CORSA

en el Autódromo de Bs. As.

T.C. ¡AHORA VIBRAN!

Oscar Castellano y su flamante Dodge, ganadores. Carrera sin concesiones y con mucho para el análisis.

F1 MUCHO MAS DE LOS TESTS DE BRASIL
TODAS LAS NOVEDADES, TODO EL COLOR
RALLY DE CNEL. SUAREZ
COMO MATO RAIES
LAMINA DI PALMA

Nº 1025, del 5 al 11 de marzo de 1984 - Argentina: A 1,20 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro

TURISMO CARRETERA

EN EL AUTODROMO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

SUPERPRODUCCION DE DUELOS, DOBLADA AL CASTELLANO



Hasta la mitad de la serie final, éstas eran las posiciones (foto mayor), con Morresi adelante y Castellano muy cerquita, buscando el hueco que Morresi le negaba. Hasta que "Pincho" encontró el resquicio (abajo, derecha) y pasó decididamente al frente, posición en que lo vería el final. Fue una carrera excelente. Brazo en alto, gorro en mano, Oscar Castellano en la culminación de un día feliz para el de Laberia.

Lejos de malograr el espectáculo, la lluvia que se desató durante la disputa de las dos series le dio jerarquía y vibración a la carrera. De acuerdo con lo expuesto durante el fin de semana, antes de la final, los nombres de Castellano y Morresi recibieron la mayor "boleteada", mientras que algunos apostaron al reaparecido Fernandino, al "Chivo" de Satriano o al desdibujado Mouras. Pero cesó la lluvia, se largó la final y a la hora señalada empezó "una de cowboys"...

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco y Enrique Perrupato

No cabe ninguna duda de que esta vez la mojadura valió la pena. Si bien la cantidad de autos presentes en el Autódromo fue exigua (clasificaron 34 y largaron 30) por la simple razón de que sólo siete días son insuficientes para que la mayoría aliste sus coches (no olvidar que una semana atrás se corrió en Santa Teresita), los hechos indicaron una vez más, que **la cantidad no hace a la calidad**. Y en el Autódromo esa premisa se cumplió, fundamentalmente porque, a la hora de la verdad, hubo dos parejas al frente que no se dieron tregua, jerarquizando un espectáculo que, a las ocho de la mañana, cuando se desató la lluvia, parecía condenado al fracaso. Esas parejas fueron las compuestas por **Oscar Castellano-Osvaldo Morresi** y **Esteban Fernandino-Emilio Satriano**. Pero para llevar una cronología de lo sucedido durante el fin de semana, vamos a cortar transitoriamente este tema, retomándolo a su turno. Veamos...

"Pincho" no entendía...

"Yo quisiera que alguien me explique las razones de todo esto, que yo estoy muy lejos de descifrar. Sinceramente, no entiendo nada. Absolutamente nada. En la primera carrera, el auto nuevo estaba en un noventa por ciento en cuanto a efectividad, y ahora vengo a Buenos Aires, clasifico luego que la gente de mi equipo trabajara durante casi toda la noche del viernes, y me llevo la pole cuando mi máxima aspiración era la de estar entre los tres o cuatro primeros..." Eso nos decía **Oscar Castellano** luego de una prueba de clasificación donde lograra la pole position de una manera fácil. Esas 64/100 que "Pincho" logró sacarle al "Pato" Morresi, tenían sin embargo un matiz "agravante", ya que mientras Castellano se movió tranquilamente, cuidando el auto transitando la pista sin recurrir a los pianitos, Morresi apeló a todo su bagaje conductivo, andando en buena medida "más que el auto", alargando cada frenada y doblando al límite. Sin embargo, no consiguió arrebatarle a Castellano el puesto de privilegio. **Hizo ese minuto cincuenta y ocho-veintinueve**, giró una vuelta más y entró a boxes. Como complemento para destacar en esta clasificación, están los trabajos de **De Benedictis** y **Oyhanart**, mientras que **Mouras** tuvo problemas de cubiertas, el reaparecido **Fernandino** sólo pudo girar en dos oportunidades por un problema con el autoblocante, y **Satriano** no logró estar entre los primeros por inconvenientes en el cárter.

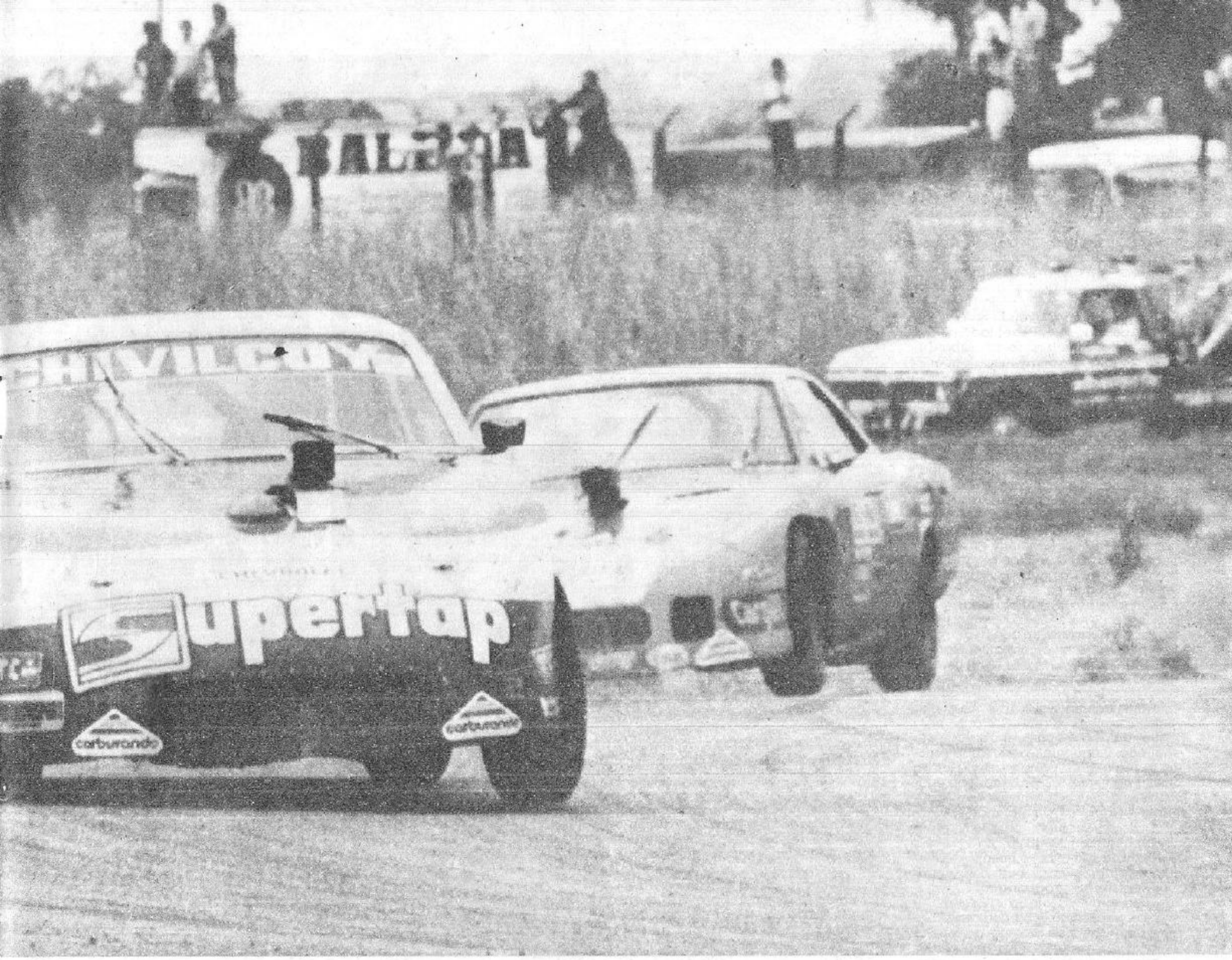
La lluvia lo alteró todo

El domingo por la mañana, a primera hora, no había un piloto que no tuviera expresión de preocupación o de incertidumbre en su rostro. La lluvia que se desató a partir de las ocho, complicaba el panorama, y todo lo que se había hecho en la jornada anterior para la correcta puesta a punto de las máquinas, perdía validez. Pero claro... se podía intentar muy poco para ponerse a tono con las características del piso. **Sólo poner cubiertas con más dibujos y libras menos de presión, y algún toquecito a la barra estabilizadora.** El suelo no ofrecía ninguna garantía... charcos por doquier que convertían todo en una lotería: **los de arriba podían** "caerse", mientras que los de abajo podían entreverarse en la punta.

Dos series con pimienta

Llovía "como la última vez" cuando se largó la batería de apertura, en la que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


CHEVROLET
Supertop
carburando


CHEVROLET
Cargill
Supertop
carburando

Castellano, con una excelente largada, encabezó el lote, estirando progresivamente la diferencia con **Calamante**. Detrás de éste, la cosa se puso al rojo vivo con la porfía entre los Ford de **Oscar Aventín y Alberto Arana**, definido a favor de éste último mediante un arriesgado "sorpasso" a poco de encarar la recta principal en la tercera vuelta.

La segunda serie tuvo matices casi idénticos a la de apertura, con la única salvedad de que la lluvia no fue tan copiosa. Allí, Morresi ganó en la misma forma que Castellano, mientras que "a espaldas" del **Chevrolet** alternaron dos Ford: primero el de Oyhanart y finalmente Fernandino, dando la pauta de lo que podía llegar a rendir con el auto de **Felipe Salgado**. Por el lado de Satriano el panorama no se aclaraba. Tuvo una mala largada y luego padeció con una cubierta.

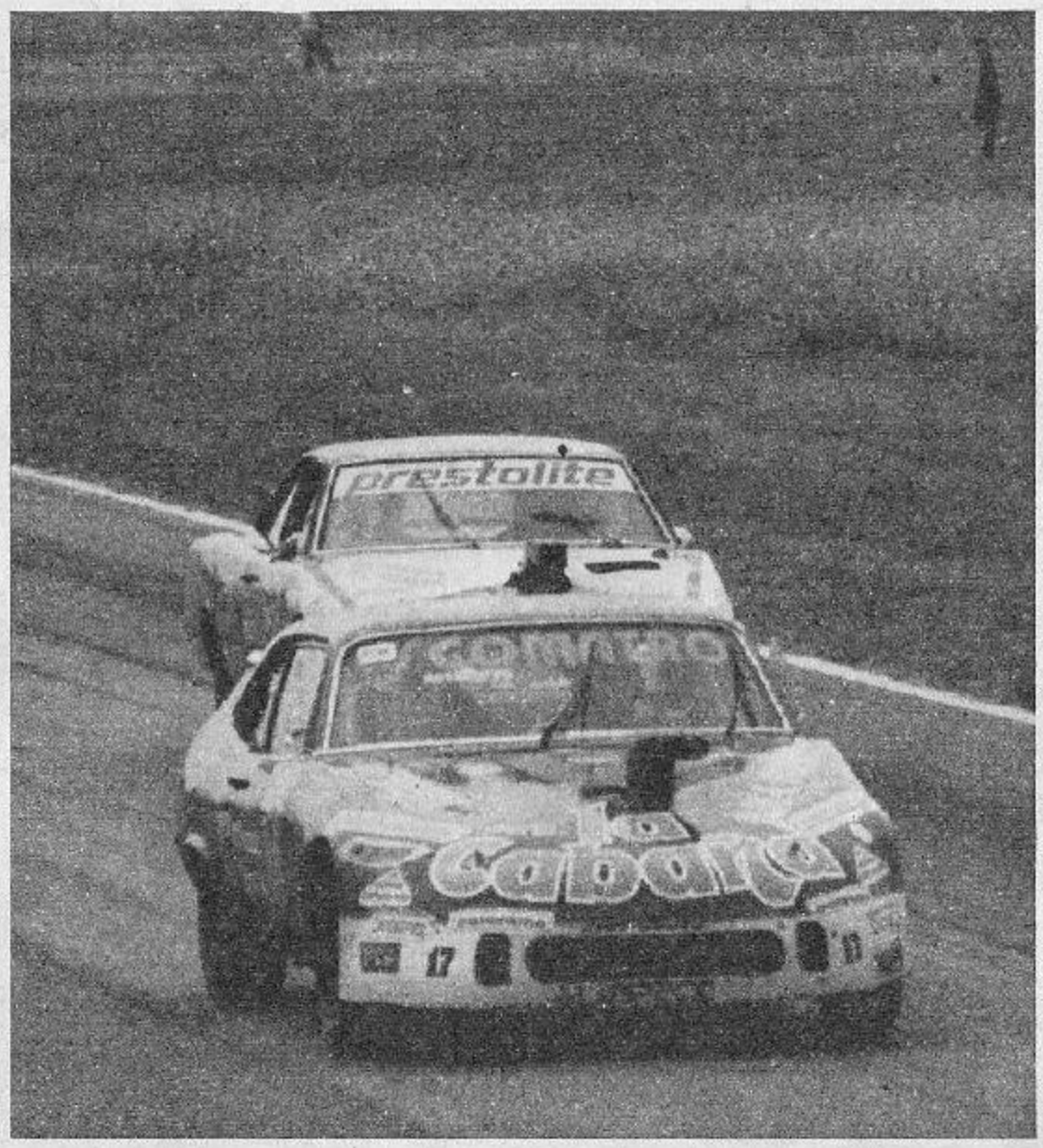
Final sin agua

"Que llueva... que llueva y mucho", decía Oscar Aventín, pero "de arriba" no escucharon la súplica, y a la hora de largar la final, la pista había variado nuevamente sus condiciones. Paulatinamente los charcos desaparecieron para dar paso a una final donde nadie dejó nada por "decir". Osvaldo Morresi salió en punta, seguido por Fernandino y Castellano, aunque en la segunda ronda Castellano pasó al segundo lugar, generándose a partir de ese momento, y hasta mitad de carrera, un duelo excepcional. "Pincho" tanteó constantemente al "Pato", buscando que éste cometiera un error. Pero Morresi estaba con todas las luces prendidas y supo mantener gallardamente adelante al "chivo". En el giro once Castellano logró superarlo, pero aquél aún no se conformaba con ser segundo, y una vuelta más tarde recobraba la punta, para perderla en la vuelta siguiente. Si bien la cosa no estaba definida ni mucho menos, **era Castellano el que mostraba más solvencia**... En primer lugar, porque se repetía, en alguna medida, lo de la prueba de clasificación, ya que mientras Castellano viajaba exigido pero con seguridad, Morresi luchaba con unas 300 vueltas menos en su motor, y allí estaba el secreto. Suplió esa falla con una dosis muy importante de manejo, pero no le alcanzó. Lo rescatable fue que ambos brindaron una lucha que fue "in crescendo": limpia, emotiva a punto tal que nadie se movió de su lugar en las tribunas. Sintetizando, **ganó Castellano por oficio y por lo que tuvo en sus manos y bajo su pie derecho**, pero ello no va en descrédito de Morresi, que llevó a cabo **una carrera excepcional, manejando a alto nivel**, y fue segundo porque su rival se llama Oscar Castellano, quien con un **Dodge** estrenado en Santa Teresita, intenta llenar el hueco dejado por Mouras...

Al comienzo hablábamos de las parejas, y debemos extendernos en el análisis. De Castellano-Morresi fuimos explícitos y ahora le toca el turno al dueto **Fernandino-Satriano**. El "Chango" protagonizó una carrera más que buena y tal vez habría podido definir con más amplitud su duelo con Satriano. La razón nos la dio **Felipe Salgado**: **"Me jugué en la elección de las cubiertas..."**, pero lo cierto es que el "Chango" no extrañó sus seis años de ausencia en la categoría. En la mitad de la final y luego de un prolongado asedio, superó a Satriano que, si bien se mantuvo cerca, no pudo aspirar a otra cosa más que viajar a su cola.

Los dos que restan para completar los seis primeros, ofrecieron características distintas. Mientras **Mariano Calamante** fue un animador permanente, exigiendo a su Chevrolet quizá más de lo aconsejable, **Roberto Mouras**, que arribó amenazándolo, fue todo lo contrario. Su explicación fue: **"En la serie me retrasé al irme de largo en la horquilla, y en la final, largando en la décima fila era muy poco lo que podía hacer. Además, el auto ya está vendido y no tiene sentido salir a pelear la punta..."**. Pero de todos modos hizo una carrera en ascenso que le brindó, quizá, más puntos de los que en realidad esperaba cosechar.

En síntesis, una carrera e-x-c-e-p-c-i-o-n-a-l, a la que la lluvia, en lugar de frustrarla, le dio un matiz fundamental.



Mariano Calamante y Roberto Mouras (arriba) también fueron animadores, lo mismo que Angeletti y Antonio Aventín (derecha, con Tony comprometido...). Otro de los duelos del Autódromo fue el protagonizado por Satriano y Fernandino (abajo, derecha) que culminó con las posiciones invertidas. En la foto, el de Chivilcoy está adelante, pero luego fue superado por el "Chango", que finalizó tercero. Y justamente aquí (abajo) está Esteban Fernandino, "reconciliándose" con el "Presi" Juan C. Deambrosi, que el domingo no las tuvo todas consigo.





PATIO DE BOXES
(sin asado)

INCREIBLE – Fue lo que le pasó a **Marcelo Polinar** y que el piloto de Villa Cañás nos comentara: **"Mi preparador, Hugo Saiz, colocó en mi Chevrolet una tapa de Sanguinetti, a quien también atiende. Pero en la clasificación vino Sanguinetti a pedirme que le devuelva ese elemento. Se lo tuve que dar, aunque él no corría, y finalmente 'Tito' Delconte me prestó una de él"**...

ACORTANDO CAMINO – En la prueba de clasificación los veedores destacados en la chicana de Ascari informaron que **Arana, Delconte, Fernandino, Doumic, Landa, Nesprias, Salgado,**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





RIO

FORMULA 1 + SEMANA SANTA

MARINA PALACE HOTEL 5 estrellas

frente a la playa de Leblón
Con entradas al "GRAN PREMIO INTERNACIONAL"
Traslados. Cupo limitado.



RIO APART-HOTEL

BARRA DE TIJUCA
Depto. para 4 personas,
frente a la playa.
Serv. mucama,
piscina,
canchas de tenis
y Vóley.

DESDE
~~A~~ 150.-
P/ Persona

LO MAS EXCLUSIVO



ANGRA DOS REIS

PORTO AQUARIUS. Lo top de angras.

BUZIOS POSADA NAS ROCAS.

La isla privada.



VIVA RIO

Promoción especial de:
BUREAU INTERNATIONAL

Lunes a viernes de 10 a 20
Alvear Palace Hotel
Av. Alvear 1891 1º - of. 109 (1129)
Tel. 41-4030 al 45 Int. 201
TLX. 21930 ALPCH.

PREMIO CORSA-FORMULA ONE



Como habitualmente se vino haciendo durante la temporada anterior, reanudamos la entrega del Premio CORSA-Fórmula One. Esta vez el favorecido fue **Oscar Castellano**, por las razones expuestas en la nota. Un flamante par de guantes para el de Loberia, el respectivo apretón de manos con el autor de estas líneas y la amplia sonrisa del "Pincho", que no fue para la foto sino que la mantuvo durante todo el fin de semana. ¡Vamos, Pincho!...



Marcelo Polinori (arriba) tuvo problemas con las cubiertas y, para colmo, Sanguineti pidió que le devuelvan una tapa suya que Saiz, preparador de ambos, le había puesto al Chevrolet de Villa Cañás. Finalmente, "Tilo" Delcante le facilitó una. Un compacto pelotón (abajo) que muestra en las primeras posiciones a Carlos Sainz. Carlos Torrens (el Torino se va para arriba) y, semioculto, Antonio Aventín. A pesar de las dificultades del piso, no hubo problemas y el numeroso público se divirtió.

Polinori, A. Aventín, Deambrosi, Brescia, Calamante y Pourciel, eludieron el escollo transitando –algunos, más de una vez– la curva por su trayectoria más corta.

FRUSTRACION – Fue la de **José María Romero**, debutante con el auto que hasta la temporada pasada estuviera en manos de Eduardo Martínez. Tuvo un brillante trabajo en la prueba de suficiencia y en clasificación, pero a causa de romper el motor no pudo estar en la grilla de partida.

ACQUAPLANNING – "Es increíble... no lo puedo acelerar", comentaba **Jorge Oyhanart**, quien en su serie fue tercero mientras que en la final, cuando marchaba en idéntica posición, debió desertar "**antes que se rompa todo**".

PASADOS POR AGUA – Juan de Bene-

EL RINCON DE LA COMPUTADORA

Nuevamente por gentileza del equipo "Carburando" ofrecemos los tiempos de los seis primeros de la final, cada cinco vueltas. Se puede apreciar el tiempo de giro de cada piloto y, en los casilleros siguientes, la diferencia general de cada uno con el puntero, la variación en los demás puestos con relación al primero, la diferencia entre "vecinos" y, por último, las variaciones en los demás puestos.

VUELTA 1

Ord	'Auto'	Nombre	'Tiem Vue'	'Dif. 1ero'	'Var. 1ero'	'Dif. c/u'	'Var. c/u'
1	5	MORRESI	2'07.680				
2	177	FERNANDINO	2'08.030	0.350	+ 0.350	0.350	+ 0.350
3	3	CASTELLANO	2'09.090	1.410	+ 1.410	1.060	+ 1.060
4	9	OYHANART	2'09.720	2.040	+ 2.040	0.630	+ 0.630
5	2	SATRIANO	2'10.260	2.580	+ 2.580	0.540	+ 0.540
6	17	CALAMANTE	2'10.700	3.100	+ 3.100	0.520	+ 0.520

Promedio : 159.068 Km/h

VUELTA 5

Ord	'Auto'	Nombre	'Tiem Vue'	'Dif. 1ero'	'Var. 1ero'	'Dif. c/u'	'Var. c/u'
1	5	MORRESI	2'00.510				
2	3	CASTELLANO	2'00.860	1.770	+ 0.350	1.770	+ 0.350
3	9	OYHANART	2'01.430	5.730	+ 0.920	3.960	+ 0.570
4	2	SATRIANO	2'01.440	6.510	+ 0.930	0.780	+ 0.010
5	177	FERNANDINO	2'01.580	6.979	+ 1.070	0.460	+ 0.140
6	17	CALAMANTE	2'01.310	7.910	+ 0.800	0.940	- 0.270

Promedio : 165.648 Km/h

VUELTA 10

Ord	'Auto'	Nombre	'Tiem Vue'	'Dif. 1ero'	'Var. 1ero'	'Dif. c/u'	'Var. c/u'
1	5	MORRESI	1'59.970				
2	3	CASTELLANO	2'00.340	0.980	+ 0.370	0.980	+ 0.370
3	177	FERNANDINO	2'00.280	6.709	+ 0.310	5.720	+ 5.350
4	2	SATRIANO	2'01.020	7.080	+ 1.050	0.380	- 5.040
5	17	CALAMANTE	2'00.800	9.280	+ 0.830	2.200	+ 0.140
6	1	MOURAS	1'59.990	20.150	- 0.010	10.870	- 0.820

Promedio : 166.962 Km/h

VUELTA 15

Ord	'Auto'	Nombre	'Tiem Vue'	'Dif. 1ero'	'Var. 1ero'	'Dif. c/u'	'Var. c/u'
1	3	CASTELLANO	2'00.720				
2	5	MORRESI	2'00.910	1.970	+ 0.190	1.970	+ 0.190
3	177	FERNANDINO	2'00.590	5.320	- 0.130	3.350	- 0.320
4	2	SATRIANO	2'01.240	7.580	+ 0.520	2.260	+ 0.650
5	17	CALAMANTE	2'01.750	16.980	+ 1.030	9.300	+ 0.510
6	1	MOURAS	2'00.520	18.120	- 0.200	1.240	- 1.230

Promedio : 167.524 Km/h

VUELTA 20

Ord	'Auto'	Nombre	'Tiem Vue'	'Dif. 1ero'	'Var. 1ero'	'Dif. c/u'	'Var. c/u'
1	3	CASTELLANO	2'00.650				
2	5	MORRESI	2'00.370	3.280	- 0.080	0.280	- 0.080
3	177	FERNANDINO	2'00.170	5.560	- 0.480	3.300	- 0.400
4	2	SATRIANO	2'00.140	5.420	- 0.510	1.850	- 0.030
5	17	CALAMANTE	2'00.500	9.970	- 0.850	4.540	+ 1.360
6	1	MOURAS	2'00.460	18.520	- 0.190	8.550	- 1.040

Promedio : 167.184 Km/h



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Escapes Deportivos

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Km. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20356

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

HOT ROD

envíos al interior

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

Distribuidor mayorista de defensas deportivas / Barras antivuelco,



Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300). TEL. 769-0430

CESAR GOÑI COMPETICION

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

SIMBOLO DE CALIDAD

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS
OPP-BAG M. R.

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

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

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

DA·DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

• BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS • APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS

TAPIZAMOS EN TWEED AZUL – HABANO PARA 505/504
128 E ORIGINALES TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS



Envios al interior — Colocación en el acto

Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 — Vte. López. 795-1607

AMORTIGUACION

HORACIO

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



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

Nuevo TEL. 543-9489

LEVAS
ROMERO
COMPETICION

Calle 14 Nº 3129 (ESPORA 161) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

ESCAPES
COBO
COMPETICION
• JAULAS ANTIVUELCOS •
COLOCACION EN EL ACTO
ROOSEVELT 3641 CASEROS

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAQUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.626
CIUDADELA - Tel. 653-6668

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

TODO MOTO

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

☆ SUZUKI ☆ YAMAHA ☆
☆ HONDA ☆ KAWA

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

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

A 17

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

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

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

A. LINCOLN 1968
(1702) J. INGENIEROS
TEL. 757-7596/4628

ANEXO J

BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

CABLES DE BUJIA
CHEFREN
PARA COMPETICION

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE
ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

L'ELECTRICFIL
sociedad anonima

ANDONAEGUI 2819. CAP. (1431). Tel. 52-4504

LEVAS BOSCH
Competición

Pastor Luna 7957 (ex 3997), Villa Bosch.
TEL. 769-1304

ROJO 10.000
KITS CARROCERIAS PLASTICAS
REPRESENTANTE LODY

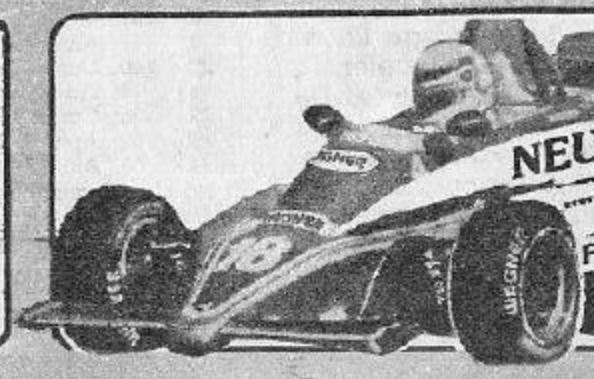
- ☆ UNEA COMPLETA EN BARRAS ANTIVUELCO Y DEFENSAS DEPORTIVAS MODELOS EXCLUSIVOS
- ☆ EQUIPAMIENTOS DE DOBLE TRACCION, CUBOS MECANICOS Y MAGICOS
- ☆ VENTA DE ARMADOS Y SEMIARMADOS ASESORAMIENTO INTEGRAL



ENVIOS AL INTERIOR

PEHUEN CO — SABADOS Y DOMINGOS HASTA LAS 18 hs.

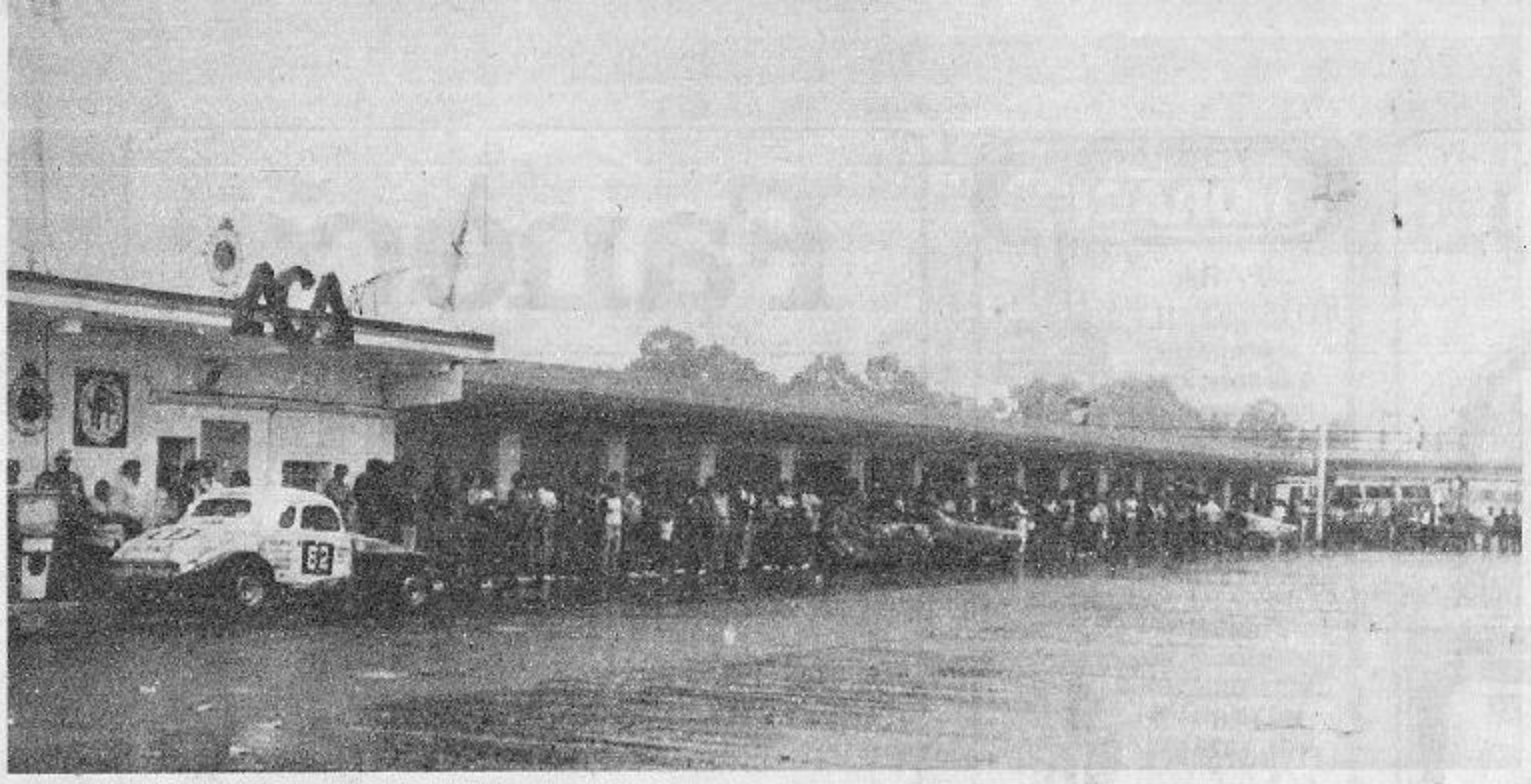
RUBEN HORACIO NAVARRO
CNEL. PERIN 3790 (1702). CIUDADELA SUR
TEL. 653-2197

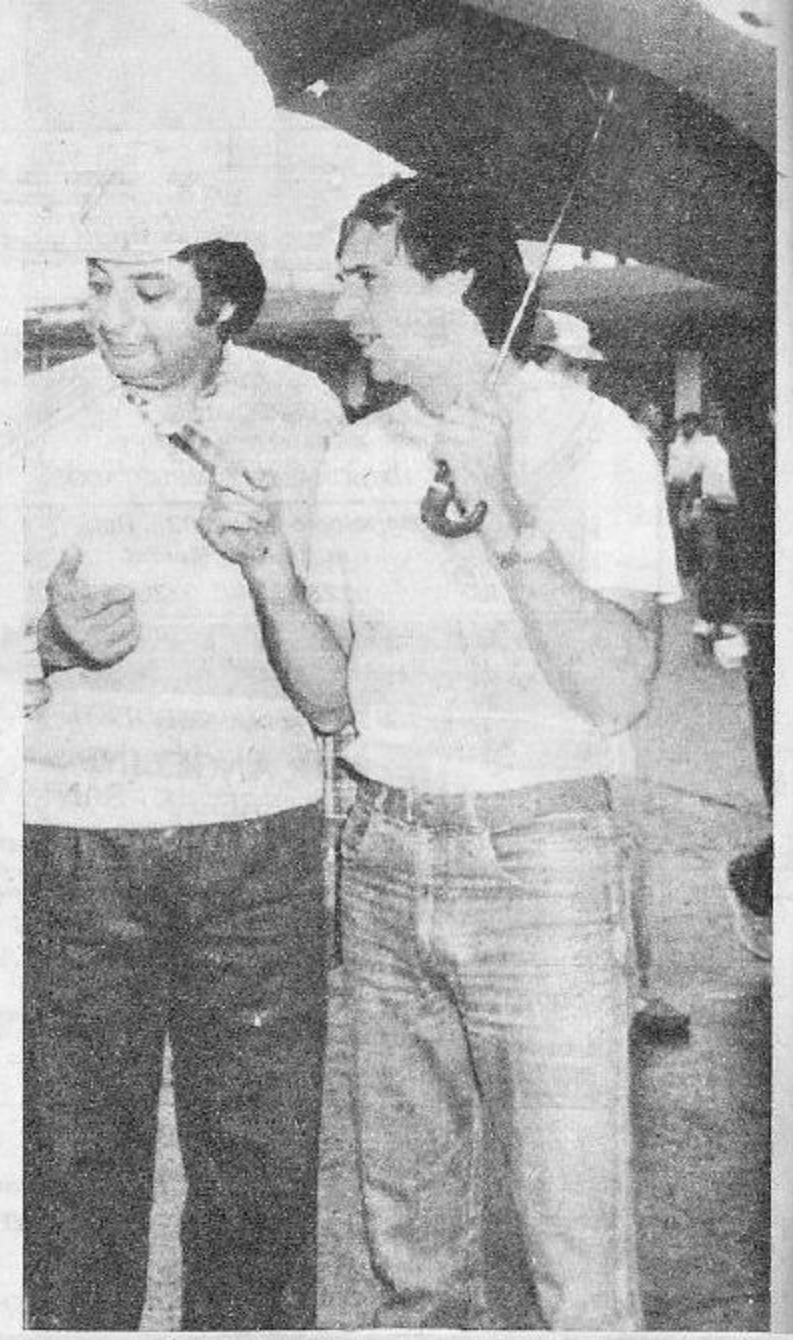


NEUMATICOS DE COMPETICION
WAGNER
Fórmula 1-2-4-5-6. - Fiat 600 - Karting Slik y para tierra
NEUMATICOS ROMEGOM S.R.L.
Pelas. Unidas 7498. I. Casanova. TEL. 625-3994
Representante en Buenos Aires

---

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







Nueve de la mañana (arriba). Llueve como nunca y la gente busca ubicación bajo techo, mientras una de las cupecitas que también desfilaron ante el público se apresta a cargar nafta. No serán... Roberto Mouras (abajo) no está hablando con una sombra. Su interlocutor es De Benedictis, sumergido en la penumbra del habitáculo de su Dodge. Paseando bajo la lluvia, el "Puto" Morresi (derecha) se cruzó con Paredes (ACTC) quien tuvo que aguantar el palabrerío con tal de protegerse del aguacero bajo el paraguas del sampedrino, que ya por entonces soñaba en voz alta: "Hoy gano yo", decía ¡Pero anda...!

dictis mojó en la serie el distribuidor de su **Dodge**, que por ese motivo falló ostensiblemente. En la final la falla persistió y, para colmo, pinchó una goma, por lo que "Johnny" prefirió parar. Un caso similar le sucedió a **Osvaldo Sasso**, a quien le entró agua en el carburador.

TAPA.– A **Carlos Saiz** se le fisuró la tapa de cilindros de su **Ford**. Reparó pero en la final la temperatura se fue a 130° y el piloto de Burzaco prefirió levantar el pie para no romper. Finalmente fue noveno.

¿SERA CIERTO? – Algunas versiones recogidas en el Autódromo, daban cuenta de que el **próximo 13 de abril** el T.C. podría retornar a **Santa Teresita**. ¿Será cierto?

PESADO – "**Corrí con el Ford de Orlando Rodríguez... El motor tira muy bien pero los problemas aparecen a la hora de doblar. Además tiene cerca de noventa kilos de más. ¿El que chocó en Santa Teresita?... Los daños no son tan graves, para la carrera de Bahía Blanca ya dispondré de él**", dijo O. Aventín.

NECOCHEA COMPRA – Anteriormente fue Juan de Benedictis quien adquirió un **Dodge** de **Roberto Mouras**, y ahora **Jorge Reynoso**, otro necochense, también cerró trato con el campeón, que el domingo se despidió de otro auto "**Esta semana probamos el Chevrolet y, si nos satisface el rendimiento, lo corremos en Bahía Blanca; de lo contrario, recurriré al Dodge de Mazzacane**" comentó Mouras.

POLEMICA – Fue la que se desató entre **Castellano, Morresi y el Comisario Deportivo** en la largada de la final. Sucede que en la primera serie el piso no ofreció las características que cuando se largó la segunda, que en tiempo fue la más veloz de ambas. Se decidió entonces, largar la final con los ganadores de **ambas series en la primera fila, los segundos en la segunda**, y así sucesivamente. Pero como en el RDA no se especifica quién ocupa la cuerda en este caso, **Eduardo Pereyra** decidió que fuera Morresi quien partiera en ese lugar, por **haber empleado menos tiempo que** Castellano. Este protestó, argumentando que el ocupante de la cuerda debía ser él, por tener un número menor en el ranking y haber hecho la "pole", pero no tuvo éxito ya que debió largar sobre la izquierda. ¡Vamos. Pincho... vamos!...

SE PRENDE EN TODO – Si se trata de un auto de carrera, **Miguel Angel Etchegaray** no tiene preferencias. El domingo se subió a un **TC del Oeste** y realizó una carrera muy buena. Al principio pasó autos "a lo loco", llegó a estar segundo, y finalmente culminó en el quinto puesto.

REVISION TECNICA – En la revisión técnica posterior a la carrera no hubo ningún tipo de problemas. Se midió la compresión y los difusores y se revisaron las cajas de velocidades de los autos de Castellano, **Morresi** y **Fernandino**.

DEBUTANTES – Finalmente fueron tres los debutantes que aprobaron la prueba de suficiencia. Uno de ellos fue **Romero**, el olavarriense de quien ya hablamos líneas arriba, y los restantes, **Daniel Goyenetche** y **Alberto Palma**.

AUSENCIA –Fue la de **Jorge Roux**, quien reaparecerá en la competencia de Bahía Blanca con el **Dodge** (ex-De Benedictis) de la Peña La Negrita, con la que colaboran Wilke, Pedersoli, Benavídez y F. Salgado. Cuentan con dos motores y, para comenzar las pruebas, esperan que Padovani les termine un cigüeñal.

CLASIFICACION

Autodromo de Buenos Aires. Circuito N° 12 de 5.641,62 mts. 20 vueltas. Recorrido total 112,832 km. 2/3/86. Premio "Octavio Justo Suárez".

PRUEBAS DE CLASIFICACION: Castellano, 1m57s75/100; Morresi 1m58s29; De Benedictis, 1m58s39; Oyhanart 1m58s53; Mouras 1m58s64; Fernandino, 1m58s95; A. Aventín, 1m59s13; Satriano, 1m59s29; M. Calamante, 1m59s87; Angeletti, 1m59s92; O. Aventín, 2m00s36; Calabello, 2m00s55, Sasso, 2m00s62; Saiz, 2m00s63; Nosprías, 2m00s64; Doumic,2m01s10; Brescia, 2m01s55; Polinori, 2m01s68; Arana, 2m01s84; Landa, 2m01s95; Salgado, 2m02s07; Piccinini, 2m02s91; Deambrossi, 2m03s43; Torrens, 2m03s68; Peduzzi, 2m03s83, Palma, 2m04s04, Costa, 2m04s12; Luppi, 2m05s57; Politano, 2m05s51; Goyenetche, 2m06s29; Delconte, 2m06s52; Becco, 2m06s81; Gil Bicolla 2m06s87; Pourciel, 2m13s53.

No clasificaron: Romero y Gallo

Promedio: 172,482 km/h.

PRIMERA SERIE 5 vueltas (28,208 km).

Castellano, 11m20s16/100; M. Calamante, 11m59s88; Arana, 12m00s62; O. Aventín 12m09s36; Costa, 12m12s48; De Benedictis, 12m17s51; Nosprías, 12m21s93; Brescia 12m23s82; A. Aventín, 12m32s51; Mouras, 12m48s34; Salgado, 13m11s57; Delconte, 13m31s08; (4v) Sasso, 11m34s57; Politano, 12m00s84.

No largaron: Peduzzi y Gil Bicolla.

Promedio: 149,401 km/h.

Récord de vuelta: Mouras en la 4ª 2m12s54/100 (153,235 km/h)

SEGUNDA SERIE 5 vueltas (28,208 kms)

Morresi 11m03s62/100; Fernandino, 11m11s34; Oyhanart, 11m27s36; Satriano, 11m29s51; Angeletti, 11m42s67; Doumic, 11m47s62; Saiz, 11m50s25; Landa, 11m54s15; Calabello, 12m19s16; Torrens, 12m20s50; Deambrossi, 12m31s37; Piccinini, 12m46s51; Goyenetche, 12m48s50; Palma, 13m03s05; (4v) Becco, 9m59s19; (2v) Polinori, 5m41s42.

No largaron: Luppi y Pourciel

Promedio: 153,023 km/h

Récord de vuelta: Fernandino en la 5ª, 2m11s36/100 (154,611 km/h).

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1	3	**Oscar Castellano**	**Dodge**	**40m24s56/100**	20
2	5	Osvaldo Morresi	Chevrolet	40m26s52/100	20
3	177	Esteban Fernandino	Ford	40m29s85/100	20
4	2	Emilio Satriano	Ford	40m32s	20
5	17	M. Calamante (h)	Chevrolet	40m41s40/100	20
6	1	Roberto Mouras	Dodge	40m42s48/100	20
7	8	Oscar Angeletti	Dodge	41m02s03/100	20
8	11	Antonio Aventín	Dodge	41m02s52/100	20
9	16	Carlos Saiz	Ford	41m05s86/100	20
10	19	Pedro Doumic	Dodge	41m29s44/100	20
11	6	Oscar Aventín	Ford	41m34s66/100	20
12	23	Juan C. Nesprías	Dodge	41m43s60/100	20
13	95	Juan M. Landa	Dodge	42m07s74/100	20
14	36	Arturo Costa	Chevrolet	42m18s49/100	20
15	69	Julio Salgado	Dodge	42m24s67/100	20
16	42	Marcelo Polinori	Chevrolet	40m48s68/100	19
17	46	Angel Becco	Ford	40m48s97/100	19
18	51	Francisco Politano	Dodge	40m53s46/100	19
19	141	Alberto Palma	Dodge	40m53s95/100	19
20	140	Daniel Goyenetche	Dodge	42m11s87/100	19
21	94	Luis Delconte	Chevrolet	41m19s39/100	17
22	38	Carlos Torrens	Torino	34m02s84/100	16
23	62	Juan C. Deambrossi	Dodge	29m51s59/100	14
24	63	Alberto Arana	Ford	27m05s78/100	13

No clasificaron: Calabello (10v), Sasso (6v), Oyhanart y Piccinini (5v), De Benedictis y Brescia (2v).

Promedio del ganador: 167,534 km/h

Récord de vuelta: Castellano en la 18a. 1m59s47/100 a 169,999 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jorge Castaño

FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

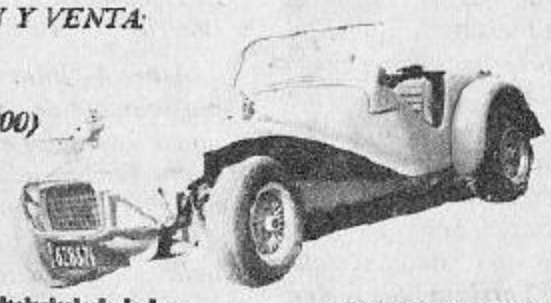
☆ VENTA Y ARMADO DE TODA LA LINEA DE KITS EN FIBRA DE VIDRIO Y CARROCERIAS ESPECIALES

☆ REFORMAS DE CARROCERIAS PARA LA CATEGORIA STOCK CAR ARGENTINA

ADMINISTRACION Y VENTA:

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

ENVIOS AL INTERIOR



***

CORSA

Año XX N° 1026
Del 5 al 11 de marzo de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel.: 30-7891/98

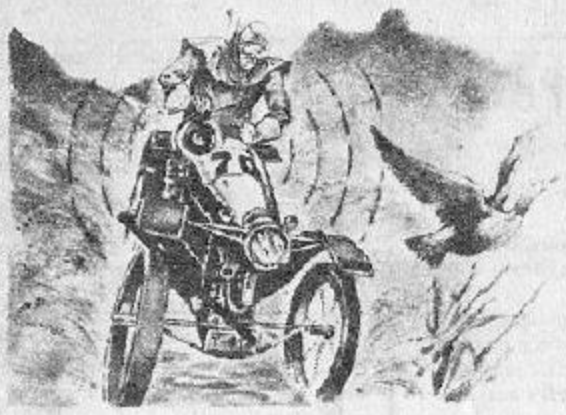
DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
REDACCION
Oscar A. Izzo **(Prosecretario)**
Eduardo Enrique Neira y
Marcelo D. García Lobelos **(Redactores)**
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Arte)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Lettieri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango
COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo, Jorge Maggi, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, José Olmo, Arselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartori (EE.UU.)
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Firo
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calasciane, A. Caorlo, C. Sala, M. Paganetti.
Fotógrafos Especiales
É. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñez, A. Rivas, J.M. Urteaga
Fotógrafo
L. Gemelli.
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diament **(Nueva York);**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

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

TOQUECITOS DE BOCINA



LAS PRUEBAS DE BENAVIDEZ - PONTORIERO

Uno de los ausentes en pista, pero presente en Balcarce, fue **José Miguel Pontoriero** quien le contó a "CORSA" el domingo: **"Ayer, el 'negro' Benavídez probó el motor con las bielas, el cigüeñal y el tren de válvulas hechos por él; aparentemente todo rindió muy bien en el dinamómetro y con el transcurso de esta semana (por la pasada) va a hacer otra prueba con una leva diferente. Después vamos a llevar la coupé a la ruta para medir la aceleración en el kilómetro. Si todo resulta como esperamos y la Sierra está en un rendimiento aproximado a lo que tienen las coupés de Carlos Akel vamos a ir a Roca, siempre que antes podamos probar en el autódromo de Bs. As. para chequear allí todo el auto. De lo contrario ya nos dedicaríamos a probar intensamente en el 9 y en Las Flores para debutar con el auto en Santa Fe".**

MAINENTI A ROCA

El campeón uruguayo de la Fórmula Renault, **Fernando Mainenti** se quedó con las ganas de correr en Balcarce en la FRA con el auto de Néstor Gurini, integrando el equipo del subcampeón de la temporada '85. Solucionados los problemas de planta impulsora que impidieron su participación todo está caminando para que el oriental esté presente el próximo domingo en General Roca en la segunda prueba del año de la categoría.

SAENZ EN LA DUDA

Eduardo Sáenz encaró la reforma de la suspensión trasera de su VW y la probó en dos ocasiones antes de la carrera balcarceña. Aparentemente el resultado de las pruebas fue muy bueno en relación a la performance lograda con el eje rígido el año anterior. De cualquier manera, "Pucho" no quiso ir a Balcarce hasta tanto no probara el alerón trasero, cosa que va a realizar esta semana en Buenos Aires. De resultar los ensayos positivos como se espera irían a Roca el domingo próximo, **"sino seguiremos limando y estaremos el 30 en Santa Fe"**, le comentó Sáenz a CORSA.

LA C.D.A. REVISA

Aprovechando su presencia en la carrera inaugural de la temporada pistera en Balcarce, el presidente de la CDA del ACA, doctor **Ricardo Rivarola**, se dio una vueltita el sábado por Mar del Plata, junto a Raúl Escolar, que debía inspeccionar la evolución de los trabajos en el circuito marplatense donde los directivos del M.P.A.C. están trabajando a full para tratar de dejarlo listo e inaugurarlo, como está previsto, el 16 de marzo. La impresión que se trajeron los directivos fue inmejorable y comentaron que no sólo había celeridad en las tareas, sino que también se estaba cumpliendo con todas las exigencias en materia de seguridad, sanidad, etc.

¿ESTARA SOTO EN ROCA?

"Mirá, para terminar la primera coupé –que en realidad es la que va a correr en el futuro Ernesto Soto– **trabajaron durante cuatro días 10 personas en el taller de Oreste Berta. Creo que ese esfuerzo no lo podremos volver a realizar ya que Berta y su gente tienen mucha tarea para otras categorías, por lo tanto no es nada seguro que el cabezón esté el próximo domingo en General Roca.** Si no es así seguramente para Santa Fe estará el equipo completo". La ex-

NOVEDADES DEL T.C. 2000

Son muchos los autos del ***Turismo Competición 2000*** *que se están elaborando, o reelaborando y que verán la luz en las próximas competencias de la especialidad. Algunos, con seguridad, se podrán agregar en la carrera del domingo en General Roca, pero los más, estarían para la prueba del Carlos Alberto Reuteman de Santa Fe, el 30 de marzo. Tal el caso de* ***Gustavo Der Ohanesián****, a quien Felipe Santagata le está terminando la coupé Sierra que utilizará el juvenil piloto en la categoría. Si llegan a probar esta semana y todo está en orden, podría ir a Roca, de lo contrario se realizarán tests más exhaustivos y debutaría en Santa Fe. Otro que está haciendo no uno, sino dos autos nuevos, es* ***Enrique Torriani****, de excelente tarea en la última de Balcarce. En efecto, el bueno de "Quique" tiene en elaboración y bastante adelantado un casco VW que originariamente había iniciado Alberto Isoldi –sobrino de Angel y Genaro– para correr en la categoría y luego desistió de tal propósito. El trabajo en esta unidad está muy adelantado para la carrera de Santa Fe, ya habiendo realizado las pruebas correspondientes. El segundo auto demorará un poco más ya que se parte de un casco totalmente nuevo que le entregó al "pelado" la Comisión de Carreras de la marca. La intención de Torriani es tener los dos autos en el equipo –el cual será puesto en venta– con intenciones de alquilarlo y de esa manera sanear, en parte, las finanzas y el mantenimiento de su equipo.*

Quien va a reaparecer en Roca, y que no corrió en Balcarce por no haber traído a tiempo su coupé Sierra a Buenos Aires desde Río Gallegos, va a ser el correcto santacruceño ***Miguel Mayeste****, quien seguirá con la atención en su auto de Carlos Akel. Otro que trabaja de prisa pero también sin pausa en la elaboración de un flamante VW es* ***Ernesto Crocco****. Efectivamente el preparador de Liniers le dijo a CORSA que el auto nuevo de su hermano Carlos podrá estar listo para la carrera de Santa Fe, pero él no es partidario de estrenar el vehículo en un trazado urbano, donde la posibilidad de golpearlo está más latente que en un autódromo, por lo que casi con seguridad Carlitos irá con el nuevo "chiche" a la cuarta carrera del año a correrse en Concordia. Haciendo un breve repaso del resto de los integrantes de la categoría podemos ofrecer el siguiente informe de diferentes pilotos:*

Serafini: *Iría con una caja Helwand cero kilómetro a Roca, luego de la rotura del autoblocante de la anterior en Balcarce.*

Otra: *Va a rotular toda la suspensión para la carrera de Roca el próximo domingo.*

Rodríguez Canedo: *Va a producir su reaparición en la categoría con una coupé Sierra que está elaborando Bamse. La misma se producirá en Santa Fe.*

Rossone: *Está ausente de la categoría transitoriamente mientras arma la coupé Sierra que va a reemplazar a la Taunus anterior.*

Alberto Galiano: *El entrerriano, ex participante de la Fórmula 6 de su provincia va a estar en competencia con una coupé Fuego elaborada por Daniel Mustafá en cuanto consiga la caja de velocidades que puede ser una Helwand importada o bien podría esperar que Jorge Meriggi y Jorge Perrone terminen de hacer la caja nacional para producir su debut en la categoría. Podría ser en Santa Fe.*

Uzandizaga: *Está en idéntica situación que Galiano, pero está decidido ya a reaparecer con la Meriggi - Graf nacional.*

Zampa: *El rosarino, ex campeón de la clase 2 de Turismo y con excelentes resultados en Europa va a producir su debut en el T.C. 2000 con una coupé Fuego que está armando en Rosario Omar Sutera.*

El R.18 de Carlos Mura (ex Traverso). Es otro de los vehículos de la categoría que carece de caja de velocidades, de cualquier manera tiene varios aspirantes para su butaca que ya tomaron contacto con su propietario. Los más notables son el campeón de T.C. ***Roberto Mouras****, el ex Fórmula 1, Miguel Angel Guerra y el santafesino José "Cucho" Gervasoni.*

El R. 18 de Trenque Lauquen: *El auto que corriera en las últimas pruebas del año pasado el "Chango" Esteban Fernandino está siendo mejorado sensiblemente en su preparación y de lograrse resultados acordes con los que esperan sus propietarios y el piloto, Fernandino podría continuar a bordo de la unidad.*

Finalmente podemos decir que en la reunión del último miércoles de la APTC 2000 se resolvió, dada la marcada superioridad del auto de Di Palma en Balcarce, que quizá se había exagerado con la alternativa de darle 50 kg más de handicap en el peso de los VW, y como la experiencia era una prueba, se resolvió mantener el alerón trasero y el deflector en el techo, pero volver rígido en materia de peso a los 950 kg que regía en 1985 para los autos con eje rígido trasero y árbol de levas lateral. La decisión no habría caído del todo bien en los usuarios de la marca y en la Comisión de Carreras, pero quizá no sea apelada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

presión fue vertida, con algunas dudas por **Juan María Traverso**.

LA F.2 ENTRECOR SE FORTALECE

"Las vacaciones en el Taller de Oreste Berta complicaron a varios pilotos de la categoría que corren con Renault, y que no pudieron terminar a tiempo sus autos para Balcarce. Si bien es cierto que Berta les entregó todos los elementos antes de la carrera, algunos pudieron terminar y otros no. De haber tenido una semana más de tiempo calculo que siete u ocho autos más hubieran estado en Balcarce y seguramente estarán el 16 de marzo en Mar del Plata". La concreta opinión del campeón **Osvaldo Massei** asegura el éxito de la segunda carrera a nivel nacional de la categoría.

ZUAIN: DOS AUTOS PARA ELEGIR

Ante el retraso por la provisión de algunos elementos claves para terminar la coupé Fuego de **Rodolfo Zuain**, su preparador Ricardo Pré, decidió no llevar la coupé a Balcarce. Espera terminarla para general Roca el próximo domingo, no obstante lo cual "el turquito" piensa llevar los dos autos al autódromo de su provincia y correr con el que mejor funcione. No sería descartable que si los dos autos van bien, y luego de la elección por parte de Rofo, el pampeano Jesús "Beto" Naval, debute en el T.C. 2000 con el segundo auto del team. De cualquier manera el preparador platense está acelerando los trabajos para finalizar luego la Fuego de Naval. Una vez que ambas unidades estén prestas, la berlina podría ser vendida o quizás alquilada; uno de los principales aspirantes a esa butaca sería, según Ricardo Pré, **Alberto Baldinelli**. Otra posibilidad podría ser también, según recomendación de la gente de ACRA, el pigüense **Oscar Alaux**.

BUEN CRITERIO DE LA A.P.F.4

Luego de la mala experiencia balcarceña que frustró la participación de **Daniel Cingolani** en la final de FRA, la Asociación de Pilotos de la categoría solicitó a la CDA del ACA que se variara el concepto respecto a la prohibición del cambio de motores después de las pruebas de clasificación para correr la final. A partir de la carrera del próximo domingo en Roca el cambió se podrá realizar con la correspondiente autorización del Comisario Técnico.

FORTUNATO: OTRA VEZ EL 505

José "Coco" Fortunato no estuvo en Balcarce por no haber finalizado los trabajos en el Peugeot 505, con el que va a reaparecer en la categoría. Ahora es muy posible que para el domingo en General Roca el nuevo vehículo esté pronto y de esa manera el batallador piloto de Lobos produzca nuevamente, y en forma absolutamene privada, con un desarrollo realizado exclusivamente por él y sin apoyo oficial, el retorno de Peugeot al T.C. 2000.

GRINOVERO DESHOJA LA MARGARITA

"Mirá, las condiciones económicas hicieron que debiéramos retornar a la categoría en la cual ganáramos el campeonato en 1984, ahora convertida en Entrecor Nacional, pero eso no significa para nada que haya perdido motivación por la Fórmula 2 Sudamericana. Yo sé muy bien que el futuro está allí y haré lo imposible por buscar el respaldo que me posibilite volver a ella. Si es posible este mismo año; de lo contrario

LOS NISSAN LLEGARON AL PAIS







*A principios de la semana anterior llegaron al país, procedentes del puerto japonés de Yokohama, las 29 coupé **Nissan 380 ZX** que compondrán el parque estable del **Club Argentino de Pilotos**. Las mismas vinieron en los buques **Mendoza**, de Elma y **Lanín**, de Dodero, que trajeron en sus bodegas 19 y 10 vehículos, respectivamente. Al arribo, hubo un agasajo ofrecido por la empresa naviera estatal, en el que participaron autoridades de la misma, del Club Argentino de Pilotos y corredores. De este último grupo estuvieron **Rodolfo Bergallo**, **Ernesto Bessone** (h), **Ricardo Costanzo**, **Fernando Croceri**, **Gustavo der Ohanesián**, **Miguel A. Guerra**, **Daniel Mustafá**, **Carlos Pairetti** (h), **Silvio Oltra**, **Norberto Picetti**, **Gabriel Raies** y **Enrique Urrutia**.*

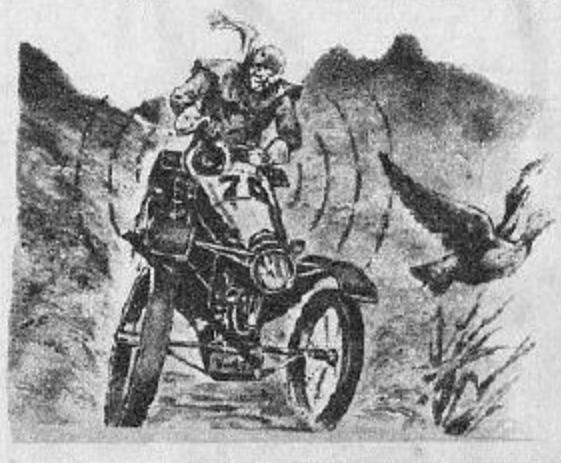
A medida que las máquinas eran desembarcadas, los pilotos titulares de cada una tomaron contacto con ellas, realizando un corto trayecto hasta la playa de la sección cuarta de la Dársena C, donde permanecieron hasta su liberación por la Dirección Nacional de Aduanas. Días más tarde fueron retirados por sus propietarios para las tareas de ablande y preparación, realizando las reformas aerodinámicas y de seguridad necesarias.

*Mientras tanto, con la única unidad que había en el país y que fuera acondicionada en el taller de Roberto Vitelli, se realizaron durante la semana anterior dos tests, uno en el autódromo de Rafaela, a cargo de **Osvaldo "Cocho" López** y otro en el autódromo de Buenos Aires, donde se agregó **Gustavo der Ohanesián**.*

Las primeras impresiones de Cocho fueron de satisfacción por el comportamiento del vehículo, aunque formuló algunas sugerencias.

De esta manera, poco a poco, los Nissan 300 ZX entran en clima, preparándose para su aparición oficial, el 23 de marzo en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires.

Toquecitos de Bocina



te diría casi con seguridad que en 1987 volveremos a estar. No quiero ser un frustrado y dejar escapar la posibilidad de medirme con los mejores del automovilismo sudamericano". La opinión pertenece a **Ricardo Grinóvero**, el excelente piloto entrerriano que volvió a demostrar en Balcarce que quizá la categoría le vuelve a quedar chica, por lo menos es lo que quedó demostrado mientras estuvo en carrera.

CROCERI Y EL CAP

Durante este fin de semana, **Fernando Croceri** realizó el rodaje de ablande de la nueva coupé Nissan 300 que utilizará este año en el Campeonato Argentino de pilotos. Una vez finalizado el mismo la unidad va a ser llevada al taller que Croceri montó en Ciudadela para que los hermanos Gonzálvez, ex participantes de las zonales de Fiat 600, se encarguen de dejarla en condiciones para la primera competencia de la especialidad el 23 de marzo en Buenos Aires. La atención integral del vehículo correrá por cuenta de los mencionados quienes se ocuparán con exclusividad del auto de Fernando.

LA DECEPCION DE ZABALA

Carlos Zabala, que en la última temporada de la Clase 2 del Turismo no las tuvo todas consigo, está sumamente decepcionado, a punto tal que tiene pensado dejar el Turismo y volcarse al CAP, con un Datsun 280 ZX. Según nos comentara días pasados **"No tuve durante el año ni los elementos técnicos ni el apoyo logístico del preparador. No pude lograr que quien me hacía el auto estuviera a mi lado cuando iba a probar. Además, ¿cómo se entiende que los 1.300 hayan andado mejor que los SE 1.500?"**.

ACLARACION PARA REYBET

En la página 16 del último número de CORSA se dice que el motor de **Hugo Mazzini** responde a la preparación de Saúl Lui, cuando en realidad el responsable técnico es **Juan José Reybet**, quien sabrá disculpar el error cometido, involuntariamente, porsu.

STANDARD MEJORADO

El venidero domingo, la Asociación Standard Mejorado llevará a cabo su segunda competencia del año por el campeonato 1986. La misma comenzará a las 13:30, evolucionando los autos en el trazado número 8.

NOVEDADES DE LA FORMULA 2

*Finalmente la sangre no llegó al río en el conflicto que mantenían la gente de VW y **Renault**, por la modificación del reglamento técnico de la categoría 1986. En una nueva reunión realizada el último miércoles en la sede del ACA quedaron zanjadas las diferencias de criterio que existían en torno del otoramiento o no de los 20 kg de diferencia para los vehículos equipados con motores Gacel. La propuesta que acercó a las partes, la originó el tricampeón de la categoría, **Guillermo Maldonado**, en busca de consolidar la intención primaria de la categoría en cuanto a la paridad reglamentaria entre equipos brasileños y argentinos que utilizan esa plata impulsora o la del Passat. "Yoyo" ofreció que en las dos primeras competencias, un piloto brasileño –que podría ser Josué Melo Pimenta– utilice el Gacel desarrollado por Maldonado y de esa manera surja la comparación en cuanto a si realmente, se ha logrado la paridad y determinar en una reunión posterior si es necesario o no otorgar la diferencia de peso.*

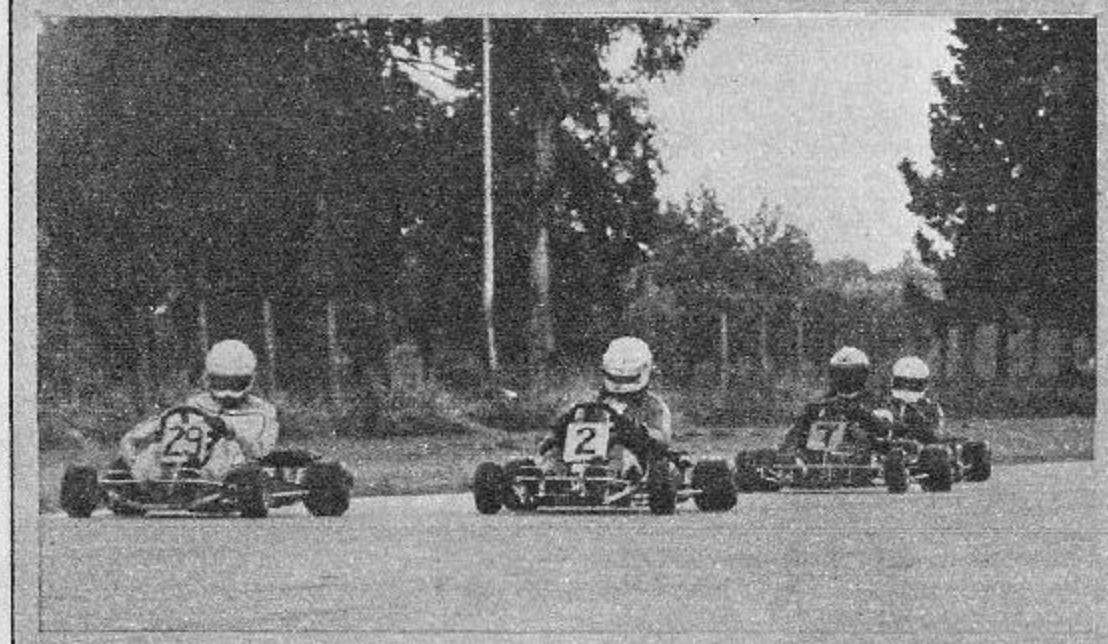
En otro orden de cosas la categoría habrá de realizar a partir de mañana (miércoles 5), y continuando jueves y viernes en los horarios de 10 a 12 y de 16 a 18 los tests con los neumáticos Pirelli, que será la marca que utilizará toda la categoría durante esta temporada. Las pruebas estarán abiertas a todos los equipos que deseen realizarlas y para ello toda la dotación de técnicos de Pirelli Brasil van a viajar a Buenos Aires con una importante cantidad de juegos de neumáticos, como para que los chasis argentinos sean adaptados al nuevo tipo de goma.

*En otro aspecto, es conveniente destacar que la mayoría de los equipos de la categoría se dispone a probar los autos nuevos o bien los repasados a nuevo durante el verano. Así es por ejemplo, que **Rafael Verna** tomó contacto en el día de hoy con su nuevo chasis Berta del equipo de Osvaldo Antelo, y manejó por primera vez un auto de la categoría impulsado por motor Renault. Otro que también trabajó en un auto modificado por el equipo INI fue **Fernando Croceri**, quien rodó por primera vez con el Berta que ahora tiene un solo tanque de combustible central, ubicado a espaldas del piloto, con 6 litros más de capacidad y quitando kilos importantes de los pontones laterales, donde estaban antes alojados los mismos, dotando a la unidad de mayor seguridad en ese aspecto. Otro que tiene también previstas pruebas para los próximos días en el autódromo Oscar Cabalén de Córdoba, es **Víctor Romagnoli**, quien trabajó a full este verano para dejar prácticamente cero kilómetro su Berta - Renault, con el que seguirá en la categoría en 1986. También en ese escenario tiene previsto realizar los primeros ensayos de esa temporada **Ricardo Risatti**, quien junto al ingeniero René Giaqueaux continuará desarrollando el motor Ford para la categoría. En relación al reglamento técnico para 1987 se designó una comisión de estudio del mismo que habrá de elaborar sus conclusiones en un lapso de aproximadamente 120 días.*

*Finalmente podemos confirmar las cuatro primeras fechas y los escenarios de las competencias del calendario '86. Tal como se informó oportunamente la apertura se realizará el **30 de marzo** en Florianópolis, continuará **el 20 de abril** en Tarumá (Porto Alegre); **el 18 de mayo** se correrá en Salta y **el 25 de Mayo** en Rafaela. Asimismo, Fórmula 2 Asociados recibió una nueva comunicación por parte de los organizadores del automovilismo colombiano, manifestando su interés de llevar la categoría a Bogotá, su ciudad capital.*

El próximo fin de semana...

SUDAMERICANO DE KARTING EN PUNTA DEL ESTE



*Como en el Uruguay están un tanto aburridos de tanto cola-less circulando por doquier, decidieron organizar para el 7, el 8 y 9 de marzo próximos una nueva edición del **Campeonato Sudamericano de Karting**, que tendrá por escenario las calles de **Punta del Este**. A tal efecto, se diagramó un circuito de 750 metros que utiliza parte del conocido "callejero" de la F-2 Codasur.*

*La actividad de la **Fórmula Internacional** del karting, se iniciará el viernes 7 con la verificación técnica y sellado de 9,00 a 13,00 hs.; por la tarde la pista quedará habilitada para entrenamientos libres, hasta las 17,00 hs.; momento en que se pondrán en marcha las pruebas de clasificación.*

El sábado 8 se disputarán las series desde las 14 hs., en tanto que para el domingo 9 se llevarán a cabo tres finales a partir de las 16,00 hs.

*Han comprometido su participación en esta competencia delegaciones de los siguientes países, amén de los dueños de casa, claro está: Brasil, Venezuela, Colombia, Perú, Chile, Paraguay y por supuesto nuestro país que integra su delegación con los siguientes pilotos: **Miguel Acuña (Campeón Argentino)**, Claudio Manozzo, Carlos Panagopulo, Marcelo Castro, Gabriel Rodríguez y Darío Güeli. Todos ellos como pilotos titulares, quedando como suplentes: Hugo Scarlato y Gerardo Peric. La delegación se completa con Luis Clavel (jefe de equipo), Arq. Raúl Calvo (Delegado); Luis Manozzo (Auxiliar); Sr. Acuña y Sra. de Manozzo (cronometristas).*

*La organización de este campeonato estará a cargo de la **Federación Uruguaya de Karting**, que dará plena vigencia al **Reglamento C.I.K.** (Confederación Internacional de Karting) lo que sin duda le dará el relieve internacional que la especialidad merece y es también de esperarse la presencia del agún veedor de la C.I.K. para realizar aún más este particular encuentro de lo mejor del karting sudamericano. Sin duda nada mejor que la presencia de algún representante del Organismo rector del karting, para constatar nuestras palabras.*

Revista CORSA Nº 1026. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.I., Sipa Press, Ilustración. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 25-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Marzo de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Codigo Postal 1092

Concesion Nº 7.970

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

T.C. 2000 Y F.R.A. EN GRAL. ROCA

El domingo venidero, por la segunda fecha de sus respectivos campeonatos, competirán el Turismo Competición 2000 y la Fórmula Renault Argentina en el Autódromo de General Roca, en la provincia de Río Negro. Ambas competencias, que serán televisadas en directo por ATC, se correrán sobre el trazado de 2.012 metros. Acá ofrecemos el programa, los antecedentes y el plano para seguir la competencia, que también será transmitida por LS5 Radio Rivadavia y el equipo "Carburando", bajo la dirección de Eduardo González Rouco.

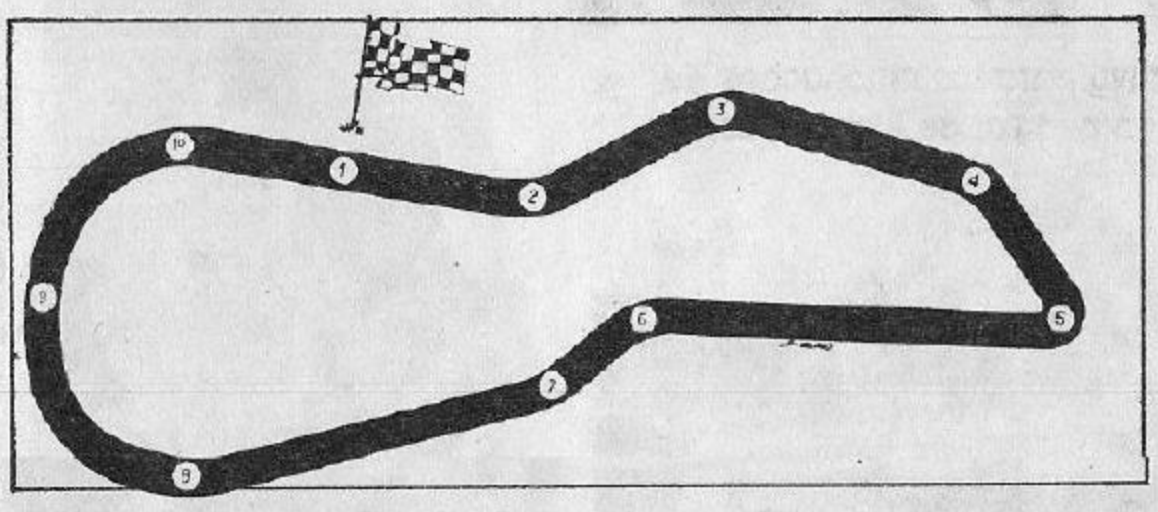
carburando

HORARIOS

VIERNES
13:00 a 13:40: Entrenamientos libres para TC 2000
13:50 a 14:20: Entrenamientos libres para FRA
14:30 a 15:00: Entrenamientos libres para FRA
15:10 a 15:50: Entrenamientos libres para TC 2000
16:00 a 16:30: Entrenamientos libres para FRA
16:40 a 17:10: Entrenamientos libres para FRA
17:20 a 18:00: Entrenamientos libres para TC 2000

SABADO
9:00 a 11:00: Verificación técnica y administrativa
11:00 a 11:30: Entrenamiento para TC 2000
13:00 a 13:30: Primera tanda de clasificación FRA
13:40 a 14:10: Segunda tanda de clasificación FRA
14:20 a 14:50: Primera tanda de clasificacion TC 2000
15:00 a 15:30: Tercera tanda de clasificación FRA
15:40 a 16:10: Cuarta tanda de clasificación FRA
16:20 a 16:50: Clasificación de categoria zonal
17:00 a 17:30: Segunda tanda de clasificación TC 2000

DOMINGO
8:10: Sesión de tanques llenos para FRA
8:50: Sesión de tanques llenos para TC 2000
9:20: Final de categoría zonal
9:45: Final de No Ganadores FRA. 20 vueltas (40,240 km.)
10:15: Final FRA. 37 vueltas (74,444 km.) 18 autos
11:00: Final TC 2000. 49 vueltas (98,588 km.) 20 autos



PROTAGONISTAS

T.C. 2000

1	RUBEN CESAR DARAY	Ford Sierra XR4	21	José L. Ibarra	VW
2	Mario Gayraud	Ford Sierra XR4	22	Miguel Mayeste	Ford Sierra XR4
3	Gustavo del Campo	Ford Sierra XR4	23	Raúl Poissat	Cupé Taunus
4	Gerardo Del Campo	Ford Sierra XR4	24	Norberto Rossone	Sierra
5	Juan M. Traverso	Cupé Fuego	25	Carlos A. Gaira	-
6	Alfredo Risnicelli	Ford Sierra XR4	26	Carlos Manzano	Cupé Taunus
7	Jorge E. Serafini	Cupé Fuego	27	Carlos Gallicchio	VW
8	Carlos Crocco	VW	28	Eraldo Medrano	R-18
9	Luis R. Di Palma	VW	29	Oscar R. Aventin	-
10	Ernesto Bessone	Ford Sierra XR4	30	Oscar Revelli	Ford Taunus
11	Rodolfo Zuain	Cupé Fuego	31	Daniel Mustafa	Cupé Fuego
12	Eduardo Sáenz	VW	32	Rolando Tilcara	Ford Taunus
14	Osvaldo López	-	33	Omar Bonomo	Fiat 128
15	Enrique Torriani	VW	34	Raúl Poletti	VW
16	José Fortunato	Peugeot 504	35	Jorge Speziale	Ford Taunus
17	Horacio Varela	R.18	36	José Cocciolo	Ford Taunus
18	José Luis Di Palma	VW	37	Jorge Curcel	Fiat 28
19	Jorge Ramos	VW	99	José Miguel Pontoniero	Ford Sierra XR4
20	Rodriguez Canedo	-			

FORMULA RENAULT ARGENTINA

1	ETCHEGARAY, Miguel A.	Berta	38	PUGLIESE, Alfredo	Crespi
2	GURINI, Néstor	Crespi	39	ODETTO, José L.	Crespi
3	SOLMI, Sergio	Crespi	40	MORASCHI, Luis	Crespi
4	MINERVINO, Luis	Crespi	41	PERSICO, Gustavo	Crespi
5	ROMAGNOLI, Victor	Berta	42	CATALDO, Alberto	Crespi
6	PALMERO, Oscar	Crespi	43	TERNENGO, Jorge	Crespi
7	TORREGIANI, Rodolfo	Crespi	44	ESEVERRI, José	Crespi
8	FURLAN, Néstor	Crespi	45	ARLANDIS, Juan C.	Crespi
9	CINGOLANI, Daniel	Crespi	46	NOCCIONI, Héctor	Crespi
10	MANDRINI, Gustavo	Crespi	47	LAZZARO, Jorge	Crespi
11	BOVONE, Juan	Crespi	48	RADO, Eduardo	Crespi
12	DELLA SANTINA, Norberto	Crespi	49	ROVERE, Nestor	Crespi
13	NEVIANI, Daniel	Crespi	50	BICERNE, Ulises	Crespi
15	VERNA, Rafael	Crespi	51	LOMBARDI, Carlos	Crespi
16	NICOLINI, Luis P.	Crespi	52	DI MEGLIO, Rodolfo	Crespi
17	MANCUSO, Gustavo	Crespi	53	LUI, Roberto	Crespi
18	MAZZINI, Hugo	Crespi	54	BAIO, Jorge A.	Crespi
19	RIVA, Mario	Crespi	55	OCCHIONERO, Alejandro	Crespi
20	GIORGI, Jorge	Berta	56	SAN ANDRES, Pedro	Crespi
21	MUÑIZ BARRETO, Benjamin	Crespi	57	ZANZOTTI, Daniel	Crespi
22	IMPOSTI, Osvaldo	Crespi	58	CAPOZZOLO, Carlos	Crespi
23	MARCELO, Carlos	Crespi	59	FASANELLI, Juan	Crespi
24	CHIALVO, Ricardo	Crespi	60	SCARSELLA, Eduardo G.	Crespi
25	DIAZ, Marcelo A.	Crespi	61	PEREGRINA, Juan José	Crespi
26	PEREYRA, Oscar	Crespi	62	ENTERRIO, Osvaldo	Crespi
27	BOUVIER, Eduardo	Crespi	64	"GIORGIO"	Crespi
28	SCASSO, Juan	Crespi	65	ZGAIB, Rolando Omar	Crespi
29	FAH, Guillermo	Crespi	66	ORLER, Guillermo Horacio	Crespi
30	DANA, Humberto (h)	Crespi	67	FONTANA, Gustavo	Crespi
31	NICKISCH, Jorge	Crespi	68	DE STEFANO, Luis A.	Crespi
32	ROSSI, Carlos	Crespi	69	MUÑOZ, Juan Orlando	Crespi
33	BALLARIO, Eduardo	Crespi	70	ALISI, Miguel Angel	Crespi
34	BALLARIO, Gustavo	Depac	71	LAGUNA, Carlos	Crespi
35	TREGLIA, Alejandro	Crespi	72	PAULETTI, Walter	Crespi
36	DELGADO, Carlos	Crespi	73	GIOVINE, Ricardo	Crespi
37	GAGGINO, Marcelo	Crespi	77	COMITO, Pedro	Crespi

ANTECEDENTES

TURISMO COMPETICION 2000

Autódromo de General Roca. Circuito de 2012 metros. 40 vueltas. 80,480 km. 17 de marzo de 1985.

Prueba de clasificación: Crocco, 53s15; Rubén Di Palma, 53s29; Gerardo del Campo, 53s84; Zuain, 53s92; Serafini, 54s16; Fortunato, 54s43; Torriani, 54s45; Ibarra, 54s57; Sáenz, 54s61; José L. Di Palma, 54s91; Varela, 55s14; Manzano, 55s26; Daray, 55s45; Gallicchio, 55s90; Ramos, 56s48. **Promedio**: 136,278 km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	7	**Jorge Serafini**	**Renault 18**	**37m30s59/100**	**40**
2°	11	Jose Fortunato	Peugeot 504	37m46s40	40
3°	8	Eduardo Sáenz	Volkgswagen 1500	38m08s17	40
4°	35	Horacio Varela	Renault 18	38m18s27	40
5°	36	Juan C. Manzano	Ford Taunus Cupé	38m20s50	40
6°	12	Jorge Ramos	Volkswagen 1600	37m40s37	39
7°	37	Carlos Gallicchio	Volkswagen 1500	37m49s42	39
8°	9	José L. Di Palma	Volkswagen 1500	38m04s31	39
9°	16	Enrique Torriani	Volkswagen 1500	38m22s01	37
10°	18	Rodolfo Zuain	Renault 18	31m10s02	37

No se clasificaron: Luis Di Palma (Volkswagen 1500), 11 vueltas; Gerardo Del Campo (Ford Taunus cupé), 9; Rubén Daray (Ford Sierra cupé), 9; Carlos Crocco (Volkswagen 1500), 3; José Ybarra (Volkswagen 1500), NRP.

Promedio del ganador: 130,094 Km/h.

FORMULA RENAULT ARGENTINA

Autódromo de General Roca. Circuito de 2012 metros. 17 de marzo de 1985.

Prueba de clasificación: Verna, 46s62; Etchegaray, 46s65; Mandrini, 46s81; Solmi, 46s85; Lázzaro, 47s02; Giorgi, 47s13; Dana, 47s14; Furlán 47s24; Scasso, 47s27; Pereyra, 47s32; Gurini, 47s35; Minervino, 47s35; Neviani, 47s53; Torregiani, 47s54; Rossi, 47s54; Imposti, 47s55; Odetto, 47s66; Nicolini, 47s67; Palmero, 47s69; Bouvier, 47s72; Ballario, 47s86; Romagnoli, 47s91; Rado, 47s99; Fabi, 48s01; Mazzini, Ballario, 48s53; Bovone, 49s14; Pugliese, 49s62; Delgado, 49s93; Camino, 51s47; Giraudo, 52s71; Mouriño, 53s12; Gaggino, 53s77. **Sin tiempo**: Fierros.

Primera Serie: 1° **Sergio Solmi**, 8m24s42 a 149,660 km/hora; 2° Verna, 8m25s40; 3° Pereyra, 8m26s43; 4° Palmero, 8m26s89; 5° Dana, 8m27s40; 6° Imposti, 8m31s24; 7° Neviani, 8m32s21; 8° Romagnoli, 8m38s33; 9° Mazzini, 8m40s95; 10° Fierros, 8m44s86; 11° Pugliese, 9m04s16; 12° Giraudo, 7v.

Segunda Serie: 1° **Miguel Etchegaray**, 8m20s68 a 150,778 km/hora; 2° Furlan, 8m24s87; 3° Torregiani, 8m27s56; 4° Lázzaro, 8m28s36; 5° G. Ballario, 8m34s75; 6° Gurini, 8m35s13; 7° Odetto, 8m37s78; 8° Rado, 8m44s55; 9° Delgado, 8m49s80; 10° Bouvier, 2v.

Tercera Serie: 1° **Juan Carlos Scasso**, 8m27s99 a 148,609 Kms/hora; 2° Minervino, 8m28s77; 3° Nicolini, 8m29s95; 4° Mandrini, 8m34s06; 5° E. Ballario 8m35s39; 6° Bovone, 8m46s16; 7° Fabi, 8m48s76; 8° Giorgi, 9m32s55; 9° Gamino, 9m36s33; 10° Rossi, 4v.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	12	**Sergio Solmi**	**Crespi-Renault**	**24m24s17**	**30**
2°	2	Rafael Verna	Crespi-Renault	24m28s64	30
3°	44	Oscar Palmero	Crespi-Renault	24m37s67	30
4°	43	Rodolfo Torregiani	Crespi-Renault	24m38s17	30
5°	3	Luis Minervino	Crespi-Renault	24m40s55	30
6°	52	Gustavo Mandrini	Crespi-Renault	24m45s82	30
7°	10	Gustavo Ballario	Depac-Renault	24m46s86	30
8°	11	Oscar Pereyra	Crespi-Renault	24m48s49	30
9°	4	Daniel Neviani	Berta-Renault	24m49s45	30
10°	33	Osvaldo Imposti	Crespi-Renault	24,29s07	29

Luego se clasificaron: Juan Carlos Scasso (Crespi-Renault), 22v; Néstor Furlán (Depac-Renault) 22v; José Luis Odetto (Crespi-Renault) 22 v; Miguel Etchegaray (Berta-Renault) 21 v; NC: Luis Nicolini (Crespi-Renault) 17v; Ricardo Lázzaro (Crespi-Renault) 12v; y Néstor Gurini (Depac-Renault) 6v. NRP: Humberto Dana (Crespi-Renault).

Promedio del Ganador: 150,499 kms/hora.

El regreso de Miguel De Guidi o...

VOLVIO EL PADRE LA CRIATURA

La Fórmula Dos Codasur se mueve y lindo. el verano fue muy activo para los muchachos de los monoplazas grandes, especialmente para Miguel De Guidi, un pedazo de historia dentro de la categoría.





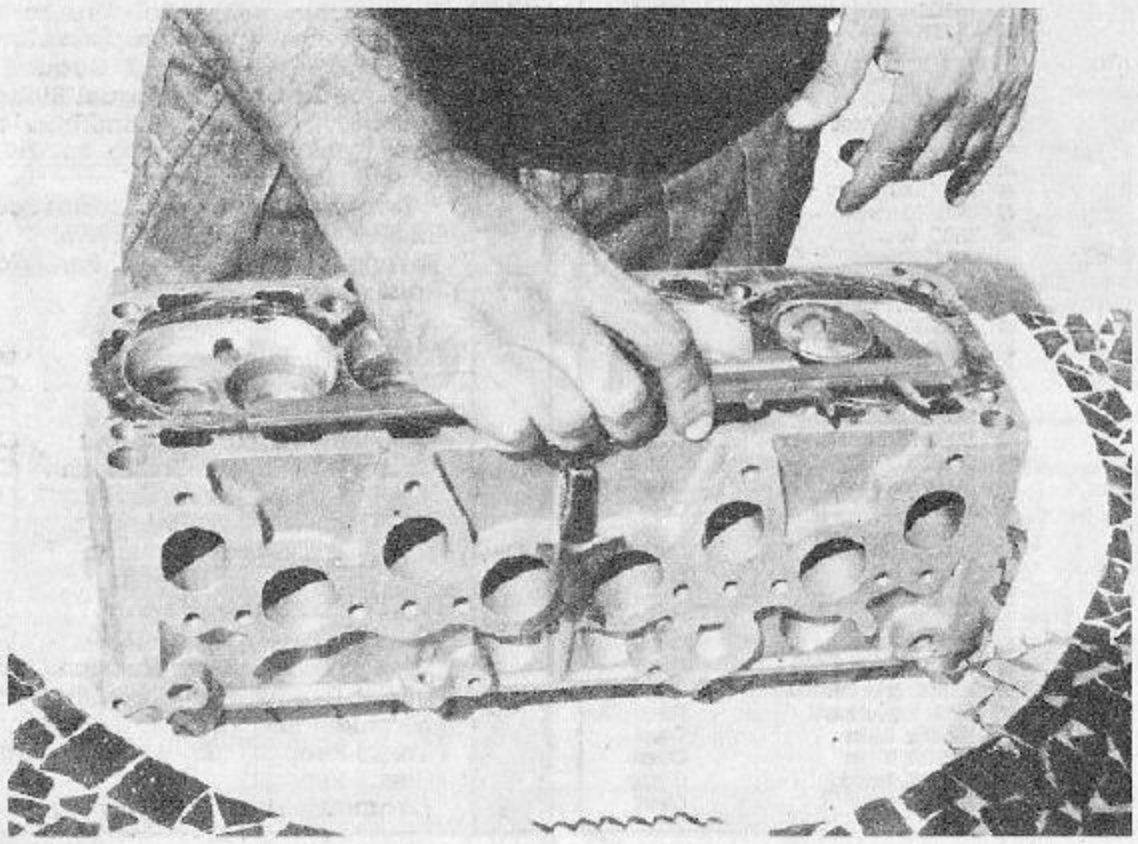
De Guidi y Maldonado. El motor Gacel para F.2 es el tema. La categoría trabaja "a mil"...

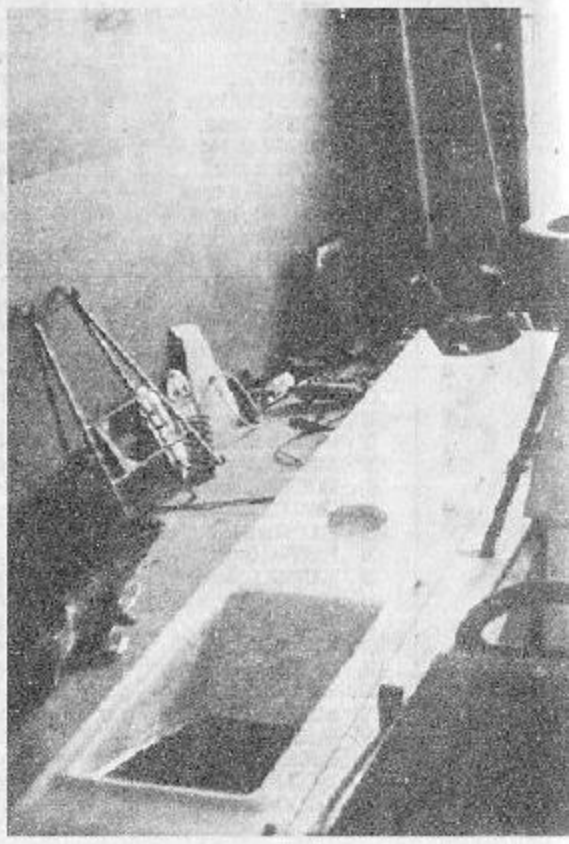
Los dedotes de Miguel usan el calibre sobre una válvula de admisión de una tapa Gacel. Un motor liviano, interesante: la respuesta de Volkswagen para la F.2. No obstante, el legendario 1500 seguirá activo y por mucho tiempo.

La Fórmula Dos está tremendamente activa. Es la categoría más exquisita, profesional, crea expectativas de todo tenor y tuvo un verano movedizo, inquieto, con discusiones reglamentarias, desarrollo de un nuevo motor –el Gacel–, el retorno de **Miguel De Guidi** (un clásico en el historial dela F.2) y un montón así de alto de horas-hombre en los talleres de ésas que estan haciendo grande a nuestro automovilismo deportivo.

Su regreso, algunos trabajos sobre el motor Gacel y la condición merecidísima de "Presi" dela troupé de "efedós", nos empujaron hasta el taller de Miguel amarrado junto al Camino de Cintura. Entusiasmado por su retorno, trabajando parcialmente en el proyecto Gacel y buscando centésimas en un chasis **Berta** transcurrieron los sofocantes dias de enero-febrero del "Grupo De Guidi".

Obviamente no esperábamos opiniones muy imparciales con respecto al motor Gacel, como innegable





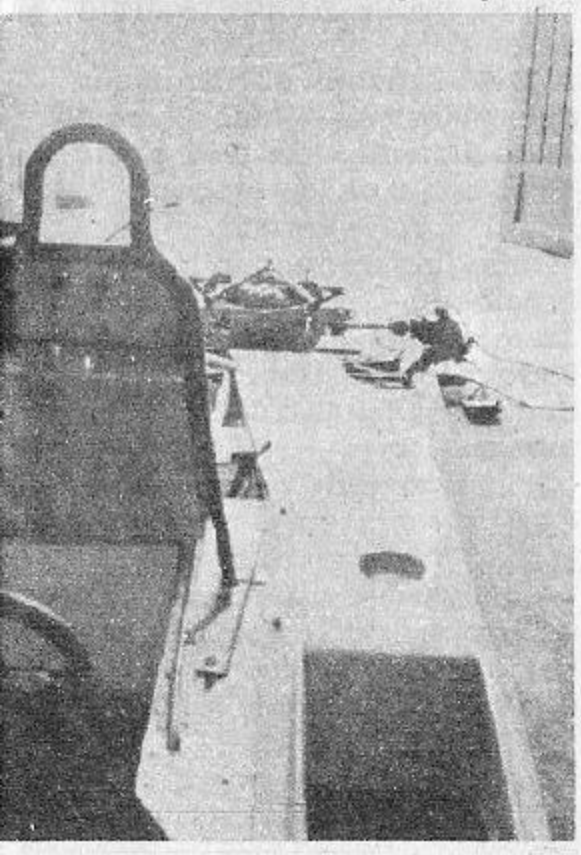
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

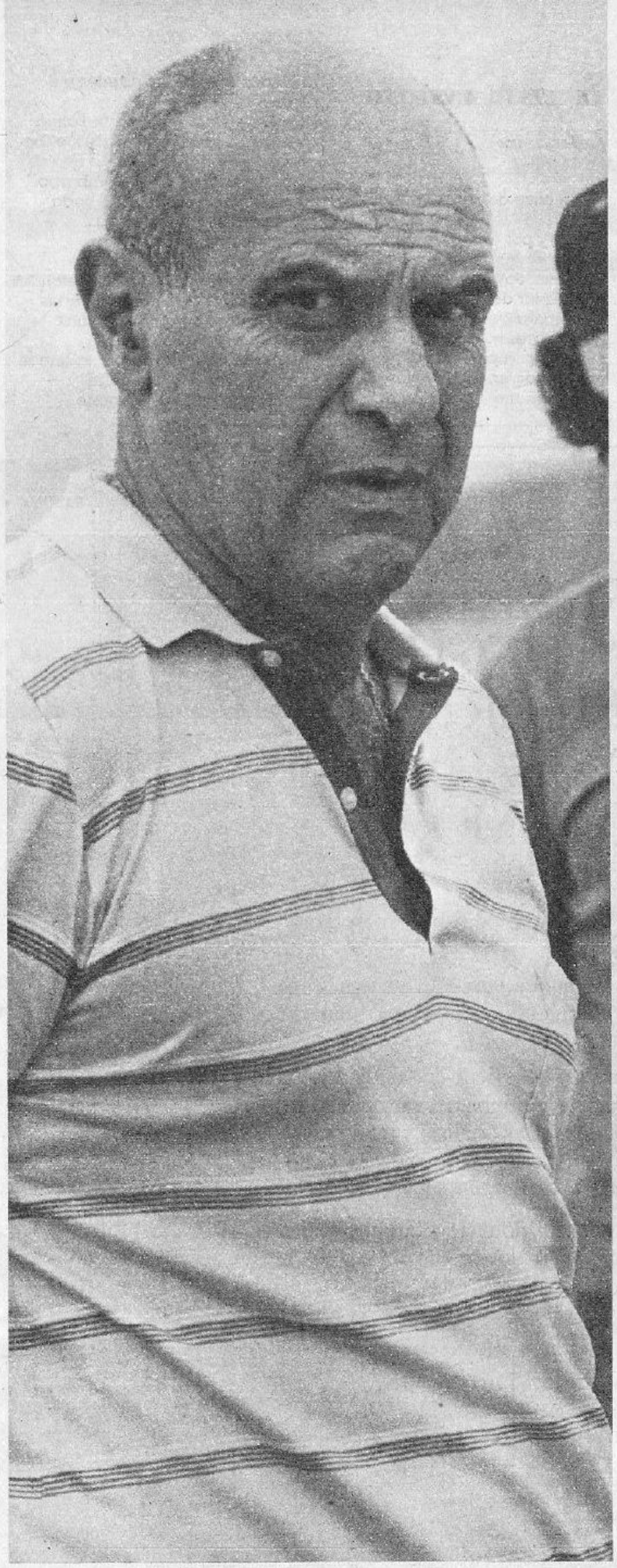
DE



Tanque de nafta central y otras mejoras que De Guidi introdujo en su chasis Berta.

De Guidi con CORSA. Cuando de técnica se trata, la conversación con Miguel es apasionante, interminable. Realmente, un apasionado por lo que hace.





reemplazante del **VW 1500**. Es que De Guidi fue el precursor de este último, el que convenció, en ese entonces, a Chrysler, de que el cuatro cilindros varillero que ellos fabricaban podría ser un motor exitoso en F.2. Con algunos pesos que la fábrica debía oblar, y trabajo, mucho trabajo del que De Guidi se responsabilizaba. Y así fue. Aparecieron los Campeonatos y Miguel fue el visionario que convirtió el aporte inicial de una fábrica, en un prestigio deportivo inesperado, contundente, solamente discutido varios años después por un motor más moderno como el **Renault**.

Por todo ello no esperábamos una opinión desprovista de sentimiento y de muchos años de alegrías y trabajos por parte de De Guidi. No podía ser de otra forma, cuando comparábamos el "viejo" 1500 con el "advenedizo" Gacel, la respuesta **Volkswagen** para F.2.

"**En igualdad de condiciones yo creo que costará igualar al 1500 con el Gacel. Ya sé, vos dirás que mi coranzoncito, y es cierto... Pero te voy a dar algún detalle técnico que para mí sigue siendo una gran ventaja para el 1500: te permite, por las dimensiones interiores, trabajar con mejores valores en la relación carrera/diámetro de los cilindros. Por ser un motor más viejo, es de mayores dimensiones y te da una mayor amplitud de medidas interiores, especialmente, como decía, en las relaciones carrera/diámetro del pistón, un factor predominante en cualquier motor de carreras, particularmente en estos de dos válvulas por cilindro; anotá bien ésa: de dos válvulas por cilindro, porque es un detalle fundamental para trabajar con el recorrido del pistón por cuestiones de llenado de los cilindros.**"

Y así siguió la conversación De Guidi, imparable cuando de técnica se trata. Mostrándonos un montón de trabajos, especialmente sobre los chasis Berta ("**Bien sabés que lo que más me gusta es meter mano en las suspensiones y bastidores...**") como una subestructura para la suspensión trasera que permite una salida del aire más limpia a los efectos de aprovechar mejor las bondades del efecto suelo. O la disposición central del tanque de combustible para centralizar más el peso de la nafta, todo ello sin influir en el diseño "berliano" original.

"**Sobre el Gacel, te conviene que lo veas a Maldonado. Por mérito propio es el encargado de llevar la mayor responsabilidad en el desarrollo de ese motor. Con inyección son motores de unos 210 HP, calculá unos 15 caballitos menos con carburadores; por lo que ves, no hay gran diferencia con los 1500 actuales. Eso sí, con el Gacel recién se empieza y con el 1500 caminamos un largo camino, muchacho...**

Y después seguimos con el tema reglamentario. La nueva reglamentación para la especialidad se está complicando un poco por los distintos intereses en pugna (técnico-deportivos), respetables por cierto, pero eso ya es harina de otro costal, otro tema, otra nota. El total Regreso del Veterano ya es un hecho, una alegría para los domingos de la Codasur.

Julio F. Pérez Balbi

CORREO



TECEISTA ANSIOSO

José Aníbal Pardo
Capital Federal

El motivo de la presente, además de felicitarlos por la revista y por todo lo que nos entregan semanalmente, es el siguiente: Soy un ferviente admirador del Turismo Carretera y debido a que por razones particulares no puedo ir a ninguna competencia de las que se disputan en los circuitos semipermanentes, tengo algunas dudas que espero ustedes me puedan disipar.

Por ejemplo: Rubén Di Palma hace un tiempo anunció que iba a correr en TC... hace de esto ya bastante tiempo y sin embargo, leyendo las crónicas de cada carrera veo que no es así. ¿Volverá a correr?

Otra de las cosas que me interesa saber es cuáles fueron las modificaciones reglamentarias introducidas para darle más posibilidades al Torino.

Además, la causa por la que se modificó el puntaje en las carreras de TC y si Ernesto Bessone (h) volverá a correr en Turismo Carretera con el Ford con que ganó en el Autódromo. Por último, la dirección de la Asociación Corredores Turismo Carretera y los días que se celebran las reuniones.

R: En relación a Rubén Luis Di Palma, estuvo preparando un auto para Turismo Carretera, pero ahora, al volver a competir asiduamente en el Club Argentino de Pilotos con Nissan 300 ZX y en Turismo Competición 2000 con un VW dejó –transitoriamente– la idea del T.C.

En cuanto a los Torino, en su reunión del 7 de enero pasado, la A.C.T.C. resolvió una serie de medidas para darle mayor competitividad. Por ejemplo, la cilindrada es de 3.000 cm³ y la relación de compresión de 9:1. Además podrán acortar el block para achicar la carrera del cigüeñal, se podrán achicar los conductos de admisión de la tapa de cilindros sin variar los originales de fábrica y también podrán achicarse los conductos del múltiple de admisión para empalmar sobre los conductos de la tapa de cilindros sin variar las formas originales de fabricación.

En cuanto al puntaje de las carreras de Turismo Carretera, se hizo la innovación para dar más posibilidades a los pilotos, que en algunos casos cumplían el recorrido íntegro de la competencia pero no tenían recompensa en el puntaje.

En cuanto a Ernesto Bessone y como él mismo lo señalara en varias oportunidades, es muy difícil que vuelva a competir en T.C. y si lo hiciera sería aisladamente, ya que centrará su actividad en el CAP y en el TC 2000. Además, el Falcon con que ganara en el Autódromo el 22 de diciembre de 1985, el día de su debut en la categoría, ahora lo corre Ernesto Fernandino. Por último la Asociación Corredores Turismo Carretera tiene su sede en Bogotá 166, de esta capital y su Comisión Directiva se reúne los días martes.

Hemos tomado nota de sus elogiosos conceptos y en cuanto a su pedido de que el T.C. tenga más espacio en nuestra revista, le decimos que no hay que olvidarse de las otras categorías, que también integran el panorama automovilístico nacional. No sólo de T.C. vive el hombre, amigo...

3

LA INTERPRETACION DE UN HECHO ES TAN IMPORTANTE COMO EL HECHO MISMO.

La noticia es una, pero las interpretaciones muchas.

La noticia nunca puede tener una sola interpretación, porque un mismo hecho genera diferentes reacciones.

El ciudadano libre tiene derecho no solo a recibir la noticia, sino también a enriquecer su perspectiva con diferentes análisis y evaluaciones, a través de los diarios, las revistas, la radio y la televisión. Eso es pluralidad.

Es dar todas las noticias y publicar todas las opiniones por todos los medios.

CEMCI: MAS DE 450 MEDIOS PRIVADOS, PARA QUE LA OPINION PUBLICA NO QUEDE PRIVADA DE MEDIOS

CEMCI

Comisión Empresaria de Medios de Comunicación Independientes
Carlos Pellegrini 445 - 3°A - (1009) Bs. As.

AAER ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS
ADIRA ASOCIACION DE DIARIOS DEL INTERIOR DE LA REPUBLICA ARGENTINA
AEDBA ASOCIACION DE EDITORES DE DIARIOS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
ARPA ASOCIACION DE RADIODIFUSORAS PRIVADAS ARGENTINAS
ATA ASOCIACION DE TELERADIODIFUSORAS ARGENTINAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Revisando Apuntes

● Más fotos ● Apostillas ● Conclusiones

TURISMO COMPETICION 2000, FORMULA RENAULT ARGENTINA Y FORMULA ENTRECOR NACIONAL EN BALCARCE, BS. AS. (23/2/86)

... Y TODO VOLVIO A EMPEZAR

El "taquillero" T.C. 2000, la pujante y renovada F.R.A. y la por ahora opaca F.E.N. volvieron a la acción abriendo las "hostilidades" del '86 en una reunión que dejó un saldo general francamente positivo. Y muchos elementos para seguir analizando, novedades para continuar comentando y fotos para disfrutar. Retomemos sobre "La Barrosa" entonces.

Por: Nestor Carbia y Carlos Neira
Fotos Enrique Bianco y C.R.N.

El espectacular Traverso quiere escaparse hasta de la foto en los primeros tramos, con su flamante Renault Fuego. Tratan de seguirlo Pisandelli, Daray, Del Campo, Serafini, Oltra y Bessone. El T.C. 2000 empezaba a "clausurar la apertura" del año, en la carrera "de fondo" de la jornada inaugural del automovilismo nacional '86.

EL TC 2000 BAJO LA LUPA

Esta carrera de Balcarce dejó mucha tela para cortar y varios puntos para analizar, que vamos a tratar de ir desgranando en este análisis una semana después. Prácticamente el inicio de la carrera marcó las diferencias entre los distintos grupos, que a partir de la tercera o cuarta vuelta iban a pelear entre ellos pero en pelotones diferentes. Como ya indicamos en la nota de la semana anterior, el grupo de punta lo integraron, hasta que algunos fueron desapareciendo, **Di Palma, Traverso, Zuain, Pisandelli, Daray y Gerardo del Campo**. En el segundo pelotón se ubicaron **Serafini, Oltra y Bessone**. Mientras que en el tercero viajaban muy juntos **Banfi, Del Río, Gayraud, Crocco y Torriani**, peleando cada metro de pista como si todos estuvieran buscando una ubicación en el podio.

Esto demostró que el nivel conductivo de la categoría ha evolucionado sensiblemente.

Prácticamente no hubo errores en la conducción y salvo algunos pequeños roces como el de Banfi con Del Río, tampoco hubo incidentes; se respetaron todos, y mucho. Es válido también significar que un circuito como el "Juan Manuel Fangio", con largas rectas, permite la ubicación de cada vehículo y no es propenso a los roces como puede darse en los trazados pequeños como Las Parejas, Gral. Roca o Marcos Juárez, donde los lugares de "sorpasso" no son tantos y entonces, a veces existen excesos provocados por el tratar de aprovechar lo mejor posible cada oportunidad. Hecho este balance general, vamos a desmenuzar las luchas "intestinas" en cada grupo. Zuain y Traverso desaparecieron rápidamente del primero, no sin antes demostrar que estaban en condiciones de darle lucha a Luis y al resto.

Pisandelli y Daray tomaron la posta de éstos y lo jaquearon al líder en todo momento, sin llegar a superarlo pero haciendo derroche de talento conductivo. Gerardo, apenas dos segundos atrás del trío de punta, trabajaba como para el podio con una tarea sobria y medida, tal como es su costumbre, y presto a estar "allí" en cualquier momento.

En el segundo grupo desapareció prematuramente Serafini –creemos que tenía el auto más rápido del fin de semana– y quedaron Oltra y Bessone para definir entre ellos. Cuando **"Tito"** se puso a tiro con la coupé **Sierra** "by Herceg", comenzó a padecer el problema del embrague y allí **Silvio** hizo valer el equilibrio que había logrado en la coupé **Fuego**, su "hermanamiento" con el auto, y dominó con solidez, al ex bicampeón del CAP.

Jorge Omar Del Río, ex tricampeón del T.C. 2000, que retornó a la categoría con la coupé Sierra atendida por **Pianetto** y con mecánica de **Akel**, se las arregló, pese a un motor famélico, para dominar este tercer grupo sobre la base de su talento y experiencia, merced a una puesta a punto del chasis que no pudo ser aprovechada del todo por la carencia de una planta impulsora acorde del T.C. grande y que debe hacer su

FICHA GENERAL

Fecha: 23/2/86.
Organizador: Auto Club Balcarce.
Lugar: Balcarce, Pcia. de Bs. As.
Autoridades: Director de la prueba: Hugo Fioriti. **Adjunto:** Carlos Bianchini.
Colegio de Comisarios Deportivos: Egidio Frangella y **Raúl D'Amico** (por CDA). **Fabio Canelo** (Por Regional 3).
Comisarios Técnicos: Juan Carlos Márs ico (FRA), Alberto Rosso (Entrecor), Dardo Filipone (T.C. 2000).
Ubicación del escenario: Autódromo Juan Manuel Fangio en la sierra "La Barrosa", vecina a la ciudad.
Condiciones climáticas: 32°C de temperatura, viento calmo, cielo despejado.
Participantes: FRA, 46 en clasificación, 30 en la final. Entrecor, 12 en clasificación y 12 en la carrera. T.C. 2000, 19 en clasificación y 18 en carrera.
Público: 15.000 personas.
Televisión: por ATC para todo el país.
Organización: Pobre.
Servicio de Prensa: Deficiente.
Accesos: Sólo 2. Insuficientes. Muy pocados y con parte final de tierra.
Infraestructura del circuito: Elemental.
Estado del circuito: Regular.
Espectáculo: Muy bueno en F.R.A. y T.C. 2000. Discreto en Entrecor.



FORMULA RENAULT ARGENTINA
a HUGO MAZZINI

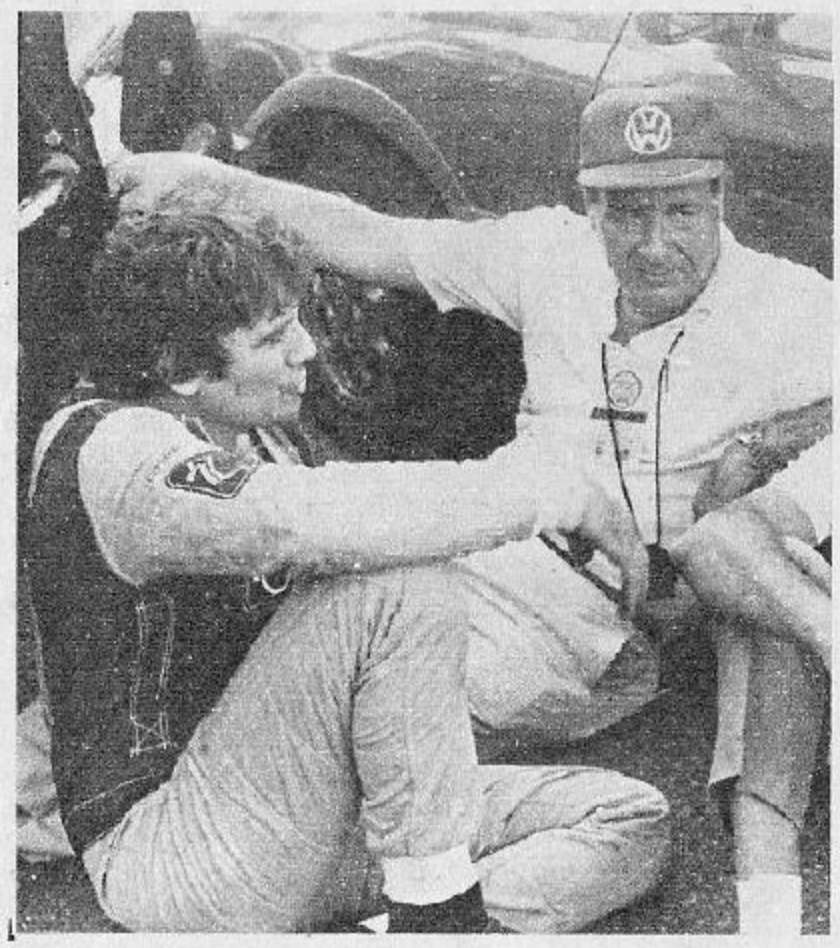
Porque, aunque hoy todavía es muy joven, hace años que venía luchando denodadamente por alcanzar lo que al fin se le dio el domingo 23 con todos los honores: el



triunfo. Contra la adversidad, con escasez de recursos, con sacrificios, sobreponiéndose a rachas muy adversas y a sus propias depresiones, Hugo, para alegría de todos, salió de perdedor. Y se hizo justicia.

FORMULA ENTRECOR NACIONAL
a LUIS MINERVINO

Por su brillante debut en la categoría. Haciendo gala de singular adaptación a su nuevo medio, superó inconvenientes mecánicos en







1) Di Palma S.t. con Luis Strianese, presidente de la Comisión de Concesionarios Volkswagen Argentina, apoyado éste en una coupé Sierra... Calma charla en un alto de las prácticas. 2) "Tito" Bessone tratando de dar caza con su nuevo Ford, al Renault que días antes le vendiera a Silvio Oltra. No pudo... 3) Osvaldo Massei en tranquila acción para ganar cómodo en la por ahora "sobredimensionada" Entrecor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

clasificacion para, largando desde el fondo, avanzar rotundamente desde el principio. Asi, en carrera pronto se encaramo entre los puestos de mayor expectativa y el lugar



de escolta al epilogo no sorprendió. Una buena forma de rehabilitación para "Patita" que –grave agresión a Etchegaray y magros resultados mediante– tan triste culminara el año pasado, cuando tantas esperanzas supiera abrigar. Ahora, brindemos por la vuelta...

TURISMO COMPETICION 2000 a RUBEN LUIS DI PALMA



Porque volvió a la victoria luego de casi 2 años y medio. Porque hizo un auto nuevo en tiempo récord, lo puso en pista recién el sábado y lo llevó a la victoria en forma impecable el domingo. Porque tuvo confianza en toda la gente que integra su "prácticamente nuevo" equipo y no sólo reverdeció laureles sino que demostro que todo su talento, su sapiencia y su picardía para usar el auto en la pista, se mantienen intactos después de 23 temporadas ininterrumpidas. Por todo ello nadie mejor que el "ídolo" para quedarse con esta copa.

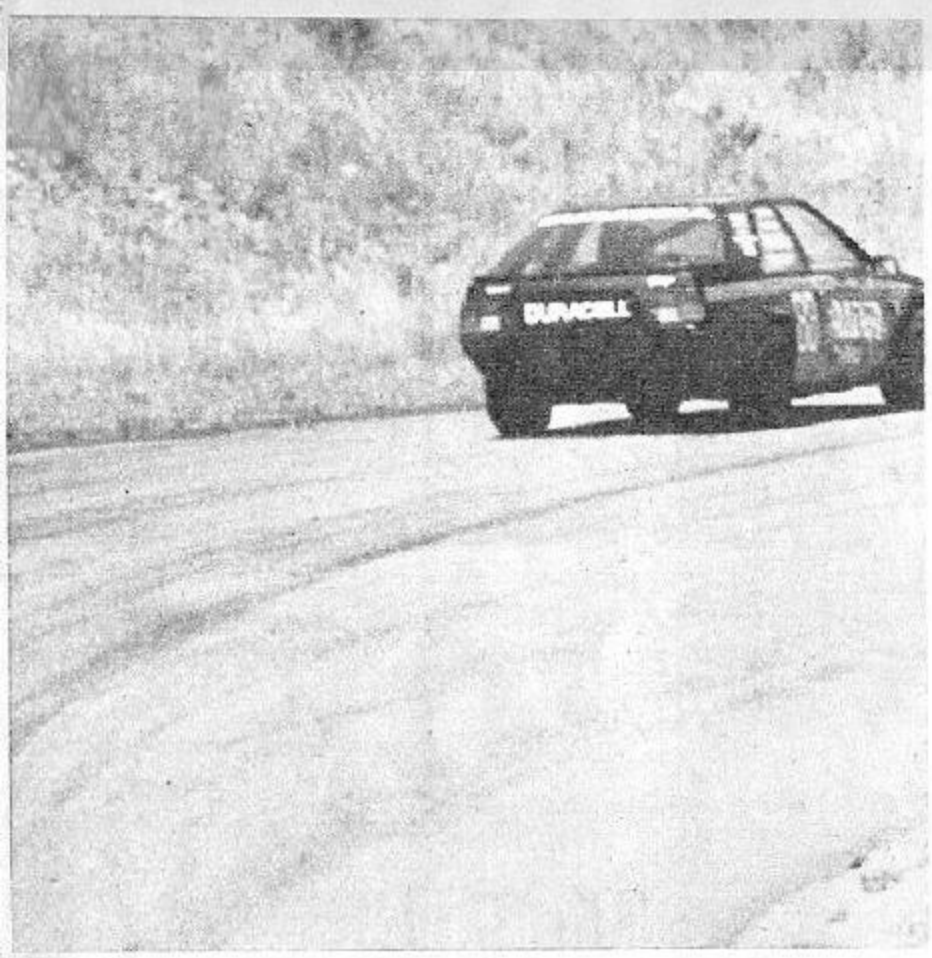
¡QUE DEBUTANTES!

Que hayan sido detectados por nosotros, en este mundo de caras y nombres de la FRA, hubo cinco debutantes en la Fórmula Renault Argentina, dos de los que sobresalieron por méritos demostrados ante el público de La Barrosa.

Uno fue **Alejandro Pagani** (25 años, de Casilda) que si bien había corrido en el autódromo en diciembre pasado, hizo aquí su primera experiencia con puntos para el torneo nacional. Pagani pasó por el Karting Mayor Santafesino y la Fórmula 4 ídem, para desembocar en la Limitada Santafesina, de donde pega el salto a la FRA con el 2° auto que corriera Palmero en 1985, con motor de los hermanos Tito y Raúl Benedetti. El otro es el entrerriano de Nogoyá, **Oscar Martínez**, quien por tamaño y edad (20 años) se ganó el apodo de "el Gurí" y el afecto de gran parte de la afición que sigue a la F-6 Entrerriana, de la cual fue subcampeón el año pasado. Martínez compró otro auto de Palmero, el primero usado por el rosarino durante el año pasado, cuyo motor es atendido en Villa Constitución por el "Colorado" Ramini. El Gurí, que viene de una categoría pistera pero de tierra, se mostró maravillado con su F.R.: "**Qué lindo. Cómo dobla, cómo frena...**". Hizo el 9° puesto en clasificación y venía bien en la final hasta su abandono.

Los otros tres fueron **Walter Paulizzi** (campeón de F.R. Región Pampeana) quien es de Quetrequén y tuvo aceptable desempeño; **Miguel Angel Alisi** (bueno lo suyo, fue 12°) y **Gustavo Fontana** (de Pilar) que arribó 20°.

4) Ahora de frente, la Fuego de Citra doblegando a Serafini en los primeros tramos, seguidos por Bessone y, más allá, Gayraud.
5) "Tito" apoyado en la XR4 del reaparecido Del Río, que sonríe con él





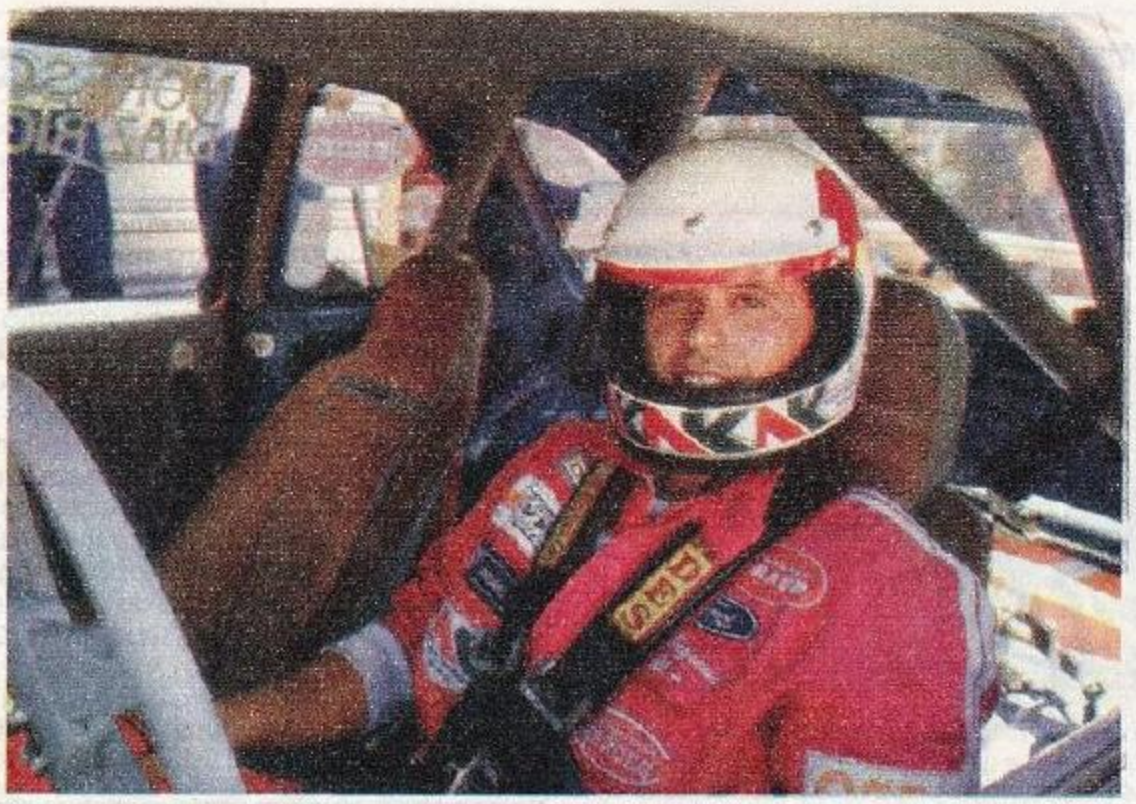
4

5

PRUEBAS LIBRES DOMINICALES T.C. 2000

(Tiempos del equipo "Ruedas" de Radio Excelsior)

1) Jorge Serafini, 1m 52s 28/100; 2°) Rubén Luis Di Palma, 1.52.36; 3°) Silvio Oltra, 1.52.72; 4°) Alberto Pisandelli, 1.52.84; 5°) **Ernesto Bessone**, 1.53.0; 6°) Juan María Traverso 1.53.56; 7°) **Gerardo del Campo**, 1.54.02; 8°) Rodolfo Zuain, 1.54.16; 9°) Jorge Omar del Río, 1.54.55; 10°) Mario Gayraud, 1.54.71; 11°) Enrique Torriani, 1.56.38; 12°) Eduardo García Gómez, 1.56.65; 13°) Carlos Crocco, 1.57.67; 14°) **Angel Banfi**, 1.57.91; 15°) Héctor Flores, 1.58.77, 16°) Carlos Perini, 2.03.46; 17°) Rolando Uriarte, 2.06.43; 18°) Rubén Daray, 2.41.73. No Giró: Raúl Cabral.







experiencia, mientras que **Torriani** y Crocco, aun con los autos viejos, se mostraron algo más competitivos que en la temporada pasada y esperan ansiosamente los autos nuevos. **Héctor Flores** continúa en el mismo nivel que el año anterior, con un auto sin grandes aspiraciones pero de un rendimiento muy parejo; el mismo concepto es válido para **Rolando Uriarte** con la coupé **Taunus** que hacen con **Alberto Crespo** padre e hijo, mientras que no desentono el debutante **Carlos Perini**, acompañante de Carlos Saiz en T.C. tres litros, con la Taunus ex Gerardo Del Campo. Lo de **Eduardo García Gómez** quiza merezca un pá-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Arriba, Gayraud en coqueto cockpit con volante "de lujo" y butaca para acompañante (¿el Sierra al T.C. grande ?). Eso sí: después, la sonrisa se le borró... Abajo, siete autos en la Entrecor, más del 50% del parque presentado por la categoría en su estreno nacional... Cumini aguanta a Minervino y Di Palma. Acá, Eichegaray, Bovone, Mazzini y Mandrini brindan, como siempre pero ahora con ponones laterales, un espectáculo de lo mejor que, hoy por hoy, puede ofrecer el automovilismo nacional. Grande la F.R.A., ¿eh?

rrafo aparte. Hay que darle el crédito prudente y necesario como para que se adapte a la nueva categoría y a un auto que poco tiene que ver con el R.18 de la clase 3, pero "prima facie", estar con esa coupé Fuego que el año pasado peleaba la punta con Mustafá al comando, a más de cuatro segundos de los tiempos de punta, quizá sea demasiada diferencia.

Vamos a esperar su evolución, pero de lo que no nos cabe ninguna duda es que la categoría ha perdido un auto de punta. Algo más sobre lo mismo pero en otro aspecto:

En el primer entrenamiento del viernes el campeón '85 de la clase 3 cometió un error casi inexplicable. Circulaba por el centro de la pista a una marcha regular por la recta de boxes; detrás de él, y a fondo —él calcula que a unos 190 km/h—, **Alfredo Pisandelli** intentó pasarlo por el lado derecho de la Fuego; imprevistamente, al llegar a unos 50 metros de la entrada de boxes, García Gómez decide entrar a los mismos y dobla para ese lado casi en un ángulo de 120 grados, justo en el momento en que "Pisa" llegaba a su línea... Los reflejos del neuquino funcionaron a pleno, las neuronas se conjugaron de manera exacta y le alcanzó para abrir su línea, evitar el toque y no enfrentar el guardrail de la punta de boxes.

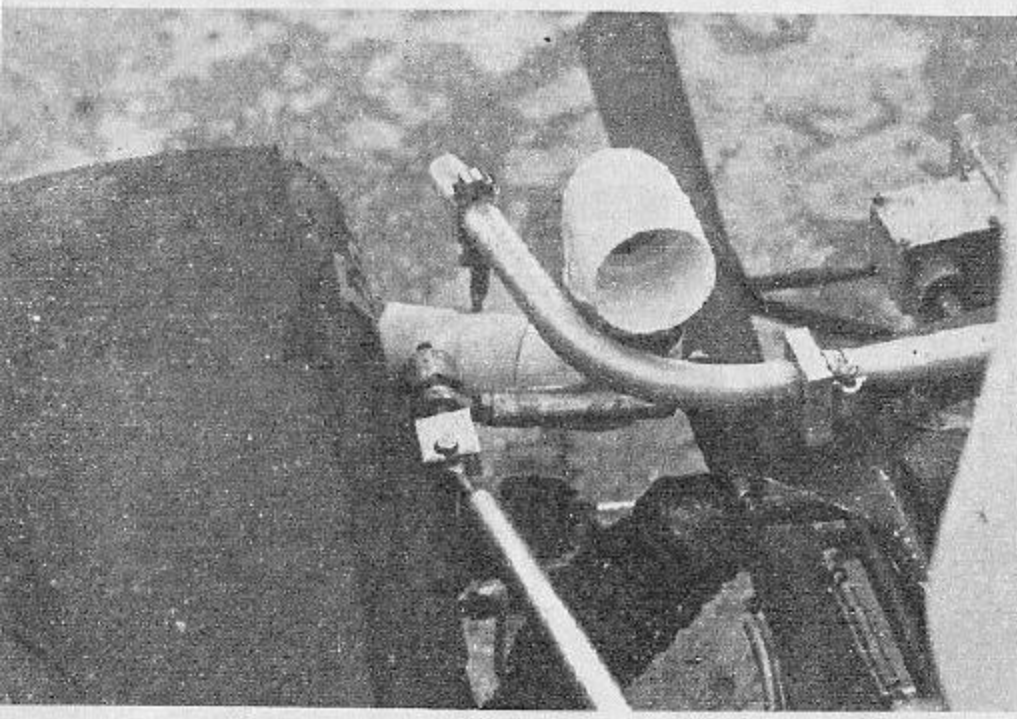
Creemos que G. Gómez ni se dio cuenta hasta después del hecho. Si se hubieran tocado en esas condiciones, hubiera sido una verdadera tragedia ya que, seguramente, por lo menos la Sierra de Pisandelli habría entrado a la calle o a los parapetos de boxes dando vueltas y quizá arrastrando en su camino a la gente que trabajaba en los primeros boxes y en el guardrail que separa la pista de la calle. Realmente peligroso y, en este caso, por negligencia, ya que seguramente, el de la Fuego o no miró el retrovisor o, si lo hizo, no calculó la diferencia de velocidad entre ambos autos. El agravante de esto es que, luego, repitió la maniobra en la otra tanda, pero allí Jorge Omar del Río venía unos 200 metros atrás y no hubo riesgos.

Finalmente, no podemos terminar este análisis sin dedicar un párrafo al equipo de **Herceg**. Observando los rostros de los pilotos después de la carrera, teníamos la radiografía del funcionamiento del team. Serios, circunspectos, meditabundos, con respuestas de compromiso y a veces sin saber qué decir.

Realmente, tanto el 4° puesto de "Tito" Bessone como el 6° de Gayraud llegaron por decantación y ninguna de las dos Sierra se mostró ni veloz, ni



6

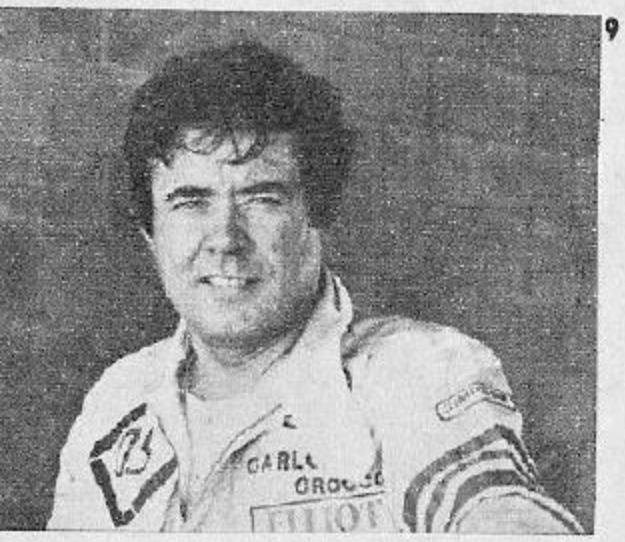


8



7

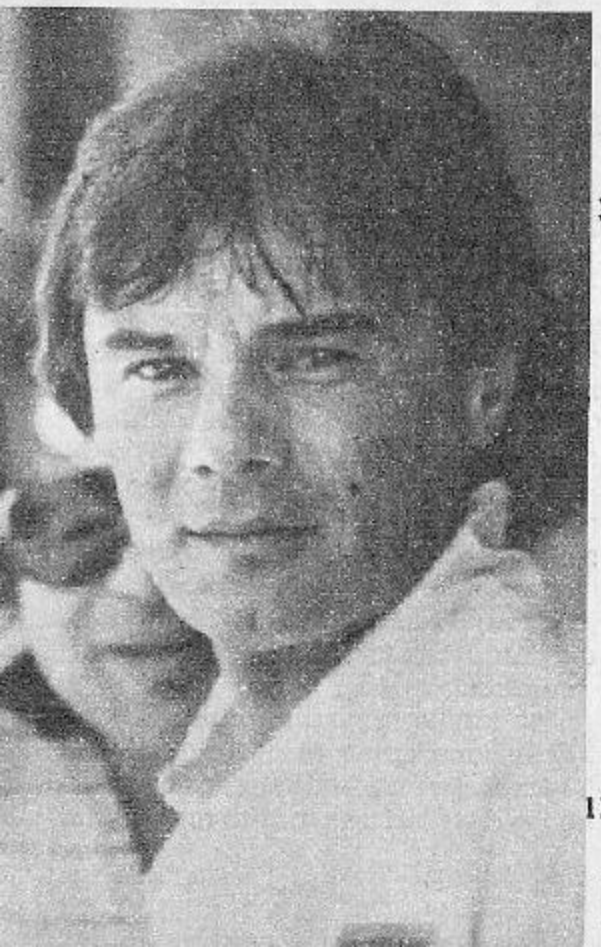
6) El "Flaco" Daray posa para Bianquito sobre la trompa desnuda de su Sierra, en los prolegómenos. 7) José Miguel Herceg debió trabajar sin descanso para Balcarce: los frutos fueron magros. 8) Solución "gasista" en el F.R.A. de "Tito" Della Santina: tubos de plástico para refrigerar frenos traseros. 9) "Charlie" Crocco trabajando en boxes. Usó el auto viejo pero algo mejoró. El VW 1500 nuevo es la gran esperanza. 10) Suriani, Homer y el "presi" Cumini, puntales de la Entrecor, "debutante" nacional. 11) Ricardo Grinóvero, retornado de la F-2 a la F.E., autor de la pole y dominador en carrera hasta que...



9



10



11

dócil durante todo el fin de semana.

Creemos que no es positivo que no se hayan probado los autos en todo el verano –sobre todo el del ex campeón, que estaba listo, ya que el de Bessone fue terminado recien el viernes–, y el "polaco" –como es su costumbre– llegó el sábado a Balcarce y con la coupe de "Tito" sin haber rodado.

Teniendo en cuenta esta alternativa, el resultado no es tan magro, sobre todo para Bessone, pero sin duda, si no existiese un cambio de politica en cuanto a la forma de encarar el año, y con la profesionalidad que alcanzo la categoría, el panorama no se presenta claro para este equipo.

Y para sustentar la teoria, vale recordar el "Coronación" del año pasado, donde Gayraud debia asegurar su número 2 para esta temporada, y ni en carrera ni en clasificación llegó a estar más adelante del sexto puesto cuando estaban todos en la pista, y uno de sus rivales en esa lucha fue el propio campeón Daray. Hoy Mario llega 6° al final de la carrera, luego del tamiz, habiendo quedado 5° en clasificación a más de medio segundo de la "pole" de Daray, y 10° en las pruebas libres de la mañana, mientras que el hombre del equipo de Akel no sólo logró la mejor posicion de partida sino que llegó a pelearse la punta en carrera y estuvo todo el fin de semana entre los tres primeros en los entrenamientos y clasificación, salvo en "tanques llenos" donde sólo giró para asentar las pastillas de freno. Nosotros creemos que esas diferencias de evolución quizás estén centradas en los diferentes enfoques de Herceg y sus rivales, ya que, como es habitual, el "polaco" prefiere la tarea "a full" en el taller y prácticamente desecha la pista; la mayoría, en cambio, concilia una alternativa con la otra. Con esto no queremos desconocer los méritos de Herceg; porque las estadisticas con respecto a sus logros son más que elocuentes; pero, sin duda, creemos que ha llegado, quizá, el momento de variar la tónica para que esas estadísticas se sigan alimentando positivamente.

F.R.A. seando...

SOLMI INDEPENDIENTE. Sergio Solmi se presentó con su nuevo equipo propio, encabezado por los hermanos Ricardo y "Quico" Armellini fabricantes del difundido chasis de karting Sabekart –campeón argentino de 125 cm3 con caja manejado por el hijo de Ricardo, Ulises Armellini, quien también estaba en Balcarce colaborando–. El nuevo Tulia 23 sigue equiparándose con motores de Reybet. En el auto, en "espacio disponible para publicidad" Sergio puso las siglas S.O.S. a la espera de que aparezca un barco que lo salve del naufragio. O un sponsor más para redondear...

PREMIO PARA ZANZOTTI. Habria que darle algún premio especial al bueno de Daniel Zanzotti, quien apareció con su Crespi Drawback Spl por la serranía, sin otra compañía que sus magros y limitados conocimientos de marketing. Zanzotti hizo de su propio mecánico, señalero cronometrista, trabajando como un beduino para largar el domingo. Entró como suplente y aunque con dos vueltas menos, se clasificó 21°. Un aplauso para el deportista.

BOUVIER SE QUEJA. "Antes, cuando había puntos para los seis primeros, salía séptimo; ahora que hay para los diez, salgo 11°. Me quedé corto: tendría que haber puesto para los doce ...", así bromeaba el presidente, como siempre prendido, pero lejos ya de aquellas performances que lo hicieran ganador en 1970. Altri tempi...

LA CASA DE CRESPI. Bueno, en realidad, la nueva fabrica que Tulio está levantando en las afueras de Balcarce, con la intención de instalarse en la hermosa ciudad de la serrania bonaerense. Enfrente, una simpática casita ya tiene dueño: la de Sandro "Faldón" Crespi, quien se trasladará a Balcarce con su papá.

LOS PONTONES. Evidentemente quedan más lindos y sirven, ademas, para la seguridad, como quedó demostrado en algunos incidentes. Pero los pontones disminuyeron en algo la performance de las maquinas, aunque en medida casi despreciable. Lo que si, sobre ellos se leen mucho mejor las publicidades, entre las que cada vez hay mas provenientes de firmas lideres o del primer nivel. Eso si que sirve.

COMPITIENDO. Se presentó en el autodromo una nueva entrega de "Compitiendo" publicacion editada, "escribida", publicitada y distribuida por José Luis, enteramente dedicada a la Fórmula Renault Argentina. Sus caracteristicas han sido muy mejoradas con respecto a anteriores tiradas, lo que le valio al guaranitico escriba los plácemes del "tout fra".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Campeones

JUEVES 22.00
Y DOMINGOS 21.00

conducción:
Carlos Alberto Legnani

Campeones

inexorablemente
sigue creciendo.

canal

LS 86 TV canal 2 · La Plata · Argentina



Rubén Luis Di Palma

VW 1500 T.C. 2000

Campeonato Argentino 1986 de Turismo Competición 2000

Foto: Enrique Bianco

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



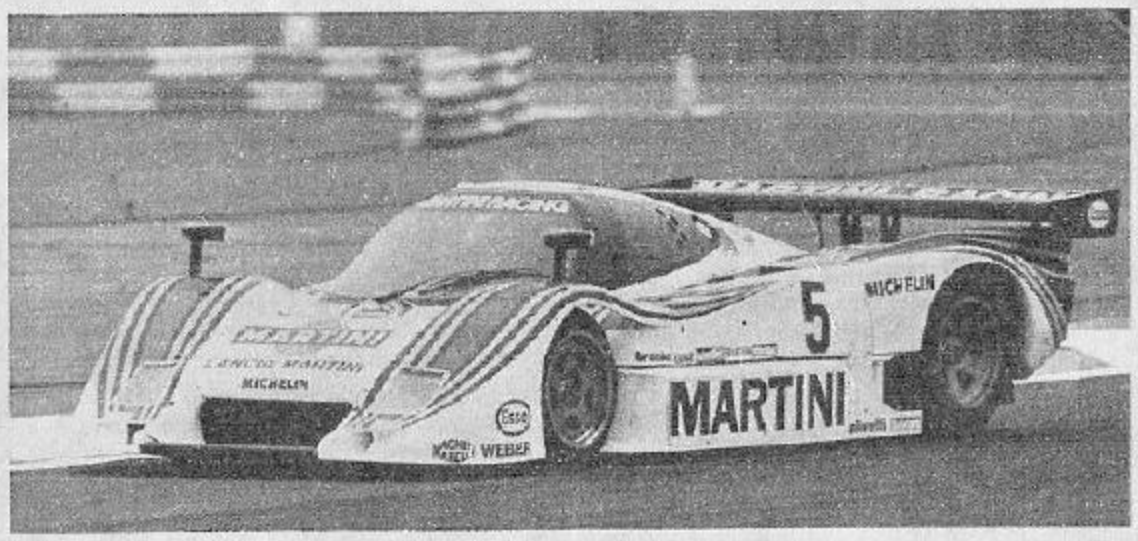
COLECCION CORSA

PATRESE ESTA COMODO - Por supuesto que en el equino **Brabham**, donde recaló esta temporada tras su opaco paso por Alfa Romeo, pero también con la novedosa posición de manejo que debió adoptar para conducir el revolucionario modelo BT 55. Tras unas cuantas vueltas efectuadas en las pruebas de Paul Ricard, Estoril y recientemente Jacarepaguá, el piloto italiano llegó a la conclusión de que **"la nueva posición de conducir no me ha causado hasta el momento ningún problema; por el contrario, me siento mucho más cómodo que cuando manejo el viejo modelo BT 54. Incluso la diferencia se nota bastante cuando, tras girar con el BT 55 por algún motivo, debo pasar al modelo anterior. Quizás el único inconveniente puede existir con los músculos del cuello, ya que trabajan de distinta manera, pero espero superarlo con una intensa y adecuada preparación física".**

PROST [illegible] UN POCO PREOCUPA[illegible] - Las pruebas de pretemporada efectuadas por el equino McLaren tienen un poco preocupado a **Alain Prost**, ya que los resultados no son todo lo buenos que se esperaba. Ya en ocasión de la visita del francés a nuestro país nos había dejado una serie de opiniones al respecto, que recientemente reforzó en Brasil, tras la segunda tanda de ensayos que varios equipos de Fórmula Uno efectuaron en el Autódromo de Jacarepaguá. Allí, el campeón mundial reiteró que **"este año seguimos, como a fin del anterior, padeciendo con la falta de algo de potencia en los motores. Ahora tenemos uno nuevo pero los inconvenientes se mantienen, y así por el momento no disponemos de uno especialmente para clasificar, lo que justifica las diferencias entre los coches más veloces y nosotros, como ocurrió en Estoril y Brasil, donde los más rápidos nos sacaron cuatro segundos".**

WARWICK ENCONTRO TRABAJO - Ya agotadas casi totalmente sus posibilidades de continuar en la Fórmula Uno (aunque existen pequeñas esperanzas), **Derek Warwick** tuvo sin embargo días atrás el consuelo de poder encontrar trabajo en otro Campeonato Mundial, aunque en este caso es el de Marcas. A este certamen se incorporará el inglés como integrante oficial del prometedor equipo Jaguar, que durante toda la edición del torneo pondrá en pista el modelo XJR 6, que tan buena impresión ha causado en sus últimas presentaciones. Warwick aseguró su intervención en todas las carreras del campeonato, quedando la duda ahora sobre el nombre del piloto que compartirá con el inglés la conducción del auto. Un lugar que ante la imposibilidad de que Martin Brundle, el primer candidato, obtenga la autorización de Ken Tyrrell, puede tener como dueño a otro ex Fórmula Uno, como el irlandés Derek Daly, quien tras tres temporadas de participación en Estados Unidos ha decidido continuar su carrera en el continente europeo.

ALLIOT ESPERA UN TERCER LIGIERI - Y aunque para muchos pueda parecer una espera inútil, quizá no lo sea tanto, ya que Guy Ligier recientemente deslizó la posibilidad de presentar en el Gran Premio de Francia un tercer auto, que sería confiado a **Phillips Alliot**. Por el momentos y para no perderle la mano, el francés oficia



Un Lancia en plena carrera. Una escena que este año no se verá con la frecuencia de anteriores, ya que la empresa italiana limitó bastante su actividad en dicha categoría.

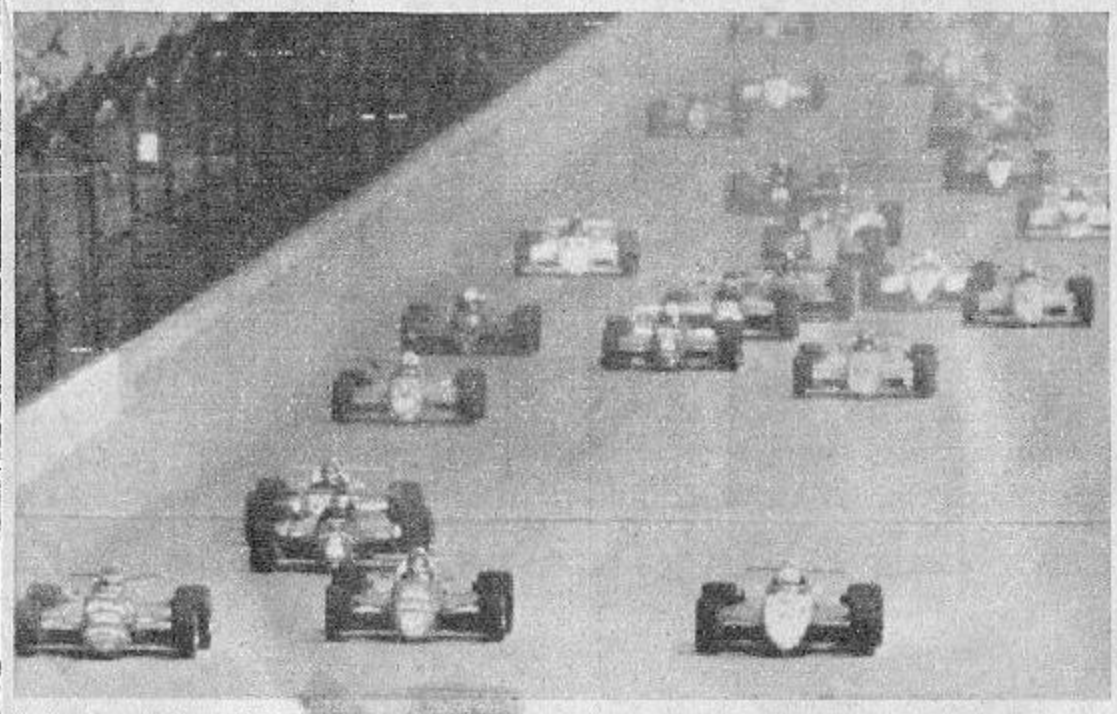
de tester de los autos de Guy, al tiempo que trata de definir su futuro en la Fórmula 3000. Un futuro que aparece con distintas opciones, ya que Alliot se encuentra en negociaciones, por un lado, para conducir el tercer March del equipo Oreca, que ya tiene asegurados los servicios de sus compatriotas Michel Ferté y Pierre Henri Raphanel, y por otro, con John McDonald para tripular el RAM con el cual esta escudería ingresara en 1986 a la categoría.

UN DEBUT EN EL MUNDIAL DE MARCAS - Será el que se produzca con el ingreso del **Spice-Lamborghini**, un vehículo que, como muchos podrán haber deducido consiste en un chasis Spice, construido por el piloto inglés **Gordon Spice**, dotado de un motor Lamborghini, la empresa italiana que tras un largo tiempo retorna al gran nivel de competencia internacional. Y ya que mencionamos la planta motriz, digamos que la misma tiene una cilindrada de 5.900 cc y una potencia máxima estimada en los 700 HP. En cuanto a la integración del equipo, que fue presentado días atrás en Londres, también será angloitaliana, ya que sus pilotos serán **Tiff Needell y Mauro Baldi**, quienes tendrán a su cargo la conducción del auto que, según lo anunciado, estará presente en todas las competencias del Campeonato Mundial de Marcas.

EL TURISMO PUEDE SER MUNDIAL - Y el primer paso está anunciado para este año con la disputa de un Torneo Challenger, que comprendería siete carreras, a realizarse en circuitos de cuatro continentes. Dichos escenarios serían los de Spa-Francorchamps, y Nurburgring, por Europa, Macao y Fuji o Suzuka, por Asia; Kyalami, por Africa, y Bathurst (Australia) y Manfeild o Puketone (Nueva Zelandia), por Oceanía. Esta iniciativa está firmemente apoyada por las fábricas, especialmente Ford, General Motors y Mercedes, y de tener el éxito esperado, sería la plataforma de lanzamiento para la institución a partir de la temporada 1987 del Campeonato Mundial de Turismo, certamen que

INDY CARS

LOS PILOTOS QUIEREN MAS PREMIOS



Instantes posteriores a la largada de Indy 1985. Este año, un grupo de pilotos encabezado por Mario Andretti, ha exigido una sustancial mejora en los premios, que, en caso de no ser satisfecha, podría derivar en un boicot a la tradicional competencia.

*Como suele decirse muchas veces, no todo lo que reluce es oro. O para aplicarlo al tema de la presente nota, no todos los dólares repartidos conforman a los pilotos. ¿Y dónde ocurre esto?, se preguntarán asombrados muchos. Ni más ni menos que en Estados Unidos y, para ser más precisos, en las **500 Millas de Indianápolis**, cuyos tentadores premios para muchos parecen no responder a las expectativas de los principales pilotos en lo que se refiere a la próxima edición.*

*Líder de este movimiento en procura de nuevas y mayores remuneraciones es el mismísimo **Mario Andretti**, quien no ha vacilado en concretar oficialmente su pedido ante los responsables de la organización de las 500 Indy. Y los porcentajes de mejoras en cuanto a los premios resultan bastante "salados" y comprenden casi un ciento por ciento, ya que, según lo manifestado por Andretti, el petitorio contempla un aumento a nada menos que **¡un millón de dólares!** en la remuneración destinada exclusivamente al ganador. Como dato válido para la comparación, es preciso señalar que el año pasado, Danny Sullivan se llevó, por ser el vencedor, un cheque por "nada mas" que 507.662 dólares...*

*Quizás a algunos pueda parecer exagerado este reclamo. Sin embargo, Andretti y compañía sostienen argumentos que son para tener en cuenta, ya que, como el ex campeon mundial de la Fórmula Uno dice: **"Nosotros los pilotos no estamos bien pagos por ser los protagonistas de la carrera más famosa, espectacular y riesgosa del mundo. Por eso deseamos que los organizadores, que por su lado también ganan bastante dinero con esta competencia sin arriesgar nada, nos tengan un poco en cuenta a quienes además de ser los actores centrales somos los que ponemos en juego nuestras vidas".***

La frase siguiente de Andretti deja abierto el interrogante sobre un posible boicot de varios pilotos a la edición 1986.

"Creo que vamos a encontrar una solución que satisfaga nuestros pedidos. De lo contrario, tendremos que considerar seriamente la posibilidad de no participar en Indy."

¿Llegarán a tanto por unos "pocos" dólares?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Riccardo Patrese se apresta a salir a pista con el nuevo Brabham BT 56. Contrariando algunas otras opiniones, el italiano, principal interesado, se encuentra muy cómodo con la posición de manejo que debe adoptar en la revolucionaria creación de Gordon Murray.

reemplazaría al actual europeo.

LANCIA FIJO SUS LIMITES - Y la decisión llegó en el rubro referido a su participación en el Campeonato Mundial de Marcas. Una participación que, según lo determinado, no será muy activa, ya que ante el éxito del modelo **Delta**, la empresa italiana centra sus grandes esfuerzos y objetivos en el certamen mundial de rallies. De todos modos algo hará en forma oficial en el de Marcas, pero reduciéndolo a la intervención en las carreras de Monza, Brands Hatch, Norisring y posiblemente las Veinticuatro Horas de Le Mans, haciéndolo en todos los casos con un solo vehículo que tendrá como pilotos a los italianos Alessandro Nannini y Andrea De Cesaris, curiosamente los integrantes del equipo Minardi en la Fórmula Uno. Esta escasa participación oficial de Lancia en el Mundial de Marcas poco tendrá que ver con lo previsto para 1987, donde, según se adelanta, la empresa peninsular volcará decididamente su atención sobre los coches Sport.

LA PARIS-DAKAR CONTINUARA EN 1987 - Así por lo menos lo aseguró **Gilbert Sabine,** padre del desaparecido Thierry, quien ante una consulta sobre si continuará con la carrera que hizo famoso a su hijo, expresó: **"La París-Dakar seguirá realizándose el año próximo y los venideros también. Toda la organización que acompañó a Thierry y yo mismo estamos dispuestos a redoblar los esfuerzos para que continúe esta parte de sueño, aventura, y de amistad en el territorio africano, que mi hijo amaba por encima de todo. Además queremos seguir haciendo la carrera por respeto y como muestra de agradecimiento a todos quienes nos han seguido durante los ocho años de existencia de la misma".** De todas maneras, ésta no es la única campana que suena sobre el tema, ya que también se habla de que ante las fuertes presiones existentes por parte de distintos organismos, podrían finalmente, ante la ausencia de Thierry Sabine, tener éxito y lograr la cancelación de la carrera. Veremos quién está en lo cierto.



A falta de Fórmula Uno, bueno es el Campeonato Mundial de Marcas. Tal es la reflexión que debe de haber hecho Derek Warwick, quien se aseguró trabajo en el equipo Jaguar, que intervendrá en dicho certamen con uno de sus modelos XJR 6.

DOS BRAVOS ITALIANOS - Son Tabaton y Tedeschini, integrantes de la tripulación que, para hacer honor al calificativo antes mencionado, lograron la victoria en el Rally de la Costa Brava, una de las competencias iniciales del Campeonato Europeo de la especialidad. Para ello utilizaron un Lancia Delta 54, empleando un tiempo total de 6h 08m 55s, relegando por tres minutos y diecisiete segundos a los españoles Sainz-Boto, a cargo de un Renault 5 Maxiturbo. Para esta pareja hispana fue la gran frustración de este rally, ya que tras liderar la carrera hasta poco antes del final vieron escapar la victoria al sufrir una demora de cinco minutos al carecer de la necesaria atención mecánica en una de sus detenciones. Ese tiempo perdido resultó decisivo para que Tabaton-Tedeschini los superaran.

LAS MOTOS POR LOS CAMINOS DEL INCA - Será a partir del próximo 28 de marzo, en la competencia que bajo la denominación de **Camino del inca** reunirá, según lo anunciado por los organizadores peruanos, a representantes de Italia, Francia, Bélgica, Alemania, Brasil, Argentina, Venezuela, Estados Unidos y Perú. Los participantes deberán enfrentar un recorrido total de 3.573 kilómetros, que los llevará por las ciudades de Lima, Nazca, Cuzco, Puno, Arequipa, en un tramo de ida y vuelta.

Quienes tienen a su cargo la responsabilidad de la carrera confían en que la misma constituirá uno de los más atractivos y difíciles desafíos para los participantes y también en que ello contribuirá a aumentar su trascendencia en el futuro, a fin de poderla incluir en los calendarios internacionales de los rallies-raid motociclísticos.

RALLY MUNDIAL

LOS PILOTOS PRIORITARIOS

Días antes del comienzo de la edición 1986 del Campeonato Mundial de Rallies, la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA) dio a conocer la lista de pilotos graduados, con prioridad A, de acuerdo con lo sucedido en la temporada anterior. Una lista compuesta por 25 corredores, entre los cuales, para satisfacción de los argentinos, encontramos a un compatriota, como lo es en este caso ***Carlos Alberto Reutemann****. Una presencia motivada por el tercer puesto logrado por Lole en el último Rally de la Argentina, y que pese a ser su única participación en el certamen le bastó para incluirlo dentro del grupo, junto con quienes son habituales participantes de la especialidad.*

Como contrapartida del caso de Reutemann, tenemos los de Guy Frequelin, Marc Duez, Malcolm Wilson y Kalle Grundel, el campeón alemán, quienes pese a ser habituales participantes del rally, no encontraron su lugar en este selecto grupo, ya que la temporada 1985 no les resultó demasiado propicia en el ámbito internacional en cuanto a resultados se refiere.

Realizadas ya las aclaraciones del caso, vamos si ahora a mencionar los nombres de quienes en este ya iniciado campeonato mundial de rallies gozarán de la prioridad A, con los beneficios en cuanto a orden de largada que ello implica. Dichos privilegiados, respetando el orden alfabético, son: Marku Alen, Alain Ambrosino, Massimo Biasion, Bernard Beguin, Stig Blomqvist, Carlo Capone, Ingmar Carlsson, Dario Cerrato, Juha Kankkunen, Miko Kirkland, Hannu Mikkola, Tony Pond, Mauro Pregliasco, Jean Ragnotti, Carlos Alberto Reutemann, Walter Rohrl, Bruno Saby, Timo Salonen, Salvador Servia, Fabrizio Tabaton, Henri Toivonen, Ari Vatanen, Bjorn Waldegaard, Wilfried Wiedner y Antonio Zanussi.

Repasando la lista surge otro caso digno de destacar en el de Wilfried Wiedner. Este simpático austríaco encontró sorpresivamente un puesto en este lote gracias al segundo lugar obtenido en el Rally de la Argentina en su primera y hasta ahora única participación en el Campeonato Mundial. Increíble pero cierto...

LA REESTRUCTURACION DE ALFA ROMEO

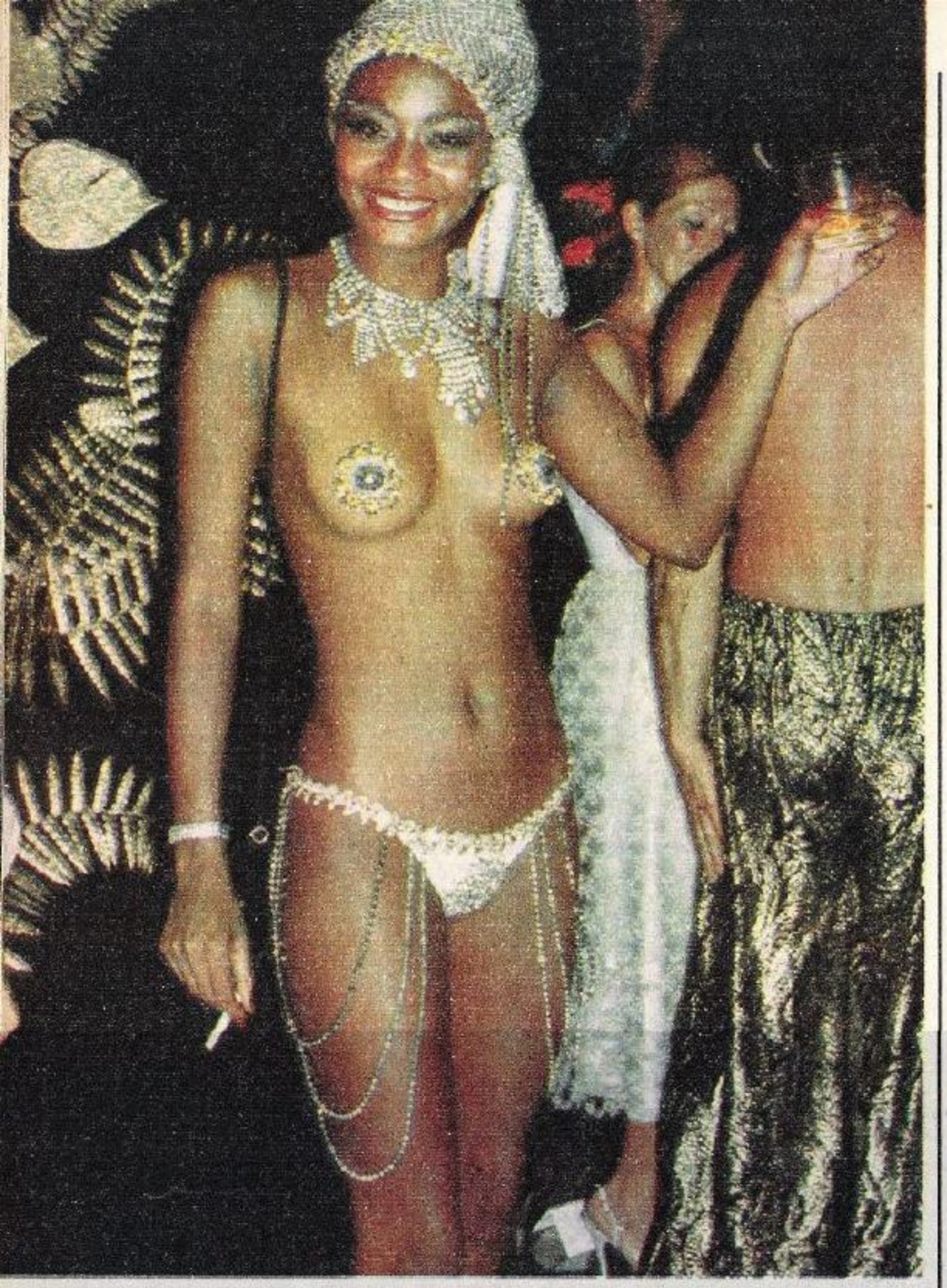
Se reacomodaron las cosas en el sector deportivo de ***Alfa Romeo****. El retiro del equipo italiano de la Fórmula Uno motivó un sensible replanteo en el área de la competición deportiva, que afortunadamente, por un lado, para quienes allí trabajan y, por otro, para los seguidores de la Casa de Milán, no derivó en su desaparición, como muchos suponían, sino en un reordenamiento de dicho sector.*

Planteados así los hechos, el Departamento Carreras de Alfa Romeo pasó a utilizar el local que hasta el año anterior perteneciese a la desaparecida escudería Auto Delta, así como también parte de su personal e incluso gente proveniente de otros sectores de la empresa. Así se ha reconstruido un homogéneo plantel, dedicado exclusivamente a la actividad deportiva y regenteado por ***Gianni Tonti****.*

Entre las prioridades de trabajo que tendrá este grupo sobresale el desarrollo del motor turbo de cuatro cilindros, con el cual Alfa Romeo tiene previsto reintegrarse a la Fórmula Uno. Según se estima, dichas tareas culminarán en apenas dos meses más, luego de lo cual inmediatamente comenzarían las pruebas en la pista de Balocco, según dicen sobre un chasis totalmente nuevo. Siguiendo el camino de las versiones, sería intención de Alfa Romeo para la temporada 1987 colocar su nuevo motor, en caso de que entregue los resultados esperados, en uno de los equipos de primera línea, no descartándose tampoco la posibilidad, que, por otro lado, el equipo se presente con un chasis propio.

Pero no será ésta la única actividad de la división Carreras de Alfa Romeo. El sector también tiene previsto trabajar en estrecha colaboración con el reparto experimental de la marca en función de la utilización deportiva de máquinas de producción y del asesoramiento para el estudio de máquinas de avanzada y prototipos, que serán probados en competencias deportivas con el fin de determinar luego su producción en serie. Entre estos últimos ejemplos, los más próximos son el modelo Alfa 75 Turbo 1000, que se verá este año en el Campeonato Europeo de Turismo, y el proyecto de un auto del grupo S destinado a los rallies.

Finalmente, este reestructurado departamento deportivo de Alfa Romeo continuará dedicado a los motores de Fórmula Tres, prosiguiendo la colaboración ya existente con Novamotor y trabajando, ya con vistas a 1987, en un motor de dos litros y cuatro válvulas por cilindro.





FORMULA UNO

LAS NOVEDADES TECNICAS QUE VIMOS EN BRASIL, Y ALGUNOS ANTICIPOS... AL DESNUDO

MAÑANA

WILLIAMS, MUY FUERTE

Después del nuevo y audaz Brabham, el martes 18 de febrero salió a la pista de Jacarepaguá el nuevo Williams que, sin haber sido tan publicitado, no es menos interesante. Por supuesto que ofrece varios detalles que denotan la continuidad del criterio de su proyectista, **Patrick Head**, coherente con el principio de que las cosas simples son las más eficaces. Y también este flamante auto es bajo, con la parte superior de los flancos aplanada y con un nuevo angostamiento en la zona que cubre el motor. Además, en nuestro concepto, con la ventaja de tener dimensiones más "contenidas", tanto en ancho como en largo, que el Brabham.

Sobre este Williams estaba montado un motor **Honda** distinto de los empleados en el epílogo de 1985, que dieron a Mansell y Rosberg sus éxitos finales, lo cual significa que la Honda ha hecho otros progresos, ha "afilado" todavía más su ya temible motor.

Qué tiene de nuevo el mismo, permanece en el misterio. Se especula sobre la utilización de materiales de avanzada, sobre instalaciones electrónicas de nueva generación, pero en realidad nadie sabe nada concreto. Y diciendo **nadie** incluimos a los propios hombres de Williams, que del motor conocen sólo lo indispensable para su montaje sobre el auto... El grupito de técnicos y mecánicos japoneses de Honda va y viene, en la fábrica Williams, casi sin abrir la boca; tanto es así que sólo uno o dos de los técnicos habla inglés. Además, los hombres de Honda cambian a menudo, en "cuadrillas" que se renuevan prácticamente cada mes. Pero en Williams no se hacen problema. Para ellos lo importante es que el motor sea fuerte, como de hecho lo es.

Nelson Piquet estuvo en Japón meses atrás para una visita a la división deportiva de Honda y a fin de hacerse conocer por la prensa nipona. Volvió lleno de entusiasmo por lo que pudo observar de los métodos y condiciones de trabajo, pero también él sin haber podido enterarse de nada específico: **"Son de una cortesía exquisita, fueron gentiles y se mostraron dispuestos para todo, pero cuando yo preguntaba algo en particular... todos fingían no entender y las respuestas eran sólo amplias sonrisas y reverencias. Como sea, no me importa; lo que vale es que el motor vaya al menos como andaba a fines del '85"**.

McLAREN EN LA BUSQUEDA

Como los japoneses, también son herméticos los alemanes de **Porsche** que preveen de motores a McLaren. Sin embargo, mucho menos que aquéllos, quiza porque lo que no dicen... es conocido.

Por ejemplo, no dicen que sobre el auto se está experimentando un **sistema de cambio de marchas** especial, pero se lo ha sabido... Y este dispositivo no es un secreto porque Porsche ya lo ha aplicado a las máquinas del Campeonato de Sport 1985 y también sobre un nuevo auto de serie.

En sustancia, es un sistema que tiene dos ejes primarios, a la cabeza de cada uno de los cuales hay un embrague, comandado automaticamente

En la foto mayor, Nelson Piquet a bordo del Williams FW10B-Honda del '85. Sobreponiéndose a un estado gripalín, el gran candidato del '86 trabajo a destajo. Abajo, Stefan Johansson sobre la Ferrari 156/85B cuya única novedad visible fueron las tomas de aire para los turbos (en la foto, detrás de la rueda delantera) inclinadas hacia el interior en busca de una zona de aire fresco para favorecer la alimentación. Arriba, a la izquierda, lembranças do carnaval...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Sosegándose ya el frenesí camestolendo carioca, la F-1 hizo su tradicional aporte para esta época del año al estruendo que todo lo invade en Río de Janeiro. Pero lo hizo preferentemente cuando más tranquila está la afiebrada ciudad, reponiéndose tras cada noche de delirio: durante la mañana y sólo hasta las primeras horas de la tarde, cuando el también alocado clima de Río lo permitiera... Una forma de alegrar, aunque con trabajo del más serio, las abrasadoramente tristes mañanas que suceden al carnaval...

Texto y fotos:
Franco Lini

AS DE CARNAVAL »



por un complejo circuito electrónico, a su vez influido por "informaciones" de varios tipos.

Esta caja de cambios funciona automáticamente, cambiando relaciones (escalando o rebajando) cuando el régimen del motor y la velocidad del medio así lo requieren para mantener siempre la relación ideal de mayor empuje, o sea asegurando al vehículo la mejor aceleración posible. El piloto no utilizará el pedal de embrague sino que se limita a insertar preventivamente una marcha determinada accionando la palanca de cambios, y la velocidad preseleccionada es insertada por el sistema automático recién cuando llega el momento exacto.

La ventaja, dando por descontado que el dispositivo funciona y no sufre roturas, radica en que son virtualmente eliminados los tiempos "muertos" inevitablemente cuando está de por medio el hombre con sus lapsos de reacción que, por limitados que sean, siempre existen.

A este respecto podemos afirmar que entre los primeros en pensar en un sistema de esta clase, varios años atrás, estuvo la Ferrari. **Mauro Forghieri** había calculado que con un buen cambio automático regulado "ad hoc", en Montecarlo se podía ganar más de un segundo y medio por vuelta. Y éstas eran las épocas de los 450 caballos de potencia, de las velocidades mucho menores y de la tenida muy inferior a la actual... Pensemos además que hoy, en F-1, las diferencias entre un coche y otro son del orden de las décimas —cuando no de las centésimas— de segundo por giro, y veremos cuán útil una solución de esta índole puede ser.

En cuanto a si McLaren adoptará o no en definitiva este dispositivo, ésa es otra historia. Por lo pronto, cuenta el hecho de que estén probándolo.

RENAULT SE RENUEVA

A mediados de la semana de pruebas en Río de Janeiro, Renault anunció y presentó oficialmente dos innovaciones técnicas de gran envergadura.

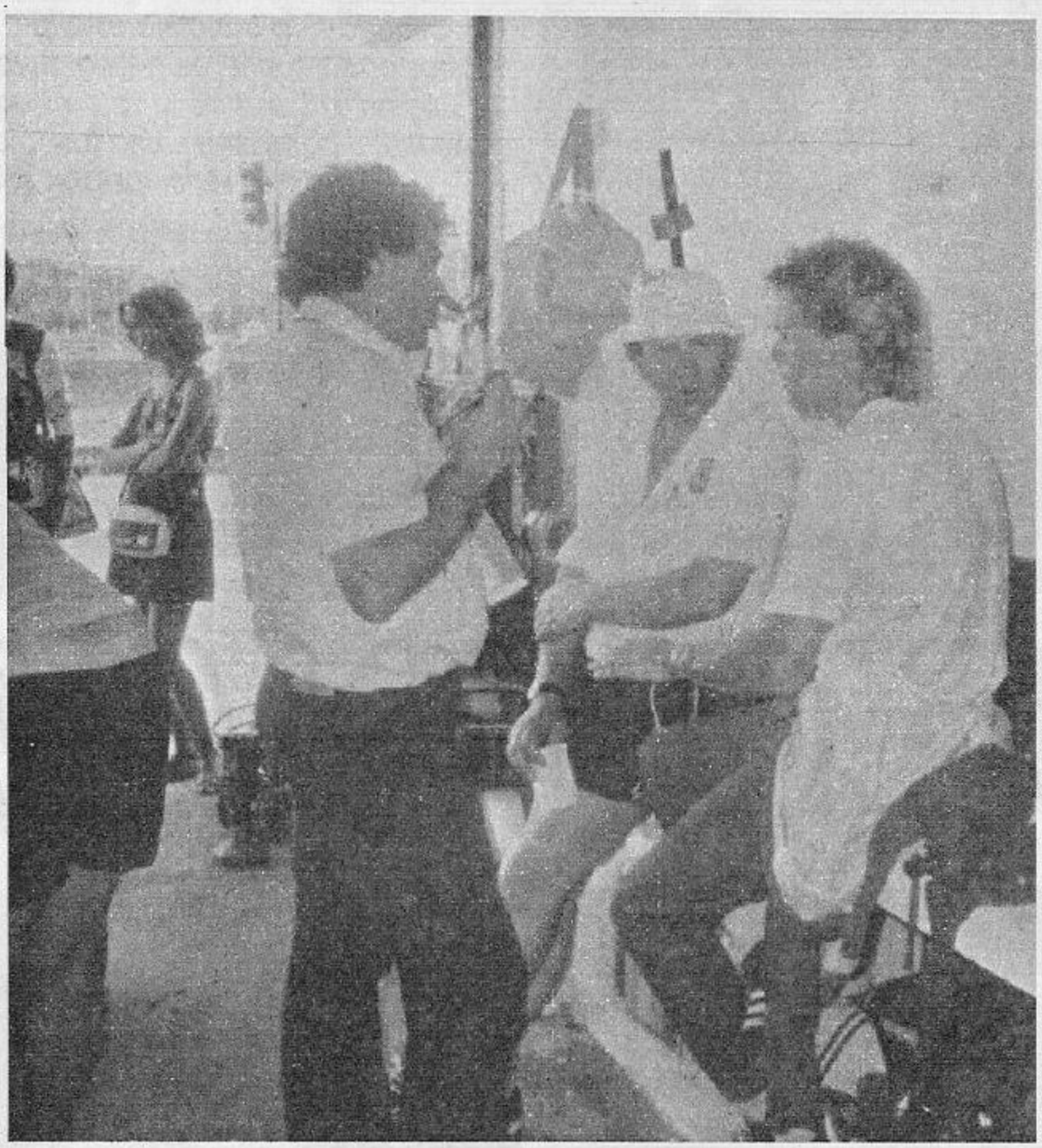
La "Regie" se ha retirado de la F-1 como equipo oficial, pero continúa proveyendo sus motores a tres escuderías: **Lotus, Ligier y Tyrrel.** Es que la gran casa francesa nunca cesó de desarrollar la investigación sobre sus impulsores.

Así, he aquí dos aportes de indiscutible valor técnico: un **sistema de distribución** que elimina **los resortes de "reclamo" de las válvulas** y un **dispositivo de encendido** que hace lo propio con el distribuidor clásico y con las bobinas tradicionales.

Para la distribución la novedad consiste en el reclamo de las válvulas en sus respectivos asientos mediante fuerza neumática y ya no la mecánica de los resortes. Cada válvula está ligada a un pequeño pistoncito que es empujado por aire comprimido a alta presión. Este aire es contenido en una pequeña botella de medio litro con presión interna superior a los 100 bar y arriba a los pistoncitos con presión diferente, determinada por un regulador cuya magnitud no ha sido dada a conocer. El **Ing. Dudot**, jefe de motoristas de Renault, dice que es "confidencial"...


1


2


4


5


6

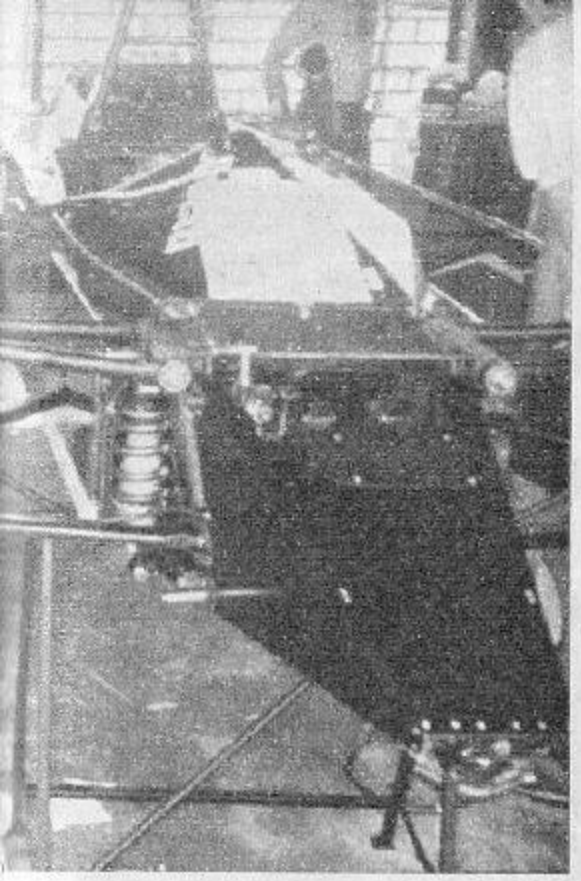
En sustancia, son estos pistoncitos a aire comprimido los que sustituyen a los resortes de válvula convencionales, con ventajas notables, una de las cuales es, seguramente, la posibilidad de hacer abrir las válvulas más que cuanto pueden consentir los resortes, y esto significa que el llenado de los cilindros y la evacuación de los gases quemados pueden ser más eficaces. Lo que, reducido en términos prácticos, representa un posible mejoramiento neto del rendimiento del motor. La otra ventaja evidente es que el sistema permite además regímenes más altos de rotación del impulsor. En Renault dicen que el aumento será del orden de las 1.500 rpm pero que puede ser mayor, por ejemplo, para los motores de clasificación.

Asimismo, también cuenta el aspecto práctico importante del mejoramiento de la confiabilidad por desaparición de órganos mecánicos sometidos a movimientos alternativos violentos. Con la exasperación de las condiciones de funcionamiento dictada por la búsqueda de los consumos mínimos, todo esto debería otorgar a los motores Renault la chance de obtener más potencia y torque.

En cuanto a la segunda innovación, se integra, con la primera, aunque en otro sector, el del encendido. Desaparecido el distribuidor clásico, el encendido es asegurado por pequeñas bobinas instaladas directamente sobre cada bujía, adonde llega corriente a baja tensión que se transforma en alta tensión cuando es excitada por una señal proveniente en forma directa del "calculador" u "ordenador" de a bordo. Así, también en este campo se eliminan inconvenientes típicos. Y con la reducción de los consumos y el consiguiente empobrecimiento de las mezclas introducidas en los cilindros, esta innovación debería asegurar constancia de potencia y confiabilidad, en función también de las presiones existentes en el interior de los cilindros.

Finalmente se indicó que el conjunto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1/2) El gran calor de Río evidenció las falencias del nuevo Brabham en cuanto a refrigeración. Tras las dos primeras jornadas, en una de las unidades presentes se modificaron las bocas de ingreso y de salida del aire de radiadores e intercambiadores. Obviamente, Elio de Angelis y Gordon Murray estaban poco felices... 3) Alguno ha aventurado que Senna y Ducarouge ya han firmado para Ferrari con miras al '87, pero lo cierto es que ambos estuvieron junto a los de Maranello en Río... para el control de tiempos, relevado por el suizo Campiche con un nuevo sistema Longines muy veloz. 4) Una novedad en Ferrari es el Ing. Carniglia (izq., con Tomaini y Johansson), proveniente de Minardi y que sustituye al Ing. Nardon, quien se ocupaba del "proyecto Indianápolis" de los de don Enzo. 5) Dumfries y Senna intercambiando impresiones. El Lotus de este año es muy similar al del '85 pero con suspensiones nuevas y algún retoque al chasis. Los principios aerodinámicos permanecen invariables, y siempre eficaces. 6) El técnico Michel Telu, Gérard Larrousse y René Arnoux estuvieron juntos en Renault, se separaron tras discusiones muy encendidas... y ahora se reencuentran trabajando juntos en Ligier. 7) El ingeniero argentino Sergio Rinland con Nigel Mansell (entre ambos se advierte a Patrick Head). Sergio será responsable del auto del inglés, además de ser partícipe del proyecto del Williams nuevo.







reduce el peso del motor, cosa también despreciable.

Los dos nuevos sistemas fueron probados en la práctica durante los ensayos de Río y Paul Ricard, y serán empleados desde el primer GG.PP. de 1986.

BRABHAM, LA GRAN DECEPCION

Los días de prueba en Jacarepagúa demostraron, como ya se comentó reiteradamente, que eran acertadas las reservas que expresáramos en el momento de la presentación del "atrevido" **BT55**, acerca de las posibilidades de **disipación del calor** por parte de sus radiadores e intercambiadores, ubicados en espacios estrechos.

Los tantos problemas que condicionaron los "tests" de Patrese y De Angelis –... y de **Pirelli**, que llevó una multitud de gomas que quedaron sin ser probadas– provinieron todos del recalentamiento. Y los hombres de Brabham perdieron mucho tiempo abriendo orificios en diversas partes de la carrocería en el intento de hacer descender la temperatura.

De todos modos, no serían los primeros que empiezan mal y terminan muy bien (¿remember McLaren '84?).

EL MOTOR FORD, LA NOVEDAD

Expuesto por primera vez al público en el Salón de Ginebra lunes y martes de esta semana, el motor Ford de F-1 constituyó una de las grandes atracciones del mismo. Es que de este motor, hasta el momento mantenido muy en secreto, se ha hablado mucho, acaso más porque esta vez la participación de la gran casa de Dearborn es verdaderamente directa y no como ocurriera con el famoso y glorioso Cosworth que por más de quince años dominara los GG.PP. En aquel caso la Ford simplemente había "comprado" el espacio que ocupaba su nombre sobre las tapas del impulsor, mientras que ahora el proyecto es directo con la intervención de Cosworth para asegurar la puesta a punto.

Sobre todo en lo referente a la proyección, y a la puesta a punto del sistema de control electrónico de encendido e inyección de combustible, es la propia Ford de Detroit la que ha hecho la mayor parte del trabajo.

La semana pasada, se supo, el equipo FORCE controntó el rendimiento de la nueva planta motriz con el del Hart empleado hasta ahora por dicho team, sobre la pista de Paul Ricard. Empero, las primeras pruebas efectivas del nuevo motor, montado sobre el auto, se realizaron el 21 y el 22 de febrero en Inglaterra.

con Tambay y Jones al volante. Pocas vueltas, dadas las condiciones climáticas adversas (piso mojado e incluso con nieve), pero suficientes para comprender que el Ford es muy agradable de utilizar, sin saltos repentinos de potencia.

Volviendo sobre la puesta a punto, ésta se encuentra retardada respecto de lo previsto, por lo que en las primeras carreras de 1986, FORCE seguirá usando el motor Hart de 4 cilindros, del cual mantiene nueve unidades a disposición.

Este motor de seis cilindros es a 120 grados, o sea en "V" muy abierta, lo que permite imaginar que el auto nuevo será muy bajo al menos en su parte posterior. El motor es compacto, ligero y potente, se anuncia. Cuánto y hasta qué punto será competitivo con los actuales como Honda, Porsche, Renault y Ferrari, comenzaremos a apreciarlo desde su primera carrera.

Arriba, el nuevo Williams FW01-Honda, al mando de Nigel Mansell. Su línea es más baja y pulcra que la de 1985. También hay mejoras notables en el motor, aunque se desconocen detalles. Se apreció un nuevo tipo de turbocompresor con forma extraña, probablemente para obtener una geometría interna variable que permita cargas constantes para el aire de alimentación. Abajo, Elio de Angelis sobre el revolucionario y conflictuado Brabham BT55-BMW.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

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

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION
-COMPRA-

Carlos Zavala vende **FIAT SE 1500.** Listo para largar, modelo 85, una sola carrera. Completo, con motor, caja de velocidades, repuestos y autoblocante. Seis cubiertas de lluvia armadas y trailer. Urgente por cambio de categoría. 92-9740 y 92-0797.

Vicente Perrio vende **CHEVROLET TC** y también **TURISMO PISTA CLASE 2. FIAT 128** número 3 en el ranking. Los dos completos, en marcha, listos para largar. Tratar en el (0293) 28200.

Ricardo Galvez vende **DODGE T.C. sin motor** resto todo completo a estrenar. T.E.: 937099 Sr. Alejandro Lorca.

Vendo **T.C. BIPLAZA O ROQUEPERENSE** listo para largar Quinto Ranking. Caja completa, diez llantas y cubiertas dos bloks, dos cigüeñales, diferencial, carburador, repuestos varios. Llamar 297-0931/298-2934 H. Yrigoyen 11835, Turdera.

Vendo o permuto **T.C. BIPLAZA FALCON** dos motores, caja con diferentes relaciones (2) cigüeñales (2) árboles levas múltiples (3) admisión 2 tapas Cil. Sprint 221 8 cubiertas armadas trailer con carrocería fibra vidrio y otra aluminio. T.E.: 290-1171-2225-0451, Néstor Zubeldia N° 7 Campeonato 1985.

FIAT 600 STANDART mejorado ex Baldinelli, listo para largar, motor nuevo, leva, tecnomotor Jaula y butaca Fades Poliers Polaghi, suspensión Baldinati trailer. Rivadavia 8956, Cap.

Vendo **T.C. BONAERENSE CLASE "A" CHEVROLET** carter seco, caja saenz, autoblocante P. Palaggi Dulbecco, disco, 4 ruedas, bielas, comisión multidisco sinterizado con trailer, repuestos, juegos de gomas. Auto bien rangueado Fischetti 4851, Caseros.

F.Z. BRAVI 84 motor VW, caja T.C.M. 5ta., auto de punta. T.E.: (0344) 80195, Balliquelo, Pcia. Bs. As.

Vendo **DODGE TC 2000** dos motores, diecisais gomas armadas, caja Sáenz y varios repuestos más. Tratar T.E.: 0923 3152/2534 o por carta, Maipú 161 Pigüe, Sr. Carlos Magno.

Vendo **TULIA 14 y 21** con repuestos varios de suspensión y tres motores Renault 1020 completos semi-armados. Escucho ofertas por total o parcial. Av. Crovara 228, Villa Madero.

MONOPOSTO 850 CRESPI RENAULT listo para largar vendo o permuto. Mecánica Balbuena, llantas, repuestos. Muy buen estado. Tratar: Hector Malale, Iturzaingó 173 T.E.: 0474-22234 de 8 a 15 horas, Salto (B).

SPORT 1050 TULIA 17 completo sin motor ni caja, con carrocería llantas Slyta, muy buen auto a buen precio. Santos Dumont 4072, Capital (Chacarita).

Vendo **FORMULA 5**, listo para largar, chasis Ladi, motor Zanella J.R. 200. Llamar días hábiles a los teléfonos 46-5369 48-2829 de 17.30 a 20.30 horas.

Agustín Doplico vende **T.C. BONAERENSE CLASE "B"** mecánica Torino 7 bancadas, listo para largar A 4.500. T.E.: 751-1123.

Vendo **COCHE LIMITADA SANTAFESINO** nuevo (2 carreras) con relaciones, junta homocinética, frenos Lockeed, bombas Girling, listo para largar. Ovidio Lagos 1589, Castilla, T.E.: 0464 24121 Alejandro Pagani.

RENAULT 12 1986 p/Rally, listo para largar, motor Berta, caja corta, barras Alpina, etc. A 12.000. Del Campo Rubén, Mitre 1075, Quilmes, 253-2603 253-1090 253-6310 - horario comercial.

Vendo **FIAT 128 1300 RALLY** equipado con lo mejor, listo para largar, segundo en su categoría Rally "Pagos del Tuyú" Año 1985, Moreno 851, T.E.: (0267) 5010 4260 General Madariaga.

Vendo **TC REGIONAL CLASE "A"**. Motor Chevrolet completo. Caja ZF. Discos en las 4 ruedas. Chasis sin uso. 4 gomas nuevas. Facilidades de pago. T.E.: 0315-20378.

Vendo o permuto por cambio de categoría **RENAULT 850** Campeón Provincial de Rally, listo para largar. Repuestos varios. Alte. Brown 601, Bolívar, T.E.: (0314) 8728.

Vendo **F2 ENTRECOR CHASIS BERTA** caja TCM (Autob.), 2 motores (Maldonado), 1. 0 km. Tomo parte pago auto, moto pereal. Llamar T.E.: 0392 93731/92197 (6400) Trenque Lauquen (Bs.As.).

Gustavo Ballario vende **F.R.A. COMPLETO DEPAC '85**, 2 motores, caja Marigi, todas las relaciones. A 5.000 T.E.: 0472 25245.

LIMITADA 1931 MOTOR JEEP CHASIS DELPAPA CAMPEON 1985 equipada con lo mejor. Lista para largar. Vendo o permuto. Norberto Archanco 66 N° 1831 T.E.: 021-528649 La Plata.

Oscar Fineschi vende su **128 CLASE 2 1300 COMPLETO**, listo para largar. 4° Coronación. T.E.: 253-2261.

Ricardo de Arzave vende **DODGE (16) TC-3L** con repuestos varios. En marcha. Tratar T.E.: 24197, Azul, Bs.As.

Pasarelli vende **128 1300 TURISMO GRUPO 2**, cajas, dos y tres relaciones, llantas varias, tapas RG, dos trayler, torno auto usado. 20 gomas líquido urgente. Fray Mamerto Esquiú 2029, Lanús Este.

José Bianchi vende su **MOTOR RENAULT ALPINE F.2 ENTRECOR 154 H.P.** ideal zonales Midget con pistones de alta de repuesto con distribuidor Dulbecco. Tratar San Lorenzo 4520, San Andrés.

Pasarelli vende **128 1300 TURISMO GRUPO 2**. Cajas dos, tres relaciones, llantas varias, tapas RG, dos trayler; torno auto usado. 20 gomas líquido urgente. Fray Mamerto Esquiú 2029, Lanús Este.

Vendo **T.C. BIPLAZA O ROQUEPERENSE** listo para largar quinto ranking. Caja completa, diez llantas y cubiertas, dos bloks, dos cigüeñales, diferencial, carburadores, repuestos varios. Llamar 297-0931 298-2934 H. Yrigoyen 11835 Turdera.

Jorge Roux vende la NEGRITA DE MONTE GRANDE. Campeona de T.C. del Oeste. T.E.: 290-1210.

Vendo **RENAULT 850 ZONAL** Motor Antelo, caja Meriggi, suspensión, frenos, 5 cubiertas Fonteco Rally, instrumental, jaula nueva. Lote de repuestos. Acepto permutas. T.E.: 653-6654.

Vendo **KARTING CHASIS PANTER MOTOR R.F.** totalmente armado. Listo para largar. Mariano Moreno 5697, Wilde. TE.: 207-4138.

Vendo **CHASIS MARTOS F2** impecable, ideal FI pampeana, categorías zonales. Llamar TE.: 0392 23731/22197 (6400) Trenque Lauquen (Bs.As.).

2.0 AUTOMOVILES
-VENTA-

COUPE FUEGO MOD. 83 muy cuidada, tapizado de cuero, gomas GR28 nuevas, gris plata, joya delicada A 13.800. Es cuestión de hablar Sr. Hugo. Avenida 3 N° 555, Villa Gesell 0255 68189.

Vendo **DODGE MODELO 1977 GTX** 10 puntos, 4 Dumplop especiales (alta velocidad), aire, stereo AM y FM, color marrón. Cierra lunes y viernes. Rivadavia 12526, Ciudadela, T.E.: 653-6329.

Vendo **LOTUS SEVEN MEC. FIAT 125** 0 Km. completo A 2.500. Carlos Villate 3828, Olivos.

RENAULT 12-ALPINE. Modelo 1980. 9.000 kms. reales (si lo cree bien y sino, problema suyo). Rojo. Ultima versión. Rueda de auxilio sin rodar. Unico por su estado. Sólo para entendidos y/o exquisitos. total: U$s 6.000, en efectivo. Ver: Nueva York 3744 (a una cuadra de la Plaza Devoto), Capital. Unicamente de lunes a viernes de 8 a 10 horas. Sr. Pisani.

Vendo **IES 3 CV 1984** excelente estado, 24.000 km, todo original. Urgente tratar Sr. Pereira TE. 641-3686, 8 a 18 hs.

Vendo **VALIANT IV 1966** estado general bueno, papeles al día, llantas cupé RTS-2110 km. José León Suarez 1243, Capital. 641-3686, 8 a 17 hs. Sergio.

CUPE TORINO con motor Chevrolet 250 modelo 1977, preparado autoblocante, caja Saenz, Dulbecco, Weber, llantas magnesio, rodado 14. Soy titular con papeles al día. Vendo o permuto menor valor 757-7466.

Particular compra **AMBULANCIA HASTA MODELO 1975** cualquier estado con facilidades. Namuncurá 464, Casa 803 Bariloche. Río Negro CP 8400.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION
-VENTA-

Vendo **FORD "A" 1929 CONVERTIBLE, FORD V8 1935, COUPE FORD V8 1934, COUPE CONVERTIBLE MOTOR CRYSLER 1932 8 cilindros.** Mellan 321, Rojas, T.E.: 0475 3003.

Restauradores, coleccionistas, atención. **COUPE CADILLAC** 53 llantas, rayos, motor nuevo rectificado. Falta pintar y tapizar, caja automática en perfecto estado, frenos nuevos, 3 radios, antena eléctrica. Lisandro Medina 2064, Caseros.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS
-COMPRA-

PORSCHE 924 comparo. Dirigirse por carta a Avenida 3 N° 555, Villa Gesell, Sr. Hugo, Cod. 7165 o por teléfono 0255 68189. Mandar foto y detalle del estado del auto.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE
-VENTA-

Vendo permuto **JEEP CARROCERIA LODI MOTOR FALCON 221 MOD. 81** doble tracción, dirección de Torino, llantas Traker 10 pulgadas, defensa 8 faro lodo, hecho a 0 km. Tomo moto o bote goma. Tratar en 9 de Julio CP 6500 Irigoyen 111, TE.: 0317 3005. Verlo es llevarlo, tiene todo. Lo lleva un buen jeep. Daniel.

5.0 MOTOCICLETAS
-VENTA-

SUZUKI Gs-1000/E. Modelo 1980. Negro. 5.300 millas reales. Impecable estado, nunca una caída. Toda original, total u$s 4.000.- en efectivo. Ver: Nueva York 3744 (a una cuadra de la Plaza Devoto), Capital. Unicamente de lunes a viernes de 8 a 10 horas. Sr. Pisani.

Vendo **MOTO KAWASAKI Z1RII MODELO 1980** 6.000 km., joya. Sólo para entendidos 1.000 cc. M. Pereyra 3358, Saladillo TE.: 0344 20642.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS
-VENTA-

Vendo **4 AMORTIGUADORES TRASEROS DE COMPETICION** 0 Km para FIAT 125, total A 70. 824-4224, después de las 19 hs.

REPUESTOS JEEP IKA COMPETICION, tapas de cilindro, cigüeñales, block maquinado, juevo válvulas competición "5" engranajes de caja Chivilcoy. Tratar Norberto Archanco 66 N° 1831 TE.: 021-528649 La Plata.

Vendo **EMBRAGUE MULTIDISCO** (tres) completo 0 km Wobron. 0227-22060, Lobos.

TAPA VALVULAS PARA TORINO y sistema a rodillo Cicare. Caballete de fundición gris. Horario comercio 0227-22060.

Vendo **EMBRAGUE MULTIDISCO WOBRON** reparado a 0 km A 200. Llamar 0227-22060.

NEUMATICOS WALTRAC 10 x 15 PARA JEEP O PICK-UP armada y balanceada en llanta Bronco. Todo 0 kmts. c/u A 140. 824-4229. Entrega a domicilio. Envíos al interior.

Vendo o permuto **MATRICERIA COMPLETA DE PLASTICO PARA FABRICAR JEEP.** Dirigirse o llamar Oscar Loreti, Necochea 167 Carlos Casares CP. 6530 TE.: 0395 3370.

REPUESTOS Y HERRAMIENTAS ESPECIALES ORIGINALES FIAT AUTOMOVILES vendo o permuto por varios Diferencias a convenir. Carlos C. Frola, Estanislao López 476, 1629 Pilar, Buenos Aires, TE.: 0322 20426 y 28687.

Vendo **TRES CUBIERTAS CONTINENTAL ALEMANAS RADIALES ACERO 145 x 12** A 70 c/u, cuatro llantas tipo Mercedes para Daihatsu Charade A 25 c/u. Tratar con Guillermo Lange, calle José Roque Funes 2673, Cerro, Córdoba, TE.: 813922.

Vendo **CAJA SAENZ** para turismo Carretera. Escucho ofertas. Llamar al 290-0073 Sr. Hugo.

Vendo **JAULA ANTIVUELCO DE 128**, carburador IAVA y múltiple admisión y escape, todo muy bueno. Canjearía por elementos similares de 600 Standard mejorado. 99-3196 Néstor.

Jorge Bianchi vende su **MOTOR RENAULT ALPINE F.2 ENTRECOR 154 HP** ideal zonales Midget con repuestos varios. Tratar San Lorenzo 4520, San Andrés, detrás del Liceo Militar.

Vendo T.E.: NEUMATICOS WALTRAC 10 x 15 0 Km para Jeep o Pick-up armados y balanceados en llanta Bronco c/u A 140. 824-4229 después de las 19 hs.

KIT JAGUAR MOTOR PEUGEOT 504 caja y diferencial Peugeot GR II, cubiertas 0 Km stereo, color bronce imperio y verde, faros, busca huellas y auxiliaros. Ver domingos, Olavarría 594 12° D, Capital. Acepto permutas.

Vendo **RADIADOR DE AGUA TORINO 96** incluido el de aceite, para competición o cualquier marca. Tratar 0227-22060. A 100.

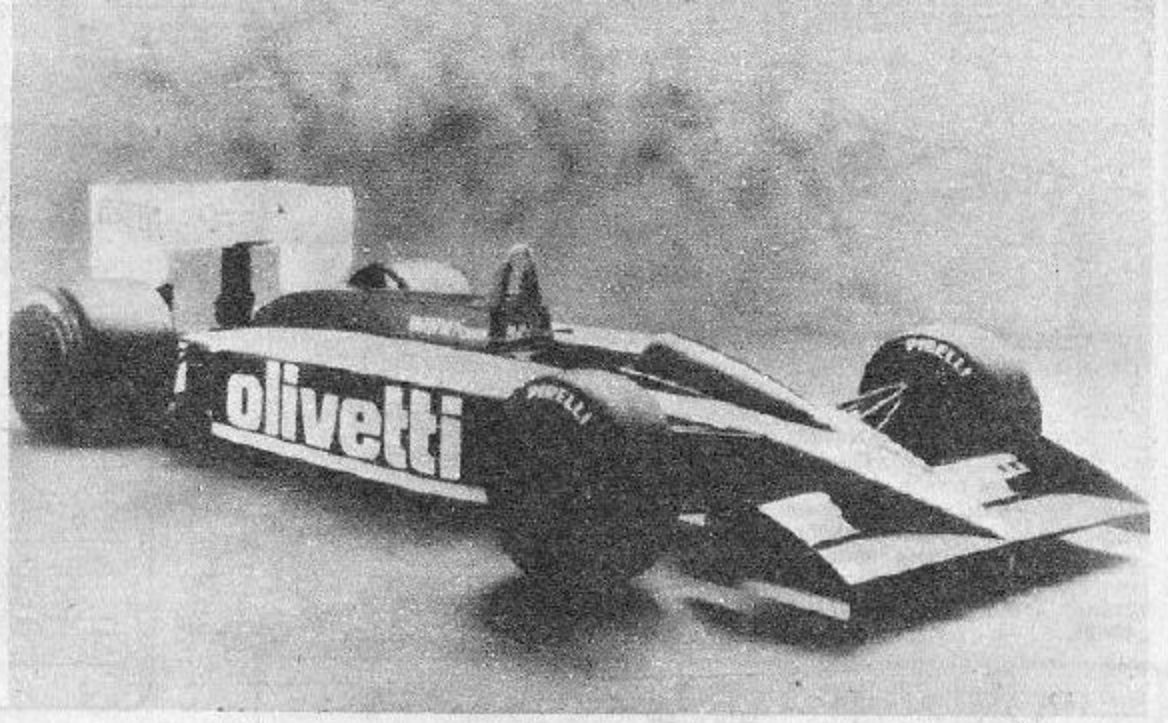
MOTOR R.F. 100 c.c. 0 Km base encendido, 2 pistones con aros, perno, muñón IAME, juego de coronas completo. T.E.: 77-1867, Mar del Plata.

Compro **PUERTA IZQUIERDA Y DERECHA CUPE CHEVROLET MOD. 1939** en buen estado y completas. Dirigirse a Jorge Avellaneda N° 1021, Río Gallegos (9400), Santa Cruz.

Compro **CAJA HEWLANN FT 200 CON RELACIONES UNICAMENTE** buen estado. Concreto y pago inmediato 0326 3093/2111 Sr. Alfredo.

noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa

PIRELLI Y EL BRABHAM BT 55



En 1986 la marca Brabham competirá en el Campeonato de Fórmula 1 Internacional con el modelo BT 55, uno de los vehículos de esa exigente categoría que utilizarán cubiertas Pirelli. Sus conductores serán los italianos Elio de Angelis y Riccardo Patrese.

El Brabham BT 55 será el más bajo automóvil de su clase, 23 cm. por debajo de su predecesor BT 54. Los diseñadores Gordon Murray y Pete Weismann trabajaron un diseño completamente novedoso, incorporando a la unidad un motor turboalimentado BMW, creado por Paul Rosche.

Las novedades parten del material con que está construido el auto: un compuesto de carbono Kevlar, en una estructura compacta de una sola pieza, sin costuras.

El motor tiene una inclinación de 72° y su cigüeñal está desplazado respecto de la línea central del rodado. La caja, transversal, es de siete velocidades.

El legendario Bernie Ecclestone, al presentar el BT 55, afirmó que "el equipo Olivett Brabham BMW se complace en anunciar que Pirelli continuara su estrecha colaboración con nosotros, a fin de ampliar los progresos obtenidos durante 1985, cuyo resultado fue la producción por parte de Pirelli de un neumático seguro y altamente competitivo".

RADIOLANDIA 2000

DURANTE EL MES DE MARZO FESTEJAMOS CON TODO LA EDICIÓN 3000

EXTRA

MÁS PÁGINAS
FOTOS ÚNICAS
DOCUMENTOS INÉDITOS
TESTIMONIOS INCREÍBLES



LA HISTORIA SECRETA DEL ESPECTÁCULO ARGENTINO DESDE GARDEL HASTA NUESTROS DÍAS

86 PÁGINAS INOLVIDABLES

- Los grandes
- Los inolvidables
- Romances
- Escándalos
- Suicidios
- Películas
- La edad de oro de la radio
- Las ingenuas
- Los galanes
- Matrimonios
- Amores imposibles
- Los recios
- Las sexies
- Las que perduran

PARA COLECCIONAR

RESERVE YA SU EJEMPLAR

¡SE AGOTA!

DESIGNACION EN FORD MOTOR ARGENTINA



El señor Robert P. Sparvero, presidente de Ford Motor Argentina S.A., anunció la designación del señor Rodolfo A. Ceretti como director de Ventas y Comercialización de la empresa. El nombrado, de 43 años de edad, se graduó con el título de Contador Público Nacional en la Universidad Nacional de Buenos Aires, donde también completó la carrera de Licenciado en Administración de Empresas. Posteriormente, asistió a cursos y seminarios de postgraduados en la Universidad de Londres y en la de Michigan. Ingresó a Ford Motor Argentina en 1965 como Analista de Finanzas y en los años subsiguientes se desempeñó en varios puestos importantes en el área de Finanzas de la empresa. En 1981 fue nombrado gerente de Planeamiento Empresario en las Operaciones Automotrices Internacionales de Ford Motor Company de Estados Unidos. Volvió al país en 1983, al ser designado director asistente de Ventas y Comercialización de Ford Motor Argentina y ahora, reemplaza a David Towers, quien se retiró de la actividad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Karting Entrerriano

MIZAWUAK Y PERLESTEIN FUERON LOS CAMPEONES

Paraná, ER. – Los kartistas **Jorge Mizawuak** (en la categoría Libre Preparación) y **Mariano Perlestein** (en Promocional 125 cc) se consagraron campeones 1985 de los certámenes organizados por la **Unión Entrerriana Pilotos de Karting**, cuyos resultados finales fueron estos:

Libre Preparación, 125 cc: Campeón, Jorge Mizawuak (Paraná), 77 puntos; subcampeón, Roberto Valentinuz (Paraná) 72; 3º, Ernesto Müller (Paraná), 42; 4º, Jorge Paoloni (San Salvador), 33; 5º, Jorge Dasso (Paraná), 29; 6º, Sergio Cerrutti (Santa Fe), 29; 7º, Pablo Ruiz (Diamante), 19, y 8º, Javier Kaiser (Santa Fe), 12 puntos.

Promocional 125 cc: Campeón, Mariano Perlestein (María Grande), 61 puntos; subcampeón, Andrés Reichel (Villa Libertador), 51; 3º, Martín López (Viale), 35; Cristián Wolter (Villaguay), 24; 5º, Roberto Salvador, 20; 6º, Javier Russo, 11, y 7º, Hugo Werst, 10 puntos.

Karting B y Sapucay, Federación Nº 2

CALENDARIO 1986

Mercedes, BA. – La Federación Regional Nº 2, con sede en San Andrés de Giles, ha proporcionado el calendario de los campeonatos anuales de karting, categorías "B" (cilindro de hierro) y Sapucay, divisiones que compiten siempre en forma conjunta en cada programación. El torneo se inaugurará precisamente en San Andrés de Giles, el 9 de marzo, y tras 17 fechas terminará el 26 de octubre, con el Premio Coronación en esta ciudad. A continuación transcribimos el listado completo de las fechas:

9 de marzo, San Andrés de Giles; **23 de marzo**, Villa Flandria; **6 de abril,** a designar; **20 de abril,** Luján; **4 de mayo,** Mercedes; **18 de mayo,** Suipacha; **1º de junio,** Villa Flandria; **15 de junio,** Luján; **29 de junio,** San Andrés de Giles; **20 de julio,** Suipacha; **3 de agosto,** Villa Flandria; **17 de agosto,** Mercedes; **31 de agosto,** San Andrés de Giles; **14 de setiembre,** a designar; **28 de setiembre,** Luján; **12 de octubre,** Villa Flandria; **26 de octubre,** Mercedes.

(Informe de Alberto Hassan)

Turismo Grupo 2 Santafesino

CARIGNNANO, LEJOS DEL RESTO

Granadero Baigorria, SF. – El piloto de Wheelwright, **Jorge Carignano,** fue, tras ser el neto dominador de la temporada 1985, el campeón de **Turismo Grupo 2,** categoría pistera, en la que dirimen supremacías máquinas Fiat 600 y Renault 850 cm3. Carignano, de 26 años, sumó 63 puntos contra 30 obtenidos por el subcampeón, Daniel Yema, quien fuera titular de la división en 1984.

El actual campeón obtuvo sus puntos con siete triunfos y a razón de nueve en cada oportunidad, un singular caso de "todo o nada", ya que en las dos carreras restantes (el torneo tuvo sólo 9 fechas ya que se suspendió la última con puntaje doble) no figuró en el marcador.

Esta es la nómina de los pilotos que consiguieron puntos en 1985:

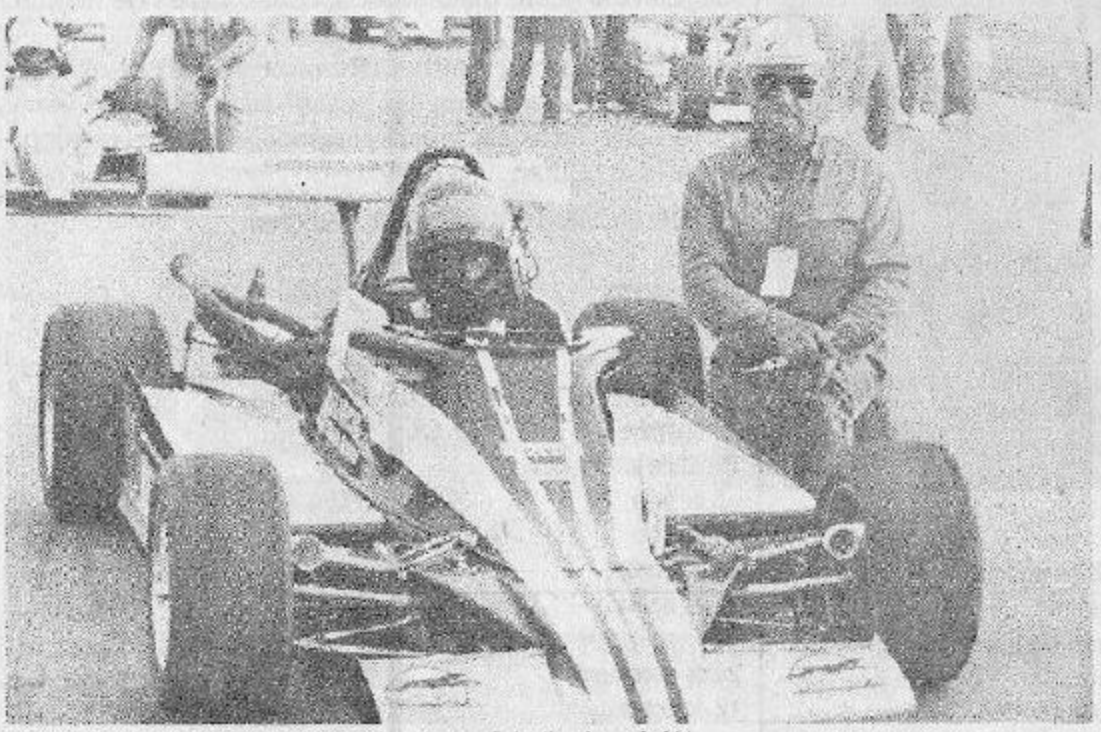
1º	*Jorge Carignano (Fiat/Wheelwright)*	63
2º	*Daniel Yema (Renault/Rosario)*	30
3º	*Jorge Sopransetti (Fiat/Rosario)*	23
4º	*Francisco Maceroni (Fiat/Rosario)*	22
5º	*Francisco Galizia (Fiat/Rosario)*	12
6º	*Luis Bracaccini (Renault/Casilda)*	12
7º	*Héctor Olivieri (Renault 4/Rosario)*	11
8º	*Carlos Spinelli (Fiat/Hughes)*	9
9º	*Luis Scavone (Renault/Rosario)*	6
9º	*Abelardo Zenklusen (Fiat/Rafaela)*	6
9º	*Sergio Mándola (Renault/Zavalla)*	6
12º	*Norberto Sargenti (Fiat/Rosario)*	5
12º	*Manuel Otonello (Fiat/Rosario)*	5
14º	*Jorge Cota da Costa (Fiat/Rosario)*	4
15º	*Omar Mainero (Fiat/XX)*	3
16º	*Héctor Colacri (Fiat/Rosario)*	2
17º	*Daniel Güelfi*	1
17º	*Fabián Albala*	1
17º	*Adolfo Hernández (Fiat/Rosario)*	1

(Informe de Denis José Sobrero)



De nueve carreras en 1985, Jorge Carignano ganó siete y fue el campeón indiscutible de Turismo Grupo 2 Santafesino.

LIMITADA SANTAFESINA: RANKING 1986



Hugo Redoli, campeon de Limitada Santafesina ***(Foto Hombres & Maquinas).***

1	Hugo Redoli	Berta-Renault	Sastre, SF
2	Norberto Tedeschi	Berta-Renault	Las Rosas, SF
3	Rubén Villa	Berta-Renault	Fuentes, SF
4	Sergio Di Marco	Ramini-Taunus	Rosario, SF
5	Alberto Felizia	Birri-Renault	Casilda, SF
6	Alberto Calocterra	Berta-Renault	Bombal, SF
7	Miguel A. Alassia	Birri-Renault	Rosario, SF
8	Alejandro Pagani	Pagani-Taunus	Casilda, SF
9	Juan Vannantuoni	Berta-Renault	C. Bermudez, SF
10	Ricardo Bailari	Berta-Peugeot	Salto Gde., SF
11	Rinaldo Bonfazzi	Bravi-Taunus	Bombal, SF
12	Oscar Lucian	Berta-Taunus	San Jose de la Esquina, SF
14	Miguel A. Konjuh	Berta-Renault	Los Molinos, SF
15	Fernando Passacantando	Rossi-Renault	Tortugas, SF
16	Daniel Sartin	Berta-Renault	Rosario, SF
17	Juan Carlos Penta	Penta-Fiat	Rosario, SF
18	Angel Blazquez	Bravi-Taunus	Rosario, SF
19	Domingo Escobar	Bravi-Taunus	Rosario, SF
20	Victor Costabeber	Birri-Taunus	Rosario, SF
21	Alfredo Nati	Berta-Taunus	Alejo Ledesma, C
22	Pedro Bautista	Brabham-Peugeot	Florlando, SF
23	Edgar Feltrin	Feltrin-Taunus	Godoy, SF
24	Héctor Jaccoud	Bravi-Volkswagen	Rosario, SF
25	Omar Martinez	Ramini-Taunus	Nogoyá, SF

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 97

5 de marzo de 1986



OMAR MORELLI, NUEVO GANADOR EN IES 3 CV

Una foto que debíamos. Es la de Omar Morelli, quien el 5 de enero pasado salió de perdedor al triunfar en la carrera final de Fórmula IES 3 CV Competición en el Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires. Omar es de la segunda generación con ese apellido en las categorías de los 3 CV, ya que su padre y su tío son viejos cultores de la especialidad.



El campeón Fausto Vázquez liderando un nutrido pelotón durante una de las carreras de 1985.

Olavarría, BA - La Asociación Pilotos Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires dio a conocer el ranking 1986, el que es encabezado por el olavarriense Fausto Vázquez, campeón 1985 de la especialidad.

Asimismo se dio a conocer el precalendario (que damos aparte) y un anexo al reglamento técnico de 1985, por el cual se homologan por las tres primeras carreras del '86, los siguientes elementos:

1) Para la marca **Renault**, el uso de carburador de 34 mm de diámetro de boca, con difusor de 24 mm. hermanados al múltiple hasta un diámetro de 34 mm. Este carburador puede ser el original agrandado o marca Carcion o Solex.

Una Entidad Ejemplar de Río Gallegos

ASOCIACION DE VOLANTES 850 cc REGIONAL

ASOCIACIÓN DE VOLANTES
850
REGIONAL

La Asociación de Volantes 850 cc Regional ha sido galardonada por los periodistas deportivos de Río Gallegos, la capital de la provincia de Santa Cruz, como **"la mejor institución deportiva del año"** entre todas las entidades que tienen ese quehacer en la lejana tierra sureña.

La entidad, que extiende su accionar a las localidades de Puerto San Julián, Puerto Santa Cruz, Comandante Luis Piedra Buena, El Calafate, Río Turbio y Gobernador Gregores, goza de su amplio local propio en las esquinas de San Martín y Comodoro Py, y está registrada como persona jurídida con el N° 249.

La **Comisión Directiva** de la Asociación, está conformada de la siguiente manera: **Presidente,** Roberto Ilhero; **vicepresidente,** Raúl Barragán; **secretario,** Juan P. Bahamonde; **prosecretario,** José D. Molina; **tesorero,** José María Gómez; **protesorero**, Alberto Capomasi; **vocales titulares**, Héctor Pinuer, Ciro Bahamondez, Enrique Mansilla, Carlos Gallardo, **vocales suplentes,** Gabriel Levatti, Mario Andrade, Alejandro Segura y Carlos Navarrete. Como revisores de cuentas actúan Ricardo Trujillo y Daniel Carrozo (titulares) y Mario Ojeda y Horacio Hospitaliche (suplentes).

Promocional 850 del Centro de

FAUSTO VAZ

2) Para la marca **Fiat**, el uso de una sóla correa de bomba de agua, pudiéndose eliminar al dínamo, debiendo la polea de bomba de agua respetar un diámetro exterior de 110 mm. con ranura a 34° y boca de 12 mm. de material acero o aluminio, sin desacoples de ningún tipo.

3) Para ambas marcas **(Renault y Fiat)** el uso de embrague a diafragma, sin alterar volantes.

Tambien en listado adjunto damos la lista del ranking, en el que figuran 116 pilotos.

PRECALENDARIO PROMOCIONAL 850 CPBA

23 de marzo	Club Estudiantes	Olavarría
6 de abril	Saladillo A.C.	Saladillo
20 de abril	Automoto Club Azul	Azul
4 de mayo	Club Independiente	Chillar
25 de mayo	Auto Club 25 de Mayo	25 de Mayo
20/22 de junio	10° Rally	
6 de julio	Club Estudiantes	Olavarría
20 de julio	Auto Club 25 de Mayo	25 de Mayo
10 de agosto	Club Estudiantes	Olavarría
24 de agosto	Saladillo A.C.	Saladillo
7 de setiembre	APP 850	a designar
28 de setiembre	APP 850	a designar
12 de octubre	Auto Moto Club Azul	Azul
26 de octubre	APP 850	a designar
9 de noviembre	Club Estudiantes, Olav.	Coronación

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rubén Pennissi, Norberto Archanco, Rubén Muñiz (h)

LOS PATRONES DE LA ESTANCIA (CHICA)

Como es tradicional, durante 1985 las categorías **Fórmula Dos Biplaza Bonaerense, Limitada 1931 y Fiat 600 Turismo Nacional**, desarrollaron sus campeonatos en el circuito del Club Gimnasia y Esgrima de La Plata, que se encuentra en la localidad de Abasto, en las cercanías de la Ciudad de La Plata y que se denomina **Estancia Chica**.

Estos campeonatos consagraron campeones a tres representantes de la Ciudad de La Plata, aunque en el caso de **Pennissi**, su máquina de F.2 B.B. es preparada en Avellaneda por Juan Jaremczuk, mientras que el Limitada 31 de **Archanco** fue atendida por Roberto Furlan, totalmente diferente en el caso de **Muñiz**, quien utilizó el Fiat 600 de la Autopeña La Bolita, con la atención general del auto comandada por Juan Cerato y la mecánica desarrollada en su propio taller, con la colaboración de su padre en los momentos que le deja libre el Turismo de Carretera. **Rubén Pennissi**: Se inició en el automovilismo deportivo, ganando el curso de la escuela de J.O.Del Río, pasando directamente a la Fórmula 2 B.B. con la atención mecánica de J.C. Tutti; dejó de correr en el 83, hasta que en el año siguiente surgió la oportunidad de correr el auto de Jaremczuk, logrando también en ese año el campeonato.

Para 1986, las perspectivas son construir chasis, con el aporte mecánico de Jaremczuk, para la categoría T.C. del Sudeste, mas un chasis de F.2 B.B. con el que competirá Alberto Corona y si queda tiempo y el auto no se vende, correr alguna competencia con la máquina que le diera el máximo lauro en dos temporadas seguidas.



Gente de los fierros, de a caballo; son tres de los "patrones de la estancia": Rubén Pennissi, Norberto Archanco y Rubén Muñiz (h), campeones zonales de 1985 en Fórmula 2 Biplaza Bonaerense, Limitada 1931 y Fiat 600 TN, respectivamente.

Norberto Archanco: Se inició en la Limitada, afirmándose en 1984, donde peleó el tercer puesto del torneo hasta la última competencia del año, reafirmando en el 85 las bondades de los nuevos chasis elaborados por Del Papa y la seguridad mecánica de Furlan. Para 1986 está construyendo en el taller de Benavídez un Ford Falcon para Stock Car, el que luego será atendido en su parte mecánica por Omar Sirimarco y Jorge Terdolavich y si queda tiempo correrá alguna competencia con el 1 en Limitada hasta vender el auto.

Rubén Muñiz: Forma parte de una familia de pilotos comandada por su padre, Rubén Muñiz, quien compitió en varias categorías zonales y nacionales, llegando incluso a incursionar en Fiat 600 Turismo Nacional al mismo tiempo que sus dos hijos, el ya Campeón Rubén y el Subcampeón Raúl. Para 1986 no tiene decidido aún el rumbo a tomar, ya que sus esfuerzos están dedicados al Turismo de Carretera de su padre, con el cual ya obtuviera la licencia en la primera competencia para no ganadores llevada a cabo en el Autódromo de Bs.As. en 1985, al igual que los otros dos campeones solamente competirá luciendo el nº 1, mientras que el auto no sean vendido.

(Carlos Ramón Varela)

Buenos Aires

QUEZ ES EL Nº UNO

1 Fausto Vázquez.
2 Mateo Amanzi.
3 José Romero.
4 "Michelin".
5 Marcelo Jurio.
6 Emilio Parisi.
7 Plácido Turrina.
8 Carlos Emiliozzi.
9 Luis Bordignon.
10 Alfredo Pérez.
11 Raúl Bouciguez.
12 Julio Quatrocchio.
14 José Bibiloni.
15 Carlos Tomasello.
16 Luis Odriozola.
17 Héctor Pando.
18 Guillermo Falabella.
19 Alberto Iturregui.
20 Julio Galardo.
21 Miguel Scavuzzo.
22 Carlos Alsina.
23 Adcil Modarelli.
24 Ricardo García.
25 Marcelo Toscani.
26 Luis Dómina.
27 "Ramón".
28 Ramón Valicenti.
29 Luis Pennacchioni.
30 Leandro Ferrariz.
31 Oscar Fernández.
32 Aníbal Danessa.
33 José Luis.
34 "Santiago Ortega".
35 "Alejo".
36 Jorge Gregorio.
37 Eduardo Hernando.
38 Néstor Di Marco.
39 Horacio Sanguinetti.
40 Oscar López.
41 Nicolás Mugaburo.
42 Gustavo Humberto.
43 Juan Maretti.
44 Luis Seoane.
45 Néstor Díaz.
46 Carlos Garret.
47 César Didonato.
48 Jorge Gebel.
49 Miguel Massaro.
50 Darío Castro.
51 Carlos Berti.
52 Jorge Masson.
53 César Luis.
54 Lucio Gorosito.
55 Juan Dómina.
56 Jorge Porcaro.
57 Sergio Baiz.
58 Mario San Martín.
59 Carlos Errobidart.
60 Juan Zabalza.
61 Féliz Vernice.
62 "Tatín".
63 Gustavo Rodríguez.
64 Juan Newbery.
65 Juan Zirilli.
66 Silvano Lestrada.
67 Luis Timpanaro.
68 Ricardo Pirola.
69 Ernesto Zampini.
70 Miguel Manresa.
71 "Pepe".
72 Silvio Puccini.
73 José Cataldi.
74 Juan Sardi.
75 Sergio Piedralba.
76 Marcelo Alegre.
77 Elías Averzi.
78 Adrián Martínez.
79 José Spinella.
80 Héctor Provenzano.
81 Rolando Toledo.
82 Oscar Miglioratta.
83 "Poliya".
84 Mario Gelso.
85 Roberto Castillo.
86 Mario Copla.
87 Juan Butler.
88 Gustavo Cattáneo.
89 Juan Castro.
90 Rubén Robbiani.
91 Juan Hernandorena.
92 "El Vasco".
93 Roberto Vitrano.
94 Mario González.
95 Néstor Candella.
96 Walter Aragón.
97 Osvaldo Sánchez.
98 Inés Estrebou.
99 Marcelo Aragon.
100 Rodolfo Lardapide.
101 Néstor Navarro.
102 Marcelo Cerda.
103 Carlos Pinelli.
104 "Tucho".
105 Juan Costanzo.
106 "El Charrito".
107 Jorge Cataldi.
108 Oscar Casalell.
109 José Provenzano.
110 Fabio Badaracco.
111 Fabián Lamique.
112 Daniel García.
113 Sergio Pezuchi.
114 Carlos Linares.
115 Aníbal Lamure.
116 Nicolás Larraburo.

RALLY

En CORONEL SUAREZ comenzó el campeonato

RAIES, EL LLANE



El Rally de Coronel Suarez, fecha inaugural del campeonato argentino de la especialidad, presentó las características del que podemos llamar "estilo bonaerense" de plantear una carrera: la topografía lleva a la alta velocidad, la que apenas es morigerada en algunos casos por el auxilio de las modestas montañas con que se puede contar, como en este caso.

Los del sur se ganaron, por su excelente realización en el plano zonal en 1985, el derecho a organizar la prueba de Buenos Aires que reemplaza a la de Henderson. Volvieron a mostrar solvencia en la tarea, y si ésta no conformó a más de un pilolo, eso es materia de gustos, una cuestión opinable, a la que otros –generalmente los exitosos en esta oportunidad– adhirieron con entusiasmo, el domingo por la tarde.

En Suárez el panorama previo era muy diferente al de la mayoría de las pruebas del año pasado. En la clase **mayor**, ausente el casi omnipotente equipo oficial **Renault** con sus R18, solamente estaba presente en el primer nivel –sin que esto vaya en desmedro de nadie, pero es una realidad– el superfavorito **Gabriel** "Satanas" **Raies**, pagador de un hipotético sport

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: Carlos Neira

ROSOLITARIO





Gabriel Raies saliendo de un vado "de tondo-tondo" de los tantos que matizaron el recorrido del sur bonaerense. El Renault 18 del ahora esbelto cordobés respondió en todo momento al 100%, permitiéndole a "Satanás" coronar una faena sin oposición. En la foto menor, pilotos y navegantes triunfadores: Raies, Campaña, Stella y Stilo, celebran sobre el Renault 12 ganador de la "2".

de "dos mangos" para devolver apenas el dinero de los apostadores.

Tres **Peugeot** (Landriscina, Hernández y Peral) y otro R18 (del riojano Maciel) completaban la exigua nómina de anotados en la Clase 3.

La **Clase 1** mostró algunos ausentes ilustres, habida cuenta de la propulsión a pulmón que caracteriza a la división y la relativa lejanía con Córdoba, de donde proviene una gran cantidad de cultores de la "milcién".

En la **clase intermedia**, la que seguramente acaparará el interés de los aficionados, estaban en cambio la mayoría de las "primadonas": **Stillo, Torrás, Fleré y Del Campo**, por el lado de los del rombo; **Beschman, Cechetto, Degiovanni, Tubal y Badra** con los **Fiat 1500, y Altamirano y Maineri** con los cada vez más maduros **Gacel de Volkswagen**.

El viernes a la noche, en las cercanías de Coronel Suárez, se realizó el prime clasificatorio. Cada tres minutos, salieron los 61 autos habilitados para recorrer esos primeros 9,25 kilómetros de caminos típicos de chacra, con la debida profusión de curvas de 90° más el agregado de un paso a nivel con lomo y un vado largo, con bastante agua, que se convirtió en

problema para muchos, principalmente por mojaduras.

Raies aparecía ganando la general, con 9 segundos de ventaja sobre Torrás, 11 a Beschman, 14 a Maineri, 16 a Stillo y 20 a Altamirano que empalaba con **Ignacio González** "ascendido" a la Clase 2 con un SE 1.5. Luego se encolumnaban **Badra, Lovagnini, Miglio, Hernández, Cortese y Fleré, notándose ausencias por** las razones apuntadas más arriba, **entre el pelotón de punta.**

El esquema sabatino (muy parecido al del domingo) incluía seis PP.CC.: uno de 75 Kms. muy rápido con varios vados, para "transportar" la carrera desde la cabecera a la zona serrana. Luego venía el PC 3, de parecidas características pero de menos de 40 Kms; el N° 4, el más atractivo para el manejo y la observación en la Villa Ventana, recorriendo su periferia de 7 Kms. y medio; el N° 5, rapidísimo al comienzo y más trabado al final con algunos vados, comenzando y terminando en la localidad de Sierra de la Ventana, siguiéndose con otro rápido hasta las cercanías de Suárez donde se terminaba la jornada con el PC 8, de similares características al clasificatorio.

Esta segunda etapa tuvo en las roturas de gomas la razón de los constantes cambios en las posiciones. En lo veloz inicial Raies le sacó dos minutos a Hernández, pero apenas 40 segundos a Beschman que hacía es*pléndida carrera, seguido* por otro de los Fiat SE, el de **Tubal**, que aprovechaba las largas rectas para recuperar luego de su opaco desempeño durante la noche anterior. Después se encolumnaban Torrás y Stillo (esperando lo trabado para el desquite) y el Gacel de Altamirano, quien corrió con caja standard al romper la arrimada, el viernes, probando. En la clase chica, **Martínez-Silvestro** mandaban sobre **Garay-D'Ambrosio** y **Ricca-Elordi**, mientras que muy retrasado aparecería **"Rudy" Trossero**, que recién se afianzaría hacia el final de la etapa.

Promediando la misma ya habíanse producido abandonos importantes: **Cechetto, Landriscina, Degiovanni, Santangelo**, dejaban la carrera por problemas de transmisión o caja.

Ya de vuelta en Coronel Suárez, la clasificación decía que Raies sacaba hasta ahí casi tres minutos a Stillo, uno de los pocos que no debió apelar al cambio de neumático en prime; a su vez, **Mario** aventajaba a Beschman por dos minutos y por poco más a Tubal; luego aparecían Del Campo, Torrás (dos pinchaduras), Hernández, Fleré, Altamirano, Gora y Miglio. En la clase chica, la etapa la ganó **Ignacio Martínez** navegado por Silvestro, seguido por Trossero y el campeón bonaerense Ricca.

La etapa del domingo fue parecida, agregándose apenas un último prime por las colonias alemanas de los aledaños de Suárez.

Raies y Stillo siguieron en la vanguardia de sus clases y en la general. Las grandes novedades fueron los abandonos de Beschman (salida de pista en Villa Ventana) y de Tubal (rotura del cárter en Sierra de la Ventana), las consecutivas desventuras de Torrás y Fleré, el avance del quilmeño Del Campo, que parece haber superado la tremenda racha que lo aquejaba, y la atropellada de otro quilmeño: **Pablo Gora**, un brillante manejador que busca planos superiores.

En la chica, la nota la dieron Martínez-Silvestro y Rudy Trossero-Guerrero, quienes pelearon con sendos 128 la punta, sacándose y volviéndose a sacar diferencias de a segundos. Tercero, pero sin poder conectarse en los relojes, el platense Ricca con Elordi.

El último prime (con aquel vado del clasificatorio) fue dramático para algunos y trastrocó la que sería clasificación general: Fleré, Torrás y Altamirano llegaron casi arrastrándose, permitiendo que Del Campo lograra redondear su hermosa carrera, tercero en la general y segundo en la clase tras el impertérrito, prolijo y calculador binomio **Stillo-Stella**, triunfadores finales. Torrás, llegando a parque cerrado con la caja rota, retenía por apenas ¡un segundo! su tercer puesto ante el ascendente Pablo Gora.

En cuanto a Raies, regulando la carrera pese a sufrir también la rotura de algún neumático, no tuvo oposición. Ni en la general ganada por más de 7 minutos, ni remotamente en la clase, en la que lo siguieron los animosos riojanos **Maciel-Maciel** (ahijados deportivos suyos, por otra parte) y los neuquinos **Peral-Zubillaga** con un **504**.

La clase de los 1100 se definió recién al sumarse los cómputos del día.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba, izquierda, el Renault de Mario Stillo-Fernando Siella. Hicieron una carrera expectante e inteligente, sabedores de la menor velocidad del R-12 en un terreno favorable a Fiat y VW. Dio resultado y ya tiene 20 puntos.

Rudy Trossero encarando una complicada curva antes del diquecillo de Villa Ventana. El de Villa Carlos Paz había arrancado con el pie izquierdo, pero el domingo arremetió y ganó su clase.

En la foto de abajo, los hermanos Maciel, ahijados deportivos de los Raies. Los riojanos fueron segundos en la "3", aunque lejos del ganador. Sin embargo esta actuación servirá de aliciente para un binomio que comienza a destacarse.

Retacería EL ROSEDAL de Nélida P. de Macielo c.c.18 Pueblo San Jose

RENAULT
Automoviles
Sportelli, Bonjour, Sportelli S. A.
CONCESIONARIO
Avda. Libertador General San Martín 616
7540 Coronel Suárez - Buenos Aires Tel. 0926 - 22751

"LA CASA DEL REPUESTO"
— DE —
JUAN JOSE GARCIA E HIJO
REPUESTOS PARA AUTOMOTORES EN GENERAL
LAVALLE 289 Tel. 0926-22855 y 0926-21148 CORONEL SUAREZ

SHELL
ESTACION DE SERVICIO
EL MASTIL
Tel 22219 C. SUAREZ
S. RODRIGUEZ e H. YRIGOYEN

MORENO Y ASOCIADOS

Martín Subiza
SEGUROS
Av. Alsina 217
C.Suárez

PAPALU Discoteque
Hipólito Yrigoyen 1028
Coronel Suárez

Taller Mecánico
de GERONIMO DUCKARDT
Especialidad
FORD y CHEVROLET
Tel. 21409
Teresita Castilla y Uriburu 7540 Coronel Suárez

Taller Mecánico
"EL FACU"
— de —
LUIS PASCUAL OCCHIUTTO
REPARACIONES GENERALES
AJUSTE DE MOTORES A NAFTA y DIESEL
ALINEADO DE DIRECCION A MAQUINA
12 de Octubre y Los Patos - Coronel Suárez

RCyE RUDY
carburacion y encendido
Av. Conturbi 47 C. Suárez

ELECTRICIDAD
DANIEL A. RAMOS
• ALTERNADORES
• DINAMOS
• ARRANQUES
7540 CORONEL SUAREZ

NEUMATICOS OYANO SA
DISTRIBUIDOR
PIRELLI
NEUMATICOS
Rivas 53 Tel. 22886
Cnel. Suárez

Representante exclusivo en Cnel. Suárez y zona de:
Faneco Neumáticos
en toda su línea competición y WALTRAC el nuevo neumático para ser utilizado en todo terreno

LLANTAS DEPORTIVAS Y ORIGINALES
MOMAR
Bulonería en gral. automóviles - camiones - tractores.
Cnel. Suárez
MITRE Y ALBERDI TEL. 22886

12 HORAS DE ENDURANCE

La Asociación Argentina de Automóviles Sport hará disputar los días 15 y 16 de marzo la competencia de resistencia en automóvil suspendida en el mes de noviembre ppdo. como consecuencia de las inundaciones que afectaron gran parte de la provincia de Buenos Aires. Tendrá inicio a las 22 hs. del sábado 15 y finalizará al mediodía del domingo 16 con un asado en la sede de la AAAS para todos los participantes.

Recordamos que el recorrido es de alrededor de 600 km. totalmente por caminos de tierra con promedios de marcha previamente establecidos al estilo regularidad, y los vehículos admitidos se dividirán en tres categorías: "A", autos hasta 1000 cm^3; "B", autos de más de 1000 cm^3, y "C", pick ups, jeeps, todo terreno, areneros, etc.

Se ha reabierto el registro de inscripciones para los nuevos interesados, quienes podrán requerir información al tel. 59-7273 o, el lunes próximo, en la sede de la AAAS, av. del Tejar 2982, Capital. Tel. 542-5782.









en favor de Rudy Trossero, que le sacó los necesarios segundos a Martínez, jugándose para conseguir un triunfo que se le estaba negando en los últimos tiempos.

En síntesis, éste fue un rally quizás atípico pero no por ello más o menos válido: en definitiva, es saludable la variación en el esquema, ya que ella permite aquilatar las diferentes aptitudes de hombres y máquinas.

En cuanto a la organización, debe dársele una felicitación a la gente de Suárez: todo salió de acuerdo con lo que se esperaba de quienes habían asombrado el año pasado con una realización de primera, la que en definitiva fue el aval para confiarles una de mayor envergadura.

PIEDRITAS EN LA VENTANA

GACELAS CON MEJORIAS – Altamirano nos confiaba que el hasta ahora punto débil de los **VW Gacel**, las suspensiones, estaba casi bajo control. "**Pero todavía tenemos problema para transmitir la potencia al piso y se muestra lerdo. Además, la caja standard que usé está muy lejos de la especial...**"

• • •

LOCALES SIN SUERTE – Varios de Coronel Suárez quisieron ser profetas en su tierra y se quedaron en veremos. **Carlos Maisonnave** volcó en el principio de la primera etapa con el **Gacel** que reemplazó al viejo Dodge 1,8. Sus primos, también **Maisonnave-Maisonnave**, tuvieron menos suerte, ya que rompieron un palier y abandonaron en el clasificatorio, a 600 metros de la largada. El otro crédito, los hermanos **Bilbao**, venían recuperando en la segunda etapa y volcaron con el **R12**. Decepción para el público, entre los que se notaban los lugareños.

• • •

TORRAS INFLADO – "**Rompí dos gomas el sábado y una el domingo; al final les puse 42 libras (empecé con 35) porque ya no sabía qué hacer**". El "Pichirilo" anduvo siempre muy fuerte, haciendo "pelo y barba", pero cuando punteaba, algún imprevisto lo mandaba para atrás. Estaba descontento con el trazado pero hay que considerar que se habla del mercado según a uno le vaya en él...

• • •

CABALLOS – Rodolfo Canti es el responsable del armado de auto y motor del hotelero "**Rudy**" **Trossero**. Tapa y árbol de levas son trabajos artesanales de **Remigio Rotter**, de La Falda, con los que se alcanza un régimen de 6.500 rpm. Trossero infló las NRD 145 con 36 adelante y 34 libras atrás, rompiendo solo una en el primer PC del sábado.

• • •

LANDRISCINA POR DOS – **Dino Landriscina** quería definir su duelo personal con el neuquino Hernández, pero la caja del **504** dijo basta muy pronto. Su famoso papá, el "**Luiggi**", no paró en cambio, en todo el fin de semana, de firmar autógrafos a diestra y siniestra. Se lo vio siempre acompañado por el "**Bicho**" **Del Buono** y su "polaca" señora, otros ilustres espectadores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RALLY DE CORONEL SUAREZ

1ª fecha del Campeonato Nacional y Provincial de Rally - Organiz.: Bomberos Voluntarios de Coronel Suarez - Recorrido total 700,95 km.

Pos.	Nros.	Piloto/Navegante	C1-Marca/Proc	Tiempo
1°	1	Raies-Campaña	3-Renault 18/Córdoba	**3h20m26s**
2°	3	Stillo-Stella	2-Renault 12/Cordoba	**3h27m51s**
3°	14	Del Campo-Rosso	2-Renault 12/Quilmes	3h31m
4°	7	Torras-Quiros	2-Renault 12/Cordoba	3h40m17s
5°	42	Gora-Aliberti(*)	2-Renault 12/Quilmes	3h40m18s
6°	16	Altamirano-Haedo	2-Volks. Gacel/Rio III	3h41m47s
7°	6	Fleré-Schroeder	2-Renault TY2/Bariloche	3h44m30s
8°	17	Maciel-Maciel	3-Renault 18/La Rioja	3h46m36s
9°	26	Miglio-Farias(*)	2-Renault 12/Arias	3h47m35s
10	21	Badra-Torres	2-Fiat 128 1500/Va. Dolores	3h49m42s
11°	20	Peral-Zubillaga	3-Peugeot 504/Carriel	3h55m51s
12°	37	Cisneros-Diaz(*)	2-Renault 12/Bs.As.	4h 0m59s
13°	35	Trossero-Guerrero	1-Fiat 128 1100/Va. C. Paz	**4h 1m12s**
14°	63	Martinez-Silvestro	1-Fiat 128 100/Cordoba	4h 1m38s
15°	59	Ricca-Elordi(*)	1-Fiat 147/La Plata	4h 4m34s
16°	38	Bertoni-Duprat	2-Renault 12/Bariloche	4h 4m58s
17°	23	Tula-Schae (*)	2-Volks Gacel/Moreno	4h 6m46s
18°	30	Pirles-Albandoz	1-Fiat 147/Bariloche	4h12m10s
19°	29	Gomez-Heckmann	1-Fiat 128 1100/Gral. Roca	4h22m18s
20°	52	Capisano-Scanove	2-Fiat 128 1300/V. Tuerto	4h22m39s
21°	60	Sisterna-Picco	2-Fiat 128 1300/San Juan	4h23m53s
22°	39	Gomez-Diaz Sosa	2-Renault 12/Posadas	4h27m36s
23°	41	Tavolaro-Kelli(*)	2-Fiat 128 1300/Lanus	4h30m20s
24°	34	Fevre-Avedano	1-Fiat 128 1100/Cordobb	4h36m2s
25°	46	Diaz-Valverde	2-Volks Gacel/Bariloche	5h10m38s
26°	64	Giofre-Costignola	1-Fiat 128 1100/V. Ballester	5h17m32s
27°	56	Digeronimo-Pardo	1-Fiat 128 1100/Cordoba	6h19m49s

También se clasificaron corriendo exclusivamente por el provincial los siguientes binomios:

68	Matzkin-Villar	1-Fiat 128 1100/Pringles	4h40m14s
67	Marca-Duval	1-Fiat 128 1100/Chel. Suarez	4h46m11s
70	Beewusaert-Zarate	8-Citroen 3 CV/Pringles	6h19m15s

Los competidores que figuran con (*) participaron por **ambos** campeonatos. La clasificación correspondiente será publicada oportunamente en Actividad Zonal, así como puntajes obtenidos.





Campeonato

Campeonato Argentino: Clase 3: Raies, 20 puntos; Maciel, 15 puntos; Peral, 12 puntos.
Clase 2: Stillo, 20 puntos; Del Campo, 15; Torras, 12; Gora, 10; Altamirano, 8; Fleré, 6; Miglio, 4; Badra, 3; Cisneros, 1 y Bortoni, 1 punto.
Clase 2: Trossero, 20 puntos; Martinez, 15; Ricca, 12; Pirles, 10; Joselo Gomez, 8; Fevre, 6; Giofire, 4 y Digerónimo, 3 puntos.

Izquierda, arriba: *Martinez-Silvestro pelearon la punta desde el comienzo, y recien en los ultimos prmes decidieron la posición del ganador. Su segundo puesto fue chicito no mas.* ***Izquierda, abajo:*** *Gora-Aliberti conforman un binomio en continuo ascenso. Aca pablan en dos ruedas.* ***Foto grande:*** *Al fin Ruben Del Campo corta la malaria. Reconfortante segundo puesto en la clase mas peleada.* ***Centro:*** *Pichirilo Torras pena por los neumaticos y otros problemas. Gano el clasificatorio y anduvo siempre fuerte.* ***Al lado:*** *Beecham, un minuto antes de irse afuera del camino por rotura de una llanta en el PC de Villa Ventana. Hasta ahi, era gran figura.*



Foto: **Walter Fabián Contreras**
(Gentileza "TC... La Revista")

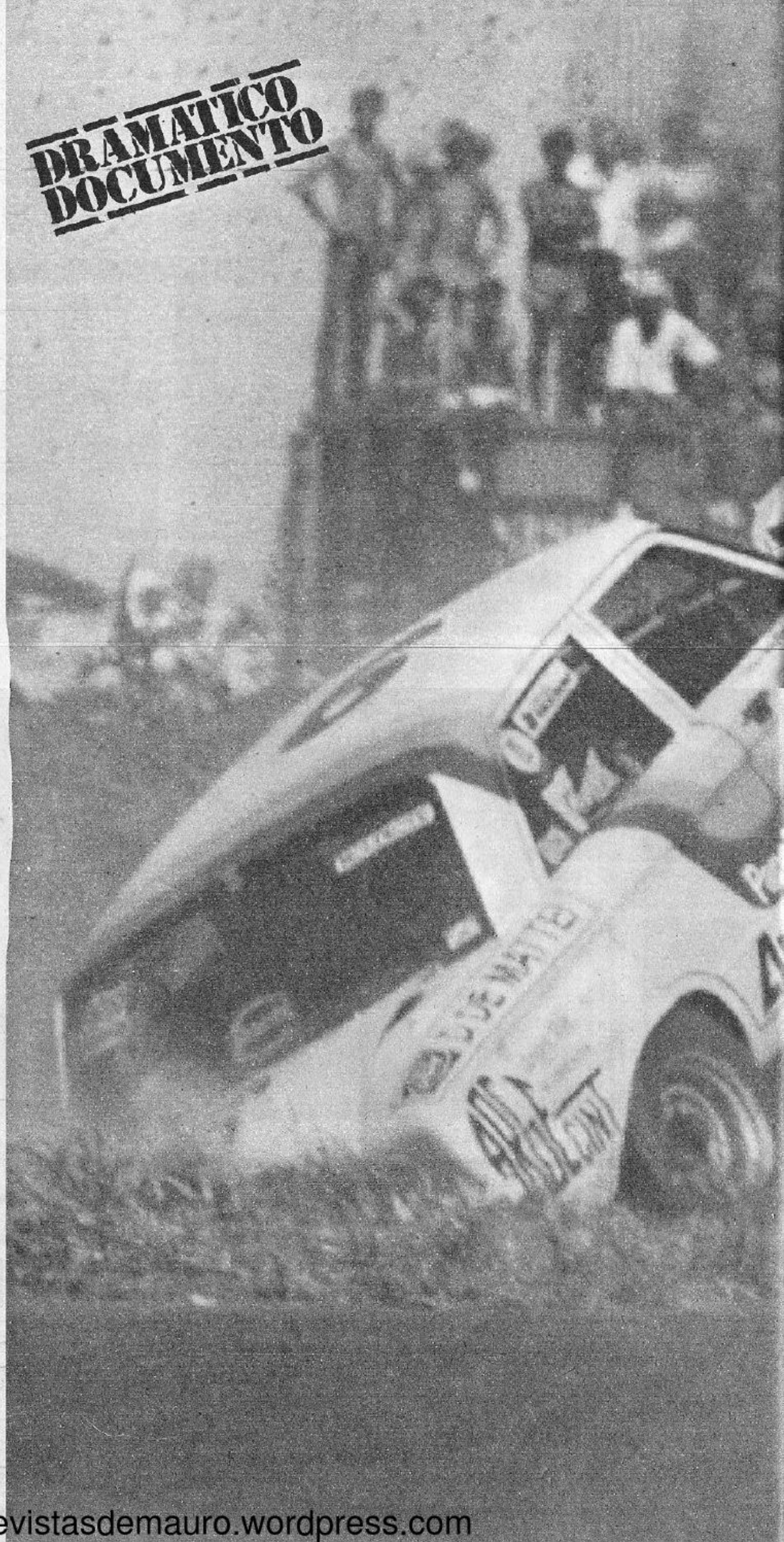
EL MILAGRO DE SANTA TERESITA

Osvaldo Villaverde y Oscar Aventín, protagonistas de un impresionante choque

Esto que usted tiene a la vista, gracias al sentido profesional y el oportunismo de **Walter Fabián Contreras**, destacado en Santa Teresita por **"TC... La Revista"**, pudo desembocar en algo de graves consecuencias. Sin embargo, a pesar de su espectacularidad, el hecho pasó a ser, luego que el gran susto se disipara, una anécdota más para **Osvaldo Villaverde** y **Gustavo Villafañe** (Dodge número 89) y para **Oscar Aventín** y **Héctor Ballini** (Ford número 6). Todo se desencadenó rápidamente... Los punteros habían cumplido el primer giro de la segunda serie, cuando en la última curva del circuito se levantó una impresionante nube de tierra... ¿qué había pasado?... Pues que **Oscar Aventín**, llegando a ese último obstáculo del semipermanente "Triángulo del Tuyú" entró en trompo (ya había hecho otro en la curva anterior) alternativa que **Ballini** atribuyó a las gomas frías aún. El Falcon se fue desplazando hasta quedar semimontado sobre una baranda de protección. Aún sus dos ocupantes estaban dentro del auto cuando el Dodge de **Villaverde**, descontrolado, enfila justamente hacia donde estaba detenido el Falcon.

Como se puede apreciar en la oportuna foto, **Villaverde pega de lleno en el lateral derecho del Falcon, que a consecuencia del impacto se eleva en el aire, pasa sobre un montículo de tierra y finalmente, cae sobre sus cuatro ruedas en el fondo de una zanja.**

Fueron segundos que parecieron siglos, hasta que por fin Oscar Aventín y Héctor Ballini emergieron ilesos, aunque con el lógico impacto emocional. En la toma se puede notar, junto a la rueda delantera izquierda del Dodge, parte de la defensa sobre la que estaba montada el Ford, como asimismo, un brazo en alto de Villaverde, como intentando en un acto reflejo protegerse del impacto. Sin dudas fue la primera "piña" importante del año, que pudo tener otro saldo si Aventín y Ballini hubieran bajado del auto. Indudablemente, fue **"El milagro de Santa Teresita"**.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


89

ÚLTIMO MOMENTO

LOS ARGENTINOS EN MIAMI

FANGIO JR., EL INTERAMERICANO





Con un medio mecánico que no le es habitual, y en un circuito nuevo, *Juan Manuel Fangio Jr.* ganó brillantemente en Miami la competencia reservada para los *Mazda RX7*.

Por su parte, *Oscar Larrauri* y Massimo Sigala, aquejados por problemas de neumáticos, primero, y frenos, después, terminaron séptimos en la segunda carrera del torneo GTP IMSA.

Informe: Osvaldo "Cocho" López
(sí, el mismo, desde los EE.UU.)

El Mazda Inter American Challenger es una especie de desafío (...justamente) al cual están invitados los más famosos pilotos americanos y algunos europeos. Con uno por cada país y cuatro o cinco norteamericanos, esta competencia cobra vida en máquinas Mazda de similares características entre sí.

Juan Manuel Fangio, quinto en la clasifica a diez rondas, a cuatro segundos del primero, Tom Sneva, corrió el domingo con el coche de Bob Unser, "un auto bastante bueno" en su opinión antes de la salida y "realmente satisfactorio".

Desde la tercera fila, la largada "tipo Indianápolis" no favoreció a Juan Manuel, sexto en un primer momento. Sucedió que al querer tomar distancia, el argentino fue adelantado por Guerrero. Pero ya en la primera vuelta estaba cuarto. En la punta, Sneva indicaba el camino seguido por Willy T. Ribbs y Bob Unser (jr). Un giro después, Fangio conseguía subir un puesto, y uno más tarde estaba segundo. Fue entonces cuando su Mazda se rozó con el de Ribbs, que lo tocó de atrás, circunstancia que el puntero aprovechó para tomar una distancia de cinco segundos.

Juan Manuel buscaba ritmo. Diez vueltas de clasificación son realmente escasas para adaptarse a un circuito desconocido (los dos años anteriores se había corrido en otro trazado) y a las reacciones de un coche al que no se está habituado. Sin embargo, en la chicana doblaba muy fuerte. Esto, sumado a que no frenaba como los demás, le proporcionaba tres o cuatro décimas de ventaja por vuelta.

Giro tras giro, el sobrino del "quintuple" empezó a descontar. La "hinchada" argentina presente en Miami (diez personas, no más, ¡pero qué entusiastas, con nosotros dirigiendo la barra, claro!), gritó el primer puesto de Fangio en la vuelta novena. A partir de allí se empezó a alejar, y se consolidó en la punta a partir del giro quince.

La clasificación se completó en los primeros puestos con Baldwin, Dallenbach y Ribbs.

Larrauri-Sigala, sin mucha suerte

A pesar de ubicarse tercero en la clasificación y pelear en la primera hora de carrera con el puntero Bob Wollek, problemas de neumáticos retrasaron a Oscar Rubén Larrauri en la competencia GTP del torneo IMSA.

En efecto, dichos inconvenientes relegaron a "Poppy" a la quinta posición. Como es habitual en este tipo de carrera, el argentino paró en boxes, cambiaron neumáticos, cargaron nafta y tomó su lugar Massimo Sigala, su compañero de equipo. El italiano mantuvo el ritmo entre el quinto y el sexto puestos, para cederle nuevamente el volante a Larrauri cuando restaba una hora de carrera. Pero las "pannes" no habían terminado en el Porsche 962, que acusaba ahora problemas de frenos. Y faltando quince minutos para el final, "Poppy" debió entrar a boxes con una deficiencia en el varillaje de cambios. El inconveniente se solucionó pero demandó un lapso de tres vueltas, lo que ubicó finalmente al binomio en el séptimo puesto.

Wollek-Barilla fueron los ganadores, escoltados por Sullivan-Henn y Stuck-Gartner, todos con Porsche 962. El cuarto lugar fue para el Jaguar XJ6RT de Redman-Haywood.

Patio de boxes

El cumpleaños de "Automundo" – "Automundo", que es la única revista de automovilismo que se edita en español en los Estados Unidos, festejó su cuarto aniversario con una fiesta a la que asistimos con sumo agrado. Nuestras felicitaciones y un agradecimiento sincero a su director, Enrique Kogan, por la colaboración que nos brindó en todo momento.

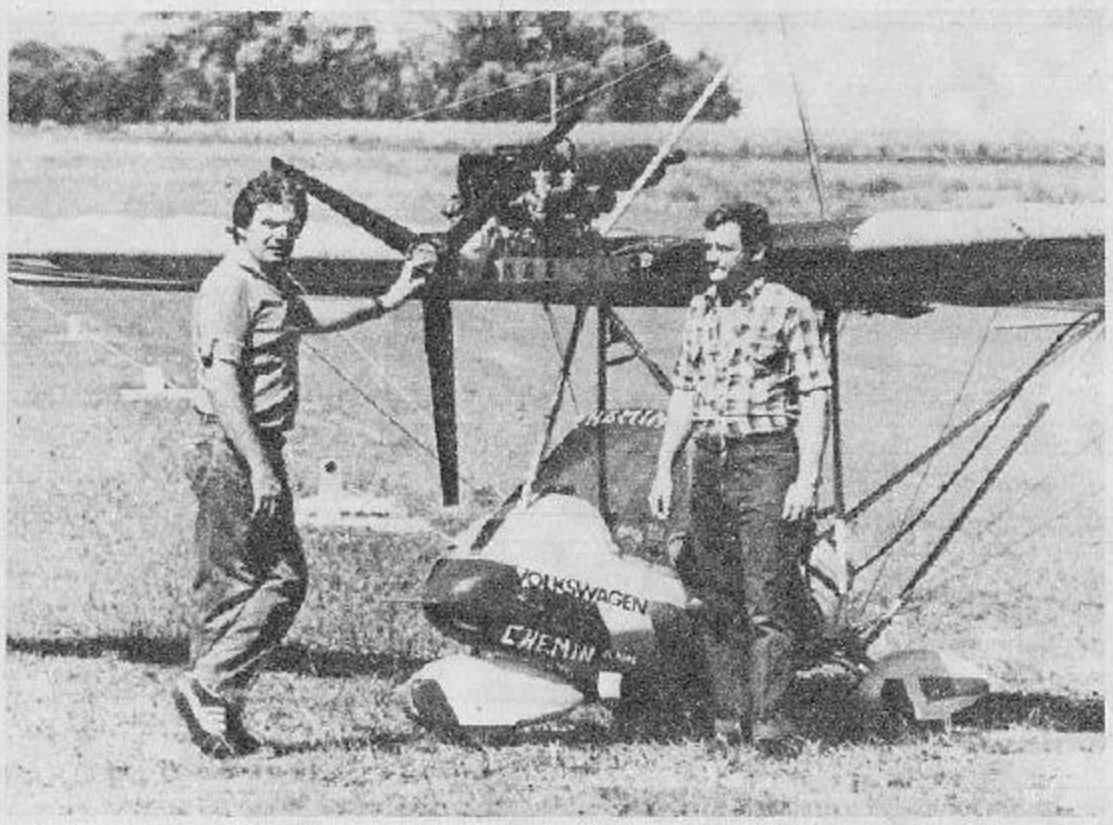
Los planes '86 de Fangio y Larrauri – A Juan Manuel le ofrecieron correr en la categoría GTC y en Indy Cars. Estas posibilidades se concretan gracias a la ayuda de su amigo Juan Della Penna, un argentino –conocido nuestro– radicado en Los Angeles. Ahora hay que buscar los sponsors... En lo que respecta a Larrauri, arregló correr seis carreras del Campeonato GTP de IMSA en los Estados Unidos, junto a Massimo Sigala. Por otra parte, un español, Fareja, lo invitó a correr el Campeonato Mundial de Marcas con otro Porsche. Nutrida agenda para "Poppy", teniendo en cuenta que disputará también la Copa Renault que ganó el año pasado.

Fittipaldi confirmado, Lamas casi seguro – Se confirmó en Miami que el ex campeón mundial de F-1 Emerson Fittipaldi estará presente el 23 de marzo en el Autódromo Municipal con un Nissan 300 ZX. Y esto no es todo... Realizamos intensas e importantes gestiones, y es muy posible que el galán Lorenzo Lamas, el hijo de Fernando, también nos visite con el mismo propósito. Falta confirmarle si el auto estará listo. Además, Don Jones, el rubio de "División Miami", la serie televisiva, está muy entusiasmado con la idea.

Se casa Poppy – Oscar decidió firmar contrato definitivo con Liliana, su futura esposa que le dirá el "sí" el 15 de marzo.

Otro argentino – El sábado corrió en Miami otro argentino, Hugo Gralia, que vive por dichos pagos. Lo hizo en la categoría GTU y terminó noveno.

Gracias – Nuestro agradecimiento a Juan Carlos Maimone, un argentino que está radicado desde hace veinte años en Miami, por habernos prestado su auto, ofrecido sus servicios y honrarnos con su amistad.



OTRA HAZAÑA DE DI PALMA

Cruzar la cordillera de los Andes con un ultraliviano no resulta tan "fácil" como ganar una carrera de autos. El desafío es tanto o más interesante, por supuesto, y el placer por la aventura es, en su justo término, recompensado.

He aquí que Rubén Luis Di Palma –a quien le conocemos su "delirio" por los aviones– decoló en pos de otro objetivo: cruzar la cordillera de los Andes desde el Aeropuerto El Plumerillo, en Mendoza, hasta el Aeropuerto Internacional Pudahuel, de Santiago de Chile. Ricardo Marcelo Buffet, oriundo de Esperanza (Sta. Fe), se sumó al intento.

El 28 de febrero, Di Palma y Buffet partieron en sendos ultralivianos DP1 con motor Rotax de 52 HP, de la empresa Aero Di Palma. La primera etapa consistió en un vuelo directo desde el aeródromo Don Torcuato hasta el aeropuerto mendocino, y al otro día, a las 7h10m, se elevaron por sobre el Cristo Redentor.

A una altura de 4.500 metros, con fuertes vientos que desviaban caprichosamente a las aeronaves, la "excursión" tomó el color de una hazaña. Lamentablemente, Buffet tuvo que regresar inmediatamente por problemas de carburación. Pero Luis siguió solo. Para lograrlo. A las 9h10m sobrevoló el Cristo y pasó a territorio chileno, donde permaneció durante media hora y volvió a cruzar. Problemas burocráticos con la Aduana argentina le impidieron el aterrizaje en el vecino país, dato que, obviamente, Luis conocía desde antes de partir.

En el Aero Club La Puntilla, de Mendoza, Di Palma aterrizó entonces su ultraliviano y posó también su objetivo cumplido.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LO EXIJA
O NO LA LEY!!
POR SU SEGURIDAD Y CONFORT

COLOQUE EN SU AUTO
APOYACABEZA

TOTAUTOS UNIVERSALES Y ORIGINALES

R11 - TAUNUS GHIA y VW. GACEL
CON SUS RESPECTIVAS ALMOHADILLAS Y COLORES
Y Ahora, también, Moldeado en Poliuretano rigido, semi-rigido y flexible
de acuerdo a su necesidad

OFERTA PARA TAPICEROS
Tenemos todos los modelos sin tapizar con adaptador



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

CYCLE WORLD
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

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



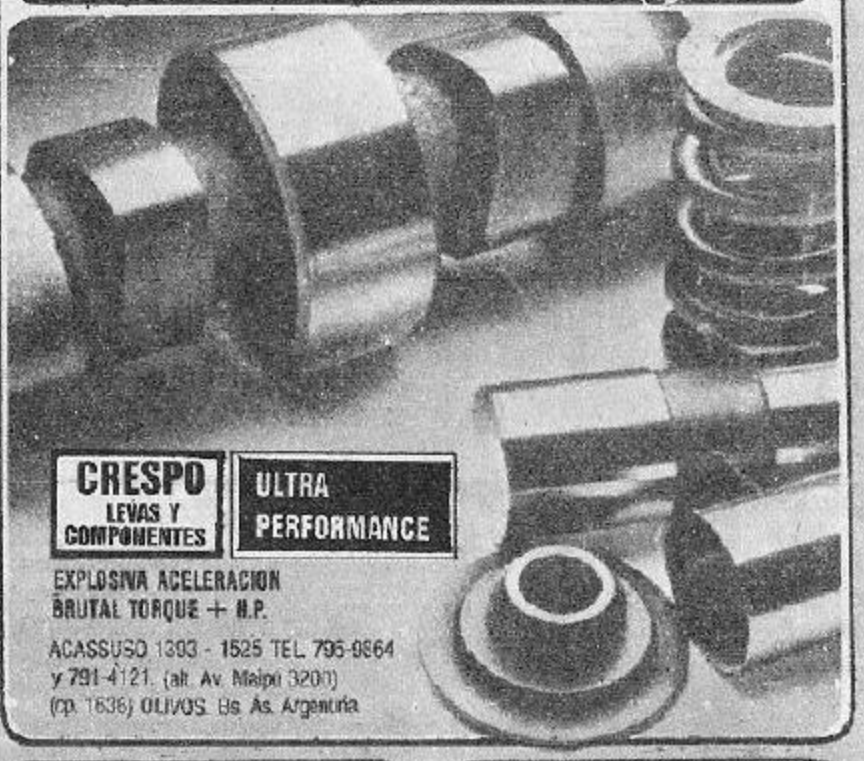
CASCOS
- FORMULA ONE
- BELL
- NAVA
- SIMPSON
- TIPO BELL
- TIPO SIMPSON

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

EQUIPO

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

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



CRESPO
LEVAS Y COMPONENTES
ULTRA PERFORMANCE

EXPLOSIVA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.

ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 796-9864
y 791-4121. (alt. Av. Maipú 3200)
(cp. 1636) OLIVOS Bs. As. Argentina

Farias-Farias
COMPETICION
KAWASAKI - SUZUKI - HONDA
- YAMAHA -
CURUPAYTI 1044/46 - MORON

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

CALZADOS
.CARCER.-
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60
(1688) EL PALOMAR

JOSE RAPONI
RESORTES ESPECIALES DE VALVULAS
R. 12 - R. 18 - DODGE - FALCON
TAUNUS - PEUGEOT - FIAT etc.
ARBOLES DE LEVA
Avda. Mitre 198 - V. Martelli.
Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

☆ KAWASAKI ☆ HONDA ☆
☆ SUZUKI ☆ YAMAHA ☆
MOTO PART'S
REPUESTOS NUEVOS Y USADOS
Envios al interior
568-4109
CUENCA 2470 - CAP.
MOTO PART'S

J. L. ANDUJAR
ingeniería automotríz
TECNOLOGIA EXPERIMENTACION DESARROLLO

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

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



Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

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

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR
"NESTOR SALERNO"
Tel. 621-2226 y 701-7948

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

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

---

* JEEPS * CARROCERIAS PLASTICAS * VARIOS MODELOS
● JAULAS ANTIVUELCO ● DEFENSAS ● TRANQUERAS ● PORTAFAROS ● ESTRIBOS ● GUARDABARROS ● FENDER ● BUTACAS ESPECIALES PARA JEEPS ● LLANTAS 8 y 10 x 15
● CUBIERTAS GOODRICH Y WALTRAC ● PARAGOLPES PARA COUPE FUEGO
J. C. CALZADA Pasaje Ibañez 3324 - Ciudadela / TEL.: 853-8483

---

roedas argentinas S.A.C.I.F.I.A.



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

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

☆ CASCOS
☆ Butacas
☆ Buzos Antiflama
Visores



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



Envios al interior : Rueda Club
BOYACA 1538 (1416) 58-2525

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132
TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATT) - PITTATORE)
- Arbol de Leva acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platillos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores.

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

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

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



---

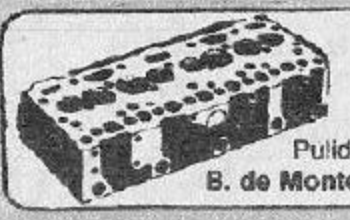
areneros



JAULA TUBULAR Ø 2"
P/MECANICA: GORDINI-R4
R.6 - R12 - FIAT 600 - VW
797-9473

AUTOMODELISMO DEPORTIVO
1/32
1/28
Automundo
1/24
● SCALEXTRIC ● BACHI
● SEBRING ● LEONE
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

FORMULA 5
LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO
todos los viernes de 21 a 23 hs.
INFORMES Y REGLAMENTOS
ZUVIRIA 5889. (1439) Cap.



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

---

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

Una novedad a lo grande.



Vinos Finos

Viñas Santa Alicia. En damajuana.

Bodegas Estornell tiene el placer de llegar a su copa con un vino fino de características excepcionales:
Viñas Santa Alicia.

Elaborado con uvas tintas y blancas de la mejor calidad.

Maduradas al amparo de la tierra y el sol sanjuaninos.

Viñas Santa Alicia. Un vino que viste de gala a su mesa de todos los días. Pruébelo en sus 8 variedades.

Partida Limitada. Chenin Blanc. Chablis. Moscatel de Alejandría. Pedro Giménez. Torrontés Sanjuanino. Borgoña. Barbera.

Viñas Santa Alicia

El gran vino fino
de San Juan. En damajuana.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com