editorial abril

Nº 1333 del 22 al 28 de enero de 1992 Argentina: $ 3.-

CORSA

ESPECIAL

T.C.2000 1991

SUPER CONCURSO PARTICIPE Y GANE EL CASCO CAMPEON DE T.C.



Las Revistas de Mauro

EXCLUSIVO

LOS HOMBRES DE FERRARI

CAPITULO III

TODO LO QUE HAY EN LOS TALLERES

0 KM Y USADOS: PRECIOS ACTUALIZADOS

TURISMO NACIONAL: BALANCE Y PERSPECTIVAS

EN 1992

"DE NUEVO"



carburando

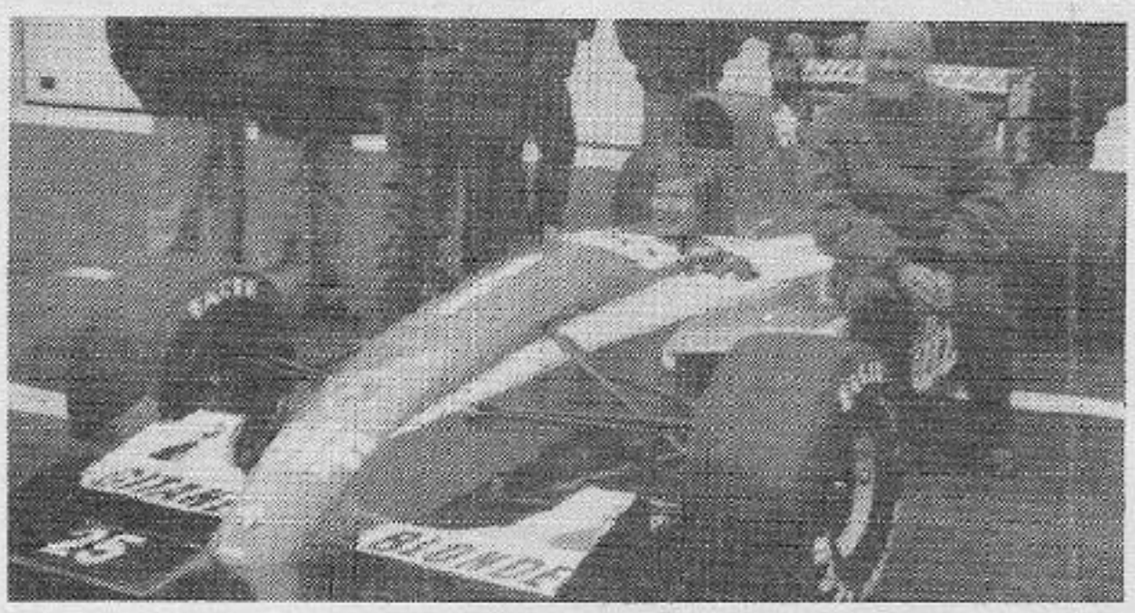
Tte. Gral. Juan D. Perón 1515 8º Piso (1037) Bs. As.
Tel.: 476-1042 / 2708 / 0244 / 45-5345 Fax: 953-0278

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA SEMANA CORSA

PERSONAJES

PROST A LOS TUMBOS



Finalmente el domingo pasado se concretó el esperado ensayo de Alain Prost sobre el recién nacido Ligier JS37, que equipado con el motor Renault V10 RS3 había visto la luz tres días antes, en la flamante fábrica de Guy Ligier (en la foto, junto a Boutsen), sita en las inmediaciones de Magny Cours. Algo más al sur, en Paul Ricard, cerca del Meditarráneo, previamente a ser conducido por Prost, el auto lo había probado el belga Thierry Boutsen girando en tiempos respetables. Pese a los ensayos (y a una salida de pista), el acuerdo entre el tricampeón y el dueño del equipo francés todavía no parece un hecho.

RALLY

LO MEJOR DEL VERANO

Todo indica que esta nueva versión de los Superprimes, ahora en Pinamar será la actividad automovilística veraniega más espectacular de las vistas en los últimos años. En efecto, son muchos los nombres famosos que estarán en esa localidad balnearia bonaerense entre el 23 y el 25 de enero.

RAID

SIN SORPRESAS EN SUDAFRICA

Tal como se había desarrollado en su mayor parte, esta épica competencia culminó en las playas de Ciudad del Cabo, con el dominio absoluto del equipo Mitsubishi, encabezado por el ahora "triganador", Hubert Auriol, quien ya poseía dos victorias sobre motocicletas en la versión anterior de esta prueba, el recordado "París-Dakar". Otro francés, Peterhansel, se impuso cómodamente en motos con su Yamaha, luego del abandono de la Cagiva de De Petri, quien lo perseguía.



FORMULA UNO

PRESENTACIONES, DESMENTIDAS, RETIROS, DEBUTS, PRUEBAS...

La máxima categoría mundial no descansa. Ni deja descansar... En efecto, llegó el tiempo de las presentaciones de nuevos autos y equipos y además de Ligier, la Scudería Italia presentó su auto nuevo —ahora equipado con motor Ferrari V12— (en la foto, sus pilotos Martini y Lehto) al tiempo que otro tricampeón, Nelson Piquet, conmocionaba al mundo anunciando su retiro, ¡el cual fue desmentido al día siguiente! Mientras, Ron Dennis también desautorizaba cualquier negociación con Prost admitiendo tan sólo conversaciones informales, en Ferrari se retrasaban las pruebas de diversos elementos debido al mal clima reinante en el norte italiano, eligiendo Paul Ricard para proseguirlas. El circuito del mediodía francés había visto ya como los Williams marcaban los mejores tiempos, en una sesión donde también el joven brasileño Christian Fittipaldi había efectuado su debut sobre el Minardi-Lamborghini.

FORMULA SUPER RENAULT

¿AGREGADA O REEMPLAZANTE?

Próximamente debe aprobarse la versión definitiva del reglamento técnico de esta nueva categoría que impulsa la Asociación de Pilotos de Fórmula Cuatro. En efecto, definida como especialidad nacional, la F.S.R. parece llamada a ocupar el espacio de la Fórmula Dos Nacional, la cual sin embargo ha retocado su ley técnica para recuperar participantes, tras la crisis sufrida durante 1991.

MOTOCICLISMO NACIONAL

CORREGIR Y AUMENTAR

Luego de haber resurgido con fuerza durante 1991 —aunque de manera extraoficial— es posible que en la próxima temporada, nuestras mejores especialidades de dos ruedas continúen con su ascenso —sumando nuevas categorías, incluso— gracias al esfuerzo e inversión, a lo cual se sumaría la necesaria fiscalización de la Federación Argentina de Motociclismo. Por de pronto, está preparado el calendario que comenzará el 1° de marzo.

Foto de tapa: Enrique Bianco



NOTICIAS
COMENTARIOS
ANTICIPOS

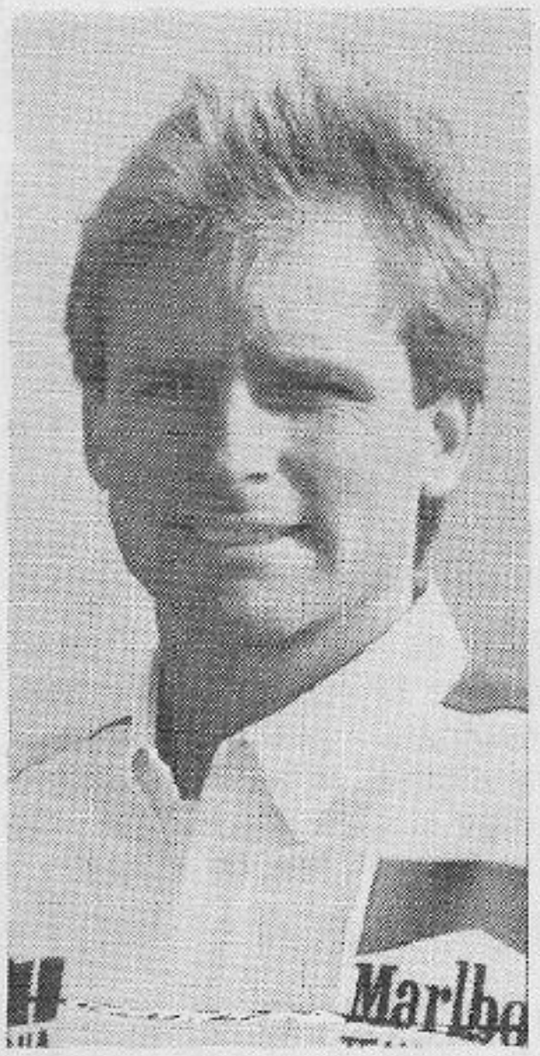
TELEFAX

EL NUEVO BMS DALLARA 192

La Scudería Italia fue el primer equipo en mostrarse terminado y presentar oficialmente su modelo '92, impulsado por motor Ferrari. El auto, denominado BMS Dallara 192, es muy parecido al modelo del '91 con excepción de los laterales de mayor dimensión, dadas las necesidades de refrigeración del Ferrari V12. El ingeniero Dallara confesó que no pudieron experimentar mucho por la fecha en que se formalizó el contrato con Ferrari, por el apremio en construir el auto y por la necesidad de probar antes de comenzar la temporada. Por tal motivo se recurrió a la experiencia de 1991 aunque hubo novedades como la suspensión delantera monoamortiguador. La caja es la transversal convencional del '91 reforzada para la mayor potencia del motor Ferrari. En la presentación estuvieron presentes los pilotos: Jirky J. Lehto y el recién incorporado Pierluigi Martini. Con ellos estuvo el "patrón" Beppe Lucchini, quien confirmó la disponibilidad de un presupuesto superior a los veinte millones de dólares.

VUELVE RAINEY

Casi cuatro meses después de su accidente en las pruebas libres previas al G.P. de Malasia, a fines de enero volverá a las pistas Wayne Rainey bicampeón del mundo de 500 cm³ (foto). Rainey sufrió la rotura del fémur, sin embargo, esto no le impidió coronarse, cosa que había concretado matemáticamente en la carrera anterior a Malasia (Le Mans). La rentrée se concretará en el mismo escenario donde el californiano sufriera el accidente —Shah Alam— donde el team Roberts probará intensamente las gomas Dunlop que se utilizarán durante 1992. Mientras tanto, su coequipier Kocinsky —al parecer, retenido por Roberts luego de su pase tentativo a Cagiva.



F.1 92: HABRIA PRECLASIFICACION

Se confirmanm 16 equipos y 32 autos. Brabham tiene a Van de Poele y Nakaya, Tyrrell a De Cesaris-Pirro y motores Ilmor V10, o bien a Blundell —tester— apoyado por R. Dennis. Larrousse, adquirido por Venturi es hoy "Venturi-Larrouse" con Katayama y Montermini. Andrea Moda (ex Coloni) tiene a Caffi y una plaza libres.

MAS ENSAYOS EN PAUL RICARD

Mientras se esperan para fin de mes los nuevos Ferrari 644, Jordan 192-Yamaha y McLaren MP4/7-Honda con caja automática —que difícilmente debuten en Sudáfrica—, varios equipos ya comenzaron en Paul Ricard la actividad en la pista. Boutsen llegó a tiempos competitivos con el nuevo Ligier, se incorporó Christian Fitipaldi quien el sábado cumplió 21 años. Sufrió problemas de electrónica que le dificultaron el trabajo. Andrea Montermini probó un Lola-Lamborghini y Prost hizo lo propio con el mentado Ligier JS 37, pero el domingo. Estos fueron los tiempos de los primeros dos días (viernes y sábado): Hill (Williams-Renault) 1m3s32; Patrese (Williams-Renault) 1m3s63; Morbidelli (Minardi-Lamborghini) 1m4s18; Boutsen (Ligier-Renault) 1m4s59; Brundle (Benetton-Ford) 1m4s92; Montermini Larrousse-Lamborghini) 1m6s08; Fittipaldi (Minardi-Lamborghini) 1m9s70.

LANCIA EN ARGENTINA: ALTERNATIVA

A pesar que está prácticamente confirmada la ausencia de Lancia en el Rally de Argentina, se abrió una posibilidad al darse a conocer más minuciosamente el programa de carreras de la marca campeona, que se inicia esta semana en Montecarlo.



Didier Auriol, Philippe Bugalski, Juha Kankkunen y Andrea Aghini posan en Saint Paul de Vence, cerca de Niza, durante la presentación oficial del equipo Jolly Club/Martini.

Efectivamente, luego de Acrópolis podría variar la decisión original referida a la participación en Argentina, así como las respectivas a Nueva Zelandia y Australia. Todo tiene que ver con la situación y las chances que asistan a la marca y sus pilotos en los respectivos campeonatos del mundo. Cosa que no ocurre con el Rally de Suecia y el de Costa de Marfil, definitivamente excluidos del programa de presentaciones Lancia.

El programa anticipado indica que los cuatro pilotos (Kankkunen, Auriol, Bugalski y Aghini) correrán juntos únicamente Montecarlo. El campeón, Auriol y Aghini, lo harán en Portugal. En el safari de Kenya, Kankkunen estará acompañado por Waldegaard y Recalde —hoy empeñado en los ensayos previos de la prueba—. Auriol, Bugalaski y Aghini estarán en Córcega. En Acrópolis, participarán Kankkunen, Auriol y Bugalski, equipo que también lo hará en Finlandia y San Remo. Para España, está previsto que sólo uno de los líderes sea quien participe (Auriol o Kankkunen) acompañado por Bugalski y Aghini. Por último, en el RAC estarán Kankkunen, Auriol y Bugalski. Todo este plan podría sufrir modificaciones.

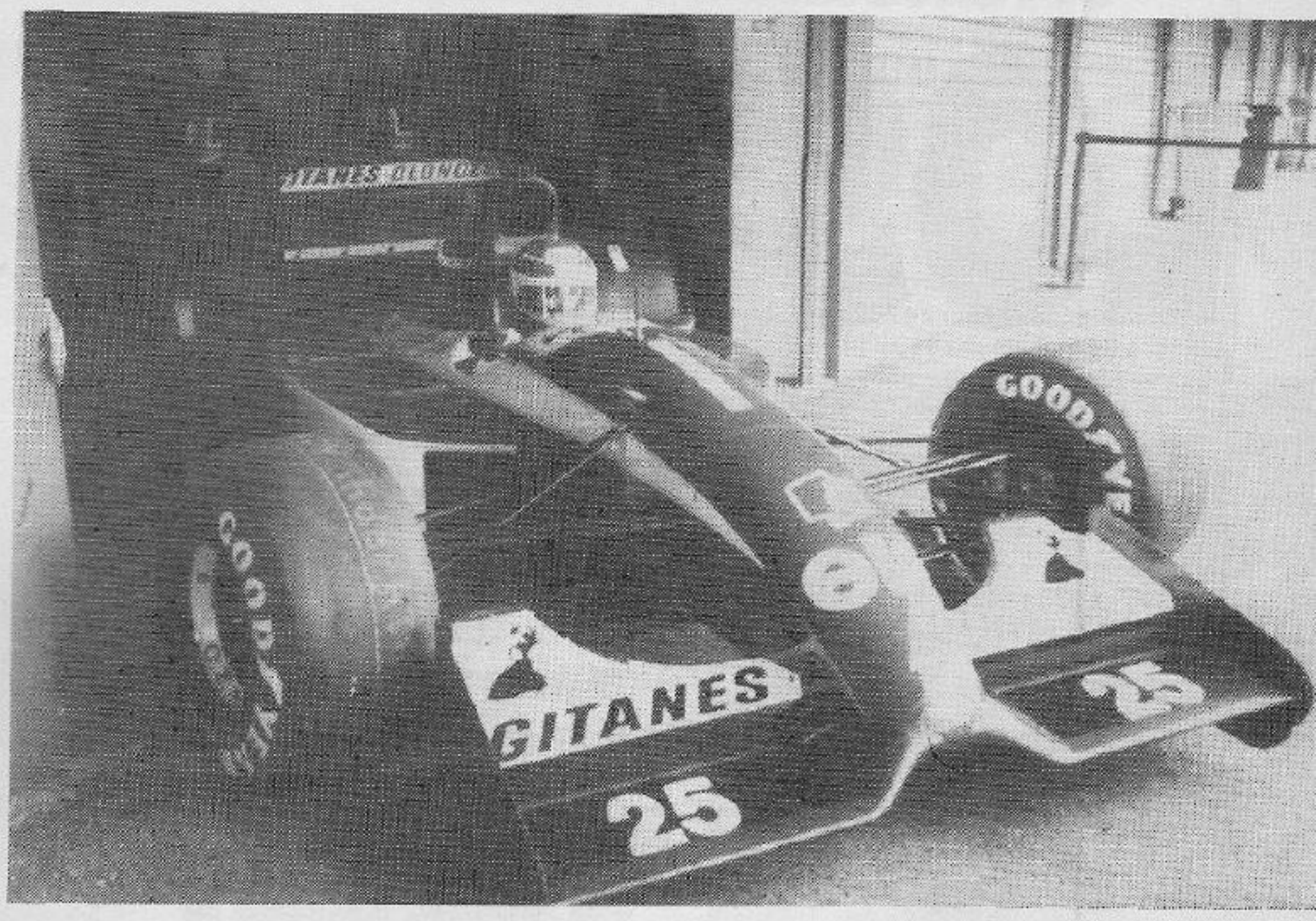
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡¡Y PROST PROBO EL LIGIER-RENAULT!!

Por fin se vio el Ligier JS 37-Renault, el F.1 más famoso del momento. El jueves 16/1 lo presentó el equipo Ligier en Magny Cours y este domingo se concretó lo que se esperaba: lo probó Alain Prost. En este auto Frank Dernie y Gerard Ducarouge cambiaron prácticamente todo. Es mucho más pequeño que el JS 36 y recuerda al Jordan del '91 por sus formas y especialmente por su trompa.

En este momento giran alrededor de Prost todas las expectativas. De regreso de Estados Unidos el pequeño francés dejó abiertas todas las posibilidades, incluyendo las de Jordan, Benetton, Ligier y la Fórmula Indy: "Me gustaría correr en Estados Unidos, Eddie Jordan me ofreció probar uno de sus autos y Benetton es una de las posibilidades para el "92". En cuanto a Ligier, señaló claramente que no le interesa solamente ser piloto. Guy Ligier completó la idea: "Estoy dispuesto a cederle a Prost el 10 o 15% de las acciones de la sociedad. Estoy en contacto permanente con Alain y tiene ganas de iniciar una nueva aventura donde su rol no será sólo el de piloto. Luego que pruebe el auto, con los abogados, encontraremos una solución adecuada a los problemas contractuales y financieros".

Ron Dennis (titular de McLaren) desmintió en Italia que hubiera una propuesta de su equipo para que tenga un año de inactividad para contar con él en 1993 y apuntó: "Estuve con él en una reunión hecha por la tabacalera que nos patrocina. Pero no hablamos de negocios. Lo considero aún uno de los mejores pilotos de Fórmula Uno y me agradaría un retorno suyo en un estado normal positivo hacia la categoría".



El momento tan esperado se concreta: Alain Prost sale de boxes en Paul Ricard con el nuevo Ligier JS 37-Renault. (Radiofoto A.F.P.).

Para los primeros tests Ligier contó con Thierry Boutsen, cuando el sábado 18/1, sorpresivamente, se hizo presente Alain Prost en Le Castellet.

A LA PISTA

Finalmente, luego de dos semanas de especulaciones, de versiones, desmentidas y silencio por parte de Prost, el tricampeón volvió a conducir —cosa que no hacía desde su retiro de Renault, en 1983— una máquina de construcción francesa. El domingo 19 de enero participó de una sesión improvisada de pruebas del nuevo Ligier JS 37-Renault en el autódromo Paul Ricard, en el sur de Francia.

El piloto más ganador de la Fórmula Uno fue coherente con su nueva actitud de hablar poco. Así es como Guy Ligier, quizás su próximo patrón, o socio, titular del equipo que lleva su nombre asumió el papel de portavoz del campeonísimo galo y apuntó: "Alain considera que el nuevo chasis tiene un comportamiento franco y que es muy seguro. También tuvo elogios para con el motor Renault, al cual ponderó por su buen torque, aún a bajos regímenes".

Prost dio tres vueltas y en la salida de una curva, el nuevo Ligier se salió de pista aunque sin que se produjera daño alguno. Desde allí fue remolcado hacia los boxes. ¿El motivo?; Prost, acostumbrado a la caja de cambios semiautomática de Ferrari no tuvo el tiempo suficiente para familiarse nuevamente con la palanca de cambios de una caja manual. Recordamos que Ferrari utiliza un sistema con dos palanquitas, una a cada lado por detrás del volante, de un lado pasa los cambios ascendentes, del otro rebaja. Prost durante las pruebas falló un cambio cuando estaba ingresando en la curva.

Tras la salida de pista y una hora de espera en la que preparó el auto para volver a rodar, Prost salió de nuevo a girar logrando en su mejor marca un tiempo de 1m04s8/100.

Guy Ligier volvió a declarar: "No buscamos obtener el récord en este circuito. Estamos trabajando para poner el habitáculo de acuerdo a la anatomía de Alain. La posición de manejo que hoy tuvo no fue la ideal. El comando de la caja de cambios estaba mal colocado, el asiento se movía y también tuvo turbulencias con el casco. Además, estoy convencido que tener a Prost en mi equipo será beneficioso porque puede ayudar en gran medida a nuestros ingenieros".

En el equipo, de no aceptar Prost, el brasileño Nelson Piquet es el otro candidato deseado.

Informe: Néstor Palmetti

los campeones

CONSAGRADOS EN LOS CERTAMENES DE 1991

LOS MEJORES

Todos lucharon para reinar durante un año. Y finalmente la temporada pasada dio su veredicto. Este es el resumen de las marcas y los hombres que dominaron en las más importantes especialidades mecánicas del mundo, excepto la F1.



1



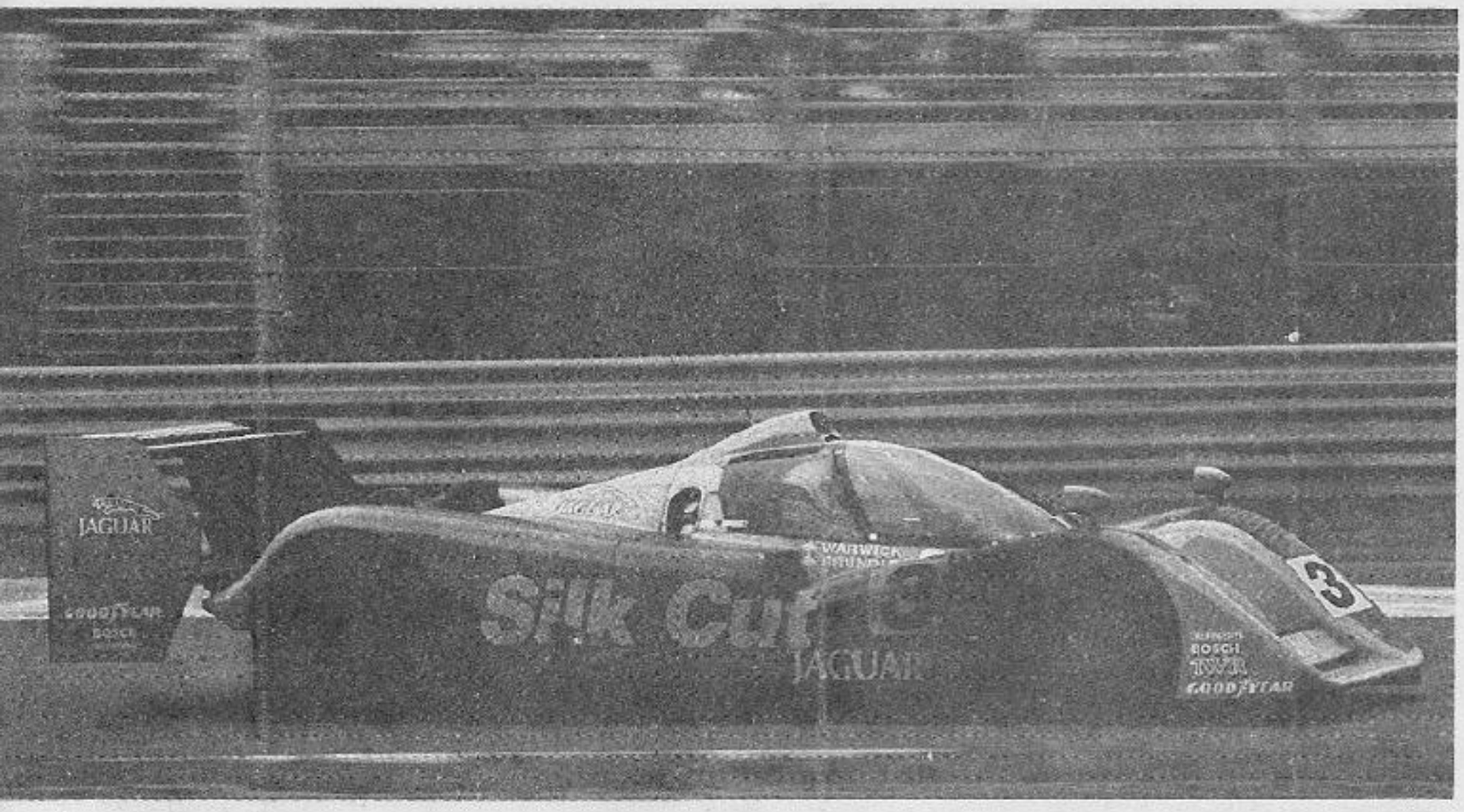
3

Producción: Miguel Angel Sebastián y Domingo Camarda



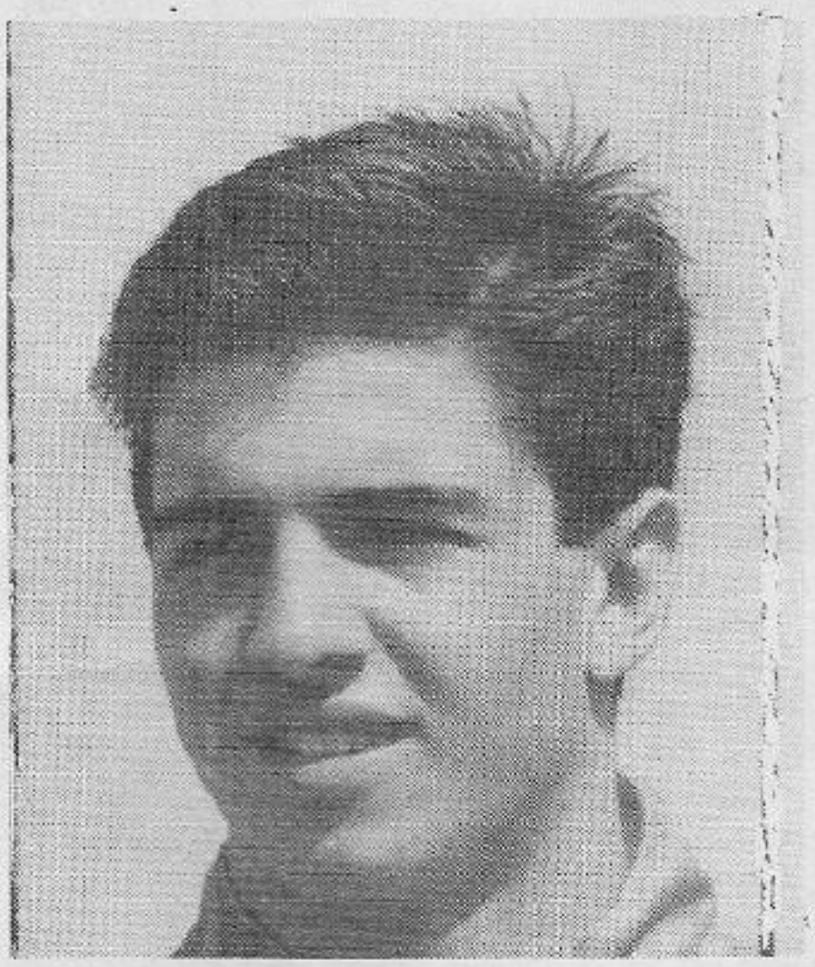
2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



1: *Juha Kankkunen (Pilotos Mundial Rally)* 2: *Lancia Delta HF Integrale (Marcas Mundial Rally)* 3: *Teo Fabi (Pilotos Mundial Sport)* 4: *Jaguar (Marcas Mundial Sport)* 5: *Christian Fittipaldi (Fórmula 3000)* 6: *Paul Warwick (Fórmula 3000 Inglesa)* 7: *Okyo Katayama (Fórmula 3000 Japonesa).*

4



5



7



6

JUHA KANKKUNEN
(Pilotos Mundial Rally)

Tras un reñidísimo final con Carlos Sainz, este rubio escandinavo tuvo el privilegio de convertirse en el primer tricampeón mundial de rally. Lo hizo aportando su talento al gran rendimiento que mostró su Lancia, especialmente en la segunda parte de la temporada, en la cual Kankkunen conquistó en Mil Lagos y Australia dos éxitos que relanzaron sus posibilidades, concretadas definitivamente con su victoria en la carrera final de Inglaterra.

LANCIA DELTA HF INTEGRALE
(Marcas Mundial Rally)

El equipo italiano continuó en 1991 con la rutina de hilvanar títulos y así sumó el quinto consecutivo y el décimo en el historial del torneo. Decisivo para ello resultó, además del rendimiento del auto y de su infraestructura, el variado y jerarquizado plantel de pilotos que dispuso y que finalmente en el tramo de las definiciones se hizo sentir para prevalecer sobre la férrea oposición que hasta entonces le planteó Toyota gracias al trabajo de Sainz.

TEO FABI
(Pilotos Mundial Sport)

Luego de una extensa trayectoria por distintas categorías del automovilismo internacional, este experimentado piloto italiano encontró la recompensa de un título de campeón. Para ello aplicó su experiencia que resultó decisiva para darle fundamentalmente, confiabilidad (ya que apenas ganó una carrera) el Jaguar.

JAGUAR
(Marcas Mundial Sport)

Esta casa inglesa recuperó el cetro de las marcas

luego de los años del dominio de Mercedez Benz. La mayor experiencia del equipo, la confiabilidad del modelo XJR 14 y un adecuado plantel de pilotos resultaron los puntos de apoyo para una merecida conquista, que tuvo como principal oponente a los Peugeot.

CHRISTIAN FITTIPALDI
(Fórmula 3000)

La ascendente y meteórica trayectoria de este joven piloto brasileño en el automovilismo internacional tuvo un importantísimo jalón con la conquista de este certamen, precisamente en el año de su debut en la categoría. Una interesante mezcla de efectividad y confiabilidad sobre el Reynard-Mugen, sumado a las interesantes condiciones que mostró Christian, constituyeron los elementos para llegar a este título tras intensa disputa con los italianos Zanardi y Naspetti.

PAUL WARWICK
(Fórmula 3000 Inglesa)

Un triste recuerdo merece la mención de este joven piloto inglés, consagrado post mortem, como consecuencia del accidente que tuvo en Dulton Park y que le costó la vida. Hasta ese momento había ganado todas las carreras (5), marcando una diferencia, que a pesar de su muerte y de que aún faltaba más de la mitad del torneo, ninguno de sus rivales pudo descontar. Lamentablemente Paul no pudo disfrutar su merecido halago y el automovilismo inglés perdió una gran esperanza.

OKYO KATAYAMA
(Fórmula 3000 Japonesa)

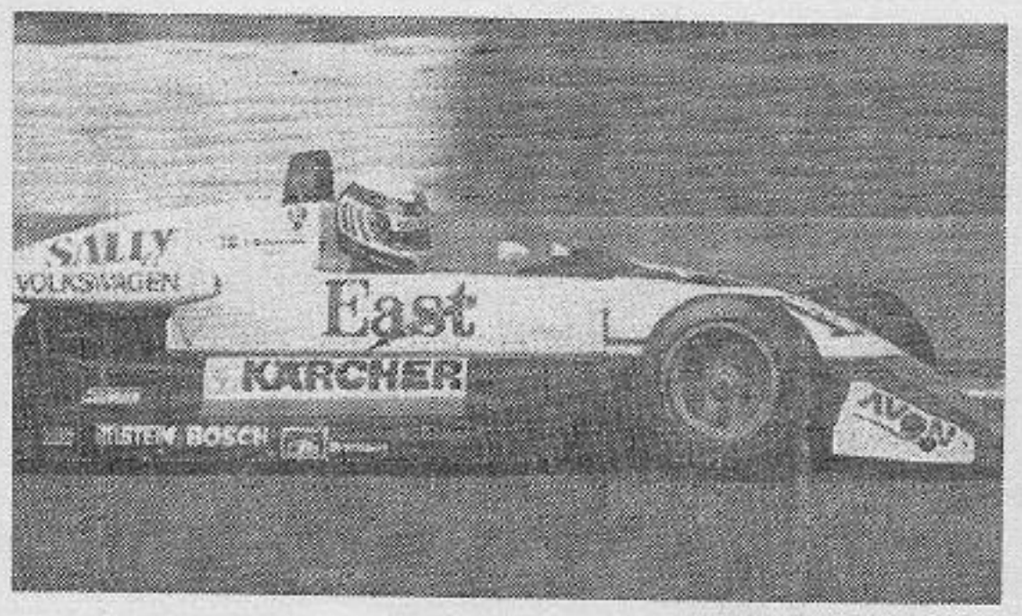
Este piloto japonés que posiblemente se incorpore este año al equipo Larrouse de Fórmula Uno se quedó con este certamen, que año tras año concitó mayores atenciónes por parte de pilotos europeos, especial-



1


2

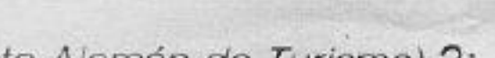
3



4


5


6


7

1: *Frank Biela (Campeonato Alemán de Turismo)* 2: *Rubens Barrichello (Fórmula Tres Inglesa* 3:*Nissan (Marcas Torneo Imsa)* 4: *Tom Kristensen (Fórmula Tres Alemana)* 5: *Giambattista Bussi (Fórmula Tres Italiana)* 6: *Christophe Bouchot (Fórmula Tres Francesa)* 7: *Wayne Rainey (Motociclismo 500 cm3.)* 8: iMichael Andretti(Indy Cars) 9: *Geoff Brabham (Torneo IMSA)* 10: *Luca Cadalora (Motociclismo 250 cm3.)* 11: *Loris Capirossi (Motociclismo 125 cm3.).*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

8



mente por sus atractivas recompensas económicas. Sobre un Lola T 90-Cosworth logró victorias en momentos clave, a los que complementó con otras buenas actuaciones.

FRANK BIELA
(Alemán de turismo)

Por segundo año consecutivo, los AudiQuattro V8 prevalecieron en este trascendente certamen y en esta ocasión por intermedio de este piloto alemán. Sorprendiendo a muchos, Biela concretó sobre uno de los autos oficiales una interesante campaña, que con cuatro triunfos y varios puestos de escolta, le posibilitó superar al Mercedez Benz de Klaus Ludwig y a los BMW de Steve Soper y Johnny Cecotto.

9



RUBENS BARRICHELLO
(Fórmula Tres Inglesa)

10



Otro caso de un joven piloto brasileño que sigue escalando posiciones dentro del nivel internacional. En este caso con una meritoria actuación, que tuvo sus puntos más importantes en los tramos decisivos, en los cuales el Ralt-Mugen respondió y Barrichello dejó un poco de lado su conocida fogosidad conductiva para así llegar a este título, pretendido también por David Coulthard

GIAMBATTISTA BUSSI
(Fórmula Tres Italiana)

11



Para este piloto peninsular quedó un certamen caracterizado por sus cambiantes alternativas y por algunos problemas reglamentarios. Con su Dallara-VW Spiess, Bussi tuvo una buena primera parte de temporada, en la cual logró sus dos victorias para luego, con regularidad, hacer frente al avance que en la parte final del torneo concretaron Mimmo Schiatarella y Andrés Gilardi, quienes sin embargo debieron resignarse a escoltarlo en ese mismo orden.

TOM KRISTENSEN
(Fórmula Tres Alemana)

Imitando lo hecho años atrás por su compatriota Kris Nissen, este dinamarqués dominó este campeonato. Con un eficiente Ralt RT 35-VW Spiess construyó una muy buena campaña, que jalonada con tres victorias y varias otras ubicaciones en importante puestos puntables le permitió llegar al título

CHRISTOPHE BOUCHOT
(Fórmula Tres Francesa)

Un halago de especial significación conquistó este piloto galo, ya que para hacerlo utilizó un vetusto Ralt RT 33, equipado con un motor VW con preparación Spiess. Cuatro victorias, dos de ellas en las carreras iniciales de la temporada constituyeron la base para este éxito en un certamen donde su principal rival resultó su compatriota Olivier Panis

MICHAEL ANDRETTI
(Indy Cars)

La ansiada corona para este digno heredero de Mario, llegó por fin en la temporada 1991 y de manera concluyente. No tanto por la definición concretada en la última carrera de la temporada, sino por las ocho victorias que acumuló contra la solitaria que ostentó Bobby Rahal, su rival en el torneo. Una terminante muestra de efectividad que dejó el trofeo mayor en las mejores manos y constituyó otro gran paso en la brillante trayectoria de este joven piloto estadounidense.

NISSAN
(Marcas Torneo IMSA)

Con este trofeo logró la marca nipona la recompensa que el despliegue técnico y humano realizado en esta categoría, merecía. Tuvo como principales elementos la confiabilidad de sus autos y una experimentada dotación de pilotos, que con Geoff Brabham y Chip Robinson, como principales escuderos, sobrellevó exitosamente la dura lucha que inicialmente le planteó Jaguar y a la que sobre mediados de campeonato se incorporó Toyota.

WAYNE RAINEY
(Motociclismo velocidad 500 cm3)

Este estadounidense sumó su segundo título consecutivo en la categoría mayor. Con la Yamaha el equipo de Kenny Roberts mostró desde el comienzo una efectividad que finalmente tradujo en media docena de victorias, y que unida a su conocida regularidad, le permitieron dominar con cierta comodidad sobre dos temibles rivales como lo fueron Kevin Schwantz (Suzuki) y Michael Doohan (Honda).

LUCA CADALORA
(Mundial Motociclismo velocidad 250 cm3)

Respondió este italiano a los pronósticos que en la pretemporada lo sindicaban como el gran favorito, tras su paso a las huestes oficiales de Honda y su alianza con Kanemoto, como director técnico. Sin embargo, pese a un comienzo auspicioso, con tres éxitos consecutivos, las cosas se le complicaron luego ante el avance de Helmut Bradl y la regularidad de Carlos Cardús.

LORIS CAPIROSSI
(Mundial Motociclismo velocidad 125 cm3)

Con apenas dieciocho años sumó su segundo título mundial consecutivo en una nueva demostración de condiciones que pueden catapultarlo a planos más

LOS MEJORES

1: *Minna Sillankorva (Copa FIA DamasRally)* 2: *Paulo Carcasci (Fórmula Tres Japonesa*3:*Gregoire De Mevius (Copa FIA Producción Rally)*4: *Marcos Gueiros (Fórmula Tres Brasileña)*5: *Piero Liatti (Europeo de Rally).*



3



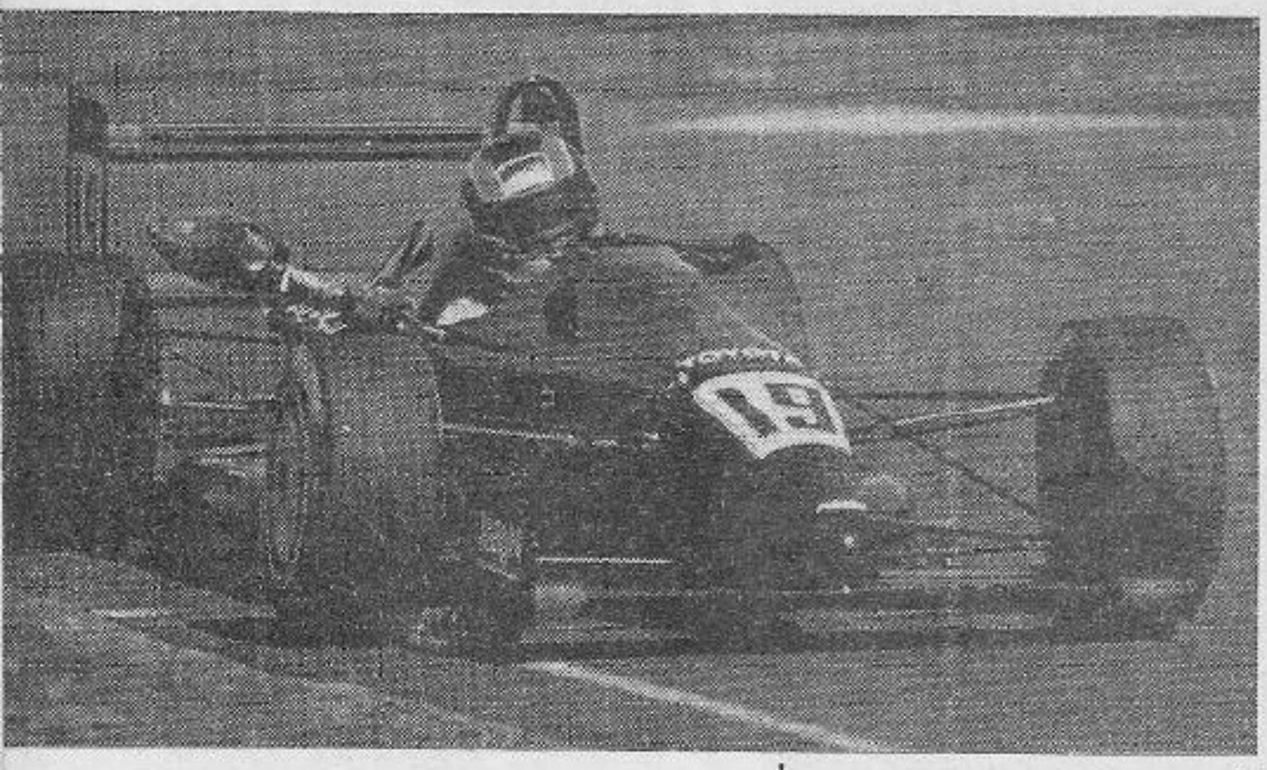
1



4



5



2

trascendentes de la actividad. Integrante del equipo Pirelli, logró con su Honda, cinco triunfos, que constituyeron la plataforma central sobre la que se basó una campaña, que superó ampliamente en efectividad y regularidad al resto de sus rivales.

MINNA SILLANKORVA
(Copa FIA Damas Rally)

Comenzó el año corriendo con un Mazda 323 4WD y posteriormente completó la temporada a bordo de un Lancia Integtrale 16 válvulas —del equipo Astra—. Sus mejores resultados los obtuvo en Montecarlo (con Mazda) y en Argentiña (con Lancia), gracias a los que pudo consagrarse campeona junto a su navegante Michela Marangoni, totalizando 18 puntos. El halago para la finlandesa llega luego de haber participado en siete carreras —tal como exige el reglamento de este certamen- una regularidad que no tuvieron las otras competidoras.

GREGOIRE DE MEVIUS
(Copa FIA Rally Autos de Producción)

Este piloto de nacionalidad belga debutó en Rally en 1984 y había tenido su desempeño más notable en las ediciones '88 y '89 del RAC, imponiéndose en ambas oportunidades en el Grupo N. De esta forma, y luego de manejar autos del grupo A en el '90, De Mevius conquista el Grupo N luego de haber ganado en Portugal y Argentina, y sumado puntos en Grecia, San Remo e Inglaterra. En todas las carreras De Mevius, de 30 años, participó con un Mazda 323 4WD.

MARCOS GUEIROS
(Fórmula Tres Brasileñas)

Este campeonato instituido en el marco de la F3 Sudamericana, pero solamente tomando en cuenta las pruebas que se llevan a cabo en Brasil, tuvo en Marcos Gueiros un buen ganador. Porque si alguien le disputó el título subcontinental a Affonso Giafone fue este hombre. Así pues, el merecimiento llega luego de haber vencido con su Ralt-Munia en Goiagen, Tarumá y San Pablo, hecho que junto a otros buenos resultados le permitiósumar la mayor cantidad de puntos y quedarse con la corona brasileña.

PIERO LIATTI
(Europeo de Rally)

Finalmente el italiano se impuso en la lucha que disputó palmo a palmo a lo largo de todo el campeonato con Fabrizio Tabaton, ambos conductores de sendos Lancia Delta HF Integrale 16 válvulas. El campeón dio el golpe decisivo en la carrera de Grecia, donde se adjudicó la competencia. La definición debía llegar en Manx (Inglaterra) pero ninguno de los dos aspirantes al título se presentaron a competir. De esta forma el italiano del equipo A.R.T. logró su objetivo. Ya consagrado, participó en el rally de San Remo arribando 33° con un Lancia Integrale.

PAULO CARCASCI
(Fórmula Tres Japonesa)

Aprovechando la popularidad y el momento de Ayrton Senna en Japón, el equipo Toyota pensó en contratar a un piloto de esa nacionalidad para conducir uno de los Tom's 031 F. La elección recayó en Carcasci, quien no desaprovechó la ocasión y a lo largo del año dominó la categoría en un medio por demás competitivo (recordemos que allí participan pilotos europeos de buen nivel y que incluso lo hizo nuestro compatriota Victor Rosso). En consecuencia se puede avalar como meritoria la actuación del sudamericano en una categoría que tiene buena respuesta por parte del público y en la que nadie regala nada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡CUBIERTAS PATONAS IMPORTADAS!
¡¡EXCLUSIVO!! LLANTAS FIAT POTENCIADO
¡¡EXCLUSIVO!! BRONCO PICK UP SAFARI
NEW YORK RUEDAS

CIMETAL

LEGITIMAS PARA SIERRA, ESCORT, TAUNUS, FALCON, GHIA, RENAULT Y FUEGO, PEUGEOT, FIAT, GACEL CARAT Y CABRIOLET



NO PAGUE DE MAS

LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS

UTILICE EL PLAN CANJE TARJETAS.

ENVIOS A TODO EL PAIS

No Cerramos al mediodía.

WARNES 1401 Esquina Dorrego.

TEL. 854-7322/0902/8455. FAX 854-0902



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



PROVA

SAN BLAS 5165. Cap

☎ 567-6286

AUTOPARTES COMPETICION

de EMILIO TETELBAUN

REPUESTOS DE COMPETICION NAC. e IMP.

TODAS LAS CATEGORIAS

REPRESENTANTE EN ARGENTINA DE: ISKY RACING CAMS

Auto Meter

AROS SPEED-PRO

SIMPSON.

Bombas de Freno tilton

NMB. ROTULAS

Vandervell Cojinetes Biela y Bancada

•NUEVA DIRECCION•

CASAFOUST 691 (1416) CAP. • 582-6430

ALTURA WARNES 1300

JOSE V. BIANCHI
ESCUELA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA

- LA UNICA ESCUELA QUE EN VACACIONES CONTINUA TRABAJANDO.
- CURSOS INTENSIVOS DE VERANO.
- ENERO: EL MOMENTO JUSTO PARA HACERLO.
- UN METODO INTELIGENTE DE APRENDER



JOSE V. BIANCHI ESCUELA DE PILOTOS

AUTODROMO de Bs.As.
Miércoles y Viernes
de 9 a 13 o por carta
PERU 1065 1º P. (1068)
Capital. FAX 362-2604

Schicamar Argentina S.R.L.



RODAMIENTOS

- AUTOMOTORES
- AGRICOLAS • INDUSTRIAS

SAN JOSE 114

(cp.1076). Cap.Fed. TEL.381-1424; 383-0176/8017

PEUGEOT

REPUESTOS
Y ACCESORIOS
FABRICACION
IMPORTACION

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3363/65 (1425)
801-3952/3957/6634/8959

• PALERMO



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

ESCAPESSILENS NAFTERO Y DIESEL

DISTRIBUIDORES NACIONALES

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

ZONA SANTA FE
Colocadora ESCAPES DANIEL
Catamarca y Richeri. Tel. 041-302464
ROSARIO (SANTA FE)

ZONA MENDOZA:
ESCAPES BRASIL
Brasil 165 - CODOY CRUZ - MENDOZA
Tel. (20) 6814

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

ZONA LITORAL Y CAPITAL FEDERAL
DISTRISILENS
Juan B. Justo 3565
Tel.: 531-4492

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

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

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

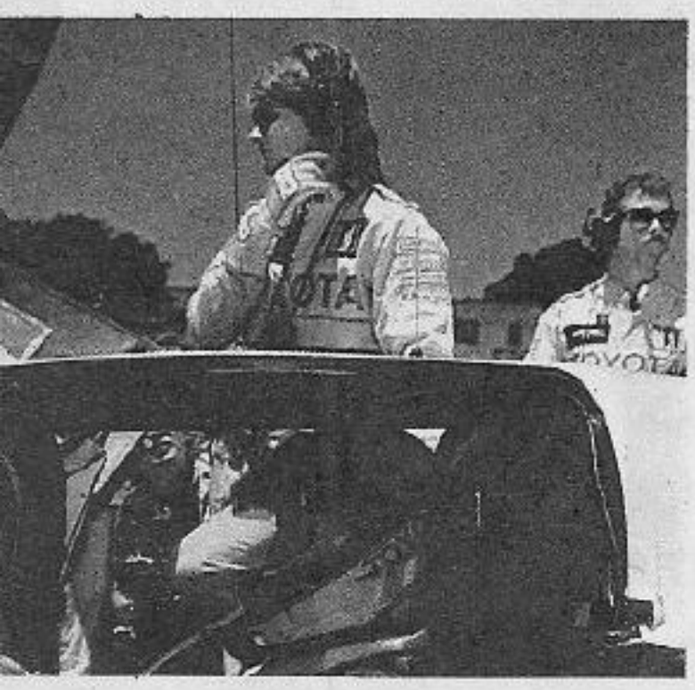
ESCAPESSILENS

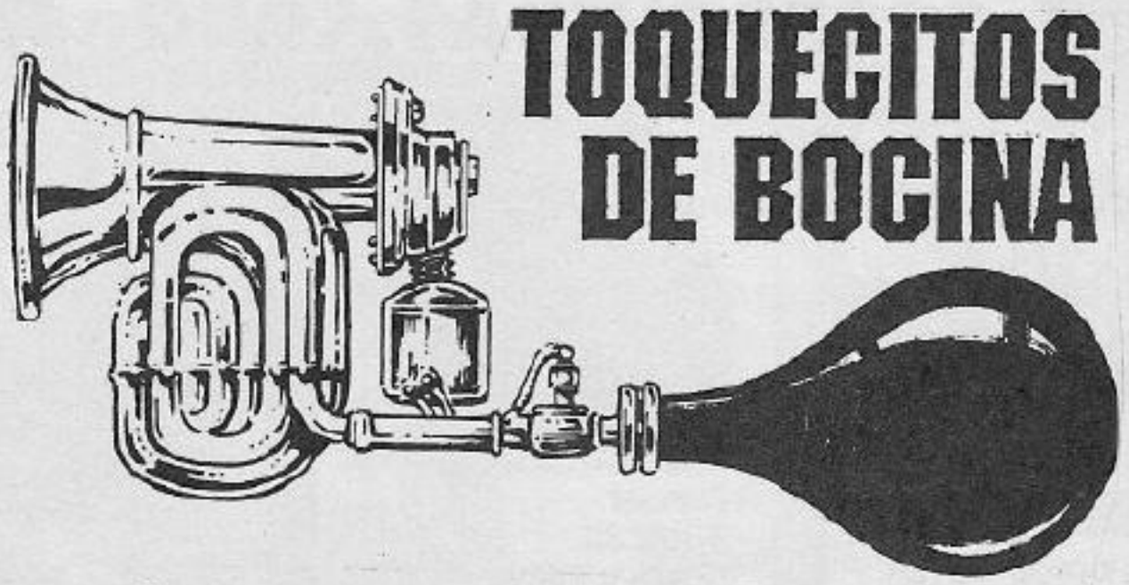
BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7, Km. 36.600 MORENO TEL. 0228-21543 20356; FAX: 022821543

EXIJA NUESTRO SELLO DE GARANTIA Escapessilens

ARGENTINOS EN DAYTONA

A principios de enero, la pista de Daytona comenzó a tomar calor. En efecto, los principales equipos estuvieron probando con vistas a las tradicionales 24 Horas y estos fueron los principales tiempos de las pruebas libres: 1°) Fangio Jr.—Wallace (Toyota Eagle MKIII) 1m37s199/1000; 2°) Acheson-Ashemi-Martini (Nissan) 1m37s799; 3°) Jones-Morán-Bismore (Toyota Eagle) 1m39s114; 4°) Oshino-Suzuki (Nissan) 1m39s127; 5°) Pruett-Goodyear-Brabham (Jaguar) 1m39s544; 6°) G.Brabham-Millen-Luyendik (Nissan). Cabe acotar, que el tiempo logrado por Juan Manuel Fangio Jr. (foto) sorprendió a todos ya que se realizó sobre el último tramo de las pruebas y según lo confesó el propio balcarceño: "con gomas de clasificación y turbo 'enroscado' a la máxima presión. Sabemos que nuestro tiempo no es real, pero aspiramos a completar la carrera. En condiciones normales, con eso nos basta; nos alienta saber, que con una presión de turbo normal, logramos buenos registros". En esta ocasión, no estuvo presente el equipo Joëst (Porsche) en el cual milita Oscar Larrauri, que recién comenzará sus pruebas a fines del presente mes. Del mismo modo, los argentinos estaremos representados por Carlos Boveda (en los competitivos Camel Lights) y el binomio integrado por Daniel Urrutia y Jorge Polanco (que estarán entre los GTO).





TOQUECITOS DE BOCINA

FANGIO RESTABLECIDO

Luego de haber sido internado y practicársele una resección endoscópica, Juan Manuel Fangio, abandonó el pasado miércoles 15 de enero el Hospital Alemán en la ciudad de Buenos Aires. Allí el balcarceño había sido intervenido quirúrgicamente para subsanar una vieja molestia, acaecida tras una antigua intervención de próstata.

El alta sobrevino luego de haber permanecido internado cinco días, y de que su estado, evolucionase favorablemente. Sin embargo, previamente la incertidumbre de los primeros momentos había quedado superada y para tranquilidad de quienes lo admiramos, el "quíntuple" ya descansa en su propia casa.

Apenas llegado a su domicilio, Fangio comentó: "Quiero agradecer a todos quienes se han ocupado de mí y me han hecho sentir que soy una persona querida. Así también quiero agradecer al equipo médico, que trabajó con tanto profesionalismo y responsabilidad como el mejor equipo de Fórmula 1. A los 80 años uno no puede andar 'todo el tiempo a fondo', y debe 'cuidar la máquina'. Ahora estoy haciendo reposo en casa aunque ya comencé a ocuparme de mis actividades laborales en mi propio domicilio".

EL PANORAMA DE DI PALMA JR.

Lo que debería ser una vacación para José Luis Di Palma no lo es tanto debido a que está buscando "a full" los medios que le permitan regresar a la Fórmula 3000 británica. "Todavía me quedan algunos días del plazo que me dio el equipo AJS (subcampeón '91) para llevarles una respuesta. Estoy trabajando con todo para lograr el apoyo, pero la cosa se pone muy difícil; casi todos están de vacaciones y se hace muy complicado encontrar a los responsables de las empresas. De todas formas, si no consigo todo el apoyo económico que necesito para hacer bien la temporada completa,

CONFIRMADO FIAT A LA F.3 SUDAMERICANA

Está prácticamente confirmada la participación de los motores Fiat Tipo en la próxima temporada de la F.3 Sudamericana, como unidades propulsoras de los coches del team Forti. Es de destacar que para los Fiat se tratará del debut absoluto a nivel mundial, puesto que en Italia por el momento no está prevista su utilización, con lo cual su desarrollo en pista será realizado directamente en el próximo torneo sudamericano.

Contactado días pasados Guido Forti en su base italiana de Alessandria, nos confirmó que el debut de los Fiat es prácticamente un hecho, habiendo recibido el OK para la operación por parte de Giorgio Francia, quien coordina la actividad deportiva del grupo turinés. Los motores preparados por Novamo-



CALENDARIO DE MOTOS-VELOCIDAD

La Comisión Deportiva de Concesionarios Zanella (CODECOZA) organizará un certamen de motociclismo que se prevé su iniciación el 1° de marzo en Santa Rosa (La Pampa) realizándose luego trece competencias más. Los demás escenarios tentativos son los autódromos de Rafaela, Avellaneda, Concordia, Paraná, Marcos Juárez, Río Cuarto, San Miguel de Tucumán, General Roca y Resistencia. Se agregará además una categoría monomarca de 250 cm3 (Suzuki) a las ya conocidas Superbikes, 250 cm3 F.N., 250 cm3 Fórmula Internacional, RZA Fórmula y Sidecars. Trascendió que estas pruebas se correrían por la tarde y que habría otros campeonatos de motocross (14 fechas) y supercross (6 fechas) probablemente en el Velódromo Municipal. Lógicamente, en los últimos días surgieron algunas inquietudes en torno al papel que jugaría la Federación Argentina de Motociclismo, la que según una ley nacional recientemente sancionada es el único ente autorizado a fiscalizar competencias de motociclismo, pero la razón indica que un acuerdo entre ella, CODECOZA y la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas sería lo más conveniente para no detener el crecimiento de la actividad, que impulsada por Zanella y otros patrocinantes, cobró una vitalidad notable durante 1991. Esperemos contar en 1992 con un campeonato argentino fuerte y en crecimiento.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tor han sido ya rodados por el Equipo Forti en circuitos italianos y ahora serán montados en los chasis Dallara 391 que el próximo 15 de febrero partirán con destino a Brasil.

Acerca de los pilotos con que contará el team ítalobrasileño en el '92, Forti declaró que no hay aún definiciones, ya que espera respuestas de Tom Stefani y de Néstor Furlán (foto). El primero tendría intenciones de hacer algo en la F3 Europea, mientras que Furlán espera continuar en la F3000. Caso contrario ambos consideran como alternativa la F3 Sudamericana con los Dallara-Fiat de Forti. Con respecto a sus escuadras de F3 y 3000, Forti nos confirmó la dupla Emanuele Naspetti-Alex Zampedri para la F3000, mientras que en la F3 Italiana debutará conlos chasis Reynard 923 que estátesteando Fabrizio De Simone.

AVANZA LA SUPER RENAULT

Otro de los dirigentes que sigue trabajando en el verano es el verborrágico Eduardo Bouvier, presidente de la APF-4. La nueva subclase de la Fórmula Renault ya logró la aprobación de la CDA si bien falta que también se apruebe su reglamento técnico. Bouvier, sin embargo se manifestaba confiado: "es casi un hecho que sea aprobado. Como ya adelanté, los motores serán Renault 18 de 2000 cm3, cajas de cinco marchas (se podrán utilizar también cajas importadas), no se permitirá autoblocante, habrá un solo carburador y los impulsores tendrán carter seco. La potencia rondará los 170 o 180 HP.

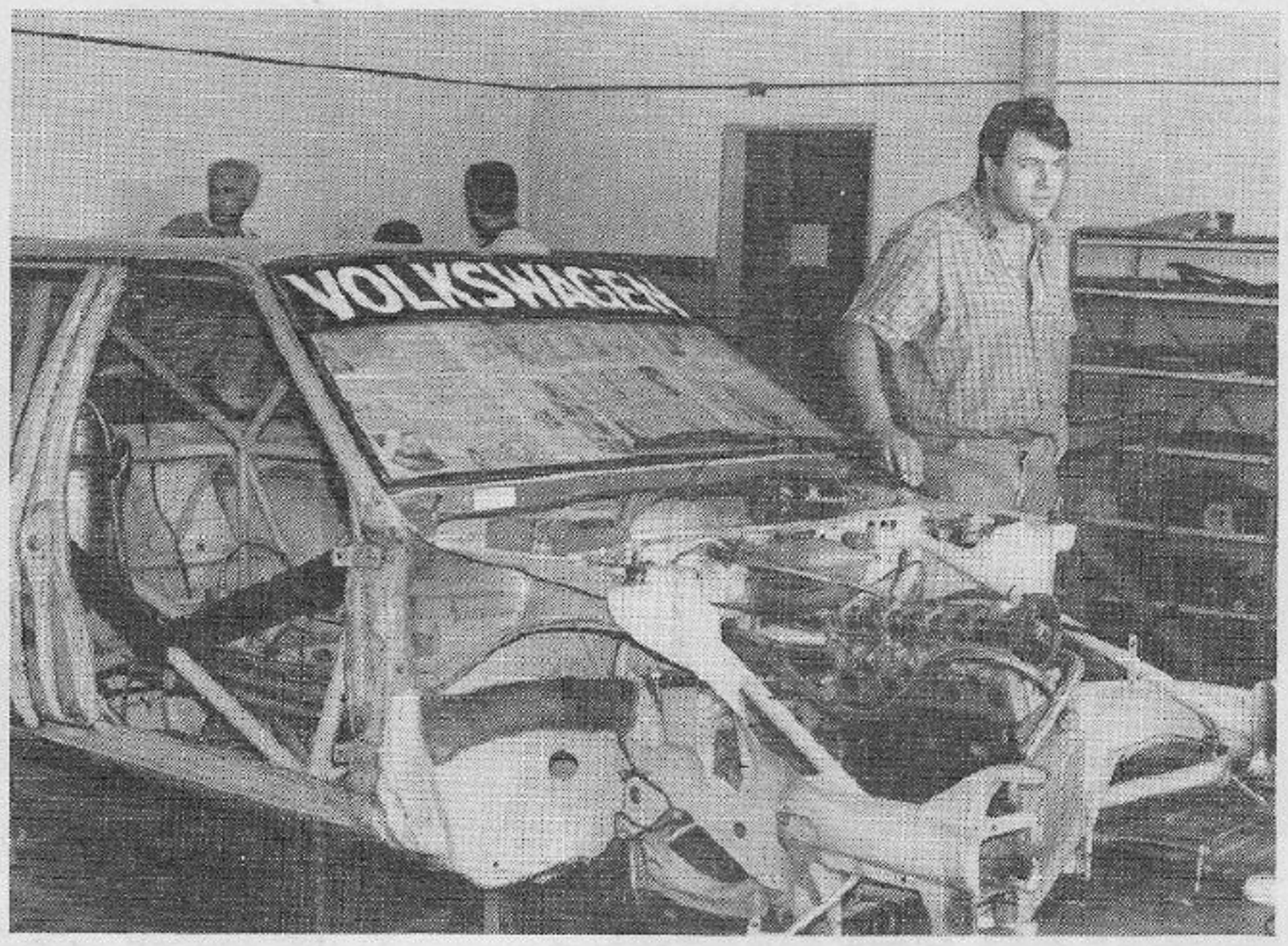
Para la elaboración de este reglamento, consultamos a Oreste Berta y otros reconocidos preparadores. Hay un marcado interés de muchos pilotos entre quienes podemos citar a Mario Riva, Gustavo Mandrini, Eduardo Ballario, Andrea Vianini (h), Mario D'Amico (que ya tiene un auto), Gabriel Castillo, Juan Manuel Basco, Héctor Muzzo, Pablo Ruiz, Agustín Ferreyra, Belloso, Balassone y en su momento hasta Massei y Fonte preguntaron si podían participar.

F2N: INTERROGANTES

Luego de aquella crisis que mencionábamos, en el pasado mes de diciembre, se realizó una asamblea en la cual, se modificaron los estatutos de la Asociación de Pilotos de F.2N. De ahora en más, la Comisión Directiva tendrá 11 miembros y para integrarla, los interesados deberán tener una antigüedad mínima de seis meses en la categoría. Según lo comentado por su presidente, Leopoldo Cumini, "los temas de la categoría ahora se manejarán desde Buenos Aires a través de Hugo Lara. Los más importantes son: las modificaciones que aprobó la C.D.A. y que ahora nos permite utilizar difusores de 33mm (anteriormente, 31) y se elevó el régimen anterior de 7.500 RPM a 8.000. Esto tiene fundamental importancia porque se mejoran las posibilidades de los motores Renault, los que incrementarán su potencia en casi 20HP. Al respecto, Omar Suriani realizó algunas pruebas muy aadoras y es muy probable que se integren a la categoría cerca de 18 autos que actualmente están parados. Ahora, hasta los viejos motores de VW 1500 también tendrán posibilidades".

Con respecto a la Fórmula Súper Renault, Cumini nos dijo: "no nos preocupa, por el contrario, nos incentiva a trabajar más todavía".

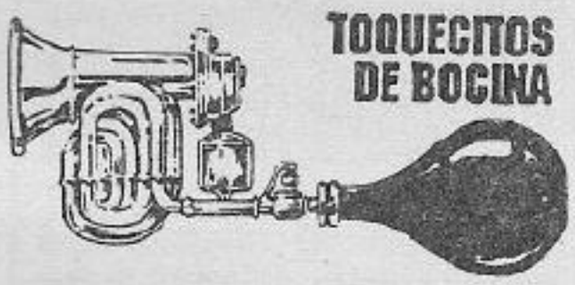
CORSA EN LOS TALLERES



CANAPINO: PRESENTE Y FUTURO. El nuevo añotrajo importantes novedades para Alberto Canapino (foto) quien en su taller de Arrecifes, ya tiene el VW Carat con el cual Guillermo Maldonado, comenzará la temporada '92 del T.C.2000. El joven constructor trabaja en la actualización reglamentaria de dicha unidad, el rediseño de las suspensiones y nuevos perfiles aerodinámicos. Según nos comentó el propio arrecifeño, las novedades sobre el Carat se irán incorporando a través de las pruebas que planean comenzar a fines del presente mes: "mi filosofía de trabajo es ir haciendo sobre los resultados que nos brindan las pruebas. Si bien estamos incorporando algunas cosas nuevas en el auto, sigo desarrolando ideas con la computadora". Seguramente, cuando este ejemplar llegue a los kioscos, ya habrá arribado al taller de Arrecifes el monocasco del nuevo VW Gol que Canapino reconstruirá para el piloto de Nueve de Julio; más adelante, llegará otro monocasco idéntico para Julio César Catalán Magni, ya emigrado de las filas del Turismo Nacional. También relacionado con el T.C. 2000, en pocos días más estará listo el Renault 21 que Canapino preparara para Luis Druetta. En lo que respecta al Turismo Nacional, el equipo de Canapino estará compuesto por Jorge Delgado y Jorge Giorgi quien utilizará el Renault 18 ex-Catalán Magni. Este último emprendimiento de Canapino lo desarrollará en forma personal e independiente, mientras que el de T.C.2000 se llevará a cabo en forma conjunta con Guillermo Maldonado. "En T.C.2000 voy a trabajar únicamente sobre todo lo que sea Volkswagen y Maldonado y en el Turismo, solo con Delgado y Giorgi.

Quiero centrar mi esfuerzo y el de mi equipo en estos dos únicos proyectos y no diversificarme".

TOQUECITOS DE BOCINA



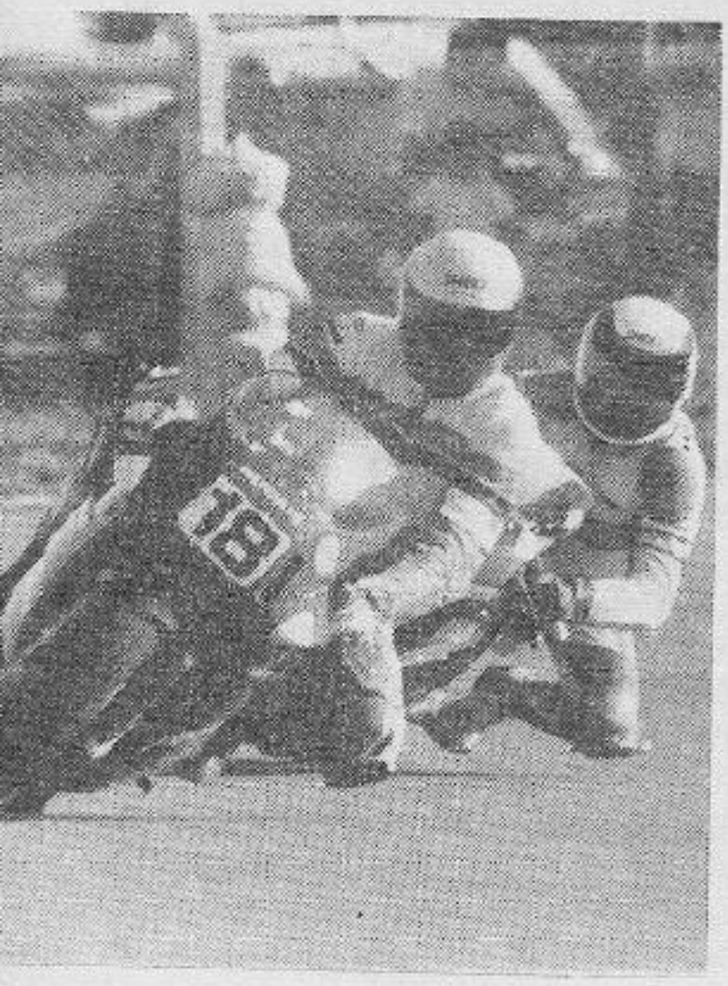
BINI REPONE ENERGIAS

A Hugo Bini (foto) lo "agarramos" justito, un poco antes de subirse al auto y partir en plan de vacaciones: "en estos días terminamos de reacomodar un poco el taller que necesitaba algunos arreglos. En cuanto a motores, voy a trabajar sobre los Ford Sierra de T.C.2000 de René Zanatta, Daniel Cingolani, Ernesto Bessone y probablemente, los de Ernesto Rodríguez, que quiere reincorporarse a la categoría. También soy el responsable del motor del Renault 21 que va a utilizar 'Quique' Urrutia y ahora que el reglamento de la Fórmula Dos Nacional se puso un poco más a tiro, voy a seguir proveyendo a Juan Manuel Basco y Oscar Saboretti. Con respecto al Turismo Nacional, todavía no tengo muy en claro con quienes voy a trabajar, pero con el handicap de peso la cosa se puede poner muy interesante y pareja. Igualmente me gustaría hacer algo en el nuevo T.C. Turbo, charlamos un poco con algunos muchachos que están interesados,, pero todavía no hay nada definido; habrá que esperar que salga el reglamento definitivo y después veremos".

IZAGUIRRE APROVECHA

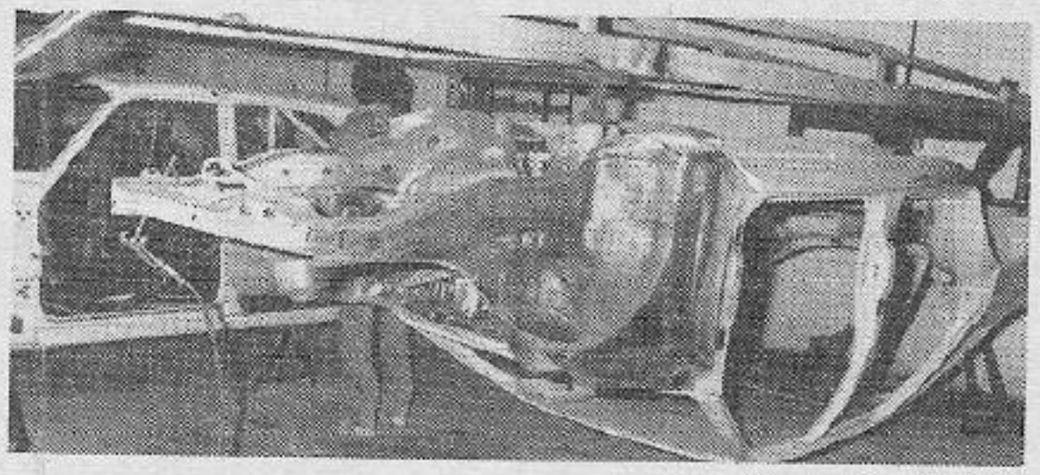
En su taller de Benito Juárez, provincia de Buenos Aires, Justo "el vasco" Izaguirre trabaja sobre el motor del Dodge de T.C. de Vicente Pernía, aprovechando la nueva relación de compresión de 9,70 a 1 y tratando de conseguir mayor potencia a bajo régimen. A su vez, está desarrollando una tapa de cilindros Ford para Juan De Benedectis y elementos varios incluyendo otras dos tapas de cilindros para Jorge Trepat (en el taller de Edgardo Fernández) un casco, Ford Falcón en construcción para intervenir en Turismo Carretera, auto que le fuera ofrecido a Ernesto Bessone (h).

DUCATI EN SUPERBIKES

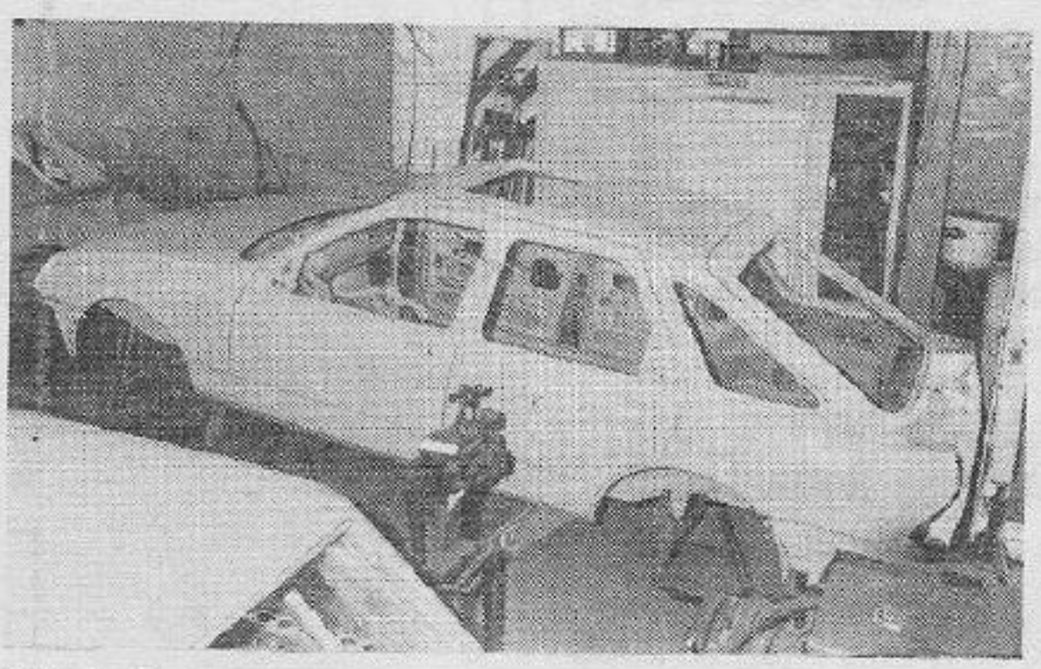


Sin duda alguna que la llegada de la Ducati 851 (foto) traida por Ricardo Camilo García para que compitiese en el torneo nacional de Superbikes causó sensación. A pesar de no haber contado con un piloto de experiencia hizo un muy buen papel pero sobre el fin de la temporada 91, corrieron versiones sobre la posible prohibición de esa moto para el certamen '92. Sin embargo, durante este mes no hubo confirmación oficial al respecto.

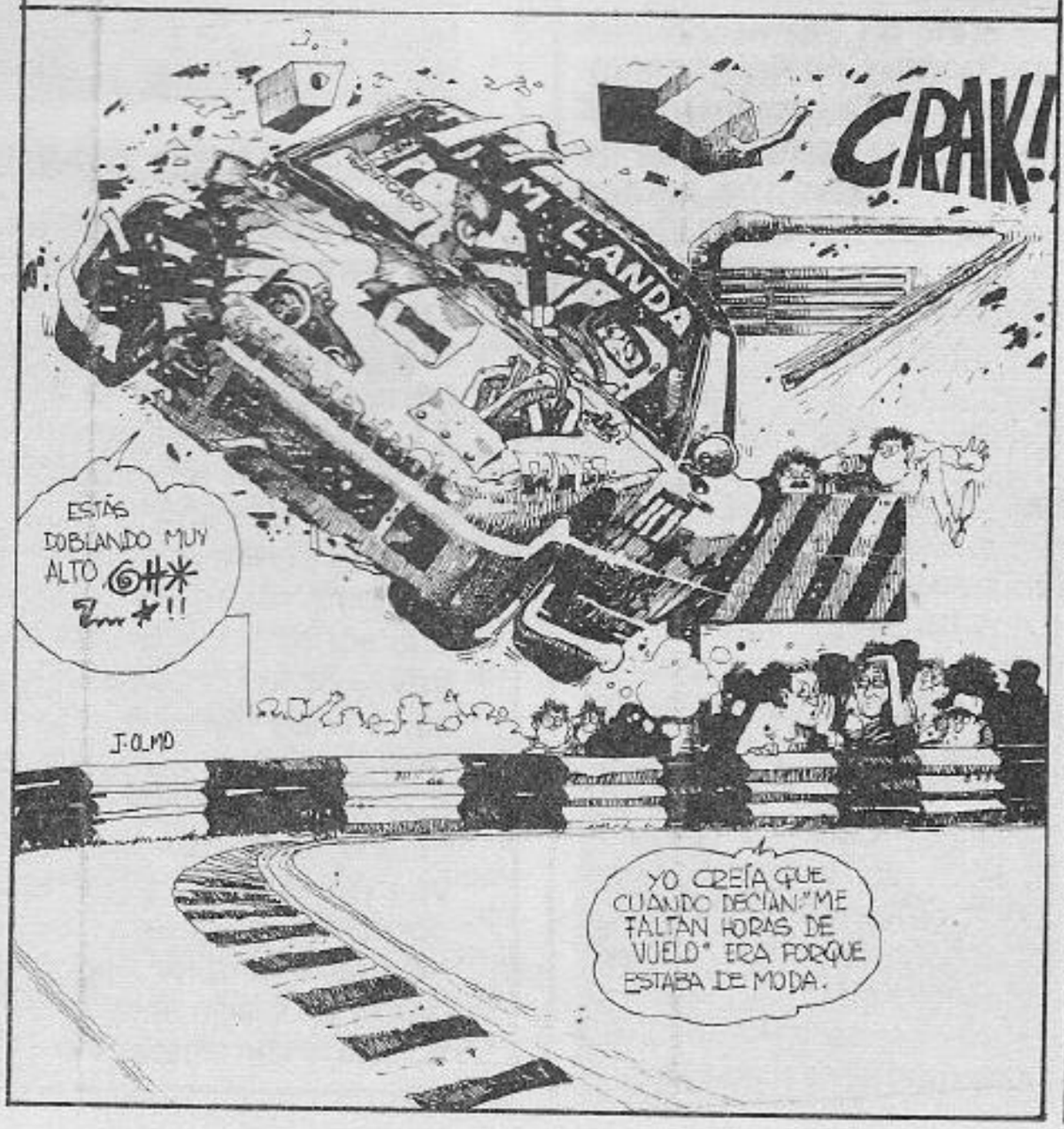
CORSA EN LOS TALLERES



FINESCHI SEGUIRA EN T.C. 2.000, con este Ford Sierra sedan, que se encuentra en lo de Edgardo Fernández, fotografiado en posición poco ortodoxa durante los primeros días de trabajo. Se le están reforzando todas las soldaduras de ensamble del casco, para luego construir su jaula estructural, la que le brindará mayor rigidez.



EL T.C. TURBO, es el destino final de este otro Ford Sierra cuatro puertas propiedad de Carlos Límido, una vez terminado hacia fines de febrero, Carlos lo pondrá a la venta. Todo aquel que esté interesado en debutar en la novel categoría con un auto nuevo puede contactarse con el constructor de San Fernando.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUPER CONCURSO

CORSA

Ferrea

CUESTIONARIO

1 ¿De qué localidad es oriundo el actual campeón de Turismo Carretera?

2 ¿Qué marcas utilizó a lo largo de su exitosa trayectoria deportiva?

3 ¿En qué años se consagró subcampeón de Turismo Carretera?

4 ¿Quién fue el piloto que lució el Nº 68 durante la temporada '91?

PREMIOS



Un casco Simpson utilizado por el Campeón de TC durante 1991



Un bolso Simpson y dos remeras



Una campera Simpson y dos remeras



Un cronógrafo importado y dos remeras

BASES DEL CONCURSO

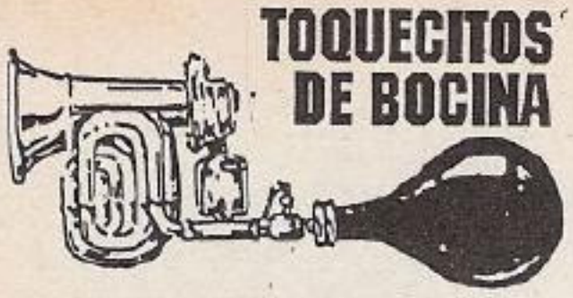
Podrán participar de este concurso organizado por la revista CORSA y FERREA Performance Parts, todas aquellas personas que contesten correctamente un breve cuestionario. Los participantes no están obligados a comprar la revista CORSA e incluso, pueden fotocopiar sus cupones, pero no así las respuestas y los datos del concursante. Los mismos se recibirán hasta el día 7 de febrero de 1992 en Avenida Belgrano 1580 - 4º piso, personalmente o por correo. El sorteo se realizará —ante escribano público— el 12 de febrero de 1992 y el premio mayor le será entregado al ganador en la segunda competencia del certamen 1992 de Turismo Carretera.

DATOS DEL CONCURSANTE

Nombre y Apellido: ..... **Provincia:** .....

Domicilio: ..... **Nº y tipo de documento:** .....

Localidad: ..... **Edad:** .....**Teléfono:** .....



TOQUECITOS DE BOCINA

CALLEJERO MARPLATENSE

Gustavo Sommi y Rolando Gorrini se reunieron con las autoridades comunales para tratar el proyecto que albergará a la F.3 Sudamericana en esa ciudad tal como informáramos semanas atrás. El trazado estaría emplazado en la zona de Playa Grande (el mismo que hace algunos años utilizara la F-2 Sudam) y fue objeto de una recorrida. Durante la misma se sugirieron pequeñas modificaciones respecto del circuito original y se contempló la posibilidad de utilizar bloques de cemento para demarcar algunos sectores. La competencia se realizaría al final de la temporada, ya que los trabajos demorarán algún tiempo. Por otra parte, tampoco se descarta la idea de emplear el circuito de Punta Mogotes, transitado hace algunos años por los autos del Club Argentino de Pilotos.

ECOS DE FIN DE AÑO

Continúan llegando a nuestra redacción más saludos, en este caso los de: Sergio Castro, Gerardo Badariotti, Auto Club Balcarce, Roberto Digón (del Sindicato Unico de Empleados del Tabaco) y Rafael Calafell. A todos muchas gracias.

MUESTRA INTERNACIONAL

Denominada "Expo-Motors" se desarrollará del 25 de setiembre al 11 de octubre del corriente año, en las instalaciones de la Sociedad Rural, en Buenos Aires. Esta exposición promete grandes novedades y comprenderá todos los aspectos, capacidades y rubros de la industria automotriz. Además contará con el concurso de importadores, representantes oficiales de marcas extranjeras y fabricantes de piezas y accesorios. También se apreciarán equipos de alta tecnología, mantenimiento, reparaciones y de servicios varios. Realmente para verla.

INVERSION ALEMANA

De la línea de montaje de la planta industrial de Bratislava, Checoslovaquia salió la primera unidad Volkswagen desde que esta firma la adquiriera dentro del marco de un "joint venture" con la fábrica automotriz checoslovaca "BAZ". Por tal motivo, se realizó una ceremonia en la que hizo uso de la palabra el Dr. Carl H. Hahn, presidente del Consejo de Vigilancia de Volkswagen AG, que puso especial énfasis en la distribución estratégica de las plantas de producción de Volkswagen, que se encuentran en una óptima situación para satisfacer las necesidades de los países en proceso de una economía libre. Cabe destacar por otra parte, que esta planta tendrá una inversión de 900 millones de marcos hasta el '95, que dará trabajo a 1500 personas y que en ésta se ensamblarán los modelos Passat Variant de tercera generación.

COSTOS EN RALLY

Una carrera por el Mundial de Rally con un Lancia Delta Grupo "A" 16v de un team privado (por ej., el Astra) cuesta aproximadamente 160.000 dólares incluyendo por este precio, los neumáticos y el seguro (con cobertura máxima por 40.000 dólares, las pérdidas sobre este monto corren por cuenta del team). El equipo también se hace cargo de reconstruir el auto en cada caso. Por un rally más breve con 200/300 km de primes, el valor asciende a los 80.000 dólares, en este caso excluyendo el muletto.



Si se rompe, el seguro paga la cuarta parte.

EL NUEVO KYALAMI

Kyalami dará comienzo a la temporada de Fórmula 1 con muchas modificaciones. El sueño de Dave McGregor, a cargo del regreso de Sudáfrica al Mundial desde hace tres años sería aprobado por la FISA en una última inspección a fin de enero. Los trabajos más notables son: nuevos boxes en la flamante recta Brillant Straight, trazada cortando el antiguo mixto entre Ford Corner y la vieja horquilla, es decir las Esses, que hoy no se utilizan más. Hay nuevas curvas como Total (un amplio curvón en dobles "S" sucesivas) y Continental (una horquilla), ubicada donde antes estaban Marlboro Corner y Barbeque Bend. El circuito ha sido extendido en 400 metros (ahora poseerá unos 4.500 metros) y por eso no serán comparables los registros que se hagan con los de 1985, cuando se corrió por última vez (Nota: ganó Rosberg con récord de vuelta en un Williams-Honda; la pole fue para Mansell con un auto similar). Sudáfrica vuelve así a la más sofisticada categoría de monoplazas.

VIANINI HACE PLANES



Comenzó 1991 casi sin saber dónde estaban los pedales de un monoplaza y terminó la temporada siendo el mejor argentino en la carrera de Fórmula 3 Sudamericana de Punta del Este, donde a no ser por el increíble error de Leonel Friedrich —quien lo chocó— debería haber llegado cuarto. Sobre esta base, Andrea Vianini (h) (en la foto con su padre y su novia) se ha planteado una disyuntiva de hierro para 1992: correrá en la especialidad subcontinental con un auto y un presupuesto que le permitan estar adelante, o volverá a dedicarse a los petisos de polo de su haras de Lobos.

Detrás de ese primer objetivo, Andrea baraja distintas posibilidades: una sería traer un chasis Ralt y ponerlo en pista con motores y atención de Rubén Rullo; otra ocupar una de las dos plazas del equipo Forti Corse; la tercera y más lejana, armar una estructura que le permita tirarse a conquistar el nuevo torneo de la Fórmula 3 "B", que se inauguraría este año con los chasis más antiguos de la categoría.

"Lo que tengo bien claro —afirma Vianini— es que no me interesa continuar en otras categorías, porque sería como tirar a la basura la mayor parte de lo que fui aprendiendo en mi primera temporada de participación intensa en las carreras. Varios de mis patrocinantes tienen la intención de seguir a mi lado, con otros nuevos estoy conversando. Si todos se animan a apostar fuerte, estaré en el grupo de punta".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL REY DESCANSA

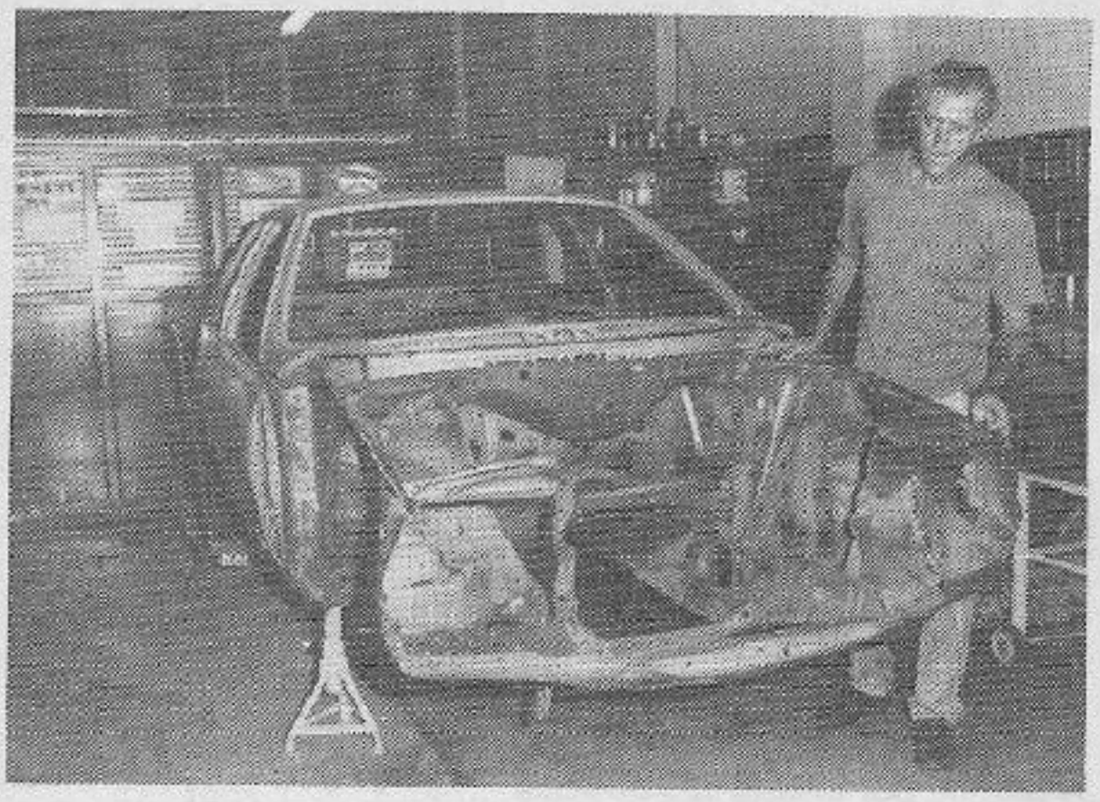


De paso por Buenos Aires, Oscar Castellano tramitó los pasaportes de sus hijos pues muy pronto emprenderá viaje hacia los Estados Unidos. El hombre se tomó su descanso al pie de la letra y por lo pronto, empezó con un periplo a Disneyworld, el cual había prometido a su familia. Seguramente, el cambio de aire no lo afectará lo suficiente como para mantenerse al margen del automovilismo y es probable que aproveche la oportunidad para traerse algunos "fierritos" de aquellos pagos.

POLICIAS A LA PISTA

Como una técnica pasatista para paliar el ocio del cuerpo de policías ingleses, su jefatura organizó una competencia de karting en la cual tomaron parte algunos de ellos. Lo dicho se concretó con un hecho extraordinario que sirvió para que los guardianes del orden aceleraran a gusto y por un momento, descansar del rigor que les impuso el pasado rally del RAC, ya que en cada edición de esta clásica competencia británica, los policías actúan como auténticos perros de presa que controlan, hasta la exageración, la evolución callejera de los autos del rally. Una buena práctica para aliviar las tensiones de la tarea cotidiana que significa patrullar calles y rutas.

CORSA EN LOS TALLERES



PILOTO ANONIMO

Partió rumbo a Córdoba, con destino final a "la Fortaleza" que Berta posee en Alta Gracia, el monocasco de la coupé Renault Fuego GTA que comenzó a preparar Tito Vitelli en su taller de Chacarita. Se pretende alistarla para T.C. 2000, y una vez terminada se decidirá quién será el piloto que la conduzca en la temporada que se avecina.

LA LLEGADA DEL GOL



Así son los Volkswagen Gol del Campeonato brasileño de Marcas y Pilotos. Talvez, en nuestro país tengan un aspecto similar. Al comienzo nació con el motor del Fusca (nuestro conocido escarabajo) y fue un fracaso, más tarde, le incorporaron el actual Audi 827 y se convirtió en éxito rotundo. En la actualidad, Guillermo Maldonado tiene uno en construcción para el T.C.2000 y seguramente, luego llegarán los del Turismo Nacional y el Rally.

NUEVO LOLA S.P.

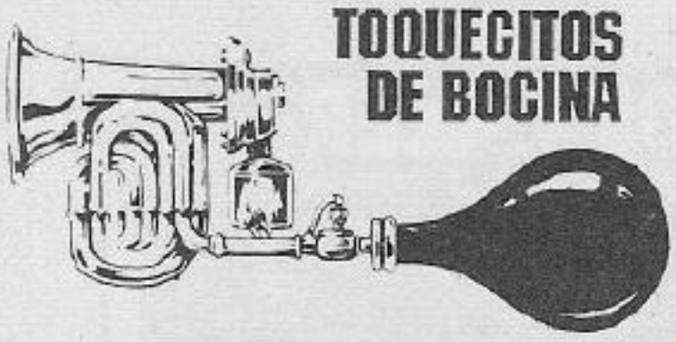
Se trata del Lola T92/10 diseñado por Wiet Huidekoper, de esbeltas líneas y cuidada aerodinámica. Su chasis es de fibra de carbono, la carrocería de materiales compuestos y kevlar y pesa 695 kilos.



EN SANTA TERESITA SE TRABAJA

Continúan intensamente los trabajos del Auto Moto Club local en el circuito semipermanente de Santa Teresita, con miras a la carrera de Turismo Carretera que se disputará el próximo 16/2 inaugurando la temporada 1992. Las máquinas del Municipio Urbano de la Costa están acondicionando las banquinas y los sectores donde se ubicará el público que se dará cita ese fin de semana. Lo más importante hasta este momento es el cambio de la largada puesto que ésta se realizará sobre la ruta interbalnearia en su intersección con la calle Nº 32. Por otra parte la A.C.T.C., en su último comunicado recuerda a los pilotos que pasen por la sede de calle Bogotá 166 todos aquellos que tengan que regularizar su licencia médica y deportiva e inscribirse para dicho evento.

Mobil® 1
COMPETICION
• LUBRICANTES SINTETICOS DE ULTIMA GENERACION
DISTRIBUIDOR
CRISTALES PEDRO
CASA CENTRAL
GASCON 1677/79
88-0734 / 89-1791
SUC. WARNES
PARRAL 2252
855-5748/3971
SUC. MORON
H. YRIGOYEN 356
629-6968
CRISTALES LAMINADOS PARA COMPETICION
Envíos al Interior
actus 825-4276

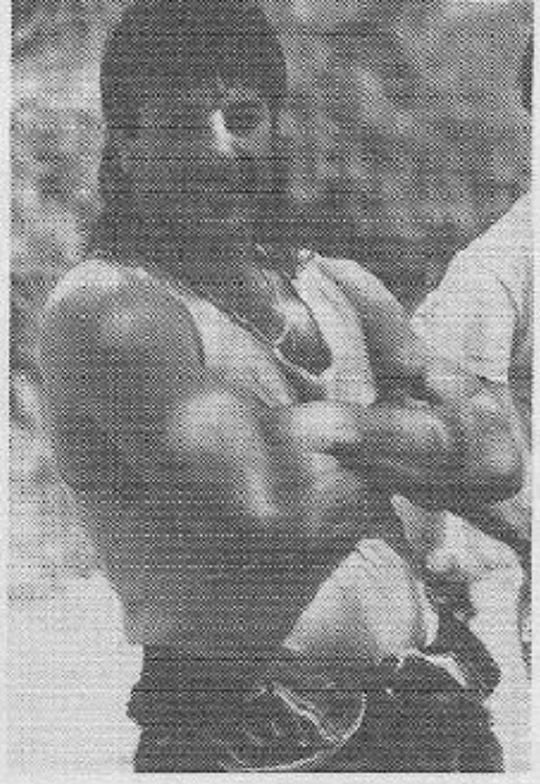


TOQUECITOS DE BOCINA

FUNES: UN INESPERADO ADIOS

Juan Gilberto Funes, foto (8/3/63), era y es sinónimo de fútbol. Su meteórica carrera lo llevó a jugar en 8 clubes y además lo hizo en la Selección Nacional.

Fue goleador y campeón. Y si bien es cierto que su vida la dedicó por entero al fútbol, el deportista que llevaba adentro, lo volcó al terreno "tuerca", cuando los exámenes médicos lo separaron de aquel deporte. Transcurrida su infancia en el taller mecánico de su padre, volvería a tomar contacto con el mundo



de los "fierros" (ahora desde el ángulo deportivo) en una carrera zonal de Rally, por los caminos de San Luis. Allí se ubicó 12º (en la foto con el buzo antiflama en la cintura, luego de un P.C.) conduciendo un Renault 12, junto a su acompañante Sosa; fue el 21 de octubre de 1990. Luego la enfermedad, se encargaría de arrancarlo también de este deporte. Como desgraciadamente lo haría el pasado 12 de enero, de la vida.

SE LO TOMO CON SODA

Ante el sorpresivo retiro de Lancia, Ascanio Calvi —jefe de relaciones externas de Martini—mostró cierto disgusto al anunciar que la firma estaba abierta a otras propuestas para el '93 entre las cuales, no se excluía un posible retorno a las competencias de pista. Igualmente, se mostró conforme con la responsabilidad técnica del Jolly Club y señaló que el objetivo, seguirá siendo ver triunfadores a los colores Martini por los caminos del mundo.

CORSA EN LOS TALLERES



CINGOLANI APUESTA AL CUATRO y por tal motivo, ya se encuentra en el taller de Edgardo Fernández, este monocasco Ford Sierra de cuatro puertas para T.C. 2.000, que sustituirá a la coupé destruida en la carrera de Las Flores —última del certamen '91— cuando disputaba la prueba de clasificación sabatina.

INI NO DESCANSA

tal como muestra la foto, supervisando las tareas Serafini —uno de los propietarios del equipo basado en San Fernando— que ejecutan sobre el chasis Ralt con miras a realizar las reformas en la suspensión que usarán este año en la Fórmula 3 Sudamericana.



Para esta semana... SUPERPRIMES EN PINAMAR

A partir de este jueves por la noche y con continuidad en las del viernes y sábado, Pinamar tendrá otro ruido: el de los autos de rally. Con la organización del Auto Club Pinamar y la fiscalización del ACA, habrá en un circuito de 560 metros especialmente construido para ello, un campeonato de Superprimes .

Y no hay exageración si repasamos la lista de los 16 autos de la Clase 3, que se han inscripto. Cada auto será manejado alternativamente por un rallista y un invitado de otra categoría: tenemos así a Marcelo Foche y René Zanatta; Angel Banfi y Roberto Mouras; Miguel Etchegaray y Oscar Castellano; Juan María Traverso y Fernando Croceri; Gabriel Raies y Pablo Peón; Tató Cardín y Omar Darío Bonomo; José Luis Spataro y Oscar Fineschi; Juan Pablo Raies y Pepe Cano; Emilio Satriano y Luis Hernández; Erasmo Irisarri y Gustavo Sommi; Carlos Malarczuk y Silvio Oltra; Zegbi y Lalo Ramos.

El espectáculo comenzará cada noche a las 20.30 horas con dos autos eliminándose.

LO DE AFUERA : RALLY DE MONTECARLO

Entre el 23 y 29 de este mes se disputará el tradicional Rally de Montecarlo, en su 60a versión, primera carrera del Campeonato Mundial de Rally para Pilotos y Marcas. Se recorrerán 2.154,41 km, de los cuáles 628,29 serán PC y el resto enlaces. Los puntos de largada de la concentración hacia Mónaco están ubicados en Sestriere, Reims, Lausanne, Barcelona y Bad-Hambourg.

En el equipo Ford se producirá el debut de Biasión y en Toyota el de Alen como coequipier de Sainz.

O S

Año XXV Nº 1333 Del 22 al 28/1/1992
Avda. Belgrano 1580 - 4º p. (C.P. 1093)
Cap. Fed. Télex: 22630 RYELA AR- TEL.-FAX: 383-7355. Conmutador: 381-9011/15, 381-9530/8026 y 383-2107

Director Periodístico: Oscar Daniel Fitipaldi
Subdirector: Eduardo Enrique Neira
Redactores: Pablo Javier Cabral y Alberto Falcón
Subdirectores de Arte: Eduardo César González - Juan Gresko

Diagramación: Enrique Giovanetti (jefe)
Colaboradores: Carlos R. Neira, Ricardo Delgado, Gustavo Arsuaga, Duilio Caro, Miguel Tillous, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappe.
En el exterior: Franco Lini y Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Héctor Cademartori (EE.UU.) y Néstor Palmetti (Europa).
Servicios Editoriales:
Fotografía: Enrico Carra (Jefe de Fotografía y Laboratorio), A. Calascione (Producciones especiales), E. Blanco, Juan M. Fernández, G. Canión y Carlos Campos (fotógrafos especiales), Claudio Herdener, Fabián Laghi y Enrique de Benito (fotógrafos).
Servicios exteriores: Marilú Olguín (Jefa)
Archivo: Francisco Forcinitti (Jefe).

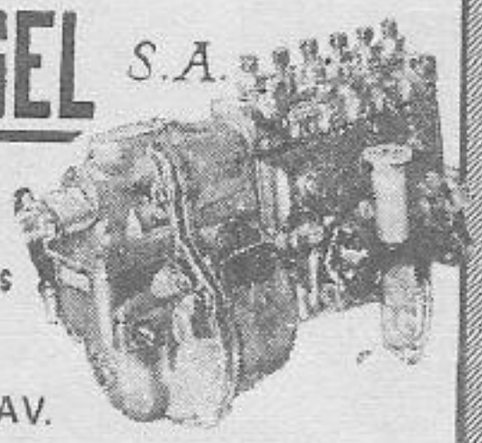
editorial abril s.a.

Circulación: Iván Blaksley (Jefe Ventas capital y exterior)
Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial), Rodolfo Eusebio (Jefe de Publicidad), Rubén Concetti (Jefe de Medios)

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TODO PARA EL DIESEL S.A.



de: JORGE DETOMASI

- REPUESTOS PARA BOMBAS INYECTORAS
- TOBERAS
- BUJIAS INCANDESCENTES

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.

Avda. Juan B. Justo 3611. Cap. (1416)
Tel.: 581-8106; 582-4859 Fax 582-4859

ALFA ROMEO es DIANO MARINA

DIANO MARINA SERVICE • REPUESTOS

- SERVICIO Y REPUESTOS ORIGINALES
- LINEA COMPLETA MOTOR - CAJA - SUSPENSION - CHAPA Y ACCESORIOS, OPTICAS - INSTRUMENTAL, etc.
- LINEA COMPLETA VOLANTES MOMO.

Envios al interior.

ZUFRIATEGUI 783. Vicente López. ☎ (01) 795-6963

TODO SUSPENSION

LINEA COMPLETA EN RESPUESTOS PARA TREN DELANTERO
AMORTIGUADORES, ROTULAS, EXTREMOS, BUJES, PARRILLAS, RULEMANES ETC.

¡ATENCION!
RESORTES DE SUSPENSION
PARA GNC STANDARD Y COMPETICION

JUAN B. ALBERDI 7349 (cp.1440) CAP. TEL. 687-4072

LIQUIDO DE FRENOS

POWER STOP

- *Refrigerantes - Grasas y Aceites en Sachet*
- *Lubricantes para Automotores e Industrias*

SOLICITAMOS DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS.
COMUNIQUESE CON NOSOTROS.

GIBRALTAR 1214 (cp.1766). TABLADA TEL. 441-6968

EDR METALURGICA RIERA

FABRICA DE ENGRANAJES DE DISTRIBUCION Y DE CAJAS DE VELOCIDAD PARA AUTOS IMPORTADOS
• Todas las marcas

ENGRANAJES DE COMPETICION

- Fiat 600-128-147 - Regatta - Fórmula Renault Stock Car - Turismo Carretera y otras categorías por pedido
- CORRECTORES DE DISTRIBUCION PARA TODAS LAS MARCAS.
- REFORMAS Y ADAPTACIONES PARA AUTOS STANDARD.

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

ccc

RESORTES DE SUSPENSION

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

COMPAÑIA AMERICANA DE RESORTES

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

LEVAS ROMERO COMPETICION

Trabajos y rellenos especiales en Arboles de Leva para Categorias Nacionales y Zonales.

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

PISTONES NaVellac

AHORA NUEVO
SELLADOR DE AROS
NaVellac

Avda. Prov. Unidas 5555.
SAN JUSTO (cp.1754). Pcia. Bs.As.
TEL. 651-1506. Nº FAX 01-651-6393

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

¡REPUESTOS IMPORTADOS!

- BOMBA NAFTA HOLLEY
- BOBINAS MALLORY
- RADIADOR ACEITE
- PINTURA VHT
- CABLES BUJIA MALLORY (Todas las marcas)
- COJINETES VANDERVEEL CHEVROLET

No cerramos por vacaciones

SCHIAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL. 749-4983/4467
FAX (541) 749-4467-4983

CONCESIONARIO AUTOLATINA Pestelli S.A.

UNA SOLA CALIDAD

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

Motorcraft

Salvador M. Pestelli S.A.
Concesionario Autolatina
Bartolomé Mitre 4283/99. Cap. Tel. 981-0127/5019. FAX 981-2069

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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

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

Envios al interior

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

PM PERFECT MOTOR RECTIFICACION

RECTIFICACION Y AJUSTES DE MOTORES DIESEL Y NAFTEROS

CALLE 61 Nº 4376. (Ex Juan B.Alberdi 131).
VILLA BALLESTER. TEL. 768-1121

ROTULAS PARA COMPETICION



JUNTAS UNIVERSALES
EN CROMO-NIQUEL
TRATADAS TERMICAMENTE Y RECTIFICADAS
En Febrero cerrado por vacaciones.

GRANZELLA HNOS. SANDUCERA S.A.
J. A. CABRERA 5126 (Alt.Córdoba 5100) ☎ 773-0842. 775-8439

PAMPA AUTOPIEZAS



ESPECIALISTA EN RECTIFICACION DE TAPAS DE CILINDRO

- Fiat 128 y 125 Taunus
- TAPAS DE INDENOR EN EL DIA
- SOLDADURA EN FRIO
- COSTURA MECANICA
- SOLDADURA DE ALUMINIO

RECAMBIOS

F.G.H. REP-BOM

TAPAS TANDILBER Y FENIX
TANDIL
AROS KIM
ARBOL DE LEVA
B.H.

Fructuoso Rivera 3039/41. Tel. 922-9773

SUSPENSIONES ESPECIALES

- Mc.Pherson • Cápsulas
- Vehículos Nacionales e Importados •

Ventas por Mayor y Menor

REPRESENTANTE EN PROVINCIA DE BS.AS.

AMORTIGUACION JORGE

O.M. RECAMBIOS

OSCAR A. MEDICI

25 DE MAYO 340 - TEL. 20216 (CP.6620) CHIVILCOY (BS.AS.)

BALANCE 1991

turismo competición 2000

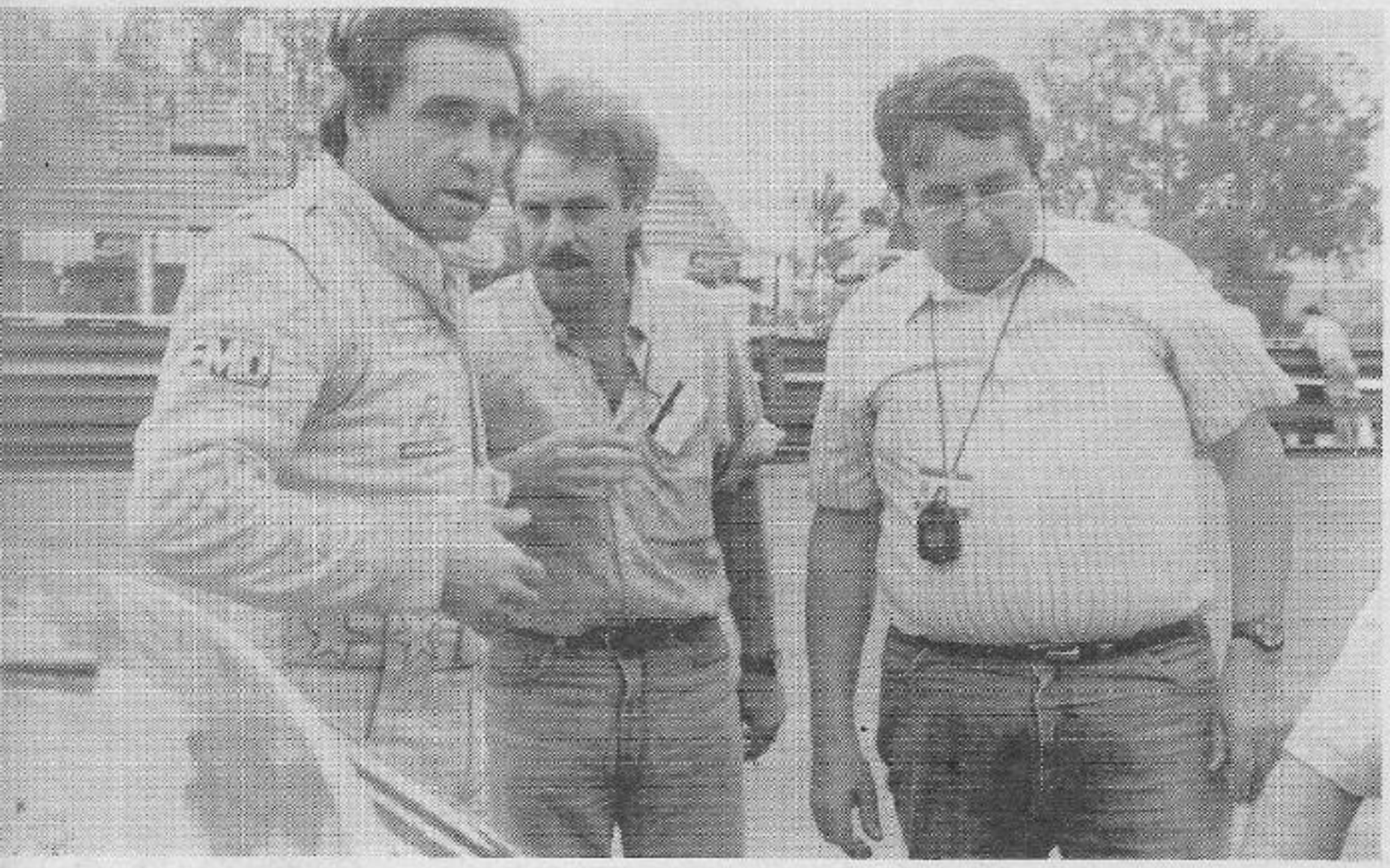
Mientras gastó buena parte del año en discusiones reglamentarias mostrando una faceta poco agradable de nuestro automovilismo de mayor nivel. Sin embargo, el aspecto deportivo fue por demás interesante.

DOBLE DISCURSO

Todo quedó bastante bien repartido en la temporada. Traverso fue campeón con Renault Fuego, Maldonado fue segundo con el Volkswagen Carat y René Zanatta tercero con el mejor Ford Sierra. El campeonato de marcas lo ganó Ford, Zanatta y Traverso fueron los más ganadores del año y también hubo triunfos de otros pilotos de Ford como Bessone, Guerra y Del Río, además del de Maldonado, quien comenzó el año apuntando a campeón, aunque luego no mantuvo el mismo nivel.

Retroceso Fiat

Se notó un importante retroceso en el Fiat Regatta, que de ser el auto más ganador del '90, terminó esta pasada temporada sin victorias, mientras que Osvaldo "Cocho" López pasó de ostentar el Nº 2 a mostrar el Nº 7. Las causas de ello no se pueden ubicar en un solo ítem. Sin dudas que el cambio de neumáticos Fate a N.A. no le cayó bien al auto; pero más allá de esa muletilla que utilizó "Cocho" a lo largo del año, hubo otras razones para considerar: A) la evolución de las marcas rivales que trabajaron mucho para recuperar terreno; B) el método de los equipos de Berta y Maldonado, sobre todo el primero, que llegó en 13 de las 14 carreras y casi siempre en los puntos. Así recuperó la ventaja lograda por Maldonado con su consistencia en las cuatro primeras pruebas; posteriormente, el campeón mantuvo el nivel y Maldonado abandonó en varias oportunidades. A partir de Tucumán, Traverso pasó a la punta del torneo y no la dejó más; C) es posible que el poseer dos autos —los de López y Garro— les haya complicado la operación del team. Las variables buscadas en las suspensiones, sobre todo en las delanteras, procurando readaptar el auto a los nuevos neumáticos, quizá no hayan podido ser procesadas totalmente; D) el accidente de "Cocho" en Balcarce, que afectó su rendimiento en las carreras inmediatamente posteriores; E) las relaciones internas del equipo se endurecieron de manera notable entre los técnicos y el piloto, a punto tal que en Tucumán se lo responsabilizó de la puesta a punto; F) Garro se vio envuelto en un clima de tensiones que no ayudó a sus buenas performances, más allá de no haberse adecuado a un auto con potencia, régimen y tracción que nunca antes había manejado en pista. El recambio por Hugo Olmi fue positivo, y aunque no aportó mejores resultados, cumplió bien con su función: experimentar nuevos elementos, lo que se notó al final del año con las notables evoluciones de "Cocho" y Olmi en Comodoro Rivadavia y en Las Flores, aquí de manera parcial.



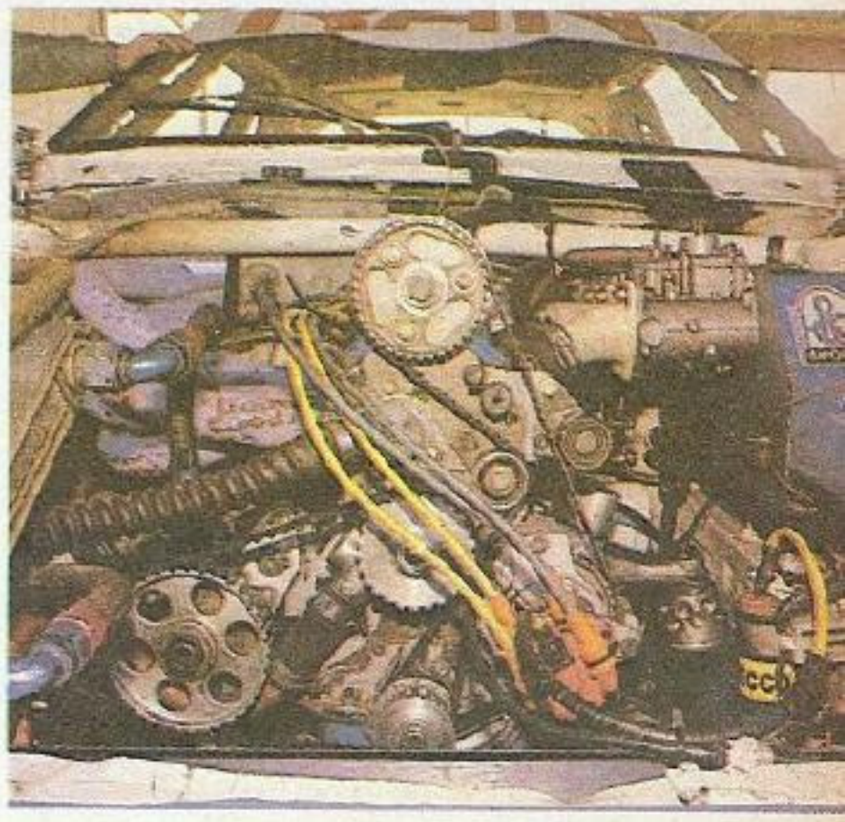
Eje de varios de los conflictos del año. El equipo Sevel (aquí, López, Donadío y Antelo) reiteró protestas sobre reglamento y gomas.



El piso de los Sierra: otro problema reglamentario.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





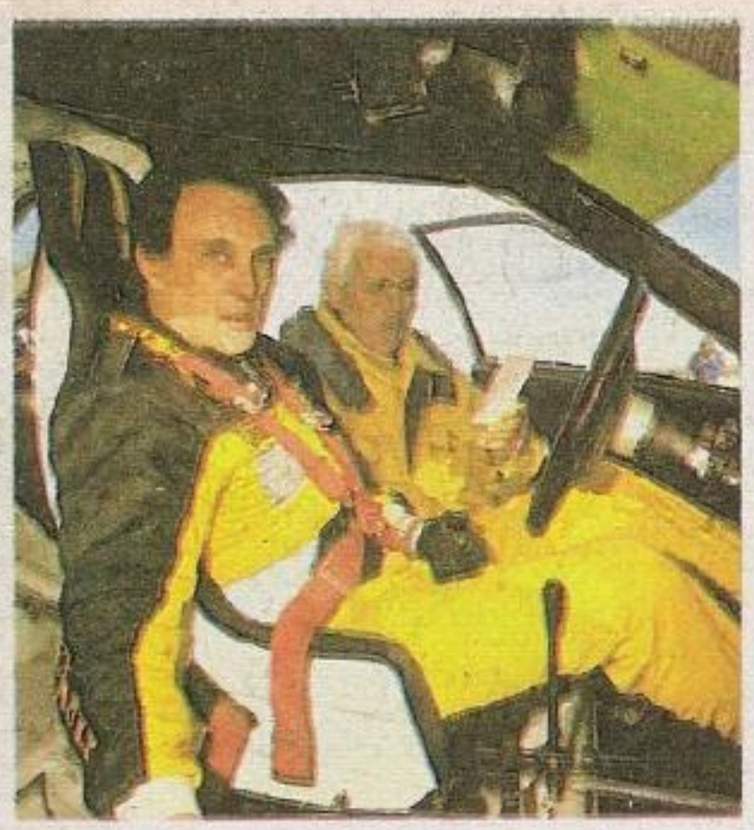


José Luis Belloso, seguido por Konjuh, terminó bien en alza el año. El Renault de Etchegaray en boxes, fue el mejor particular del 91. Motor Ford OHC, el "as" de la marca.

Traverso y Maldonado, síntesis de la lucha por el campeonato. Prevaleció la "mística" del ramallense. Zanatta y su coupé Sierra, la revelación de 1991.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Lo institucional

El constituirse "T.C. 2000 Producciones" para conducir los intereses económicos de la categoría, le dio más autonomía a la APTC 2000 para operar en el plano institucional. Su comisión directiva trabajó casi exclusivamente en función de los aspectos técnicos y deportivos, mientras que Ricardo Vázquez y Ariel Bakst manejaban el área financiera, interrelacionados con la presidencia ejercida por Enrique Torriani en la primera parte del año y por Juan María Traverso en la segunda. Ese reordenamiento de funciones permitió zanjar muchos problemas en el orden deportivo, pero fundamentalmente en el técnico, donde hubo que laborar arduamente. Ese mero hecho es importante.

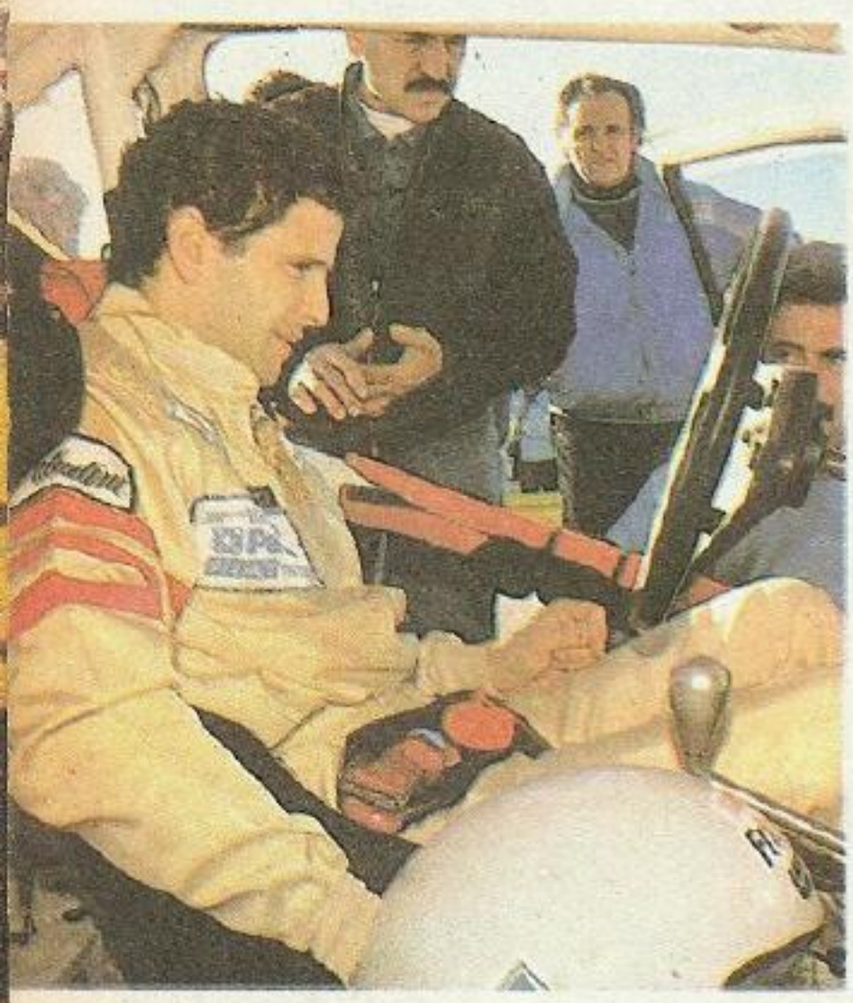
Lo técnico

En líneas generales se trabajó mucho y bien. La evolución de las coupés Ford Sierra, que ganaron 9 de las 14 carreras, fue lo más destacado del año. Durante un solo año Ford ganó más competencias que en el conjunto de los últimos cinco, lo que quizás implique un desequilibrio. Es posible que los elementos de aerodinamia que se le dieron a los Ford Sierra y a los autos con tracción trasera en general antes de finalizar el '90, hayan sido ideales para entonces, tendientes a emparejar técnicamente a la categoría. Pero entre el '90 y el '91, el cambio de neumáticos le fue en general muy bien a los Ford y eso posiblemente desequilibró a su favor. Luego se produjo la compensación para los autos de tracción delantera, y apareció otra vez la "magia" de Berta, quien a esa altura había elaborado un nuevo tren de resortes de válvulas del motor Renault, que le permitió un régimen mayor al otorgar mayor confiabilidad a altas re-



Bessone alternó buenas y... no tanto. Traversó (con cara de complicado) trabajó a destajo. Motor Renault, preparación Berta, la combinación del año.



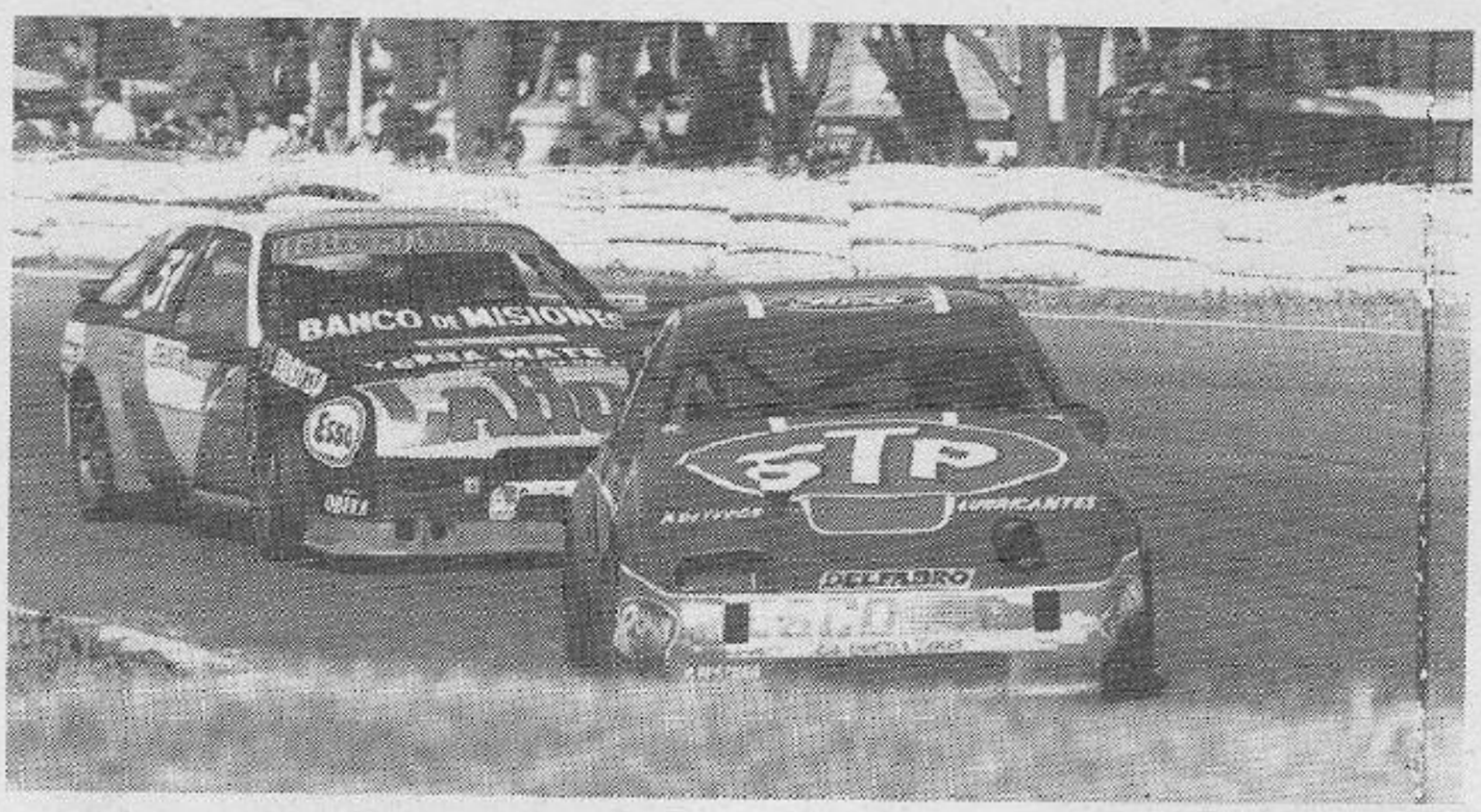




Dominio Renault en su "cueva", el Cabalén. Traverso despegado atrás, mientras el pelotón pelea... El desafortunado Cingolani. Olmi-Antelo, el piloto "bailó con la más fea".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





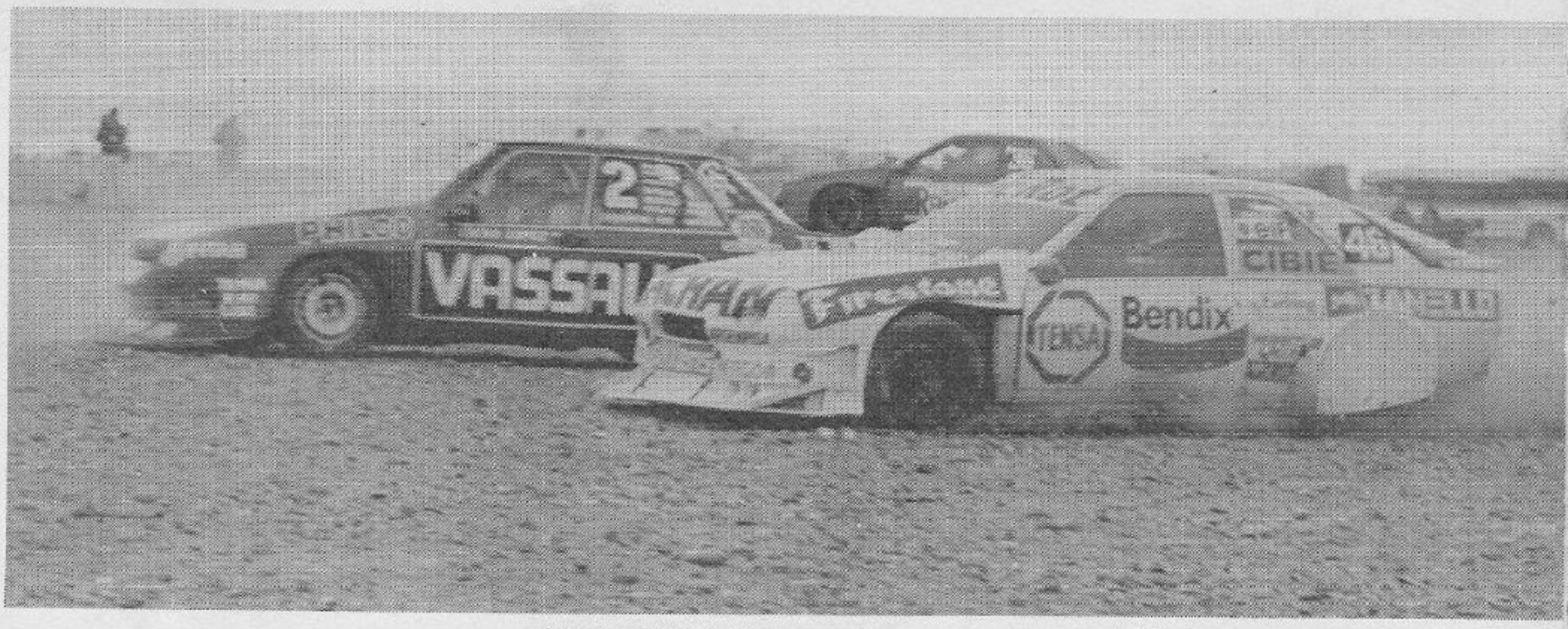
voluciones. Cuando se reglamentó la carga trasera para los vehículos de tracción delantera, Berta ya disponía de un replanteo total de las suspensiones de ambos ejes del Renault Fuego y de la transmisión de potencia al piso. Otra vez confluyeron casualmente el cambio reglamentario y un nuevo desarrollo. Así volvió a observarse cierta preeminencia por parte de los Renault, no sólo con Traverso, sino que también fueron notables las evoluciones de Luis Belloso, Miguel Angel Etchegaray, Gustavo Der Ohanessian y hasta de Jorge Serafini —alejado desde tiempo atrás de la punta— en la carrera de Las Flores, cuando contó con un impulsor preparado por Berta.

Edgardo Fernández también progresó con los trabajos en los monocascos y las suspensiones de los Ford Sierra XR-4 de Bessone y Fineschi, mientras que José Miguel Herceg fue entregando con cuentagotas durante el año las evoluciones de sus motores, que vencieron en tres ocasiones. Fernández también desarrolló al máximo los Volkswagen Carat de Maldonado y Oltra, y el Gacel de Michelini, mientras que hizo un nuevo Sierra para Daniel Cingolani, el que lamentablemente fue destruido en Las Flores.

Osvaldo Antelo y Gustavo Donadío trabajaron muchísimo en los motores y suspensiones de los Fiat Regatta, revirtiendo un torneo que comenzó muy mal, aunque muchas veces en carrera se los vio "perdidos en el rumbo" de la puesta a punto lo que no ocurrió en los muchos ensayos efectuados en Buenos Aires. Aparentemente ese orden no se aplicaba en las competencias. Probablemente los distintos criterios y opiniones aportasen algo de confusión, sumándose a ella la necesidad de obtener resultados. Ello no producía la tranquilidad necesaria para el trabajo fecundo.

Hugo Bini y Juan Carlos Pianetto (h.) en los monocascos, fueron los artífices de las victorias y la evolución del talentoso René Zanatta y también los encargados de mostrar el crecimiento de Cingolani, García Blanco y Konjuh. Callado y en silencio, el trío "todo santafesino" se constituyó en uno de los dos equipos más ganadores del año, logrando esos laureles con esfuerzo absolutamente privado y casi personal. Carlos Akel también obtuvo dos victorias con Del Río y Guerra, poniendo en pista primero una evolución del Ford Sierra y luego de la versión cuatro puertas con la que Guerra terminó el certamen. Los motores acompañaron la evolución de los autos.

José "Coco" Fortunato y Heriberto Pronello también continuaron, con mucho esfuerzo y pocos medios, la evolución del "añejo" Peugeot 505, y estuvieron en el pelotón intermedio al promediar el año. Otra novedad fue consti-



Del Río abrió el año ganando, pero no pudo repetir. Varias veces estuvo cerca... El "Gurí" Martínez y el consecuente Urrutia. Este último fue un particular destacado. López y Peón por las piedras de Allen. El hombre Renault reemplazó su coupé por una berlina R-18 cerca del final.

Guerra-Akel, una buena combinación que también ganó para Ford. Sobre fin de temporada, estrenaron una berlina. La lucha por el 2º puesto: Zanatta, por la banquina, supera a Maldonado en Allen.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Silvio Oltra sufrió una racha adversa sobre el final. Marginó sus posibilidades.



Fineschi (seguido por Der Ohanessian, Bessone y Del Rio) no tuvo un buen año. Sin embargo, hubo atenuantes, gran parte de la temporada, no contó con los elementos necesarios.

tuida por el Ford Sierra XR-4, que sobre fin de año presentó Alberto Canapino, salido de su propio tablero de dibujo, motorizada por Bini y confiada al promisorio fueguino Julio Catalán Magni.

Las carreras

Fueron generalmente brillantes, como en años anteriores, pero casi sin roces ni maniobras desleales. La mano dura que había comenzado a aplicar el comisariado deportivo de la CDA durante el año anterior, logró mantener en sus carriles a la mayoría de los pilotos, aun a los "difíciles". Paraná —primera victoria de Zanatta— marcó el clímax por los 0,88 segundos que separaron al mejor piloto de la temporada de Traverso. Mendoza fue otra carrera excitante, con el primer triunfo '91 de Bessone, dominando a un aguerrido pelotón conformado por Traverso, Maldonado, Cingolani y Guerra. Nueve de Julio vio otra carrera vibrante: Traverso y Del Río lucharon por la punta, intercambiando posiciones, hasta que la "jugada" del segundo terminó en un "dibujo" que lo dejó tercero pero bien pudo haberle facilitado el triunfo. La lucha "palo y palo" entre Bessone, Der Ohanessian y Etchegaray por el cuarto lugar, también le puso pimienta a esa carrera. Traverso se impuso por 0,96 segundos a Maldonado para ganar en Alta Gracia, marcando la ratificación del replanteo de Berta sobre el Renault Fuego, en el circuito más difícil para ese auto y el retorno de "Yoyo" Maldonado y su Volkswagen Carat a la punta, asegurándose el número 2 para el '92, vista la dificultad de apuntar al título.

Los pilotos

Entre los protagonistas, todos ratificaron su nivel y mostraron lo que saben y pueden. Algunos que trabajaron por debajo de sus posibilidades como "Cocho", Oltra o Cingolani, pero en cada caso poseen justificaciones. Suficientemente explicado lo de "Cocho", en tanto los dos restantes mostraron parciales muy buenos y excelentes por momentos, pero sin concretarlos en resultados. En el inicio del torneo, el Volkswagen Carat dorado no funcionaba y recién luego de San Jorge estuvo al mismo nivel que el de Maldonado. Cingolani arrancó muy bien con el auto viejo, pero el cambio no dió el resultado esperado. Circunstancias similares a las de Oltra atravesó Oscar Fineschi, quien casi nunca tuvo un auto —ni un motor— iguales a los de Bessone. Fue bueno lo de Etchegaray como el mejor particular de Renault, como así también lo de Belloso, Der Ohanessian y Konjuh, este a pesar de sus escasas participaciones. Entre los nuevos, mostraron buenos potenciales Peón, Michelini, Catalán Magni y Giovanetti. Lo del "Gurí" Martínez fue muy bueno en su debut en Tucumán con el auto de Akel, pero no sorprendió, y a García Blanco habría que verlo con más medios. Pero la verdadera ratificación, el mejor nivel de pilotaje de la categoría estuvo a cargo de Zanatta. Sin dudas lo suyo fue una tarea estupenda y pudo mostrar todo como piloto que antes había exhibido parcialmente, además del título logrado el año anterior en la Clase 2 de Turismo, también ratificado esta pasada temporada. Lo suyo fue impecable. Digno premio para él.

El futuro

Más allá de las diferencias en cuanto a los neumáticos y a la faz reglamentaria —ya virtualmente encaminados— se presenta como auspicioso, considerando cierta reactivación de la economía. No habrá muchos cambios, salvo en Ford, donde se presupone un reordenamiento general. Aparentemente el haber

LUCES Y SOMBRAS

Lo mejor: la ratificación de la capacidad de René Zanatta.

Lo peor: las variables permanentes que se produjeron en el reglamento técnico.

Lo positivo: que sobre el final del año hayan estado las cuatro marcas en la pelea por el primer lugar.

Lo negativo: que la categoría corra en lugares que no están de acuerdo con su nivel y desarrollo técnico.

Lo bueno: la evolución de la tecnología. No hay ningún equipo de punta que no recurra a la computadora.

Lo malo: la intransigencia de las terminales que pusieron en riesgo el campeonato por las discusiones técnico-reglamentarias.

La evolución técnica: la del "Gringo" Hugo Bini.

Las evoluciones como pilotos: de Miguel Konjuh, Pablo Peón, Marcelo Michelini y Eduardo García Blanco.

La frustración: la de Daniel Cingolani que estuvo varias veces para ganar.

El reconocimiento: de Traverso por la puesta a punto hecha por Belloso, Scarazzini, los Berta y su equipo.

El final a toda orquesta: el del "Pejerrey" Belloso que mostró todo su talento y capacidad sobre fin de año.

La fe intacta: del grupo que comanda Osvaldo Antelo para devolver a los Fiat Regatta al primer plano.

La recuperación: de Miguel Angel Etchegaray, quien ganó 6 posiciones en el ránking.

La ratificación: la de Miguel Angel Guerra y el equipo de Carlos Akel.



ganado tantas carreras y no haber obtenido el título de pilotos —aunque si el de marcas—, indica que la política no fue la más acertada. Por esta razón no habrá equipo oficial, pero al cierre de esta nota se barajaba muy firmemente que exista uno oficial de la fábrica —el de Carlos Akel, con Guerra y Fineschi como pilotos— especie que no pudo ser confirmada. Bessone hará su propia estructura, con un Sierra cuatro puertas preparado por Fernández y con mecánica de Bini, quien también seguiría proveyendo motores a Cingolani, Konjuh y eventualmente a García Blanco y Giovanetti, si este rosarino decide seguir en la categoría. Por el lado de Renault no se prevén grandes movimientos y todo continuará como hasta ahora en líneas generales. Peón puede llegar a ser compañero de equipo de Traverso. Urrutia hará debutar un Renault 21, mientras que Der Ohanessian seguirá de la mano eficiente de Tito Vitelli, quien ante la ida de Peón podría tener la alternativa del retorno de R. Zuain, o incorporar a otro piloto de primer nivel que abordaría un Renault Fuego suyo sin uso.

De Sevel se sabe poco. En principio su decisión es la de seguir en la categoría, también con dos unidades, pero los pilotos no están aún confirmados. Ni "Cocho" ni Olmi tienen nada asegurado aún.

Por último, por el lado de Volkswagen es casi un hecho que correrán con los nuevos Gol 1.600 cm³ llevados a 1.800. Maldonado y Oltra continuarían juntos en el mismo equipo, con la asistencia técnica en pista y taller de Alberto Canapino; esto motivaría quizá que haya un auto adjunto para "su" piloto Julio Catalán Magni y también asistencia para Marcelo Michelini.

Néstor Carbia



Der Ohanessian-Vitelli, funcionaron sin conseguir los resultados esperados. Marcelo Michelini, encomiable esfuerzo para llevar adelante la mecánica VW en forma privada.

LAS FRASES DEL '91

"Cocho" López (14/2/91): "Las gomas no nos cayeron bien".

Guerra (17/3/91): "El Sierra de Akel evoluciona lentamente. En el futuro vamos a andar mejor".

Garro (14/4/91): "El Regatta va muy bien; es a mí a quien le falta tomarle la mano".

Urrutia (14/4/91): "Esta semana decidiremos qué modelo de Renault utilizaremos en el auto nuevo que nos construirá Edgardo Fernández".

Martínez (14/4/91): "Como se nos van cerrando los caminos para la F.3 estamos pensando en alquilar un T.C. 2000".

Traverso (5/5/91): "Si Mar del Plata no pone las condiciones mínimas de seguridad e infraestructura no tendrá T.C. 2000 el año que viene".

Bessone (h) (9/6/91): "Tuve el mejor auto con el que he contado en el año".

Der Ohanessian (9/6/91): "Llegamos en los puntos pero no me engaño. Los Renault no estamos para pelear hoy por la punta".

Herceg (30/6/91): "Fineschi no tiene un motor mejor para entrenar por falta de presupuesto. De cualquier manera, a él le falta experiencia".

Bakst (15/9/91): "Vamos a intentar que la carrera del Cabalén se corra en el circuito uno".

Maldonado (6/10/91): "El auto de Traverso fue muy superior al nuestro; reguló el ritmo de la carrera".

Fortunato (8/12/91): "Correr salteado como lo hacemos no nos permite encarar el desarrollo del auto como queremos".

Maldonado (8/12/91): "Empezaremos el '92 con el Carat para reemplazarlo luego por el Gol a partir de la cuarta carrera".

"Cocho" López (8/12/91): "A partir de la segunda carrera del año tuvimos que luchar también contra 'José Reglamento'".

Zanatta (22/12/91): "Terminé un año brillante, pero estoy preocupado porque si bien tengo muchas posibilidades para el '92, todavía no tengo en claro mi futuro y casi nada arreglado".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La mejor forma de llegar.

Diseñada a partir de las formas del hombre.
Comandos ergonométricamente dispuestos para una conducción deportiva.
Motor refrigerado por agua, con lubricación Automix.® Cilindro tratado al nycalsil y sistema de admisión laminar con inducción de potencia.
Suspensión trasera "Full-damp" de acción progresiva por juego de bieletas.

Zanella

Tu vida en libertad

LOS HOMBRES DE FERRARI

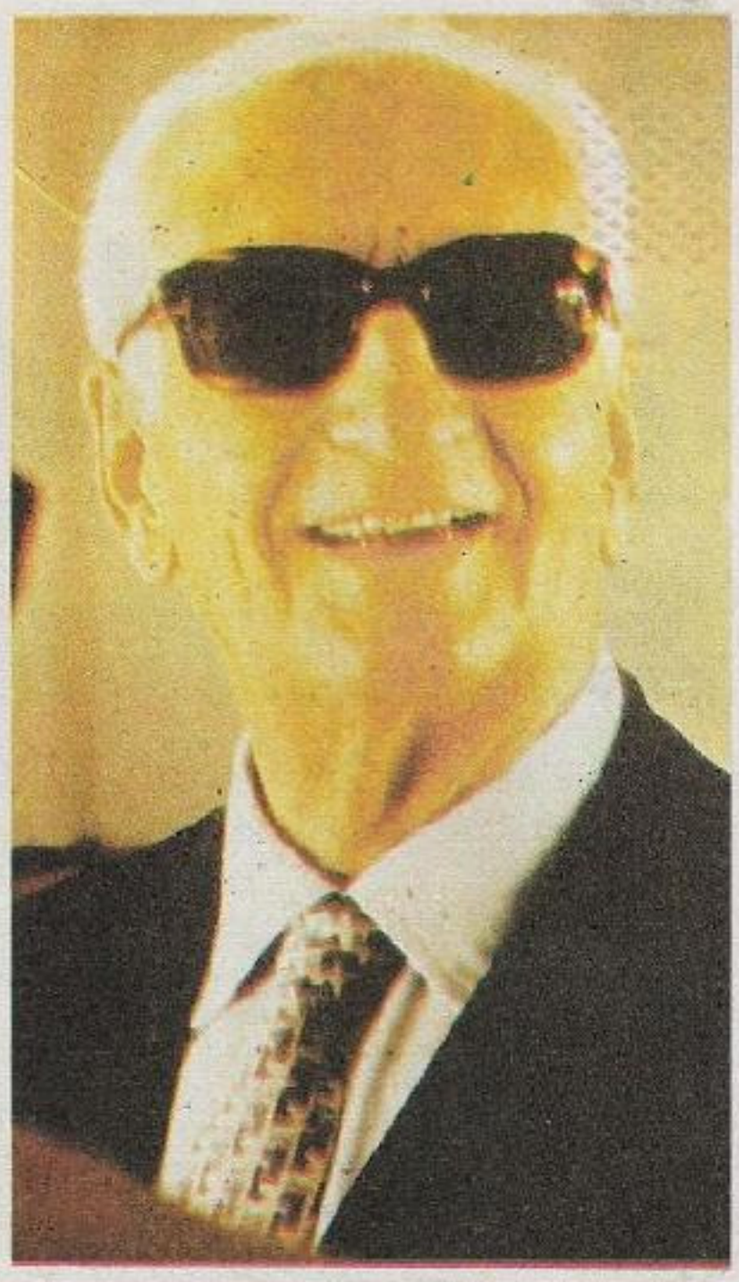
(TERCERA PARTE)

**Esta semana es el turno de Surtees,
La historia continúa,
del tiempo de la mano de Franco
un poco de
Scarfiotti, Parkes, Bandini, Amon...
entre el túnel
Lini: la entrada cuesta sólo
nostalgia**

Otro hombre importante fue **John Surtees**, pluricampeón del mundo de motociclismo, cuyo arribo a **Ferrari** coincidió con un importante cambio técnico. Surtees demostró tener también, sobre cuatro ruedas, la clase y la agresividad que lo hicieron grande en moto, pero tenía también cualidades técnicas de buen nivel, acopladas sin embargo con testarudez, y una curiosa y perenne insatisfacción, casi una falta de confianza en sí mismo, tanto como para poner constantemente en duda las elecciones hechas, como para intentar siempre nuevos experimentos. Esta obstinación creó disidencias con los técnicos, encuentros de opiniones y actitudes que viciaron los años de su permanencia en la escuadra. Egoísta y centralizador, Surtees creó en el equipo una situación que anticipaba la que luego vendría con **Niki Lauda** y **Lorenzo Bandini**, su compañero, transformada en la prefiguración del **Regazzoni** compañero de Lauda.

Con Surtees, sin embargo, el joven ingeniero **Mauro Forghieri**, capo de los técnicos de Ferrari que sucedió a **Carlo Chiti**, podía desarrollar un buen trabajo. Y entre tanto Ferrari ponía a punto una técnica motorística de vanguardia, con la consulta del técnico suizo **Michel May**, que aplicaba la inyección directa de Bosch a alta presión sobre el motor de 8 cilindros. Y fue con ese motor que Surtees conquistó en 1964 el título mundial y se convirtió en el primer hombre campeón del mundo sobre dos y cuatro ruedas.

La contribución determinante para la conquista del título le vino de Bandini en la última carrera, en México. Bandini conducía el auto dotado con el nuevo motor de 12 cilindros boxer, más potente que el de 8 cilindros; y Surtees no estaba en un buen día, nerviosísimo. Podían ser campeones **Jim Clark**, **G. Hill** y **Surtees**.



Pese a la mala fortuna de Amon, así opinaba Ferrari de él: "Bueno para la puesta a punto, diría óptimo, piloto fino y pulido".

Bandini, piloto obediente y además campeón

Bandini vigilaba a Hill (BRM) esperando que Surtees remontara, y Hill intentaba superarlo; pero la Ferrari era muy veloz en recta y no había nada que hacer. Fui testigo ocular y puedo desmentir a quien ha afirmado que Bandini sacó de pista a Hill. En realidad éste intentó pasar por el exterior a Bandini con un volantazo seco. Bandini mantuvo la trayectoria, por lo que el BRM se desbandó y golpeó con los terminales del escape contra el guard-rail. Con los escapes prácticamente cerrados, Hill debió detenerse. No se verificó ningún contacto entre los dos autos, y la maniobra de Bandini fue correcta. Hill no ayudó, eso sí, ¡pero es comprensible! Después Surtees quedó cuarto, con Bandini tercero, y adelante marchaban **Gurney (Brabham)** y Clark **(Lotus)**. A dos giros del final el campeón era Clark, pero se quedó a una vuelta de la bandera a cuadros: motor roto. No bastaba todavía, porque Surtees necesitaba por lo menos de los seis puntos del segundo puesto. Y a esta altura, además de las señales desde los boxes, intervine también yo, que corrí al encuentro de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Lorenzo Bandini en Rouen 1964. Más que piloto era un enamorado de Ferrari.

los autos para señalar a Bandini que disminuyera la marcha, cosa que él hizo, dejando pasar a Surtees justo antes de la meta.

Surtees no tuvo tan en cuenta esta generosa colaboración. Otros aspectos de su carácter complicado crearon desencuentros con el director deportivo **Dragoni**, hasta que la convivencia se tornó muy difícil. Por otro lado, Surtees corría también con autos no Ferrari en ciertas competencias, y se comentaba que llevaba a los otros las experiencias de Ferrari. Fueron sospechas, no hechos, pero bastó para agriar las relaciones. La tensión llegó a su punto máximo en vísperas de las 24 Horas de Le Mans de 1966, y Surtees abandonó la escuadra italiana.

De él dijo el "Commendatore": "**Me gustaban la técnica, la pasión, el espíritu que en partes iguales y sin ahorros profundizaba en la competición. Y era así también en las confrontaciones de los autos: nunca estaba contento**". Ferrari prefirió no recordar cómo y por qué se produjo la separación. Queda el hecho de que este asunto privó a Surtees y a Ferrari de otro cetro mundial.

Por pasión, por diversión

Poco antes hubo en la "Scuderia" un piloto belga admirable. Era **Willy Mairesse**, hombre de una generosidad increíble, impetuoso, extraordinariamente eficaz con los autos sport y de Gran Turismo. Fue la pesadilla de **Gendebien**, a quien batió en varias oportunidades.

Hombre que daba siempre el máximo sin reservas, Mairesse no estaba sin embargo dotado de la fineza y la precisión necesarias para al Fórmula Uno. A sus grandes empresas las conquistó en las carreras de larga duración y en la Vuelta de Francia, con batallas épicas. Lo queríamos mucho por su gran sinceridad, espontaneidad y lealtad. A los autos les pedía lo que hacía él, o sea andar siempre al límite máximo, y probablemente fue útil para construir muchos vehículos particulares con dimensiones superiores a los del proyecto calculado. Fue uno que se hizo amar.

Como se hizo amar también **Ludovico Scarfiotti**, clásico ejemplo del piloto gentilhombre, el señor que corría por ambición y para divertirse.

Fortísimo en carreras callejeras, Scarfiotti no tenía ni podía tener la mentalidad del perfeccionista, porque no lo era. El pensaba en correr, no en el trabajo oscuro y fatigoso de las pruebas de puesta a punto. Afrontaba la carrera con este espíritu, andaba bien en las competencias callejeras, en las carreras de trepada, pero no era apto para otras.

Obtuvo muchos éxitos, y llegó a la Fórmula Uno a fines de 1966 y en la primera parte de 1967. No era su ambiente, tanto más que justo en ese momento se iniciaba la transformación de las carreras hacia el profesionalismo puro, y los adversarios comenzaban a convertirse en "laboratorios" del volante, y no eran ya caballeros románticos.

A las tantas victorias en carreras de duración, Scarfiotti agregó la del G.P. de Italia de 1966, en la cual el triunfo de un piloto italiano estaba planificado a priori, gracias a la clara superioridad de las Ferrari, que con la nueva Fórmula de 3000 cm^3 eran fortísimas. Retrasado Bandini por la inesperada rotura de un tubo del carburante, le tocó a Scarfiotti, que llegó gracias a la abnegación de **Mike Parkes**, que contuvo los ataques de **Dennis Hulme** (Brabham), y también gracias a Bandini, que había vuelto a pista después de la reparación.

Scarfiotti era un señor, que se dedicaba a las carreras con una cierta distancia, y que no cuidaba muchos de los aspectos aburridos y penosos de la preparación, y que prefería la vida brillante que gustaba a su compañera. Y no podía ser sobrepuesto a la que se define como "disciplina de escuadra".

Fue sorprendente verlo asistir a las pruebas del G.P. de Mónaco cuando, según el programa, debía estar en las calles de Sicilia y alinearse para la **Targa Florio**. Pero no había podido sustraerse a la brillante mundanidad de Montecarlo. Como probablemente sucedió en las 24 Horas de Le Mans de 1967, cuando una Ferrari llegó segunda detrás de **Ford**, mientras que acaso era posible la victorias si la dupla Parkes-Scarfiotti hubiese ido homogénea. En cambio, en las 8 Horas siguientes, hubo una disparidad de rendimiento evidente, estridente, de muchos segundos por vuelta.

Con Parkes, Scarfiotti ganó muchas veces, comprendida una carrera que es un hecho único: la victoria a igual mérito de los dos en el G.P. de Siracusa de 1967, fuera de campeonato. De aquella clasificación anómala yo fui el artífice, con la complicidad de los cronometristas locales, en un cierto sentido, dado que la llegada "premeditada" de los dos autos aparejados no fue perfecta al centímetro. Era un premio para Parkes, que había sido sacrificado tantas veces, y el pago a los deseos de los "tifosi" que querían el triunfo de un italiano, para aliviar el abatimiento por la desaparición de Bandini, sucedida pocos días antes.

Parkes, Bandini...: dos historias distintas

Parkes no era un inglés trasplantado a Maranello, sino más bien el más inglés de los modeneses. Llegó a Ferrari después de demostrar en Gran Bretaña que valía como un piloto, pero también con un bagaje notable de experiencias técnicas específicas, incluidas las de autos de producción normal. En Ferrari era simultáneamente el piloto especialista de las carreras largas, y el técnico que se encargaba de la puesta a punto de los prototipos para la producción de serie. Como continuó haciéndolo en **Lancia**, donde terminó cuando dejó a Ferrari y después de un paréntesis con la escudería **Filipinetti**.

COCHE A LA VISTA!..



Big John Surtees. De él, dijo Don Enzo: "Me gustaba su pasión, la técnica y el espíritu...".



El desafortunado Chris Amon. Gran piloto que nunca ganó una carrera de F. 1.



Scarfiotti (6) y Parkes (4). El gentilhombre italiano y el inteligente inglés.

Optimo piloto, óptimo técnico, dotado de notable inteligencia, Parkes tenía un carácter delicioso, completado con una excelente educación, y sabía darle el verdadero significado a la palabra amistad. Soñaba con la Fórmula Uno y pudo acceder a ella cuando Surtees se alejó. Obtuvo una sola victoria, en aquella carrera fuera de campeonato a fines de abril de 1967 en el circuito de Silverstone, además de la de Siracusa, compartida con Scarfiotti. Después, un tremendo accidente causado por el aceite perdido en pista por el BRM de Stewart, durante el G.P. de Bélgica en el circuito de Spa, troncó su carrera al dejarlo inactivo durante mucho tiempo.

Extrañamente, de Parkes se habla poco en el libro de Ferrari; tal vez por el pudor de ciertos sentimientos que son más fuertes cuando se trata de uno de la familia como lo era Parkes. En Maranello él no era sólo un piloto, sino parte de la fábrica, y muchos autos de la época le deben cosas a él.

Lorenzo Bandini era la antítesis de Scarfiotti. Se había tenido que hacer solo, arremangándose, sudando; tenía solamente la pasión por las carreras y para ellas vivía; había "desposado" a la fábrica, como Ferrari gustaba decir. Bandini fue alguien que vio preferir a **Baghetti** cuando se trató de elegir entre los dos para confiar un italiano a la Ferrari-FISA, que se quedó mal, pero que reaccionó y aceptó correr en cualquier lado donde fuera posible. Como por ejemplo con la Scuderia Centro-Sud de **Mimmo Dei**, en la que estaba **Giulio Borsari**, que más tarde fue jefe de mecánicos de Ferrari.

Después, finalmente, Ferrari lo puso en la escuadra y no se arrepintió, sobre todo porque la dedicación de Bandini era total; tenía un amor por los colores del equipo que pocos han tenido. Don Enzo sabía muy bien estas cosas, a tal punto que le dedicó muchas páginas de su libro, pero olvidó al piloto para hablar mucho y afectuosamente del hombre y de sus sentimientos. Y esto dice mucho de las relaciones entre Bandini y Ferrari para quien conoció al patriarca de Maranello.

Bandini se construyó a sí mismo poco a poco. Si no hubiese sido un fuera de serie, habría alcanzado de todas formas un nivel elevado, completando las ambiciones con la experiencia y la reflexión.

Murió un negro día en Montecarlo, en un accidente absurdo donde confluyeron todas las circunstancias negativas, como si todo hubiese estado preparado de antemano, justo en la carrera que debía ser suya y que lo hubiese consagrado definitivamente después de los triunfos obtenidos con los autos sport en Le Mans, en Daytona, en Monza. Como director deportivo, pero sobre todo como amigo suyo de mucho tiempo, sufrí los días terribles de la agonía (falleció 72 horas más tarde), junto a su esposa **Margarita**.

Amon el desafortunado

Amigo de Bandini, que de alguna manera lo había "adoptado", fue también el neocelandés **Chris Amon**, un piloto que en la historia de las carreras será recordado por un récord negativo: el de no haber ganado un Gran Premio de campeonato mundial aun teniendo cualidades netamente superiores a la media.

Amon, jovencísimo, tenía todo lo que quería del padre, millonario ganadero de la lejana isla austral: el pequeño avión para los desplazamientos locales; el auto de carrera para la primera veleidad, y después de ésta un Maserati 250F. Se hizo ver apenas cumplidos los veinte, y poco más tarde entró en el escuadrón de Ford que competía contra Ferrari. Y fue justamente Amon, en pareja con **Bruce Mc Laren**, quien venció en Le Mans en 1966, interrumpiendo una serie de cinco triunfos consecutivos de Ferrari. El interés de Firestone lo llevó a la "Scuderia", y ya en la primera carrera se vio que el joven tenía dotes excelentes.

En Daytona, en aquellas triunfales 24 Horas, Amon dividió con Bandini el volante del spider P. 4 con el número 23, victorioso delante de las dos Ferrari. Fue la carrera de la llegada en escuadrilla que fue mi único aporte efectivo a la gran fiesta, dado que el éxito estaba asegurado desde la primera hora; fue aquella que Ferrari definió "la llegada a la Lini", haciéndome un cumplido que en el caso específico era casi exagerado. Tuve solamente la idea de que se sacaran fotografías que periodísticamente fuesen importantes, para dar sabor a una carrera por otra parte (y afortunadamente) aburrida. Disculpas por la disgresión.

Amon se reveló fuerte también en monopostos. Ingenuo, cándido como un niño, lo era cierta y naturalmente, pero sobre todo fue desafortunado. Perdió carreras ya ganadas por inconvenientes increíbles, y su carácter apacible y remiso hizo el resto. Se quedó tres años en Ferrari, y cada vez esperó que fuese la buena para vencer. Después quiso verificar si, como él creía, eran los autos los que no andaban lo suficientemente fuerte, o si era él quien no estaba a su altura. Y dejó el equipo justo en el momento equivocado, cuando por fin llegó el motor boxer con el que habría ganado.

Cuando la mala suerte realmente existe

Ferrari le dedicó pocas palabras, pero lo recordó como "**bueno para la puesta a punto, diría óptimo, piloto fino y pulido**". Habiéndolo visto no sólo en la zona de boxes, sino también alrededor de los circuitos, puedo decir que Amon no fue poco corajudo en carrera, como se ha dicho de él. En cambio, es cierto que andaba fuerte y que al final de la carrera devolvía el auto intacto, con motor, frenos y caja de cambios listos para volver a salir, aun después de someterlo a límites elevadísimos.

Chris Amon será siempre el piloto de la mala suerte...

Franco Lini
Trad.: Silvia R. Arias

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIFERENCIALES
ISOTORQUE

COMO EN 1990 con EMILIO SATRIANO,
AHORA EN 1991 OSCAR AVENTIN.

¡FELICITACIONES! CAMPEON.

Por su brillante consagración en el Campeonato Argentino de TURISMO CARRETERA. Agradecemos su confianza, como así también al resto de los pilotos por adoptar el DIFERENCIAL ISOTORQUE como Componente de triunfo.

FABRICA Y GARANTIZA DIFERENCIALES ISOTORQUE

ACASSUSO 4515 (cp.1605). MUNRO. TEL. 756-2147. FAX: 325-6999

Mallory IGNITION Competición

DISTRIBUIDOR DE CHEVROLET (doble Platino) ..... USA 370
DISTRIBUIDOR DE CHEVROLET (Electrónico) ..... USA 550
JUEGO CABLE PARA BUJIAS (Mallory) ..... USA 30
Hasta agotar Stock.



F.LUCIUS e HIJOS
ANDONAEGUI 2819 (cp.1431). CAP.FED. TEL. 51-0199. FAX 52-4504

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

LEVAS ROMERO COMPETICION
TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES EN ARBOLES DE LEVA PARA CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES
Calle 14 Nº 3829/39 (ex Espora 168/70 - VILLA LYNCH (cp.1672)
SAN MARTIN • TEL. 755-3826 y 753-3229

PM PERFECT MOTOR RECTIFICACION
RECTIFICACION Y AJUSTES DE MOTORES DIESEL Y NAFTEROS
CALLE 61 Nº 4376. (Ex Juan B.Alberdi 131).
VILLA BALLESTER. TEL. 768-1121

EFE®
REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
ASIENTOS Y AGUJAS • SURTIDORES • CONEXIONES VENTAS POR MAYOR
FABRICA: MUÑOZ Nº 2376. SAN MIGUEL
TELEFONOS: 664-0619/667-1756. FAX 01-664-4518

ANEXO J
• GUANTES • BUZOS • BOTAS • CAPUCHAS ANTIFLAMA •
JUAN B. JUSTO 4300. CAP.

PEUGEOT
REPUESTOS Y ACCESORIOS FABRICACION IMPORTACION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425)
801-3952/3957/6634/8959
• PALERMO

DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION • RECAMBIOS
¡EN SUS VACACIONES VIAJE SEGURO!
CONTROLE LA DIRECCION HIDRAULICA DE SU VEHICULO!



técno hidráulica s.r.l.
CONCESIONARIO OFICIAL
ZF
SERVICIO Y REPUESTOS
SCANIA M.BENZ • MAGIRUS • DEUTZ • VOLVO
CASA CENTRAL: DIAG. 76 Nº 1585 (ex. J.M.Campos 1420). SAN ANDRES
(1651) SAN MARTIN TEL. 752-2644. FAX 449-7435; 790-3344.

PAMPA AUTOPIEZAS
ESPECIALISTA EN RECTIFICACION DE TAPAS DE CILINDRO
• Fiat 128 y 125 Taunus
• TAPAS DE INDENOR EN EL DIA
• SOLDADURA EN FRIO
• COSTURA MECANICA
• SOLDADURA DE ALUMINIO
RECAMBIOS
F.G.H. REP-BOM
TAPAS TANDILBER Y FENIX TANDIL AROS KIM . ARBOL DE LEVA B.H
Fructuoso Rivera 3039/41. Tel. 922-9773

CLINICA DEL SEMIEJE
SERVICIO ESPECIALIZADO EN TRACCION DELANTERA
SEMIEJES • RECAMBIOS • REFORMAS
TODAS LAS MARCAS • COLOCACION EN EL ACTO
TREN DELANTERO • SUSPENSION FRENOS
VENTA DE SEMIEJES Y REPUESTOS
CACHI 557 esq. P.Moreno. Cap. 91-5124/6430/9690

informe especial

PARA QUE SIRVEN LOS A

TODOS LOS CIRCUITOS,

Hay más de treinta en el país y algunos apenas se utilizan. Varios se hallan en pésimo estado y muchos carecen de comodidades. Muy pocos son redituables.

El raciocinio es una de las facultades del hombre que, además de distinguirlo de los animales, le permite actuar con sentido evolutivo aplicando el resto de sus facultades y esfuerzos.

Argentina es un país que precisamente, no se ha distinguido por la racionalidad de sus habitantes para evolucionar y crecer en sus distintas actividades. El automovilismo, como parte de este país, tampoco ha tenido un crecimiento armónico y sostenido, sino por breves períodos que respondían más a reacciones histéricas e individualistas que a una planificación ordenada de la actividad en su conjunto.

Así es que en los años sesenta estalló un incontenible deseo de los dirigentes, fundamentalmente del interior del país, de contar con un autódromo propio para aprovechar el creciente auge del automovilísmo deportivo.

Confrontación que incentivó la construcción

La confrontación dirigencial que se produjo a fines de la década (ACA vs. CADAD) incentivó aún más aquellos deseos, y en la década de los setenta florecieron como hongos los autódromos en las provincias con mayor actividad deportiva. En su mayoría, a los simples circuitos de tierra preexistentes se los cubría con una capa de asfalto "convirtiéndolos" en autódromos, que hasta hoy, siguen creciendo de las más elementales necesidades para el público y los pilotos.

Sólo un criterio localista exacerbado y la falta de una dirigencia criteriosa y responsable posibilitaron la inauguración de **diecisiete** autódromos en los años '70, los que sumados a los seis habilitados en la década anterior, y otros seis que se inauguraron en los años ochenta nos llevan a contar en la actualidad con más de **treinta** autódromos, sin incluir los que ya han sido desafectados para la actividad nacional.

Nuestro país tiene hoy más autódromos que los que poseen naciones como Francia e Italia y tantos o más que los Estados Unidos. Todos países que cuentan con una actividad automovilística

Autódromo	Inaug	TC	TN	TC 2000	FR	CAP	F-2
1) Oscar A. Galvez (Capital Federal	16-1-53	42	138	21	108	36	60
2) Ciudad de Rafaela (Santa Fé)	1-8-54	8	8	9	15	9	11
3) Oscar Cabalen (Córdoba)	17-3-68	8	14	10	9	6	8
4) Ciudad de Río Cuarto (Córdoba)	25-7-71	-	14	9	10	5	8
5) Gral. San Martín (Las Flores Bs. As.)	8-3-70	5	17	5	8	3	5
6) El Zonda (San Juan)	8-10-67	2	16	5	2	5	4
7) Juan M. Fangio (Balcarce Bs. As.)	18-1-72	13	4	6	4	4	10
8) Gral. San Martín (Mendoza)	31-3-74	4	5	8	7	2	10
9) Ciudad de Nueve de Julio (Bs. As.)	26-7-70	10	5	3	9	3	4
10) Don Eduardo (Las Parejas Sta. Fé)	12-3-78	-	6	6	9	3	8
11) Ciudad de Paraná (Entre Ríos)	21-9-69	-	2	6	7	3	10
12) Aldea Romana (Bahía Blanca Bs. As.)	23-3-78	-	4	4	6	7	5
13) Gral. Enrique Mosconi (Allen Río Negro)	3-5-70	2	13	3	5	3	1
14) Ciudad de Concordia (Entre Ríos)	4-5-69	1	6	6	3	2	7
15) Ciudad de Marcos Juarez (Córdoba)	27-11-76	-	4	4	6	2	5
16) Ciudad de Gral. Roca (Río Negro)	19-9-83	-	5	8	8	2	-
17) Del Nordeste (Resistencia Chaco)	24-6-79	-	6	4	4	3	2
18) Ciudad de Mar del Plata (Bs. As.)	20-3-83	-	6	4	4	5	3
19) Ciudad de Pigüé (Bs. As.)	2-7-79	-	3	6	6	1	4
20) Gral. Martín de Guemes (Salta)	18-8-74	1	-	1	3	3	2
21) Gral. San Martín (Com. Rivadavia Chubut)	14-12,69	1	3	1	2	3	1
22) Nasif Estefano (Tucumán)	18-7-70	-	3	2	3	1	1
23) Ciudad de San Jorge (Santa Fé)	12-7-87	-	4	3	4	3	3
24) Ciudad de Santa Rosa (La Pampa)	11-12-78	2	5	4	-	5	2
25) Ciudad de Maggiolo (Santa Fé)	30-8-69	1	-	-	4	-	2
26) Ciudad de La Rioja (La Rioja)	10-9-78	-	4	1	1	2	1
27) Ciudad de Gral. Pico (La Pampa)	25-11-78	-	-	-	8	-	-
28) Ciudad de Avellaneda (Santa Fé)	24-3-85	-	1	-	-	5	-
29) Estancia Chica (La Plata Bs. As.)	19-5-74	-	-	-	6	-	-
30) Ciudad de Trelew (Chubut)	20-8-87	-	1	-	-	1	-
31) Ciudad de Rosario (Santa Fe)	28-3-83	-	-	-	2	-	-

Referencias: T.C.: Turismo Carretera; TN: Turismo Nacional; TC 2000: Turismo Competición 2000; FR: Fórmula Nacional F-1; Sp: Sport; Int.: Internacional.

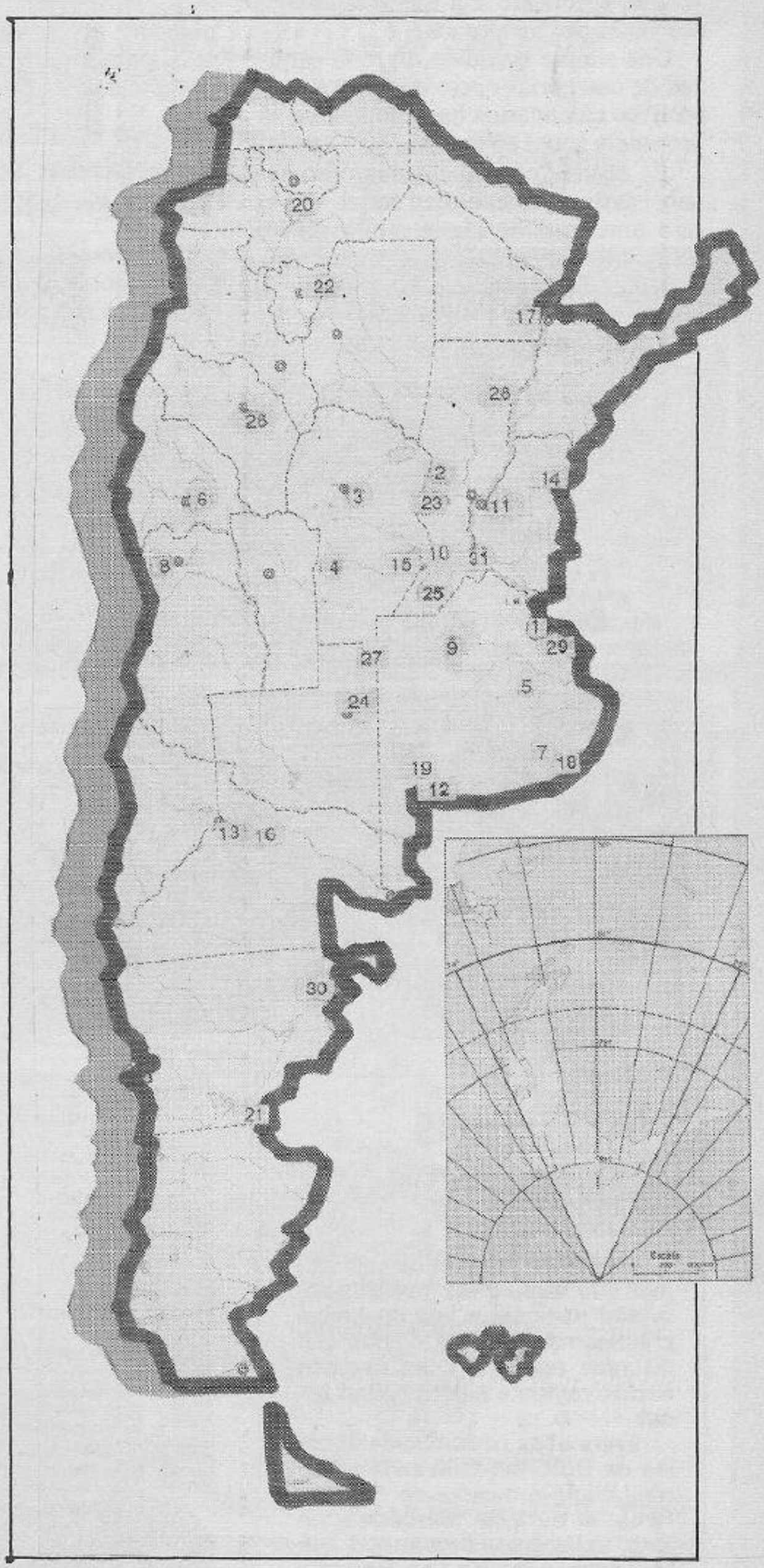
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UTODROMOS

TODAS LAS CARRERAS

F-3 SUDAM	SP	MN F-1	Sp:	Int	Total	Prom. Anual	Prom. Veloc.
12	16	28	43	24	578	14,8	153,197
5	4	26	-	-	95	2,5	162,479
2	6	9	-	2	74	3,0	131,672
1	2	5	-	-	54	2,5	158,325
-	3	2	-	-	48	2,2	164,270
2	6	3	-	1	46	1,8	151,273
-	-	3	1	1	46	2,3	150,929
3	-	3	-	-	42	2,3	155,787
-	2	1	-	-	37	1,6	156,308
-	-	3	-	-	35	2,5	130,254
1	4	2	-	-	34	1,4	135,504
2	-	-	-	1	29	2,0	154,808
-	2	2	-	-	31	1,4	141,829
-	-	3	-	-	28	1,2	141,357
1	-	-	-	-	22	1,3	120,074
-	-	-	-	-	23	2,5	127,255
1	-	1	-	-	21	1,6	129,072
-	-	-	-	-	22	2,4	140,482
-	-	-	-	-	20	1,5	127,823
4	-	4	-	-	18	1	148,587
-	3	4	-	-	18	0,7	157,969
-	1	6	-	-	17	0,7	137,400
2	-	-	-	-	19	3,8	139,632
-	-	1	-	-	19	1,3	129,307
-	5	3	-	-	15	0,7	144,397
-	-	1	-	-	10	0,8	146,270
-	-	-	-	-	8	0,6	119,064
-	-	-	-	-	6	1,2	114,075
-	-	-	-	-	6	0,3	137,160
-	-	-	-	-	2	0,6	132,158
-	-	-	-	-	2	0,2	136,800

y Renault; F-3 SUDAM: F2 y 3 Sudameticana; SP: Sport Prototipos; MN-F1: Mecánica



La ubicación de circuitos en el territorio argentino. Una clara síntesis de una perniciosa superpoblación.

industrial y deportiva superior a la nuestra.

Motivo de preocupación más que de orgullo

Lo que podría ser motivo de orgullo, no es más que una muestra de la irracionalidad, porque la existencia de siete autódromos en la provincia de Buenos Aires, de seis en la de Santa Fe y de tres más en Córdoba, no hacen más que desperdigar esfuerzos inútilmente.

La utilización de esos autódromos sólo una o dos veces al año para competencias nacionales no los hacen rentables ni para su mantenimiento lógico, ni mucho menos como para que puedan ser mejorados y adaptados a los cada vez más exigentes requerimientos.

Si el autódromo de Buenos Aires, con la mayor actividad nacional y una

de las mayores asistencias de público era deficitario, cuánto más pueden serlo los que solamente son activados una o dos veces por temporada.

Una simple ecuación entre la cantidad de categorías nacionales y sus respectivos calendarios hace imposible su presencia anual en muchos escenarios.

Es posible que muchos autódromos subsistan con la actividad zonal. Ese es otro tema que en algún momento los dirigentes deberán tener en cuenta muy seriamente, considerando simultáneamente unificar los reglamentos de las categorías zonales.

Más allá de propuestas y suposiciones está la realidad. Treinta autódromos, de los cuales un sesenta por ciento están ubicados en la región litoral, son muchos para nuestro país, aun en épocas florecientes.

Lo que corresponde es proceder en forma racional

Obviamente no se tiende a la destrucción de los escenarios existentes, sino más bien a proponer una mayor concentración de esfuerzos para que cada trazado sea presentado en las mejores condiciones de utilización para el público y los corredores y varias veces al año.

Lo que corresponde entonces es que ante una renovación total de autoridades de la CDA, como acaba de acontecer, es que se integre una subcomisión de autódromos. La misma podría estar compuesta por un representante de cada uno, para entre todos, coordinar la actividad nacional y zonal de los escenarios. Así se crearía un uso permanente.

Producción: Héctor Castro Rey



Sanitarios en mal estado; un mal recurrente.

El trazado mendocino: muchas veces desaprovechado.





En Allen, una prueba de cómo deben hacerse las obras; una calle de boxes amplia y un cómodo patio de boxes.

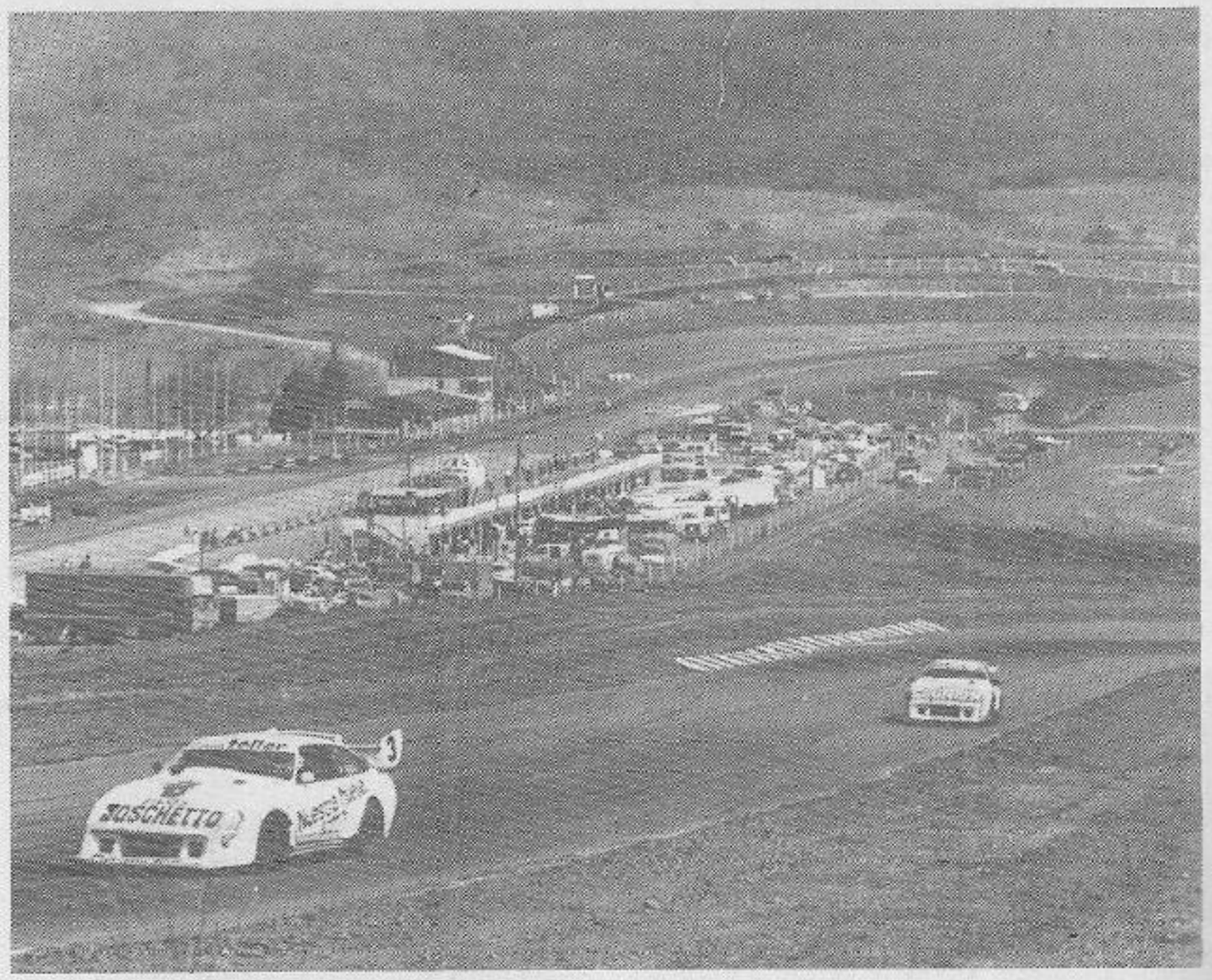
OTROS AUTODROMOS

Existen también otros autódromos que, alguna vez, tuvieron actividad nacional y hoy se hallan prácticamente desactivados por distintas razones, o se dedican exclusivamente a la actividad zonal.

Entre ellos podemos destacar los de **Dolores, Olavarría y Junín,** en la provincia de Buenos Aires, el de **Villa Mercedes**, en San Luis, **Los Barrancos,** en Mendoza, y los de **Las Rosas** y **Reconquista,** en Santa Fe.

Debemos aclarar que también existen otros autódromos, o circuitos asfaltados en el interior del país que nunca desarrollaron actividades a nivel nacional.

Por otra parte, se están construyendo **nuevos autódromos** como el **Trapiche,** en San Luis, y el de **Posadas,** Misiones.



A pesar del desuso, el trazado salteño regresó a los calendarios nacionales con todos los honores. Todavía falta, pero...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡CUBIERTAS PATONAS IMPORTADAS!
¡¡EXCLUSIVO!! LLANTAS FIAT POTENCIADO
¡¡EXCLUSIVO!! BRONCO PICK UP SAFARI
NEW YORK RUEDAS

CIMETAL

LEGITIMAS PARA SIERRA, ESCORT, TAUNUS, FALCON, CHIA, RENAULT Y FUEGO, PEUGEOT, FIAT, GACEL CARAT Y CABRIOLET



NO PAGUE DE MAS

LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS

UTILICE EL PLAN CANJE TARJETAS.

ENVIOS A TODO EL PAIS

No Cerramos al mediodía.

WARNES 1401 Esquina Dorrego.

TEL. 854-7322/0902/8455. FAX 854-0902

Tiger KARTS



1er. CHASSIS CON PIEZAS DE MAGNESIO EN LA ARGENTINA.

- HOMOLOGACION CERTIFICADA CIK CNK NACIONAL - SUD AMERICANA e INTERNACIONAL
- Próximamente Equipos de Ejes intercambiables de 30-35 y 40 milímetros de diámetro, con o sin piezas de magnesio.

PIDA PRESUPUESTO

Avda. AMANCIO ALCORTA 1782 (cp. 1283).
Cap. Tel. 23-6143. FAX 26-1616/26-1108

KAR S.A.

FIAT LANCIA

132 BETA-HPE

REPUESTOS LEGITIMOS Y ACCESORIOS

RECIBIMOS MOTORES

- 600 S
- 133
- 125
- REGATTA 100
- FIAT 128 "1100 - 1300 - 1500"
- PEUGEOT 504 -

Inyección - Diesel

JUAN B. JUSTO 3402
TEL. 582-3499
581-2006

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE.
TEL. 749-4467/4983.
FAX 541-749-4467-4983

- SOPORTE BOMBA RECUPERADORA CICARE-WEABER
- PLATILLOS VALVULAS FORJADOS CHEV. FORD-ISKY
- ADAPTADORES FORJADOS Y BALANCEADOR ARMONICO
- ENGRANAJES DISTRIBUCION VARIABLE FORJADO CHEV.
- VOLANTES ACERO FUNDIDO STD. Y MULTIDISCO CHEV. FORD.
- BOTADORES FIJOS CHEV. FORD.
- LEVAS Y RESORTES COMP. POTENCIADOS CHEV. FORD. FIAT.

VOLANTES REPARACION Y RECAMBIO

Cmatra

DEPORTIVOS Y ORIGINALES AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA

CADENA PARA BARRO Y NIEVE · ANTIRROBO PARA RUEDAS Y VOLANTES · CINTURONES DE SEGURIDAD

LA CASA DEL VOLANTE
NUEVA DIRECCION

WARNES 1700 • Cap. ☎ 582-9694/4029 • 581-9812

Schicamar Argentina S.R.L.

RODAMIENTOS

- AUTOMOTORES
- AGRICOLAS • INDUSTRIAS

SAN JOSE 114
(cp.1076). Cap.Fed. TEL.381-1424; 383-0176/8017

NEUMATICOS

- PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
- ALINEACION Y BALANCEO
- TREN DELANTERO

La Gomera del Sud S.R.L.
de Carlos y Daniel López

Castro Barros 1652
Av. J. de Garay 3772/80
Tel. 922-0818
Cochabamba 4245,
Cap. Fed.
Tel. 922-5683

---

car

RESORTES DE SUSPENSION

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

COMPAÑIA AMERICANA DE RESORTES

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

FIAVE S.A.



Equipos para los siguientes modelos: BMW. LINEA 3-5-6-7 - LANCIA - FIAT UNO - 147 - DUNA - REGATTA, , WEEK END, W.GACEL, AUSTIN MINI, ALFA ROMEO GTV, ALFETTA. RENAULT 21-11-18 - FUEGO - TRAFIC, FORD ESCORT, MERCEDES BENZ 190-230, etc.

GUIDO 1441/1449. BECCAR (cp. 1643). TEL. 743-4437; 742-4273. FAX. 742-2789.

PRESCON ¿SABIA UD.?

Que puede ahorrar un 70% de sus gastos en combustible...

Convierta su vehículo a GAS NATURAL COMPRIMIDO.
Consulte precios y Planes de Financiación a

GARANTIA 24 MESES

Equipos para vehiculos de GAS NATURAL COMPRIMIDO

GNC/BELFER

ESPECIALIDAD EN INSTALACION BAJO CHASSIS TRAFIC

JUAN D. PERON 757. SAN FERNANDO. Tel. 744-6816
Avda. MARQUEZ 2221. JOSE LEON SUAREZ. Tel. 765-9483.

BALANCE

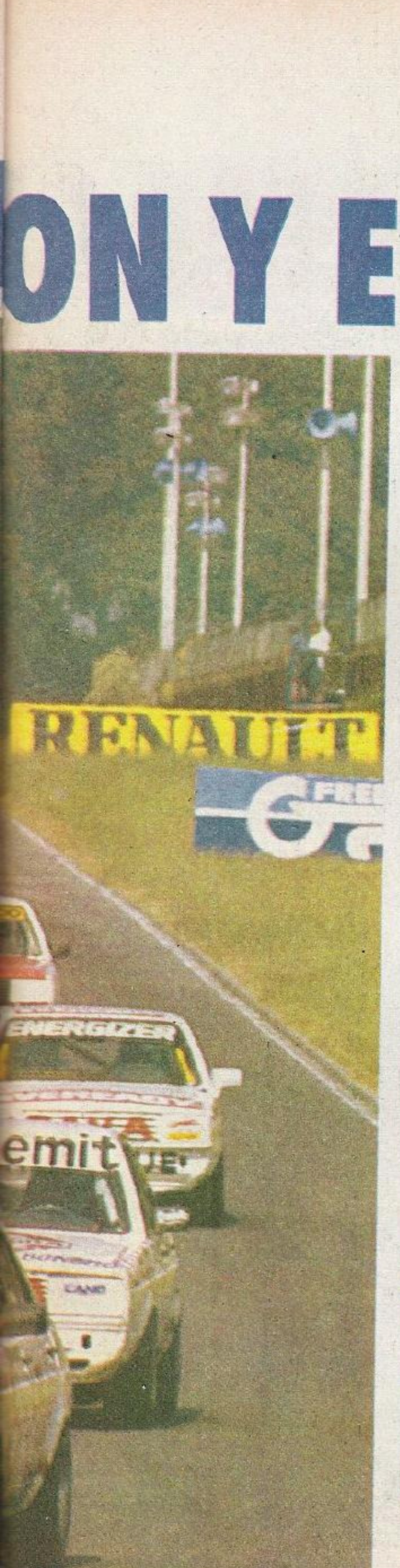
turismo nacional

1991 CONFIRMACI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

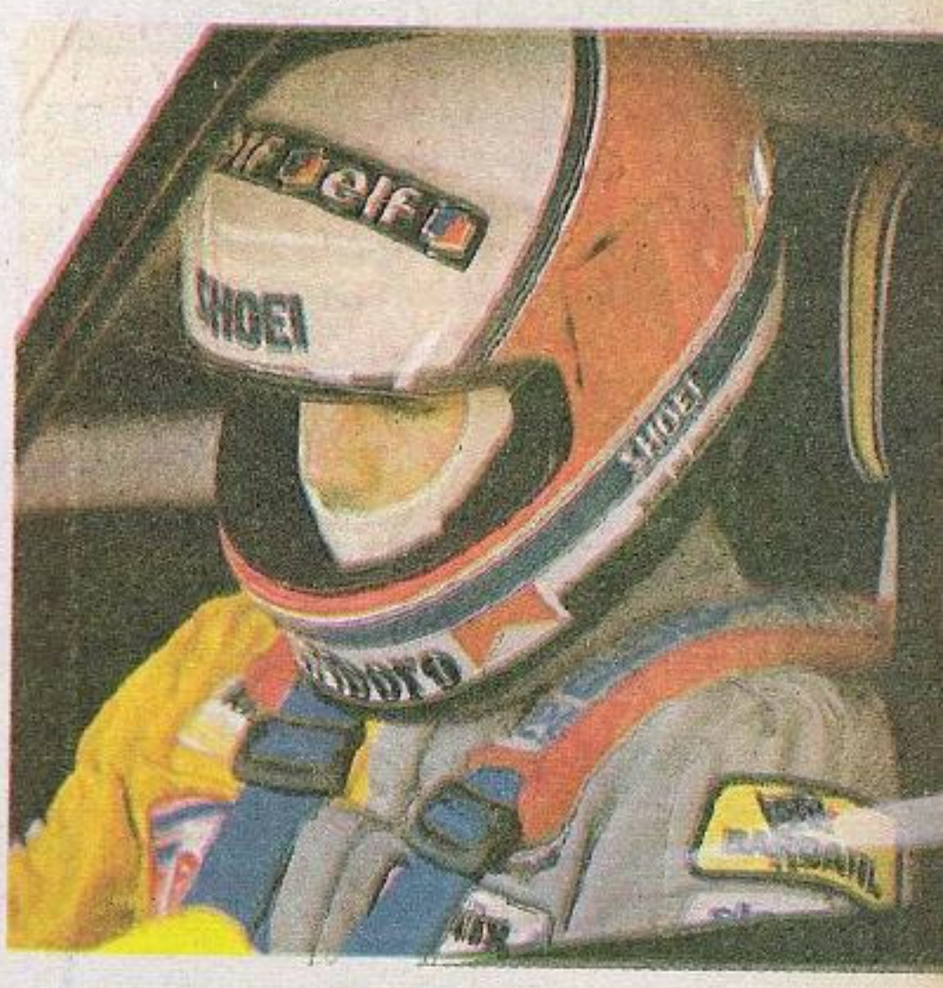
ON Y ESPERANZA



Durante 1991, la especialidad confirmó algunas de sus muchas virtudes y comenzó a vislumbrar un futuro más atractivo. Sin embargo, el T.N. atravesó una de sus temporadas más difíciles y logró salir airoso.

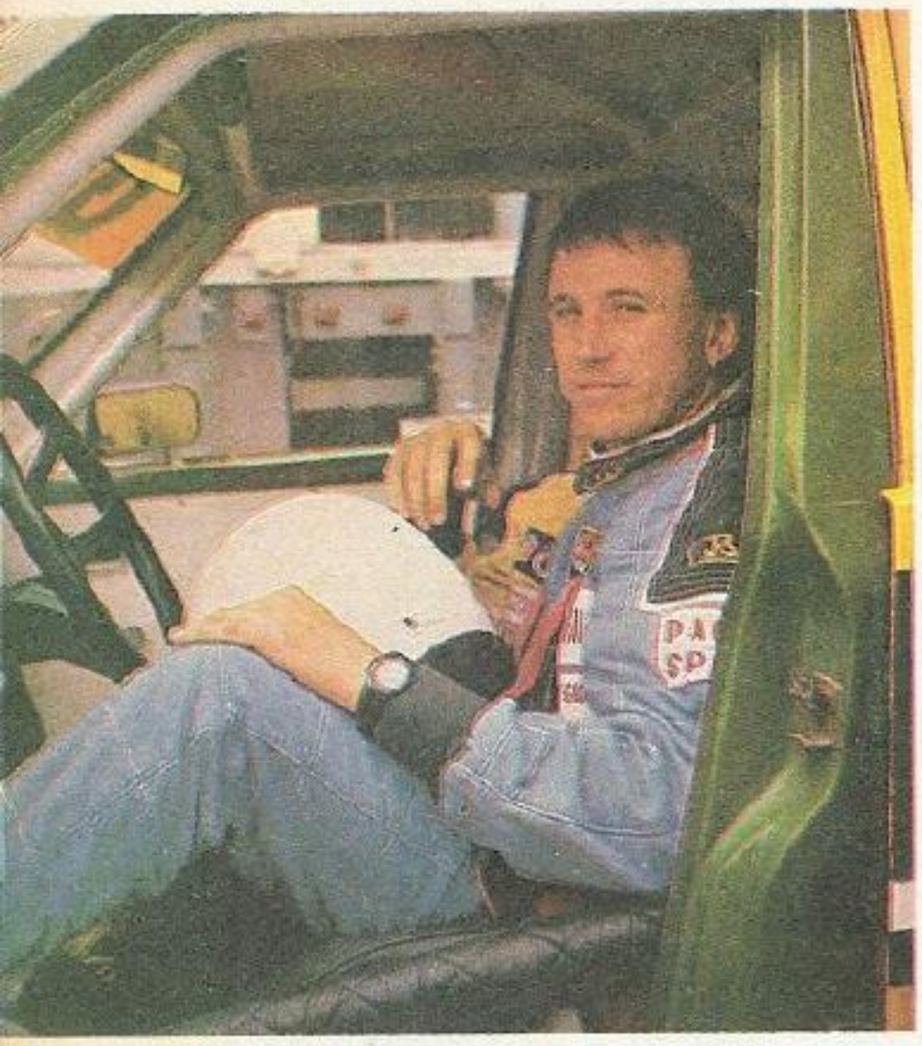
En el marco de la crisis que afectó durante 1991 al automovilismo autóctono, el Turismo Nacional no fue la excepción. Muchas cosas pasaron a lo largo de una temporada en la cual se sucedieron cambios reglamentarios, variantes institucionales, algunas transgresiones al reglamento técnico y ciertos desagradables incidentes en las pistas. Como si esto fuera poco, la categoría siguió aquejada por la monotonía de la carencia de lucha de marcas, la falta de público y para colmo... la inestabilidad climática (léase lluvias) que en numerosas oportunidades, alteraron el normal desarrollo de las competencias.

Como contrapartida de aquella cruel realidad, el Turismo Nacional continuó siendo la categoría elegida por muchos pilotos noveles para hacer sus primeras armas a nivel nacional, mantuvo un alto





El paso inicial del '91 en la C.2. Lidera Rodríguez y lo sigue un malón. Pablo Peón logró el título con algunos sinsabores. Se va Rafú y llegan Kruse, Barletta y Fierros.



Ariel Giovanetti no sólo llegó a su primer triunfo en el ámbito nacional sino que también, debutó con éxito en el T.C. 2000, Rafú persiguiendo a Del Campo, una imagen repetida de la Fórmula Sierra.





En Santa Rosa llegó la esperada y "conversada" superfinal; el resultado fue muy bueno y para esta temporada, A.P.A.T. la tendrá en sus pruebas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nivel competitivo y volvió a demostrar la validez de su propuesta técnica y deportiva. Otro de los puntos altos del pasado torneo, fue la reinserción de circuitos alejados de los calendarios nacionales, aunque algunos de ellos hayan dejado bastante que desear. Por otra parte, no faltaron las ideas, las ganas y el trabajo para sacar al Turismo Nacional de su estancamiento; mérito exclusivo de un pequeño pero fuerte grupo de dirigentes y pilotos de A.P.A.T. De alguna forma, lo antedicho se vio plasmado en aquella superfinal que se disputó en tierras pampeanas y que en definitiva, marcó el rumbo futuro...

Los primeros pasos

No son fáciles, y la primera competencia del '91 fue una prueba de ello. Se realizó en Buenos Aires y en aquel momento, nos sorprendíamos con la baja cantidad de participantes de la categoría, algo inusual para su promedio histórico. De todas formas, con altibajos en el número del parque automotor, uno a uno fueron cumpliéndose los once capítulos que integraron el calendario. Con algunos sobresaltos, es cierto, la categoría logró arribar a buen puerto con un organigrama de torneo coherente y variado.

Al margen de la cantidad, el Turismo Nacional no sólo sirvió para la inserción de nuevos pilotos a nuestro automovilismo sino que también, fue la plataforma de lanzamiento de otros jóvenes pilotos y preparadores hacia categorías de mayor compromiso conductivo y técnico. No en vano, Julio César Catalán Magni y Ariel Giovanetti sorprendieron gratamente al insertarse en el Turismo Competición 2000 y hoy Alberto Canapino es el responsable de la construcción del nuevo VW Gol que utilizará el prolífico Guillermo Maldonado. Por eso, más allá de la cantidad, prevaleció la calidad.

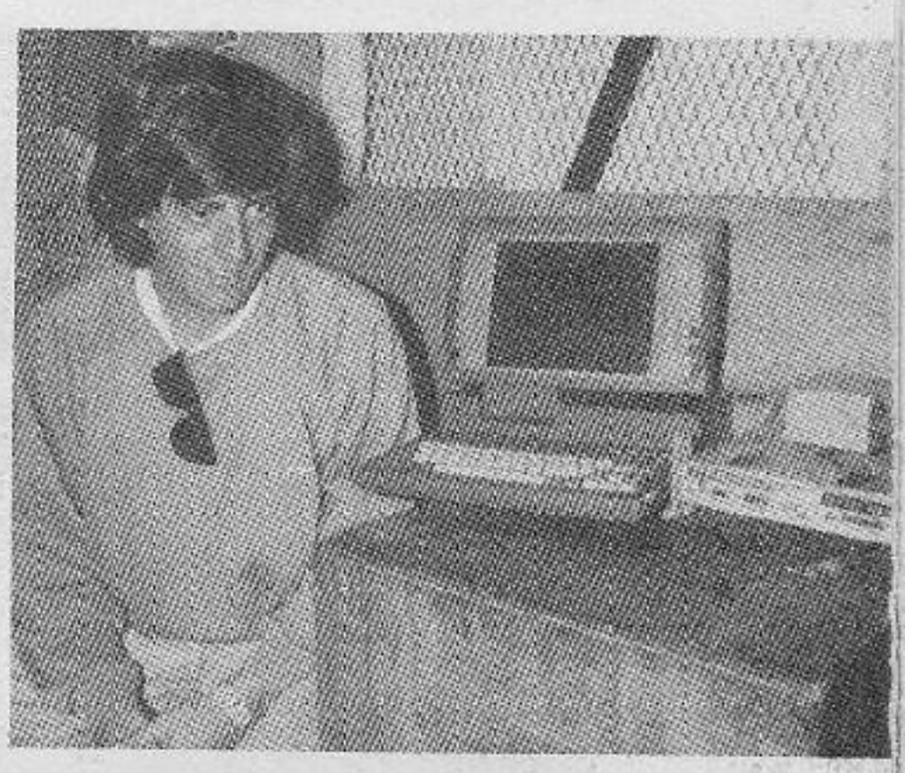
Sólo una amenaza

Al principio de la temporada, los VW Carat amenazaron con plantearle seria lucha a los siempre vigentes Renault 18. De la mano de Bonomo se llevaron el triunfo en Buenos Aires y con Jorge González, una nueva victoria en Mar del Plata...

Al mismo tiempo, Horacio Valenti se quedaba con un tercer lugar en Buenos Aires mientras el mismo González disputaba la segunda posición —hasta su abandono— en la misma prueba inaugural. Lamentablemente, pronto pasó el ventarrón de los Carat y sólo volvió a vislumbrarse algo similar con la pole position de Bonomo en Santa Rosa.

Por el lado de las huestes del rombo, la batalla fue dura y se extendió hasta la penúltima competencia del año, que en las oficinas del A.C.A. —como antes había sucedido en la pista—, consagró bicampeón al joven y prometedor Pablo Peón. El cordobés no tuvo un buen comienzo y ya en la primera competencia, debió penar con la implementación del nuevo reglamento en el rubro carburadores. Claro que no fue fácil y desde Ushuaia, llegó quien fue uno de los más duros oponentes del cordobés: Julio César Catalán Magni. De la mano de Alberto Canapino, logró reponerse de la exclusión que sufrieron en Mar del Plata en puebas de clasificación y del prematuro abandono en Allen, para arribar







"Ricky" Joseph, ganó en San Jorge y Pigüé. Oreste Berta (h) trabajó junto a Peón. Mirando los tiempos, Gerardo Del Campo y "Willy" Garófalo.

finalmente a la victoria en Río Cuarto. No fue el único triunfo, pero en más de una oportunidad la victoria se le escapó mientras lideraba, por inconvenientes mecánicos en ciertas oportunidades o por fallas en el correspondiente planteo de la prueba en otras.

No faltaron rivales en la Clase Tres y así, notamos la gran evolución conductiva de Luis Soppelsa —que lo llevó en algún momento a liderar el torneo y el subcampeonato después—, la excelente performance de Alberto "Tim" Pairetti (h) —aún con medios escasos—, el crecimiento de Guillermo Fabi —administrando los fierros "by Berta" con regularidad y precisión— y la consagración —sobre el final del año— de Ariel Giovanetti, que si bien siempre se mostró veloz y vehemente, supo serenarse cuando las circunstancias así lo exigieron. Con menos fortuna quizás, más atrás quedaron Jorge Giorgi —que se piñó muy fuerte cuando estrenaba el R.18 ex Enderlay—, Jorge Delgado —que no pudo repetir la brillante performance de Allen que le brindó la única victoria que cosechó en el año— y Eduardo Greco, que no bajó los brazos y peleó hasta donde sus medios se lo permitieron. Finalmente, el mejor VW Carat fue el del discontinuo Jorge González escoltado por su vecino —y también ausente en varias—, Alberto Pérez Nonnenmacher. Más atrás, quedó el oficial de VW, Omar Darío Bonomo, que empezó bien el año para luego, diluirse paulatinamente hasta una fugaz recuperación pampeana.

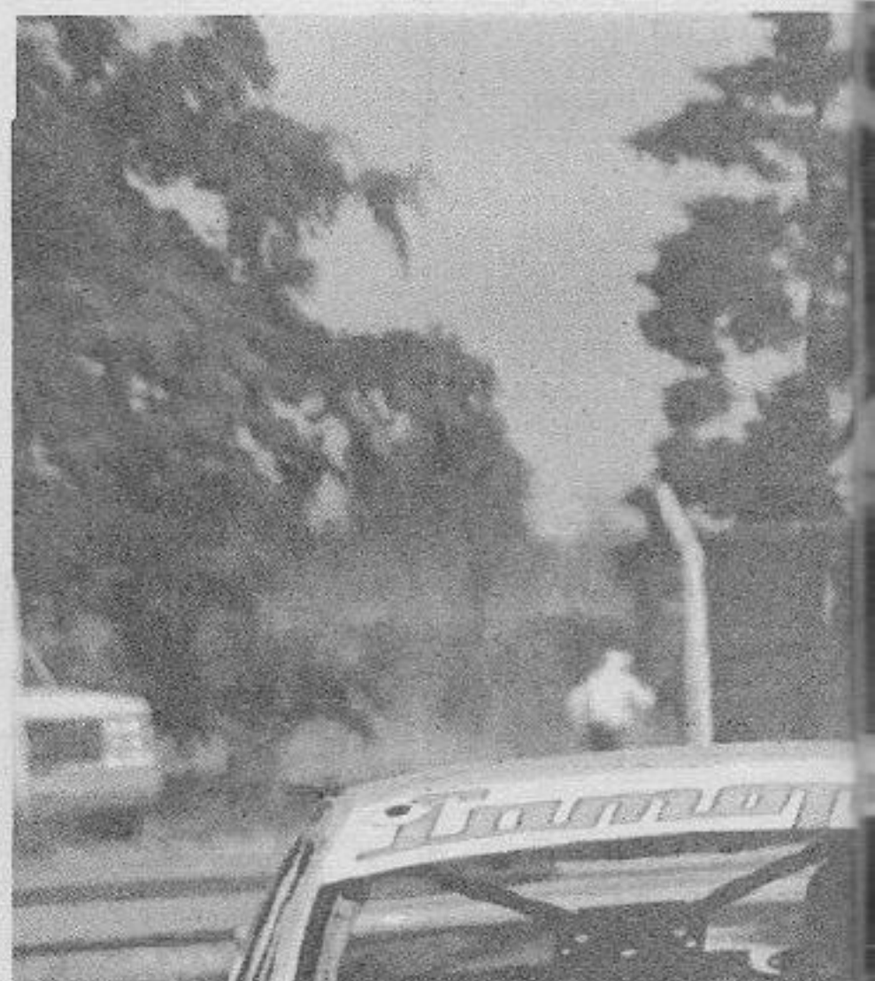
Además de las actuaciones individuales, la virtud de la Clase Tres pasó por su alto nivel competitivo aun sin lucha de marcas. La contienda de los pilotos también tuvo sus referentes en los preparadores y como en el T.C. 2000, el "Gringo" Bini fue un hueso duro para el "Mago" Oreste Berta que se alzó con el "uno-dos". Por lo visto en el '91, la situación amenaza con repertirse en la venidera temporada y tal vez mejor, con la llegada de nuevos modelos o por los menos, con la mentada superfinal.

Viejos y conocidos rivales

Desde el inicio del certamen, René Zanatta, Rafael Verna y Ernesto Rodríguez se mostraron como protagonistas excluyentes de la "monomarca" VW Gacel. La mecánica del "Tano" Franco Gava, Pascual Bonomo y los hermanos Gonçalves marcó la diferencias que llevaron la definición del título a la última competencia del año. Tres ex monomarcas de la especialidad se disputaron el nuevo cetro en juego aunque en el medio, la lucha se haya visto matizada por algunas discusiones estériles e inservibles. De todos modos, lo visto a lo largo de 1991, fue excelente desde todo punto de vista. Atrás quedaron las malas rachas de Zanatta y Verna y la falta de velocidad de Rodríguez y aun esos sinsabores.

La margen de ellos, se destacaron las figuras de "Ricky" Joseph —ganador en dos oportunidades—, luchando el campeonato hasta la penúltima fecha con un veterano Gacel prestado por Gallicchio y del joven Diego Pelagagge —asesorado y atendido por "Quique" Santacaterina— e impulsado por la mecánica de R.G. Por allí también, quedaron las performances —con altibajos— de Norberto Martínez Parra, Darío Deferraris y Hugo Paoletti.







Soppelsa y Peón transitando bajo la lluvia; casi una constante del T.N. '91. Fabi y Delgado, buenas performances y poca fortuna.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LUCES Y SOMBRAS

Lo bueno: la competitividad de la Clase Tres.

Lo malo: los incidentes extradeportivos y los rumores maliciosos.

La performance: de Catalán Magni en las pruebas de clasificación sanjuaninas. Aventajó por más de dos segundos a sus rivales inmediatos.

Los rumores: sobre la utilización de motores para clasificar en la C.2, quedaron diluidos luego del precintado de los impulsores VW Gacel (Audi 827), en San Juan.

Las piñas: de Giovanetti en Buenos Aires, de Ferreyra, Tyszkiewiecz y Lamponi en San Juan y de Fierros en el Chaco.

Lo estéril: el esfuerzo de sus rivales por plantearle lucha a Del Campo.

La constancia: del "Toto" Abiusi, estuvo en todas exclusivamente gracias a su esfuerzo personal y al de su padre.

Lo mejor: la comunión de los pilotos para concretar la esperada superfinal.

Lo peor: la falta de público y la notable merma en el parque de la categoría.

Lo repetido: la tarea de Zanatta y su preparador Gava en pruebas de clasificación, quienes en numerosas oportunidades marcaron abismales diferencias con sus rivales.

La consagración: de Giovanetti, con sus triunfos en Santa Rosa y Rafaela.

El doblete: de "Ricky" Joseph en Pigüé y San Jorge.

La evolución: de Luis Soppelsa, Guillermo Fabi y Diego Pelagagge.

La mala racha: de "Pirulín" Delgado que no pudo repetir el buen inicio de Allen.

El trabajo: de Alberto Canapino y Hugo Bini, que le hicieron fuerza en contra a Berta.

La promoción: de Julio Catalán Magni y Ariel Giovanetti al T.C. 2000 y con buenos resultados ambos.

Los retornos: de los circuitos de San Juan, Santa Rosa y el Chaco, al calendario nacional.



Tres rivales consecuentes de Del Campo en la Fórmula Sierra: Bailo, Stambul y Kruse; en pocas oportunidades estuvieron cerca del bicampeón.

LAS FRASES DEL '91

Ricardo Joseph (h): "Nosotros armamos el auto en sólo 17 días y llegamos a pelear el campeonato casi hasta la penúltima; lo que lamento es haber perdido cuatro años de mi carrera esperando un apoyo que no llegó".

René Zanatta: "Yo me subo al auto y corro, mi única preocupación es mi equipo y mi auto, no lo que andan hablando por ahí".

Hugo Gonçalvez: "Trabajé casi todo el año sin banco de pruebas porque el que instalamos en nuestro taller, no lo pudimos hacer andar bien nunca".

Daniel Stambul: "Yo corro por deporte, pero también quiero ganar. Por eso siempre daré lo máximo de mí para estar adelante".

Pablo Peón: "Me hizo mucho daño todas las idas y venidas con respecto a mi situación después de Santa Rosa, por mí, por Berta y por mi equipo".

Hugo Bini: "Esta es una revancha por el apoyo que me negaron en el T.C.2000, pero no voy a bajar los brazos nunca".

Julio Catalán Magni: "Con Alberto (Canapino) coincidimos mucho, tal vez, porque los dos somos jóvenes y tenemos muchas ganas de obtener triunfos".

Ernesto Rodríguez: "Hay tipos que se ofenden cuando los pasás, se creen que son Ayrton Senna".

Hugo Paoletti: "Me cansé, en ningún momento tuve un auto que me permitiera girar más de tres vueltas seguidas" (en Santa Rosa).

Jorge Delgado: "Es el colmo, me embocaron de todos lados; no hay un solo lugar del auto que no esté abollado" (en el Chaco).

Oscar Moreira: "Será muy difícil poder seguir, los costos son muy altos y es muy complicado para alguien que, como yo, hace todo personalmente".

José Maciá: "Quiero seguir con Canapino, porque si no tengo un buen auto prefiero parar".

Alberto Pairetti (h): "Cuando lo vi detenido a Ariel (Giovanetti) me dio mucha bronca porque es un gran amigo y un buen piloto". (Después de su triunfo en Las Flores).

Varios: "Ganarle a Del Campo es casi imposible, parece de otra categoría".

Roberto Patti: "Por suerte no me enteré de mi posible desclasificación en San Juan, me fui rápido a Mendoza para dedicarle el triunfo a mi 'viejita'".

Ariel Giovanetti: "En muchas oportunidades estuvimos peleando la punta y pequeños detalles nos dejaron afuera".

Si bien el resultado del pasado torneo fue muy bueno, las perspectivas para el año '92 todavía son inciertas. Por lo pronto, la categoría también depende de la posible incorporación de nuevos modelos y en la implementación de la superfinal brinda un importante handicap de cilindrada. Habrá que ver cómo evolucionan ambos ítems que en definitiva, marcarán indeleblemente el rumbo y futuro de esta competitiva Clase Dos.

Sin rivales

Así se planteó el torneo para el quilmeño Gerardo Del Campo y el equipo de "Willy" Garófalo. Fue casi aburrido observar el neto dominio que los llevó a consagrarse campeones (o mejor dicho, bicampeones) con excesiva antelación. Fue estéril el esfuerzo de Roberto Bailo y Pablo Rafú por plantearle porfía al Ford Sierra blanco, aunque meritoria la actitud de ambos buscando la punta sin descanso. Por otra parte, Federico Kruse —otro de los posibles aspirantes al título—, debió ausentarse obligatoriamente de la especialidad luego del incidente chaqueño con Hugo Fierros. Igualmente, la nueva conjunción que lleva el misionero —mecánica R.G., atención del "Tano" Piatti y "asesoramiento" del "Lolo" Gutman— dio buenos resultados. Un poco más de continuidad en los puestos puntables le faltó a Daniel Stambul y Roberto Patti y mientras el primero le peleó la victoria a Del Campo en Las FLores, el segundo se alzó con los veinte puntos en San Juan, luego de la mejor carrera de la monomarca en el '91. Con mucho menos fortuna anduvieron Nicolás Comito —a la espera de la recuperación de su preparador, Alberto Garibaldi, que se accidentara poco después de iniciado el certamen—, "Chiqui" García, "Rody" Lorca y Antonio Barletta mientras que se destacó el debutante Juan Carlos Demonte, pero sin la continuidad necesaria. Sin lugar a dudas, de las tres divisiones que componen el T.N., la Fórmula Sierra fue la menos relevante; por el absoluto dominio de Del Campo y por el reducido parque de la categoría. En su caso, el futuro depende exclusivamente de la gran final conjunta ya que por su origen, no tendrán acceso otras marcas que tampoco se mostraron interesadas en homologar sus modelos.

Lo que vendrá

En primer lugar, llegarán algunos cambios reglamentarios que esperemos caigan algo mejor que los realizados durante el año pasado y en segundo termino, llegará la superfinal. En este caso, habrá que ver cómo se implementa y también, cómo se equipararán los muy diferentes modelos que tiene cada división. El tema no es sencillo y ya está en estudio. Hasta el momento, no hay noticias de la incorporación de nuevos modelos, pero es muy posible que pronto lleguen —como punta de lanza— los Volkswagen Gol, que al haber ingresado a través del Mercosur o el llamado Protocolo 21, son considerados de origen nacional. De todas formas, la C.D.A. todavía tiene pendiente el pedido de A.P.A.T. para homologar autos a pedido de esta institución y seguramente, ésta será una de las claves del '92.

por Alberto Falcón



Patio de boxes antes de iniciar el torneo '91, los VW Carat amenazaron pero no cumplieron. Los vigentes R. 18 fueron mortíferos para ellos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Soppelsa, Giorgi, Greco, Albertengo, Defagot y Lamponi, los Renault 18 siguieron siendo mayoría en la competitiva Clase Tres. En tanto, la Fórmula Sierra fue la cenicienta del '91. Pocos autos y un denominador neto todo el año.



Los VW Gacel no tuvieron rivales en la Clase Dos. En la foto, el circuito de Río Cuarto mientras salen a pista Cagnolo, Tyskiewiecz, Cubero, González y Paoletti.

la estadística TURISMO COMPETICION 2000 Y TURISMO NACIONAL

LA TEMPORADA EN NUMEROS

TODOS LOS PILOTOS, CARRERA POR CARRERA

TC - 2000 Pos. Piloto	Auto	Mar del Plata	G. Roca	Río Cuarto	Mendoza	Paraná	San Jorge	Tucumán	9 de Julio	Allen	Córdoba	Rafaela	Las Parejas	C. Rivadavia	Las Flores	Total Puntos
1) Juan M. Traverso	Renault Fuego	5	1	18	2	2	3	2	1	3	1	1	2	9	-	174
2) Guillermo Maldonado	VW Carat	2	2	1	3	A	A	3	A	5	3	2	3	14	3	133
3) René Zanatta	Ford Sierra	13	15	3	A	1	A	1	A	2	2	6	14	1	1	128
4) Miguel A. Guerra	Ford Sierra	3	4	A	5	4	2	4	16	1	5	A	4	A	5	111
5) Ernesto Bessone (h)	Ford Sierra	8	14	6	1	20	1	12	5	4	4	19	1	16	12	97
6) Miguel Echegaray	Renault Fuego	14	A	2	8	10	4	A	8	A	A	7	8	4	4	58
7) "Cocho" López	Fiat Regatta	Ex	3	4	9	3	14	A	10	19	14	8	A	2	16	53
8) Jorge O. Del Río	Ford Sierra	1	A	19	7	5	13	8	3	A	7	A	10	A	A	52
9) Silvio Oltra	VW Carat	16	10	9	10	6	5	5	2	7	9	A	A	A	A	47
10) Daniel Cingolani	Ford Sierra	4	6	A	4	4	1	6	22	12	19	4	7	Ex	-	46
11) Luis Belbso	Renault Fuego	6	A	13	A	7	7	9	20	A	A	14	9	3	2	45
12) Oscar Fineschi	Ford Sierra	Ex	A	8	6	A	A	10	11	A	8	3	5	7	A	37
13) G. Der Ohanessian	Renault Fuego	15	A	10	-	A	6	11	4	14	21	5	6	13	-	31
14) Pablo Peón	Renault Fuego	7	A	7	Ex	19	8	22	6	9	A	10	-	5	-	28
15) Miguel Konjuh	Ford Sierra	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	A	A	6	A	18
16) Enrique Urrutia	Renault Fuego	A	A	5	11	8	10	A	7	A	A	-	A	-	-	16
17) Jorge Serafini	Renault Fuego	A	5	A	A	17	NC	-	-	-	-	A	15	A	A	8
18) Marcelo Michelini	VW Gacel	A	A	14	15	15	A	7	17	10	12	11	A	-	13	7
19) Ariel Giovanetti	Ford Sierra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
20) E. García Blanco	Ford Sierra	10	-	-	-	-	9	21	9	A	10	13	11	A	-	6
21) José Fortunato	Peugeot 505	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	A	A	7	4
22) Carlos Crocco	Ford Sierra	A	-	A	-	18	A	A	A	A	13	A	13	8	10	4
23) Gabriel Martín	Renault Fuego	-	8	A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
24) Hugo Olmi	Fiat Regatta	-	-	-	-	-	-	-	-	8	18	12	A	A	-	3
25) Horacio Varela	Renault Fuego	12	13	17	16	14	-	-	-	-	23	-	NC	-	8	3
26) Enrique Torriani	VW Gacel	9	A	A	A	13	15	17	-	13	20	16	NC	10	A	3
26) Ricardo Albertengo	Renault Fuego	-	9	A	-	-	NC	-	-	-	22	-	-	-	-	2
27) Omar Martínez	Ford Sierra	-	-	-	-	-	-	20	A	15	24	9	12	-	-	2
28) Julio Pardo	Fiat Regatta	-	-	-	-	-	NC	-	21	-	-	15	NC	12	9	2
29) Carlos Garro	Fiat Regatta	-	-	12	A	9	A	A	-	-	-	-	-	-	-	2
30) Raúl Foissac	Renault Fuego	11	11	11	14	A	11	19	A	17	-	17	-	-	-	-
31) José L. Bessone	Renault Fuego	-	-	-	13	A	-	-	12	-	11	-	-	-	-	-
32) Raimundo Patat	Renault Fuego	-	12	A	A	12	NC	16	A	18	17	A	NC	15	11	-
33) Juan P. Zampa	Renault Fuego	-	-	A	12	11	A	13	13	A	A	A	-	-	A	-
34) Merched Abdala	Renault Fuego	-	-	-	-	-	-	-	-	11	A	-	-	-	-	-
35) Julio Catalán Magni	Ford Sierra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-
36) Eduardo Sáenz	Renault Fuego	A	-	15	-	-	-	-	14	-	16	-	-	-	A	-
37) Adalberto Dos Santos	Renault Fuego	-	-	-	-	A	-	14	15	-	-	-	NC	-	-	-
38) Pedro Comito	Renault Fuego	-	-	-	-	A	NC	-	19	A	A	-	NC	-	15	-
39) Antonio Ramponi	Ford Sierra	-	-	-	17	16	NC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40) Pedro Varela	Renault Fuego	-	-	-	-	-	-	-	18	16	-	-	-	-	-	-
41) Mario Berral	Ford Sierra	-	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	-	-
42) Luis Ostrovsky	Renault Fuego	-	-	A	19	EX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43) Domingo Fargione	Ford Sierra	-	-	A	20	-	NC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
44) Juan C. Roma	Ford Sierra	A	-	-	A	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-
45) Horacio Notta	Fiat Regatta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-	NC	-	A	-
46) Gerardo Cerquetti	Renault Fuego	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
47) Daniel Stambul	Ford Sierra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-

Nota: Estas son las posiciones finales en cada carrera, otorgando cada una el siguiente puntaje: 1º) 20 puntos; 2º) 15; 3º) 12; 4º) 10; 5º) 8; 6º) 6; 7º) 4; 8º) 3; 9º) 2; 10º) 1 punto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO PISTA

CLASE DOS

Pos. Piloto	Bs. As.	M. del Plata	Allen	Río Cuarto	Pigué	San Jorge	Chaco	La Flores	San Juan	La Pampa	Rafaela	Total puntos
Pos. Piloto												
1) René Zanatta	-	20	20	-	-	-	20	20	20	10	20	130
2) E. Rodríguez	-	12	12	12	10	15	15	10	12	15	15	128
3) Rafael Verna	-	15	15	20	-	-	-	12	15	20	12	109
4) Ricardo Joseph	10	1	1	-	20	20	12	4	10	-	4	82
5) N. M. Parra	15	6	6	6	-	10	-	6	6	6	-	63
6) D. Pelagagge	-	4	-	-	15	-	-	15	8	12	-	54
7) Darío Deferrari	-	8	-	-	12	-	8	1	4	2	8	43
8) M. Abdala	12	-	10	10	-	-	-	-	-	-	-	32
9) Hugo Paoletti	6	-	-	3	8	1	-	3	2	-	6	29
10) C. Manzano	-	-	4	4	-	4	6	-	-	-	10	28
11) Héctor Fosatti	-	-	-	-	-	12	10	2	-	-	2	26
12) Ch. Tyszkiewicz	-	-	-	15	2	-	-	8	-	-	-	25
13) Darío Ramos	-	-	-	2	-	8	3	-	3	8	-	24
14) G. Steffanini	-	-	-	8	6	6	2	-	-	-	-	22
15) C. González	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
16) Carlos Ortiz	-	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	16
17) Marcelo Muscio	8	3	3	1	-	-	-	-	-	-	-	15
18) A. Gopcevich	2	-	-	-	4	3	1	-	-	-	-	10
19) Roberto Lorca	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	9
20) Pedro Harriet	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	6
21) R. Skowron	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4
22) Daniel Dopazo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
23) M. Destefanis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
24) G. Badaracco	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
25) Carlos Zanotti	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2
26) Carlos Bellocq	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2
27) Mario Gayraud	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1

TURISMO PISTA

FORMULA SIERRA

Pos. Piloto	Bs. As.	M. del Plata	Allan	Río Cuarto	Pigué	San Jorge	Chaco	La Flores	San Juan	La Pampa	Rafaela	Total puntos
1) G. Del Campo	20	20	12	4	20	20	20	20	12	-	-	148
2) Pablo Rafú	15	8	15	12	12	4	4	-	15	-	20	105
3) Federico Kruse	-	-	20	20	15	10	-	-	-	15	-	80
4) Roberto Bailo	12	-	-	-	2	15	15	-	-	20	6	70
5) Roberto Patti	10	1	2	-	-	6	-	12	20	12	-	63
6) Nicolás Comito	8	10	8	15	-	3	-	-	8	-	3	55
7) Daniel Stambul	-	15	-	-	-	12	12	15	-	-	-	54
8) Rodolfo Lorca	4	-	10	-	-	-	-	10	6	3	12	45
9) Juan Demonte	-	12	4	10	-	8	-	-	-	-	10	44
10) Nelson García	6	-	-	-	10	-	2	3	-	10	8	39
11) A. Barletta	-	-	-	-	-	-	6	8	10	6	4	34
12) H.Ognibene	3	3	3	8	-	-	-	6	3	4	2	32
13) Oscar Palmero	-	-	-	-	-	-	8	4	-	-	15	27
14) Antonio Abiusi	2	2	6	4	4	2	-	-	4	-	-	20
15) Hugo Fierros	1	-	-	-	6	-	3	-	-	8	-	18
16) Edgardo Salse	-	6	-	-	8	1	-	-	-	-	-	15
17) R. Gambini	-	4	-	6	-	-	-	-	-	2	1	13
18) H. Krujoski	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	10
19) Luis Ponte	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3

TURISMO PISTA

CLASE TRES

Pos. Piloto	Buenos Aires	M. del Plata	Allen	Río Cuarto	Pigué	San Jorge	Chaco	Las Flores	San Juan	La Pampa	Rafaela	Total Puntos
1) Pablo Peón	-	15	-	-	20	20	20	2	8	20	12	117
2) Luis Soppelsa	3	12	15	2	8	8	8	-	12	-	15	83
3) Julio Catalán Magni	-	-	-	20	15	15	1	-	20	4	-	75
4) Carlos Pairetti (h)	6	4	-	-	-	-	12	20	15	12	2	71
5) Guillermo Fabi	-	-	3	12	6	10	3	8	-	10	8	60
6) Ariel Giovanetti	-	-	-	15	-	-	15	-	-	-	20	50
7) Jorge Giorgi	15	10	2	-	12	-	-	-	-	6	4	49
8) Jorge Delgado	4	-	20	-	10	-	-	-	10	-	-	44
9) Eduardo Greco	1	-	10	10	-	6	-	4	1	8	-	40
10) Jorge González	-	20	-	-	4	-	10	-	-	-	-	34
11) A. P. Nonnenmacher	-	3	-	-	-	-	-	15	-	15	-	33
12) Omar Bonomo	20	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	32
13) Horacio Valenti	12	6	-	8	-	-	-	-	-	-	-	26
14) Carlos Barceló	-	-	-	-	3	-	-	12	-	-	10	25
15) Ricardo Albertengo	10	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	22
16) Leonardo Lamponi	-	-	4	6	-	-	-	10	-	-	-	20
17) José Magia	-	-	-	4	-	-	-	-	6	-	6	16
18) Mauricio Defagot	2	-	8	-	-	-	-	-	4	-	-	14
19) Alejandro Lamponi	-	-	6	-	-	3	-	3	-	-	-	12
20) Luis Druetta	8	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	9
21) Ricardo Albertengo (h)	-	-	-	-	-	1	6	-	-	2	-	9
22) Marcelo Frutos	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
23) Alfredo Sinelli	-	-	-	-	-	4	-	-	-	3	-	7
24) Luis Antonino	-	-	-	3	-	-	4	-	-	-	-	7
25) Víctor Bettati	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6
26) Oscar Pereira	-	-	-	-	2	2	-	-	2	-	-	6
27) Daniel Valdez	-	-	-	-	-	-	-	1	3	1	-	5
28) Roberto Lustig	-	1	1	-	-	-	2	-	-	-	1	5
29) Gustavo Funes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
30) Arnoldo Fortuna	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
31) Daniel Falcis	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1

CAMPEONATO DE MARCAS

TC - 2000

Modelo	M. del Plata	G. Roca	Río Cuarto	Mendoza	Paraná	San Jorge	Tucumán	9 de Julio	Allen	Rafaela	Córdoba	Las Parejas	C. Rivadavia	Las Flores	Total Puntos
Ford Sierra XR4	45	20	21	48	38	35	40	20	51	46	30	33	33	27	487
Renault Fuego GTA	18	25	13	15	22	26	17	40	14	20	28	23	14	15	269
VW Carat	15	16	22	13	6	8	20	15	12	14	15	12	-	12	180
Renault Fuego GTX	-	8	15	3	-	10	-	3	-	-	4	3	11	13	70
Fiat Regatta 100	-	12	10	2	13	-	-	1	3	-	3	-	15	2	61
Ford Sierra Ghia	1	-	-	-	-	2	-	2	-	1	-	10	-	8	24
VW Gacel 1.8	2	-	-	-	2	-	4	-	1	-	-	-	-	-	9
Renault 18 GTX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	8	-	9
Peugeot 505	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4

Total por marca: Ford 551 puntos; Renault 348; Volkswagen 189; Fiat 61; Peugeot 4.

Producción: Héctor Castro Rey

CORSIFICADOS

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

CORSA

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

RUBRO

Llene cada casillero con una palabra o cifra

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

1.0 Automóviles de competición (Compra, venta, permuta)

2.0 Automóviles (Compra, venta, permuta)

2.1 Automóviles de colección (Compra, venta, permuta)

2.2 Automóviles importados (Compra, venta, permuta)

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

2.4 Auto ahorro (Compra, venta, permuta)

3.0 Camiones (Compra, venta, permuta)

4.0 Pick-ups (Compra, venta, permuta)

5.0 Motocicletas (Compra, venta, permuta)

6.0 Repuestos y accesorios (Compra, venta, permuta)

7.0 Herramientas y máquinas (Compra, venta, permuta)

8.0 Náutica (Compra, venta, permuta)

9.0 Casas rodantes y trailers

10.0 Varios

11.0 Automodelismo

RUBRO 1.0

Carlos Gallicchio vende Gacel Turismo Pista Clase 2 ex Ricky Joseph. Tel. 687-3144.

Ricky Joseph vende o permuta por auto particular o Gacel Turismo Pista, Fiat Duna 5CX, joya. Completo, listo para largar pista o rally. Repuestos varios. Teléfonos fax 749-4467/4983.

Vendo Dodge TC ex Tony Aventín listo para largar, empadronado ACTC, todas las garantías. Se aceptan permutas. Mecánica Roberto Díaz. Tratar tel. 790-9864/7359 o 799-4121.

Sport Prototipo o 1050 chasis Tulia XXI. Completo, sin motor, caja STD. Carrocería Sergio, 3 piezas fondo plano. Oportunidad. A. M. Cervantes 2500 Ferretería Capital, 9 a 13 y 15 a 21 hs.

Vendo TC 4000 standard de punta Chevrolet 400 listo para competir, tratar Primera Junta 30 Villa Ramallo, tel. 0461-48111.

Edgardo Bustos vende Falcon campeón Supercart por cambio de categoría. 2 motores, repuestos varios. Trailer. Todo 0 km, 8 a 12 hs (01) 567-0914.

TC 2000 ex Crocco, Dodge 1500 ideal categorías zonales, 2 motores, caja Saenz. Liquido urgente u$s 8.000. 8 a 12 hs (01) 567-0914.

Cupé Sierra ex Oltra. Motor Bini, chasis Pianetto. frenos AV, muchos repuestos. Listo para largar. Tel. 449-2863.

TC 2000 Renault 6ta Berta vendo. Excelente, nuevo (con sólo 500 km) y repuestos. Tel (01) 553-0745.

Vendo Gacel 1600 campeón entrerriano Clase 2 con repuestos y asistencia primera carrera. Tratar Gonzalo Barceló. Tel. 773-9076.

Aranzana vende Dodge TC ex Aventín. Empadronado ACTC actualizado. Fierros importados, casco sin golpes, motor Roberto Díaz. Listo para largar o permuto auto particular. Guaraní 142, Capital o llamar tel. 91-9447.

Vendo Sport 1050 Crespi completo, fierros Tomalino, listo para largar. U$S 4000 con facilidades y/o permuta. Ideal debutante que quiera diversión con poca plata. Oportunidad, no dejes de verlo. 18 a 22. Tel. 583-2845.

Rolando Gorrini vende F.2 N Berta MK III, con dos motores Gacel, preparación "Yo-yo" Maldonado. Además gran cantidad de repuestos. Tel. (023) 86-0322.

Vendo VW Gacel de Clase Dos Turismo Nacional. Listo para largar. Se aceptan permutas. Tratar con Daniel Dopazo. Tel. (01) 620-5409.

El "Pollo" Giovannetti vende su R.18 ganador de las últimas 2 carreras, completo, con 2 motores y 2 cajas. Verlo en Acebal o llamar al (0469) 2010.

Vendo casco Sierra X34 TC 2000 0 km, listo para montar mecánica. Tomo permuta. Tel. 791-5106 o 449-2863.

Vendo Fiat 147 Monomarca ACTC. Listo para largar. Auto ganador. Tratar con Pablo Pilo. Tel. (01) 625-0720/3041.

Vendo Renault Gordini 850 para Turismo Zonal Clase A o similar auto de punta por cambio de categoría. Llamar de 12.30 a 15.30 al Tel. 0534-25598, Bell Ville (Cba). Preguntar por Marcelo.

Marcelo Benítez vende FRE Tulia XXIII listo para largar con ruedas, trompas y pontones de repuesto, o permuto por auto o moto importada. Tratar Saavedra 126, Los Toldos. Tel. 0358-3225/3093.

Fiat 600 ST mejorado, motor nuevo ULT, leva Bamse, casco '82, papeles bien. Listo para correr. Llamar 659-0419.

Atención TC 2000 cupé Fuego. Ex "Cocho" López. Motor Berta. Amortiguadores Fox. Caja Hewland. Listo para largar. Repuestos varios. Tel. 791-5106/449-2863.

RUBRO 2.0

Vendo cupé Chevy Serie Dos, modelo 1977, tratar 25 de Mayo 2346, Casilda, Santa Fe, por la tarde. Tel. 0464-22906.

RUBRO 2.1

Vendo Ford "A" 1931 original. Está en marcha, muy buen estado. Para coleccionistas. Escucho ofertas. Tratar 25 de Mayo 2168, Humboldt, Santa Fe. Tel. 0496-93378.

RUBRO 2.2

Alfa Romeo, Alfa Sol, GTV y modelos viejos. Tengo repuestos usados. Luis, Tel. 795-6963

RUBRO 5.0

Vendo moto campeona CAM Puma, ganó 6 carreras, 2 motores nuevos. E. Electrónico. Corona. Cubiertas. Bariloche 38, Villa Carlos Paz. Vende Pablo Lessio de 12.30 a 13.30 Tel. 0541-24455.

RUBRO 6.0

Vendo chasis sin motor ni caja. TC del Oeste Bonaerense o TC Regional. Chasis Calvo último modelo. Sr. José. Tel. 744-6816.

Vendo dos chasis Vara sin uso, precio $ 1000 c/u. Tel.82-1694, Mar del Plata. Preguntar por Daniel Rancan.

Motor Tornado. Competición 4000 cm³, con papeles. 2 blocks cigüeñal 0,20 bielas 300 S, pistones semiterminados. Leva Romero con corrector, volante acero, balanceador armónico, carter agrandado. Varios repuestos. Desarmado, $ 800. Tel. 582-5525.

RUBRO 9.0

Rolando Gorrini vende micro-taller Mercedes-Benz 1114 para 4 personas, carpa de 9x4 m. Muy bien equipado y con motor nuevo. Se escuchan ofertas al Tel. (023) 86-0322.

Vendo motorhome Volvo Turbo 6, tapas para exigente, totalmente equipado: TV, video, microonda, grupo electrógeno, aire acondicionado, calefactor. Capacidad 8 personas, excelente por todo concepto. Tratar 790-9864. Fax 790-7359.

RUBRO 10.0

Compro colección Automundo años '70 y '71, Coche a la vista 1960 al '75 y Corsa Nº 214 al 218, 221-239-240-241-244-245-276-280-312-317 y 325. Angel Osvaldo Di Prinzio. Unidad Postal Nº 1, Sarmiento S/Nº San A. de Areco (2760).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MERCADO DEL AUTOMOVIL

NUEVOS

Precios y características de los 0 km.

	Precio (Dólares)	Cilindrada (cm^3)	Potencia (C.V.)	Largo (mm.)	Peso (kg.)	Vel. Máx. (k/h)
FIAT						
Spazio T	7.902	1372	63	3742	817	140
Spazio TRD	10.113	1300	45	3742	813	130
Spazio TR	9.003	1372	63	3742	817	140
Duna S	11.348	1372	77	4037	880	165
Duna SC	13.240	1372	77	4037	920	165
Duna SCV	14.898	1580	87	4037	930	173
Duna SD	12.146	1300	45	4037	915	130
Duna SCX	15.890	1498	88	4037	900	175
Duna Wkd. SCV	16.611	1580	87	4037	895	165
Duna Wkd. SD	15.813	1697	60	4037	950	150
Uno SCV 3 pts.	14.154	1580	87	3644	905	175
Uno SCV 5 pts.	14.473	1580	87	3644	905	175
Regatta S	13.783	1580	87	4260	924	168
Regatta SC	15.542	1580	87	4260	954	168
Regatta 2000	18.949	1995	110	4260	1000	185
Regatta Wkd.	17.486	1580	87	4267	980	168
FORD						
Escort LX	17069	1555	73,7	4020	877	160
Escort SX	20.923	1555	73,7	4020	877	160
Escort 1,8 S	23.051	1781	96	4020	977	176,3
Escort XR3	23.939	1781	92	4062	980	174
Escort XR3 Cab.	29.925	1781	92	4062	1030	174
Sierra LX	21.163	2299	105	4454	1165	179
Sierra Ghía SX	27.999	2299	120	4454	1166	184
PEUGEOT						
504 SR II	14.505	1971	100	4532	1167	160
504 SR II (S.Cft.)	16.823	1971	100	4532	1167	160
504 SRD II	17.332	2304	70	4532	1230	145
504 SRD II (S.Cfl)	19.650	2304	70	4532	1230	145
504 SRX	18.652	1971	108	4532	1243	170
505 SR	22.373	1971	108	4532	1243	175
505 SRI	28.156	2165	130	4532	1250	190
505 SRD	25.922	2498	76	4532	1338	152
505 SRD T.D.	31.574	2498	95	4532	1415	170
SR G. Tour	28.471	1971	108	4579	1368	168
RENAULT						
R.12 TL	12.410	1397	61	4320	930	140
R.12 TL c/GNC	13.640	1397	61	4320	930	140
R.9 GTC	15.370	1397	71	4150	937	156
R.9 TXE	19.370	1565	82	4150	990	165
R.11 TS	17.240	1397	71	4047	952	160
R.18 TS	18.270	1565	68	4397	1050	163
R.18 TS Break	19.760	1565	80	4397	1089	163
R.18 TX	21.370	1995	103	1686	1116	176
R. 18 TX Break	23.500	1.995	103	4.397	1089	176
R.18 GTD	21.638	2068	64	4397	1050	149
R.21 GTX	27.300	1995	103	4528	1213	180
R.21 Nev. GTX	29.840	1995	103	4693	1288	176
R.21 Nev. GTX	30.570	1995	103	4693	1288	176
R.Fuego MAX	27.900	2165	116	4396	1163	200
GMC Chevette	9.658	1400	62	4185	914	140
VOLKSWAGEN						
Senda N	13.286	1496	76,2	4071	894	160
Senda D	16.042	1588	54	4071	933	133
Gacel GLS	18.965	1781	96	4071	967	172
Gacel GLD	18.225	1588	54	4071	933	133
Gol GL	11.911	1555	76	3810	915	154
GTI	25.600	1984	125	3849	1010	185

FIAT y PEUGEOT: Pte. Juan D. Perón 1001, Villa Bosch, Bs. As.; Fax: 751-2538 (Sevel Argentina S.A.). **FORD y VOLKSWAGEN**: Henry Ford y Panamericana, Gral. Pacheco, Bs. As.; Fax: 756-5400 (Autolatina Argentina S.A.). **RENAULT**: Maipú 311, Capital; Fax: 325-4031 (Renault Argentina S.A.).

AMORTIGUADORES

Cowen

LA MEJOR MANERA DE VIAJAR

Fábrica:
Pueyrredón 735
Tel (0462) 22736
Fax 23531
Venado Tuerto - Sta. Fe

Sucursal:
J. B. Justo 3165
Tel. (01) 8556385
1414 - Cap. Federal

USADOS

Cuánto vale su auto, según año y modelo

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
IES										
3 CV	—	—	—	—	—	4.0	3.8	3.5	—	—
Furgoneta	—	—	—	—	—	4.0	3.8	3.5	—	—
Safari	—	—	—	—	5.0	4.5	4.0	—	—	—
América	—	—	—	4.8	4.5	—	—	—	—	—
América Car.	5.7	5.4	5.1	4.8	4.5	—	—	—	—	—
P. Up Gringa	6.0	5.6	5.3	5.0	—	—	—	—	—	—
Sup. América	5.8	5.5	5.2	4.9	—	—	—	—	—	—
FIAT										
600	—	—	—	—	—	—	—	—	3.6	3.4
133	—	—	—	—	—	—	—	—	3.7	3.5
125 Miraf. CL	—	—	—	—	—	—	—	—	5.3	4.6
128										
Europa	—	—	—	—	—	—	—	—	5.3	5.0
CL5	—	—	—	—	—	—	—	5.9	5.7	—
SE 1,3/1,5	10.3	9.5	8.8	8.0	7.5	7.0	6.5	6.3	—	—
SE 1,5 Fam.	—	—	—	—	7.8	7.3	6.8	—	—	—
SE 1,3 TR F.	10.8	10.0	9.3	8.5	8.0	—	—	—	—	—
147										
CL y CL5	—	—	—	—	—	—	6.0	5.5	5.0	4.5
Spazio										
T 1.4	8.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CL y TRS	9.5	9.0	8.5	8.0	7.5	7.0	6.5	—	—	—
TR y TRL	9.8	9.3	8.8	8.2	7.7	7.2	6.7	—	—	—
TRD	11.0	10.0	9.5	8.8	8.2	7.8	—	—	—	—
Brio	—	7.5	7.0	6.5	—	—	—	—	—	—
Regatta										
85 Base	—	—	—	10.5	9.8	9.0	—	—	—	—
85 Full	—	—	—	11.5	10.8	10.0	—	—	—	—
100 S	—	—	—	11.0	9.8	9.0	—	—	—	—
S	12.5	12.0	11.5	—	—	—	—	—	—	—
SC	14.5	13.5	12.5	—	—	—	—	—	—	—
2000	16.5	15.0	14.0	—	—	—	—	—	—	—
Week-End	16.5	15.4	13.7	12.6	12.0	—	—	—	—	—
Duna										
S 1.3	11.5	10.6	10.1	—	—	—	—	—	—	—
SC 1.3	14.4	13.2	12.1	—	—	—	—	—	—	—
SCV 1.5	15.0	13.9	12.7	—	—	—	—	—	—	—
Diésel	13.1	11.9	11.1	—	—	—	—	—	—	—
SCV 1.6	15.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SCX	15.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S 1.4	11.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SC 1.4	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uno										
SCV	—	13.0	12.5	—	—	—	—	—	—	—
Tipo 1.6	14.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SCV 5 p.	14.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FORD										
Falcon										
STD	—	—	—	—	—	—	—	—	6.4	5.8
Lujo	—	—	—	—	—	—	—	—	6.8	6.4
Futura	—	—	—	—	—	—	—	—	7.4	6.9
Rural STD	—	—	—	—	—	—	—	—	7.6	6.8
Rural Lujo	—	—	—	—	—	—	—	—	8.6	7.8
STD L/N	—	—	—	—	11.0	10.0	9.0	8.0	7.0	—
Lujo L/N	—	—	—	—	12.5	11.0	10.0	9.0	8.0	—
Ghia	—	—	—	—	13.5	12.5	11.5	10.5	9.5	—
Rural STD L/N	—	—	—	—	11.0	9.9	9.2	8.6	7.5	—
Rural Ghia	—	—	—	—	14.0	13.0	12.0	11.0	10.0	—
GL	14.8	13.1	12.3	11.6	—	—	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
Lujo L/N	—	14.9	13.9	,12.8	—	—	—	—	—	—
Ghia	17.3	15.8	14.9	13.9	—	—	—	—	—	—
Rural GL	15.7	14.1	12.9	12.3	—	—	—	—	—	—
GL Diésel	—	14.4	12.9	—	—	—	—	—	—	—
Escort										
GL	15.6	14.3	13.3	—	—	—	—	—	—	—
GL Aire	17.5	16.0	14.4	—	—	—	—	—	—	—
Ghia	19.0	17.5	16.6	—	—	—	—	—	—	—
Ghia 1.8	21.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra										
L 1.6 Full	—	—	—	—	—	10.8	9.1	—	—	—
GL 1.6 Full	18.4	16.6	14.9	13.3	11.8	—	—	—	—	—
GXL	—	—	—	—	12.7	—	—	—	—	—
Ghia 2.3	21.1	19.6	17.3	16.0	13.8	12.0	10.5	—	—	—
Ghia S	21.6	19.2	17.8	16.3	14.0	12.3	—	—	—	—
Rural Ghia	22.6	20.3	18.7	17.5	15.0	13.3	—	—	—	—
XR4	23.5	21.6	19.7	18.2	16.0	14.3	—	—	—	—
Taunus										
L L/N	—	—	—	—	—	8.8	8.1	7.4	6.8	6.1
Ghia Full	—	—	—	—	—	10.1	9.2	8.4	7.9	6.8
Ghia coupé	—	—	—	—	—	10.6	9.6	8.7	8.2	7.3
Coupé SP5	—	—	—	—	—	11.3	10.3	9.1	—	—
Fairlane										
500 6 y 8 C.	—	—	—	—	—	—	—	—	5.5	5.1
LTD 6 y 8 C.	—	—	—	—	—	—	—	—	7.0	6.0
Elite	—	—	—	—	—	—	—	—	8.0	7.0
Pick Up F100										
STD 6 C.	19.2	17.2	14.9	13.7	12.2	11.5	10.7	10.0	9.2	8.0
Lujo 6 C.	—	17.5	15.5	14.5	13.5	12.5	11.5	10.5	9.6	8.5
8 C.	—	—	—	12.8	12.2	11.5	10.8	10.0	9.2	8.0
Diésel	21.8	19.5	17.5	16.7	15.9	14.8	14.0	13.2	12.5	11.6
F150										
Nafta	—	—	—	15.4	13.7	—	—	+	—	—
Diésel	—	—	—	17.0	16.0	—	—	—	—	—
6 C. 4x4	26.0	23.4	21.0	18.8	—	—	—	—	—	—
F350										
Diésel	34.7	31.0	27.6	24.0	22.0	19.8	18.8	17.5	16.5	15.5
Ranchero										
Nafta	15.2	14.0	13.5	12.3	11.2	10.1	9.3	8.4	7.7	7.0
Diésel	—	16.0	15.0	—	—	—	—	—	—	—
PEUGEOT										
504										
GR 5 V	—	—	—	—	—	—	—	8.5	—	—
GR II Base	—	—	—	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	—	—
GR II Full	—	—	—	12.0	11.5	10.5	10.0	9.6	—	—
SR Base	14.9	13.9	12.6	11.5	—	—	—	—	—	—
SR Full	17.1	15.1	13.7	12.7	—	—	—	—	—	—
GRD Full	—	—	—	13.4	12.8	11.2	10.4	—	—	—
SRD Base	17.1	16.6	15.4	14.2	—	—	—	—	—	—
SRD Full	18.5	17.3	16.2	15.0	—	—	—	—	—	—
SRX	19.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rural	—	—	—	—	—	—	—	10.5	9.5	9.0
505										
GR 4 v.	—	—	—	—	—	—	—	9.0	8.5	8.0
GR 5 v.	—	—	—	—	—	—	—	9.2	—	—
SR Base	—	—	—	—	12.5	11.5	10.0	—	—	—
SR Full 4 v.	—	—	—	—	—	—	—	10.5	10.0	9.0
SR Full 5 v.	—	—	—	—	14.5	13.5	12.5	11.5	—	—
SR Gama Base	20.4	17.5	15.1	14.3	13.1	—	—	—	—	—
SR Gama F. S/C	23.2	19.9	18.2	16.3	15.3	—	—	—	—	—
SR Gama Aut.	23.2	19.9	18.2	16.3	15.3	—	—	—	—	—
Inyection	23.5	20.4	17.5	16.5	15.1	13.1	—	—	—	—
SRD	—	21.2	19.0	18.0	17.2	—	—	—	—	—
SRD Turbo	25.6	22.8	20.4	19.5	18.2	—	—	—	—	—
Rural Nafta	24.9	21.8	20.9	19.0	16.5	—	—	—	—	—
Rural Diésel	25.9	23.2	19.7	18.5	—	—	—	—	—	—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INFORMACION OFICIAL CAMARA DEL COMERCIO AUTOMOTOR

Datos de 270 agencias en todo el país

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
CHEVROLET										
Silverado	19.6	18.1	15.9	14.4	12.8	—	—	—	—	—
Custom	—	16.0	13.6	12.0	10.5	—	—	—	—	—
C-10 Lujo	17.5	16.5	15.0	14.0	13.1	—	—	—	—	—
C-10 Turbo	23.0	21.0	19.0	17.0	15.5	—	—	—	—	—
RENAULT										
R.4										
S	—	—	—	—	—	—	4.6	4.1	3.7	3.2
GTL	—	—	—	—	6.1	5.6	4.9	—	—	—
R.6 GTL	—	—	—	—	—	—	5.5	4.9	4.4	4.0
R.9										
GTL	14.2	13.3	12.3	11.1	—	—	—	—	—	—
TS	16.0	14.5	13.0	12.0	—	—	—	—	—	—
TSE	16.5	14.8	13.7	12.8	—	—	—	—	—	—
TSE C/Dir.	17.0	15.6	14.4	13.2	—	—	—	—	—	—
TXE	17.0	15.6	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE C/Dir.	18.4	16.7	—	—	—	—	—	—	—	—
R.11										
TL	—	—	—	—	9.7	8.9	8.4	—	—	—
GTL 1.4	13.9	13.1	12.1	10.9	10.2	—	—	—	—	—
TS Full 1.4	15.5	14.5	13.5	12.5	11.8	10.8	10.0	—	—	—
TS Turbo	—	—	—	12.5	11.5	10.5	—	—	—	—
TSE	15.7	14.7	13.7	12.7	11.7	—	—	—	—	—
TSE C/Dir.	16.5	15.5	14.2	—	—	—	—	—	—	—
TXE	16.5	15.5	14.2	—	—	—	—	—	—	—
TXE 1.6 DH F.	17.0	16.0	14.7	—	—	—	—	—	—	—
R.12										
TL/TS.	—	—	—	—	—	—	—	—	6.5	6.0
TL L/N	11.5	10.8	10.0	9.3	8.9	8.3	7.9	7.3	6.8	—
GTS Full	—	—	—	—	10.0	9.4	8.9	—	—	—
L	11.0	10.0	9.1	8.4	7.9	—	—	—	—	—
Break TS	—	—	—	—	—	—	—	—	7.3	6.8
Break TS L/N	—	—	—	—	—	9.4	8.9	8.2	7.7	—
Break L	—	—	—	9.3	8.4	—	—	—	—	—
Break GTS F.	—	—	—	11.0	10.5	10.0	—	—	—	—
Break TL	13.5	12.0	11.0	10.0	—	—	—	—	—	—
GTL	12.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R.18										
GTL	—	—	12.1	11.3	10.3	9.3	8.8	8.1	7.3	—
GTL Full	—	—	14.3	13.2	11.5	10.4	9.7	8.8	—	—
GTS 1.6 Base	15.4	14.3	—	—	—	—	—	—	—	—
GTS 1.6 Full	17.6	15.9	—	—	—	—	—	—	—	—
TX Full	—	—	—	—	—	9.9	9.3	8.6	8.1	7.4
GTX	—	—	15.4	13.7	12.7	11.3	10.3	9.4	8.9	—
GTX II	—	—	—	15.0	13.6	12.2	—	—	—	—
GTX II Comp.	—	—	16.8	15.7	—	—	—	—	—	—
TXE	—	—	17.7	—	—	—	—	—	—	—
TXE Autom.	—	—	17.7	—	—	—	—	—	—	—
GXE	19.9	18.4	—	—	—	—	—	—	—	—
GTD STD	16.8	14.7	—	—	—	—	—	—	—	—
GTD Full	19.9	17.8	—	—	—	—	—	—	—	—
GTL Break F.	—	13.6	12.6	—	—	—	—	—	—	—
GTS 1.6 B.F.	18.9	17.3	—	—	—	—	—	—	—	—
TX Break F.	—	—	—	—	—	—	—	9.4	8.7	8.2

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81
GTX Break	—	—	—	—	13.3	12.2	10.7	9.8	8.9	—
GTX B. 4x4	—	—	—	—	14.3	12.7	—	—	—	—
GTX II B.	—	—	—	15.6	14.3	13.5	—	—	—	—
GTX II B.C.	—	—	17.8	16.6	—	—	—	—	—	—
TXE Break	—	19.7	18.7	—	—	—	—	—	—	—
R.21										
TXE Full G	26.4	23.6	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE Full GTY	27.0	24.0	—	—	—	—	—	—	—	—
TXE Autom.	—	24.0	—	—	—	—	—	—	—	—
Nevada GTX B	29.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fuego										
Fuego	—	—	—	—	14.0	13.0	11.5	10.5	9.4	8.4
II C/Mec.	—	—	—	16.5	15.5	—	—	—	—	—
2.2	—	20.5	19.0	18.0	—	—	—	—	—	—
GTA 2.2	24.0	22.0	20.0	—	—	—	—	—	—	—
Trafic										
T. 310 1.4	18.9	17.0	15.0	13.5	12.7	—	—	—	—	—
T. 312 2.0	—	—	15.8	14.4	13.5	—	—	—	—	—
T. 350 1.4	—	—	15.5	13.5	—	—	—	—	—	—
T. 310 L/Diésel	—	21.0	—	—	—	—	—	—	—	—
T. 352 2.0	—	—	15.8	15.0	13.5	—	—	—	—	—
TA 12 2.0	21.0	19.0	17.5	15.8	14.4	—	—	—	—	—
T. 312 Diésel	—	—	19.0	—	—	—	—	—	—	—
TA 12 Diésel	24.4	23.5	20.8	—	—	—	—	—	—	—
TA 52 Diésel	—	26.5	22.1	—	—	—	—	—	—	—
Torino										
Coupé ZX	—	—	—	—	—	—	—	—	8.2	7.2
GR	—	—	—	—	—	—	—	—	6.4	5.5
VOLKSWAGEN										
1500										
1.5 y 1.8	—	—	—	—	—	—	—	—	5.4	5.0
VW 1.5 y 5 v.	9.9	9.0	8.5	8.0	7.5	7.0	6.5	6.2	5.8	—
1.5 Básico	—	—	7.7	7.2	—	—	—	—	—	—
Rural	—	—	—	—	—	—	—	—	5.8	5.5
Rural STD	—	—	—	8.5	7.7	7.2	6.8	6.5	6.2	—
Rural Autom.	—	—	—	8.5	7.7	7.2	6.8	6.5	6.2	—
Rural Full	—	—	—	9.0	8.3	7.7	7.3	7.0	6.7	—
Gacel										
GL Base	—	11.7	10.5	9.6	9.0	8.3	7.4	6.7	—	—
GL Full	—	—	—	—	—	8.8	8.3	7.5	—	—
GS Full S/A	—	12.6	11.6	10.6	9.6	8.8	—	—	—	—
GS Full C/A	14.6	13.6	12.6	11.6	10.6	9.6	—	—	—	—
GS 1.8 Full	16.0	15.0	14.0	—	—	—	—	—	—	—
Senda										
N	12.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	13.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carat										
CD	—	—	15.0	14.0	—	—	—	—	—	—
GS Base	—	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—
GS Full	16.0	15.0	—	—	—	—	—	—	—	—
CD 2.0 S/T	19.0	17.0	—	—	—	—	—	—	—	—
CD 2.0 C/T	20.0	18.0	—	—	—	—	—	—	—	—
Kombi VW	13.1	11.5	10.5	9.5	8.5	7.8	7.2	6.7	6.3	5.6
Furgón VW	12.0	10.5	9.5	8.5	7.5	7.0	6.5	6.0	5.5	5.0
Pick-Up	—	—	—	—	—	4.8	4.3	3.6	3.4	—

Revista CORSA Nº 1333. Director Periodístico: Oscar Daniel Fittipaldi. Copyright 1991 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 1580, 4º piso, (C.P. 1093). Capital Federal. Tel. 383-7355/381-5832/381-9011 al 15. 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 producción de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 230.874. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ele, Ica Press, Noticias Argentinas Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revista (AAER). Distribuidor Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L. Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior: RYELA , Benjamín Franklin 1050, Florida, C.P. 1602 - Provincia de Buenos Aires - Teléfonos: 760-8834/0160/0414. Fax: 760-7056. RYELA AR. PERU: Edic Zeta S.C.R. Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Impresa en talleres Gráficos de Editorial Abril S.A. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Enero de 1992.

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

Correo Argentino Central B Sucursales	Franqueo Pagado Permiso Nº
	Código Postal 1093
	Concesión 7.970

IMPORTADOS

Precios y características de cada modelo

	Precio	Cilind.	Pot.	Caja Vel.	Largo	Alto	Ancho	Peso	Vel.
BMW									
325i	65.000	2494	192	5-MA	4433	1393	1698	1295	233
525i	75.000	2494	192	5-MA	4720	1412	1751	1480	230
750i	140.000	4988	220	5-MA	4910	1400	1845	1800	250
850i	160.000	4988	220	5-MA	4780	1340	1855	1790	250
CITROEN									
AX TZX	17.974	1360	70	5-MA	3500	1355	1440	695	170
BX 19 TZS	30.301	1905	107	5-MA	4237	1431	1400	1045	184
BX TZD Turbo	32.200	1769	90	5-MA	4237	1431	1400	1045	180
BX GTI	33.992	1905	123	5-MA	4237	1431	1400	1045	198
XM 2 lit. Injection	47.997	1998	115	5-MA	—	—	—	—	193
XM V6 Ambiance	59.000	2975	170	5-MA	—	—	—	—	222
DAIHATSU									
Charade SG	22.800	1300	76	5-MA	3905	1385	1615	845	170
Jeep Feroza 4x4	39.000	1600	84	—	3770	1720	1580	1155	170
Applause	26.000	1600	91	5-MA	4260	1370	1660	950	190
Applause	27.000	1600	91	C.A.	4260	1370	1660	950	190
HONDA									
Civic GL 1,3	24.900	1300	—	5-MA	—	—	—	—	—
Civic 1,6 i man	31.654	1600	130	5-MA	—	—	—	—	—
Civic Si 1,6 i aut.	33.041	1600	130	5-MA	—	—	—	—	—
CRX	31.589	1600	130	5-MA	3780	1270	1675	940	—
Accord EX 2,0i	40.905	2000	135	5-MA	4685	1390	1695	1245	202
Accord EX 2,0i	42.853	2000	135	4 A	4685	1390	1695	1275	198
Accord LX 2,0i	43.654	2000	135	5-MA	4685	1390	1695	1245	202
Accord LX 2,0i	45.595	2000	135	4 A	4685	1390	1695	1275	198
Legend 4 p.3,2i	70.471	3200	197	4 A	4950	1410	1810	1575	198
Legend Cupé 3,2i	73.479	3200	200	C A	—	—	—	—	230
ISUZU									
Trooper Wagon	39.900	2600	115	5-MA	4425	1800	1650	1545	155
Trooper Soft-Top	30.000	2600	115	5-MA	4075	1830	1650	1430	155
LADA									
Laica sedan	9.950	1600	73	5-MA	4115	1458	1620	995	160
Niva 3 puertas	16.900	1600	73	5-MA	3720	1640	1680	1191	130
MAZDA									
323	31.000	1598	87	5-MA	4260	1335	1675	935	175
929	32.000	1598	87	C.A.	4260	1335	1675	965	175
929 6V	64.000	2954	170	C.A.	4920	1395	1795	1613	220
MX5 Miata	42.000	1598	116	5-MA	3947	1224	1674	935	205
MPV	49.500	2954	170	C.A.	4465	1825	1745	1699	220
RX7	53.000	1300	150	5-MA	4315	1265	1690	1240	220
M-BENZ									
190 E 2.0	62.700	2000	122	C. A	4480	1370	1690	1180	193
190 E 2.3	68.000	2300	136	C. A	4448	1375	1690	1290	202
230 E	74.000	2300	136	C. A	4740	1431	1740	1360	203
300 E	69.000	3000	260	C. A	4740	1431	1740	1420	225
300 E - 24 V	98.000	3000	265	C. A	4740	1431	1740	1480	237
300 CE	102.000	3000	255	C. A	4655	1395	1740	1420	225
300 CE-24 V	117.000	3000	265	C. A	4655	1395	1740	1480	237
300 TE	92.000	3000	132	C. A	4765	1498	1740	1530	212
300 SE	133.000	3000	170	C. A	5113	1492	1886	1900	230
300 SL-24 V	140.000	3000	260	C. A	4470	1293	1962	1700	228
MITSUBISHI									
Montero 4x4	50.000	2600	103	5-MA	4600	1960	1680	1675	160
Montero 4x4 D. 2 p	41.000	2500	80	5-MA	4600	1960	1680	1675	125
Montero 4x4 D. 4p	45.000	2500	80	5-MA	4600	1960	1680	1675	125
Lancer GLX	24.900	1500	90	5-MA	4235	1405	1670	1075	160
Galant	36.900	2000	109	5-MA	4530	1405	1696	1130	180
NISSAN									
NX cupé	31.320	1597	110	5-MA	440	1310	1680	1020	190
NX cupé TBR	32.520	1597	110	5-MA	4140	1315	1680	1040	190
Bluebird SE Saloon	31.740	1796	89	5-MA	4520	1380	1690	1040	180
Pathfinder 4x4	38.000	2389	114	5-MA	4365	1690	1690	1540	150
Pathfinder 4x4 D.	41.000	2663	79	5-MA	4365	1690	1690	1645	140
Máxima VG	48.500	2960	170	5-MA	4780	1405	1760	1355	222
Sentra GA	29.500	1597	110	5-MA	4210	1375	1670	1005	180
RENAULT									
R. 19 TXE Ch.full	25.041	1700	92	5-MA	4528	1415	1726	985	171
Renault 25 TXI	49.910	1995	140	5-MA	4713	1415	1806	1270	207
Volvo 240 GL	42.485	2316	131	5-MA	4780	1430	1720	1240	165
Volvo 240 GL Rur.	42.854	2316	131	5-MA	4780	1450	1720	1270	160
Volvo 940 GL Rural	57.867	2316	131	5-MA	4870	1430	1750	1440	180
Volvo 940 T. sedán	61.164	2316	170	5-MA	4870	1410	1750	1440	211
Volvo 960 sedán	80.000	2850	170	C. A.	4870	1410	1750	1450	215
SEVEL									
A. Romeo 164 T.S	46.000	1962	148	5-MA	4555	1400	1760	—	210
A. Romeo 164 V6	53.500	2959	184	5-MA	4555	1400	1760	—	230
A. Romeo Spider	53.100	1962	126	5-MA	4258	1290	1630	—	190
Peugeot 405 SRI	37.800	1905	123	5-MA	4408	1406	1714	—	200
Peugeot 605 SV V6	56.000	2975	170	5-MA	4721	1415	1799	—	222
SUBARU									
Subaru Justy	19.000	1200	—	5-MA	3695	1420	1535	840	150
Legacy GL 1,8	28.000	1800	103	5-MA	4545	1580	1465	179	
Legacy GL sedán	30.000	1800	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy GX	37.800	2200	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy Rural GL	32.000	1800	—	5-MA	—	—	—	—	—
Legacy Rural GX	38.000	2200	—	5-MA	—	—	—	—	—
SUZUKI									
Sedán GLX	25.022	1590	91	5-MA	4075	1380	1600	840	180
GTI Cupé	25.177	1298	100	5-MA	3710	1350	1585	790	200
Vitara techo lona	30.796	1600	—	5-MA	3620	1665	1630	1050	—
Vitara techo metal	30.866	1600	—	5-MA	3620	1665	1630	1060	—
TOYOTA									
Corolla	33.000	1600	94	5-MA	4215	1365	1655	985	—
Land Cruiser	65.000	4200	136	4-MA	4780	1890	1830	1940	—
Crown	61.500	3000	203	4-MA	4860	1445	1720	1595	—
Supra	68.000	3000	203	5-MA	4620	1300	1745	1555	—

BMW: Bucarelli 1327, Capital; Tel.: 51-5397 (Automóviles Exclusivos S.A.). **CITROEN:** Moreno 584, Capital; Tel.: 331-0362 (SIAF S.A.). **DAIHATSU:** Uriarte 2361, Capital; Tel.: 774-4903 (Motors Parts S.A.). **HONDA:** Av. Libertador 1627, Vicente López, Bs. As.; Tel.: 791-6377 (Surauto S.A.). **ISUZU:** Leandro N. Alem 207 4º piso, Lomas de Zamora, Bs. As. (Cobel S.A.). **LADA:** Av. Libertador 1551, Vicente López, Bs. As. (Irmar S.A.). **MAZDA:** Entre Ríos 1197, Martínez, Bs. As.; Tel.: 792-7644 (Cirlafin S.A.). **MERCEDES-BENZ:** Av. Libertador 2424, Capital; Tel.: 801-7061 (Mercedes-Benz Argentina S.A.). **MITSUBISHI:** G. Ardoino 1004, Ramos Mejía, Bs. As.; Tel.: 653-5714 (Alfacar S.A.). **NISSAN:** Juan B. Alberdi 1823, Capital; Tel.: 631-8939 (MMSA S.A.). **RENAULT:** Maipú 311, Capital; Fax: 325-4031 (Renault Argentina S.A.). **SEVEL:** Pte. Perón 1001, Villa Bosch, Bs. As.; Fax: 751-2358 (Sevel Argentina S.A.). **SUBARU:** Grecia 3556/70, Capital; Tel.: 701-7899 (Subaru S.A. Argentina). **SUZUKI:** Córdoba 657 12º P., Capital; Tel.: 322-9823 (Mandataria S.A.). **TOYOTA:** Av. Corrientes 4228, Capital; Tel.: 862-0975 (Oro Automotores S.A.).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año VIII Nº 381, 22/1/92

Edición y coordinación de Carlos R. Neira

Fórmula Uno Pampeana en su 12ª temporada

ESTA VEZ EL TITULO PARA SOLER

Salliqueló, BA — Tras once competencias disputadas en distintos escenarios de las provincias de Buenos Aires, La Pampa y Neuquén, la **Fórmula 1 Pampeana** tuvo la definición de su campeonato —tal cual había ocurrido el año anterior— en su premio Coronación, el cierre del torneo de 1991. Se cerró entonces en el circuito El Panorámico, de Gral Acha, la decimosegunda temporada de esta categoría que cuenta con pilotos de aquellas provincias y además de Santa Fe y Río Negro.

Los protagonistas principales de la fecha de clausura —en cuanto hizo a dilucidación de título— fueron los mismos que en el '90: Heráldo "Chichín" Medrano, de Tres Lomas y el piloto de nuestra ciudad, Gerardo "Lalo" Soler. Sólo que en esta ocasión se invirtieron los términos, logrando Soler por primera vez el ansiado título con el que sueña desde hace años.

Ninguno de los dos tuvo en la clausura un desempeño brillante: Medrano quedó fuera de carrera tras un toque, pero ya venía retrasado con problemas de frenos; Soler acusó problemas de motor por rotura de un balancín, pero su quinto puesto final le alcanzó para coronarse campeón.

Inscribió su nombre en la estadística junto a los anteriores campeones: Heraldo Medrano (80, 89 y 90), el fallecido Rolando "Chiquito" Sotro (81, 82 y 83) y Juan José Bongiovanni, el "Vasco" de Colonia Barón, quien fue campeón durante cinco años consecutivos (84, 85, 86, 87 y 88).

Gerardo Soler

El actual N° 1 de la F-1 Pampeana está en manos de este hijo de Salliqueló nacido el 29 de enero de 1954, casado con Marta Calvo y padre de tres hijos (Flavio, Luciano y Romina). Desde muy chico, Lalo comenzó a arrimarse a los autos de carrera, pero recién en 1981 comenzó a practicar directamente el automovilismo como mecánico de una máquina de la Fórmula 2 del Sudoeste; simultáneamente armaba un kart que conduciía su hermano, para quien también hizo una minicafetera con mecánica Renault 850, con la que posteriormente hizo su debut como volante con buenos resultados.

En 1988 se incorporó a la Fórmula 1 Pampeana (tras su paso por la F-2 del SO) con un Crespi-Dodge; ese año ganó una carrera y fue quinto en el torneo; en los años 1988 y 89 ganó cuatro carreras en cada temporada siendo en ambas el subcampeón.

En 1991 corrió en las once fechas, consiguiendo la victoria en las cuatro primeras; General Acha, Pellegrini, nuevamente en Gral Acha y Pehuajó. Luego, lo que venía fácil pareció complicarse, especialmente cuando no punteó en la antepenúltima y última fecha. Este fue el desarrollo de "su" campeonato a partir de aquella seguidilla triunfal: Salliqueló, 2°; Gral Acha, 3°; San Martín (La Pampa) 5°; Centenario (Neuquén) 3° y no sumó en Pellegrini y Salazar, para llegar quinto, como quedó dicho en el cierre de Gral Acha. Sumó 78 puntos (La escala es la de 9-6-4-3-2-1 en la final y 3-2-1 en la serie, de las que ganó siete, más un segundo y un tercer puestos).

La Peña que lo apoya pasó a denominarse el año pasado "Escudería Luis Nacini" como homenaje a un grande del automovilismo de nuestro medio. En su taller el Crespi-Dodge busca un nuevo destino, ya que Soler ha construido la que será su propia arma para pintarle el N° 1.

(Informe de Rodolfo Luis Borrego)

RANKING PARA 1992

1 - G.Soler	Crespi-Dodge	Salliqueló, BA
2 - H.Medrano	Bravi-Falcon	Tres Lomas, BA
3 - R.Dosio	Martos-Falcon	Santa Rosa, LP
4 - J.Saravia	Saravia-Falcon	At. Roca, LP
5 - S.Lamenza	Porta-Renault 18	Pellegrini, BA
6 - M.González	Bravi-Peugeot	Gral. Acha, LP
7 - R.Mendive	rossi-Ford	Tres Lomas, BA
8 - E.Verdinelli	Crespi-Peugeot	Gral. Acha
9 - C.Ruiz	Berta Fiat 125	Gral. Acha, LP
10 - E.Cimoli	Bravi-Falcon	Centenario, NQ
11 - E.Gaviort	Martos-Falcon	G.S. Martín, LP
12 - R.Ruiz	Berta Renault 18	Gral. Acha, LP
13 - C.Fornerón	Avante-Falcon	G.S. Martín, LP
14 - N.Echeverri	Avante-Chevrolet	Centenario, NQ
15 - J.L.Ybarra	Bravi-Renault 18	Salliqueló, BA
16 - O.D.Conte	Imga-Chevrolet	Gral. Acha, LP
17 - J.J.Bongiovanni	Bravi-Chevrolet	Cnia. Barón, LP
18 - H.Rosso	Rossi-Dodge	V^a^ Eolsa, SF
19 - O.Matta	Bravi-Renault 18	Pehuajó, BA
20 - O.Della Gáspera	Avante'Falcon	Centenario, NQ
21 - J.Iraola	Crespi-Peugeot	Gral. Acha, LP
22 - L.M.Orgales	Bravi-Peugeot	Santa Rosa, LP
23 - R.Cáceres	Bravi-Falcon	Bariloche, RN



Gerardo "Lalo" Soler, hincado junto al Crespi-Dodge campeón y con él la casi totalidad de los integrantes de la Peña Escudería Luis Nacini, que lo apoya.

Rally GP en Jesús María

TORRAS-MACIEL FESTEJARON CON SIDRA

Córdoba. — Al filo del Año Nuevo, casi como si fuera una edición de la corrida de San Silvestre, se produjo el cierre del **Campeonato de Rally Zonal Cordobés** en la zona comprendida por Jesús María, Ascochinga, La Granja y Sinsacate. La prueba se corrió entre el sábado 28 y el domingo 29 de diciembre, ya que el diluvio que cayó en la zona una semana antes (160 milímetros en sólo 14 horas) hizo postergar en siete días la clausura del año.

La organización corrió por cuenta de ACRyR y de los más de noventa autos que habían verificado en la fecha original, se presentaron a largar 74, una cifra que habla con elocuencia del interés que despertó en los pilotos.

La carrera constó de nueve primes sobre cinco diferentes y exigentes recorridos: El Alamo-La Pampa (19,83 km.), La Pampa-La Pampa (37,63 km.), Sinsacate-Jesús María (5,38 km.), Villa Ani-Mí-La Granja (4,39 km.) y un super en el circuito pistero de Colonia Caroya. Por las lluvias, los primes largos especialmente, estaban en muy malas condiciones con trepadas muy lavadas y cortadas, las que provocaron muchos inconvenientes en suspensiones y transmisiones.

En la Clase 3 (de la que no fueron de la partida Gabriel y Juan Pablo Raies, Bescham y Degiovanni que originalmente iban a correr) el dominio fue absoluto por parte de Miguel Torrás-Luis Maciel, quienes recién en los últimos primes disminuyeron el ritmo cuando tenían asegurada la carrera. Pablo Maranzana, con la mira puesta en el campeonato (que consiguió) fue segundo dejando tercero por más de un minuto al santiagueño Chelo Chazarreta. Otros animadores fueron Ricardo Pasi-José Ellera, que abandonaron, mientras que Oscar Maccari, de buena actuación al comienzo se retrasó luego.

En la clase 2 dominaba al principio Santos Manzanares (navegado en la ocasión por su hijo Alejandro) quien ganó la primera etapa con su Gacel. Pero abandonó en la segunda (lo mismo que Rudy Trossero y Carlos Pautasso, este último con un veloz Fiat SE 1.5). Así surgió el Renault 12 (caja de quinta y excelente factura) de Miguel Goranescu, quien aprovechó la dureza de su auto para acelerarlo en los sectores más rotos y alzarse con el triunfo. Otro santiagueño, "Trelles", tuvo muchos problemas con su Regatta, pero se dio el gusto de ganar la última PC, como consuelo.

En la Clase 1 fue descollante el andar de varios Fiat 147, que lucieron en las partes más trabadas, peleando muy altos puestos en la clasificación general. Finalmente el triunfo (y la prioridad "A" para el año que viene, ya que fue tercero en la general) fue para los capitalinos Mauricio Lario y Hugo Ventura. La victoria está jerarquizada además por la talla de algunos de sus vencidos como Klus y Scarlatta. El almafuertense Daniel Alba ganó las dos primeras pruebas pero abandonó al igual que los hermanos Macías, que se impusieron en otra.

Por último la clase 4 (de hasta 850 cm³) mostró al principio la pelea entre Mario Rinaldini y Luis Yáñez (hermano del "Pollo") pero ambos quedaron afuera; Yáñez rompió la caja cuando parecía encaminarse a la victoria, la que finalmente fue para Héctor Boneu-Marcelo Varela, quienes fueron mucho más regulares que sus rivales Alfredo Isa, Fernando Cruz y Enrique Egea.

RAMITAS DE PEPERINA

SOLIDARIDAD. La carrera se hizo a beneficio de Norberto Gianre, quien afortunadamente mejora dentro del grave estado, luego del accidente que sufriera volviendo a principios de diciembre de Pagos del Tuyú. Hubo mucho público en los primes y en el circuito de Caroya, con lo que el aporte para el "Pelado" fue significativo.

CANTINEROS. Gabriel Raies, Bescham y Rosso, entre otros pilotos, fueron los que atendieron las cantinas del circuito, con aquel fin benéfico. Un gesto digno de destacar.

CONTROLES. También hubo caras muy conocidas del rally en los controles: así —entre otros— pudo verse a Juan Pablo Raies de largador, a Pepe García (el navegante múltiple campeón de Bescham) y a Dani Gait en mesas y al Gordo Celis atendiendo la sala de prensa. Todos dieron una mano...

SATANAS. Gabriel Raies iba a correr en principio, pero el licenciamiento del personal de su taller a partir del 24 de diciembre, le impidió estar arriba del auto. La novedad iba a ser su navegante, nuestro editor Carlos "El Negro" Neira, quien vino expresamente de Buenos Aires para ocupar la butaca derecha del R-18. Hicieron la ruta completa en seis oportunidades el viernes, y el periodista-corredor estaba desconsolado por la suspensión de lo que sería una experiencia única. Para consolarlo Raies le prometió llevarlo en otra oportunidad. Quedó tomada la palabra.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL



1



2



4

1 — Torrás-Maciel no encontraron mayor oposición y ganaron la general. El R-18 se vende. 2 - Los Sabbatini fueron segundos —lejos— pero igual son los campeones de la clase. 3 — Otro segundo y campeón: Maranzana. Hizo una excelente carrera. 4 — Boneu corrió calladito y se quedó con la 4. ***(Fotos CRN, de archivo).***

CLASIFICACION GENERAL FINAL

Gran Premio Zonal Cordobés - Jesús María y Sinsacate - Sexta fecha del Campeonato Zonal Cordobés 1991 - Organizó Asociación Pilotos de Rally y Navegantes (ACRyR) - Fiscalizó FRAD Nº 5 - Dos etapas, con 9 PP. CC. (122,19 kms.) más 154,25 kms. de enlaces - 28 y 29 de diciembre de 1991.

Pos.	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	1	**M.Torrás-L.Maciel**	**3-Renault 18/Cba.**	1h30m50s
2º	6	P.Maranzana-O.Schmidt	3-Renault 18/Arroyito, Cba.	1h33m40s
3º	31	**M.Lario-H.Ventura**	**1-Fiat 147/Cba.**	**1h37m26s**
4º	9	F.Scañatta-R.García	1-Fiat 147/Cba.	1h38m22s
5º	12	J.Chazarreta-G.Torralba	3-Renault 18/Sgo.del E.	1h38m48s
6º	56	**M.Goranescu-N.Vega**	**2-Renault 12/Cba.**	**1h38m51s**
7º	10	G.Klus-R.Ruani	1-Fiat 147/C.Paz, Cba.	1h39m01s
8º	35	J.Saillén-A.Saillén	3-Renault 18/Argüello, Cba.	1h39m46s
9º	32	H.Rizzi-F.Escobar	1-Fiat 147/Cnia.Caroya, Cba.	1h42m20s
10º	45	N.Macalusso-C.Spillmann	1-Fiat 128/Cba.	1h42m43s
11º	99	E.López-C.Quiroga	1-Fiat 147/Catamarca	1h44m45s
12º	7	O.Maccari-C.Ostachinski	3-Renault 18/A.Gracia, Cba.	1h45m05s
13º	28	R.Boaglio-L.Ferreyra	1-Fiat 147/Cba.	1h45m47s
14º	19	F.Sabbatini-C.Sabbatini	2-Regatta 85/Cba.	1h46m39s
15º	18	R.Bacola-E.López	2-Regatta 85/La Falda, Cba.	1h47m26s
16º	23	R.Fessia-P.Varea	1-Fiat 147/V.María, Cba.	1h47m49s
17º	71	**H.Boneu-M.Varela**	**4-Fiat 600/Cba.**	**1h48m30s**
18º	49	F.Cruz-L.Cruz	4-Fiat 600/Carlos Paz, Cba.	1h49m04s
19º	27	M.Baldo-H.Boromio	1-Fiat 147/J.María, Cba.	1h49m09s
20º	41	G.Ceretti-C.Roldán	2-Renault 12/Cba.	1h51m39s
21º	62	A.Isa-G.Sciángula	4-Fiat 600/La Falda, Cba.	1h52m09s
22º	79	P.Gómez-N.Basualdo	1-Fiat 147/La Calera, Cba.	1h52m13s
23º	72	M.Storti-L.Wergez	4-R.Gordini/Cba.	1h52m55s
24º	44	F.Cravero-A.Cravero	1-Fiat 128/Cba.	1h55m28s
25º	60	G.Chavarino-G.Alercia	4-Fiat 600/Cba.	1h56m16s
26º	40	R.Serafini-C.Lobo	1-Fiat 147/J.María, Cba.	1h58m21s
27º	81	R.Signorille-S.Acosta	1-Fiat 147/Cba.	2h00m59s
28º	98	"Trelles-Trelles"	2-Regatta 85/Sgo. del E.	2h01m52s
29º	39	G.Vanetti-S.Vanetti	1-Fiat 128/Cba.	2h03m22s
30º	74	E.Egea-G.Hormaeche	4-Fiat 600/Cba.	2h05m48s
31º	93	M.Nicolini-M.Guevara	4-Fiat 600/Cba.	2h07m53s
32º	87	E.Piano-F.Chazarreta	4-Citroën 3 CV/Cba.	2h30m55s

Promedio de Torrás-Maciel: 80,713 km/hora.

Ganaron PP. CC.: Clase 3 (y general), Torrás, 6; Maranzana, 3. **Clase 2**, S. Manzanares-A. Manzanares (Gacel) 4; Trossero-Guerrero (Regatta) 1; Goranescu, 3; "Trelles", 1. **Clase 1**, Alba-Zanini (Fiat 147) 2; Scarlatta, 1; M. Macías-F. Macías, 1; Klus, 22; Rizzi, 1. **Clase 4**: Rinaldini-Guglielmini (Fiat 600) 2; L. Yáñez-Tulián (Fiat 600) 3.

Maderera Córdoba

Turismo Clase "D" y Fórmula Renault 850 Rufinenses

SE CONSAGRARON CERUTTI Y RAUL PELUCCIO



Raúl Peluccio (centro) con Hugo Cerutti. Los campeones 1991 (Foto Javier Leali).

Rufino, SF. — El de 1991 fue un año que dejó un saldo altamente positivo para el **Automoto Club Rufino**, el ente organizador y fiscalizador de las categorías zonales **Turismo Rufinense Clase "D"** y **Fórmula Renault 850 Rufinense**. No sólo éstas vieron incrementados notablemente a sus parques, sino que además se logró cristalizar la compra de un terreno para el circuito (bautizado Samuel Sánchez) donde se hizo la mayoría de las pruebas del calendario, iniciado en mayo y culminado en noviembre con el premio Coronación en homenaje a José Morán, uno de los más grandes deportistas que dio Rufino en el motociclismo y en el automovilismo.

Fueron diez fechas disputadas en la temporada; seis de ellas en esta ciudad, dos en San Gregorio, una en Gral. Villegas (Buenos Aires) y la restante en Laboulaye (Córdoba).

En el **Turismo Clase "D"**, la de los grandes autos americanos tipo stock-car, cuatro fechas fueron triunfales para el Torino del nuevo campeón Hugo Cerutti, dos para el Valiant de Miguel Borgelas, dos para el Fairlane de Daniel Carroll y dos para el Chevrolet de Miguel Angel Raspo.

En los monoplazas de la **F-Renault** el campeón fue Raul Peluccio, quien ganó en cuatro oportunidades; las restantes fueron para Roberto Porri, Egar Frua (dos), Mauro Giménez, Julio Rugeri y Mauricio Peluccio.

Hugo Cerutti

Nació el 10 de agosto de 1956 en Rufino. Muy joven se inició en el karting zonal, para luego incursionar en la categoría nacional (100 Inter) con resultados relevantes y duelos con figuras como Daniel Neviani y Juan Bovone. Pasa luego a la Fórmula 2000 Santafesina y luego en la Fórmula Renault 850, ex Laboulayense. Pasa a los autos con techo corriendo en el TC Venadense y en el '90 se incorpora al Turismo Clase "D" con un Chevrolet propio.

Pero a comienzos del año pasado falta presupuesto y se para. Reaparece recién en la tercera fecha, gracias al ofrecimiento de la Peña Angel Rosel Meunier que pone a su disposición el Torino preparado por los hermanos Poldrugach. En la siguiente vendría el primer triunfo y la confirmación de lo acertado de la elección de la peña. Para el '92, ya se está alistando en el grupo un nuevo Torino, como para defender con éxito el N° 1.

Raúl Peluccio

Nació en Rufino el 21 de abril de 1950. También se inició en el karting de pistas de tierra. Tras algunos años en el kart, recuerda que un día su padre le dijo "esto no es para vos...". Trató de demostrar que aquello no era cierto, luchando sin bajar los brazos. Vinieron los años buenos, con muchos triunfos en la zona de Gigena, provincia de Córdoba. En el '86 adquirió el Fórmula Renault 850 y recién en el '89 viene una satisfacción importante, como lo fue el subcampeonato. Se le había escapado el título en la última carrera, hecho que se repite en 1990.

Del 91, Raúl recuerda como su mejor triunfo el de la cuarta fecha, en San Gregorio, ya que la familia Peluccio venía de un mal momento: la pérdida de un sobrino suyo en un accidente de karting. La victoria tuvo algo de homenaje.

Para el futuro: seguir en la 850 tratando de lograr la Copa Challenger que lleva la denominación de José Morán.

LOS RANKINGS

TURISMO RUFINENSE CLASE "D"

1 - H.Cerutti	Torino	Rufino
2 - D.Carroll	Fairlane	Rufino
3 - M.A.Borgelas	Valiant	S.Gregorio
4 - M.A.Raspo	Chevrolet	Sta.Regina
5 - M.Prucca	Chevrolet	Rufino
6 - E.Frua	Chevy	Rufino
7 - J.Pascual	Torino	Sta.Regina
8 - H.Kremz	Dodge	Teodelina
9 - J.Rugeri	Torino	Rufino
10 - M.Frua	Falcon	Rufino
11 - R.Porri	Falcon	Lazzarino
12 - N.Urquiza	Chevrolet	Rufino
14 - R.Sansovich	Valiant	Rufino
15 - J.Segala	Torino	S.Gregorio
16 - A.Ponzi	Valiant	Rufino
17 - R.Petrich	Chevy	Ma.Teresa
18 - F.Tacchi	Chevrolet	Rufino
19 - F.Cabodevila	Chevrolet	Rufino
20 - A.Bandani	Falcon	S.Gregorio
21 - J.Giúdice	Torino	Rufino
22 - L.Martirén	Chevrolet	S.Gregorio
23 - C.Giménez	Chevrolet	Rufino
24 - E.Ravasotti	Valiant	Rufino
25 - H.Ruggeri	Falcon	Vª Saboya
26 - M.Poldrugach	Torino	Rufino
27 - J.Forcheri	Falcon	Laboulaye
28 - S.Crocco	Dodge	Rufino
29 - F.Navarro	Torino	Laboulaye
30 - V.Panza	Dodge	Laboulaye

FORMULA RENAULT 850 RUFINENSE

1 - R.Peluccio	Rufino
2 - E.Frua	Rufino
3 - M.Giménez	Rufino
4 - M.Peluccio	Rufino
5 - N.Beneito	Rufino
6 - J.Rugeri	Rufino
7 - J.C.Alvarez	Rufino
8 - R.Porri	Lazzarino
9 - J.Barrionuevo	Rufino
10 - M.Poldrugach	Rufino
11 - L.Ruiz	Rufino
12 - H.Abaledaga	Rufino
14 - N.Dufour	Amenábar
15 - E.Diez	Rufino

LA VUELTA DE LOS SPAZIO



*La Asociación Standard Mejorado (que nuclea a los pilotos de Fiat 600 SM desde 1970) anuncia que se reiniciará esta temporada la actividad de su categoría **Spazio**, creada en 1985 con 20 autos 0 km entregados entonces por Sevel, y de la que surgieron como primeros campeones Víctor Lépore, Héctor Baldinelli y Alberto Quatrocchi.*

Podrán así reiniciar sus campañas muchos pilotos que tienen sus autos parados y otros que hasta ahora corrieron con Fiat 600, ya que se les presenta la oportunidad de manejar más potencia con el mismo costo operativo por carrera, ya que éstas se harán primordialmente en el autódromo Oscar A. Gálvez y en algún otro escenario cercano a Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LLEGÓ EL RATÓN



Más astuta que un gato.
Más apetitosa que
un queso.
Ya está en todos
los quioscos
la mejor revista
de entretenimientos
que usted pueda
llevar en su bolsillo.
68 páginas
de Escondidex,
Escandinavos
y Claves Numéricas
para roer, con ganas,
durante todo el verano.

¡Hágase los ratones con revista EL RATON!

ULTIMO MOMENTO

raid

NADA CAMBIO AL FINAL

Transcurridas 21 etapas y 25 días de competencia, dos franceses se alzaron con la victoria en el París-Sirte-Ciudad del Cabo. Hubert Auriol en autos y Stephane Peterhansel en motos se impusieron luego de completar los 12.800 km de carrera. El primero lo hizo conduciendo un Mitsubishi Pajero T3 y el segundo una Yamaha. Las últimas etapas de la competencia se desarrollaron sin que los punteros arriesgaran demasiado sus máquinas. Auriol mantuvo la ventaja sobre su escolta, Erwin Weber, en la foto, largando un especial y recorrió los últimos tramos sin cometer errores a pesar de estar un poco presionado por su compañero de escuadra. Al final se impuso aventajándolo por 4m53s y tras recorrer los 11 kilómetros finales de la última sección cronometrada dijo: "Ha sido grandioso poder estar aquí, victorioso". El arribo se produjo en una playa frente a la ciudad. Por su parte, Peterhansel, no tuvo mayores sobresaltos para adjudicarse la prueba en su especialidad, más aún, tras el abandono de De Petri (Yamaha). Antes de comenzar la última etapa, la lucha entre el puntero y La Porte (Cagiva) estaba prácticamente definida, dados los casi 30m de ventaja que le llevaba aquél. Los únicos que disputaban palmo a palmo una posición (la tercera) eran Jordi Arcarons (Cagiva) y Marc Morales (Cagiva). La diferencia a favor del primero era de apenas 1m30s, quién al mantenerlo le permitió sobre el final, adjudicarse la tercera colocación en la general. En total arribaron a la meta 172 participantes, algo más de la mitad de los que partieron de París (332 en total). De esta forma Auriol se convirtió en el primer piloto que venció en motos (las ediciones '81 y '83 del París-Dakar) y en autos, mientras que Peterhansel obtuvo por segunda vez consecutiva la victoria (la anterior en el París Dakar). El penúltimo tramo fue entre Keetmanshoop (Namibia) y Springbok (Sudáfrica) de 612 km. de los cuales 103 fueron cronometrados. El resultado de esta etapa fue: autos: 1° Ari Vatanen (Citroën ZX), 12m47s de penalización; 2° Bjorn Waldegaard (Citroën ZX), a 1m37s; 3° Erwin Weber (Mitsubishi Pajero), a 2m10s; 4° Jacky Ickx (Citroën ZX), a 2m31s; 5° Pierre Lartigue (Citroën) a 2m44s. Motos: 1° Marc Morales (Cagiva), 45m45s; 2° Jordi Arcarons (Cagiva), a 42s; 3° Eddy Orioli (Cagiva).



Clasificación final: Autos; 1° H. Auriol (Mitsubishi Pajero), 20h42m30s; 2° E. Weber (Mitsubishi Pajero), a 4m53s; 3° K. Shinozuka (Mitsubishi Pajero), a 18m52s; 4° B. Waldegaard (Citroën ZX), a 1h20m42s; 5° A. Vatanen (Citroën ZX), a 2hm25m09s; 6° J. Ickx (Citroën ZX), a 4h08m46s; 7° P. Lartigue (Citroën ZX), a 4h49m12s; 8° S. Serviá (Lada Samara) a 5h12m54s; 9° A. Ambrosino (Citroën ZX), a 5h37m07s; 10° P. Wambergue (Toyota), a 7h34m38s, (primero en la categoría T2). Categoría T1: J. Riviere (Nissan), a 10h49m50s. Camiones: F. Perlini (Perlini), a 16h30m28s. Motos: 1° S. Peterhansel (Yamaha), 52h59m14s; 2° D. Laporte (Cagiva) a 24m08s.

FERRARI: PRUEBAS FRUSTRADAS

La niebla en el norte de Italia ha impedido al equino Ferrari cumplir el nutrido programa de ensayos que debían desarrollarse en Fiorano e Imola. Mientras Iván Capelli debía probar novedades de motor y combustible, Jean Alesi debía ocuparse de la experimentación de la caja de velocidades. El equipo italiano decidió trasladarse a Paul Richard. "Preferíamos un circuito como Imola —declaró el flamante director deportivo, Sante Ghedini— ya que era más adecuado para exigir al máximo la novedades que debíamos probar por las largas rectas y las violentas aceleraciones. Además el jueves debutó Harvey Postlethwaite, el nuevo responsable de los chasis de Ferrari, mientras que el proyectista Steve Nichols trabaja en Maranello.

LAS DUDAS DE PIQUET

Sin dudas quien más sufre por la indecisión de Prost es Nelson Piquet, ya que el brasileño considera la opción Ligier como una de las pocas posibilidades para seguir en actividad. La pasada semana Piquet fue centro de polémicas al haber declarado en una entrevista televisiva que abandonaba la F.1. "He siempre dicho que no disponiendo de una escuadra en condiciones de ganar, no correría. Esto ha sucedido a partir de noviembre y entonces he decidido dedicarme a mis negocios. Me retiro".

Sin embargo y pese a tratarse de inequívocas declaraciones televisivas, al día siguiente Piquet desmintió sus propias palabras, hablando de un malentendido sobre sus conceptos vertidos en ocasión de la inauguración de un negocio de su propiedad en Brasilia. "Mis palabras han sido mal interpretadas —declaró Piquet— y pueden estar seguros que correré en el '92". El brasileño dijo estar en tratativas con dos escuadras, una de las cuales es Ligier.

Misterio sobre la segunda escuadra, habiendo hipotisado fuentes brasileñas la opción de Ferrari, secamente desmentida por la casa Maranello. Descartado Footwork por la confirmación de Alboreto junto a Suzuki, es difícil imaginar otro lugar competitivo para el ex campeón del mundo que en estas circunstancias sólo podría esperar el "no" de Prost a Ligier.

Al mismo tiempo, Nelson Piquet aseguró que había descartado por completo su incorporación a la Fórmula Indy (una posibilidad nunca evaluada públicamente).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DESDE ESTA CABINA SALEN LAS MEJORES TRANSMISIONES DE AUTOMOVILISMO

Porque Carlos Alberto Legnani conduce al equipo periodístico que cubre absolutamente todas las categorías del automovilismo deportivo.

LR1 RADIO EL MUNDO

LUNES A SABADO DE 20 A 21 HS.
DOMINGO DE 8.00 A 14.30 HS.

Campeones

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
LA ORGANIZACION NUMERO 1 DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Arenales 2896 P.B. (1425) Buenos Aires
Tel.: 825-2243/1942, 826-1773 y 83-2658 FAX: 825-6039

ÚNICO

¡Los Grandes!

Borges. Pérez Zelaschi. Quiroga.
Nalé Roxlo. Walsh. Aizemberg.
Ayala Gauna. Peyrou.
Anderson Imbert. Draghi Lucero.
Goligorsky. Zappietro. Lastra.



- Materia: CRIMEN.
- Tema: EL CULPABLE.
- Trabajo de taller: ATRAPAR AL ASESINO.

CUENTOS POLICIALES ARGENTINOS reúne los autores más prestigiosos de la narrativa policial en sus dos vertientes: la "detectivesca" o con enigma, y la "negra" o dura.

PARA EL AULA.
PARA LA MESA DE LUZ.

Un desafío a la inteligencia que fascinará a los lectores de cualquier edad y asombrará a quienes creían conocer todas las posibilidades del género.

CLASICOS HUEMUL

Consígalo en las mejores librerías

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com