CORSA

POSTER STOCK CAR / EE.UU. A TODO COLOR

Nº 1209 del 6 al 12 de septiembre de 1989 - Argentina: A 800.-

fórmula uno

LAS INTRIGAS DE FERRARI

¿POR QUE EL "BOOM" DE MANSELL?
¿POR QUE EL "CRACK" DE BERGER?
¿HAY UN GRAN RESPONSABLE?
¿LOS DISCRIMINAN...?
¿QUE PUEDE PASAR?

investigación especial

AUTOMOVILISMO ARGENTINO
COMO "MANEJAR" LA CRISIS



LAS REVISTAS DE MAURO

Ramón Solar e Hijos S.A.

- *TALLER DE CAÑONERAS*
- *VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL*
- *BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES*
- *ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE*



DEL BARCO CENTENERA 1884/1919 ☎ 92-7781

AMORTIGUADORES

COLOCACION Y VENTA

- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.



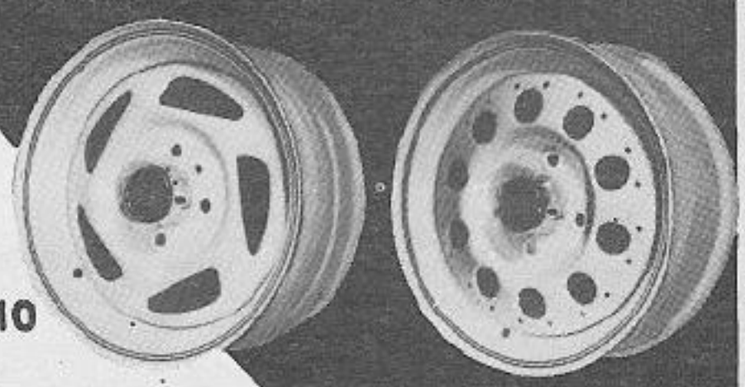
AMORTIGUACION

HORACIO

MILLER 3464 cp 1431 CAP
Tel. 542-1533 543-9489

RUEDAS DEPORTIVAS

GAMMA OMEGA

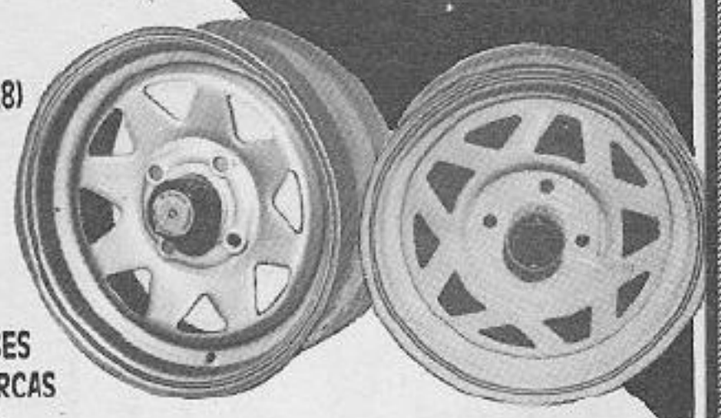


EN ACERO S.A.E. 1010

Primeros Fabricantes en la Linea:

- RENAULT
- GACEL (CARAT y 1,8)
- SIERRA • FIAT
- PICK'UP
- LINEA PEUGEOT
- NACIONAL E IMPORTADOS Y AUTOS JAPONESES DE TODAS LAS MARCAS

Envíos al Interior



BRONCO ROCKY

METALURGICA CIUDADELA

TEODORO PLAZA 3875 (c.p.1702) CIUDADELA ☎ 657-2654



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

E.F.E.

FABRICA
MUÑOZ 2376 (c.p. 1663)
SAN MIGUEL. ☎ 664-0619

BUZOS ANTIFLAMA

JS

GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes

REPRESENTANTE

F.A.D.E.S.

BUTACAS

- CINTURONES
- ARNES
- TURISMO Y ZONALES
- T.C. • RALLY



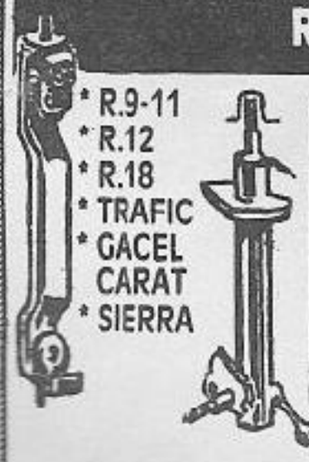
★ JORGE OYHANART ★ y ESTEBAN FERNANDINO OPTARON POR LA SEGURIDAD DE NUESTROS BUZOS

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

EJES • TRAVESAÑOS • BOMBAS DE AGUA • AMORTIGUACION

REINDUSTRIALIZADOS

- R.9-11
- R.12
- R.18
- TRAFIC
- GACEL CARAT
- SIERRA



SISTEMAS HIDRAULICOS INDUSTRIALES

SAN MARCO

STD y COMPETICION



- SIERRA
- GACEL-CARAT
- TAUNUS
- R.9-11
- TRAFIC

AVDA. PAVON 2222. AVELLANEDA. TEL.: 208-1019

FIBRA DE CAMPEONES

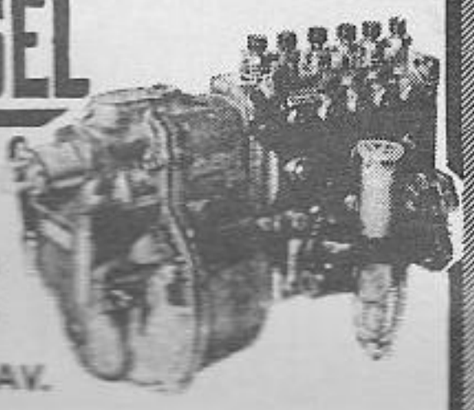
Para todas las marcas de pick-up
CUPULAS Y FURGONES en FIBRA DE VIDRIO



WORLD CAR

Avda. Mitre 1130 (c.p.1602)
FLORIDA. TEL. 760-8995
Ruta 8 Km. 18,200 esq. Cuba.
SAN MARTIN. TEL. 769-3651

TODO PARA EL DIESEL



de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- Toberas • Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL. 582-4859

ANEXO J

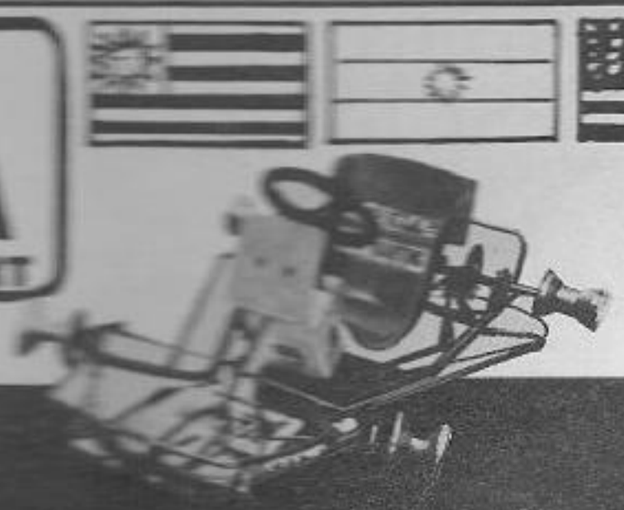
Avda. JUAN B. JUSTO 4301, Bs. As. (1416) TEL.: 543-5201

- Cuenta Vueltas Mecánicos
- Cables de Bujías Competición
- Bombas Holley
- Buzos reglamentarios
- Cascos especiales
- Butacas Fibra
- Cinturones. Arnes cintura
- Intercomunicador Rally
- Aditivo Moroso
- Guantes Antiflama
- Bolas
- Bobinas ACCEL

el elegido de América...

VARA KART

- Todo para el Kart Nacional e Imp
- Venta de Indumentaria para Karting FORMULA ONE



Avda. Gral. Paz 13.929 (cp.1752) Buenos Aires.
Tel.: 01-652-7937. Telex 23796. ENIAK AR.
Argentina.

Representante en Córdoba: "Córdoba Karting" - Julio A. Roca esq. Río Negro. Tel. 605793

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

editorial

El automovilismo constituye una de las actividades deportivas más dinámicas que existen en nuestra era. Este dinamismo no es exclusivo del elemento que se utiliza para su práctica, el automóvil, sino que ese vértigo es propio y es parte indivisible del espíritu de aquellos que lo practican o que lo disfrutan desde una tribuna o desde el costado de un camino. No existe especialidad en este deporte, que no vibre con ese contenido dinámico al que nos referimos. También la técnica y el trabajo de investigación, que la mayor parte de las veces no se realiza frente al gran público y sí en reservados talleres, vive en permanente estado de mutación en pos de la propia superación y de la mejora de los rendimientos que requieren quienes buscan el halago del triunfo.

Si las carreras y su técnica constituyen su razón de ser en el dinamismo y en el cambio permanente, también el periodismo que se ocupa de esta actividad tan especial, vive con el mismo ritmo esas mutaciones permanentes.

Para **Corsa** el dinamismo es una tradición, pues a lo largo de sus veintitrés años de vida, ha seguido permanentemente los gustos de sus lectores, las tendencias del público que concurre a las carreras, las nuevas técnicas de información y fotografía y hasta la evolución que, casi imperceptiblemente, se desarrolla en los estilos periodísticos.

Pero también nuestra revista ha marchado siempre a la vanguardia en materia de cambios que hacen a su presentación gráfica. Nacida allá por 1966 con un formato tabloid y con un papel similar al de los diarios, la revista representó una necesidad en ese momento. Durante algunos meses la publicación debió defenderse en la calle apenas con dos páginas impresas en color. Con el tiempo pudimos aumentar el color y finalmente el estilo del momento nos llevó a reducir nuestro formato habitual de la mayor parte de las publicaciones del país.

En 1984, la necesidad de cambio y la mutación que estaba sufriendo el automovilismo nos llevó a aumentar nuestra superficie y a convertimos una vez más en una revista de las llamadas tabloid, cuya tapa e interior estaban confeccionadas con el mismo papel.

En 1989 decidimos agregar a nuestra revista una tapa con papel de mayor gramaje y, a mediados de año, impusimos la lámina central color como un elemento más para que nuestros lectores se sintieran acompañados en su entusiasmo por los fierros y por la inquietud de coleccionista que tiene cada uno de ellos.

Pero hoy ha llegado a nuestra revista un nuevo cambio. Un cambio importante e impulsado por los propios lectores que, en los últimos tiempos, nos habían ido reclamando algunas modificaciones que facilitaran la lectura de **Corsa**.

Y es por ello que hoy ustedes tienen en sus manos un nuevo producto que combina un poco algunas inquietudes de los verdaderos propietarios de estas páginas, los miles de lectores fieles que nos siguen semana a semana, y el trabajo de investigación y desarrollo gráfico y periodístico de quienes hacemos **Corsa** cada día del año.

Este trabajo en conjunto entre ustedes y nosotros, ha logrado poner en la calle a partir de esta semana una **NUEVA CORSA.**

Este producto de hoy es el ejemplo fiel de ese dinamismo al que nos referíamos en el primer párrafo de este mensaje. Hoy **CORSA** ha cambiado su formato, haciéndolo similar al de las más importantes revistas especializadas europeas (AUTO SPRINT, ROMBO, AUTO-HEBDO) y norteamericanas (CAR & DRIVER, ROAD & TRACK...), lo que indudablemente favorecerá su lectura y, sobre todo, su archivo y consulta posterior. Pero no nos hemos "achicado" ya que hemos aumentado nuestras páginas y le ofrecemos una mayor cantidad de ellas en color y, por supuesto, la lámina central coleccionable. Este es el principio de un cambio aún mayor y que ustedes —que son parte importante de **CORSA**— irán viendo a cada paso. En un futuro muy cercano, **Corsa** acelerará su presencia en el nuevo mundo de la tecnología con nuevos equipos que le proveerán a sus páginas de una mayor información; lanzará iniciativas de participación a sus lectores en competencias de diversas especialidades, concursos y hasta servicios de teleinformación a disposición del público entusiasta del automovilismo.

Este cambio de **CORSA** que ustedes como lectores viven a partir de hoy, constituye el resultado final de una suma de voluntades y de estudios llevados a cabo por las diversas áreas que componen nuestro staff, y también por aquéllos que con su participación publicitaria, apoyan esta evolución en una Argentina que marcha, resueltamente, hacia el cambio definitivo. Un cambio que debemos acompañar todos. Aunque parezca que el automovilismo es un simple divertimento, quienes estamos en él sabemos de su importancia y del aporte que puede efectuar a este profundo cambio que los argentinos esperamos y protagonizaremos.

Jorge A. Augé Bacqué
Director Editorial

CORSA

Año XXII N° 1209
Del 6/9 al 12/9 de 1989
Avda Belgrano 1580 -4º piso (CP. 1093) Capital Federal
Télex: 22630 RYELA-AR
Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué
Director: Oscar Daniel Fittipaldi
Secretario General de Redacción: Eduardo Enrique Neira
Secretario de Redacción: Oscar Alberto Izzo.

Diagramación: Eduardo César González (Jefe de Área), Manuel Pacheco (Jefe de Diagramación), y Enrique Giovanetti (Diagramador).

Secretaria: María Delia Cedrés de Mango.

Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappe.

En el exterior: Franco Lini y Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartori (EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa).

Servicios Editoriales
Fotografía: Armando Piro (Jefe), Enrico Carra (Coordinador), A. Calascione (Producciones Especiales), E. Bianco, G. Cantón, P. M. Algañaraz y Carlos Campos (Fotógrafos Especiales).

Servicios Exteriores: Marilú Olguín (Jefa)

Archivo: Francisco Forcinitti (Jefe).

editorial abril s.a.

Director Editorial: Jorge A. Augé Bacqué
Estela Herszberg (Directora de Coordinación).

Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial); Rodolfo Eusebio (Jefe de Tráfico), Rubén Concetti (Jefe de Medios).

ABRIL COMERCIAL S.A.
Gerente General
Jorge A. Augé Bacqué

Area Industrial
Avd. Roca 4410 (1602) - Florida (Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

SERVICIO ESPECIAL

dirigentes, categorías, economía & planes

Producción: E. Alberto Falcón, Duilio A. Carro, Alberto O. Juárez, Néstor J. Carbia, Miguel A. Sebastián, Oscar A. Izzo y Eduardo E. Neira

EN PLENA T

COMO SUPERAR LA

HD Suplemento



En nuestra anterior nota "panorámica" sobre la situación general de la actividad que nos ocupa -publicada a principios de marzo del corriente año-, comenzábamos refiriéndonos a circunstancias que, demorando la apertura del ejercicio anual, postergaban expectativas positivas en cuanto al desenvolvimiento del deporte motor durante este año.

De alguna implacable forma, aquEl contexto al que hacíamos referencia en ese momento, fue incrementando su carga hasta tomar poco menos que en milagrosa a la continuidad de los calendarios deportivos, y desdibujar casi por completo a muchas de aquellas expectativas de progreso franco, posponiéndolas, en el mejor de los casos, para un buen rato más adelante...

La tantas veces mencionada y anunciada pero nunca suficientemente temida hiperinflación, llegó al fin, arrollando esperanzas la incontenible avalancha y componiendo un marco pavoroso en el cual cualquier viso de antigua normalidad aparecía extraño.

Ante tal abrumadora realidad, las distintas expresiones automovilísticas fueron, ineludiblemente, tratando de amoldarse -con suertes y madureces dispares- a las críticas circunstancias. Y recuérdese que si bien **crisis** puede ser sinónimo de desequilibrio, también puede serlo de **cambio**. Fue así -y sigue siéndolo- como entonces todos los órdenes de la vida cotidiana debieron afrontar alteraciones o directas mutaciones para sortear tan pesada amenaza a su continuación, a las que, obviamente, nuestra disciplina deportiva no podía estar ajena.

Y es justamente para conocer e interpretar del modo más cabal posible esta obligada "evolución", que proponemos

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

EMPORADA '89 Y BUSCANDO LA "RECETA":

A CRISIS

la presente nota. Con él objeto además, de que cada dirigente máximo refleje el comportamiento de su "frente" en este verdadero campo de batalla, cuando da la impresión de que la etapa más sangrienta habría sido superada pero se entra de lleno en la más empinada: la de la **reconstrucción**, la de la auténtica **superación** del problema, que por supuesto es la de proceso más largo y dificultoso aunque -no tanto...- menos traumático.

Todo esto, acompañado por datos, cifras y costos que proporcionan, entendemos, una idea considerablemente aproximada a la magnitud de las dificultades que se afrontan.

De los escombros de la gran deflagración (inflacionaria, en este triste caso), se puede decir que, como sea, surgió la conflagración para defender de un feroz ataque a los valores vitales de cada actividad, de cada uno...

Pero de la guerra, recuérdese que entre los combatientes sólo suelen salir realmente victoriosos los **hombres** que han aprendido la lección.

Lamentablemente, nunca los niños sin memoria.

O.D.F.

comisión deportiva automovilística

HORACIO RIVAROLA

Presidente de la C.D.A. del A.C.A.

1') No es sencillo establecer una comparación exacta, pero sí puedo decir que de ninguna manera el monto de los incrementos guardó relación con los del proceso hiperinflacionario, ya que de haber ocurrido eso, pienso que no se habría podido hacer más carreras. En un cálculo aproximado, estimo en un 120% el porcentaje de aumento de nuestros gastos y servicios entre las primeras carreras del año y las últimas efectuadas hasta el momento. Y como dato para tomar de base, puedo agregar que generalmente los valores por gastos de la CDA en las carreras de Turismo Competición 2000, alcanzaron el monto de 500 entradas comunes y, por lo tanto, se fueron incrementando a medida que aumentaba el valor de esas entradas. Asimismo, quiero destacar que el hecho de que los gastos no hayan aumentado de forma tan desmesurada, no resultó algo casual, sino la consecuencia de habernos ajustado al extremo.

CUESTIONARIO GENERAL

1) Establezca una comparación de gastos entre la primera carrera de 1989 y la última disputada hasta ahora, por parte del club organizador, de los participantes y de su institución.
1') Establezca una comparación en cuanto al costo y la forma de pago de los servicios de la C.D.A. entre la primera y a última reunión que hayan fiscalizado en el año.
2) ¿Qué saldo les deja lo actuado del '89 en los rubros técnico, deportivo e institucional?
3) ¿Cuáles son los ajustes adoptados o a adoptarse por parte de esa institución para adecuarse a estas circunstancias?
4) ¿Estima que se podrá completar el calendario con la totalidad de las carreras programadas originalmente?
5) ¿Qué objetivos tienen para el resto del año y qué esperan que ocurra durante ese lapso?
Referencias: *1) sólo para los dirigentes de categorías. 1') sólo para el Presidente de la C.D.A.*



2) El saldo en general es bueno, especialmente considerando la difícil situación económica que atraviesa el país y que torna dificultosa la realización de carreras. El hecho de que no haya sido necesario suspender en forma mayoritaria las competencias es sumamente destacable. No obstante, hubo muchos problemas, y no sólo en el aspecto económico. Al comienzo de la temporada tuvimos varias diferencias con algunas categorías en el rubro técnico y también con ciertos organizadores. No creo que esto haya sido sólo culpa de la CDA... Pero afortunadamente, con la colaboración de todos hemos ido encontrando los recursos y soluciones para clarificar los distintos temas y seguir adelante.

3) Los aportes han sido varios. En relación con las carreras, uno de los más importantes fue conciliar la realización de las mismas con los pedidos de las categorías. Conocedores de que les resultaba imposible ir a correr a lugares muy lejanos, no impusimos los escenarios sino que los decidimos de común acuerdo con lo solicitado por las distintas categorías. En el plano específico de la CDA, nos hemos adaptado a las circunstancias limitando los gastos y la cantidad de personas que enviamos a cada una de las carreras. Así, hay casos en que recurrimos a la gente del lugar para desempeñar ciertos cargos, claro que siempre que estemos seguros de su idoneidad.

4) Creo que sí. Y esto casi lo aseguro en los casos de las categorías que tienen doce carreras. Tal vez en el T.C. 2000, que originariamente programó 14 fechas, quede alguna, pero también en este caso hay que tener en cuenta, por un lado, que hubo un paréntesis de casi dos meses, y por otro, que a medida que se acerca el final de la temporada, los plazos se acortan, recordando además que siempre debemos respetar el lapso de tres semanas entre carrera y carrera, y no superponerlas con otras categorías.

TALLER MODELO

DE PABLO OSCAR VELAZQUEZ

CHAPA - PINTURA - CARBURACION - ENCENDIDO - FRENOS - Y EMBRAGUE
ESPECIALIDAD PINTURAS DE AUTOS DE COMPETICION

UGARTE 3950 MUNRO
PROXIMAMENTE EN SU NUEVO LOCAL CALLE MAQUINISTA CARREGAL 3118 MUNRO

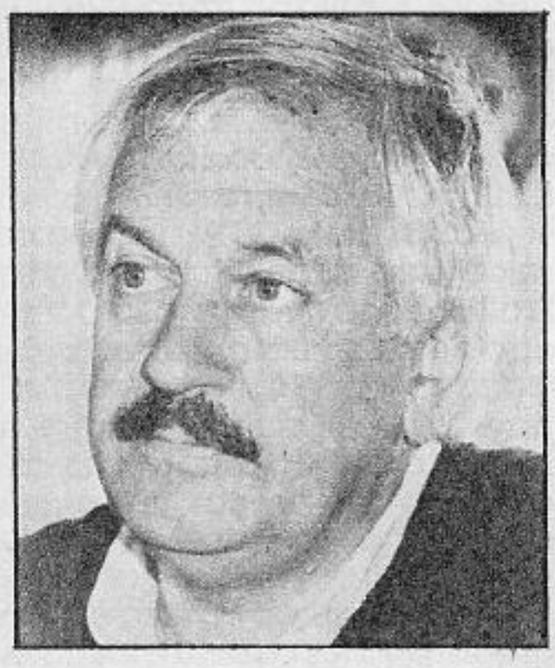
5) El objetivo es poder completar la temporada, algo que sería importante dado los múltiples inconvenientes que existieron a lo largo del año.

Soy optimista en que podamos lograrlo, porque tengo esperanzas de que las cosas mejoren en el país. Y esto, por lógica consecuencia, beneficiará al automovilismo, que no sólo es la parte deportiva sino también el conjunto de familias que, en sus distintas facetas, viven del mismo.

turismo carretera

JUAN CARLOS DEAMBROSI

Presidente de la Asociación Corredores T. C.



1) Profundizando, puedo decir que para la primera carrera de este año en La Plata, el costo de la entrada fue de A 70, mientras que en la última en el Autódromo de Buenos Aires, el precio ascendió a A 1.200, lo que significa el 1.714% de incremento. Por otra parte, el precio de la nafta por entonces era de A 8,57 por litro, y ahora cuesta A 270, lo que equivale a 3.151% de aumento. Además, como ejemplo digo que una goma Michelin tiene un precio de U$S 300, lo que traducido a australes a comienzo de temporada significaba (cada una) 4.920, mientras que ahora hay que oblar 195.000, o sea un 3.963% de aumento... De esto se desprende que la escalada de precios fue sumamente perjudicial.

2) En lo que hace a la faz técnica, el balance es sumamente positivo puesto que tuvo una sensible mejoría en relación con la temporada pasada. Pusimos énfasis en la paridad entre las distintas marcas, y lo hemos logrado. En lo deportivo, a mi entender, las cosas funcionaron muy bien, mientras que en la parte institucional, nuestra Asociación funcionó mejor que en 1988, acrecentándose el patrimonio con distintas operaciones bursátiles.

3) Decidimos hacer una pausa, parando durante treinta y cuatro días para permitir que los pilotos se recuperaran económicamente. Posteriormente hicimos un análisis y conversamos con gente de diversas empresas con la finalidad de abaratar costos. Por ejemplo, próximamente en las pastillas de frenos tendremos un descuento del 50% para nuestros asociados.

4) Sí... Tenemos cinco competencias programadas de aquí al fin de temporada y las vamos a llevar a cabo, adelantando la fecha de la última de ellas para no correr el riesgo de que, por motivos climáticos, tengamos que llevarla para enero del año siguiente, como sucedió en 1988 con la carrera de San Lorenzo.

5) Simplemente, cumplir con lo que resta del calendario, trabajando para seguir manteniendo el nivel y que, de esa manera, el público nos siga apoyando. Y eso se logra con campeonatos competitivos.

LO QUE PASO

La Plata (I): Impecable debut de Oscar Castellano con su Ford, quien ganó una interesante carrera a la que acudió mucho público. **Buenos Aires (I)**: Jorge Oyhanart continuó con la racha de Ford, ganando en un espectáculo bueno. **Balcarce**: Sin ningún tipo de dudas, repitió Oyhanart con un marco muy bueno de público. **Olavarría**: Fue el turno del Chevrolet, con Urretavizcaya al volante. "Tito" comprendió que para ganar, primero hay que serenarse.

Bahía Blanca: En una carrera a la que el público asistente no fue mucho aunque superó el de otras ocasiones, corriendo con su nivel acostumbrado Emilio Satriano le dio otro halago a Chevrolet. **Buenos Aires (II)**: Ganando al igual que Satriano en la anterior, Oscar Angeletti pudo "poner en la vidriera" al Ford Fairlane. **San Lorenzo**: Recuerdo que antes de que largue, le dije a José María Romero que defienda a la marca con uñas y dientes... Así lo hizo y venció. Bien por Romero y por Dodge, que ganó su primera carrera durante 1989. **La Plata (II)**: Tras un año de muchos esfuerzos y sinsabores, Roberto Mouras volvió a la victoria. Y lo hizo en la forma a que nos tiene acostumbrados. **Buenos Aires (III)**: Con Oscar Aventín pasó algo parecido a lo de Mouras; arrimaba pero no bochaba... Finalmente se le dio en esta ocasión, y aquí puede destacarse el hecho de que dos preparadores como Pedersoli y Wilke, antes socios y ahora trabajando individualmente, llegaron -respectivamente- al triunfo. La carrera fue un éxito de público, estuvo el Presidente Menem y se cumplió el fin solidario que habíamos previsto.

LO QUE VENDRA

17/9: Junín; **15/10**: Balcarce; **5/11**: Autódromo de Buenos aires; **19/11**: Circuito semipermanente a designar. **3** ó **10/12**: Tandil.

fórmula tres sudamericana

GUILLERMO KISSLING

Presidente de F-3 Sudamericana



1) Como nuestra categoría se maneja "a valor dólar", el costo no se ha incrementado en esa moneda. Nosotros nos movemos en el orden histórico de 25.000 dólares por carrera, más una determinada cantidad de alojamientos que deben ser cubiertos de manera constante. A esta cifra hay que agregar normalmente el costo de la televisación, que depende de diversas circunstancias como la venta de la emisión, el canal que la realice y, sobre todo, en qué país sea la carrera, ya que los valores de la T.V. son diferentes en Brasil, Uruguay y Argentina. Para nosotros, los costos no han variado de manera radical. Los dados en dólares aumentaron lo que subió el dólar desde enero a hoy, y de nuestros insumos ello es un 70 por ciento. El restante treinta por ciento son insumos nacionales, y eso aumentó con el nivel de la inflación general.

2) En lo técnico, lo más destacable es tener la categoría, prácticamente las mismas unidades que en Europa. A excepción de los dos autos de mi equipo, todos los chasis participantes en la especialidad son de la nueva generación; el 90 por ciento de nuestros autos, son totalmente importados. En lo deportivo, lo destacable es que sobre 6 carreras hubo 4 ganadores diferentes. El único que marcó cierta preeminencia es Furlán, pero al juzgarlo no podemos olvidarnos de que en una de sus victorias (Jacarepaguá), el dominio de la carrera lo ejerció Friedrich. El otro aspecto positivo es la demostración -a través del triunfo de Christian Fittipaldi- de que un equipo recientemente conformado y con todos los medios, puede llegar a la victoria en la categoría en menos de seis meses. En lo institucional, lo más valioso es el respeto de la categoría por el calendario lanzado en octubre del año pasado. Cada participante de la Fórmula 3 sabe que, cuando le decimos que en tal fecha de tal mes va a correr una carrera, la va a correr... Respetando los calendarios es como se respeta a la gente que se incorpora a la categoría, llámense pilotos, equipos, "sponsors", televisión, periodistas, etc.. El otro punto importante de este ítem es el respaldo de empresas importantes que comenzaron a creer en la Fórmula 3 Sudamericana como medio de comunicación publicitaria para sus productos.

3) Si bien nosotros vivimos en la Argentina, como categoría no podemos pensar en el problema de un solo país, en este caso, el nuestro. No hemos limitado nada de lo que hacíamos a principios de temporada, porque los intereses en juego no son sólo nuestros. En lo que sí nos hemos movido es en lograr los medios -como Asociación- para que los pilotos argentinos puedan continuar a pesar de la difícil situación por la que estamos atravesando. Como cualquier categoría internacional, debemos continuar manteniendo el nivel de la misma.

4) Con seguridad lo vamos a completar en sus 12 carreras, y muy probablemente también en los escenarios previstos. Hasta Tarumá, en noviembre, prácticamente no tenemos ninguna duda en relación con los circuitos. Las de diciembre las tenemos también confirmadas, pero como ambas son en circuitos urbanos, debemos velar por la seguridad, ya que siendo "F.I.S.A." nuestro calendario, debemos adecuarnos a las reglas impuestas. De cualquier manera, la categoría hace ya mucho tiempo

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

dio a conocer los escenarios de alternativa en caso de surgir algún problema.

5) Nuestra máxima ambición es que lleguemos a alguna competencia de este año donde la clasificación sea eliminatoria, es decir que superemos los 26 autos en pista. Creo que se puede dar muy pronto. La otra está relacionada con la anterior, y es recuperar algunas plazas de pilotos argentinos en forma permanente, como pueden ser las de Gurini, Croceri, Di Palma, Cingolani, además de "Roberto Augusto", etc..

LO QUE PASO

Cascavel: La presentación de autos y equipos nuevos, que en algunos casos tuvieron resultados sobresalientes como el 4º puesto de "Formigão" en clasificación.

Bahía Blanca: Primera carrera en la Argentina; un circuito donde el año anterior habíamos tenido sólo 16 autos y en este arrancamos con 23. Dominio de Leonel en la punta pero mucha lucha por los otros puestos.

El Pinar: Arranca la etapa que ya los europeos nos habían adelantado que iba a darse cuando la paridad fuese total: la de los toques debido a la gran lucha que tiene la Fórmula 3 en todo el mundo. La de ir a todo o nada...

Goiania: El gran marco que presenta siempre la categoría por ser éste el mejor autódromo y tener la mejor organización. Gran cantidad de autos participantes y un público que responde siempre a la convocatoria de la F-3.

Río de Janeiro: Teniendo en cuenta que no es una plaza tradicional para la categoría, y que el público sólo asiste a la Fórmula 1, el hecho de haber llevado 10.000 personas es lo más destacable.

San Pablo: El resultado fue histórico para la Fórmula 3. Clasificaron todos los autos que largaron. Sin parangones. Habrá que bucear mucho en los archivos para encontrar un hecho similar en cualquier categoría mundial.

LO QUE VENDRA

Buenos Aires (17/9): Nos vamos a "jugar" a realizar una excelente organización, y también creo que será una carrera de buen nivel, ya que el circuito 9 es muy exigente. Puede comenzar a definirse el campeonato.

Santiago de Chile (Las Vizcachas, 8/10): Será una carrera linda. No será fácil poner los autos a punto para un trazado atípico... Vamos a tener que adoptar soluciones de compromiso.

San Juan (El Zonda, 29/10): Circuito muy difícil. Muy riesgoso para la integridad de autos y pilotos. De ésos que no perdonan. Si el Campeonato está definido, puede ser una carrera tranquila; si no lo está, será dura, muy dura.

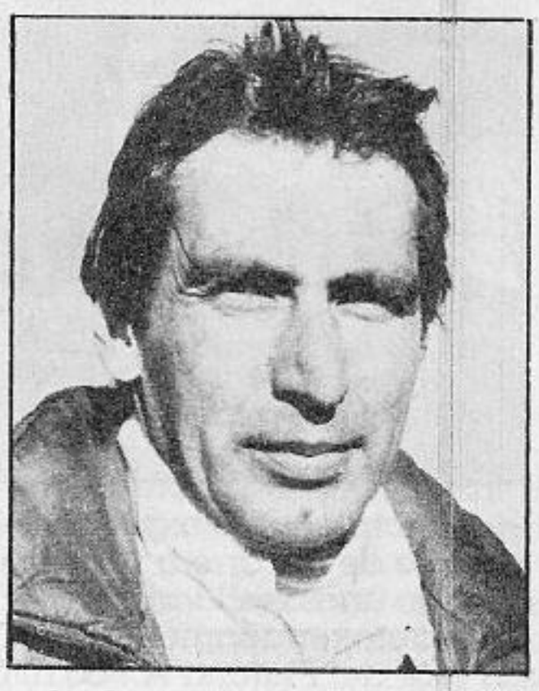
Porto Alegre (Tarumá, 19/11): Seguramente, la carrera brasileña con mejor marco de público. Un autódromo con relativa infraestructura pero con una pista en estado impecable y muy exigente. Un desafío permanente a las leyes de la física.

Mar del Plata (3/12) y Punta del Este (17/12): Dos carreras para aquellos pilotos que sepan transitar los circuitos callejeros, con mucho de intuición y un buen equilibrio en sus chasis.

fórmula dos nacional

LEOPOLDO CUMINI

Presidente de la Asociación Pilotos F-2 N



1) Cuando tuvimos que correr con Turismo Carretera, la Asociación de Pilotos debió hacerse cargo de los gastos de fiscalización de la CDA, razón por la cual los costos ascendieron a 42.000 australes. Cuando corrimos junto al T.C. 2000, el importe fue menor ya que dichos gastos corrían por cuenta del organizador. Por ejemplo, en la carrera de Concordia la Asociación gastó 32.000 australes, cifra razonable teniendo en cuenta la inflación de aquel momento. En cambio, en Paraná los gastos fueron mínimos ya que prácticamente la categoría tiene su epicentro en esa ciudad.

2) En el aspecto técnico se destacan los siguientes logros: el abaratamiento del costo de los neumáticos y la utilización de un solo juego por carrera. Y además se trabajó también en el mejoramiento de los filtros y las cajas limitadoras, a fin de lograr mayor confiabilidad en los motores. En lo deportivo, el sal-

alineación
EL RAYEL
de Jorge E. Odón

FRENOS - CHASIS - SUSPENSION
BALANCEO ELECTRONICO

AGENTE OFICIAL AWAD S.A.I.C.

COLOCACION Y VENTA
ROTULAS Y EXTREMOS, LINEAS AUTOS
NACIONALES E IMPORTADOS

DATSUN · DAIHATSU · TOYOTA · MITSUBISHI MOTORS
HONDA · BMW · mazda

TE.: 240-0067 y 249-0424

Gral. Balcarce 1061 LANUS OESTE

EL AUTOMOVILISMO DEL MUNDO EN autodinámica



Diariamente por
LV3 Radio Córdoba
a las 20,30 hs. en el 1210 de su dial, con la síntesis más completa de los deportes mecánicos.

LA CONDUCCION DE "SPRINTER" y la participación de:
• NORBERTO CARDONE • RAUL BARCELO • RAFAEL CEREZO • CARLOS WILLIAMS
• NESTOR GRASETTI • ANDRES LUNA • GUSTAVO ARNOLT •
• LUIS LOPEZ • LAURA CEREZO • ANGEL OFFREDI • HECTOR GALLETTO

Sprinter Producciones
Rodríguez Peña 452 - Córdoba - Tel. 051-46589 y 81-4041.

do también nos deja conformes pese a la notable superioridad de Gabriel Massei. Por último, en el aspecto institucional logramos por fin tener a un promotor comercial como Armando Bernardis, que realmente nos hacía falta, a la vez que también contamos con los servicios de Monticelli, quien es nuestro encargado del servicio de prensa. Estos dos hombres llenan un vacío que tuvimos el año pasado en la categoría.

3) Seguir en la búsqueda de lograr neumáticos más baratos, abaratar el mantenimiento de los motores y seguir también buscando "sponsors".

4) Si bien a principio de temporada habíamos programado diez carreras, estamos seguros de llegar a correr nueve.

5) Nuestro objetivo es mantener lo conseguido y buscar superarnos. Concluir con el certamen.

LO QUE PASO

Buenos Aires I: Pudimos comenzar con el Campeonato, pero con pocos autos.

Buenos Aires II: Nos gustó mucho compartir la jornada junto al T.C., aunque se notaba la falta de autos.

Concordia: Mejoramos el parque. Se empezaban a ver los resultados del trabajo.

Paraná: Fue nuestra mejor carrera en todo sentido; esperamos poder repetir lo mismo en la próxima.

LO QUE VENDRA

La próxima carrera confirmada la correremos en **Rafaela el 10/9.** Por el momento, es la única que tenemos en vista.

fórmula renault argentina

EDUARDO BOUVIER

Presidente de la Asociación Pilotos F-4

1) A nivel de A.P.F-4, la primera del año tuvo un costo de 50.000 australes y la última superó los 500.000 australes.

2) El aspecto técnico lo podemos considerar excelente, y sin duda alguna debe ser la categoría más pareja. En todas las carreras se puede dar fe de ello. Sólo tuvimos un desclasificado, Bovone en Gral. Roca, por una interpretación errónea del reglamento. En lo deportivo también fue "de primera", ya que tuvimos ganadores diferentes en todas las carreras y hasta tuvimos 58 autos en la carrera de Paraná. Consideramos que el aspecto institucional está más fuerte que nunca. Los pilotos se encuentran muy unidos y los problemas que puedan suscitarse los arreglamos entre todos.

3) No era ninguna novedad para nosotros que este año iba a ser económicamente difícil; por tal motivo buscamos el apoyo de empresas importantes y conseguimos el aporte de Elf, de Recapados Fliter y de Shopping Soleil. A la vez, también buscamos abaratar el costo de los neumáticos.

4) Nuestra categoría, con toda seguridad podrá completar el calendario. Con o sin el T.C.2000. Incluso, si es necesario correremos solos.

5) Seguir buscando la manera de abaratar costos.

LO QUE PASO

Mar del Plata: Estábamos todos un poco fríos...

General Roca: Bovone ganador por muerte y desclasificado por no haber usado un elemento original, que en definitiva no hacía a la performance...

Buenos Aires: Fue lamentable para la categoría. Lavamos nuestros trapitos fuera de casa, y ello no le hizo bien a nadie.

San Jorge: Excelente carrera en un excelente circuito que le cae muy bien a la categoría.

Concordia: Carrera emotiva y peleada como ninguna.

Paraná: (ver aclación).

LO QUE VENDRA

La próxima carrera confirmada se disputará en **Rafaela**, el **10 de septiembre.**

Asimismo, la FRE correría el **24 de septiembre** en **Bs. As.**, el **8 de octubre** en **Las Parejas**, e inclusive se piensa participar junto al T.C.2000 en Comodoro Rivadavia.

ACLARACION

CORSA entrevistó a Eduardo Bouvier, Presidente de la A.P.F4, con anterioridad a la carrera de Paraná. A posteriori de ésta y a raíz de lo publicado en la sección "Teléfono Negro" en nuestro número 1.208. Bouvier se manifestó totalmente disconforme con dicho artículo donde, según sus propias palabras, se ponía en tela de juicio su honestidad. Por tal motivo, señaló que se negaría de aquí en más, a realizar declaraciones a CORSA, y que cualquier consulta que ésta quisera realizar sobre la categoría, debería ser indefectiblemente evacuada por otro miembro de Comisión Directiva de la A.P.F4. Así se supone que deberemos proceder en adelante.



turismo competición 2000

EDUARDO SAENZ

Presidente de la A.P.T.C.2000



1) Para el club organizador, el costo de la carrera tiene que ver con una cantidad de entradas: aproximadamente 7.000. En Mar del Plata, a A 500 c/u, significaron 3.500.000; en Rafaela serán aproximadamente 10.000.000 de australes. Para los participantes puede evaluarse en dólares. Los equipos oficiales tienen costos mayores por los desarrollos técnicos, pero para los particulares puede estimarse entre 3.500 y 4.500 dólares. Esto era tanto en enero como en agosto... Para la A.P.T.C.2000 los gastos por carrera, contabilizando todos los de locación, personal rentado y otros servicios, es del 10% del costo de la carrera, es decir A 350.000 en Mar del Plata y 1.000.000 en Rafaela.

2) La evolución técnica real no fue registrable en cuanto a tiempos de vuelta, por los cambios reglamentarios que actualmente rigen con respecto al año anterior, pero existe en los autos y es muy importante. En lo deportivo, sabido es que hubo problemas, pero en la pista se funcionó, aunque existe algún grado de monotonía en el espectáculo por el dominio de los equipos oficiales: Berta Sport y el de Carlos Akel. Esto, sin dejar de reconocer la importancia y el esfuerzo de todas las fábricas terminales automotrices que intervienen en la categoría. Institucionalmente hubo cambios que apuntan a componer los problemas que en ese rubro tuvo el T.C.2000; tal vez la más notoria variante sea que la actual Comisión Directiva está integrada con una mayoría de concurrentes particulares.

3) En la actualidad se ha establecido que se use un solo juego de neumáticos por carrera y se está trabajando en el mejoramiento de los viáticos, adecuándolos a los nuevos parámetros económicos. La idea es que los equipos particulares reciban mayores recursos.

4) La idea del promotor es ésa, y la nuestra también, siempre que se puedan acomodar las fechas sin sacrificar a los participantes con competencias muy seguidas.

5) Uno de los principales es llegar a 1990 con un reglamento claro y firme por varios años. Para esto, oportunamente se formó la Comisión Clarificadora, que ahora se ha transformado en Comité Asesor de Reglamento Técnico, en principio con los mismos integrantes, salvo que realicen alguna rectificación los que allí están representados. Se trabajará en colaboración estrecha con la S.T. de la C.D.A.. En lo que hace a lo inmediato, esperamos que hasta fin de año se mantenga el sentido de colaboración hacia la categoría de todos los que tienen que ver con ella.

LO QUE PASO

Mar del Plata: En lo deportivo fue un fin de semana totalmente negativo, por lo que se vivió y por la resolución final que determinó la desclasificación de todos los participantes.

Gral. Roca: Una de las carreras más positivas, por la cantidad de autos que concurrieron a más de 1.000 km. de la Capital, porque se inauguró la extensión del escenario y por la respuesta mayoritaria de público.

Buenos Aires: Deportivamente, en la pista, buena; ganó un no-oficial, Silvio Oltra; empezó a funcionar el Gacel de Guillermo Maldonado, que salió tercero, pero se empalideció por una resolución de la revisión de las tapas de cilindros por parte de la C.D.A., que alimentó dudas.

San Jorge: El mejor recibimiento por parte de los organizadores, pero a nivel de categoría, el clima de boxes estaba enrarecido, después hizo crisis.

Concordia: UN ESCANDALO.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pero tiene como positivo, que sirvió para que todos se juntaran en torno de una mesa en busca de soluciones.

Paraná: Puede ser el comienzo de una nueva era, el fin de semana de la esperanza que, como tal, esperamos que se concrete positivamente.

LO QUE VENDRA

Unicamente están confirmadas las carreras del próximo domingo en **Rafaela** y la del 24 del corriente en el **Autódromo Municipal**. Para más adelante, aún no hay nada definido, aunque es altamente probable que el domingo **8 de octubre** la categoría se presente en el Autódromo "Don Eduardo" de **Las Parejas,** y que en el resto de la temporada visite una o dos veces más el Autódromo Municipal de Buenos Aires.

club argentino de pilotos

FERNANDO BOGGIO

Presidente del Club Argentino de Pilotos



1) Nosotros, en ese tema, nos manejamos con bastante elasticidad. Muchas veces nos hacemos cargo de gastos que, en teoría, no nos corresponden. Pero, para que tengan una idea, los gastos del Autódromo de Buenos Aires se incrementaron en un 500% mientras que los repuestos aumentaron cerca de un 3.500%.

2) Principalmente trabajamos en la equiparación reglamentaria de las dos marcas, es decir Datsun y Nissan. La performance de ambas nos deja conformes al haberse logrado un cierto equilibrio. Teniendo en cuenta la situación económica, el saldo deportivo es favorable. En lo institucional, nos hemos consolidado con la renovación de autoridades que hicimos recientemente, luego de la Asamblea, donde presentamos el balance y se postuló una lista única.

3) Ya resolvimos el inconveniente de los neumáticos con el fin de abaratar costos; con seis gomas, actualmente se puede participar en dos carreras; eso es importante. También queremos concretar competencias en escenarios cercanos a la Capital -la mayoría de nuestros pilotos son de aquí- y espaciar un poco más los intervalos entre carrera y carrera.

4) Inicialmente habíamos programado 12 carreras; tuvimos que suspender una -por los problemas del autódromo- pero, de todos modos, vamos a tratar de cumplir con las once competencias restantes; ya estamos a mitad de camino...

5) Queremos presentar, en el mes de noviembre, el nuevo Sport Prototipo, por lo pronto ya estamos trabajando en el reglamento para el año que viene. Pero como dije antes, aspiramos a terminar el Campeonato y a sumar una mayor cantidad de participantes si la situación económica nos ayuda.

LO QUE PASO

9 de Julio: Fue un mal trago, no se cumplieron nuestras expectativas y hubo pocos participantes. Lo bueno fue lo que hicieron los usuarios de Datsun, que fueron a correr a pesar de estar en inferioridad de condiciones.

Buenos Aires I: En esta competencia tuvimos una mayor cantidad de participantes, cosa que anhelábamos, y también empezamos a ver un mejor funcionamiento de los Datsun en comparación con los Nissan.

Buenos Aires II: Quedamos conformes. Allí empezamos a ver los resultados del trabajo, y la equiparación de ambas marcas ya era una realidad.

Marcos Juárez: Para nosotros fue una competencia satisfactoria. Salimos de Buenos Aires y contamos con un buen número de participantes. Eso fue muy alentador.

Buenos Aires III: Muy bueno por la cantidad de autos presentes y por habernos mostrado ante el gran público.

LO QUE VENDRA

Por lo pronto, queremos parar un poco. Hicimos dos competencias en quince días y eso puede ser desgastante a nivel económico. Seguimos teniendo en cuenta realizar una competencia en **Rafaela**; veremos si la podemos hacer en **octubre**.

VERTIGO II
UNA TEMATICA DIFERENTE EN AUTOMOVILISMO

Conducen:

ALBERTO
HUGO
CANDO...

Y USTED,
DE COPILOTO ?

LUNES
A
VIERNES
19 A 20 Hs

AM 1150

RADIO BUENOS AIRES

Otra buena propuesta...



turismo pista

OSCAR PENTECOSTE

Presidente de A.P.A.T.



1) En cuanto a los participantes, sus gastos aumentaron alrededor de un 500%. Fíjense que un neumático a principios de año costaba A 1.600, y actualmente está en el orden de los A 35.000. Por parte de A.P.A.T., no tenemos gastos, y cuando los tenemos, no son significativos, pero la cosa cambia cuando tenemos que hacer frente a la organización de una carrera, cuyos costos aumentaron cerca de un 400%.

2) En la parte técnica no tuvimos mayores dificultades más que algún pequeño problema en alguna revisación técnica, pero sin importancia. En el aspecto deportivo,llama poderosamente la atención el incremento del parque de la categoría en las tres clases a pesar de la crisis, y los buenos espectáculos que se brindan en la pista. En lo institucional, estamos a la espera de la resolución de Personas Jurídicas con respecto a la nueva fecha para realizar la asamblea. Por parte de la actual Comisión Directiva, existe la intención de abrir las puertas a todas las fracciones, de aunar criterios y de formar una nueva C.D. con integrantes de las diversas extracciones. Lamentablemente hay gente que no está de acuerdo con esa postura y piensa que puede hacer mejor las cosas que nosotros, que le dimos a la categoría el empuje que actualmente tiene.

3) Por el momento anulamos las pruebas previas a cada carrera, pero eso no está totalmente definido. Por lo que sé, hay un grupo de pilotos que quiere restituirlas, y en los próximos días vamos a definirlo de acuerdo con la decisión de todos los pilotos. Por otra parte, redujimos las pruebas de clasificación, concretamos un convenio con los proveedores de neumáticos de la Clase 2 y esperamos hacer lo propio con las otras dos clases. Al mismo tiempo llegamos a un arreglo con la promotora, para que los pilotos perciban una suma fija en premios de acuerdo con los valores en que se vendan las entradas.

4) Nosotros habíamos programado inicialmente catorce competencias pero, por los problemas que tuvimos a principios de año, estimo que podremos completar, al menos, doce competencias.

5) Nuestros objetivos son varios. En primer lugar, darle una buena continuidad al Campeonato; por otra parte, seguir sumando autos a nuestro parque (sabemos que hay muchos interesados que ya están alistando sus máquinas), concretar las elecciones en A.P.A.T. y elaborar un nuevo reglamento, con la base del actual, que tenga una vigencia de dos años y conste sólo de pequeñas modificaciones del actual.

LO QUE PASO

Buenos Aires I: Fue una competencia que concretamos con mucho sacrificio y luego de un largo período de inactividad.

Buenos Aires II: Una experiencia nueva, la de los 200 km., que sumó muchas figuras a nuestra categoría y es algo que merece repetirse.

Mar del Plata: Fue la primera carrera que hicimos en el interior, y el apoyo del público -a pesar del mal tiempo- y de los participantes, la hizo sumamente positiva.

Las Parejas: La mejor carrera del año, por el espectáculo brindado y por la cantidad de autos que presentamos.

Buenos Aires III: Se siguieron sumando participantes y marcas, con una excelente performance del Fiat Duna.

LO QUE VENDRA

El futuro inmediato es la carrera del **17 de septiembre**, que aún no ha sido definido donde será: la posibilidad es Marcos **Juárez o Las Flores**. Para el resto del año tenemos varias alternativas que pueden ser: **9 de Julio, Balcarce, Córdoba**, repetir una carrera en **Las Parejas** y hacer alguna más en **Buenos Aires.**

rally nacional

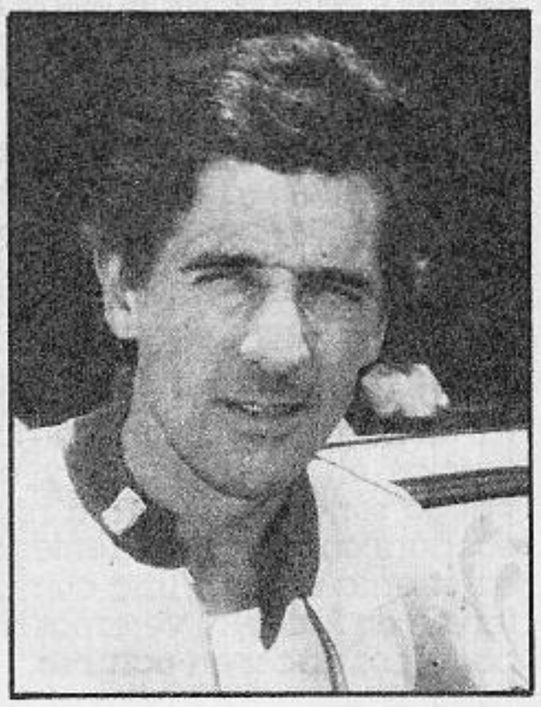
MIGUEL TORRAS

Presidente de la Asociación Argentina de Pilotos de Rally y Navegantes

1) En cuanto al club organizador, quizás un parámetro que pueda tomarse es el de los premios. A principios de año eran unas pocas decenas de miles de australes. Hoy, son cerca de dos millones. Para una carrera "grande" se gastaban en todo concepto unos A 150.000 (incluyendo un muletto, recorrida previa de la ruta y 60 horas de mano de obra). Hoy, lo mismo cuesta A 1.500.000. Nuestra Asociación, por su parte, no tiene gastos significativos.

2) El saldo es positivo, sobre todo con respecto a las perspectivas que se tenían antes del inicio del certamen. El parque de automóviles de rally es cada vez mayor y, mejor que eso, su calidad está en franca mejoría. Cualquier auto de punta que vaya a correr a Buenos Aires o a Santiago del Estero, por caso, se enfrentará seguramente con una oposición muy grande, producto de una excelente preparación y de un gran acopio de experiencias. En cuanto a lo institucional el balance es más triste. La Comisión Deportiva Automovilística no está a tono con las circunstancias. No se adecuó a la realidad y, por eso, muchas veces los pilotos la superan. A un nivel inferior, en cuanto a los clubes organizadores, se ha mejorado mucho. La mayoría avanzó muchísimo y ya no es ACRYR la única institución que puede hacer buenas carreras. Asimismo, hay más clubes que quieren hacer carreras. Recientemente surgieron inquietudes al respecto por parte de San Luis, La Cumbre, San Juan, Mendoza... Hay movimiento... En cuanto a nosotros, hay mayor presencia y ésta es más unificada en todo el país, lo que redunda en una mayor coherencia.

3) Hubo y hay que redoblar los esfuerzos. El secreto no es tal y reside básicamente en trabajar más. No se puede, en un momento de crisis como éste, tratar de dirigir el automovilismo ni por decreto ni con consideraciones absurdamente reglamentaristas. Ni mucho menos, tratar de pasar sobre los pilotos, quienes son los protagonistas de la actividad y que la hacen realidad arriesgando el principal capital, sus autos y equipos. Tampoco se puede ignorar a los clubes organizadores, que ponen todo su esfuerzo para hacer las carreras. De esa manera se da una flexibilización imprescindible para que la actividad siga adelante. Y así seguiremos.



4) El calendario lo cumpliremos íntegramente tal com estaba previsto. No sólo existe un gran interés, sino que hay una lista de espera de clubes que quieren hacer rallies en el país. Quizás haya que cambiar de escenario alguna prueba, pero sin que disminuya el número total de rallies.

5) Básicamente, si no existe ningún imprevisto que desequilibre, queremos que la dirigencia acompañe a nuestra categoría. También pretendemos que haya buenas carreras y que sean lindas para ver. Por último, deseamos que todos los potenciales participantes puedan intervenir en los rallies, pese a que los costos hayan subido tanto.

LO QUE PASO

Me referiré sólo a las pruebas de Graduación Dos y Tres, que mayor peso tienen en el Campeonato Argentino. **Bariloche**: Fue muy lindo rally y significó un gran logro para APRYN, que estableció una presencia mayor. Allí sinceramos una cantidad de problemas. Hubo pilotos de todo el país. **La Rioja:** Fue un carrerón. Hubo un buen número de inscriptos y mejoramos aún más la difusión, punto que aún sigue siendo flojo en nuestra actividad nacional. **Día de la Bandera (Dean Funes)**: Hubo un problema central que fue la falta de infraestructura, que esa ciudad sobrellevó con un entusiasmo desbordante y muy buena voluntad. Lamentablemente coincidió con una falta aguda de combustibles.

Con Graduación Uno se disputaron: **Río Tercero, Coronel Suárez, Coronel Pringles y Macachín.**

LO QUE VENDRA

La Vuelta de la Manzana será la próxima competencia de Graduación Tres **(16 y 17 de septiembre)** mientras que luego se correrán **Concepción del Uruguay** de Grad. 2, **(14 y 15 de octubre), Pagos del Tuyú,** (G. 3) **(4 y 5 de noviembre)**. De Graduación Uno, entre otros, faltan: 24 horas, La Cumbre, San Juan, San Luis, y entre tres y cinco rallies en la Regional Nº 11. El **Gran Premio**, de Graduación 4, se disputará entre el **9 y el 10 de diciembre.**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUGERENCIAS para el AUTOMOVILISTA...

Realización: EDDIE Publicitaria SRL.
Cordoba 443, 1° P. "A", Tel. 311-2184.

LINEA DE BELLEZA AUTOMOTOR



CRUZ DEL SUR®



DURACION 1 MES

OFERTA PROMOCION

AEROSOL x 440 cc.

- SILISUR Perfumado A .995.-
- SILISUR s/perfume A 930.-
- RD-90 Lubric. multif. A 1.041.-
- SUPERCERA A 839.-

TABLETAS PERFUMADAS

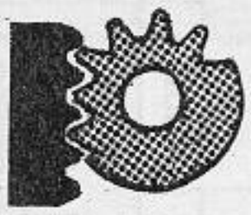
- MAXIPINITOS A 217.-
- MINIPINITOS A 145.-

COMERCIO + IVA

PEDIDOS TEL.: 28-2394 ó 941-8237
ZONAS DISP. A DISTRIBUIDORES

TORCOLETTI ENGRANAJES
RACING GEARBOXES

- ENGRANAJES Y TRANSMISIONES ESPECIALES PARA COMPETICION
- SERVICIO, REPARACION, MANTENIMIENTO DE CAJAS HEWLAND
- ENGRANAJES MK9, F3, FT200, FG.
- TODAS LAS CATEGORIAS



ANTONIO TORCOLETTI S.A.
Fab. y Adm.: CORRALES 1643
NVA. POMPEYA (1437) - Tel. 99-8951
TELEX 21749 UNIAR CAMMIMA
TORCOLETTI - FAX 54-1 3130592

El sol ya no es más su enemigo

Polarizamos su auto, lancha, casa, etc.
con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.
Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO
DECORACION de VEHICULOS
cintas decorativas

TARJETAS DE CREDITO



AUTODECOR
Av. J.B. JUSTO 3324, CAPITAL.
TEL. 582-9551
VENTAS POR MAYOR

ENGANCHES
TRAILLERS ☐ BATANES
REPARACIONES
795-1408
LINIERS 679 (1602) FLORIDA

VOLANTES
matra®

DEPORTIVOS y ORIGINALES
AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA

REPARACION Y RECAMBIO
ACCESORIOS DEPORTIVOS Y DE COMPETICION
Cadenas para Nieve y Barro.
LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1400 • CAPITAL
Tel. 582-9694

CAJAS AUTOMATICAS

INSTALAMOS ORIGINALES A SU
FALCON • SIERRA • DODGE 1500 • PEUGEOT
DIRECCIONES HIDRAULICAS Y CAJAS AUTOMATICAS
COLOCACION REPARACION Y SERVICE - REPUESTOS
FALCON • TAUNUS • TORINO • DODGE • CHEVY
PEUGEOT • BMW • MERCEDES • HONDA • TOYOTA • ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
DODGE 1500 • VW. y TAUNUS

SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS



ENVIOS AL INTERIOR

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

CALIDAD DE EXPORTACION

RESORTES DE SUSPENSION

CONSULTE SOBRE
AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736 • 642-3987.

Toda la línea de
REPUESTOS PEUGEOT
y MOTOS. BUJIAS
ESPECIALES de Gran
PERFORMANCE Que
Eliminan el "RATEO"
IMPORTADAS de FRANCIA.
Bujías para RENAULT



EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6634/8959



NEW YORK RUEDAS
DISTRIBUYE LO MEJOR

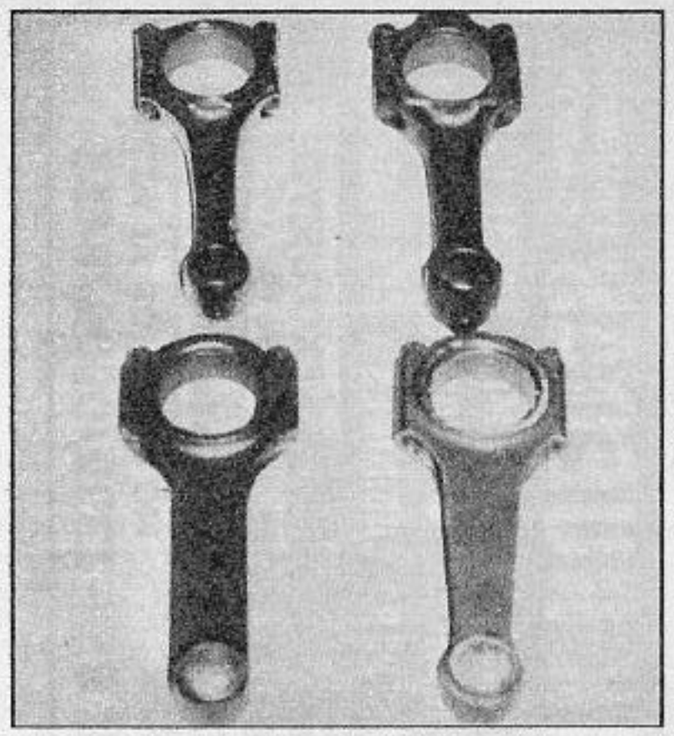
PROTTO
LLANTAS LEGITIMAS, TODAS LAS MARCAS • BRONCO, PICK-UPS Y FORMULA • LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS
UTILICE EL PLAN CANJE

EXCLUSIVO
PLAN 3 PAGOS
TARJETAS de CREDITO

PRECIOS SENSACIONALES!!!
PATAS 30 x 15 • 12,5 x 15
ENVIOS AL INTERIOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

WARNES 1401 ESQUINA DORREGO Tel. 854-7322/0902/8455





COMPAREMOS PRECIOS

Para demostrar la incidencia de la crisis, complementando las declaraciones adjuntas confeccionamos este cuadro comparativo, tomando diez repuestos diferentes, de utilización más o menos intensiva en las siete categorías nacionales y en la Fórmula 3 Sudamericana. En el caso de aquéllas, tanto en Turismo como en Rally se tomaron precios de las divisiones superiores: Clase Tres o Fórmula Sierra. Asimismo, en varios casos los precios de las autopartes de competición nos fueron suministrados en dólares estadounidenses, aunque los volcamos a Australes para una mayor comparación. Para el caso, la paridad tomada fue la siguiente: al 31 de enero de 1989: 1 dólar=16,40 australes (mercado marginal). Al 31 de agosto de 1989: 1 dólar=650 australes.

RUBRO	CANTIDAD	FECHA	RALLY	TURISMO	C.A.P.	T.C.	F-3 SUD.	F-2 N.	F.R.E.	T.C.2000
NEUMATICOS	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	5.800 36.000	1.800 50.000	1.350 45.000	4.920 195.000	1.189 47.125	850 27.500	750 22.500	1.665 55.000
AUTOBLOCANTE	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	16.400 390.000	30.000 450.000		16.400 650.000	24.600 975.000			15.139 500.000
PASTILLAS DE FRENO DELANTERAS	JUEGO	ENERO: AGOSTO:	890 25.000	3.000 18.000	590 23.400	3.400 58.000	1.312 52.000	2.000 20.000	300 8.000	1514 50.000
PISTON	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	1.800 28.000	4.000 25.000	1.640 65.000	550 50.000	4.000 25.000	1.000 35.000	750 35.000	2.422 80.000
BIELA	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	5.000 47.000	5.000 47.000		2.788 110.500	3.280 130.000	2.500 6.500	1.600 56.000	6.661 220.000
PIÑON/CORONA	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	17.000 160.000	8.200 325.000	46.752 371.000	1.500 150.000	7.380 292.500	4.500 80.000	3.500 65.000	2.725 90.000
BUJIA	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	500 4.000	164 6.500	164 6.500	164 6.500	246 9.750	164 6.500	164 6.500	164 6.500
SEMIEJE/PALIER	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	15.000 300.000	20.000 300.000	49.962 398.000	500 10.000	4100 162.500	6.000 50.000	6.000 48.000	7.563 300.000
LLANTA	UNIDAD	ENERO: AGOSTO:	2.200 25.000		6.560 260.000	2.000 30.000	14.760 585.000	4.000 50.000	4.000 50.000	2.725 90.000
JUNTAS DE MOTOR	JUEGO	ENERO: AGOSTO:	2.300 28.000		27.617 220.000		2.460 97.500	163 3.500		
VARIOS		ENERO: AGOSTO:			ENGRANAJE 5ª	1.148 45.500				
NAFTA ESPECIAL	LITRO	ENERO: AGOSTO:	8.57 270							
GAS OIL	LITRO	ENERO: AGOSTO:	5.42 140							

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REVIGAL

EN LAS MEJORES CASA DEL RAMO



REVIGAL S.A.
EMPRESA LIDER EN LA ESTETICA INTEGRAL DEL AUTOMOVIL

VOLTAIRE 61 (1832) LOMAS DE ZAMORA Tel.: 245-3317 TELEX 22067 CALOM-AR

Blasco & Asociados 40-7746

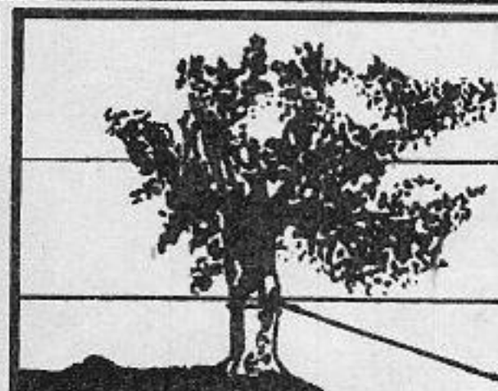
POLARIZADO con Polar Car

5 BUENAS RAZONES PARA
OBTENER 5 GRANDES VENTAJAS
- EXCELENTE CALIDAD
- FILM QUE NO SE RAYA
- TODOS LOS COLORES
- MEJOR PRECIO
- TRABAJOS GARANTIZADOS

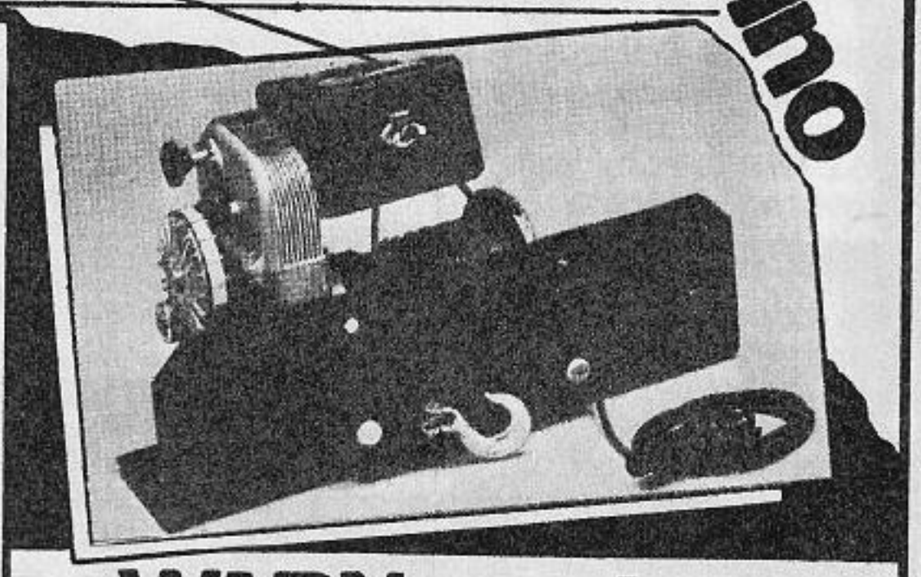


EXIJA POLAR-CAR
Y NO SE ARREPENTIRA

AV. JUAN B. JUSTO 3289
ESQUINA HONORIO PUEYRREDON 854-5926



Donde termina el camino



WARN empieza.

LOFANO E HIJO S.A.

Yrigoyen 2011 - Ciudadela
Tel. 653-7480 / 2223 - Exposición
zona centro Uruguay 827 - Capital Federal

BASTA DE ROBOS

federal's TCF500

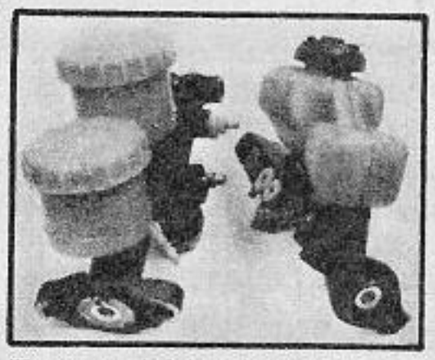


SISTEMA INCORPORADO

- MICRO COMPUTER • ALARMA ANTIASALTO
- 5 PROGRAMAS • ILUMINACION DISUASIVA
- CONTROL REMOTO • CONTROL TOTAL DEL VEHICULO

federal's S.R.L.
Av. PERON 2209/11 - SAN FERNANDO Tel. 744-0339
En Capital: Av. Córdoba 4131 Tel.: 86-8962

LUCENTINI Y CIA



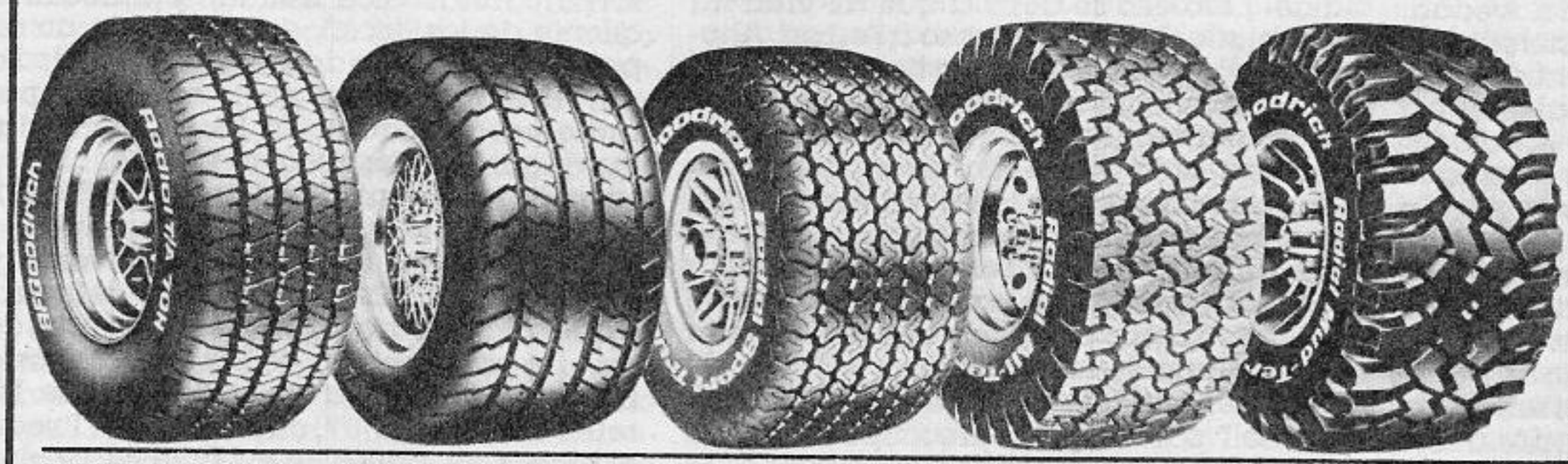
Frenos hidraúlicos
Recambio de bomba
doble circuito
reacondicionadas
con camisas de acero

NACIONALES
E IMPORTADAS

AVALOS 942 (1427)
Tel.: 52-5098

BFGoodrich

LIDER MUNDIAL EN NEUMATICOS
TODO TERRENO Y ALTA VELOCIDAD



EURO RADIAL T/A 70 RADIAL COMP T/A RADIAL SPORT TRUCK T/A RADIAL ALL-TERRAIN T/A RADIAL MUD-TERRAIN T/A

NEUMASUR
Australia 1160 - Capital
28-1017 / 0556 / 0993

NEUMAWARNES
Warnes 899
Capital

GUIDO LOPEZ
Av. Rivadavia 17332
Morón

MONZA SUR
H. Yrigoyen 9336
L. de Zamora

EL VICTORIOSO *NIGEL MANSELL* Y EL DESAFIO DESAF



LAS DOS CARAS DE FE

Ambos pertenecen a una selectiva clase de pilotos de primer nivel dentro de una misma categoría, en idéntico equipo y con una similar —sino igual— disponibilidad de medios técnicos. Y sin embargo, a la hora de los resultados, la historia se escribe para ellos con un color de tinta diferente...

NIGEL MANSELL: EL HEROE DE LOS "TIFOSI"

Acaso el magistral triunfo de Hungría haya servido para completar la actual dimensión de un "grande" de la F-1, como lo es hoy en día Nigel Mansell. Como piloto rápido y agresivo, el inglés no es ninguna novedad. Sus temporadas en Williams ofrecieron gran cantidad de ejemplos en este sentido, pero también lo mostraron propenso al error y a la elección de la estrategia equivocada. Así Mansell pasaba de grandes triunfos a equivocaciones no menos macroscópicas. En cambio, tras su pase a Ferrari, el piloto de la Isla de Man parecería haberse engrandecido. Sin perder un ápice de su fuerza natural, Mansell ha adquirido una gran madurez táctica que lo consagra como uno de los pocos "gigantes" de la categoría. No se equivoca, no maltrata el coche y colecciona arribos en sucesión.

Tras su última victoria, Mansell ha entrado definitivamente en el corazón de los "tifosi" italianos, que al principio eran reticentes a digerir el "Magic Nigel" de los fans ingleses. Sin embargo ahora lo comparan con Villeneuve -el ídolo más sentido por la afición peninsular- habiéndose visto en las pruebas de Monza carteles con la leyenda "Grande NiGil". **"No me molesta ser comparado con Villeneuve** -confesó Mansell en un intervalo de su trabajo en pista- **de quien era buen amigo. Pero creo que la cosa más importante es ser apreciado por ser Nigel".**

El vencedor de Budapest acepta luego el juicio sobre su evolución como piloto desde la época de Williams al presente. **"Es cierto** -dice- **pero ello se debe a que mi vida ha cambiado desde mi ingreso a Ferrari. Ahora no tengo que estar tanto tiempo de aquí para allá atendiendo todas las exigencias de los patrocinadores que tenía Williams. Era una vida infernal. Ferrari tiene sólo Marlboro, que hace todo con mucha discreción. Tengo más tiempo para relajarme y sobre todo para vivir en familia, que es la cosa más importante para mí. Creo que he mejorado como persona y eso se refleja en mi rendimiento en pista".**

A diferencia de otros pilotos de Ferrari, Mansell parece poco preocupado por la presión de la opinión pública italiana. **"Los pilotos extranjeros en Ferrari quizás hayan sufrido mucho la presión de la prensa. A mí, en cambio, esto no me sucede y tal vez sea porque yo digo siempre lo que pienso. Me encuentro bien porque soy honesto con todos y por primera vez en mi carrera me siento respetado, algo que no me había sucedido en el pasado. Si yo antes hubiese dicho mentiras, afirmando que el coche andaba bien cuando no era cierto, sería ahora menos digno de respeto. La presión existe, es innegable, pero puede molestar sólo a quien tiene secretos que ocultar. Yo no tengo secretos y ello facilita mi trabajo".**

La franqueza -otra de las virtudes de Mansell- impide pensar en demagogia personal cuando dice estimar y apreciar el aliento de los "tifosi", denunciando un aspecto latino dentro de su personalidad sajona. **"El empuje de la gente es algo importante para nosotros. En Monza será algo que jugará a nuestro favor y no por cierto a favor de McLaren"**, dice sonriendo. **"Yo sé lo que significa la ayuda de la "people power" porque ese beneficio lo tenía en Silverstone con mi público. Es algo que da más fuerzas y que motiva para poder hacer grandes cosas. No por caso una de las mejores carreras de mi campaña fue en Silverstone. Me refiero al G.P. del '87, cuando bajé 11 veces el récord de vuelta en los últimos 19 giros para superar a Piquet. Igualmente este año**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...ORTUNADO GERHARD BERGER MUESTRAN...

Texto y fotos:
Néstor Palmetti





2



3

1- La Ferrari de Mansell en acción y despidiendo chispas durante el G.P. de Canadá. 2- Segundo festejo del año para el británico, en Hungría. 3- Después de su espectacular accidente en San Marino, Berger regresó en México con las manos vendadas.

la presión del público me motivó en el ataque permanente a los McLaren. El público italiano es increíble y creo que será nuestra ventaja para intentar ganar en Monza".

Pese a tener varios compatriotas en el staff de Ferrari, para Mansell ha sido más fácil su inserción con los italianos de la escuadra. **"He tenido una relación inicial difícil con los ingleses. Antes de entrar en Ferrari yo pensaba que sería exactamente al revés. Temía que me costara entenderme con los italianos y hacerme respetar por ellos. Pero ha sucedido lo opuesto, aunque pueda parecer absurdo. No sé, tal vez haya influido el hecho de que arribé en un momento de transición, con Barnard al final de su contrato".** El hecho de que un proyectista válido como su compatriota y otros técnicos dejen Maranello, no preocupa a Mansell. **"Nadie es irremplazable"**, dice. **"Si yo hoy me fuese de Ferrari seguramente mañana habría otro piloto capaz sentado en el automóvil Nº 27. Barnard ha tenido excelentes ideas que quedarán en Ferrari y luego vendrán otros que también harán su aporte. Así es la vida".**

Sobre su amigo Scalabroni el inglés expresa: **"Enrique es una persona inteligente, simpática y positiva para el equipo. Yo no jugué ningún rol particular en su contratación. Sólo me preguntaron si lo conocía y yo respondí que se trataba de un proyectista válido y muy profesional. Con él he trabajado muy bien en Williams y es importante el hecho de que conoce la mentalidad italiana. Además de buen proyectista, es un óptimo dibujante. Cuando estábamos en Williams me regalaba una caricatura luego de cada carrera. Espero poder comenzar a trabajar pronto con él".**

Pacientemente Mansell responde sobre todos los temas, haciendo gala de su particular sentido del humor en más de una ocasión. Como cuando se le pregunta sobre su preferencia en materia de compañero de escuadra para el año próximo. Quedó un momento pensativo y luego contestó: **"El piloto justo podría ser... mi esposa. Es suficientemente rápida al volante..."**. Tras festejar la broma, afirmó: **"En realidad no es algo que me preocupe. No es una decisión que debo tomar yo".**

Muchos piensan que Berger maduró su decisión de abandonar Ferrari por McLaren, entre otras cosas por la negativa confrontación que tuvo este año con Mansell. Sin embargo el inglés no lo piensa así. **"No creo que Gerhard deje Ferrari porque entienda que yo sea más veloz que él. Yo no he hecho nada que pudiese empujarlo a esa decisión. Sé que en ciertos momentos lo he incomodado con algunas prestaciones, pero no lo he hecho deliberadamente. Sólo estaba cumpliendo con mi trabajo. Creo que sólo ha aprovechado la ocasión que se le presentaba para pasar a un equipo que le ofrecía las mejores posibilidades de ganar el campeonato el año próximo. También yo si tuviese la posibilidad de ir a McLaren con las condiciones justas y con los motores Honda en exclusividad, lo pensaría. Todos deseamos ganar carreras y el campeonato. Además, creo que en el caso de Gerhard, últimamente ya no se sentía cómodo en el equipo".** Sobre la posible secuela del accidente de Imola en el piloto austríaco, Mansell sostiene: **"Creo que después de Imola ha cambiado bastante. A veces vuelvo a ver la persona joven y despreocupada de antes, pero en general es más maduro y más profesional. Lógicamente un accidente como el que tuvo es difícil que pase sin dejar señas".**

Tras cinco podios consecutivos, Mansell cambia parcialmente su idea sobre el título del mundo. **"Este año estoy corriendo carrera por carrera. Sé que recién en el '90 será el año para ganar el campeonato. Cierto que aún matemáticamente hay posibilidades. Bastaría que la Ferrari continuase siendo confiable y prosiguiera con su evolución. Además, atacando a los McLaren, habría que esperar sus pasos en falso. La del título es una esperanza que en gran parte depende de estas dos circunstancias, porque hemos perdido muchas ocasiones al principio, cuando el coche no era aún confiable".**

Más allá de la satisfacción personal por el triunfo de Hungría (**"Ha sido una de las mejores victorias de mi carrera"**, confesó Mansell) el piloto británico cree firmemente en el camino de ascenso de Ferrari. **"A principios de temporada no niego que era algo escéptico sobre las posibilidades de llegar a derrotar a los japoneses. Trabajando con Honda en Williams aprendí a dimensionarlos. Es duro luchar contra ellos porque son diferentes. Trabajando, a ellos no les importan las vacaciones, el descanso o estar seis meses sin ver a la familia. Piensan sólo en su objetivo al costo que sea. Recuerdo en el '86 cuando en Estoril Piquet embistió a un mecánico de Honda en boxes, ninguno de sus compañeros dejó su trabajo. Por la noche, al hospital fuimos sólo mi manager y yo a ver como estaba. Sus colegas volvieron a Japón sin siquiera llamarlo por teléfono. No es que yo comparta esa forma de ser, pero acepto que es una filosofía que los convierte en ganadores. Ahora en Ferrari se trabaja con otro método y los resultados están llegando. Sobre todo a nivel de los motores,**



El Nº 27 era el de Villeneuve. Los "tifosi" imploran: "Mansell haz revivir el mito".

donde acusábamos la desventaja mayor. Día a día nos vamos acercando más a ellos, hasta que lograremos estar en un plano de igualdad en todos lados, sin esperar sólo por los circuitos que nos son favorables".

No todo es admiración de Mansell por los japoneses: **"Es cierto que digitan resultados. Esto es algo que yo he experimentado en carne propia cuando me jugaba el título con Piquet en el '87. Ellos decidieron el duelo dándole mejores motores a Nelson en Monza, Estoril y Jeréz. En Monza todo se definió en una vuelta y eso lo conoce bien Patrick Head. Seguró que el mundial del año pasado se decidió en Japón y no en la pista."**.

Frente al Mansell agresivo y batallador que se ve en pista durante dada G.P., se contrapone una personalidad totalmente opuesta y que jamás abandonaría su residencia en la isla de Man. **"Podría vivir en Montecarlo con un clima mejor y pagando menos impuestos, pero prefiero mi isla. Es un lugar muy particular, prácticamente un país aparte, aún diferente del resto de Inglaterra"**, confía Mansell, quien continúa prestando servicio como policía voluntario en Port Erin. Aprovecha cada momento disponible para volver a su hogar, haciendo uso de su avión privado. Lo hizo tras ganar en Hungría para celebrar el séptimo cumpleaños de su hija Chloe el lunes, debiendo volver al trabajo en Italia al día siguiente. Así es quien encarna la recuperación de la escudería más legendaria de la F-1.

GERHARD BERGER: LA OTRA CARA DE LA MONEDA

Desde Australia del año pasado, Gerhard Berger ha coleccionado once abandonos en sus últimas once participaciones. Contemporáneamente, su compañero Mansell colecciona podios y victorias, acaparando todos los reflectores para sí. Hay quienes acusan al austríaco de un castigo desmedido del medio mecánico con su afán por estar delante de Mansell. Otros simplemente hablan de mala suerte. Lo único objetivo es que, aparentemente con el mismo material a disposición, ambos pilotos de Maranello consiguen resultados verdaderamente opuestos.

"No consigo cómo explicarme toda esta serie de abandonos -dijo Berger en ocasión de las pruebas libres de Monza-. **Lo único que puedo afirmar es que no depende de mi modo de conducir. Entre el '87 y el '88 estuve siete veces consecutivas en los puntos. Este año en cambio, nada. Ningún resultado. Si mi forma de manejar andaba bien antes, debería andar también bien ahora"**. En tren de objetividad sirve señalar que antes a la par de Berger estaba Alboreto y ahora está Mansell.

Berger en cambio ha cuestionado seriamente la igualdad de tratamiento en Ferrari. Probando en Monza con el motor convencional, el día después que Mansell había sido elegido para hacer debutar la versión "evolución" en pista, el austríaco dijo: **"Es importante que el equipo progrese en los motores. No me preocupa que al "evolución" lo haya probado sólo Nigel, pero en cambio no aceptaría que luego, al momento de usarlo en carrera, sólo hubiese motores nuevos para Mansell. Esto ya ocurrió en Alemania, donde sólo a Nigel le habían dado cosas nuevas. Eso es algo que no he digerido aún. Luego en Hungría el material era el mismo, pero ya en el warm-up había tenido problemas con la caja de velocidades. Me cambiaron algunas partes, pero el problema continuó. No entiendo porque no se reemplazó toda la caja. Estaba además el muleto, pero nada: inicié la carrera sabiendo que tendría problemas. Luego sobrevino el equívoco vía radio con el box, pues me hicieron detener por neumáticos cuando había informado sobre problemas de transmisión. Después fue el embrague el que se rompió"**.

Algunos afirman que Berger está "pagando" el precio por su anunciado pase a McLaren para el año próximo. Lo cierto es que ya en Hockenheim el austríaco había recibido veladas críticas por parte de Cesare Fiorio respecto a su condusta en pista, obstruyendo a Mansell. **"No es verdad que yo haya frenado a Nigel"** se defiende Berger. **"Partí delante y sólo traté de mantener la posición. Quizás he conducido en modo bastante agresivo para con los neumáticos, sin respetar los cordones. Pero tanto yo como Nigel tratábamos de empujar al máximo para no perder contacto con los McLaren. Mansell nunca intentó ponerse a la par. Si lo habría hecho, yo lo hubiese dejado pasar. Sería tonto en un piloto profesional practicar tal obstruccionismo sino es que se está luchando por la victoria en las últimas vueltas de un G.P., Nigel nunca me atacó realmente. Incluso apenas abandoné, él levantó el ritmo y creo que hizo lo justo porque se dio cuenta de que no se podía alcanzar a los McLaren"**.

A la pregunta si la victoria de Mansell en Hungría le da confianza para la última parte del campeonato, Berger responde: **"Sólo una victoria mía podría hacerme sentir de un modo diferente. Esto pudo ocurrir en Budapest, donde tenía un buen coche. Creo sólo que se trata de una temporada desafortunada. Espero que con el arribo de circuitos como Estoril y Jerez, vuelva a tener posibilidades. Hungría demostró que disponemos de un gran chasis. Sólo nos falta mejorar en la progresión y en la potencia máxima del motor. En circuitos con grandes frenajes seguidos por largas rectas, la distancia con el motor Honda se hace evidente, tal como lo demostró Hockenheim"**.

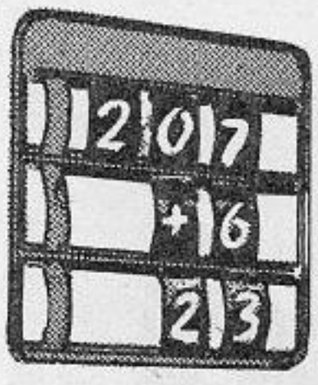
El austríaco se muestra como gran admirador de Barnard y sostiene que para Ferrari es un error dejarlo ir. **"Barnard** -dice- **ha hecho un gran trabajo con la 640. Entiendo que se trata del mejor chasis de la actual F-1, tanto desde el punto de vista del proyecto en general, como de las terminaciones, de la inventiva y de la seguridad. Es algo que los técnicos del campeonato comparten. Mirando todos los coches en boxes, salta a la vista que la Ferrari es la más nueva, la más futurista y la más segura. La suspensión delantera es una obra maestra. La construcción general es perfecta y también la seguridad, que ha sido siempre una preocupación de Barnard. Creo que a él le debo el haber salido indemne de un accidente como el de Imola. Es indudable que se trata de un automóvil perfecto y siempre eficiente en las distintas configuraciones aerodinámicas. Sólo el motor nos separa de los McLaren, pero confío que los técnicos de Maranello recuperarán el terreno perdido"**. Berger así lo espera para poder salir de esta negra serie de retiros, pero sin que sea una contradicción, también sabe que esta Ferrari con un motor evolucionado, será el año próximo un rival difícil de batir cuando él esté sobre un McLaren. Y con Senna a su lado.

DOS AÑOS COMPARADOS

Gerhard Berger			Nigel Mansell	
Clasificación	**Carrera**	**Gran Premio**	**Clasificación**	**Carrera**
4º (1m28s782)	2º	Brasil '88	2º (1m28s632)	Ab. Temper.
5º (1m30s683)	5º	San Marino '88	11º (1m31s635)	Abandonó
3º (1m26s685)	2º	Monaco '88	5º (1m27s665)	Incidente
3º (1m18s120)	3º	México '88	14º (1m22s363)	Motor
3º (1m22s719)	Electricidad	Canadá '88	9º (1m24s844)	Motor
2º (1m41s466)	Despiste	Estados Unidos '88	6º (1m42s897)	Motor
3º (1m08s282)	4º	Francia '88	9º (1m10s377)	Motor
1º (1m10s133)	9º	Inglaterra '88	11º (1m12s885)	2º
3º (1m46s115)	3º	Alemania '88	11º (1m49s880	Despiste
9º (1m29s244)	4º	Hungría '88	2º (1m27s743)	Agotamiento
3º (1m54s581)	Electricidad	Bélgica '88	No corrió	
3º (1m26s654)	1º	Italia '88	No corrió	
4º (1m18s903)	3º	Portugal '88	6º (1m19s131)	Despiste
8º (1m25s466)	6º	España '88	3º (1m24s269)	2º
3º (1m43s353	4º	Japón '88	8º (1m43s893)	Choque
4º (1m19s517)	Choque	Australia '88	3º (1m10s427)	Despiste
3º (1m26s271)	Colisión	Brasil '89	6º (1m26s772)	1º
5º (1m28s089)	Despiste	San Marino '89	3º (1m27s652)	Caja de cambios
No corrió		Mónaco '89	5º (1m24s735)	Caja de cambios
6º (1m19s835)	Caja de cambios	México '89	3º (1m19s137)	Caja de cambios
8º (1m32s364)	Alternador	Estados Unidos '89	4º (1m31s927)	Alternador
4º (1m21s946)	Caja de cambios	Canadá '89	5º (1m22s165)	Bandera negra
6º (1m08s233)	Caja de cambios	Francia '89	3º (1m07s455)	2º
4º (1m09s855)	Caja de cambios	Inglaterra '89	3º(1m09s488)	2º
4º (1m44s467)	Pinchadura	Alemania '89	3º (1m44s020)	3º
6º (1m21s270)	Caja de cambios	Hungría '89	12º (1m21s951)	1º
3º (1m52s391)	Despiste	Bélgica '89	6º (1m52s898)	3º

Nota: Berger corrió estos dos años con Ferrari, mientras que Mansell en 1988 lo hizo con Williams Judd

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BOX21

- BUZOS
- CASCOS
- BOTAS
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- (Pista y Rally)
- GUANTES
- ANTIFLAMA
- CINTURONES
- CARTELES







PROVA

SAN BLAS 5165 y Lope de Vega. CAP, Tel. 567-6286

car

RESORTES DE SUSPENSION

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

COMPAÑIA AMERICANA
DE RESORTES
FONROUGE 2887. Capital
Tel.: 601-7122 / 602-6267

TAPAS DE CILINDRO:



LAS TENEMOS TODAS!

INDUSTAP S.A.

CIGÜEÑALES
GARANTIZADOS
CAMIONES
AUTOMOVILES
TRACTORES



CIGÜEÑALES FORJADOS "DAMOLI"
• ARBOLES DE LEVAS • MULTIPLES DE ESCAPES
• VALVULAS EDIVAL

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

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO



A MEDIDA PARA SU NECESIDAD
SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO S. R. L.

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

DE ALUMINIO Y ACERO INOXIDABLE

LEVAS ROMERO COMPETICION

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

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

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOUZAO COMPETICION AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273
(c.p. 1407). CAP. NUEVO TEL.: 568-8024

Preparación de Amortiguadores PARA COMPETICION "COMO LOS MEJORES"

Envíos al Interior
LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD

EL CROMADOR

• Paragolpes • Parrillas • Opticas • Accesorios •

PLASTICOS Y CROMADOS
• NUEVOS Y DE RECAMBIO
• TODAS LAS MARCAS

Trabajos especiales
en Autos
fuera de Serie

Av. Dr. ARTURO UMBERTO ILLIA 3530 SAN JUSTO. Tel. 651-5581
(ex Av. Catamarca y Cno. de Cintura)

KC Kitcars

BOMBAS DE NAFTA

• Diafragmas. Conjuntos de Reparaciones para Bombas de Combustible

REPUESTOS PARA CARBURADORES

• Despieces. Conjuntos de Reparaciones

• Aptos para Alconafta

Todas las marcas. Envíos al Interior

Fábrica:
Fray Mamerto Esquiú 4983
Te. 750-0588 (1678) CASEROS

8 mm SPARKPLUG WIRE HI-TENSION

COMPETICION

CHeFRen®

EL CABLE DE BUJIA USADO POR LOS CAMPEONES

DESCUENTOS ESPECIALES
A EQUIPOS DE COMPETICION

ANDONAEGUI 2819/21 • CAP (cp.1431) • TEL.: 52-4504

Pastillas para freno a disco

MAZFREN

Fabricado por Jems S. A.

ORESTE BERTA
AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL
EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI

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

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

Benini Escap

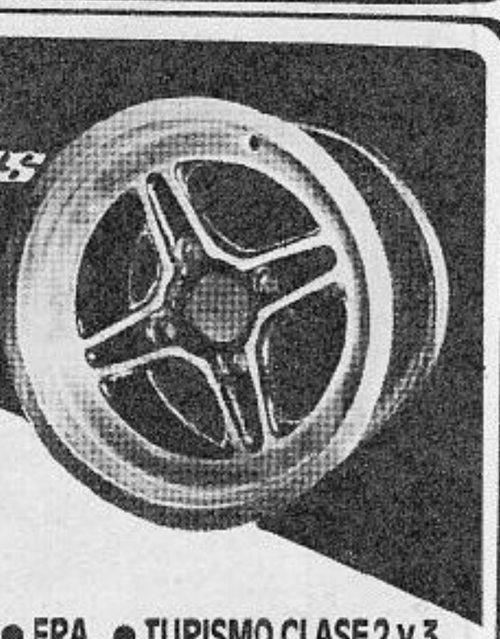
COMPETICION

1º EN ESCAPES ESPECIALES

ENVIOS AL INTERIOR

MELO 4130 - Tel. 760-1173
(CP. 1603) VILLA MARTELLI

ruedas argentinas ®



COMPETICION

• TC.2000 • F2.CODASUR • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3
• FORMULA SIERRA • F2.NACIONAL • CAP. y CAT.ZONALES

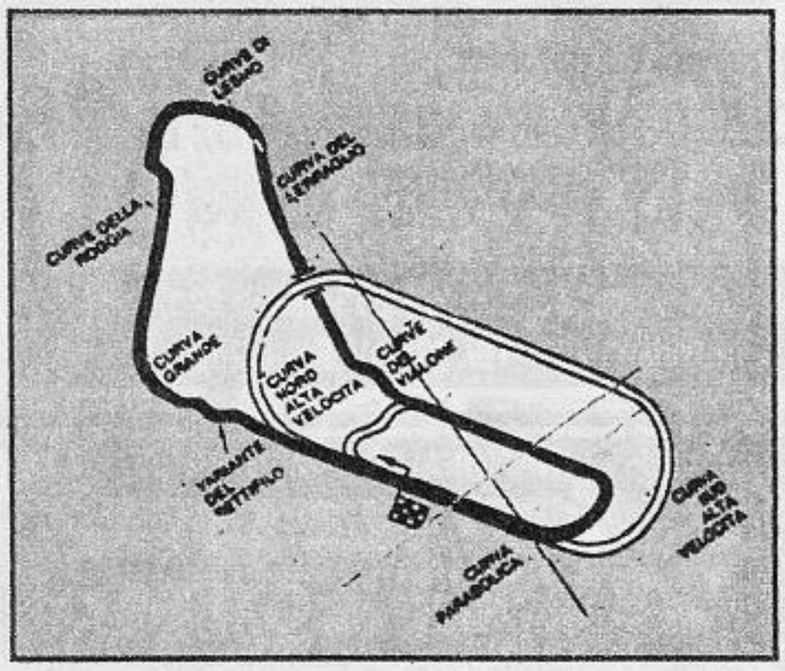
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS Y ASOCIACIONES
LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2647

Para avisos: A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 - 4º B - ☎ 862-7734 - CAPITAL (1194)

el próximo fin de semana

G.P. DE ITALIA



HORARIOS: El gran premio italiano volverá a disputarse el próximo domingo sobre los 5800 metros del trazado de Monza, cumpliendo la décimo sexta fecha del campeonato mundial. Tal como es habitual en la specialidad, actividad comenzará el viernes con la preclasificación de 8 a 9 (hora local) siguiendo con los entretenimientos de 10 a 11,30 y la primera tanda clasificatoreia de 13 a 14. Estas dos últimas exigencias se repetirán el sábado para sí determinar la grilla que iniciará la competencia, prevista sobre 50 vueltas (290 km).

ADIOS INVICTO ADIOS: La última versión de este Gran Premio nos recuerda la perla negra de **McLaren** en su excepcional temporada 1988. En aquella especial jornada de Monza, los autos rojiblancos perdieron su invicto en esa temporada. Una responsabilidad que tuvo su cuota mayor en **Ayrton Senna**, quien con su error en la chicana, el uno-dos, que, **Gerhard Berger** y **Michele Alboreto**, le brindaron a la memoria de **Enzo Ferrari.**

UN ANUNCIO ESPERADO: Si lo prometido se cumple y la tradición se renueva, la jornada previa a esta carrera dejará definida la gran incógnita que actualmente rodea el nombre del piloto que acompañará a **Nigel Mansell** en **Ferrari** durante el próximo ano. Según los anticipos esa elección recaerá sobre un **"italiano, joven y que anda muy fuerte..."** Descartados por los últimos acontecimientos, **Larini** y **Capelli**, suena el nombre de **Stefano Módena**, como el indicado para responder a las características apuntadas. ¿Será también el elegido?

DOBLE ESTRENO EN MONZA: Y en ambos casos serán de interés para los italianos, especialmente el del debut de la versión "evolución" del motor Ferrari, que con buen suceso probó **Nigel Mansell** en los ensayos efectuados semanas atrás. La otra novedad es el estreno de los boxes nuevos, que con tanta insistencia se les reclamara a los organizadores desde un buen tiempo atrás.

¿SE RECUPERARA LOTUS?: Esta es una pregunta que muchos se harán ante esta cita italiana, tras la humillación sufrida en **Bélgica** por la tradicional escudería inglesa, que por primera vez en su existencia vio frustada por motivos eminentemente deportivos, la participación de sus autos en un Gran Premio de Fórmula Uno. Como antecedente, tampoco hubo ningún Lotus en la grilla del **Gran Premio de Italia 1970,** pero por una causa totalmente diferente, como lo fue el retiro de los autos de **Emerson Fittipaldi** y **John Miles** a raíz de la muerte de **Jochen Rindt.**

CAMPEONATO MUNDIAL DE F.1

Prost, 62 puntos; Senna, 51; Mansell, 38; Patrese, 25; Boutsen, 20; Nannini, 14; Piquet, 9; Alboreto, Cheever y Warwick, 6; Herbert, 5; Gugelmin, Modena, De Cesaris, y Caffi, 4; Danner y Alesi, 3; Arnoux, Johansson y Martini, 2; Brundle, Palmer, Tarquini, Grouillard y P. Sala, 1.

COPA DE CONSTRUCTORES

McLaren-Honda, 113 puntos; Williams-Renault, 45; Ferrari, 38; Benetton-Ford, 19; Arrows-Cosworth, 12; Tyrrell-Cosworth, 10; Lotus-Judd, 9; BMS Dallara-Cosworth, 8; Brabhan-Judd, 5; March-Judd, 4; Rial-Cosworth, Minardi-Cosworth y Ligier-Cosworth, 3; Onyx-Cosworth, 2; AGS-Cosworth, 1.

RECORDS VIGENTES

Rubro	Piloto	Marca	Tiempo	Promedio	Año
Pole-position	Piquet	Williams	1m23s460	250,180	1987
Record de vuelta	Senna	Lotus	1m26s796	240,564	1987
Carrera	Piquet	Williams	1h14m47s707	232,636	1987
Pruebas	Senna	McLaren	1m26s	242,790	1989

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
3/9/50	Monza	Giuseppe Farina	Alfa Romeo
16/9/51	Monza	Alberto Ascari	Ferrari
7/9/52	Monza	Alberto Ascari	Ferrari
13/9/53	Monza	Juan Manuel Fangio	Maserati
5/9/54	Monza	Juan Manuel Fangio	Mercedes-Benz
11/9/55	Monza	Juan Manuel Fangio	Mercedes-Benz
2/9/56	Monza	Stirling Moss	Maserati
8/9/57	Monza	Stirling Moss	Vanwall
7/9/58	Monza	Tony Brooks	Vanwall
13/9/59	Monza	Stirling Moss	Cooper-Climax
4/9/60	Monza	Phill Hill	Ferrari
10/9/61	Monza	Phill Hill	Ferrari
16/9/62	Monza	Graham Hill	B.R.M.
8/9/63	Monza	Jim Clark	Lotus-Climax
6/9/64	Monza	John Surtees	Ferrari
12/9/65	Monza	Jackie Stewart	B.R.M.
4/9/66	Monza	Ludovico Scarfiotti	Ferrari
10/9/67	Monza	John Surtees	Honda
8/9/68	Monza	Denny Hulme	McLaren-Cosworth
7/9/69	Monza	Jackie Stewart	Matra-Cosworth
6/9/70	Monza	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B
5/9/71	Monza	Peter Gethin	B.R.M. P 160
10/9/72	Monza	Emerson Fittipaldi	Lotus 72 D-Cosworth
9/9/73	Monza	Ronnie Peterson	Lotus 72 D-Cosworth
8/9/74	Monza	Ronnie Peterson	Lotus 72 E-Cosworth
7/9/75	Monza	Clay Regazzoni	Ferrari 312 T
12/9/76	Monza	Ronnie Peterson	March 761-Cosworth
11/9/77	Monza	Mario Andretti	Lotus 78-Cosworth
10/9/78	Monza	Niki Lauda	Brabham BT46-Alfa Romeo
9/9/79	Monza	Jody Scheckter	Ferari 312 T4
14/9/80	Imola	Nelson Piquet	Brabham BT49-Cosworth
13/9/81	Monza	Alain Prost	Renault RE34 Turbo
12/9/82	Monza	René Arnoux	Renault RE30B
11/9/83	Monza	Nelson Piquet	Brabham BT52 BMW
9/9/84	Monza	Niki Lauda	McLaren MP4/2 TAG
8/9/85	Monza	Alain Prost	McLaren MP4/2B TAG
7/9/86	Monza	Nelson Piquet	Williams FW011 Honda
6/9/87	Monza	Nelson Piquet	Williams FW011B Honda
11/9/88	Monza	Gerhard Berger	Ferrari F-1/87-88

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Manjares de Federico

Gústalos

para comer con duende

Federico



El mejor restorán de la ciudad.

potages, grillado de mariscos, pescados, pollos y novillitos, salad bar

Av. Córdoba 2828, a metros de Jean Jaures. Buenos Aires, Argentina. Tel.: 962-1194/2211.

ABIERTO MEDIODIA Y NOCHE TODOS LOS DIAS DEL AÑO ACEPTAMOS TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO
SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO CON VALET PARKING

Prueba Especial

Parabrisas

Súper Test

24 HORAS DE LA CUMBRE con FIAT DUNA SCX



Conozca pormenores y resultados de esta experiencia inédita desarrollada en el circuito Alturas de Punilla, la más exigente pista de pruebas natural para este nuevo auto deportivo.

CONFRONTACION
El súper tren francés TGV contra el Citroën-XM.

DESDE EUROPA
Probamos el Lancia Dedra.

LA ETERNA DISCUSION
¿Nafteros o Diesel?

ADEMAS:
- Todo el Rally Mundial en fotos.
- Clásicos y Sport: Borgward Isabella (1961).
- Catálogo extra: Todos los autos del mundo.

Parabrisas
La revista integral del automóvil.

Es una publicación de editorial abril.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAMPEONES AHORA EN CANAL 2

TODOS LOS DOMINGOS A PARTIR DE LAS 22 HS.



Con el equipo más numeroso de profesionales que trabajan para Usted, brindándole en RADIO Y TELEVISION todos los detalles de cada carrera. CAMPEONES... SIEMPRE LIDER DEL AUTOMOVILISMO Y CUBRIENDO TODO EL PAIS, con imágenes exclusivas captadas a través de cámaras propias ubicadas estratégicamente.

CAMPEONES, EL N° 1. OFRECE MAS Y MEJOR... PORQUE USTED LO ESCUCHA Y LO VE.
Con la conducción de Carlos Alberto Legnani.

CANAL 2

DOMINGOS A LAS 22.00 HS.

VCC Video Cable

3 EMISIONES SEMANALES

LR1 RADIO EL MUNDO

LUNES A SABADO 20.00 HS.
DOMINGOS 8 A 14.30 HS.

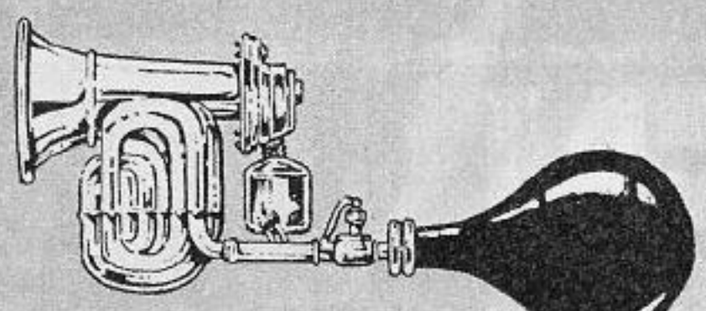
INEXORABLEMENTE... SIGUE CRECIENDO

Campeones

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 P.B. (1425) Capital. TEL. 821-1243/0658 825-1942/6039 826-1773

CONCLUSION PUBLICITARIA S.A.

TOQUECITOS DE BOCINA



LOS PLANES DE FLAGEAT



Flageat y Rubén Flores (parados). Fernando Iglesias, Angel Portela, Rubén Gómez, Luis Coro y Daniel Rial (sentados). El Presidente de la Subcomisión Técnica y algunos de sus integrantes, durante la reunión en la que Flageat expuso la forma en que trabajará.

La semana anterior, en el **Automóvil Club Argentino** se produjo la presentación oficial del ingeniero **Jorge Flageat** como nuevo Presidente de la **Subcomisión Técnica** de la **Comisión Deportiva Automovilística**. En el acto, que contó con la presencia del doctor **Horacio Rivarola**, titular de dicho ente, y gran parte de los componentes de esa Subcomisión Técnica. Flageat expuso que: **"Nuestro papel fundamental debe ser el de interpretar lealmente las opiniones e introducir los ajustes necesarios desde un punto de vista imparcial. Por lo tanto, estamos decididos a aceptar sugerencias y observaciones que se nos planteen, comprometiéndonos a mantener discreción y reserva, a la vez que hacer cumplir estrictamente el reglamento. Nuestra intención es la de hacer docencia, pero quien se valga de medios antirreglamentarios encubiertos, recurriendo a la franquicia de proveedores o personas afectadas a empresas automotrices para adulterar una determinada pieza, se hará pasible de la desclasificación inmediata. No toleraremos estafas de este tipo"**.

En el caso del **T.C.2000**, Flageat comentó que a pesar del paso dado recientemente, **aún se está distante del sinceramiento total** que es necesario para que la categoría se desenvuelva normalmente, recomendando en todos los casos que el diálogo fluido es la mejor manera para evitar problemas. Por último, Flageat señaló que este paso será dado en forma gradual, para que los campeonatos del año próximo signifiquen **"una unión en la que las energías se encadenen hacia el perfeccionamiento ético, moral y deportivo"**.

En próximas ediciones ampliaremos, con más consideraciones del ingeniero Jorge Flageat.

"CAMPEONES" DE FESTEJO EN FESTEJO



Luego de la competencia que el Turismo Carretera efectuara en el **Autódromo "Oscar A. Gálvez"** a beneficio de los carecientes, el equipo **"Campeones"** alistó bajo las tribunas una gran mesa en torno a la que sus componentes, con **Carlos A. Legnani** a la cabeza, agasajaron -como lo muestra la foto- a **José F. Sanfilippo** (Subsecretario de Deportes y Recreación de la Municipalidad de Buenos Aires), **Carlos Grosso** (Intendente Municipal), **Juan C. Suardi** (Vicepresidente 1° del Consejo Deliberante), **Juan C. Monti** (Director de Ceremonial de la Municipalidad) y **Jorge Rachid** (Secretario de Prensa y Difusión de la Nación). Al ágape se agregó el piloto **Jorge Polanco**, y durante el mismo se brindó anticipadamente por las cuatrocientas emisiones (cumplidas este domingo 3/9) del programa que dicha organización emite actualmente por Canal 2 de La Plata. Felicitaciones a la Familia Legnani, a todos los "Campeones" y... ¡Salud!, no sólo por este acontecimiento sino porque, además, a partir del domingo 10/9 por la tarde, "Campeones" televisará **por ATC** las distintas competencias automovilísticas que se disputen, a la vez que mantendrá su espacio nocturno por Tevedós.

EL PROYECTO "ARGENTINA EN CARRERA"

Tras la competencia de T.C. corrida en el Autódromo de Buenos Aires, **Juan María Traverso** entregó al doctor **Carlos Saúl Menem** (quien se lo había encargado) un proyecto para la **participación de pilotos argentinos en el exterior**. La denominación será la del título de este recuadro, y se llevará a cabo con autos, pilotos, mecánicos y patrocinantes argentinos. La meta es competir en certámenes europeos, con monoplazas o autos con techo, y actualmente se están estudiando a fondo los lineamientos del proyecto que tendrá vigencia a partir de **1990**. En quince o veinte días más, habrá novedades concretas en torno a este tema, actualmente sometido al estudio del Secretario de Deporte de la Nación, Sr. **Fer-**

DONACION

Desde el pasado viernes 1/9 el **Museo del Automovilismo "Juan Manuel Fangio"**, tiene más motivos de interés. Ese día, **Eduardo Casá** donó el legendario "Tractor" **Ford** con el que cosechara tantos sucesos en **Turismo Carretera**, mientras que **Guillermo Maldonado** hizo lo mismo con **el VW 1500** con el que corriera exitosamente en **Turismo Competición 2000** en 1988. Al acto asistieron —además de Fangio— Juan M. Bordeu, Rodolfo de Alzaga, Ricardo Sauce, Teófilo Bordeu, invitados especiales y autoridades de **Autolatina S. A.**

"EXPO" EN SAN FERNANDO

El próximo **sábado 9/9,** en la plaza principal de San

el próximo fin de semana

T.C.2000, F.R.E. Y F-2 EN RAFAELA

Volverán a presentarse en forma conjunta **Turismo Competición 2000**, **Fórmula Renault Elf** y **Fórmula 2 Nacional**. En ésta oportunidad, la cita será en el circuito "Juan R. Bascolo", de **3.050 metros** de extensión, del Autódromo "Ciudad de Rafaela". Para las dos primeras categorías mencionadas, ésta será la séptima competencia de sus certámenes '89, mientras que para la restante, éste será el quinto encuentro de la temporada.

La actividad comenzará el viernes 8 de septiembre, con las habituales tandas de entrenamientos, que serán tres para T.C.2000 y dos para ambas categorías de monopostos. Turismo Competición entrenará de 12 a 12:40, 14:30 a 15:10 y de 16:25 a 17.05; en lo que respecta a Fórmula Renault, lo hará de 12:45 a 13:15 y de 15:15 a 15:45 (los pares) y de 13:20 a 13:50 y 15:50 a 16:20 (impares); Fórmula 2 entrenará por espacio de veinte minutos en cada tanda, a realizarse a las 13:55 y 17:10 horas. El sábado, de 9 a 12 horas se realizará la correspondiente Verificación Técnica y Administrativa, mientras que de 12:30 a 13 se efectuará la última tanda de entrenamientos para T.C.2000. Luego comenzarán las sesiones clasificatorias, dos para cada categoría. Fórmula Renault clasificará de 13:05 a 13:35 y de 15:25 a 15:55 (pares), mientras que de 13:40 a 14:10 y de 16:00 a 16:30 lo harán los que tengan numeración impar. Fórmula 2 clasificará de 14:15 a 14:45 y de 17:10 a 17:40, en tanto T.C.2000 lo hará a las 14:50 y 16:35 por espacio de treinta minutos cada vez. A las 17:50 horas se realizará la Final Complementaria para Fórmula Renault (que habilitará para largar la final dominical a quienes ocupen los

SCALABRONI LLEGA A MARANELLO

Precisamente, en la próxima semana empezará a trabajar en Maranello el **Ing. Enrique Scalabroni**, que finalizara en Williams los trabajos sobre el nuevo FW13. El técnico argentino comenzará a ocuparse de la **evolución** del actual chasis 640, prevista para el año próximo, debiendo analizar algunos proyectos en marcha. Entre ellos figuran la posibilidad de pasar a una **caja transversal**, volver al **comando mecánico** de la caja y cambiar la posición de los **radiadores**. En el primer caso se trata de un beneficio de tipo aerodinámico, que con las 7 marchas usadas por Ferrari, no sería tan importante en vista de las dimensiones igualmente emergentes. Con respecto al comando mecánico de a caja de velocidades, probado días atrás por el finandés **Lehto** en un prototipo alistado en Maranello, los resultados no parecen ser tan satisfactorios, sobre todo al haberse apreciado una caída de vueltas importante en el motor durante el ascenso de marchas, que se evita con el comando electrohidráulico. Al parecer los 10/15 Kg que se ganan eliminando el dispositivo, no se compensan con la pérdida en aprovechamiento del motor. Además, ahora el nuevo sistema de Ferrari se está demostrando muy confiable y, por otra parte, el peso ha dejado de ser un problema, ya que el 640 presentado en Spa estaba ya al límite del reglamento.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tres primeros lugares) a 10 vueltas al trazado rafaelino.

Las pruebas libres del domingo, se llevarán a cabo de 9 a 9:20 (Fórmula 2), de 9:30 á 9:50 (Fórmula Renault) y de 10 á 10:30 (T.C.2000). Las competencias finales se realizarán a las 10:45, 11:15 y 12:10 para las tres categorías, respectivamente, mientras que las mismas se extenderán por espacio de 20 vueltas para los monopostos, y de 32 giros para el T.C.2000. Estos últimos horarios estarían sujetos a modificación, por cuanto es probable que se modifique el esquema de transmisión televisiva.

Cabe destacar que, haciendo gala de su proverbial gentileza y capacidad organizativa, el **Club Atlético Rafaela** nos envió vía télex la semana pasada, el cronograma que aquí hemos transcripto.

ANTECEDENTES

T.C.2000 (4/9/88)

P.C.: Traverso, 1m07s841/1000 a 161,849 km/h.
F.: Maldonado, 37m23s638/1000 a 156,603 km/h. (32 vtas.)
R.V.: Traverso, 1m09s373/1000 a 158,275 km/h

F.R.E. (4/9/88)

P.C.: H. Martin, 1m05s756/1000 a 166,981 km/h.
F.: H. Martin, 22m29s854/1000 a 162,684 km/h. (20 vtas.)
R.V.: Bovone, 1m06s473/1000 a 165,180 km/h

F-2 (4/9/88)

P.C.: G. Massei, 1m03s100/1000 a 174,010 km/h.
F.: G. Massei, 21m46s664/100, a 168,062 km/h. (20 vtas.)
R.V.: Mannini, 1m04s813/1000, a 169,410 km/h.

Referencias: P.C., Pruebas de clasificación; F., Final; y R.V.: Record de Vuelta.

NOTICIAS DE LA C.D.A.

En su reunión de la semana anterior, la **Comisión Deportiva Automovilística del A.C.A.** trató diversos temas que a continuación detallamos. **Habilitación provisoria:** El Automóvil Club Santa Fe solicitó la habilitación provisoria del circuito semipermanente "Carlos A. Reutemann", en razón de cancelarse momentáneamente la posibilidad de efectuar los trabajos de remodelación, por razones presupuestarias de los organismos provinciales que tendrían a su cargo los mismos. En tal sentido se dispuso girar el pedido a la Subcomisión de Seguridad para su urgente tratamiento. **Técnica:** Hasta el próximo año fue postergada la obligación del uso de matafuegos de gas Halon en los autos de rally, dado el elevado costo económico. Con respecto a la armadura de seguridad para Grupo "A", se deja sin efecto la obligatoriedad de soldar los tirantes longitudinales que unen las torretas de suspensión traseras con los ángulos superiores del arco principal de la misma. En lo que hace al Reglamento Técnico de Grupo "A", en el artículo 4 punto 5.1.11: balancines y botadores; en lo que se refiere a estos últimos, que son libres, se deberá interpretar que su intercambiabilidad (sic) quedará definida por su diámetro, que deberá ser el original, quedando libre el largo de los mismos. **Informes de competencias:** En lo que hace a la de Paraná, donde se presentaron T.C.2000, F.R.E. yF-2 Nacional, se hizo hincapié en el estado del Autódromo, que no reúne las condiciones necesarias para albergar a tres categorías. Además, gran cantidad de público circuló por lugares que deben ser restringidos. También se evaluó la actuación de las autoridades del club organizador, que demostró carecer de la experiencia necesaria. Con respecto a la competencia que el C.A.P. disputó el 27/8 en el Autódromo "Oscar A. Gálvez", se analizó la actuación de las autoridades deportivas de la C.D.A., en relación con la exclusión de Fernando Boggio. Al respecto se resolvió girar el tema a la Subcomisión de Penalidades. **Nota de A.P.R.Y.N.:** Se dio lectura a una nota remitida por la Asociación Pilotos de Rally y Navegantes, en la que cuestiona la facultad de la Mesa Directiva de la C.D.A. a modificar el monto de premios asignado a las competencias de rally. Se aclaró que dicha modificación responde a razones de fuerza mayor, puesto que con el monto que tomaba como base el precio de la nafta (por entonces A 38), ampliado al valor actual de A 270, resultaría una cifra imposible de pagar por las instituciones organizadoras. Juan Martín Odriozola (Vocal de A.P.R.Y.N.) fue invitado a esta reunión para que explique una nota que acompañó, en la que se solicita la reconsideración de los montos de premios, disponiéndose que en las futuras competencias no figure ninguna cifra preestablecida al respecto, para que se negocie con los clubes organizadores. Por otra parte, se resolvió que a partir del 1/10 el monto mínimo de premios se adecuará al aumento del costo de vida, según cifras del INDEC. En cuanto a la carta que Miguel Torrás envió al señor César Carman (Presidente del A.C.A.), denunciando "un manejo discrecional y unilateral del doctor Rivarola", sin decir en qué consiste, la Mesa Directiva consideró que esas expresiones son un agravio a toda la C.D.A., por lo que dispuso elevar lo actuado a la Subcomisión de Penalidades. En relación con este tema, el doctor Rivarola envió una carta a Miguel Torrás en forma personal, rechazando todos los cargos y acusándolo de haber faltado a la verdad, dando asimismo por terminada toda relación en el orden personal.

OTRA VUELTA A LA MANZANA

Los próximos **16 y 17 de septiembre**, se llevará a cabo la décimonovena edición de la tradicional **Vuelta de la Manzana**. Dicha competencia tendrá como epicentro la ciudad de **General Roca** (Río Negro) y contará con **graduación 3** para la escala de puntaje que prevé el **Campeonato Argentino de Rally**.

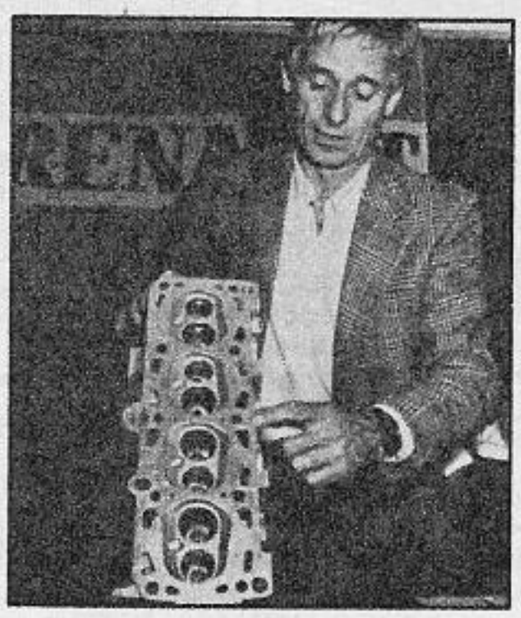
Se llevará a cabo en dos etapas, las que se dividirán en 16 pruebas clasificatorias cuyo recorrido totalizará **214,380 Km.**, mientras que el total de la prueba será de **484,490 km.** La organización correrá por cuenta de la Asociación de Volantes de General Roca, a través de cuyo teléfono (0941) 24775 brindará información a todos los interesados en participar.

ACLARACION DE BERTA Y A.C.R.A.

El pasado jueves 31/8, en una oficina céntrica, **Oreste Berta** y la **Asociación de Concesionarios Renault Argentina** citaron a una conferencia de prensa, con la finalidad de aclarar las dudas -que aún persistían— sobre los hechos que determinaron las desclasificaciones de **Traverso** y **Guerra** en la competencia de **T.C.2000** disputada en **Concordia**. Además del "Mago" de Alta Gracia estuvieron presentes los Sres. **Carlos Kechichian**, **Carlos Lipara**, **Lito Salgado** (de la Comisión Directiva de A.C.R.A.), **Juan María Traverso**, **Miguel A. Guerra**, **Gustavo der Ohanessian** y **Miguel A. Etchegaray**, entre otros.

Se expusieron tapas de cilindros de Ford, Volkswagen y Renault, para mostrar los distintos testigos que generan en ellas los puntos de partida para las mediciones que se quieran realizar, haciendo hincapié en que los del plano de la tapa de cilindros se contraponen con la posibilidad de rectificar la misma, tal como lo indica el reglamento. **"Nuestro objetivo es el de demostrar que estamos en reglamento. No queremos aparecer como culpables, el problema es ajeno a nosotros"**, comentó Berta, que fue quien llevó la voz cantante.

También se informó sobre la extensión de la ficha de homologación de las **Fuego GTX y GTA**. **"Los autos no tienen cosas importantes distintas** -agregó Berta-; **el que pretende ganar una carrera de autos con los papeles, desvirtúa el automovilismo. No voy a hacer nada en contra del A.C.A., aunque tengo los elementos necesarios para demostrar que están equivocados al desclasificar nuestos autos. Acepto esta determinación si esto sirve para arreglar los problemas de la categoría, a pesar de que quedó demostrado -por lo que ellos mismos declararon- que los elementos técnicos cuestionados estaban en regla. Recalco esto porque es muy importante para la opinión pública, que pudo pensar que se ganó con ventaja, cuando en realidad ello no existió. La prueba está en que para la competencia siguiente en Paraná, se introdujeron aclaraciones en ese punto (f) del artículo 30"**, remató Oreste.



Oreste Berta señala uno de los testigos de una tapa standard de Renault.

Posteriormente, el viernes 1/9, ante el micrófono de "Carburando", por Radio Rivadavia, **Hugo Accatoli** (Ford) se enfrascó en una encendida polémica con Oreste Berta que, en definitiva, sirvió para reavivar el fuego, no para clarificar...

Fernando, se llevará a cabo una **exposición de autos de carrera** entre las 9 y las 18 horas. Habrá cupecitas de antaño, autos clásicos y sport, IES 3CV, Fórmulas Cinco y Tres Sudamericana, Stock Car y T.C. Bonaerense. El acceso será a cambio de **alimentos no perecederos**, y en esta muestra, auspiciada por la Municipalidad de San Fernando y con motivo de celebrarse las fiestas patronales de esa ciudad, habrá pilotos firmando autógrafos.

¿CINGOLANI A EUROPA?

Teo Da Silva, técnico brasileño, le consiguió a **Daniel Cingolani** la posibilidad de ingresar en el equipo inglés **Swalow Racing**, en el que tendría una butaca asegurada en la **F-3 Inglesa**. De esa manera no tendría que poner dinero para correr, puesto que también podría tener trabajo como "tester" en la fábrica Reynard. Veremos...

CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista Corsa, Casilla de Correo 4494, Correo Central o deposítelo personalmente en Belgrano 1580 1º Piso. Capital Federal.
La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes e industriales.

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

1.0 Automóviles de competición (Compra, venta, permuta)
2.0 Automóviles (Compra, venta, permuta)
2.1 Automóviles de colección (Compra, venta, permuta)
2.2 Automóviles importados (Compra, venta, permuta)
2.3 Autos fuera de serie (Compra, venta, permuta)
2.4 Auto ahorro (Compra, venta, permuta)
3.0 Camiones (Compra, venta, permuta)
4.0 Pick-ups (Compra, venta, permuta)
5.0 Motocicletas (Compra, venta, permuta)
6.0 Repuestos y accesorios (Compra, venta, permuta)
7.0 Herramientas y máquinas (Compra, venta, permuta)
8.0 Náutica (Compra, venta, permuta)
9.0 Casas rodantes y trailers
10.0 Varios
11.0 Automodelismo

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

Rubro

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de competición —Venta—

NESTOR CARNEVALINO ALQUILA - Fiat 147 y Fiat 128 1100 para Clase Uno de rally - Además VW Gacel Clase 2, Autos de punta, T.E.: 208-3785

VENDO - Micro casa rodante y transporte de auto de competición - Una joya - T.E.: 798-8435

OSCAR FINESCHI VENDE - Fórmula Sierra Campeón 1988. Auto ganador, con todos los fierros y listo para largar. T. E.: 253-3766/1231

FORMULA DOS NACIONAL VENDO - Chasis Berta sin golpes, Excelente estado. Motor Berta, caja con todas las relaciones y varias gomas armadas. T. E.: 91-8006

ERNESTO RODRIGUEZ VENDE - VW Gacel Campeón 1988, Clase 2, Mecánica Gonçalvez, Listo para largar. T. E.: 653-3128/656-1689

HORACIO VALENTI VENDE, Renault 18 GTX, Totalmente nuevo, Suspensión Donadío, dos motores Antelo y tres cajas de velocidades con todas las relaciones. Todos los repuestos para un verdadero auto de punta. T. E.: 682-0352/642-8000 - 9:30 a 19 Hs.

JORGE LEIVA VENDE - Lotus Seven. Motor Dodge 1,8, Leva Sotro, Ideal A.P.A.S., Listo para largar, T. E.: 394-6424/6014

Equipo "Lola" Competición vende sus dos autos de Fórmula 2 Nacional, Completos, listos para largar - Interesados llamar al 773-9702 Bs. As. Desp. 10.00 Hs - Preg. Claudio.

Sport Prototipo Crespi XXI Auto de punta listo para largar. Caja TCM, 12 ruedas, Trailer. Alvarez Thomas 2162 Cap. - 553-0905 - Héctor De Rossi

Vendo Fiat 128 1,5 listo para correr, muy buen auto con dos motores, muchos repuestos, muy urgente. Tomo permuta. Llamar 651-3923 por Sergio todo el día

Vendo Sport Prototipo 1020 - Auto de 1ª nivel, Crespi XXI, Motor Reybet, Caja TCM grande, repuestos varios, 2 motores. Listo para largar. 8 llantas con sus gomas. U$S 3000 Duval - 568-5143/566-1595

STOCK CAR Chevy a terminar, todo sin uso, casco impecable el mejor U$S 3.500 Av. San Martín 5782 Cap. T. E.: 501-0242 Gabriel

VENDO GACEL GS CLASE 2 TURISMO PISTA - 2 motores, Suspensión nueva versión Edgardo Fernández, 4 Delfabro presurizados, Embrague multidisco superliviano, Mecánica con elementos de primera, 2 relaciones con caja, sin golpes, Todo de punta - Ercilla 6178 Capital

Vendo casco Falcon para hacer Stock Car pelado con puertas. Urgente. Alcaraz 4617 Capital Floresta

Casco Falcon para empezar a hacer Stock Car con puertas. Urgente. Alcaraz 4617 Capital Floresta - 566-6213

Vendo Fiat 147 carrera modelo 1988 (auto Héctor González) Lucho 771-7158

Vendo TC Subeste Clase B - Caja Sáenz, Distribuidor Dulbeco, Multidisco, Frenos disco, Coche Nº 1 fabricado fibra vidrio, Joya mecánica. Tratar: Magallanes 3554 - M. del Plata - T. E.: 80-0119 80-1542 24185 preguntar Eduardo

Vendo Sierra monomarca. Nuevo, Dos motores, 15 llantas, Repuestos - 943-3250/3728/3959

Sport Prototipo, Chasis Ladi, Caja Vesa, Buen auto especial debutante, Motor Torrese, Gran oportunidad por su precio. Llamar 750-2353 Sr. Oscar 8 a 17 hs

Charly Mansur vende Fórmula IES 3CV - Dos motores, Tres cajas, Doce cubiertas armadas, Trailer, Repuestos varios, Mecánica Niego, Suspensión y estructuras Carlos Límido. Teléfonos 396-0050 396-0522 396-0068 396-1133

Vendo o permuto Chevrolet 400, Los mejores fierros, Ideal 1/4 de milla, Exclusivo para entendidos. U$S 2.000 - Teléfono 621-2628 Marcelo de 17 a 21 Hs

2.0 Automóviles — Venta—

Coupé Dodge GTX 1978 - Pintura bicapa, Techo vinílico 70.000 km. Gomas Continenta, caja ZF, aire acondicionado, antena eléctrica, electroventilador, encendido electrónico. Excelente estado. U$S 3.500 Teléfono 241-2096 - Uniers 899 Lanús Oeste

Vendo Mercedes Benz Mod. 65 Muy buen estado. Tratar: 0967-23620 (01) 49-5247.

Vendo rural Dodge 1500 modelo 79 automática - T. E. 361-9500 Lunes a viernes 9 a 12 y 19 a 22 Hs

Peugeot 404 Diesel 79 Blanco tapizado negro. Motor en ablande, bien de todo. U$S 3200 vendo por viaje. 772-8830

2.1 Automóviles de colección —Venta—

Vendo Chevrolet Biscayne 1958 6 cilindros, caja manual, excelente estado. Titular, papeles al día, U$S 1800. T. E.: 243-9509 de 20 a 22 Hs

2.3 Automóviles fuera de serie —Venta—

Vendo Ford A modelo 30 sedán 2 puertas, en marcha, papelería al día, original, especial coleccionista. Escucho ofertas. Gerardo, 25 de Mayo 288, Salto (B). T. E.: 0474-22603 C. P. 2741

Vendo N.S.U. Prinz 1962 único en el país por su estado. Joya de verdad. Solamente para entendidos. Color azul noche - Es caro - Congresales 2993 Los Polvorines - 660-4278 - Walter

Jorge Leiva vende Volkswagen SP2 importado. Motor inservible, resto completo. U$S 1.500 - Washington 3399 Capital - T. E.: 542-1305 de 09,00 a 19,00 Hs

Ford 1938 sedán, 2 puertas, original, muy buen estado, U$S 1.200. Darwin 426 Capital - T. E. 864-0273 de 8.30 a 18.30 Lunes a viernes, sábados de 9 a 13 - José

Vendo coupé Ford 1946 acorazada en impecable estado general. Gomas, motor, tapizados, cromados, pintura muy bien, color negro. U$S 3.500. Belgrano 3975 4º C San Martín. 752-8588

Pick-up Chevrolet 46 original con cúpula. Funciona todo. Sólo para entendidos. U$S 2.300. Domingo solamente. Fray Julián Lagos 428 Lanús Oeste

Compro Renault Andino GT con o sin mecánica. T. E. 0317-23005. 9 de Julio, San Juan 1.074

Vendo Chevrolet Fletline mod. 47 original. Tratar Juramento 2619 P. Chacabuco 5008, Córdoba. T. E. 051-890184

4.0 Pick-ups —Venta—

Vendo Ford F-100. Mecánica F-350. Motor Perkins 6 cil.) km. Caja de 4ª, stéreo, ecualizador, aire, Motorola con base, vidrios tonalizados, con cúpula o grúa, U$S 9.800. Lavalle 1.825 Villa Ballester.

5.0 Motocicletas —Venta—

Vendo moto Triumph modelo 1934. 650 cm3, dos cilindros original no restaurada. Para coleccionistas. Llamar teléfono 043-240316 043-240918 Sr. Osvaldo Niemiz

Vendo mini moto cross Del Viso nueva, Zanella y Zanella 200 RB 89 con 700 km. Urgente. Alcaraz 4617 Capital, Floresta. 566-6213

Vendo Yamaha Cross YZ 125 modelo '89 0 km. U$S 5200. Teléfono 0462-24930 César

6.0 Repuestos y accesorios —Ventas—

Vendo corona y piñón corta y larga para Volkswagen Gacel Rally y pista. Gonzalo Barceló. 773-9076

Vendo motor karting PCR 100 cc internacional con 2 carburadores PCR y repuestos. También un motor RF 100 cc y frenos importados. Tratar en T. E. 0346-24090 (Chivilcoy)

Pedro Comito vende caja Hewland para T.C. 2000 - T. E: 244-8009/8817

Diferenciales autoblocantes para pista y rally. Volkswagen, Renault. Gonzalo Barceló. 773-9076

Butacas FADES (las mejores) vendo por abandono temporario. También torquímetro candamio, cargador, arrancador portátil, levantaválvulas, compresor, espirales, amortiguación universal, cascos 2 bomba electrica Uco Alemana. 723-0597.

9.0 Casas rodantes y trailers —Venta—

Vendo trailer doble eje ideal T.C. 4 gomas, buenas luces. T. E. 629-6929. Pedro Goyena 2263 Castelar (1712) Bs. As.

Horacio Valenti vende Mercedes Benz 1114 1976. Carrozado furgón 1988. Rampa para auto, butacas reclinables, seis cubiertas nuevas, motor 1988, carpa lateral nueva, diferencial turbo, especialmente construído para transporte auto de competición. Verdadera joya. T. E.: 682-0352/642-8000, 9:30 a 19 hs.

10.0 Varios

Vendo buzo antiflama, guantes, casco, capucha y botas. Oferta. Llamar al 71-1617 Sr. Julio, después de las 18 hs

Vendo revistas Corsa. Oportunidad, buen precio de 19 a 21. 28-9439. Escucho ofertas.

Karting de paseo para niños, motor con embrague centrífugo, listo para andar. Chasis, repuestos, motores, verlo juntos o por separado. Angel Pini 4647 C. P. 1678, Caseros. Altura Avenida San Martín 3900.

Alquilo Volkswagen Gacel 1,8 para rally con atención. Gonzalo Barceló. 773-9076.

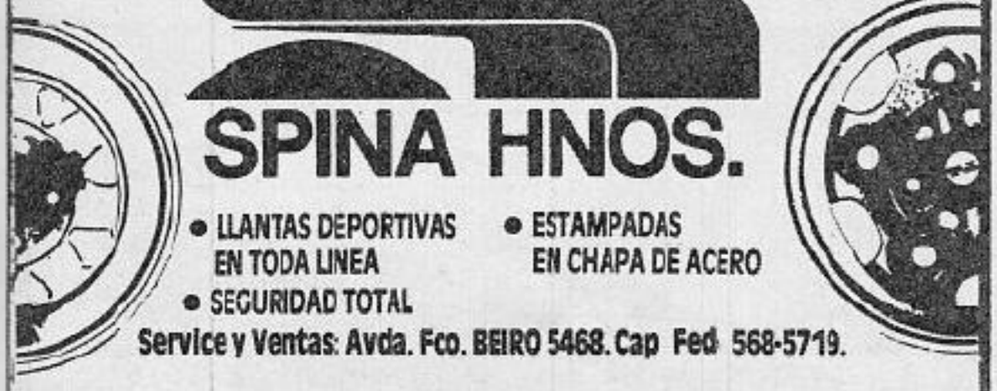
Revista CORSA Nº 1208 Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1989 por Editorial Abril S. A., Supacha 664 5º piso, Capital Federal. Tel.: 331-0112/0253. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos en 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 del Derecho de Autor Nº 65967 **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas. Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal, Tel.: 26-3906. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Av. Belgrano 1580 Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel.: 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22690 RYELA AR. URUGUAY: Rioplaza S.A.C., Juan M. Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 893, Asunción. PERU: Edic. Zeta, Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Av. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Setiembre de 1989. IMPRESA EN LA ARGENTINA

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60 | Franqueo Pagado Permiso Nº4.981 | Código Postal 1008 | Concesión Nº 7.970

Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual a 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.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

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

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA



Adquiéralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

Nombre y apellido.....
Domicilio.....
Ciudad..... Prov. .....
Curso.....

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

(1678) - CASEROS - BS. AS.

TUDGAR S.A.

RESINAS POLIESTER
FIBRA DE VIDRIO

- MASILLA PLASTICA
- CATALIZADORES
- ESTIRENO
- DESMOLDANTES
- ACELERADORES
- ACETONA
- PASTAS PIGMENTADAS
- GEL-COATS

En San Martín: AV. ITURRASPE (101) 1428

C.C. 1650 Tel. 752-4225

ACA

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos



la escuela que forma Campeones

Sea Ud. uno de ellos

Cursos prácticos en el AUTODROMO DE BS. AS.: MARTES y JUEVES de 9 a 13 hs.
Informes por carta: RASTREADOR FOURNIER 2522. OLIVOS (1636). BS. AS.

GAMBA Y PRESTIA

SALAS 727 - CAP. 923-9723



FRENOS
- * RECTIFICACION
- * CAMPANA Y DISCO DE FRENO
- * REPUESTOS

EMBRAGUES
- * PLACA DISCOS
- * RECTIFICACION DE VOLANTE
- * RULEMANES DE EMPUJE

RECAMBIO

ESCAPES ESPECIALES

COMPETICION

ESCAPES ESPECIALES
OBBO
ROOSEVELT 3641 - CASEROS

COLOCACION EN EL ACTO

Roosevelt 3641. Caseros.
Tel. 759-3810

---

* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

- BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

Prov. UNIDAS 4618. TEL. 651-9936 • SAN JUSTO

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL. 749-4467 / 4983

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

F.A.D.E.S.

SEGURIDAD PROBADA

- BUTACAS
- ARNESES TODA LA LINEA
- BUZOS SIMPLES, DOBLES Y TELA NOMEX



- BOTAS LINEA EUROPEA



JAULAS HOMOLOGADAS POR LA CDA. FISA.

ACUERO 1813 esq. H.Yrigoyen
(Alt. Av. Mitre 1800) • TEL. 760-0866
• FLORIDA

FIAT KAR S.A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS

• Motores completos • Cajas • Diferenciales • Partes Carrocerías

ESPECIALIDAD
LANCIA - BETA H.P.E. 1600 y 2000 - FIAT 132

JUAN B. JUSTO 3402. Cap. TEL. 59-2006

FIAT BOX COMPETICION

ESPECIALIDAD: F07, Std Mejorado. Fiat 142 ACTC.
Potenciamos Autos Std: Fiat Regatta, 147 y 128

Emilio Castro 5603. Cap.
☎ 613-6653

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS



- SUPER BOBINA DE IGNICION 40.000 Volts reales Más potencia Más pique
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm) Terminales de bujía con anillo de seguridad Numerador de cilindro en cada cable
- PINTURA ALTA TEMPERATURA PARA MOTORES Y ESCAPES Aerosol 440 cm³



AUTO-MOVIL

Gral. E. CARZON 5255.
(1440) Cap. Tel. 683-1351

LEGITIMA CIGAM PERONE

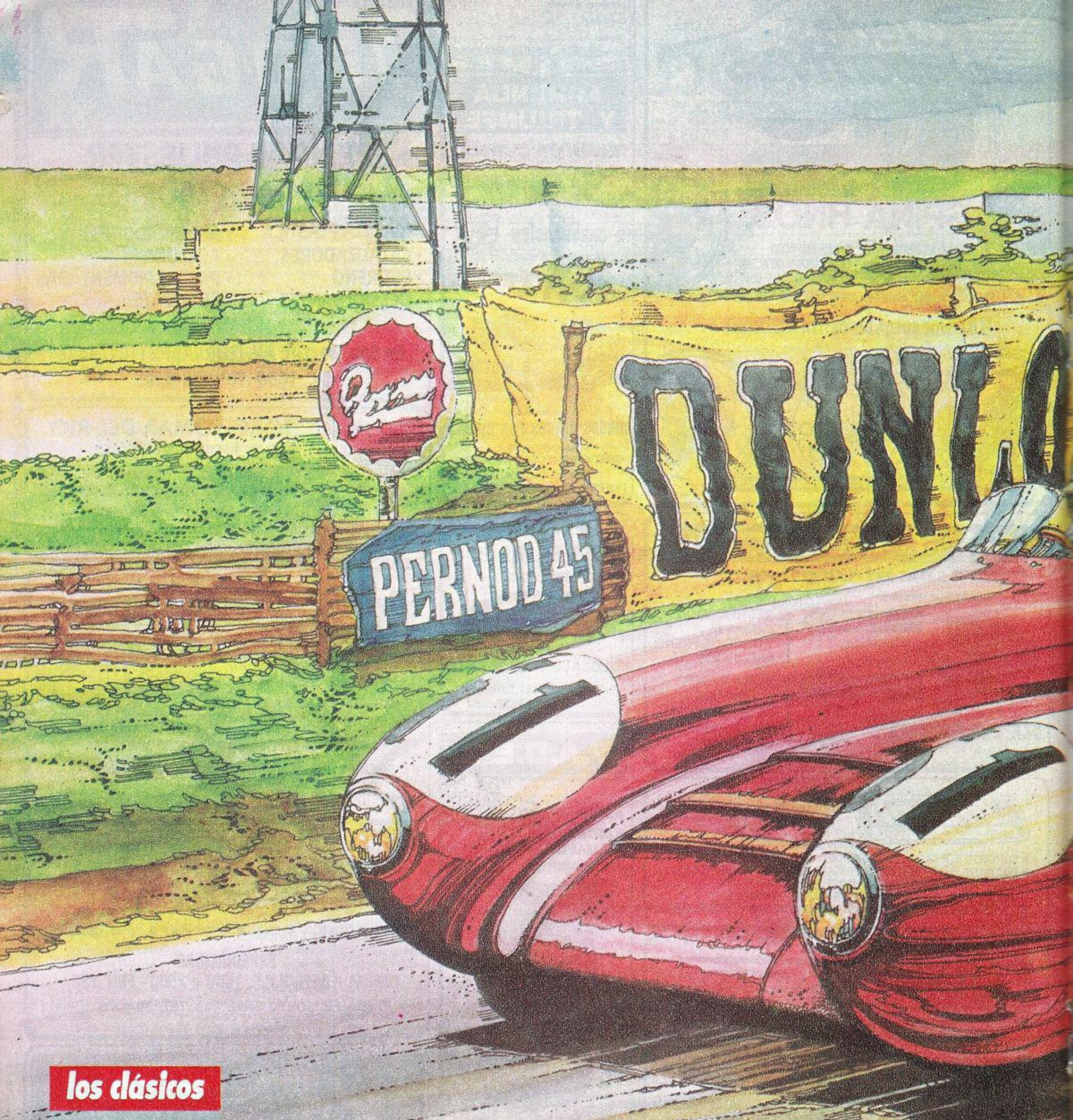


UNA LLANTA DIFERENTE PARA SU AUTO
Sierra • Escort • Regatta
Fiat Uno • Línea Renault

Diseño Exclusivo de Ernesto Perone

Pra. JUNTA 3085 (1406) • Capital
• Tel.: 611-3388

Para avisos: A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 - 4º B - ☎ 862-7734 - CAPITAL (1194)



los clásicos

LOS AUTOS CASI DESCONOCIDOS QUE INTERVINIERON EN LAS 24 HORAS DE LE MANS

LOS PEQUEÑOS GL

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ADIADORES

Por Sergio Marcelo Goldvarg
Ilustración: Anselmo P. Chiappe

Las competencias de largo aliento como esta clásica francesa han sido terreno propicio para que pequeños equipos, de escasos recursos económicos, pudieran compensar su acotado potencial, con una confiabilidad tal que les permitiera tan siquiera figurar en el marcador.

De los casi 2.600 automóviles que se han presentado en la grilla de partida del clásico de La Sarthe entre 1923 y 1988, no todos han sido Porsche, Ferrari, Matra o Jaguar. Innumerables pequeños talleres han dado todo de sí mismos para, aunque más no fuere, acariciar suavemente el halago del éxito.

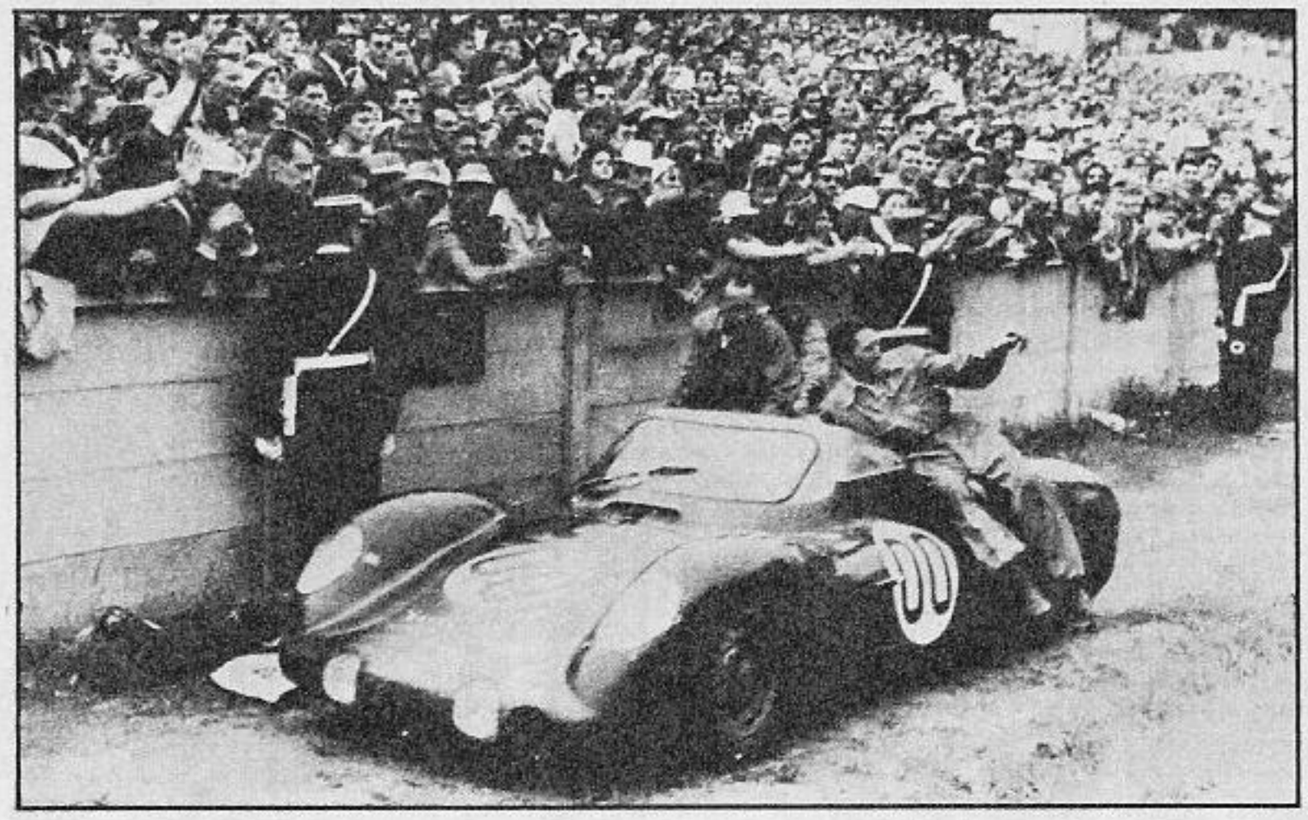
Algunos como Rondeau o Sauber han compensado con creces semejante despliegue; otros, ni siquiera han quedado en el recuerdo de los memoriosos.

¿Acaso se acuerda usted del **Peerless**? Esta marca de origen británico fue creada por **Bernie Rodgers**, persona bastante identificada en la segunda mitad de la década del cincuenta con los **Bristol y Climax**. El objetivo de Rodgers era claro: crear un automóvil de Gran Turismo con una planta impulsora mediana y si fuera posible, de muy bajo costo. El Peerless -así fue denominado- incorporaba partes del Triumph TR3, en particular el motor (un dos litros-cuatro cilindros) el cual fue montado sobre un chasis tubular con puente De Dion trasero. Se destacaba gracias a su carrocería de fibra de vidrio realizada por James Whitson Ltd. y su aspecto no aportaba absolutamente nada novedoso en cuanto al estudio aerodinámico, pero igualmente este auto llegaba a un peso total menor de mil kilos.

Determinado en promover la marca, Rodgers inscribió dos autos para tomar parte de la prueba francesa, pero sólo uno fue admitido. De todas maneras, su iniciativa fue compensada a pesar de la baja potencia del motor (no más de 110 HP) y este auténtico "GT" pudo darse el lujo de llegar al final de la competencia, aunque logrando el 16º puesto en la clasificación general. Para satisfacción de Bernie, su autito llegó sólo cinco kilómetros detrás del Lister Jaguar de Halford-Nayler, quienes evidentemente conducían un auténtico automóvil de competición, el cual también debutaba en esa carrera. Evidentemente, la ubicación lograda no fue precisamente un excelente golpe publicitario, por lo que de allí en más, los Peerless aparecieron esporádicamente en competencias subsiguientes bajo el nombre **Warwick**, utilizando alternativamente plantas impulsoras Triumph o Buick V-8.

Tampoco trascendió mucho el **Breuil-Garcinski**. Es más, seguro que es la primera vez que lo escucha nombrar. Estos dos entusiastas locales, tuvieron la descabellada idea de presentar un auto propio en Le Mans '54 y para ello crearon la marca **"B-G"**. Estuvieron cerca de un año pensando qué nombre le pondrían al pequeño injerto y como muy creativos que demostraron ser, tuvieron la originalidad de bautizar a la criatura con las iniciales de ambos. El chasis fue diseñado por Garcinski -así se denomina a los García en Tel Aviv- y sobre él se montó un motor Renault 4 Cv y una caja de velocidades "1093".

Conducido por **Breuil/Py**, el "B-G"-Renault de la "Ecurie Le Mans" pudo arribar al final de la prueba, aunque en el décimooctavo lugar, justo una vuelta detrás del Panhard "Tank" de Cotton/Beaulieu. El promedio del "B-G" fue de 108,78 km/h, siendo su giro más veloz en 131º, a un promedio de 118,96 km/h; la velocidad máxima desarrollada por este auto fue de 141,59 km/h.



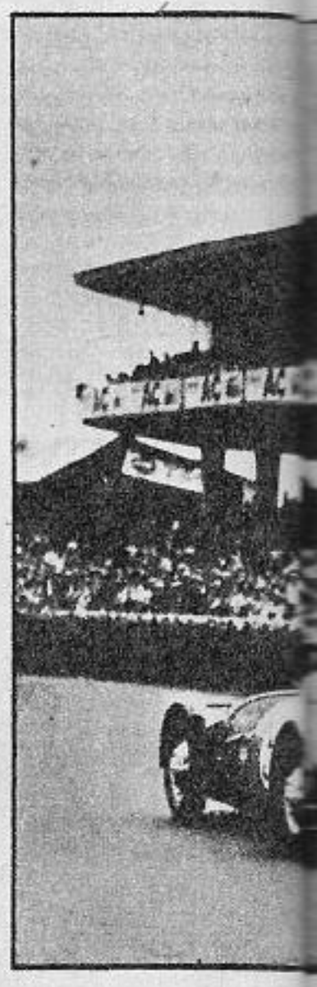
1



2



5



6

Por su parte, René Breuil diseñó su propio "two seater" para la edición '56 de la prueba francesa. Este auto de reducidas dimensiones, se hallaba equipado con una planta OSCA de 1092 cm3 puesta en posición central y lucía una esmerada terminación. Conducido en carrera por **Py/Dommee**, tuvo que abandonar por insalvables inconvenientes en la caja de velocidades Renault, cuando se batía duramente con el VP de Dumazer/Campion.

Al nombre de **Virgilio Conrero**, inmediatamente se lo asocia con su "squadra" Opel -Conrero, además era agente Opel en Italia- pero sucede que en la década del cincuenta y sesenta estaba ligado íntimamente con Alfa Romeo. Si bien comenzó su carrera en el campo de la aviación, luego se dedicó a la reparación de bicicletas, camiones y posteriormente recaló en los motores Alfa para competencias motonáuticas. En la postguerra, Conrero comenzó la construcción de vehículos de una plaza y 1.100 cm3, convertibles y elegantes GT, junto al ingeniero Savonuzzi, pero posteriormente, la aparición del motor Giulietta lo incentivó para comenzar los trabajos en un auto sport abierto destinado exclusivamente a su participación en Le Mans. El motor Alfa Romeo -un cuatro litros de 1.290 cm3- fue reducido a 1.147 cm3 y ubicado sobre la sección delantera de un chasis tubular, llegando a desarrollar entre 105 y 110 HP. A pesar de las intensas prácticas efectuadas en Monza, el Conrero no llegó al circuito francés totalmente a punto y su performance fue sólo ligeramente inferior a la del 1290 GT Saloon que el mismo Conrero preparó para José Rosinski. Dos años más tarde se rumoreaba que Conrero regresaría a Le Mans con una coupé diseñada por Michelotti y equipada con un motor Triumph. Este auto, si bien llegó a construirse, nunca visitó Le Mans, ya que se lo envió directamente a los Estados Unidos.

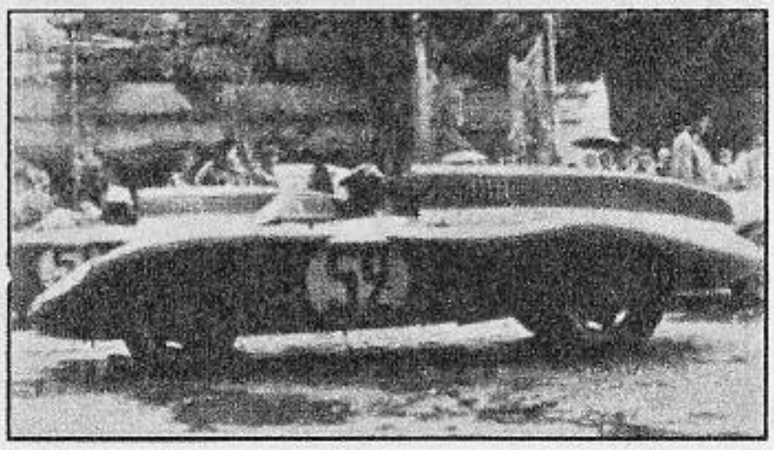
Otra auténtica curiosidad fue el **Marcos**, un automóvil de extraña apariencia fruto de la colaboración entre **Jem Marsh y Frank Costin**. Su presentación en La Sarthe, de sorpre-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



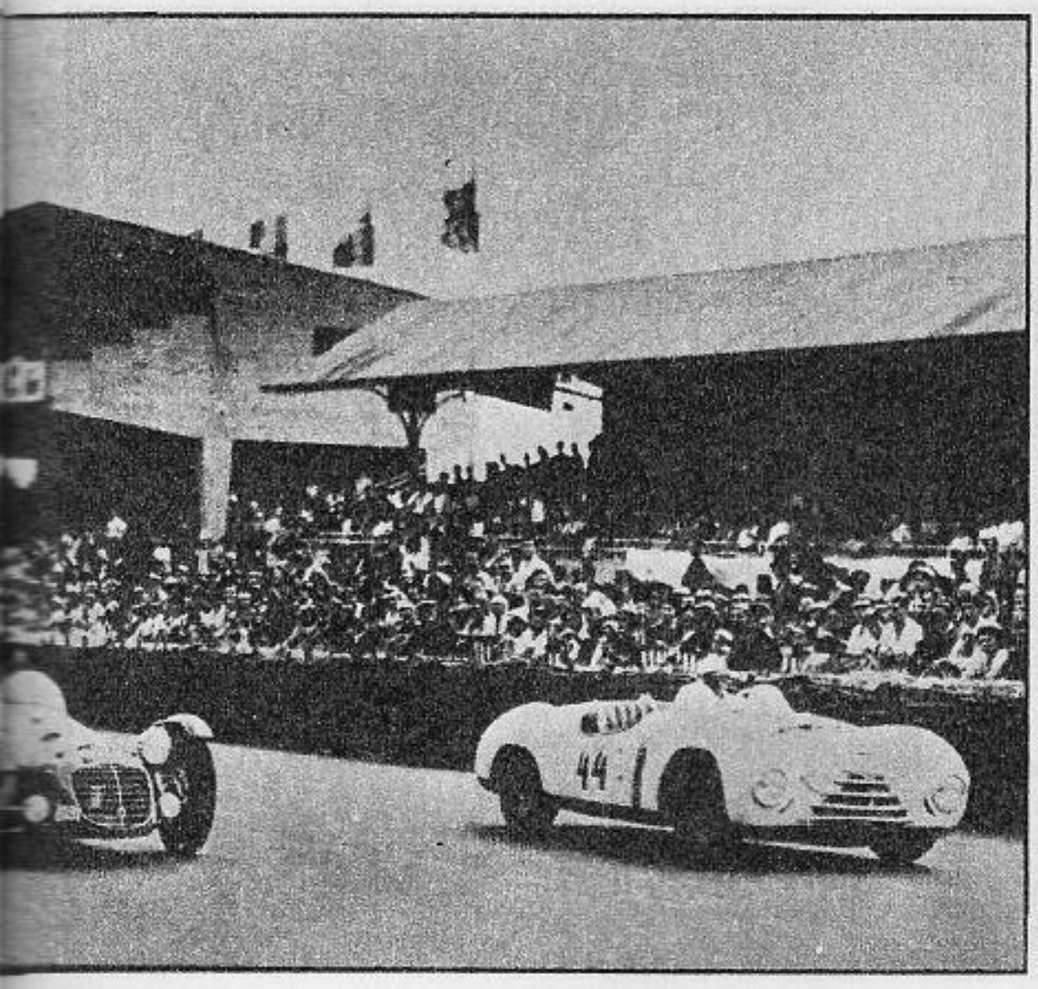


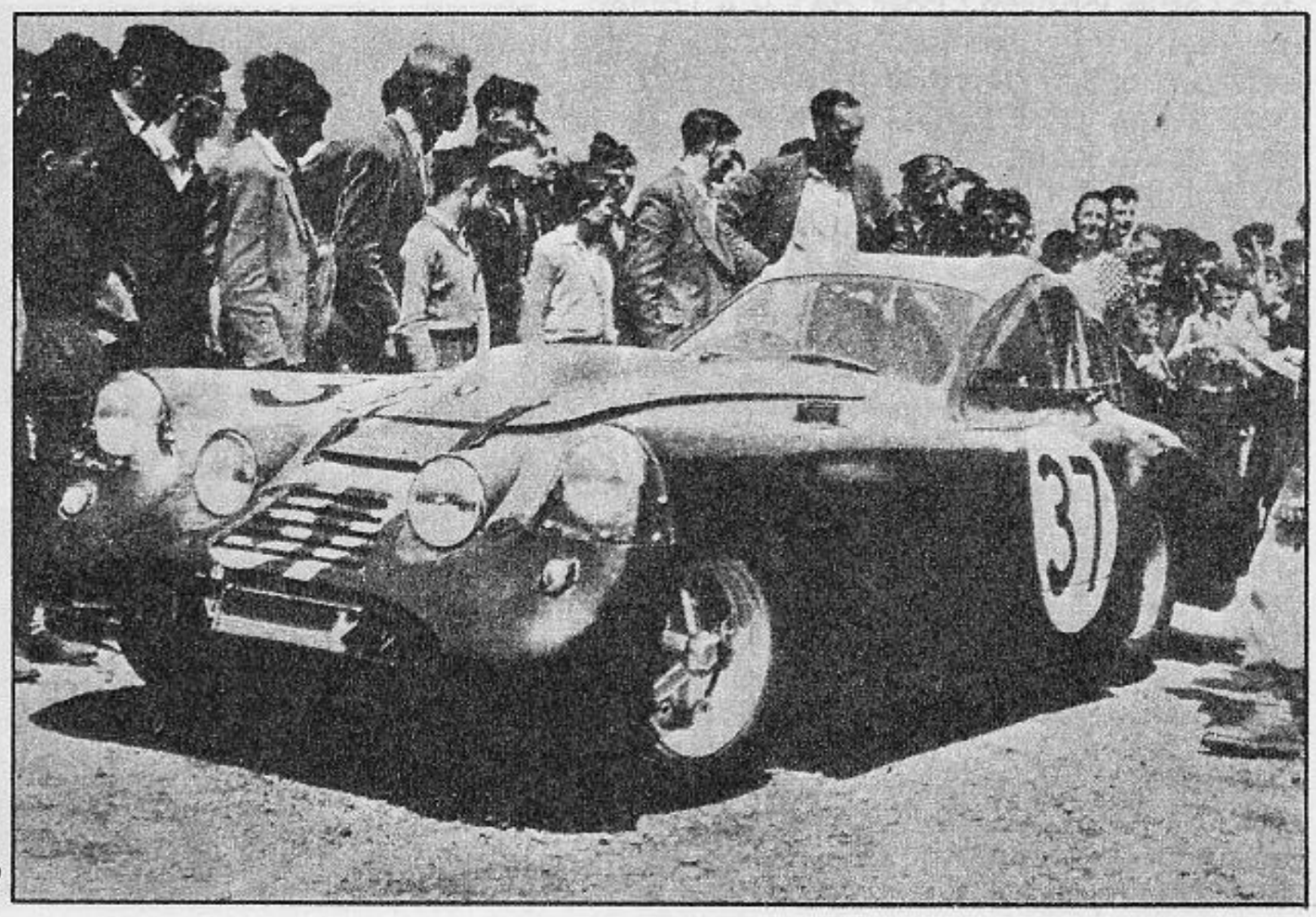
3



4

1- En 1963 se presentó este Rover-BRM conducido por Phil Hill y Ritchie Ghinter. 2- Este es el británico De Havilland Mosquito diseñado por Costin. 3- En 1960 el italiano Virgilio Conrero presentó esta creación, conducida por Consten-De Leonibus. Rompió un semieje. 4- El DB-Renault (747 cm3) se vio en la edición 54 de Le Mans. 5- Festejo en el equipo Panhard al culminar la carrera del '53. Lo había manejado la dupla Plantivaux-Lapchin. 6- Duelo en la recta principal en el año 1951: un Skoda y un Aero Minor. 7- Definitivamente este Bristol no es nada bonito...





7

sa, luego movió a risa, al comprobarse que su chasis era... ¡de madera!, con partes adicionales -como capot y puertas- en plástico. El Marcos, impulsado por una planta Ford 105 E de 1502 cm3 poseía frenos a disco delanteros y a tambor en el tren trasero. En Inglaterra, ya este autito había conquistado un par de títulos nacionales, con pilotos poco conocidos en Francia como **Jackie Oliver, Derek Bell y Jackie Stewart**. En Le Mans, sus pilotos fueron **John Hine/Prior** y realmente tuvieron muy poco tiempo para demostrar las bondades de la pequeña maquinita, ya que los inconvenientes con la bomba de nafta surgieron en forma inmediata. Luego del traslado de la empresa de Luton a Bradford, el arribo de **Dennis Adams** probablemente impulsó a Jem Marsh y Frank Costin a la creación de un automóvil totalmente renovado. Efectivamente, en 1966 apareció una pequeña cupecita con chasis fabricado en materiales sintéticos lista para alojar en sus entrañas a un motor Cooper BMC; sería el **Mini Marcos**. El especialista en Minis francés, Jean-Louis Mamat realmente le vio posibilidades al chiquitín y se decidió a correrlo junto al muy joven, por entonces, **Claude Ballot-Lena**. En competencia, el auto mantenía el ritmo propuesto a un promedio de 89,64 mph y si bien llegó último, fue el único constructor británico en llegar a la línea de sentencia.

Probablemente tal vez sí recuerde usted aquel extraño automóvil con doble fuselaje de aspecto terriblemente aeronáutico para su época -1955-; ese exótico vehículo era el **Nardi**. El doctor **Damonte**, un químico que le tomó el gusto a Le Mans luego de la victoria en su categoría con **"Heldé"**, ambos al comando de un OSCA en 1953, trató de persuadir a su amigo **Enrico Nardi** para que le construyera un automóvil para participar en Le Mans '54. Nardi trabajaba en Alfa Romeo y fue allí donde se conectó con Enzo Ferrari y como piloto de pruebas participó en el desarrollo de los Fiat-Ferrari que tomaron parte de la Mille Miglia de 1940.

Luego de la guerra Nardi, en sociedad con **Renato Danese**, comenzó la construcción de pequeños autos sport equipados con motores Fiat o BMW de 500 o 1.100 cm3. Manejados por **Valenzano** primero y posteriormente por **Munaron**, los Nardi tuvieron bastante suceso en las trepadas y la idea del doctor Damonte no le pareció para nada disparatada por lo que Nardi comenzó a trabajar en el proyecto.

El resultado fue un pequeño sport equipado por un motor Crosley-1 ACT 40 que lamentablemente sólo duró siete vueltas y debió abandonar por problemas en el circuito de agua. Sin ánimo de bajar los brazos ni mucho menos, Damonte y Nardi comenzaron el proyecto "Twin fuselage" encomendándole la construcción de la carrocería a Molino, mientras Nardi construía el chasis y Grannini aportaba el motor de 747 cm3 y doble árbol de levas a la cabeza.

El motor fue alojado en el fuselaje izquierdo junto a la caja de velocidades, mientras que el cockpit se hallaba en el fuselaje derecho y lograba un aspecto bastante inusual. Lamentablemente, en carrera Damonte y su copiloto **Crovetto** no tuvieron suficiente suerte, ya que en plena recta de Mulsanne, un Jaguar "D" Type literalmente lo tiró fuera del camino, cuando Damonte se hallaba al volante. Una lástima, pues hu-

biera sido interesante averiguar que performance hubiera desempeñado este insólito aparato.

El **Bristol**, en cambio, puede ser recordado tal vez por parecerse a un sport prototipo argentino de 1969 aunque los coleccionistas de automodelos a escala lo tienen bien presente, ya que la casa británica Dinky lo ha incorporado a sus filas a mediados de la década del cincuenta cuando justamente, las máquinas pintadas de verde inglés lograron su mejor desempeño.

La **Bristol & Colonial Aircraft Company** (luego denominada Bristol Aeroplane Company Ltd.), fue formada en 1910 y jamás tuvo interés en automóviles de competición sino hasta la terminación de la Segunda Guerra Mundial. Los responsables de este cambio eran **White G. Junior** (el jefe) y su director **H. J. Aldington**, quien estuvo en una importante posición en Frazer-Nash. Ellos, junto a **Leslie Johnson** ("boss" de E.R.A.) quien proveería de un excelente chasis tubular diseñado por **David Hodkin** y, que originariamente sería un **E.R.A. G Type** de Fórmula Dos, serían los encargados de diseñar un auténtico "Sport car".

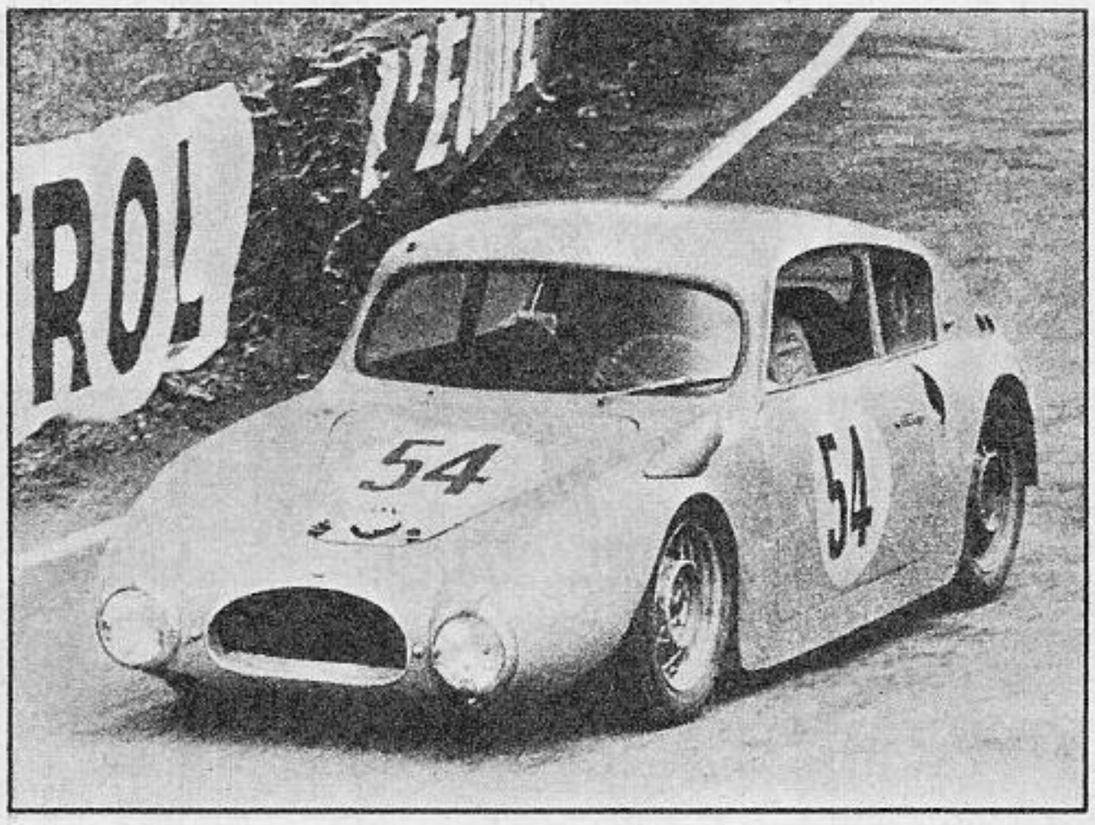
El paso decisivo fue dado en el London Motor Show de 1952, cuando Mr. White Jr. anunció su determinación de crear el departamento **Bristol Sport**, y teniendo como principal objetivo las 24 Horas de Le Mans 1953.

Los autos eran una interesante mezcla de motores BMW, chasis tubulares, puente De Dion y una carrocería bastante original diseñada por Bristol. Exteriormente, las características más sobresalientes eran su doble aleta trasera y el cockpit muy desplazado hacia atrás. Dos autos se presentaron en la grilla de partida **(L. Macklin/G. Whitehead y T. Wisdom/J. Fairman)** pero durante la prueba los aquejaron innumerables inconvenientes que determinaron el abandono de ambas máquinas. La recompensa llegó en las 12 Horas de Reims donde vencieron en la clase hasta dos litros y llegaron quintos en la clasificación general. Para Le Mans '54 fueron presentados tres autos, los cuales lograron la séptima, octava y novena posición en el marcador general, separados entre ellos por no más de cuarenta y dos millas, y obteniendo los tres primeros lugares en la clase hasta dos litros. Para 1955, tres spiders designados 450 Cs tomaron parte de la prueba y nuevamente lograron el séptimo, octavo y noveno lugares, a despecho de accidentes y lluvia.

A causa de la tragedia de Le Mans '55, Bristol decidió terminar con sus esfuerzos canalizados hacia el automovilismo deportivo.

El caso del **Rover**, en cambio, fue el resultado de una tentación por cobrar una recompensa. Así, en 1957 apareció una cláusula en las regulaciones publicadas por el Automobile Club de l'Ouest en la cual se recompensaba con una suma de dos millones quinientos mil francos franceses, al team que presentase un auto a turbina que llegase al final de la competencia recorriendo por lo menos una distancia de 3.600 kilómetros.

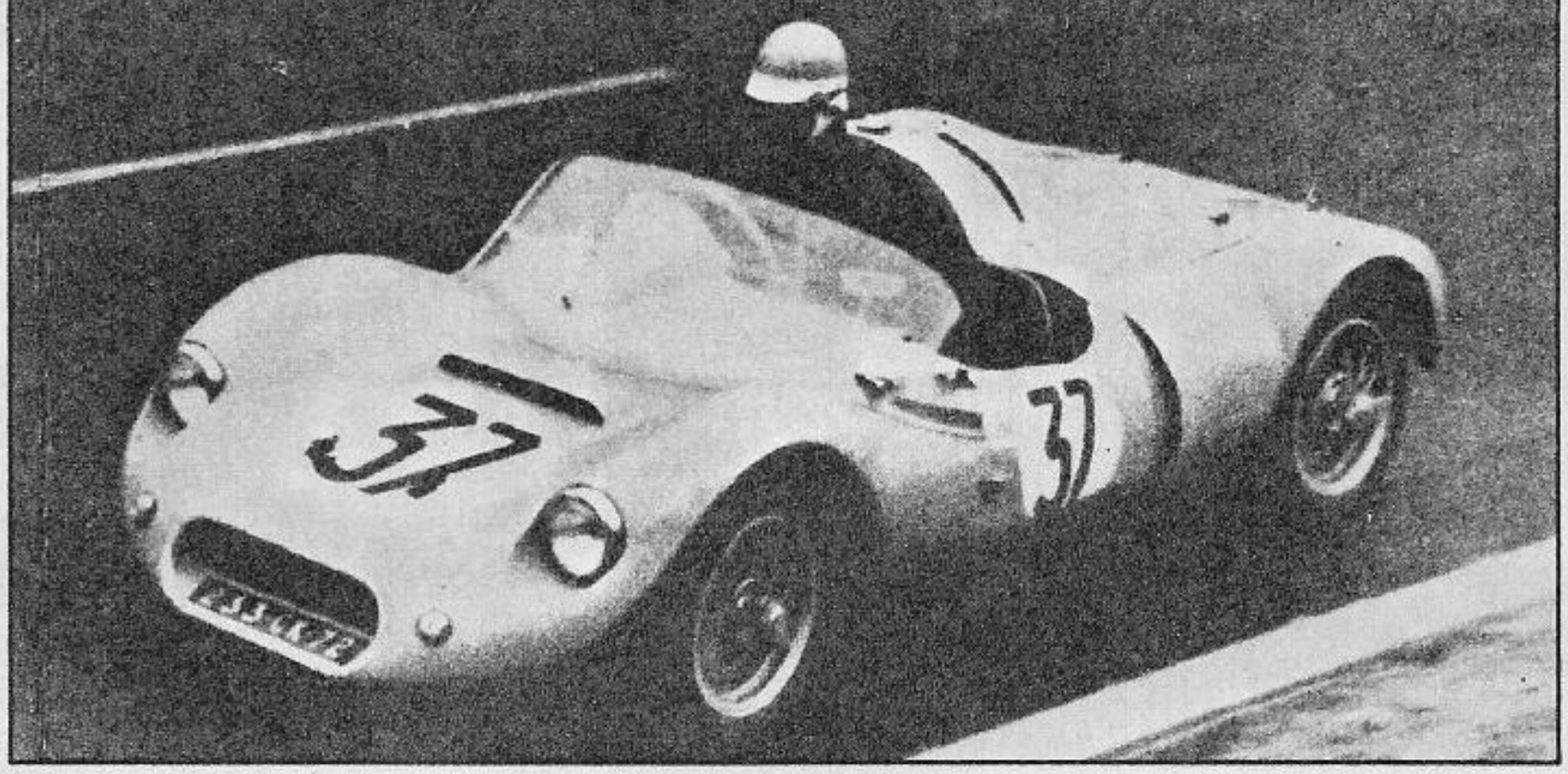
Este no era un anuncio insólito para la



1



2



5

época pues los experimentos con autos impulsados con turbina estaban en la picota a fines de la década del cincuenta y principalmente de los años sesenta.

Empresas como Rover, General Motors, Chrysler, Gregoire-Socema, Fiat y Renault habían explorado bastante esta tecnología aunque la mayoría de sus productos tenían como destino final los show cars (recordemos los General Motors Motoramas) o en el mejor de los casos, se trataba de auténticos vehículos - laboratorio.

El caso de Rover con su Jet-1, Renault con su L'Etoile Filante o Chrysler con el Plymouth Special, fueron distintos, ya que inclusive han logrado algunos records, tal es el caso del primero de ellos en un motorway, o Jean Herbert con el Renault en Bonneville.

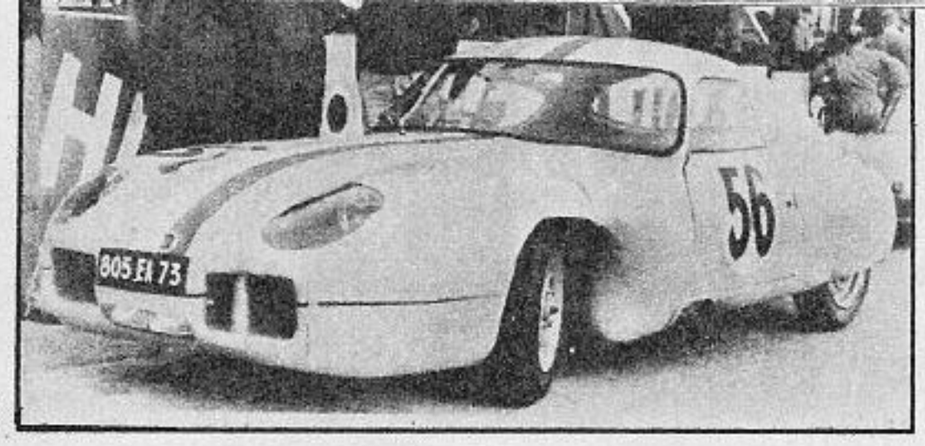
Para 1962, la "recompensa especial para un auto impulsado por turbina" se había renovado y fue Rover quien recogió el guante; el 6 de abril de 1963 un pequeño auto sport abierto salía a la pista empujado por mecánicos enfundados en mamelucos naranja con la inscripción B.R.M..

Sir Alfred Owen, "capo" de **B.R.M.**, había quedado cautivado por la idea de Rover y puso todo el poderío de su empresa al servicio del proyecto, trabajando cada grupo en su área especializada: Rover desarrollaría la turbina 25/150 mientras que en B.R.M. **Tony Rudd** adaptó un ex-chasis Fórmula Uno de 2,5 litros y **Peter Berthon** se dedicó a resolver los problemas de transmisión. Otra gran ventaja de la alianza con BRM fue el beneficio de contar ahora Rover con el conocimiento y la experiencia de dos pilotos de la talla de **Ritchie Ginther y Graham Hill**.

En las prácticas, el primero de ellos giraba en alrededor de cuatro minutos 30s7/10 a una velocidad de 178,856 km/h y Hill lo hacía en cuatro 32s a un promedio de 178,003 km/h. Con estos guarismos, se veía comprometido el cumplimiento mínimo exigido por el ACO es decir, 3.600 km en 24 horas (149,878 km/h de promedio) pues había que considerar que el tanque de combustible debería tener una capacidad de 110 litros, es decir, el reglamentario en la categoría que incluía los prototipos hasta dos litros (en la cual se incluyó al Rover luego de una equivalencia de planta impulsora). Al auto se le adjudicó el número "00" y su lugar no sería considerado para la clasificación

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





3

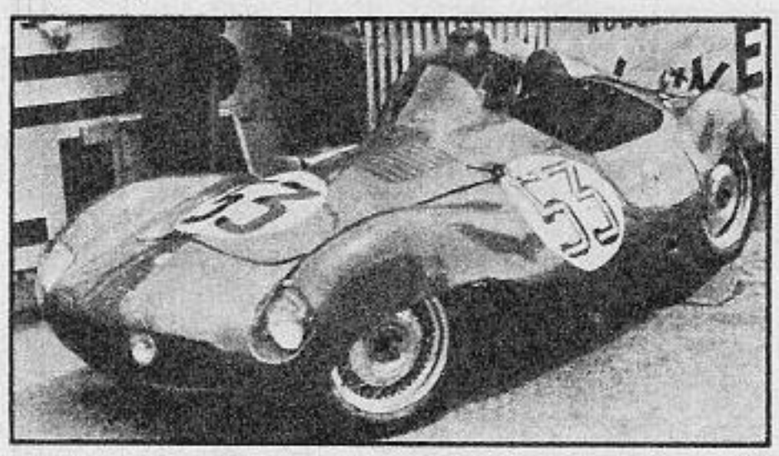


4

1- Aerodinámicas formas para este Renault 4CV que intervino en 1954. 2- El Mini Marcos también participó en Le Mans. 3- En 1963 se vió este DKW-CD (por Charles Deustch) de 1000 cm3. La trompa era muy baja por tener el radiador dividido en dos partes. 4- El Júpiter GT se mostró en 1951 conducido por Becquart y Wilkins. 5- René Breuil presentó en 1956 este biplaza, denominado con sus propias iniciales. 6- En la carrera de 1953 se vio este Panhard modificado. 7- Un Nardi-Crosley de 1954. 8- Un Simca con una extraña carrocería diseñada por Gabriel Beauser. Corrió en 1949.



6



7



8

general; además por cuestiones de seguridad, se decidió que el auto ubicado en el starting grid frente al control, largaría treinta segundos más tarde.

Ya en carrera, el Rover podía recorrer entre dos horas diez a dos horas veinte minutos sin necesidad de reabastecerse y ya a las 12.45 del domingo había completado la distancia mínima de 3.600 kilómetros requerida y al finalizar la competencia, habían excedido el mínimo exigido en 572,9 km, es decir, cuarenta y dos vueltas más.

El promedio fue 184,648 km/h y como dato interesante hay que tener en cuenta que este pequeño inglés llegó a la línea de sentencia con los mismos neumáticos Dunlop que lo calzaban desde la largada del clásico francés. Además, si hubiera entrado en clasificación, esta excelente performance los habría ubicado séptimos en la general, siendo el primer auto "no -Ferrari".

Para 1964 las cosas no estaban dadas de la mejor manera y el auto no participó, pero al año siguiente, **Mr. Hurst**, manager de B.R.M., anunció la presentación del Rover en Le Mans, siendo en dicha oportunidad, el co-driver de Graham Hill, el joven **Jackie Stewart** pues Ritchie Ginther había emigrado hacia Honda.

Si bien este auto se mostró menos veloz que el presentado en 1963, de todas maneras pudo llegar al final de la prueba en décima posición, a un promedio de 150,843 km/h y recorriendo 3815,36 kilómetros.

También fueron de la partida en La Sarthe el livianísimo **Costin-Nathan** (otra iniciativa de **Frank Costin** logrando un auto de sólo 553 kg de peso), los **Deutsch-Bonnet** impulsados por plantas Panhard o los pequeños **Renault** de 747 cm3, el **DKW-CD** que poseía una carrocería moldeada en un ciento por ciento en material plástico y que dejó a **André Guilhaudin** de a pie en la primera vuelta; el **Crosley** (el más pequeño y económico auto de origen norteamericano que haya llegado a Le Mans), los **Elva-BMW**, el **Aero-Minor** (gracias al cual por primera vez participó en Le Mans un país del bloque del Este; fue en 1949 cuando dos autos impulsados por sendos motores Jawa de 745 cm3 lograron llegar al final de la competencia en el 15º lugar con **Otto Krattner-Franz Sutnar** y la 19º posición con **I. Hodac-Jacques Posh**, éste último, importador Jawa en Francia), el simpático **Skoda** (que siguió los pasos del Aero-Minor en 1950, llegando a estar al promediar la carrera en 22º lugar, liderando la clase hasta 1.100 cm3 inclusive delante de los **Jowett** de 1500 cm3 y de los **Frazer-Nash** de dos litros) y el más pequeñin de todos, el **Simca** de 568 cm3 que sorprendió en Le Mans 1937 llegando 17º en la general y ganando en su clase (con **Viale-Alin**). Al año siguiente tuvieron la osadía de presentarse nuevamente conquistando el décimocuarto lugar en la general ganando en su división y capturando para sí el Indice de Performance delante de las narices de los **Adler** de dos litros.

Engendros algunos, otros con excelentes soluciones técnicas pero poco capital, aunque el esfuerzo bien vale la pena, pues en lo que a autos sport se refiere, el sabor del triunfo y la recompensa al sacrificio tienen sólo sentido luego de haber sorteado Tertre Rouge, Mulsanne, la recta Des Hunaudieres, Arnage o Maison Blanche.

corsa a fondo

TURISMO CARRETERA Y CLUB ARGENTINO DE PILOTOS EN EL AUTODROMO DE BUENO

GRAN BAILE A BENE

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OS AIRES (27/8/89)

EFICIO

Numerosa cantidad de participantes en ambas categorías, y tribunas pobladas al máximo, fueron -además de la presencia del Presidente de la Nación- las características sobresalientes de una jornada en la que la solidaridad fue el común denominador, al igual que dos demoledoras victorias.

1



2



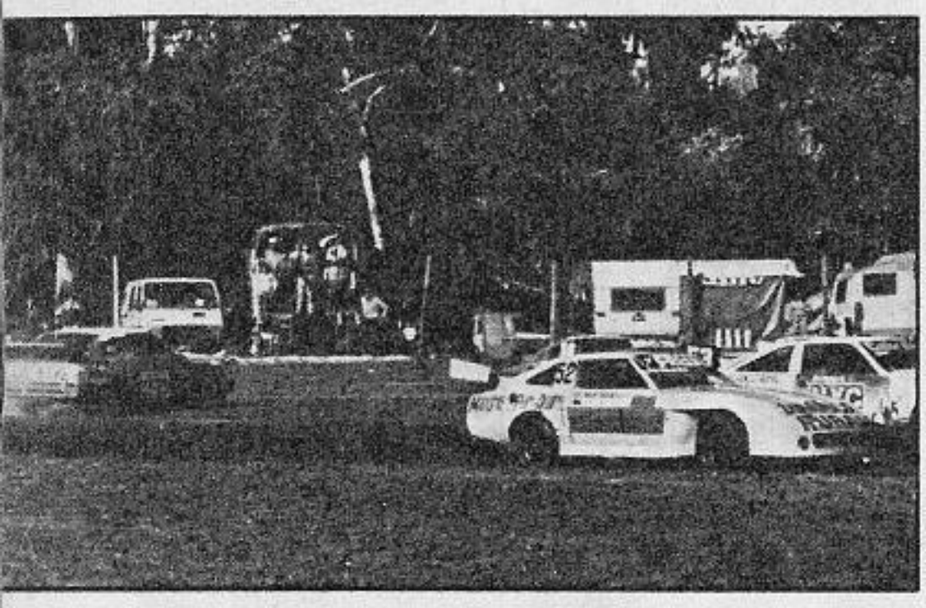
3

1- El Fairlane de Angeletti muy cerca del Dodge de A. Aventín al que poco después superaría. ***2-*** *Fondo de tribunas colmadas al paso de los Nissan de Luaces, Bulla, Cao, Dos Santos y Pujadas durante la primera vuelta.* ***3-*** *Mientras Juan Carlos Suardi (Vicepresidente Primero del Consejo Deliberante) y Norberto González (Coordinador General de la Prueba) observan, Juan C. Deambrosi y Rubén Gil Bicella, de la A.C.T.C., izan el pabellón nacional. Detrás, O. Aventín y Angeletti ya izaron el de la A.C.T.C.* ***4-*** *El Dr. Menem en la vuelta previa. A su lado A. Aventín relatando desde su auto para "Campeones".*



4

1- Zabala (izquierda) fue tocado por "Ebú", semiopculto tras J.M. Basanta y Mayorga (h). 2- Largada fallida de la tercera serie, donde se ve a Vanrell (derecha) rozando el guard rail. 3- Fangio, R. Gálvez, Villoresi, el doctor Menem y su esposa y Rroilán González en el agasajo brindado por el Renault. 4- Urretavizcaya cruzado, seguido por Hernández; oculto por éste, Oyhanart. 5- Jorge Polanco con María Repetto, su esposa y acompañante en la ocasión.



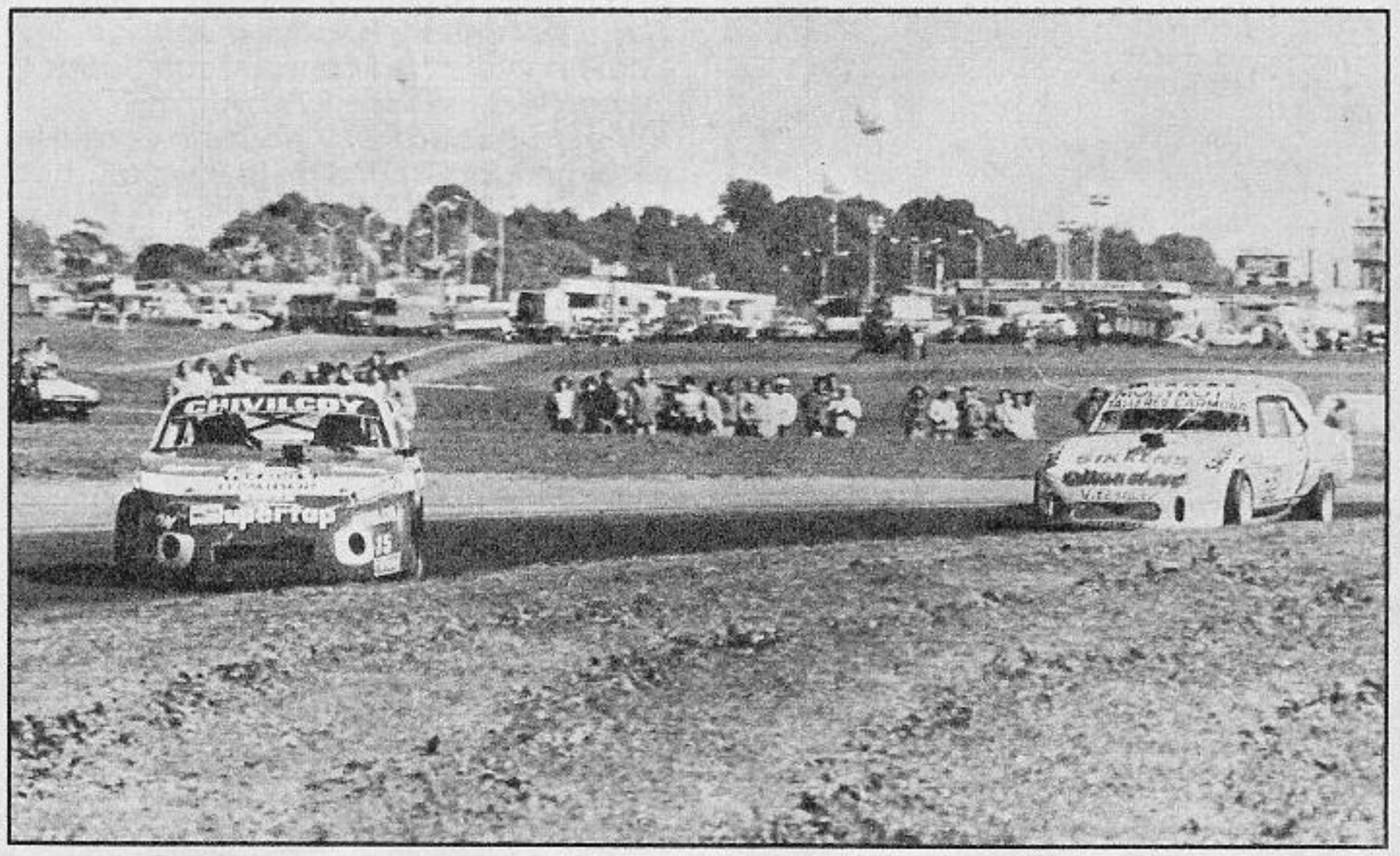
1



2



3



4

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación Corredores Turismo Carretera
Promotor: Luis Delconte
Accesos: todos en muy buen estado. **4 puntos**
Controles: efectivos. **4**
Comodidades: muy buenas. **4**
Estado del circuito: bueno. **3**
Boxes (instalaciones): amplias **3**
Boxes (condiciones de trabajo): buenas. **3**
Seguridad: Muy buena. **4**
Promoción del espectáculo: excelente. **5**
Servicio de prensa: muy bueno. **4**
Puntualidad: buena. **3**
Total: 37 (ideal, 50 puntos)

No queda ninguna duda de que el Autódromo "Oscar A. Gálvez" ofreció en esta ocasión un marco como hace bastante tiempo no veíamos. Tribunas repletas, alegría, fervor y una respuesta solidaria, tomando en cuenta que la reunión tenía un fin eminentemente benéfico.

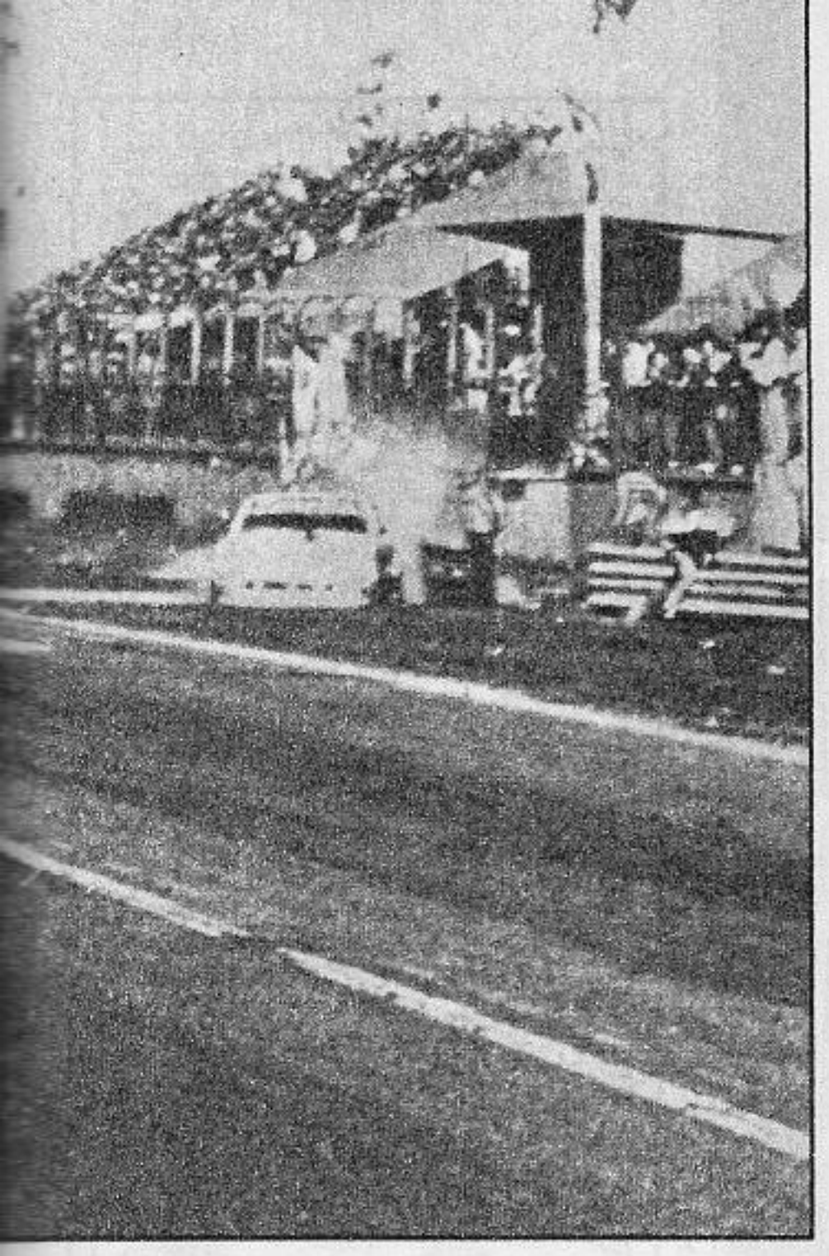
Se notó que la gente tenía alegría. La barra de **Ford** estuvo más bullanguera e inspirada que nunca, y de eso puede dar fe **Jorge Oyhanart**. Pero creemos que, a pesar de todo, **la fiesta no adquirió su especial dimensión en la pista**, donde la carrera que se planteó, careció del atributo indispensable que está sólo en la lucha por la punta. Contrariamente a lo esperado y saliendo de los saludables moldes a los que nos tiene acostumbrados el Turismo Carretera, esta vez **esa lucha faltó a la cita**, desdibujando algo que a priori aparecía como brillante, a juzgar por lo visto en las series.

Indudablemente, para eso tuvo especial -y a la postre definitiva- importancia, la forma y el medio con que **Oscar Raúl Aventín** encaró esta competencia. El "Puma", quien venía con la autoridad que da obtener tres victorias en el máximo escenario porteño, afrontó el desafío de pasarle el plumero y "aggiornar" al "jovato" **Ford Falcon** sin descuidar ningún detalle. Así, tras convencer a **Tulio Crespi** al efecto, se hizo de una herramienta con atributos como para desalentar las ambiciones del resto.

Ganó matando... esta cuarta victoria suya en el ahora "Oscar A. Gálvez", sin embargo, impidió que la fiesta fuera completa. Desaparecido ese atractivo básico que es la lucha metro a metro, hubo que ir retrocediendo para encontrar alguna faceta positiva.

De ese modo, girando la vista y tras un hidalgo **Oscar Angeletti** y el por ésta alicaído

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





LUCES Y SOMBRAS

T.C.

Lo inexcusable: La agresión de **Eduardo Ramos** contra **Edgardo Lavari**.
Lo nostálgico: El paseo de la caravana Renault encabezada por el **Torino Nº 3**, que tan destacado trabajo cumpliera en las **84 horas de Nürburgring** hace exactamente veinte años, y que la mayoría de los integrantes de esa Misión Argentina volvieran a estar juntos.
El agradecimiento: De **Oscar Aventín** a Tulio Crespi: "El artífice de todo esto fue él".
El lamento: De **Felipe Salgado:** "Es increíble... se rompieron dos bombas de aceite".
Lo simpático: La presencia del Presidente de la Nación, doctor **Carlos Menem**, quien dio la vuelta previa conduciendo el Dodge de Antonio Aventín. **"Esto me reaviva las ganas por volver a correr"**, dijo.
La frase: Del Comisario Deportivo **Eduardo Pereyra**, al referirse a la exclusión de Eduardo Ramos: **"Esta es una carrera de autos, no un match de box"**.
Lo reconfortante: Que el **público**, entendiendo el carácter solidario que tuvo esta competencia, poblara masivamente el Autódromo "Oscar A. Gálvez".
Lo hostil: El cántico con el que una gran **barra de Ford** hostigó durante un largo rato a Juan María Traverso, y que por supuesto no es reproducible.
El susto: Cuando sucedió la piña entre **Silvio Oltra** (detenido) y **Francisco Alcuaz**, que se extendió también a **Eduardo Nicieza**. Luego el auto de Alcuaz comenzó a tomar fuego.
La felicitación: De **Roberto Urretavizcaya** a **Luis Hernández**: "Me complace que hayamos tenido una carrera tan peleada y sin ningún roce".
La pena: Porque todo el trabajo llevado a cabo por Astul Soprana y Serafín Adamoli sobre el **Torino** con el que Traverso reaparecía en T.C., no tuvo el resultado esperado.
Las ausencias: De **Juan de Benedictis** y **Eduardo Marcos**. El primero, por no haber terminado aún su nuevo Ford Falcon, mientras que el otro quedó de a pie ya que Silvio Oltra es el nuevo piloto del Quilmes Automóvil Club.
Lo sorprendente: Las buenas actuaciones de **Hugo Olmi** y **Gerardo del Campo**, sobre sendos **Ford Falcon**.
El debut: De los tres que hicieron en ésta sus primeras armas en el Turismo Carretera, el más destacado fue **Juan Cagnone**, quien con un Ford Falcon terminó en el vigésimocuarto lugar.
La penuria: De **Oscar Castellano**, quien sufrió una nueva frustración.

C.A.P.

Lo reconfortante: El atractivo **parque** presentado por la categoría; esperemos que se pueda seguir manteniendo.
La "piña": De **Mariano Almada**, que se pegó a la salida de Ascari, debido, según sus propias palabras, a un neumático desinflado.
La soledad: De **Carlos Luaces** en la punta de la carrera; dominó con absoluta tranquilidad y sin rivales que lo inquietaran.
La ausencia: Reiterada, de varios **pilotos del sur**, entre ellos Vido, Preto, Michieletto y otros que, debido a la crisis, debieron optar por hacer un paréntesis.
La tristeza: De **Fernando Boggio**, que había logrado una buena ubicación para largar, y medio kilogramo lo dejó afuera.

Antonio Aventín, encontramos la carrera entre los que veían con impotencia como se les cerraba la puerta del podio. Entre ellos, el primer párrafo es para **Osvaldo Morresi**, que se afianzó en el cuarto lugar a tres vueltas del comienzo y, con un auto de rendimiento parejo, logró resarcirse de frustraciones anteriores. Pero la segunda y **más importante consideración, está para quienes circularon detrás de éste, concretamente Jorge Oyhanart, Luis Hernández y Roberto Urretavizcaya**, pues en ellos -especialmente en el primero- se centró todo el interés de la competencia. Los **Chevrolet** de los dos nombrados en último término, viajaron permanentemente "soldados" y así pudieron sortear a **Nesprías**, librando un interesante duelo que tuvo un epílogo de lujo cuando se les acopló Oyhanart (una vez que éste se repuso de su incursión fuera de la pista en la chicana, cuando era segundo y se le "tiró" Angeletti).

Entonces reverdeció el viejo pleito Ford-Chevrolet y la tribuna encontró la excusa para vibrar a pleno, poniéndole calor a una jornada que en el termómetro y en la pista apareció como fría. Aunque por ello no vamos a desmerecer la victoria contundente de Oscar Aventín. Al fin y al cabo, él no fue **culpable** de la monotonía... Puso toda la carne que tenía sobre el asador y nadie tuvo la osadía de intentar birlarle una chuleta...

Dejando de lado todo esto, de la novena carrera -y el octavo ganador- que el Turismo Carretera nos entregó a lo largo de este difícil 1989, nos encontramos con varias cosas más como para dedicarles espacio. Por ejemplo, la nueva frustración de **Oscar Castellano**, quien resignó la punta del Campeonato al "irse a las duchas" antes del epílogo. Trance duro para el Bicampeón, quien seguramente a esta hora estará replanteando su futuro, amenazado tras tres debacles consecutivas.

Algo más o menos similar sucede con **Roberto Mouras, Emilio Satriano, "Cocho López" y José María Romero**, quienes no lograron la consistencia necesaria como para pisar con fuerza. En algunos casos, circunstancias fortuitas, y en otros, inconvenientes mecánicos, impiden a estos tres animadores hilvanar una racha positiva.

Pero los que sí están viéndole la cara opuesta a la moneda, son figuras nuevas en la categoría, como **Luis Minervino** y **Edgardo Lavari**. Desde hace varias carreras vienen transitando con una solvencia que, en el caso del primero, se la adjudicamos a la rápida madurez que le permitió comprender que, para recoger resultados, hay que despojarse de la vehemencia. En lo que respecta a Lavari, de trayectoria reconocida

1- "Cacho" Fangio, Franco, Rodríguez Canedo, Perkins y otros integrantes de la Misión Argentina en Nürburgring, de la que se cumplieron veinte años. Por tal motivo, Renault Argentina conmemoró esa gesta. 2- Instantes en que Alcuaz impacta contra el auto de Oltra (foto de la TV). 3- Berdejo y "Oli", entre otros, el domingo 27 por la noche, en el pesaje hecho ante la denuncia de Morresi. 4- Ramos fue a disculparse con Lavari por el incidente que le costó la exclusión.

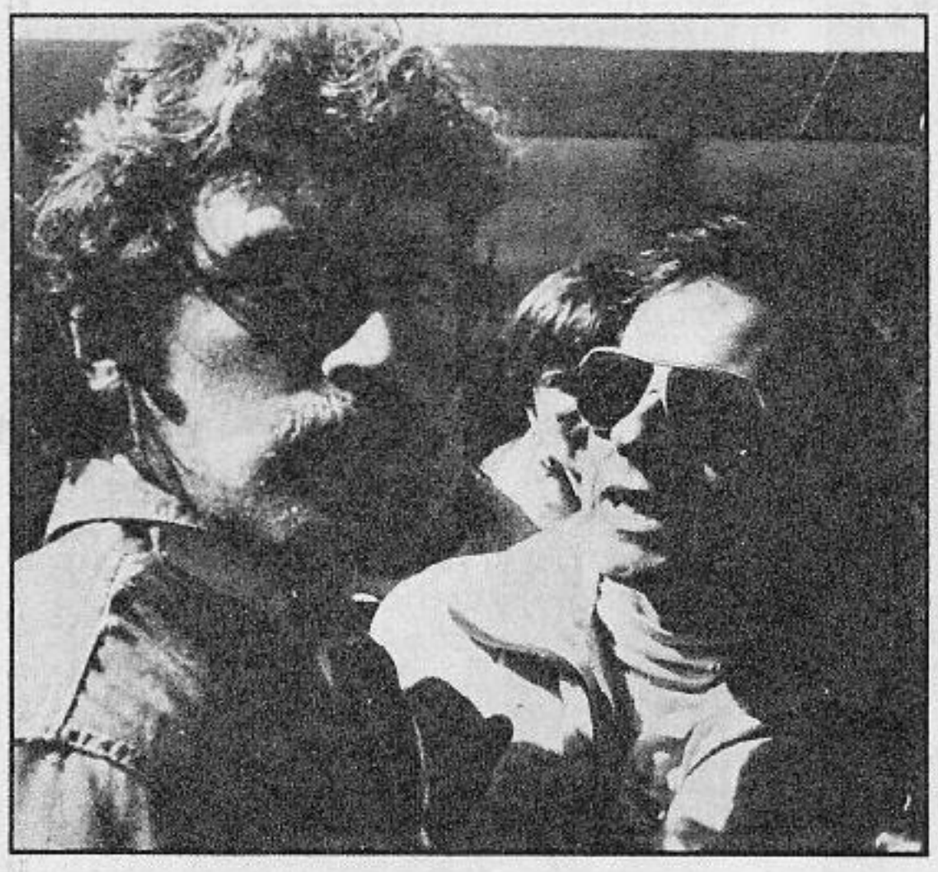




1



3



4

en nuestro automovilismo, administra a la perfección el medio que le entrega el capaz y noble **Pablo Satriano**.

Así, entre todo esto que comentamos, más el agregado de instancias adornadas con temor, como por ejemplo la "piña" que involucró a **Oltra, Alcuaz, Nicieza y Saiz** y la errada actitud de **Eduardo Ramos** con su agresión a Lavari, cuando la vía normal era un reclamo formal ante el Comisario Deportivo en lugar de la violencia, cerramos este capítulo del T.C. en Buenos Aires, mencionando el tema de las denuncias radicadas -ya comentadas en nuestro número anterior-, cuyo tratamiento fue a fondo y con la premura suficiente como para no dejar lugar a la suspicacia. Sin dudas, ése fue el digno broche de una reunión solidaria, en la que los denunciados no se sintieron heridos ni los denunciantes pretendieron ser verdugos, simplemente acudieron a un derecho

CLASIFICACION

"Gran Premio de la Solidaridad" - "30 Aniversario Cañossilen" - Autódromo de Buenos Aires "Oscar Alfredo Gálvez" - Circuito Nº 7 de 2.640,35 metros - Final a 23 vueltas - Recorrido total: 60,728 km. - 27 de agosto de 1989

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Luaces, 1m03s590/100 a 149,506 km/h; Pujadas, 1m03s982; Bulla, 1m04s193; Cao, 1m04s289; Alifraco, 1m04s309; Dos Santos, 1m04s752; Carlos Gonzáles, 1m04s752; Leiva, 1m04s848; F. Mayorga(h), 1m04s867; Cura, 1m05s279; Zenklusen, 1m05s612; Marcelo Basanta, 1m05s724; José María Basanta, 1m05s739; Zabala, 1m05s807; Notta, 1m05s820; "Ebu", 1m06s039; Caviglia, 1m06s157; Marich, 1m06s484; Laiolo, 1m06s988; Almada, 1m07s007; Cavallaro, 1m07s063; Mata 1m07s536; "Dr. Rizzo", sin tiempo. **Excluido:** Boggio.

FINAL

POS	Nº	PILOTO/MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	25	**Carlos Luaces-N**	**24m58s960**	23
2º	5	Rubén Bulla-D	25m03s485	23
3º	7	Osvaldo Cao-N	25m10s176	23
4º	16	Adalberto Dos Santos-D	25m19s010	23
5º	18	Walter Alifraco-D	25m20s876	23
6º	19	Héctor Pujadas-N	25m22s860	23
7º	14	Marcelo Basanta-D	25m23s415	23
8º	52	José María Basanta-D	25m45s646	23
9º	29	Abelardo Zenklusen-N	25m46s585	23
10º	24	Carlos Zabala-D	25m50s526	23
11º	60	Horacio Notta-N	25m51s174	23
12º	38	"Ebu"-D	25m51s864	23
13º	64	Hugo Caviglia	26m02s970	23
14º	44	Rocco Cavallaro-D	25m18s313	22
15º	3	Carlos Cura-D	25m46s152	22
16º	59	Antonio Mata-D	25m05s686	21
17º	54	Mariano Almada-N	23m30s881	20
18º	65	"Dr. Rizzo"-N	25m38s530	20
19º	54	Francisco Mayorga (h)	18m34s577	16

No clasificaron: Leiva-D (7 v.); Marich-D (2 v.) y Laiolo-D (1 v.)
No largó: Carlos González-N
Promedio del ganador: 145,876 km/h.
Record de vuelta: Carlos Luaces, en la 4ª vuelta, en 1m04s030/1000 a 148,478 km/h.
Nota: Las fracciones de seg. están expresadas en milésimas.
Ref.: N. Nissan 300 ZX; D: Datsun 280 ZX.

CAMPEONATO

(Disputadas: Nueve de Julio, Buenos Aires (Circuito Nº 8), Buenos Aires (7), Marcos Juárez y Buenos Aires (7))

Bulla, 79 puntos; Luaces, 72; Cao, 40; Alifraco, 37; Cura, 34; Vido, 23; Pujadas, 20; Dos Santos, 16; Preto, 15; Leiva, 14; Bakst, 10; J. M. Basanta, 8; Zabala, 7; "Y. Thomas, Laiolo y M. Basanta, 6; Mayorga, 4; Zenklusen, 3; Caviglia, 2.

2



T.C.
a JORGE OYHANART



Porque con su **Ford Falcon** llevó a cabo un trabajo excepcional. Quedó lejos de la punta porque perdió prontamente el puesto de escolta, e inició una remontada notable hasta que se integró con Hernández y Urretavizcaya, logrando agónicamente el quinto lugar y pasando a encabezar el Campeonato.

C.A.P.
a OSVALDO CAO



Junto con el equipo de Zanatta llevó a cabo un trabajo consistente y efectivo; fue cuarto en las pruebas clasificatorias y tercero en la final (como ahora en el torneo). Luchó por el segundo lugar con Bulla, pero una vibración en el conjunto caja-diferencial le hizo mermar el ritmo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

reglamentario. Y eso que aquél fue un hecho casi inédito en este contemporáneo Turismo Carretera.

EL CAP SIGUE SUMANDO

Esta quinta competencia del **Club Argentino de Pilotos** en lo que va del año, fue la concreción de un largo anhelo de sus miembros: presentar un parque cada vez más numeroso. En esta oportunidad, superaron la veintena y lamentablemente dos máquinas debieron desertar en la jornada sabatina.

En lo que respecta al espectáculo presentado en pista, el duelo entre **Rubén Bulla** y **Osvaldo Cao** (segundo y tercero respectivamente) sumado al trencito integrado por **Walter Alifraco, Héctor Pujadas y Marcelo Basanta**, conformaron lo más interesante de la competencia. La lucha por el primer lugar pronto quedó dirimida. **Carlos Luaces**, "poleman" el día sábado, desde el principio estableció diferencias que luego le permitieron regular el trámite de carrera con tranquilidad.

SOLIDARIAS (II)

AUSENCIAS. Fueron dos, **Carlos González** y **Fernando Boggio**. El primero volvía a la categoría luego de un largo paréntesis pero, en la tanda clasificatoria sabatina, rompió el motor y no pudo ser de la partida. Con respecto al segundo -y Presidente del C.A.P.-, había logrado un meritorio tercer lugar en clasificación, pero su **Nissan** no llegó al peso mínimo exigido en la revisión posterior y quedó excluido de la competencia. La diferencia fue exigua, sólo quinientos gramos le faltaron al "Presi" en su coupé que, como marca el reglamento, debe pesar **1.140 kilogramos** por lo menos.

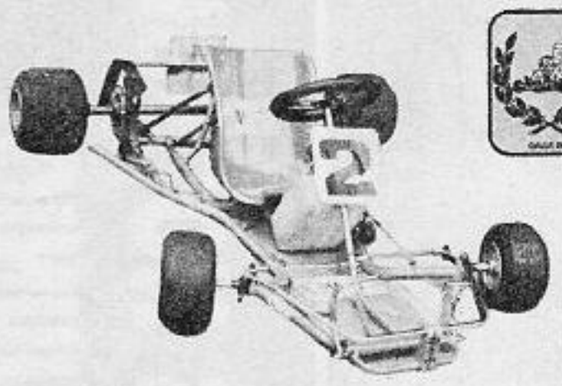
QUEJAS. Hubo varias y tuvieron un único destinatario: **"Ebu"**, que, al decir de los perjudicados, no tuvo un buen comportamiento en pista. Al respecto, **Carlos Zabala** nos dijo: **"No sé qué le pasa a este muchacho, ya tuvo varios inconvenientes y hoy me tocó a mí. Me pegó un autazo en la horquilla y me tiró afuera. Una lástima porque tenía un muy buen auto; después del despiste anduve muy rápido y me fui afuera solo"**. El otro perjudicado fue **Jorge Leiva**, que tuvo un incidente similar pero con peores consecuencias, ya que tuvo que abandonar.

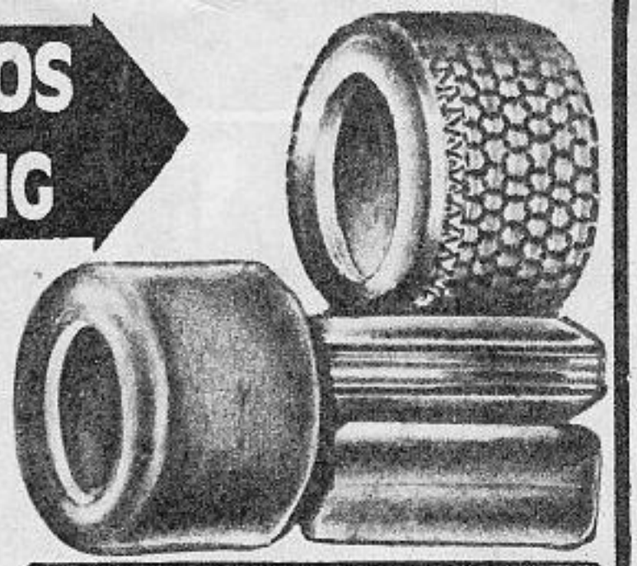
DEBUT. Apresurado, ya que lo definió el mismo domingo por la mañana, debutó en la categoría el seudónimo **"Dr. Rizzo"**, piloto de Stock Car y, en el futuro, del Turismo, con la coupé **Nissan** que posee "Carly" Cura.

Por Oscar Izzo y Eladio Alberto Falcón
Fotos: Juano Fernández, Carlos Campos, Enrique Perrupato, Marcelo García Lobelos, Duilio "Arcangelito Negro" Caro, Norberto Silvero, O.I. y E.A.F.

• CADENAS REGINA EXTRA
• CORONAS
• PIÑONES 8 mm. 3/8
• SERIEDAD • GARANTIA
• CONSULTENOS
CHASSIS

NEUMATICOS DE KARTING
• DUROS
• BLANDOS
M101





TIEMPO
"La diferencia"
• REPUESTOS EN GENERAL
ADQUIERALOS EN:
Envios al interior y al Exterior
MANOZZO HNOS. y Cía.: Calle 20 Nº 4833. Villa Lynch Tel.: 757-1826

Para avisos: A.R. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 - 4º B - ☎ 862-7734 - CAPITAL (1194)

TURBO
RENAULT 11
Repuestos
KITS COMPLETOS
(Partes individuales)
TEL. 749.1502

ONO HNOS.
HONDA
SERVICIO OFICIAL
Motos, Autos, Generadores Motor, Náutica, Cortadora de Césped y Bomba de Agua
VENTA DE REPUESTOS Y UNIDADES
• TAKUYA ONO Avda. Gral. MOSCONI 3777
• KATSUHIKO ONO (1419) Cap. Tel. 53-8136

SERVICE DIESEL BARRACAS
JGQ
REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES
Banco de Prueba Bosch
JORGE 2371
(cp. 1275). 28-9032

• TORINO ZX • JEEP • RALLY • 505 • RODANTES COMPETICION • FALCON • ASIENTOS ENTERIZOS• *TAPIZADOS * ALFOMBRAS * FUNDAS * ORIGINALES * APOYABRAZOS * VISERAS *
CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS
Envíos al interior
Para todo modelo de autos.



DARWIN 22. Cap. Tel.: 855-8498 J.B. JUSTO 3350. Tel.: 581-0130

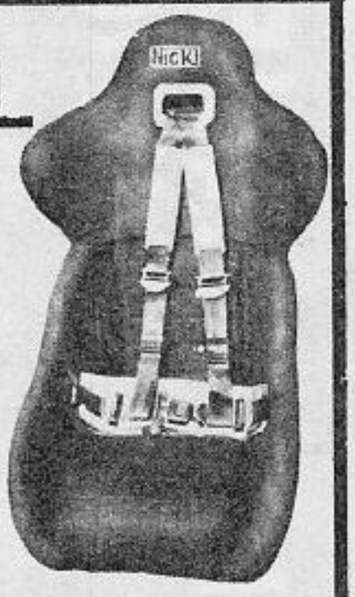
CARBURACION
VENTA Y REPARACION DE CARBURADORES HOLLEY-SOLEX
Afinación 10.000 Kms. de garantía
Reparación de Carburadores Náuticos ENVIOS AL INTERIOR
BUJIAS P.V.I. COMPETICION



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

CHASSIS FER-CAR
CHASIS COMPACTOS
• ALINEACION • DIRECCION
• TREN DELANTERO
CHIVILCOY 3145. Capital.
TEL. 53-0347

BUTACAS COMPETICION
EN P.R.F.V. Y ROWING
Nicki
CINTURONES • DE SEGURIDAD 3 o 4 ANCLAJES
Recuperador de aceite
Tanques de nafta TC, TC. 2000 y Stock Kar
• Av. REPUBLICA O. del URUGUAY (Camino de Cintura 3366) (cp. 1754)
SAN JUSTO. TEL. 682-5016



• Resortes Especiales de válvulas
• Arboles de Leva
• Todas las marcas
J.L. RAPONI
Competición
VENEZUELA 3458 - TEL. 761-1586
(MITRE al 200). V. MARTELLI



UNIROT
• Rótulas de Competición
Quintana 3508. Lomas del Mirador (cp. 1752), Tel.: 658-1176

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS NOTABLES DE MAYO



En primera fila, de izquierda a derecha, Nicolás y Pedro Comito (ternados para La Actuación); Héctor Pacchialat (ternado para La Revelación); Luis Romamiscio (Auto Moto Club Olavarría, ternado para El Organizador); Carlos Vanrell (La Revelación); Sergio Solmi (ternado para La Figura) y Silvio Oltra (ternado para La Actuación). Detrás, Héctor Zeballos (Club Atlético San Jorge, El Organizador); Roberto Urretavizcaya (La Actuación); Fernando Cisneros (A.M.C.O., ternado para El Organizador); Emilio Satriano (ternado para La Figura) y Gabriel Furlan (Premio Embajador).



LOS NOTABLES DE JUNIO

De izquierda a derecha, sentados: José Paparella, en representación de Antonio Aventín (ternado para La Actuación); Julio Casullo y Juan C. Policastro, (Auto Club Chivilcoy, El Organizador). Parados: Roberto Viola, en representación de Antonio Aventín (ternado para La Actuación); Omar Suriani (ternado para La Actuación); Henry Martin (ternado para La Actuación); Gabriel Furlan (ternado para La Figura) y Oscar Angeletti (ternado para La Figura).

carburando
CORSA
CON LOS MEJORES

RESULTO ELEGIDO



MARVISI & CASAL

POR 3.000.000 DE PERSONAS QUE LO SIGUEN TODOS LOS DOMINGOS, LA MAYOR AUDIENCIA DEL PAIS.

- Su equipo es el Nº 1 del automovilismo deportivo.
- Está presente en todas las carreras nacionales e internacionales donde corren nuestros pilotos.
- Utiliza la tecnología más avanzada en equipamiento técnico.
- Ha sido precursor en sistemas de control de carreras por computación.
- A este candidato, usted también lo escucha todos los días por Radio Rivadavia, que cubre el 80% de la población del país.

EDUARDO GONZALEZ ROUCO

Conducción y relatos:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
Dirección General:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI

SIEMPRE POR:
LS5 RADIO RIVADAVIA

carburando

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

1ª CENSO NACIONAL 4 X 4

¿CUANTOS SOMOS LOS QUE COMPARTIMOS LA PASION POR LOS 4 X 4 EN EL PAIS?



Armando González

Campamento de 4x4 en posta "La Mesada" a 1.700 mts. de altura. Edición 88 de la TRANSCOMECHINGONES.

La Subcomisión 4x4 del Automóvil Club Río Cuarto, que organizara con mucho éxito las diferentes ediciones de la TRANSCOMECHINGONES en el corazón montañoso del sur de Córdoba, tiene la intención de realizar un censo nacional de vehículos 4x4 con vistas al Raid '89, pero, más que nada, para conocer el parque automotor, comunicarnos, intercambiar experiencias, encontrarnos y agrandar cada día y entre todas las posibilidades de un deporte que es furor en el mundo: el descubrir nuevos caminos, nuevos paisajes, nuevas emociones.
Llene Ud. el cupón y comenzará a recibir invitaciones, noticias sobre este hobby que compartimos.

Enviar a SUBCOMISION 4 x 4, MORENO Y MAIPU.
Tel. 29787 - 5800 RIO CUARTO, CORDOBA.

o a AVDA. GRAL. BELGRANO 1580. PLANTA BAJA. CAPITAL FEDERAL (REVISTA CORSA).

LV 16 Radio Río Cuarto

CLUB CORSA AVENTURAS

Automóvil Club 4 Aventuras
RIO CUARTO

NOMBRE: .....

.....

VEHICULO: .....

.....

CANTIDAD DE CILINDROS: .....

MODELO: .....

LOCALIDAD: .....

.....

TELEFONO: .....

.....
FIRMA

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año VI Nº 266, 6/9/1989

Coordinación y edición de Carlos Neira

Campeonato Misionero de Pista en Eldorado

BRANDT, BADARACCO Y PASTORI

Posadas, Mnes - El 6 de agosto se cumplió en la ciudad de **Eldorado**, la 4ª fecha del XIIIº campeonato misionero, sobre la pista de tierra colorada y 1960 metros de cuerda del Auto Moto Club Enrique Seeber, con la fiscalización de la FEMAD. Participaron como es habitual, la **Categoría 850** (monomarca Fiat 600), la **Turismo Pista** (Clase 2) y la **TC del Nordeste.**

Por la lluvia del viernes (un verdadero diluvio) el programa comenzó el mismo domingo con series y finales a cinco y quince vueltas respectivamente, contándose con una elevada concurrencia de público.

En la **Categoría 850** siguen dominando los hermanos Brandt. Arnoldo ganó la primera serie y Carlos la segunda. En la final triunfó Carlos con el acoso de Arnoldo que llegó pegado y para completar, el tercero de los hermanos, Roque, que se había quedado en la largada, fue quinto.

En la **Clase 2** hay gran interés por la lucha entre los Fiat IAVA y los VW Gacel. Okulovich (Gacel) ganó una serie y Guillermo Badaracco (Fiat) la otra.

En la final, Okulovich se fue en punta pero el local —el Gordo Badaracco— se le fue acercando hasta pasarlo para delirio del público. Y eso pese a que si bien los mecánicos de Okulovich (los Servadío, de Buenos Aires) declararon haberse equivocado con la elección de gomas, Badaracco acusó un problema de indocilidad en los virajes.

En el **TC del NE** el brasileño Pedro Lechetta no pudo ofrecerle al Mosca Pastori la lucha que le dio en la anterior de Apóstoles. Ganó Pastori, sin cometer un sólo error y de punta a punta, por dos segundos llegando tercero, lejos, Carlos Tarnowski; éstos dos últimos fueron desclasificados por la técnica, quedando en sus puestos Anildo Kluser y Heno Klein.

CLASIFICACIONES

Categoría 850: 1º Carlos Brandt (Eldorado) 18m41s94/100 a 94,336 k/hora; 2º Arnoldo Brandt (Wanda) 18m42s20; 3º Hugo Stanganelli (Posadas) 19m22s12; 4º Rubén de Lima (Leandro N. Alem); 5º Roque Brandt (Posadas); 6º Hugo Apes (Oberá); 7º Daniel Cabrera (Eldorado); 8º Raúl de la Peña (Posadas); 9º Miguel A. Ratoski (Posadas) y 10º Carlos Kibysz (Oberá) todos con 15 vueltas. **Campeonato:** A. Brandt, 55,1 puntos; C. Brandt, 55,1; Apes, 41; Lima, 33,1; R. Brandt, 24,1; Kibysz y Cabrera, 21 puntos.

Turismo Pista: 1º Guillermo Badaracco (Fiat/Eldorado) 18m27s25/100 a 95,588 kms/hora; 2º Carlos Okulovich (Gacel/Oberá) 18m30s76; 3º Hugo D. Juritsch (Gacel/Villa Bonita) 18m31s31; 4º Alberto Schieffer (Fiat/Eldorado); 5º Carlos Brandt (Gacel/Eldorado); 6º Marcelo Sniechowski (Gacel/Oberá); 7º Pedro Kibysz (Fiat/Oberá); 8º Hugo Chamorro (Fiat/Oberá); 9º Ernesto Morawicki (Fiat/Garuhapé) y 10º Ricardo Staudt (Fiat/Oberá). **Campeonato**: Okulovich, 55 puntos; G. Badaracco, 50; Schieffer, 42,1; Juritsch, 34,1; Morawicki, 31.

TC del Nordeste: 1º Miguel A. Pastori (Posadas) 17m50s54/100 a 98,865 kms/hora; 2º Anildo Kluser (2 de Mayo) 18m27s90; 3º Heno Klein (Posadas) 18m30s49; 4º Adolfo Mender (Posadas); 5º Ricardo Marcovitz (Eldorado); 6º Orlando Caruza (Cerro Azul); 7º Héctor Grigorzyn (Cerro Azul); 8º Arturo Andrujovich (Oberá); 9º Mariano Socziuk (Posadas) y 10º Rubén Ratoski (Posadas) todos con motor Chevrolet. **Campeonato**: Klein, 56 puntos; Pastori, 55,1; Lechetta, 50; Markovicz, 34; Kluser, 25,2 y Tarnowski, 24 puntos.

La próxima fecha será en Apóstoles, el 10 de septiembre. En cuanto al rally por el campeonato misionero, el 7 y 8 de octubre en la misma ciudad por la cuarta fecha, y con graduación 3.

(Informe de Rubichá Guazú)



Carlos lo "apreta" a su hermano Arnoldo Brandt. Son inalcanzables. (Fotos Christín)



El "Mosca" Pastori lidera. Lo sigue Lechetta, luego desclasificación

Karting en Alcira Gigena, Córdoba

SERENO LOS PUSO NERVIOSOS

Alcira Gigena, Cba. - En el circuito Feriálvarez, de 630 metros de extensión de esta localidad, se efectuó el 16 de agosto la cuarta fecha del campeonato zonal de karting "Bértola-Bocolini" que organiza y fiscaliza el Club Lautaro Roncedo de ésta.

En pruebas de clasificación fue el más veloz Néstor Micheli, seguido por su hermano Juan Carlos, ambos de Villa del Rosario. En las series triunfaron José Redolfi y Sergio Perona. En la final volvió a imponerse Roberto Sereno, quién ganó las cuatro fechas manteniéndose por lo tanto invicto.

Final, 25 vueltas: 1º Roberto Sereno (A. Gigena) a 61, 789 kms/hora; 2º Ricardo Fessia (Villa María); 3º Rubén Ramello (Hernando); 4º José Redolfi (James Craik); 5º Marcelo Revelli (Río IVº); 6º Leonardo Cabral (Río IVº); 7º José Navales (Las Varillas); 8º Néstor Micheli (Villa del Rosario); 9º Sergio Perona (Río IVº) y 10º Germán Zamprogno (Villa María). **Campeonato:** Sereno, 80 puntos; Rivelli, 34; J.C. Micheli, 25; Perona, 20 y N. Micheli, 19.

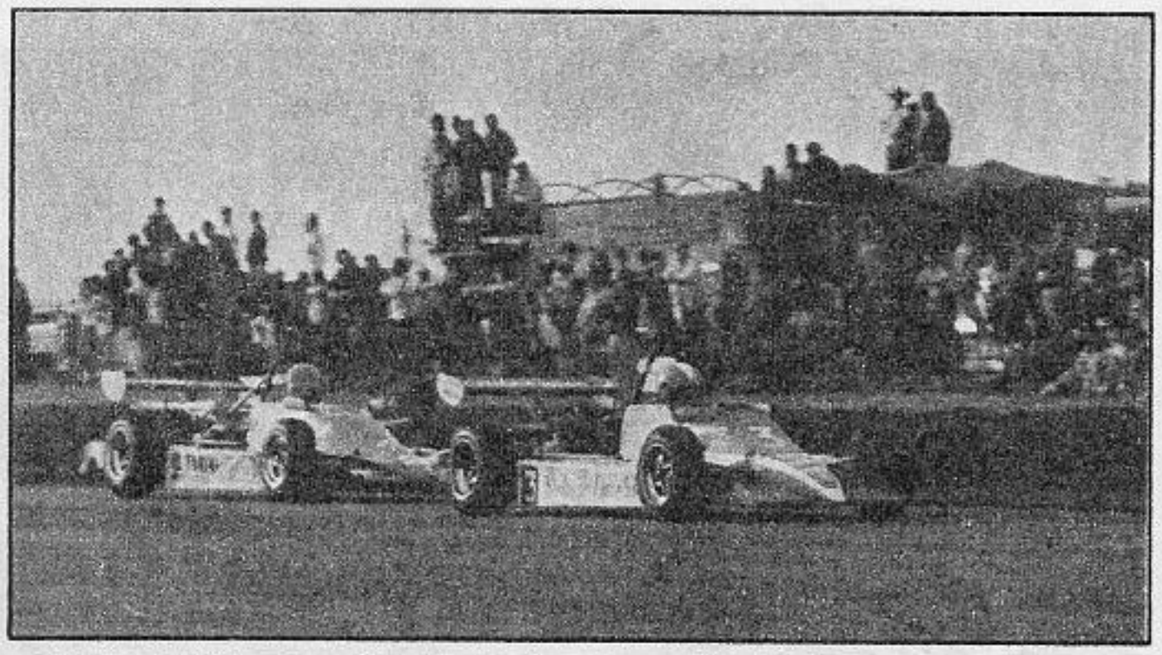
(Informe de Plá)

Sereno, Fessia y Néstor Micheli picando al frente en una largada (Foto Marcelo Pérez).

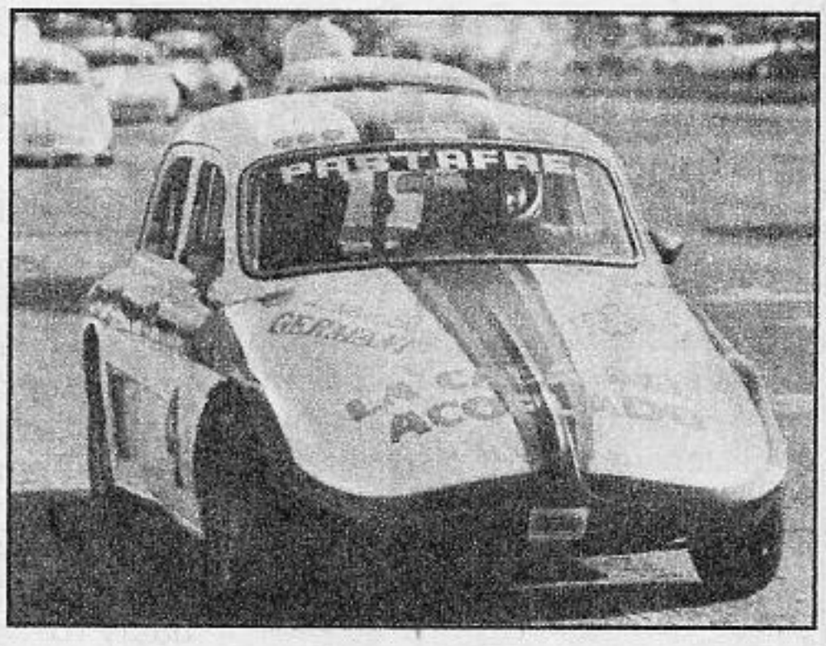


F-2000, TC y Renault 850 en San Gregorio, Santa Fe

GRAN TRIUNFO DE BERTOZZI



*Bertozzi y Calore luchando en la final de F-2000 (**Fotos Víctor H. Pedró**)*



El hermoso Renault de Rubén Genovesio, ganador de una de las series.

Venado Tuerto, SF - En la localidad de **San Gregorio** con la organización de una comisión "ad-hoc" local, se corrió fiscalizada por AVA y AFAD la sexta competencia del torneo anual de las categorías **Fórmula 2000 Santafesina, TC Venadense y Renault 850**. La jornada se presentó calurosa para la época y muy ventosa, pese a lo cual concurrieron 1600 personas a presenciar la reunión.

La **Fórmula 2000** fue la que mejor espectáculo dio. En la primera serie había ganado Bertozzi, pero fue recargado por un toque a Cifré, por lo que quedó primero Jorge Calore. En la segunda, Enzo Macías aprovechó un trompo de Horacio Rizzo para hacerse del parcial. En la final Jorge Calore lideraba pero se retrasó , quedando en la pelea por el triunfo Bertozzi y Cifré, aunque a último momento apareció Rizzo desde atrás y se quedó con el segundo puesto, tras el victorioso Juan Carlos Bertozzi.

Final, F-2000 S, 20 vueltas: **1º Juan Carlos Bertozzi (Renault 18/Elortondo, SF) a 91,823 kms/hora**; 2º Horacio Rizzo (Peugeot 504/Carmen, SF); 3º Hugo Cifré (Renault 18/Va. Cañás, SF); 4º Enzo Macías (Renault 18/Va. Cañás, SF); 5º Jaime Montaner (Renault 18/Va. Cañás, SF); 6º Luis Núñez (Taunus/Teodelina, SF); 7º Antonio Cabred (Renault 18 Va. Cañás, SF); 8º Alberto Orozco (Peugeot 504/San Gregorio, SF); 9º Jorge Calore (Renault 18/Uranga, SF); 10º Daniel Zanotti (Taunus/ Va. Cañás, SF). **Campeonato**: Bertozzi, 36; Rizzo, 34; Calore, 23; Núñez, 13; Cifré y Zanotti, 10 puntos.

Para el **TC Venadense** se hicieron también dos series las que fueron triunfos de José Giri y Juan Carlos Coria. Entre ellos —con Coria al frente— se interpuso el motor Falcon de Juan Carlos López que terminó segundo. El resultado favorece a Coria que se aleja en el campeonato, ya que su seguidor Néstor Bensenny fue suspendido por dos fechas por la FRAD Nº 4.

Final, TC Venadense, 20 vueltas: **1º Juan Carlos Coria (Dodge-Valiant/Venado Tuerto, SF) a 84,384 ks/hora**; 2º Juan Carlos López (Falcon/Máximo Paz, SF); 3º José Luis Giri (Falcon/Sta Teresa, SF); 4º Néstor Cardinale (Falcon/Alcorta, SF); 5º Edgar Frua (Falcon/Rufino, SF); 6º Edgardo Pagnone (Falcon/Sancti Spiritu, SF); 7º Juan Carlos Rapaccini (Falcon/Chabás, SF); 8º Julio Rugeri (Falcon/Alcorta; 9º Juan C. Cubelic (Falcon/Venado Tuerto, SF); 10º Walter Ward (Falcon/San Gregorio, SF). **Campeonato**: Coria, 35; Benzenny, 24; Cardinale, 21; Giri, 17; Ward, 13 puntos.

En **Renault 850**, las series fueron ganadas por Nolberto Canavesio y Rubén Genovesio. La final fue —de bandera a bandera— para Nolberto Canavesio.

Final, Renault 850, 15 vueltas: **1º Nolberto Canavesio (Renault 850/Chañar Ladeado, SF) a 76,930 kms/hora**; 2º Oscar Bárbara (Renault/850/Alejo Ledesma, Cba.); 3º Miguel Pascual (Renault 850/Venado Tuerto, SF); 4º Rubén Genovesio (Renault 850/Venado Tuerto, SF); 5º Juan José Giorgi (Renault 850/Santa Isabel, SF); 6º Omar Alonzo (Renault 850/Venado Tuerto, SF); 7º Daniel Duflot (Renault 850/Arias, Cba.); 8º Gerardo Zorazábal (Renault 850/Murphy); 9º Edgardo Bucolini (Renault 850/Chañar Ladeado, SF) y 10º Roberto Cogo (Renault 4L/Chañar Ladeado, Sf). **Campeonato**: Pascual, 34 puntos; Canavesio, 25; Bárbara, 14; Genovesio y Poggi, 13; Cogo, 12 puntos.

(Informe Ricardo Pablo Rostán)

FR Cordobesa, Turismo Zonal y Monomarca VW en Marcos Juárez

ESPECTACULAR ESCALADA DE RUANI

Bell Ville, Cba. - El domingo 13 de agosto se disputó en el autódromo asfaltado de **Marcos Juárez** (complementando la jornada del CAP) la octava fecha de los campeonatos 1989 de las categorías **Fórmula Renault Cordobesa, Monomarca VW 1500** (lo hicieron en el trazado de 2260 metros) y **Turismo Zonal Clase "A"** (en el de 1450 metros). Organizó el Marcos Juárez Motor Club y fiscalizó la FRAD Nº 5.

Fórmula Renault

Se hicieron presentes 15 máquinas y Mario Massonat y Néstor Marengo ganaron sus compromisos de las series. En la final, picó en punta Marengo seguido por Augusto Guenier, alejándose ambos del resto. Pero desde atrás, Jorge Ruani que había largado séptimo iba escalando posiciones hasta llegar al tercer puesto con relativa facilidad. No se conformó el joven piloto de Inriville y siguió acelerando: en la décima vuelta lo pasó a Guenier y en la siguiente a Marengo, en lo que fue el espectáculo de la tarde.

Final, 18 vueltas: 1º Jorge Ruani (Crespi/Inriville, Cba) 20m10s60/100 a 120,436/kms/hora; 2º Néstor Marengo (Crespi/Guatimozín, Cba) 20m15s49; 3º Augusto Guenier (Guenier/Guatimozín, Cba) 20m19s37; 4º Rubén Muraro (Crespi/Camilo Aldao); 5º José Barrionuevo (Crespi/Camilo Casilda, SF); 6º Horacio Senssolini (Crespi/Corral de Bustos, Cba); 7º Florencio Granich (Crespi/Arias, Cba); 8º Daniel Toneato (Crespi/Marcos Juárez, Cba); 9º Mario Massonat (Crespi/Los Surgentes, Cba) y 10º Fernando Castellano (Crespi/Las

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Provincial de Rally en Catamarca

CORTESE-RUSSO EN LA PRIMERA





José Luis Cortese, ganador absoluto del rally catamarqueño ***(Fotos gentileza Diario La Unión)***

Los hermanos Prevedello, reaparecieron con el pie derecho.

San Fernando del Valle de Catamarca - Y finalmente, con el trabajo mancomunado de dirigentes y rallistas se dio el fin de semana del 12 y 13 de agosto comienzo al Campeonato Provincial de Rally, con la realización de la primera fecha, corrida sobre cuatro especiales por caminos de los departamentos Capital, Fray Mamerto Esquiú y Valle Viejo.

Al parque local, se sumaron unos cuantos binomios de provincias vecinas, destacándose entre ellos la presencia de Fernando "Nano" Stella, la revelación del último rally mundial de Argentina, quien compitió con el Fiat 147 de Konicoff, con el que ganó la clase 1. En total fueron 43 los autos que largaron el sábado para cumplir con los dos primeros primes.

Lo más destacable de esa primera etapa fue el incidente que padeció en su Renault 18 Walter D'Agostini al romper un neumático y luego sufrir un principio de incendio.

Tras los seis primes de este corto rally (46 kms de PP.CC. y 70 de enlaces, siendo las dos primeras clasificatorias sobre asfalto y en horario nocturno) los triunfadores fueron **José Luis Cortese-Marcelo González Russo** en la clase 2, y en la general, quien prevaleció sobre los experimentados Dante Vázquez y Jorge Moreyra, los tres con Fiat SE 1.5.

En la **clase 3,** tuvieron un triunfal retorno los hermanos **Antonio y Carlos Prevedello** quienes vieron el domingo constantemente como se acortaba la diferencia que les hacía D'Agostini (que ganó todos los primes de ese día) pero que arribaron al final con 17 segundos de diferencia a su favor.

Como dijimos, **Nano Stella** ganó la clase 1, con una ventaja de doce segundos sobre los hermanos Juan Carlos y Omar Díaz Dián, quienes con otro 147 habían ganado la etapa del sábado. En la **Clase "A"** (la de hasta 850 cm3) el triunfo correspondió a **Bonisoni-Quiroga** una vez que fuera desclasificado el auto piloteado por Carlos Acevedo por anomalía técnica.

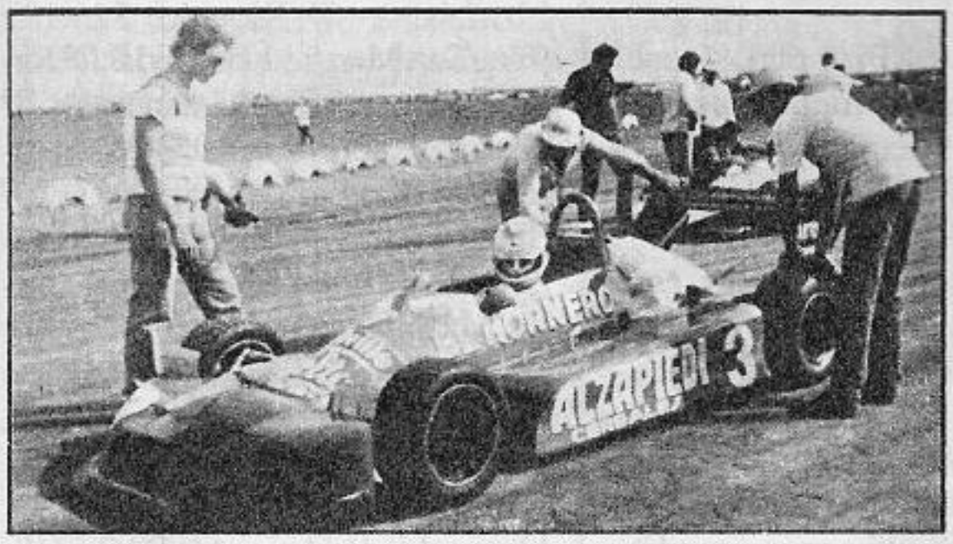
La próxima fecha, la segunda, se disputará durante el 9 y 10 de setiembre en el mismo trazado con la organización de la misma Asociación Automovilística Esquiú, pero con una variante: los dos primes del sábado, en el camino a El Jumeal, se harán en horas de la tarde.

Clasificación Final

1º Cortese-González Russo (Clase 2-Fiat SE 1.5) 28m14s a 97,757 kms/hora; 2º Prevedello-Prevedello (C3-Renault 18) 29m06s; 3º D'Agostini-Nazareno (C3-Renault 18) 29m23s; 4º D. Vázquez-Jara (C2-Fiat SE 1.5) 30m51s; 5º Moreyra-Varagnolo (C2-Fiat SE 1.5) 31m10s; **6º Stella-Saluso (C1-Fiat 147) 31m10s;** 7º Díaz Dián-DíazDián (C1-Fiat 147) 31m22s; 8º Pesci-Oliva (C1-Fiat 147) 31m34s; 9º Chaya-Sfeir (C1-Fiat 128) 32m13s; 10º Sentено-Seguí (C3-Fiat 125 B) 32m57s; 11º H. Romero-Romero (C3-Peugeot 504) 32m59s; 12º C. Aguilar-Salas (C1-Fiat 128) 33m11s; 13º Figueroa-Zenón (C3-Fiat 125 B); **14º Bonisone-Quiroga (CA-Renault Gordini) 34m46s;** 15º Rodríguez-NN (C2-Renault 12); 16º Musri-Musri (CA-Fiat 600) 35m23s; 17º C. García-Barrionuevo (C1-Fiat 128); 18º Sartor-Sartor (CA-Fiat 600); 19º Acuña-Barrionuevo (C1-Fiat 600); 20º Rosello-Publierini (C1-Fiat 128); 21º Demelchori-Demelchori (CA-Fiat 600); 22º Terán-Ortega (C1-Fiat 128); 23º López-Pioli (CA-Fiat 600); 24º Vergara-Salvatierra (C1-Fiat 600); 25º Torres-NN (C1-Fiat 128); 26º Filippín-Ormachea (Ca-Citroën 3CV); 27º Castro Peschiutta (CA-Fiat 600); 28º Castiglione-NN (C2-Renault 12); 29º Diamante-Romero (CA-R. Gordini) y 30º Agüero-Agüero (CA-Fiat 600).

Ganaron PP.CC: Clase 3, Prevedello, 2; D'Agostini, 4. **Clase 2,** los 6 Cortese; **Clase 1,** Díaz Dián, 2; Stella 4; **Clase "A",** Bonisoni 5; López, 1.

(Informe de Música y Motores, Catamarca)



Jorge Ruani, indiscutido ganador en FRC (Foto Boeiro)

Antonio Noguera, a la postre ganador en Monomarca.



Parejas, SF).

Campeonato: Guenier, 48 puntos; Marengo, 42; Ruani, 29; Muraro, 18; Sanzotti, 14; Barrionuevo, 13 puntos.

Monomarca VW 1500

Se presentaron sólo 6 máquinas que corrieron directamente la final. En las últimas vueltas se vio una interesante lucha por el primer puesto, que fue conseguido por Noguera cuando faltaban sólo 200 metros para el banderazo.

Final, 8 vueltas: **1º Antonio Noguera (Marcos Juárez, Cba) 10m49s68/100 a 100,184 kms/hora;** 2º Norberto Musso (Marcos Juárez, Cba) 10m50s15; 3º Edgardo Mainero (Marcos Juárez, Cba) 10m52s55; 4º Nolberto Muro (Marcos Juárez, Cba); 5º Héctor Rissuti (Justiniano Posse, Cba) y 6º Carlos Rimoldi (Monte Buey, Cba). **Campeonato:** Musso, 30; Noguera, 23; Muro, 21; Mainero, 17; Bilbao, 11; Rimoldi y Rissuti, 9 puntos.

Turismo Zonal Clase "A"

Hubo en ésta 12 autos en pista. En la única serie se impuso Serafini-Genesio quienes tampoco tuvieron mayor inconveniente en imponerse en la final, de trámite anodino. Los siguieron Rossetti-Della Santina y Rossini-Santillán, ambos desclasificados tras la técnica por detalles antirreglamentarios.

Final, 15 vueltas: **1º Serafini-Genesio (Gordini/Corral de Bustos, Cba) 15m33s95/100 a 91,352 kms/hora;** 2º Del Bó-Viano (Gordini/Canals, Cba) 15m53s93; 3º Dutto-Carnelutti (Gordini/Bell Ville, Cba) 15m57s16; 4º Alasia-Alasia (Gordini/Corral de Bustos, Cba); 5º Marinelli-Compiani (Gordini/Bell Ville); 6º Ledesma-Ledesma (Gordini/Canals, Cba); 7º Turletti-Flogia (Gordini/Monte Buey, Cba); 8º Cosia-Muratore (Gordini/Bell Ville, Cba); 9º Verdini-Carnelutti (Gordini/Monte Buey, Cba) y 10º Rossi-Morales (Gordini/Bell Ville, Cba); **Campeonato:** Rossetti, 45; Serafini, 43; Dutto, 32; Villarreal, 15; Rossini, 15; Del Bó, 15; Campagnucci, 12 puntos.

(Informe de José Luis Gómez)

Nuevas Categorías

TURISMO Y GRAN TURISMO DE APTCO

A mediados de agosto pasado, la CD de la **Asociación Propietarios de Turismo Carretera del Oeste** (APTCO) "atendiendo a la solicitud de deportistas interesados en la práctica del automovilismo deportivo" decidió la creación de las categorías **Turismo y Gran Turismo**, las que abarcan tres clases en el caso de la primera (las denominadas 1, 2 y 3) y una (1 a 4) en la segunda de ellas.

La **clase 1** admite automóviles de hasta 850 cm3 de cilindrada con preparación semi-standard. Quedan comprendidos en ella modelos como Fiat 600, Citroën 2 y 3 CV, De Carlo 700 y Renault 4s.

La **clase 2** tiene similar lineamiento en cuanto a lo restringido de la preparación y tiene su tope en los 200 cm3, pudiendo participar en ella autos Peugeot, Dodge 1500, Fiat, Renault 12 y Taunus.

La **clase 3** tiene su límite de cilindrada en los 3900 cm3 y también permite una preparación semi-standard, en este caso para autos Ford, Chevrolet, Valiant, Dodge y Torino.

En cuanto a la clase 4 aún no está definido su reglamento, pero tendrá como cilindrada máxima 3100 cm3 y permitirá participar en ella con autos de gran serie, de fabricación nacional o extranjera.

Se requerirá en todos los casos medidas de seguridad aplicadas a los automóviles y aptitud de competición razonable para circuitos de tierra compactada.

Los reglamentos están a disposición de los interesados en Italia 1208, 1er piso, San Miguel, Buenos Aires, de lunes a viernes de 10 a 16 horas, pudiéndose recabar información al TE (01) 664-3476 en el mismo horario.

Karting Infantil en Tucumán

MUY BIEN 10 PARA PINELLO Y D'AGOSTINI

Tucumán - En adhesión al **"Día del Niño"**, la **Asociación Tucumana de Karting Infantil**, como ya es su costumbre, hizo disputar durante la soleada jornada del primer domingo de agosto, un festival de karting infantil. Se llevó a cabo en el improvisado circuito de la rotonda de 540 metros, al pie del cerro **San Javier**, bordeado por numerosos niños y sus familiares, con el auspicio de la Municipalidad de Yerba Buena. Los niños **Carlos Pinello** y **Martín D'Agostini**, fueron los ganadores de las categorías "A" y "B" respectivamente. Todos los pequeños competidores utilizaron vehículos de 50 cc., motor "DADAR".

Fiscalizó la Federación Tucumana del Deporte Motor Regional Nº 9 y los resultados generales fueron los siguientes:

Categoría "A", 15 vueltas: **1º Carlos Pinello, 8m28s39/100, promedio: 57,916 km/h;** 2º Franco D'Andrea, 8m30s45; 3º Oscar Ascencio, 8m57s17; 4º Luna Cerrutti, 8m36s62; 5º Enrique García, 8m38s98. **Categoría "B"**, 12 giros: **1º Martín D'Agostini, 7m31s47.100;** 2º Federico Luna, 7m33s10; 3º Gonzalo García, 7m35s; 4º Ricardo Humbert, 5º Nicolás Cerrutti

(Informe Harry W. Gray)

Fórmula 07 en José C. Paz

CESAR GANA Y AHORA LIDERA



El Renault de César Fernández con la bandera del triunfador. Ya van tres veces que la enarbola en 1989 y ahora lidera el torneo de la APF-07.

En el Circuito Fundación de José C. Paz de esa localidad del Gran Buenos Aires se corrió el 13 de agosto pasado la séptima fecha del campeonato '89 de **Fórmula 07**, el que es organizado y fiscalizado por la Asociación de Pilotos F-07. Más de 1700 personas rodearon el circuito de tierra compactada de 1656,5 metros de cuerda, donde se presentaron 29 autos en la clásica puja entre Fiat 600 y Renault Gordini, acá con el agregado de algún Citroën 3CV.

Hugo Ortiz (Fiat 600) fue el más rápido en las pruebas de clasificación con un tiempo de 1m06s76/100 a 89,325 kms/hora. César Fernández (Renault) y José Luis Viñas (Fiat 600) ganaron las series, éste un poco más rápido que aquel y muy cerca del tiempo de clasificación.

La final tuvo un trámite vibrante, donde Luis Abran lideró en nueve de las diez vueltas programadas, pero se quedó sin frenos al final y no pudo impedir que lo pasaran tres máquinas. Ganó César Fernández —tercer triunfo en la actual temporada— y con ello el de San Antonio de Padua pasa a comandar el torneo, ya que el anterior puntero, Santiago Dose, apenas fue quinto. Una vez más, los números cantan la paridad de esta categoría: nueve segundos apenas separaron al ganador del séptimo, y los demás no estuvieron mucho más lejos...

Final, 10 vueltas: **1º César Fernández (Renault/San Antonio de Padua) 11m19s11/100 a 87,812 kms/hora**; 2º Jorge Rafú (Fiat/San Martín) 11m20s18; 3º José Luis Viñas (Fiat/Buenos Aires) 11m22s11; 4º Luis Abran (Fiat/Ciudadela) 11m22s71; 5º Santiago Dose (Fiat/Buenos Aires) 11m24s94; 6º Ricardo Sánchez (Fiat/San Martín) 11m26s10; 7º Jorge L. Dose (Fiat/Mataderos); 8º "Perosi-Asprela" (Fiat/Buenos Aires); 9º Norberto Langone (Fiat/Buenos Aires); 10º Roberto Corazza (Renault/San Martín); 11º Carlos Maza (Fiat/Isidro Casanova) y 12º Ubaldo Morelli (Citroën/San Martín) todos con diez vueltas. **Campeonato**: C. Fernández, 82 puntos; S. Dose, 74; J.C.López, 63; Abran, 46; H.Ortiz, 44; E. Caselli, 40; Viñas, 39; R. Sánchez, 35; Coelho, 27 y "Blanco-Stanciola" 23 puntos.

(Informe de James Bond)

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Carlos Ramón Varela Producciones

TURISMO PISTA

Dr. JUAN CARLOS RIZZO
UN PASO AL FRENTE

Por lo general, el "bichito" de la pasión automovilística, pica timidamente iniciándose la "enfermedad", como colaborador en el auto de algún amigo, o bien de acompañante en el auto de otro "afectado incurable", por el mismo virus. Así, se inició el Dr. Juan Carlos Rizzo en el automovilismo deportivo, sufriendo el lógico proceso de agravamiento pasando, en corto tiempo a



ser un "enfermo" crónico, a tal punto que ya parecen muy lejanas sus épocas de acompañante de los hermanos Martín en Stock Car, como también su paso por la misma categoría, donde el año anterior lograra el halago de ser el mejor clasificado en el Campeonato, con la marca Dodge. Todo pasó a ser historia, quedando la coupé en manos de Alejandro García. A partir de mediados del corriente año y ya en estado grave, el "enfermo" recaló en la "clínica" de Omar Darío Bonomo, que recurrió a un tratamiento intensivo sobre un Gacel de Turismo Pista. Como ello demoraría un tiempo, el Dr. Rizzo se automedicó una carrera en el C.A.P., con el Nissan 300 ZX que habitualmente conduce Carlos Costilla y que es atendido por Héctor Giambronne. El Gacel, en principio preparado para la Clase 2, servirá para que el piloto vaya tomándole la mano a la tracción delantera y acostumbrándose a la potencia que seguramente le entregará el motor elaborado por Nicotera, y una vez que el conjunto se encuentre totalmente amalgamado incursionará en la Clase 3.

El auto será atendido mecánicamente en el taller de Bonomo, mientras que la parte estética correrá por cuenta de los hermanos García, quienes también colaborarán durante las competencias, complementándose con el equipo de Bonomo.

Una empresa como ésta, no podía encararse sin el aporte publicitario de las empresas que acompañaron durante toda su campaña deportiva al **Dr. Juan Carlos Rizzo**, como **Juntas Meyro; Estímulo; Mara Seghovia; Calzados Paola; Café Sinatra de Mar del Plata; Antirrobo Ja Ja y Meneca Producciones** y a las que se incorporan para el nuevo emprendimiento, **Grúas y Transportes Alberto Bailo; Galvanoplastía Hugo Guazzaroni; Retenes TH; Baterías Williard; AeroPerú; Dulces Lembos y Neumáticos Berelejis.**

1. El primer contacto con el VW Gacel al probar la butaca y la posición de manejo. OK.



2. Los colaboradores hicieron un alto en la tarea para posar, en tanto, papá Bonomo degusta un "amargo".

3. Se acerca la hora "cero" y el Dr. Rizzo posa junto a sus colaboradores, "Milanesa", Carlos García y "Colita".



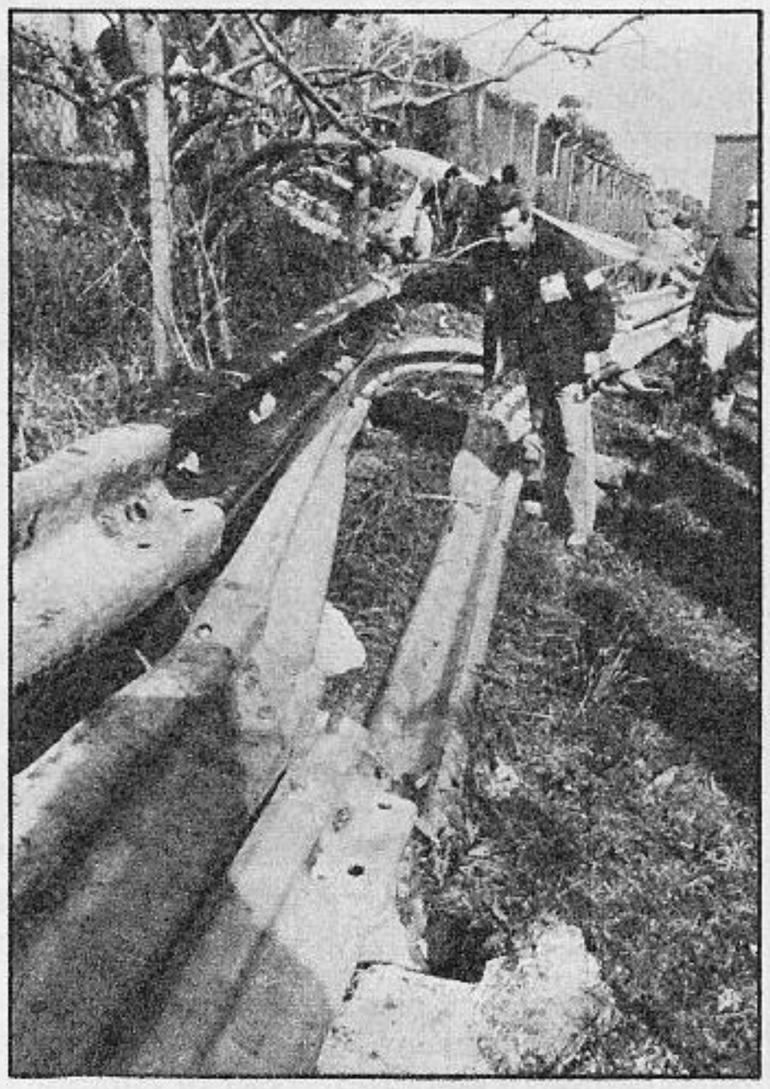
El equipo funcionará bajo la dirección general de Omar Marcelo Bonomo (padre de Omar Darío), los motores serán provistos por Nicotera, el armado en el taller, correrá por cuenta del profesor Carlos Milanesa, Walter, Luis y Gustavo, habituales colaboradores de Bonomo, completándose el equipo con el acostumbrado aporte de los hermanos García, Samponiato, "Yopi", "la Tía de Rojas" y "Modelo Masculino".

En pocos años, muchas cosas fueron quedando atrás, la mayoría dejando muy gratos recuerdos, unas pocas —como el paso por la Comisión Directiva de Stock Car— no tan gratos, pero el balance definitivo muestra un amplio saldo positivo para este "chico-grande", que sólo cinco años atrás, si soñaba en transformarse, en tan corto lapso, en un "enfermo incurable" del automovilismo deportivo.

turismo y zonales EN EL AUTODROMO DE *BUENOS AIRES*, REUNION FRUSTRADA

CRONICA DE UN HE





Un accidente en una de las series dominicales de Stock Car, decidió a las autoridades de la reunión, a darla por concluída antes que el Turismo saliera a pista. El piloto Sergio Cuchietti permanecía en terapia intensiva y con pronóstico reservado

Por Carlos Neira.
Notas: Eladio Falcón.
Fotos: Enrique Perrupato y Carlos R. Varela

1. Mientras el Chevrolet Nº 15 se ve al fondo, detenido en forma paralela al guard-rail y la pista, se procede a extraer al piloto para asistirlo. Estaba inconsciente. 2 - El Comisario Deportivo, Egidio Frangella, observa el estado en que quedó la defensa; en primer plano se nota lo que cedió el poste de sujeción ante el impacto. 3 - La hoja del guard-rail responsable de las heridas al piloto. Bajo la puerta, el volante de dirección arrancado por ella.

La mañana transcurría con normalidad. El día anterior, en las pruebas sabatinas de clasificación -ahora limitadas a tres vueltas por auto-, todo también había trasuntado normalidad. En lo deportivo, no asombraban demasiado hasta ahí las "poles" logradas por **Mario Serravalle** y **Ricardo Albertengo** en las clases 2 y 3, respectivamente, por poco más de una décima de segundo con sus seguidores. Sí, en cambio, llamaba la atención el medio segundo obtenido a su favor por el misionero **"Fiti" Kruse** en la Fórmula Sierra.

Sin actividad de "tanques llenos" -¿será porque con el precio de la nafta nadie los llena?- el ruido comenzó con las series de **Stock Car**. En la primera no hubo novedad. En la otra sí, y muy lamentable.

Corría la cuarta vuelta. En la recta que va a la ya tristemente célebre curva de Ascari, disputaban el tercer puesto el Falcon de Julio Vigliercio y el **Chevrolet 400** de **Sergio Cuchietti**, separados por unos treinta metros.

Ambos autos comenzaron a doblar el riesgoso viraje -en directa, a fondo- haciéndolo sin dificultad el Falcon. El viejo Chevrolet, en cambio, comienza a doblar y luego encara hacia afuera, tangencialmente a la pista que deja a su derecha. En un tris, traspone la docena de metros y medio que separan al borde externo de la pista, del guard-rail, y lo embiste de frente haciéndolo ceder, tanto por desenterrar sus soportes como por desconectar dos secciones al hacer saltar los bulones, por la fuerza del impacto de esa masa de más de una tonelada y media lanzada a más de 170 Kms. por hora. Eran las 10.10 de la mañana.

El Chevrolet recibe en su traspaso del guard-rail, y antes de detenerse inánime paralelo a la pista, al pie del terraplén que alguna vez se hizo como tribuna natural para la F-1, la intromisión de un sector de guard-rail que destroza el parabrisas por su lado derecho, rompe el volante de dirección y golpea el casco protector del piloto, destrozando aquél y provocándole heridas reservadas en el cráneo. El acompañante, Oscar Llada, felizmente ileso.

VIA CRUCIS

De la horquilla, partió una de las seis ambulancias afectadas al operativo de sanidad. Era de "Ambar", una empresa de emergencias privadas. Primeramente, el accidentado -que permanecía inconsciente- fue llevado a la enfermería del Autódromo y de ahí al Hospital (municipal) Santojanni, en el barrio de Mataderos, lo que lo hace el centro asistencial más cercano al "Oscar A. Gálvez".

Aparentemente esta intervención de un ente de la comuna, hizo abortar una gestión de **Pedro Cerutti**, Presidente de la Asociación Argentina de Volantes, la mutual de los corredores, que se interesó para que el herido fuera atendido -mediante la obra social Medicorp- en el privado Hospital Italiano.

Tras ser bajado de la ambulancia y tras una evaluación del estado de Cuchietti, en el Santojanni se decide derivarlo al Hospital Cosme Argerich, hacia donde parte -luego de un prolongado lapso de trámites administrativos- en una ambulancia del CIPEC.

Una vez en el Argerich -barrio de la Boca-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POR UN ACCIDENTE

CHO ANUNCIADO



que cuenta con una guardia de neurocirugía se tropezó con otra contrariedad: no existía, al menos en ese momento, la posibilidad de efectuar una tomografía computada del cráneo. Eso sí podía hacerse en el Hospital Ramos Mejía (barrio de Caballito). Hacia allí partió el aún inconsciente Cuchietti -que llegó siendo las 13.30...-, para regresar luego nuevamente a la Boca. Al cierre de esta edición, aún no había vuelto en sí.

Un verdadero vía crucis que desnuda una realidad: la inexistencia de un operativo lógico de evacuación de accidentados, a centros asistenciales en condiciones de atenderlos.

LA CONSECUENCIA

Era lógico preverla: a las 11 de la mañana, todo estaba suspendido. En una improvisada reunión con pilotos, las autoridades de la prueba anunciaban su decisión, a lo que muchos de aquellos plantearon medidas de alternativa, como el cambio de escenario por el Nº 8 ubicando gomas en la brecha, o en el Nº 5, o algunas otras más francamente descabelladas....

Sólo se escucharon algunas voces sensatas, entre ellas la de **Alberto Baldinelli**, que recordó un accidente ocurrido en Mendoza, hace algunos años, cuando perdiera la vida el piloto Gallo, también tras embestir una defensa metálica. Baldinelli planteó la duda sobre la eficacia del emplazamiento de los guard-rails del autódromo y que, ante esa duda, no había que correr.

Ante el estado del joven Cuchietti (25 años, vecino de Villa Tesei, en el partido granbonaerense de Morón), las dudas sobre la prosecusión del Campeonato de Turismo Pista pasan a segundo plano. En la semana se decidirá si se habilita el Autódromo (cosa improbable) siendo más probable que la "troupe" viaje a Marcos Juárez o Las Flores o aun a San Jorge, pero ya para el 17/9.

PATIO DE BOXES

MUESTRAS. El pasado jueves 31/8, el Presidente de la Subcomisión Técnica de la C.D.A. **Jorge Flageat**, había anticipado que el combustible utilizado por los participantes, sería objeto de un exhaustivo análisis. Lo dicho en aquella conferencia de prensa, se cumplió el pasado fin de semana, cuando los Comisarios Técnicos actuantes retiraron muestras de la nafta utilizada por varios participantes del Turismo. Ello sucedió el sábado, en horas de la tarde y luego de las pruebas clasificatorias, razón por la cual dichas clasificaciones fueron consideradas como provisorias. La preocupación cundió por los boxes porteños, ya que sabido es que el reglamento técnico de Grupo "A" admite un determinado nivel de octanaje, al cual no llega la nafta "de surtidor". Por esa razón muchos -o casi todos- mezclan nafta de aviación con nafta súper. Dicha mezcla, hecha "a ojito", podría inducir a que varios de esos usuarios hayan superado, voluntaria o involuntariamente el máximo nivel de octanaje permitido. Hacen bien en preocuparse...

DEBUTS FRUSTRADOS. Fueron varios los que se alistaban para comenzar con su incursión en la categoría. En la **Clase Dos**, nuestro conocido **Domingo Vázquez Ramis**—fabricante de karts (Vara) y ex activo participante de la Fórmula Renault- y el **"Doctor Rizzo"**-participante de Stock Car y del C.A.P., ambos usuarios de sendos **VW Gacel**. En tanto, en **Fórmula Sierra** se aprestaba a debutar **Edgardo Salse** -Subcampeón '86 del T..C Venadense- que se vino desde su ciudad, Juan Baulista Alberdi, con una numerosa barra que se quedó con ganas de verlo en pista.

¿GUARD-RAIL O PARED?. Sin entrar a opinar sobre la eficacia o ineficacia de los guardrails de Buenos Aires, hay algo que nos llama la atención: y es el recurrente reclamo a que las defensas metálicas estén en sus sostenes clavados a 90 cm de profundidad **para que resistan los impactos sin ceder**. Se nos ocurre que tampoco eso es lo ideal, sal-

LA CLAUSURA

Al cierre de esta edición, nos llegó la noticia: el Dr. **Alberto Cormillot**, titular de la Secretaría de Calidad de Vida de la Municipalidad de Buenos Aires, de la que dependen, entre otras, la Subsecretaría de Deportes y Recreación y la Intervención del autódromo porteño, dispuso la clausura preventiva del escenario capitalino. Al mismo tiempo, el doctor Cormillot encomendó a **Roberto Gálvez** -interventor del Autódromo porteño- la formación de una Comisión Técnica integrada por especialistas en seguridad en competencias automovilísticas. Del informe que elabore la citada comisión, se sabrá si existe la posibilidad de concretar el 17/9 la anunciada competencia de Fórmula Tres Sudamericana. De igual modo, declaró que la Municipalidad no puede hacerse responsable si no existen las condiciones de seguridad mínimas u óptimas. Luego añadió que el Autódromo debía dejar de ser un pésimo negocio para la M.C.B.A. y que su utilización debía responder satisfactoriamente a los intereses de todos.

OPINAN FRANCESES

Gilles Rivet y **Arnaud Beinat**, dos periodistas franceses de la agencia Sipa Press presentes en el Autódromo, fueron testigos presenciales del accidente de Stock Car. Con la traducción de **Julio César Soldano**, habitual encargado de seguridad en cuanto a la contención del público, hablamos con los colegas. Estos fueron algunos de los conceptos:

"Acá hay una total ausencia de seguridad en cuanto a la permanencia del público en sectores riesgosos, con mucha gente en boxes y en pista, incluidos niños, hasta con bicicleta y todo".

"Es difícil comprender por qué no hay un helicóptero para la rápida evacuación de pilotos accidentados..."

"¿Por qué dos pilotos para un solo auto? Tengo entendido que esto es parte de un folklore, pero ¿que podría haberse alegado si el que resultaba herido -o aún muerto- era el acompañante, al que no le encuentro ninguna función en una carrera pistera? En Europa, sólo en el rally se permiten dos personas a bordo, por obvias razones".

"Este autódromo adolece de falta de terreno para escapes y además -según pudimos comprobar en una breve recorrida por la pista-, de piso con cambios de consistencia en varios sectores".

"En Europa también se detectan graves problemas de seguridad. Sin embargo se tiene conciencia de la necesidad de optimarla, trabajando para ello".

"En el accidente, pensamos en un error del piloto. Cuando los autos se iban acercando a la curva, cabía esperar un desenlace como el que aconteció".

vo para buscar la integridad del guard rail y no del automóvil y su piloto que en ese caso, en vez de ver amortiguada su colisión para detenerlo, chocaría directamente con un cuerpo rígido y sólidamente instalado, como si fuera contra una pared. Lo lógico, interpretamos, sería buscar que el elemento defensivo disminuyera la marcha del despistado, morigerando las consecuencias de su trayectoria posterior, o que hubiera con qué ir amortiguándola antes de llegar al guard-rail.

EL ESTADO DE CUCHIETTI. Según un parte médico dado a conocer a las 21 horas del domingo 3 en el Hospital Argerich -donde se encontraba internado **Sergio Cuchietti**-, el paciente presentaba una concusión cerebral no quirúrgica, encontrándose en estado de inconsciencia, por lo cual se debían esperar 48 horas para observar la evolución o involución del afectado.

CLASIFICACION

Para las tres clases fue utilizado el circuito Nº 9 de 3.345,50 metros.

CLASE DOS

Mario Serravalle, VW Gacel, 1m34s550/1000 a 127,380 km/h; Merched Abdala, VW Gacel, 1m34s712; Jorge González, VW Gacel, 1m35s182; Ernesto Rodríguez, VW Gacel, 1m35s319; "Quique Santacalerina", VW Gacel, 1m35s374; Carlos González, VW Gacel, 1m35s646; Alberto Ferreira, VW Gacel, 1m36s213; Alberto Baldinelli, Fiat Regatta 85, 1m36s341; "El Suizo", VW Gacel, 1m36s379; Darío Deferrari, VW Gacel, 1m36s599; Roberto Basualdo, VW Gacel, 1m36s672; Ricardo De Giusti, VW Gacel, 1m36s684; Ricardo Lozada, VW Gacel, 1m36s703; Hugo Paoletti, VW Gacel, 1m36s723; Jorge Trejo, VW Gacel, 1m36s834; Jorge Isoldi, VW Gacel, 1m36s848; Carlos Costilla, VW Gacel, 1m36s876; Rafael Verna, VW Gacel, 1m36s929; Ricardo Joseph (h), Fiat Duna SCV, 1m37s088; Horacio Fossali, VW Gacel, 1m37s224; Raúl Roncayolo, VW Gacel, 1m37s242; Carlos O. Hernández, VW Gacel, 1m37s258; Fabián Isoldi, VW Gacel, 1m37s416; Alfredo Cornejo, Fiat Regatta 100, 1m37s684; Hugo Vignelli, VW Gacel, 1m37s719; Norberto Martínez Parra, VW Gacel, 1m38s570; Juan C. Blandini, VW Gacel, 1m38s609; Néstor Smith, VW Gacel, 1m38s645; Fabián Vitis, VW Gacel, 1m38s855; Juan C. Bordignon, VW Gacel, 1m39s154; Domingo Vázquez Ramis, VW Gacel, 1m39s708; Juan C. Roma, Fiat SE 1.5, 1m40s203; "Dr. Rizzo", VW Gacel, 1m48s655; Julio Pardo, Fiat Regatta 100, 1m57s386. Clasificaron 34 autos.

CLASE 3

Ricardo Albertengo, Renault 18 GTX, 1m33s514/1000 a 128,791 km/h; Omar D. Bonomo, VW Gacel 1.8, 1m33s686; Miguel Konjuh, Renault 18 GTX, 1m33s788; Jorge Giorgi, Renault 18 GTX, 1m34s060; Rubén Del Campo, Renault 18 GTX, 1m34s094; Horacio Valenti, Renault 18 GTX, 1m34s347; Eduardo García Gómez, Renault 18 GTX, 1m34s558; Ariel Giovanetti, Renault 18 GTX, 1m34s607; Marcelo Muscio, Renault 18 GTX, 1m34s686; Fabián Antelo, Renault 18 GTX, 1m34s711; Jorge Delgado, Renault 18 GTX, 1m34s797; Julio Cézar Catalán Magni, Renault 18 GTX, 1m34s805; Carlos Romero, Renault 18 GTX, 1m34s981; Juan C. Pace, Renault 18 GTX, 1m35s121; Luis F. Antonino, Renault 18 GTX, 1m35s206; Pablo Peón, Renault 18 GTX, 1m35s732; Manuel Eras, Renault 18 GTX, 1m35s753; Emilio Enderlay, Renault 18 GTX, 1m35s932; Daniel Carbone Caballero, VW Gacel 1.8, 1m36s767; Alberto Pérez Nonnemacher, Renault 18 GTX, 1m37s832; Roberto Luslig, Renault 18 GTX, 1m37s983; Daniel Kritz, Renault 18 GTX, 1m38s299; José Alberto Arroyo, Renault 18 GTX, 1m38s611; Francisco Talone, Renault 18 GTX, 1m39s790; Alberto Gorcevich, Renault 18 GTX, 1m40s942; Claudio Becerra, Renault 18 GTX, 1m43s917. Clasificaron 26 autos.

FORMULA SIERRA

Federico Kruse, 1m32s648/1000 a 129,995 km/h; Pablo Rafú, 1m33s119; Oscar Pentecoste, 1m33s197; Gerardo Del Campo, 1m33s257; Carlos Alvarez, 1m33s419; Jorge Guiral, 1m33s447; Antonio Barletta, 1m33s809; Nicolás Comito, 1m33s830; Hugo Fierros, 1m33s902; Jorge Eidelstein, 1m34s031; Daniel Stambul, 1m34s533; Antonio Abuisi, 1m34s740; Alberto Figliozzi, 1m35s236; Nelson García, 1m35s915; Edgardo Salse, 1m36s964; "Chirette Fernández", 1m54s581; Raúl Sinelli, 2m26s155; Jorge Elsner, S/T. Clasificaron 18 autos.

Todos participaron con Ford Sierra Ghia S.

Ultimo Momento

fórmula uno

PROST, CON UN PIE

Aún no hay anuncio oficial -esperado antes del G.P. de Italia— pero fuentes confiables italianas indican que **Alain Prost** habría aceptado los términos contractuales propuestos por Ferrari, para integrarse a la escuadra de Maranello el próximo año. Se asegura que los últimos detalles del contrato se discutieron días atrás en Suiza, aunque nada se sabe con respecto a la salida encontrada para el coche de reserva, previamente prometido por contrato a Mansell en exclusiva. Para el británico, la noticia no habría sido de su total agrado, puesto que Mansell confiaba en la contratación de Riccardo Patrese, con quien ya había trabajado en Williams. Incluso el piloto italiano ya conversó con los directivos de Marlboro los términos del contrato, siendo la tabacalera la que se ocupa de pagar a los pilotos del "Cavallino" y con la cual Patrese nunca antes había tenido relación.

Con respecto a **Ferrari**, el silencio es total y sólo fue interrumpido el sábado 2, con un comunicado en el cual se expresaba: **"Ante las versiones periodísticas aparecidas en estos días, la escudería Ferrari comunica que ningún acuerdo ha sido firmado con respecto a quien será el piloto que acompañará a Mansell al volante de las Ferrari en la próxima temporada".** Por otra parte, se aseguraba que el miércoles se haría el anuncio oficial sobre la contratación de Prost. Respecto de Patrese, el piloto italiano quedaría confirmado en **Williams** mediante la opción que el equipo tiene con él y que, de común acuerdo, se habría prorrogado, puesto que **Frank Williams** —al igual que Renault— esperaba una respuesta positiva del piloto francés. A propósito de ello, el "manager" inglés había comentado en Spa: **"La contratación de Prost en mi equipo no es cuestión de dinero. Alain está indeciso porque en toda su campaña de F-1, es la primera vez que se encuentra entre tantas buenas alternativas"**. Todo esto provocó, asimismo, que Patrese ante la incertidumbre de Williams, consiguiera la promesa de recibir un millón de dólares en 1990, en caso de quedarse en el equipo de Didcot.

Entre las cosas que se suponía influían sobre Prost para no aceptar la oferta de Maranello, estaba el hecho de que sea casi imposible la continuidad de Barnard en la casa italiana, como últimamente lo afirmó el ingeniero Fusaro -Presidente de Ferrari- en ocasión de las pruebas libres de Monza. En Spa, tanto el D.D. ferrarista **(Cesare Fiorio)** como el jefe de prensa **(Franco Lilstro)** aseguraron al unísono: **"El compañero de Mansell en el 90 será un piloto italiano"**. E incluso, se rumoreaba que el contrato con Patrese estaría ya firmado, esperándose para su oficialización por obvias cuestiones legales.

Por su parte, Prost -quien prometió el anuncio de su decisión para Monza- habría visto en estos días caer una de las cuatro alternativas a su disposición. Nos referimos a **Benetton**, puesto que Ford habría dado un paso atrás redimensionando su programa en la F-1, con lo cual quedaría de lado la contratación de Barnard para dar vida a un centro de estudios y proyectos en Inglaterra. Sin Barnard de por medio, la opción **Benneton** dejaba de interesar a Prost, con lo cual el francés tiene ante sí las posibilidades de Williams, Ferrari... o la inactividad. Ron Dennis confirmó en Spa que está dispuesto a pagarle **dos millones y medio de dólares** a Prost para que se mantenga inactivo en F-1, dejándolo libre de competir en otras categorías. En esta alternativa, también Honda aportaría lo suyo para

imsa gtp

FANGIO JR. EXITOSO

Una interesante tarea viene desarrollando **Juan Manuel Fangio II** en el certamen de IMSA, en cuya categoría GTP interviene a bordo de un **Toyota** Grupo "C" del equipo del legendario **Dan Gurney**. El piloto argentino, que comparte la conducción de la máquina japonesa con **Drake Olson**, punteó la mayor parte de la carrera realizada en **Watkins Glen** -70 vueltas- hasta que una falla en el turbo de su Toyota le hizo perder potencia en los 22 giros restantes y, por ende, la punta de la competencia. Fangio había obtenido el cuarto puesto en las pruebas clasificatorias, cuyo binomio líder, **Brabham-Robinson**, también se adjudicó la competencia final. Dos semanas más tarde, en el circuito de **Elkhart Lake**, el equipo formado por Fangio y Olson obtuvo el quinto lugar en clasificación y repitió esa ubicación en carrera, luego de que el norteamericano se despistara. Finalmente, el casi absoluto dominador de la categoría, el **Nissan GTZ** de Brabham-Robinson, obtuvo la victoria.

El siguiente encuentro se realizó en **Portland**, donde Fangio-Olson se ubicaron en quinto lugar en clasificación y, cuando marchaban en tercer lugar -ya en carrera-, una colisión con **Chip Robinson** lo retrogradó al undécimo. El ganador en pista fue **Geoff Brabham**, quien luego fue desclasificado y su lugar ocupado por el binomio de "polemen" **Lammers-Cobb** con **Jaguar XJR 11T.**

El último fin de semana, en **San Anto-**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Producción: Néstor Palmetti
(desde Europa)

E N FERRARI

evitar que toda la experiencia del francés sobre los motores nipones, sea transferida al directo rival. Como sea, recién esta semana sabremos cómo se resolverá este enigma, aunque si en Ferrari había dicho la verdad, Patrese reconstruiría bajo los colores del "Cavallino" la dupla ex-Williams con Mansell.

Está claro que será necesario aguardar hasta último momento por una definición a esta situación. Las versiones que circulan en estos días en Italia son las más variadas. Se ha llegado a asegurar en fuentes habitualmente confiables, que con Prost se estaba cerca del acuerdo final, e incluso se habla de una prosecución en la relación de colaboración técnica entre Barnard y Maranello... Cuestiones que obviamente se contraponen a lo afirmado públicamente por Fiorio... Pero hay que acostumbrarse a las sorpresas de último momento.

Por otro lado, fuentes confiables aseguran que podría ser Nelson Piquet el segundo piloto **Williams** en la próxima temporada. El brasileño -también en contacto con **Benetton**- podría tomar el lugar de **Thierry Boutsen**, quien pese a tener contrato hasta el '90, podría quedar libre por acuerdo de partes, no habiendo en Williams una total satisfacción por la tarea del belga durante esta temporada. Con respecto a **Lotus** -que sería, con **Larrousse**, el segundo team provisto por Lamborghini en materia de impulsores-, la casa inglesa se habría asegurado los servicios de **Derek Warwick** para el '90 a través de un contrato de casi un millón de dólares. Contemporáneamente, el japonés **Nakajima** pasaría a **Arrows** llevando consigo al patrocinante Epson que había aportado a Lotus.

rally mundial

LAS GRANDES NOVEDADES DE FINLANDIA

Un podio todo-japonés y una pesada derrota de **Lancia** no han sido las únicas sorpresas emergentes del último **1000 Lagos**. Si bien **Mitsubishi** ya había mostrado todo su potencial en Grecia, no hizo más que confirmarlo en Finlandia pese a que el tipo de camino nórdico parecía favorecer más, en los prónósticos, a sus rivales más livianos y menos voluminosos. Como sea, el **Galant** llegó al merecido suceso -por cierto mucho más rápido que **Toyota**- y ahora se prepara para una temporada más intensa que en el '90. Irónicamente el triunfo lo consiguió un piloto que hasta mediados de año, parecía eliminado del Mundial. Cuando a **Mikael Ericcson** le "sacaron" el 1000 Lagos de su mini-programa Lancia, "obligándolo" a correr en Argentina, parecía su fin... Sin embargo, ha sido grande el favor que le han hecho en Turín, visto como han ido las cosas. Ahora el sueco es segundo en el Mundial tras dos sucesos impensados apenas dos meses atrás, y en Lancia han decidido cambiarle nuevamente el programa. Ericsson debía hacer su segunda carrera del contrato '89 en Australia, pero el hecho de que, ganando en el Pacífico podría convertirse en una amenaza para el título de Biasion, provocó el cambio, ya que luego disputará el RAC con Mitsubishi... De todos modos, para el ganador de Argentina y Finlandia, ahora se abren las puertas para un contrato, justamente con **Mitsubishi** en el '90, a la par de **Ari Vatanen**. El programa del equipo de **Andrew Cowan** prevé Montecarlo, Acrópolis, Portugal, 1000 Lagos, RAC y Australia o San Remo. Ericcson también está analizando la posibilidad de Subaru como alternativa a un mini-programa de 4 carreras que es todo lo que Lancia le ha ofrecido para el '90. Con respecto precisamente a **Subaru**,-que en el '90 haría debutar al nuevo **Legacy** desarollado por la **Prodrive** de **David Richards**-, el problema, para **Markku Alen**, sería el escaso presupuesto para pilotos de que dispondría el manager inglés. El Subaru estaría en condiciones de debutar en el Safari, haciendo luego seis carreras en el año. Alen, en tanto, ha sido confirmado como único piloto **Lancia-Martini** en Australia, donde también estará **Fiorio Jr.** con el coche del Jolly Club, al igual que **Recalde** con el Grupo A de **Top Run**, mientras que su decisión para el '90 se espera en las próximas semanas. Con respecto a **Lancia**, definidos los contratos 1990 de **Auriol** y **Biasion**, se espera la respuesta de Alen que, en definitiva, condicionará el programa pensado para **Alex Fiorio** como **oficial** de la marca. Lancia también está pensando en el futuro técnico. Con respecto a lo inmediato, se ha tropezado con **ciertos problemas en el 16 válvulas** que debería debutar en San Remo con Biasion y Auriol. Contemporáneamente, en **Abarth** están pensando en un **sucesor del Delta**. Se piensa en una coupé concebida para la competición, con cuatro asientos y, sobre todo, con una mayor distancia entre ejes.

Siguiendo con el mercado de rally, **Toyota** habría definido a **Kankkunen** y **Sainz** como base de la escuadra para el '90. El TTE presentaría dos coches oficiales en el Mundial, más el tercer auto semioficial de **Snijers**. En tanto, **Mazda** ha confirmado a **Mikkola** y a **Salonen**, debiendo el primero buscar un nuevo copiloto, ya que **Geistdörfer** ha abandonado el equipo tras fuertes desavenencias con **Warmbold**.

EN EE.UU.

nio (Texas) y luego de un meritorio octavo lugar en clasificación, Fangio Jr. logró la **segunda** ubicación final a espaldas de Chip Robinson (Nissan). Al igual que en las anteriores competencias, Fangio compartió la conducción con Drake Olson e incluso debía alternar con **Willy T. Ribbs** en el otro auto del equipo -que llegó a puntear la competencia- pero, debido a la rotura del prototipo **Eagle**, el argentino no llegó a subirse a esa unidad. Las próximas competencias serán: Sears Point (10/9) y Del Mar (22/10). El certamen de pilotos es liderado por Geoff Brabham, y el de marcas por el equipo Nissan.

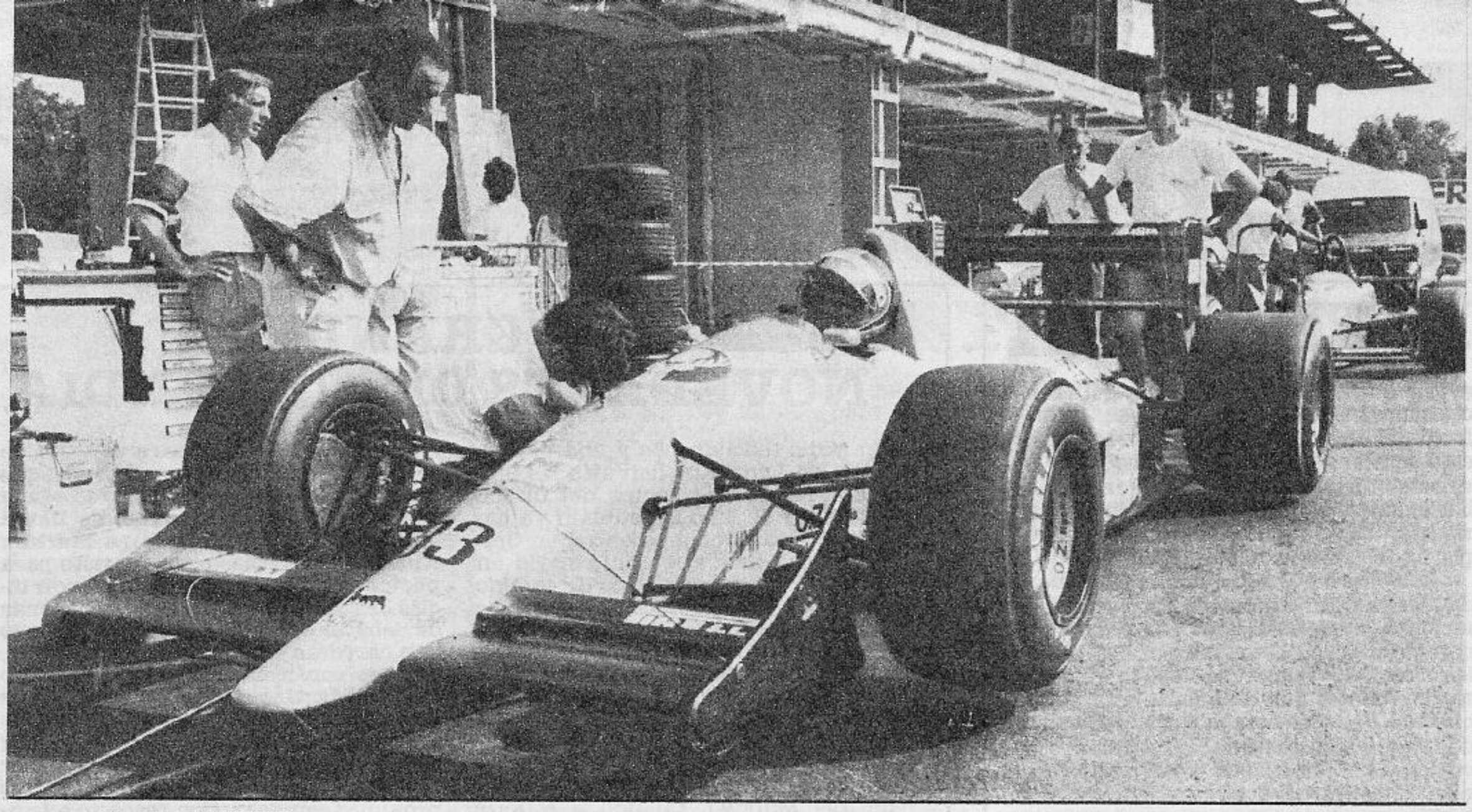
Informe desde EE. UU.:
Héctor Cademartori

sport prototipos

MERCEDES CAMPEON

En **Donington**, Inglaterra, se disputó la sexta prueba del torneo mundial de sport prototipos, consagrando a Mercedes-Benz como campeón mundial de la división. El dominio alemán comenzó en las pruebas de clasificación con la pole realizada por el binomio **Baldi-Acheson**, en 1m19s123 (182,905 km/h). Los siguieron Schlesser-Mass (Mercedes), 1m19s196, Bailey-Blundell (Nissan) y Dumfries-Watson (Nissan). Larrauri y su coequiper Huysman (Porsche 962) fueron octavos con 1m21s880.

La competencia fue dominada de punta a punta por el **Mercedes de Schlesser-Mass**, mientras que el segundo lugar fue muy disputado entre **Bailey-Blundell y Baldi-Acheson**, seguidos de cerca por **Larrauri-Huysman**. Hacia el final tanto el Nissan como el Porsche del argentino (éste en la última vuelta) sufrieron con el consumo de combustible. Las posiciones finales fueron: **1º**: Schlesser-Mass, 2h57m50s883 a 167,746 km/h; **2º**: Baldi-Acheson, **3º** Bailey-Blundell, **4º**: Wollek-Jelinski; **5º**: Larrauri-Huysman. **Campeonato:** Mercedes 155 puntos, Porsche Joest 57, 3º Porsche Brun 41. **Pilotos:** **1º** Schlesser 107 puntos, **2º** Baldi, 90.



fórmula uno **¡CONFIRMADO! A BORDO DEL NUEVO EUROBRUN ER 189-JUDD, RETORNA A LOS GRANDES PREMIOS**

LARRAURI VUELVE

Reemplazando al suizo Gregor Foitek, el argentino retoma el contacto oficial con la categoría ya el próximo fin de semana, en ocasión del G.P. de Italia, tras prolongada ausencia. Según Pavanello, es muy probable que continúe en el equipo hasta fin de la temporada



Foto mayor: "Poppy" volverá a Monza -donde ya ensayó dos semanas atrás- para intentar preclasificar con el nuevo auto modificado por Ryton (en la foto menor, agachado hacia Oscar y enfrente de Brun, parado)

Texto y fotos: Néstor Palmetti

Se confirmó esta semana el retorno de **Oscar Larrauri** a la F-1. Si bien esto se esperaba para luego de Monza, las desavenencias entre **Walter Brun y Gregor Foitek** aceleraron las cosas. Tras la undécima no preclasificación en Spa, se crearon las condiciones para que Brun solicitara formalmente los servicios del piloto argentino. A Bélgica, el equipo ítalo-suizo concurrió con el auto del año pasado, puesto que el nuevo estaba siendo objeto de varias modificaciones como resultado de las pruebas desarrolladas por "Poppy" en Monza. Con problemas de motor, Foitek quedó muy relegado en los tiempos y en la semana posterior Brun maduró la decisión, ayudado por la disconformidad del propio piloto suizo, quien de inmediato inició contactos con **Günther Schmidt** para acceder a uno de los **Rial**.

Con respecto a los trabajos sobre el nuevo **Eurobrun**, nos comentaba **Giampaolo Pavanello** la semana pasada en Senago, que todo está concluido. **"El domingo 3, tras competir en Donington** -dijo el 'team manager' italiano- **'Poppy' viajará directamente a Roma, donde tenemos reservado el circuito de Vallelunga por dos días. Lunes y martes probaremos todos los cambios realizados, tras lo cual iremos a Monza. Confío en que se hayan corregido los defectos apuntados por Oscar justamente en los test de Monza, para estar en condiciones de luchar con posibilidades en la preclasificación. Si bien Oscar hace un año que no conduce regularmente en F-1, espero que no tenga problemas de adaptación. Las gomas de clasificación Pirelli serán otra novedad para Poppy, y es por ello que a Vallelunga llevaremos un par de juegos de gomas de tiempo, para que les vaya tomando la mano con vistas al viernes. Si bien Brun no me lo ha dicho expresamente, creo que Oscar continuará con nosotros hasta el fin de la temporada, ya que conoce todos los circuitos de los restantes GG.PP. del Campeonato. Sé que será difícil aspirar a preclasificar, pero la clave será la evolución del auto nuevo. En realidad, con un equipo como el de Larrousse con los motores Lamborghini, cuyos autos están siempre a mitad de las grillas de largada, y otro como el Onyx, se hace difícil aspirar a uno de los cuatro lugares disponibles. Además están el Osella y el Coloni -ambos con Pirelli- y también el AGS, razón por la cual no será fácil pasar la hora del viernes a la mañana... Para Monza, "Poppy" dispondrá del auto nuevo como coche titular y de un chasis '88 como reserva. En cambio, a partir de Estoril ya tendremos en pista el segundo auto '89 como muletto".**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FIAVE S.A.



PRIMER CENTRO DE STYLING DEL AUTOMOTOR

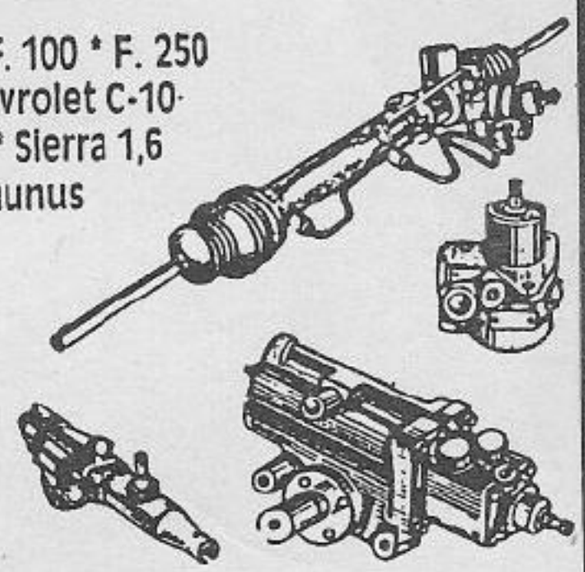
EQUIPOS PARA LOS SIGUIENTES MODELOS: **BMW LINEA 3, 6, 7, LANCIA, FIAT UNO - DUNA REGATTA - W.GACEL - AUSTIN MINI - ALFA ROMEO GTV. ALFETTA. COUPE FUEGO GTA.**

Avda. del LIBERTADOR 14072. (1640) MARTINEZ. TEL. 798-0195/4110

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- **REPARACION • INSTALACION •**
- **RECAMBIOS**

* Equipos originales F. 100 * F. 250
* F. 350 * F. 7000 Chevrolet C-10
* Ranger * Silverado * Sierra 1,6
* Trafic * W. 1500 * Taunus
* Regatta 85
Envios al interior



tecno hidraulica s.r.l.

CASA CENTRAL: DIAG. 76 Nº 1585 (ex.L.M.Campos 1420)
SAN ANDRES (1651). SAN MARTIN. Tel. 752-2644

SUCURSAL: Gral. SAVIO 42 ex 1159 (1650). VILLA MAIPU.
Tel. 752-1977

REPUESTOS FIAT

STOCK COMPLETO
- **OMNIBUS 320 - 341 A - 341 A1**
- **CAMIONES 619 N - 643 EP - 682**

Horacio A. Ayosa
REPUESTOS AUTOMOTOR
Importación - Exportación - Autopartes

Adm. y Ventas: **MONTENEGRO 133 (CP 1427)**
Envíos al interior **Tel. 855-6632/7261**

CONVIERTA SU MOTOR a GASOLERO

FORD o CHEVROLET

Los mejores precios de plaza

VEHICULAR o MARINO VENTA DE EQUIPOS A INSTALADORES

VIEYTES 1267 / 69 (c.p.1275)
CAP. TEL. 21-2003

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

automundo

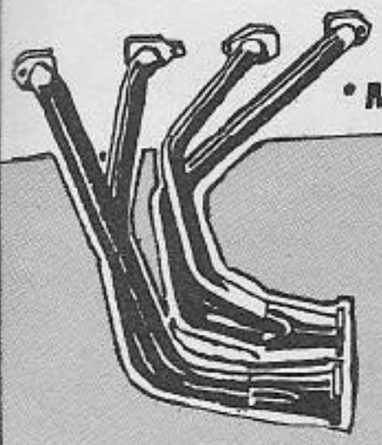
Por mayor y menor

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

LIQUIDACION TOTAL

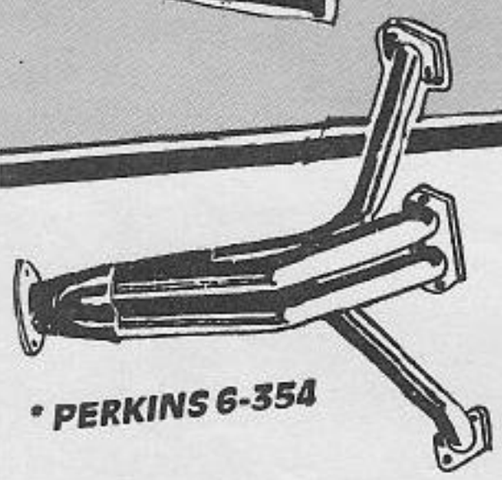
MOTORES MABUCHI
CHASIS SEBRING
REPUESTOS

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



• MERCEDES BENZ 1114

ESCAPESSILENS DIESEL®



• PERKINS 6-354



• PEUGEOT 504

PARA TODOS LOS MOTORES DIESEL, PICK-UP, CAMIONES, AUTOMOVILES NACIONALES

DISTRIBUIDORES NACIONALES

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

ZONA MENDOZA:
LA CASA DEL DODGE 1500
Brasil 165 - GODOY CRUZ - MENDOZA
Tel.: (24) 6814

CAPITAL FEDERAL:
DISTRISILENS
Juan B. Justo 3565
Tel.: (59) 4492

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

ZONA PCIA. NEUQUEN:
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cód. 8300)
Tel.: (0943) 23518

ESCAPESSILENS
BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7. Km. 36,600 - MORENO - TEL.: 0228-21543-20356

Propius *La fragancia de piel de hombre...*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com