CORSA

DESDE GRECIA
EL "SHOCK" DE JORGE RECALDE
F.1: TODO EL GRAND PRIX DE MONACO
MAS COLOR: RALLY, C.A.P., MUNDIAL DE MOTOS

T.C.2000 INCANDESCENTE en Santa Fe

TRAVERSO a puro FUEGO

Los Renault Fuego de Juan María, Ernesto Soto y Gustavo Der Ohanessian. Imparable, el tren francés...

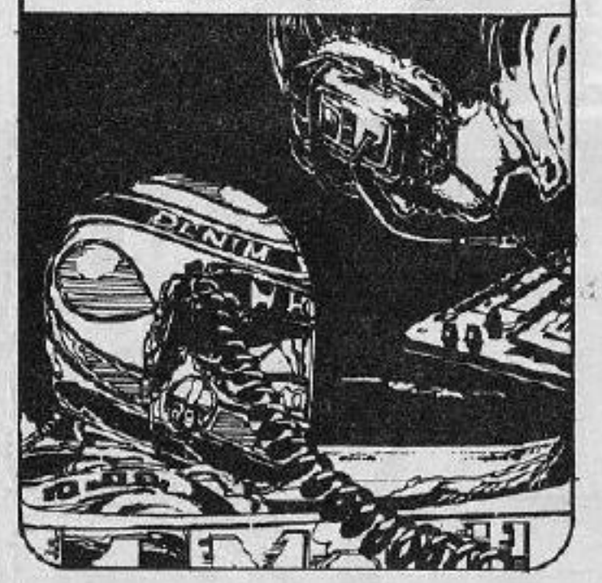
¿QUE PASO CON LAS SIERRA?

Nº 1091 del 3 al 9 de junio de 1987 - Argentina: ₳ 2.80 - Uruguay: NS 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro

Grand Prix de

MONACO

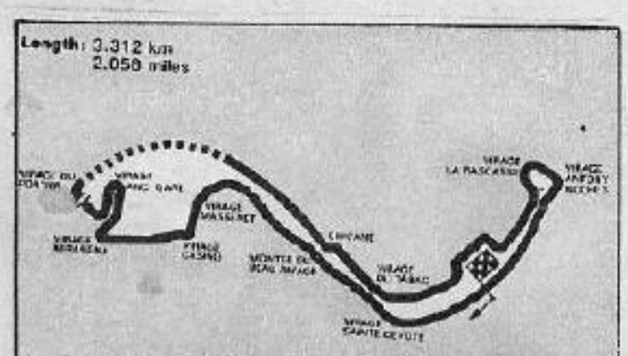


EN EL PRINCIPADO DE LOS LUJOS Y EL JUEGO...

SENNA IMPU AL FUTURO

El "enfant terrible" brasileño se dio el placer de vencer, y en Mónaco, tan luego... precisamente donde tres años atrás se le escapara un triunfo consagratorio. Y también el lujo de desquitarse pronto de la temprana frustración en Bélgica, devolviendo a Lotus a la victoria, que asimismo es la primera para la revolucionaria suspensión "activa". Afirmando el dominio de Honda ampliamente encabezado por el otra vez fallido Mansell, Piquet resultó escolta adelante de Alboreto, que aprovechó la postrera defección de Prost, quien sigue líder del Campeonato.





Tras "pasear" triunfalmente la suspensión hidroelectrónica ante el incomparable entorno monegasco, Ayrton, sin protocolos, hace un gesto inequívoco desde el palco principesco, con Rainiero y Alberto a sus espaldas. Lotus, con seis victorias, acababa de convertirse en la marca más ganadora en el clásico escenario por el Mundial F.1. Al centro, la desolación de Prost junto al McLaren inerte.

FICHA GENERAL

Fecha: 31 de mayo de 1987.
Denominación de la prueba: 45° Gran Premio de Mónaco, cuarta competencia del Campeonato Mundial de Fórmula Uno 1987.
Lugar: Montecarlo, circuito de 3.328 metros.
Ubicación: S.E. de Francia.
Organizador: Automóvil Club de Mónaco, 23 Boulevard Albert 1.
Autoridades: Director de la prueba; Jackie Ickx; **Comisarios Deportivos;** Christian Calmes (Mónaco), John Corsmit (Holanda) y **Amedée Pavesi** (Francia); **Inspector FISA;** Gabriele Cadringher (Italia).
Organización: óptima.
Condiciones climáticas: Tiempo bueno, algo nublado, temperatura entre 23 y 25 grados.
Largada: Hora 15.30.
Largador: Ronald Bruinsereade (Belgica)
Espectadores: 45.000

El lanzamiento espumoso que salía del botellón "magnum" de Moët et Chandon agitado por **Ayrton Senna Da Silva** estaba dirigido a su jefe **Peter Warr**, pero regó copiosamente también a la familia del Príncipe de Mónaco, sobre el podio del Gran Premio corrido en Montecarlo.

El Príncipe **Rainiero** no movió una pestaña, sonriendo sencillamente; su hijo **Alberto** se divirtió más abiertamente y **Carolina** estalló en una verdadera carcajada. Jamás se había visto tanta falta de respeto, pero ninguno se ofendió y todos se han divertido, incluyendo aquellos que deben haber visto la escena en los televisores, que seguramente no estaba contemplada en ningún protocolo.

Agrego también: por fortuna. Por fortuna porque esta edición número 45

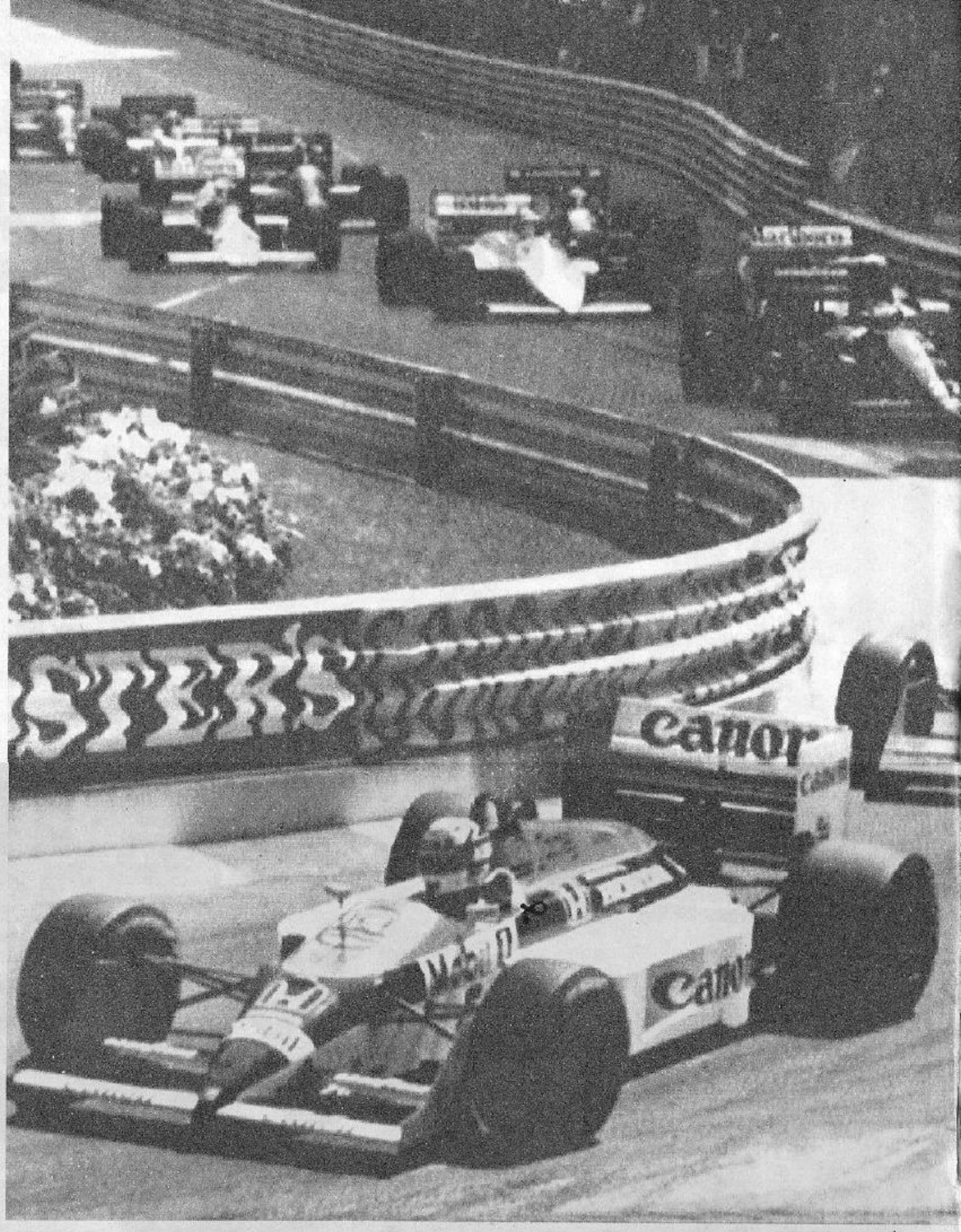
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Franco Lini. Radiofotos: A.P. y Reuter

USO SU APUESTA







G.P. DE ARGENTINA
PERSISTE LA DUDA

Qué hay de cierto acerca del retorno del Gran Premio de la Argentina en 1988? La pregunta, realizada a **Bernie Ecclestone**, no encontró respuesta en ningún sentido, porque el habilísimo hombre de negocios de la FOCA y ahora también de la FIA, la elude con su aire semidistraído: "**Es verdad que los argentinos nos han pedido volver al calendario, pero el hecho es que las carreras son dieciséis y eventualmente para hacerle lugar a la Argentina deberemos cancelar otro Gran Premio, mientras que hay muchos otros candidatos...**"

¿Qué pensar? No se puede sacar más nada de la boca de Ecclestone, salvo una media admisión de contactos en curso que desembocan sobre todo en cuestiones financieras (como siempre) sin que se llegue a entender si y cómo las cosas se encaminan.

En realidad, es de creer que entre el ACA y la FOCA haya algo más que algún contacto, pero que existen dificultades para lograr acuerdos, dado que es notorio cómo la FOCA tiene una tendencia natural muy suya a sacarle el máximo provecho a las carreras, dejando a los otros pocas migajas...

del Gran Premio más famoso del mundo no pasará a la historia como apasionante, al contrario. Un fastidio, verdaderamente, al menos por lo que fue el desarrollo de la carrera, sin ningún sobresalto ni lucha por la punta. Como era de prever, visto que desde hace algunos años la Fórmula Uno es así: quien está en punta, se queda, y la procesión va ordenada por el de adelante, modificada solamente por algunos males en los motores o cambios de neumáticos. Así también fue en el Principado, no obstante la conformación del circuito, que debería permitir la valorización de las dotes personales, que las hay. No se pudo porque las relaciones de fuerzas mecánicas no lo permitieron y porque algunos que en condiciones normales habrían podido no estaban en situación de exigirse.

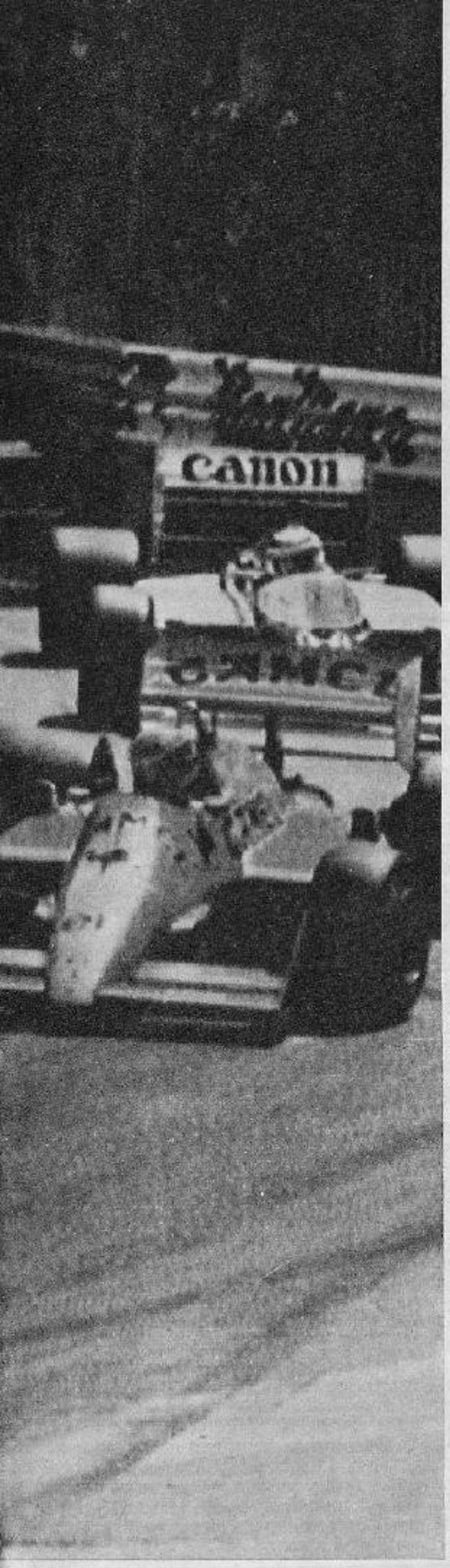
Sobre el podio, y después sobre la "cátedra" de las entrevistas en la sala de prensa, el vencedor de esta carrera estaba rodeado de dos "renguitos": **Nelson Piquet** y **Michele Alboreto**. Ellos quizás merecían más que él la admiración de todos nosotros. Acaso Piquet y Alboreto podían habernos dado alguna emoción en condiciones normales.

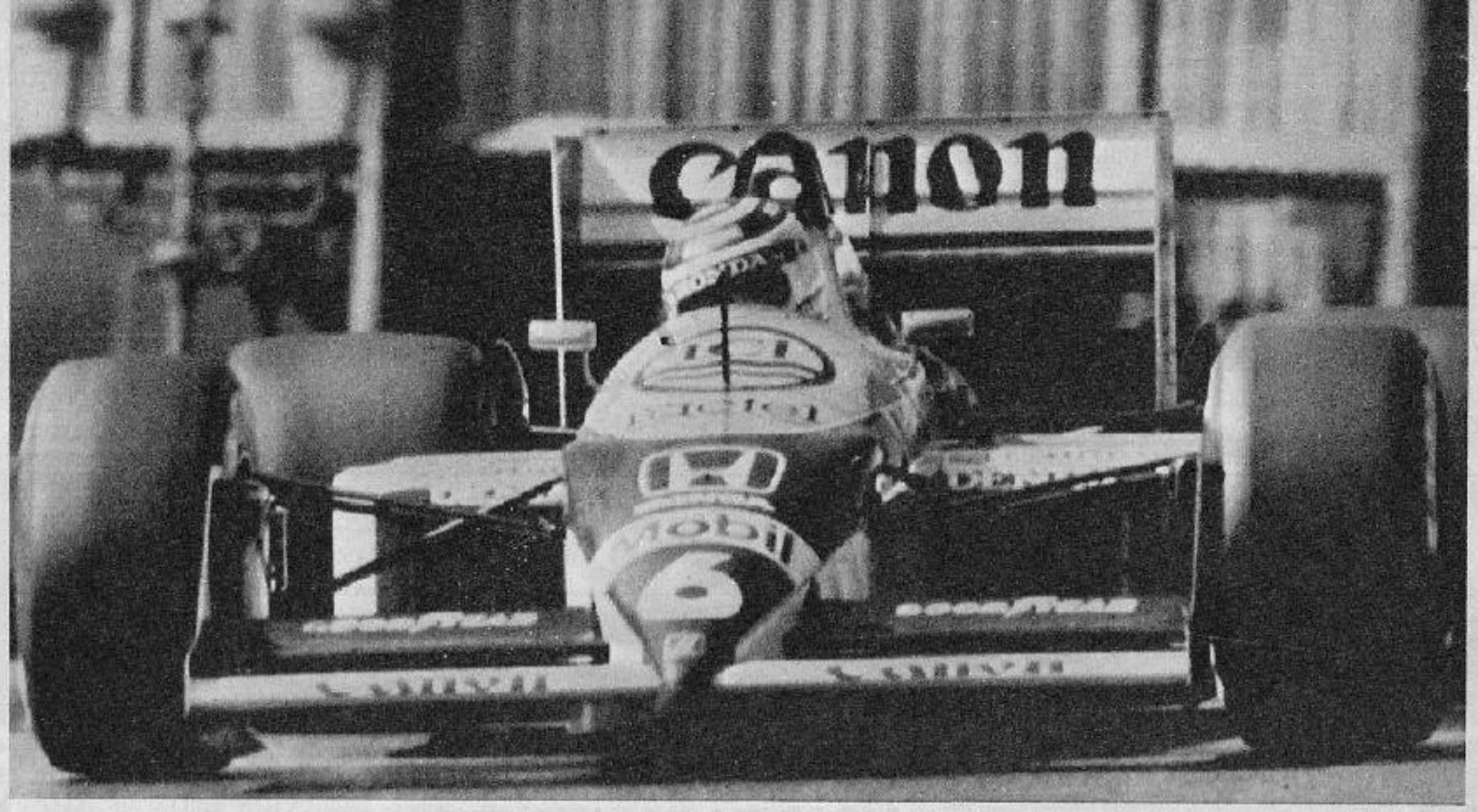
En cambio, en la partida ocurrió que **Mansell** no fue sorprendido por Senna y se fue en la punta: Senna estuvo detrás y Piquet también, según la escala de los tiempos de pruebas. Solamente Alboreto, muy bravo, consiguió adelantar una posición, sacándosela a **Prost**, cosa que produjo un aparente duelo mantenido por una treintena de giros. Pero era falso... Mansell desencadenado que se escapaba progresivamente de Senna; Piquet que perdía terreno sobre Senna pero que ganaba sobre Alboreto-Prost, y ellos dos que se alejaban de los otros. Francamente con las cuentas del rosario que se alejaban de semejante manera había poco para divertirse. Sólo se podía esperar que pasara cualquier cosa...

Y pasó luego de treinta giros, cuando Mansell perdía de golpe los casi diez segundos de ventaja, se dejaba superar en la curva de la tabaquería por Senna, entraba al box... y se quedaba con la máquina fuera de uso. Recomenzaba la procesión, interrumpida por poco por las paradas para cambios de gomas, pero recompuesta rápidamente: Senna, Piquet, Prost, ahora adelante de Alboreto, **Cheever**, **Berger**, **Warwick**, con distancias netas entre uno y otro.

Algunas cosas para ver y gustar había al menos para los más alentos. Era el hecho de que Cheever y también Warwick continuaban entre los grandes nombres, aunque no pudieron llegar al final debido al abandono, y en la primera fase de la carrera se daba el hecho extraordinario, eso sí, de un jovencito bresciano de cabellos cepillados, novato en este mundo de divos, que con un auto muy modesto se permitía estar en medio del grupo adelante de un **McLaren (Johansson)** y que acertaba a destacarse del rueda a rueda. Era **Alex Caffi** con su **Osella-Alfa Romeo** y los conocedores lo apreciaron así como apreciaron aquello hecho por **Nannini** con el **Minardi-Motori Moderni**. También a él es para tenerlo en cuenta. Alegría y divertimento que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





A la izquierda, Ivan Capelli, feliz por el 6° puesto con el March cuasi F.3000. Al centro, Mansell ya sale de Sainte Devote mientras sus perseguidores inmediatos –Senna y Piquet– la abordan. Los siguen Alboreto, Prost, Cheever, Berger, Johansson, Boutsen, Warwick, Patrese y Fabi. Arriba, Nelson Piquet "salta" y baja desde el Café de Paris...

empero duraron poco para algunos refinados que no se lo perdieron..

Decíamos de los dos "renguitos", y no es en sentido peyorativo sino de admiración. A hacerle la corte de honor a Senna, sobre el podio, fueron Nelson Piquet y Michele Alboreto. Piquet, que aún no se restableció bien de la gran piña sufrida en Imola y que tenía grandes problemas con un pie hinchado que le dolía, y Alboreto, que el jueves hizo aquel "pim-pam" de golpes dramáticos y que estaba aún lleno de achaques. Ellos dos no pudieron atacar y seguramente debieron contenerse, pensando estoicamente en arribar al final, y encontraron el premio de los puntos para el Campeonato...

Una desilusión la tuvimos por parte de **Prost**, que está excusado porque el aceite de su motor comenzó a evadirse

ESCANDALO EN EL PADDOCK

Fue escandalosa la asignación de los lugares para los vehículos que normalmente están en el "paddock".

Esta zona, en Montecarlo está ubicada sobre la banquina del puerto, debajo de la Roca de la Condamine, y es limitada en espacio, por lo cual los garajes para el trabajo efectivo y los diversos motor-homes de las escuderías y de los sponsors están adosados los unos a los otros. Esta es una situación inmodificable.

Sólo que desde hace un tiempo los motor-homes se han vuelto cada vez más largos y anchos, y la carencia de espacio se ha tornado dramática.

Es así que la **FOCA** rechazó el ingreso a la zona del motor-home de la empresa ELF, la gran marca de carburantes francesa, que ha hecho tanto por el renacimiento del deporte del automóvil en Francia, ayudando mucho también a las escuderías inglesas. Tyrrell, por ejemplo, y Lotus, además de Renault y Ligier. Consideraciones que, evidentemente, no tocan a los comerciantes actuales.

Así se tomó esta decisión escandalosa, olvidando que existen abusos de la otra parte. En efecto, **Ecclestone** tiene prácticamente tres camiones enormes, el de **Brabham**, el de la **FOCA** (un inmenso vehículo con dos pisos y ascensor interno) y el de la **FOCA TV Unit**. Verdaderamente escandaloso para una casa como ELF que tanto ha hecho por el deporte. Es verdad, por otra parte, que el "capo" de esta firma, **François Guitot**, siempre estuvo de parte del deporte, en oposición a la FOCA y a Balestre...

ADRIAN CAMPOS: AUSENCIA SUGESTIVA

Partieron solamente 24 máquinas, a pesar de las 26 que fueron impuestas por la FISA ante la instigación evidente de la FOCA en el intento de asegurar a todos los "sponsors" la presencia de sus nombres ante las cámaras.

Como explicamos aparte, con una decisión demasiado importante para no ser sospechosa, el alemán **Danner** fue desclasificado por provocar el espantoso accidente que involucró a Alboreto, destruyendo su Ferrari. Así quedaron 25. El sábado a la mañana, durante las pruebas no oficiales, el **Minardi** del español **Campos** se desbandaba en la Plaza del Casino y sufría daños en la parte posterior. El piloto volvió a pie a boxes y muchos lo vieron en aparentes buenas condiciones. Fue una sorpresa cuando más tarde, leyendo un comunicado oficial firmado por los Comisarios Internacionales, se anunciaba que Campos no podría ser de la partida del Gran Premio, por razones médicas. En realidad, luego de volver al box, Campos tuvo una pérdida de conocimiento por lo que fue acompañado al hospital, donde los médicos lo trataron.

Sin embargo, para mucha gente este hecho también parece sospechoso, porque coincide con la polémica a propósito de las 26 máquinas admitidas para la partida, en lugar de las 20 que eran habituales. Y además es notable cómo **Prost** y Alboreto insistieron sobre su oposición, haciéndoselo saber secamente al presidente **Balestre**, lo que no hizo poco para hacer nacer la sospecha de que la exclusión de Campos estuvo determinada más por las presiones políticas que por razones serias.

Es algo que nos resistimos a descartar, tanto más porque otros pilotos sufrieron accidentes violentos (el mismo Alboreto el jueves, después **Streiff** el sábado) pero sin consecuencias que pudieran inducir a los médicos a no hacerlos correr.

LA DESCLASIFICACION DE DANNER

Los Comisarios Deportivos Internacionales del G.P. de Mónaco adoptaron una decisión gravísima e inédita: la exclusión de **Christian Danner** por "**comportamiento muy peligroso**". Una decisión sorpresiva para todos, incluso para el más directo interesado, **Michele Alboreto**, que después de conocer la decisión hizo saber que él no estaba de acuerdo, a pesar de confirmar su posición adversa a la presencia de 26 autos en la largada de la carrera.

La resolución de los Comisarios Deportivos fue tomada luego de haber escuchado a Danner pero también a los Comisarios de Pista, a Alboreto y al Director de la Prueba.

Es la primera vez que un piloto es excluido por razones de este tipo, con una toma de posición que no entra, a mi entender en el cuadro de la actividad deportiva. Desclasificaciones a tiempo fueron dictadas muchas veces, en el pasado, cuando existía todavía el Tribunal Deportivo, pero siempre a posteriori. Recordemos la de **Beltoise** después del accidente en Buenos Aires que le costara la vida a Giunti durante los Mil Kilometros de 1971.

La duda está en si los Comisarios Deportivos no estuvieron una vez más influenciados por **Balestre**, que estaba presente. Hay que tener en cuenta que uno de los comisarios, el holandés **Corsmit**, es fijo y asalariado por la FISA, otro es **Parvesi**, Vicepresidente de la Federación Francesa, y el tercero es el monegasco **Christian Calmes** que es Presidente de la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Mónaco.

Evidentemente en este desagradable caso intervino directamente Balestre, que ha querido demostrar que es capaz de tomar decisiones drásticas en el sentido de la seguridad, para contrarrestar las críticas que le han lanzado los pilotos y la prensa. Y como hace a menudo, Balestre se pasó otra vez de los límites de la razón, sin darse cuenta de la enormidad de la decisión tomada.

Christian Danner se equivocó, obviamente, pero la suya es una culpa similar a la de muchos otros que no fueron sancionados.

Recordemos, por ejemplo, que **Alain Prost** se puso a empujar su máquina en la pista de Hockenheim, el año pasado, infringiendo una de las reglas de seguridad que existen desde hace mucho, pero en contra de él no se tomó ninguna decisión. Y aquí nos viene la sospecha de que si en cambio de Danner, joven alemán que no es un gran nombre por el momento, hubiese sido uno de los pilotos más conocidos, la decisión habría sido otra.

¿No sucedió lo mismo en Francorchamps, hace dos semanas, entre **Senna** y **Mansell**? Ninguno de los dos fue desclasificado o penado en modo alguno.







Abajo, John Barnard y asistente junto a su "pupilo" Gerhard Berger, quien logró un trajinado cuarto lugar. Arriba, dos escenas del espeluznante accidente del jueves. A la izquierda, el momento en que el F1-87 de Alboreto toma fuego en pleno desparramo. A la derecha, el italiano y Danner dejan sus autos mientras un oficial apaga las llamas.

LAS PRUEBAS DEL JUEVES

ALBORETO-DANNER: TERROR EN EL CASINO

Estaba fuera de sí **Michele Alboreto**, llegando a pie a los puestos de la Dirección de la Prueba del G.P. de Mónaco. Y testigos presenciales hablan de gestos nerviosos y hasta gritos que él les dirigió a algunos personajes importantes, incluidos su Director Deportivo, **Marco Piccinini**.

El milanés tenía razones para estar así. Poco antes había vivido una aventura brutal. Al final de la subida que llega al Casino, lanzado a plena velocidad, vio cerrada su trayectoria por una máquina que marchaba relativamente despacio y que él habría superado sin problemas.

Era el **Zakspeed** del alemán **Christian Danner**. Colisión inevitable y horrorosa: la Ferrari que volaba por el aire, golpeaba contra el guard rail, rebotaba hacia el otro lado, volvía a golpear contra el guard rail y de nuevo atravesaba la pista, desmembrada. De los escombros brotaba un poco de nafta de las canalizaciones entre el tanque y el motor, y se incendiaba. Desde la zona baja del circuito se veía una columna de humo negro, que por suerte duraba poquísimo, haciendo entender que el incendio era muy limitado.

Alboreto indemne pero furioso y con razón, además porque en Ferrari no hay abundancia de máquinas y la suya estaba destruida en sentido literal, hecha pedacitos. Pruebas interrumpidas. Más tarde, Alboreto salía con el muletto pero para Ferrari se producía otro duro golpe para digerir, porque **Berger** golpeaba violentamente contra el guard rail, a la salida de la curva en torno a la piscina, y también su máquina quedaba dañada. La rueda delantera izquierda arrancada, los soportes de la suspensión deteriorados y una raja-dura en el monocasco que podría ser subsanada solamente en fábrica, con tiempo.

Ferrari, el sábado, para las últimas pruebas, tuvo dos máquinas, utilizando la que llevaron el miércoles por la tarde pero que estaba destinada a pruebas particulares que iban a efectuarse este lunes en Paul Ricard, con vistas al Gran Premio de Francia. La adaptaron pues al circuito de Montecarlo para ser utilizada como uno de los autos titulares. Fue una suerte, por otra parte, que el viernes haya sido un día de descanso para la Fórmula Uno, pues de este modo los mecánicos pudieron trabajar racionalmente.

Consecuencia de lo sucedido fue la **exclusión de Danner** (ver recuadro), decretada por los Comisarios Deportivos Internacionales, que tuvieron en cuenta los testimonios de los Comisarios de Pista que le mostraron al alemán la bandera azul indicándole así que iba a ser superado...

Y con esto se cierra el episodio, aunque no las polémicas sobre cómo la Fórmula Uno está manejada y entendida por parte del pretencioso poder deportivo y del efectivo poder de los negocios y la publicidad. Se dirá que la colisión Alboreto-Danner no se comprende en esto para nada, pero no es así, porque si ciertas cosas suceden son efecto de otras pasadas, de la pérdida progresiva del sentido deportivo. Vean si no la impunidad de tantas cuestiones concernientes también a grandes pilotos.

Las pruebas del jueves también habían dado una pauta interesante por muchas vertientes. **Nigel Mansell** en el primer lugar con el **Williams-Honda**, pero enseguida detrás de él **Ayrton Senna** con el **Lotus-Honda** que tiene la famosa suspensión a control electrónico. Y sobre el trazado sinuoso de Montecarlo anduvo bien, para responder el domingo de una manera excelente. Senna afirmó que con las suspensiones perfectas habría obtenido el mejor tiempo, pero igual estaba contento. Interesante, por otra parte, el tercer tiempo de **Prost**, que estaba convencido de poder mejorar. Partir adelante en Mónaco es determinante, y el Campeón del Mundo hizo ver que, si quiere, también puede arriesgarse en clasificación. Después estaba **Piquet**, y más atrás **Patrese**, a pesar de una grave imperfección en la máquina, que no quería saber nada con doblar... "Debo **conducir casi como en un rally**", decía, porque debía anticipar la desviación esperando coordinarla con la aceleración, un ejercicio de equilibrista.

Alboreto, a pesar de todo, estaba sexto, una posición notable teniendo en cuenta los hechos referidos.

A mi entender, de cualquier modo, el hecho más relevante de la primera prueba fue la posición de **Alessandro Nannini** con el **Minardi**, que le sacó más dos segundos a su compañero, signo de que puso mucho de sí mismo. Y relevantes también las prestaciones de **Alliot** con el Lola de Larrousse, primera de las máquinas con motores aspirados y delante de muchos turbo, señal de que no son los más lentos los de motores aspirados...

De los italianos debemos decir que **Fabi** tuvo poca suerte, patinando en el aceite dejado por un impulsor roto, y que **De Cesaris** rompió el motor en el primer giro después de la interrupción. **Cheever** en cambio, a pesar de un **Arrows-Megatron** caprichoso y saltarín, estaba en el décimo puesto, mientras **Capelli** tenía que detenerse por problemas eléctricos. El sábado sería otra historia.

luego de una veintena de vueltas hasta que se quedó seco y se rompió, pero esto no basta para explicar cómo él no superó a la Ferrari de Alboreto, cosa que era lógica. El dice que eso es normal sobre este circuito y que en resumidas cuentas la jornada no fue tan mala, visto que aún queda a la cabeza del Campeonato y que ganó un Lotus, lo que él no considera peligroso para el título. Si él lo dice...

Eso, justamente, no lo dice Ayrton Senna, que se dio una gran satisfacción, puesto que ganar en Montecarlo es siempre una gran cosa. Cree firmemente que en Detroit, dentro de tres semanas, la repetición es factible. ¿Ferrari? Bien, diríamos. Luego de la suma de problemas de los días pasados, y siempre considerando la maduración y el progreso de la máquina, el verla en lo alto de la clasificación es un consuelo para las legiones rojas, que en Montecarlo eran compactas. Los puntos de Alboreto son bonísimos, como aquellos de **Berger**.

Este hace esta semana pruebas en Paul Ricard para preparar el Gran Premio de Francia.

Dejen que pase Detroit y luego quizás volveremos a ver flamear felices a los banderines de Ferrari.

MONEGASQUITAS

DE CESARIS, TRES DIAS DE SMOKING. El piloto italiano se vistió de gala tres noches seguidas en el fin de semana del Gran Premio de Mónaco. Elegantísimo, el viernes por la noche en la velada de Marlboro, que reunió a muchísimos campeones. De Cesaris vistió la misma indumentaria el sábado por la noche en una ocasión especialísima. El **31 de mayo** es el día de su **cumpleaños**, pero también el del **Príncipe Raniero**, que al enterarse de la coincidencia lo invitó a cenar, en forma privada, constituyendo este momento un honor verdaderamente particular. Y el domingo por la noche, después de la carrera, se lo vio otra vez a **Andrea** de smoking para la fiesta de gala del Automóvil Club de Mónaco, único organizador que mantiene viva la tradición de una fiesta de clausura de un Gran Premio.

EL CIRCUITO. El trazado del circuito de Montecarlo fue **ligeramente modificado**, con un ensanchamiento de la pista en la **subida** después de la curva Sainte Devote, mediante la reducción de la acera; y con un nuevo diseño en la curva de **La Rascasse** que lleva a la zona de los boxes, la ex-Gasómetro, que es ahora más estrecha. El largo de la pista sigue sin embargo invariable, con **3.328 metros**. También la salida de la Plaza del Casino fue ligeramente ensanchada.

DOS SEMAFOROS. Por efecto del aumento a 26 de los participantes autorizados en el Gran Premio, y porque buena parte final de la grilla se encuentra directamente en una curva, en esta carrera se utilizaron **dos semáforos sincronizados**, de modo que todos pudieran ver la luz roja y luego la verde que señala la **partida**.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SCAPES TECNICOS

- 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 0228-20358

DISTRIBUIDORES

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

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:
Mendoza 363 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: 041-921183

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

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

ZONA CORDOBA
E. PABLO GANGOSO
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

● TARJETAS DE CREDITO.

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

RAID AMORTIGUACION
HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA
Envios al interior
Fábrica, Administracion
VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464,
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489



TODO PARA JEEP



TODO PARA JEEP CJ5 y CJ7
EQUIPAMIENTOS SOUZA

- Carrocería Modelo original americano * Fina terminación y solidez * Colores combinados con la tapicería. * Butacas Tipo ZC * Capota Renegade.
- Chassis 0Km tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Rangler • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Puente caja, soporte de dirección y radiador
- Reductores alta y baja acopladas a caja 4ta.
- Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición
- Tensores y patines para barro ó arena.

Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas

JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (2x Hamaitá). VALENTIN ALSINA.
TEL. 208-6604

H.B. Producciones S.R.L. ★ Avda. Corrientes 3782 4° B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734 ★

LEVAS
ROMERO
COMPETICION

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

FABRICACION DE PIEZAS DE POLIURETANO



BUGOMCAR
ALERON REGATTA Y SIERRA
PARA DISTRIBUIDORES Y MAYORISTAS
GRAL. MADARIAGA 319. (1754) SAN JUSTO - 651-4468 - 651-3293

ANTIFLAMA PROVA



CAPUCHAS ☆ BUZOS ☆ CASCOS ☆ BOTAS ☆ BUTACAS ☆
NEW EQUIPMENT SRL
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envios al interior
Sgo. del Estero 326 - 7°of 39

TANQUES
PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- *COMPETICION*
- *LANCHAS*
- *INDUSTRIA*



TANCERO SRL
DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO
POLARIZADO
DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE: TEL. 782-9966
COLOCAMOS EN EL ACTO



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

SUDAM Ruedas

ALSIM SRL 12 AÑOS BRINDANDO CALIDAD PRESENTA
LAS LLANTAS MAS LIVIANAS
Y MAS RESISTENTES
PARA TODAS LAS CATEGORIAS
NAC. Y SUDAMERICANAS



TAMBIEN: CRIQUES, COMBIMETROS, BALANCEADORAS, BALANZAS Y DISCOS DE ALINEADO.
LINEA COMPLETA PARA AUTOS NAC. e IMPORTADOS.
CALLE 105 Nº 5077 (1653). VILLA BALLESTER. TEL. 768-2846

ALFREDO LOPEZ
LA CASA DEL CARBURADOR

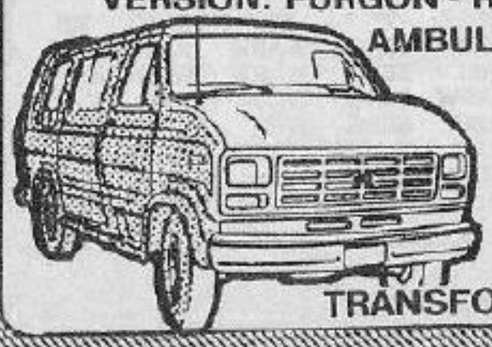
● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales

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

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

KITS ECONOVAN

VERSION: FURGON - RURAL EJECUTIVA AMBULANCIA
Construida en una sola pieza monocasco (P.R.F.V.)



WORLD CAR
Av. Mitre 1130 (1602) Florida - Tel. 760-8995
Ruta 8 esq. Cuba San Martin - 769-3661

TRANSFORMAMOS SU UNIDAD

TAPAS DE CILINDRO
H.P.
● Especialidad en T.C. ● Tapa de cilindro para competición ● Múltiples y Potenciación ●
SIMBRON 1833.
SAN JUSTO. TEL. 650-8486

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

CAPUCHAS ☆ BUZOS ☆ CASCOS ☆ BOTAS ☆



● Gamuza ● Cuero

CINTURONES DE RAPIDO DESPRENDIMIENTO CON MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y distribuye: PROVA
A. Thomas 250 (1427) - CAPITAL - TEL: 553-4071

CORSA

Año XXI N° 1091
Del 2 al 9 de junio de 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Telex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo

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

COORDINADOR
Rubén Letteri

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

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

SERVICIOS EDITORIALES
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Pro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemeli
Fotógrafo
Cristian Frölich

LABORATORIO
Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES
Jefa: Marilú Olguín

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

editorial abril s.a.

EL UNICO... EDDO REVISTAS DE ALCANCE NACIONAL

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Mulleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzó
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Jefe de Departamento Promoción:
Héctor S. Bustos

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
Eduardo Domínguez ESTUDIO PUBLICITARIO
Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1006)
Capital Federal
Tel. 392-5176/0507/6449 - 393-3236

AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 (1602) - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Pts.
1°	**McLaren-Tag Porsche**	31
2°	Williams-Honda	22
3°	Lotus-Honda	18
4°	Ferari	14
5°	Brabham-BMW	4
6°	Arrows-Megatron	3
7°	Tyrrel-Cosworth	2
8°	Benetton-Ford	2
9°	Zakspeed	2
10°	Ligier-Megatron	1
11°	March-Cosworth	1

Trofeo "**Colin Chapman**" (Para autos con motores aspirados): Tyrrell, 39 puntos; AGS, 16; Larrouse, 15; March, 6.

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

Pos.	Piloto	Nacionalidad	Pts.
1°	Alain Prost	Francia	18
2°	Ayrton Senna	Brasil	15
3°	Stefan Johansson	Suecia	13
4°	Nelson Piquet	Brasil	12
5°	Nigel Mansell	Inglaterra	10
6°	Michele Alboreto	Italia	8
7°	Gerhard Berger	Austria	6
8	Andrea De Cesaris	Italia	4
9	Satoru Nakajima	Japón	3
10°	Eddie Cheever	U.S.A.	3
11°	Jonathan Palmer	Inglaterra	2
12°	Thierry Boutsen	Bélgica	2
13°	Martin Brundle	Inglaterra	2
14°	René Arnoux	Francia	1
15°	Iván Capelli	Italia	1

Próxima competencia: el 17 de junio en Detroit (U.S.A.)
Trofeo Jim Clark: (pilotos de autos con motores aspirados): Streiff, 21 puntos; Palmer, 18; Fabre, 16; Alliot, 15; Capelli, 6.

ORDEN DE LARGADA

Nigel Mansell
Williams-Honda
1m23s039/1000
Promedio: 144,279 km/h

Ayrton Senna
Lotus-Honda
1m23s711

Nelson Piquet
Williams-Honda
1m24s755

Alain Prost
McLaren-Porsche
1m25s083

Michele Alboreto
Ferrari
1m26s102

Eddie Cheever
Arrows-Megatron
1m26s175

Stefan Johansson
McLaren-Porsche
1m26s317

Gerhard Berger
Ferrari
1m26s323

Thierry Boutsen
Benetton-Ford
1m26s630

Riccardo Patrese
Brabham-BMW
1m26s763

Derek Warwick
Arrows-Megatron
1m27s294

Teo Fabi
Benetton-Ford
1m27s622

Alessandro Nannini
Minardi-M.Moderni
1m27s731

Martin Brundle
Zakspeed
1m27s894

Jonathan Palmer
Tyrrell-Ford Cosworth
1m28s088

Alex Caffi
Osella-Alfa Romeo
1m28s233

Satoru Nakajima
Lotus-Honda
1m28s890

Philippe Alliot
Larrouse Calmels-Ford Cosworth
1m29s459

Iván Capelli
March-Ford Cosworth
1m29s147

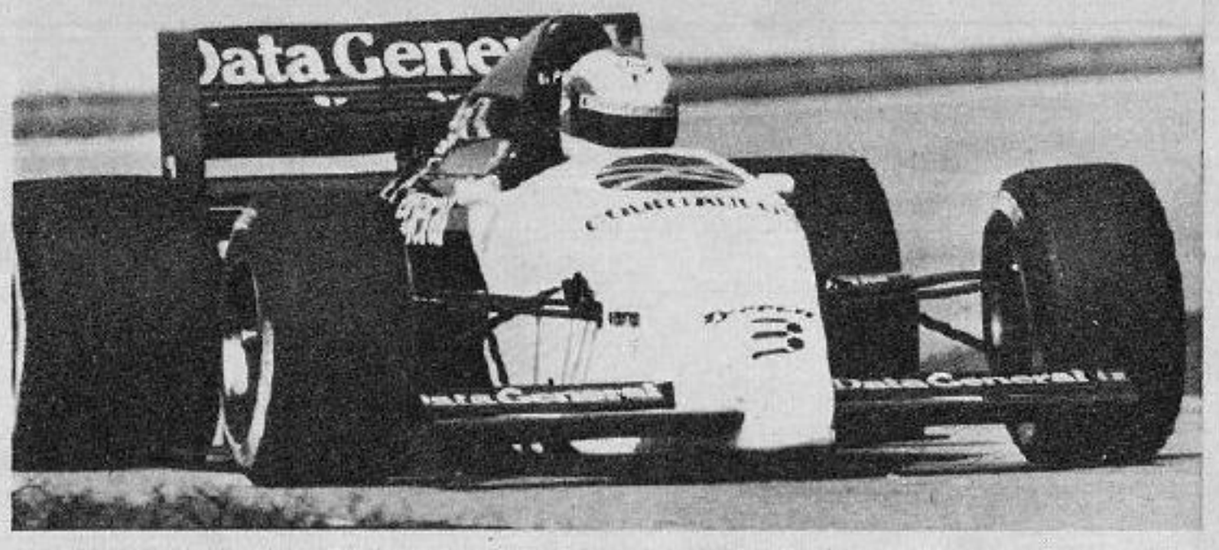
Piercarlo Ghinzani
Ligier-Megatron
1m29s258

Andrea De Cesaris
Brabham-BMW
1m29s827

René Arnoux
Ligier-Megatron
1m30s300

Philippe Streiff
Tyrrell-Ford Cosworth
1m30s143

Pascal Fabre
AGS-Ford Cosworth
1m31s667



Jonathan Palmer con su Tyrrell 016 con motor Cosworth culminó undécimo en la clasificación, aunque fue primero de los "aspirados".

LOS ABANDONOS

Vta.	N°	Piloto	Auto	Causa
5	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford	Caja de cambios
9	4	Philippe Streiff	Tyrrell 016-Ford Cosworth	Accidente
21	24	Alessandro Nannini	Minardi M187-M.Moderni	Electricidad
29	5	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	Escape
38	8	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Encendido
42	29	Philippe Alliot	Larrouse Calmels LC87	Accidente
57	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	Motor
58	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	Motor
59	18	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	Motor
75	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	Motor

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena V.	Clasif. V.	Entrena. Sá.	Clasif. Sá.	Tanques llenos	Vuelta más rápida
Mansell	**1m25s686**	**1m23s514**	**1m25s350**	1m23s039	1m27s617	1m28s049
Senna	**1m27s714**	**1m25s255**	**1m25s511**	1m23s711	1m26s796	1m27s685
Piquet	**1m29s520**	**1m25s917**	**1m27s293**	1m24s755	1m29s576	1m28s642
Prost	**1m27s521**	**1m25s574**	**1m24s999**	1m25s083	1m29s169	1m28s891
Alboreto	1m29s947	1m27s017	1m28s360	**1m26s102**	**1m30s056**	1m28s914
Cheever	1m30s653	1m27s716	1m26s850	1m26s175	**1m31s011**	1m29s905
Johansson	1m32s250	1m27s701	1m29s263	1m26s317	1m30s500	1m29s758
Berger	1m30s011	1m29s281	1m28s450	1m26s323	1m29s486	1m29s220
Boutsen	1m29s234	1m27s082	1m26s268	1m26s630	1m29s123	1m31s300
Patrese	1m29s535	1m26s957	1m28s816	1m26s763	1m31s878	1m30s077
Warwick	1m30s737	1m27s685	1m28s449	1m27s294	1m29s615	1m29s048
Fabi	1m31s872	1m29s264	1m28s748	1m27s622	1m30s772	1m31s207
Nannini	1m30s934	1m28s517	1m28s596	1m27s731	1m38s023	1m31s693
Brundle	1m30s587	1m29s801	1m29s748	1m27s894	1m30s432	1m31s619
Palmer	1m30s648	1m30s307	1m29s501	1m28s088	1m32s605	1m30s817
Caffi	1m34s210	1m36s267	1m29s803	1m28s233	1m32s178	1m31s474
Nakajima	1m31s901	1m30s606	1m31s184	1m38s890	1m34s003	1m32s265
Alliot	**1m31s077**	**1m29s114**	**1m31s988**	**1m29s459**	1m30s990	1m31s271
Capelli	1m33s169	**1m31s589**	**1m29s993**	**1m29s147**	2m06s477	1m30s502
Ghinzani	1m33s372	1m31s098	1m30s983	1m29s258	1m32s875	1m32s389
De Cesaris	**1m31s289**	1m32s643	1m29s415	1m29s857	1m34s677	1m31s511
Arnoux	1m32s778	1m31s270	1m31s454	1m30s000	1m32s767	1m32s417
Streiff	1m31s208	1m30s765	—	1m30s143	1m33s034	1m32s715
Campos	1m34s613	1m30s805	1m32s700	—	—	—
Fabre	1m37s129	1m35s179	1m33s515	1m31s667	1m34s985	1m35s699

CLASIFICACION

45ª edición Grand Prix de Mónaco - Circuito de 3.328 metros de extensión - 78 vueltas - Recorrido total: 259,584 km - 31/5/87

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	12	**Ayrton Senna**	**Lotus 99T-Honda**	**1h57m54s085/1000**	**78**
2°	6	Nelson Piquet	Williams FW11B-Honda	a 33s212	78
3°	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/87	a 1m12s849	78
4°	28	Gerhard Berger	Ferrari F1/87	a 1 vuelta	77
5°	3	Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Cosworth	a 2 vueltas	76
6°	16	Iván Capelli	March 871-Cosworth	a 2 vueltas	76
7°	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK 841-Zakspeed	a 2 vueltas	76
8°	19	Teo Fabi	Benetton B187-Ford	a 2 vueltas	76
9°	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	a 3 vueltas	75
10°	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	a 3 vueltas	75
11°	25	René Arnoux	Ligier JS29B-Megatron	a 4 vueltas	74
12°	26	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29B-Megatron	a 4 vueltas	74
13°	14	Pascal Fabre	AGS JH22-Cosworth	a 7 vueltas	71

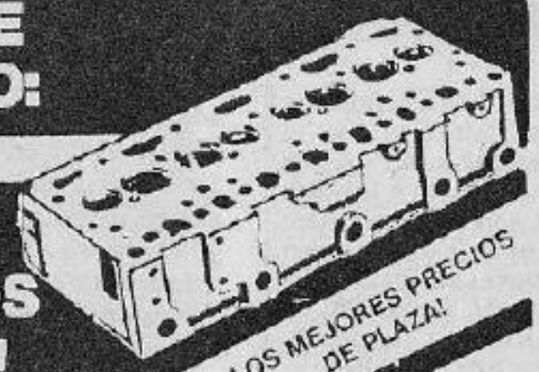
Promedio del ganador: 132.102 km/h.
Record de vuelta: Senna en la vuelta 72ª en 1m27s685/1000 a un promedio de 136,635 km/h.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
10	MANSE	SENNA	PIQUE	ALBO	PROST	CHEEV	BERG	WARW	PATRE	FABI
20	MANSE	SENA	PIQUE	ALBO	PROST	CHEEV	BERG	WARW	PATRE	FABI
30	SENNA	PIQUE	ALBO	PROST	CHEEV	WARW	BERG	PATRE	FABI	CAFFI
40	SENNA	PIQUE	CHEEV	PROST	WARW	ALBO	BERG	FABI	PALM	CAPE
50	SENNA	PIQUE	CHEEV	PROST	ALBO	BERG	WARW	PALM	CAPE	JOHA
60	SENNA	PIQUE	PROST	ALBO	BERG	CHEEV	PALM	CAPE	WARW	BRUN
70	SENNA	PIQUE	PROST	ALBO	BERG	PALM	CAPE	BRUN	FABI	NAKA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TAPAS DE CILINDRO:



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

LAS TENEMOS TODAS!

DISTRIBUIDORES TANDILBER

INDUSTAP

Avda. Juan B. Justo 3032
Tel. 855-9537 Capital Federal

- Inyección para Motor Dodge GTX V8 Completa, Bielas Carrillo, Cajas Haviland-MK9, 0 Km.
- Juego completo Camisa - Pistones - Pernos y Aros Alfa Romeo. Parrilla Faroles completos y Tasas de rueda para Mercedes Benz 220 y Pick-Up.

TEL. 701-7948

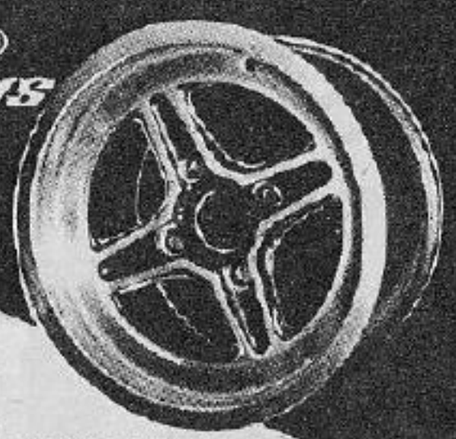
ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

- CASCOS
- BUZOS
- BUTACAS
- GUANTES
- CAPUCHAS
- BOTAS
- VISORES
- TRATAMIENTO ANTIFLAMA
- MALLORY
- C/CORRIENTE
- CONDENSADOR
- CABLES
- CINTURONES
- INTERCOMUNICADORES
- CASTROL RACING

BOBINAS POTENCIADAS
Juan B. Justo 4300 - Tel.: 543-5201

ruedas argentinas



COMPETICION

TC.2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA ☆ F.2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

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

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

Para avisos: H.B. Producciones, Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

PATA SANCHEZ

Departamento de Competicion

UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

JOAQUIN V.GONZALEZ 1634.CAP.FED.(1407).TEL. 568-5780

DULBECCO

SERVICIO AUTORIZADO

OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505

BOSCH SERVICIO

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

BUTACAS VEIGA

- JEEP
- TORINO ZX
- PORSCHE
- KOMBI
- FIAT
- FIAT
- R. FUEGO Y MUCHAS MAS

Fábrica: GAONA 4058 (1702).
CIUDADELA. TEL.: 657-9536

DIRECCIONES HIDRAULICAS



- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Tecno hidraulica s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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

Títulos no oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CAÑONERAS
- VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL.: 92-7781

LEVAS BOSCH

Competición

Pastor Luna 7957 (ex 3157), Villa Bosch.
TEL. 769-1304

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION



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

JERARQUICE SU 505

DEFLECTOR LINEA INJECTION
(Para cualquier modelo de 505)
EXCELENTE CALIDAD!!



También para REGATTA
Diseño Exclusivo

Envíos al interior

Honduras 4154. CAP.
TEL 86-9102/9282; 89-5629/7767

CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



ALBERTO J. DAPORTA

* ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES *

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- PARA AUTOMOVILES STANDART Y DE COMPETICION •

* Turismo Carretera * TC 2000 * Rally
* TC Bonaerense * Stock Car
* NACIONALES e IMPORTADOS *

FRIC-ROT Gabriel GAS

Avda. Libertador 2184/88 SAN FERNANDO (1646) Tel.: 744-6939

REPUESTOS

- Cajas Diferenciales
- Motores COMPETICION
- RECAMBIOS EN EL ACTO
- Cajas Dirección
- Cigüeñales • Ejes
- Punta de ejes
- Tapas de cilindros
- Tapas comando
- Caja velocidades
- Partes de carrocería

VENTA DE REPUESTOS NUEVOS Y USADOS

COMPRA AUTOS PARA DESARME

ALMAFUERTE 4352
(Alt. Av. Mitre 2800).
MUNRO. TEL.: 762-1858

* ASISTENCIA TECNICA PARA VEHICULOS DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS.

* EQUIPOS ESPECIALES.

Todo Jeep



HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

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

ENGRANAJES CORRECTORES

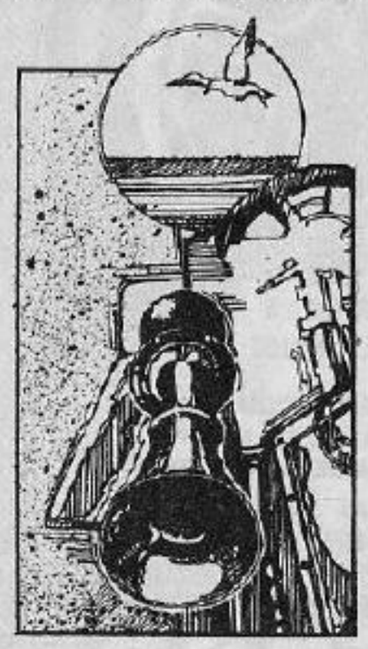
Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION
DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION Envíos al interior

MELO 4130. FLORIDA. (cp. 1602). TEL.: 760-1173

Toquecitos de bocina



EL TURISMO EN PROBLEMAS

No se hará la competencia de Turismo programada para el 21 de junio en Resistencia, de acuerdo con lo comunicado por el club organizador, y nuevamente APAT se encuentra en problemas para cumplir con el calendario. Ahora las tratativas se desarrollan con gente de Mar del Plata y Nueve de Julio, para poder organizar la prueba. En los próximos días, APAT llamará a una asamblea general y tratará el tema económico, pues la promotora de la categoría no estaría dispuesta a afrontar los riesgos de otra organización de emergencia como ya ocurrió en Buenos Aires.

EL "PEJERREY" QUE PRUEBA

Se trata de Luis Belloso, que probó la semana pasada con diversos resultados el Tulia XXIII de Fórmula Renault. El piloto de Zárate, además de hacer las pruebas para la carrera del 14, también compró un nuevo motor que ya está en lo de Juan José Reybet. Con este impulsor, Belloso tiene tres, con los cuales está "afilado" para continuar su campaña dentro de la FRA.

UN GACEL CAMBIA DE MANOS

El que utiliza Eugenio Breard en la Clase Dos del Turismo podría ser conducido por Jorge Maggi en la próxima competencia, debido a que el primero de ellos está en el exterior.

GOMEZ QUIERE DEBUTAR

Oscar Gómez, habitual acompañante de Raúl Banegas, quiere debutar en Turismo Carretera como piloto. Para ello se estuvo entrenando en el Autódromo de Buenos Aires con el auto de Banegas, con intenciones de prepararse para el examen que realiza la ACTC para debutantes.

BANDERA

El Rally Día de la Bandera sí se correrá por el certamen sudamericano, además del nacional, aunque sus organizadores (A.C.R.Y.R.) pretenden que se disminuya su calificación de División 2 a División 1. De esa manera el kilometraje será menor y también el monto de los premios que deberán pagarse a sus participantes. Por otra parte, incorporará seguramente un prime en un autódromo de tierra perteneciente a la Asociación Cordobesa de Volantes. Buena iniciativa.

INTENSOS ENSAYOS DE F.3 SUDAMERICANA

Muy intensa fue la actividad desplegada por diez pilotos de la nueva Fórmula Tres en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires –en el circuito N° 8–, que será escenario de la carrera del próximo domingo.

Los tests se cumplieron especialmente entre miércoles y jueves de la semana anterior, y todos trabajaron buscando el reglaje de las suspensiones, la altura de los chasis, las relaciones de caja y la incidencia de los spoilers.

Algunos equipos, como por ejemplo el de Maldonado, INI, Rullo y Risatti, trabajaron los dos días, mientras que Scarazzini lo hizo sólo el miércoles.

Por su parte, el brasileño Friedrich trabajó martes y miércoles, regresando luego a Porto Alegre y dejando la continuidad de los ensayos en manos de su compañero de equipo, Enrique Benamo, quien volvió a la pista el día jueves, habiendo girado el bahiense también la semana anterior. Los mejores registros de cada piloto y los días en que fueron logrados, son los siguientes:

1°) Maldonado (Berta-Volkswagen Spiess), 1m18s97/100, jueves 28; 2°) Croceri (Berta-VW Spiess), 1m19s03, jueves 28; 3°) Sommi (Dallara-Alfa Romeo), 1m19s53, miércoles 27; 4°) Friedrich (Berta-Volkswagen Spiess), 1m19s93, jueves 28; 5°) Benamo (Berta-VW Spiess), 1m19s93, jueves 28; 6°) Furlán (Berta-VW Spiess), 1m20s45, jueves 28; 7°) Scarazzini (Berta-VW Spiess), 1m20s50, miércoles 27; 8°) Guerra (auto de Giacchino: Berta-Renault Rullo), 1m21s09, jueves 28; 9°) Giacchino (Berta-Renault Rullo), 1m21s40, miércoles 27; 10° Risatti (Berta-Volkswagen Judd), 1m21s95, jueves 28.

MENEM EN PARAGUAY



En oportunidad de una reciente visita al Paraguay, el gobernador de La Rioja –notorio entusiasta del rally, que practica cuando puede– visitó a sus "colegas" del Centro Paraguayo de Volantes. Parece que los muchachos le pidieron que intercediera ante el presidente Stroessner –quien lo recibiría– para que levantara la interdicción que pesa en el país guaraní sobre las carreras en ruta, las que impiden la realización desde hace unos años de aquel singular clásico: el Transchaco Rally. Nos informan que el veloz gobernador accedió al ruego y que el veterano y eterno Tío Alfredo habría contestado con algo así como: "Vamos a ver..."

En la foto acompañan a Menem –entre otros– Vicente Pallarés, Miguel Napout, Carlos Otazo, José Zacur, Juan Ibarra, Jorge Cruz, Blas Díaz de Bedoya Cabeza de Vaca, Eduardo Elizeche, Pistola Elizeche, Rafael Sapienza, Batería Barros y Emilio González, con la secretaria del Centro Paraguayo de Volantes, un pimpollo. ¡Lástima, Carlitos, que estos paraguas no puedan votar aquí!...

DESIGNACION

Desde hace un par de semanas fue nombrado nuevo director en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Dicho cargo es ahora ejercido por el señor Aldo Amerio, quien hace más de veinticinco años que trabaja en el escenario automovilístico porteño.

ENCUENTRO EN LA TORRE

... de control (donde estaban los CC.DD.) entre el "Suizo" y Ernesto Celestino Bessone. Ambos habían concurrido allí luego de la competencia de Turismo del 17/5/87, para denunciar al otro tras el (enésimo entre ellos) incidente que habían protagonizado en la primera vuelta de la carrera de la Clase 2. Se miraron con cara de pocos amigos, cruzaron algunas palabras y no pasó nada, como corresponde entre dos caballeros. Finalmente el "Suizo" no hizo la denuncia y la del ex campeón fue desestimada.

VALDEZ SE FUE A LO DE "JIM"

Daniel Valdez dejó la mecánica de Julio Stanzú y recaló en el taller de "Jim", al que le confió la preparación del Renault 18 de Turismo Clase 3. En la próxima competencia, el rosarino estará con el nuevo equipo.

UN SUIZO QUE CORRE EN KARTING

Utiliza el karting para entrenarse habitualmente, y tiene muchas ganas de correr uno de los pequeños monoplazas en alguna carrera de la Fórmula Internacional. Se trata de "El Suizo", que de esa forma aprovecharía para estar junto a los mejores de la especialidad. Estuvo probando en el kartódromo de Chacabuco, y con el asesoramiento de Acuña correrá alguna carrera.

LA APF-4 CONFIRMA UNA FECHA

El presidente de la APF-4, Eduardo Bouvier, confirmó la fecha del 28 de junio en el circuito número 9 del Autódromo de Buenos Aires, junto al Turismo Carretera. En esta carrera, los pilotos no abonarán la inscripción ni ningún gasto, y como excepción se permitirá correr con los neumáticos utilizados en la carrera anterior del 14 de junio, para abaratar costos y teniendo en cuenta que ambas son en el Autódromo de Buenos Aires. Bouvier destacó también que desde la próxima competencia se controlarán estrictamente los escenarios para que los pilotos no realicen pruebas en ellos desde 14 días antes de la fecha de la carrera. Los infractores, serán dados de baja de la Asociación y no podrán seguir corriendo en la FRA.

COMITE DE DISCIPLINA EN EL CAP

Lo integran Carlos Moure, Miguel Golía y Jorge González, y se instituyó para tratar diversos temas de la categoría. También se conocieron los resultados de la votación del domingo con respecto a las pruebas previas a las carreras y por 20 a 18 ganaron quienes propugnaban no probar. Este esquema se mantendrá por tres carreras, y luego se hará otra votación para conocer si los pilotos cambiaron de opinión.

UN GACEL RECONSTRUIDO

El de Omar Darío Bonomo, que golpeó "Tito" Abdala en Buenos Aires. Se le cambió el piso, parte del frente del auto y se lo enderezó. Abdala correrá la próxima competencia con ese mismo auto, alquilado a Bonomo.

FRAGA QUIERE CORRER EN DATSUN

...y está en tratativas con Daniel Sancho para que el rosarino le alquile uno de los Datsun 280 2X que tiene en su taller. David Fraga es de Ramos Mejía y corrió en los zonales a fines de la década del setenta; tiene intenciones de hacer dos o tres carreras para medirse dentro del CAP.

RETORNO

Guillermo Romero, cordobés de Cruz del Eje, quien tan bien impresionara en rally años ha sobre un Fiat 147 CL5 azul y que no lograra tanto sobre un SE 1.5, vuelve a la división menor con un Fiat 128 1100 cuyo motor será preparado íntegramente por Luis Cosma, quien se hará cargo del conjunto, no solo de la tapa de cilindros y el árbol de levas. Romero regresará para el Rally Día de la Bandera, navegado por Raúl Donatto, quien fuese su mecánico.

SOLMI AL T.C.

Para la competencia de Rafaela es casi seguro que Sergio Solmi compita en Turismo Carretera con el Dodge perteneciente a Osvaldo Morresi, que Eduardo Márquez está terminando de alistar en su taller de Chascomús.

ENTREGA DE PREMIOS

Hoy (martes 2/6) en momentos en que esta edición de CORSA salga a la calle, la Comisión Deportiva Automovilística procederá a la entrega de premios a los campeones de la pasada temporada. Por tal motivo se dilató por unos días el tratamiento del tema

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"El Suizo".

el próximo fin de semana

F-3 SUDAMERICANA EN BUENOS AIRES

La segunda competencia por el certamen de la Fórmula Tres Sudamericana se realizará en el circuito ocho del Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, de 3.434,41 metros de extensión. El antecedente más inmediato de la categoría en ese escenario data del 8 de setiembre de 1985 y en esa oportunidad Gustavo Sommi (Berta-Renault) fue pole position marcando 1m17s 998, a 157,863 km/h. La competencia, disputada sobre 30 vueltas también se la adjudicó Sommi, empleando 40m05s631, a 153,552 km/h, lo mismo que el récord de vuelta, ya el piloto de Chascomús giró en la undécima ronda en 1m19s288, a 155,295 km-h.

Lamentablemente, al cierre de esta edición aún no estaban definidos los horarios, cosa que se confirmará una vez que este ejemplar de CORSA esté en la calle. Lo que sí está determinado es que las alternativas de la competencia serán televisadas en directo por ATC.

corsa en el uruguay

COMIENZO PISTERO

Textos: Mario Rosa/Motor News
Fotos: Héctor Devia/El País

Con la televisación en directo mediante (confirmada para todo el año) y un hambre de automovilismo de pista bastante grande por la larga inactividad, el comienzo de los Campeonatos de Fórmula Renult, Turismo (ahora "Trimarca") y Fórmula Vee habían generado una lógica expectativa entre todos: aficionados, los propios pilotos ya hastiados de pruebas y más pruebas, y también la prensa, deseosa de ver en la pista de "El Piñar" anunciadas novedades.

Como, por ejemplo, la inclusión de los Chevrolet Monza. En definitiva fueron tres, dos de ellos oficiales (con muletto y todo) para Domingo de Vitta y Jorge Rodríguez, y el tercero con Fernando Cammarota en forma particular.

Esto generó a su vez cambio de monta para muchos pilotos que treparon a Escort o Fiat 125 vacantes, como en el caso de Juan Scaldaferri con el Escort ex De Vitta y el rótulo de Campeón envolviendo el óvalo.

Resaltable también la presencia de pilotos argentinos con los Fiat 125 "capitaneados" por Francisco Mateo Pera en busca este año de resultados que seguramente logrará.

Por el lado de la Fórmula Renault, muchas novedades. Con gente nueva, chasis nuevos (Motocar by Uruguay) y una sana intención de revertir, al menos de a poco, una imagen que fue decayendo con el correr del '86. Otra vez problemas con la importación de neumáticos (¿se terminará alguna vez con esto?).

Y la Fórmula Vee, que dentro de poco pasará a ser Sport al carrozar los viejos chasis, tenía también algo distinto para ofrecer, basada en mucha gente nueva que se anotó con seudónimo ("Tony", "Negro", "Cuqui" y otros).

RENAULT FUE LO MEJOR

Parece mentira, pero al cabo de la tarde inaugural en el Autódromo de "El Pinar", la Fórmula Renault fue lo mejor cuando en realidad el encargado de cargar con el peso del espectáculo debió ser el Turismo "Tri".

Flavio Bonavena melló una brutal "pole" en la mañana, demostrando que un chasis desarrollado en un 90% en Uruguay puede ser competitivo y que la posibilidad de un 100% está muy, pero muy cerca.

En la final, Bonavena aprovechó la posición de privilegio y se fue al frente. Y empezó el acoso de Muraglia, que en una maniobra estupenda, amagando por afuera y mandándose por adentro, quedó primero. Ahí comprendió Bonavena que su rival sería un hueso duro de roer y tras perder unos metros se rearmó y atacó a Muraglia, lo superó desatándose la guerra. Fueron no menos de 10 vueltas increíbles. Se volvieron a superar, se tocaron, bloquearon, anduvieron de costado, hasta que en la última vuelta Muraglia mandaba. Y se "mandó" Bonavena por adentro en uno de los trenajes violentos, y algo desacomodado pasó igual al frente. Quedaban dos curvas hasta la de "a cuadros", justamente donde Muraglia había volcado a su favor la balanza en vueltas anteriores. Allí se jugó, pero Bonavena esta vez estuvo atento, tapó convenientemente los sectores vitales de la pista y lógicamente frenó lo más corto que pudo, para evitar sorpresas, hasta recibir el banderazo con Muraglia soldado a su escape. Carrera y pico... Atrás de ellos, también hubo cosas muy buenas. Con excepción de Luis Correa, que siguió a los punteros hasta donde pudo y luego fue tercero solo, Luis Henderson, Miguel Varela, Daniel Sarli, Edgardo Bertolletti, Pablo Calza, Dante Sánchez, Emilio Rodríguez y Roberto Menjoulou protagonizaron vibrantes pasajes hasta que trompos, fallas mecánicas y otros menesteres inhibieron a televidentes y espectadores de una definición mucho más emotiva de lo que fue.

TURISMO, DOS CARRERAS

Bien puede decirse que fueron cuatro. Dos series clasificatorias ganadas por Gustavo Pisano y Alfredo Campos, luego la final, ganada por demolición con Pisano-Fiat, y por último, la de la sorpresa, la técnica, dejando entonces sin los puntos a los Monza de De Vitta y Rodríguez por no llegar al peso mínimo.

Hablemos por lo tanto de la final. Pisano (Fiat), Campos (Escort) y De Vitta (Monza) que así largaban, aparecían como serios candidatos.

De movida, Pisano se fue adelante y con un andar furioso sacó rápidas ventajas al tiempo que un manejo tenaz y aguerrido de Campos contenía a De Vitta. Para cuando éste logró desprenderse del difícil Campos, ya Pisano estaba lejos a resguardo del tradicional "crack" de la caja o la insolucionable merma en los frenos. Sorprendió que Campos cayera a tal punto que fue sobrepasado por Rodríguez, Benech y Bergés, que venían tirando juntos tratando de sacarse de encima al Monza de Rodríguez, pechazos mediante. Y no lo lograron. En definitiva, Pisano solo, De Vitta como escolta y apenas la lucha por el tercer puesto en favor del Monza de Rodríguez por sobre los Escort de Benech, Campos y Bergés.

Luego la demorada Revisión Técnica y allí el resultado final cambia al quedar De Vitta y Rodríguez descalificados, nada menos que el segundo y tercero.

SARLA DESDE EL FONDO

F-Vee.

Había paridad en las pruebas de clasificación. En la final también existió hasta que a 4 vueltas del final se desencadenaron los abandonos. Primero la tuvo "Cuqui" pero se soltó nada menos que el cigüeñal. Luego fue para "Tony" pero se quedó sin combustible en la última vuelta y allí apareció en escena Pedro Sarla para ganar cuando ni lo soñaba. Sin embargo, no fue tan "encontrada" como se puede suponer. Sarla había largado último y pasó gente hasta que llegó cerca de los punteros. Quizás no le alcanzaban los giros para entrar en lucha con ellos. Pero su esfuerzo anterior tuvo recompensa.

Resultados finales

Fórmula Renault:
1)Flavio Bonavena, Motocar, 16 vueltas; 2)Jorge Muraglia, Depac, 16; 3)Luis Correa, Crespi, 16; 4)Luis Henderson, Depac, 16; 5)Daniel Sarli, Depac; 16; 6)Miguel Varela, Depac, 16.
Turismo:
1)Gustavo Pisano, Fiat, 20 vueltas; 2)Carlos Benech, Ford, 20; 3)Alfredo Campos, Ford, 20; 4)Julio Bergés, Ford, 20; 5)Alvaro Torres, Ford, 20; 6)Fernando Cammarota, Monza, 20.
Fórmula Vee:
1)Pedro Sarla, VW, 10 vueltas; 2)Julio Giansanti, VW, 10 vueltas; 3)"Negro", VW, 10; 4)Luis de Luca, VW, 10; 5)Jorge Rivas, VW,10; 6)Germán Fernández, VW, 10.



Al frente, Gustavo Pisano, ganador en Turismo. Luego un compacto, trencito.



Flavio Bonavena y Jorge Muraglia anduvieron así casi toda la carrera.

¡ATENCION!

SE BUSCAN CANDIDATOS

Señores pilotos, preparadores y dirigentes:

Ustedes ya lo saben...

CARBURANDO Y CORSA

los siguen a fondo

...Y mes a mes, quieren premiar a los mejores

POR UN DEPORTE MOTOR CADA VEZ MEJOR

A usted, le importa



de los desclasificados de la Clase 1 en el reciente Rally de La Rioja.

RETORNO II

Los hermanos **Osvaldo y Oscar Benítez**, también de las sierras cordobesas, han adquirido un nuevo auto para reiniciar la actividad rallística. Los "criticones" (así conocidos en el ambiente) conducirán el Renault 18 negro de Heraldo Ruesch a partir del Rally Día de la Bandera, con atención integral de **Remigio Rotter**.

DOS CON BRIO

Para la competencia que habrá de disputarse el 28 de junio en el Autódromo de Buenos Aires junto al Turismo Carretera, en la flamante categoría "Brío" participará un equipo integrado por **Héctor Fliter** y **Luis Delconte** ("los gomeros").

IDEA GRATIS

¿Por qué no concretar en el rally argentino la misma idea que la FISA está

Toquecitos de bocina

imponiendo en el Campeonato Mundial? Nos referimos a la televisacion de uno o dos primes por competencia en directo a todo el país. Eso podría efectuarse el día domingo (normalmente cuando se concreta la última etapa) e irradiarse en la Capital Federal y todo el país. Los detalles son mil, pero sería una manera más de acercar la categoría al gran público. Volveremos sobre el tema.

FECHAS Y NUEVOS EN T.C.

Se efectuaron algunos retoques en el calendario de T.C., que ahora tiene estas fechas luego de la competencia del domingo en Rafaela: 28/6: Buenos Aires; 12/7: San Lorenzo; 16/8: San Luis; 13/9: Junín; 27/9: Monte (a confirmar); 11/10: Balcarce; 25/10: Allen (a confirmar); 8/11: Olavarría (en el circuito viejo, reformado); 22/11: La Plata, y 18 al 20/12: Gran Premio. En cuanto a incorporaciones de pilotos, se anuncia la de Carlos Alberto Vanrell, Campeón '85 y Subcampeón '86 del T.C. Venadense, y la de Gerardo Cerquetti, Subcampeón '86 entre los Datsun 280 ZX. En ambos casos correrán con Chevrolet: el primero con el de la Auto Peña Ciudad de San Lorenzo y el restante con el de Romel Viglianco.

NUEVO ENCARGADO DE PRENSA

La **Fórmula Tres Sudamericana** tiene su nuevo encargado de prensa. Se trata de Norberto Landeyro, quien además informó acerca de la rectificación del calendario de la categoría. El 9 de setiembre la ex F-2 Sudamericana se presentará en Mendoza, mientras que el cierre del torneo se hará el 20 de diciembre en Jacarepaguá (Brasil).

Cómo se pide

Hemos recibido una nota firmada por el señor **Bernardo Eduardo García Leone**, que textualmente dice: "**Tengo por motivo contactarme con Ustedes a los efectos de hacerles saber que considero que se debe tener más cuidado en la publicación de notas deportivas, en lo que atañe a expresiones vertidas ya sea en lo referente a la Historia del Automovilismo Deportivo, que publicara hace algunos meses en la República Argentina, o en lo inherente al resto de competencias que se disputan, ya que en lo que yo considero como una buena y/o excelente conducción deportiva no está vinculada a palabras que atentan contra la moral, las buenas costumbres y el mejor grado consustanciado de profesionalidad técnica**".

LOS PROGRESOS DEL TURISMO

Clase 3: Las dos clasificaciones fueron ganadas por **Jorge Maggi**, pero en la primera del año con un tiempo de **1m34s477** contra **1m33s898**. El promedio de la primera ocasión fue **127,478 km/h** y el de la segunda **128,265 km/h**. En las competencias finales, **Adba** ganó la primera totalizando **24m33s259** a 122,624 km/h; mientras que llegó al mismo resultado en **24m11s184** a **124,489 km/h** de promedio. También hubo diferencia en el record de vuelta, pues Maggi lo hizo el 1° de marzo en **1m35s19** a **126,521 km/h** de media; en tanto que **Breard** se lo adjudicó en la última carrera en **1m34s73** a **127,138 km/h**.

Clase 2: Bonomo hizo la pole position en ambas oportunidades, en marzo giró en **1m35s394** a **126,253 km/h**; y en mayo lo hizo en **1m34s764** a **127,093 km/h**. La final de marzo la ganó el propio **Bonomo**, demorando **24m20s820** para completar las 15 vueltas, a 123,668 km/h. **Baldinelli**, en cambio, triunfó con un tiempo de **24m08s215** a 124,744 km/h. El record de vuelta fue para **"Beto" Baldinelli** en la carrera de marzo, en **1m36s557** a **124,733 km/h**, y **"Chippy" Breard** hizo el suyo en mayo recorriendo el circuito número 9 en **1m35s468** a **126,155 km/h**.

Fórmula Sierra: En la primera oportunidad, la pole fue para **Albertengo**, siendo su vuelta más rápida **1m34s685** a **127,198 km/h**. **Bessone (h)** logró el mismo resultado en mayo, pero con un tiempo de **1m33s524** a **128,778 km/h**. La carrera que inauguró el campeonato de Turismo la ganó **Ayerza**, totalizando **24m16s589** a **125,404 km/h**, mientras que dos meses después triunfó **Pentecoste**, demorando **23m46s957** para dar las **15** vueltas a **126,602 km/h**. El record de vuelta fue para el propio **Ayerza** en la primera fecha, quien giró en **1m35s507** a **126,104 km/h**, mientras que **Pentecoste** logró el record en la prueba de mayo, dando una vuelta en **1m33s919** a **128,236 km/h** de promedio.

Como se puede apreciar, en todos los casos se anduvo más rápido en la carrera del mes de mayo que en la de marzo, con lo que se demuestra que el trabajo desarrollado por los pilotos y preparadores en las distintas máquinas dio sus frutos para que en la pista se den estos guarismos.

EXPO SUPER AUTOS



Así se denomina la nueva entidad que agrupa a los propietarios de automóviles y pick up "fuera de serie" que el próximo 6 y 7 de junio se presentarán en las instalaciones del **Club Vélez Sarsfield.**

Allí podrán apreciarse ejemplares como el de la foto (Chevrolet 400) que son el fruto del paciente trabajo de los dueños de estos autos, que de tan prolijos y lustrados, da realmente pena usarlos por la calle.

Esta entidad (sin fines de lucro) hace saber que se encuentra a disposición de todas las entidades de bien público que deseen realizar exposiciones, festivales, etc., ya que es intención de los asociados colaborar con todos aquellos que lo necesiten. A tal efecto se pueden solicitar informes al tel. 67-6296 o bien personalmente en **Av. Juan B. Justo 7596,** *en Capital Federal.*

Cincuenta autos tomarán parte de la exposición en Vélez Sarsfield, que podrá visitarse el sábado 6 de junio a partir de las 15 y el domingo 7 desde las 10.

CORSA HACE...

...20 años: N° 58 del 30-5-67. ¿Que les parece? Un nuevo rostro en TC: Gastón Perkins. La cuarta Vuelta del Noroeste y sus cuatro ganadores: Santos Toraño (Clase A), Carlos Ruesch (BC), Italo Maresio (D) y Ernesto Santamarina (E). El porqué de las roturas de los Chevrolet, explicadas por Polverino y el "Toto" Fangio. Además, mostramos las intimidades de "La Coloradita" de la escudería "El Chueco". Alpine M-66: presentación del modelo francés para Le Mans. También estaban los Stock Cars, y los 1.000 km de Nürburgring con el triunfo de Porsche.

...10 años: del 25 al 31-5-77, nuestro N° 573. Un número a lo grande. F-1 en Mónaco. Ganó Scheckter con Wolf-Cosworth; Lauda, 2°, y Reutemann, 3° En Balcarce, Fórmulas 2 y 4.: Miguel A. Guerra y Juan J. Reybet fueron los ganadores. El record de Indy: Tom Sneva superaba las 200 millas por hora (más de 321 km/h). La sorpresa: la presentación del Renault V6 Turbo de F-1 y el comienzo de una nueva era. Los Sport Grupo 6 después de Dijon y Monza, y más sobre los éxitos de los Alfasud del equipo argentino en Europa.

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES ● CORSA ● ORIENT

N°: 007 CARRERA: TC EN RAFAELA

Nombres ---------- Apellido ----------

Domicilio (ciudad/localidad, provincia) ----------

Tipo y n° de documento ---------- Teléfono ----------

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	☐		☐		☐
2	☐		☐		☐
3	☐		☐		☐
4	☐		☐		☐
5	☐		☐		☐
6	☐		☐		☐

Campeones

RELOJES ORIENT CORSA

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS

¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

Este fin de semana proseguirá el "**Concurso de Pronósticos Automovilísticos**" promovido por "**Campeones**", **CORSA** y **Orient**, que tiene como premio un magnífico reloj Orient para quien acierte. Para ello sólo se deben llenar los espacios destinados a sus datos personales en la boleta adjunta y marcar con una cruz el casillero que considere más adecuado de los tres (**I**, izquierda; **E**, empate; **D**, derecha) que presenta cada "**match**" planteado entre dos de los pilotos competidores en la competencia de Turismo Carretera que se disputará el próximo domingo en Rafaela. En cada caso, se impondrá el piloto que termine esa competencia adelante de su contrincante directo, mientras que el empate se dará en la eventualidad de que ambos abandonen o no se clasifiquen en la final.

Los nombres de los integrantes de cada una de las seis parejas serán dados a conocer a partir del lunes anterior a cada competencia, en el programa "Campeones" que se emite por Radio El Mundo diariamente desde las 20 horas.

Usted puede enviar su pálpito por correo a "**Concurso de Pronósticos Automovilísticos**", **Campeones del Camino S.A., Arenales 2896, Planta Baja, Buenos Aires**, o depositarlo en la urna que a tal efecto llevará el equipo "Campeones" a Rafaela.

Nota: Para participar no es necesario comprar la revista. Además de originales recortados se podrán enviar fotocopias o copias prolijas de los mismos donde consten todos los datos indicados en aquéllos.

MIRADOR PERSONAL



por Ronald Hansen

¿PARA ESO TE PAGAMOS?

En...ta y pico años de ver automovilismo, pocas veces he visto una chapetonada tan grande como la que hizo Nigel Mansell cuando intentó pasarle por encima a Ayrton Senna en el Gran Premio de Bélgica. Al menos, en ese nivel de conducción. Porque lo que es, remotamente, admisible en una Categoría II de Turismo, no puede aceptarse bajo ningún concepto en Fórmula Uno.

Dije que yo no soy de los que dicen que los pilotos de Fórmula Uno no pueden equivocarse. En definitiva son humanos y pueden cometer errores. Claro que precisamente se les pagan gruesas sumas de dinero para que cometan la menor cantidad de errores posible. Si se van a equivocar seguido, no sirven para Fórmula Uno. O si no tienen suerte, como sí tiene Alain Prost. Una vez a Ferrari le propusieron tomar como corredor a Chris Amon, un brillante piloto que por mala suerte sólo ganó una a dos carreras en su vida –una de ellas, un Gran Premio de la Ciudad de Buenos Aires–.

Le dijeron: "Don Enzo, Chris es un excelente piloto. Solo necesita un poco de suerte". Y Ferrari contestó: "**Peccato. Ho bisogno di piloti con fortuna**".

Pero volvamos a Nigel Mansell. Yo admito el error producto del momento, de ese segundo fatal. Pero Mansell sabía que venía esa curva, sabía que ése no era el lugar para intentar pasarlo a Ayrton, pero insistió a pesar de todo. Se tiró como en pileta y así le fue, lástima que lo perjudicó a Senna también.

Indudablemente, Mansell tenía la bronca de las dos largadas. En la primera había salido limpiamente en la punta sólo para ver que se paraba la carrera por el accidente.

Cuando se hizo la segunda largada, fue Ayrton quien salió al frente, y yo sospecho se adelantó milimétricamente a la señal de largada. La cuestión que toda la excelente largada de Mansell en la "primera batería" quedó anulada, lo que le debe haber motivado la bronca al inglés.

Pero bueno. Nosotros no le pagamos para eso. ¿Que nosotros no le pagamos? Craso error. Quien le paga en primera instancia es el sponsor. Pero el sponsor le paga para lograr la promoción de sus productos. Nosotros, el público consumidor mundial, compramos esas cámaras fotográficas o cigarrillos o relojes, posibilitando que se gaste aún más dinero en promoción.

Y no le pagamos para que se enoje, sino para que conserve la mente fría como debe hacer si pretende ser campeón mundial. No en vano el recurrente campeón es Alain Prost –desde ya es mi pronóstico otra vez para 1987– y no el fogoso Mansell.

La época de Nuvolari, que frenaba cruzando el auto, ya pasó. Ahora todo se hace por computadora. Hasta controlar los nervios. Los autos de ahora caminan demasiado como para que nosotros nos hagamos los spiritosos, como dicen los italianos.

En nuestro país, una maniobra como la de Mansell sería objeto de una sanción deportiva. Pero vamos a ver si se animan a tocar a una de las vacas sagradas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TITOscap®

DIVISION ESCAPES:
Equipos deportivos tipo ABARTH
JAULAS ANTIVUELCOS-DEFENSAS
ESCAPES ORIGINALES PARA AUTOS NACIONALES E IMPORTADOS

ENVIOS AL INTERIOR

Av. WARNES 1237 – (1414) Cap. Fed. – Tel. 854–0383 • 854–8236

VOLANTES DEPORTIVOS

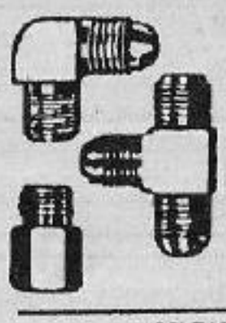
Grillo

EN CUERO
MADERA Y CUERINA

R. FREIRE 3215 - CAPITAL - 542-3729

ESTABLECIMIENTO METALURGICO
KLINGER S.A.

- Fábrica de conexiones en bronce, acero, aluminio, etc.: Para Frenos hidráulicos - Aire - Temperatura y Aceite



- Cañerías de cobre y Poliamida.
- Flexibles en Malla de acero, Alargues de bujías.
- Tuercas, Tornillos, etc.
- Bulbos Presión de Aceite-Alemites.
- Tabajos sobre planos.

PROVEEDOR DE INDUSTRIAS TERMINALES

MIGUEL DE AZCUENAGA 4057
(1678) CASEROS - Tel.: 750-5411/1285

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS

GOMASA S.A.

LIDER EN SERVICIOS

TARJETAS DE CREDITO

- **ALINEACION** (con revolucionaria alineadora computarizada que imprime ficha técnica)
- **BALANCEO** estático y dinámico
- **TREN DELANTERO**: reparación integral

CORDOBA 5700 esq. BONPLAND
1414 - BUENOS AIRES
TEL 773–1759/1779

INSTALADOR AUTORIZADO
MONROE

Técnica y experiencia aplicadas

PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

Bielas especiales
para motores potenciados
Transmisiones especiales

SAENZ Hnos. S.C.A.

RUTA 3 KM. 21
TEL. 651-2564
ISIDRO CASANOVA

AUTOBLOCANTES PARA RENAULT 12 Y 18

SEÑOR TALLERISTA
CONFIE EN

PINTURERIAS QUESADA

LACAS Y FONDOS PARA AUTOMOTORES
—LINEA BICAPA—

ASESORAMIENTO
LINEAS HOGAR Y OBRA
LO ESPERAMOS!!
AV. CONSTITUYENTES 5599
(1431) BS. AIRES - TEL. 572-7721

BMW

REPUESTOS ACCESORIOS

AV. FCO. BEIRO 4631
Tel.: 568-2581

Jorge y Daniel Carbone S.A.

Recién llegados de Alemania:
AMORTIGUADORES - PARTES DE CARROCERIA - BOMBAS DE AGUA y NAFTA
PARTES DE FRENOS Y EMBRAGUE
TERMOSTATOS, etc.
ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR

CORREAS DATTOLA

ESCAPES CARLOS

COMPETICION



STANDARD Y COMPETICION
BARRAS ANTIVUELCO
Y DEFENSAS
PARA JEEPS Y CAMIONETAS
Pcias. Unidas 5039 – Tel.: 651–4500
SAN JUSTO

el próximo fin de semana

T.C. EN RAFAELA

Luego de 19 años de ausencia, el Turismo Carretera retorna al tradicional óvalo rafaelino, que ahora muestra dos chicanas y totaliza 4.705 metros de extensión. Esta séptima competencia del torneo '87 será televisada en directo por ATC y también transmitida por "Carburando" (Radio Rivadavia) y "Campeones" (Radio El Mundo). La larga ausencia allí de la categoría y lo reñido que está el campeonato son argumentos que justifican el interés que ya se aprecia en la zona. Aquí, una completa guía para seguir paso a paso la competencia.





Tras seis carreras, el sonriente Jorge Oyhanart punteo el Campeonato, con 15.50 puntos de ventaja sobre Oscar Castellano. A diferencia de las cuatro últimas competencias que se corrieron allí, este tradicional óvalo contará en esta ocasión con dos chicanas, mientras que su longitud es de 4.705 m.

CON "JOHNNY" AL VOLANTE

Si bien **Juan De Benedictis** nunca transitó este escenario con su Dodge T.C., sí lo hizo no hace mucho con una coupé Nissan 300 ZX del CAP y, de acuerdo con eso, tiene una idea de cómo deberá maniobrar con su auto de Turismo Carretera. Veamos lo que dice el necochense: **"Por la recta principal se vendrá en cuarta a alrededor de 7.500 vueltas, para enganchar la tercera en la entrada a la chicana, siendo el régimen allí de 6.000/6.500 rpm. Se deberá hacer toda la chicana en tercera y colocar la cuarta en la mitad del curvón, con la aguja en las 6.400 vueltas, y en el momento del frenaje para la segunda chicana el régimen en cuarta llegará a 7.500 rpm. Se rebajará a tercera, luego a segunda, para doblar en esa marcha, escalonando cambios y colocando la cuarta en la mitad del curvón a un régimen de 6.400 vueltas".**

ANTECEDENTES

Año	Ganador	Marca
1941	Eusebio Marcilla	Chevrolet
1953	Oscar A. Gálvez	Ford
1954	Pablo Birger	Ford
1955	Juan Gálvez	Ford
1966	Angel T. Rienzi	Ford
1967	Eduardo Copello	Torino
1968	Carlos Marincovich	Chevrolet
1968	Carlos A. Pairetti	Chevrolet

NOTA: La primera edición (1941) se corrió en un circuito semipermanente de tierra, de 11.776 metros, y la carrera tuvo una duración de doce horas. En 1953/54/55 se corrió en el circuito ya permanente de tierra, cuya longitud era de 4.662,60 metros, mientras que en las competencias de 1966, 1967 y las dos de 1968 se usó el clásico óvalo pavimentado, de 4.624,46 metros. Para esta ocasión se agregaron dos chicanas, totalizando 4.705 metros.

HORARIOS

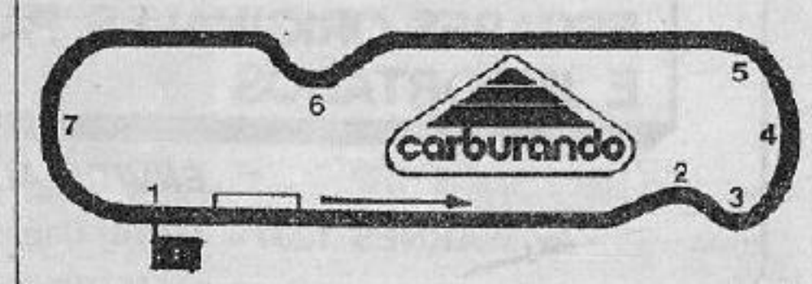
VIERNES
14:30 a 15:00: Entrenamiento autos numeración impar
15:15 a 15:45: Entrenamiento autos numeración par
16:00 a 16:30: Entrenamiento autos numeración impar
16.45 a 17:15: Entrenamiento autos numeración par

SABADO
8:00 a 13:00: Verificación técnica y administrativa
14:30 a 15:00: Primera tanda de clasificación para numeración impar
15:15 a 15:45: Primera tanda de clasificación para numeración par
16:00 a 16:30: Segunda tanda de clasificación para numeración impar
16:45 a 17:15: Segunda tanda de clasificación para numeración impar
18:55: Cierre del plazo de entrega al parque cerrado

DOMINGO
7:30: Apertura del parque cerrado
9:45: Primera serie a 10 vueltas (47.050 km.)
10:15: Segunda serie a 10 vueltas (47.050 km.)
12:00: Final a 30 vueltas (141.150 km.)

PUNTAJE

En virtud de su recorrido, esta competencia tendrá el siguiente puntaje. **Series:** recibirán puntos los diez primeros clasificados en cada una de las dos series, de acuerdo con esta escala: 5-4, 50-4-3, 50-3-2, 50-2-1, 50-1-0, 50. **Final:** aquí la escala será de 20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-3,50-3,50-3,50-3,50-3,50-2-2-2-2-2-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1, para quienes se clasifiquen en los treinta primeros lugares.



CAMPEONATO

Disputadas las competencias de Santa Teresita, Buenos Aires, Nueve de Julio, Bahía Blanca, Junín y Tandil, las posiciones son las siguientes:

Jorge Oyhanart	**127,50**	Francisco Altuna	7,50
Oscar Castellano	112	Eduardo Finocchio	6
Emilio Satriano	72	Jorge Reymonte	6
Juan De Benedictis	69	Osvaldo Luppi	5,50
Eduardo Marcos	51	Jorge Martínez Boero	5,50
Roberto Mouras	49,50	Oscar Spinello	5
Gustavo Brescia	46	Nestor Apella	4,50
Oscar Angeletti	45	Rubén Daray	4
Osvaldo Morresi	43,50	Marcos Loloco	4
Esteban Fernandino	37,50	Carlos Lynn	4
Antonio Aventín	36,50	Juan Occhionero	4
José Luis Paolucci	36	Oscar Alaux	3,50
Juan Carlos Nesprías	35	Juan Carlos Bustos	3,50
Jorge Roux	34,50	Hugo Mazzacane	3,50
Oscar Aventín	33	Alberto Palma	3,50
Mariano Calamante	32	Arturo Costa	3
Pedro Doumic	31,50	Daniel Perlo	3
R. Urretavizcaya	30	Oscar Pangio	2,50
Edgardo Caparrós	28	Elías Aversi	2
Luis Hernández	21	Marcelo González	2
Carlos Marincovich	18	Carlos Nani	2
Carlos Giustozzi	16	Néstor Salerno	2
José María Romero	15,50	José Balda	1
Rubén Roux	15	Angel Becco	1
Julio Salgado	15	Héctor Benito	1
Héctor Pacchialat	13,50	Luis Delconte	1
Osvaldo Sass	13	Osvaldo Duarte	1
Héctor Gardinalli	12,50	Antonio Fernández	1
Carlos Saiz	12,50	Clemar Firpo	1
Francisco Alcuaz	11,50	Carlos García	1
Jorge Polanco	9,50	Roque Miraldi	1
Carlos Calamante	8,50	Jurgen Nathan	1
Julio Colabello	8	Marcelo Polinori	1
José Malisia	8	León Urquiza	1
Aurelio Martínez	8	Ricardo de Arzave	0,50

PARTICIPANTES

Número	Piloto	Marca
1	Oscar Angeletti	Dodge
2	Juan de Benedictis	Dodge
3	Oscar Castellano	Dodge
4	Osvaldo Morresi	Chevrolet
5	Jorge Oyhanart	Ford
6	Emilio Satriano	Chevrolet
7	Pedro Doumic	Dodge
8	Oscar Aventín	Ford
9	Mariano Calamante	Chevrolet
10	Eduardo Marcos	Ford
11	Roberto Mouras	Chevrolet
12	José Luis Paolucci	Dodge
14	Juan Carlos Nesprias	Dodge
15	Edgardo Caparrós	Dodge
16	Esteban Fernandino	Ford
17	Antonio Aventín	Dodge
18	Julio Salgado	Dodge
19	Roberto Urretavizcaya	Chevrolet
20	Carlos Saiz	Ford
21	Oscar Spinello	Dodge
22	Marcelo Polinori	Chevrolet
23	Miguel Alaux	Dodge
24	Gustavo Brescia	Dodge
25	Carlos Nani	Chevrolet
26	José María Romero	Dodge
27	Héctor Borda	Dodge
28	Francisco Arrechea	–
29	Osvaldo Sasso	Ford
30	Jorge Roux	Dodge
31	Jorge Reynoso	Dodge
32	Arturo Costa	Chevrolet
33	Alberto Aranda	Ford
34	Angel Di Nezio	Ford
35	Carlos Giustozzi	Dodge
36	Luis Hernández	Chevrolet
37	Juan Carlos Bustos	Dodge
38	Osvaldo Lynn	Chevrolet
39	Osvaldo Luppi	Dodge
40	Rubén Blanco	Chevrolet
41	Francisco Politano	Dodge
42	Néstor Appella	Ford
43	Eduardo Finocchio	Dodge
44	Juan Carlos Spinella	Dodge
45	Néstor Gardinatti	Ford
46	José Malisia	Chevrolet
47	Julio Colabello	Dodge
48	Hugo Mazzacane	Dodge
49	Héctor Pacchialat	Dodge
50	Romel Vigilanco	Chevrolet
51	Francisco Altuna	Dodge
52	Rubén Gil Bicella	Dodge
53	Roque Miraldi	Chevrolet
54	Manuel Carelli	Dodge
55	Antonio Bautista	Chevrolet
56	Vicente Pernia	–
57	Héctor Benito	Dodge
58	Rubén Muñiz	Dodge
59	Roberto Zanardi	Dodge
60	Carlos Calamante	Chevrolet
61	Angel Becco	Ford
62	Jorge García	Chevrolet
63	León Urquiza	Dodge
64	Juan Carlos Jazmar	Dodge
65	Daniel Perlo	Dodge
66	Hugo Pesenti	Dodge
67	Juan Carlos Deambrosi	Dodge
68	Alberto Palma	Dodge
69	Luis Delconte	Chevrolet
70	Rubén Quiroga	Chevrolet
71	Marcos Loloco	Dodge
72	Antonio Fernández	Dodge
73	Clemar Firpo	Dodge
74	Alberto Sabaño	Dodge
75	José Palazzo	Dodge
76	Daniel Goyeneche	Dodge
77	Enrique Sanguinem	Chevrolet
78	Sergio Crovo	Torino
79	Juan Carlos López	Dodge
80	Juan Occhionero	Chevrolet
81	Hugo Piccinini	Dodge
82	Mario Segad	Chevrolet
83	Gonzalo de Quesada	–
84	Jurgen Nathan	Dodge
85	Carlos Lynn	Dodge
86	Rubén Salerno	Dodge
87	Oscar Alaux	Chevrolet
88	Norberto Bressano	Ford
89	Carlos Aranzana	Dodge
90	Edgardo Lavan	Chevrolet
91	Aurelio Martínez	Dodge
92	Francisco Alcuaz	Dodge
93	Julio Faustino	Chevrolet
94	Rubén Daray	Dodge
95	Ramón Aldana	Dodge
96	Marcelo González	Dodge
97	Carlos Caprile	Chevrolet
98	René Ducret	Ford
99	Roberto Oubiña	Dodge
100	Jorge Martínez Boero	Ford
101	Gustavo Deglantoni	Ford
102	Roberto Fernández	Ford
103	Armando Ciccale	Dodge
105	Elías Aversi	Dodge
111	Carlos García	Dodge
112	José Santagatti	Torino
113	José Dielsi	Ford
114	Domingo Martínez	Torino
115	Julio Cá	Ford
116	Juan Fava	Ford
117	Francisco Iácono	Dodge
118	Jorge Polanco	Dodge
119	Julio Delgiorgio	Chevrolet
120	Norberto Torre	Torino
121	Osvaldo Duarte	Chevrolet
122	Raúl Pérez	Dodge
123	Alberto Moretti	Torino
124	Antonio Bautista (h)	Chevrolet
125	Natalio Cicchia	Chevrolet
126	César Padilla	Torino
127	Alberto Pifarelli	Ford
128	Raúl Benegas	Dodge
129	Alberto De La Mata	Dodge
130	Alberto Ernst	Chevrolet
131	José Di Benedetto	Dodge
132	Roberto Santonocito	Dodge
133	Roberto Dotta	Dodge
134	Oscar Pangio	–
135	Jorge Rimonte	Chevrolet
136	Rafael Carullo	Torino
137	Eduardo Rodríguez	Ford
138	Roberto Carparello	Chevrolet
139	Héctor A. Vallo	Dodge
140	Víctor Moreno	Dodge
141	Daniel Saccani	Dodge
142	José Balda	Torino
143	Sergio Gómez	Dodge
144	Rubén Roux	Chevrolet
145	Gerardo Risatti	Ford
146	Matías Arrechea	–
147	Tomás Ranalli	Dodge
148	Néstor Gurni	Dodge
149	Aníbal Deglocanini	Dodge
150	Eduardo Nicieza	Torino
153	Orlando Rodrigues	Ford
157	Enrique Pourciel	Torino
158	Rubén Muñiz (h)	Dodge
160	Carlos Marincovich	Dodge
177	Guillermo Rodríguez	Chevrolet
184	Eduardo Acastelli	Dodge

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HABLAN OYHANART
Y MOURAS, LOS
"ADELANTADOS" DE RAFAELA

ENTRE EL OPTIMISMO Y LA DUDA

Tanto **Jorge Oyhanart** como **Roberto Mouras** fueron los primeros —en ese orden— que se llegaron hasta el autódromo de Rafaela para adecuar sus autos de T.C. con vistas a la competencia del próximo domingo, y fundamentalmente para comprobar el rendimiento de los neumáticos. Si bien Oyhanart ya tenía una idea por haber corrido allí con una Nissan 300 ZX, Mouras, en cambio, era la primera vez que pisaba ese escenario, y ambos nos manifestaron opiniones encontradas sobre el tema. Veamos qué dijeron:

OYHANART: "Pienso que la carrera tendrá muy poco de interesante en su desarrollo, ya que será muy complicado pasar a quien tome la punta. En lo que hace a las gomas, yo di poco más de cuarenta vueltas, y las mismas acusaron el desgaste lógico, pero eso se puede disminuir trabajando en el sistema de amortiguación y probando intensamente. Lo que sí noté es que luego de dar diez vueltas seguidas, el auto se pone ingobernable, y el secreto está en equilibrarlo perfectamente en su sistema de suspensión y amortiguación. Pienso que los riesgos de una pinchadura existen para todos por igual, por lo que es conveniente moderarse y andar con cuidado para evitar problemas. En cuanto al piso del circuito, en casi todo su recorrido es abrasivo como el resto de los autódromos, aunque la dificultad se presenta en las dos chicanas. Entrar en ellas es como pasar a un patio embaldosado, por lo que ante ella adquiere fundamental importancia un buen equilibrio en la puesta a punto de la suspensión. En cuanto al trazado, creo que es lindo, aunque no es tan fácil como se ve desde abajo...".

MOURAS: "No conocía absolutamente nada del autódromo de Rafaela, contando en consecuencia con pocas referencias. Me guié por lo hecho por Oyhanart, pero luego de haber girado en Rafaela con mi Chevrolet, veo a esta carrera con mucha preocupación, básicamente por el tema de las cubiertas. Yo fui a probar con las Faneco del año pasado, y salí a girar con 34 libras, y luego de dar cuatro vueltas, la delantera derecha se fue a 54 libras, lo que es una enormidad. Con nuestro sensor comprobamos que en los curvones se llega a los 190 kilómetros de velocidad, diez más que en los de Nueve de Julio, por lo que la carga sobre la rueda delantera derecha es notoria. Por eso veo el tema con bastante preocupación... Tanto en Buenos Aires como en Las Flores, no hay problemas con las gomas, pero éstos aparecen en Nueve de Julio y se pueden dar en mayor medida en Rafaela, simplemente por las características veloces y peraltadas del circuito. ¿El circuito?... Creo que es fácil, ya que yo, que no lo conocía, en la quinta vuelta hice 'el tiempo'. Volviendo al tema de las cubiertas, estimo que habrá que centrar la atención en la alineación del auto, y como dato puedo decir que recién en la mitad de los curvones se puede pisar el acelerador a fondo, ya que antes se encaran a tres cuartos de pedal y 'telegrafiando'. Quizás una solución sería la de poner dos Michelin adelante y dos Faneco atrás, aunque no sé si el reglamento lo permite... Con las Michelin me siento completamente seguro, ya que esas cubiertas dieron acabadas muestras... De lo contrario, no sé... doblaré más despacio, y si bien perderé tiempo, tendré muchos menos riesgos".

Hasta aquí lo manifestado por ambos protagonistas, uno con optimismo (Oyhanart) y otro con dudas lindantes con la preocupación (Mouras). En cuanto a la posibilidad de competir con Michelin y Faneco, la misma es factible, ya que reglamentariamente los pilotos pueden optar en circuitos permanentes por lisas o con dibujo con la salvedad de que en este último caso deberán ser del tipo que actualmente se utiliza en los semipermanentes, y en el de los "slicks", siempre Faneco.

RECTIFICACION INTEGRAL DEL MOTOR
MOTORPLAN
4 A 6 PAGOS

CIGÜEÑALES
NUEVOS DIESEL
M. BENZ - PERKINS
BEDFORD - INDENOR
RASTROJERO - GM. V 12
NAFTEROS NUEVOS Y USADOS
AMPLIO STOCK

JASNIS Y BASANO S.R.L.
AV. FOREST 371 (1427) • CAP. - 553-6049/6148

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

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

VOLANTES
DEPORTIVOS
MATRA 5
y ORIGINALES
AUTOMOTORES
TRACTORES Y
NAUTICA
REPARACION Y RECAMBIO
CADENAS
para BARRO,
NIEVE y HIELO
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAP.



LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR
lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos
Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas



TRIMBRITE PRODUCTS ®
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.
NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA



ENVIOS AL INTERIOR
DUIKE
WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 855-1652 / 854-5156
VENTAS POR MAYOR
Y A DISTRIBUIDORES

Ferrea
RACING PARTS - U.S.A.
Competition Parts - Asesoramiento
"Tato" Ferrea atenderá personalmente su consulta sobre Autos de Carrera.
En EE.UU. dirigirse a:
5095 NE 12 Ave. – Ft. Lauderdale, FL 33334
Teléfono: (305) 491-4445
En Bs. As. dirigirse a Emilio Tetelbaun
Olavarria 2950 – Caseros – Bs. As.
Teléfono: 750-8627

JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS
CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA
Aprendizaje y Entrenamientos a bordo de Monoplazas de Competición de 1er. nivel.
DURANTE 5 AÑOS TRABAJAMOS, CON RESPONSABILIDAD Y DEDICACION FORMANDO NUEVOS PILOTOS, LOGRANDO ASI LA MEJOR ESCUELA.
SI ESTA INTERESADO, COMPRUEBELO UD. MISMO
Personalmente Autódromo de Buenos Aires; Miércoles y Viernes de 11 a 14 hs.
o por carta: PERU 1065, 1º Piso, Cap. (C.P. 1068)



IMPORTADAS de FRANCIA
PEUGEOT toda la línea, RENAULT 11/12/18 y MOTOS.
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE
Que Eliminan el "Rateo"
EYQUEM CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6834/8959

TARJETAS DE CREDITO
Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
Polarizamos su auto, lancha, casa, etc. con el NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA.
...y conseguirá de 5 a 7 grados más frío de su equipo de aire acondicionado.
DECORACION de VEHICULOS
AUTODECOR
Av. J.B. JUSTO 3324, CAPITAL, TEL. 58-9551.
VENTAS POR MAYOR

EDDIE PUBLICITARIA SRL., Córdoba 443, 1º P., "A", Tel. 311-2184

En pocas semanas las ocho claves de oro de la Señora Lara ya hicieron

GANAR $ 150.000

HE AQUI 57 PRUEBAS ABSOLUTAS

(originales visibles)


Sra I.M. (7303)
$ 1.370.-


Sra. M.E.N. de F. (1901)
$ 1.635.-


Sr. C.F. (5172)
$ 2.500.-


Sr. M.E. (9120)
$ 1.079.-


Srta. G.P. (3700)
$ 1.619.-


Sra. I.F. (5525)
$ 1.500.-


Sr. M.J. (7600)
$ 1.700.-


Sra. D.C. (2425)
$ 7.100.-


Sra. E.P. de B. (5577)
$ 1.400.-


Sr. S.P. (1842)
$ 1.665.-


Sr. R.A. (5935)
$ 1.200.-

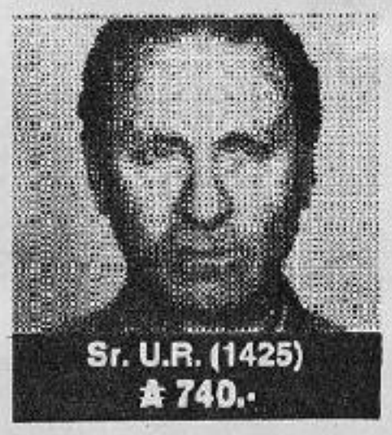

Sra. J.P. (1643)
$ 800.-


Sr. J.D.P. (5425)
$ 1.445.-


Sra. B.S. (2000)
$ 1.200.-


Sr. H.L. (2550)
$ 1.000.-


Sra. M. de B. (3500)
$ 1.287.-


Sr. U.R. (1425)
$ 740.-


Sra. M.F. (7600)
$ 1.038.-


Srta. A.M. (1252)
$ 400.-


Sra. N.P. de C. (7174)
$ 1.000.-

MAS PRUEBAS TODAVIA

PRODE	$ 3.000	Sra. L.O.C. (8000)
QUINIELA	$ 500	Srta. C.D. (4700)
QUINIELA	$ 700	Sra. P.D. (3200)
PRODE	$ 5.000	Sra. A.D. (1225)
QUINIELA	$ 1.000	Sr. R.D. (5700)
LOTERIA	$ 2.100	Srta. A.M. (1653)
QUINIELA	$ 600	Sra. D.A. (2800)
PRODE	$ 7.600	Sra. A.C. (8000)
QUINIELA	$ 1.600	Sra. T.A. (3500)
LOTERIA	$ 5.000	Srta. B.M. (1057)
PRODE	$ 3.580	Sra. K. (2800)
LOTERIA	$ 5.300	Sra. F.R. (1619)
LOTERIA	$ 4.100	Sr. H.L.N. (1058)

PRODE	$ 10.000	Sra. H.V. (5000)
QUINIELA	$ 600	Sra. B.N. (3000)
LOTERIA	$ 1.200	Sra. B. (1426)
LOTERIA	$ 2.350	Sr. B.J.P. (5500)
QUINIELA	$ 600	Sr. F.M. (4700)
LOTERIA	$ 2.300	Sra. P.M.R. (1834)
PRODE	$ 6.500	Sra. C.M.N. (7600)
LOTERIA	$ 1.200	Sra. C.M. (4000)
LOTERIA	$ 2.870	Srta. N. (1000)
QUINIELA	$ 1.500	Srta. E.D. (1360)
LOTERIA	$ 1.800	Sra. C.F. (2700)
LOTERIA	$ 4.250	Sra. P.C. (6700)
PRODE	$ 3.700	Sr. V.F. (5500)

LOTERIA	$ 2.500	Sr. O.G. (2000)
PRODE	$ 1.000	Sr. A.H. (8300)
PRODE	$ 3.600	Sra. V.C. (1199)
QUINIELA	$ 3.600	Sra. C.C. (1420)
PRODE	$ 5.000	Sr. V.A. (1870)
QUINIELA	$ 1.300	Sra. D.I. (1102)
QUINIELA	$ 5.000	Sra. G.I. (5007)
LOTERIA	$ 3.500	Sra. V.C. (1100)
PRODE	$ 3.100	Sr. F.J. (1437)
PRODE	$ 3.870	Sr. A.R. (3100)
LOTERIA	$ 4.000	Sra. D.J. (6000)
QUINIELA	$ 1.370	Sr. R.A. (1900)
PRODE	$ 4.830	Sra. M.T. (2942)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL MENSAJE DE LA SEÑORA LARA

Este mensaje exclusivo está dirigido únicamente a las personas que nunca ganaron al prode, a la quiniela, a la lotería ..., también a las que ganaron solamente ínfimas sumas (menos de # 100.-).
También está dirigido a las personas que creen que ganar muchos miles es imposible, a todas los que desesperan y piensan que su vida será solamente una sucesión de días tristes y sombríos.

Mercedes Lara

¿COMO EXPLICAR ESTOS Á 150.000 EN PREMIOS?

Con toda honestidad, debo admitir que no existe una explicación total. Basándome en mi propia experiencia, en las conversaciones que mantuve con científicos, parapsicólogos, médicos, de mis lecturas sobre el tema, puedo decir lo siguiente:

1 *Hoy en día muchos científicos admiten que la posición de los astros cuando nacemos parece influir en nuestra conducta, en la manera (buena o mala) en que tomamos nuestras decisiones.*

2 *Que, cuanto más negro es un período de la vida, por un fenómeno de compensación, le sigue un período más ardiente donde todo se logra.*

3 *Que una cifra parece marcar nuestra vida. Algunos dicen que es el signo visible por el cual nos ayuda una Inteligencia Superior, una especie de huella mística que demuestra que no estamos desamparados. (Si usted lee este mensaje, este hecho prueba que ella quiere ayudarlo)*

4 *Que esa cifra es personal. Que es diferente a la de su madre o de su vecina.*

5 *Que aparece en todos los momentos importantes (buenos o malos) de su vida. Trate de recordar y verá que siempre está allí, brillando en la sombra.*

6 *Algunos perciben la presencia de esta cifra, sacan provecho de ella en forma de éxitos en los negocios, ganancias importantes en el juego (prode, lotería, quiniela).*

7 *Por diversas razones hay quienes no la perciben. Y es a ellos a quienes está dirigido mi mensaje.*

UNA VERDAD INDISCUTIBLE

Si leyó como lo hice yo, las declaraciones de los grandes ganadores (más de Á 200.000) habrá comprobado que la mayoría de las veces admiten que fueron ayudados, que los números les fueron "dictados" en forma total o en parte.

A riesgo de hacer el ridículo, reconocieron ese hecho honestamente.

Si lee la prensa especializada, se habrá enterado que uno de los premios más grandes ganados hasta el presente (Á 50.000.-) salió gracias a la CIFRA DE ORO. El testimonio del ganador (Juan Carlos P.) fue comprobado ante escribano y no puede ponerse en tela de juicio.

Hay que admitir que ese premio es una excepción. Y no así los premios de Á 10.000 o Á 15.000 ganados comúnmente en la quiniela, la lotería o el prode y que son revelados por esta prensa especializada.

No me refiero aquí a sumas ínfimas Á 500 a Á 1000 que se ganan todos los días.

Esas sumas son insignificantes y la prensa no les dedica espacio, pero reconozca que Á 6.000 ó Á 7.000 puede proporcionar muchas satisfacciones. Sobre todo si eso se produce varias veces.

Y muchas veces ése es el caso.

RESPONDA CON TODA HONESTIDAD ESTAS 8 PREGUNTAS	SI	NO
1.- *¿Juega usted al prode, o a la quiniela?*		
2.- *¿Juega usted a la lotería?*		
3.- *¿Gano ínfimas sumas (menos de 100 Á)?*		
4.- *¿Juega al menos una vez por mes?*		
5.- *¿Juega más de una vez por mes?*		
6.- *¿Está dispuesto a seguir mis revelaciones gratuitas?*		
7.- *¿Se compromete usted a informar cuando haya ganado sus primeros miles de Á? (Ninguna indiscreción que temer, es secreto profesional).*		
8.- *¿Serán suficientes 30.000 Á para resolver sus problemas?*		
TOTAL DE LOS SI		

Se puede creer en la numerología?

Le comunico que una de las revistas más vendidas de Francia (FIGARO MADAME) dedicó, hace poco, un artículo de 5 páginas referente al tema.

La conclusión era que la Numerología permitía establecer "previsiones que pueden revelarse sorprendentes de verdad y de precisión". Recientemente, un Numerólogo americano pudo probar la exactitud de miles de sus previsiones.

La Sociedad de Estudios y de Investigaciones Numerológicas (S.E.R.N.) desarrolla programas que permiten detectar los ciclos y los períodos que influirán en el destino de la humanidad.

Los hombres de negocios americanos lo utilizan para contratar sus colaboradores o lanzar un producto.

Como puede observar ¡estamos lejos de las trampas y de las bromas!

En realidad, la Numerología es una ciencia muy seria.

Me baso en ella para detectar los números que le favorecerán en la lotería, en el prode, en la quiniela durante un período determinado. (Yo se lo preciso).

Los resultados pueden parecer increíbles: ¡más de Á 150.000.- de premios en unas semanas! (ver la hoja de la izquierda).

Sin embargo, todo es cierto, indiscutible, pruebas a su disposición.

M.Lara - Paraguay 794, 1er. Piso - (1057) Capital.
Casilla de Correo 409 - (1000) - C.C. Bs.As.

GRATIS si en total suma más de 3 SI

Si en total suma mas de 3 SI envíeme el cupón de abajo. Todo es gratis para usted. No envíe ningún dinero. Nunca se le reclamará nada por mis revelaciones. Teniendo en cuenta la fecha y lugar de su nacimiento, le indicaré:

1º Su Cifra de Oro Astral.
2º Un importante estudio (4 páginas) sobre su tema Astral.
3º Haré precisiones en cuanto a los períodos favorables infalibles (Juego - Amor - Afecto).
4º También indicaré la solución al problema personal que en este momento puede perturbarlo.

Todo esto es gratuito. Pero contéstemé antes de los 10 días.
La suerte pasa por su puerta. Ella es como la Fortuna, se la toma por los cabellos.
Envíe hoy mismo el cupón de abajo. De ningún modo deje para mañana. Su felicidad y la de su familia puede depender de este simple gesto.

Cordialmente
Mercedes Lara

CUPON GRATUITO

(sin compromiso de ninguna clase)
para enviar a **Mercedes Lara - Paraguay 794 - 1er. Piso**
(1057) - Capital - Casilla de Correo 409
(1000) - C.C. Buenos Aires ML

Si, certifico totalizar más de 3 SI y le estoy contestando antes de los 10 días.
Me interesa conocer **gratuitamente** mi Cifra de Oro Astral y un estudio de mi Tema Astral + mis períodos favorables + la solución a mi eventual problema personal.

Apellido: _____
Nombre: _____
Dirección: _____
Localidad: _____ Cod. Postal. Nº _____
Provincia: _____
Fecha y lugar de nacimiento _____

Envió mi correspondencia en forma discreta sin marca exterior.

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

91755

EL PRESIDENTE DE LA FEDERACION ARGENTINA DE MOTOCICLISMO HABLA DEL PROXIMO GRAN PREMIO DE VELOCIDAD

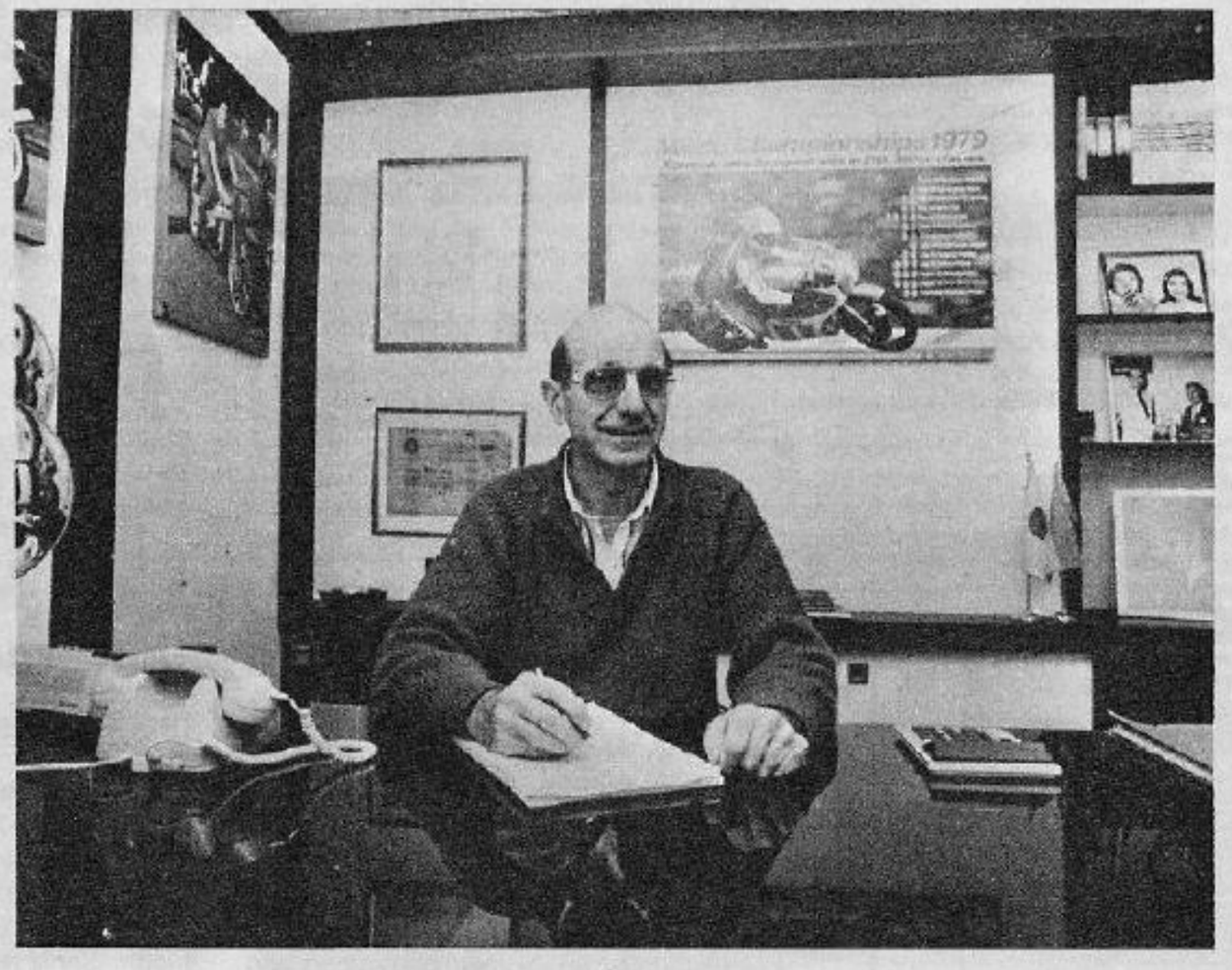
UNA VALIOSA RECONQUISTA

Arturo Scalise es el presidente de la **Federación Argentina de Motociclismo**. Por lo tanto representa indudablemente un testimonio más que valedero para escuchar en todo lo referido a la actividad. Una actividad que tiene en el **Gran Premio de la República Argentina** –que nos espera el **4 de octubre**, como última fecha del **Campeonato Mundial de Velocidad**– su "pico" mayor de atracción. Y ese es precisamente el punto de partida para esta serie de interesantes conceptos por parte de Scalise.

"La reconquista del Gran Premio de Motociclismo es un hecho de indudable valor. Un hecho que no se logró así no más, y la prueba la da que Japón, con todo lo que significa en el motociclismo, tuvo que esperar quince años para volver a tener su fecha, y los Estados Unidos, otra de las potencias en este deporte, recién la tendrá por primera vez el año próximo. Por eso para Argentina la recuperación de su carrera representa un logro valiosísimo, que se une a la continuidad del Gran Premio de Motocross. De esta manera, en un año, el motociclismo mostrará en el país dos espectáculos de primer nivel mundial, algo que en muy pocos deportes se ha podido producir en los últimos tiempos."

Los conceptos de Scalise continúan con una pequeña queja: **"Lamentablemente, a todo esto no se le ha dado hasta ahora en la Argentina la debida importancia, aunque en las últimas semanas se comenzó a notar una tendencia distinta en diversos medios de información, que han comenzado a difundir un poco más la actividad, y de modo especial la internacional. Esto es algo fundamental y además normal en los países europeos, donde el motociclismo figura entre el cuarto y el quinto lugar en el orden de importancia de los deportes, superando en algunos casos el interés por la Fórmula Uno".**

El tema de la charla retorna al Gran Premio de la República Argentina, y más precisamente a las recientes declaraciones de **Guillermo "Willy" Pérez**, publicadas por CORSA, donde el piloto platense manifestaba su disconformidad con la no presencia de la Clase 125 cm³, alcanzando sus "acusaciones" a organizadores y dirigentes de la **Federación Argentina de Motociclismo**: **"Hemos leído tales declaraciones e inmediatamente nos pusimos en contacto con el señor Juan Zanella, director del equipo con el que participa Pérez en el torneo mundial, quien nos manifestó que las mismas no eran compartidas y que por lo tanto eran de exclusiva responsabilidad del piloto. Por eso hemos mandado una nota a Pérez, para que las ratifique o rectifique, y de acuerdo con su contestación sabremos el camino a seguir".**



Y ya poniendo sobre la mesa los argumentos para rebatir lo manifestado por Willy Pérez, el titular de la Federación explica: **"Al otorgársenos la fecha se nos dieron las clases 250 y 500, ya que, por una disposición de la Federación Internacional de Motociclismo, todas las fechas que se realizan fuera del continente europeo deben obligatoriamente comprender a dichas categorías. A partir de ahí sí, como dice Willy Pérez, podemos agregar todas las clases que queramos, e incluso se pueden hacer todas. Pero eso es algo muy difícil por los costos que involucra. En nuestro caso, nos pusimos a evaluar, inclusive con Zanella, la posibilidad de incorporar la 125 y, haciendo números, llegamos a la conclusión de que esto representaba unos 160.000 dólares más de costo. Algo que de ninguna manera se podía alcanzar, ya que si afrontamos dificultades para llegar a las cifras que se manejan para la 250 y la 500, con más razón tendríamos problemas para juntar 160.000 dólares extras. Algo que es bueno aclarar en relación con las cifras es que éstas no son caprichosas ni son pasibles de modificación, ya que los gastos por viaje, premios y demás figuran con montos fijos en francos suizos en los reglamentos de la FIM, y son inamovibles. Lo que sí podemos manejar nosotros, y en cierta medida, son los gastos por cuestiones locales, como ser ambulancias, bomberos, etc.; pero en la suma general, éstos no representan un monto demasiado significativo".**

Y sigue explicando Scalise: "Para nosotros lo ideal hubiese sido 'hacer' 500 y 125. Por un lado, porque los gastos de traslado de la 125 son más bajos que los de la 250 y, por otro, porque esto habría dado la posibilidad de participar no sólo a **Willy Pérez** sino también a **Hugo Vigneti**, que son los dos pilotos que nos han representado internacionalmente en los últimos años. Pero la imposición de hacer por lo menos 250 y 500 lo frustró. Algo similar le ocurrió a Brasil, que tiene en la Clase 80 a un chico de 16 años que anda muy bien y por eso quería 'hacer' esa categoría, pero por los mismos problemas de costos debió resignarse. Entiendo las ganas de Pérez de correr en su país, pero no justifico sus declaraciones y sólo quiero pensar que las hizo en un momento de desilusión".

Seguimos con la carrera por el Mundial y con la posibilidad de presencias argentinas en la Clase 250. **"Existe mucho entusiasmo y hay varios pilotos que están en tratativas para comprar motos. En las pruebas clasificatorias intervendrán un máximo de 8, que saldrán de una lista que integrarán los tres primeros del ranking nacional hasta ese momento y los cinco que logren los mejores registros en una selección que tendrá lugar en los últimos días del mes de agosto. Desde ya que no hay que pensar en triunfos o cosas por el estilo, pero sí que la oportunidad les vendrá bien para sumar una interesante experiencia".**

Nos queda para el final la inquietud sobre la factibilidad de que la Federación Argentina de Motociclismo acompañe o incentive la incursión internacional, con continuidad, de un piloto argentino en un futuro no muy lejano. Y la contestación de Scalise deja abierto el camino para la esperanza: **"Hace un tiempo que estamos estudiando la posibilidad de mandar un piloto a correr en Europa. La idea es hacerlo con un muchacho joven, para que así vaya formándose en un ambiente de gran competitividad, y en principio el objetivo estaría puesto en la categoría 250 del Mundial, aunque también cabría la alternativa de la 125 en el Europeo, que es un campeonato mucho más corto y por lo tanto demanda menores gastos. Esto es por ahora un proyecto que, desde luego, no será sencillo concretar, ya que al factor económico hay que unir el humano, encontrando un piloto joven y que demuestre condiciones. Ojalá lo encontremos". Ojalá.**

Revista CORSA Nº 1091. 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 prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación 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. Junio de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.070

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.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO
DE AMORTIGUADORES PARA TODAS
LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES
DE COMPETICION
AVALAN NUESTRA CALIDAD

LOUZAO COMPETICION AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273 (c.p. 1407) CAP. TEL. 67-0024
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

Ramón Solar e Hijos S.A.

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

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL.: 92-7781

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores



fadaf

• SUSPENSION
• DIRECCION
• REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.
Avda. La Plata 568/72. TEL.: 983-4792
Vlamonte 1512. Tel.: 40-3191/2255

Envíos al interior
Tarjetas de Crédito

En Avda. La Plata se atiende: Sábado 8.30 a 12 - 14.30 a 20 Domingo: 9 a 12.30 hs.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32
1/28



automundo

1/24
1/12

• SCALEXTRIC
• SEBRING • LEONE

POR MAYOR: UNICAMENTE
MARTES A VIERNES
10.30 a 12.30 hs

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



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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

---

* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

• BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS



• REPARACION Y RECAMBIO
• CREMALLERAS
• BOMBAS
• CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Tecno hidraulica s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

RACING PARTS

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

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

BUZOS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA



KARTING
MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA:
"FIRST COMPETICION
Av. Colon 6002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR

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

CUBIERTAS
WALTRAC
BFGoodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO

TEL:
541-2694
70-6387



BUZOS ANTIFLAMA
Y ROPA INTERIOR
"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 701-7948

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS
para
☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆
☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆
Competición y calle
TAPA CILINDROS POTENCIADAS
• REGISTROS
PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel.: 747-2557. ACASSUSO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS
SPINA HNOS.



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

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

DATSUN·NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •
RECIEN LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.
CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

EF

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663). SAN MIGUEL
TEL.: 664-0619
JUAN B. JUSTO 3374. TEL.: 58-9479. CAP.

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
★ ASIENTOS Y AGUJAS ★ CONEXIONES, etc.
★ SURTIDORES ★ VENTAS POR MAYOR

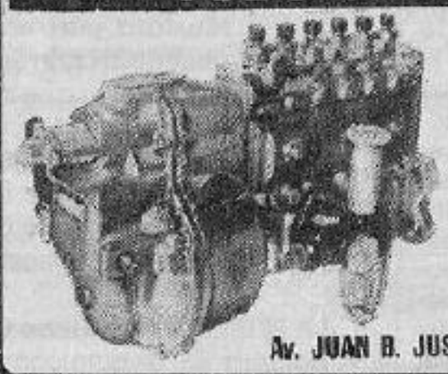
ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

• LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 600 SM.

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

☆☆ TODO PARA EL DIESEL ☆☆



de: JORGE DETOMASI
• Repuestos para bombas Inyectoras
• Toberas • Bujías incandescentes

PRODUCTOS
BOSCH Y CAV.

Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL.: 58-4859

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

windtape
brumbi
PURIFILT

FERRAZZI NF
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

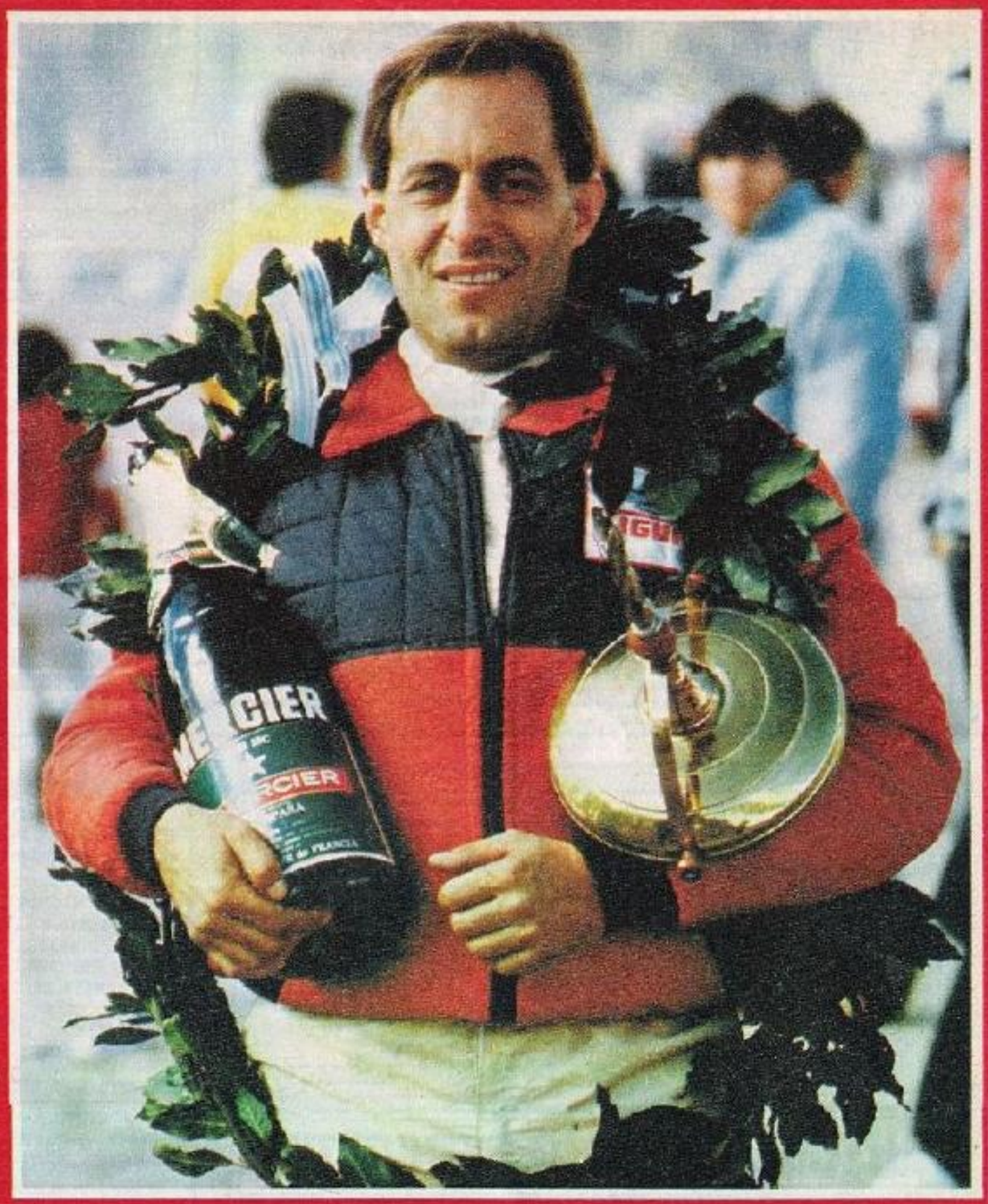
• NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
• CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
• TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
• NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

AUTO-MOVIL S.R.L.
Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital. TEL. 683-1351 682-9001

H.R. Producciones S.R.L. ☆ Avda. Corrientes 3732 4º B (1194) CAPITAL - Tel.: 86-7734

RUBEN BULLA, ganador entre los Datsun 280 ZX en Río IV, sentenció que...

QUINCE AÑOS NO ES NADA



ARRIBA. Rubén Bulla llevando consigo la corona, el trofeo y la botella de champagne. ABAJO. Un pasaje de la carrera, con Harpe atrás, persiguiéndolo

Luego de permanecer durante mucho tiempo inactivo, **Rubén Bulla** decidió volver a correr exclusivamente en el Club Argentino de Pilotos. Debutó en la carrera de Nueve de Julio del año 1985, y a partir de allí se lo vio con cierta discontinuidad hasta principios del '86, cuando se dedicó de lleno a correr con el Datsun 280 ZX número 77. No ganaba en una categoría nacional desde el año 1972, ya que en esa temporada lo hizo en Las Flores con el Fórmula Dos del equipo del Automóvil Club Argentino. Luego de esa competencia, volvió a ganar en Turismo Nacional Zonal en una carrera realizada en Junín en 1977. Esa fue la última vez que Bulla consiguió la victoria en una carrera antes del domingo 24 en Río IV.

"El trabajo que hizo todo el equipo antes de esta carrera fue muy bueno, llegamos con el auto perfectamente equilibrado, tanto de motor como de chasis. Después de la pole position, vislumbraba la posibilidad de andar bien en la carrera, porque si bien otras veces hacíamos buenos tiempos, pero en base a tocar mucho el auto y hacerle diversas modificaciones. Esta vez trajimos el triunfo un poco elaborado del taller, y eso es muy importante."

Ese triunfo al que se refiere Bulla, tuvo el momento de definición en la primera curva, cuando Harpe lo dejó entrar por la cuerda sin cerrarse sobre la línea de marcha de Bulla, quien se escapó en la punta. Esa actitud también mereció el análisis de uno de los protagonistas de la prueba.

"En ese momento creo que nos mentalizamos para el bien del espectáculo y tanto el 'Flaco' Harpe, 'Tim' y yo, quisimos hacer una carrera limpia, y afortunadamente salió así. Casi no hubo toques en la carrera, y eso me entusiasma para seguir corriendo, ya que el respeto mutuo entre los pilotos es muy importante. En esa primera curva, llegamos todos muy parejos y se respetó la cuerda, de ahí en más corrí con buen ritmo, tratando de andar siempre rápido pero muy parejo, sin cometer errores y así llegó la bandera a cuadros."

En la isla de boxes, todo el equipo estaba pendiente del desarrollo de la competencia. A cada paso del auto rojo número treinta, aparecían los carteles con tiempos, diferencias que el puntero le llevaba al segundo, y vueltas cumplidas.

"El trabajo de boxes fue impecable, porque estaba enterado de mis tiempos de cada giro y de la diferencia que le llevaba al segundo. Eso fue muy importante para saber cómo manejarme arriba del auto, y para saber si había que apurar o no. Entre todos nos llevamos este triunfo, que pertenece un poquito a cada uno."

Oriundo de la ciudad de Arrecifes, le ganó esta carrera justamente a su coterráneo Carlos "Tim" Pairetti. El Datsun 280 ZX es atendido en esa ciudad por **Juan Carlos Stachiola** y muchos trabajos se realizan en Rosario por **Miguel Scisiri**. Además, **Eduardo García Bernaus, Julio Smokina** y **Juan Roberto Laiolo** son los otros encargados de la atención del auto en carrera. **"En realidad, todos hacen de todo"**, sentenció el ganador.

"Por el momento voy a seguir en la categoría. Es muy divertida, pareja, tiene buen nivel de pilotos y fundamentalmente de gente. Somos todos muy compañeros y pasamos fines de semana excelentes con toda la gente que trabaja para el Club. Volví a correr por el CAP, si hubiese sido otra categoría creo que no lo hubiera pensado, ésta exige mucho al piloto porque los autos tienen muy poca preparación, y para sacar los tiempos hay que jugarse en todos lados."

Rubén Bulla... arrecifeño. De larga trayectoria dentro del automovilismo argentino. Supo correr en el equipo de Fórmula Dos del Automóvil Club Argentino, teniendo como compañero a Osvaldo Bessia. Estuvo en el equipo de Rubén Luis Di Palma cuando éste corría en la Fórmula Uno y, al dejar este team, decidió retirarse del automovilismo. No obstante esta decisión, el Club de Pilotos lo tentó con su propuesta, hasta que en el '85 cedió a esa tentación; y ahora hasta se dio el lujo de quedar bien con su novia sin siquiera comprarle un regalo... **"Este triunfo es para ella, mañana cumple años y me había pedido un regalo. Le dije que lo único que podía hacer era brindarle un triunfo. ¡Jo!... ¡Jo!.. por suerte se cumplió, así quedo bien con todo el mundo."**

Entre sonrisas, Bulla le dio el trofeo ganado en Río IV a Graciela, acompañado por un sonoro beso, como despidiéndose hasta su próxima actuación.

Marcelo Padin

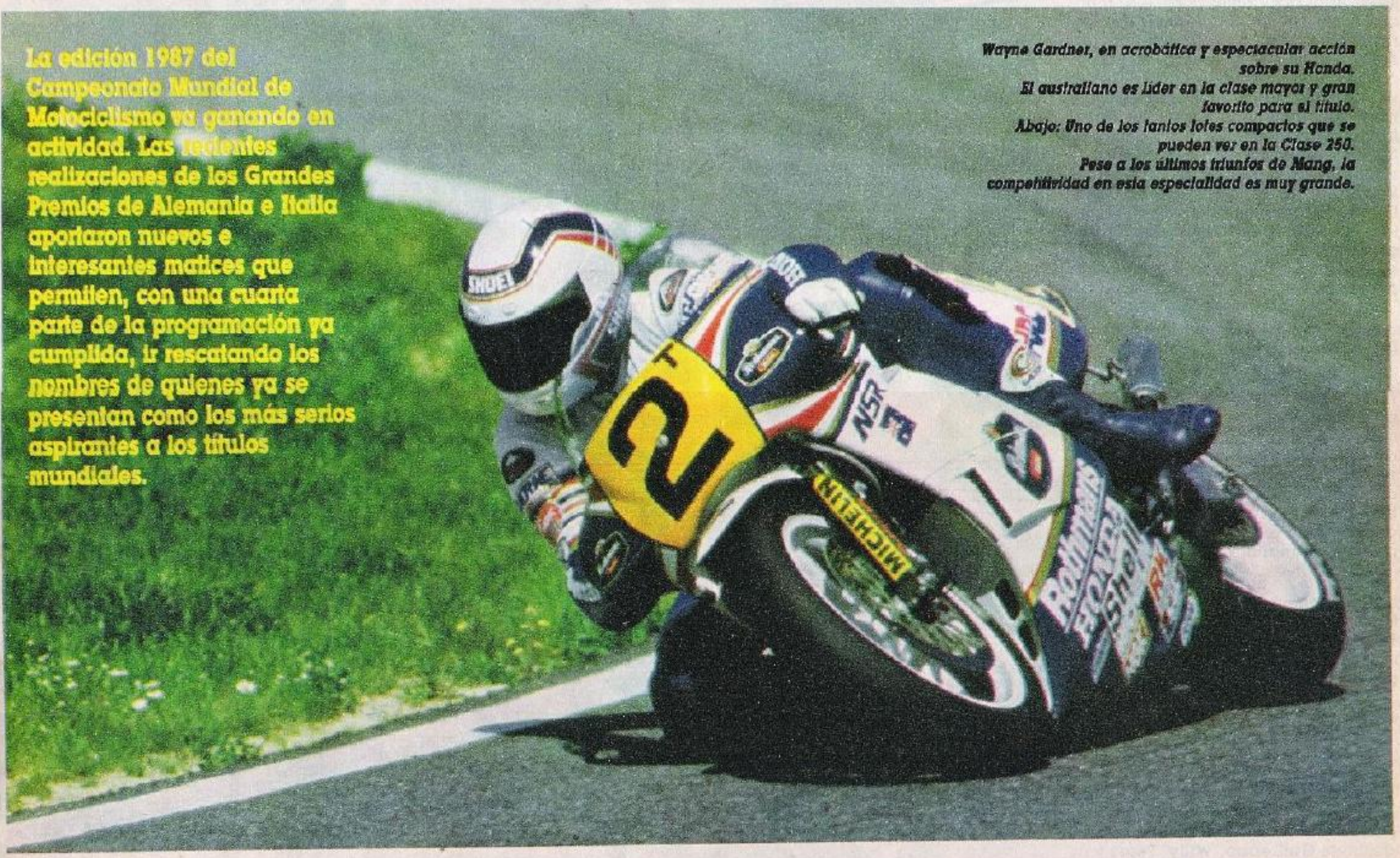


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PANORAMA LUEGO DE CUATRO FECHAS

YA SE PERFILAN LOS CANDIDATOS

La edición 1987 del Campeonato Mundial de Motociclismo va ganando en actividad. Las recientes realizaciones de los Grandes Premios de Alemania e Italia aportaron nuevos e interesantes matices que permiten, con una cuarta parte de la programación ya cumplida, ir rescatando los nombres de quienes ya se presentan como los más serios aspirantes a los títulos mundiales.



Wayne Gardner, en acrobática y espectacular acción sobre su Honda.
El australiano es líder en la clase mayor y gran favorito para el título.
Abajo: Uno de los tantos lotes compactos que se pueden ver en la Clase 250.
Pese a los últimos triunfos de Mang, la competitividad en esta especialidad es muy grande.

Dos y dos son cuatro. La simple operación matemática sirve para ir actualizando el inventario de la versión 1987 del **Campeonato Mundial de Motociclismo-Velocidad**. Es que a las dos primeras fechas, o sea en Japón y España, a las cuales ya nos hemos referido con amplitud, se agregó en los "penúltimos" fines de semana un par de carreras más, en este caso en Alemania e Italia, que entre otras cosas sirvieron para poner definitivamente "en órbita" este certamen que el **4 de octubre** se clausurará ante ojos argentinos en el Autódromo Municipal.

Cuatro fechas realizadas sobre un total de dieciséis que componen la programación del Continental Circus constituyen la cuarta parte de la temporada. Es decir, un buen momento para que, ante la realidad de los hechos sucedidos, se comiencen a ver las distintas posibilidades que van presentando



los participantes. Porque ya las fieras van mostrando las garras.. Veámoslas.

LAS CAIDAS DE ALEMANIA

El **Gran Premio de Alemania**, con sede en el motódromo, si, el motódromo de **Hockenheim**, fue la primera de este par de citas que le dieron verdadera vida al certamen mundial. Ya el sábado previo, varios papeles comenzaron a complicarse con una lluvia que dio origen a múltiples caidas, algunas de ellas bastante serias, como las que dejaron fuera de carrera al líder hasta entonces de la 250, el local **Martin Wimmer**, y a una de las figuras de la 500, como lo es **Mike Baldwin**. Y vale la pena detenerse un instante en el detalle de estos accidentes porque su mención se asemeja más a un parte de guerra que a la crónica de una simple jornada clasificatoria. Veamos, si no, las caidas y sus consecuencias: Martin Wimer, fractura de tobillo izquierdo y meñique derecho; **Reinhold** Roth, fractura de clavícula; **Mike Baldwin**, fractura de ambas piernas tras caerse y ser atropellado por otra moto; **Manuel Herrero**, fisura de cadera; **Bruno** Casoli, tres fracturas en los metacarpios de la mano derecha; **Domenico** Brigaglia, fractura del pie derecho, y **Alfonso Pon**, contusiones en la mano y el pie derecho.

Pese a todo, únicamente Baldwin y Wimmer, quienes fueron trasladados al Hospital de Heidelberg para ser operados, estuvieron ausentes al dia siguiente, a la hora de la largada. Significativo fue lo de Herrero, que tras ser trasladado a Heidelberg y ser asistido, resultó autorizado a competir pese a los dolores que acusaba en la cadera. Otro caso para destacar fue el de Roth, que antes de su caida había logrado la "pole position", y que fue fuertemente vendado, ocupó ese puesto a la hora de ponerse en marcha la carrera.

Por suerte no hubo lluvia el domingo en Hockenheim, y ello contribuyó a que todo fuese relativamente normal. Ante **100.000 espectadores**, la jornada comenzó con la prueba de **80 cm³**, donde prevaleció el suizo **Gerhard Waibel**, con **Krauser**, tras intenso duelo con el español **Jorge Martínez** y su compatriota **Stefan Doerflinger**. Un rato más tarde entró en acción la 125 cm³ y, junto con ella, una nueva muestra de absoluta superioridad por parte del italiano **Fausto Gresini** con su Garelli. También esta carrera marcó la segunda presentación de **Guillermo "Willy" Pérez** y su Zanella, que el sábado había clasificado decimosegundo y el domingo llegó en idéntica posición.

A falta de Wimmer y con Roth en inferioridad física, las expectativas de los aficionados alemanes en la **250** apuntaron mayoritariamente a su gran idolo, **Anton Mang**. Y no le erraron, ya que favorecido por los infortunios de sus compatriotas, el ex Campeón Mundial se anotó un cómodo triunfo. Pudo haber doblete germano, pero los dolores en su clavicula lesionada no le permitieron a Roth aguantar la arremetida final de **Jacques Cornú**, quien por 65/100 le birló esa posición.

Llegó luego la esperada presentación de la **500**, y con ella la revancha de **Eddie Lawson**. Una revancha que difícilmente habria llegado si la **Honda** de **Wayne Gardner** no hubiera padecido esos problemas eléctricos que, tras





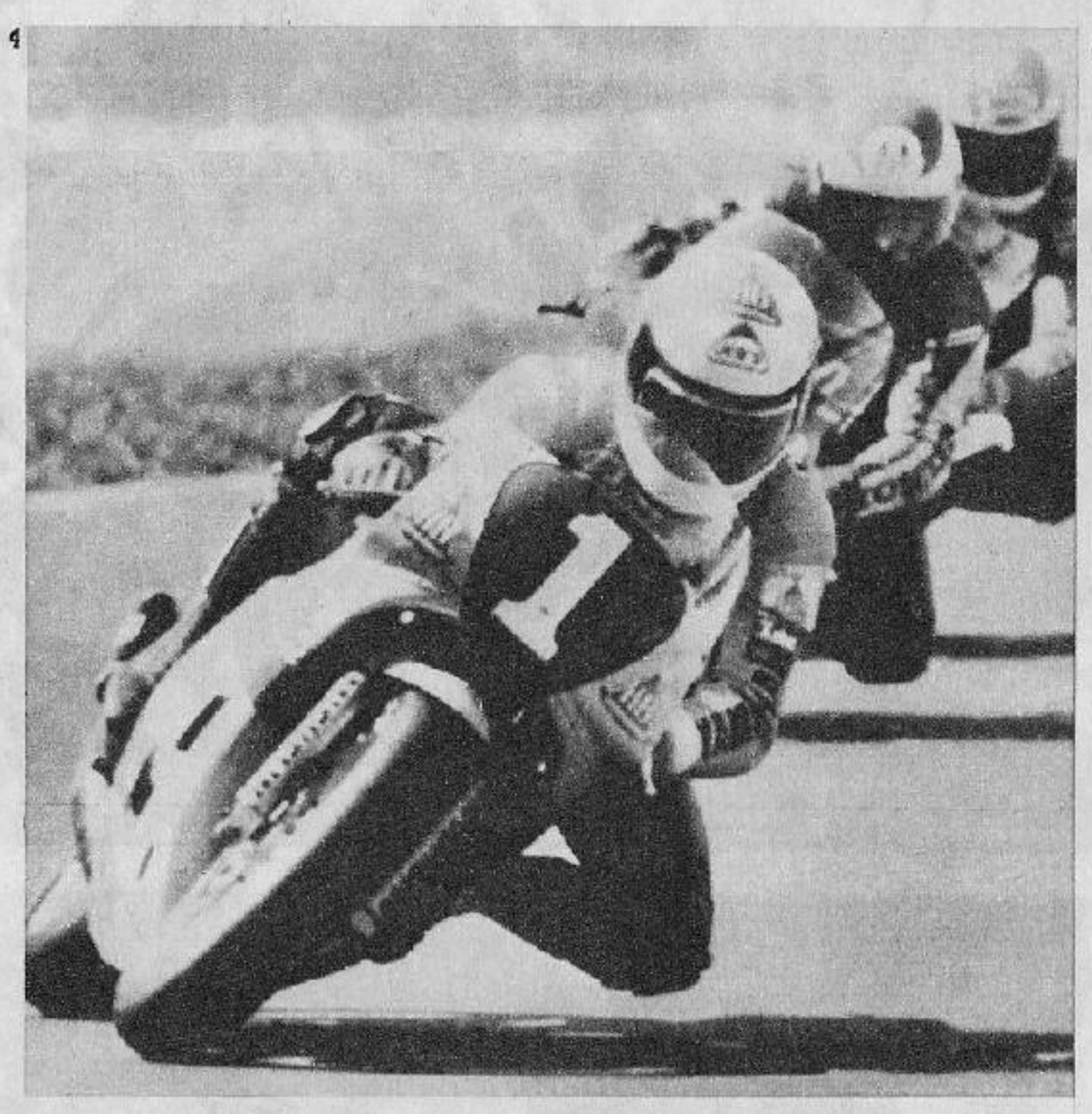




Foto 1: El risueño Martin Wimmer antes de su accidente en Alemania, que le impidió participar en esa carrera e Italia. Con suerte, volverá en Austria. 2. Anton Mang al frente, asediado por Cornú. El alemán hizo doblete en su país y en Monza, pero esiá relegado por Roth en el Campeonato. 3. Kenny Roberts, autor de un fugaz y sorprendente "amago" de retorno a la actividad en Italia, reemplazando al accidentado Baldwin. 4. El Campeón Mundial, Carlos Lavado, encabeza un ordenado lote en Italia. El venezolano esiá retomando lentamente a las primeras posiciones. Fue sexto en Alemania e Italia. 5. Wayne Gardner festejando en el podio de Monza. Observa un resignado Eddie Lawson. 6. Especiacular e insólita llegada de Mamola en Hockenheim. En Monza no tuvo tanta suerte y se cayó cerca del final.

liderar las primeras cinco vueltas, lo fueran retrasando paulatinamente hasta depositarlo en el décimo puesto. **"En condiciones normales, posiblemente no podría haberle ganado a Gardner, pero los inconvenientes mecánicos también forman parte de las carreras"**, confesaría luego, con extraña sinceridad, el vencedor.

DIA DE FAVORITOS EN ITALIA

Una semana más tarde, Monza convocó a la misma gente para el **Gran Premio de Italia**, denominado "de las Naciones". También en esta ocasión la asistencia fue multitudinaria, en una jornada donde las cosas no empezaron bien, ya que en una carrera preliminar de la serie Yamaha Cup se mató **Mauro Ceccoli**, un italiano de 23 años, al caer de su moto en la curva de Lesmo y pegar con su cabeza en el pavimento.

Pero la función tenía que seguir, y siguió, no más, continuando la programación iniciada el sábado con la carrera de **125 cm³**, que un vez más vio ganar con amplitud a **Fausto Gresini** y donde **Guillermo "Willy" Pérez**, tras clasificar décimo, llegó decimosegundo luego de experimentar problemas con el caño de escape. Y siguió con la competencia de la "benjamina" **80 cm³**, donde **Jorge Martínez**, con **Derbi**, retornó al triunfo, demostrando que va en camino de repetir el título.

Quedaban luego los dos platos fuertes, o sea las carreras de 250 y 500. Y esta vez fue la prueba del cuarto de litro la que se llevó las mayores emociones. Es que si bien **Anton Mang** volvió a ganar, esta vez lo suyo lejos estuvo de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

A continuación le brindamos el estado actual de los torneos, disputadas cuatro carreras en 250 y 500, y tres en 80 y 125. Vale la pena recordar que para el cómputo final deberá tenerse en cuenta la totalidad de las competencias realizadas.

Clase 500

1°) **Wayne Gardner (Australia) - Honda**	**43 puntos**
2°) Eddie Lawson (EE.UU.) - Yamaha	39 puntos
3°) Ron Haslam (Inglaterra) - Honda	32 puntos
4°) Randy Mamola (EE.UU.) - Yamaha	32 puntos
5°) Tadaico Taira (Japón) - Yamaha	22 puntos

Clase 250

1°) **Reinhold Roth (Alemania) - Honda**	**35 puntos**
2°) Anton Mang (Alemania) - Honda	33 puntos
3°) Jacques Cornú (Suiza) - Honda	25 puntos
4°) Alfonso Pons (España) - Honda	24 puntos
5°) Martin Wimmer (Alemania) - Yamaha	21 puntos

Clase 125

1°) **Fausto Gresini (Italia) - Garelli**	**45 puntos**
2°) Bruno Casanova (Italia) - Garelli	30 puntos
3°) Domenico Brigaglia (Italia) - AGV	26 puntos
4°) August Auinger (Austria) - MBA	26 puntos
5°) Pier Paolo Bianchi (Italia) - MBA	20 puntos

Clase 80

1°) **Jorge Martinez (España) - Derbi**	**42 puntos**
2°) Gerhard Waibel (Alemania) - Krauser	24 puntos
3°) Manuel Herreros (España) - Derbi	23 puntos
4°) Stefan Doerflinger (Suiza) - Krauser	20 puntos





tener la comodidad de Alemania, pues Roth y **Dominique Sarron** le plantearon una feroz lucha que se prolongó hasta la bandera a cuadros. Por sólo 20/100 prevaleció Mang sobre su compatriota Roth, y por 56/100 ante Sarron. Un gran festín de **Honda**, que se completó con el cuarto puesto de **Jacques Cornú** y el quinto de **Alfonso Pons**, quedando **Carlos Lavado** en la sexta ubicación, cómo la mejor **Yamaha**.

Los éxitos de Honda continuaron en 500. Allí **Wayne Gardner** se reivindicó sobradamente de su frustración germana, derrotando a un **Eddie Lawson**, que, a falta de medios para ofrecerle resistencia, se conformó con los puntos que asigna el segundo lugar. El podio lo completó el otro **Sarron** del Continental, es decir **Christian**, quien con su Yamaha aprovechó la caída de **Randy Mamola** en las instancias finales, para acceder a dicho lugar superando por apenas tres centésimas a **Rob McElnea**.

Más allá de este nuevo triunfo de Gardner, que por sus circunstancias lo coloca como el principal favorito, la nota del fin de semana italiano en 500 fue la sorpresiva "reaparición" de Kenny Roberts. El ex campeón mundial se subió a la moto que dejó libre el accidentado **Mike Baldwin**, e hizo gala de sus cualidades, en este caso probando neumáticos, pero desistió de correr por no considerarse en forma.

Aunque en muchos quedó la impresión de que si "El Marciano" accediera a volver a correr, no tendría problemas en ser nuevamente figura de primer nivel. Una posibilidad que, sin embargo, él mismo desechó, al descartar en forma terminante un eventual retorno a las carreras.

Alemania e Italia. Dos nuevos mojones de este camino 1987 del Campeonato Mundial de Motociclismo han quedado atras, dejando hechos que permiten avizorar ya los nombres que se perfilan en pos de las distintas coronas.

Austria y **Yugoslavia** serán, en los dos próximos fines de semana, las nuevas escalas de este itinerario que tendrá su destino final en el **Gran Premio de la República Argentina.**

CORSA A FONDO

Por Marcelo Padin
Fotos: Juano Fernández y M.P.

DATSUN 280 ZX Y NISSAN 300 ZX EN RIO IV, CORDOBA (24/5/87)

JAPONES

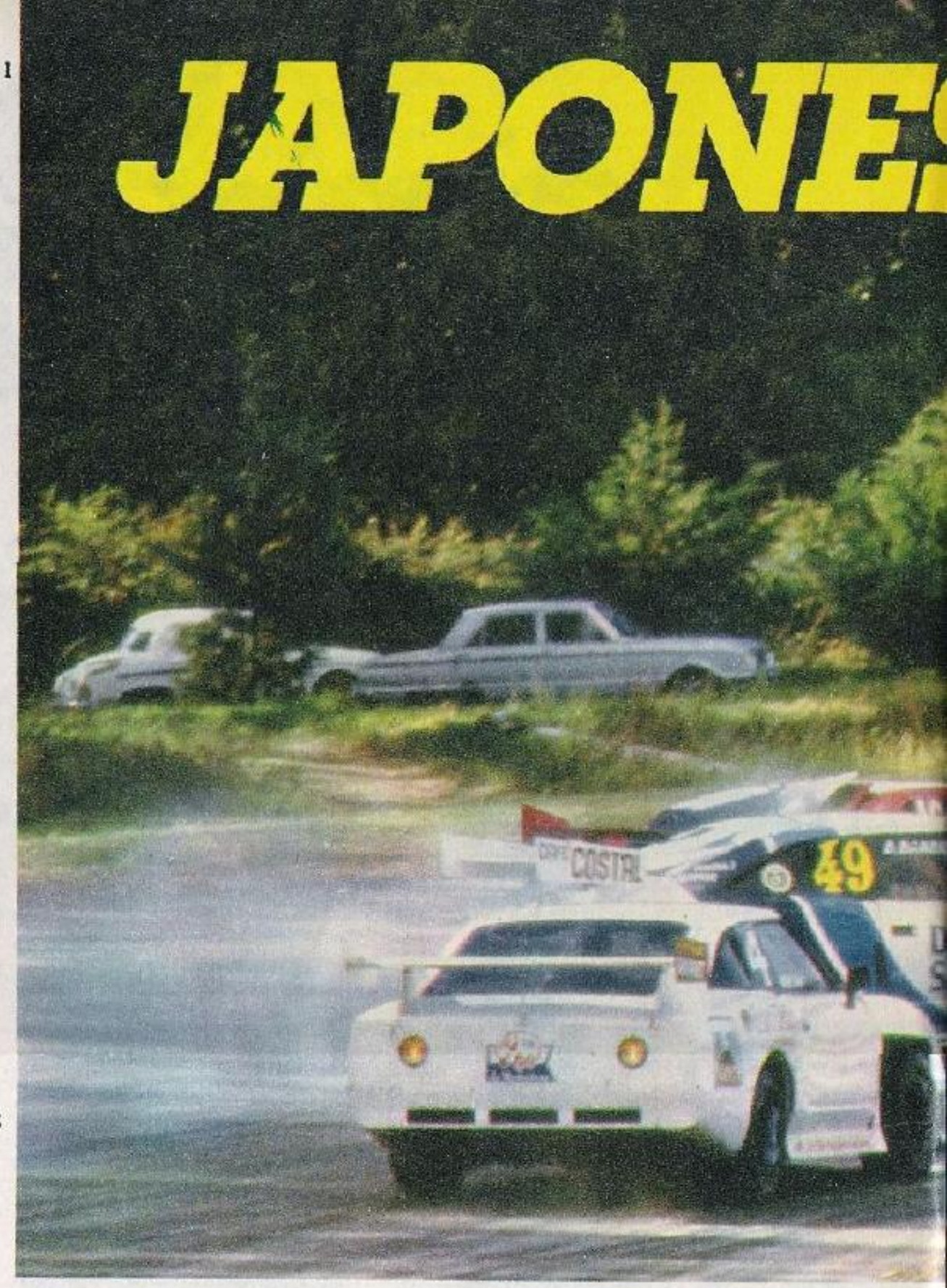
Las coupés niponas del CAP congelaron su espectáculo con el clima riocuartense, Rubén Bulla congeló el tiempo al volver a ganar en los Datsun 280 ZX, y Osvaldo "Cocho" López triunfó una vez más en los Nissan 300 ZX, congelando nuevamente la situación... ¿Vemos qué quedó en la heladera...?

El clima de Río IV no acompañó en ningún momento al Club de Pilotos. El frío junto a la humedad dejaron a la mayoría de la gente en sus casas, y ese fue uno de los motivos por los cuales hubo muy poco público en el circuito el día de la carrera, algo que contrastó en cierta forma con el que se vivía en la ciudad, completamente enterada del espectáculo merced a la buena promoción del mismo.

Si bien es cierto que el factor climático tuvo mucho que ver con la concurrencia al Autódromo, no es menos valedero afirmar que los pocos Nissan 300 ZX vistos en clasificación, y la ausencia de los Fiat 147 Spazio que iban a complementar el espectáculo, enfriaron un poco más el panorama. Se tomó la decisión de emergencia de modificar el programa original, y preparar dos series de los Nissan 300 ZX con clasificación final derivada de la suma de



2



1) Comito quiere escaparse y Cao lo sigue. Marich recibe el golpe de Barbieri, cruzado, y atrás Sancho frena para no pegarle. Fue lo mejor de Río IV. 2) "Tim" Pairetti sonríe luego de su segundo puesto. 3) Carlos Garro encabeza el pelotón, en el cual asoma por afuera Gustavo Der Ohanessian. El local cumplió una buena faena. 4) López, Olmi, Oltra, Pisandelli y Marsilli respetan la ila india, Oyhanart y Cerquetti no. Fue la largada de la segunda serie de Nissan.



3



4

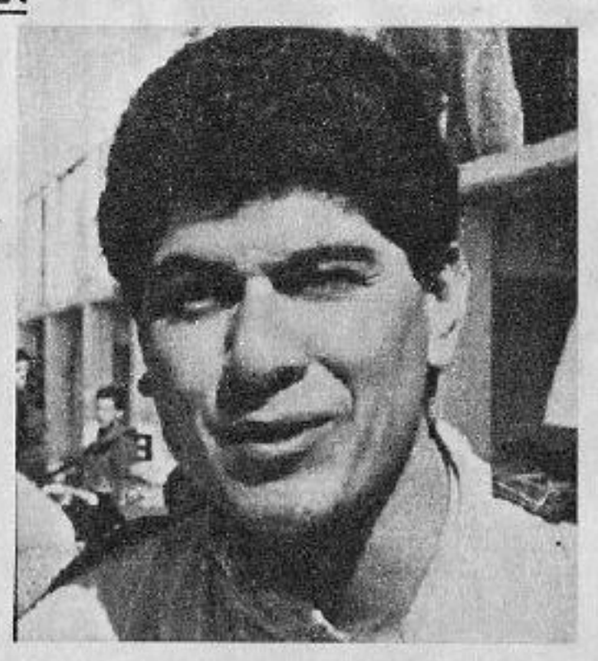
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAS CONGELADAS



CARTA DE PRESENTACION

GERARDO CERQUETTI



Nacido el 24 de noviembre de 1961 en General Deheza (Córdoba), **Gerardo Nazareno Cerquetti** debutó a los 15 años en Karting, y en la misma temporada del debut (1976), se consagró Campeón de la categoría Seniors de Córdoba. Siguió algunas temporadas en karting y luego dejó parcialmente la actividad, hasta que en 1980 se decidió a hacer el curso de pilotos de Jorge Omar Del Río, el cual ganó. En esa misma temporada viajó a Europa para correr en Fórmula Ford 1600. Hizo cinco carreras, triunfando en cuatro de ellas: en Silverstone en dos oportunidades, Snetterton y Mallory Park, y clasificándose segundo en la restante, corrida también en Shetterton; siempre dentro del territorio británico. Luego se acabó el dinero, volvió al país y estuvo cuatro años sin correr.

En 1984 debutó en las dos horas de Buenos Aires, con un Datsun 280 ZX alquilado a Gustavo Der Ohanessian, en pareja con Oscar Pentecoste, finalizando la prueba en cuarto lugar en la clasificación general. En la temporada '85 no pudo correr, pues comenzó a armar un Renault 18 con motor de Berta para TC 2000 que nunca pudo terminar, y que actualmente permanece en venta. Una temporada más tarde se decidió a competir con los Datsun 280 ZX y consiguió el subcampeonato de la categoría, sin poder ganar ni una sola carrera, y en la última prueba puntable en Comodoro Rivadavia, corrió con el Nissan 300 ZX ex Rodríguez Canedo. Este año comenzó en TC 2000 con el auto de Ernesto Oliva, y también piensa seguir en los Nissan 300 ZX. El viernes 15 de mayo se casó con Nelvis Lenti, una chica de General Deheza con la cual estuvo once años de novio. En su luna de miel, fue interrumpido por un llamado telefónico para que corra un Nissan en Río Cuarto, y sin pensarlo demasiado "invitó" gentilmente a su flamante esposas para que lo acompañe.



1

LUCES Y SOMBRAS

Lo mejor: El pelotón de Datsun integrado por Cao, Comito, Sancho, Tuero, Barbieri, Zabala y Bakst.

Lo indiscutible: Los triunfos de "Cocho" López y Rubén Bulla.

La frase más escuchada: ¡Qué frío hace!

Lo insólito: Tener que pagar para ir al baño.

La comida: La de Roberto "Cholo" Cano, cuando Redolfi terminó su trompo muy cerca del lugar donde estaba el conocido fotógrafo.

El susto: El de un banderillero, cuando Zanatta le pegó de lleno a la torreta sobre la que aquél estaba ubicado.

La sinceridad: De Oltra y Olmi, que reconocieron que sus autos no estaban para llegar más adelante.

Lo acertado: El comentario del comisario deportivo Egidio Frangella, con respecto a la ubicación del semáforo, esquivado poco después por Marich en el trompo. Fue el sábado en clasificación.

El más gordo: Rodolfo Morosano, fabricante de trompas y partes plásticas.

El momento clave: La maniobra de Harpe al dejar pasar a Bulla y no cerrarse sobre la cuerda.

La bronca: La de Hugo Redolfi por su mala largada.

El golpe: el de Abelardo Zenklusen, al pisar el agua dejada por Monguzzi al romperse una manguera.

La manija: La que el relator del escenario le dio a Carlos Garro.

Las quejas: Las habituales de Angel Monguzzi.

El desconcierto: De los pilotos al terminar la tanda clasificatoria, pues nadie les indicaba ir a Parque Cerrado para la revisión.

La alegría: La de Rubén Bulla.



2



3



6

PREMIO CORSA FORMULA ONE

El quinto puesto de **Rubén Marich** en clasificación sorprendió a muchos. En esas pruebas, hizo un trompo que culminó sin problemas, y se preparó muy bien para la final. En los primeros giros, se tocó con Daniel Barbieri cuando estaba muy bien ubicado, episodio que le restó posibilidades. Por esta grata revelación, el premio **CORSA-FORMULA ONE** (un par de guantes) que muestra en su mano izquierda.



8



9

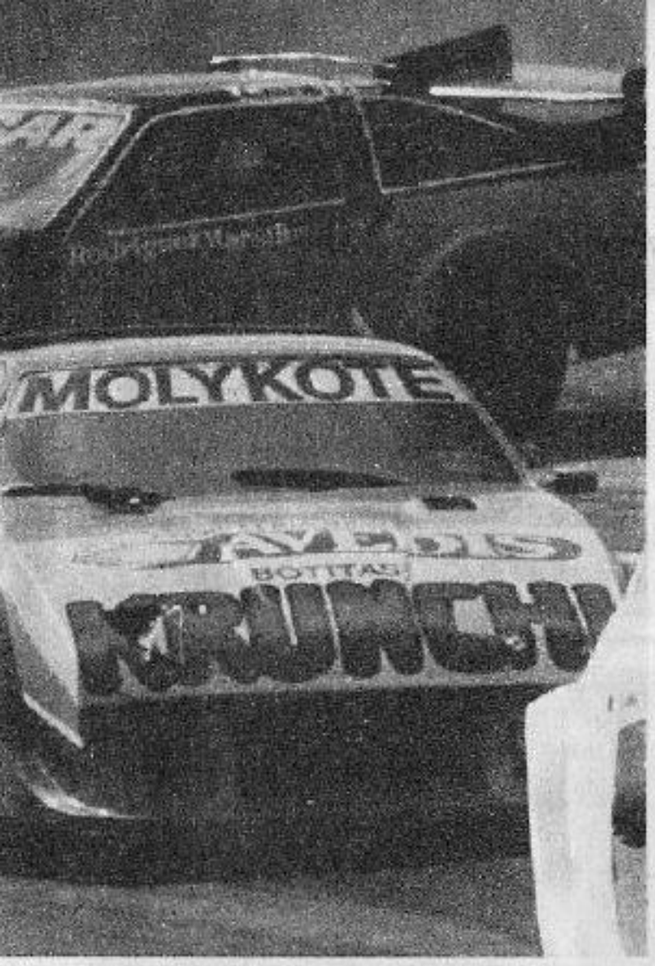


tiempos de ambas baterías, solución que es buena para una emergencia, pero que no se muestra como la mejor salida. El **público suele confundirse con la suma**, y prefiere ver el ganador cuando cruza la meta en el primer lugar. "Cocho" les dio a todos la oportunidad de no confundirse, pero convengamos en que no siempre sucede así.

Lo mejor del espectáculo estuvo a cargo de uno de los pelotones de los Datsun 280 ZX. **Osvaldo Cao, Ariel Bakst, Nicolás Comito, Eduardo Tuero, Daniel Barbieri, Daniel Sancho, Carlos Zabala**, y en un principio **Rubén Marich**, integraron un grupo muy cerrado, donde todo se desarrolló limpiamente, a excepción del toque entre Barbieri y Marich en los primeros giros. Los permanentes "sorpasos", frenajes exigidos, y las esporádicas "asociaciones" entre dos pilotos para succionarse y superar a otros en la recta, dieron algo de calor a la jornada. Sancho, desde el principio, se mezcló muy bien en ese trencito, y le alcanzó para el sexto lugar en gran remontada.

Institucionalmente, el CAP continúa corrigiendo el rumbo, tomando el camino correcto en base a mucho esfuerzo. El tema de las famosas pruebas de los viernes es algo muy importante que se debe definir a la brevedad, para evitar los malos entendidos y las situaciones enojosas que pueden surgir. Los problemas técnicos de la categoría se han solucionado en gran parte, y con las exhaustivas revisiones se ha recuperado la fe, perdida en otros momentos de la vida del CAP. Por el momento, quizás el problema principal con que tropieza el CAP, es la falta de respuesta del público. Los esquemas son reiterados, y eso se está haciendo casi una costumbre. Será tarea de los dirigentes modificar ese esta-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club Río Cuarto.

Promotor: Alberto Heritier (CAP).

Accesos: Uno, de pavimento con muchos pozos. Regular. 2 puntos.

Controles: Correctos, 3 puntos.

Comodidades: Insuficientes para el público. 2 puntos.

Estado del circuito: Bueno. 3 puntos.

Boxes (Instalaciones): Buenas en general. 3 puntos.

Boxes (Condiciones de trabajo): Regulares. 2 puntos.

Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.

Servicio de Prensa: Elemental, pero con la rapidez necesaria. 3 puntos.

Puntualidad: Buena. 3 puntos.

Total: 25 puntos, (ideal: 45).



NISSAN 300 ZX
al EQUIPO DE COCHO LOPEZ

Porque trabajan permanentemente dentro y fuera de los circuitos, y demostraron ser capaces de mejorar el auto lo suficiente como para que "Cocho" gane sin ningún tipo de apremios. No se superponen en sus funciones, que están muy bien delimitadas, desde el que se encarga de los motores hasta el que lleva la famosa escoba hasta el podio. Tienen rapidez, entendimiento para el trabajo, capacidad de reacción y se dedican de lleno para que todo esté en orden. Esos son los motivos de este simbólico reconocimiento.





4



5



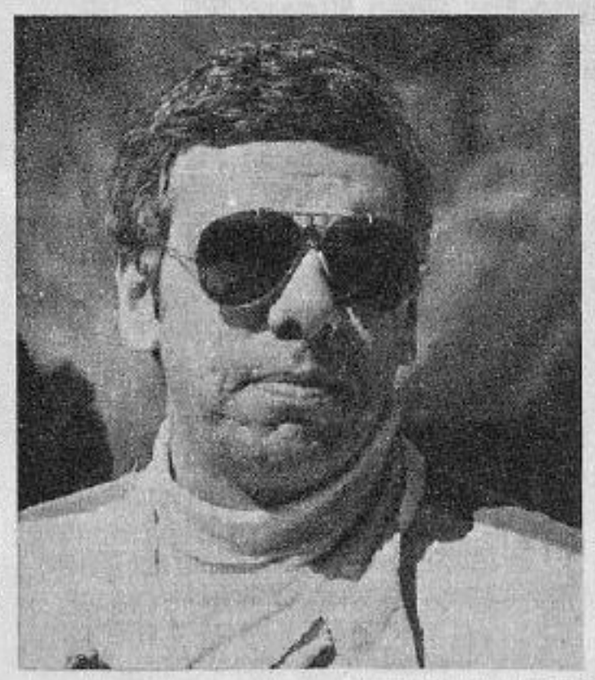
7



10

DATSUN 280 ZX
a DANIEL SANCHO

Nadie desconoce que remontar entre los Datsun 280 ZX resulta muy difícil. El rosarino se las ingenió para llegar hasta el sexto lugar final, luego de largar en el puesto veintidós, al no poder clasificar el sábado previo. Se entreveró en el pelotón más duro de toda la jornada, y en determinados momentos llegó a la quinta ubicación, superando a Osvaldo Cao. Se cuidó lo suficiente para evitar los diversos golpes, trompos y roces, y llegó sin mayores problemas al final. Por eso, ésta copa CORSA es para él.



1) En la vuelta previa, a R. Marsilli se le bajó el acrílico de la ventanilla y al desconcentrarse hizo este trompo. 2) Reunión de autoridades: presidente **Boggio** *y comisario técnico* **Esnal**. *3) "Cocho" muy bien protegido para circular por los boxes de Río VI. 4)* **Rodolfo Morosano**, *el "voluminoso" plastiquero del Club de Pilotos. 5) "Comito, ¿cómo hiciste para andar en ese pelotón?"... "No sé, Harpe, no sé". 6) "Cocho" abriéndose para pasar a Olmi, el último escollo que le quedaba para ser puntero. 7) Zanatta se "desparrama" en el pasto, mientras* **Vido** *sigue su camino. 8) ¿Quién dijo que no había más perros en el CAP? 10) Sánchez aprendió la lección. Rodolfi la pondría en práctica poco después.*

do de cosas, y también la de buscar nuevas plazas para organizar competencias, sin olvidar los trazados callejeros. Puede ser una de las salidas viables a este problema.

RIOCUARTENSES

PROYECTOS - Los del **Automóvil Club Río IV**, entre los que se cuenta la repavimentación total en caliente del trazado con prioridad, y luego la construcción de un túnel, una confitería y la habilitación de la pileta. Con eso se comenzaría a dejar lista la sede social en el predio donde actualmente se encuentra el Autódromo.

RETORNO - En las próximas carreras, **Carlos Luaces** retornaría al CAP. El piloto de Pilar compró el auto de Norberto Picetti, con el cual Larrauri corriera en Las Parejas a mediados del año pasado.

DEBUTS - En Datsun 280 ZX el de **Bruno Bianco**, de Villa Lugano (Capital), quien hizo el curso de pilotos de Gurini en el '78 y corrió algunas pruebas de Fórmula 07. El Datsun era de "papá" Bessone, y su propietario tiene 28 años. En Nissan 300 ZX, **Carlos Manzano** compró el auto ex-Bessone, y **César Cami Landaburu** corrió con el segundo auto de Rodríguez Marsilli. Su experiencia previa fue en Fórmula Dos Nacional en 1979, y en algunos rallies con Renault 12 en el '83 y '84. Es nacido en Córdoba.

REVISION - En Nissan 300 ZX, se revisó la altura de tapa de cilindros, peso, espesor de junta, botadores, caño de admisión, mariposa de admisión de aire. En los Datsun 280 ZX, a esto se le agregó la alzada de la leva, pistones, tapa de cilindros, casquillos de válvulas y conductos. Los dos primeros de cada categoría fueron confirmados inmediatamente, al estar todo en orden.

EN LA ISLA MEDITERRANEA, EL NUEVO BMW M3 OBTUVO EL TRIUNFO CON BERNAL

UNA JORNADA MU

Esta nueva edición de la clásica competencia francesa realmente fue muy especial. No sólo fue ganada por un equipo privado –circunstancia muy poco habitual en el torneo mundial– sino que además lo hizo un automóvil debutante –como el BMW M3– y un piloto habituado a las heterodoxas condiciones del recorrido; totalmente asfaltado y muy intrincado. Los Lancia se acomodaron a las circunstancias, mientras que los Ford Sierra RS Cosworth decepcionaron.



*Foto mayor: El BMW M3 Grupo A de Marc Duez se desliza sobre el asfalto corso en su debut mundial. Pese a que el belga no tuvo tanto éxito como su compañero de equipo Beguin, también logró finalizar la prueba. **Abajo**: los Ford Sierra RS Cosworth estaban catalogados como los grandes favoritos. Sin embargo ambos autos oficiales (Blomqvist y Grundel) abandonaron. Auriol (foto) y Sainz fueron sus mejores representantes. **Extrema derecha**: los franceses Bernard Beguin y Jean Jacques Lenne festejando sobre el capot de su auto en la llegada*

Catorce años después de obtener una discutida victoria en el Rally de los Alpes Austriacos, que por entonces contaba para el campeonato mundial, BMW volvió a ganar una prueba de ese calibre, en la primera presentación de la versión Grupo A de su modelo M3, auto especialmente diseñado para competir en pista y desarrollado para rally por el ex navegante británico David Richards. El M3 –derivación de la serie 300 de la marca germana– es absolutamente convencional, puesto que posee un motor delantero longitudinal aspirado y tracción trasera. Sin embargo, sus actuaciones en las pruebas del campeonato europeo y del certamen francés sobre asfalto daban los indicios como para otorgarle chances a su debut en Córcega.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y Fotos: Martin Holmes

D BEGUIN EN SU PRIMER RALLY MUNDIAL

Y PARTICULAR

RALLYE DE FRANCE 1987
5
XXXI TOUR DE CORSE

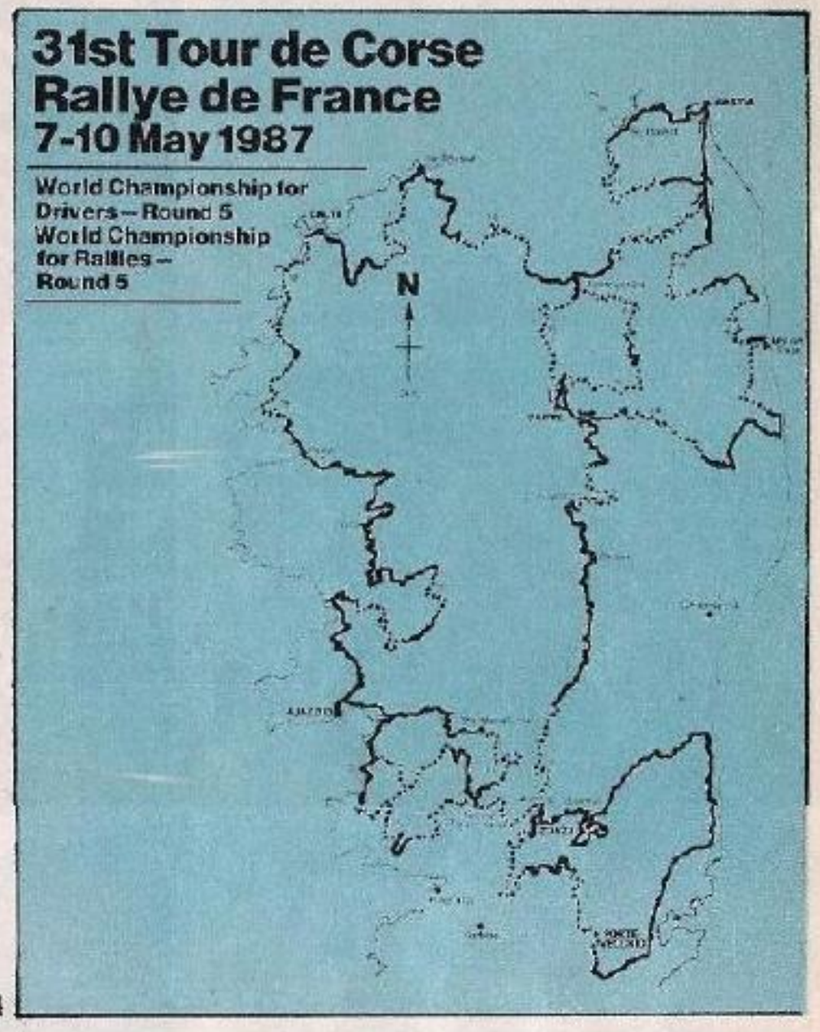
Los Lancia Delta HF 4WD no tuvieron éxito sobre el pavimento de los intrincados caminos de la isla de Córcega. En la foto, Miki Biasion saltando en la segunda etapa del rally. La tracción en las cuatro ruedas, sin embargo, no era ideal para el trazado elegido.



2



3

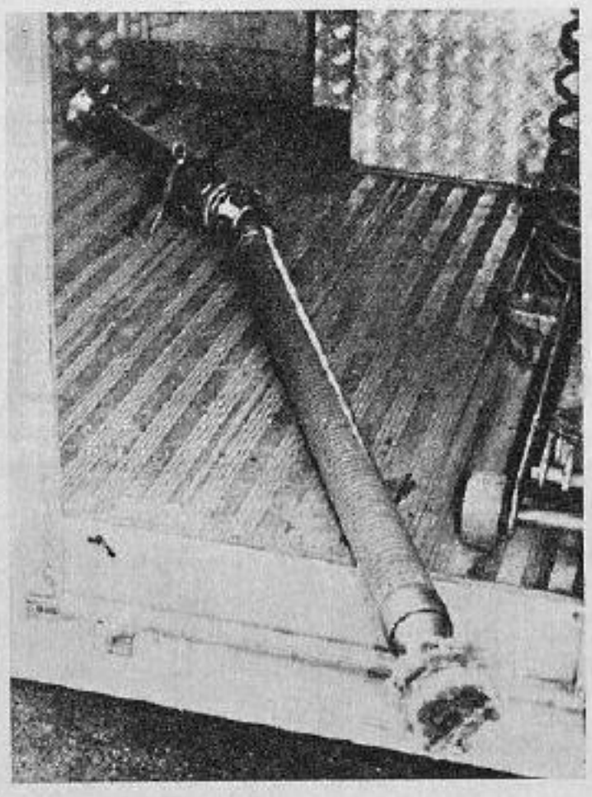


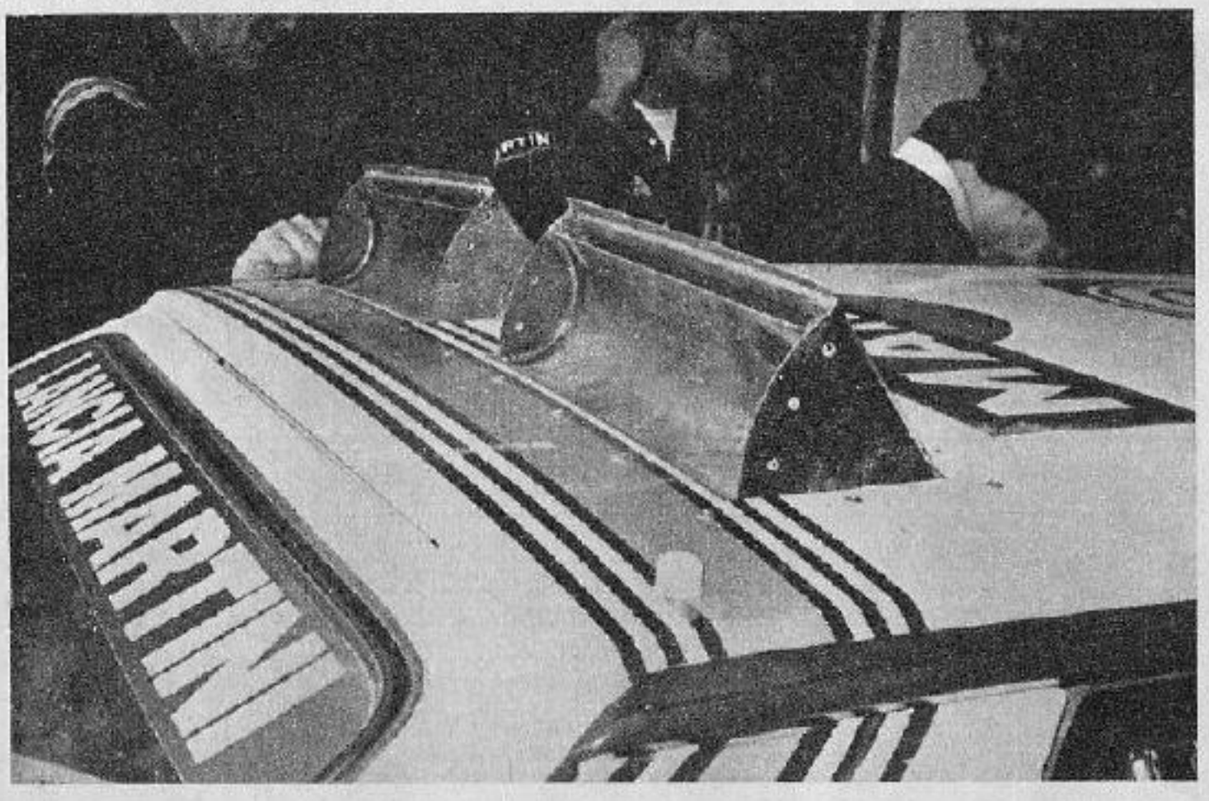
4

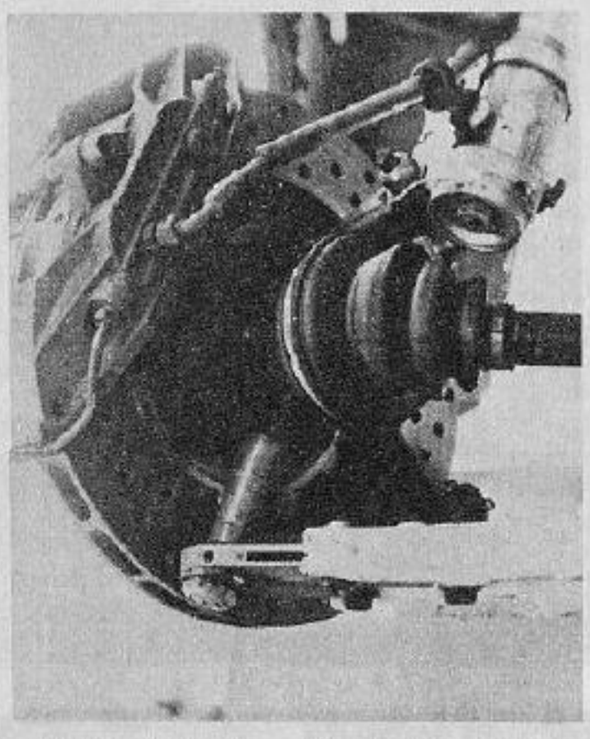


5

LOS AUTOS DE CORCEGA









Arriba izquierda: Un cardán de material compuesto del Lancia 4WD. Había sido estudiado para el Experimental Composite Vehicle ya presentado por nosotros.
Arriba derecha: Salidas de aire en el techo de los Lancia oficiales. Abajo izquierda: Nueva suspensión delantera del VW Golf.
Abajo derecha: Entradas de aire en el Renault 11 Turbo.

BMW - Para el M3 fue su primer rally del mundial en Grupo A y el cuarto absoluto. El equipo Prodrive de David Richards llevó dos unidades: para el francés **Bernard Beguin** y el belga **Marc Duez**. Sus motores tenían 280 HP con una relación de compresión de 12:1. Ambos pesaban 1050 Kg equipados con medas de 16 pulgadas y neumáticos Michelin de perfil 23/62 adelante y 25/64 atrás. Había disponibles cuatro compuestos para piso seco, cuatro intermedios y uno para lluvia. Se usaron tanques de combustible de 60 litros, ubicados muy bajos, ya que el equipo no tenía idea de la falla que los aquejó durante el Rally Circuito de Irlanda (sospechan de la inyección Motronic).

LANCIA - Los tres autos (para **Saby, Loubet y Biasion**) mostraron nuevas soluciones para bajar el peso a 1135 kg. Entre ellas presentaron un cardan de material compuesto y el escape de titanio. Las ruedas traseras son de 7 pulgadas de ancho, mientras que las delanteras aumentaron de 7 a 7,5". Se mantuvieron dos salidas de aire (para extraerlo del habitáculo) en el techo, que fueron homologadas para el Safari. En el interior se incluyó una pared vertical plástica contra el fuego y los gases provenientes del motor. La potencia alcanzó los 250 HP, repartiéndose 40% adelante y 60% atrás, con relaciones de caja y diferenciales que permitían una velocidad máxima de 180 km/h. Las ruedas fueron reducidas de 16" a 15" para asfalto, y de 15" a 14" para tierra, de acuerdo a los nuevos desarrollos de Pirelli con neumáticos con laterales blandos de Kevlar, probadas por Rafaelle Pinto, reemplazante de Giorgio Pianta. Había cuatro compuestos para piso seco y uno para piso mojado.

RENAULT - Hubo tres R-11 Turbo presentes (**Ragnotti, Chatriot y Oreille**). Los dos primeros fueron preparados por Antony de Paris, mientras que el tercero lo fue en el taller de Simon en Avignon. Sus características eran las mismas, con motores con presión de 1 bar en sus turbocompresores y una potencia máxima de 180 HP tal como en la anterior edición. Como en San Remo '86, la relación de diferencial era de 5,08:1, mientras que los discos de freno tenían 299 mm de diámetro, en vez de los 280 normales. Un tanque de sólo 47 litros fue colocado y las ruedas eran de 15" montando neumáticos de perfil 21/59/15 en once tipos diferentes: seis para piso seco, cuatro intermedios y uno para lluvia. Los R-11 mostraron dos variantes: una nueva entrada de aire para refrigerar el turbo y un conducto que evacuaba aire desde la zona de alta presión bajo el vano motor. El peso estaba en el límite de su clase: 880 kg. El equipo correrá en Acrópolis, San Remo y el RAC, mientras que difícilmente lo haga en Argentina, ya que Ragnotti prefiere hacerlo en Finlandia en el Rally de los Mil Lagos.

FORD - Hubo cuatro Sierra RS Cosworth. Dos del equipo oficial inglés para **Blomqvist y Grundel**, otro preparado en R-E-D para el frances Didier Auriol y finalmente un cuarto para el español **Carlos Sainz**. "powered by". Mike Little. Basicamente los RS Cosworth se prepararon como en Montecarlo, aunque la suspensión trasera era más blanda. Poco menos de 300 HP con una presion de turbo de 1,25 bar y relación de compresión de 7,4:1. Los diferenciales eran 5,1:1. Se puso énfasis en la refrigeración, ubicando horizontalmente el radiador de aceite, mientras que la caja de velocidades tuvo su propio radiador de lubricante, así como también (en los autos de Blomqvist y Grundel) el diferencial trasero. En las ruedas de 16" se colocaron neumáticos Pirelli 245/640 (seis compuestos), mientras que los autos de Auriol y Sainz usaron Michelin 23/62 adelante y 26/64 atrás.

VOLKSWAGEN - A último momento se inscribió un Golf GTI 16 v para **Kenneth Eriksson** con la misma suspensión para asfalto usada en San Remo '86 y Portugal '87. Utilizó una nueva suspensión delantera que cambió su punto de sujecion interior obteniendo un mayor ángulo, que permitió aumentar el camber de las ruedas delanteras cuando giran. El diferencial era 4,64:1 (en vez del normal 4,2:1) y como es habitual el motor de 16 válvulas desarrollaba 195 HP. Las llantas Speedline alojaban neumáticos Pirelli de 210/595 y discos de freno de 304 mm (en lugar de los de 280 mm) de diámetro. El tanque de nafta solo contenía 50 litros.

OPEL - Inscribió un Opel GSi dos litros para **Guy Frequelin** con motor de 180 HP y un peso de 930 kg. El diferencial era 5,18:1 (en Kenya se utilizó el 4,85:1). El tanque de combustible era de tan solo 55 litros, ubicado verticalmente sobre el eje trasero. Los frenos delanteros aumentaron su diámetro de 250 mm a 290 mm. En Acrópolis habrá un auto oficial conducido por Sepp Haider.

En este "Tour de Corse" o Vuelta de Córcega (como gustéis) los franceses son especialistas y de los 95 participantes tan sólo diez eran extranjeros: tres suecos, dos italianos, un belga, un español, un finlandés, un monegasco y un andorrano.

En los autos las variaciones eran mayores, si bien se atribuían mayores posibilidades a los BMW y a los Ford Sierra RS Cosworth. Atendiendo a los cambios solicitados por la FISA, este rally cambió su fisonomía acortando los otrora extensos primes y si bien hubo un accidente mortal, éste no puede ser achacado más que a la mala fortuna, aunque hubo advertencias por parte de Balestre sobre que el público, con algunas actitudes irresponsables y entusiastas, como lo es acercarse en demasía a la ruta de la prueba mientras pasan los autos), podía comprometer el futuro de la especialidad.

Desde el inicio se vio que el BMW M3 de Beguin dominaría las acciones, ya que el piso se mantenía limpio y seco. Con Grundel desaparecía el primero de los Ford oficiales en una salida de ruta antes que largar un solo prime. Blomqvist continuaría, pero con graves inconvenientes con sus frenos que lo harían abandonar poco después, al agregarse la falla de una rótula, del turbo.

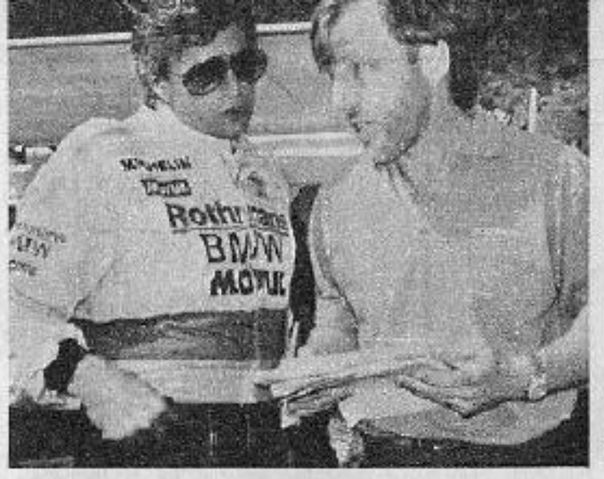
El R-11 de Oreille-Oreille sufría tres roturas de la correa del alternador y al detenerse en medio de un prime para conseguir un repuesto, protagonizó un accidente con el público que dejó varios contusos. Bernard Darniche (algo así como el hombre-Córcega, ya que ganó seis veces allí) perdía una rueda de su Mercedes Benz 190 2,3 16 válvulas preparado en Francia por Dany Snobeck, mientra el Opel de Guy Frenquelin abandonaba en el PC4 con el motor roto.

Beguin era alcanzado por el Lancia oficial de Loubet mientras que Saby era tercero (con un auto subvirante y problemas en el turbocompresor). Biasion, mientras, cambiaba un diferencial. El R-11 Turbo de Ragnotti y el Ford de Auriol había atacado, pero no pudieron mantenerse mucho tiempo en la punta, ya que una imprevista niebla complicó todo el panorama. Todos se adecuaron a las nuevas condiciones de visibilidad, salvo un velocísimo Renault 5 GT Turbo de Grupo N conducido por Balesi, quien luego se adjudicaría la victoria en su división, que ganó un prime frente a los poderosos del Grupo A.

Loubet se adueñó de la punta en forma extraña y casi sin querer. Al superar al BMW en un enlace, las ruedas traseras del Lancia despidieron una piedra que fue a dar contra el rostro de Beguin, quien llevaba su ventanilla abierta. Entre el dolor y la incomodidad, Beguin perdió la punta del rally por cinco primes. Por su parte, tanto Kenneth Eriksson (inscripto a último momento por VW Motosport) como Marc Duez realizaban carreras de lo más cautelosas. Este último comentaba: **"No recuerdo un solo prime. Sólo hago lo que mi navegante dice"**.

En Bastia, al fin de la primera etapa, Loubet adelantaba a Beguin por 12 segundos, con Auriol superado por Massimo Biasion. Saby era quinto con inconvenientes en el turbo y más dificultades de tenida, mientras

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



1



2



3



4



5

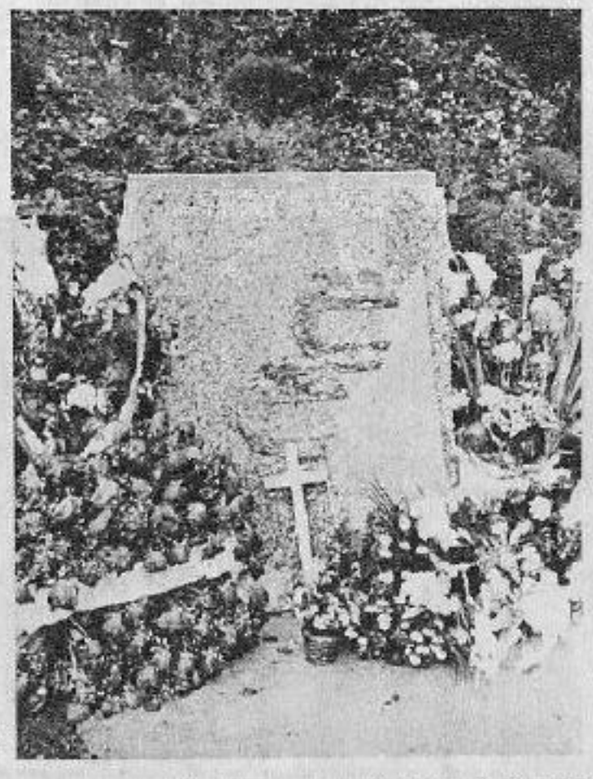
1. El ganador Bernard Beguin (izquierda) charlando en una detención con David Richards (dueño del equipo Prodrive). 2. Los tres pilotos Lancia: Saby (sentado en el auto), Biasion y el invitado Loubet. 3. Jean Marie Balestre charlando –no muy amistosamente– con nuestro colega de L'Equipe Bernard Guetier. 4. El R-11 Turbo de François Chatriot cruzado en un camino de cornisa. Los productos franceses mostraron otra vez sus enormes posibilidades en este tipo de pruebas. 5. El BMW M3 ganador saltando. 6. Tampoco en Córcega el público cuida mucho su ubicación. 7. El Renault 5 GT Turbo del mejor ubicado en el Grupo N, Claude Balesi. 8. Monumento realizado en las cercanías de Corte, en recuerdo de Henri Toivonen y Sergio Cresto fallecidos allí en 1986.



6



7



8

que el Sierra del español Carlos Sainz perdía enormes cantidades de aceite. Ragnotti alcanzaba el séptimo puesto aventajando a Chatriot, Eriksson y Duez. En una primera jornada había fallecido el navegante de un Peugeot al caer 50 metros en un precipicio, convirtiendo a este rally en mortal por tercer año consecutivo, continuando la triste tradición iniciada por Altilio Bettega en 1985.

Al retomar el camino hacia el Sur, en dirección a Ajaccio, Loubet pinchó una cubierta, que era todo lo que necesitaba Beguin para adueñarse otra vez de la punta, cuidando mucho sus recalentados neumáticos. Ragnotti colocaba Michelin especiales extraduras, especiales para tracción delantera. Recordemos que el pavimento de Córcega es sumamente abrasivo. Mientras Ragnotti aprovechaba esas gomas, una inspección sorpresiva pesó a los autos. El R-11 Turbo tenía sólo seis kilos sobre el límite de 880 kg, con 250 kg menos que los Lancia y el BMW. Saby abandonaba al salirse de ruta por causa del aceite dejando por Sainz en el camino y Beguin ya estaba 49 segundos delante de Loubet, mientras que Eriksson continuaba ascendiendo. Poco habría luego, Beguin continuó ampliando su ventaja, mientras que los Renault atacaban sin cesar y los Ford de Auriol y Sainz eran reparados por los mecánicos del equipo inglés.

La victoria final del BMW, que obtuvo Bernard Beguin luego de treinta años de rally, agrega un nuevo elemento a este interesante campeonato '87, que ha mostrado victoriosos a autos tan dispares.

CORSITOS

CAMBIOS EN SAN REMO - El Rally de San Remo, que comenzará el 13 de octubre en el norte de Italia **se desarrollará completamente de día.** Sobre los 2.000 kilómetros de recorrido, 600 corresponden a primes de asfalto, mientras que 240 a pruebas de clasificación sobre tierra.

NUEVOS LANCIA - Se están ensayando soluciones para el futuro **Lancia de grupo A**, el cual tendría motor de 16 válvulas y turcompresor Garret con inyección de combustible y una cilindrada no superior a los 2.000 cm^3.

31° VUELTA DE CORCEGA

Ajaccio-Bastia-Ajaccio. 1367,02 km. 24 primes (619,22 km). Tres etapas. 7/9 de mayo de 1987.

Ps.	N°	Gr.	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO.
1°	10	A	Bernard Beguin-J.Jacques Lenne	BMW M3	7h22m30s
2°	9	A	Yves Loubet-Bernard Vieu	Lancia Delta HF 4WD	7h24m38s
3°	6	A	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta HF 4WD	7h24m58s
4°	3	A	Jean Ragnotti-Pierre Thimonier	Renault 11 Turbo	7h25m11s
5°	8	A	François Chatriot-Michel Perin	Renault 11 Turbo	7h27m05s
6°	14	A	Marc Duez-Georges Blar	BMW M3	7h37m58s
7°	15	A	Carlos Sainz-Antonio Boto	Ford Sierra RS Cosw.	7h41m16s
8°	11	A	Didier Auriol-Bernard Occhi	Ford Sierra RS Cosw.	7h44m16s
9°	16	A	Alain Oreille-Sylvie Oreille	Renault 11 Turbo	7h50m08s
10	19	A	Laurent Poggi-Jean P.Chiaroni	VW Golf GTI 16 v.	7h52m52s
11°	61	N	Claude Balesi-Jean P. Cirindini	Renault 5 GT Turbo	7h57m02s
15°	104	B	François Leandri-Filbert Luigi	Talbot Samba Rallye	8h07m10s
28°	39	A	Elizabeth De Fresquet-Martine Poettoz	Opel Corsa	9h18m26s

Largaron 95 autos, llegaron 35. Promedio de los primes: 83,96 km/h.

PRINCIPALES ABANDONOS

N°	PC	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	CAUSA
1°	10	Bruno Saby-Jean F. Fauchille	Lancia Delta HF 4WD	Suspensión
2	9	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Ford Sierra RS Cosw.	Ab. voluntario.
5	14	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	Volkswagen Golf GTI	16 v. Motor
7	0	Kalle Grundel-Terry Harryman	Ford Sierra RS Cosw.	Accidente
12	0	Bernard Darniche-Alain Mahé	Mercedes 190E 2.3	16 v. Rueda

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY (Disputados Montecarlo, Suecia, Portugal, Safari y Córcega):

Pilotos: Kankkunen 37 puntos, Biasion 35, Ragnotti 29, Alen 28, Röhrl 27, Eriksson 21, Beguin, Salonen y Mikkola 20, Carlsson 18.

Marca: Lancia 74 puntos: Audi 48, Volkswagen 39, Renault 35, Mazda 34, Ford 28, BMW 20, Toyota 15, Peugeot y Alfa Romeo 13, Subaru 10, Nissan y Fiat 4, Opel 2.

RALLY EN LA RIOJA (23-25/5/87)

TRADICIONES RIOJAN

Esta tercera fecha del certamen nacional mostró, más allá de un saludo deportivo favorable, un interesante esquema "trébol", quizás algo exagerado... En efecto, la creación de un tramo clasificatorio con piso de tierra (ya que la CDA prohibió los de asfalto) y la repetición en cuatro oportunidades, de otro sector, provocaron algunas críticas, sin duda bien fundadas, que alegaban el gran daño causado a los autos por el suelo en malas condiciones (producto de soportar el trajín de tantos coches, tantas veces). De todas formas, está claro que de esta manera el club organizador bajó en alguna medida sus costos y así logró concretar su carrera que, de haber respetado el esquema habitual (inclusión de primes en los llanos y sierras bajas del sur de la provincia), no se hubiese logrado. De todas maneras, las exigencias de un rally no deben confundirse con las de un raid... Básicamente, la actividad rallística actual es velocista y no de resistencia.

PIRQUITAS

TODO BIEN- Así le fue a Héctor Hernández. "**No me puedo quejar, ya que no tuve ningún 'drama grave'. Lo peor fue que se me desalineó el auto por un golpe en el prime clasificatorio, complicándome en la primera pasada de Puerto Alegre-El Ombú. Realmente Batelli cada vez arma mejor el auto. Por otra parte, Sigfrido** (Schroeder) **me atiende en sus auxilios. La carrera fue linda, aunque lo único lamentable era que el piso en algunos primes estaba destruido, y así no se puede demostrar nada, ya que parecen más apropiados para autocross.**"

SANTAFESINO-Nicolás Corzo y Celestino Prevosto, pilotos de Venado Tuerto (Santa Fe), rompieron una parrilla de suspensión trasera derecha y un neumático en el PC2 (primera pasada por Puerto Alegre-El Ombú) y cumplieron el 50% de la primera etapa con el Fiat SE 1,5 sin alinear. Lograron culminar el rally. "**Corremos dos o tres por año. El motor lo prepara Luis Cosma.**"

PONCHOS- De acuerdo a insistentes versiones, se utilizarían en algunos au-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AS

Marco bien típico, ya casi un "clásico" para el rally nacional, coincidencia con una fecha de especial significación histórica, y ganadores que a esta altura son "habitués" del tope de la categoría, confirieron un carácter bien marcado a esta cuarta edición del encuentro riojano, no exento por otra parte, del matiz inesperado y hasta polémico. ¡Adentro...!

Izquierda. Héctor O. Hernández en los últimos tramos con el impecable R-18 GTX que le prepara Baiolli. Arriba: Cantón atravesando el pueblo de San Pedro, al norte de la provincia. Abajo izquierda: Chiavarolle-Ribe Nill tirando agua. Abandonaron rápidamente por inconvenientes en la lubricación. Abajo derecha: Mutti-Bracco luego del vuelco. Nueva aerodinamia para el R-18.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Club La Rioja.
Promotor: Alcides Rates.
Controles: Buenos. 3 puntos.
Trayecto: Bueno. 3 puntos.
Parque Cerrado: Regular. 2 puntos.
Promoción del espectáculo: Regular. 2 puntos.
Servicio de prensa: Bueno. 3 puntos.
Puntualidad: Buena. 3 puntos.
Total 16 puntos. Ideal 30.

CARTA DE PRESENTACION

JOSE LUIS CORTESE



Nació en San Fernando del Valle de Catamarca el 28 de septiembre de 1956. Compite en la Clase Dos con un Fiat 128 1.3 y la competencia riojana lo mostró en los puestos de vanguardia hasta que finalmente debió abandonar en la última etapa. Hasta ese momento estaba segundo en su clase.

En la Vuelta del Noroeste de 1976 inicia su campaña deportiva como navegante de Dante Vázquez (su tío). Posteriormente, ya como piloto, toma parte de competencias zonales en su provincia en 1980.

El Turismo Pista también lo contó entre sus filas en la temporada '83 donde su mejor actuación se produjo en una competencia realizada en Tandil. En aquella ocasión peleó mano a mano con Zabala, Poleti y Blandini por el primer puesto. Pese a que tuvo que abandonar demostró sus cualidades.

Su debut en las competencias de Rally se produce en la Vuelta del Noroeste de 1984. Ganó la primera etapa, resultando octavo en la general. Al año siguiente también fue protagonista de la tradicional competencia del Noroeste, ganando la primera etapa.

Sus condiciones conductivas fueron puestas de manifiesto a pleno en esta temporada, para la cual piensa estar presente en todas las pruebas, siempre que el presupuesto se lo permita.

Este catamarqueño cuenta como navegante a Marcelo González Ruso, siendo asistido técnicamente por Jorge Siragusa, con quien colabora el Ing. Zappegno.

En su vida, fuera de las carreras, se dedica a la venta de combustible pesado, siendo su estado civil casado y con una hija, Anabella, que lo vuelve loco con sus monerías.







LA DESCLASIFICACION MASIVA DE LA CLASE UNO

ARGUMENTOS DE PESO

En las fichas de homologación del Fiat 128 1100 no está especificada ninguna tolerancia para el peso de uno de los dos cigüeñales que se permite utilizar en este modelo. La cifra de referencia es 11,2 kg, pero al no haber tolerancia, es suficiente que falte o sobre un solo gramo para que el elemento se encuentre fuera del reglamento. Algo similar sucede con los 6,2 kg especificados para el volante motor. Por ello, pesados que fueron esas piezas de las plantas motrices de los seis autos (todos del mismo modelo) ninguno de ellos cumplía con las exigentes medidas. ¿Por qué exigentes? Generalmente, todo elemento pasible de ser rectificado debe tener alguna tolerancia, sino no podría ser utilizado en más de una oportunidad. Por lo tanto, si bien el Comisario Deportivo Raúl Escolar decidió consultar a la CDA sobre la tolerancia existente, es obvio que hubo un error por omisión en la confección de la ficha de homologación correspondiente, labor que fuera responsabilidad de Sevel Argentina. De hecho, la ficha (descripción del vehículo y sus partes) es idéntica a una presentada por Fiat Italia a la FISA, años ha, a la cual se agregaron varias modificaciones. Es evidente que ninguno de los concurrentes de los seis autos desclasificados tuvo intención de mejorar la performance, algo imposible con estos elementos más pesados de lo permitido. Sin embargo, la utilización de cigüeñales o volantes-motor de Fiat 128 1300 o Fiat 147 CL5 relativamente adecuados, no fue concretada consultando una ficha de homologación. Pues bien, las autoridades están facultadas para eliminar de la competencia a cualquier concurrente que no presente la ficha de su auto cuando le es requerida. Está por demás claro que en la clase menor los recursos son inferiores a los principales participantes de otras divisiones, pero ello no excusa una sencilla falta de información, defecto que explica sencillamente las "gafles" cometidas en la preparación de estos autos. En este caso no se trata de sanear el ambiente, sino de ayudar a los pilotos a comprender mejor el reglamento. Porque si lo hubiesen sabido, la mayoría de los seis hubiese poseído motores con cigüenales y volantes motor más livianos, lo que podría haberse traducido en una mejoría de su performance.

tos **neumáticos con "Poncho"**. Esto es un recubrimiento interno que refuerza la banda de rodamiento, disminuyendo el riesgo de pinchaduras.

ESFUERZO- El de **"Nico" Zappegno**, para que Torre disminuyera su ritmo de marcha en la última etapa. Se paró en medio del camino y el auto que él preparo lo esquivó, pero no fue suficientemente claro. Poco después el 128 1100 abandonaría con el tren delantero "fané", cuando dominaba la Clase Uno.

COLOCADA- El Fiat 128 1300 de **José Luis Cortese** tenía una barra (que servía como pata de motor) homologada para el Fiat SE 1,5. El piloto fue advertido por el Comisariato Técnico y la retiró inmediatamente.

CIERTA INQUIETUD- Por el campeonato 1988. ¿Cuál será su esquema? Es hora que el tema se estudie en el nivel más alto de decisión de la **Comisión Deportiva Automovilística**, consultando a todas las partes interesadas.

VIVA CORDOBA- El sistema implementado por el gobierno cordobés continúa rindiendo sus frutos. En la actualidad se han incorporado al mismo **Gabriel Raies, Jorge Bescham y Rudy Triosero** (en su calidad de campeones argentinos de rally), mientras que **Ernesto Soto** es el único piloto del TC-2000 que es beneficiario de esta medida. Recordemos que los auspiciantes de estos pilotos se benefician con desgravación impositiva al apoyarlos.

SERVICIO- La Asociación de Pilotos Rally del Interior y Navegantes (APRIYN) designó como encargado de prensa a nuestro colega cordobés **Marcelo Ingaramo**, quien colaborará con la difusión de las actividades de la entidad. Los martes –día de reunión en Charcas 1079 de la ciudad de Córdoba– se lo puede hallar en el Tel. (051) 37593.

QUEMADURA- Fue la del casete del distribuidor del R-12 de **José Cantón**, quien debió cambiar el carburador posteriormente debido a una falla cuando el auto rolaba o saltaba. Le colocaron el del Brunello (que volcó en la última etapa) y todo se solucionó.

MUCHOS- Son los motores que pasan por las manos de "La Iguana" **Bernancini**. "En esta carrera había 28 autos con plantas motrices semiarmadas por mí en Córdoba."

SIN LIMPIAR- Estaba el parabrisas de **Alejandro Sala**, debido a que falló el motor del limpiaparabrisas en el primer clasificatorio, donde se debía atravesar vados y barro. "**Esperé a Recalde y me fui detrás suyo. Cuando veía sus luces de stop yo también frenaba...**". Lindo sistema.

VACAS SUICIDAS- Mientras recorría la ruta del rally en los días previos, **Alfredo Altamirano** encontró varias vacas luego de una curva cerrada. "**Maté a una y a dos terneros. Tenemos suerte de estar vivos. El muletto quedó algo golpeado, pero pudimos seguir usándolo**". Decía el de Río Tercero.

BARRIDO-Enrique Salman, riojano que supo animar en repetidas ocasiones rallies del torneo nacional, estaba encargado de conducir el auto N° 0, un Renault 12 TL bordó que circulaba por la ruta del rally advirtiendo de la inminente llegada de la carrera. Lo vimos con el tanque de combustible pinchado y también con el caño de escape destruido. Pero cumplió con su labor.

RETORNO- Se produjo en Villa Dolores el de **Alejandro Konicoff** (antiguo navegante de Guillermo Romero) quien finalizó cuarto en la clase menor en aquella ocasión, con su Fiat 128 preparado por Remigio Rotter. Al piloto de Cruz del Eje, en La Rioja se le quemó completamente la instalación eléctrica en el PC4.

NO PUDO-Hector Maccari no pudo concurrir a La Rioja porque se le rompió el motor de su Renault 12 TS poco antes de partir desde su ciudad, Alta Gracia.

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Enrique Bianco y E.E.N.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

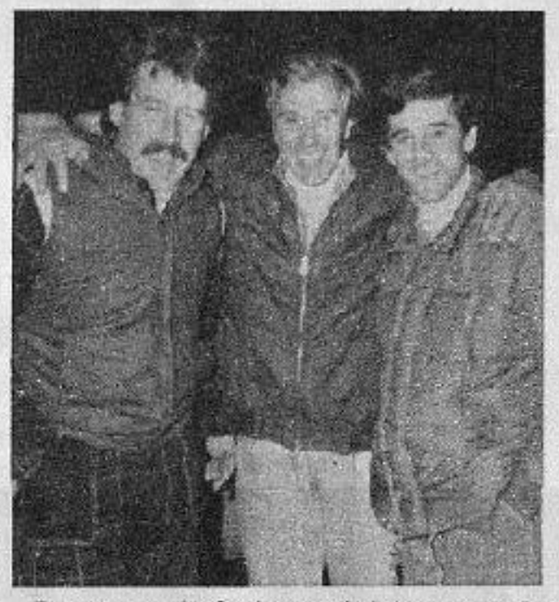




Arriba izquierda: Alejandro Sala atravesando un vado en el PC1. Notar que su limpiaparabrisas no funcionaba. Abajo izquierda: Corzo-Prevosto saltando un lomo de burro en pleno centro de San Pedro. Foto mayor: Carlos Saúl Menem llegando a la plaza principal de la ciudad de La Rioja empujando su auto. Llegó tarde, luego de quedarse sin tracción en los famosos guadales del último prime. Arriba: Grandes daños en el Fiat 147 de Gianre. Abajo: Auxilios para el Fiat Regatta 85 de Omar Degiovanni. La caja y brazos de dirección de este modelo aún dan problemas.



Clase tres
a Osvaldo Batelli



Porque su trabajo fue básico para la performance de los R-18 de Soto y Torrás. Porque no sólo acondicionó ambos autos, sino que también los asistió durante el rally.

Clase dos
a Jorge Bescham



Porque luego del retraso sufrido en el PC1, comenzó a remontar posiciones, labor que se complicó con un reemplazo de caja de velocidades y dos pinchaduras. Porque continúa mostrándose competitivo pese a utilizar un auto muy veterano. Porque su "garra" es espectacular.

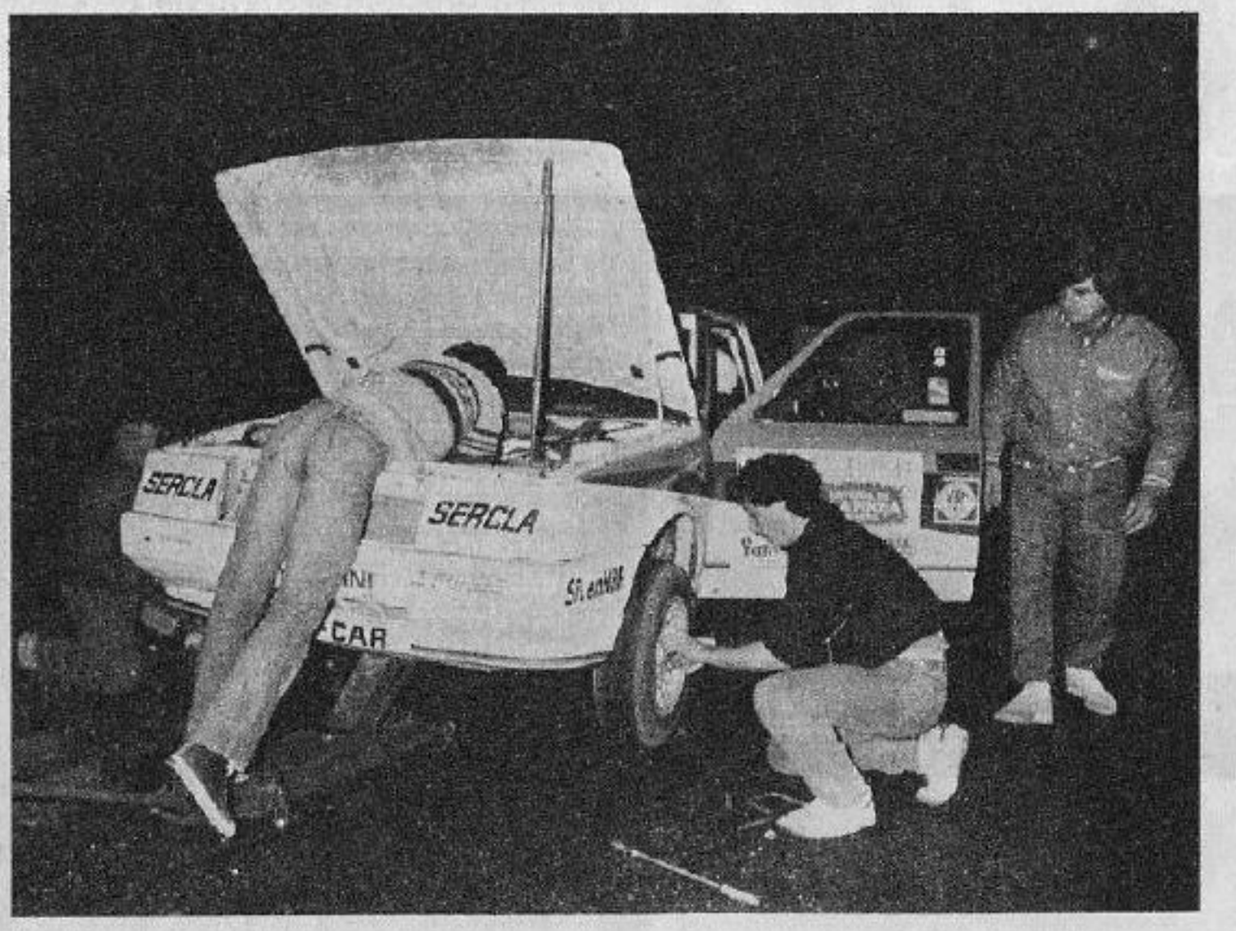
Clase uno
Desierta

Debido a la descalificación masiva –comentada aparte– nos abstendremos de otorgar esta distinción.

PREMIO CORSA FORMULA ONE



José Luis Grasso se hizo acreedor a un par de guantes Formula One cedidos por Gabriel Rando, luego de obtener el primer puesto en la clase menor en el prime clasificatorio, superando inclusive a muchos otros autos de mayor potencia.



LUCES Y SOMBRAS

El accidente más inesperado: todos. Pero en particular el de José María Recalde en la quinta curva del primer prime. Su vuelco fue muy prematuro.
El más prolijo: el Renault 18 GTX de Sebastián Pigliacampo-Juan López Piccione, que atiende Sigfrido Schroeder.
El abandono más lamentado: el de José Luis Grasso en el PC10, luego de dominar totalmente la clase dos.
Lo prometedor: los regresos de varios pilotos a la categoría.
Lo insólito: la cantidad enorme de público que empujó al R-18 de Menem-Valentini en los últimos tramos del PC1.
Lo interesante: la cantidad de pilotos y autos riojanos y catamarqueños que realizaron performances interesantes.
Lo inesperado: el frío que reinó durante todo el rally.
La eficiencia: acostumbrada, del personal de la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, entidad que colaboró en la organización.
La actitud más hidalga: la del catamarqueño José Cortese, quien pese a abandonar en los últimos tramos del rally, llevó su auto al parque cerrado final para que fuese –eventualmente– denunciado. Nadie lo hizo y Cortese quedó como "un duque". Ejemplar.
Lo lindo: el entusiasmo del público riojano.

Lo feo: los problemas con las fichas de homologación del Fiat 128 1100.
Lo extraño: el caso del navegante que cambió de auto durante la carrera, reemplazando a un descompuesto colega.

Lo difícil: superar los guadales en el PC12 y 15. Muchos abandonaron en el intento.

La polémica: la que despertaron estos mismos guadales entre los pilotos y autoridades.

Lo escaso: la repercusión de la especialidad en los medios nacionales.
Lo perfectible: la pequeña sala de prensa.

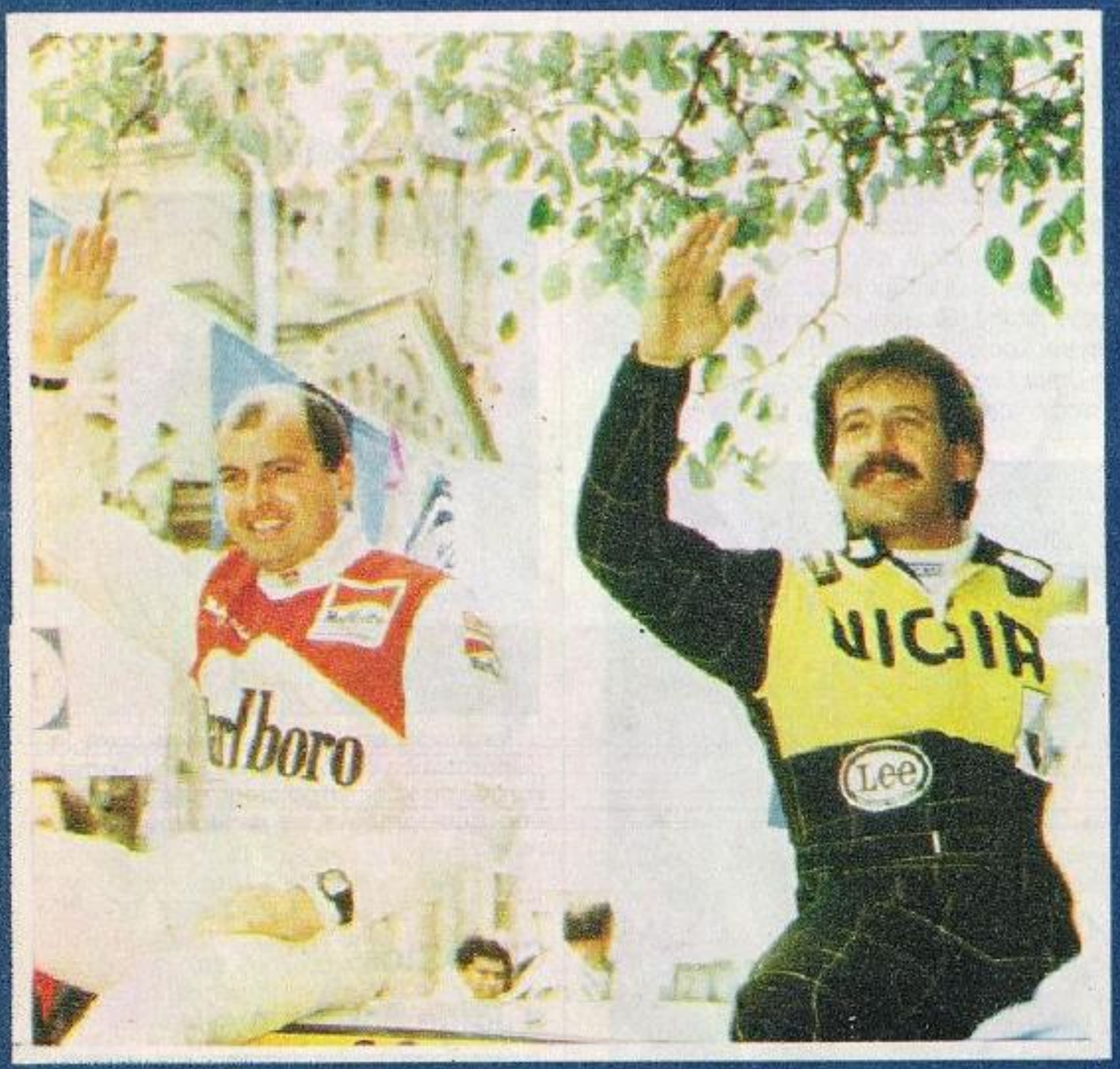
La amabilidad: la del pueblo de San Pedro (en el extremo norte de La Rioja) para con los enviados de CORSA.
El recién casado: Martín Christie. ¡Congratulations, bald!
El elemento más temido: la balanza electrónica utilizada por el Comisario Técnico enviado por la C.D.A.

La transmisión: radial realizada por Radio Nacional La Rioja y conducida por nuestro colega Jorge Ocampo.
La pregunta más escuchada el lunes a la noche: ¿Cuánto pesa un cigüeñal de Fiat mil cien?

El auspicio: del representante YPF de La Rioja. Al parecer la empresa petrolífera intenta retornar a la actividad luego de algunos años de ausencia.

ERNESTO SOTO Y ALFREDO ALTAMIRANO demostraron en La Rioja ser...

VALORES CON BUEN RESPALDO





Meses atrás, cuando Renault Argentina dio a conocer su programa deportivo para 1987, el rally estaba formalmente excluido, paso que parecía la natural progresión de una participación oficial o semioficial cada vez menor, disminución comenzada a fines de la temporada 1984. Lo que, sin embargo, no afectó en demasía a los productos de la marca, puesto que una vez desarrollados con la experiencia de la fábrica de Santa Isabel, fueron derivados para que los utilizaran diferentes pilotos particulares. Tal vez fue el caso del R-12 TS (otrora imbatible y hoy superado) y así es el del R-18 GTX. De esa manera, la marca continuaba con presencia indiscutible en la categoría a nivel nacional, sin los grandes gastos que implica la manutención de un team completo. Por otra parte, así le quedaban las manos libres para dedicarse a la "niña bonita" de estos últimos: el TC-2000, donde Renault hace competir a su auto "top"; la coupé Renault Fuego anteriormente vedado a la competición en estos lares. Todo el departamento experimental de la empresa –ubicado también en Santa Isabel– cambió el rumbo y se dedica ahora a la "nueva" especialidad. Sin embargo, la empresa no puede olvidar los logros obtenidos en el rally, y menos estando ubicada en la zona más influida por esta actividad. Así es entonces que uno de sus pilotos de TC-2000, **Ernesto Soto**, utiliza en el certamen de rally –cada vez más asiduamente– un R-18 GTX Grupo A, así como algunos otros elementos: repuestos, vehículos de reconocimiento y apoyo... prestados por Renault Argentina. Todo parece indicar que a la empresa no le interesa que se desdibuje la imagen ganadora y robusta que supo insuflar a sus autos.

Durante años, la queja de todo el equipo Renault de rally –desde sus mecánicos hasta su más alto dirigente– era la falta de competencia que sufrían en la categoría. Entre mayo y diciembre del '84 –hace ya tres años– hubo un intento por parte de Sevel Argentina de revitalizar al antiguo Peugeot 504, aprovechando que estaba dotado de una diferente suspensión delantera. Pero no hubo mayor éxito.

No sería una fábrica, sino un particular el que comenzó a mover los engranajes para cambiar la situación, el cordobés Alfredo Altamirano desarrolló por su cuenta el Volkswagen Gacel y hoy posee el único conjunto piloto-auto-equipo capaz de preocupar a los R-18. De hecho, lo habitual es que les gane a casi todos los modelos Renault presentes en cada competencia. Así sucedió en la Vuelta de la Manzana, inicio del torneo. Por su parte, Volkswagen Argentina parece dejar en manos de sus concesionarios la fijación de su política deportiva, la que centra en la F-2, F-3 Sudamericana y-actualmente– en menor grado en el TC-2000. Sin embargo, en estas categorías mencionadas, el acento, durante larguísimo tiempo, se puso en la notable performance de un motor que ni siquiera fue diseñado por la empresa alemana y que ésta produce con licencia en nuestro país, el conocido "Milqui". Difícilmente Volkswagen Argentina olvide que fue Altamirano quien hizo vencer por primera vez un producto completamente VW en una carrera por algún campeonato. Altamirano lo colocó en una posición privilegiada para lograr en esta temporada el campeonato nacional de rally en la Clase 2. Su competencia difícilmente pueda impedirlo y ello es tan sólo un principio ya que la futura producción de un VW Gacel equipado con motor de mayor cilindrada (1.800 cm^3) aumentará las chances de ese modelo frente a rivales de la talla del R-18. La inminente incorporación de Mario Stillo al equipo de Altamirano con otro auto similar será fundamental, no sólo porque duplicará la capacidad sino porque retomará a la actividad rallística.

Por el momento, el exitoso trabajo de Altamirano está siendo apoyado tímidamente por Volkswagen –en evidente progreso respecto a otras temporadas– la cual le ha suministrado un automóvil muletto y algunas ayudas extra, pero a todas luces insuficientes para mantener el nivel necesario de competitividad. Esto es cubierto por el entusiasmo de un concesionario de la marca: Vicente Manzi e Hijos, tal como otros representantes VW han realizado en sus respectivas áreas de influencia siempre en referencia al rally.

Tanto Ernesto Soto, entonces como Alfredo Altamirano, pese a las diferencias que tienen entre sí (uno es piloto profesional, el otro es representante Pirelli), laboran para mantenerse en la más alta cúspide del rally argentino con el apoyo de dos fábricas. La pregunta es: ¿cuándo será mayor esa ayuda?

E.E.N.

Foto superior: **Ernesto Soto (derecha) festejando junto a su navegante Martín Christie su último éxito en el Rally de La Rioja.**
Foto inferior: **en idéntica actitud, Alfredo Altamirano (derecha), festeja con el Dr. Carlos Guerra (izquierda) a su llegada a la rampa de llegada en La Rioja.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sobre ruedas todo

"H.B. PRODUCCIONES" Avda. Corrientes 3782, 4° B. Tel. 86-7734

TECNICA 84



PARA APLICAR FIAT 128/147/125 REGATTA RENAULT FUEGO - 18/11 - DODGE 1500 - GACEL - FORD

1 - Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión, 1 carburador d.c. vertical 32, 34 o 36, 1 filtro de aire (uso potenciación).
2 - Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de acelerador, 2 carburadores 40 dcm (Dino), 1 filtro de aire (uso potenciación).
3 - Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión, 2 carburadores d.c. horizontales 40/45/48 mm, filtros de aire o trombones (uso potenciación).
4 - Conjunto compuesto de: 1 múltiple de admisión con pasaje de agua y anclaje comando de acelerador, 2 carburadores 40 dcm (Dino), filtros de aire o trombones, 1 árbol de levas, 1 juego de resortes (uso potenciación y/o competición).
5 - Conjunto compuesto de: 1 tapa de cilindros trabajada completa, 1 juego de válvulas especiales, 1 juego de resortes, 1 juego de platillos de válvulas, 1 árbol de levas (uso potenciación).
6 - Conjunto de: 1 juego de pistones especiales (aumento de compresión 20%), 1 juego de aros (uso potenciación de alta velocidad).

ITALIA 355 - TIGRE (cp. 1648). TEL. 749-1502

EN UNA OPERACION 3 RESULTADOS:



☆ LAVA
☆ LUSTRA
☆ Y PLASTIFICA

- UNICO CON SILICONAS
- NO ES ABRASIVO
- PROTEGE LA PINTURA
- NO SE ENJUAGA

SOLICITELO
EN ESTACIONES DE SERVICIO
Y CASAS DE ACCESORIOS

BUZOS ANTIFLAMA



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

NUESTRO BUZO ES: SEGURO, COMODO Y ELEGANTE.

REMITIMOS AL INTERIOR
PROXIMAMENTE
CONFECCIONADOS
CON TELA ANTIFLAMA **NOMEX**

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

ANTES DE DECIDIRSE, VISITENOS. COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

KARTING:
BUZOS PARA CHICOS
Y GRANDES

Auto-kliner

LAVAPARABRISAS ESPECIALES PARA MICROS DE CORTA Y LARGA DISTANCIA

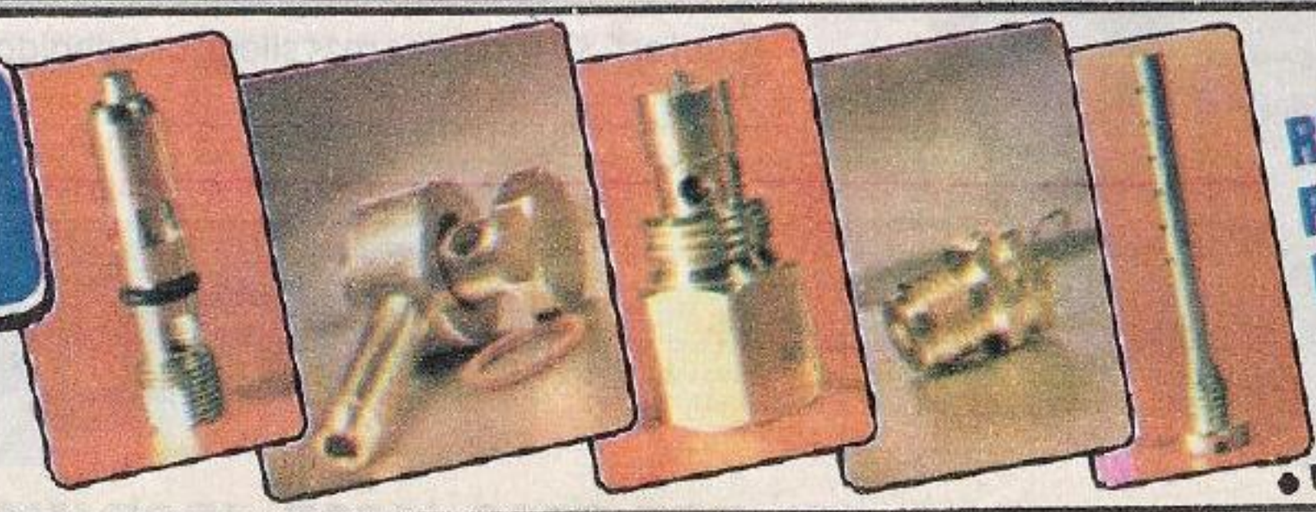
Lavaparabrisas eléctricos, universales de pie y manual
faros, llaves eléctricas



FABRICA: AUTOKLINER
GRAL. PACHECO 3544
OLIVOS - Bs. As. 791-0663

DISTRIBUIDORA RODAS: J. Ingenieros 2740. OLIVOS. (1636) 797-5711

EFE



REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

* ASIENTOS Y AGUJAS * SURTIDORES
* CONEXIONES, etc.
* VENTAS POR MAYOR Y MENOR *

- MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL TEL 664-0619
- JUAN B. JUSTO 3374. TEL 58-9479. CAP.

LOS PRIMES DEL 4° RALLY DE LA RIOJA

P.C.1: Pista de Aladelfismo-Hotel Sussex. 9,24 km.
1. **Ernesto Soto-Martín Christie (Renault 18 TX) 8m26s (1° Clase Tres-Promedio: 65,74 km/h)**. 2. Miguel Torrás-Luis Oyola (Renault 18 GTX) 8m42s; 3. Miguel Tubal-Carlos Valerio (Renault 18 GTX) 8m45s. 4 Alfredo Altamirano-Carlos Guerra (VW Gacel GS) 8m49s (1° Clase Dos-Promedio: 62,88 km/h); 5. Fernando Stella-Alejandro Ventura (Renault 12 TS) 9m03s; 6. Héctor Hernández-Horacio Haberkon (Renault 18 GTX) 9m12s; 7. Federico Schmid-Miguel Gramaglia (Renault 12 TS) 9m15s; 8. José Cortese-José González (Fiat 128 1300) 9m17s; 9. Omar Degiovanni-José Ellera (Fiat Regatta 85) 9m18s; 10. Sergio Colosi-Martín Brancaello (Fiat Regatta 85) 9m20s; 11. Hernán Maciel-Luis Maciel (Renault 18 GTX) 9m21s; 12. Hugo Rosso-Carlos Bustos (Fiat SE 1500) 9m23s; 13. José Grasso-José Volta (Fiat 128 1100) 9m23s (1° Clase Uno-Promedio: 59,08 km/h); 14. Luis Sosa-Marcelo Marimo (Renault 18 GTX) 9m26s; 15. Ignacio González-Roberto Mammana (Fiat SE 1500) 9m33s; 16. Eduardo Chiavarolle-Roberto Ribenill (Renault 18) 9m34s; 17. Nicolás Corzo-Celestino Prevosto (Fiat SE 1500) 9m34s; 18. Ricardo Passi-Ernesto Gait (Renault 18 GTX) 9m36s; 19. Pablo Harrington-Roberto Bizzochi (Renault 12 TS) 9m36s, 20. Enrique Haarcher-Omar Carrizo (Renault 12 TS) 9m41s; 21. José Cantón-Ricardo Gesana (Renault 12 TS) 9m42s; 22. Carlos Díaz Mayer-Héctor Valles (Renault 18 GTX) 9m43s; 23. Carlos Demelchiore-Juan Varela (Peugeot 504 TN) 9m48s; 24. Humberto Del Bosco-Claudio Pino (Renault 12 TS) 9m44s. 25. Alberto Masetti-Guillermo Fernández (Fiat SE 1500) 9m48s; 26. Jorge Moreira-Santiago García (Fiat SE 1500) 9m50s; 27. Roberto Brunello-Raúl Koller (Renault 12 TS) 9m57s; 28. Eduardo Lonatti-Guillermo Madero (Renault 18 GTX) 10m02s; 29. Lino Sisterna-Oscar Placo (Fiat 128 1100) 10m05s; 30. Raúl Nizo-Carlos Cali (Fiat 128 1100) 10m08s; 31. Alejandro Konicoff-Walter Pesci (Fiat 128 1100) 10m09s; 32. Carlos Mastromarino-Edgardo Jawerbaun (VW Gacel GL) 10m12s; 33. Mauricio Delagot-Oscar Scarpatti (Renault 12 TS) 10m12s; 34. Alejandro Saki-Carlos Minardi (Renault 12 TS) 10m13s; 35. Sebastián Pigliacampo-Juan López Piccioni (Renault 18 GTX) 10m16s; 36. Marcelo Foche-Pablo Foche (Renault 18 GTX) 10m17s; 37. Ramón Testa-Roberto Syriani (Fiat SE 1500) 10m17s; 38. Roger D'Olivo-Oscar D'Olivo (Fiat 128 1100) 10m17s; 39. Alejandro Zaniel-Jorge González (Fiat 128 1100) 10m17s; 40. Marcelo Machado-Daniel Guzmán (Fiat 128 1100) 10m29s, 41. Pablo Gómez-Carlos Spillman (Fiat 128 1100) 1m30s; 42. Raul Calegaris-Adrian Pinotti (Fiat 128 1100) 10m32s; 43. Aldo Recalt-Oscar Moyano (Fiat 128 1100) 10m38s; 44. José Sciangula-Luis Yañez (Fiat 128 1100) 10m41s; 45. Daniel Rodríguez-Luis Rodríguez (Renault 18 GTX) 10m41s; 46. Rodolfo Torre-Gerardo Klus (Fiat 128 1100) 10m41s; 47. Alberto Posse-Ruben Zárate (Fiat 128 CLI) 10m43s; 48. Juan Puchete-Mario González (Fiat 128 1100); 49. Carlos Bruno-Alberto Botto (Renault 12 TS) 10m44s; 50. Hugo Vallejo-Andrés Pedernera (Renault 12 TS) 10m45s; 51. Luis Mercado-Carlos Toledo (Fiat 128 1100) 10m46s; 52. Carlos Menem (h)-Angel Paz (Peugeot 504) 10m57s; 53. Guillermo Saavedra-Juan Turra (Fiat 128 1100) 11m05s; 54. Norberto Gianre-Aldo Arguello (Fiat 147 CL) 11m08s; 55. Daniel Waidat Manuel Machinea (Renault 18) 11m15s; 56. Edgardo Panero-Roberto Boaglio (Renault 12 TS) 11m16s; 57. Gonzalo Larghi-Fernando Ammann (Fiat 128 1100) 11m20s; 58. Carlos Casadey-Victor Oviedo (Renault 12 TS) 11m21s; 59. Juan Rama-Raul Stella (Fiat 128 1100) 11m40s; 60. Juan Rodriguez-Juan Cerezo (Fiat 128 1100) 11m48s; 61. Rodolfo Chain-Gustavo Basso (Fiat SE 1500) 11m57s; 62. Jose Navarro-Héctor Marchetti (Fiat 128 1300) 12m15s; 63. Victor Solmi-Sergio Balseiro (Fiat 147 CL) 12m16s; 64. Jorge Bescham-José García (Fiat SE 1500) 12m24s; 65. Eduardo Mutti-Lorenzo Bracco (Renault 18) 12m42s; 66. Carlos Musri-Jorge Varagnolo (Daihatsu Charade) 13m03s; 67. Marcos Maurizzi-Roque Pérez (Fiat SE 1500) 13m16s; 68. Ricardo Arias-Julio Arias (Fiat 128 1100) 13m30s. 69. José Recalde-Victor Alessandrini (Renault 12 TS) 14m03s; 70. Juan Abarca-Juan Toledo (VW Gacel GS) 14m26s; 71. Antonio González-Héctor Mazzola (Fiat 128 1100) 15m00s; 72. Horacio Badra-Rubén Quiroz (Fiat SE 1500) 15m02s; 73. Rudy Trossero-Rodolfo Guerrero (Fiat SE 1500) 18m38s; 74. Eduardo Novelli-Sergio Giacomelli (Fiat 128 1100) 24m04s; 75. Ivan Saina-Victor Roca (Fiat 128 1100) 26m00s; 76. Germán Arballo-Carlos Guidone (Renault 18) 26m06s; 77. Carlos Menem-Rubén Valentini (Renault 18) 35m42s, 78. Luis Planas-Luis Belderrano (Renault 12) 36m00s.

P.C.2: Puerto Alegre-El Ombú 37, 38 km.
Soto, 26m46s (1° Clase Tres-Promedio: 83,79 km/h); Torras, 27m02s; **Altamirano, 27m39s (1° Clase Dos-Promedio: 81,11 km/h)**; Stella, 28m11s; Cortese, 28m17s; Degiovanni, 28m21s; Tubal, 28m32s; Schmid, 28m35s; Sosa, 28m45s; Cantón, 29m18s; Demelchiore, 29m22s, Harrington, 29m32s; Mutti, 29m37s; Hernández, 30m00s; **Grasso, 30m04s (1° Clase Uno-Promedio: 74,59 km/h)**.

P.C.3: Río de la Punta-Ruta 75 14,20 km.
Soto, 7m04s (1° Clase Tres-Promedio: 120,56 km/h); Torrás, 7m15s; Tubal, 7m16s; Lonatti, 7m28s; **Altamirano, 7m33s (1° Clase Dos-Promedio: 112,65 km/h)**; Degiovanni, 7m35s; Hernandez, 7m39s; Cortese, 7m41s; Sosa, 7m42s; Stella, 7m44s; Harrington, 7m44s; Bescham, 7m47s; Schmid, 7m53s; Foche, 7m58s; Colosi, 7m59s; Mutti, 7m59s; Haarcher, 8m01s; Badra, 8m07s; Demelchiore, 8m07s; Cantón, 8m14s; Brunello, 8m15s; Rodriguez, 8m16s; Trossero, 8m19s; **Grasso, 8m19s (1° Clase Uno-Promedio: 102,44 km/h)**.

P.C.4: San Pedro-Anjullón 7,41 km.
Altamirano, **6m16s (1° Clase Dos-Promedio: 70,95 km/h)**; **Soto, 6m17s** (1° Clase Tres-Promedio: 70,76 km/h); Tubal, 6m21s; Cortese, 6m21s; Torras, 6m23s; Bescham, 6m23s; Degiovanni, 6m28s; Sosa, 6m29s; Badra, 6m30s; Hernández, 6m31s; Trossero, 6m36s; Stella, 6m38s; Schmid, 6m39s; Lonatti, 6m40s; Harrington, 6m44s; Pigliacampo, 6m46s; Mutti, 6m46s; Colosi, 6m51s; Demelchiore, 6m52s; Haarcher, 6m55s; Menem, 6m57s; **Brunello, 6m59s**; Cantón, 7m00s; Mastromarino, 7m02s, Corzo, 7m02s, Recalde, 7m04s; Rodriguez, 7m04s; Sala 7m07s; **Saina, 7m07s (1° Clase Uno-Promedio: 62,47 km/h)**.

P.C.5: Pinchas-Villa Sanagasta 47,38 km.
Soto, 24m58s (1° Clase Tres-Promedio: 113,86 km/h); Torrás, 25m18s; Tubal, 26m08s; **Altamirano, 26m37s (1° Clase Dos-Promedio: 106,41 km/h)**; Cortese, 26m43s; Bescham, 26m53s; Stella, 26m58s; Badra, 27m03s; Hernández, 27m21s; Schmid, 27m50s; Mutti, 27m51s; Colosi, 28m05s; Harrington, 28m15s; Recalde, 28m47s; Mastromarino, 28m52s, Rodriguez, 28m52s; Haarcher, 29m00s; Trossero, 29m04s; **Konicoff, 29m17s** (1° Clase Uno-Promedio: 97,08 km);

P.C.6: Puerto Alegre-El Ombú 37,38 km.
Soto, **26m30s (1° Clase Tres-Promedio: 84,63 km/h)**; Tubal, 27m28s; **Cortese, 27m54s (1° Clase Dos-Promedio: 80,38 km/h)**; Altamirano, 28m05s; Bescham, 28m09s; Hernandez, 28m15s; Mutti, 29m03s; **Grasso, 29m12s (1° Clase Uno-Promedio: 76,81 km/h)**.

P.C.7: Río de la Punta-Ruta 75 14,20 km.
Tubal, 7m17s (1° Clase Tres-Promedio: 116,98 km/h); Hernández, 7m36s; Soto, 7m50s; **Bescham, 7m52s (1° Clase Dos-Promedio: 108,30 km/h)**; Cortese, 7m53s; Altamirano, 7m55s; Harrington, 8m02s; Colosi, 8m03s; Recalde, 8m03s; Mutti, 8m09s; Brunello, 8m14s; Demelchiore, 8m18s; Cantón, 8m20s; Badra, 8m22s; Mastromarino, 8m22s; Grasso, **8m31s (1° Clase Uno-Promedio: 100,04 km/h)**;

P.C.8: San Pedro-Anjullón 7,41 km.
Soto, 6m01s (1° Clase Tres-Promedio: 73,89 km/h); Tubal, 6m10s; **Altamirano, 6m13s (1° Clase Dos-Promedio: 71,51 km/h)**; Cortese, 6m19s; Bescham, 6m22s; Hernández, 6m26s; Badra, 6m31s; Mutti, 6m43s; Trossero, 6m45s; Demelchiore, 6m45s; Colosi, 6m48s; Mastromarino, 6m49s; Harrington, 6m49s; Pigliacampo, 6m50s; Menem, 6m55s; Cantón, 6m58s; Corzo, 7m00s; **Torre, 7m01s (1° Clase Uno-Promedio: 63,36 km/h)**;

P.C.9: Pinchas-Villa Sanagasta 47,38 km.
Soto, 25m50s (1° Clase Tres-Promedio: 110,04 km/h); Tubal, 26m04s; **Altamirano, 26m41s (1° Clase Dos-Promedio: 106,54 km/h)**; Hernández, 27m09s; Cortese, 27m12s; Badra, 27m23s; Bescham, 27m36s; Recalde, 28m15s; Cantón, 28m45s; Mutti, 28m48s; Mastromarino, 28m54s; Demelchiore, 29m08s; **Grasso, 29m18s (1° Clase Uno-Promedio: 97,02 km/h)**;

P.C.10: Puerto Alegre-El Ombú 37,38 km.
Cortese, **27m21s (1° Clase Dos-Promedio: 82,00 km/h)**; **Soto, 27m23s (1° Clase Tres-Promedio: 81,41 km/h)**; Bescham, 28m02s; Tubal, 28m06s; Altamirano 28m20s, Mutti, 28m40s; Demelchiore, 29m28s; Cantón, 29m35s; **Mastromarino, 29m39s**; Harrington, 29m54s; Brunello, 30m00s; **Saina, 30m06s (1° Clase Uno-Promedio: 74,51 km/h)**;

P.C.11: Entrada Parcelas-Control Policial 8,83 km.
Soto, 5m44s (1° Clase Tres-Promedio: 92,40 km/h); Tubal, 5m44s; Hernández, 5m45s; Bescham, 5m49s; **Altamirano, 5m50s** (1° Clase Dos-Promedio: 90,82 km/h); Cortese, 5m51s; Mutti, 5m59s; Harrington, 6m02s; Cantón, 6m03s; Demelchiore, 6m05s; Sala, 6m09s; Recalde, 6m11s; Mastromarino, 6m15s; Pigliacampo, 6m15s; Menem, 6m16s; Corzo, 6m28s; **Saina, 6m19s (1° Clase Uno-Promedio: 83,87 km/h)**;

P.C.12: Pista de Aladelfismo-Ex Ruta 38 16,60 km.
Soto, 13m58s (1° Clase Tres-Promedio: 71,31 km/h); **Tubal**, 14m13s; **Cortese, 14m21s (1° Clase Dos-Promedio: 69,40 km)**; Altamirano, 14m35s; Bescham, 14m50s; **Hernández**, 14m53s; Harrington, 15m02s; **Recalde**, 15m11s; **Cantón**, 15m30s; Sala, 15m34s; **Mastromarino**, 16m03s; Corzo, 16m15s; **Recalt**, 16m20s (1° Clase Uno-Promedio: 60,98 km/h);

P.C.13: Puerto Alegre-El Ombú 37,38 km.
Tubal, 27m53s (1° Clase Tres-Promedio: 80,43 km/h); **Bescham, 28m06s** (1° Clase Dos-Promedio: 79,81 km/h); Altamirano, 28m51s; Cortese, 29m05s; Soto, 29m24s; Harrington, 29m26s; Hernández, 29m52s; Cantón, 29m54s; Mastromarino, 30m11s; Sala, 30m31s; Corzo, 31m28s; Torre, 31m47s (1° Clase Uno-Promedio: 70,56 km/h).

P.C.14: Entrada Parcelas-Control Policial 8,83 km.
Tubal, 5m45s (1° Clase Tres-Promedio: 92,14 km/h); Soto, 5m52s; **Cortese, 5m52s** (1° Clase Dos-Promedio: 90,31 km/h); Bescham, 5m53s; Altamirano, 5m58s; Harrington, 6m07s; Cantón, 6m09s; Hernández, 6m12s; Mastromarino, 6m12s; Menem, 6m18s; Sala, 6m21s; Corzo, 6m33s; **Recalt, 6m30s (1° Clase Uno-Promedio: 81,51 km/h)**;

P.C.15: Pista de Aladelfismo-Ex Ruta 38 16,60 km.
Soto, 14m47s (1° Clase Tres-Promedio: 67,37 km/h), Tubal 14m58s; **Harrington 15m32s** (1° Clase Dos-Promedio: 64,12 km/h); Altamirano, 15m44s; Hernández, 16m04s; Cantón, 16m13s; Sala, 16m47s, Mastromarino, 17m01s; Bescham, 17m38s; Recalt, 17m47s (1° Clase Uno-Promedio: 56,01 km/h)

FALTAN 62 DIAS **7° RALLY DE ARGENTINA**

PRESENTACION EN SOCIEDAD



Rafael Sierra, Edgardo Grosso, César Carman y Ramón Mestre.

Finalmente se dio a conocer el recorrido completo de esta nueva edición del Rally de Argentina, fecha puntable por el campeonato mundial de la especialidad. A diferencia del año anterior, cuando el Automóvil Club Argentino debió adecuar urgentemente el recorrido, en esta oportunidad se retoma el esquema de cuatro etapas. Sin embargo, también habrá otras novedades. La más importante es que **el primer enlace unirá directamente Buenos Aires con Córdoba**, sin parque de reagrupamiento intermedio, y con sólo controles de sello en Pergamino (ruta 8) y Villa María (ruta 9). Así, los autos (que partirán desde las 22 horas del martes 4 de agosto desde la sede central del ACA en Buenos Aires) ingresarán a las 9 del miércoles 5 al estadio Chateau Carreras. Posteriormente, iniciarán la segunda sección de la primera etapa a partir de 13.03 hs., cuando se largará el primero de los cuatro primes de ese día (Icho Cruz-Cavalango), luego recorrerán Tanti-Cosquín, Pan de Azúcar-Unquillo y Salsipuedes-La Falda, para retornar al Chateau.

El 6 de agosto, y tal cual como los dos días posteriores, los autos comenzarán a dejar el Chateau Carreras a las 7, dirigiéndose en esa jornada hacia el valle de Traslasierra, disputando los siguientes tramos de velocidad: Mataderos-Cuchilla Nevada, Río Guasta-Taninga, Chamico-Ambul, Ambul-Las Maravillas, Villa Las Rosas-El Pueblito, Cuesta de la Gruta-Ciénaga de Allende, Mina Clavero-Giulio Cesare y El Cóndor-Bifurcación Ruta Provincial N° 14.

En la tercera etapa el rally discurrirá por caminos del Valle de Punilla recorriendo los primes siguientes: El Manzano-Bifurcación a La Cumbre, La Cumbre-San Marcos Sierra, San Marcos Sierra-Capilla de Monte, Bifurcación a La Cumbre-Ascochinga, Ea. El Alamo-Ascochinga (La Pampa), Todos Los Santos-Charbonier y Cerro Pan de Azúcar-Unquillo.

La cuarta y última etapa se verá en el Valle de Calamuchita, con los primes: José de la Quintana-Va. Ciudad de América, S.R. de Calamuchita-San Agustín, Las Bajadas Villa del Dique, Amboy-Bif. a Yacanto de Calamuchita, Bif. a Yacanto de Calamuchita-Santa Mónica, Potrero de Garay-Río de la Suela y Bosque Alegre-Falda del Carmen.

En total, el Rally de Argentina poseerá 2.214,58 km, de los cuales 617,23 km pertenecerán a los 27 primes.

En la conferencia de prensa de presentación de la competencia, estaban presentes el vicegobernador de Córdoba, Edgardo Grosso, el intendente de la ciudad de Córdoba Ramón Mestre, el presidente del A.C.A., César Carman, así como representantes de los diversos auspiciantes de la competencia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 156 — 3 de junio de 1987

Fórmula V Entrerriana en Salto (ROU)

PABLO RUIZ, EN URUGUAY



El casi legendario Próspero Bonelli, una de las figuras destacadas de la segunda fecha del Campeonato Integración del Río Uruguay, donde compiten argentinos de la F-5 Entrerriana y uruguayos de la F-2 Mecánica Nacional oriental.

Concepción del Uruguay, ER - El 17 de mayo, la **Fórmula 5 Entrerriana** cumplió la segunda fecha de su actual campeonato, la que se realizó en tierras de la vecina República Oriental del Uruguay, más precisamente en el Autódromo de **Salto**, un circuito asfaltado de 1.350 metros. Unas dos mil personas concurrieron el domingo a presenciar esta prueba, de la que tomaron parte varios pilotos orientales, deMercedes.

En pruebas de clasificación (se hicieron el sábado) el debutante en esta categoría, el diamantino Pablo Ruiz (que como Carlos Rey corría habitualmente en la F-2 Entrerriana, ex F-6) realizó el mejor tiempo, promediando 100,392 km/hora, superando por nueve centésimas al uruguayo José Alvarez y por treinta al uruguayense Reinaldo Vacalluzzo.

En la primera de las dos series dominicales, Ruiz afirmando la seriedad de sus pretensiones les ganó a Follonier y Lostorto. En la segunda, transcurridas seis vueltas de las diez pactadas, la prueba debió ser suspendida por un grave accidente ocasionado por la máquina de Julio Ruiz, la que al despistarse atropelló a dos personas del público que habían ingresado al interior del circuito, fuera de la zona de seguridad. Felizmente las lesiones no fueron todo lo graves que se pensó; sólo una de ellas recibió fuerte golpe.

La final se demoró en su largada, a la espera de que regresaran las ambulancias al circuito. Picó en punta Pablo Ruiz y no dejó esa posición en toda la carrera. Bonelli, el casi legendario piloto (protagonista de aquella eterna puja con Reinaldo Vacalluzzo, en los años '70 intercambiaba la posición de escolta con Veronesse, que se afianzaría en el puesto cuando Bonelli entró en la duodécima vuelta a boxes a recambiar una goma.

En gran recuperación y aprovechando una falla de Rey, y cuando faltaban sólo 150 metros para el fin, Bonelli pasó a ser tercero. Veronesse con este resultado mantiene la punta del torneo, ya que había vencido en la prueba inicial disputada en esta ciudad entrerriana.

Final 25 vueltas: 1° **Pablo Ruiz (TR-Dodge/Diamante, ER) 21m12s41/100 a 95,483 km/hora**; 2° José Veronesse (Avante-Dodge/Gualeguaychú, ER) 22m02s02; 3° Próspero Bonelli (Lotus-Renault/C. del Uruguay, ER); 4° Carlos Rey (XX-XX/Gualeguaychú, ER); 5° Alfredo Follonier (Follonier-Fiat/San José, ER); 6° Angel Lostorto (XX-XX/Mercedes, ROU); 7° Juan Carlos Colombo (Avante-Renault/C. del Uruguay); 8° Pitty Caputto (Avante-VW/Mercedes, ROU); 9° Oscar Eola (Arletaz-Dodge/C. del Uruguay, ER) y 10° Julio Alvarez (Alvarez-Dodge/Mercedes, ROU).

(Informe de Juan Carlos Barros)

Campeonato Misionero en Eldorado

TRIUNFO DEL PORTEÑO GUIRAL

Posadas, Mnes. – Unas 4.000 personas presenciaron el domingo 10 de mayo las alternativas de la segunda fecha del campeonato misionero de automovilismo, realizada en el autódromo de **Eldorado**, ciudad ubicada a 220 km de esta capital provincial. Organizó el Auto Moto Club Enrique Seeber, con la fiscalización de la Federación Misionera de Automovilismo Deportivo, para las tres categorías tradicionales: **Promocional 850, Turismo Pista Clase 2** y **TC del Nordeste**, las que recorrieron el circuito de tierra colorada muy compactada, de 1.960 metros en su cuerda. Hermosa jornada en lo climático y también en lo deportivo, ya que las tres categorías promovieron un buen espectáculo.

Promocional 850

Ya desde las series, ganadas por Guillermo Badaracco y Carlos Okulovich con cierta luz sobre sus seguidores, se esperaba la confrontación de ambos en esta categoría virtual monomarca de Fiat 600. Y así fue el desarrollo de la final, una constante puja entre ambos. En la última vuelta aparecía como probable ganador Okulovich, pero el local le arrebató la vanguardia y lo venció por apenas 18 centésimas de segundo.

Promocional 850, final a 15 vueltas: **1° Guillermo Badaracco (Eldorado) 18m28s73/100 a 95,460 km/hora**. 2° Carlos Okulovich (Oberá) 18m28s91; 3° Mario C. Rudakow (Aristóbulo del Valle) 18m33s80; 4° Arnoldo Brandt (Eldorado) 18m33s87; 5° Carlos Brandta (Eldorado) 18m40s28 y 6° Raúl de la Peña (Posadas) 18m40s36. **Campeonato:** G. Badaracco, 24; Okulovich, 18; Rudakow, 12; C. Brandt, 6; A. Brandt, 3,10; Yamichuck, 3,10; De la Peña, 3.

TC Pista Clase 2

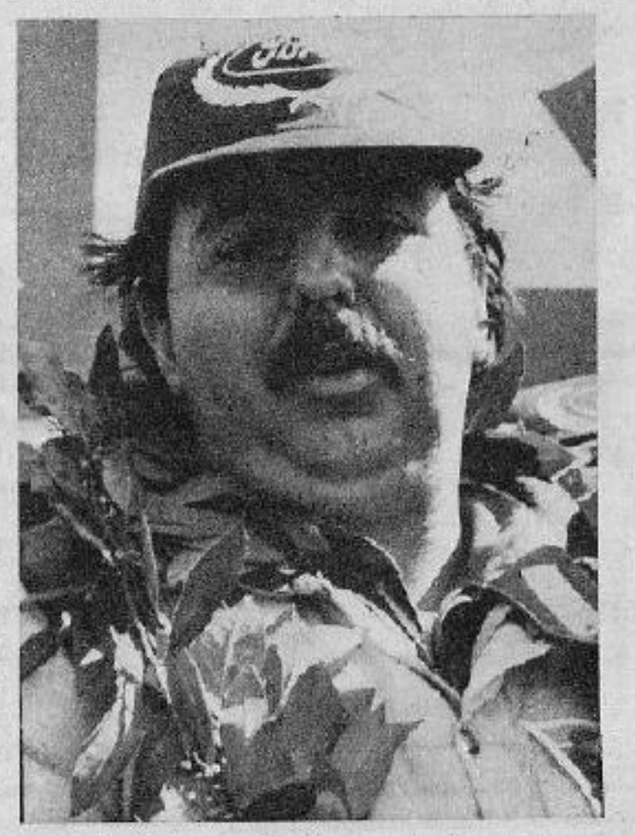
Fue una carrera de gran espectacularidad y cambiantes matices. Los prolegómenos habían sido sendos triunfos para Urrutia y Raúl Badaracco. En la final comenzó mandando Juristsch, pero en la segunda vuelta fue pasado por Quique Urrutia y Jorge Guiral (el piloto porteño ya puede ser considerado un frecuentador de este zonal). En la quinta pasada, Guiral lo supera a Urrutia y ya nada lo movería de la posición de privilegio. Todo fue cambiante tras de él, ya que Urrutia, Chamorro y los hermanos Raúl y Guillermo Badaracco (éste con el auto del ausente Fiti Kruse pelearon mano a mano. En el postrer giro, Juristsch se tiró y consiguió pasar al segundo lugar, definitivo.

TC Clase 2, final a 15 vueltas: 1° **Jorge Guiral (Buenos Aires) 18m11s16/100 a 96,997 km/hora**; 2° Hugo Juristsch (Oberá) 18m13s41; 3° Enrique Urrutia (Oberá) 18m14s36; 4° Raúl Badaracco (Eldorado) 18m14s98; 5° Hugo Chamorro (Oberá) 18m21s50 y 6° José Luis García (Apóstoles) 18m22s21. **Campeonato**: Urrutia, 19; Juristsch, 15; Guiral, 14; R. Badaracco, 13; Chamorro, 5; Kruse y J. L. García, 3 puntos.

TC del Nordeste

El anticipo de las series, donde el ganador Roberto Böse registró para la misma distancia ocho segundos menos que su colega Miguel Angel Pastori en la otra, presagiaba el resultado de las quince vueltas. Así fue y el joven valor de San Ignacio hizo suya con comodidad la prueba, en lo que es su primer triunfo en la categoría.

TC del NE, final a 15 vueltas: **1° Roberto Böse (Chevrolet/San Ignacio) 17m34s26 a 100,392 km/hora.** 2° Miguel A. Pastori (Ford/Posadas) 17m45s46; 3° Leandro Calvo (Chevrolet/Iguazú) 18m08s38; 4° Jorge Calveyras (Ford/Oberá) 18m16s87; 5° Néstor Markovics (Chevrolet/Eldorado) 18m27s83; 6° Oscar Horrisberger (Chevrolet/Posadas) 18m34s36. **Campeonato**: Böse, 15 puntos, Horrisberger, 14; M.A. Pastori, 9,10; Lépori, 8,10; Calvo, 5; Hasam, 4,10 y Anderson, Klein, Calveyras y Markovics, 3,10 cada uno.



Jorge Guiral, el consagrado piloto porteño, fue vencedor en Turismo Pista en Eldorado, por el campeonato misionero, que frecuenta.

(Informe de Rubichá Guazú)

Año IV Nº 156 — 3 de junio de 1987

Karting Metropolitano en Chacabuco

GÜELI, DUEÑO DE CASA



Luis Arbotto y su gente. Ganó en Internacional Junior, lidera el torneo.

Por la cuarta fecha del Campeonato Metropolitano de Karting, se corrieron el 9 de mayo las cuatro categorías del certamen. Organizó la entidad local, el Auto Moto Club Chacabuco, con la fiscalización de la FAK.

En **125 Nacional Juniors** volvió a imponerse Mariano Caliri. Pero esta vez la lucha fue de alto voltaje. Figlioli fue puntero hasta la 15ª vuelta, en que Mariano paso al frente y se fue en busca de la cuadriculada. **Final, 20 vueltas: 1º Mariano Caliri (DAP-RF)**; 2º Mauricio Puppio (Vara-RF); 3º Gustavo Figlioli (Bre-Kart-RF); 4º Ezequiel Scroblich (DAP-RF) y 5º Omar El Bacha (Panther-RF). **Campeonato:** Caliri, 36; Figlioli, 18; Stefani, 10 puntos.

125 cm³ Nacional Seniors fue para la defensora del sexo debil. Marisa doblegó con su manejo fino no exento de coraje a Gorrini, cuando promediaba la carrera. El resto también dio notas de interés. **final, 20 vueltas: 1ª Marisa Panagopulos (Vara-RF)**; 2º Rolando Gorrini (Panther-RF); 3º Mariano Casalnuovo (M 101-RF); 4º Víctor Monti (M 101-RF); 5º Carlos Sanes (XX-RF) y 6º Fabian Vittis (Vara-RF). Campeonato: Gorrini, 28 puntos; M. Panagopulos, 21; Osso, 11 y Ciale, 10.

En **Internacional 100 cm³ Juniors**, Yiyí Arbotto se impuso de bandera a bandera, aunque acosado permanentemente por Martin Lara. Recién al final le pudo hacer una corta diferencia. Apestegui, mientras tanto, remó hasta llegar muy cerca del segundo. **Final, 25 vueltas: 1º Luis Arbotto (Bre-Kart-DAP)**; 2º Martín Lara (DAP-PCR); 3º Carlos Apestegui (DAP-PCR); 4º Maximiliano Daian (M 101-Parilla); 5º José Alvarez (Tiger-Parilla) y 6º Walter Barbella (M 101-Parilla). **Campeonato:** Arbotto, 24; Lara, 20; Daian, 14 y Alvarez, 12 puntos.

También en **Internacional 100 cc Seniors** la victoria fue de punta a punta. En este caso del local Güelli que así toma el liderazgo en el certamen. **Final, 25 vueltas: 1º Darío Güelli (DAP/PCR)**; 2º Roberto Faist (DAP-PCR); 3º Carlos Panagopulos (Vara-DAP); 4º Javier Escalante (M 101-Parilla); 5º Leandro Nasif (Vara-DAP) y 6º Pablo Di Nimo (M 101-Parilla). **Campeonato:** Güelli, 27; Faist, 24; Panagopulos, 16; Peric, 10; Schiani, 8 y Acuña, 4 puntos.

(Informe y foto de Silvina Arbotto)

SABADO PROXIMO:

RALLY EN ROJAS

El próximo fin de semana (sábado 6 de junio y domingo 7) se correrá la quinta fecha del **Campeonato Bonaerense de Rally**, la que tendrá epicentro en la ciudad de Rojas, 225 km al Oeste de la Capital Federal.

La carrera será organizada por la Asociación Turismo Provincial, con la colaboración del Club Jorge Newbery y la fiscalización de la Federación Regional Nº 1.

El sábado se efectuarán los primeros cuatro primes, dándose la orden de largada a las 14 horas en el centro de Rojas. La partida del primer auto en el prime inicial está prevista para las 14.13 horas. La primera jornada contempla un total de 52 km de PP.CC.

El domingo el ruido comienza más temprano; a las 10 horas sale el primer binomio de parque cerrado. Se correrán entonces seis PP.CC. más con un total de 173 km: dos tendrán 30,40 km; dos 28,20 km y dos 28,10 km.

El total de kilometros de la carrera será de 328,40 km de los cuales 225,40 serán de primes. Se calcula que estarán presentes entre 70 y 90 autos, de los cuales una veintena corresponden a tripulaciones de la zona.

Entre otros, han comprometido su participación Lonati-Madero, Tubal-Valerio, Flores-Abineme, Caputo-Christensen, Rica-Flordi, Alberti-Sánchez, Lephaille-Lephaille, Badra-Quiroz, Viola-Cirigliano y Loustó-Farías.

Campeonato Zonal Cuyano en San Juan

CINCO GANADORES EN EL ZONDA



Henry Martin, 21 años, esperanza de San Juan. Brilló antes en el karting y ahora también en la FRA. Ganó en Fórmula Renault Cuyana.

Recién el 17 de mayo comenzó en el autódromo El Zonda (circuito de 3.230 metros) el Campeonato Zonal Cuyano 1987. La fecha fue organizada por la Asociación Sanjuanina de Volantes y fiscalizada por la Federación Sanjuanina de Automovilismo Deportivo, presidida por Antonio Meritello.

Participaron las cinco categorías: Fórmula Renault Cuyana, TC Cuyano, Stock Car, Turismo Grupo Dos y Turismo IAVA (TP Clase 2).

FORMULA RENAULT

Fueron sólo diez autos pero un excelente espectáculo. Henry Martin y el campeón Daniel Bustos se distanciaron del resto de entrada, intercambiando varias veces la vanguardia. En la última vuelta llegaron juntos a la horquilla y se tocaron. Bustos hizo un trompo y quedo relegado, en cambio Martin salió airoso y recibió primero la bandera a cuadros.

Final, F-R.C., 12 vueltas: **1º Henry Martin (Crespi/San Juan) 15m21s8/10** a **151,373 km/hora.** 2º Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 15m43s1; 3º Carmelo Campeone (Crespi/Mendoza) 15m48s4; 4º Ibrain Abud (Crespi/Mendoza) 16m38s8 y 5º Daniel Bustos (Crespi/Mendoza) 16m43s7.

TC CUYANO

En el debut de esta división como zonal, largaron 11 máquinas. Cairo se adueñó de la punta y tras él se formó un trencito que se fue desgranando con el paso de las vueltas. Interesante lucha entre Fioquetti y Lami por el lugar de escolta.

Final, TC Cuyano, 10 vueltas: **1º Juan Cairo (Chevrolet/Mendoza) 16m05s8/10 a 120,397 km/hora.** 2º Ricardo Fioquetti (Chevrolet/Mendoza) 16m21s3; 3º Federico Lami (Chevrolet/Mendoza) 16m22s8; 4º Jorge Martin (Chevrolet/Mendoza) 17m01s4 y 5º Mario Martinez (Chevrolet/Mendoza) 17m06s4.

STOCK CAR

También acá fueron once los participantes. Bastó que Suárez pisara el acelerador para que se marcara la diferencia con el resto del lote. Bueno el debut de Ares en esta categoría, dándole constante trabajo a la Chevy de Aubone que se retrasó luego.

Final, Stock Car, 10 vueltas: **1º Ramón Suárez (Falcon/San Juan) 15m36s6/10 a un promedio de 124,151 km/hora.** 2º Juan Ares (Chevrolet 400/San Juan) 15m47s6; 3º Alejandro Aguilar (Torino/San Juan) 15m51s0; 4º José Martín (Torino/San Juan) 15m57s8 y 5º Adrián Fayos (Torino/San Juan) 16m55s7.

GRUPO DOS

De los 16 autos de la grilla, Armando Aubone y el campeón 1986, Fernando Persia, compartian la primera fila. Aubone tomó la delantera seguido por Persia, González, José Ruiz (que reaparecía) Licciardi y Turcato. Promediando la carrera, González comenzó a acosar al líder, en una lucha que subsistió hasta el mismo final, cuando González ganó por mínima ventaja. Por su parte, Ruiz desplazó a Persia. Hubo un espectacular accidente, el de Orlando Galvani; a su Fiat 600 se le salió una rueda trasera en la viborita y su máquina impactó de cola contra el guard rail del puente. El piloto ileso.

Final Grupo 2, 8 vueltas: **1º José González (Fiat/San Juan) 12m47s8/10 a 121,156 km/hora de promedio;** 2º Armando Aubone (Fiat/San Juan) 12m48s2; 3º José Ruiz (Fiat/San Juan) 12m52s2; 4º Fernando Persia (Fiat/San Juan) 13m00s0 y 5º César Turcato (Fiat/San Juan) 13m15s1.

TURISMO IAVA

Desde el banderazo la lucha fue pareja entre tres autos que lograron alejarse del pelotón: Llovel, Basualdo y Robledo. Tanto que llegaron prácticamente juntos, luego de algunos sorpassos entre ellos. Lo mismo ocurrió, pero por el cuarto puesto entre Herrero y Fiorentino.

Final, Turismo IAVA, 10 vueltas: **1º Héctor Llovel (Mendoza) 15m08s1/10 a 128,061 km/hora.** 2º Juan Robledo (San Juan) 15m08s5; 3º Roberto Basualdo (San Juan) 15m08s8; 4º Hugo Herrero (Mendoza) 15m22s6 y 5º José Fiorentino (Mendoza) 15m23s1.

(Informe de Gustavo Cerrati)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Año IV N° 156 — 3 de junio de 1987

Motociclismo CAM en Ramona

BOSCAROL, DELGADO, BAR Y MEJIAS

Córdoba – En la localidad santafesina de **Ramona**, con el esfuerzo del Club Centro Cultural y Deportivo, se llevó a cabo el 3 de mayo pasado la segunda de las fechas del **Certamen Argentino de Motociclismo (CAM)**, como se sabe reservado a motocicletas en la especialidad de velocidad en óvalos de tierra. Decimos esfuerzo, ya que dicha zona padecía por entonces de inundaciones que mantenían intransitables a muchos de sus caminos.

Estos fueron los resultados obtenidos en la oportunidad en cada una de las cuatro categorías en disputa en el circuito de 470 metros:

Categoría Escuela, 10 vueltas: 1° **Claudio Mejías (Sachs 98/Córdoba)**, promedio de **71,150 km/hora**. 2° Germán Colasilli (Sachs 98/Los Surgentes, Cba.); 3° Adrián Mattei (Sachs 98/Casilda, SF); 4° Ariel Delgado (Sachs 98/Freyre, Cba.) y 5° Adrián Delgado (Sachs 98/Freyre, Cba.).

Promocional 108 cc, 20 vueltas: **1° Sergio Bar (Zanella-RF Santa Fe) a 73,949 km/hora** de promedio; 2° José García (Sachs 98/Bell Ville, Cba.); 3° Sergio Ancharuk (Zanella-RF/Morteros, Cba.); 4° Fabián Martina (Zanella-RF/San Guillermo, SF); 5° Carlos Armando (Zanella-RF/Morteros, Cba.) y 6° Adrián Mercki (Zanella-RF/Esperanza, SF). **Campeonato**: Bar, 15; Ramos, 11 y Muratore, 9 puntos.

100 cc Libre Preparación. 20 vueltas: **1° Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba.) a 76,803 km/hora**. 2° Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF); 3° Juan Dagma (Zanella-RF/Pergamino, BA); 4° Néstor Amoroso (Zanella-RF/V^a Adelina, BA); 5° Javier Colasilli (Zanella-RF/Los Surgentes, Cba.) y 6° Néstor Mattei (Zanella-RF/Casilda, SF). **Campeonato**: Delgado, 19; Dagma, 18 y Salicruz, 15 puntos.

200 cc Libre Preparación: 20 vueltas: **1° Hugo Boscarol (Zanella-Tosticarelli/Suardi, SF) a 77,400 km/hora**. 2° Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba.); 3° Norberto GAtti (Zanella-Montiel/Santa Fe); 4° Carlos Frank (Zanella-Montiel/Suardi, SF); 5° Pedro Avila (Zanella-Tragiai/Goya, Ctes.) y 6° Héctor Zafrea (Zanella-Tosticarelli/Tacural, SF). **Campeonato**: Boscarol, 18 puntos; Amoroso y Lacunza, 9 puntos.

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)



1



2



3

1 Final de 100 cc LP. Miguel Mejías encabeza el lote, precediendo al brillante ganador, Carlos Delgado.

2 Hugo Boscarol, ganador en la final de 200 cc LP. Ahí rodó Amoroso, cuando lideraba.

3 El pequeño Claudio Mejías, vencedor en la Categoría Escuela, el semillero.

Promocional del Centro en Azul

MARCELO JURIO, SOLISTA

Olavarría, BA – Con la organización del Automóvil Club Azul, se llevó a cabo el 17 de mayo pasado la tercera fecha del campeonato anual de **Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires**, en el circuito El Panorámico de **Azul**. Mucha fue la afluencia de público, pese a la baja temperatura reinante. En total se hicieron presentes 46 máquinas.

Desde las pruebas de clasificación, cuando ganó por más de un segundo sobre su inmediato seguidor, se pudo constatar que ése era el día de **Marcelo Jurio**, el joven piloto de Olavarría.

En la **primera serie**, Jurio le ganó a "Santiago Ortega" y a Emilio Emiliozzi; en la **segunda** prevaleció Mateo Amanzi, sobre "Michelin" y José María Romero, reapareciendo en nuestra categoría luego de su paso por el TC grande; en la **última batería** fue primero Héctor Pando y segundo Carlos Emiliozzi, ya que el ganador original, Fausto Vázquez, fue desclasificado por anomalía en la tapa de cilindros de su Fiat.

En la **final**, Marcelo Jurio hizo las veces de solista del concierto. Ganó de punta a punta y sacó más de diez segundos a su inmediato seguidor. Este fue el resultado obtenido tras las 25 vueltas:

1° **Marcelo Jurio (Fiat/Olavarría)**; 2° Mateo Amanzi (Renault/Olavarría); 3° Héctor Pando (Fiat/Bolívar); 4° "Michelin" (Renault/Chillar); 5° Plácido Turrina (Fiat/Olavarría) y 6° José Martinelli (Fiat/Olavarría). **Campeonato:** "Michelin", 50,25 puntos; Turrina, 41; Jurio, 39; Amanzi, 36,75; C. Emiliozzi, 18,95; Vázquez, 18; Manetti, 16; Bouciguez, 15 y Pando, 13 puntos.





"Michelín" sigue sumando y va primero en el torneo. (Miguelángel.)

El Fiat del olavarriense Marcelo Jurio, ganador en Azul. (Foto Miguelángel.)

Fórmula 07 y IES 3CV en Pontevedra

UNA HISTORIA EN DOS TIEMPOS

En dos domingos consecutivos (10 y 17 de mayo), el Auto Club Pontevedra organizó, en su circuito de la localidad homónima que cuenta con una extensión de 1.599,59 m, de tierra compactada, competencias para las categorías *Fórmula 07*, en las dos oportunidades y *Fórmula IES 3 CV Competición* en la primera. Sin embargo las dos carreras de la *F 07* tuvieron características disímiles ya que la primera se corrió con el reglamento utilizado el año anterior, mientras que la segunda comenzó una nueva era con un reglamento pasado en limpio, buscando principalmente bajar costos que habían crecido en los últimos tiempos, y que restaban máquinas en línea de partida. Esto trajo aparejados, algunos inconvenientes, pero seguramente poco a poco todo volverá a la normalidad resultando beneficiada la categoría.

En la carrera del domingo 10, Jorge Santana volvió a dominar en forma aplastante, secundado por su compañero de equipo Héctor Romano y por el siempre vigente (corra donde corriere) Gonzalo "Chalo" De Quesada. A la segunda faltaron tanto Santana como los que utilizan mecánica similar a la del campeón y el "presi" Carlos Cacavielo se alzó con la victoria llevando nuevamente al triunfo un Renault.

Fórmula IES 3 CV Competición. Luego de mucho tiempo de correr en asfalto, volvieron a la tierra disputándose la punta entre Nelson Gianetto y Carlos Altamirano, una lucha en la que no faltaron algunos roces, producto de la paridad y el afán de no regalar nada. En uno de esos roces ambos quedaron algo descolocados y le regalaron a Sergio Gianetto que venía a 40 metros atrás un triunfo que no esperaba en su primera presentación fuera del asfalto.

Clasificaciones:

Fórmula IES 3 CV 10/5: 1° Sergio Gianetto (Tigre) 15 vueltas 16m2s11/100 a 89,773 km/h; 2° Carlos Altamirano (Tigre) 16m6s14; 3° Nelson Gianetto (Tigre) 16m6s91; 4° Horacio Begué (Bs. As.) 16m10s39; 5° Carlos Gianetto (Tigre) 16m19s41; 6° Roberto Hermo (San Justo) 16m25s94; 7° José Molina (Junín) 16m31s31; 8° Oscar Villamor (San Fernando) 16m36s95; 9° Edgardo Núñez (Tigre) 16m38s72; 10° Claudio Anselmo (Vicente López) 16m53s45. *Campeonato: Gianetto 95 puntos*, C. Gianetto 73, Begué 38, N. Gianetto 38, Altamirano 37.

Fórmula 07 (10/5) 15 vueltas: 1° Jorge Santana (Fiat) 14m46s37/100 a 97,45 km/h; 2° Héctor Romanó (Fiat) 14m47s45, 3° Gonzalo De Quesada (Fiat) 15m9s41; 4° Máximo Spandel (Fiat) 15m11s19; 5° Jorge Mayer (Fiat) 15m13s11; 6° Hugo Ortiz (Fiat) 15m37s16; 7° Alfredo Dapalardo (Fiat) 15m41s61; 8° Carlos Cacavielo (Renault) 15m41s72; 9° Carlos Auferi (Fiat), 10° Salvador Amato (Fiat).

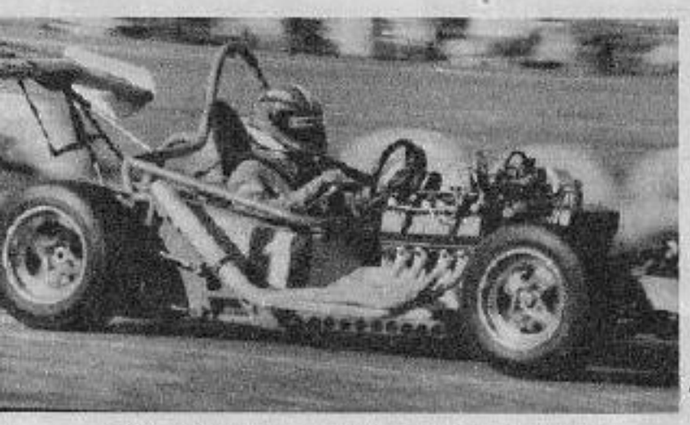
F-07 (17/5) 15 vueltas: 1° Carlos Cacavielo (Renault) 15m26s81/100 a 93,200 km/h; 2° Guillermo Hurtado (Fiat) 15m34s37; 3° Gabriel Toro (Fiat) 15m35s65; 4° Luis Abraham (Fiat) 15m45s9; 5° Juan Auferi (Fiat) 16m13s19; 6° Gastón Maya (Fiat); 7° Rafael Sánchez (Fiat); 8° Diego Lamanna (Fiat); 9° Roberto Blanco (Fiat); 10° César Salgado (Fiat). **Campeonato: Santana 80 puntos**, Nicieza 37, Cacavielo 31, Romanó 30, Amato 28.

(Informe de Carlos Plani)

Año IV Nº 156 — 3 de junio de 1987

F-2 BB, Limitada 31 y TC Biplaza en Estancia Chica

GANARON MOIX, SUAREZ Y PEREZ



Pedro Moix, una verdadera aplanadora logrando 80 puntos sobre 80 posibles.



Jorge Suárez llevando a su Chevrolet al triunfo en TC Biplaza.

El domingo 10 de mayo, con la habitual organización de la Subcomisión de Automovilismo del club Gimnasia y Esgrima La Plata, se presentaron en el autódromo parque de **Estancia Chica** las categorías **Fórmula Dos Biplaza Bonaerense, Limitada 31 y Turismo Competición Biplaza** (TC 4000)

La F-2 BB fue la más numerosa; las series clasificatorias tuvieron carácter eliminatorio, ya que de los 23 inscriptos, solamente 20 fueron admitidos en la final, que brindó un espectáculo de primer nivel; no sólo se disputó el lugar de privilegio (definido por sólo ocho centésimas), sino que también fueron sumamente poblados los restantes puestos puntables y todo esto a escasa distancia de la dupla puntera compuesta por Pedro Moix y Rubén Pennissi.

Indudablemente 1987 se presenta como uno de los mejores años de esta fórmula, con el retorno del ex campeón Pennissi y el notorio avance logrado por Jorge Trovatto, Miguel Arron, Carlos Aboy, Omar Furlan y los siempre vigentes Pedro Moix y Walter Grigione, más algún novato como Alberto Digiorgio que ya comienzan a mostrar las uñas.

Turismo Competición Biplaza en lo que parece ser el año del definitivo despegue, esta categoría mostró una gran paridad en pista. A pesar de quedar fuera de carrera en la primera vuelta el campeón Fronzín y el subcampeón Doce Portas, la lucha fue generalizada en todos los sectores y en todos los puestos, centrándose entre Jorge Suárez y Jorge Costa la disputa por el primer lugar mientras Salvador Giurfo, Gilberto Arduin, Jorge Sánchez y Juan Russo se sacaban chispas por el tercer lugar. Recién sobre el final a Tito Russo se le rompió una llanta y Jorge Sánchez fue embestido por Arduín al cruzársele el auto por pisar una mancha de aceite, favoreciendo esto el accionar de Marcelo Fronzín que sobre el final superó a Giurfo.

Limitada 31, sintió en esta primera prueba del año el nuevo desprendimiento de parte de sus habituales participantes (recordemos que hace unos años también con parte de los integrantes de esta se formó la actual Limitada Belgranense); solamente contó con 12 inscriptos, ya que quedó fuera de carrera prácticamente la mitad de ellos en la serie clasificatoria. En la final Ricardo Pérez mostró una superioridad aplastante largando desde atrás, para alcanzar la punta antes de promediar la carrera, tomando distancias tranquilamente. Quedó el interés solamente en la lucha por el segundo puesto entre Jorge Rea y Ricardo Agostini con máquinas parejas.

Clasificaciones:

Fórmula 2 B.B., Final 20 vueltas: 1° Pedro Moix (Peugeot/La Plata) 14m 14s 12/100 a 122,151 km/h; 2° Rubén Pennissi (Peugeot/La Plata) 14m 14s 20; 3° Walter Grigione (Peugeot/La Plata) 14m 17s 46; 4° Miguel Arrom (VW/Lanús) 14m 17s 96; 5° Jorge Trovatto (VW/Berazategui) 14m 27s 42; 6° Omar Furlan (Peugeot/La Plata) 14m 30s 84; 7° Carlos Aboy (Peugeot/Wilde) 14m 50s 76; 8° Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh) 14m 52s 82; 9° Daniel Sibilia (Peugeot/Lanús); 10° Oscar Giarroca (Peugeot/La Plata). **Campeonato: Moix 80 puntos,** Arrom 40, Trovatto 35, Digiorgio 27, Aboy 26.

TC Biplaza, Final 20 vueltas: 1° Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 14m 44s 42/100 a 122,117 km/h; 2° Jorge Costa (Chevrolet/Remedios de Escalada) 14m 52s 36; 3° Gilberto Arduín (Chevrolet/Roque Pérez) 15m 29s 36, 4° Marcelo Fronzín (Ford/Tigre); 5° Salvador Giurfo (Chevrolet/Luis Guillon); 6° Oscar Pileo (Chevrolet/Ramos Mejía); 7° Silvio Massi (Chevrolet/Lanús); 8° Rubén Alvarez (Ford/Ramos Mejía); 9° Oscar Gamari (Chevrolet/Lanús); 10° Jorge Sánchez (Chevrolet/González Catán). **Campeonato: Marcelo Fronzín 48 puntos;** Costa 41, Suárez 40, Gustavo Fronzín 38, Giurfo 41.

Limitada 31, final 15 vueltas: 1° Ricardo Pérez (Jeep/Espeleta) 11m 48s 4/100 a 114,004 km/h; 2° Ricardo Agostini (Jeep/La Plata) 11m 53s 6; 3° Jorge Rea (Jeep/La Plata) 11m 53s 60; 4° Víctor Matelica (Jeep/La Plata) 12m 33s 84; 5° Néstor Alvarez (Jeep/La Plata) 12m 35s 28; 6° Omar Altamirano (Jeep/La Plata).

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela

Karting Pampeano en Alpachiri

GUSTAVO HERNANDEZ AHORA ES GANADOR

Trenque Lauquen, BA - Gustavo Hernández (en 180 cc con caja), **Juan Martín** (en Directo Monomarca) y el local **Oscar Simón** (Fórmula Internacional) fueron los triunfadores en sus categorías en la tercera fecha del campeonato pampeano de Karting, disputada el 17 de mayo en Alpachiri, La Pampa, donde gran cantidad de público respondió a la programación del Club Atlético.

Estos fueron los resultados de la jornada:

180 cc Con Caja: final; **1° Gustavo Hernández M 101-Zanella/Trenque Lauquen, BA);** 2° Efraín Antunes (Fox-Zanella/Gral. Pico. LP); 3° Ricardo Campos (Fox-Zanella/Trenque Lauquen, BA); 4° Alberto Camejo (Tiger-Zanella/América, BA); 5° Sergio Greppi (M 101-Zanella/Vértiz, LP) y 6° Ademar Fava (M 101-Zanella/Gral Pico, LP). **Campeonato:** Pinto, 24 puntos; Hernández, 17; Campos, 14; Zaninovich, 13, y Antunes, 11 puntos.

125 cc Directo Monomarca, final: 1° Juan Martín (Tiger/América, BA); 2° Horacio Biglia (Tiger/Ceballos, LP); 3° Horacio Sánchez (Tiger/Quemú Quemú, LP); 4° Manuel Pinto (Panther/Trenque Lauquen, BA); 5° Omar Sotomayor (Panther/Trenque Lauquen, BA); 6° Gustavo Suárez (Tiger/Gral. Pico, LP) todos con motor Zanela 125 cc. **Campeonato:** Martín, 27 puntos; Aguilera, 18; Galligo, 13; Laco y Hierro, 11 cada uno.

Fórmula Internacional, final: **1° Oscar Simón (Taifun/Alpachiri, LP):** 2° Jorge Elortegui (Panther/Quenumá, BA); 3° Rubén Aguirre (M 101/Gral. Pico, LP); 4° Juan José Bongiovanni (M 101/Cnia. Barón, LP); 5° Juan Segura (Panther/Catriló, LP) y 6° Dante Dalmasso (Vara/Gral. Pico, LP), todos con motores Zanella. **Campeonato:** Elortegui, 21; Silvestre, 16; Dalmasso, 15; Noesch, 14; Simón, 13, y Bongiovanni, 10.

(Informe de Rodolfo E. Gómez)



Gustavo Hernández junto a su kart. En Alpachiri consiguió su primer triunfo (Foto Horacio Minoli)

NUEVO EQUIPO DE ENDURO



Neuquén - En una parrilla de esta se presentó el equipo **Enduro Neuquén Competición** cuyos objetivos inmediatos son participar en el Campeonato Zonal y también en el Nacional de esta especialidad, como paso previo a la intervención en la Tercera Edición del Safari Transpatagónico. El equipo está compuesto por los pilotos Gabriel Luna, Jorge Montero y Darío Fanello, a quienes vemos de izquierda a derecha en la fotografía, con una de las máquinas, una Kawasaki KX 250.

KARTING AL POR MAYOR

¿Karting Mayor Santafesino o al por mayor en Santa Fe? La foto ilustra una largada en Rosario y aún hay alguno fuera del enfoque, ya que fueron 39 karts en la grilla. Ganó Hugo Panero de San Jorge, que hasta ahí lideraba el torneo de esta clase de la Regional Nº 4. Ese día también hubo Formula 4 Santafesina, la que dio por triunfador a Germán Martínez.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Año IV Nº 156 — 3 de junio de 1987

F-4 Santafesina y Turismo Grupo 2 en Rosario

MACERONI Y GERMAN MARTINEZ, VICTORIAS DE PUNTA A PUNTA

Totoras, SF - Una atractiva reunión automovilística congregó el 10 de mayo pasado a la Fórmula 4 Santafesina y al Turismo Grupo 2 en el autódromo de Rosario, sobre el circuito de asfalto de 1.402 metros. Unas dos mil personas asistieron al espectáculo organizado por el Club Rosarino de Deportes Mecánicos.

En **Fórmula 4** se presentaron 26 pilotos, divididos en dos series, las que fueron ganadas por Rubén Gómez y Germán Martínez. En la final Germán Martínez volvió a reiterarse ganador en la temporada, ganando de punta a punta, aunque siempre con el acoso de Gómez, que lo buscó en todo el transcurso de la carrera. **Final,** 20 vueltas: 1° **Germán Martínez (San José de la Esquina):** 2° Rubén Gómez (Rosario) a 51/100; 3° Sergio Castro (Rosario a 2s 87/100;4° Claudio Carrera (Rosario); 5° Osvaldo Ghellar (Sunchales), y 6° Rodolfo Aranci (Firmat). **Campeonato,** tres fechas: G. Martínez, 30 puntos; Aranci, 17; M. Castro, 10; Giovannetti, 9; R. Gómez, 6 puntos.

En **turismo Grupo 2** brindó dos series a diez vueltas. Olivieri ganó de pe a pa la primera, pero fue recargado por adelantarse en la largada y en los papeles fue entonces ganador Fabián Albalá. En la segunda el triunfo correspondió a Luis Bracacini, luego de lucha con Maceroni.

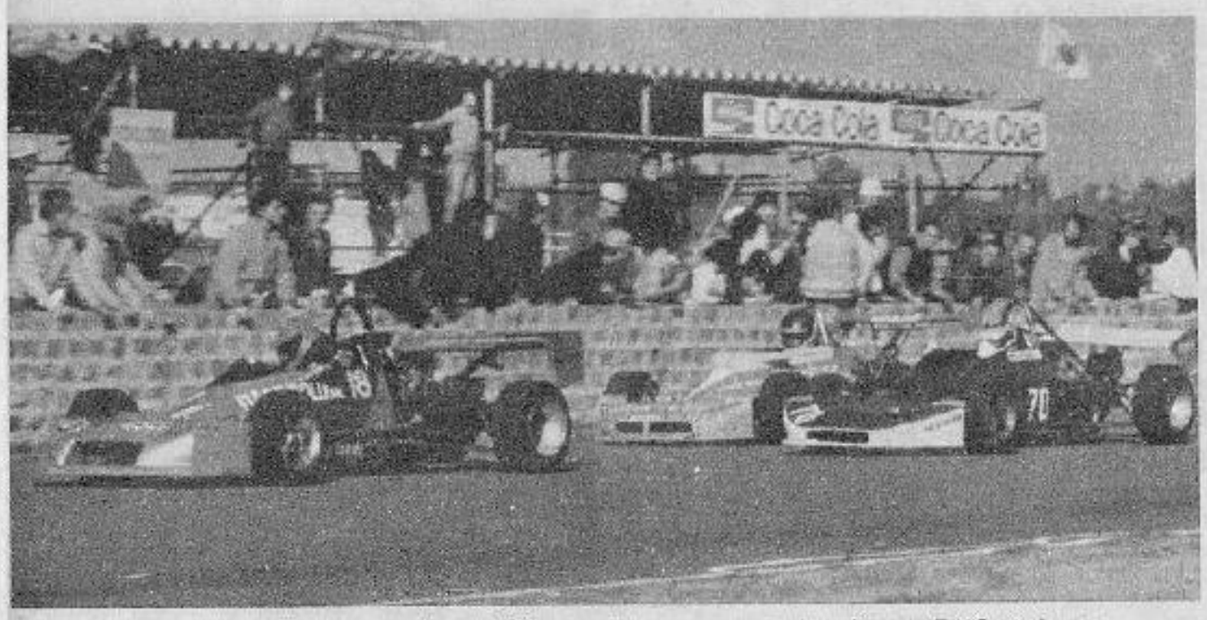
El rosarino Maceroni obtuvo un cómodo triunfo en la final, mientras a sus espaldas luchaban Bracacini, Albalá y Espósito, mientras Olivieri se sumaba a ellos viniendo desde atrás. Luego se quedarían Espósito y Albalá.

Final, 20 vueltas: **1° Francisco Maceroni (Fiat/Rosario) a 108,.767 kms/hora;** 2° Luis Bracacini (Renault/Casilda) a 4s 55/100; 3° Héctor Olivieri (Renault 4/Rosario) a 4s 83/100; 4° Fernando Dari (Renault/Rosario), 5° Alberto Miranda (Fiat/Rosario) y 6° Juan Totorikagüena (Fiat/Rosario). **Campeonato**, tres fechas: Olivieri, 17 puntos; Bracacini y Maceroni, 15; Auguste, 6; Espósito 4 puntos.

La próxima fecha de esta categoría –Grupo 2– será en Firmat el 7 de junio.



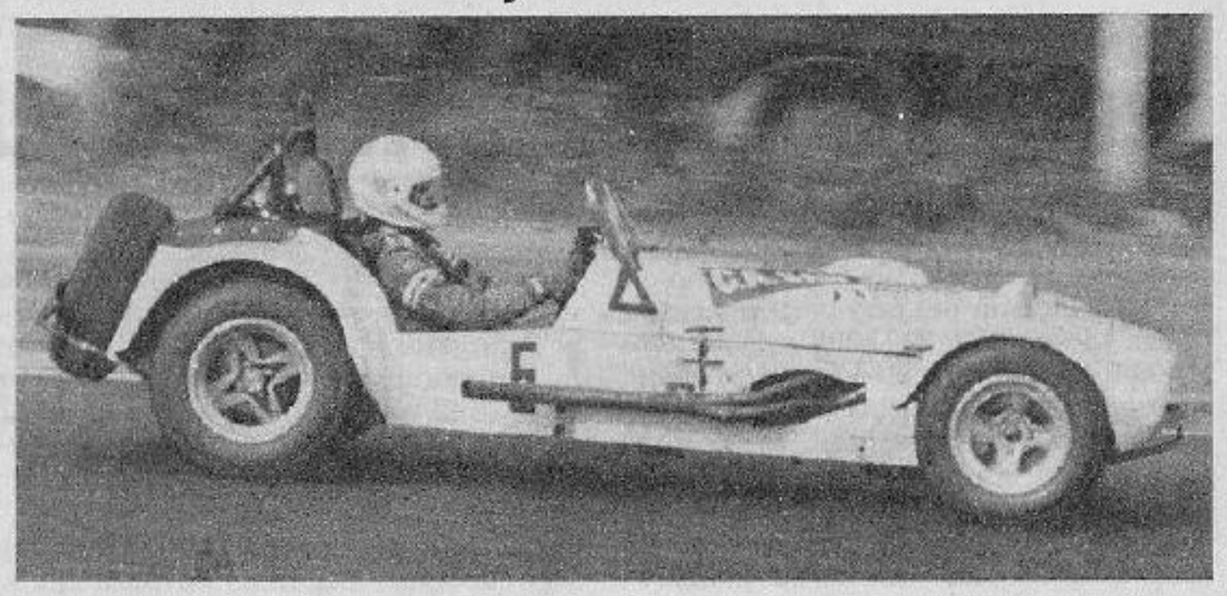
Bracacini (Renault) y el ganador Maceroni (Fiat) en la serie. En la final se cambiarían las posiciones.



Rubén Gómez, Ricardo Broda y semitapado Giovannetti, en un pasaje de la final de F-4 Santafesina.

F-5, Sport APAS y F-3 Bonaerense en Buenos Aires

JUNQUERAS, SERIO ASPIRANTE



Guillermo Junqueras definitivamente asentado en el manejo de su Lotus, un serio aspirante al título en el segundo año de la Fórmula APAS.

El domingo 17 de mayo el Mataderos Automóvil Club junto a la Asociación Argentina de Automóviles Sport, organizaron competencias por los campeonatos zonales de las categorías **Fórmula 5, Sport A.P.A.S.** y la **Fórmula 3 Bonaerense**, siendo para esta última la competencia inaugural con esa denominación. Con la excepción de Sport A.P.A.S que utilizó la variante N° 9 de 3.345,5 metros, las dos restantes circularon en el cirtuito 5 de 2.126,31 m.

Sport A.P.A.S. compartió el horario central de la jornada con Turismo Pista, incluida la televisación. En carrera la lucha por el primer puesto se entabló entre Francisco Antonino, Guillermo Junqueras y Carlos Colombo, distanciándose los dos primeros al pasar Junqueras a la punta, posición que consolidaría en el séptimo giro ante un trompo de Antonino a la salida de la horquilla. Destacada labor cumplió el representante de Trenque Lauquen Carlos Voragini, quien llegó a ocupar el tercer puesto hasta que la caja de velocidades de su VW dejara de funcionar sufriendo un espectacular despiste. Contra lo acostumbrado, ya que esta categoría se destaca por el alto índice de arribos, fueron muchos los que sufrieron averías mecánicas quedando fuera de carrera como el nombrado Voragini, Germán Pesce, Eduardo Gallotta, Daniel Kritz, los hnos. Dellepiane y Enrique Pourciel.

Clasificación final 10 vueltas: 1° Guillermo Junqueras (Lotus-Fiat) 17m 34s 738/1000 a **115,280 km/h**; 2° Francisco Antonino (Lotus-Fiat) 17m 29s 018; 3° Carlos Colombo (Lotus-VW) 17m 37s 644; 4° Roberto Albamonte (Lotus-VW) 17m 41s 513; 5° Hugo Conzi (Lotus-VW) 18n 35s 872; 6° Ricardo Berasategui (Rocha Vintage-VW) 18m 37s 963; 7° Felix Domenech (Lotus-VW) 18m 46s 138; 8° Diego Berasategui (Rocha Vintage-VW); 9° Carlos Voragini (Lotus-VW); 10° Germán Pesce (Lotus-Fiat). **Campeonato: Junqueras 18 puntos**, Albamonte 16, Antonino 15, Colombo 14.

Fórmula 5. Escasos participantes presentó en esta oportunidad, pero de cualquier forma brindaron dos duelos interesantes durante toda la carrera por el primer y tercer lugar; por el de privilegio lucharon Martínez y Pérez, ambos con Gilera, mientras que los representants de Zanella, Alvarez Morales y D'Olivera Lima se superaban mutuamente hasta en dos oportunidades por giro imponiendo D'Olivera su mayor experiencia sobre el final.

Clasificación final 8 vueltas: 1° Germán Martínez (Perri-Gilera) 9m 37s 79/100 a 107,098 km/h; 2° Norberto Pérez (NC4-Gilera) 9m 39s 6; 3° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella) 9m 47s 45; 4° Jorge Alvarez Morales (FerCar/Zanella) 9m 48s 4; 5° Julio Basconcelo (Basco-Zanella) 9m 57s 12; 6° Pablo González (Perri-Zanella) 10m 27s 79. **Campeonato: Martínez 72 puntos**, Basconcelo 50, Pérez y D'Olivera Lima 45, González 30.

Fórmula 3 Bonaerense: en su primer carrera oficial con este nombre, inició su torneo presentación con doce inscriptos, demostrando una gran paridad entre los aspirantes a llevarse el título en juego; mientras duraron en carrera, fueron varios los que tuvieron oportunidad de alcanzar al puntero Alfredo Núñez, principalmente Norberto Spinella, Oscar Moreira y Alejandra Dolcini, estos dos últimos terminando 2° y 3° prácticamente en una línea. Más atrás todo se caracterizó por un sinfin de inconvenientes mecánicos que dejaron, incluso en la largada, autos al costado de la pista. De cualquier manera han dejado una carta de crédito abierta, que seguramente sabrán aprovechar en lo que resta del año.

Clasificación final 12 vueltas: 1° Alfredo Núñez (Jeep/Sarandi) 13m 31s 106/1000 a **113, 248 km/h**; 2° Oscar Moreira (Jeep/Sarandí) 13m 32s 577; 3° Alejandro Dolcini (Jeep/La Plata) 13m 32s 817; 4° Jorge Smatrala (Jeep/San Fco. Solano) 13m 37s 544; 5° Jorge Fatica (Jeep/Gral. Belgrano); 6° José Jankowicz (Jeep/Wilde).

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Año IV N° 156 — 3 de junio de 1987

Libres 850, TC 1000 y Clase Dos 1600 en Pilar

LEGUIZAMON, FERRETTI Y TANGRETTI CONOCIERON LA VICTORIA

Zárate, BA – Nublada y fría se presentó la jornada del 17 de mayo en el circuito de Pilar, donde se llevó a cabo la cuarta competencia del año para las categorías **Libres 850**, **TC 1000** y **Clase Dos 1600 Regional**, que ofrecieron un espectáculo de gran nivel a los mil cuatrocientos espectadores presentes. No se utilizó el trazado tradicional, pues la gente del Círculo Amigos del Automovilismo Deportivo, encargada de la organización, decidió que los autos de las dos primeras categorías corrieran en el "resucitado" circuito corto de 1.400 metros, y los de la Clase Dos 1600 en el largo, de 1.750 metros.

En el último caso no hubo ningún inconveniente, pero el trazado corto no presentó las mismas bondades para el público que para los pilotos y chapistas. Varios choques (especialmente en las largadas) fueron motivados por la falta de distanciamiento entre los autos, que llegaban muy amontonados al primer viraje. En las tres finales, Urbano Leguizamón, Héctor Ferretti y Norberto Tangretti lograron por primera vez el halago de la victoria en sus respectivas categorías.

Los Libres 850 corrieron tres series de siete vueltas, resultando vencedores Jorge D'Angelo, Juan Carlos Bisieri y Urbano Leguizamón. Este, que había largado en la final quinto, dobló segundo en la primera curva, detrás de Blandi, en momentos en que abandonaba el campeón Jorge D'Angelo con un neumático destruido (cuarta vez consecutiva). En el segundo giro, Leguizamón pasa a comandar las acciones precediendo a Blandi y Bisieri, con quienes dio un gran espectáculo hasta el final, manejando sin los errores de otras veces y consciente de que el motor preparado por Vaccarezza estaba para ganar. Y así lo demostró este viejo luchador que tardó más de cuatro años para lograr una victoria, a pesar de tener desde sus comienzos, varias actuaciones parciales de relevancia.

Final Libres 850, 14 vueltas: 1° Urbano Leguizamón (Matheu) 14m13s09/100, a 78,179 km/hora; 2° Roberto Blandi (Temperley) 14m13s56; 3° Juan Bisieri (San Isidro) 14m14s36; 4° José Messina (Morón) 14m17s26; 5° Mario Herrera (San Martín) 14m25s58; 6° Osvaldo Barbalarga (Caseros) 14m43s76. **Campeonato**: Blandi 22 puntos; Bisieri 19; Herrera 16; Rotondo 12; Leguizamón y Messina 9.

Las dos baterías del **TC 1000** fueron opuestamente distintas. En la primera ganó Carlos Mamousse ajustadamente sobre Ferretti y Pérez. Hubo polémica. En la segunda se impuso Daniel Vigil con gran comodidad ya desde el inicio; en la curva inicial quedaron cinco máquinas enganchadas y tardaron en volver a pista. Este piloto lideró durante las dos primeras vueltas de la final hasta que **Héctor "Pachula" Ferretti** aprovechó un error de aquél y lo llevó a la "rastra" hasta el final. Fue su primera conquista.

Tercero arribó Angel Tapia que era noveno en la ronda inicial y remontó hasta sacarle el escalón del podio al campeón Gasperini. Pérez y Mamousse fueron protagonistas, pero claudicaron promediando la carrera.

Final TC 1000 - 14 vueltas: 1° Héctor Ferretti (Escobar) 13m44s15/100 a 85,610 km/hora; 2° Daniel Vigil (Los Cardales) 13m45s13; 3° Angel Tapia (Campana) 13m49s22; 4° Angel Gasperini (Campana) 13m55s36; 5° Silvio D'Angelo (Escobar) 13m20s12; 6° Alfredo Nervegna (San Miguel) 13m22s91.

Campeonato: Tapia 19 puntos; Pérez 18; Ferretti 15; Gasperini y Vigil 14.

La nueva **Clase Dos 1600 Regional** corrió una sola serie sobre el trazado largo y en la misma se impuso **Norberto Tangretti** sobre Juan C. González y Horacio López Zamudio, siendo también Tangretti el vencedor en la final, ganando tranquilamente sobre Vergagni y González, luego del abandono de López Zamudio con graves problemas en el motor de su cupé Fiat 125.

Final Clase Dos 1600 - 8 vueltas: 1° Norberto Tangretti (Tigre) 9m58s84/100, a 84,162 km/hora; 2° Marcelo Vergagni (Va. Adelina) 10m03s95; 3° Juan C. González (Temperley) 10m33s01, todos con Fiat 128.

(Informe de Walter Luna)



Carlos González (ex TP y Datsun) precede al ganador en 1600, Norberto Tangretti.



Puntea Leguizamón, que ganaría en Libres 850, tras muchos años de lucha. Lo siguen Mario Herrera (por afuera), Soruillo y Jaime (Fotos Ruben's)



En la nube de polvo, Héctor Ferretti, vencedor en TC 1000.

IMPORTANTE

La correspondencia para esta sección debe dirigirse a Carlos Neira, CORSA Actividad Zonal, Emilio Mitre 351, 8° piso (1424) Buenos Aires. Recordamos que en los informes de carreras es imprescindible, en lugar destacado, incluir la fecha de realización. También debe constar lugar, autódromo o circuito y su medida, club organizador, cantidad de público, cantidad de participantes, categorías, y en las clasificaciones, nombres y apellidos ocmpletos, marcas, procedencia de los pilotos, tiempos y promedios. Serán tratados prioritariamente los informes que incluyan estos datos completos. las fotos son bien venidas, tanto en papel blanco y negro como color.

Karting A.P.K.P. en Buenos Aires

MARTIN FREEDMAN EN LA PRIMERA

La A.P.K.P., es decir la Asociación Propietarios de Karting Promocional, realizó la primera de las fechas de su calendario 1987 el sábado 9 de mayo en el circuito N° 17, de 970 metros, del autódromo de Buenos Aires, con la fiscalización de la Federación N° 1 del ACA.

Corrieron sus dos clases, ambas monomarca Zanella 125 cm³ y sin caja de velocidades.

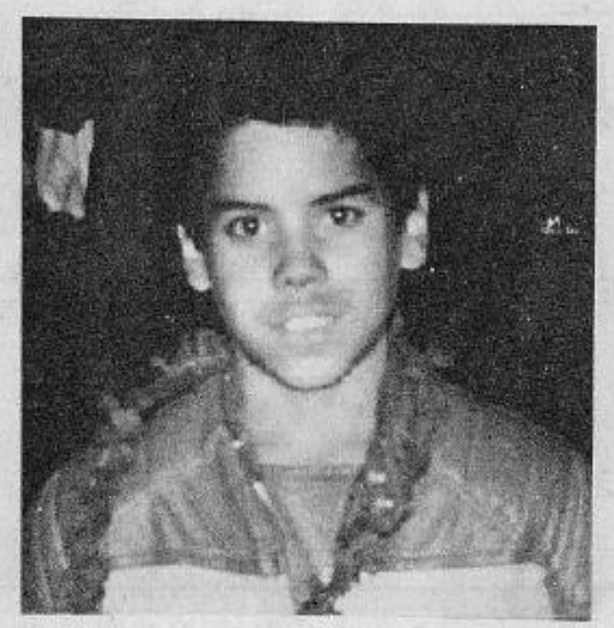
En **Standard** Julián Croizet lideró durante 21 de las 22 vueltas, pero en la última fue desplazado por quien sería el ganador, Diego Rodríguez Olivera y por Emilio Ossola. Bien los debutantes Literas y Destéfani.

Standard, 22 vueltas: 1° **Diego Rodríguez Olivera (BreKart) a 85,193 km/hora**; 2° Emilio Ossola (Vara); 3° Julián Croizet Z(Panther); 4° Alejandro Literas (DAP); 5° Marcelo Destéfani (Tiger), y 6° Gustavo Gamba.

En **Libre** el ganador fue el campeón 1986 de la clase standard, Martín Freedman quien se impuso sobre Pedro Ossola y su propio coequipier, Panizza. En el segundo pelotón sobresalió la labor de Néstor Martínez.

Libre, 22 vueltas: 1° Martín Freedman (DAP) a 90,221 km/hora; 2° Pedro Ossola (Vara); 3° Martín Panizza (DAP); 4° Néstor Martínez (Tiger); 5° Gerardo Ferrero (Tiger), y 6° Cristián Vitacca (Brekart).

(Informe de Silvina Arbotto)



¿Un crack del siglo XXI? Por ahora gana en karting. Diego Rodríguez Olivera

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 **Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central,** o deposítelo personalmente en **Av. Belgrano 624, Capital Federal.**

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante. Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

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.

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.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

FERNANDO PADILLA vende su Fiat SE 1.5 de Turismo Pista con preparación de Julio Pardo. Listo para largar y estar entre los diez primeros. TE (023) 73-8591 ó 24598. Francia 1051, Mar del Plata.

LOTUS Mk 7, legítimo, 0 Km, completo, vende Mario Gradín. Para correr en categorías Sport o para calle. Llamar de 14 a 18 horas al (01) 40-5598 ó 49-2486.

LOTUS Mk 7, el legítimo Lotus Seven argentino. 0 Km, completo. A patentar, llamar de 14 a 18 hs. al (01) 40-5598 ó al 49-2486.

AUTO CAMPEON TC 1000: Angel Gasperini Vende su Fiat 600 campeón del TC 1000, temporada 1986, listo para largar. 6000 australes. Alberti 805 - Campana - tel.: 0315 - 20610.

VENDO FALCO T.C. 3 LITROS. Equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Hereog. Llamar al señor Ambrosio al (0346) 24596. Facilidades.

VENDO RALT RT-1, listo para largar en punta en F2 Entrecor, infinidad de repuestos motor Renault 18 Anhelo caja Hewland con 40 relaciones, llantas, trailer, o permuto por Renault 18 o cupe fuego llamar después 20 horas, al 785-2699.

COUPE BONAERENSE, auto ganador, mecánica Oyhanart, todos los fierros acepto permuta, escucho oferta urgente, mecánica Chevrolet, caja relacionada, disco y ruedas, fierros de primera. Tel.: 651-4791, 625-2958 - Héctor o Alfredo.

JOSEPH VENDE TURISMO CLASE 2 1500 O RALLY listo para largar, Bobina Mallery Autoblocante etc., una joya, tel.: 749-4467/4983.

VENDO SPORT PROTOTIPO chasis Crespi, caja TCM, todas las relaciones, dos juegos llantas, trailers, listo para largar, acepto auto de calle, oportunidad. Amenedo 3123, José Mármol. Tel.: 291-1210 después de las 21 horas.

SPORT PROTOTIPO CRESPI caja TCM, todas las relaciones, dos juegos de llantas, listo para largar con trailers, acepto auto de calle. Amenedo 3123, José Mármol. Teléfono 291-1210, después de las 21 horas. Oportunidad.

Vendo **DOS KARTINGS** uno chasis DAP italiano otro chasis TRAK. Con motores Zanella 125 libre preparación. A 1.100. Llamar al TE 761-1192, México 4500. Villar Martelli.

RENAULT 18 de Turismo-Pista. Listo para largar. Motor Prato. Completo. Tratar: 804-4061/41 int. 522.

Sergio Solmi vende o alquila, completos o partes, **TULIA XXII y XXIII** de FRA. Autos de punta, amplia financiación. Llamar al (0329) 26229 y 26798.

Vendo **BERTA DE F.2 SUDAM**, ideal F.2 Nacional con motor Renault. Preparación Berta, baja TCM y respuestas. Cochrane 2971 Capital. TE 572-1239.

SPORT PROTOTIPO (ex 1050) nuevo listo para largar. Chasis Sergio, vendo o permuto. 621-7205 Capital Fed.

KARTING VARA 85 motor parrilla. Otro RF carburador Ibea y otro Thillonson con motoplat 3 juegos de llantas equipo completo internacional. César Díaz 1525. TE 58-8115 escucho ofertas. Carlos.

DATSUN 280 ZX para ganar, un año sin correr, ex Ohanessián, vendo o permuto por coche particular. TE. 52-5429 y 51-9198. Ver Tamborini 6137, Capital.

Vendo o permuto **PEUGEOT 504** para Rally mod. 74. Listo para largar, motor nuevo sin asentar. Llamar horario de comercio. TE 021-210227.

FIAT 600 STANDARD MEJORADO N° 16, ganador última carrera, mod 1974, Martiniano Leguizamón 3573 (taller) Villa Lugano. Capital Federal.

REANUALT 18 GLACE 3 TURISMO pista, listo para largar. Urgente. TE.: 785-8497 o 84-3494. Capital.

Vendo urgente por cambio de categoría **SPORT PROTOTIPO** ex Ibsa muy buen auto, repuestos varios. Excelente estado. TE.: 654-5219 de tarde. Juan Carlos.

Rallies nacionales y zonales, dispongo en alquiler **DOS FIAT 128** clase uno con asistencia mecánica, Salgado Nash, Urquillo, Mensajes TE. 33. Horario comercial.

Rally La Bandera, alquilo **FIAT 128 CLASE UNO**, ganador zonal Nordeste, mensajes TE.: 33, Urquilo. Horario comercial.

VALIANT IV para entendido, motor 2000 Km. Tapa Leva –Romero–, múltiple TC.-190, freno disco, butaca Torino, caja y mucho más. TE.: 24-770. Chivilcoy. Viaboú 228.

Alejandro Occhionero vende **TULIA XXIII** nuevo, listo para largar, dos motores, caja T.C.M., tratar al tel. 0262 2-3578. Necochea.

RENAULT 12/87 rally Lonat competición, vende autoblocante caja arrimada, motor Berta a estrenar. TE. 392-1451, 392-1622. Capital Federal.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

COUPE TORINO 380 modelo 67, única, gris metalizado, llantas magnesio, faros Fiam, Carello, Spoiler delantero, bocinas Bosch, Audio Jensen, solo para entendidos. Pringles 209, Chivilcoy, pcia. de Buenos Aires. TE.: 0346-23914.

CHEVROLET 1982, cuatro puertas, todo original, falta pintura y tapizado a restaurar, con sobremarcha original en caja. Las seis ruedas, rayos (originales). Vendo A 950 0461-48686. Rivadavia 846. Villa Ramallo. Bs.As.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo **CHEVROLET 1925** superior restaurado total en marcha. Capota lona convertible, tapizado, pintura nuevos. Recibo ofertas en B. Mitre 776 Villa Guay E. Ríos. O al TE 22222. Raúl Echebarne.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

PACKARD SUPER CLIPPER 1955 coupé dos puertas falso convertible, V8 automático impecable estado. Fábrica todo completo 95.000 km. auténticos. Fabuloso auto clásico solamente para entendidos. uS$ 6.000. Guarico 2047. Montevideo ROU.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Autocross vendo **YAMAHA CROSS YZ 125** 1984, excelente estado, cubiertas a estrenar. TE. 0462-24930. Señor Rubén.

Vendo **MOTO HONDA 750 COUSTOM** último modelo sin uso. Unica. Una preciosura. A 6.500 contado. Bolívar 56, 5800 Río Cuarto. Tel.: 0586 25404.

Vendo **KAWASAKI Z 750** 12.000 kms reales, joya única. A 3.500. El interesado preguntar por Tato, Tel.: 0477-25474. Ruta 8 B. La Amalia, Pergamino.

Vendo o permuto **ZANELLA 200 c.c. JR. COMPETICION**, cigüeñal RK 60 mm, jaula de plata, motor hecho a nuevo, se desarma para revisar, gomas nuevas. A 1.200 o motor solo completo A 900. Sáenz Peña 251 (6550) Bolívar, Bs.As. Tel.: 0314 7889.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -COMPRA-

Compro **AUTOBLOCANTE SPICER** relación baja para Dana 44, TE.: 0226 21-142. Pago efectivo.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

CARLOS ZABALA VENDE REPUESTOS DATSUN 280 ZX Calipers delanteros y traseros, sonda volumétrica, distribuidor, seis inyectores, caja de velocidades, diferencial, puente trasero, mangueras de dirección hidráulicas. Llamar al (01) 92-9740/0797 de 8 a 18 horas.

BIELAS FIAT 600 S, importadas. Performance y seguridad para auto de competición o de calle. TE (01) 543-6248.

VENDO WEBER ITALIANO 36-36 apertura diferenciada, nuevo, y distribuidor Mallory (U.S.A.) doble platino para sierra, tel.: 983-9232, de 16,30 a 20,30 hs. Néstor.

MULTITESTER BOSCH CONSOLA PORTATIL Fácil chequeo eléctrico total. Toda clase vehículos. Encendido, componentes, fallas, consumos, puesta a punto, cortocircuitos, carga, etc. Impecable regalo A 1.000. Acepto vehículo. Calle 1 N° 66, La Plata.

Vendo **MOTOR IAVA 1300 PARDO** nuevo y **CASCO 147** para reparar - Gascón 1683, Capital Federal.

Vendo **MOTOR VW 1,6 y MOTOR VW 1,5** especial categorías zonales con bielas Sáenz, distribuidor Dulbecco, pistones especiales, tapa Berta. Tratar Luis Lemos, Sarmiento 538, Arrecifes. Precio a convenir.

CUBIERTAS y LLANTAS FORD "T" buenos, A 40 c/u. También repuestos 1926/27 en general, motores, papeles, chassis. Depresor Ford adaptable para diesel o turbo, A 120. Pasaje Membrillar 989, Tel. 632-6604.

Vendo **4 LLANTAS RENAULT 18 GTL** línea nueva, sin uso, con tasas, todo original o permuto por autoestéreo digital. TE.: 551-5318. Gregorio Perez 3375. Cap. Fed.

Vendo para Turismo Clase 2 **CASCO VW GACEL GS** block tapa de cilindros, bielas múltiples, etc. Bolívar 766. Ramos Mejía. Horario comercial.

Vendo urgente **CHASIS FORMULA RENAULT TULIA XXI** (ex Nacional), impecable, llamar TE.: (0392) 23731, 22197 (6.400). Trenque Lauquen (Bs.As.)

Arenero, vendo **CHASIS 70 Kgrs** con o sin mecánica Renault Gordini. Acepto pago en dos veces. Jaula tubular dos pulgadas 14 N° 1153, La Plata (1900) Tel.: 021-45012 de mañana.

8.0 NAUTICA -VENTA-

Vendo **LANCHA TARRAB 155** motor Jhonson 70, 30 hs. de uso, trailer nuevo, lona pluma de avión, pasacasette. Una preciosura. A 7.500 contado. Bolívar 56, 5800 Río Cuarto. Tel. 05686 25904.

Vendo **LANCHA TARRAB 155** motor Jhonson 70, 30 hs. de uso, trailer nuevo, lona pluma de avión, pasacasette. Una preciosura. A 7.500 contado. Bolívar 56, 5800 Río Cuarto. Tel. 05686 25904.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **MICRO VOLVO** largo distancia, preparado para transportar autos de carrera o permuto por PickUp. Ver Melo 1712, Bánfield o en el TE.: 38-4581 de 11 a 17 hs.

ALQUILO CASA RODANTE para viaje de fin de semana o carreras de Turismo Pista. Preferentemente micro o colectivo bien equipado. Tel.: 641-2432, Sra. Zulma.

Urgente vendo **CAMIONETA CASA RODANTE** motor Indenorg diferencial Dual F350, mecánica excelente, bien gomas. P/ cuatro personas, heladera 124, 220V. y gas, baño náutico. Ffo frente Ruta 7 km 38, Moreno. TE.: 0228-22575.

Urgente vendo **MICRO CASA RODANTE TALLER ACLO REGAL VI MODELO 67** completo. Excelente estado. Baño/cocina p/ seis personas. Odetto Competición, Adelia María, Córdoba. Tel. 0585-2197.

Urgente vendo **MICRO CASA RODANTE TALLER ACLO REGAL VI MODELO 67** completo. Excelente estado. Baño/cocina p/ seis personas. Odetto Competición, Adelia María, Córdoba. Tel. 0585-2197.

Vendo **MICRO CASA RODANTE TALLER** excelente estado. José Luis Odetto. 0585-2197 Adelia María, Córdoba. (5843) C.P.

10.0 VARIOS

Vendo **COLECCION CORSA AÑOS 1985 y 1986** A 80 cada año. Chorroarín 967, Cap. Tel.: 552-1453 de 10 a 18 hs.

TERRENO en Pcia. Córdoba en "Las Rompientes - Valle de Calamuchita, próximo Ruta 36 - 675 m2 vendo. Tratar Espronceda 645, Castelar, Tel.: 624-4335 (después 19 horas).

Liquido **COLECCION CORSA 1985** impecable. Chorroarín 967 Cap. TE 552-1453 de lunes a viernes de 11 a 19 hs. A 70.

VENDO COLECCION DE CORSA URGENTE: Azara 456 P.B. D.3. 28-9439 de 17,30 a 21 hs.

COLECCION CORSA desde año 1968 hasta 1982 completa, perfecto estado vendo urgente. Tel.: 624-4335, después 19 horas o calle Espronceda 645, Castelar.

Permuto **TERRENO 800 m²**, ideal vivienda con agua, luz, quincho, arbolado, ubicado en Guernica, por camión o Pick-Up Ford valor A 3.500. Tratar Sra. Hebe Viotti, Salala N° 654, Lomas del Mirador (1752).

Vendo **COLECCION CORSA AÑOS 1985 y 1986** A 80 cada año. Chorroarín 967, Cap. Tel. 552-1453 de 10 a 18 hs.

MICRO MERCEDES 317 especial para casa o taller rodante, todo impecable. Tomo vehículo de calle. 757-6250.

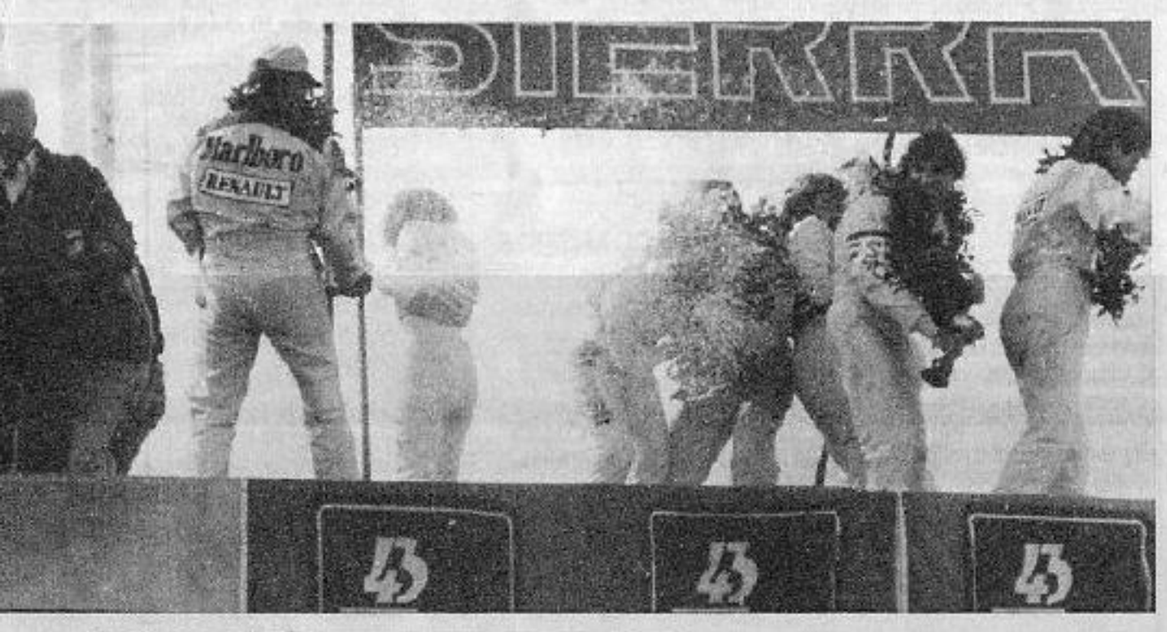
Compro **COLECCION COMPLETA CORSA N° 1** hasta última en buen estado. Enzo Honegger, San Martín 2585, Casilda 2170, Santa Fe.

Compro **COLECCION COMPLETA CORSA N° 1** hasta última en buen estado. Enzo Honegger, San Martín 2585, Casilda 2170, Santa Fe.

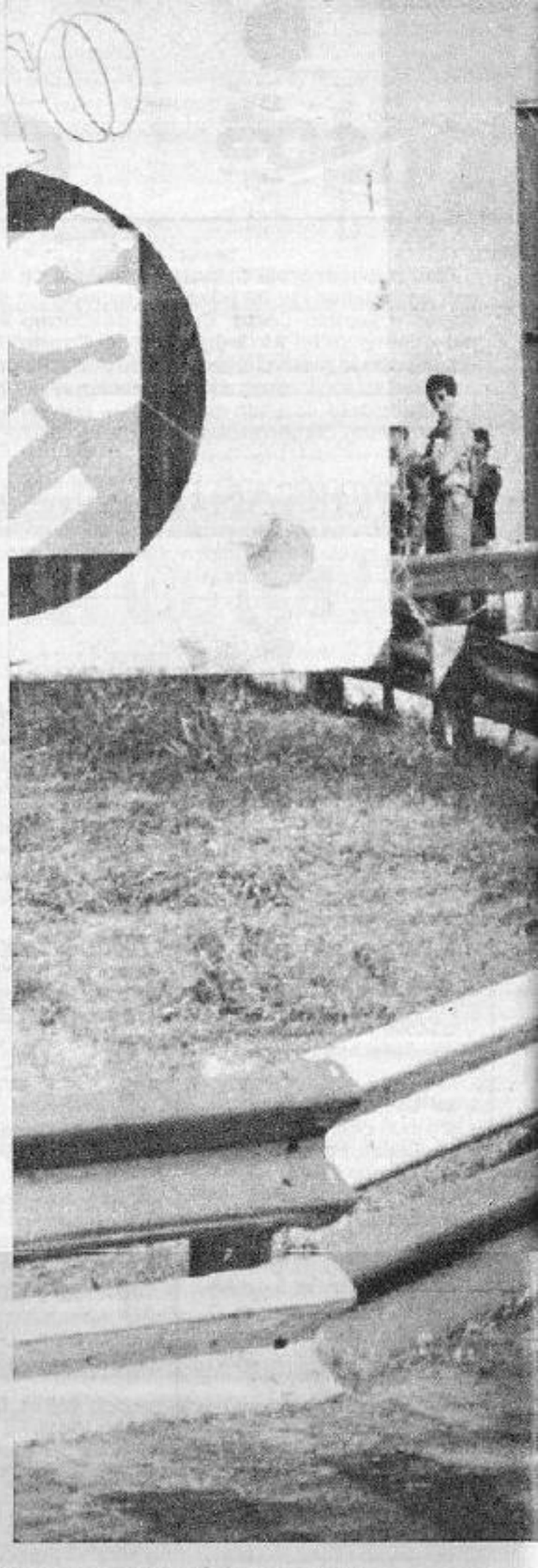
EN SANTA FE... se festejó "Santa Fuego"

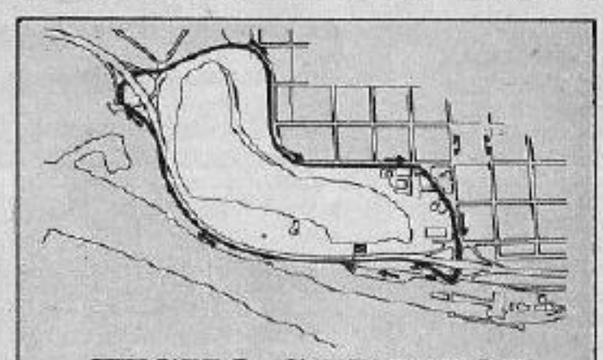
EL DIA DEL GRAN INCENDIO

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Bianco y Juano Fernández









FICHA GENERAL

Fecha: 31 de mayo de 1987.
Denominación de la Prueba: 4ta. Prueba por el Campeonato Argentino de Turismo Competición 2000.
Lugar: Circuito urbano "Carlos Alberto Reutemann", en Santa Fe.
Ubicación: Centro Cívico del Parque Sur de la ciudad.
Autoridades: Director de la Prueba: Luis Grossi. Adjunto: Ricardo Machado; Colegio de Comisarios Deportivos (Pte.) Raúl Marielli, Ricardo Mesa (CDA) y Elvio Risso (Fed. Regional); Seguridad: Raúl Escolar; Comisarios Técnicos: Daniel Aafione (CDA) y Modesto Secchis (Fed. Regional).
Condiciones climáticas: Soleado. Temperatura: 16°.
Participantes: En pista 22. Clasificaron 22. Largaron 18.
Público: 12.000 personas.
Infraestructura del escenario: Buena, para un circuito urbano.
Organización: Buena.
Espectáculo: Bueno.

"Pirómano" en jefe: el Campeón, Juan María Traverso. Fiel guardaespaldas: su coequipier, Ernesto Soto. Cadete en rebeldía: Gustavo Der Ohanessian. Pirotécnico al acecho: Rodolfo Zuain. Y recién tras esta viva hoguera, a lo lejos, la silueta dorada del Sierra de Di Palma que llega... envuelta en humo. Dominio absoluto de las huestes del rombo y obvia defección de las del óvalo, que demasiado pronto perdieron a sus mejores "bomberos", en carrera encendida...

Lo insinuaron en Mendoza y lo concretaron en Santa Fe. Para algunos escépticos el uno-dos del equipo oficial Renault era muy improbable, salvo circunstancias fortuitas como las que se habían dado en Pigüé el año pasado. La duda estribaba en la capacidad, que se suponía, le podía faltar al cordobés Ernesto Soto para seguir el ritmo de su compañero de equipo Juan María Traverso, e imponer su potencial (auto y piloto) sobre los otros apellidos ilustres de la categoría, con una aparente mayor jerarquía que el hombre de Villa Dolores. Sólo aparente, ya que Soto ha evolucionado tanto en este año y medio que lleva en el T.C.2000, ha asimilado tan probadamente la guía que Traverso fue para él, que ya puede darse lujos tales como los de cambiar de auto –como hicieron el viernes en los entrenamientos– y no sólo andar más rápido que el campeón en su propio auto, sino participar de la decisión interna del equipo sobre el rumbo a tomar en la puesta a punto, ya que habían comenzado por caminos diferentes para confluir en el que sería definitivo.

El trabajo del equipo Renault comenzó el viernes previo en Santa Fe tal como quince días antes en Mendoza, sumando la renovada presencia del ingeniero Markiewicz. Pero el rumbo fue el mismo. Traverso y Soto probando espirales de distintas durezas utilizando los amortiguadores Delfabro regulables en posiciones diferentes. Las barras con distintos valores de dureza. Diferentes alineaciones, alternando los tres tipos de cubiertas –también de diferentes durezas– y trabajando con las presiones de aire en las mismas. Fueron siempre los más veloces en los tres ensayo de ese día, y sólo sobre el final de la tarde pudo Gayraud equiparar el rendimiento de Soto, a quien le quitó el 2° puesto en la general de esa jornada por sólo 5/100, pero quedando medio segundo por detrás de Traverso. La his-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Foto mayor: Resumen de la carrera santafesina. Traverso adelante, seguido por su coequipier Soto y Gustavo Der Ohanessian. **Extrema izquierda:** *Mientras el Dr. Horacio Rivarola (presidente de la CDA) a la izquierda, trata de esquivar el chorro de champán. Traverso festeja empapando a quien se le acerque. Segundos despues, Ernesto Soto toma revancha y moja al "Flaco" de Ramallo.* **Abajo:** *Momento clave. Zuain, Di Palma, Oliva (y el R-18 de Elchegaray y en tercer plano) siguen en carrera, mientras Mario Gayraud se dirige a boxes con la caja trabada.* **Abajo derecha:** *Rodolfo Zuain y Gabriel Raies piensan cómo andar más rápido...*



toria que tuvo su epílogo el domingo en la carrera, se inició el viernes, y esa diferencia con la que arrancaron en el primer rodaje de los autos sobre el trazado urbano de Santa Fe de la Veracruz, no pudo ser neutralizada en ningún momento del fin de semana por ninguno de sus rivales, a pesar de haber trabajado todos ellos con la profesionalidad que caracteriza a la categoría. Así fue que cuando llegó el momento de las decisiones cruciales –el sábado por la tarde, luego de la clasificación– los hombres de Renault, que ya habían probado todo lo necesario, se dieron el lujo de elegir neumáticos del compuesto MPH, el más blando de Paul. Esto prueba que el equilibrio logrado en los autos era impecable, y el resultado de la carrera lo ratifica.

El análisis hasta el sábado demostraba que los rivales de mayor riesgo para los pilotos del rombo eran dos hombres de su propia marca: Gustavo Der Ohanessian y Osvaldo "Cocho" López. A ellos se le agregaban otros dos de Ford: Mario Gayraud y Ernesto Bessone (h), con distintas alternativas. Más rápido pero sin un ritmo tan consistente para la carrera, el primero; más lento aunque más sólido el segundo. El resto, salvo las sorpresas que aportaron en carrera Silvio Oltra y Rodolfo Zuain –quienes experimentaron y llegaron a buenos resultados en la búsqueda de la puesta a punto el domingo por la mañana– estaban fuera del podio, salvo imprevistos.

El planteo de Traverso y Soto era tratar de puntear e imponer un ritmo rápido para "llevar" con ellos a Gayraud buscando provocar el error o la rotura del de Pigüé y la Sierra de Herceg, ya que era notorio que su auto era rápido, pero sin el equilibrio de los otros. Para colmo, Der Ohanessian, Cocho López y Bessone (h) estaban cerca sólidos y amenazantes. La estrategia no hizo falta luego del banderazo. Gayraud fue a buscar la pelea tratando de vencer a Soto en el pique, pero lo consiguió sólo en los primeros metros, ya que cuando llegaron al primer frenaje el cordobés se encargó de hacerle saber que él también sabe y puede. Der Ohanessian también pasó por el mismo lugar, y cuando Gayraud puso la cuarta marcha en uno de los curvones, la caja quedó trabada y buscó los boxes para que el "Oso" Malloca se la destrabara rápidamente, pero sin evitar perder la vuelta. Allí, en ese primer giro, casi quedó definida la carrera. El rival potencialmente más apto había desaparecido de la lucha. Der Ohanessián estuvo con el dúo oficial durante toda la carrera, y si bien intentó superar a Soto en algunas ocasiones, sólo consiguió llegar a su par sin estar adelante. Además en una actitud inteligente, no intentó nada más allá de sus posibilidades, sobre todo cuando comenzó su problema de frenos, prefiriendo conservar ese inesperado tercer lugar en la segunda presentación del auto. "Cocho" López perdió enseguida terreno padeciendo el mismo inconveniente que Der Ohanessian y "Tito" Bessone, que había logrado un balance impecable de su Sierra, no pudo concretar su ataque sobre la punta de la carrera, ya que cuando logró desembarazarse de López y acortaba diferencias con los tres de adelante, su motor dijo "basta" y sus aspiraciones se frustraron. Por ese entonces, otro de los Ford que podía aspirar a posiciones importantes –José Luis Bessone– ya había ido a boxes por problemas de temperatura, luego del incidente de la primera curva con Etchegaray. A pesar de volver –como Gayraud– ambos estaban fuera de la posibilidad de luchar por la carrera.

En ese momento aparecieron las figuras de Zuain y Oltra, y quienes habiendo largado muy atrás se acercaban a la vanguardia sin dar ni pedir tregua. Por su parte, Di Palma seguía en un solitario sexto lugar por entonces, con un auto que falló constantemente durante los tres días y que siguió así en carrera. Ni siquiera con la ayuda de Gayraud, que "tiraba" con él, lograba mantener el ritmo de los punteros. Realmente un fin de semana negro para las huestes de Ford. El final fue un solo de los hombres de Reanult, que colocaron cuatro de sus autos delante del primer Ford, Di Palma, quien llegó con el envión después de romper su motor. Si la carrera tenía 500 metros más no llegaba. De Mendoza dijimos que había sido "un carrerón", de Santa Fe no se puede decir lo mismo. Si bien hubo tareas individuales muy importantes, lo que se dice "carrera-carrera" no hubo. No obstante, volveremos sobre el tema la próxima semana.



EN POCAS PALABRAS



Cocho López y Osvaldo Antelo.

Reutemann: "Me gustaría probar en una coupé Fuego T.C.2000. Nunca manejé un auto de carrera de tracción delantera y me gustaría saber cómo es".

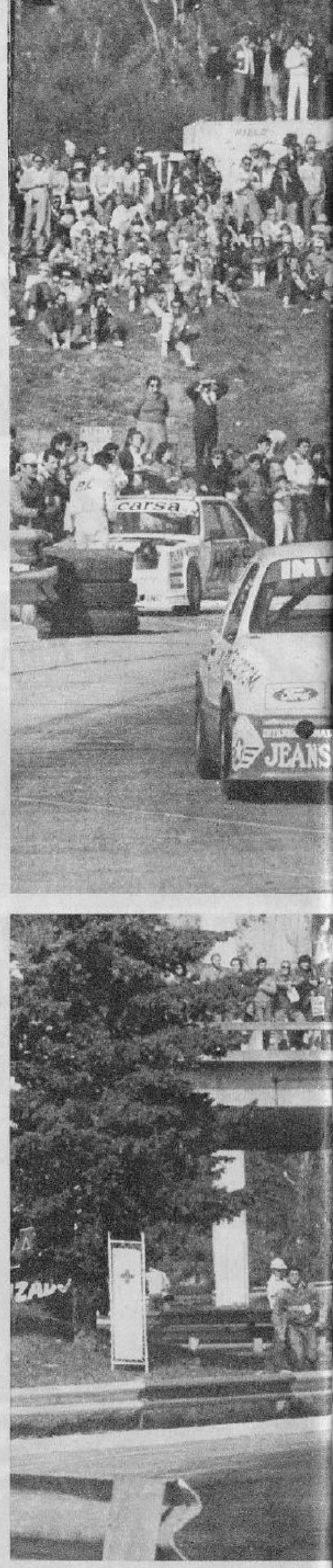
"Cocho" López: "Si el 'Lole' quiere probar la coupé Fuego le ofrezco la muestra para hacer un test completo en el 9 de Buenos Aires". **Ohanessian**: "El auto está a un 80% de su potencial (antes de la carrera)

"Creo que estamos más cerca de lo que creía" **(después). Tito Bessone**: "Se perdió una buena oportunidad de sumar, nada más. Ya hablamos con Akel de la próxima". **Raies (h)**: "Para la carrera de Córdoba vamos a tener lista la Fuego nueva". **Raies (p)**: "Esta categoría está bien afirmada; ahora, sin descuidarla, impulsaremos a la F-3 Sudamericana. Ya trabajamos para ello". **Fortunato**: "Estamos haciendo dos motores nuevos con otro desarrollo en el cigüeñal". **Omar Sutera**: "Para Buenos Aires esperamos tener el motor nuevo, similar al que utilizamos para ganar en Bahía el año pasado; el actual tiene alrededor de 18 HP menos". **De una allegada al equipo de Herceg**: "Pueden retirarse de aquí. Para ustedes no tenemos información". **(Frase reiterada a varios periodistas).**

ALFAJORCITOS SANTAFESINOS

TRABAJO ORGANIZADO - Es el que realizan **Silvio Oltra** y el equipo que capitanea Rubén Benavídez. Esta semana completarían el armado de la coupé nueva –golpeada en Mendoza– y probar en el Autódromo de Buenos Aires la semana siguiente, cuando no se pueda girar en el circuito 9 –por ser el de la carrera– trabajarán en la ruta sobre la aceleración que es un ítem no explotado por el equipo de Silvio.

LA "MELANGE" DE SOUZA MARTINEZ - Fue el auto de **Fernandino** en Santa Fe. El "Chango" corrió con la ex coupé de Gerardo Del Campo, con elementos de suspensión y frenos de su auto, un motor con tapa y leva de nuevo desarrollo hecho por el "Negro" Souza y



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LA CARRERA EN SINTESIS



Horacio Varela y J.L. Bessone a punto de ser superados por los punteros.

Largada: Traverso en punta con Soto y Gayraud a sus espaldas. Este intenta ganarle el frenaje al cordobés en la primera curva, pero Soto, se defiende bien en la posición y va detrás del puntero; por el mismo hueco se filtra Der Ohanessian y lo dejan 4° a Gayraud. Sigue "Cocho", Tito Bessone, Raies y J.L.Bessone.

Vuelta 1: Va a boxes Gayraud con la caja trabada en cuarta y abandonan Etchegaray y Crocco.

Vuelta 4: Traverso marca su vuelta más rápida en carrera. Soto y Der Ohanessián van dentro del segundo de diferencia. Ernesto Bessone (h) inicia el ataque sobre "Cocho" y se pone a su cola. Zuain avanza y supera a Raies. Ya se nota que Oltra y Di Palma avanza. Gayraud hace el récord de vuelta. Luego de perder un giro.

Vuelta 7: Abandonan Tito Bessone y José Fortunato. Comienza a retrasarse "Cocho". Siguen su avance, Zuain, Oltra y Di Palma. El orden es: Traverso, Soto a 38/100, Ohanessian a 1s.32, Zuain a 8s.03, Oltra a 9s.22, Di Palma –"llevado por Gayraud, quien marcha delante– a 12s.78 y Raies a 13s.65. En el giro siguiente el trío de punta hace la vuelta más lenta de la carrera –más de 1m27s– por cuidarse del aceite que dejó la rotura del motor de Tito Bessone. Zuain, Oltra y Di Palma acortan diferencias. J.L. Bessone entra a boxes.

Vuelta 14: Se queda Raies. Oltra y Zuain pierden terreno peleando entre ellos. Der Ohanessian comienza a sufrir con los frenos y se separa de Soto –más de un segundo– Oltra supera a Zuain. En esa vuelta "Cocho" López ingresa a boxes y Zampa hereda la posición.

Vuelta 22: Comienza a fallar el motor de Oltra, quien retrograda posiciones. Dos giros más tarde entra a boxes. Abandona Zampa y Fernandino queda como segundo Ford Sierra detrás de Di Palma. Falla el motor de José. L. Bessone; al funcionar en 3 cilindros.

Vuelta 24: El trío de punta alcanza al dúo Varela - J.L. Bessone perdiendo 3 segundos para superarlos, que son aprovechados por Zuain para acercarse. Pontoriero va a boxes por segunda vez y vuelve a salir a la pista. Oltra está otra vez en pista pero su falla continúa.

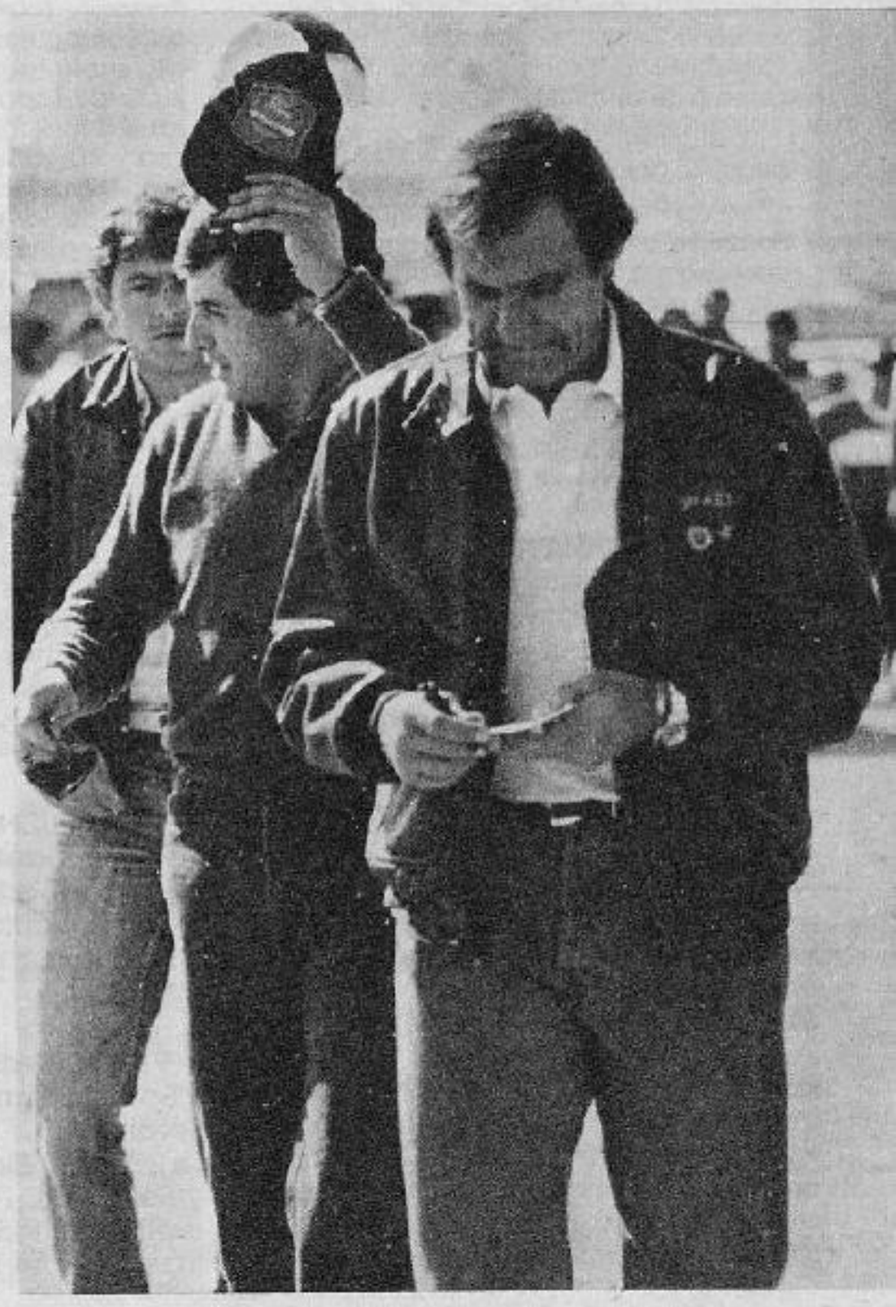
Vuelta 27: Zuain llega a 2s57 de Traverso y busca pelear con Ohanessian y Soto cuando comienza a saltar la 5ta. marcha de su caja.

Final: Traverso le saca una vuelta a Fernandino y Di Palma llega con el envión.





*Arriba izquierda: Durante una pausa de la actividad en pista, media docena de neumáticos del equipo de Herceg trabajan sobre la coupé Ford Sierra de Luis Di Palma. **Arriba centro**: Esteban Fernandino –con su auto realmente original, por la diversidad de orígenes de sus partes– encabeza un pequeño pelotón que incluye a Jose Fortunato y Juan Pablo Zampa. Detrás se ve a Etchegaray mirando el motor de su auto. **Abajo centro**: En el inicio, Jose Luis Bessone sufrió la rotura de su trompa, lo cual le provocó inconvenientes con la temperatura de su motor. Lo sigue José Pontoriero. **Abajo derecha**: Carlos Reutemann estuvo en "su" circuito, firmó autógrafos y comentó: "¡Qué ganas de manejar una coupé Fuego...!" Un año quería hacer lo mismo con una Ford Sierra.*







CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS



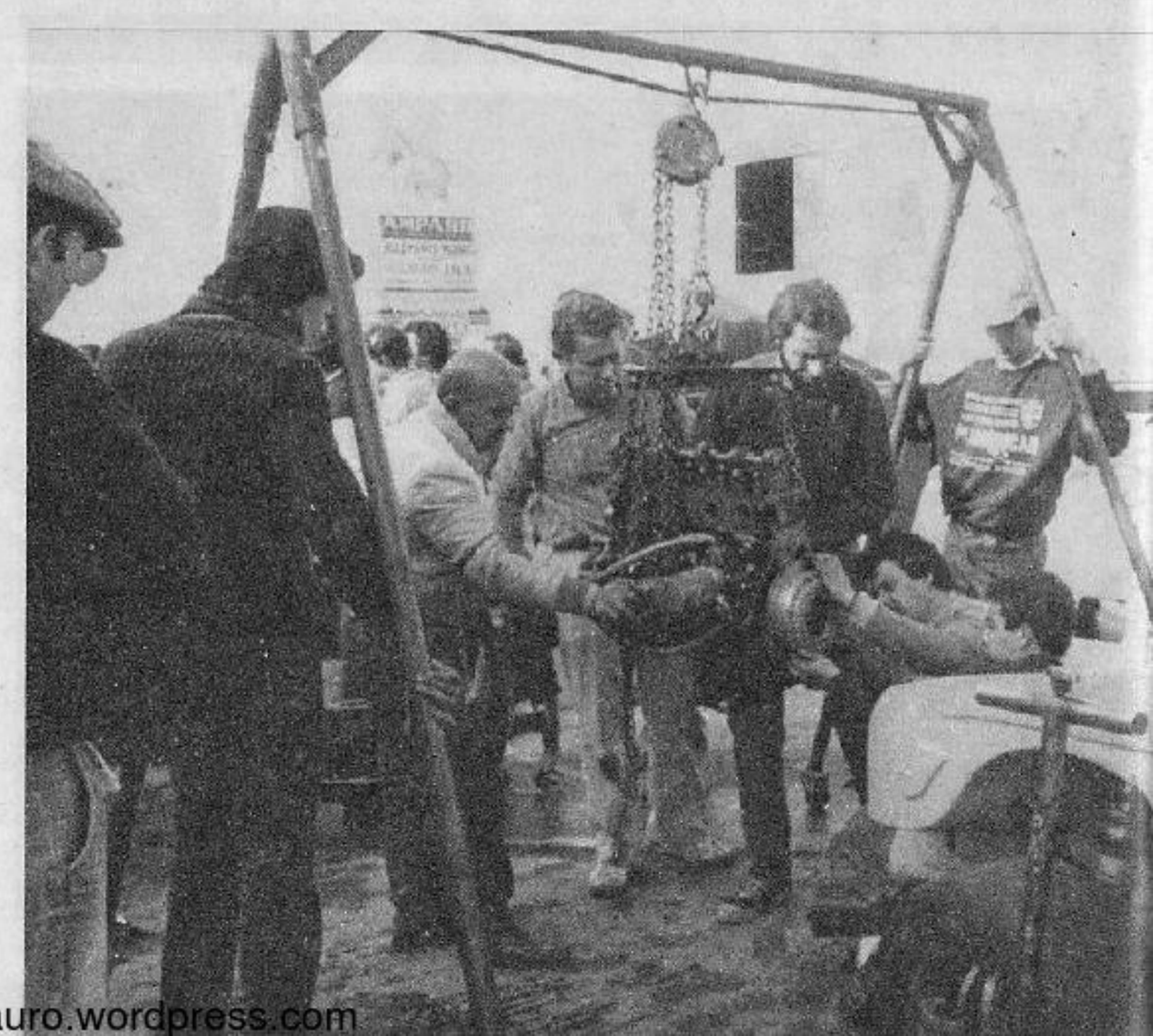
Jose Fortunato en el momento de su abandono

Cocho" López: Primero se quedó con poco freno, luego se rompió un resorte de válvulas o un balancín. **Oltra**: Se topó un gicleur de alta, llegó en tres cilindros.

Fortunato: Pisó el aceite de Bessone y pegó de cola al guard rail. **Tito Bessone**: Se cortó el cigüeñal o un bulón de biela.

Pontoriero: Rompió dos gomas, trasera derecha y delantera izquierda. **Etchegaray**: Se cortó el árbol de levas. **José Luis Bessone**: Toque con Etchegaray y rotura de trompa contra el guard rail, a raíz de ello subió la temperatura y se quemó la junta de tapa; llegó en 3 cilindros. **Gayraud**: Primero se trabó la caja en 4ta. marcha y luego se "agarró" el motor. **Di Palma**: Al comienzo falla eléctrica por haberse quedado "pegado" el burro de arranque, luego estalló el motor. **Fernandino**: Balancín der. **Ohanessián**: Frenos. **Zuain**: Caja. Saltaba la 5ta. marcha.





múltiple de admisión y carburadores Weber cedidos por Herceg.

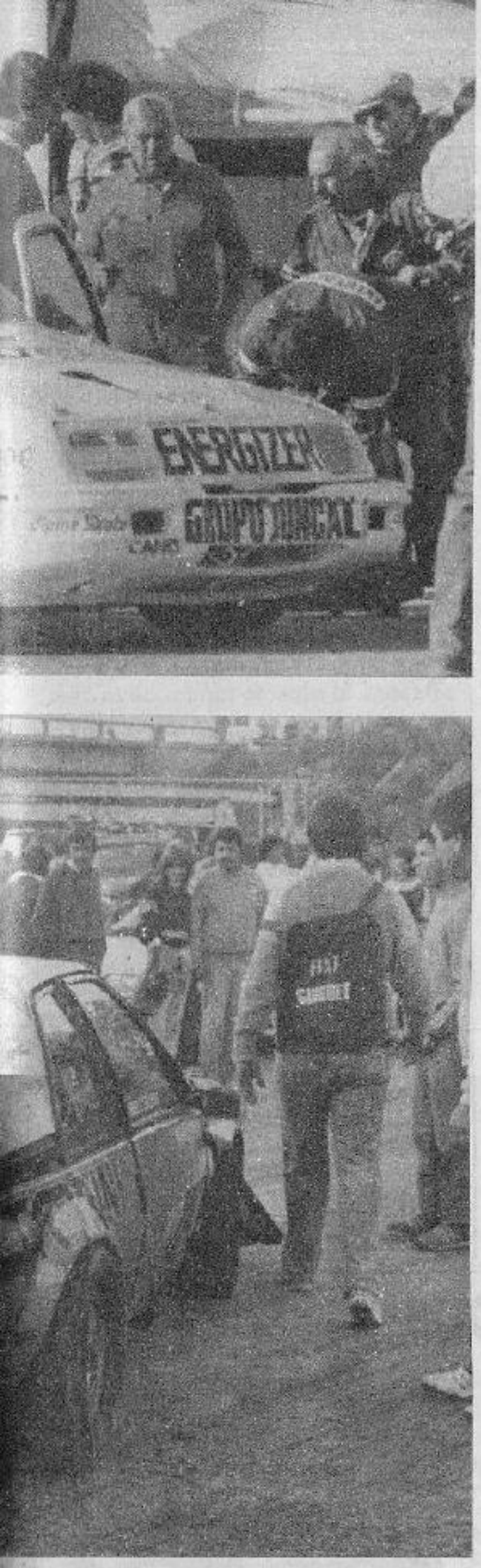
BUENOS RESULTADOS - Fueron los que obtuvo Ernesto Crocco al colocar en el motor de la coupé Ford Sierra de su hermano Carlos los carburadores Berta. Fue una experiencia inédita en motores de esta marca y el rendimiento logrado superó al de los Weber; lamentablemente no se lo pudo demostrar en carrera.

INICIATIVAS POSITIVAS - Fueron las que tuvieron concesionarios de Ford y Renault en Santa Fe. El viernes por la noche organizaron sendas conferencias de prensa a las cuales fueron invitados los periodistas locales y nacionales. En Semar S.A. (Ford) fueron protagonistas centrales **Oscar Alfredo Gálvez**, **Tito Bessone** y **Carlos Akel**, a quienes acompañaron en el panel directivos de la empresa y **Félix Gaviña Naón** de Relaciones Públicas de Ford Motor Argentina. Por su parte, en Fersán S.A. (Renault) estuvieron **Traverso**, **Soto**, **Oltra** y **Zuain** y **Juan Macchi** de Relaciones Públicas de Renault, junto a los directivos de la agencia. Ambos eventos alcanzaron muy buen nivel. Es una positiva práctica aunque poco usual que se repita. Por favor, pónganse de acuerdo para que no coincidan los horarios.

OTRO BUEN GESTO - El del **Automóvil Club Santa Fe** que organizó una cena el sábado por la noche para agasajar a las autoridades gubernamentales, colaboradores, amigos y periodistas.

VELOCIDADES MAXIMAS - **Traverso y Soto, 205 km/h**. Der Ohanessian, 204; Serafini, 201; Raies, Gayraud, Bessone (h), Zuain y Etchegaray, 199; Pontoriero y Fortunato, 198; López, 197; Fernandino, 196; Di Palma, 195; Crocco, 194; Oltra, 193; José L. Bessone, 191.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



*Arriba izquierda: El viernes por la noche se reparó la "vieja" coupé Fuego de Oltra dañada en su sector delantero izquierdo luego de sufrir una colisión contra el guard rail. Mira Gabriel Raies. **Arriba centro.** Atención en boxes para Ernesto C. Bessone (h), quien conversa con Carlos Akel desde el habitáculo. **Centro:** Golpe ilerose dio el sábado Jorge Serafini, quien no fue de la partida al día siguiente, tal como Hugo Olmi (rotura de motor) y Miguel A. Guerra (falta de rendimiento). **Abajo:** Cambio de motor para la coupé Sierra XR4 de Carlos Crocco.*

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

RESULTADOS

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	X	OLTRA		RAIES	
2		GAYRAUD	X	E.BESSONE	
3		FERNANDINO		DHANESSIAN	X
4	X	J.L.BESSONE		PONTORIERO	
5	X	ZAMPA		FORTUNATO	
6		ETCHEGARAY	X	GUERRA	

ORDEN DE LARGADA

Juan María Traverso
Renault Fuego
1m19s587/1000 Promedio:
138,822 km/h.

Ernesto Soto
Renault Fuego
1m20s016

Mario Gayraud
Ford Sierra XR4
1m20s103

Osvaldo López
Renault Fuego
1m20s650

Gustavo Der Ohanessian
Renault Fuego
1m21s020

Ernesto Bessone (h)
Ford Sierra XR4
1m21s032

Rubén Di Palma
Ford Sierra
1m21s442

José Luis Bessone
Ford Sierra XR4
1m21s492

Gabriel Raies
Renault Fuego
1m21s561

Rodolfo Zuain
Renault Fuego
1m21s642

Silvio Oltra
Renault Fuego
1m21s729

José Pontoriero
Ford Sierra XR4
1m21s829

Jorge Serafini
Renault Fuego
1m23s087

José Fortunato
Peugeot 505
1m22s167

Carlos Crocco
Ford Sierra XR4
1m22s232

Miguel Etchegaray
Renault 18 GTX
1m22s710

Esteban Fernandino
Ford Sierra XR4
1m22s984

Juan Pablo Zampa
Renault Fuego
1m22s399

Oscar Fineschi
Ford Sierra XR4
1m23s598

Hugo Olmi
Peugeot 505
1m24s124

Miguel Angel Guerra
Renault 18 GTX
1m24s935

Horacio Varela
Renault 18 GTX
1m28s113

CLASIFICACION

Automóvil Club Santa Fe - Circuito "Carlos A. Reutemann" de 3.069 metros de extensión - Recorrido total: 98,208 km. - Final a 32 vueltas - 31/5/87

TANQUES LLENOS

Gayraud, 1m19s770/1000 (Promedio: 138,503 km/h); Bessone (h), 1m21s107; Der Ohanessian, 1m21s319; Soto, 1m21s377; Fortunato, 1m21s800; López, 1m21s832; Di Palma, 1m21s870; Pontoriero, 1m21s877; Bessone, J.D., 1m22s191; Oltra, 1m22s217; Zuain, 1m22s602; Raies, 1m23s244; Zampa, 1m23s663; Fineschi, 1m23s835; Traverso, 1m24s426; Etchegaray, 1m24s785; Fernandino, 1m28s794; Varela, 1m31s216; Crocco, 1m44s468.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	1	Traverso-R	43m58s513/1000	32
2º	6	Soto-R	43m59s076	32
3º	50	Der Ohanessian-R	43m59s420	32
4º	23	Zuain-R	44m02s804	32
5º	13	Di Palma-F	45m04s904	32
6º	46	Fernandino-F	44m09s752	31
7º	30	Bessone J.L.-F	44m51s074	30
8º	9	Oltra-R	44m53s024	29
9º	28	Varela-R	45m19s729	29
10º	11	Pontoriero-F	44m11s415	28
11º	15	Zampa-R	29m41s649	20

No clasificaron: Gayraud, 19v.; López, 14; Raies, 13; Bessone (h), 6; Fortunato, 6v; Crocco, 1v; Etchegaray, 1v.

No registró paso: Fineschi.

No largaron: Guerra, Serafini y Olmi.

Promedio del ganador: 133.995 km/h.

Record de vuelta: Gayraud en la 2da. vuelta en 1m20s893/1000 a un promedio de 136.580 km/h.

Referencias: R-Renault, F-Ford Sierra, P-Peugeot, 505.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC 2000

(Disputadas las pruebas de Buenos Aires, General Roca, Mendoza y Sta. Fe):
Traverso 54 puntos, E.C. Bessone (h) 45, Oltra 33, Gayraud 32, Zuain 26, Soto 23, Di Palma 18, Olmi 14, Der Ohanessian 12, J.L. Bessone 11, Fernandino y Guerra 10, Crocco 8, Serafini y G. Raies 6, Saenz 5, Cocho López 4, Etchegaray 3, Varela 2, Fineschi y Pontoriero 1.

Próxima competencia: el 17 de junio, en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.

LOS PROTAGONISTAS

TRAVERSO: "DE NUEVO AL FRENTE"



Juan María Traverso

Soto: "Lo que más contento me pone es que el equipo pudo hacer el uno dos durante todo el fin de semana. Para mí este segundo puesto, detrás de Juan María a medio segundo, y en un circuito como éste es como ganar. Estoy más feliz que cuando gané en Pigüé el año pasado. Lo más importante es haber andado en un ritmo muy rápido durante toda la carrera sin despegarme del 'Flaco'. Yo puedo haber manejado bien, pero gran parte del mérito de este resultado es del equipo, el que cada día está más afianzado".

Traverso: "Ya estamos otra vez al frente del campeonato y eso es importante, pero más aún es la metodología de trabajo que se ha implantado en el equipo. Todo es orden, cada mecánico sabe perfectamente lo que debe hacer e incluso siguieron mejoras. Con Ernesto y el ingeniero Markiewicz tenemos un amplio diálogo, compartimos las decisiones en todo. Hoy, por ejemplo, todos coincidimos en salir con las gomas más blandas. Así lo hicimos y allí está la demostración. El ritmo de carrera fue más rápido de lo previsto y llegamos al final sin problemas. Así lo hicimos y allí está la demostración. ¿Lo de Ernesto? Es buenísimo, si bien no había órdenes de equipo para que ganara uno u otro, creo que también podía haber triunfado. Hoy tengo tres razones para estar feliz: lo del equipo, lo de Soto y mi victoria".

Tito Bessone: "Se perdió la oportunidad de sumar puntos en una carrera, pero no es la muerte de nadie. Ahora hay que mirar para adelante y pensar en Buenos Aires. Esta semana iremos a trabajar en el Autódromo de Buenos Aires para llegar a la próxima carrera con las mismas ganas y fe que nos teníamos para hoy".

De Ohanessian: "No se puede imaginar lo bien que me siento. Correr mi segunda carrera en esta categoría, que seguramente es la más difícil del país, y la que concentra la atención de los pilotos de mayor nivel, y estar en el podio con ellos, es increíble. El auto que me hizo Berta, junto con Tito Vilelli, es realmente bueno. Creo que ahora solo nos queda mejorar los frenos y hacer la experiencia para conocer los secretos de la categoría. Hoy para nosotros fue una prueba de fuego, para el auto en general, y para la caja de velocidades en particular la que respondió a las mil maravillas. Sólo yo sé los palancazos que le di cuando el auto no frenaba bien. Meriggi-Graff pueden quedarse tranquilos y nosotros olvidarnos de las cajas inglesas".

Di Palma: "No fue un buen fin de semana. Mi auto no anduvo nunca bien. Habrá que seguir trabajando y no bajar los brazos".

Oltra: "Recién en carrera el auto estaba en condiciones decorosas para pelear con los de adelante; lástima esa piedrita que tapó el gicleur. Creo que me hubiera llevado puntos importantes".

fórmula tres

ROSSO, NUEVAMENTE INFORTUNADO

Una carrera monótona, aburrida, fue la de Fórmula Tres por el Gran Premio de Montecarlo.

De hecho, suele ser una prueba combatida y emocionante, sobre todo a causa del empeño puesto por los jóvenes pilotos por querer mostrarse delante de los jefes de equipo de todas las escuderías de Fórmula Uno; pero esta vez las circunstancias hicieron que saliera una carrera en ningún momento excitante.

Victor Rosso clasificó en el decimonoveno lugar entre los veinte que largaron de los treinta y cinco presentes, con su **Ralt RT 31-VW Schrik** del team de Bertram Schäter, registrando un tiempo de 1m39s803/1000, debido a que no pudo usar adecuadamente las gomas de clasificación ya que giró varias vueltas con neumáticos blandos, encontrando mucho tránsito en la pista y, cuando se dio la posibilidad del tiempo, la gomas ya no estaban en buenas condiciones. Esto, que sin dudas se debió a la inexperiencia del piloto argentino en el trazado, le permitió igual clasificarse en Mónaco, y junto con **Bernd Schneider** fueron los únicos participantes del torneo alemán que lo lograron, pues ni Zakowski ni Oestreich pudieron entrar entre los habilitados para largar la prueba.

Durante toda la carrera, los seis primeros en la línea de partida se quedaron con las seis posiciones de vanguardia, sin posibilidad alguna de variación y dependiendo directamente de los medios técnicos a disposición. Así fue que **Didier Artzet**, con Ralt '86 y motor **Volkswagen**, mejor tiempo en clasifica, tomó rápidamente la punta, seguido de cerca por el francés Jean Alesi con Dallara. Los dos se alejaron progresivamente de la dupla Apicella (Dallara) y Herbert (Reynard), detrás de la cual se formó el dúo de Larini y Giroix (ambos con Dallara). La carrera se desarrolló de este modo casi hasta el final, con un solo cam-



bio a tres vueltas de la meta, cuando Apicella hizo un trompo en la curva de la Rascasse y perdió dos posiciones. Por esto, tercero quedó Larini y cuarto Herbert.

Algunos incidentes sin consecuencias físicas para los protagonistas eliminaron a varias máquinas. El más emocionante fue el trompo del italiano Visco durante el primer giro, bajo el túnel: el auto quedó atravesado sobre la pista y rápidamente fue sacado por los comisarios.

Lamentablemente, para Victor Rosso esta prueba fue muy poco afortunada. En la carrera estaba en el undécimo puesto, habiendo remontado ocho posiciones, pero lo paró la detección electrónica del motor. Este es su gran problema del año, porque Volkswagen Motorsport confió la preparación de sus motores oficiales al alemán Schrick, quien obtuvo resultados notables pero sin encontrar la confiabilidad necesaria. Este es el noveno motor que se "planta" en lo que va de la temporada, debido a problemas con la temperatura y la electrónica.

Esta situación le preocupa un poco, pese a que naturalmente sigue muy contento de estar en el equipo oficial VW, porque mantiene en mente ganar el Campeonato, aunque con estas cuestiones sus posibilidades disminuyen. Ellos mismos afirman que el nuevo motor es muy bueno pero que aún falta la confiabilidad por muchas pequeñas cosas que no son básicas pero que impiden finalizar.

La carrera la ganó un Ralt del año pasado, conducido por un piloto que está undécimo en el Campeonato Francés de Fórmula Tres..., un nombre no muy conocido en el ambiente. Estas son las cosas que permite Mónaco, y son las sorpresas típicas por no poder probar antes de la carrera.

Pruebas de clasificación: Didier Artzet (Francia), 1m37s668; J. Alesi (Francia), 1m37s894; A. Apicella (Italia), 1m38s030; J. Herbert (Inglaterra), 1m38s055; Larini (Italia), 1m38s137; Giroix (Francia), 1m38s302; J. Lanchuit (Francia); 1m38s347; E. Bernard (Francia), 1m38s465; B. Schneider (Alemania), 1m38s531; E. Bachelart (Bélgica), 1m38s538.

Clasificación final (24 vueltas, 79,872 km).

1°) **Didier Artzet, Ralt-Volkswagen**, 39m32s423 a 121,201 km/h; J. Alesi, Dallara-Alfa Romeo, 39m33s455; J. Herbert, Reynard-VW Spiess, 39m46s063; N. Larini, Dallara-Alfa Romeo, 39m50s520; A. Apicella, Dallara-Alfa Romeo; 39m54s501; F. Giroix, Dallara Alfa Romeo, 39m58s730; J. Lanchuit, Ralt-VW, 39m59s244; B. Schneider, Ralt-VW Spiess, 39m59s618; E. Cheli (Francia), Ralt-VW, 40m22s433; E. Comas (Francia), Ralt-Alfa Romeo, 40m40s627.

Rosso, no clasificado, quedó a seis vueltas. R.V.: Artzet en la 21°, 1m37s770 a 122,541 km/h.

Franco Lini

LIGIER Y EL MOTOR FRANCES

Guy Ligier sigue adelante con su proyecto de construir el motor propio. Tras comprobar la imposibilidad de contar con los servicios de Jacques His –actualmente en Ferrari–, Ligier orientó su oferta hacia **Bernard Dudot**, hombre de Renault. Esto ha provocado una derivación del proyecto original, ya que la intención de Dudot es construir una nueva sociedad en el interior de la **Renault Sport**, para aprovechar las colaboraciones de SEP, Aeropostial y Renix en el aspecto tecnológico. El tema cuenta con el apoyo económico de **ELF**, y para su definición resta ver el papel que jugará Renault. Por lo pronto, el motor no será ni Ligier ni Renault. Mientras se define el aspecto formal de la cuestión, los trabajos de proyección están ya en marcha y la idea es que se convierta en el motor de los monoplazas franceses de la categoría: Ligier, Larrousse y AGS.

Siguiendo con los motores aspirados, se refuerzan las versiones sobre el propulsor **Yamaha** de 5 válvulas por cilindro. Los técnicos japoneses estuvieron en Spa y el proyecto está bastante adelantado. Sólo resta ver cuál será la marca del producto, ya que hay contactos con dos grandes colosos nipones a quienes interesa el tema por una cuestión de prestigio: Toyota Yamaha.

Por otro lado, en los Estados Unidos se anuncia el retorno de Weslake, que en la década del '60 produjera el recordado motor V12 del Eagle. Ahora la W.R.A.-C.E. (Weslake Research Advanced Competition Engines) está trabajando sobre un 3 litros y medio.

¿JAGUAR A LA F.1?

Se supo la semana pasada en el continente europeo que Tom Walkinshaw está pensando seriamente en el proyecto Fórmula Uno para 1988. En efecto, el constructor británico que actualmente sostiene el programa de "Grupo C" para Jaguar, con el XJR8, ya está programando los pasos a seguir como para completar su ingreso a la Fórmula Uno a partir de la próxima temporada.

El tema, si bien fue negado en principio por Ian Morris (hombre de "public relations" de Jaguar), quien dijo que el proyecto puede existir pero no cuenta con apoyo oficial por parte de Jaguar, y que simplemente a la marca le interesa el Grupo C para el '87 y el IMSA GTP en los Estados Unidos para el '88, es posible que se dé a través de una realización de Walkinshaw en forma particular. Dicho constructor compraría material y lo presentaría por su cuenta. De todas maneras, las cosas estarían bastante avanzadas, tanto a nivel del motor como del chasis, lo que se desprende del secreto que se ha impuesto a la factoría de Oxford, prohibiéndose la entrada a toda persona ajena a la misma, ya que según se sostiene, allí se dan los primeros pasos en la construcción del bastidor, diseñado por Tony Southgate, como del motor, proyectado por Kevin Lee, el jefe técnico motorista del equipo británico. Eddie Cheever, piloto del team en Endurance, ha sido consultado al respecto; manifestó no saber nada en forma oficial, pero evidentemente aceptó que la organización de Walkinshaw está ya en condiciones de poder dar el paso a la Fórmula Uno, y que el proyecto, de ser cierto, sería serio y se trataría de un auto ganador que él estaría dispuesto a conducir.

american racing series

FANGIO JR., SEPTIMO EN MILWAUKEE

La segunda fecha del torneo de la ARS en los EE.UU. tuvo lugar en el óvalo de una milla de Milwaukee, donde participó nuestro compatriota Juan Manuel Fangio II.

La competencia fue ganada por el belga Didier Theys (que además había logrado la pole position), cumplimentando las 75 vueltas estipuladas. En la séptima posición se ubicó el argentino, con una vuelta menos.

Detrás de Theys, las posiciones fueron las siguientes: Dave Simpson; Mike Groff, Tomy Birne, George Metsos, ya con 74 vtas., Nicolas Kostom y Juan Manuel Fangio.

El 28 de junio, en el circuito callejero de Meadowlands (New Jersey), se realizará la tercera fecha de las American Racing Series. Allí piensa estar otra vez Fangio, y esperamos que con mejor suerte.

ECOS DE INDIANAPOLIS

"Esto es increíble. Pensar que no tenía auto para correr y ahora soy el ganador de las 500 Millas en Indianápolis... Es algo fantástico y anímicamente me llega justo, ya que me sentí muy mal en todo el tiempo que estuve sin correr y sin nada que hacer en el automovilismo. Parecía un extraño."

Las palabras de **Al Unser Sr.** no necesitan de mayores comentarios para dar una idea de las circunstancias especiales que esta vez envolvieron al ganador de Indy. Circunstancias muy especiales, diríamos, tratándose de alguien como Al, que, con ésta, llegó a su **cuarta victoria** en **Indianápolis**, igualando el record de Anthony J. Foyt, lo que equivale a decir que no es ningún novato, improvisado y/o desconocido...

Pero la cruda realidad indicaba, hasta el día en que se accidentó **Danny Ongais**, que el viejo Unser se quedaría al margen de Indy '87. Llegó entonces el percance de Ongais, y una vez más quedó demostrado que en muchas ocasiones la desgracia de unos es la suerte de otros, con el ofrecimiento de **Roger Penske** para tripular uno de sus autos, un **March-Cosworth** que quedaba libre. El resto es historia reciente y ya contada, con la sorpresiva victoria de Unser, que lo devolvió a los primeros planos cuando muchos ya lo daban en busca de cuarteles de invierno.

La gloria de Unser Sr. se contrapuso a la frustración de **Roberto Guerrero**. El colombiano vio escapar sobre el final, por su prolongada detención en boxes, una victoria que hace años que viene persiguiendo: "**El segundo puesto sería bueno en otras condiciones, pero para nosotros que tuvimos tan cerca la victoria, es una frustración**".

Otro disconforme, aunque acaso sin de-





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUGESTIVAS DECLARACIONES DE BALESTRE SOBRE EL FUTURO DE DOS CAMPEONATOS MUNDIALES

"TRANSICIONES", INTRIGAS E INCOHERENCIAS

El increíble señor Jean-Marie Balestre vuelve a hacerse notar por su ya clásica y comprobada incoherencia.

Recordemos que el año pasado, después del accidente ocurrido a Toivonen y Cresto, Balestre impuso prácticamente y de manera clamorosa, sin reflexionar, la finalización de los autos de Grupo B, con el pretexto de poner fin a una situación crítica... que él mismo había provocado admitiendo el Grupo B en los rallies, cuatro años antes.

Hizo falta que murieran dos pilotos de Lancia, y la presencia física de Balestre en la carrera, para hacerle comprender que nosotros teníamos razón cuando criticábamos los reglamentos. Pero las decisiones de Balestre, fácilmente aceptadas por los otros miembros de la FISA, eran demasiado precipitadas, provocando la reacción decidida de **Peugeot**, que llevó el tema a un tribunal, el cual condenó a la FISA.

Esta vez, el **Tour de Corse** conoció nuevamente un momento triste con la muerte de un copiloto, además de un par de accidentes que afectaron a los espectadores. Y Balestre no supo resistir al deseo de proclamar otra de sus máximas, con un comunicado oficial de la FISA que no tiene explicación. En primer lugar, porque el hecho de que el comunicado haya aparecido inmediatamente después del grave accidente de la primera etapa indica que Balestre lo hizo solo, ya que **no tenía posibilidades de consultar con los miembros** del Ejecutivo, en otras palabras, esto confirma que Balestre se considera en la FISA dictador absoluto.

En lo que hace a los contenidos, reproducimos el texto oficial para que el lector pueda juzgar por sí solo:

"La FISA quiere hacer una precisión: **en el caso de los dos accidentes que afectaron a los espectadores**, los dos autos no salieron de **la pista. Fue en el derrape que atropellaron a los espectadores, que al no observar las normas de seguridad y las advertencias** del personal especializado, estaban ubicados sobre la trayectoria."

En una palabra: Balestre culpa exclusivamente a los espectadores. Es una de las cosas que, parece, no tuvieran solución en los rallies, no obstante la buena disposición de los organizadores.

Lo que es muy discutible, y también poco comprensible, es el texto que sigue, y que se refiere al accidente mortal del coche número 91. Dice:

"**Como consecuencia del accidente que costó la vida a J.M. Argenti, algunos comentaron que era inútil prohibir los autos del Grupo B puesto que los riesgos seguirían siendo los mismos.**

"La FIA considera que existe confusión, dado que los cambios de los reglamentos técnicos se decidieron en **mayo de 1986, después que en seis accidentes murieran 8 personas, en los 8 meses precedentes. En los 8 meses siguientes, hubo dos muertes, un espectador y un copiloto. La FIA ha comprobado que las autoridades públicas y deportivas habían tomado todas las medidas necesarias para la seguridad y la prevención de los accidentes, para el 31° Tour de Corse. La pasión de los espectadores, que aumentan en los distintos recorridos de las pruebas, los impulsa a actitudes de total irresponsabilidad cuyas consecuencias no deben permitir a cualquiera poner en tela de juicio la existencia de los rallies.**"

Estas son cosas que todos sabemos y que no justifican que el presidente de la FISA emita una comunicación al respecto.

Lo que sí es interesante, y merece que se reflexione, es el texto con el que concluye el comunicado de la FIA:

"**La FIA recuerda que declaró en varias oportunidades que 1987 es un año de transición en materia de reglamentos. Esto significa que a la luz de las experiencias sobre el terreno**, los reglamentos técnicos de los autos y los itinerarios de cada uno de los rallies serán modificados en 1988, después de haber consultado con todas las partes interesadas (pilotos, organizadores y constructores), con la finalidad de hacer más atractivos y con mayor valor deportivo el Campeonato del mundo".

Y estas palabras nos parecen un poco sospechosas. Por lo menos, no recuerdo haber leído declaraciones de la FIA sobre la "transitoriedad" de la temporada 1987, y nos parece curioso que esta definición aparezca ahora. Mucha casualidad es que esto se sepa pocas semanas después de que la Peugeot haya renunciado a la idea de presentarse en Fórmula 1, como había sido previsto. Y tal vez es casual también que Peugeot haya dicho que volverá a las competiciones de alto nivel. Naturalmente no es posible hacer una correlación de causa-efecto sobre la posición adoptada por Peugeot y las últimas declaraciones de Balestre, pero se podría hipotetizar que Peugeot tiene pensado volver a los rallies, después de haber descartado la F.1 de sus programas. Y si este regreso de Peugeot se produce, es presumible que ha tenido algunas pautas sobre determinadas condiciones técnico-deportivas, que le hayan hecho cambiar de idea en lo que concierne a los rallies.

Y puesto que Balestre habla ahora de transición y de reglamentos técnicos modificados para 1988, se puede suponer que ambas cosas van juntas. Algunos han llegado a imaginar que entre Balestre y los hombres de Peugeot hubo encuentros reservados, con pactos que permitirán a la FISA evitar la pesada carga financiera que deriva de la decisión del tribunal que la ha condenado, y a la Peugeot, volver a las competencias "ruteras" en condiciones favorables, sin hacer el ridículo, ya que la casa francesa había declarado que abandonaba los rallies porque las condiciones técnicas no eran favorables.

Son conjeturas y fantasías, obviamente, pero la coincidencia de estos acontecimientos pueden justificarlas.

Ahora bien, el Tour de Corse terminó el 9 de mayo y el domingo siguiente, 10 de mayo, el presidente Balestre ya estaba en **Dijon** para la competencia del **Campeonato Mundial de Turismo**, ganada por **BMW** aunque con cierta oposición de Ford.

También en esa oportunidad tuvimos declaraciones de Balestre que suscitaron, una vez más, perplejidad y que se refieren nuevamente a los autos para 1988, cuyos reglamentos serán cambiados...

Prácticamente, Balestre afirmó que también para este campeonato la temporada 1987 debe ser considerada de transición y que se establecerán muy pronto nuevas reglas para que el Campeonato resulte realmente importante y válido.

Por un lado, Balestre repite estas afirmaciones, y por otro la FISA asegura la estabilidad de los reglamentos... Evidentemente la coherencia no es el punto fuerte de Balestre, que está destruyendo la imagen de la Federación Internacional justamente con estos continuos cambios que la gente no comprende.

Sin embargo, acaso los que empujan a Balestre hacia estas declaraciones sean los malos consejeros, tal vez interesados en que los nuevos reglamentos puedan favorecer tal o cual marca.

En efecto, parece que en lo que se refiere al Campeonato de Turismo hay una orientación hacia autos de las características mecánicas más bien liberales, pero con mantenimiento de las formas como en la categoría "silhouettes" que provocara tanto daño en el Campeonto Mundial de Endurance prácticamente matando los prototipos y eclipsando a estas competencias, que se habían convertido en una especie de "súper copa Porsche".

Evidentemente la lección no sirvió, si ahora volvemos a los mismos errores. Probablemente porque los nuevos dirigentes de la FISA, el primero de ellos Balestre, no tienen conciencia de la historia, incluso reciente, de las competiciones.

Junto con estas declaraciones circularon con insistencia noticias del ingreso de **Peugeot** en el Campeonato Turismo, y es bastante sorprendente que esto ocurra en estos momentos, lo cual alimenta la sospecha de tratativas desconocidas por el público en general, que permitan a la Peugeot volver a competencias de gran nivel

Franco Lini



masiada razón, fue **Paul Daitlovich** jefe del equipo de **Fabrizio Barbazza**, el italiano que con su tercer lugar concretó la mejor actuación de un "rookie" desde que el mismo Guerrero finalizase segundo en 1984: "**Pudimos haber ganado, ya que a treinta vueltas del final, estuvo Fabrizio a punto de superar a Unser. Pero un trompo se lo impidió y ahí se retrasó**".

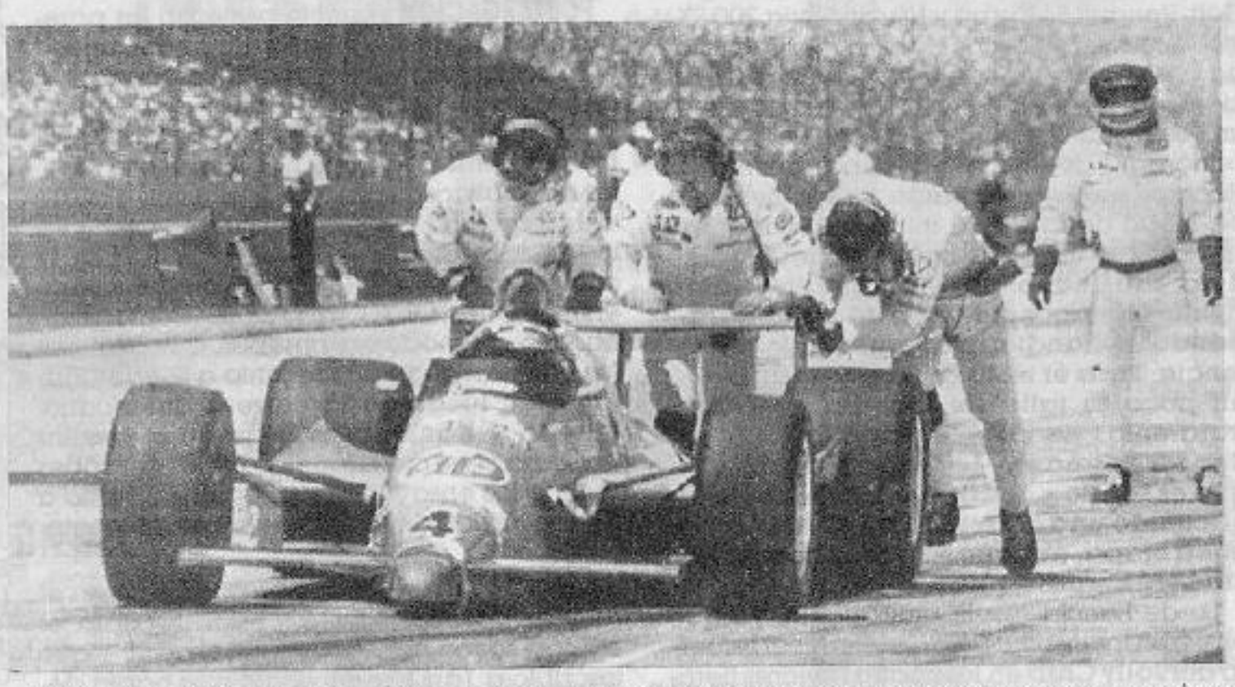
Si un novato que llega tercero tuvo motivos para quejarse, qué habrán dicho entonces varios notables y veteranos, que ni siquiera pudieron llegar entre las 11 máquinas clasificadas. Algo que ocurrió con **Emerson Fittipaldi**, por problemas eléctricos, en la vuelta 132, con **Derek Daly**, un giro más tarde, por rotura de motor, con el "prócer" **Anthony Foyt** en la ronda 116, por inconvenientes en la bomba de combustible; con el reaparecido **Gordon Johncock** al romper una válvula en el giro 76, con **Rick Mears**, una ronda antes, por culpa de una bobina, y con el campeón **Bobby Rahal**, en al vuelta 57, por fallas en el arranque.

Y esto, sin olvidar al gran desafortunado Indy '87, **Mario Andretti**, que con el motor recto, desertó faltando veinte giros, no obstante lo cual ocupó el décimo puesto en la clasificación final, que se completó con el undécimo lugar de **Tony Bettenhausen**.

La mención de Tony Bettenhausen obliga a ampliar la nota luctuosa de Indy '87, que tuvo al piloto norteamericano como involuntario protagonista, al perder su auto en la vuelta 130 un neumático que, tras golpear en el coche de Guerrero, se proyectó hacia la tribuna, causando la muerte de un espectador. La víctima fue identificada como **Lyle Kurtenbach**, de 41 años, residente en Rothschild, Illinois, quien se encontraba sentado en la última fila. Ningún espectador había muerto en **Indianápolis** desde 1960, cuando dos residentes de Indiana fallecieron al ser alcanzados por partes de autos que habían chocado. Asimismo, Kurtenbach constituyó el décimo espectador muerto en la historia de Indianápolis. Un lamentable episodio que, luego de cinco años (el último antecedente databa de 1982 cuando el piloto **Gordon Smiley** se mató en los ensayos), volvió a ensombrecer la gran fiesta que anualmente proponen las **500 millas de Indianápolis**.

Radiofotos: AP y Reuter





Arriba, izq.: Al Unser padre e hijo se saludan tras jornada gloriosa para la familia. Al lado, Guerrero y su vástago Marcos (20 meses). El colombiano perdió la carrera cuando su auto (Lola) tardó en arrancar tras el último "pit stop". (Laserfotos A.P.)

LOS TRIUNFOS DE AL UNSER EN INDY

Al Unser ganó por primera vez en **Indianápolis** en **1970**, con un **Colt-Ford**, luego de hacer pole position. El promedio de esa carrera fue de **250,600 km/h**. La segunda oportunidad fue al año siguiente, con un auto similar. Esa vez clasificó quinto y triunfó a **253,796 km/h** de promedio luego de las doscientas vueltas. La tercera vez que Al Sr. se adjudicó las **500 Millas** de Indianápolis fue en **1978**, con un **Lola T500-Cosworth**. Ese año también había clasificado en el quinto lugar, y el promedio fue de **259,633 km/h**. La victoria de esta temporada es la cuarta allí, en este caso con **March 86C-Cosworth**, y la obtuvo luego de clasificar vigesimoprimero en las jornadas previas. El promedio de esta oportunidad fue de **260,940 km/h.**

Por Néstor Palmetti

rally mundial **CUARTO EN LA PRIMERA ETAPA DE ACROPOLIS**

RECALDE EN UN MOMENTO MAGICO





Arriba, con el Partenón asomando al fondo, Jorge Recalde y Jorge Del Buono se aprestan para la "superprueba" dominical. A la izquierda, la única tripulación latinoamericana en el 34° Rally de Acrópolis, cumpliendo una actuación asombrosa con el Audi 90 Coupé Quattro del austriaco Schmidt, sobre buen piso, con mucho polvo y ante gran público. (Radiofotos A.P.)

Luego de conocerse los tiempos oficiales de la "superprueba especial" con que "se abrió el fuego" de la XXXIV edición del **Rally de Acrópolis**, reinó no poca sorpresa en muchos rostros, tanto en la prensa como en directivos de equipos. Es que nadie imaginaba que los poderosos **Audi 200 Quattro** de **Jorge Recalde**. Si bien tambien llamo la atención la supremacia de **Lancia**, lo del cordobés provocó gestos de asombro que, más allá de lo que pudiera resultar de ahí en más el desarrollo de la prueba, servían para hacer notar la presencia del argentino en el concierto rallístico mundial. El cuarto puesto de Recalde, empatando con **Mikkola** y **Biasion**, y superando por dos segundos a **Röhrl**, el "número uno" de Audi y también así considerado a nivel mundial, importa por el modo en que fue conseguido. En primer lugar, debemos tener en cuenta las diferencias de vehículos. El piloto de Traslasierra dispone de un motor aspirado de **200 caballos** en su coupé, mientras que la berlina oficial de Ingoldstadt tiene **270 CV** en el propulsor turbocomprimido que la equipa, no siendo significativa la diferencia de pesos entre ambos coches. A esto se debe agregar la normal diferencia que existe entre un vehículo oficial y uno particular. El otro punto que permite interpretar este "boom" de Recalde se basa en el hecho de que dicho prime, por sus características de circuito cerrado, fue habilitado durante viernes y sábado por jornada. No disponiendo de "muletto" por los retrasos de preparación acusados por el austriaco **Rolf Schmidt**, Recalde recorrió dicho tramo con un auto particular el viernes, y con el de carrera el sábado. Esta limitación reglamentaria en el recorrido provocó un nivelamiento de posibilidades entre pilotos oficiales y privados, excelentemente aprovechados por Recalde para sorprender con el inesperado para todos cuarto puesto final. Alguno puede pensar que por tratarse de una prueba de clasificación corta, los pilotos de fábrica pueden haber guardado algo en función de no tomar riesgos, pero no es así. Por el solo hecho de ser el prime que determina la clasificación de la primera etapa de la carrera, y por lo que ello significa a nivel de repercusión informativa mundial, todos los equipos estaban interesados en una buena figuración, para usufructuar la difusión de este resultado parcial en semanarios, diarios y televisión de todo el mundo. Incluso por tratarse de un prime con buen piso y excelente seguridad, nadie pensaba en especular. Todo esto no hace más que resaltar las dotes indiscutidas del cordobés, y su capacidad de adaptación a las circunstancias.

De ahí en más, el Rally de Acrópolis era el domingo un misterio que se iría develando en las tres etapas subsiguientes. Sería interesante ver si los Audi 200 Quattro reaccionarían y también había que ver cómo responderían los Lancia a las exigencias del camino, bastante duro y roto como es habitual aquí. Otro signo de interrogación eran los vehículos de tracción simple (Volkswagen Golf, Renault 11 Turbo y Nissan Silvia 200 SX) que hasta entonces no habían mostrado nada pese a disponer de una interesante relación peso-potencia y estar favorecidos por un "especial" inicial con piso firme. En este panorama de interrogantes por develarse, Recalde prefiere ser cauto, y así reflexionaba luego de la etapa inicial, en Lagonissi: "**Lo hecho hasta ahora es bueno y me deja satisfecho por haber estado con buenos tiempos a la par de pilotos 'top', dando un handicap considerable de potencia. Para el resto de la carrera pesará un poco la falta de muletto, pero esto trataremos de compensarlo con un andar sin desmayos. Le tengo fe al auto ya que es sólido y confiable, y espero seguir haciendo una carrera al nivel de esta primera etapa, aunque sé que la competencia será durísima**".

Lo de Lancia resultó importante, ya que pusieron los tres autos oficiales más el refuerzo del **Jolly Club** en los cuatro mejores tiempos, en una gran demostración de efectividad. Incluso, el local "**Jigger**", con un muletto reacondicionado se dio el lujo de empatar el tiempo con Röhrl. Como decíamos al principio, había que ver si el auto torinés respondía sin problemas a la exigencia de los caminos griegos, o si ello obligaría a la adopción de un ritmo más cuidadoso por parte de sus pilotos para poder llegar al final de la lucha. No olvidemos que del resultado de esta carrera dependerán muchas cosas, como ser posibilidades de Campeonato y revisión de programas futuros.

En medio de esta batalla entre colosos que impresiona por el despliegue de recursos de los equipos oficiales involucrados, Recalde, con la coupé Audi 90 Quattro privada, estaba haciendo el papel de David frente a Goliath. Esta semana, en la mitológica Grecia, sabremos el final de la historia. Por ahora, sólo se trataba de un momento mágico para Jorge Recalde.

DRACMITAS

POSTERGACION - Lancia postergó las pruebas en la **Argentina**. Este anuncio fue hecho por **Nini Russo**, encargado del cronograma deportivo y técnico operativo del equipo **Lancia-Martini**, en Lagonissi. La postergación es por treinta días, por lo que ese "test" de neumáticos se resolvió efectuarlo a partir del **10 de julio** (luego del Rally Olympus en los Estados Unidos), ya que a Lancia se le complicaba el desdoblamiento de medios entre Grecia, EE.UU. y la República Argentina. De este modo las pruebas, que siempre las hará **Jorge Recalde** junto a "**Lelle**" Pinto, serán luego de la carrera americana. **Biasion** y **Kankkunen** llegarán a nuestro país una semana después que el cordobés realice los ensayos, para comenzar junto a él el recorrido de la ruta de la competencia.

ROBO DE AUTOS - No pudo participar en el rally de Acrópolis, pese a estar inscripto, el equipo sueco "**Rally Cup Company**", que inscribió a **Jari Niemi**, piloto que había debutado en el Rally de Portugal. Tanto el auto "muletto" como el de carrera (**BMW M3** Grupo N) **fueron robados** de su lugar de residencia en el Hotel Lagonissi, y la misma suerte corrió un muletto del equipo **Volkswagen**. Esta actividad de los cacos dejó sin poder participar al equipo, que de ese modo tomó la experiencia en Grecia simplemente como una semana más de vacaciones.

MAZDA - A través de **Michelin**, se ha detectado que es muy posible que el equipo de los autos japoneses participe en el **Rally de Argentina**. Esto se desprende de la solicitud de neumáticos para esa competencia. Aparentemente, Mazda competiría con dos vehículos, uno para **Ari Vatanen** y el otro para **Ingrar Carlsson**. **Timo Salonen**, en cambio, correrá en Nueva Zelanda, la primera carrera que hará el equipo Mazda con la nueva caja de velocidades y no estaría en la Argentina ya que se dedicaría en esa fecha a recorrer la ruta del Rally de los Mil Lagos, por eso la contratación de Vatanen, quien ha manifestado su voluntad de volver a la Argentina. El piloto Peugeot, por su parte, firmó un contrato con **David Richards** para correr el **BMW M3** de **Grupo A** en lo que serán las primeras presentaciones de este auto sobre pisos de tierra. Vatanen debutará con el auto alemán en el Rally de los 1000 Lagos y posteriormente correrá en San Remo.

CLASIFICACION

Primer prueba de clasificación, Rally de Acrópolis. "Superprueba" de 6 km. Recorrido total: 74 km. 31-5-87.

Markku Alen (Lancia Delta HF 4 WD) 3m49s.; Juan Kankkunen (Lancia Delta), 3m43s.; Michael Eriksson (Lancia Delta), 3m44s; Jorge Recalde (Audi 90 Coupé Quattro), **Hannu Mikkola** (Audi 200 Quattro) y Massimo Biasion (Lancia Delta), 3m45s.; Walter Röhrl (Audi 200 Quattro) y "Jigger" (Lancia Delta), 3m47s.; Rudolf Stahl (Audi Coupe 4), 3m48s.; Kenneth Ericksson (Volkswagen Golf GTI, 16 valvulas, 3m49s.; François Chatriot (Renault 11 Turbo), 3m52s.; Erwin Weber (Volkswagen Golf GTI 16 v.), Piero Alessandrini (Audi 90 Coupé Quattro), 3m53s.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIESEL SAN MARTIN S.R.L

REPARACION DE BOMBAS LINEAL Y ROTATIVAS

Repuestos de Inyección

SERVICE
BOSCH Y C.A.V.

Avda. SAN MARTIN 2937 (cp. 1752).
LOMAS DEL MIRADOR. SAN JUSTO TEL: 651-0422

LABORATORIO DIESEL OESTE

REPARACION
EQUIPO INYECCION
DIESEL

Marcelo T. de Alvear 3477
(ex) 1483/85. CASEROS
(1678). TEL. 750-3060

DIESEL UVIEDO

REPARACIONES Y CALIBRADO
DE BOMBAS INYECTORAS E INYECTORES
REPUESTOS LINEA COMPLETA

Servicio BOSCH — Atendido por su dueño — Servicio CAV

JOSE LEON SUAREZ 2678. TEL. 687-0382

BOSI Hnos.

* BOMBAS * INYECTORES
* TURBOS
* REPUESTOS EN GENERAL

BOSCH
EQUIPO DE INYECCION
SERVICE

SERVICIO DIESEL

Calle 94 Nº 4477. (Alt. Ruta 8 km. 16,500).
TEL. 768-5538 / 767-0318. SAN MARTIN. Prov. Bs. As.

SERVICE DIESEL BARRACAS

JCB

• BANCO DE PRUEBA
BOSCH

REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES
JORGE 2371 (cp. 1275) TEL. 28-9032

DIESEL LINIERS

33 AÑOS A SU SERVICIO

Reparación de Bombas e Inyectores para Motores DIESEL en general

CON 12 MESES DE GARANTIA INTEGRAL

BOSCH SERVICE — EL SERVICE BOSCH AUTORIZADO • TALLER PILOTO

Adm. y Taller. DIAZ VELEZ 1975 (casi Gral. Paz). 653-2950. Lomas del Mirador

VENTA Y FABRICACION DE REPUESTOS DE INYECCION DIESEL

GEM - CAR
S.R.L.

JUAN JOFRE 3379. ISIDRO CASANOVA.
Bs. As. (1765). TEL.: 625-2363/0213

dLU LA UNION

LABORATORIO DE INYECCION DIESEL

- Reparación de Bombas e Inyectores para Motores Diesel en gral.
- Repuestos Legítimos BOSCH y CAV.

BOSCH PRODUCTOS

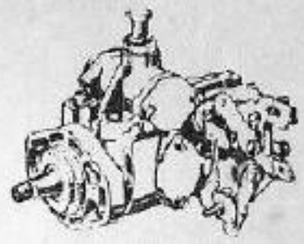
LARRAYA 2430. CAP. TEL. 687-3063

DIESEL GIACOBINO

REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES
MOTORES DIESEL
BOSCH - C.A.V. - ROTO DIESEL
BANCO DE PRUEBAS BOSCH
CONGRESO 3986. CAP. FED. TEL. 541-5872

SERVIBOM

LABORATORIO DIESEL de LUIS ALGIERI



- BOMBAS INYECTORAS
- TURBOS MOTORES
- SERVICIOS REPUESTOS

CACHI 453 (1437). BUENOS AIRES. TEL. 91-8717

DIESEL SAN MARTIN

• REPARACIONES
DE EQUIPOS DE INYECCION
• BOMBAS
LINEALES, ROTATIVAS
y TURBOALIMENTADORAS
• RECAMBIO Y COLOCACION

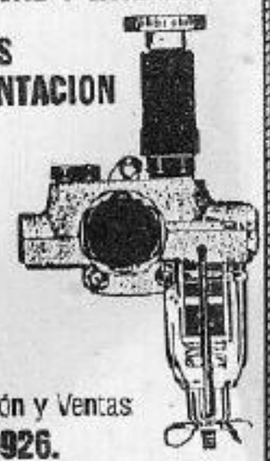
Balcarce 415 - Ruta 8 Km. 14,500. SAN MARTIN
Prov. Bs. As. TEL.: 755-5952

DUSP

Soc. Resp. Ltda.

*FABRICA DE REPUESTOS
PARA BOMBAS INYECTORAS
ROTATIVAS Y LINEALES

*BOMBAS
DE ALIMENTACION



Administración y Ventas
ZUVIRIA 5926.
Cap. (c.p. 1439)
TEL.: 601-0054 • 602-6951

ORMETA DIESEL
S.R.L.

• REPARACIONES
DE BOMBAS E INYECTORES
PARA MOTORES "DIESEL"

SUNCHALES 525. CAP. TEL. 58-9736

DIESEL MORENO

de Enrique Oscar y Walter Mariscal

SERVICIO INYECCION DIESEL

Mecánica especializada en reparación de Bombas Lineales y Rotativas.
• Banco de Prueba "BOSCH"

BERNARDINO RIVADAVIA 196 (esq. Gaona) (1744). MORENO TEL.: 0220-20700

DIESEL MITRE

de Juan C. Pagano

SERVICIO AUTORIZADO

ESPECIALISTAS EN:
Reparación y calibración de Bombas Inyectoras
Inyectores

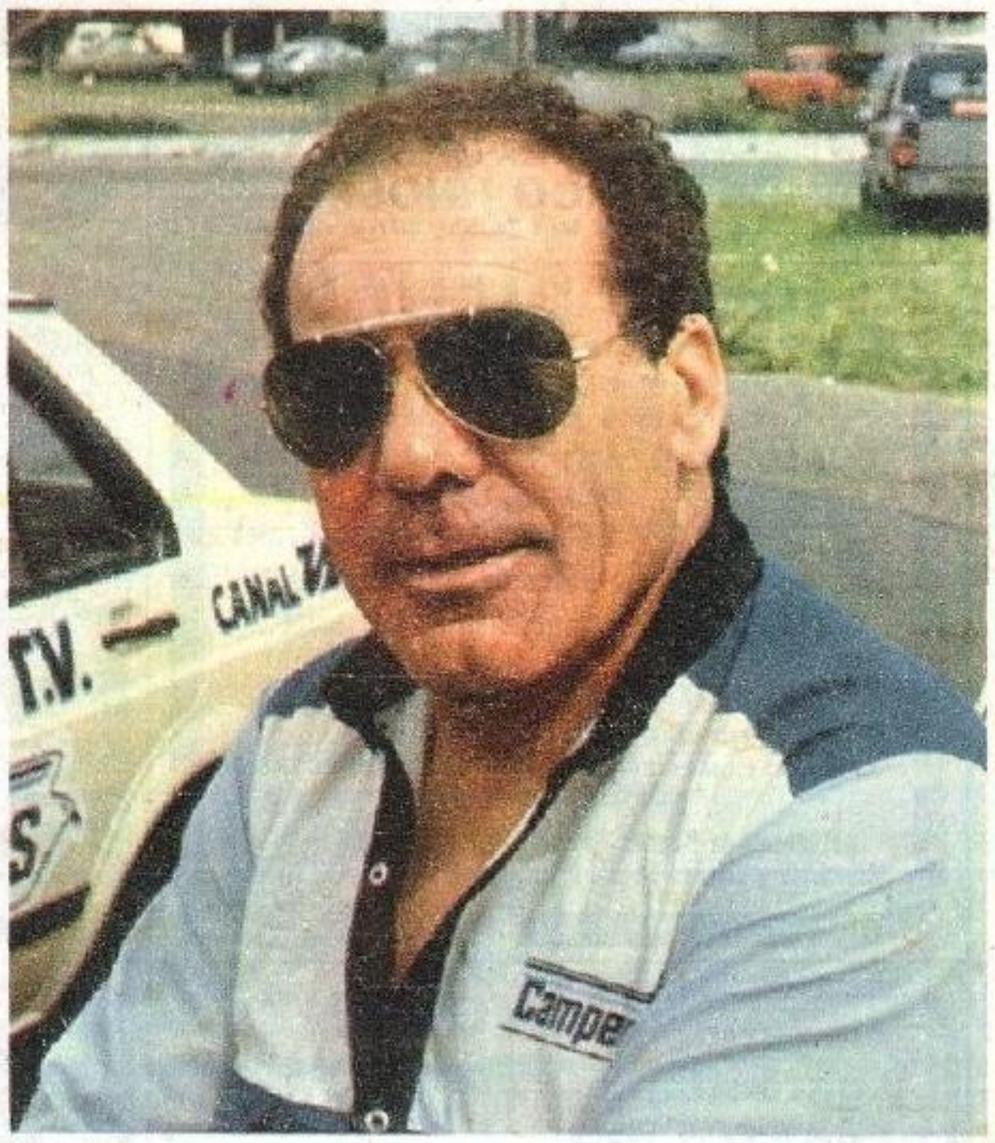
Mitre 2106 y 21 (ex 4)
BERAZATEGUI. TEL.: 256-1447

★ INYECCION DIESEL ★ INYECCION DIESEL ★ INYECCION DIESEL ★ INYECCION DIESEL ★ INYECCION DIESEL ★ INYECCION DIESEL ★ INYECCION DIESEL ★ INYECCION DIESEL ★ H.R. Producciones S.R.L. ★ Avda. Corrientes 3782 4º B CAPITAL - Tel.: 86-7734 ★

Campeones

Radio El Mundo

LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



Canal 2

JUEVES
23 a 24 hs.
DOMINGO
21 a 22 hs.

Conducción y Dirección General
CARLOS ALBERTO LEGNANI
La imagen y el relato del automovilismo actual

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com