáceres, 5; Miglio, Sala, Recalde, Panero y Bruno, 4; Luna, Defagot, 3; Cisneros y Santangelo, 2; Carballo, 1,5; Bortoni, Debasa y Perfumo, 1.

Clase uno:

Pirles, 53 puntos; Trossero, 47; Martínez, 40,5; Damilano, 30; Sciangula, 26,5; J. Gómez, 23; Rosso, 20; Grasso, 19; Ghilardi, 17; **Bordon**, 13; Ricca y Caligari, 12; Angelini, Marcillo, Saina y Benedetti, 10; Quinteros, 8; Pevre y Suárez, 6; Giorre, Merlo, Velazquez, Siragusa y Recalt, 4; Digeronimo, Bonilla, Salgado Nash y Bennato, 3; Drudi, 2,5; Sillerzi, 2; J.C. Martínez y Bud, 1.

NAVEGANTES

Clase tres:

Campaña, 60 puntos; Pancello, 31; Schroeder, 25; Zubillaga, 18; Maciel, Vallos, Porelli, Varela y Martínez, 16; Rodríguez, 12; Coggiola y Dechecchi, 10; Dalceggio, 8.

Clase dos:

Stella, 60 puntos; García, 40; Haedo, 30; Quirós, 27; Valentini y López Piccione, 20; Paz, 19; Torres, 18; Rosso y Mammana, 15; Perugini, 12,5; Aliberti, González, Teyssedou y Zuccini, 10; Molina y Aguirre, 8; Mutti, 7,5; Schroeder, Jaworbman y Keller, 6; Galli, 5; Farías, Minardi, Pardo, Ribenil y Vaca, 4; Arguello y Achal, 3; Díaz, Carbonari y Gramaglia, 2; Sivadón, 1,5; Dupraz, Debasa y Martinó, 1.

Clase uno:

Albandoz, 53 puntos; Guerrero, 47; Silvestro, 40,5; Valentini, 35; Yañez, 26,5; Ellera, 19; J. Gonzalez, 17; Gil y Machuca, 15; Elardi, Panelli y Carranza, 12; Chiarotto, Ross y Rocca, 10; Heckmann y Satiodi, 8; Avedaño y Pagliacci, 6; Costignola, Ibañez, Pomata y Borgioli, 4; Farán, Heredia, Salgado Nasy Chiodi, 3; León, 2,5; Filsinger, 2; Cordi y Dinizo, 1.

Próxima competencia: 6 de julio, Vuelta del Noroeste.

CLASIFICACION

VI Rally Día de la Bandera Cosquín '86 - Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (ACRYR) - 1.200 km (567,88 km de primes) - 12 al 15/6/86.

Pos.	N°	Tripulación/Procedencia	Clases Nac.	Clases Cod.	Marca	Tiempo
1°	9	Lemos-Cezar/Brasil		6	VW Gol 1600	7h39m59s
2°	8	Stillo-Stella/Córdoba	2	6	Renault 12	7h40m54s
3°	11	Antunes-Klein/Brasil		6	VW Gol 1600	7h56m12s
4°	38	Maccari-Paz/Córdoba	2	6	Renault 12	8h16m05s
5°	16	Hernández-Schroeder/Río Negro	3	7	Renault 18	8h17m07s
6°	37	González-Mammana/Córdoba	2		Fiat SE 1.5	8h22m47s
7°	66	Trossero-Guerrero/C. Paz	1	4	Fiat 128 1100	8h23m32s
8°	27	Cribe-Melega/Bs. Aires		7	VW Gol 1600	8h24m39s
9°	51	Grasso-Ellera/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	8h26m20s
10°	41	Damilano-Machuca/Va. Dolores	1	4	Fiat 128 1100	8h31m37s
11°	39	Sciangula-Yañez/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	8h31m53s
12°	38	Tihnacher-Perugini/Córdoba	2	6	Renault 12	8h36m39s
13°	35	Surra-Zuccini/Córdoba	2	6	Renault 12	8h38m06s
14°	101	Benedetti-Carranza/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	8h41m50s
15°	31	Pancello-Pancello/Córdoba	3	7	Renault 18	8h44m00s
16°	54	Martínez-Silvestro/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	8h44m03s
17°	57	Bordón-Altamirano/Córdoba	1		Fiat 128 1100	8h49m19s
18°	99	Recalt-Moyano/Córdoba	1		Fiat 128 1100	8h50m13s
19°	84	Flores-Mutti/La Rioja	2		Fiat SE 1.5	8h51m00s
20°	68	Pirles-Albandoz/Bariloche	1	4	Fiat 147 1100	8h51m18s
21°	19	Napoul-Barua/Paraguay		6	Ford Escort 1600	8h56m32s
22°	70	Drudi-León/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	8h58m22s
23°	15	Pecci-Martínez/Córdoba	3	7	Peugeot 504	9h01m08s
24°	47	Marcillo-Rossi/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	9h03m21s
25°	123	Luján-Luján/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	9h07m47s
26°	82	Cáceres-Galli/Córdoba	2	6	Renault 12	9h09m06s
27°	58	Benaldi-Merlo/Córdoba	1	4	Fiat 147 1100	9h09m59s
28°	126	Bruno-Vaca/Córdoba	2	6	Renault 12	9h25m55s
29°	24	Quirino-Quirino/Uruguay		4	Daihatsu Charade	9h29m43s
30°	107	Gómez-Gr/Córdoba	1		Fiat 128 1100	9h30m51s
31°	25	Mezhur-Rodríguez/La Rioja	3		Peugeot 504	9h33m42s
32°	104	Pucheta-Pucheta/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	9h37m48s
33°	89	Defagot-Achal/Paraná	2	6	Renault 12	9h43m29s
34°	79	Carballo-Sivadón/Córdoba	2		Fiat 128 1300	9h52m01s
35°	128	Lario-Landero/Córdoba	1		Fiat 128 1100	10h08m04s
36°	97	Gordillo-Ferreiro/Córdoba	1	4	Fiat 128 1100	10h23m27s

FALTAN 50 DIAS

VI RALLY DE ARGENTINA

EN MARCHA



Tal como se hace en Finlandia, la verificación previa del rally se llevará a cabo en un estadio cubierto.

VERIFICACION EN OBRAS SANITARIAS - Una idea que databa de ediciones anteriores será implementada en este **VI Rally de Argentina**. En efecto, y tal como se realiza en otros rallies del Campeonato Mundial –el de "1.000 Lagos", por caso–, en esta ocasión la **Verificación Técnica y Administrativa** anterior a la largada se concretará en un **estadio**, facilitando de esa manera al público un contacto directo con los autos que participarán.

El lugar elegido es el estadio del **Club Obras Sanitarias de la Nación**, sito sobre la avenida del Libertador, en el barrio porteño de Nuñez. El publico podrá ver a los autos y protagonistas desde las gradas, mientras éstos cumplen con los trámites pertinentes. Por lo demás, probablemente establecerá un dia de verificación para los autos que tengan **números pares** –luego del sorteo del orden de largada, claro– otro para los que posean números **impares**. Sin duda, una excelente idea que permitirá al público de Buenos Aires y alrededores acceder a un espectáculo poco habitual.

SISTEMAS - Los mayores sistemas de computación de la Argentina, es decir la empresa cordobesa **Galmes y Casale SRL** tendrán a su cargo, tal como en ediciones anteriores, el cómputo de todos los resultados de esta prueba. Una garantía de eficiencia, según lo demostrado en innumerables rallies mundiales, sudamericanos, nacionales y zonales.

AUMENTO DE PREMIOS - El monto original de premios, de ₳ 6.620, fue incrementado a ₳ 14.000, otorgándose esta cifra a los pilotos argentinos. De acuerdo con el reglamento, el ganador del rally recibirá ₳ 1.000, mientras que las posiciones siguientes ₳ 800, 600, 400 y 300 australes respectivamente. Los diferentes ganadores de cada clase recibirán 150 australes, y sus seguidores 100 y 70 australes respectivamente.

EL PRIMERO - El kenyano **Surinder Thati** que navegará al griego **Basil Criticos**– fue el primer inscripto de esta edición del Rally de Argentina. Thatti ha estado en nuestro país en dos oportunidades: coordinando la intervención de Shekhar Mehta –de quien es amigo– sobre un Audi Quattro en 1983 y participando como navegante sobre un Opel Ascona 400, piloteado por el japonés Yasuhiro Iwase en 1984. En esta oportunidad correrá con un **Opel Manta 400 de Grupo B**.

HOMOLOGACION EN MARCHA - Se están completando los trámites para homologar el **Fiat Super Europa 1,5** a fin de que pueda competir en este rally, algo que no pudo hacer el año pasado, provocando que muchos pilotos argentinos no pudieran ser de la partida, lo que restó cierto interés local a la prueba en aquella ocasión.

PACO ESPERA - Hasta el pasado jueves, **Francisco Mayorga** aún no tenía ninguna novedad con respecto a su participación en el Rally de Argentina. En principio, las posibilidades eran tres: 1) correr con un **Lancia** de los que el equipo oficial traerá como muleta; 2) con un **Renault** 18 de Rates; 3) con un **Peugeot 205 turbo 16** de su propiedad. Con respecto a la primera opción, Marcolongo aún no se comunicó con Paco. Lo mismo sucede con la segunda alternativa, mientras que la ultima no se concretará, ya que el piloto argumenta que es un auto de calle, "standard", que en este rally se romperá con facilidad.

LOS INSCRIPTOS

Hasta el fin de semana se habian registrado las siguientes inscripciones en el registro abierto el 9/6: **Basil Criticos - Surinder Thatti** (Grecia - Kenya), **Opel Manta 400**; **Gonzalo Montalvo - Carlos Espinosa** (Ecuador), **Chevette 1600**; **Carmelo A. Cordovanna - N.N.** (Argentina), **Mitsubishi Lancer**; **Normando Pecci - Rodolfo Guerrero** (Argentina), **Peugeot 504 GR TN**.

LANCIA EN EL PAIS



Giorgio Pianta (derecha), recibido en el país por Oscar Marcolongo

Cuando este ejemplar de CORSA llegue a sus manos, el equipo Lancia - Martini ya estará en Córdoba, preparándose para el **Rally de Argentina**. La dotación de avanzada está integrada por **Giorgio Pianta** (asesor técnico y piloto de pruebas), **Ilka Kivimaki** (navegante de Markk Alen) y Fiorio (hijo de **Cesare** Fiorio, director del equipo), que actualmente compite en el Campeonato Mundial de Grupo "A" con un Fiat Uno Turbo. Todos ellos con un **Lancia Delta S4** (podría agregarse Jorge Recalde, quien viajará rápidamente a Córdoba) tomarán este primer contacto con la ruta de la competencia, básicamente para ir estableciendo el tipo de gomas, cajas de velocidad y relaciones de diferencia a utilizarse, como asimismo programar la clase de respuestas que llevarán en cada camión de auxilio y estudiar los tiempos en los tramos de enlace para el movimiento de unidades de asistencia. Sobre el tema de las cubiertas (también están técnicos de **Pirelli**) ya hubo un contacto semanas atrás, de **Oscar Marcolongo**, secundado por el navegante **Rubén Valentini**. Por último cabe consignar que esta es la primera vez que autos preparados en **Abarth** correrán en las sierras cordobesas una competencia por el **Campeonato Mundial de Rally**.

ARGENTINOS EN ITALIA

LARRAURI Y RECALDE, INFORTUNADOS

Oscar Larrauri y Jorge Recalde estuvieron activos el pasado fin de semana en Europa. Coincidentemente, ambos participaron en competencias realizadas en territorio italiano por certámenes locales, aunque obviamente en categorías diferentes, haciéndolo "Poppy" en la **Fórmula Tres**, en tanto el cordobés intervino en una prueba por el certamen nacional de **rally**.

Y fue sorpresiva para muchos la presencia de Larrauri en aquélla, ya que la misma derivó de un ofrecimiento realizado a mediados de semana por **Giampaolo Pavanello**, quien fuera su director de equipo en la temporada en que Larrauri alcanzara el título europeo de la categoría. Pavanello puso a disposición de Poppy un **Dallara - Alfa Romeo** con el fin de que participase en la sexta carrera del certamen italiano que tuvo lugar en el circuito Dino Ferrari de **Imola**.

El primer contacto de Larrauri con el auto, concretado el sábado, resultó más que auspicioso, ya que bajo la lluvia el argentino logró el mejor tiempo en la primera sesión clasificatoria. Pero por la tarde, con mejores condiciones climáticas, se impuso la lógica y Poppy, con un auto que distaba de estar en el punto ideal de rendimiento, quedó decimocuarto con su registro de 1m49s59/100, superior en casi dos segundos al 1m47s70/100 que le permitió a **Marco Apicella** ser el más veloz.

Para la carrera el panorama no varió mucho, ya que el funcionamiento del Dallar de Poppy estuvo lejos de sostener el ritmo impuesto por el grupo puntero. De todas maneras, el argentino se las ingenió para ganar algunas posiciones y finalizar décimo, aunque a bastante distancia del otro Dallara - Alfa Romeo que condujo a la victoria Marco Apicella.

La actuación quedó así como una experiencia más para este activo Larrauri que ya se encuentra en los Estados Unidos para intervenir el próximo domingo, junto a **Massimo Sigala** y con **Porsche 962**, en **Palm Beach**, décima fecha del certamen IMSA GP.

Ahora nos toca hablar de **Jorge Recalde**. Y mucho no hay que decir, ya que la segunda presentación del cordobés en Europa, concretada en el **Rally de Sicilia**, terminó con un rápido abandono en el prime inicial de la primera etapa al quemarse la junta de tapa de cilindros de su **Alfa Romeo GTV 2500**. El hecho, mas allá de la lógica frustración, dejó abierto un serio interrogante sobre el funcionamiento del equipo Nocentini y motivará un replanteo de la situación por parte de Recalde, con vistas a sus futuras actuaciones en Europa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLUB DE AUTOMOVILES SPORT ARGENTINA
DUNLOP sportswear
SABIM
FRAM
WAGNER LOCKHEED
Catch me if you can
Dufour
CORSA

DECAL'S S.R.L.

CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.

URQUIZA 3160 **T.E. 750-7729** **CASEROS**



SERGIO TACCHINI
FUJI
Bendix
El avance tecnológico que no tiene freno.
balestrini

sportfila®

Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:

AUTOFIX®

PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 682-2622 - Cap.

T.C. EN SANTA TERESITA

Luego de dos postergaciones por causa de la lluvia, el próximo domingo –si el tiempo lo permite– se llevará a cabo la séptima competencia del campeonato '86, liderado ahora por Juan De Benedictis. La organización estará a cargo del Auto Moto Club Santa Teresita y se correrá en el circuito de 9.150 metros, denominado "Triángulo del Tuyú", inaugurado el pasado 23 de febrero. Aquí le ofrecemos el plano del trazado con sus referencias, los antecedentes y horarios, para que usted pueda palpitar la carrera, que además será transmitida por el equipo "Carburando" por LS5 Radio Rivadavia.



HORARIOS

SABADO

14.00 a 18.00: Verificación técnica y administrativa en el local de Constructora Lihué, en Interbalnearia y calle 36.
20.00: Cierre del Parque Cerrado.

DOMINGO

7.00: Apertura del Parque Cerrado.
8.30: Cierre de las rutas.
9.00: Reunión de pilotos.
10.00: Primera serie a 7 vueltas (64.050 km).
11.00: Segunda serie a 7 vueltas (64.050 km).
12.30: Final a 18 vueltas (164.700 km).

CAMPEONATO

Disputadas seis competencias (Santa Teresita, Autódromo de Buenos Aires, Bahía Blanca, Tandil, Autódromo de Las Flores y San Lorenzo), el campeonato esta de la siguiente forma: **De Benedictis, 99 puntos**; Castellano, 91,5; Morresi, 81,5; Satriano, 79,5; Angeletti, 76; M. Calamante, 71,5; Oyhanart, 54; Caparrós y O. Aventin, 50,5; Fernandino, 50; A. Aventin, 49,5; Doumic, 44,5; Marcos, 39,5; Saiz, 34,5; Mouras, 30; Ataun, 29; Nesprias, 25; Arrechea, 21; Salgado, 19; Fiorda, 17,5; Arana y Polinori, 15; Costa, 14; Brescia, 13,5; Nani, 11,5; Hernández, 10; Romero y Roux, 9,5; Torrens, 7,5; Landa y Reynoso, 7; Spinella, 6,5; Blanco, Luppi, Mazzacane, Carelli y Gardinelli, 5,5; Appella, Becco, Lynn y Gil Bicella, 4; Sasso, 3,5; C. Calamante, Deambrosi, Palma, Pesenti y Politano, 3; Ducret y Paolucci, 2,5; Bustos, Delconte, J. García, A. Fernández, Goyenetche, Jazma, Loioco, Malisia, Palazzo, Fedrigo, Bressano y Benito, 2; Daray y Deglantoni, 1,5; Colabello, Firpo, Occhionero, Piccinini, Segad, Urquiza, Quiroga, Alfuna y Crovo, 1; Muñiz, 0,5 punto.

NO TODO SERA T.C.

Como parte de los festejos por el 40° aniversario de la fundación de Santa Teresita, será variada la actividad que se desarrollará (al margen de la carrera de T.C.) en dicha ciudad balnearia. El viernes 20, entre las 9 y las 16 horas, se efectuará un torneo de pesca libre para el público, que contará con interesantes premios. El sábado 21, a las 15 horas, habrá una competencia ciclística en la que participarán los pilotos y también periodistas, que constará de una vuelta al circuito "Triángulo del Tuyú". Luego, a las 17 horas, se efectuará una competencia atlética y, posteriormente, una exhibición ciclística a cargo de menores de siete años. Para todos estos eventos se cuenta con la colaboración del Club Ciclista Stella Maris, el Club Social y Deportivo Santa Teresita y el Club Atlético Santa Teresita, y con el aporte económico de diversas empresas de Santa Teresita. Por último, el señor **Lázaro Freidemberg**, fundador de Santa Teresita, donó un terreno en dicha ciudad que será adjudicado al ganador de la competencia de T.C.

LA ANTERIOR

"TRIANGULO DEL TUYU", 23/2/86. Circuito de 9.150 metros. 18 vtas. (164.700 km).
PRIMERA SERIE (7 vueltas):
Castellano, 21m38s05/100; Marcos, 21m41s06/100; Mouras, 21m43s54/100; Oyhanart, 21m49s94/100; Morresi, 21m51s20/100; Doumic, 21m52s29/100; Brescia, 21m55s56/100; Calamante, 22m15s99/100; Arana, 22m25s24/100; Torrens, 22m27s96/100; Fiorda, 22m44s06/100; Appela, 22m54s96/100; Carelli, 22m55s02/100; Pernia, 23m10s47/100; Sanardi, 23m14s46/100; Becco, 23m36s48/100; López, 24m04s51/100; Fernández, 20m46s79/100 (6v); Delconte, 22m07s51/100 (5v); Luppi, 16m49s17/100 (3v); Loioco, 10m21s16/100.
No registraron paso: Sasso y Palazzo.
No largaron: Salgado y Dibenedetto.
Promedio: 177,635 km/h.
Récord de vta.: Mouras en la 6ª, 3m01s99/100, a 180,998 km/h.
SEGUNDA SERIE (7 vueltas):
Satriano, 21m48s25/100; A. Aventin, 21m50s50/100; Ataun, 21m52s74/100; Angeletti, 21m55s12/100; De Benedictis, 22m05s46/100; Saiz, 22m06s27/100; Nesprias, 22m07s28/100; Ducret, 22m12s56/100; Occhionero, 22m16s04/100; Nani, 22m30s24/100; Gardinalli, 23m04s78/100; Urquiza, 24m04s88/100; Caparros, 24m08s94/100; Pesenti, 24m12s95/100; (6v) Landa, 19m12s02/100; Jazma, 20m08s71/100; Segad, 23m43s15/100; Aldana, 23m57s89/100; (5v) Piccinini, 22m02s99/100; (2v) Carlos Calamante, 6m36s66/100; (1v) Costa, 3m23s55/100; Deambrosi, 3m25s96/100.
No registraron paso: O. Aventín y Villaverde.
Promedio: 176,250 km/h. **Récord de vta.**: Ataun en la 7ª, 3m03s79/100, a 179,226 km/h.

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	4	Juan De Benedictis	Dodge	55m32s48/100	18
2°	2	Emilio Satriano	Chevrolet	55m42s49/100	18
3°	9	Jorge Oyhanart	Ford	55m50s06/100	18
4°	11	Antonio Aventín	Dodge	56m15s96/100	18
5°	19	Pedro Doumic	Dodge	56m35s37/100	18
6°	16	Carlos Saiz	Ford	56m36s96/100	18
7°	17	Mariano Calamante	Chevrolet	56m40s71/100	18
8°	18	Miguel Ataun	Dodge	56m55s33/100	18
9°	12	Gustavo Brescia	Dodge	57m01s17/100	18
10°	1	Roberto Mouras	Dodge	57m02s18/100	18
11°	63	Alberto Arana	Ford	57m13s02/100	18
12°	23	Juan C. Nesprias	Dodge	57m14s75/100	18
13°	41	Carlos Nani	Chevrolet	57m33s09/100	18
14°	22	Hector Fiorda	Dodge	57m48s40/100	18
15°	3	Oscar Castellano	Dodge	1h01m28s89/100	18
16°	88	Néstor Apella	Ford	1h03m38s30/100	17
17°	33	Edgardo Caparros	Dodge	54m18s89/100	17
18°	38	Carlos Torrens	Torino	54m53s54/100	17
19°	62	Juan C. Deambrosi	Dodge	55m21s69/100	17
20°	108	Néstor Gardinalli	Ford	55m42s55/100	17
21°	46	Angel Becco	Ford	54m21s96/100	15
22°	111	Antonio Fernandez	Dodge	55m21s01/100	16
23°	5	Osvaldo Morresi	Chevrolet	47m04s77/100	15
24°	68	Hugo Piccinini	Ford	48m45s85/100	15
25°	72	Hugo Pesenti	Dodge	55m31s96/100	15
26°	21	René Ducret	Ford	44m10s30/100	14
27°	104	Mario Segad	Chevrolet	55m25s31/100	14

No clasificaron: Carelli, Jazma, Sanardi, Delconte, Pernia, Angeletti, Occhionero, López, Marcos.
Promedio general: 117,921 km/h. **Récord de vta.**: Mouras en la 17ª, 3m02s88/100, a 180,118 km/h.

Revista CORSA Nº 1041. Director: Jorge Auge Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1326, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Junio de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CABLES DE BUJIA



CHEFREN

PARA COMPETICION

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

EL CABLE AMARILLO

L'ELECTRICFIL

sociedad anónima

Representante

darea

Sistemas de Comercialización

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

SOLICITE VENDEDOR AL **551-8105**

DISTRIBUIDORA SUD

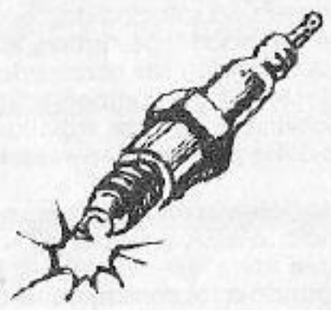


● COMPETICION ● LINEA STANDARD (COBRE)
Y Además ANTIPARASITARIOS *TAILLOT*

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

☆ **ENCENDIDO UGARTE** ☆

UGARTE 2001.
MUNRO.
TEL 797-0855



☆ **ENCENDIDO CARBET** ☆

de CARLOS A. ARROYO

9 de Julio 3801

Tel 041-39-9485

Y Además ANTIPARASITARIOS **TAILLOT**

CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD

DISPONEMOS TODO LO NECESARIO
PARA BRINDARLE EL MEJOR
Y MAS EFICIENTE SERVICIO TECNICO

DIAGNOSTICO TOTAL DE SU FORD... A 15
INCLUYE UN SISTEMA ANTIRROBO SIN CARGO

SAILESA AUTOMOTORES
AV. GARAY 2836. (cp. 1256).
CAP. TEL. 941-8998/99

TAPICERIA IMPACTO
ESPECIALIDAD EN AUTOS DEPORTIVOS

TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

CAPOTAS ● ALFOMBRAS
● BUTACAS ● VINILICOS ●

AV. CHICLANA 3606 CAPITAL



* ENCENDEDORES
* LAVAPARABRISAS

25 AÑOS FABRICANDO SEGURIDAD | PROVEEDOR DE LAS PRINCIPALES TERMINALES DEL PAIS

AUTO KLINER GRAL. PACHECO 3544
OLIVOS. Prov. Bs. As. TEL. 791-0663

SIMPSON



ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS

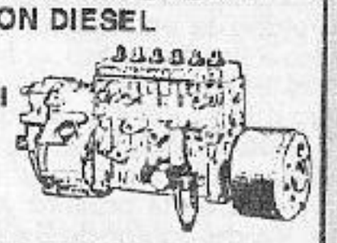
Bmè. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

TECNOLOGIA DIESEL

LABORATORIO DE INYECCION DIESEL

UNA MODERNA ORGANIZACION
AL SERVICIO DE SU MOTOR DIESEL

Reparación y Calibración de Bombas
Inyectoras Lineales y Rotativas
Inyectores - Repuestos Legítimos



PARDO POCHA 1772 (1842) MONTE GRANDE PR. AC.

LEVAS PATRIBEC

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

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE
INSTALACIONES ELECTRICAS

valcar

CASA ISIDRO — VENTAS POR MAYOR

GALICIA 102 esq. Warnes 600
Tel. 855-4464 • Capital Federal

RUEDAS Y NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

CUBIERTAS
WALTRAC
10 - 15 y 205 - 14

PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS
DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)

ENTREGA A DOMICILIO -
ENVIOS AL INTERIOR **824-4229**

anri



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

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650
SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

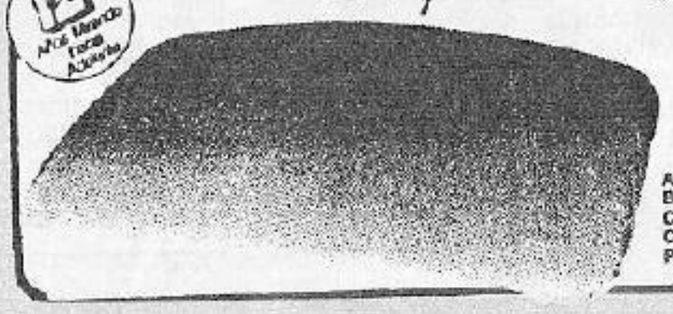
José Masciotra

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

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

PARABRISAS

El repuesto más mirado



Acrílicos
Curvados
Carrocería
Cotiaas
Protectores

Rodolfo Cristales®



Asesoramiento y Ventas:
Warnes 1700
Colocación y Servicio:
Nicasio Oroño 2589
1416 Capital Federal
Teléfono 59-9812 - 58-4029

H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3068, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel.: 86-5285.

SOLO CARBURANDO DA LA INFORMACION MAS COMPLETA Y MAS ADELANTADA EN TODAS LAS CARRERAS

MARVISI & CASAL



EL UNICO QUE POSEE EL PODER DE LA COMPUTACION

UN SISTEMA ELECTRONICO COMPUTADO:
para controlar el desarrollo de todas las carreras.

UN CENSOR:
que determina la velocidad máxima de los autos.

Y MONITORES EN LOS BOXES:
para que los equipos y pilotos obtengan
la información más completa.



CON EL MEJOR EQUIPO DE PERIODISTAS Y TECNICOS ESPECIALIZADOS

Son profesionales de la más alta competencia,
disponen de modernas unidades móviles y están
siempre ubicados en puestos estratégicos,
para hacerles vivir cada segundo de carrera.

CONDUCCION Y RELATOS: EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL: ISIDRO GONZALEZ LONGHI
Siempre por **RIVADAVIA**

carburando

CARBURANDO S.A.C.I.C.A.F.I.
Pte. Gral. Juan D. Perón 1515 (1037) 8° Piso.
Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345

SI USTED NO ESCUCHA CARBURANDO, USTED NO PUEDE SEGUIR LA CARRERA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com