CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

EL LOCO G.P. DE ALEMANIA

LARRAURI EN F-1, ¿AHORA SI? ...

T.C.: HABLA ANGELETTI, EL NUEVO ASTRO

REVELADOR DOCUMENTO del bochorno de Buenos Aires

LA POLEMICA DEL C.A.P.: ¿QUIENES LARGARON ANTES?

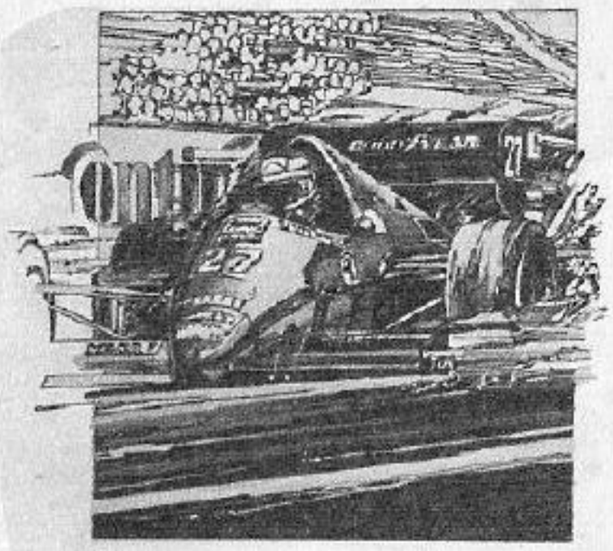
VIVA YA EL MUNDIAL EN CORDOBA

CON RECALDE SOBRE EL LANCIA



N° 1047 del 30 de julio al 5 de agosto de 1986 - Argentina: A 1.20 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

Las revistas de Mauro



Fórmula Uno

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

PIQUET,

Por Franco Lini
Radiofotos: A.P. y Reuter

Se largó la carrera y, mucho más allá del desbande producido en la mitad del pelotón de lanzamiento, Nelson pronto estuvo en punta. Paró una vez para cambiar gomas... y en seguida volvió al frente. Se detuvo otra vez... y de nuevo pasó a todos sus rivales con una superioridad apabullante, para imponerse al final. Aniquilador. Sin necesidad de beneficiarse, como sí Mansell (3°), con los problemas de consumo que, pese al mayor ritmo impreso a su Williams-Honda, aquejaron más a sus adversarios directos que a él, dejándolos en definitiva posición de "no contest". Senna, escolta.

Primer giro. Apenas dada la largada, y otra vez el caos, transformado en un asunto corriente, con tres o cuatro máquinas que hacen una carambola espectacular.

Ultimo giro y golpe de escena que excita al público (presente en menor cantidad que lo tradicional en el Motódromo), haciendo olvidar los monótonos 42 giros restantes de este Gran Premio: **Rosberg**, que era segundo y parecía atacar a Piquet, se detiene sobre el circuito, sin combustible; **Prost**, que era tercero, es superado por Senna, y cuando llega a la última curva, también se queda sin nafta, lo mismo que **Berger**, que ya no estaba entre los primeros.

Gana **Nelson Piquet**, segundo **Ayrton Senna** (y los brasileños presentes en el circuito enloquecen), tercero **Mansell** y cuarto **Arnoux**. La carrera, a los fines del Campeonato Mundial, es válida y distribuye puntos; pero en lo deportivo no es lo mismo, porque el asunto fue inusualmente aburrido. Sólo un poco de movimiento a mitad de camino, cuando comenzaron las detenciones para cambiar gomas, que entre las novedades arrojó la sorpresa de que Williams paró dos veces a sus autos para el reemplazo. Después se retornó al tedioso girar, del cual se rescató el avance de Piquet, que con gomas frescas logró superar a Rosberg a cinco vueltas del final. Todo lo visto hasta allí es bastante poco para una carrera que lleva el una vez prestigioso nombre de Gran Premio de Alemania. La gente posee una "antena" especial para captar la onda, porque había bastantes claros en las otrora repletas tribunas del magnífico "Motódromo". Y si la cosa sigue así, cada vez habrá menos público..

La carrera, al menos en la primera fase, prometía. Senna que se colaba entre los dos **McLaren** de la primera fila en la largada, y en la primera pasada comandaba seguido de Berger, también desencadenado. Cerrando el lote, **Johansson** con la Fe-

FICHA GENERAL

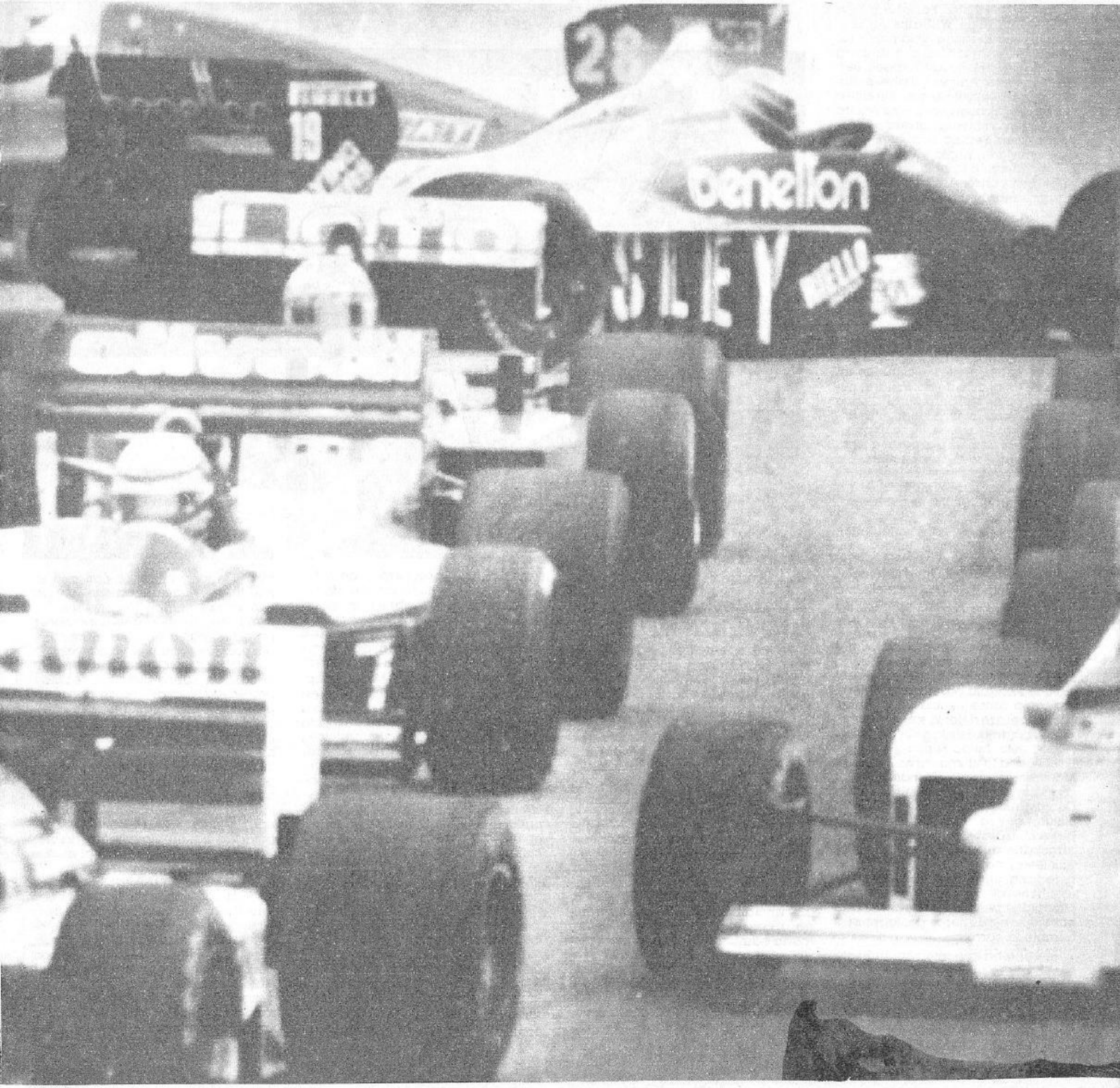
Denominación: Grosser Preis von Deutschland
Lugar: Autódromo de Hockenheim, 28 km al sudoeste de Heidelberg.
Organizador: Automobile Club von Deutschland
Director de la prueba: Hörst Wilhelm
Estado del tiempo: Bueno, 25°C.
Público: 105.000 espectadores.
Espectáculo: Aburrido.



Ya Senna, Berger y Rosberg escaparon del cuadro. Los persigue Nelson Piquet superando a Prost (cuya trompa asoma a la derecha). Airás vienen Patrese, Arnoux y otros (más ruedas a la diestra). Y al fondo, la Ferrari de Johansson –atravesada por el impacto del Ligier de Arnoux–, que ya chocó al Benetton de Fabi y lo proyecta a la banquina externa, donde terminará contra las defensas su corta carrera. Fue el aperitivo de "nocaut" de una carrera con varios..

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POR TRIPLE K.O.



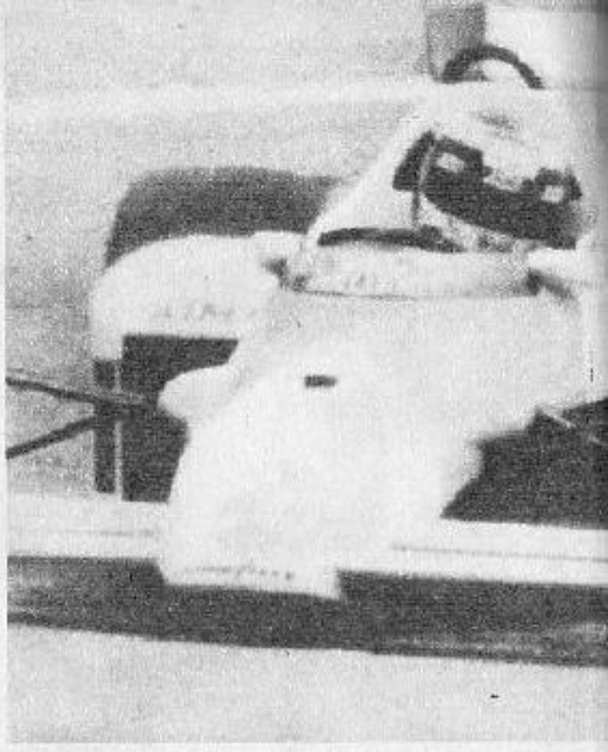
rrari dañada en la parte anterior, Alliot con una rueda delantera pinchada, y Fabi, simplemente, no pasó. Ya se había producido la batahola provocada por Alliot, que con la goma delantera derecha golpeó la parte posterior izquierda de la Ferrari que, cruzada en la pista, fue a pegar contra el Benetton de Fabi. No hubo consecuencias mayores, milagrosamente.

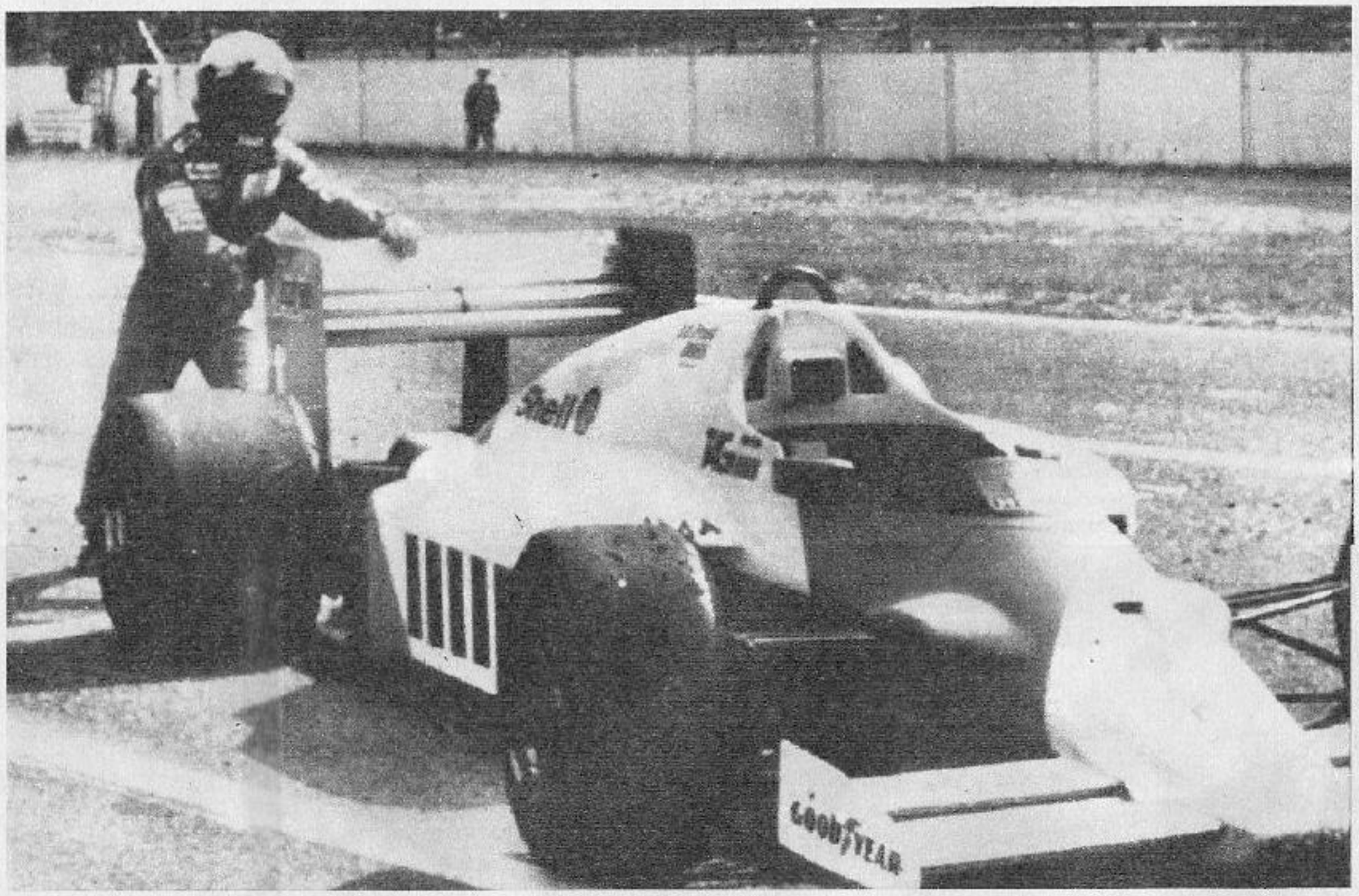
A los pocos giros Berger perdía las ilusiones, cediendo terreno progresivamente, y Senna debía capitular ante Rosberg y luego Piquet a sólo dos vueltas del inicio, dada la ventaja de potencia del motor Porsche y más aún del Honda del Williams. Así, después de cuatro rondas solamente, las posiciones eran claras, con Rosberg seguido de Piquet, Prost, Mansell, Berger, Alboreto, Arnoux y Patrese. Rápidamente Alboreto se quedó frente a boxes con el diferencial roto, y otra ilusión de una buena carrera se quebraba para Ferrari. Seis vueltas. Piquet queda en punta y comienza la procesión con distancia en aumento entre unos y otros. Vueltas que pasan y pasan hasta que aparece la estrategia de gomas de Williams para despertarnos un poco. Piquet se detiene después de sólo 15 rondas y asoma la intención de detenerse dos veces, dado lo temprano de la primera parada. Más tarde comenzaban a entrar los otros, siendo Senna el último. En mitad de carrera las posiciones se habían restabilizado: Piquet adelante, Rosberg, Prost, Senna y –lejísimos– Mansell y Arnoux. Un plomazo.

A las treinta vueltas el segundo intento de detención de los Williams puso un poco de sal, pero duraría poco porque Piquet avanzó luego, utilizando el caucho fresco, en forma imparable, como lo demostró al pasar a Prost. Una estocada seca, incontenible. Y a Rosberg le descontaba dos segundos por vuelta... en forma implacable. Y a cinco giros del final se da la lógica: Piquet, Rosberg, Prost, Senna y los otros... perdidos. En este punto deben haber comenzado los dolores de cabeza para los McLaren, ya que Prost levantaba tanto el pie que Ayrton se le venía encima a pesar de que el Lotus no viajaba en condiciones ideales... A tres vueltas del epílogo, Senna superaba a Prost, y Rosberg atacaba sobre Piquet, provocando un murmullo... pero en la última vuelta siguió de largo por el exterior de una chicana. Pareció que se había pasado en la frenada, como consecuencia de la persecución, pero se detenía sobre el pasto, sin carburante. Por lo tanto, primero Piquet, nelo, luego Senna y después Prost... hasta la última curva, donde, el McLaren se queda sin nafta provocando la cómica pantomima de un Campeón del Mundo que se suelta los cinturones y salta rítmicamente en su butaca, tratando inútilmente de arrancarle al tanque unas gotas, las suficientes para llegar. Así, Mansell heredaba un cuarto puesto que lo mantiene al tope del Campeonato Mundial, a pesar de no haber estado entre los verdaderos protagonistas durante la carrera.

Una prueba que será rápidamente olvidada por su carencia de emotividad y que fue fácilmente eclipsada por todas las novedades trascendentes que la categoría produjo en el mismo fin de semana, que se transformaron, lógicamente, en lo más interesante del G.P. alemán. El panorama del '87 ya se conforma...







PATIO DE BOXES

PATIO DE BOXES LOTUS-HONDA. Después de las pruebas del sábado, Honda dio una conferencia de prensa anunciando que en 1987 dará motores turbocomprimidos a Lotus y seguirá proveyendo a Williams. Esto acaba con lo de Senna y Ducarouige a Ferrari, y deja fuera del juego a McLaren, que había sonado en los rumores como incluido en este "reparto". La escuadra rojiblanca deberá entonces proveerse de otra marca de impulsores, restando saber si la dupla McLaren-Porsche continuará vigente o hay una alternativa con Renault. Ron Dennis, el jefe del equipo McLaren, admite abiertamente que las tratativas con los franceses existen: "Yo soy un hombre de negocios y quiero obtener el máximo posible en cada campo, sean hombres, motores o chasis. Ahora estamos evaluando cuál es el grado de conveniencia y el de posibilidad de concretar. No creo que haya novedades hasta setiembre, estamos tratando con Porsche y con Renault. Veremos qué obtenemos de esto. Con los pilotos es lo mismo; debemos sustituir a Rosberg, a quien agradezco las palabras con que se refirió a nosotros. Otro tanto vale para el técnico Barnard, que ha recibido una propuesta de Ferrari".

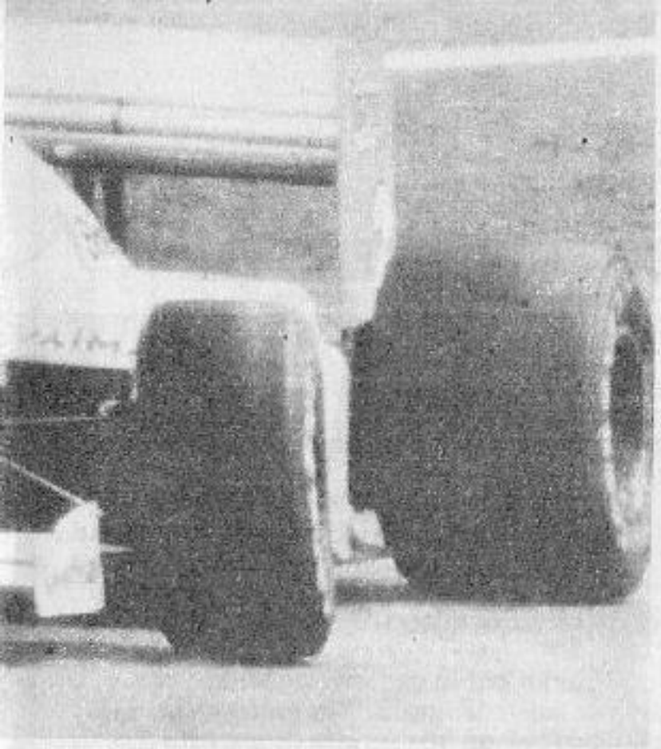
¿SE RETIRA RENAULT? Si McLaren opta por quedarse con Porsche (y ya estando confirmado el pase de Lotus a Honda), la casa Renault se quedaría sin escuadras de punta que utilicen sus motores, lo que podría provocar que las autoridades de la Regie –poco entusiastas con esto de la F. 1– decidan el retiro. Si esto ocurre, las consecuencias las pagaría Tyrrell, que se quedaría nuevamente sin motores aptos.

BMW... ¿SE QUEDA? Por el lado germano parece que se ha reconsiderado el anunciado retiro de BMW por problemas económicos. La versión –nada descabellada– indica que las cláusulas contractuales penalizan de tal manera el alejamiento de la casa germana, que las autoridades decidieron que será más barato seguir entregando motores, por lo menos a Brabham y sólo hasta fines de 1987.

POR FERRARI, LA COSA ES TECNICA. Se han escrito muchas cosas sobre Ferrari. Ciertas y falsas. Lo concreto es que la casa italiana admite que no está actualmente en primer plano. Ferrari sabe qué es lo que debe hacer para retornar a su lugar histórico, y por eso si bien están en tratativas con un piloto (Mansell), ellos saben que necesitan sobre todo un técnico proyectista "global" (no de partes específicas, como acostumbra Ferrari), del cual ha carecido hasta hoy. John Barnard, actualmente en McLaren, ha sido el hombre elegido (como detallamos en "télex") y Ferrari no lo niega, aunque Barnard no se decide todavía, puesto que McLaren lo ha tentado (y se dice que casi convencido...) para retenerlo. Mientras, usando las palabras del propio commendatore, "los tifosi deben esperar", al menos hasta mediados de agosto.

MOTOR Y PILOTO JAPONESES. Segundo piloto de Lotus será el japonés Satoru Nakajima, un corredor no ciertamente joven (33 años) y actualmente en F-3000 y sin superlicencia aún, pero muy conocido en Japón y con bastante experiencia en carreras. Incluso fue "tester" de Honda para los motores de F-1. Evidentemente, Ayrton Senna entiende que Nakajima es un piloto de segundo plano, ya que no

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





4



5

1) Doble revancha para el carioca Bicampeon Mundial... De manos de su escolta y compatriota Senna, recibe una bandera brasileña. De su coequipier-adversario y holgado puntero del torneo, Nigel Mansell, una palmada de felicitación... 2) Obsérvese la deformación que sufre la goma delantera izquierda del McLaren de Rosberg, haciendo la "pole"... 3) Dramatico final para Prost, que ya desiste del esfuerzo y abandona la pista. 4) Prost y Rosberg, en actitudes bien disimiles; antes, claro... 5) ¿Una copa en material de mucho peso especifico...?

OTRA CHANCE PARA LARRAURI

Probablemente, a esta altura ni el mismo **Oscar Larrauri** esté muy al tanto de la posibilidad. Quizá precisamente un indicio de esto sea el hecho de su casi-confirmación como piloto oficial del equipo **Brun** para el año que viene. Es que hasta el momento, en años pasados, "Poppy" había demorado la firma del contrato en tal calidad, pensando siempre en no comprometerse con otra cosa que interfiriera con la siempre añorada alternativa de acceder a la **Fórmula Uno**. Así es como su relación con aquel team privado alemán de **Endurance** se ha dado hasta ahora en términos indirectos, ocupando el argentino una plaza en el segundo **Porsche** de la escuadra, alquilado por la organización que regentea su "mecenas" italiano, **Massimo Sigala**, con quien ha compartido la conducción del mismo al igual que últimamente lo hace con el español**isimo Jesús Pareja.**

Acaso finalmente convencido de aquello de que "más vale pájaro en mano que cien volando", es que esta vez Oscar transó con la perspectiva concreta ofrecida por Brun, por lo que en 1987 es casi un hecho que dividirá responsabilidades con **Thierry Boutsen** al mando del primer auto del buen equipo en el **Campeonato Mundial de Sport Prototipos.** Yendo por fin a lo seguro y sin hacerse ilusiones; justas, sí, pero tantas veces postergadas...

Sin embargo, esta vez parece que, insospechadamente, se daría la variante a través de una empresa de gran crecimiento en los últimos tiempos y actual sponsor principal de un equipo de F-1, cuya expansión internacional abarcaría a la Argentina desde el año próximo. De más está decir que de esto a pensar en la probabilidad de incorporar a un piloto de esta nacionalidad a partir de la temporada venidera, poco trecho existe...

Por otra parte, en principio no habría inconvenientes internos en cuanto a su buena integración al equipo, puesto que precisamente el actual director deportivo de éste hace rato que posó sus ojos en el valorazo de Granadero Baigorria.

Dado lo prematuro que por ahora resultaría avanzar más en el terreno de las conjeturas, preferimos no hacer más (ni menos...) comentarios que la mención del team de marras y su "manager" o DD:... **Benetton** y **Peter Collins.**

EL RETIRO DE ROSBERG

Una noticia precisa: **Keke Rosberg** ha anunciado su retiro de la F.1 a fin de año. Y lo hizo citando algunas de las razones que determinaron la medida. Dijo que desde los 22 años, cuando empezó en kart, ha estado ocupado todos los fines de semana corriendo, siendo ya hora de hacer alguna otra cosa en su vida. Agregó que hay dos razones más: el reglamento actual de la F.1 y el que se propone para el futuro, al cual definió como otra farsa, agregando que ya ha visto muchas. El comunicado de Rosberg se completa con un mensaje un poco hermetico: **"Alain, tu fecha es el sabado del G.P. de Mónaco de 1987"**. No se sabe que quiere decir. ¿Quiza que Prost anunciara su retiro a mitad de 1987?

Y con el estilo que le es propio, Keke polemiza –sin citarlo– con **Lauda**, afirmando que **McLaren** es un equipo fantastico y que para el fue una experiencia unica haber corrido en el team mas profesional de la F.1. **"Sé –dijo– que algunos se sorprenderán al leer esto, puesto que el último que dejó el equipo no tuvo ni una palabra gentil hacia ellos..."**

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Acaso el mas dichoso de todos, después de la jornada de Hockenheim, era **Allen Berg**, canadiense recien desembarcado en Europa y hace muy poco, ingresado al mundo de la Formula Uno. No tiene ambiciones, conduce el Osella que tampoco las tiene pero por primera vez logra terminar una carrera y clasificarse. Para el, este ha sido un dia importante, para recordar.

¿Y para los otros? Importante para **Nelson Piquet** que volvio a la victoria, pero sobre todo por el hecho de volver a ser el "capo" de su escuderia. Hace dos semanas, en Inglaterra, habia dicho que de ahora en adelante iba a pensar sólo en si mismo. Las circunstancias también lo han ayudado: **"Mansell y yo partimos con puestas a punto diferentes, pero sólo porque ahora yo hago lo mio y no brindo más informaciones a los demás. Vencí porque no cometí errores de conducción ni tampoco de técnica, dado que mi elección resultó ser la buena. Quien pensaba que el motor Porsche nos podia fastidiar, debe cambiar de opinión, y espero que siga así. Obviamente no hablamos del Campeonato del Mundo, es muy temprano aún, pero es cierto que comenzamos a restar de a poco con un lindo puñado de unidades"**.

Naturalmente, tambien **Ayrton Senna** estaba contento porque un segundo puesto es siempre una buena cosa, pero no ciertamente optimista para el futuro: **"En los últimos tres giros no tenia más gomas y se estaba por terminar el combustible. No me quedó sino esperar llegar al final, y eso fue lo que sucedió. Pero contra ellos no se puede combatir, dada la superioridad de su motor. La unica cosa alegre es pensar que el año próximo también tendré yo el motor Honda"**. Y no da para otra cosa...

En cuanto a los de **Ferrari**, poco para decir. **Johansson** que pierde mucho tiempo en recomponer su maquina después del golpe inicial, y **Alboreto** que se detiene enseguida, con la cupla conica rota... ¿Que quieren que digan? Tambien para ellos este Gran Premio fue humillante. Un aburrimiento, hemos dicho, al punto que hemos visto a un Director Deportivo (que tenia aún a un piloto en carrera) discutir por media hora, en el interior de un box, con un periodista. Se ve, realmente, que a ninguno de los dos les interesaba para nada la carrera.

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

EMPIEZE CON BARDAHL **Máxima Compresión**

Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto

CORSA

Año XXI N° 1047
Del 30/7 al 5/8 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira.
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo.
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannelli, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Letteri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

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

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

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

ha puesto objeciones a su incorporación, arguyendo que quiere –como siempre– toda la atención del equipo prioritariamente para él. **Johnny Dumfries** queda fuera de la F-1 por el momento, de no presentarse algo antes de fin de año.

¿WILLIAMS DEJARIA A MANSELL? "**Nelson Piquet estará con nosotros por dos años más** –anunciaron en Williams– **y lo acompañará otro piloto de primer plano. Con referencia a Mansell, por el momento podemos decir que es muy popular entre las otras escuderías**", refiriéndose, obviamente, a **Ferrari**...

HAY VACANTES. Si bien no se colgará un cartelito en la puerta de la FOCA, lo cierto es que –de concretarse estos pases– hay puestos vacantes en la F-1. Uno en **Williams**, otro en **McLaren** por el retiro de Rosberg y otro en **Force-Ford** porque **Alan Jones** seguirá los pasos de **Keke**, retirándose por segunda vez en su historial. **Eddie Cheever** interesa a estos dos últimos teams. **Stefan Johansson** está en tratativas con dos equipos importantes, previendo que Ferrari lo deje libre. Desde aquí una sugerencia a los confundidos hombres de los equipos de F. 1: hay un pibe de Santa Fe, un tal "Poppy", que...

PESO DE LOS PILOTOS. En oportunidad del **G.P. de Inglaterra** se volvió a pesar a los pilotos de F-1 para efectuar luego la verificación de pesos de las máquinas con los conductores sobre ellas. Como dato anecdótico, digamos que **Alan Jones** acusó el peso mayor **(92 kg.)**. El resto de los pilotos: Prost, 64; Rosberg, 69; Brundle, 70; Mansell, 69; Piquet, 69; Patrese, 73; Warwick, 80; Dumfries, 67; Senna, 65; Palmer, 75; Tambay, 78; Danner, 75; Boutsen, 73; Fabi y Berger, 70; Ghinzani, 77; De Cesaris, 75; Nannini, 74; **Jacques Laffite, 62**; Alboreto, 72; Johansson, 63, y Rothengatter, 80.

MAS CUESTION DE PESO. Al término de la carrera de Alemania, las máquinas de F. 1 fueron pesadas en la verificación y el resultado fue el siguiente: Force (Tambay, 550 Kg); **McLaren (Rosberg), 544; Zakspeed (Rothengatter), 586; Tyrrell (Brundle), 586;** Arrows (Danner), 578; Lotus (Senna), 546; Zakspeed (Palmer), 572; Brabham (Warwick), 568; McLaren (Prost), 546; Ligier (Alliot), 564; Williams (Mansell) 554; Bennetton (Berger), 548; Force (Jones), 548; **Williams (Piquet), 548.**

¿MCLAREN-HONDA? ¡NO!. Ron Dennis y Alain Prost viajaron a Japón a gestionar para el año próximo... motores Honda. Este viaje, en cierta medida sorprendió, ya que casi se daba por seguro que los **McLaren** tendrían durante la próxima temporada motores **TAG-Porsche**, pero aparentemente las tensas relaciones entre **Mansour Ojjeh**, dueño de TAG, y la gente de Porsche han impedido el normal desarrollo del proyecto y es así que los motores este año se han mostrado más bien fallos de rendimiento. Porsche, por su parte, tiene intenciones de hacer uso de una opción contractual para recuperar la titularidad del motor, y por esto es que se ha dado el (infructuoso viaje de Dennis y Prost a Japón para tratar de conseguir impulsores de Honda.

NUEVO EQUIPO. El team australiano **Black Swan** ("Cisne Negro") debutará en el próximo **Gran Premio de Australia de F-1.** Este equipo, que básica-

Copa Europa Renault ELF

"POPPY", SEGUNDO EN HOCKENHEIM

Nada que hacer para **Oscar Larrauri** en la carrera de la **Copa Europa Renault Elf Turbo**, disputada sobre doce giros al circuito alemán donde horas más tarde se disputaría el G.P. de F-1... Es que Poppy partió bien y se mantuvo a la cabeza, aparentando poder vencer con buen margen, pero en las últimas vueltas se produjo la reacción del local **Wolfgang Schuetz**, que este año anda fuerte, y no obstante el empeño del argentino, resultó incontenible.

Schuetz lo alcanzó a dos vueltas del final, luego lo superó en modo irresistible –propia y solamente a fuerza de motor–, dejando perplejos a todos, vista la facilidad del "sorpasso". Y Larrauri no pudo hacer otra cosa que ponerse atrás, aprovechar un poco la succión... y terminar como escolta a algo más de dos segundos, adelante de los germanos Fuchs y Oberndorfer, detrás de los cuales llegó su coequipier **Massimo Sigala** seguido del francés Gouhier.

Una linda carrera pero poco alegre justamente por la excesiva facilidad con que Schuetz postergó a todos, lo que deja muy pensativo a Sigala: "**No entiendo nada... No puede ser que alguien se mande a mudar así, en un circuito como éste que es casi exclusivamente de potencia. Se ve que este año las cosas tienen que darse de otra manera determinada...**", culminó, sugestivo.

CLASIFICACION: W. Schuetz, 2m29s652; O. Larrauri, 2m29s867; F. Fuchs, 2m30s320; G. Brancatelli, 2m30s502; A. Heger, 2m30s692; P. Oberndorf, 2m31s118; J. V. Ommen, 2m31s139; P. Trucco, 2m31s495; M. Ketterer, 2m31s517; H. Becker, 2m32s014; M. Sigala, 2m32s090; K. Jaeger, 2m32s260; J. Gouhier, 2m32s963; P. Conin, 2m33s373; M. Bleekemolen, 2m33s622; L. Monch, 2m33s807; F. De Lesseps, 2m33s938; F. Maillet, 2m33s968; M. Gabriel, 2m34s439; J. Isler, 2m34s653; J. Pareja, 2m34s707; K. Woligang, 2m35s589; F. Jelinski, 2m35s830; W. Polaski, 2m36s028; B. Eitel, 2m36s526; M. Heigert, 2m37s134; W. Kankemann, 2m37s253; F. Bolinger, 2m37s313; T. Von Lowis, 2m37s314; J. Ponsot, 2m37s616; F. Cavalli, 2m39s276; L. Del Tho, 2m39s742; M. Akhverdoff, 2m42s700.

FINAL (12 vueltas - Recorrido total: 81,564 km): W. Schuetz (Alem), 30m46s957/1000 (Prom. 158,981 km/h); O. Larrauri (Arg.) a 2s413; F. Fuchs (Alem.) a 10s536; P. Oberndorf (Alem.) a 12s243; M. Sigala (Ita.) a 21s058; J. Gouhier (Fra.) a 22s202; M. Ketterer (Alem.) a 23s375; J. V. Ommen (Alem.) a 26s758; J. Isler (Sui.) a 28s349; F. Delesseps (Fra.) a 37s513; K. Jaeger (Alem.) a 45s725; M. Gabriel (Fra.) a 1m02s418; W. Polaski (Alem.) a 1m21s335; F. Maillet (Fra.) a 1m26s841; B. Eitel (Alem.) a 1m36s750; M. Heigert (Alem.) a 1m42s864; J. Ponsot (Fra.) a 1m43s561; M. Akhverdoff (Mon.) a 1m59s867; F. Bolinger (Sui.) a 2m15s060; P. Trucco (Fra.) a 1 vta.; M. Bleekemolen (Hol.) a 2 vtas.

LAS IMPORTANTES MODIFICACIONES REGLAMENTARIAS

En la reunión del jueves 26/6 y en lo que concierne a la Fórmula Uno Internacional, las medidas adoptadas por el Comité Ejecutivo de la FISA y que adelantáramos oportunamente, son las siguientes en forma textual:

"**1) Decisión irrevocable de cambio de motor a partir del 1° de enero de 1989 para reducir la potencia a 600 CV por una u otra de las soluciones que se enuncian a continuación:**

"**a) Reducción de la cilindrada de los motores actuales a 1.100 ó 1.200 cm³.**

"**b) Utilización obligatoria de un motor a admisión atmosférica de un máximo de 3.500 cm³.**

"**La elección definitiva de la solución a) ó b) será efectuada por el Comité Ejecutivo del 3 de octubre.**

"**2) Al 1° de enero de 1987:**

"**A) Modificación del reglamento de los ensayos oficiales y de las clasificaciones para la carrera:**

"**Viernes: Ensayos no cronometrados durante 1 hora por la mañana y 1h30 por la tarde.**

"**Sábado: Por la mañana, ensayos no cronometrados durante 30 minutos. Por la tarde, sesión de clasificación sobre una distancia del 25% de la extensión de la carrera del domingo, con una cantidad de carburante medida proporcionalmente a los 195 litros de la carrera.**

"**Los pilotos tomarán la partida de esta sesión en formación de grilla. Las posiciones para la grilla se determinarán en función de los resultados obtenidos por los pilotos en el Grand Prix precedente, como asimismo por su clasificación en el Campeonato del Mundo en curso.**

"**Domingo: Por la mañana, 'warm-up' (tanques llenos) de 30 minutos.**

Por la tarde, la grilla de la carrera será determinada por los parámetros establecidos en el 30% por los resultados de la sesión de clasificación del sábado a la tarde, y en el 70% por los resultados obtenidos por los pilotos en el Grand Prix precedente, así como por su clasificación en el Campeonato del Mundo en curso. Los detalles de este reglamento serán finalizados por la Comisión de Fórmula Uno.

"**B) Al 1 de enero de 1987:**

"**1.- Prohibición de los sistemas de sobrealimentación en varias etapas, es decir con varios compresores en serie.**

"**2.- Prohibición de los pistones no cilíndricos.**

"**3.- Utilización autorizada solamente para los intercambiadores de calor a fin de refrigerar el aire admitido en el motor.**

"**4.- Aumento de la superficie de los apoya-cabezas y de los retrovisores.**

"**5.- La cantidad de carburante de 195 litros será mantenida para 1987 y 1988.**

"**Todas estas medidas son adoptadas para mejorar la seguridad durante los ensayos, suprimir los neumáticos y los motores de clasificación, y ubicar los coches en las mismas condiciones durante los ensayos que durante la carrera.**

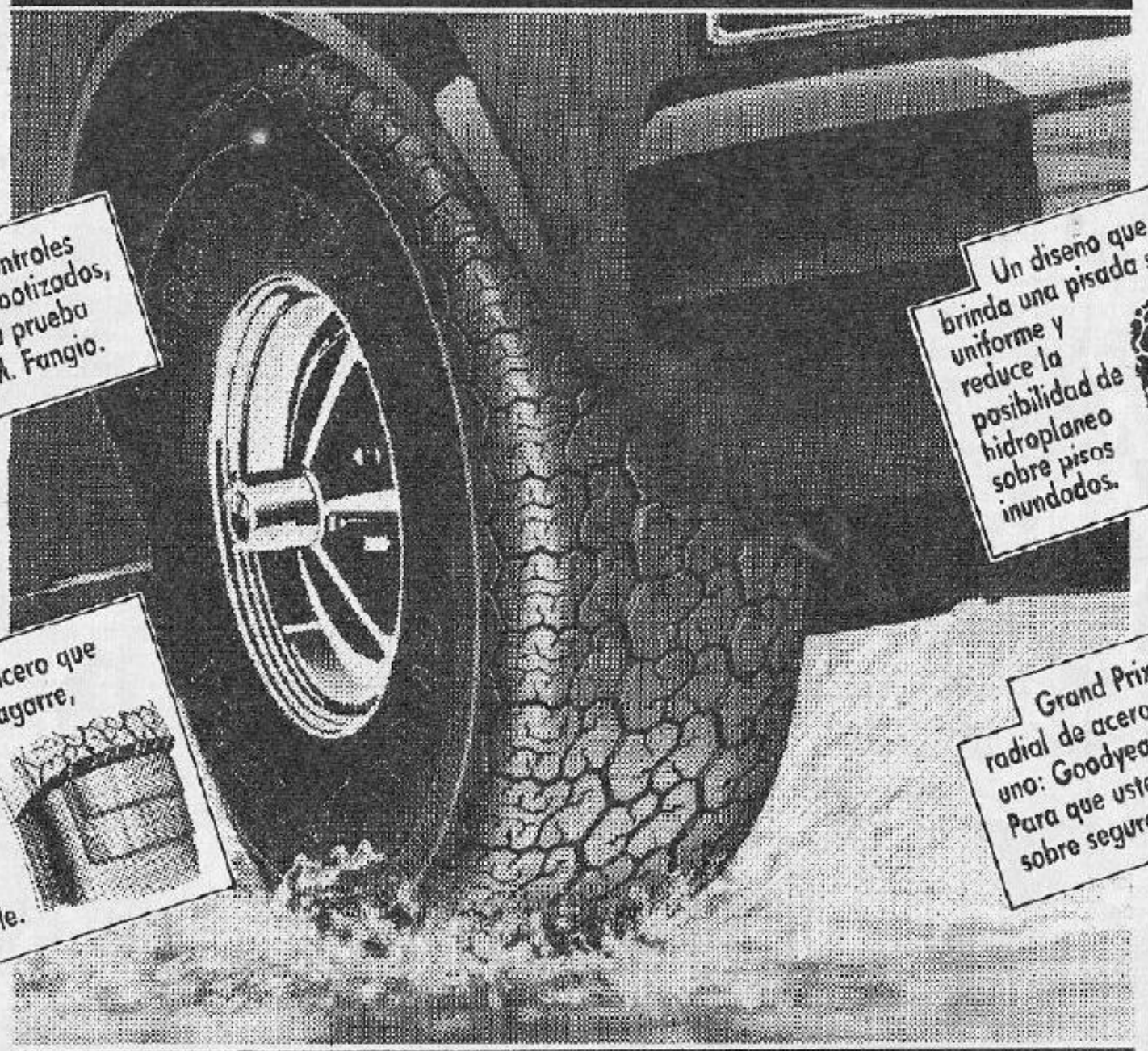
"**Goodyear y Pirelli, así como también la gran mayoría de los constructores, han hecho saber a la FISA su aprobación de esta reglamentación.**

"**La solución de la válvula y del restrictor de aire sólo podía ser eficaz a condición de ser aplicada simultáneamente. Pero el Comité Ejecutivo no la tuvo en cuenta porque la misma no ofrecía una garantía total de confiabilidad, y además todos los constructores se oponían a ella.**"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

McCANN-ERICKSON

TECNOLOGIA GOODYEAR. UN MUNDO DE DIFERENCIA PARA USTED

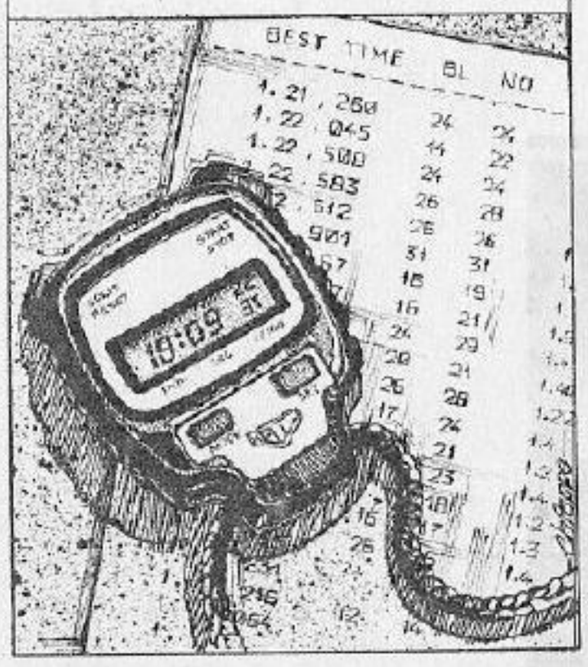


GRAND PRIX S

GOODYEAR

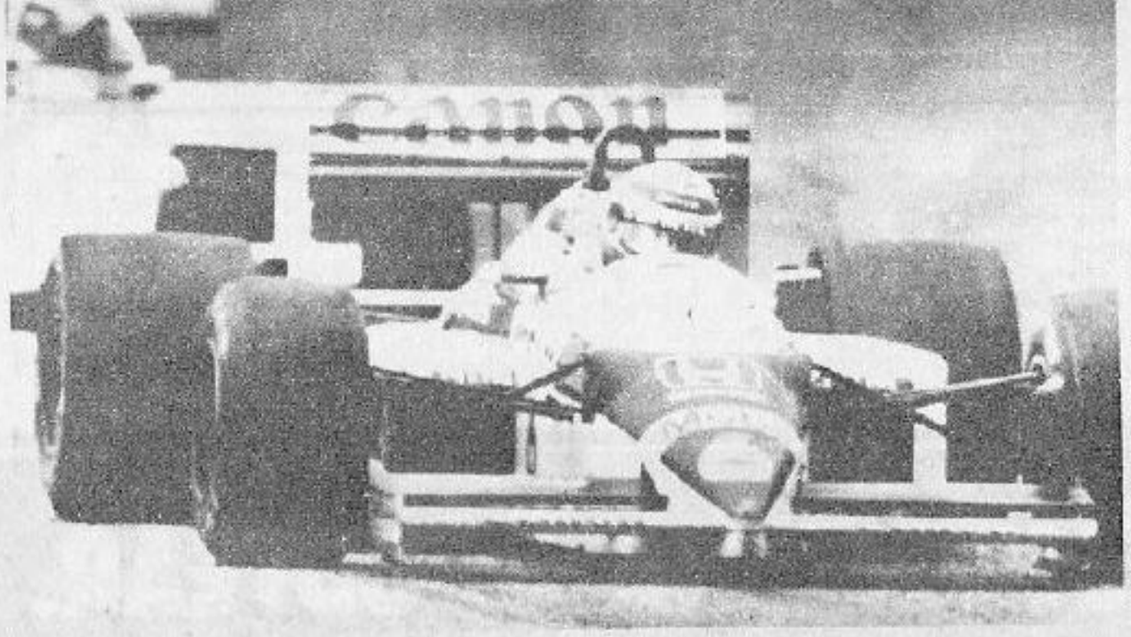
LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

LOS NUMEROS

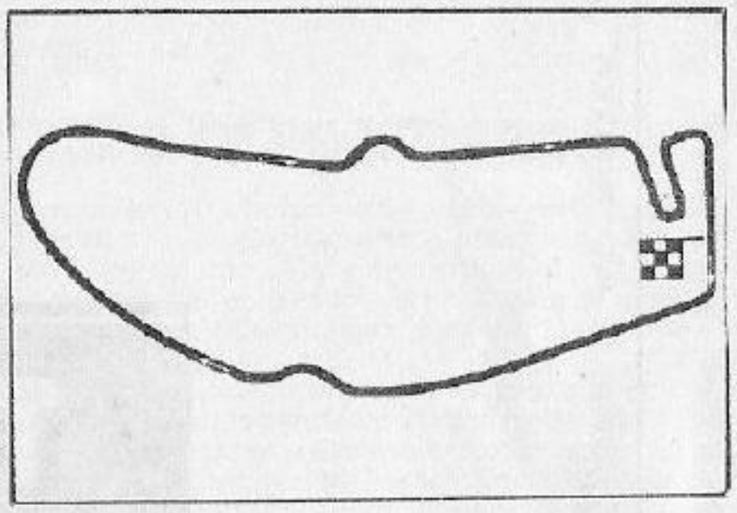


mente fuera el **RAM**, ha sido comprado en su paquete mayoritario (70%) por la **Australian Motor Racing**, y el 30% por **Nick Mason**, ex baterista del conjunto musical "Pink Floyd". Usará motores Hart y tendrá como piloto a Nike Thackwell. Le han ofrecido la dirección a **Jack Brabham**, el veterano piloto de F-1, quien en estos días dará respuesta posiblemente positiva. **John MacDonald**, quien fuera el propietario anterior de RAM, seguirá ligado al team en la parte deportiva.

NOMBRES ILUSTRES. En la **Fórmula Tres Inglesa**, ultimamente ha aparecido una serie de apellidos famosos. Este año están compitiendo **Desmond Hill** y **Gary Brabham**, hijos ambos de ex campeones mundiales de F-1. También **Ross Cheever**, **David Hunt**, **Robin Brundle** y **Paul Belmondo**, hermanos e hijo de los notables.



Arriba, Piquet acaba de darle la estocada final a Rosberg, culminando una gran faena que, empero, también el terminó en agónico zig-zag por el bendito combustible. Abajo, a Senna le limpian el visor... mientras piensa en 1987.



CLASIFICACION

Gran premio de Alemania - Circuito de Hockenheim de 6.797 metros - 44 vueltas - Recorrido total 299.068 km - 27/7/86

Pos	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	6	**Nelson Piquet**	**Williams FW11-Honda**	**1h22m08s263/1000**	**44**
2°	12	Ayrton Senna	Lotus 98T-Renault	a 15s437/1000	44
3°	5	Nigel Mansell	Williams FW11-Honda	a 44s580/1000	44
4°	25	Rene Arnoux	Ligier JS27-Renault	a 1m15s176/1000	44
5°	2	Keijo Rosberg	McLaren MP4/2C-TAG		43
6°	1	Alan Prost	McLaren MP4/2C-TAG		43
7°	8	Derek Warwick	Brabham BT55-BMW		43
8°	16	Patric Tambay	Force THL2-Ford		43
9°	15	Alain Jones	Force THL2-Ford		42
10°	20	Gerhard Berger	Benetton B186-BMW		42
11°	28	Stefan Johansson	Ferrari F1/86		41
12°	22	Allen Berg	Osella FA1G/85-A.Romeo		40

Promedio del ganador: 218.463 km/h.
Récord de vuelta: Piquet en 1m47s721/1000 a 227.153 km/h.
Próxima competencia: 10 de agosto en Hungría.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	PIQ	ROS	PROST	SENNA	ARN	MAN	DUM	WAR	PAT	JON
20	PROST	PIQ	SEN	ROS	PAT	ARN	MAN	WAR	TAM	JON
30	ROS	PROST	PIQ	SEN	ARN	MAN	WAR	JON	TAM	JOHAN
40	PIQ	ROS	PROST	SEN	MAN	ARN	WAR	TAM	JOHAN	JON

ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nro.	Piloto	Marca	Causa
1	19	Teo Fabi	Benetton B186-BMW	Colision
5	27	Michele Alboreto	Ferrari F1/86	Cupla conica
6	4	Philippe Streiff	Tyrrel 014-Renault	Motor
10	21	Piercarlo Ghinzani	Osella FA1H-A. Romeo	Embrague
11	26	Philippe Alliot	Ligier JS27-Renault	Distribucion
17	18	Thierry Boutsen	Arrows A9-BMW	Recalentamiento
19	24	Alessandro Nannini	Minardi M185B-M.Moderni	Recalentamiento
20	23	Andrea De Cesaris	Minardi M185B-M.Moderni	Cambio
22	7	Riccardo Patrese	Brabham BT55-BMW	Turbo
34	3	Martin Brundle	Tyrrel 015-Renault	Incendio
37	14	Jonnathan Palmer	Zakspeed 861	Motor
38	29	Hubb Rothengatter	Zakspeed 861	Camino
38	17	Christian Danner	Arrows A9-BMW	Turbo

ORDEN DE LARGADA

		Keijo Rosberg McLaren-TAG 1m42s013/1000 (Prom. 239,863 km/h)
Alain Prost McLaren-TAG 1m42s166		Ayrton Senna Lotus-Renault 1m42s329
Gerhard Berger Benetton-BMW 1m42s541		Nelson Piquet Williams-Honda 1m42s545
Nigel Mansell Williams-Honda 1m42s696		Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m43s348
Rene Arnoux Ligier-Renault 1m43s693		Teo Fabi Benetton-BMW 1m44s001
Michele Alboreto Ferrari 1m44s308		Stefan Johansson Ferrari 1m44s346
Johnny Dumfries Lotus-Renault 1m44s768		Patrick Tambay Force-Ford 1m44s979
Philippe Alliot Ligier-Renault 1m45s047		Martin Brundle Tyrrell-Renault 1m45s432
Jonnathan Palmer Zakspeed 1m45s887		Christian Danner Arrows-BMW 1m46s355
Philippe Streiff Tyrrell-Renault 1m47s371		Alan Jones Force-Ford 1m47s518
Dereck Warwick Brabham-BMW 1m48s206		Thierry Boutsen Arrows-BMW 1m49s240
Alessandro Nannini Minardi M.Moderni 1m49s369		Andrea De Cesaris Minardi-M.Moderni 1m50s066
Hubb Rothengatter Zakspeed 1m50s918		Piercarlo Ghinzani Osella-A. Romeo 1m56s468
Allen Berg Osella-A. Romeo 1m56s959		

COPA DE CONSTRUCTORES

(Disputadas diez competencias)

Pos.	Marca	Puntos
1°	Williams	89
2°	McLaren	63
3°	Lotus	42
4°	Ligier	28
5°	Ferrari	13
6°	Benetton	8
7°	Tyrrell	5
8°	Brabham	2



CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO

(Disputadas diez competencias)

Pos.	Piloto	Nación	Ptos.
1°	Nigel Mansell	Gran Bretaña	51
2°	Alain Prost	Francia	44
3°	Ayrton Senna	Brasil	42
4°	Nelson Piquet	Brasil	38
5°	Keijo Rosberg	Finlandia	19
6°	René Arnoux	Francia	14
	Jacques Laffite	Francia	14
8°	Stefan Johansson	Suecia	7
9°	Michele Alboreto	Italia	6
	Gerhard Berger	Austria	6
11°	Martin Brundle	Gran Bretana	4
12°	Teo Fabi	Italia	2
	Riccardo Patrese	Italia	2
14°	Philippe Streiff	Francia	1

LOS TIEMPOS

Piloto	Entren. V.	Clasif. V.	Entren. S.	Clasif. S.	Warm-Up	Carrera
Rosberg	1m45s050	**1m42s478**	1m45s931	**1m42s013**	1m51s314	1m49s552
Prost	1m47s319	1m43s373	1m45s720	1m42s166	1m49s383	1m49s649
Senna	1m49s132	1m45s212	**1m45s222**	1m42s329	1m51s863	1m49s424
Berger	1m47s120	1m44s493	1m48s283	1m42s541	1m50s946	1m49s604
Piquet	1m46s157	1m43s852	1m47s337	1m42s545	1m49s759	**1m47s721**
Mansell	**1m44s083**	1m42s696	1m48s556	1m43s088	1m49s353	1m47s899
Patrese	1m51s409	1m46s094	1m51s641	1m43s348	**1m46s321**	1m52s818
Arnoux	1m45s824	1m43s991	1m48s467	1m43s693	1m51s452	1m50s374
Fabi	1m48s106	2m12s563	1m48s208	1m44s001	1m52s114	
Alboreto	1m48s829	1m46s319	1m48s224	1m44s308	1m52s031	1m52s570
Johansson	1m49s079	1m46s047	1m49s624	1m44s346	1m52s191	1m50s932
Dumfries	1m50s544	1m47s845	1m46s717	1m44s768	1m54s543	1m53s756
Tambay	1m51s212	1m47s221	1m48s701	1m44s979	1m51s645	1m51s629
Alliot	1m48s311	1m45s047	1m51s707	1m45s905	1m53s467	1m54s145
Brundle	1m54s549	1m49s406	1m47s973	1m45s432	1m52s361	1m53s682
Palmer	1m49s915	1m47s167	1m47s479	1m45s887	1m55s142	1m56s145
Danner	1m53s232	1m49s439	1m52s686	1m46s355	1m54s497	1m54s975
Streiff	1m52s086	1m47s371	1m52s936	1m48s297	1m53s403	1m54s025
Jones	1m52s863	1m51s918	1m52s421	1m47s518	1m53s460	1m52s577
Warwick	1m51s532	1m48s206	1m56s887	3m52s766	1m53s270	1m52s955
Boutsen	1m52s304	1m49s240	1m53s587	2m03s702	1m55s292	1m56s803
Nannini	1m53s979	1m50s221	1m51s571	1m49s369	1m56s224	1m56s721
De Cesaris	1m50s786	1m50s900	1m53s825	1m50s066	1m56s106	1m54s826
Rothengatter	1m51s957	1m52s461	1m53s039	1m50s918	1m56s244	1m56s401
Ghinzani	2m00s866		1m59s207	1m56s468	1m59s659	2m00s492
Berg	1m56s175	1m56s959			2m00s276	1m58s449

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES

JORGE BIANCOSPINO

competición 5

NUEVA DIRECCION

BOLIVIA 3668 - TEL. 571-6778
(a 1 1/2 cuadra de Francisco Beiró, alt. 2500)

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273.
(c.p.1407) CAP Tel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD.

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

DISTRIBUIDORES:
TRES ARROYOS: HUGO MALACCORTO y DISTRIBUIDORA BELGRANO: Avda. BELGRANO 816
TRELEW: LA CASA DEL RECAMBIO: GALINA Y URQUIZA

José Masciotra

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

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

GIMENEZ COMPETICION
REFORMAS DE CARROCERIAS:
T.C. - STOCK KAR Y ZONALES
12 de OCTUBRE 652. QUILMES

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

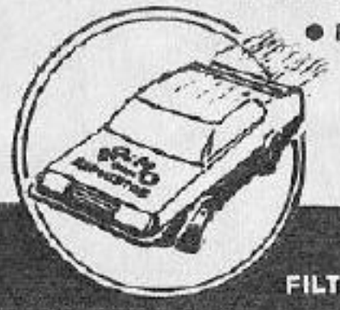
FIAT
«SAN PEDRITO»
JORGE ETCHART
☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS
TARJETAS DE CREDITO
SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL 611-8363

RUEDAS Y NEUMATICOS
PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO
CUBIERTAS WALTRAC 10 - 15 y 205 - 14
PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)
ENTREGA A DOMICILIO - ENVIOS AL INTERIOR 824-4229

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



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

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

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●
BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
- TEL. 651-9936 -
SAN JUSTO

MALACATES ELECTRICOS



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

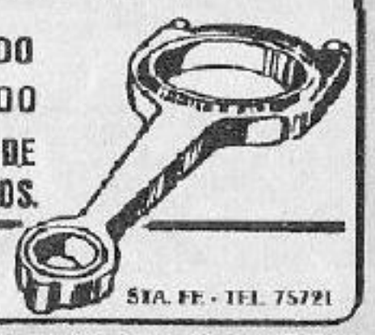
WINCH C.R. IND. Tel: 772-4481 GOROSTIAGA 1669, CAP.
COLOCACION Y ASESORAMIENTO. PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

DA - DA
PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR
● BUTACAS ● PANELES TAPIZADOS ● CUBRE TABLEROS ● APOYA BRAZOS
● APOYA CABEZAS ORIGINALES ● PARASOLES ● FUNDAS ● ARREGLOS
TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 - 128 E ORIGINALES
TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS



Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR
Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL 855-0449
Avellaneda 435 - Vte. López. 795-1607

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



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

BUTACA COMPETICION



ANEXO "J" JUAN B. JUSTO 4300

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS



● Fábrica d autopartes de tapicería
● Todas las marcas ● Paneles de puertas
● Tableros ● Parasoles ● Apoyabrazos
● Apoyacabezas y todo tipo de butacas
● Alfombras
SPOILER
Y AHORA TAMBIEN:
SPOYLER de COLA PARA R. 11 - R. FUEGO - R. 18 GACEL - PEUGEOT 504 - 505
F.D. OLIVEIRA 4683. (1678) CASEROS. Tel. 654-5408
J.B. JUSTO 3350. CAP. ENVIOS AL INTERIOR

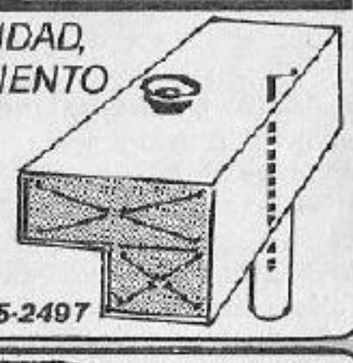
AUTOMODELISMO DEPORTIVO
1/32 1/28 automundo 1/24 1/12
● SCALEXTRIC ● BACHI
● SEBRING ● LEONE
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.
CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

SIMPSON.



ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.
* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS
Bmé. Mitre 1339 Cap.
Tel: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO
A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO
● COMPETICION
● LANCHAS
● INDUSTRIA

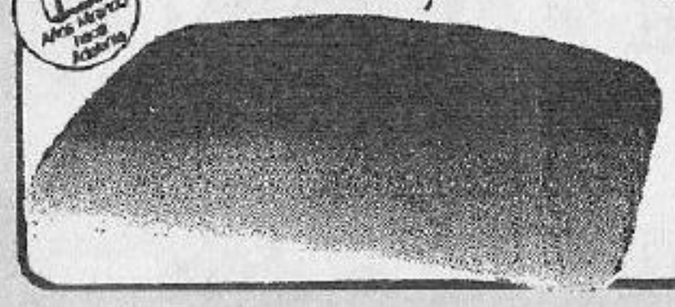


TANCERO SRL
DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

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

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

PARABRISAS
El repuesto más mirado
Rodolfo Cristales®



Acrílicos
Buletes
Cerrajería
Collsas
Protectores

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

VERVIFSCAP



SOMOS FABRICANTES
JAULAS DEFENSAS



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



EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS
AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO
Vea este vehículo hacer demostraciones hasta el día 10 DE AGOSTO en la Exposición del Club de Autos Especiales, en la Avda. Bullrich entre Cervino y Libertador (BRIGADA DEL DIABLO).

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

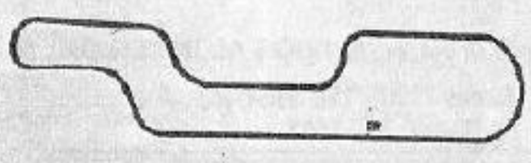
EN LAS PAREJAS (Sta. Fe) ganaron Breard, Percaz y Sgroppo

UNO DE SMOKI

Uno que vuelve al triunfo, dos que recién lo conocen en sus actuales categorías; el éxito de Breard podía haber sido augurado. Los de Percaz en Clase 2 y de Sgroppo en Clase Sierra hubieran destruido muchas boletas de PRODE...



En la foto mayor, Nestor Percaz y su escolta Baldinelli saludan en la vuelta triunfal. En "escalerita", los sigue el tercero, Raul Faure. Nestor Percaz (de perfil), exultante tras su triunfo, comparte la requisitoria periodística con "Baldi", ahora líder holgado del certamen. Abajo, Sgroppo, como en toda la carrera de Sierra: al frente. Los siguen Raies y Fineschi y por adentro se ve –descalcado– a Albertengo. En Clase 3, Breard volvió al triunfo con el Alfa



FICHA GENERAL

Fecha: 27 de julio de 1986.
Escenario: Autodromo Don Eduardo"
Lugar: Las Parejas, Provincia de Santa Fe.
Ubicación: 100 kilómetros al oeste de Rosario.
Autoridades: Director de la Prueba: Sergio López; **Colegio de Comisarios Deportivos:** Alberto Rodríguez Garó (Presidente), Roberto Risaro (C.D.A.) y Alberto E. Vega (Fed. 4). **Comisario Técnico:** Daniel Afione; **Adjunto:** Jose Citroni.
Condiciones climáticas: cielo despejado, fresco y seco.
Participantes: Clase 2: Clasificaron 34, largaron 24; Clase 3: Clasificaron 17, largaron 16; Fórmula Sierra: Clasificaron 16, largaron 15.
Público: estimado en 4.000 espectadores.
Difusión: ATC en directo, Campeones, Canal 2, La Plata, fragmentos en diferido. Carburando, Radio Rivadavia, Campeones; Radio El Mundo, LT8 de Rosario; LT 23 Radio San Genaro Norte.
Infraestructura del escenario: buena.
Organización: buena.
Espectáculo: muy bueno en la Clase 2; Bueno en la Formula Sierra y regular en Clase 3.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

NG, DOS DE 'OVEROL'

Si no fuera porque de entrada nomás, **Breard** (de quien ahora se supo, se llama **Indalecio**, con mucha más legitimidad que "Chippy") se anotó como ganador en la Clase Tres, los periodistas hubiéramos estado de fiesta pergeñando títulos presuntamente ingeniosos, como "los desconocidos de siempre" o algún gardeliano: "yo sé que ahora vendrán caras extrañas...".

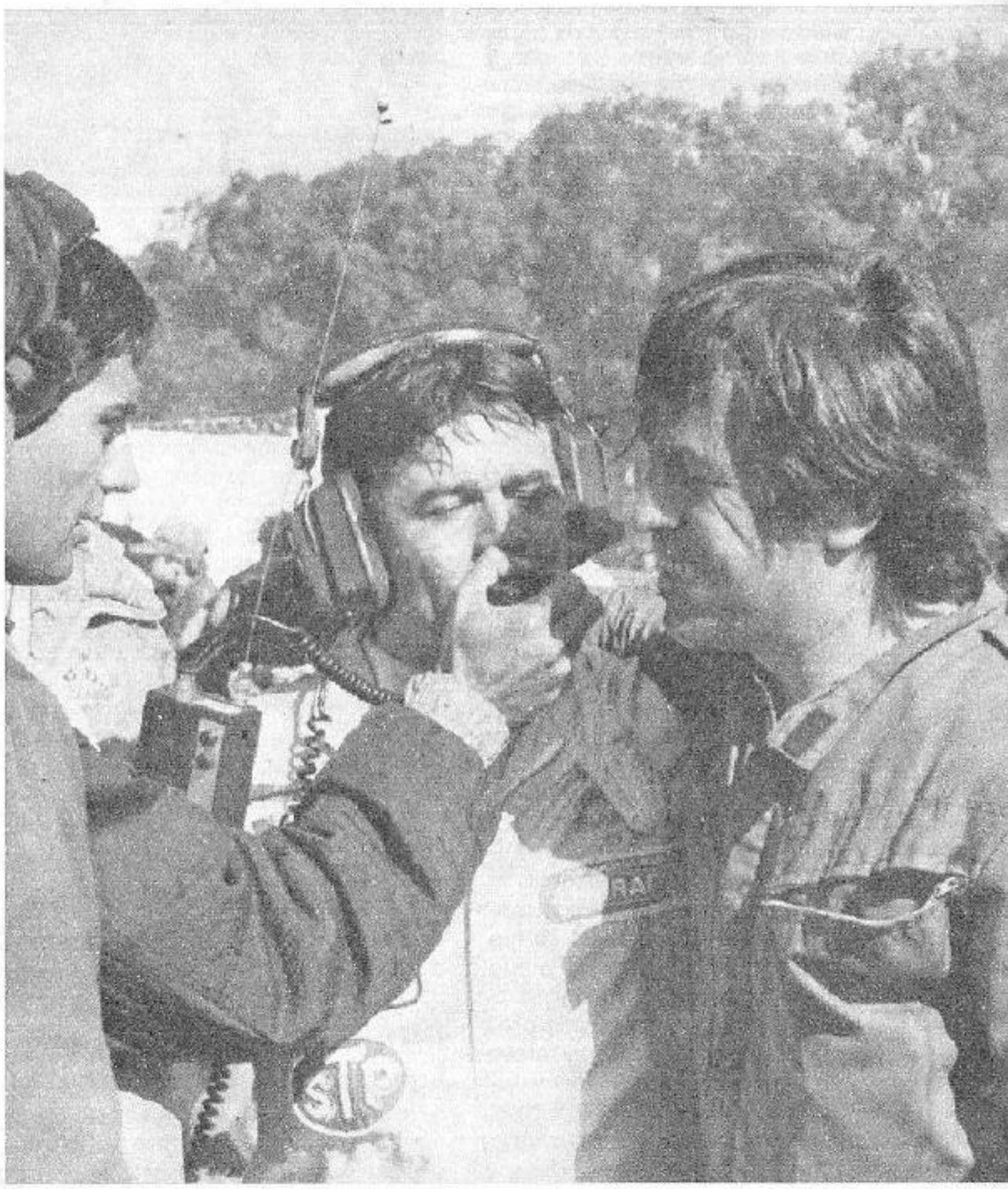
Porque si bien **José Daniel Sgroppo** y **Nestor Percaz** tienen tras de sí extensas trayectorias en el automovilismo, son en cierta medida recien llegados al éxito en esta era de "**deporte TV**", sencillos laburantes del volante, alejados del "jet-set" de las cuatro ruedas.

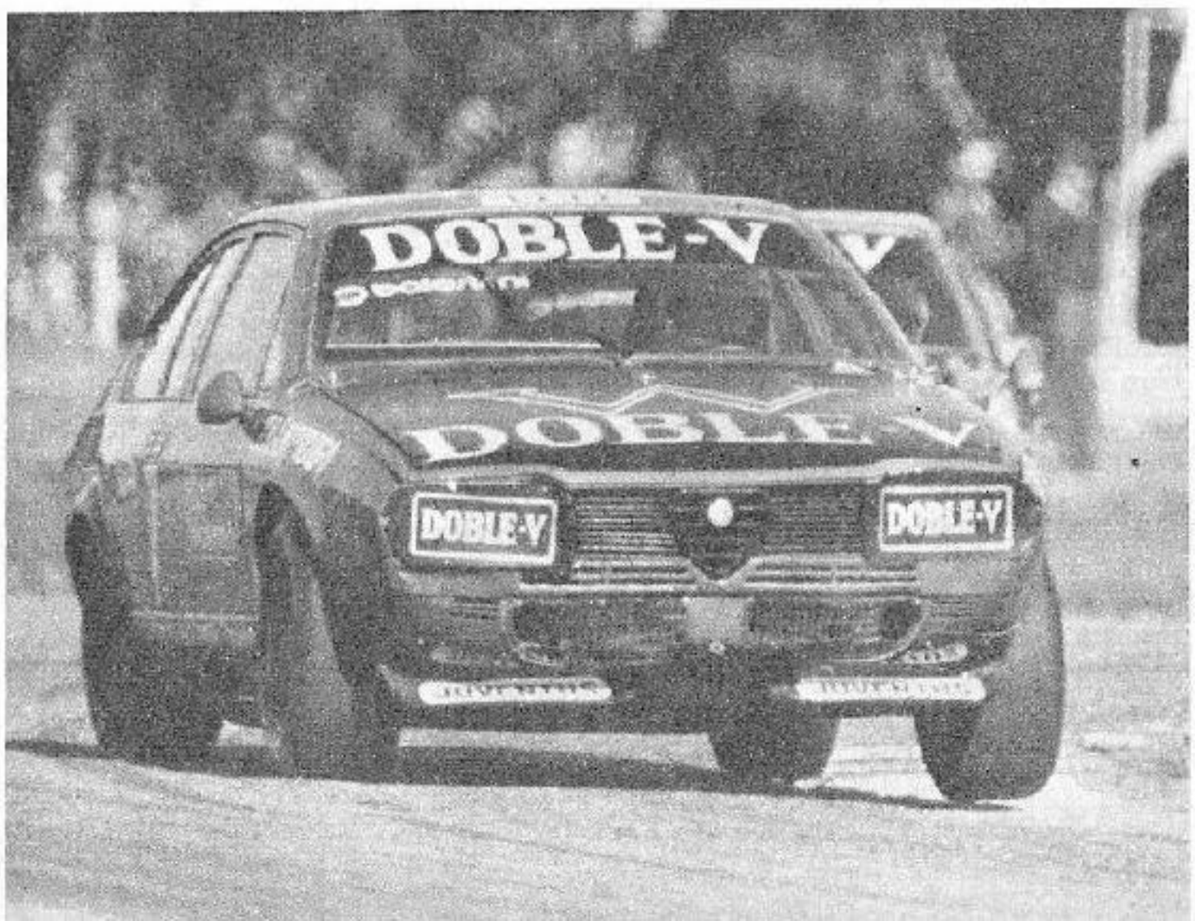
La Clase Dos del Turismo pistero fue una vez más la productora de la parte más sustanciosa del espectáculo, montado, esta vez, en la industriosa ciudad de **Las Parejas** para que –orticones mediante– la viera "todo el país".

La que no hace mucho tiempo fue una virtual monomarca (y monomodelo, por añadidura) es ahora un terreno donde los **Fiat 1300** están acompañados por sus **hermanos de litro y medio**, por los **VW Gacel** y los **Alfa Romeo** de distintos tipos, e incluso por los **Regatta** en sus dos gustos.

Bonomo y **Bessone** (Gacel y Alfa) estuvieron cerca del triunfo; "**El Suizo**" y **Basso** (Alfa-Alfa), rondando el podio, **Baldinelli** (SE 1.5), indeciso a dar el salto adelante. Sin embargo, un casi desaparecido **Néstor Percaz**, con un tradicional Fiat de 1300 cm³, fue el que se llevó con su trabajo contundente la sexta fecha del Campeonato, que en esta división muestra una curiosa característica: los triunfos de los números altos (Baldinelli con el 84 en su auto, Faure con el 92, ahora Percaz con el 79) y, paradójicamente, dos de ellos (Percaz y Baldinelli) con títulos en el nivel nacional.







PERFILES:
PERCAZ Y SGROPPO

Néstor Percaz vive en Villalonga, un pueblito ubicado a **170 km** al sur de **Bahía Blanca**. Tiene 30 años y un campeonato argentino en su haber (**"Fue en 1982, cuando había un título para cada uno, yo conseguí el de la entonces Clase 11, cuando comía en yunta con mi cuñado Juan P. Heguy"**, dice con modestia). Fue, además, dos veces campeón zonal en Bahía Blanca.

José Daniel Sgroppo tiene 35 años, es de Resistencia, Chaco, y corrió en diversas categorías zonales de Turismo desde 1977, cuando debutó con un Peugeot 504, pasando luego a los Fiat 128. Incursionó esporádicamente en Datsun y el año pasado fue 8º en el Campeonato Argentino de **Turismo Pista Clase 2**. En cuanto a la mecánica de sus autos, está estrechamente ligado al preparador chaqueño **Jackie Silva**, que también le atiende el Sierra. Es ingeniero aeronáutico y alto directivo técnico de la empresa de aviación ALFA (ex Aerochaco). Fue varias veces campeón zonal en su provincia.









Fineschi (engorroso) y Sgroppo, los dos primeros de Sierra, en el podio. Caras nuevas para una nueva categoría. Para Bessone con el motor roto y los bomberos proceden a apagar las llamas del pasto en previsión de fuego en el auto del campeón. Dos que esperan el momento para volver al éxito: piloto Omar Bonomo (la fallida liebre de este guiso) y preparador Franco Gava. Cada uno en lo suyo. La Clase 3 en acción: Romero y Adba en primer plano.

La de **Clase 2** decíamos que fue la más divertida. Tuvo los ingredientes para mantener el interés del público, que se diluyó cuando Baldinelli en las últimas vueltas declinó presentar lucha, en un conformismo explicable si se piensa, como él, en el torneo.

En la **Clase 3** –con **17 autos** habilitados para largar–, el lote inicialmente liderado por la dupla de los Alfa colorados de **Breard y Maggi**, y después por aquél solamente ante la deserción de su coequipier, sólo mostró un interés relativo sobre lo que podía pasar con **Carlos Romero**, que al final nunca comprometió el triunfo de **Eugenio Indalecio Breard**. Más atrás la sucesión de **Renault 18**, apenas mechados con el **504** de **Abiussi**, se fue desgranado y estirando a tal punto que dejó de ofrecer algún interés.

La **Clase Sierra**, en su tercera presentación del año, arrojó a un tercer ganador para suceder a **Guiral** y **José Luis Bessone**: José Daniel Sgroppo, que lideró de punta a punta, en una carrera que mostró lucha en todos los puestos (producto de la paridad de los autos), la que se tradujo en roces, toques y fricciones para encender la polémica.

Dos anomalías muy comentadas durante el día sábado, fueron las reiteradas falencias en el control de las pruebas de clasificación (que obligaron a cambiar cinco veces el encolumnamiento de la largada en la Clase 2) y la salida del autódromo del auto con el que Breard clasificó en la primera tanda. Este, obviamente, no realizó la prueba en la segunda sesión ni tampoco entregó a parque cerrado, como el resto, hecho que fue protestado en conjunto por sus rivales, y que el presidente de APAT llevará directamente a la reunión semanal de la CDA para su tratamiento.

IMPARES DE LAS PAREJAS

TROMPO ANTES DE TIEMPO - El que se mandó el chaqueño **Sgroppo** en la vuelta previa: **"Se me fue la mano calentando las gomas y quedé mirando para el otro lado. De todos modos, mejor hacer macanas ahí y no en la carrera..."**.

RECRIMINACIONES MUTUAS - Fueron las del reaparecido **Marincovich** y **Pentecoste** a raíz de la maniobra de aquél que –autazo mediante– terminó con el presidente en el campo arado; "Sandy" fue a explicarle a "Pente", pero éste no aceptó excusas –estaba muy alterado– y con sorna le recriminó: **"¿Esto es lo que aprendiste en 20 años de automovilismo?"**. A su vez, el arrecifeño manifestó: **"Y todavía se enoja... Por culpa de él perdí el segundo puesto. Mi auto estaba para más, pero me tapó descaradamente toda la carrera..."**.

REGATTA'S NEWS - **Pernía** vino, probó y se fue, no conforme con el rendimiento logrado de su modelo **100**. El carloscarense **Raúl Ottavianig** experimentó interesantísimas mejorías en el '85 que hacen en su pueblo **Omar Cingolani, Antonio Bidini, Carlos Iriarte** y **Rubén Lence** con leva de **Balestrini**. Se presentó por tercera vez, llegó a estar séptimo en carrera y se atrasó por la caja. En cuanto al "tano" **Franco Gava**, nos confidenció que está trabajando con un 1600: **"En cuanto tenga 145 HP, lo pongo arriba de un auto; es que hace falta unos 7 caballos más que en el SE 1.5 para compensar los 35 kgs que el Regatta pesa de más..."**.

ALBERTENGO FURIOSO - El de **San Jorge** es tranquilo como agua de tanque, por eso llamó mucho la atención su furia cuando paró con el auto roto por los autazos en la vuelta inicial de los **Sierra**. Temblando de bronca, sólo quería averiguar quién lo había chocado. Su motor –que se muestra muy veloz ahora– lo hicieron entre el **"Colorado" Ramini** y **Miguel Lombarte**, siendo este último el que atiende integralmente el auto. También contaron con el asesoramiento en suspensiones, del vecino (de Cañada de Gómez) **Juan Carlos Besso Pianetto**, hijo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





HABLAN LOS PROTAGONISTAS

NESTOR PERCAZ: "Mientras Bonomo estaba en carrera era inalcanzable, cuando paro, 'senti' que la carrera era mia, aunque no niego que la presion de saber que Baldinelli estaba atras mio, fue grande. Este triunfo quiero dedicarselo a Villalonga, mi pueblo, ya que gracias a su gente pude correr".

ALBERTO BALDINELLI: "Es verdad, podia haber ganado si atacaba antes, pero pense en los 60 puntos que tengo y en los 15 que sumaba seguro siendo escolta de Percaz, y sobre la marcha decidi quedarme con el segundo puesto, despues de ganar tres veces te confieso que ya no me marea el hecho de ganar, quiero ser campeon".

JOSE DANIEL SGROPPO: "Este triunfo es el fruto del intenso trabajo que hicimos desde que tenemos el Sierra y de la calidad del trabajo de Jackie Silva, mi preparador. Ahora deberemos insistir en el trabajo de suspensiones, en el que todavia queda mucho paño que cortar".

EUGENIO BREARD: "Un primer puesto totalmente inesperado y que debo dedicar a los muchachos del equipo, que, luego de la clasificacion, tuvieron que cambiar el motor. Te digo que inesperado, porque yo no tenia mayor confianza en que el auto anduviera como el sabado, pero ya ves, las carreras son asi".

OSCAR FINESCHI: "Faltando tres vueltas se me rompio la palanca de cambios, y ahi perdi esperanzas de alcanzar a Sgroppo, al que le venia descontando. De todos modos estoy muy contento con el segundo puesto, a la vez el segundo podio en las dos carreras que corri en Sierra. Entre esto y el TC 2000, le tengo que dar prioridad a la Clase 4, en la que tengo auto para pelear la punta, gracias a la gente de Industam SA., de Wilde, copropietaria de la maquina y dueña del Cupé Taunus".

OMAR BONOMO: "¡Que lastima! La carrera era mia... Pero no importa, la próxima la gano seguro".

ERNESTO C. BESSONE: "¡Que lastima! La carrera era mia". (En este caso no hubo pronostico).

"EL SUIZO": "¡Que lastima! La carrera era mia... Cuando estaba alcanzandolo a Percaz, se metió en el medio un rezagado y se me escapó algo, pero enseguida me le acerque. Despues, la bomba de nafta comenzó a fallar".

CARLOS ROMERO: "El segundo puesto es reconfortante. La diferencia que me saco Breard en las 22 vueltas, coincide con la diferencia de metros del arranque. Parece mentira, pero esa diferencia de la grilla se hace dificil de descontar despues".

LOS DESARROLLOS

Clase Dos

Largaron y Bonomo se puso a la cabeza de una fila india que se mantuvo inalterable durante cuatro vueltas: **Bonomo**, Faure, Percaz, "El Suizo", Baldinelli, Bessone, Pentecoste y Basso.

Cinco vueltas: abandona Bonomo, **Percaz pasa a liderar (hasta el final)**, se retrasa algo Faure (que se habia despistado) con lo que el orden quedó: **Percaz**, "El Suizo", Bessone, Baldinelli y más lejos Basso, Pentecoste, Ottaviani, Faure, Fierros, Caballero y Di Paolo.

Diez vueltas: Sin muchas novedades. **Percaz**, Bessone (a 1s1/10), Baldinelli, "El Suizo" (que se comienza a quedar) y, más lejos Faure (recuperando a lo loco), Basso, Pentecoste, Ottaviani, Fierros, Caballero, Altamirano, Fossatti, Di Paolo, Tschopp y Carignano.

Quince vueltas: Sigue primero **Percaz**, seguido por Baldinelli **tras la detención de Bessone; Faure ya estaba tercero**, seguido por Basso, Pentecoste, Fierros, Caballero y Ottaviani. Salvo este que se retrasa, el resto se mantiene inalterable hasta el final.

Clase Tres

Desde la **largada** hasta el final punteó **Breard**, seguido en el **arranque por** Maggi, Valenti, Romero, Adba y Delgado.

Cinco vueltas: **Breard** y Maggi se alejan de Romero, que a su vez lo hace de Adba, Delgado y Valenti (que anduvo pastoreando).

Diez vueltas: Siguen **Breard** y Maggi adelante, luego Romero peleando con Adba y, tras ellos, Valenti, Lustig y "Zorba".

Quince vueltas: Maggi abandonó una vuelta antes, con lo que la columna tenia este orden: **Breard** (a 2s4/10 de...) Romero, luego Adba, Valenti, "Zorba", Gianni y Lustig. Hasta el final, sólo se registró el abandono de Gianni.

Clase Sierra

En la **primera curva**, **Sgroppo** (que habia "madrugado" a Raies) y este pasan sin problemas, no asi Albertengo (que habia hecho el tercer tiempo), que es tocado por Jose Bessone y Marincovich, de resultas de lo cual abandona.

Primera vuelta: Sgroppo, Raies, Fineschi, Bessone, Pentecoste, Guiral, Basualdo, Marincovich, Patti, Iglesias, Clement, Moyetta, Cunqueiro y Hernan Ayerza, que entra a boxes para salir enseguida.

Quinta vuelta: Sigue en la vanguardia **Sgroppo**, Fineschi lo pasa a Raies, siguen Bessone, Pentecoste, Marincovich, Guiral, Iglesias (que hace un trompo y pierde varios puestos), Basualdo y Patti (en duelo cuyano).

Decima vuelta: Abandona Raies y comienza un duelo mano a mano entre Pentecoste y Marincovich por el cuarto puesto.

Quince vueltas: Primero **Sgroppo**, a 3s3/10, Fineschi, luego Bessope, Pentecoste-Marincovich, mas atras Patti, Iglesias y Clement.

Veinte vueltas: sin cambios. Fineschi descuenta paulatinamente a **Sgroppo**, poniendose a dos segundos del lider.

Anteúltima vuelta: Todo igual. La nota la da Marincovich, quien venia acosando infructuosamente a Pentecoste, lo toca en la curva N° 1 y luego lo "saca" en la siguiente, la horquilla del fondo.

PRIMEROS EN TIEMPO



COMPETICION TEAM

A CAUSA DE SUS EXPLOSIVAS DECLARACIONES

LA A.P.T.C. 2000 PIDE LA RENUNCIA DE HERCEG

Con motivo de las manifestaciones hechas por **José Miguel Herceg** luego de los episodios ocurridos en la competencia de T.C. 2000 en Salta, la **Comisión Directiva** de la Asociación Propietarios Turismo Competición 2000 emitió el pasado **23 de julio** un comunicado de prensa en el que solicita la renuncia del preparador y que textualmente dice:

"**Ante las agraviantes declaraciones hechas públicas por el Revisor de Cuentas de la Asociación Propietarios Turismo Competición 2000, señor José Miguel Herceg, esta Comisión Directiva, en defensa de los intereses estatutarios y de los objetivos propuestos por todos los asociados, no puede hacer menos que reprobar públicamente la actitud deplorable del señor José Miguel Herceg, que condena a los miembros que conducen los destinos de la A.P.T.C. 2000, olvidando que, personalmente, reviste un cargo de singular importancia dentro del cuerpo orgánico de la institución.**

"**Asimismo, se hace conocer a la opinión pública la decisión adoptada por la Comisión Directiva de tomar medidas disciplinarias e invitar al Revisor de Cuentas, señor Herceg, en vista de sus inoportunas y poco éticas manifestaciones públicas, a la elevación de su renuncia a la función que cumple.**"

El **comunicado está rubricado por Aldo Bellavigna** (secretario) y **Carlos Crocco** (vicepresidente) y, por último, se determinó citar a Herceg este miércoles 30/7 para prestar declaración ante Penalidades de la APTC 2000. ¿Terminará aquí este triste tema?

FAURE, RENOVANDO - Desde su reaparición en Río Cuarto, cuando ganó con el auto de **Mario Serravalle**, el cordobés Raul Faure usó tres motores distintos en otras tantas carreras: "**Todos son hechos, por supuesto, en lo de Luis Cosma; hoy usé uno de mi propiedad. Lo que resulta cierto es que al Gacel no hay con qué darle**". La alusión al auto de **Bonomo** fue moneda corriente entre todos sus colegas.

ALTAMIRANO, EN PISTA - Debutó con otro **VW Gacel** el rallista **Alfredo Altamirano**, el primer usuario deportivo de ese modelo, ya que lo usó desde el Mundial de 1984. El motor lo hace Cosma, y del resto (en Río III) se encargan los hermanos García, que lo atienden para carreras de ruta. "**Bonomo me pasó toda su invaluable experiencia en la pista, menos con los Delfabro programables, ya que él todavía no los usa; con 13 regulaciones a la expansión y 14 a la compresión, no sabemos todavía para qué lado disparar**". Cambiando de tema, Alfredo (que figuraba en el programa del club como "Alfredo Mastromarino") aseguró que en rally será campeón de la peleada Clase 2. Bien.

PAIRETTI, LA POLEMICA, LOS S.P. ...¿Y LAS PAREJAS?

A juzgar por lo manifestado el domingo pasado en "**Caburando**", **Carlos Alberto Pairetti** está –justificadamente– muy molesto por la actitud de muchos pilotos del C.A.P. durante la largada de los recientes "300 Km. del San Isidro Automóvil Club" y para ellos, como para la C.D.A., tuvo palabras nada halagüeñas... Vale aquí destacar que, como se puede comprobar en foto de página 33 de este mismo número de CORSA, hay pruebas irrefutables de que mientras los copilotos de los primeros autos, y tantos más, estaban accionando el corte externo de corriente de sus respectivas máquinas, había otros coches que ya a plena marcha ganaban el centro de la pista... Mucha diferencia, ¿no?

En cuanto a la fecha que el C.A.P. solicitó para hacer en Buenos Aires una competencia en 1987 con puntos por el **Campeonato Mundial de Sport Prototipos, cuando este ejemplar de CORSA esté en sus manos, Carlos Pairetti tal vez ya se habrá reunido en el país con el enviado de Jurgen Barth** (manager de la categoría) para **ir evaluando y darle forma a esta posibilidad.**

Volviendo al orden nacional, y también en relación con el **Club Argentino de Pilotos**, su carrera del próximo **17 de agosto en Las Parejas aún no estaría confirmada. En el curso de la semana anterior tomamos contacto con el señor Italo Fantuzzi**, presidente del **Argentino Atlético Club** de Las Parejas, quien comentó: "**Todavía no se arregló nada con Pairetti... Si vamos a porcentaje, la carrera se hace**", agregando luego que Carlos Pairetti pidió a los organizadores el valor de 10.000 entradas, con el argumento de que por la presencia de **Oscar Larrauri** se puede llegar a los 25.000 apostadores. Pero si la recaudación por las entradas no se reparten a lo sumo por partes iguales entre el C.A.P. y el Argentino Atlético Club, la carrera no se haría, ya que además esa fecha la tiene adjudicada la gente del San José Motor Club, que se dedica a organizar competencias zonales, y asimismo está muy vinculada con los comienzos de "Poppy", con la que también habrá que llegar a un acuerdo. Pairetti, engripado, pensaba viajar este lunes a Las Parejas. Tal el panorama hasta el cierre de esta edición. Sin dudas que en esta semana debería quedar bien en claro el tema, que ojalá se **resuelva positivamente** (quizá, ya cuando usted **esté** leyendo esto).

RETRASOS Y ABANDONOS

E. Bonomo: se engranó un rulemán de rueda trasera.
Bessone: (p) motor kaput.
"**El suizo**": dejó de trabajar la bomba de nafta.
Ottaviani: se le dañó la tercera marcha en la 10a. vuelta.
Basso: Excesiva presión en neumáticos.
Okulovich: el motor quedó en tres cilindros en la primera vuelta.
Faure: trompo.
Martínez Parra: sufrió un autazo en la primer vuelta.
Altamirano: problema en la cañería de nafta.
Paolucci: caja de velocidades.
Albertengo: autazos en primera curva.
Fineschi: palanca de cambios cortada en vuelta 19ª.
J.C. Bessone: tres toques al principio, se modificó alineación.
Ayerza: encendido.
H. Raies: rompió la caja de velocidades.
Patti: merma en el frenaje.
Guiral: trompo.
R. Iglesias: trompo.
[illegible] Iglesias: trompo.
Cunqueiro: electricidad.
Maggi: rotura del manchón del cardan.
Lustig: freno (no retornaba el pedal) y falencias en suspensión.
D. Rodríguez: rotura de semieje y despiste.
Valenti: despiste.

Argentino Atlético Club - Autódromo "Don Eduardo" (Las Parejas)
Circuito de 2.304,44 metros - 22 vueltas - Recorrido total: 50,697 km. - 27/7/86.

CLASE DOS

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m10s63/100 (Prom. 117,473 km/h); Faure, 1m11s34; Percaz, 1m11s40; Bessone, 1m11s49; "El Suizo", 1m12s01; Baldinelli, 1m12s06; Okulovich, 1m12s08; Pentecoste, 1m12s13; Tschopp, 1m12s41; Basso, 1m12s58; Ottaviani, 1m12s59; Fierros, 1m12s63; Di Paolo, 1m12s64; Muscio, 1m12s65; Altamirano, 1m12s67; Carignano, 1m12s80; Biandini, 1m12s90; Caballero, 1m12s96; Cogno, 1m13s02; Fossati, 1m13s10; Santacaterina, 1m13s18; Martínez Parra, 1m13s24; Padilla, 1m13s36; Paolucci, 1m13s39. **No clasificaron para la final**: Manzur, 1m13s56; Arsaldo, 1m13s59; Novellin, 1m13s75; Vuono, 1m14s13; Guercí, 1m14s19; Spampinato, 1m14s94; Greppi, 1m16s86; González, 1m18s40; Ferro, 1m19s14. **Sin tiempo**: Galluzzi.

FINAL

Pos	Nº	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	79	**Néstor Percaz/Villalonga**	**Fiat 128 1300**	**26m31s35/100**	**22**
2º	84	Alberto Baldinelli/Bs.As.	Fiat SE 1.5	26m31s82/100	22
3º	92	Raúl Faure/Córdoba	Fiat 128 1300	26m39s89/100	22
4º	22	Jose Basso/Mar del Plata	A. Romeo SV 1500	26m52s96/100	22
5º	10	Oscar Pentecoste/Bs.Aires	Fiat 128 1300	26m56s70/100	22
6º	14	Hugo Fierros/Beccar	Fiat 128 1300	27m00s23/100	22
7º	56	Norberto Caballero/Toloras	Fiat 128 1300	27m00s56/100	22
8º	16	**Héctor Fossati/Bs.As.**	Fiat SE 1.5	27m07s92/100	22
9º	61	Raúl Di Paolo	Fiat 128 1300	27m08s17/100	22
10º	52	Raúl Tschopp/S. Carlos Centro	Fiat SE 1.5	27m09s89/100	22
11º	53	Luis Cogno/Matheu	Fiat SE 1.5	27m10s37/100	22
12º	93	Raúl Otaviani/C. Casares	Fiat Regatta 85	27m11s36/100	22
13º	18	Fernando Padilla/Mar del Plata	Fiat SE 1.5	27m17s96/100	22
14º	34	Juan Biandini/Bs.As.	Fiat 128 1300	27m18s76/100	22
15º	68	Jorge Carignano/Hugues	Fiat 128 1300	27m20s00/100	22
16º	48	Mario Vuono/Bs.As.	Fiat 128 1300	26m34s13/100	21
17º	67	R. Martínez Parra/Sta. Fe	Fiat 128 1300	27m37s06/100	21
18º	31	"El Suizo"/Bs.As.	A. Romeo Alfasud	19m56s58/100	16

No clasificaron: Bessone (13v); Altamirano (12v); Paolucci (6v); Bonomo (5v); Muscio (4v).
No registró paso: Okulovich. **No largó**: Santacaterina. **Promedio del ganador**: 114,689 km/h.
Récord de vuelta: Faure en la 15ª en 1m11s03/100 a 116,795 km/h.

CLASE TRES

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maggi, 1m10s85/100 (Prom. 117,092 km/h); Breard, 1m11s00; Valenti, 1m11s04; Romero, 1m11s13; Adba, 1m11s14; Delgado, 1m11s26; Gianni, 1m11s38; Valdez, 1m12s57; "Zorba", 1m12s62; Rodríguez, 1m13s23 **(1)**; Valdivieso, 1m13s33; Preto, 1m13s54; Lustig, 1m13s87; Catalán Magni, 1m14s72; Árballo, 1m15s03; Abtussi, 1m15s44; Lucchino, 1m16s14.
(1) Rodríguez fue recargado y partió en última fila.

FINAL

Pos	Nº	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas
1º	7	**Eugenio Breard/Bs.As.**	**A. Romeo GTV 2000**	**26m12s16/100**	**22**
2º	30	Carlos Romero/Ushuaia	Renault 18 GTX	26m14s24/100	22
3º	17	Fernando Adba/Wheelright	Renault 18 GTX	26m27s54/100	22
4º	6	"Zorba"/Río Tercero	Renault 18 GTX	27m04s14/100	22
5º	8	Roberto Lustig/Lanús	Renault 18 GTX	27m09s72/100	22
6º	41	Daniel Valdez/La Rioja	Renault 18 GTX	26m12s36/100	21
7º	4	Horacio Valenti/Bs.As.	Renault 18 GTX	26m32s11/100	21
8º	40	Rolby Valdivieso/Río IV	Renault 18 GTX	27m06s19/100	21
9º	36	Antonio Abtussi/Olivos	Peugeot 504 TN	27m10s74/100	21

Luego se clasificaron: Rodríguez (20v); Catalán Magni y Árballo (19v); Maggi y Gianni (18v).
No se clasificaron: Delgado y Lucchino (5v). **No largó**: Preto. **Promedio del ganador**: 115,067 km/h.
Récord de vuelta: Breard en la 5ª, en 1m10s66/100 a 117,407 km/h.

FORMULA SIERRA

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Raies, 1m09s92/100 (Prom. 118,650 km/h); Sgroppo, 1m10s10; Albertengo, 1m10s16; Fineschi, 1m10s22; Iglesias, 1m10s31; J. Bessone, 1m10s41; Marincovich, 1m10s52; Pentecoste, 1m10s74; Guiral, 1m10s79; Moyetta, 1m11s05; Basualdo, 1m11s11; Ayerza, 1m11s18; Patti, 1m11s52; Clement, 1m11s72; Cunqueiro, 1m12s39; Bauque, 1m12s98.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vtas
1º	23	**José D. Sgroppo/Resistencia**	**26m05s50/100**	**22**
2º	16	Oscar Fineschi/Quilmes	26m07s94/100	22
3º	21	Carlos Marincovich/Arrecifes	26m33s89/100	22
4º	27	Ricardo Iglesias/Pergamino	26m36s58/100	22
5º	17	Roberto Patti/Palmira (Mza)	26m46s43/100	22
6º	30	Gaston Clement/San Isidro	26m46s78/100	22
7º	11	Jorge Guiral/Bs.As.	26m47s11/100	22
8º	26	Oscar Pentecoste/Bs.As	26m52s48/100	22
9º	10	Roberto Moyetta/Río IV	26m54s11/100	22
10º	18	Raul Cunqueiro/Balcarce	26m29s32/100	18

No clasificaron: Basualdo (13v); Raies (10v); Ayerza (7v).
No registró paso: Albertengo. **No largó**: Bauque.
Desclasificado: J.L. Bessone, al prosperar la denuncia de Albertengo contra el (no así la de Pentecoste contra Marincovich). **Promedio del ganador**: 116,584 km/h.
Récord de vuelta: Sgroppo en la 8ª, en 1m10s21/100 a 118,159 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS KIT ARENERO

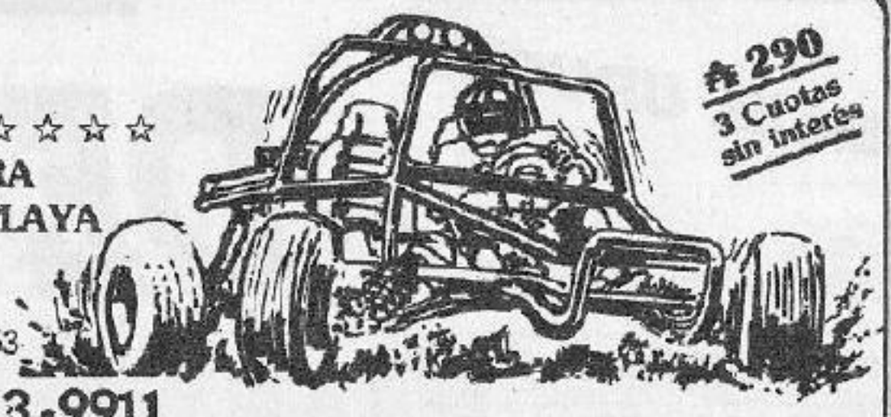
☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ **PRESENTA** ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

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

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

ENTREGA INMEDIATA

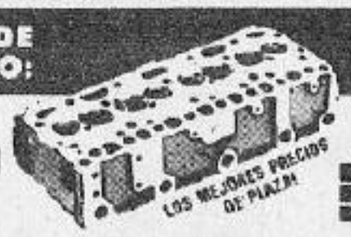
Certificados para patentamiento ..... Envios al interior ..... Registro industrial Nº 47.163



$ 290
3 Cuotas sin interés

SOMOS FABRICANTES Avda. SAN MARTIN 5594 TEL 53-9911

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!



DISTRIBUIDORES TANDILBER

INDUSTAP

CIGÜEÑALES GARANTIZADOS CAMIONES AUTOMOVILES TRACTORES



PEFECT CIRCLE

CONJUNTOS ARMADOS
LINEA COMPLETA
PRECIO SIN COMPETENCIA

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

RACING PARTS

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

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

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS
SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL
RUEDAS SPINA HNOS.
Adquiéralas en los mejores casas del Ramo de todo el país

CARBURADORES
CARESA

MASTER

CUERPO DE ALIMENTACION

FABRICADOS CON PRODUCTOS EFE

TELEFONO: 753-4769

AUTOS ESPECIALES
JEEP-PICK UP

DEDICACION EXCLUSIVA AL ARMADO TOTAL O PARCIAL
● ACCESORIOS ● ALARMAS ● INSTRUMENTAL
VISITENOS ALVAREZ JONTE 5139. TEL. 566-5929

PROVA

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos
- Antiflama
- Visores

Otros Asoc. Pilotos, Clubes e instituciones



Fabrica y distribuye PROVA

AUTONOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

ESCAPES Y SILENCIADORES
FANTIN

MOTOS — ENVIOS AL INTERIOR — AUTOS
STANDARD Y COMPETICION
WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4285

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.

Matheu 2360. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

DIRECCIONES HIDRAULICAS



- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERERIENCIA

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

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



MALACATES ELECTRICOS

EL POTRO

TIRA COMO UNA TROPILLA

12 VOLTS - PARA APLICAR EN FORD ● CHEVROLET TOYOTA ● JEEP ● RANGER

Precio al público $ 870

IMPRESCINDIBLE PARA BARRO Y NIEVE

FABRICA Y DISTRIBUYE:
ALPA DIESEL
AV. CORREGO 242.
TEL. 854-0005; 855-4078

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

FIAT SILVIO VW

REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINAL Y COMPETICION

FIAT Volkswagen

TODAS LAS LINEAS
Y ENVIOS AL INTERIOR
TARJETAS DE CREDITO

BATALLA DEL PARI 502 - CAP. TEL. 58-6913

---

anri®

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

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

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

Toquecitos de bocina



EL PROXIMO FIN DE SEMANA

DOS CARRERAS DOS

Además de la de T.C. en 25 de Mayo, anunciada en este mismo número, la actividad prevé la realización de otras dos competencias. Ellas son: ***Fórmula 2 Codasur*** *en* ***Interlagos*** *y* ***C.A.P.*** *en* ***Río Cuarto.***

F-2 CODASUR

Competirá en el trazado de 7.960 metros, cuyo antecedente inmediato data del 26/6/83. En esa ocasión, ***Maldonado*** *triunfó empleando 34m10s96, a 165,849 km/h, logrando además el récord de vuelta en 2m46s88.*

Los horarios para el fin de semana contemplan el **viernes** *entrenamientos oficiales entre las 9 y 12.30, mientras que entre las 14 y las 15 se efectuará el primer turno clasificatorio. La actividad continuará el sábado entre las 9 y 10 horas con los entrenamientos oficiales, de 12 a 12.30 la segunda tanda clasificatoria, y de 14.30 a 15 la tercera. El domingo, la clásica sesión de "tanques llenos" tendrá lugar entre 9 y 9.30, mientras que a las 12 se largará la final, sobre 12 giros (95.520 km.)*

C.A.P.

Las huestes del ***Club Argentino de Pilotos*** *llegarán con sus* ***Datsun 280 ZX*** *y* ***Nissan 300 ZX*** *al trazado de Río Cuarto, de 3.276,49 metros. La última intervención del C.A.P. allí, marcó el triunfo de* ***Osvaldo "Cocho" López****, quien para las 19 vueltas de la final empleó 26m40s98, corriendo con Datsun.*

También "Cocho" se adjudicó el récord de vuelta, en ***1m23s35****, mientras que las series fueron ganadas por Fernandino y Monguzzi (que también fue "pole").*

En cuanto a los horarios, al cierre de esta sección no habían sido suministrados.

En Nissan 300 ZX el Campeonato muestra en los cinco primeros lugares a: ***O. López****, 107 puntos; Traverso, 102; Bessone (h), 63; Oltra, 53, y G. Rales, 36 puntos. En Datsun 280 ZX, el puntero es* ***Rementería****, con 107 puntos, seguido de Cerquetti, 57; C. González y Lavari, 46; Sancho, 44 puntos.*

DESMODROMICA

Hace unos días **Jorge Andújar** efectuó nuevas pruebas de su tapa experimental desmodrómica del **VW 1500** de **F-2**, durante más de noventa minutos, sin que se presentaran problemas de las válvulas. En la semana entrante, quizá pueda conocerse el auto sobre el que será montado el motor con dicha tapa, para las futuras pruebas en pista.

¿FRA Y F-2 JUNTAS?

En los próximos días se realizará una reunión entre las máximas autoridades de ambas asociaciones de pilotos, promovida por la F-2 y tendiente a lograr un **acercamiento entre las dos categorías** para que en las competencias nacionales en que intervenga la F-2 sudamericana sea acompañada por la **FRA**, con **televisión incluida**. Además, no sería improbable que también la categoría menor de los monopostos argentinos pueda ir a la carrera **uruguaya** de fin de año, tal como ocurrió en la temporada anterior, junto a la **F-2**.

PONTORIERO ACLARA Y ACUSA... FLITER TAMBIEN

"Estoy muy molesto por las opiniones vertidas por Alfredo Pisandelli en la carrera de Salta, no sólo porque no tiene razón sino también por mentir. Dijo por radio que yo había utilizado cubiertas Faneco de clasificación. Ante eso, quiero decir que el reglamento de la categoría es libre en cuanto al uso de cubiertas nacionales de competición, es decir que no hay ningún impedimento para usarlas; eso, en el caso de que las 'especiales' existieran, pero Pisandelli miente cuando habla de neumáticos para clasificar porque no los hay. Simplemente mi equipo tiene un compromiso con Fliter para participar del desarrollo de un nuevo tipo de cubiertas, y lo que hacemos es probarlas y luego elevar un informe a la fábrica sobre su comportamiento y las circunstancias en que fueron utilizadas. De allí a que sean de clasificación existe

ACTIVIDAD ZONAL

INVITADOS "DE LUJO" PARA MARATON CLASICA

CAMMAROTTA Y BERGES, ¡QUE NENES!

Foto: diario El País (Montevideo, Uruguay)



Todos los años, en agosto, la ***Asociación Standard Mejorado*** *realiza su maratón anual con dos pilotos por auto. Hasta 1985 los Fiat 600 hicieron frente a la exigencia, contando con el inapreciable aporte de pilotos de renombre en el ámbito nacional, como "Cocho" López (ídolo de la ASM), Norberto Picetti, Néstor Gurini, "Tito" Bessone y varias otras "stars". Para el próximo fin de semana en el Autódromo, los 600 compartirán por primera vez la pista con la nueva clase de la* ***ASM****, los Fiat* ***Spazio CL 1100****, la categoría "vedette" del momento.*

Intentando hacer las cosas bien han sido invitados a participar de esta carrera dos pilotos uruguayos, "internacionalizando" así la maratón. La invitación se hizo a través del hombre de CORSA en el Uruguay, Diego Lamas, quien al tirar los nombres de los pilotos enloqueció definitivamente a los ya semidementes dirigentes de la ASM: nada menos que ***Julio Bergés****, cuádruple campeón uruguayo de Turismo con Fiat 128, campeón nacional (de allá) de Rally, un título sudamericano y dos 19 Capitales ganados. Y el otro "nene" es también conocido en nuestro medio, integrante hasta 1982 del equipo oficial Ford Uruguay en rally con un Escort 1600, dos subcampeonatos de ER en aquel país y actualmente puntero del torneo de rally y tercero en el de Turismo Pista Bimarca:* ***Fernando Cammarotta.***

Bergés compartirá un Spazio CL 1100 con ***Gastón Clement****, mientras Cammarotta hará lo propio con* ***Daniel Rodríguez.***

La carrera tendrá inicio el sábado, corriéndose una tanda de una hora, para cerrar el domingo con la segunda batería en el circuito número 12, largando casi 80 autos en total. A no perdérsela, ¿eh?

A propósito del accidente de Giacchino en el Autódromo

¿QUE ESPERAMOS?...¿QUE PASE ALGO FATAL?

El lunes de la semana anterior, mientras entrenaba en el circuito 9 del Autódromo Municipal, sufrió un serio accidente Juan Carlos Giacchino conduciendo su Berta-Renault de Fórmula Dos. ***"Aparentemente se reventó la goma trasera izquierda cuando encaraba prácticamente a fondo la curva de Ascari. Yo sentí que el auto se desacomodaba de atrás en forma repentina, y se fue sobre el piano y el pasto exterior. Cuando intenté la corrección, el coche cruzó la pista y se me fue para adentro. Vi venir de frente el guardrail donde pegara Franciscángelo con el Fórmula Renault, y pensé lo peor. Le pegué de costado, muy fuerte, y de allí no me acuerdo más, porque me desmayé. Cuando recuperé el conocimiento, en el mismo cockpit del auto, Miguel Angel Guerra, que había salido en ese momento a la pista y venía detrás de mí, me estaba sacando del auto junto al doctor Lenge (médico del Autódromo), y yo estaba totalmente mojado. Resulta que luego del golpe en el guardrail, el coche siguió unos metros su marcha descontrolada y se detuvo en una pequeña laguna de unos 20 centímetros que había del lado de adentro de la pista. Mientras Angel trataba de sacarme, mi compañero Enrique Benamo fue a dar el aviso a boxes y el médico llegó en seguida. Guerra retiró la carlinga, me 'desenredó' el pie derecho, que había quedado aprisionado por el pedal del acelerador, y me sacaron del Berta. Allí llegó Tito Bessone con su auto particular y, junto con Rullo, Angel y el doctor Lenge me llevaron al hospital Santojanni, donde me hicieron las radiografías y los estudios correspondientes. Quiero agradecer, muy sinceramente, la actitud de Angel, Tito y Enrique, yaque cada uno hizo lo que estaba a su alcance en ese momento, y lo mejor para mí. También al doctor Lenge y a los médicos del hospital, que me trataron muy bien y se ocuparon de mí en todo momento muy solícitamente. Hacia quien no puedo tener reconocimiento es a la ambulancia del Autódromo, que no pudo ser puesta en marcha inmediatamente y demoró mucho en arrancar; cuando lo hicieron ya estaba todo dispuesto para trasladarme en el Renault 11 de Tito, que es en definitiva con quien fuimos al hospital."***

Hasta aquí la versión del piloto, quien fuera revisado minuciosamente en el nosocomio citado, al que ingresó por sus propios medios, sin encontrársele ningún tipo de impedimento para retirarse a su domicilio luego de un período de observación que se prolongó hasta las 22 de ese día.

Después de escuchar la versión de Ginchino, CORSA dialogó con el Dr. Lenge en el Autódromo, y con el director del mismo, señor Julio Bruzzone. El doctor Lenge manifestó: "Cuando yo llegué al lugar del accidente, Juan Carlos estaba inconsciente a raíz de un fuerte golpe que había sufrido en el maxilar superior izquierdo, pero inmediatamente recuperó el conocimiento. Guerra colaboró en gran forma porque quitó la carrocería y me ayudó a sacarlo, mientras le desenganchaba el pie derecho. Cuando llegó Bessone con su auto particular, ya Giacchino estaba recuperando el conocimiento y decidimos el traslado en ese vehículo porque él estaba en condiciones de viajar sentado e íbamos a ir más rápido que en la ambulancia, que a esa altura ya había sido puesta en marcha. Cuando llegamos al hospital le hicimos un chequeo completo y seis placas radiográficas de distintas partes del cuerpo, cuyo resultado no arrojó nada que pudiera crearnos preocupación por su estado, y por ello recibió el alta".

En cuanto a la ambulancia, el señor Bruzzone nos dijo: ***"Es cierto que en un principio la misma no arrancaba, pero luego, en el momento del traslado, estaba en condiciones de hacerlo, aunque sin duda, y teniendo en cuenta el confort de un Renault 11 y el de nuestro vehículo –un Citroën Ami 8–, era mejor que fuese en el auto, ya que podía viajar sentado. La ambulancia está y funciona, pero sabemos que no es lo ideal. Cuando nosotros llegamos al Autódromo, ese móvil estaba arrumbado en un box y no funcionaba. Con los fondos de la Cooperadora y la colaboración de mucha gente, caso Carlos Grocco, que se ofreció espontáneamente a efectuar la parte de mano de obra de la reparación, la pusimos en marcha. Si no fuera así, el Autódromo debería estar sin actividad, ya que la Municipalidad no dispone de ambulancias para mandarnos en las horas de uso de la pista. Ahora hemos hablado con la gente de Renault para que nos pongan en marcha otra ambulancia que es nuestra y también está parada por falta de elementos. Esa es la situación, pero estamos dispuestos a persistir en nuestra actitud para llevar adelante el Autódromo".***

Hasta aquí, entonces, los testimonios de algo que pudo ser una tragedia y que, por suerte, sólo fue un accidente sin consecuencias. Pero en algún momento hay que prever lo que puede ocurrir si el caso es más grave. Quizá la ambulancia o en su defecto el hospital del Autódromo deberían funcionar como para atender a un herido hasta que se lo pueda derivar a un centro médico de mayor complejidad. Tomemos las medidas del caso, antes de lamentar.

Néstor Carbia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

una gran diferencia. Es por ello que quiero hacer esta aclaración."

Luego de escuchar al piloto, CORSA consultó al fabricante de los neumáticos, quien expresó: **"Pontoriero tiene razon... Las cubiertas de clasificación no existen, las que él utilizó en Salta son de 15 pulgadas y perfil bajo, de la misma serie que 'Tito' Bessone usó en el circuito 9 para hacer 1m29s14. Quienes sí están desarrollando un nuevo tipo de cubiertas radiales nuestras son los pilotos del equipo de Herceg, pero tampoco son de clasificación. Además quiero aclarar que cualquiera puede comprar nuestras cubiertas en la medida en que las paguen de acuerdo con el valor fijado. Aqui no tenemos secretos, pilotos preferenciales o equipos determinados para entregarlas. Son todos iguales".**

SOTO: SI AL RALLY, NO A RESISTENCIA

Intercambiando posiciones con Traverso, su compañero de equipo, el cordobés **Ernesto Soto** decidió reaparecer en el Rally de Argentina por el **Campeonato del Mundo** y no correr con la coupé Fuego en Resistencia. La presencia del hombre de Villa Dolores, quien ya se halla recuperado de la parálisis facial que lo afectara parcialmente, se concretará a bordo del **Renault 18** oficial de Renault Argentina. Mientras tanto la Fuego del "Cabezón" será tripulada en la carrera de T.C. 2000 de Resistencia, casi con seguridad por **José Luis Di Palma**, aunque no debe descartarse totalmente a **Miguel A. Guerra**.

FUEGO NUEVO PARA SERAFINI

Ante el estado en que quedo la coupé Fuego de **Jorge Serafini** luego del múltiple incidente de la carrera salteña de **T.C.2000**, el piloto de Las Flores decidió reparar la misma, pero sólo para enfrentar los próximos compromisos de la categoría –Chaco y Rafaela–, ya que para Pigüé, el 5 de octubre, Jorge iría con la coupé nueva, cuyo casco encargó a **Renault Argentina** y estará en su taller de Las Flores en los próximos días, para comenzar a ser armada.

PEDIDO

El C.A.P. y APAT gestionaron ante la C.D.A. una disminución de las largas penas que les fueran aplicadas a dos de sus afiliados (**Mustafá** y **Serravalle**). Ambos pedidos fueron desestimados luego del análisis efectuado por la Mesa Directiva, con lo que los dos pilotos deberán esperar que venza el plazo originalmente establecido para volver a la actividad. Por ahora, antes no podrán hacerlo.

JUAN MARIA: NO AL RALLY, SI A RESISTENCIA

Finalmente, y al no cambiarse la fecha del **10 de agosto** para la carrera chaqueña de **T.C.2000**, **Juan María Traverso** decidió postergar su experiencia en el **Rally de Argentina**, y correr en el Chaco en la categoría donde tiene posibilidad de pelear el Campeonato junto a Mario Gayraud y Ernesto Bessone. Ante la ausencia del "Flaco" de Ramallo a bordo del R.18 oficial de **Renault Argentina**, la máquina fue ofrecida a **Mario Stillo**, quien de esa manera hará su presentación integrando el equipo oficial Renault, siempre navegado por **Fernando Stella**.

LA F-2 "GASTO" EL AUTODROMO

*Durante la semana pasada fueron muy intensos los entrenamientos de la **Fórmula 2 sudamericana** con miras a la carrera de San Pablo, Brasil, el próximo domingo. Entre lunes, martes y miércoles, nueve pilotos, más de la mitad del parque argentino de la categoría, realizaron pruebas de distinto nivel en el circuito 9 del autódromo porteño.*

*Utilizando el nuevo motor del cual **Guillermo Kissling** nos hablaba en nuestro número anterior, con la tapa de cilindros nueva, con válvulas de titanio, el cigüeñal con otro tipo de balanceo –los pesos distribuidos de otra manera, más liviano en el cuello de las bielas– y con otros reglajes y tolerancias en el armado del motor en general, hizo el día martes el mejor tiempo de la semana, muy lejos del resto. El ingeniero de Olivos marco **1m13s6/10**, lo cual es un excelente registro para el trazado, sobre todo teniendo en cuenta que la pista estaba muy engomada luego de la carrera del C.A.P. del fin de semana anterior y que las cubiertas **Pirelli** tienen una marcada tendencia a dejar adheridas en su banda de rodamiento todas las partículas de otro tipo de caucho que haya en el circuito y, con ellas, la suciedad suelta en el mismo. Lo de "Willy" es doblemente importante porque lo hizo en solo cuatro vueltas.*

*La segunda marca la obtuvo ese mismo día **Miguel Angel Guerra** con 1.14.1/10. Fue uno de los que más trabajo lo hizo durante los tres días, y luego viajó a Alta Gracia –el viernes– para buscar elementos en lo de **Oreste Berta**. El tercer registro de la semana quedó compartido por los integrantes del equipo **INI. Néstor Gurini** y **Fernando Crocceri**, quienes el jueves realizaron **1.15.1/10** pero con problemas varios. Gurini se salvó de un accidente importante cuando se rompió el centro de una llanta –la delantera izquierda– en la bajada del tobogán. Su auto se despistó y se detuvo en el pasto antes de llegar al guardrail merced a un desnivel del terreno que lo ayudó a frenar. Por su parte, Fernando padeció con los espirales traseros, que se vencieron y no le permitieron buscar tiempos más cercanos a la realidad de su auto. Volviendo a Gurini, vale la pena puntualizar que la llanta que se rompió era una de las utilizadas en el desparejo circuito de Iguazú, y que la misma tenía una fisura en uno de sus rayos, cosa que se descubrió una vez que se rompiera...*

*El quinto registro de la semana correspondió a **Juan Carlos Giacchino**, con el auto reparado luego de su accidente del lunes, quien con un motor que no rindió en la pista lo mismo que en el banco de pruebas, hizo 1.15.4/10. Sólo una décima por encima de ese registro realizó **Rafael Verna** con el auto de **Osvaldo Antelo**, girando el martes, y posteriormente el preparador de Flores decidió el cambio de la leva en la planta impulsora de ese vehículo.*

*Finalmente quedan los registros de **Enrique Benamo**, 1m16s1 el martes, **Lucio D'Andrea**, que produjo 1.16.3/10 el jueves con el segundo auto del team **Antelo**, y no hizo tiempos **Gustavo Sommi**, al romper su motor el primer día de la semana. Todos los equipos ya están en viaje hacia Brasil, y coincidentemente con la salida de esta edición, los camiones-taller estarían cruzando la frontera argentinobrasileña por el puente internacional "Tancredo Neves" que une Puerto y Foz de Iguazú, para llegar a San Pablo el jueves por la mañana e instalarse en el autódromo ahora denominado "José Carlos Pace".*

N.C.

EL "TOTO", LEJOS

No está muy cercano el momento para que **Miguel Angel Etchegaray** compita en **Turismo Competición 2000**. Si bien tiene en su taller el **Renault 18** que utilizara Traverso el año anterior, nos comentó lo siguiente: **"El problema principal es conseguir y alistar la caja de velocidades Hewland. Pienso que recién debutaría en el final de esta temporada".**

Por peor situación está pasando **Néstor García Veiga**, que a pesar de los rumores que lo daban como participante en T.C.2000 con el **Peugeot 505** por **Julio Ponce**, manifestó que **"aún faltan limar algunos detalles importantes"**. Mientras, **"Cocho" López** ya lo probó en el Autódromo...

NOVEDADES DE LA FRA

Por fin quedó clarificado el asunto anormal originado en las últimas competencias de **Fórmula Renault Argentina**. La C.D.A. confirmó las clasificaciones de las carreras corridas en **Buenos Aires** el **1° de junio** y el **6 de julio**, que se encontraban en suspenso. Además, fueron reclasificados **Oscar Palmero**, **Néstor Furlán** y **Daniel Cingolani** en la competencia de **Las Parejas**, los que habían sido desclasificados por exceder sus levas de medidas reglamentarias.

Lo sugestivo radica en el caso de Palmero, quien habría trabajado el árbol de levas, lo cual está expresamente prohibido por el reglamento. En fin...

VENTAS

Jorge Omar del Río decidió desprenderse de su coupé **Nissan 300 ZX** con la que vino participando en el **Campeonato Argentino de Pilotos**, ya que prefiere dedicar todo su tiempo al **T.C.2000**. Otro tanto –aunque por causa diferente– hará **Angel Monguzzi**. El cordobés está decepcionado con el rendimiento de su Nissan 300 ZX y por la superioridad que tienen los autos de Traverso, "Cocho" López y Bessone, y de no solucionarse el tema se desligaría del C.A.P., participando en TC 2000 con el auto que ya tiene casi listo Bamse, un **Ford Sierra XR4**.

HERCEG-GAYRAUD-CDA

Días pasados estuvieron en la **Comisión Deportiva Automovilística**, **José Miguel Herceg** y **Mario Gayraud**, aunque vale la pena puntualizar que su presencia no se debió a ninguna citación, sino que concurrieron (el 23-7-86) para conversar con el doctor **Horacio Rivarola** sobre el problema suscitado en la competencia de **T.C.2000** en **Salta**. El presidente de la CDA explicó a ambos que en reunión de Mesa Directiva se analizó ese tema, decidiendo girar el mismo con el informe del comisario deportivo actuante y las declaraciones de Herceg en el programa radial "Campeones" al Tribunal de Penalidades, que en definitiva estudiará el caso y oportunamente citará a Herceg y a Gayraud.

T.C. POR RADIO

De lunes a viernes, entre las 12 y 12.30 horas, se emite por Radio América la audición "Turismo Carretera", con la participación de Osvaldo Tarafa y Carlos Arena, quienes reflejan toda la actualidad de la más popular de nuestras categorías automovilísticas. Es bueno saberlo...

MEDIO AUTO NUEVO PARA GAYRAUD

La coupé **Sierra** de **Mario Gayraud**, que resultara muy averiada en el accidente múltiple de la carrera salteña de **T.C.2000**, está siendo reparada por un chapista especializado en el taller del "Polaco" Herceg en General Pacheco. Aparentemente, y de acuedo con el estado en que quedó la XR4, ésta fue recortada en forma parcial, sacándole un pedazo y haciéndosele un corte en el flanco delantero derecho hasta detrás del parante posterior de ese lado, en la parte inferior, para reemplazar ese sector de la carrocería. La misma va a estar lista para la carrera de Resistencia, a correrse el domingo **10** de agosto. Por lo menos así lo asegura **José Miguel Herceg** quien además dice que va a quedar "como nueva". ¡Y si el Polaco lo dice!...

NOVEDADES DE LA C.D.A.

Con fecha 23 de julio, la Comisión Deportiva Automovilística emitió un comunicado en relación con los hechos ocurridos durante la largada de los "300 kilómetros", el que textualmente dice:

"Al autorizarse el tipo de largada empleado en la competencia 300 km. del San Isidro Automóvil Club para la categoría del Club Argentino de Pilotos, se lo hizo por considerarla una forma novedosa y atrayente para el espectáculo.

"Se incurrió en el error de creer que la buena fe alcanzaba a todos los participantes, y sin pensar que un número indeterminado de ellos tendrían arreglos en sus coches que les permitirían arrancar antes que su compañero de equipo realizara el contacto correspondiente.

"En tal forma quedó confirmado que hay pilotos que no vacilan en recurrir a cualquier fraude para obtener ventajas ilícitas.

"No alarmante en este caso es que se haya recurrido a esta clase de maniobras sólo para lograr una mejora de dos a tres segundos, en una competencia de más de dos horas de duración.

"Lamentablemente, el elevado número de coches participantes impidió advertir con precisión quiénes incurrieron en esa infracción, para proceder a su inmediata exclusión de la carrera.

"Ante la imposibilidad de aplicar medidas de otra índole, esta declaración de la C.D.A. tiene por fin una sanción moral contra quienes en su intimidad se saben culpables de lo ocurrido y a la vez una advertencia de que se seguirá actuando con el mayor rigor en todas las comprobaciones de mala fe en las infracciones reglamentarias que ponen de manifiesto una falta de ética, la que debe existir al margen del profesionalismo actual del automovilismo deportivo."

.....

Hasta aquí el informe de la C.D.A., al que vamos a agregarle nuestra opinión, ampliando lo que ya dijimos en la cobertura de la competencia y en nuestro habitual "pos-carrera". Entendemos que el ente rector no podía permanecer al margen cerrando los ojos ante la realidad en virtud de no poder comprobarse fehacientemente la culpabilidad de todos los implicados, aunque sí se detecta la de unos pocos. Por eso lo de la sanción moral. Lo que no nos parece bien es que a esos pocos que sí fueron identificados, no se les aplicaran las medidas correspondientes, que en todo caso habrían servido de severa advertencia al resto.

No es con "sanciones morales" que se conmueve a quienes siempre están dispuestos a adoptar actitudes inmorales o se previene alguna inmoralidad circunstancial.

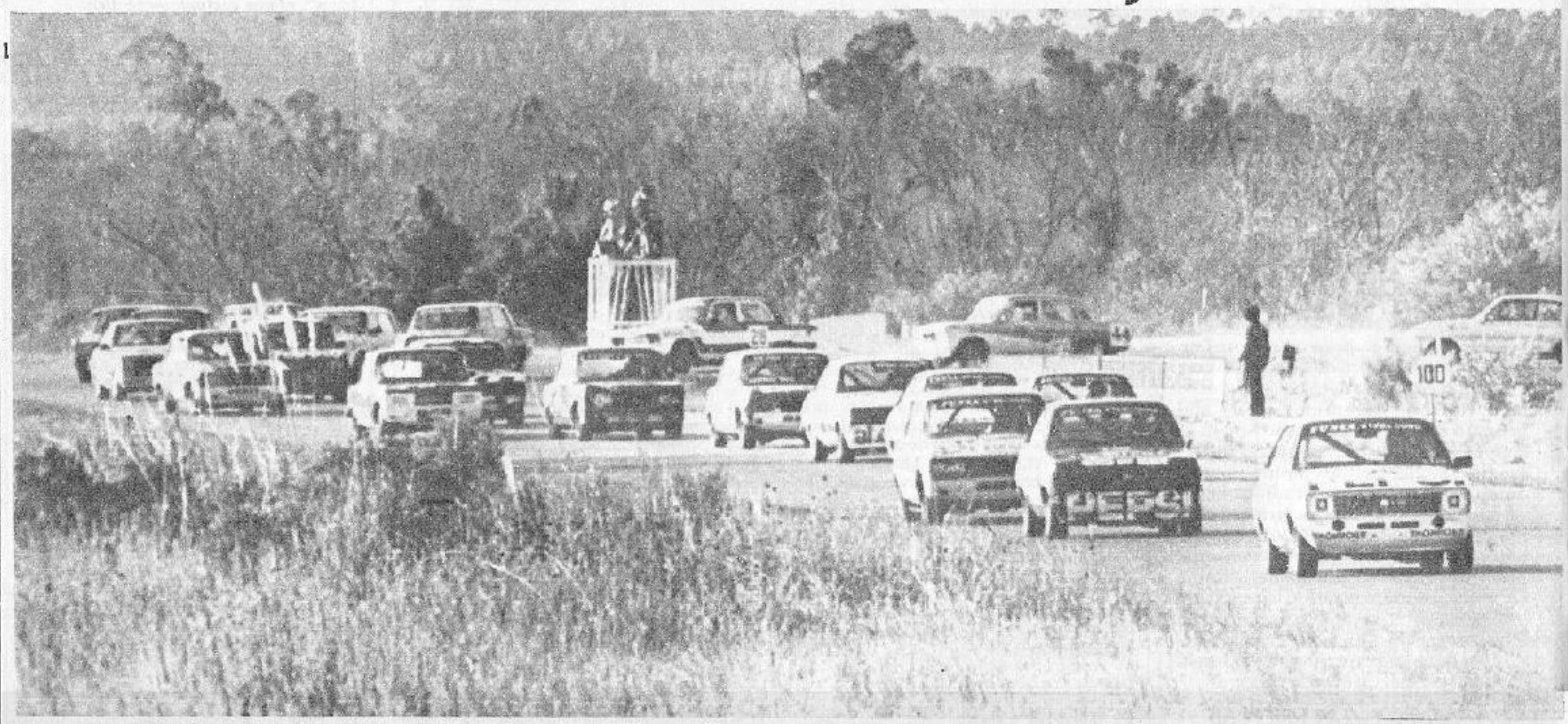
Como consejera, la impunidad es de lo peor.

ORSA

EN EL URUGUAY

TURISMO BIMARCA, FORMULA RENAULT

MUCHA LUCHA, UN BOS



Gran competitividad fue lo que volvió a exhibir la ascendente categoría "turística", con un duelo al frente decidido por un pestañeo para Domingo De Vitta. Casi nada, otra vez, resultó lo brindado por la F.R.U., con un paseo de Fernando Mainentti sin siquiera los rivales extanjeros esperados a la vista. Y finalmente, la Fórmula Vee sorprendió a medias con su resultado al quedar fuera el favorito pero imponerse Pedro Sarla con mérito sobrado.

Dos aspectos fundamentales antes de entrar en el comentario de las distintas competencias.

Uno, la **televisación** en directo por parte de Montecarlo TV Color Canal 4, el canal del automovilismo en Uruguay. Un hecho que merece su "destaque" en virtud de que era la primera vez que la TV iba a "El Pinar" para televisar competencias por el Campeonato Nacional.

Dos, el **excelente momento** del Turismo "bimarca", perfectamente balanceado para una y otra marca; lucha allá adelante, en el medio y atrás, y un parque de máquinas que actualmente anda ceca de las 40, hablan por sí solos del buen trance de la categoría Turismo, artífice de que a "El Pinar" vayan, promedio, alrededor de **3.000 personas**. Nada despreciable.

Hechas estas dos salvedades que entendemos justas, la del "estribo" para la **Asociación Uruguaya de Volantes**, que con pocos elementos al alcance de la mano (léase NS), se las ingenió para mostrar un Autódromo prolijo, más colorido y con una ampliación de los "pits" hecha previendo más que nada la llegada de ocho argentinos y una brasileña a la Fórmula Renault...

LOS GANADORES Y SUS CAUSAS...

Empecemos por el **Turismo**. La mano venía para De Vitta o para Pisano, Ford y Fiat respectivamente. Y ganó **De Vitta**, ¿por qué? Y, creo que ni el mismo sabe el porque. Le tocó a él y punto, como le podría haber tocado al "flaco" Pisano.

En la **Fórmula Renault** también había dos chances. Por el lado del siempre espectacular Mainetti o por el de Muraglia. En Clasificación, unas centésimas a favor de **Muraglia**. Pero en carrera, el duelo tradicional se fue al diablo en la 2a. vuelta de las 15 y **Mainentti** ganó con una comodidad para el bostezo cuando Muraglia tuvo la temperatura arriba de 100°C.

En la **Fórmula Vee**, el tema era claro, **Enrique Cadenas**, aun con un auto armado un poco por allí y otro poco por allá, era un segundo más rápido que el resto. Pero una rótula se cortó y allí apareció en escena **Pedro Sarla**, que girando sólidamente en las dos series edificó un triunfo importante.

DE VITTA "SOBRE LA HORA"

La primera serie clasificatoria del Turismo fue para De Vita y, por otra parte, fue la mas veloz, quedando su ganador en la "pole" para la Final, escoltado por Cammrotta que también fue su escolta en la serie.

La segunda mostró a Pissano imbatible y a un "Flaco" Scaldarri que prometía mucho. De todas maneras y si bien Pissano giró relativamente cómodo, su tiempo en la serie le permitió acceder al tercer lugar en la grilla, aunque dejando toda la sensación de que Pisano no había querido exigir mayormente a su Fiat.

Así que tras las dos series queda muy en claro que De Vitta y Pissano serían los candidatos para llevarse la 3a. fecha, en tanto atrás podía suceder cualquier cosa. Y así fue nomás. Las 20 vueltas finales fueron un mano a mano exhuberante de **Domingo De Vitta** y **Gustavo Pisano**. Incluso Pisano pasó a liderar faltando 4 vueltas, pero De Vitta lo siguió exigiendo y en las 2 últimas, ante esa exigencia hasta límites a veces poco creíbles, el Fiat de Pissano mostró algunas flaquezas en los frenos, pero sobre todo en la 2da velocidad que salió 2 veces, y ahí De Vitta encontró 10 metros superútiles cuando más los precisaba... "**Ni siquiera recuerdo cuándo volví a la punta. Fue una tensión tremenda y hasta pensé que ya no tenía posibilidades de ganar...**", comentaba Domingo en clara muestra del fragor de la encarnizada pero caballeresca lucha.

Del otro lado, Pissano, algo desilusionado... "**Me ganó bien. De repente, tendría que haberlo pasado faltando 2 vueltas y no 4. Pero se dio y punto. Después él me apuró y no es lo mismo estar detrás del Escort que delante, porque te obliga a frenar demasiado corto...**".

Dejando esa lucha entre De Vitta y Pisano, atrás se armó la de "San Quintín". Los chapistas, locos de la vida, pero para ciertos pilotos la mano no fue muy divertida al comprobar el saldo. Algunos cambios de palabras no muy amables y ceños fruncidos.

Los que salieron rápido de ese pelotón de persecución, tuvieron una carrera relativamente en paz. Me refiero a **Fernando Cammarotta**, el cada vez mas veloz y efectivo **Antonio Carella**, y **Eduardo Maiorano**, no muy a la altura de lo que esperábamos.

Los que se quedaron en aquel, y fijese la cantidad: Carlos Benech, Julio Bergés, Juan Scaldaferri, Francisco Matteos (Arg.), Juan Carlos Pace (Arg.), Pedro Cantonett, Alvaro Torres García, que había largado último por una penalización, y sigo, Aldo Dacal, Haroldo Canoniero, Juan Carlos López y Alfredo Campos, que tiraban juntos por puntos que, aunque secundarios, importan porque aquí se puntúa hasta el 10° puesto.

Y tras esa batalla de "hacha y tiza", sobrevivieron Carlos Benech, Juan Scaldarri, Haroldo Canoniero, Aldo Dacal y el argentino Juan Carlos Pace que, junto a Matteos, mostraron que vienen a mas y son para tener muy en cuenta de ahora en adelante.

Un saldo brillante del Turismo, que ahora deberá asimilar el reto de correr en las calles de **Mercedes**.

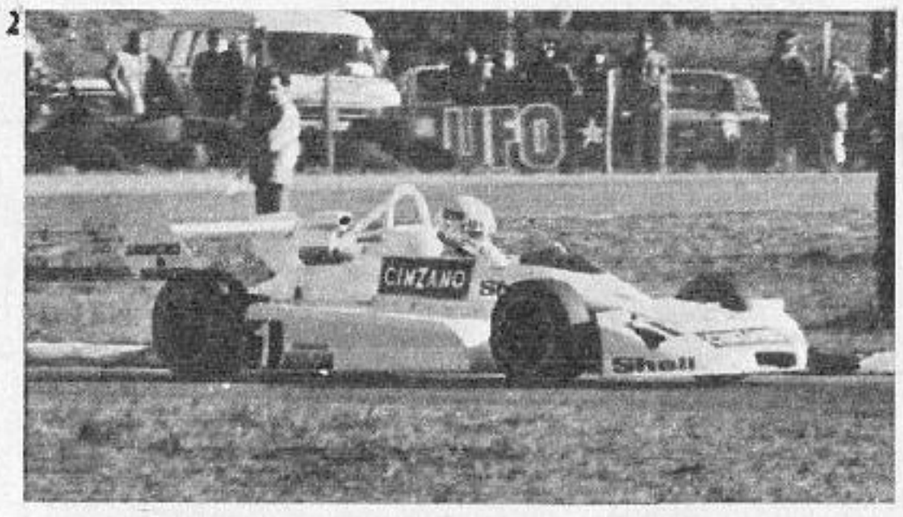
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Y F. VEE EN EL PINAR

TEZO Y MEDIA SORPRESA

Por Mario Rosa -Fotos Juli Bruzzoni (diario "El País" de Montevideo).

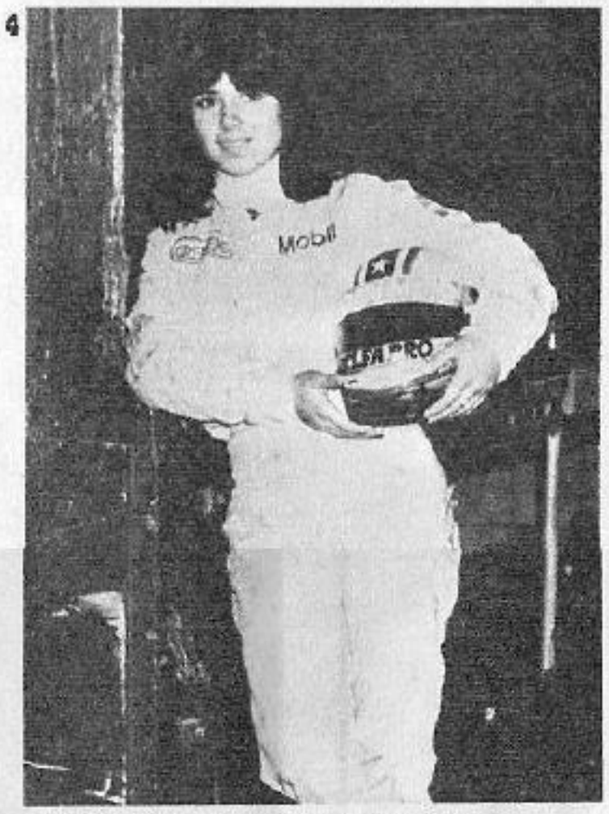
2



3



4



5



La fila inicia al comenzar la Final de Turismo. Adelante, De Vitta, luego Fernando Cammarotta, Gustavo Pisano ya distanciados, y detras el malon cuidando a muerte la cuerda.

MAINENTTI Y NADA MAS

Salvo la presencia estelar de la brasilenita **Cristina Rosito** (19 años) que para colmo duró una vuelta, la **Fórmula Renault** no mostró nada del otro mundo. Y siguiendo con su poca seriedad, la F.R. Argentina no mandó los 8 pilotos prometidos, perdiendo el espectáculo de la categoría un fuerte atractivo.

Quedaba en pie lo que podían hacer Mainentti y Muraglia a la luz de los tiempos de Clasificación (casi sin diferencias). Pero la esperanza pronto se desvaneció cuando a las 2 vueltas, Muraglia cedió posiciones con la temperatura del motor rumbo a las nubes. Ahí Mainentti se fue solo y se terminó la carrera. Salvo hasta que Muraglia volvió a componer sus energías, y capturó el segundo lugar, pero no le quedaba resto para acercarse a Mainentti. Para destacar, el 3er. puesto de **Luis Correa**, en franco ascenso, la combatividad de siempre en Cabarcos y la muy buena rentrée de Luis Henderson, que debemos seguir observando. Y nada más.

En Formula Renault, con la falta de los argentinos, fue un monólogo del Campeon Fernando Mainentti.

Domingo De Vitta adelante y Gustavo Pisano detras. El duelo por la punta en el Turismo.

Parte de un pelotón donde el lema fue "prohibido dejar un hueco". Cuatro Fiat en acción: Juan Carlos Lopez, Aldo Dacal y "soldados", por adentro Haroldo Canoniero y por afuera el argentino Juan Carlos Pace, que ya esta mas cerca de la punta al igual que Francisco Matteos.

Solo dio una vuelta en la Final de Formula Renault. Pero Maria Cristina Rosito demostró, en los días previos, que va muy rapido y es segura.

PEDRO SARLA EN F.VEE

Dos Series en F. Vee ganadas por Pedro Sarla. Detrás, muy buenos pasajes de Heber Chiribao, Julio Raña y el repunte de Enrique Cadenas tras romper una rótula trasera.

LA REITERADA AUSENCIA ARGENTINA

Mucho se había escrito en Montevideo en medios de prensa y, por supuesto, la presencia argentina en **Fórmula Renault** se difundió ampliamente a través de radios y TV.

Obviamente, gran parte, diría yo la mayoría, de la promoción efectuada previo al espectáculo en "El Pinar", giraba en torno a los ocho **pilotos** de la Fórmula Renault **Argentina**, con su presidente, el señor **Eduardo Bouvier**, al frente.

Y una vez más, concretamente por tercera vez consecutiva, los muchachos de la Fórmula Renault Argentina faltaron a la cita prometida una y mil veces.

Los problemas o las causas de esta sentida ausencia, no viene al caso mencionarlos. Eso sí, los inconvenientes siempre surgen el viernes anterior a la carrera, cuando ya prácticamente es imposible solucionar nada desde Uruguay.

Incluso se pensó postergar la 3ra. Fecha, no porque los 8 pilotos no vinieran, sino porque junto a ellos llegaría el caucho de refresco para los uruguayos que, jugados a esta alternativa, solo tenían disponibles gomas viejas a los que en muchos casos hasta se les veía... el aire.

Toda esta situación ha llevado a un replanteo de la situacion, no sólo por parte de la **Asociación de Pilotos de F.R. Uruguaya** (están cansados de quedar "pegados") sino también por parte de la **Asociación Uruguaya de Volantes**, que se cansa de hacer lo imposible para que compitan en Uruguay los argentinos y no reciben la más mínima recompensa. A todo esto sumémosle el reciente cambio en el **Reglamento** de la F.R. Argentina (leva libre, etc.), que complica más la chance sobre la manida y baqueteada "integración sudamericana" de esta categoría promocional.

Las dos veces pasadas, la ausencia argentina pasó quizá desapercibida para muchos. Esta vez no, porque hubo un factor de tremenda gravitación: se televisó en directo y hasta el viernes 18 de julio el Canal 4 hablaba de los ocho argentinos y una brasileña (que sí vino) que disputarían la gran Final de Fórmula Renault...

Veremos ahora qué rumbo toman los muchachos uruguayos.

RESULTADOS FINALES
3a. FECHA AUTODROMO "EL PINAR"

TURISMO BIMARCA

1ra. Serie

1-Domingo De Vitta	**Ford**	**8 Vs.**
2-Fernando Cammarotta	Ford	" "
3-Carlos Benech	Ford	" "
4-Antonio Carella	Ford	" "
5-Alfredo Campos	Ford	" "

2da. Serie

1-Gustavo Pisano	**Fiat**	**8 Vts.**
2-Juan Scalduferri	Fiat	" "
3-Eduardo Maiorano	Fiat	" "
4-Pedro Cantonetti	Ford	" "
5-Alvaro Torres Garcia	Ford	" "

Final

1-Domingo De Vitta	**Ford**	**20 Vts.**
2-Gustavo Pisano	Fiat	" "
3-Fernando Cammarotta	Ford	" "
4-Antonio Carella	Ford	" "
5-Eduardo Maiorano	Fiat	" "
6-Carlos Benech	Ford	" "
7-Juan Scalduferri	Fiat	" "
8-Haroldo Canoniero	Fiat	" "
9-Aldo Dacal	Fiat	" "
10-José Pace (Arg.)	Fiat	" "
11-Daniel Girino	Ford	" "

FINAL FORMULA RENAULT

1-Fernando Mainentti	**Crespi**	**15 Vts.**
2-Jorge Muraglia	DEPAC	" "
3-Luis Correa	Crespi	" "
4-Pedro Cabarcos	Crespi	" "
5-Luis Henderson	DEPAC	" "
6-Pablo Calza	Crespi	" "
7-Flavio Bonavena	DEPAC	" "

FINAL FORMULA VEE

1-Pedro Sarla	**16 Vts**
2-Heber Chiriba	" "
3-Enrique Cadenas	" "
4-Julio Rana	" "
5-Dante Sánchez	" "
6-Julio Giansanti	" "

RALLY

TRELLES DEBUTA EN ESPAÑA

Tras culminar en Uruguay la etapa del imprescindible apoyo financiero, **Gustavo Trelles** debutará el **24 de agosto** en el **Rally de Torremolinos**, España, que marca el inicio de la segunda mitad del **Campeonato Español de Rally** (quedan 6 competencias).

En este momento, Gustavo está en España junto a **Daniel Muzio**, ultimando detalles no sólo con respecto al auto a utilizar, sino en toda la infraestructura necesaria para competir con pretensiones en un Campeonato de muy buen nivel.

Con el apoyo de "Pluna", Lubricantes "ANCAP" y la Comisión Nacional de Educación Física, podemos ya informar que Trelles ha comprado un **Renault 5 Turbo** que será preparado en España para el **Grupo N**.

El auto incluso ya quedó empadronado y en estos momentos está en manos del mejor preparador de la marca en España.

Tras este primer paso, Trelles y Muzio viajaron adonde se disputará el próximo 24 de agosto el Rally de Torremolinos, para efectuar un reconocimiento de la zona y los caminos.

Recordamos que Gustavo se presentará en el **Rally Mundial** a disputarse en **Córdoba** los primeros días de agosto, hacia donde irá directamente desde España.

noticorsa noticorsa noticorsa noticorsa

INVERSIONES TECNOLOGICAS

El reciente y significativo aporte de capital realizado por parte de su casa matriz, es una demostración más de la confianza en la continuidad de los resultados obtenidos por **Pirelli Neumáticos S.A.T.I.C.** en el mercado local, como consecuencia del plan de actualización tecnológica de la planta industrial de Merlo comenzado hace cuatro años.

Es de destacar en tal sentido la fuerte penetración de la marca en los últimos modelos de las terminales automotrices, particularmente en la provisión de cubiertas radiales de acero en series anchas y super-anchas de alta performance.

PIRELLI SE EXPANDE

Pirelli es desde 1982 la marca más importante en la venta de neumáticos importados en el mercado de reposición japonés.

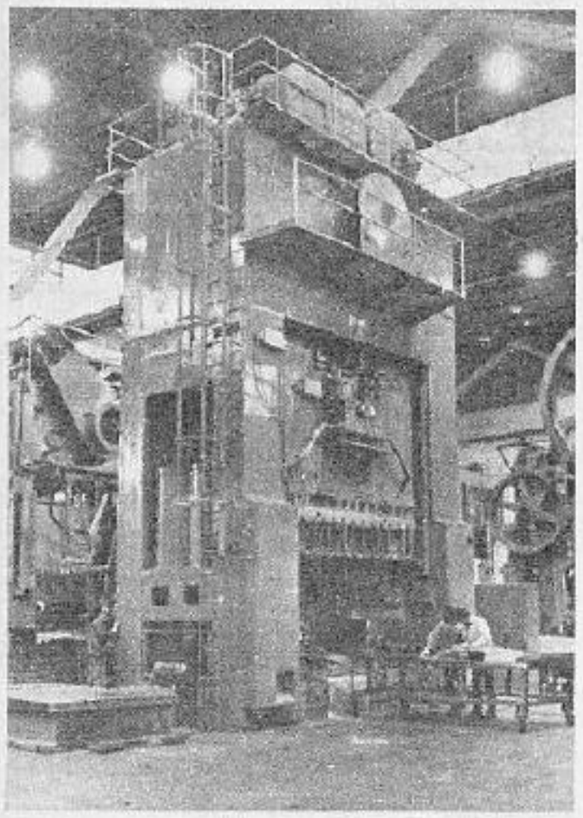
Su primer envío de cubiertas a las terminales fue en 1982, cuando un total de 11.000 P6 de perfil ultra rebajado fueron montadas como equipo original en el nuevo Mazda Cosmo 929, en el Mitsubishi Starion 2.0 y en el Toyota 2.8 Soarer.

Hoy en día los neumáticos Pirelli están incorporados como equipo original en 14 modelos de primera línea; seis Mazda, seis Toyota, el Mitsubishi Starion y el Daihatsu Charade De Tomaso. En los últimos cuatro meses, se recibió la aprobación de algunos fabricantes para equipar con sus cubiertas a otros cinco prestigiosos modelos.

Este año se espera duplicar la venta de neumáticos a las terminales, y se está en camino de lograrlo, ya que en el primer trimeste del corriente año se incrementaron las ventas de equipo original en un 70%, contra el mismo período del año anterior.

Entre los elementos con que se espera llegar a una mayor penetración en el mercado, se cuenta el hecho de que los fabricantes japoneses están evaluando la segunda generación de cubiertas P700 de perfil ultrarrebajado, que es la última palabra de la tecnología Pirelli. La reacción favorable a esta cubierta parece dispuesta a generar una mayor afluencia de contratos para equipo original.

INVERSIONES EN AGENTINA



Volkswagen Argentina acaba de instalar una nueva prensa en su planta de San Justo.

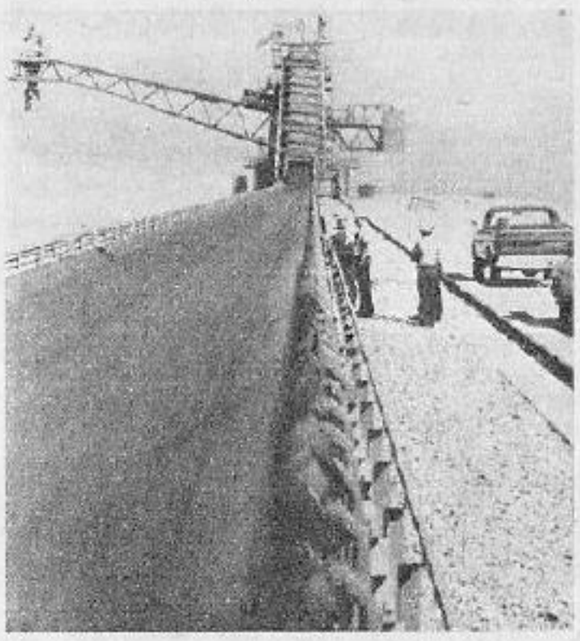
Procedente de Alemania, esta prensa posee una altura total de 14 metros aproximadamente. Para su instalación fue necesario realizar una fosa de 5,20 metros de profundidad.

Tiene tres velocidades de operación: 7,2, 15 y 18 golpes por minuto; su capacidad de estampado equivale a 800 toneladas de fuerza y su peso total aproximado es de 300 toneladas.

La instalación de esta prensa obedece a la necesidad de disponer de toda la gama de posibilidades de Estampado requeridas por producción.

Uno de los objetivos principales de Volkswagen es el de mejorar en forma constante la calidad de sus productos, de allí que con esta inversión continúa llevándose a cabo el reequipamiento propuesto desde su radicación en la Argentina.

CINTA PARA TRANSPORTAR ENERGIA



Una cinta transportadora de casi dos metros y medio de ancho por más de un kilometro de largo –instalada por **Goodyear** cerca de Delta, en el estado de Utah, Estados Unidos– conducirá carbón destinado a alimentar una de las mayores usinas térmicas norteamericanas que utilizarán combustible sólido. Desde mediados del año que viene, este Proyecto Energético Intermontano proveerá electricidad a más de cinco millones y medio de personas en cinco estados del Oeste norteamericano.

NUEVOS EQUIPOS

Neumáticos **FATE** ha incorporado nuevas y modernas maquinarias balanceadoras, que al trabajar al ritmo de la línea de producción, permiten controlar y mejorar aún más su alto nivel de calidad.

Conjuntamente con esos equipos, se ha incorporado una máquina de uniformidad de alta precisión y eficiencia, mediante una computadora y trabajando con la cubierta inflada y girando, un juego de censores miden a la perfección la uniformidad del neumático. El equipo arma, infla y hace girar los neumáticos automáticamente y la computadora además de medir todos los valores de uniformidad los registra en su memoria, permitiendo tener registrados los valores de todos los miles de neumáticos producidos diariamente.

Esto permite entegar al mercado productos de la más alta calidad y con características técnicas acorde a las necesidades y exigencias de confort, estabilidad y maniobrabilidad de los más modernos y sofisticados automóviles en uso en la República Argentina.

GOODYEAR EN TOKIO

A fines de 1987, la compañía **Goodyear** tendrá en pleno funcionamiento su nuevo **Centro Técnico del Lejano Oriente**, que en breve comenzará a construirse en un solar de cinco hectáreas ubicado al norte de Tokio.

El directorio de la compañía norteamericana con sede en Akron, estado de Ohio, acaba de destinar siete millones de dólares para la iniciación de la obra que demandara –se calcula– un total de 29 millones.

Con el nuevo centro –que en un primer momento contará con oficinas, un departamento de desarrollo, laboratorios para ensayos de materiales y cubiertas y una pista para "road-tests"– Goodyear pasará a ser la única compañía de neumáticos con centros de ensayos en las tres principales áreas de desarrollo de la industria del automóvil: los Estados Unidos, Europa y Japón, afirmó al anunciar la decisión el presidente **Robert E. Mercer**.

En efecto, la compañía ya tiene un centro técnico en Akron –que demandó una inversión de 125 millones de dólares– y otro centro internacional en Luxemburgo. Cuenta incluso con pistas de pruebas en Akron y en Luxemburgo, además de tenerlas en San Angelo, Texas y en Mireval, Francia.

"El Centro Técnico del Lejano Oriente –subrayó Mercer– expresa la decisión de la corporación de vincularse más estrechamente con la industria automovilística del Japón".

El presidente de Goodyear sostuvo que, en el inacabable proceso de la evolución tecnológica, un centro técnico actúa como punto de intercambio para los aportes de clientes, proveedores e industria automotriz en general. "Y solo una presencia efectiva en el lugar puede alcanzar ese objetivo", finalizó.

MAS POTENCIA, MENOS ESPACIO

En **Zakspeed Racing - Livonia**, estado norteamericano de Michigan–, un armador de motores ajusta la tensión de una correa Super Torque (PD) de transmisión positiva de **Goodyear**, antes de que el motor sea completado y colocado en un Mustang experimental. Esta correa adicional ha sido proyectada para impulsar las levas dobles a la cabeza y brindar mayor capacidad de potencia en menor espacio que las correas convencionales de transmisión directa.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sobre ruedas todo

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

Auto-kliner

Y SU AUTO FELIZ

25 AÑOS FABRICANDO SEGURIDAD



LAVAPARABRISAS ESPECIALES PARA MICROS DE CORTA Y LARGA DISTANCIA



* ENCENDEDOR PARA TODAS LAS MARCAS



* FARO DELANTERO R. 12 - F.S.



* BOMBA LAVAPARABRISAS ELECTRICA UNIVERSAL 12 V

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

FABRICA: AUTOKLINER

GRAL. PACHECO 3544

OLIVOS - Bs. As. 791-0663



PARA:

- **CUEROS**
- **GOMAS**
- **VINILICOS**

ES UNICO

- *CORLOK
- *AZULEJOS
- *PLASTICOS
- *FORMICA

etc

TECNICA 84



TARJETAS DE CREDITO



AUMENTO DE POTENCIA 70% GARANTIDOS

- **CARTER DE ACEITE ALUMINIO** FIAT 128 - PISTA - RALLY - FIAT 600
- **DIFERENCIAL ANTIDESLIZANTE** 128 - R.12 - R.18 - PISTA Y RALLY
- **KIT TURBO COMPRESORES** FIAT 128/147/125 - REGATTA - RENAULT FUEGO - 18/11 - FORD TAUNUS - SIERRA - XR.4 - GACEL

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

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMCA

INDUSTRIA ARGENTINA



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



EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

TECNICA

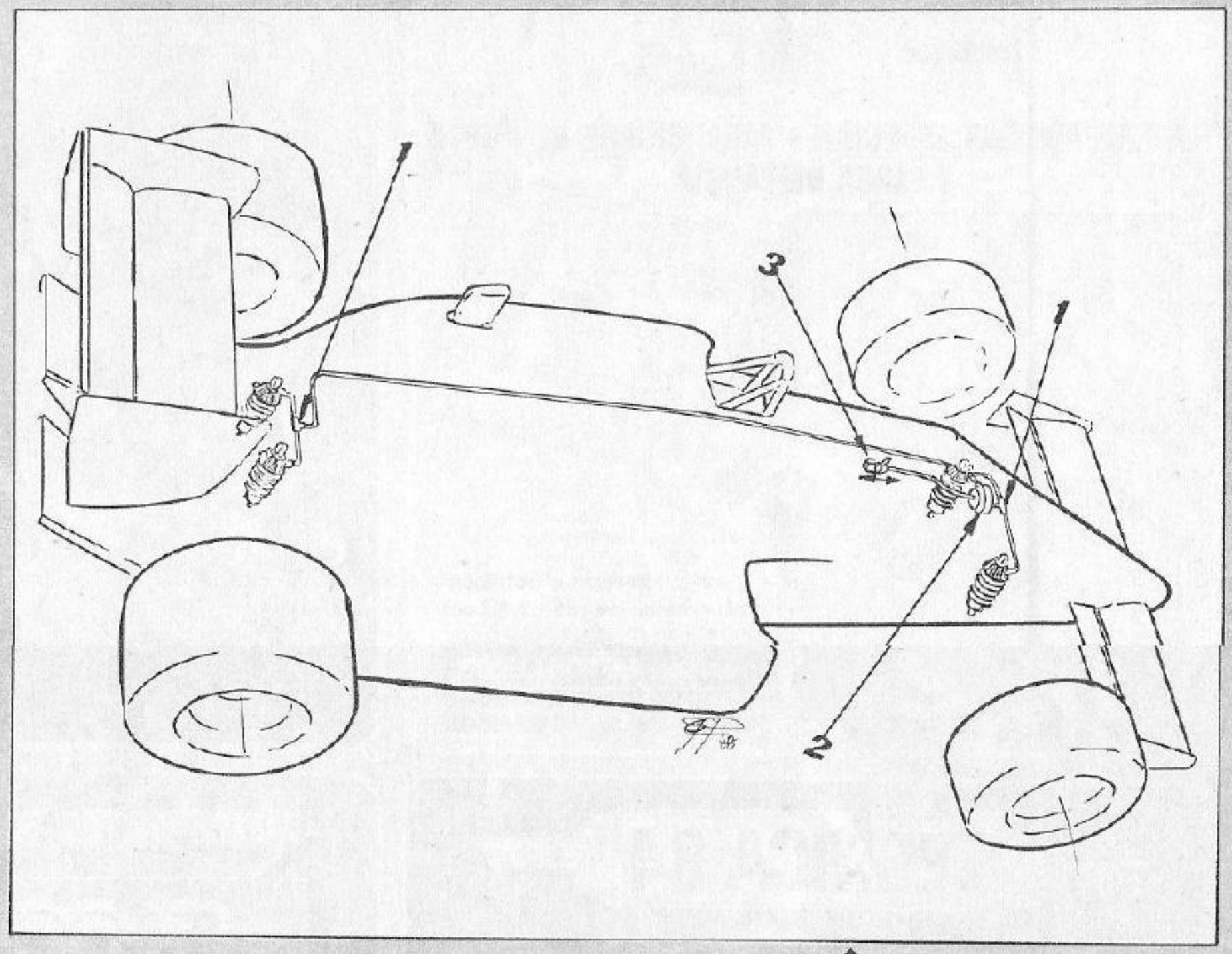
NOVEDADES DE LA FORMULA UNO

AL FILO DEL REGLAMENTO

Como siempre, los diversos constructores de "la máxima" se esmeran por aprovechar al extremo las posibilidades que brindan las normas técnicas que rigen a la categoría, en algunos casos bastante estrictas y en otros no tanto... Es así como constantemente tenemos oportunidad de apreciar innovaciones muy inteligentes y otras muy... astutas que explotan el menor resquicio reglamentario para "mandarse a fondo".

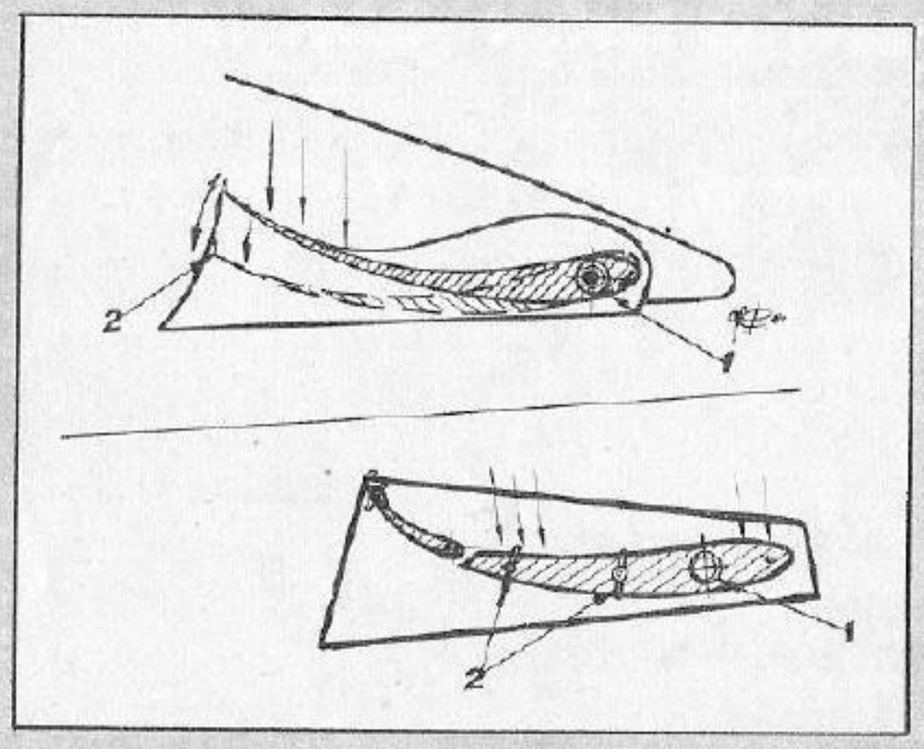
Veamos aquí algunos ejemplos.

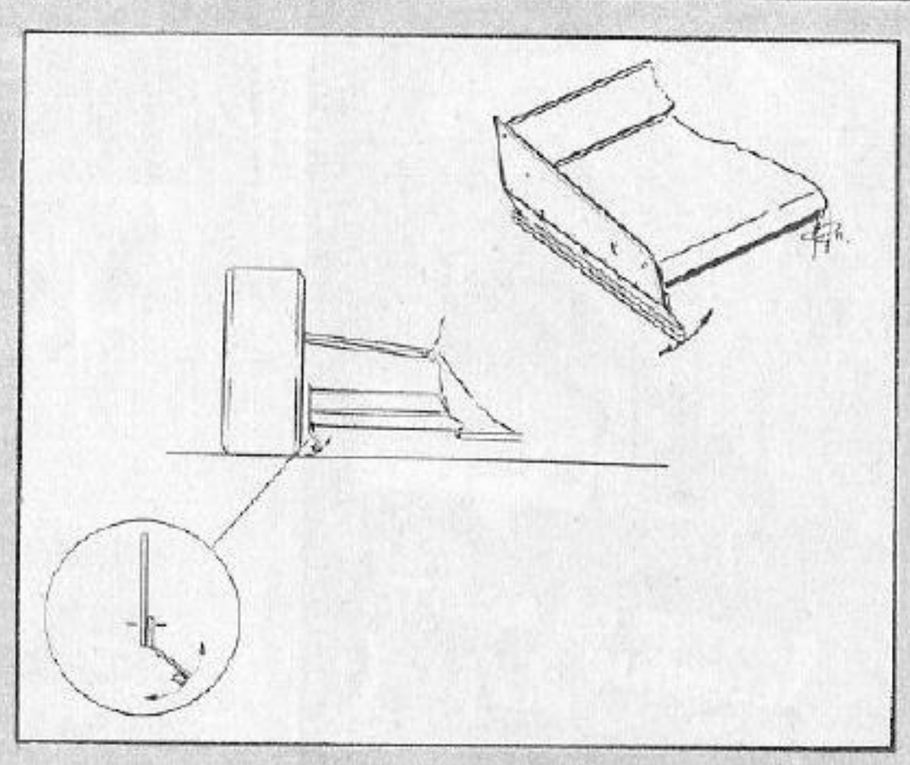
Por Giorgio Piola



Una solución con reminiscencias del "truco" que dominó el panorama en 1981 al ser introducido en el Brabham de entonces por Gordon Murray con el objeto de regular el despeje con respecto al pavimento, algo tan controlado por aquellos tiempos de salvaje efecto suelo... En estas épocas de fondo plano no es eso precisamente tan vital ni "perseguido" por la ley... Pero la cuestión es que el poco efecto suelo que se consigue debe preservarse y aumentarse en la escasa medida de lo posible, con el mayor sellado del espacio entre la "panza" del auto y el piso.

He aquí, entonces, un detalle del dispositivo aplicado por Gerard Ducarouge en el Lotus 87T–Renault y una de las causas por las que suele verse tanto chisperío "estallar" desde las bajas entrañas de estos monstruos: 1) conexión de los amortiguadores hidráulicos; 2) centralita de comando; 3) comando manual para el piloto.





Arriba, el perfil de los "spoilers" delanteros que los Benetton presentaron en las prácticas del G.P. de Mónaco y, tras ser apercibidos, retiraron hasta un nuevo intento en Canadá... La idea del proyectista Rory Byrne es clara: fijando los paneles laterales de los "bigotes" en un solo punto (1) se evita que ante cualquier roce de aquéllos con el piso –por caso, a causa de una frenada violenta–, dichos planos verticales vayan desgastándose, pues la movilidad que su fijación les permite les facilita el desplazamiento (2) con respecto al alerón. Estas "mamparitas", fijadas solamente (mediante un perno que permite su rotación) en el punto de vinculación con el tubo que pasa por el interior de los perfiles alares –que, luego se estableció, además funcionaba como una suerte de barra de torsión...–, se convertían así en apéndices aerodinámicos móviles, lo que las hacía ilegales. En general, como se aprecia en el dibujo de abajo, los paneles en cuestión se fijan normalmente en más de un punto (1 y 2), respondiendo asimismo con mayor firmeza a las cargas aerodinámicas que reciben.

Otro artilugio utilizado en este caso por varios equipos –Ferrari, Williams, Lotus y... Benetton– y que se encuadra en similar figura reglamentaria irregular al de las "banderolas" de los Benetton. Verdaderas "pollerías" adosadas a la base de los planos verticales de los spoilers, con su consabida tira cerámica al pie para evitar desgaste. Objetivos: en cierto modo, el mismo del caso anterior pero, ante todo, la búsqueda de un sellado aerodinámico contra el piso.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

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

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

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

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

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

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

DELFABRO AMORTIGUADORES

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

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

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

Autopiezas FOMEC

OSCAR MARIO ANGELETTI

nuevo ganador en T.C.

UNA MADUREZ ACELERADA

Francisco "Pancho" **Angeletti** quizás habría preferido que su hijo Oscar encaminara sus pasos hacia el fútbol, una actividad en la que Pancho fuera figura que, junto a "Perico" Marante, Lazzati, Arico Suárez, "Pirana" Sarlanga, "Yiyo" Carniglia, Estrada, Valussi y "Nano" Gandulla, entre otros, lograra para Boca Juniors el título de campeón en 1940.

Pero no. **Oscar Mario Angeletti**, el ganador de la última competencia de **Turismo Carretera** en el Autódromo de Buenos Aires, eligió otro rumbo para canalizar su vocación deportiva, al margen de ser uno de los responsables de "Forja Angeletti", establecimiento metalúrgico ubicado en Burzaco.

Justamente allí, donde Oscar Angeletti tiene instalado su taller de competición, estuvimos con el piloto, quien arrancó la charla de esta manera:

"Sí... papá jugó en Boca y también en la Selección Nacional. Pero como para todo hay que nacer, tener un sentimiento especial, no me dediqué al fútbol. No por ser 'patadura', sino simplemente porque no me gustaba. En cambio, mi hermano 'Pancho' sí jugó, y yo me quedé nada más que con mi simpatía hacia Boca."

Una oficina con trofeos y fotos de todo tipo reflejando distintos momentos de la campaña automovilística de Angeletti, mezclados con otros donde su padre luce la camiseta de Boca, sirve de escenario para la charla.

"Nací en Buenos Aires el 30 de diciembre de 1947 y desde muy chico comenzó a maravillarme la fantasía de subirme a un auto de carrera. Mis primeros pasos los di sobre un kart, y posteriormente con mi hermano Pancho nos trenzamos en las picadas que se hacían en Ezeiza y en Burzaco. Andábamos con un Torino con el que en 1982 partici-







Oscar Angeletti en San Lorenzo (foto mayor), cuando fue primero en su serie, cuarto en la final y ya se perfilaba como ganador a corto plazo. El Dodge (arriba) Oscar, su primo Jorge "Palagan" Visentin y colaboradores. El piloto (derecha) junto al cuadro con la imagen de su padre, Francisco, vistiendo la camiseta de Boca, con quien "Pancho" fuera campeón de la temporada 1940. Sin embargo, el fútbol no lo fascina a Oscar, que prefiere la velocidad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Debutó en Balcarce en 1984 llevando el número 156. En la temporada siguiente bajó al 79, y en la actualidad tiene el 8 estampado en las puertas de su Dodge. Un ascenso meteórico, parejo, que desembocó en su primera victoria en la última competencia, en el Autódromo de Buenos Aires.





1) *En su oficina de "Forja Angeletti", en función de ejecutivo.* 2) *De izq. a der., Visentin, Palagrani, Oscar Berdejo y Jorge Angeletti, con fondo de trofeos.* 3) *El último ganador en T.C. junto a una foto de su época del T.C. Bonaerense, donde fue Campeón en la Clase A.* 4) *La pausa para el almuerzo. En torno de la mesa, los primos Angeletti, Berdejo, Palagrani, Visentin y colaboradores.* 5) *El Boca-Campeón del '40. El señalado con una flecha es Francisco Angeletti, padre de Oscar, que jugó de "centrojás" junto a glorias como Muranle, Lazzati, Candulla, Camiglia, Estrada, Emeal y Arico Suárez.*



pamos en las carreras de 1/4 de milla en el Autódromo. Al año siguiente fui campeón en esa especialidad, en los torneos que hacían el Club de Autos Especiales y el Club de Autos y Motos. Paralelamente, también en 1983 me enrolé en la Clase 'A' del T.C. Bonaerense con un Torino que llevó el número 59, consiguiendo el N° 6 al final del Campeonato, y después cambié el Torino por un Ford. Corrí en trece oportunidades, ganando en todas y logrando el título. Justamente las veces que estuve ausente en el TC Bonaerense fue porque comencé a dedicarme al Turismo Carretera. Debuté en el año '84 en Balcarce, donde terminé 11°, arrancando en forma continua en T.C. a partir de la primera carrera del Campeonato '85."

Quizás una de las mayores virtudes de Angeletti sea su ductilidad tanto para los autos como para los circuitos que, en ambos casos, sean de características totalmente distintas.

"Son dos cosas diferentes y, en consecuencia, el manejo es distinto. En el T.C. Bonaerense se 'tira' el auto y se lo saca a fuerza de derrape. Por eso en el T.C. la temporada del '85 fue de aprendizaje, ya que ingresaba en lo que para mí era un mundo distinto. Tenía que adaptarme al auto, a la categoría y a los circuitos."

Y vaya si lo logró... Aquel número 156 con el que apareció en Balcarce en 1984 disminuyó al 79 en el año siguiente, comenzando la actual temporada ya con el 8 en sus puertas.

"En T.C. arranqué con un Dodge que le compré a Roberto Caparello, de cuya preparación al principio se ocupaba Miguel Conte, el mismo de mi época del T.C. Bonaerense. Si bien con Octavio Suárez tuve poco trato, ya que se mató cuando yo corría mi segunda carrera en la categoría, su hermano Pedro me dio una gran ayuda, facilitándome la tapa de cilindros y las relaciones de diferencial con las que empecé, y además me brindó gran cantidad de consejos."



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL '86 EN NUMEROS

CARRERA	P. CLASIFICACION	SERIE	FINAL	PUNTOS
Santa Teresita	- - - -	4°	Ab.	3,5
Buenos Aires	10°	5°	7°	14,5
Bahia Blanca	- - - -	1°	3°	32,5
Tandil	- - - -	5° y 4°	4°	56
Las Flores	2°	3°	Ab.	60
San Lorenzo	- - - -	1°	4°	76
Santa Teresita	- - - -	3°	2°	96
Buenos Aires	2°	3°	1°	120

EL EQUIPO

Néstor Fernández (a) Palagani: preparador del auto.

Ruben Berdejo: encargado de la carburación.

Juan Romero: levas.

Francisco Angeletti: cigueñal.

Juan Sibilsky y Rino Fusco: mecanizado de piezas.

Hugo Camus, Javier Fernández y Máximo Moreyra: armado en general.

"Tito" Mazzola: encargado de diligencias de todo tipo.

Alfredo Meschini, Carlos y Guillermo Toucón: traslados del auto.

Alfredo Mazzola: cronometrista.

Adolfo Visentin: colaborador de Berdejo y "Palagani"

Jorge Angeletti y Hugo Camus: acompañantes, alternan una carrera cada uno.

Palagi Hnos.: frenos, alineación, tren delantero, diferencial y palier.

Horacio: amortiguadores y suspensión.

"Tato" Ferrea: envió algunos elementos desde Florida, E.E.U.U.

Padovani: rectificación.

LA TERCERA FUE LA VENCIDA

"Con el trabajo, todo llega... Ya en el año anterior la victoria se me escapó por muy poco en Santiago del Estero, ese día en que con Castellano hicimos una carrera en la que no nos dimos ningún tipo de ventajas. Me dejó afuera una pavada, pero eso me sirvió para comprobar que estaba en el ritmo de los de la punta. Este año logré formar un grupo homogéneo de colaboradores que trabajan constantemente sobre el auto, por ello comencé a vislumbrar la victoria. En Las Flores hice el segundo tiempo en la prueba de clasificación, y el auto estaba como para hacer una muy buena carrera, pero en la carambola de la primera curva perdí toda mi chance. Luego vinieron las carreras de San Lorenzo y de Santa Teresita, y ya en la primera de las mencionadas me di cuenta de que las cosas estaban dadas para ganar, sólo era cuestión de esperar."

Y no duró mucho la espera... Tras el segundo puesto en Santa Teresita, se redobló el trabajo para llegar al Autódromo con las condiciones ideales en el Dodge.

"En el motor había muy poco para hacer, de manera que centralizamos nuestro trabajo en poner a punto el 'chasis'. De esto sabía bastante poco, pero desde el martes anterior a la carrera, 'Tito' Bessone me dio una gran mano en ese sentido. Por tratarse de un pistero nato y por conocer el Autodromo como pocos, su aporte fue muy valioso. Fui otra vez segundo en la prueba de clasificación..."

Sin embargo, quedó séptimo en la primera vuelta de la final, ascendiendo dos puestos en el giro siguiente y colocándose cuarto, detrás de Fernandino, cuando se disputaba la tercera vuelta. Luego vino el toque entre O. Aventín y Satriano, y la carrera cambió en su desarrollo. ¿Habría podido ganar de no mediar esa circunstancia?... Angeletti no dudó en la respuesta.

"Aunque Aventín y Satriano hubieran seguido en carrera, no iba a pasar mucho tiempo para llegar a la punta. A medida que transcurrían las vueltas iba tomando cada vez más confianza, tirando 9.000 rpm entre cambios. Esperé siempre girando en el mismo ritmo, hasta que casi por la mitad de carrera pasé holgadamente a Fernandino, intuyendo que de no mediar nada anormal, la victoria no podía escapárseme. ¿Cómo la tomé?... Con calma, con mucha calma dentro de la lógica euforia, ya que como dije antes, desde hacía tres carreras el auto estaba 'maduro', para ganar en cualquier momento."

¿Y DE AHORA EN MAS?

"Es indudable que ganar estimula. No sólo al piloto sino también al grupo de gente que trabaja a su alrededor. Además, por ser el único representante de Burzaco que alterna con asiduidad en la punta, tengo un gran respaldo de industrias radicadas en la zona, las que confían en mí y a las que no puedo defraudar. Estoy en la senda correcta, puedo pelear el Campeonato, y nuestro objetivo apunta a eso. La empresa no es fácil, ya que los postulantes son varios. Pienso que tal como están las posiciones actualmente, y de acuerdo con la nueva escala de puntaje, que considero muy acertada, al Gran Premio se llegará con diez nombres como aspirantes al título. Modificar el puntaje fue un acierto de la A.C.T.C., cuya Comisión Directiva está llevando acertadamente a la categoría. Prueba de ello es lo reñido que está el Campeonato, a diferencia del año anterior, por ejemplo, donde el dominador era uno solo."

Así como en la carrera de Tandil el nombre de Osvaldo Morresi se incorporó a la lista de ganadores, en el Autódromo de Buenos Aires, Oscar Mario Angeletti siguió sus pasos, fortaleciendo la idea de luchar por el cetro y dando muestras de una madurez indudablemente acelerada.

Oscar Izzo

Fotos: Enrique Perrupato y Enrique Bianco

PALAGI Hnos
PALAGI Hnos
PALAGI Hnos
Felicita al Sr.
OSCAR ANGELETTI
Ganador del premio T.C.
"Autodromo de Buenos Aires"
y se complace en ser la empresa que atiende
su "DODGE GANADOR"
en: FRENOS - TRANSMISION - TREN DELANTERO
ALINEACION Y BALANCEO
AV. ALTE. BROWN 3976 - (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134
PA
Hnos



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

eonel Friedrich **BERTA–VW PASSAT**

eparación: Dino De Leoni **CAMPEONATO CODASUR 1986 DE FORMULA DOS**

Enrique Bianco

COLECCION CORSA



LOS MEXICANOS SIGUEN LOS PREPARATIVOS – Acallados los ecos del Mundial de Fútbol, los mexicanos se disponen a enfrentar otro acontecimiento deportivo de nivel universal como lo será el *Gran Premio de Fórmula Uno*, fijado para el 12 de octubre. Y ya los encargados de ese rubro están tabajando a pleno con el fin de que este retorno azteca a las carreras, tras dieciséis años de ausencia, responda a todas las expectativas. Y uno de los objetivos básicos ha sido el Autódromo Ricardo Rodríguez, cuyo trabajo de remodelación han concluido recientemente, dejándole finalmente al trazado una extensión de 4.210 metros. Siguiendo el sentido de las agujas del reloj, su recorrido comprende 15 curvas, nueve hacia el lado derecho (incluyendo una peraltada) y las restantes a la izquierda, alcanzado el tramo de recta más largo un total de 1.204 metros y siendo el ancho de la pista de 15 metros.

BARBADOS QUIERE UN GRAN PREMIO – Y como toda gente con pretensiones serias, ya han comenzado a moverse, de la mano de *Jeffrey Jones*, presidente del Barbados Racing Club. La puntada inicial de tan ambicioso objetivo es el proyecto para la construcción de un circuito, que llevará el nombre de Saint Phillip y estará diagramado en la zona del parque Busby. Claro que para hacerlo realidad habrá que contar primero con la aprobación estatal y luego con algo tan o más importante, como son los 15 millones de dólares que suma el presupuesto calculado para la construcción del circuito. "Cositas" que Jones confía en lograr, como así también el visto bueno de la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA) y de la FOCA, a quienes a su vez piensa solicitar, si todo marcha bien, un lugar en el calendario 1988.

JACQUES LAFFITE NO SE RESIGNA – El tremendo accidente sufrido en Brands Hatch, y del cual se está reponiendo, no parece haber obrado en el gran objetivo que el francés se propuso no hace mucho. *"Quiero superar los 200 Grandes Premios"*, había comentado Jacques al iniciar la actual temporada, y este deseo para muchos parecio quedar tronchado con lo sucedido en el reciente Gran Premio de Inglaterra. Pero entre esos escépticos no está el propio interesado, quien, una vez superados los duros momentos iniciales tras su accidente, no sólo anticipó sus intenciones de retornar a la Fórmula Uno, sino de continuar en ella hasta superar la barrera de los dos centenares de Grandes Premios. *"Y no tengo dudas que voy a lograrlo"* fue la esperanzada rúbrica que Jacques le dio a su comentario, realizado en una de las primeras entrevistas que concedió mientras estuvo internado en el Hospital Queen Mary de Londres. Que se te haga, Jacques...

¿NIKI LAUDA EN EL PARIS-DAKAR? – Puede ser, ya que el austriaco ha recibido una oferta concreta más que interesante en el rubro económico, por parte de *Mercedes Benz*, con el fin de que tripule uno de sus autos oficiales en la versión 1987 de la famosa competencia. Hasta el momento, Niki no la contestó, algo que según comentan sus allegados demorará algún tiempo más, ya que si bien Niki no oculta su deseo de acumular una nueva e interesante experiencia como sería su intervención en el Paris-Dakar, antes tendría otra difícil misión, como será convencer a la gente de BMW, para la cual actualmente trabaja, de que lo dejen correr defendiendo los colores de uno de sus más tradicionales rivales, como lo es Mercedes Benz. Algo nada sencillo por cierto.

ESTA VEZ LE TOCO A UNSER CHICO – El particular torneo IROC, que sobre autos iguales reúne a un grupo de figuras del automovilismo internacional, parece estar hecho para los *Unser*. Al triunfo que papá Al logró en la primera fecha, se unió el que recientemente, en Mid Ohio, consiguió su homónimo hijo. Sobre un Chevrolet Camaro, similar al de los otros competidores, el joven Unser hizo suya esta carrera tras superar en vibrante final a Darrel Waltrip y Bill Elliot, dos viejos zorros del NASCAR. El cuarto lugar fue para papá Unser, quien de esta manera se llevó los puntos necesarios para seguir comandando las posiciones de este certamen, que entre sus atractivos tiene el de repartir una gran cantidad de dólares en premios.

SE FUE LA SEGUNDA DE LA INTERSERIE – Otro torneo que cumplió con su segunda fecha fue el *Interserie*, que viene a ser una especie de certamen de marcas en versión reducida, ya que en ella participan los mismos autos y la mayoría de sus pilotos. Y en esta ocasión, el lugar de la cita fue el circuito alemán de Wunstorf, y quien mejor cumplió a la hora de los resultados fue John Winter, quien sobre un Porsche 956 del equipo de Reinhold Joest se llevó la victoria y el liderazgo en el certamen. Sin embargo la gran figura fue Klaus Ludwig, quien sobre el otro Porsche de la escudería Joest llegó a la punta tras largar en la última posición. Pero el esfuerzo lo sintió el motor, que a pocas vueltas del final lo obligó a reducir su ritmo de marcha, hecho que se tradujo en su retroceso al tercer lugar en la clasificacion final, detras del ganador Winter y de Dieter Brun.

ESCUELA DE RALLY I – Funciona en la zona interna del autódromo de Vallelunga, en Italia, y fue construida bajo la supervisación de *Lele Pinto* y *Mauro Pregliasco*. Este, junto con Mario Manucci, son los instructores que enseñan los primeros palotes de la especialidad a los muchos jóvenes que concurren. Para ello disponen de un circuito especial, que comprende un recorrido de 2.400 metros, donde estan diagramadas las más disímiles exigencias que pueden encontrarse en un rally. Los objetivos de esta escuela, además de fomentar la promoción de pilotos de esta especialidad, están dirigidos a la realización en dicho trazado de carreras de Fórmula Rally, en las que participarían los mejores pilotos de la escuela.

ESCUELA DE RALLY II – Se encuentra algo más lejos, en Jordania, y tuvo como fundador nada menos que al hijo del rey Hussein, o sea el príncipe *Aboullahi*. El muchacho es un gran entusiasta del automovilismo y especialmente del rally, especialidad en la cual incursiona con bastante frecuencia en el torneo de Medio Oriente, a bordo de un Opel Ascona. Pero no conforme con ello, e incentivado por la enorme disponibilidad economica que posee, el príncipe fundó recientemente el Royal Rally Team, que no es otra cosa que una escuela de Rally, que funciona con clases teóricas y prácticas, que en la mayor parte de los casos tienen como encargado al príncipe y a Sacaj Al Hajri, el máximo exponente de la actividad rallística por aquella zona. Con la creación de esta escuela, el hijo del rey Hussein pretende fomentar la especialidad y facilitarles a los jóvenes con posibilidades y pretensiones su participación en las carreras.

UN REPASO A LA FÓRMULA TRES – Y en este caso tenemos que hablar de dos torneos, como el sueco y el suizo, de los cuales mucho no dice, pese a que sus mejores ubicados intervendrán juntamente con los de los certámenes en Inglaterra, Francia, Italia y Alemania en la gran final por el título de campeón Europeo. Los suecos van por su segunda carrera, que recientemente en Knutstorp ganó *Micke Johansson* (nada que ver con Stefan) con su Ralt Alfa Romeo y que le permite estar al frente con 35 puntos. Por su parte, los suizos están algo más adelantados, pues en el circuito italiano de Varano realizaron días atrás la cuarta fecha con el triunfo de Peter Gregor Foitek, con su Dallara Spiess. También en este caso, el último ganador, o sea Foitek, es quien encabeza las posiciones, contando en este caso con 75 puntos.

EL BENJAMIN DE LAS DOS RUEDAS – Es el brasileño *Pablo Alexandre Barros*, que con sus dieciséis años, es el piloto más joven de todos los que integran el Continental Circus, o sea la troupe que compone el campeonato Mundial de Motociclismo. Barros participa actualmente en el torneo de 80 cc con una Autisa, que si bien no es de lo mejorcito que hay en plaza dentro de la especialidad, le permite empezar a sumar experiencia, que es por otra parte el lógico objetivo del brasileño. Sobre sus antecedentes, digamos que comenzaron a escribirse cuando apenas tenía siete años, con los ciclomotores, pasando a los 12 a las motos de 50 cc con las cuales ganó el torneo paulista de su categoría, para continuar a los 14 con el subcampeonato nacional en 125 y a los 15 con el título paulista de 250, que le sirvió de plataforma para su salto a Europa.

FERRARI, MANSELL, BARNARD Y EL FUTURO



Nigel Mansell viajó el sábado 19 de julio a Maranello. Arribó a Bolonia en una avioneta privada con su manager personal, y durante cinco horas estuvo en el "Reparto Corse" de Ferrari, reunido con *Marco Piccinini*, *Enzo Ferrari* y *Piero Lardi*. Los contactos de la casa del cavallino con el británico habían sido iniciados por Piccinini con anterioridad al Gran Premio de Inglaterra, prueba que revalorizó las acciones de Mansell.

Lo que Ferrari busca es la pareja para *Alboreto* (que vería al inglés con agrado) en 1987 ya que se descuenta la partida de *Johansson* del equipo. La operacion *Senna-Ducarouge* no pudo concretarse, en parte debido a la compra de *Lotus* por *Honda*, y en parte por la excesiva suma de dinero que aquéllos pedían, lo que evidentemente iba a distorsionar los niveles de remuneración dentro de la "scuderia".

Por su lado, Mansell se juega una carta personal pues en estos momentos espera una respuesta del equipo *Williams*, donde él ha pedido mayor recompensa monetaria que la percibida durante esta temporada, y trato igualitario con *Nelson Piquet*.

De todos modos, más que de pilotos el problema de Ferrari es de chasis, y dentro del actual esquema de FOCA se le hace muy difícil conseguir diseñadores de primera línea, ya que en los principales teams aquéllos son socios de sus equipos y por lo tanto se complica que emigren en busca de otras escuadras. Por eso, hace un tiempo que desde Maranello ya iniciaron negociaciones con *John Barnard*, el "padre" del *McLaren MP4*, que últimamente ha estado en constante desacuerdo con *Ron Dennis*, el titular del team.

Barnard es una persona carismática y precisamente lo que necesita Ferrari: un hombre "duro" que sepa imponer una línea de acción dentro de la escudería, ya que tras la etapa de *Mauro Forghieri*, la "cooperativa" actual –tal cual definen los italianos a la union de varios ingenieros y proyectistas que están trabajando en forma conjunta– ha perdido una dirección contínua en el trabajo de desarrollo.

La operación de Barnard a Ferrari es factible porque "Marlboro", sponsor común de McLaren y aquélla, la facilitaría. Obviamente, esto implica el desplazamiento de *Harvey Postlethwaite* que pasaría a desempeñar un rol secundario en Maranello.

Aparentemente, si esta posibilidad no se diera, todo indica que estaría por volver Forghieri a tomar la dirección, recuperando así el papel protagónico que perdió hace años.

En materia de *motores* no hay problemas ya que, además de contar con el actual que ofrece muy buen rendimiento, hace dos semanas que está en el banco el *nuevo V6* que se utilizará en 1987.

Por otra parte, a fines de agosto se habilitará en Maranello un nuevo *tunel de viento* construido según la última tecnología, con piso móvil, que será el primero en Italia en su tipo, luego del pequeño ensayo que realizó en este sentido el Ing. Gianpaolo Dallara.

Néstor Palmetti
(Desde Milán)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA 3000

PEREZ SALA, UN NUEVO GANADOR

El mundo sigue andando y el campeonato de *Formula 3000* también. Y, afortunadamente para la categoría, la temporada 1986 ha revertido la pobre imagen dejada el año anterior y así las sucesivas competencias mostraron una creciente expectativa que se tradujo en extensas listas de inscriptos, que en más de una ocasión dejaron fuera de carrera, tras las pruebas clasificatorias, a un grupo de pilotos, que incluso llegó a superar la docena.

También el rubro estrictamente deportivo aportó lo suyo para dotar de interés a este certamen. Y es aquí donde rescatamos un detalle significativo, como lo son los diferentes ganadores que hasta el momento ha entregado el certamen, y que fueron nada menos que seis sobre siete carreras realizadas, siendo el italiano *Pierluigi Martini* el único que consiguió repetir, y por si fuera poco, en forma consecutiva.

El Gran Premio del Mediterráneo, última de las competencias efectuadas hasta ahora, y que tuvo como escenario el circuito italiano de Pergusa, en Enna, entregó no sólo un nuevo ganador, sino también el paso a la consideración general de un piloto que hasta el momento muy pocos tenían en cuenta. Estamos hablando del español *Luis Pérez Sala*, quien calladito venía cumpliendo desempeños bastante aceptables en el torneo sumando puntitos, y que en tierra siciliana tuvo su día de gloria, al ganar la competencia, con su Ralt RT 20 Cosworth, tras completar el recorrido en 1h54m42s72/100 y superar por 1s81/100 a Pierluigi Martini. El marcador de los seis que entraron en el reparto de puntos, se completó en el siguiente orden con Pascal Fabré, Thomas Kaiser, Claudio Langes y John Nielsen.

La frustración de verse relegado por el español, se vio compensada, para Martini, con su acceso al comando del torneo, producto de esos seis puntos que sumó con el segundo puesto y de la nula jornada que en ese sentido fue la de Pergusa para su compatriota Ivan Capelli. De tal manera, Martini llegó a los 24 que le permitieron pasar al frente, en tanto Capelli se quedó en sus 23 y a la espera de la revancha, que recién podrá llegar a mediados de agosto, más precisamente el 17, en el pintoresco trazado austriaco de Zeltweg, oportunidad en que la Fórmula 3000 dispute su próxima competencia, y en este caso como preliminar de su hermana mayor, la Uno.



RALLY INTERNACIONAL

DOBLETE DE TOYOTA EN MALASIA

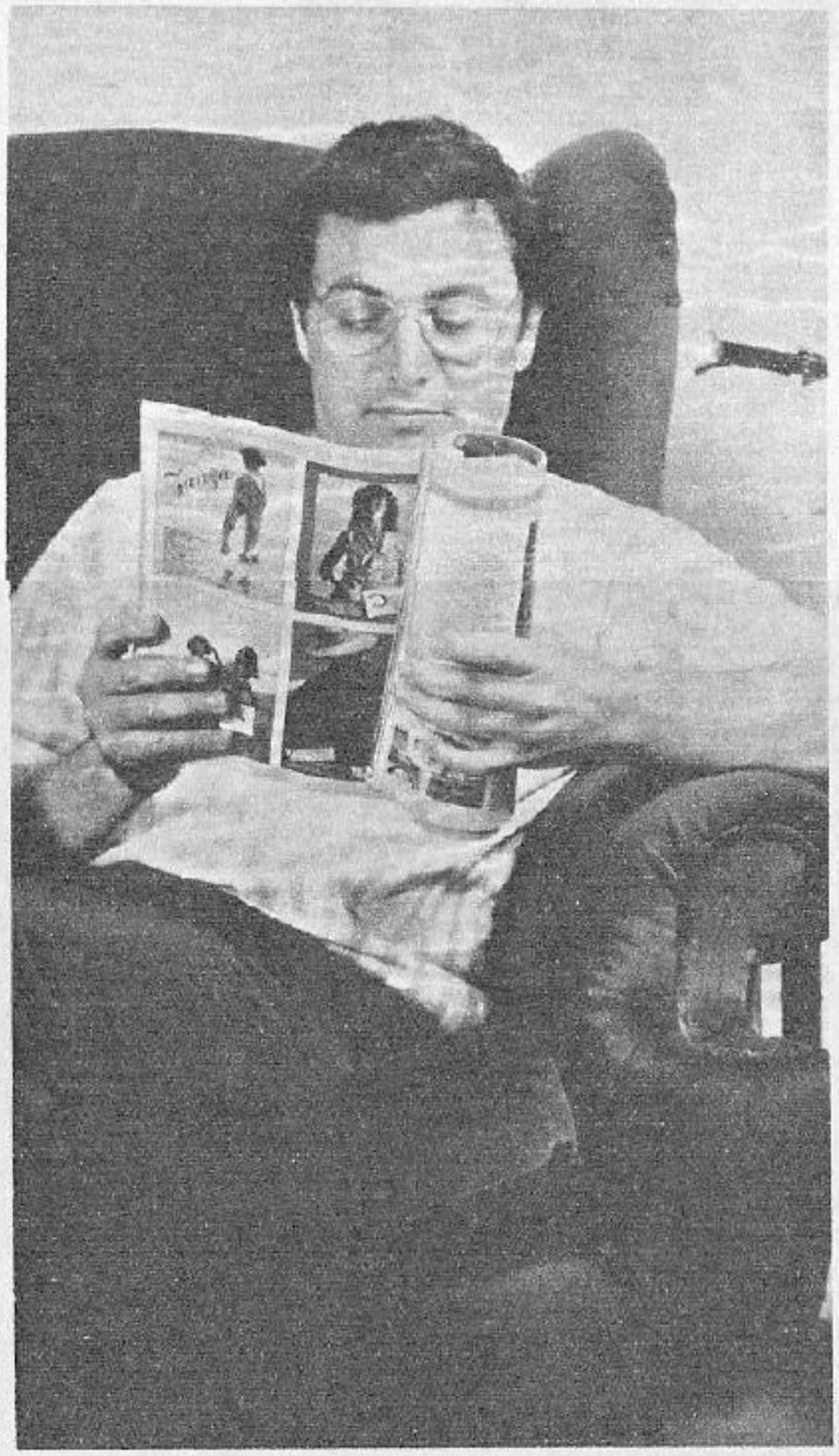
La décima edición del *Rally de Malasia* resultó muy propicia para las huestes de Toyota. Tanto, que sus modelos Corolla, en sus versiones 1,8 y 1,6 se adueñaron de las dos primeras posiciones en la clasificación general, que bien podrían haber sido tres, si el australiano Cliff Zimsen no hubiera roto el embrague en la segunda de las cuatro etapas que compusieron esta competencia, ubicada ya entre las clásicas de la especialidad en el lejano este asiático.

Pero no nos vayamos en suposiciones y entremos ya en el terreno de los hechos concretos producidos por este rally, como por ejemplo, la victoria de otro australiano, en este caso *Greg Carr*, quien la concretó sobre un Toyota Corolla 1,8 y tras totalizar un tiempo de 10h39m13s. Ganar este rally no resultó novedad para Carr, que ya lo había conquistado seis años atrás. Sin embargo, este triunfo contó con un significado especial, ya que ni Carr, ni los Toyota, eran considerados entre los principales candidatos.

Tales presunciones estaban dirigidas hacia el Nissan Sunny Turbo, confiado al campeón japonés Massao Kamioka y al Ford convertido por Mazda en el modelo de carrera Familia Fwd BFMR de 180 HP y cuya unidad principal estuvo en manos de otro australiano llamado Ross Dunkerton. Ambos mostraron sus posibilidades en el comienzo, colocándose al frente primero por intermedio de Kamioka, y tras el abandono del japonés, al romper la suspensión de su Nissan en un pozo, por Dunkerton, quien sin embargo no pudo ir más lejos, ya que en la segunda etapa se fue del camino, torciendo las ruedas delanteras del Ford y dejando allí sus esperanzas.

Carr tomó entonces el liderazgo de la prueba al concluir las dos primeras etapas, que también resultaron las más duras no sólo por el tipo de camino, sino también por las violentas tormentas que acompañaron la carrera durante su tránsito por la zona de Kuala Lumpur, entre plantaciones de olivo y caucho. Tales características determinaron que ya por entonces quedaran al margen más de la mitad de las cuarenta y cuatro tripulaciones que iniciaron la prueba.

La calma llegó en las dos etapas finales. Y dicha calma también se trasladó al ordenamiento de las posiciones de vanguardia, que no sufrieron modificaciones sustanciales. Con un buen margen de ventaja sobre el Toyota Corolla 1,6 del campeón malayo Yon Sang Khong, el líder Carr graduó su ritmo de marcha, llegando así sin problemas a esta victoria en uno de los rallies más importantes que se disputan por aquellos lares.



El hábito hace al lector.

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

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

Las revistas y usted.

Una relación sin límites.

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

Revisando Apuntes

●Más fotos ●Apostillas ●Conclusiones

Por Carlos Neira y Oscar Izzo
Fotos: Juano Fernandez, Enrique Perrupato, Miguel Tillous, Ruben Lethen, Laura Neira

NISSAN 300 ZX Y DATSUN 280 ZX EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES (20/7/86)

MARATON AL DESORDEN

PLAYON DE BOXES

FESTEJO PREMATURO. Tanto **Jorge Omar del Río** como **Rodolfo Zuain** estuvieron en el podio y festejaron su presunto segundo lugar con champaña. Según ellos, el puesto de escolta era el que les correspondía, ya que había sido el **Nissan** blanco el único –además del de López–Bandinelli– que no había sufrido detenciones a causa de las cubiertas...

DARAY-LASCURAIN. Como hace quince años, cuando debutaron en Turismo con un IAVA color naranja, **Rubén Daray** y **Miguel Lascurain** volvieron a compartir un auto de carrera. "**Le ofrecí que me acompañara por ser hoy el día del amigo y para devolverle el gesto que tuvo él hace tanto tiempo cuando me posibilitó debutar en esto. En cuanto al 'flaco', hace tanto que no corre, que está todo oxidado, pero de a poco se va poniendo a tono...**" Palabras del campeón de TC 2000.

AFEITADA POR TV. La gente de **Philips** organizó una especie de "Prode" entre los periodistas presentes. El que acertara con el ganador y sus escoltas llevaría –dijo Pairetti– de recompensa un televisor Trendset. Resulta que el bueno de nuestro "**Tito**" **Izzo** pronosticó el triunfo de Cocho, el segundo puesto de Pisandelli y le erró por un puesto al tercero... y ganó.

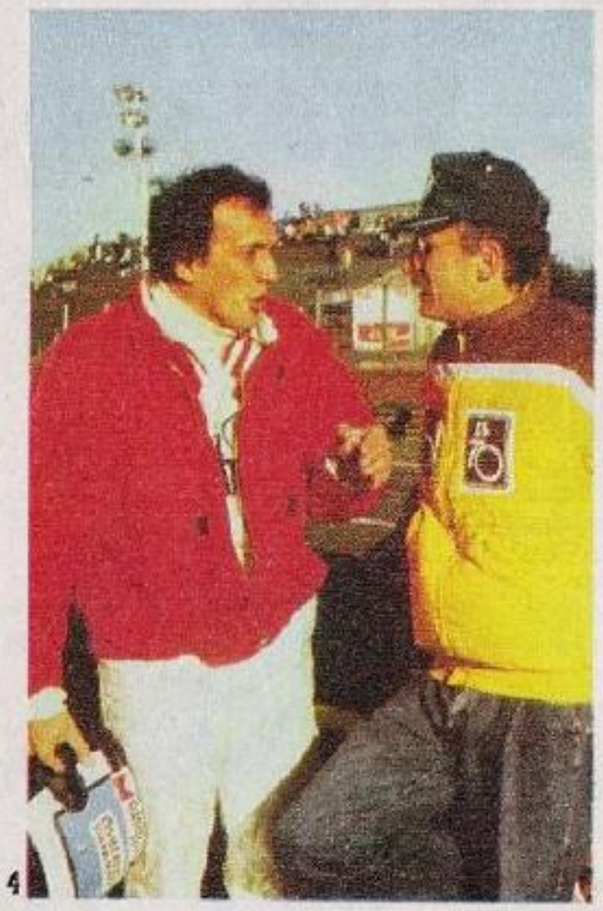
Cuando fue a buscar el preciado aparato se encontró con una afeitadora que, si bien agradece, lo tiene desconsolado porque cuando quiere ver las dotes de María Casán, sólo escucha un agudo zumbidito. Zzzzzzzz...

TUERO-TORRIANI. Dios los crió y el CAP los juntó. **Torriani** fue el encargado de largar ("**¿Yo lo invité, y si pasa algo, se queda sin correr...? No sería justo...**", dijo "Pirulo") y fue el primero que entró a boxes, de donde salió con una vuelta casi perdida. El problema fue un cable de bujía suelto en el **Datsun** que ahora atiende **Ladislao "Ladi" Haida**.

CHANESSIAN ACUSA. "Mirá, **fueron como quince autos los que se adelantaron. Yo al que pude individualizar perfectamente fue a Del Río porque estaba a mi lado. Cuando los copilotos venían corriendo para accionar el corte de corriente exterior, el motor de Jorge ya estaba en marcha...**" Siguiendo con el tema, y con los Chanessian, presenciamos una fuerte discusión de **Coco**, padre de Gustavo, con **Juan Pozniak**, por el tema de los cortacorrientes. Este admitía que el de autos atendidos por él podía accionarse desde el cockpit, con un cable, siendo ello "reglamentario" (¿¡?).

CHICAS HEAVY DUTY. En estos casos los boxes se pueblan con bandadas de tres a seis chicas uniformadas promocionando algo. Esta vez las palmas

La largada Le Mans: abajo, la corrida y, a continuación, algunos autos que salen cuando la mayoría de los copilotos aún accionan los cortacorrientes ("apurados", Del Río, ¡Mayorga!, Marsilli...). En la foto mayor, Cocho se abre paso entre Pisandelli y Croceri. Al lado, Traverso con un ilusire invitado, Yoyo Maldonado.



4



3



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El "long play" del Club Argentino de Pilotos –una cita ya casi tradicional– no tuvo esta vez interrupción formal para el "cambio de lado"; fue todo de un viaje y con detenciones independientes para cambio de piloto, reabastecimiento y/u otros fines técnicos. Las trampas que algunos tontos utilizaron para "robar" en la largada, sumadas al insólito descontrol en que se sumió la clasificación de la prueba tras tantas detenciones individuales, sembraron una confusión que fue bastante más allá de la duración de esta seudomaratón.
Pero también hubo otras cosas...

LOS "FORANEOS" DEL C.A.P.

Fueron varios los pilotos de otras categorías que estuvieron presentes en la grilla de largada. Estas son las impresiones que se llevaron:

Osvaldo Morresi (T.C.): "La diferencia se nota a la hora de doblar. Por lo demás, el T.C. tiene más potencia, más aceleración y frena mejor".

Mario Stillo (Rally): "Esta experiencia me parece fantástica. Yo corrí en pista hasta hace seis años y ahora noté una gran evolución, se trabaja hilando mucho más fino".

Rubén Daray (T.C. 2000): "Nada que ver con el T.C. 2000... Lo que tiene de bueno es que uno tiene oportunidad de divertirse".

Mariano Calamante (T.C.): "Es increíble, uno va llegando al curvón, a fondo, y parece que no va a doblar... Pero dobla".

Guillermo Maldonado (F-2): "No se puede comparar... Es una cosa totalmente distinta, que no tiene nada que ver con la categoría en la que corro normalmente".

Mario Gayraud (T.C. 2000): "Hay que manejar muy finito. Si se pierden 100 vueltas ya no las podés recuperar más".

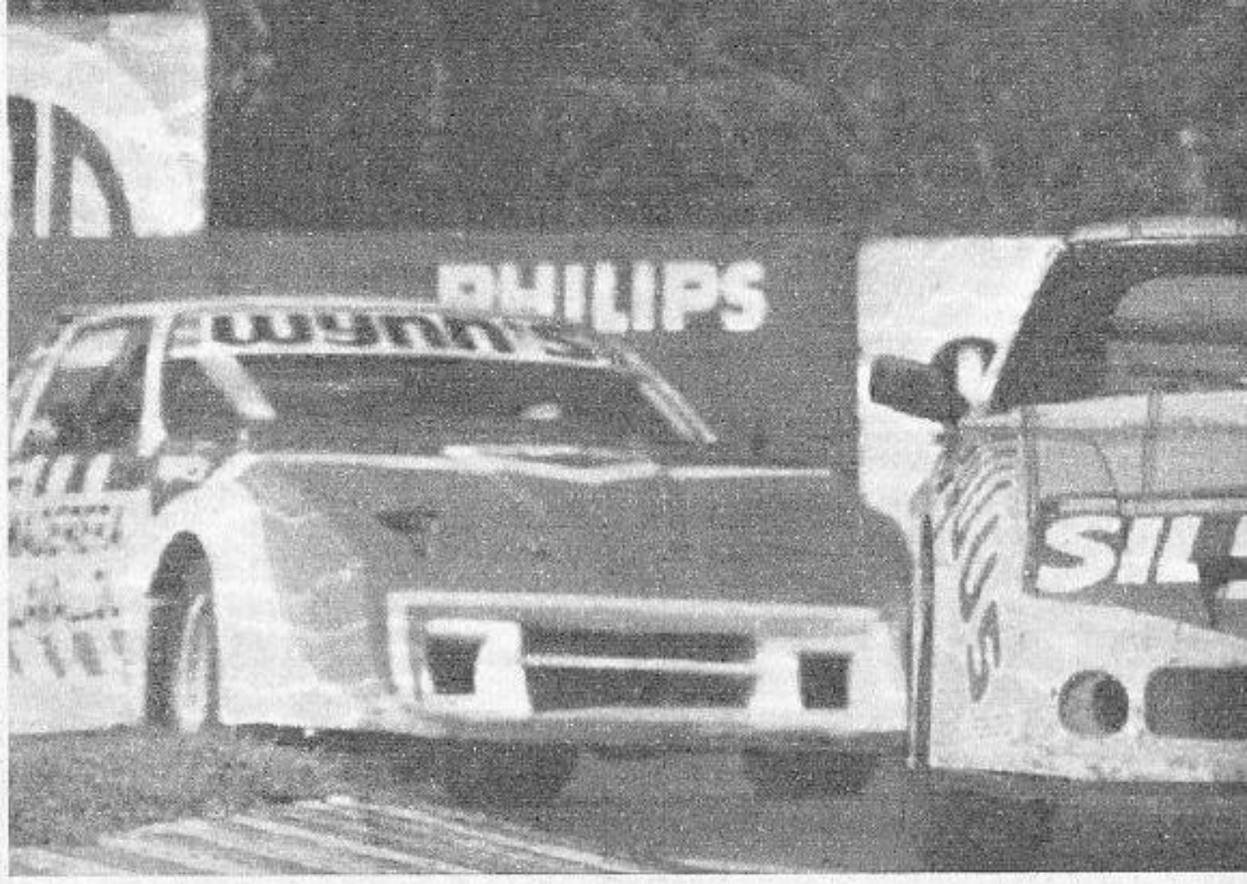
Carlos Crocco (T.C. 2000): para mí, lo más importante es poder correr un auto con suspensión independiente".

Rodolfo Zuain (T.C. 2000): "Pese a que no hay potencia, se debe andar mucho si se quiere estar entre los de punta".

Miguel Etchegaray (F.R.A.): "Me gustó mucho, pero reconozco que hay que tener continuidad por la característica de estos autos".

Gustavo Sommi (F-2): "Es la primera vez que corro en un auto con techo, y lo que me sorprendió fue la dificultad con los frenos".

5



EL RINCON DE LA COMPUTADORA

LA "CLASIFICA" VUELTA A VUELTA

Estos tiempos son los registrados por los cinco primeros ubicados en la prueba de clasificación, durante cada una de las vueltas que salieron a girar, registrados por la computadora de "Carburando".

COCHE= 20	BESSONE-GAYRAUD
0/00/33.420	
0/05/56.810	0/02/23.390
0/08/24.510	0/02/27.700
0/23/21.340	0/02/36.830
0/25/27.930	0/02/26.590
0/29/17.130	0/02/49.200

COCHE= 15	TRAVERSO-PISANDELLI
0/00/10.610	
0/05/35.770	0/02/25.160
0/08/00.450	0/02/24.680
0/10/25.420	0/02/24.970
0/12/49.420	0/02/24.000
0/15/13.900	0/02/24.480
0/17/38.210	0/02/24.310
0/20/20.350	0/02/42.140
0/26/51.380	0/06/31.030
0/29/15.590	0/02/24.010
0/31/39.600	0/02/24.210

COCHE= 1	LOPEZ-BALDINELLI
0/02/51.129	
0/05/15.060	0/02/24.231
0/07/40.880	0/02/25.520
0/10/05.510	0/02/24.630
0/12/29.870	0/02/24.360
0/19/59.380	0/07/29.510
0/22/24.320	0/02/24.940
0/24/49.630	0/02/25.310

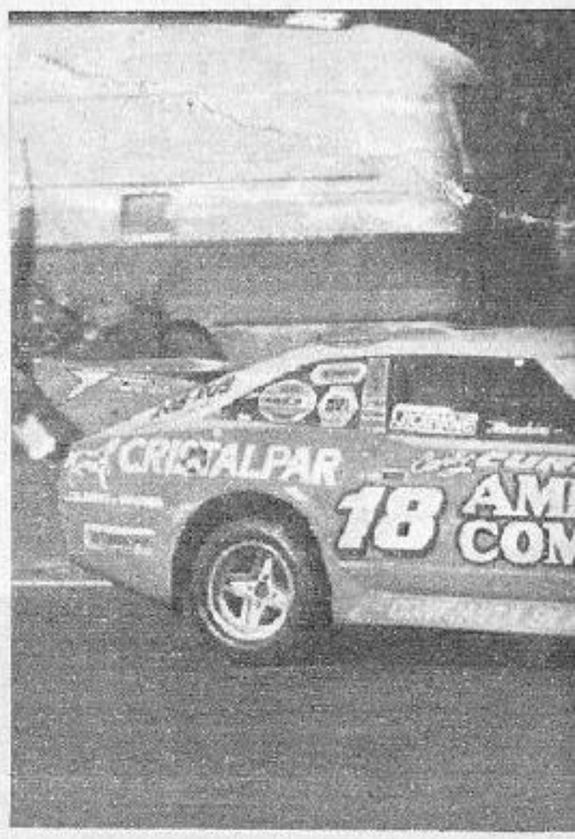
COCHE= 35	CROCERI-GUBINI
0/02/47.630	
0/05/14.500	0/02/26.870
0/07/41.380	0/02/26.880
0/10/07.450	0/02/26.070
0/16/23.020	0/06/15.570
0/18/49.860	0/02/25.839
0/26/50.020	0/08/01.160
0/29/15.820	0/02/25.340
0/31/40.160	0/02/24.340

COCHE= 2	FERNANDINO-GARRO
0/00/32.240	
0/05/58.090	0/02/25.850
0/08/24.160	0/02/26.070
0/10/48.950	0/02/24.790
0/13/14.140	0/02/25.190
0/15/39.710	0/02/25.570
0/23/01.740	0/07/22.030
0/25/26.780	0/02/25.020
0/28/20.530	0/02/53.750

6



7



se las llevaron las ninfulas de **Embragues HD**, quienes levantaron oleadas de suspiros con sus cortísimas minifaldas. Curiosamente, pese al frío, no se les ponía "la piel de gallina" Pollitas de Dios...

BARAVALLE EMBESTIDO Este valor estaba haciendo una carrera de campanillas, corriendo segundo en Datsun tras **Daniel Sancho**, cuando en la chicana de Ascari recibió un golpazo que lo mandó directamente a boxes cuando se cumplía la 16ª vuelta. **Daniel Baravalle** le iba a dejar su butaca a **Mario Stillo**, que reaparecía en pista tras 6 años de inactividad en este terreno.

CHAPADAS NO Cuando se cumplían 18 vueltas, en manos del director de la prueba, **Oscar Calandra**, apareció la pancarta blanca y negra en diagonal, con el Nº 49. Esto obedeció a que en la vuelta anterior, "**Quique**" Urrutia había pasado frente a la torre con la trompa de su **Nissan** tocando la cola del **Datsun** de **Daniel Musso**.

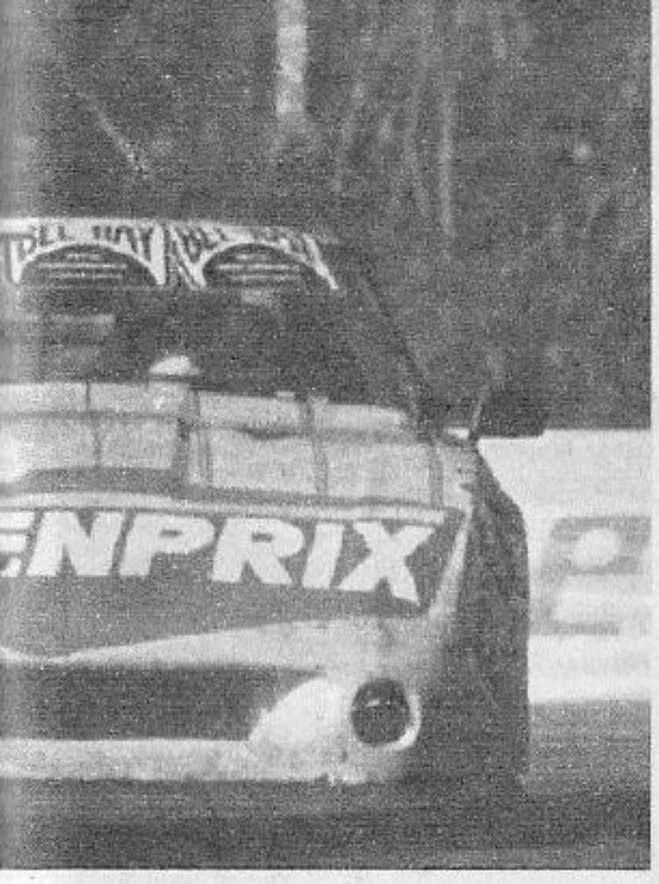
OTRA PANCARTA Fué la que le pusieron al "**Pajarito**" **Garro** poco después que tomara el auto de manos del "**Chango**" **Fernandino**. Pero ésta indicaba que el auto tenía que parar en boxes para solucionar un inconveniente que entrañaba peligro (negra con círculo anaranjado). Había sucedido que el hombre de San Luis arrancó antes que pusieran la tapa del tanque de nafta (llevándose casi a la rastra al "Negro" Giambrona) y el líquido se derramaba cuando la máquina

8



10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS MAS Y LOS MENOS

Lo lindo: el reencuentro con pilotos alejados de la actividad (Temengo, García Veiga, Zampa, Lascurain, Gava, etc) y la presencia de otros ajenos a estas categorías del CAP (Gayraud, Baldinelli, Gurini, Urrelavizcaya, Etchegaray, Maldonado, Crocco, Etchegoyhen, Stillo y muchos otros mas).

Lo acostumbrado: la muchedumbre de gente sin función específica en boxes, "parque cerrado", calle de boxes, etc, que dificulta el trabajo de los pilotos y sus auxiliares y del periodismo.

Lo logrado: pese a lo anterior, la veda de público en el sector "caliente" de la horquilla.

Lo correcto: el funcionamiento de los surtidores de nafta en carrera.

Lo peligroso: el tránsito de las máquinas por la angosta calle de boxes, rumbo al reaprovisionamiento.

Lo sucio: el estado de la pista, con gran cantidad de piedras en algunos sectores, que provocaron pinchaduras de neumáticos y de radiadores.

Lo limpio: este chico Jorge Zunino, que no dudó en darse un baño en el laguito, con Datsun y todo...

El susto: en realidad, dos. El de Etchegoyhen y el de Filiberti, tras sendos vuelcos sin graves consecuencias para uno y otro piloto. El uruguayo llevó la peor parte.

Lo simpático: la erección de una amplia carpa junto a la torre de planillaje para que pilotos y periodistas pudieran seguir la carrera por televisión.

Lo feo y muy feo, incluso: La actitud de algunos pilotos que con diversas argucias se adelantaron en la largada, en una verdadera estafa a sus pares y al público.



5- Brillante carrera de Sancho hasta su retraso cumplida una hora. Venía primero entre los Datsun. 6- Reunión de pilotos, tema: entrada al reabastecimiento; en primer plano "Cocho", Pivaro y Calandra. 7- Carli Cura, en pareja con Gustavo Mandrini, fueron cuartos en 280. 8- Y tercero fue el binomio compuesto por Edgardo Lavari y Mariano Calamante, hombres nacidos en el sudeste bonaerense. 9- Este es el Nissan que compartieron los viejos amigos Rubén Daray y Miguel Lascurain, quien derrapa con demasía en la horquilla. 10- Cocho dando instrucciones y pasándole las novedades a "Beto" Baldinelli, quien tendría que rematar el excelente trabajo del zombeca. 11- García Veiga plegándose al paro por una goma dañada que también estropeó la trompa plástica del japonés. Atrás pasa Gayroud. 12- Piedra en el radiador, motor roto y basta para Musso-Crocco. El de Reconquista había cumplido una brillante carrera hasta ahí, momento de su abandono.

VELOCIDADES MAXIMAS

El sensor de Carburando estuvo esta vez "chusmeando" en la final de la recta que viene del curvón Salotto y antes de la frenada de la chicana de Ascari; estos son algunos de los guarismos registrados.

Sancho	(D)	207
Traverso	(N)	207
Fernandino	(N)	206
Oltra	(N)	206
Larroca	(N)	205
Del Río	(N)	205
Cerquetti	(D)	205
López	(N)	204
Rementería	(D)	204
Sapino	(D)	204
Monguzzi	(N)	204
Ohanessian	(N)	204
Croceri	(N)	204
Zanatta	(D)	204
Baravalle	(D)	203
Guerra	(N)	203
Bessone	(N)	203
Bergallo	(N)	203
Zenklusen	(D)	203
Harpe	(D)	202
Lavari	(D)	202
Pereyra	(D)	202
Costanzo	(N)	202
Raies	(N)	202
Pairetti	(D)	202
Boggio	(N)	202
Carlusky	(D)	201
Mayorga	(N)	201
Pujadas	(N)	201
Urrutia	(N)	201
Daray	(N)	201
Pivaro	(D)	201
Luaces	(N)	200
González	(N)	200
Marianovic	(D)	200
Filiberti	(D)	200
Chehede	(D)	200
Vido	(N)	198
Cura	(D)	195
Capra	(D)	194
Cao	(D)	189
R. Marsili	(N)	187

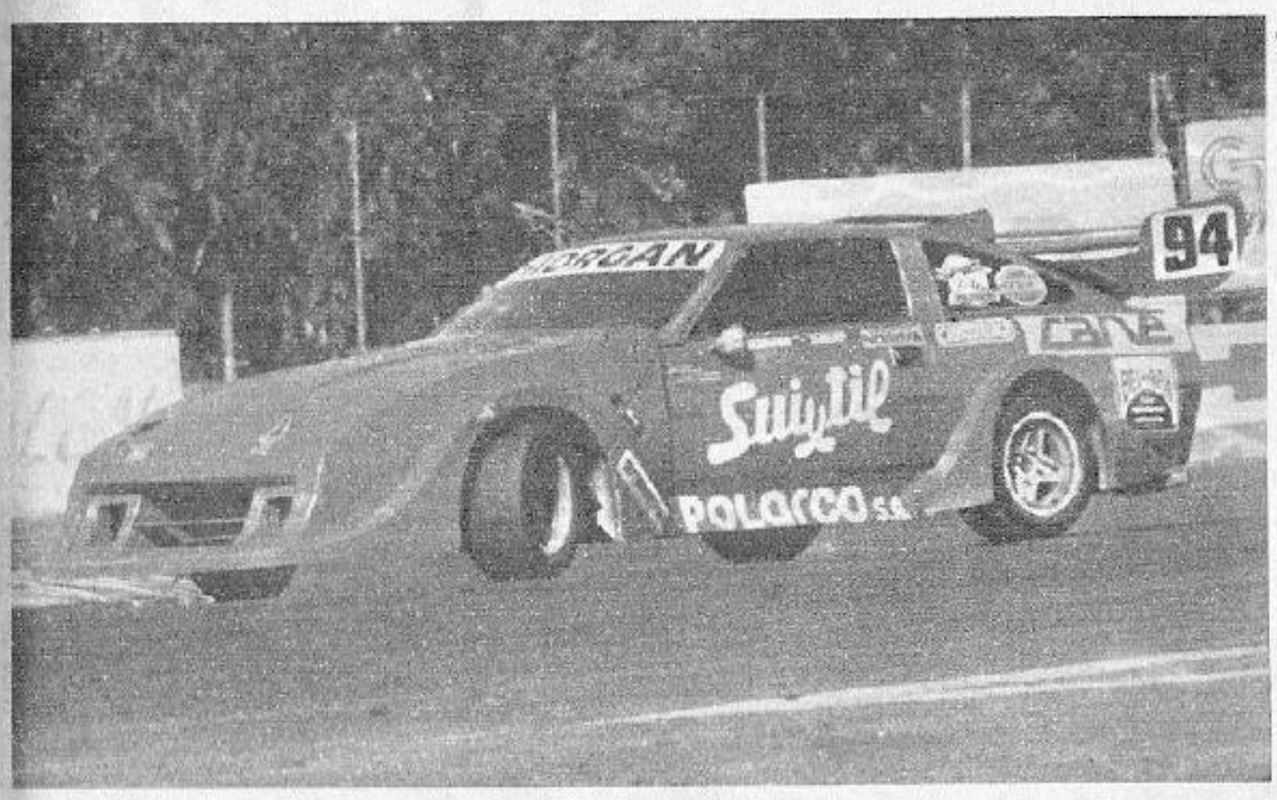


a CARLOS GONZALEZ y ROBERTO URRETAVIZCAYA

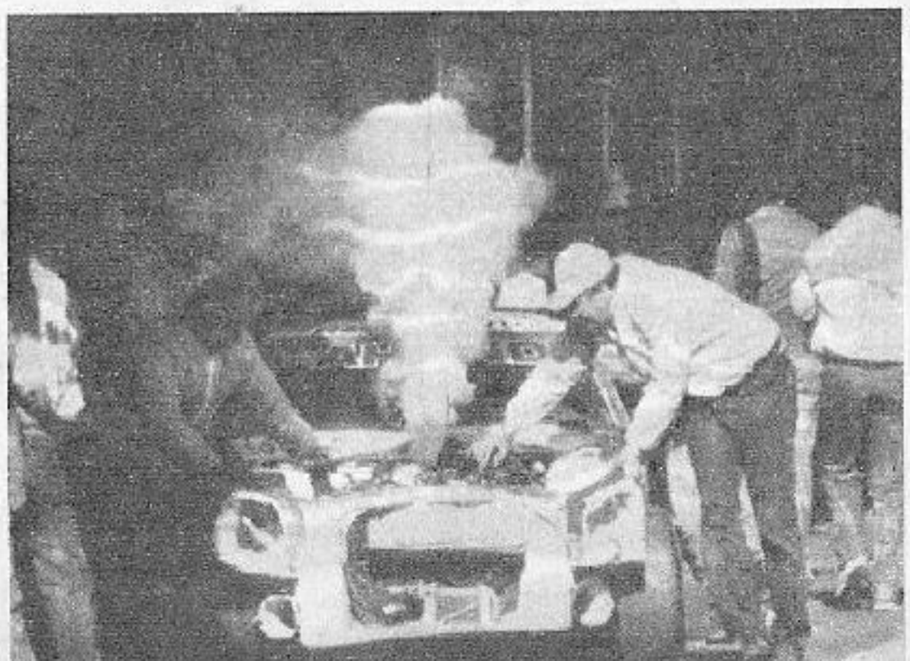




Porque, en el caso de González, participó con un auto que "conoció" recién el viernes anterior y pudo con él hacer una excelente carrera. Porque, en el caso de Urretavizcaya, pese a estar fuera de "training", cumplió un papel a tono con los mejores.







BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: San Isidro Automóvil Club.
Promotor: Carlos A. Pairetti.
Accesos: perfectos. 5 puntos.
Controles: correctos. 4 puntos.
Comodidades: muy buenas. 4 puntos.
Estado del circuito: básicamente excelente, pero sucio. 3 puntos.
Boxes (instalaciones): excelentes. 5 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): muy buenas, pero con mucho público. 3 puntos.
Promoción del espectáculo: muy buena. 4.
Servicio de prensa: excelente. 5 puntos.
Facilidades para las trasmisiones: muy buenas. 4 puntos.
Puntualidad: muy buena. 4 puntos.
Total: 41 puntos (ideal: 50).

doblaba a la izquierda.

GASTO DE NAFTA. Tanto "Cocho" como **Pisandelli** hicieron cargar **44 litros** (hasta llenar el tanque) en el reaprovisionamiento. En ambos casos, también, la maniobra, a la que se sumó el cambio de piloto, insumió **48 segundos**.

HERITIER CHOCHO. El caballeresco volante de Ramos Mejía, **Alberto Heritier**, no cabía en sí de contento por el cuarto puesto en su clase, que corta una larga racha de problemas y frustraciones. "**Sucedió cuando menos lo esperaba, ya que el viernes rompí el motor. Quiero agradecer a Eduardo Tuero, que me prestó un motor 'sin agrandar' (esto es con la cilindrada original, uno de los pocos Datsun que tienen 2.300 cm3); no iba muy rápido, pero eso nos evitó tener problemas con las gomas.**" Su copiloto fue **Ricardo Ferrero**, hombre de Haedo.

Roberto Urretavizcaya (en el auto de Gonzalez) y Nestor Gunni (en el de Croceri) se encontraron como en el pasado en FRA, peleando una posición en la pista. Aquellos fueron terceros y éstos séptimos en la general. Abajo, un pelotón encabezado por Redolfi, a quien siguen el ganador de Datsun, Rementería y Fernando Boggio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

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



PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,

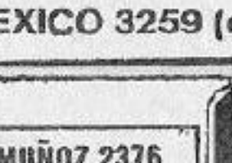
etc.

RUEDAS Y NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

CUBIERTAS WALTRAC 10 - 15 y 205 - 14

PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)

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

TODO PARA LA **ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO** DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE IGNICION ELECTRONICA

PUNTOR

PIQUE - POTENCIA - ECONOMIA

CASA ISIDRO — VENTAS POR MAYOR

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

DISTRIBUIDORA "SUD"

DS

REPUESTOS Y ACCESORIOS

* A-3 * S.M. * LAMPARAS * VIMOR * NIC * CABLES TAIYOT * ESPEJOS W.G.
* PLASTILLIT * R.T.M. * AUTOKLINER * CINTURONES: S.R.D. *
ANTENAS ELEMAR * APOYA CABEZA TOTAUTOS *
PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE - ESPEJOS

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

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAQUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6568



ANEXO J

BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4100,-Cap.

FORMULA 5

LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO

todos los viernes de 21 a 23 hs.

INFORMES Y REGLAMENTOS
ZUVIRIA 5889. (1439) Cap.

PEUGEOT CIUDADELA



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

---

ahora...el



CALLE 120 Nº 4365 V. BALLESTER
(1653) – Bs. As. TEL.: 768-8444
De Lunes a Viernes de 7 a 16 Hs.



DULBECCO

PEUGEOT 505-COUPE FUEGO
A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
E INYECCION **CONSULTENOS**

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

● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN
* RENAULT ● CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
● CHASIS PARA TODO TERRENO



WORLD CAR S.A

Avda. MITRE 1130/38
(cp. 1602) FLORIDA
TEL 760-8995

JORGE DRAGO
HECTOR NAVONE



GUIAS DE VALVULAS R.Y.C.
BOBINAS INDUMAG
COMPETICION
CONDENSADORES MAXICAP
COMPETICION
FILTROS VINTO
COMPETICION

JUNTAS MEYRO

CASILLA DE CORREO 73 (1706) HAEDO
TEL. 650-6655 y 552-8994
ENVIOS AL INTERIOR Y EXTERIOR

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

EFE

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

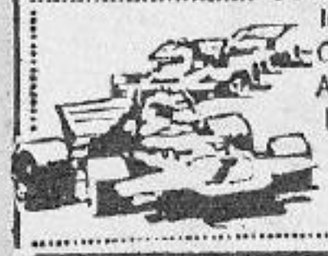
FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132
RENAULT - 12 - 18 - 5 - LANCIA - B.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATTI - PITTATORE)

- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bielas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platillos de válvulas (Dural)
- Palieres flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujías competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
- Turbo compresores

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



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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S."
GARANTIDOS
Brandsen 1123. San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583
Distribuidor en MAR DEL PLATA: ALEJANDRO CORNEJO:
9 de Julio 3748 Tel 7 3-4009
Necesito distribuidor zona Córdoba

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

HOT-ROD ☆ TALLER DE ARMADO

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos
Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430
Loma hermosa. Envíos al interior

BELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL	LINEA COMPLETA DE SUSPENSION	ENGRANAJES
EATON	FRICTION Gabriel GAS	FAE EATON
Diferenciales Corona · Piñón Palieres		

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

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Av. Belgrano 624 6° piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel.: 40-181.**

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

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

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

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

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

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

SPORT prototipo chasis Sergio. Motor Rullo, auto llegador con tres juegos de gomas, llantas, repuestas con trailer. Llamar 244-3612 de 16 a 22 horas.

KARTING COMPET. FOX-TRAK motor GAE preparado, listo para largar. Carburador categoría internacional, gomas Fliter nuevas. Urgente por ausentarme del país. Badaracco 744, Ituzaingó norte. Visitar sábados y domingos.

T.C. REGIONAL BONAERENSE DEL OESTE. Chasis ganador Martos competición disco total, autoblocante rotulado, multidisco Dulbecco, pulleres flotantes Weber 48-48. Oportunidad. Sólo A 4.500. Roma 1937, Beccar. 743-8161 Hnos. Pintos.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi. Motor Zanella. Carburación Mikuni. Todo sin rodar. Visitar lunes a viernes de 10 a 19. San Juan 2601 Capital. TE. 665-6805.

FIAT 128/1300 RALLY. Destacadas actuaciones en Rally Provincial, por cambio de categoría, vendo. Mecánica Prata-Reybet, 5ª arrimada, intercomunicadores, etc. equipo full. Leonides Ritta, Hughes. TE (0473) 91036/91063.

R-12 RALLY. Tres unidades liquida Rubén del Campo. Completos y listos para largar: uno modelo 1986 (6 carreras), otro 1986 (12 carreras) y otro modelo 1982. Repuestos y equipamiento. TE 253-6310.

FORMULA RENAULT CRESPI TULIA XXI completo recién armado, sin uso, siete ruedas completas. A 6.500. Berón de Astrada 3809 altura Pcias. Unidas 2500, San Justo.

Vendo **KARTING COMPETICION FOXTRAK** motor GAE preparado listo para largar, carburador Motoplat, gomas Pliter nuevas. Urgente por ausentarme del país. Badaracco 744. Ituzaingó Norte.

El Chino Sarro vende su **ESTANDAR** mejorado. Ver de lunes a viernes. Domínguez y Cruz. Celina. Sábado/domingo en Aquino 5112, Lugano, Cap. Fed.

Vendo **COMPETICION FOXTRAK** motor GAE, carburador Motoplat. Listo para largar. Gomas Fliter, nuevas. Urgente. Badaracco 744, Ituzaingó Norte. Visitar sábado y domingo.

PEUGEOT 504 TN GR 11/84. Listo para largar Rally o pista. Motor a nuevo, carrocería reforzada, repuestos y gomas varias. Llamar 9 a 18 hs. 89-7879/89-2961. Capital. Sr. Roberto. Acepto unidad particular como pago.

T.C. BI PLAZA o roquepereense o bonaerense "B", auto ganador, quinto ranking '86. Listo para largar. Excelente estado. Dos bloks, doce cigüeñales, caja completa, diez llantas, cubiertas, respuestas, facilidades. H. Yrigoyen 11835. Turdera. 298-2934.

F-2 BERTA MKIII-1981. Trompas, espirales, pontones, 10 llantas impecables, caja TCM, autoblocante Hewland, 20 relaciones. 9 de Julio 3971. Horario comercial. TE. 041-394393. Rosario.

KARTING M-101, jaula antivuelco, cinturones seguridad, motor Televel, embrague centrífugo, encendido electrónico Motoplat, cubiertas Faneco para paseo o competir. Garantizado 100 kph. Líquido A 1.000. Planes 903, Capital. TE. 431-0682.

Jorge Temengo, vende **FORMULA RENAULT** Tulia XXII, listo para largar con o sin trailer. Modelo 1400 o 1020. Tel. 0492-25675 fuera horario comercial.

Vendo o permuto **FORMULA RENAULT** argentina Crespi Tulia-22. Listo para largar. Motor nuevo, portones, varios repuestos. Llamar después de 20 hs. 764-4005. Horario oficina. 755-5453, preguntar por Juan José.

T.C. COMAHUE a stock Car Chevrolet 400, jaula, freno a disco, 4 ruedas, autoblocante, pulleres flotantes multidisco, bielas, pistones, cigüeñal 230 y 250, engranajes, corrector de acero. Líquido todo A 2.800. Urgente. Zodo 3329.

Vendo **FALCON TC** completo, listo para largar, buenos fierros, cantidad de repuestos, otro motor semiarmado. A 35.000. Acepto autos en parte de pago. Llamar señor Miguel. 766-3790, de 20 a 24 hs.

Urgente Javier Kaiser vende **EQUIPO COMPLETO DE KARTING** chasis Sabe Kart, 2 motores, 2 juegos de ruedas, relaciones, todo de primera. Respuestas varios. A 3.100. Llamar 042-30344/37499. Santa Fe.

Marcelo Caputo vende **128 TURISMO CLASE 2**, mecánica Julio Pardo. Listo para largar. 8 llantas y repuestas varios. Véalo en Acevedo 65, Capital Federal. TE. 854-5022.

Vendo **FIAT 600 FORMULA 07**, ideal para iniciarse en la categoría urgente. total A 850. Pizarro 651, Ramos Mejía. TE. 654-8922.



Vendo **FORMULA RENAULT** Crespi Tulia 21 con motor. Tratar Juan Daniel Bovone. Independencia 232. TE. 25933, Laboulaye, Córdoba.

FALCON TC 3 litros, completo, listo para largar, otro block semiarmado 10 ruedas, repuestos. A 35.000. Acepto autos en parte de pago. Tratar señor Miguel. 766-3790, de 20 a 24 horas.

Vendo o permuto **DODGE T.C.**, 3 litros, carrocería Pardal. Dos motores pesados, caja Sáenz. TE. 021-49289.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **CUPE TAUNUS SP 1980**, original plateada y negro muy buen estado. Gomas originales. Para entendidos. Brandsen 609 Dto. 2 P.B. Capital, La Boca. Ricardo o Jorge.

CUPE CHEVY 1974 primera mano, casco sin golpes, motor original. A 3.500. Canalejas 1606 6° - 631-6167.

Vendo **COUPE FIAT 1500** mod. 1968, joya, nunca chocada, motor, caja diferencial como 0 km., sin golpes. 4 cubiertas radiales. Vería es comprarlo. Ruta 74, km 72, Las Armas. Sr. De Antoni. 0268-21818.

FALCON S.P. 79, para entendido. 40.000 km. Llantas STI o cubiertas nuevas, amortiguador especial, distribuidor Dulbeco, parlantes Pyoneer, levas Hersec, pintura original, antena eléctrica, autoblocante. Calderón de la Barca 233, PB. A, Cap.

CUPE TAUNUS 80 joya total, techo acrílico, encendido Electron, sin platino, llantas T.C. 2000. Bien de todos lados. Vendo o permuto mayor valor. 21-272.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

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

FORD COUPE 1934. Estado muy bueno. Gris visón. Todo original. Tapizado nuevo. Gomas bien. Verlo es comprarlo. Avda. Del Libertador 15201, Martínez. 747-1249.

FORD CUPE 1934. estado muy bueno, gris visón, todo original, tapizado nuevo, gomas bien. Verlo es comprarlo. Avda. Del Libertador 15201, Martínez. 747-1219.

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

Vendo **COUPE MERCURY** modelo 1946 y carrocería en óptimo estado p/ armar. Tratar Tierra del Fuego 446, Santa Rosa, La Pampa. Cód. Postal 6300.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Vendo o permuto por camioneta Jeep **MOTOR CHEVROLET** Rally 194, Caja 2 F 45, frenos disco, Tablero, butacas, dirección Rally, 194, ruedas 45 cm. ancho. F-1 nacional. Tratar Sarmiento y Petit Bon Laboulaye Santos Saricolea.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



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

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **MOTOR FORMULA RENAULT** preparación Berta y chasis Tulia 21, completos con pocas carreras y un juego armado de gomas de lluvia. Llamar 683-2753/0137.

Vendo **MOTOR FORMULA RENAULT** preparación Berta completo. Chasis Tulia XXI con pocas carreras, un juego gomas de lluvia. Todo muy barato. 683-2753-0137.

CARBURADOR WEBER 40-46 DCOE con múltiple de admisión para R.18 o Fuego. Juego paragolpes y Spoiler Berta original para R.18. Todo nuevo, a estrenar. TEL. 922-9008. Horario oficina.

Vendo 2 (dos) **WEBER** horizontales 45-45. Juego llantas, estilo ruedas para chasis Berta F-2, distribuidor Dulbeco Multidisco Boulogne. Tratar 0492-25675. Fuera horario comercial.

Vendo **CAJA NERIGGI** de cinco velocidades para utilizar en Fórmula Dos con relaciones. Tratar 0492-25675. Fuera horario comercial.

Vendo **ARBOL DE LEVAS** Taunus 2.300 cm³ con botadores mecánicos preparación. José Miguel Herceg. Nuevo. Tratar Gobernador Cabot 2363, San Justo. Pcia. Santa Fe. TEL. 0498-27341.

Vendo **CUATRO LLANTAS** para Renault 12 tipo Mercedes Benz, impecables, sin golpes a verificar. Teléfono 97-5454 y 792-3582. Gracias, chau.

Vendo **MOTOR ALPINE ANTELO 1600** cc.cc. 150 HP, ideal Midget Lotus, otro 1060 cc.cc. Preparado Sport 1050, motor de punta. San Lorenzo 4520, Villa Ballester, a después de 20 horas 785-2699.

7.0 HERRAMIENTAS Y MAQUINAS -VENTA-

BANCO DE PRUEBAS marca SAGA, a turbina vendo urgentemente, completo, precio A 1.800. Leonides Ritta, Hughes. TE (0473) 91036/91063.

10.0 VARIOS

Vendo **COLECCION CORSA**, años 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85. Todo por A 200 o A 35 por año. Luis Beltrán 1829, Ituzaingó. Tel. 798-4329.

Vendo **COLECCION CORSA** del 0 al 900. Estado impecable A 170. TE. 572-3259. Año automóvil N°1, 2, 5, 6, 8 cada uno A 15. Tel. 572-3259.

REVISTAS NACIONALES Y EXTRANJERAS 1961/1981 diversos títulos. Road Strack, Card And Driver, Quatroruotte, L'Automobile. Más de 2.000. TEL. 244519, Mendoza. De 14 a 16 hs. San Lorenzo 740, 1°, 5, Mendoza.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año 3 N° 118 — 29 de julio de 1986

Limitada y Karting reconquistenses en San Justo

CARLOS LONGHI, EN FINAL ACORTADA

Reconquista, SF – El domingo 6 de julio se corrió en **San Justo** (Provincia de Santa Fe) la quinta fecha de los campeonatos zonales de **Limitada Reconquistense** y de **Karting Reconquistense.** El circuito de tierra, de trabado dibujo, fue rodeado por una gran cantidad de público.

En la carrera de Limitada se produjo el acontecimiento nefasto de la jornada: la máquina de **Hugo Buyatti**, tras embestir el guard-rail en la vuelta 17ª, se eleva, pasa por sobre el público ubicado tras la alambrada, cae sobre una pick-up y luego de rebotar termina de techo sobre un rastrojero. Buyatti fue despedido tras cortarse los cinturones de seguridad en el impacto contra la primera pick-up, a raíz de lo cual sufrió heridas de consideración, de las que afortunadamente se repone.

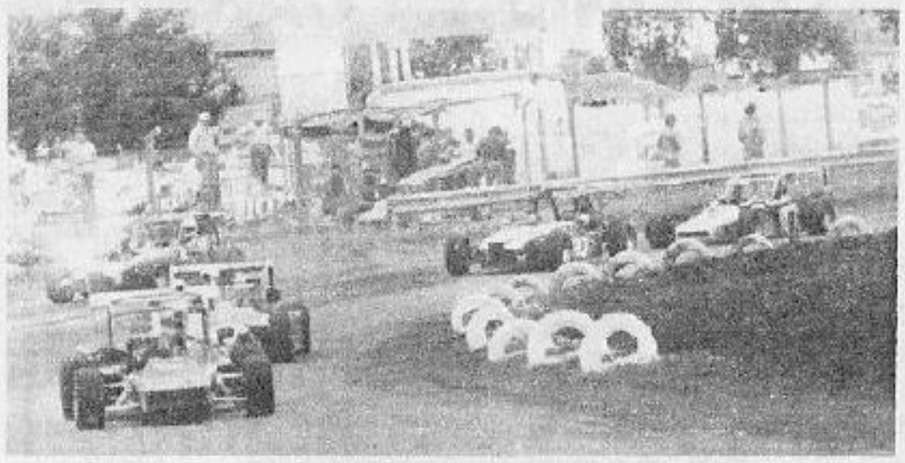
Carlos Longhi y el mismo Hugo Buyatti habían ganado las series clasificatorias. En la **final**, Longhi se fue en la punta seguido por Micheloud. Dado que el de San Justo es un circuito que dificulta el sorpasso, a través de sus 1.200 metros, Longhi aprovechó esa circunstancia para imponerse en el día de su debut con Peugeot, la nueva marca de su motor.

La carrera fue parada cuando se cumplían 17 vueltas, a causa del comentado accidente de Buyatti, que por ello figura en la clasificación.

Final, Limitada: 1° **Carlos Longhi (Peugeot/Reconquista)**; 2° Roberto Micheloud (Dodge Avellaneda); 3° Juan Manuel Fux (Dodge Romang); 4° Hugo Buyatti (Peugeot Reconquista); 5° René Reniero (Peugeot/Reconquista) y 6° Osvaldo Magnano (Peugeot/Reconquista).

En **Karting Reconquistense** sólo 12 máquinas fueron de la partida, lo cual no fue óbice para que el espectáculo agradara. Osvaldo Magnano (h), fue dominador en todo momento superando al final a Miguel Braicovich. A continuación se clasificaron Ruiz, Muller, Talente y Paduán.

(Informe de Norberto Catapano)



En la final de Limitada, Carlos Longhi muestra el camino a sus rivales.

Mientras pasa la máquina de René Reinero, la de Buyatti (flecha) luego de volcar por sobre guard-rail y alambrado. **(Foto Oscar Escobar)**





Uno de los competidores por el sector de "Las 120 Curvas". La regularidad de montaña es una actividad que atrae en la provincia mediterránea (Foto Hector Gustavo Pereyra)

Regularidad de Montaña en Córdoba

ALBAMONTE-SUAREZ, EL MAS VELOZ ENTRE LOS VALIENTES

Córdoba - Más de 80 autos estaban anotados para la tercera fecha del campeonato '86 de Regularidad de Montaña, organizado por A.C.R.Y.R. el 6 de julio. Pero las condiciones del tiempo, con lloviznas, niebla y luego sol, hicieron desistir a una gran cantidad de binomios, de los cuales quedaron en definitiva nada más que 38 valientes parejas, para la tierra y el asfalto.

En el primer sector, hasta el Dique San Roque eran punteros en la general Gleria-Fantini, mientras que en la **Categoría Jerónimo** (Nota de la Redacción: ¿y esto?, ¿qué significará Jerónimo?...) punteaban García-Stutz.

Ya en Bialet Masse eran punteros los hermanos López, pero en el sector de tierra Villa Bustos-Cosquín pasó a la vanguardia el buggy mojarrero de Albamonte-Suarez. En la Jerónimo, ya se perfilaban los que fueron ganadores, García-Stutz, debiéndose acotar que en el sector conocido como "Las 120 Curvas" arremetió brillantemente el Fiat 600 de Reggiani-Descalzo, quienes ganaron la general del tramo.

Un hecho notable lo constituye la participación de regularistas de Santa Fe. En la fecha anterior fue uno, ahora fueron tres, y para la próxima, el 7 de setiembre, se espera contar aun con más binomios de esa provincia.

Clasificación general: 1° **Albamonte-Suárez (Córdoba)**; 2° Lopez-Lopez (Villa Carlos Paz); 3° Gleria-Fantini (Jesús María); 4° Mierke-Frutero (Santa Fe) y 5° **García-Stutz** (Córdoba).

Categoría Jerónimo: 1° **García-Stutz (Córdoba)**; 2° Sieghentaler-Vaquero, 3° Reggianini-Descalzo, 4° Nardi-Nardi y 5° Vargas-Roldán.

En el campeonato, marcha primero el binomio Gleria-Fantini, seguido por López-López y Pedraza-Pedraza.

(Informe de "Twinmaster")

Karting 125 cc con Caja en Ausonia

MARCELO BENITO HIZO BIS



Villa Nueva, Cba. - Se disputó en **Ausonia**, localidad cercana a esta ciudad y por ende a Villa María, la séptima fecha del campeonato de **Karting con Caja 125 cc**, organizado por el Centro Vasco de Villa María.

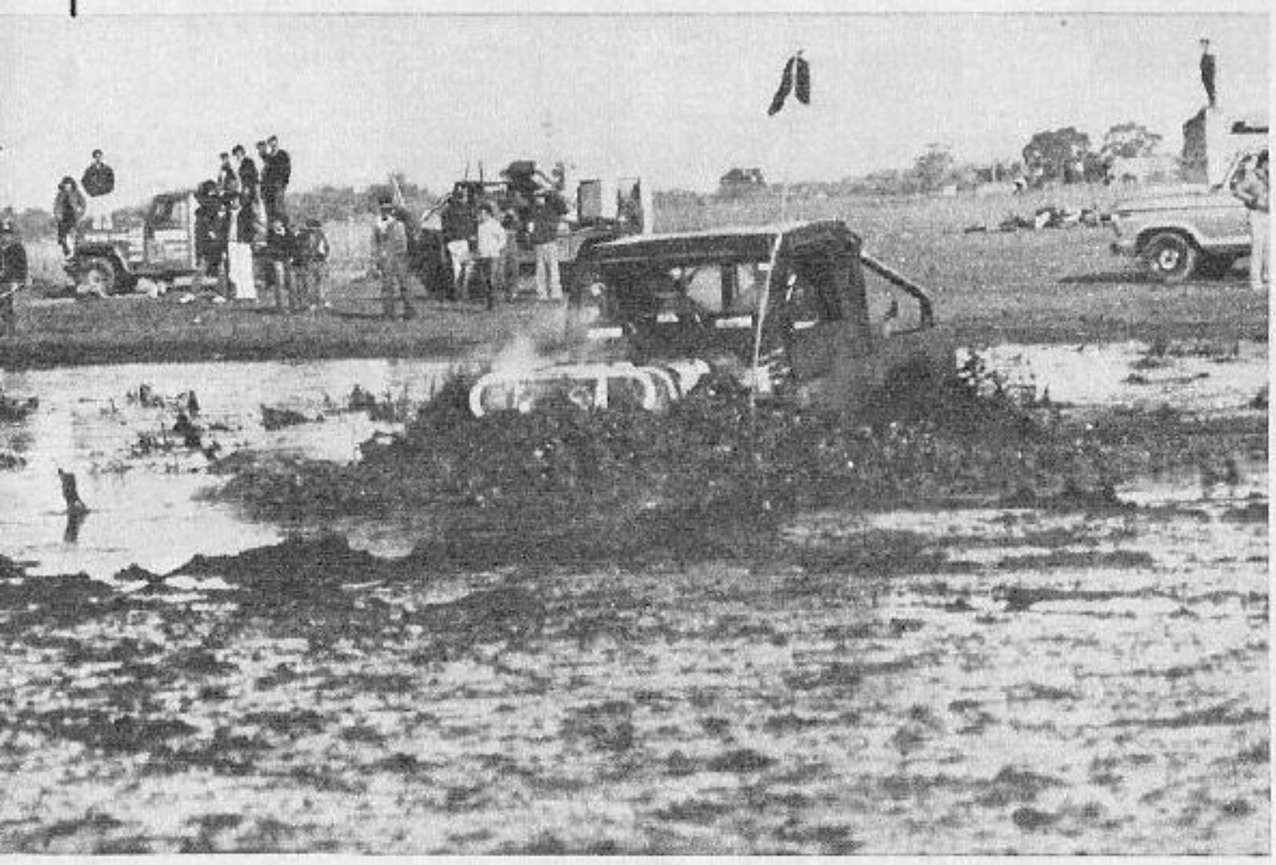
José Ferrari, Raúl Borri y Marcelo Benito fueron los ganadores de las series. En la **final**, largaron 20 karts y tras muy dura lucha logró imponerse nuevamente Marcelo Benito. La clasificación fue la siguiente:

Final, 25 vueltas: 1° **Marcelo Benito (Villa María) 16m27s14/100 a 59,111 Km por hora**; 2° Raúl Borri (Villa María) 16m27s84; 3° Juan Manuel Gianinetto (Villa María) 16m33s40; 4° Alberto Sandrone (Villa María); 5° René Beltramino (A° Cabral - Ticino) y 6° Ricardo Gagliesi (Villa María). **Campeonato**, siete competencias: Borri, 32 puntos; Benito, 29,5; Gianinetto, 27; J.M. Gianinetto, 19,5; Sandrone, 18 y Genovese, 10 puntos.

(Informe Oscar D. Pellegrini)

Safari en Madariaga y Pinamar

UN GESTO DEFINIO LA CARRERA



Buenos Aires - Organizado por la Asociación Madariaguense de Automovilismo y el Auto Club Pinamar, se corrió en el fin de semana del 19 y 20 de julio, por pantanos de **Madariaga** y médanos de **Pinamar**, la 4ta. fecha del Campeonato Zonal de Safari, fiscalizado por la Federación Nº 3, del Atlántico.

La prueba contó con el auspicio de ambas municipalidades y se desarrolló dentro del esquema habitual de dos etapas. El sábado se corrieron tres pruebas especiales (PP.CC. o primes) en las cercanías de Madariaga. Dos de ellas fueron sendas pasadas por el circuito "El Rebelde" de 1,5 km y una vuelta a parte del clasificatorio del Rally Pagos del Tuyú, pero por las banquinas.

El barro fue factor predominante de la performance de las maquinas: de las 99 que largaron sólo 65 terminaron la etapa. Y para alegria de los madariaguenses, tres de los del "pago" estaban liderando sus categorías: Hobaica, en la general, Martín Melón Gil, en la 6 Potenciados y "Tío Elía" Zegbie, en la 6 Standard.

El domingo se corrieron dos vueltas a un exigente "prime" entre los médanos del Balneario Montecarlo (Pinamar), donde se repitió la porfía del día anterior –por el liderazgo general– entre Hobaica y Pereyra, que marchaban separados por escasos segundos cuando acometieron el barro del último PC. Y ahí se definió la carrera y además se produjo un incidente que es preciso destacar.

Hobaica, por ganador del sábado, largó en primer lugar, con Pereyra atrás suyo; cuando el público lo veía pasar rumbo a un seguro triunfo, su Lada quedó encajado, por lo que lo pasó Pereyra. Pero no todo estaba perdido: 3º en el camino venía el IKA Ford de don Juan Marchal y este verdadero caballero del camino, re-



Arriba izquierda:
Carlos y Gustavo Pereyra, peludiando en el Rebelde

Abajo derecha:
Luis Maccione con Carlos Latagliatta, con el rendido Land Rover

Abajo izquierda:
Caballero del Camino, don Juan Marchal larga en Montecarlo.

Centro:
Ganadores en la 6 Potenciados: Martín Melón Gil - Juan Rojas, en el barro como en casa...





TC 3000 y TC Standard en Río Cuarto

EDUARDO ESTIVIL, EN LA NUEVA CATEGORIA

Villa María, Cba. - El piloto local **Eduardo Estivil**, con una cupe Chevy, fue el ganador en la fecha inaugural de la nueva categoría del Club de Pilotos de **Turismo Competición 3000**, disputada el 13 de julio en el autódromo de Río Cuarto (circuito Nº 2 de 2.376 metros). En el **TC Standard** (el de las cupecitas tradicionales) que complemento el programa, se produjo el triunfo del charrense **Otto Heller**, con un Ford, siendo en este caso la tercera fecha del campeonato 1986.

En el **TC 3000** se disputó una serie clasificatoria a siete vueltas y la final a 15 circuitos, registrandose en ambas un marcador casi idéntico. Fueron doce las máquinas presentes en esta fecha inicial, y por lo que pudo apreciarse el futuro de la división que reúne a máquinas tales como los Chevrolet y Chevys, Falcon, Dodges y Torinos, es sumamente promisorio, ya que se mejorará lo visto con la incorporación de nuevos valores que tienen sus autos aún en proceso de terminación. Otro punto destacable es que están representados en el aún exiguo elenco de la categoría, pilotos de toda la provincia de Córdoba, con lo cual se agrega un ingrediente de interés.

El riocuartense Estivil fue quien se quedó con todo: este piloto que proviene precisamente de la categoría de las cupecitas –de la que fue campeon– ganó clasificación, serie y final.

Final TC 3000, 15 vueltas: 1º Eduardo Estivil (Cupé Chevy / Río Cuarto) 16m15s42 a un promedio de **131,537 km por hora**. 2º Héctor Trucco (Cupe Chevy / Ucacha) 16m18s68; 3º Gustavo Cristini (Falcon / Capilla del Monte) 16m51s87; 4º Juan Isoglio (Chevy / S.M. Laspiur) 16m58s45; 5º Benito Abellonio (Falcon / Villa María) y 6º Caos Massola (Torino / San Francisco). **Participaron además** Roberto Romon (Torino / Río Cuarto), Angel Rappen (Falcon / Río Cuarto), Eduardo Veronese (Torino / Villa María), Miguel Stalar (Chevy / Río Cuarto), Alfredo Cardinalli (Torino / Río Cuarto) y Julio Garazzini (Cupe Chevy / Va. Mercedes, San Luis).

Por su parte las cupecitas del **TC Standard** cumplieron dos series ganadas por Domingo Fargione y Oscar Armando. La final arrojó el siguiente resultado:

Final, TC Standard, 18 vueltas: 1º Otto Heller (Ford / Charrás) 19m22s03/100 a un promedio de **132,496 km / hora**. 2º Oscar Armando (Chevrolet / Gral. Cabrera) 19m23s00; 3º Enrique Rodríguez (Dodge / Río Cuarto) 19m32s45; 4º Atilio Filippa (Ford / Gral. Cabrera) 19m33s62; 5º Carlos Falvo (Ford / Hernando) 19m52s74; 6º Miguel Solaro (Chevrolet / Río Cuarto) 20m11s33; 7º Víctor Nervo (Ford / Las Peñas Sud); 8º Hugo Boaglio (Ford / Hernando); 9º César Wurst (Ford / Santa Fe) y 10º Hugo Bértola (Chevrolet / Hernando).

(Informe de Luis Gallegos)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

signando lo que podía haber sido un segundo puesto seguro, se detuvo a desencajar a Hobaica, que salió y llegó segundo.

Pero Marchal, se quedó a su vez empantanado perdiendo valioso tiempo, y llegando recién el el 7° lugar de la general. Como se dijo en la entrega de premios, ese gesto fue un digno broche de oro para el Día del Amigo.

La próxima fecha de este torneo, será en setiembre, con el Safari de la Primavera, en Mar de Ajó.

Clasificación General Final: 1° Pereyra - Pereyra (L-Estanciera - Ford' Va. Gesell) 53m14s; 2° Hobaica - De la Rosa (L-Lodi - Ford V8 / Madariaga) 58m01s; **3° M.Melón Gil - Rojas (6P-IKA Ford 221/Madariaga) 58m30s**; **4° Yoldi-Tucci** (L-Mercedes Benz / Moreno) 58m41s; 5° Rodríguez Rallo-Varela (L-IKA Ford / Mar del Plata) 58m44s; **6° Casanelli-Pok (6S-IKA Ford / Mar del Plata) 59m01s**; 7° Marchal - Morales **(L-IKA** Ford / Mar del Plata) 1h00m06s; 8° Villasol - Alessandro (6P - IKA / Mar del Plata) 1h01m34s; 9° Paredi-Bucheli (6S-IKA Dodge / Va. Gesell) 1h01m59s; 10° E. Melón Gil - P. Melón Gil (6S - IKA Ford / Madariaga) 1h04m13s; 11° Tristán - Cuevas (6P - IKA / Lezama) 1h04m32; 12° Gorría - Pascua (6S - IKA Ford /Castelli) 1h05m16s; 13° Annichini - Yaques (L-IKA / Mar del Plata) 1h06m12s; 14° Betz-Betz (6P-IKA Ford / Necochea); 1h09m32s; 15° Echevert - Odriozola (6P - Estanciera Tornado / Va. Gesell) 1h13m11s; **16° Hernández - Quinteros (4P - Willys Taunus / Mar del Plata) 1h13m46**; 17° Viqueira - Viqueira (6P - Estanciera - Ford / Pinamar) 1h17m19s; 18° Lecuna - Rodríguez (6S - IKA - Ford / Mar de Ajó) 1h19m35s; 19° **Carlos José Blanco - Ganchev (4S - Jeep IKA / Buenos Aires) 1h23m14s**; 20° Zubizarreta - Soto (L-IKA-Ford / Madariaga) 1h26m40s. 29° Maccione - Latagliatta (4S-Land Rover / Buenos Aires); 31° Paoli - Poldi (4S - Jeep IKA / La Plata). En total se clasificaron 34 máquinas.

(Informe de Carlos Ma. Madero, Fotos de Photo Safari)

NUEVO CIRCUITO EN NAVARRO

De acuerdo con la información que nos remite nuestro colega Ivo Petrola, en la bonaerense ciudad de **Navarro** se está construyendo un circuito automovilístico para efectuar en él competencias zonales. Sobre la ruta nacional 200, frente a la laguna de dicha localidad, se realizan los trabajos de marcación y plantación de árboles. El trazado tendrá una longitud de 2.000 metros recta principal de 480 metros y un total de 7 curvas de distintos radios. Esperamos que a la brevedad podamos informar sobre la inauguración de este nuevo escenario, de una ciudad que cuenta con representantes en varias categorías, y en especial en el TC roqueperense.

Stock Car, F-5 y F2 B.B. en Buenos Aires

ALVAREZ, KONOWALIK Y GRIGIONE

El domingo 13 de julio, la categoría **Stock Car Argentino**, utilizando el circuito N° 7 del Autódromo de Buenos Aires (de 2.640,85 metros) realizó su quinta fecha del campeonato, compartiendo el escenario, (aunque en su quinta variante de 2.126,31 m) con las categorías **Fórmula Cinco** y **Fórmula Dos Biplaza Bonaerense**.

Indudablemente, la vedette fue **Stock Car Argentino**, la cual a pesar de no presentar muchas máquinas (12), sí mostró mayor solidez en su parque, el que se mostró afectado por la gran cantidad de piedras que había sobre el circuito, las que ocasionaron las roturas de los parabrisas de los autos de Alvarez y Arroyo, más la rotura del radiador de agua en el Dodge de Serein y la rotura de una goma trasera del Torino de Camperchioli, en momentos que festejaba un seguro segundo puesto.

Todos estos inconvenientes, no hicieron otra cosa que darle mayor interés a la competencia, demostrando el potencial y la paridad existente entre todas las marcas participantes ya que fue un verdadero espectáculo ver la remontada del Dodge de Arroyo, como lo realizado por Alvarez (ambos se fueron de pista en la horquilla luego de romper sus parabrisas) quedando como promesa la excelente tenida lograda por la gente de Villa Tesei en el Falcon de González, el que contó para la ocasión con el asesoramiento de Felipe Salgado.

Para destacar también el trabajo de Nowak, quien punteó toda la carrera, siendo desclasificado luego, al no tener las válvulas que exige el reglamento, a las que le faltaban la ranura en el vástago.

Fórmula Cinco, aparentemente fortalecida por la continuidad de competencias, sigue mejorando el parque, no sólo en cantidad, sino que además en calidad, confirmándose ello en la primera mitad de la carrera, donde incluso Alifraco llegó a superar a Konowalik, aunque luego desertara y nuevamente Konowalik coronaría un nuevo triunfo. En esta carrera, reapareció German Martínez, tras una impasse de tres fechas, ocasionado este alto por la llegada a su hogar de dos nuevos retoños (sí, mellizos), por lo que hacemos llegar a la muy feliz pareja nuestros mejores deseos.

Fórmula Dos Biplaza Bonaerense llegó a la final con solamente 15 máquinas, de las veinte que se inscribieron, no pudiendo las restantes superar el esfuerzo de la clasificación, centrándose la lucha de la carrera entre Grigione y Marich por la punta, mientras que por el tercer puesto, Trovato soportó el asedio de Arrom y Garófalo.

Clasificación Stock Car Argentino: 1° José Alvarez (Chevy - Lomas de Zamora) 17m56s92/100; 2° Héctor Martín (Torino - Hurlingham) 17m59s80; 3° Hugo Arroyo (Dodge - Morón) 18m0s9; 4° Roberto Argento (Chevy - Morón) 18m23s63; 5° Carlos Serein (Dodge - San Justo) 18m25s; 6° Roberto Monteiro (Torino - CF) 18m31. **Campeonato: Nowak 28 puntos**, Martín 24, Argento 17; Alvarez 15, González 11.

Clasificación Fórmula Cinco: 10 v.: 1° Carlos Konowalik (Fer-Car / Zanella) 11m25s54/100; 2° Germán Martínez (Perri - Zanella) 11m55s45; 3° Julio Basconcello (Basco - Zanella) 12m01s16; 4° Oscar Sambiasse (OMAS-Zanella) 12m3s76; 5° Rolando Palacio (Palacio - Zanella) 12m25s12; 6° Horacio Regolta (Regolta - Ducatti); 7° Ricardo Carricaberri (Perri - Gilera); 8° Henry Peluffo (Perri - Zanella); 9° César Gomez (Perri - Gilera); 10° Jorge Alvarez Morales (Fer-Car / Zanella). Récord de vuelta Konowalik en 1m7s13/100 a 114,028 km/h. **Campeonato Konowalik 135 puntos**; Alifraco 77; Martínez 54; Gómez 48; Pérez 40.

Clasificación F 2 BB 15 v: 1° Walter Grigione (Peugeot - La Plata) 14m54s32/100 a 128, 388 km/h; 2° Rubén Marich (Peugeot - La Plata) 14m55s61; 3° Jorge Trovato (VW 1500 - Ranelagh) 15m10s41; 4° Miguel Arrom (VW 1500 - Lanús) 15m19s23; 5° Claudio Garófalo (Peugeot - Quilmes) 15m19s75; **Campeonato: Moix y Grigione 45 puntos**, Marich 28, Arrom 19, Trovato 14.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)

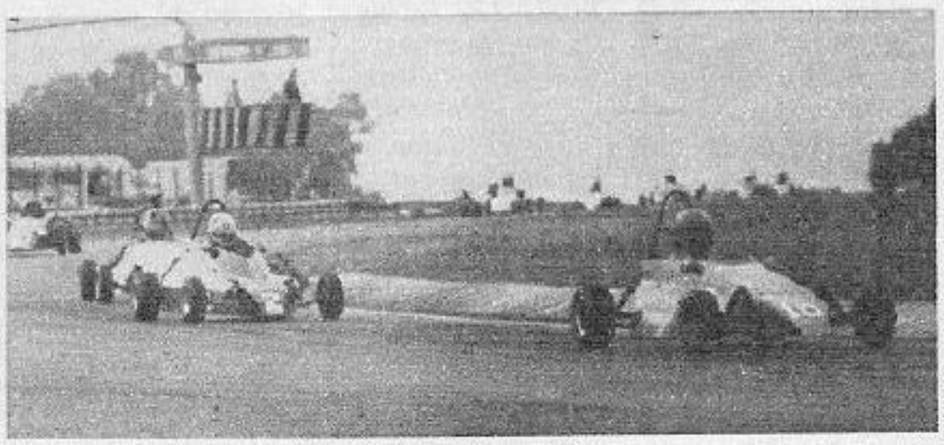




Largada de la Fórmula 2 BB, ganó el platense Walter Grigione

Alvarez y su Chevy, prolijidad y velocidad para el triunfo

Pasaje de la carrera de F-5, puntea Alifraco, luego ganó Konowalik



TC del SE, Monomarca 1100 y Promocional 850 en Mar del Plata

JUAN J. DIEZ, DE DIEZ

Tandil, BA – El 6 de julio se realizo en el autódromo asfaltado de **Mar del Plata** (1.775 metros de cuerda) una nueva fecha de los campeonatos de **TC del Sudeste** (clases "B" y "SP"), **Monomarca Fiat 128/1100 y Promocional 850**.

Unas 2.000 personas presenciaron la reunión, disputada en jornada muy fría con la organización del Mar del Plata Automóvil Club.

En la **Clase "B" del TC del SE**, Cunquiero hizo el mejor tiempo en las pruebas clasificatorias. Pio Luppo y Eduardo Panunzio ganaron en las series previas. En la **final**, los problemas mecánicos de los eternos candidatos (Troglia, Cunquiero y Garrido) produjeron una carrera atípica. Panunzio y Luppo puntearon hasta que sus máquinas aguantaron, quedando primero luego de ello Juan J. Diez, que cruzó por primera vez en su trayectoria deportiva la sentencia en el lugar de privilegio. Gran paridad y muy buen espectáculo.

Clase "B" del TC del SE, 18 vueltas: **1° Juan J. Diez (Taunus/Necochea) 16m 33s 21/100, a 115,806 km/hora.** 2° Luis Fiore (Peugeot/Mar del Plata) 16m 34s 90; 3° Jose Solis (Dodge/Mar del Plata) 16m 41s 18; 4° Eduardo Ramos (Peugeot/Mechongue) 16m 58s 22; 5° Juan C. Morelli (Peugeot/Mar del Plata) 17m 09s 87; 6° Alberto Logulo (Peugeot/Mar del Plata) 17m 32s 40, todos con 18 vueltas. luego se clasificaron Luis Troglia (Peugeot/Balcarce), Hugo Luenzo (Peugeot/Mar del Plata), Roberto Lorusso (Peugeot/Necochea) y Juan Span (Peugeot/Mar del Plata) con vueltas menos.

En **TC del SE, Clase "SP"**, hubo muy pocos autos. Raúl Marino, quien triunfo en las seis carreras en lo que va del ano, demostró que su auto es muy superior al del resto, y que el sabe llevarlo a la perfección. Ganó la clasificacion y luego muy holgadamente la final a 18 vueltas.

Final TC del SE "SP": 1° **Raúl Marino (Chevrolet/Balcarce) 16m 37s 30, a 115,331 km por hora;** 2° Guillermo Machin (Ford/Olamendi) 16m 52s 38; 3° Manuel Allegretti (Chevrolet/Mar del Plata) 16m 54s 39; 4° Pedro Ballini (Valiant/Mar del Plata) 16m 56s 66; 5° Jose De Vicenzo (Chevrolet/Mar del Plata) 17m 09s 07; 6° Jorge Salvi (Torino/Mar del Plata) 17m 16s 54; 7° Antonio Carrara (Torino/Mar del Plata) 17m47s75; 8° Alberto Garcia (Ford/Mar del Plata) con 16 vueltas.

En la final de **Monomarca** (Fiat 128 de 1.100 cm^3), la punta paso por varias maquinas que fueron desertando por diversos motivos. Miguel Giles, entonces, se impuso en su segunda presentacion en la categoria.

Final Monomarca, 18 vueltas: 1° **Miguel Giles (Mar del Plata) 19m 13s 77/100, a 100,377 km por hora.** 2° Oscar Iniestra (Mar del Plata) 19m 14s 32; 3° Nicolas Mucci (Mar del Plata) 19m 18s 75; 4° Juan Isidro (Madariaga) 19m 21s 50; 5° Rodolfo Cachela (Mar del Plata) 19m 21s 60; 6° Juan Carlos Scena (Mar del Plata) 19m 22s 05; 7° Ricardo Warnes (Mar del Plata) 19m 22s 80; 8° Néstor Blanco (Mar del Plata); 9° Jorge Ariznavarreta (Mar del Plata), y 10° Dario Cavicchia (Mar del Plata).

Por fin, en **Promocional 850**, Wollands fue el más rápido en la prueba de clasificación, mientras que él mismo, Villabrille y Figliuolo se impusieron en las series. En la final, faltando pocas vueltas paró el puntero Wollands (neumáticos), quedando Figliuolo en la vanguardia, que perdió en el último giro cuando ese motor comenzó a decaer y humear ostensiblemente.

Promocional 850 final, 18 vueltas: **1° Luis Villabrille (Renault/Lobería) 20m 05s 67/100, a 95,399 km por hora;** 2° Sergio Figliuolo (Fiat/Mar del Plata) 20m 10s 87; 3° Juan Pablo Gorostidi (Renault/Tandil) 20m18s 71; 4° Luis Domínguez (Fiat/Quequén) 20m 18s 91; 5° Ricardo Bastone (Fiat/Pinamar) 20m 24s 31; 6° Raúl Fernández (Fiat/Lobería) 20m 24s 37; 7° Julio Brosas (Fiat/Castelli); 8° Fernando Fierros (Renault/Mar de Ajó), y 9° Miguel Prestámero (Renault/Mar del Plata), todos con 18 vueltas cumplidas.

(Informe de Claudio Martínez)

Turismo Clase "A" y F-5 en Río Tercero

GIANRE, EL PATRON DE LA VEREDA



De izquierda a derecha, Guillermo Barachi, Eduardo Rapetti, el prolífico preparador Atilio Gianré y Roberto Gianré, campeon de la Clase "A" del Turismo Pista Cordobés en 1984 y 1985.

Córdoba– El domingo 6 de julio se disputó en el circuito del Club Fábrica Militar, de Río Tercero, la quinta fecha del torneo zonal de la Clase "A" de Turismo, con la fiscalización de la Federación Regional N° 5.

El circuito, de 1.200 metros de recorrido, se encontraba en perfectas condiciones de compactación, así como los accesos y demás instalaciones.

El programa se desarrolló con clasificaciones, series y final a 20 vueltas. En las series ganaron Roberto Gianré (campeón de 1984 y 85) y Jorge Ravera. En la **final** volvió a imponerse Roberto Gianré, mientras que quien había llegado segundo (Luis Rinaldini, actual puntero del certamen) fue retirado de la clasificación por anomalía técnica en su auto.

El resultado final, fue el siguiente:

Clase "A", 20 vueltas: **1° Roberto Gianré (Fiat 600/Córdoba) 15m 05s 32/100, a 103,388 km/Hora;** 2° Mario Macías (Fiat/Córdoba) 15m 10s 26; 3° Eduardo Rapetti (Fiat 600/Catamarca) 15m 18s 24; 4° Víctor Gianré (Fiat/Córdoba) 15m 23s 41; 5° Guillermo Barcahi (Fiat/Córdoba); 6° Jorge Ravera (Fiat/Córdoba), 7° Juan Amata (Fiat/Córdoba); 8° Carlos de Elejalde (Fiat/Córdoba), 9° Guillermo Sepúlveda (Citroën/Córdoba). **Campeonato:** Rinaldini, 50 puntos; E. Egea, 48; N. Gianré, 44; J. Alonso, 40; Rapelli, 36; Macías, 33; Amata, 18; Barachi, 15; Raúl García, 13 puntos.

En **Fórmula 5**, éste fue el resultado de la **final: 1° Elvio Vecchio (Río Tercero) 14m 56s 87/100, a 104,567 km/hora;** 2° Néstor Governatori (Río Tercero) 14m 57s 57; 3° Rubén Quiroga (Río Tercero) 15m 07s 73; 4° Aldo González (Río Tercero) 15m 08s 39; 5° Eduardo Pérez (Córdoba), 15m 08s 75, todos con 20 vueltas. (No se suministró marca de chasis y motores.)

(Informe de Eduardo Rapetti)

Karting en Mercedes

PONTON Y DIMARO, REPITIENDO

Mercedes, BA – Por segunda vez en lo que va de la temporada, la gente del Huracán Mercedes A.C. tomo la fecha vacante por renuncia de Sulpacha y organizo la 9ª prueba por el campeonato de la Federacion N° 2, para las clases Sapucay y "B" del Karting.

El premio "Vacaciones de invierno", con consecuente entrada gratis para los chicos, se hizo el 20 de julio, con frio, aunque entibiado por la lucha apreciada en la pista. Y los ganadores, el ya consagrado Sergio Dimaro (en Sapucay) y el pibe de 17 años, Oscar Ponton (quien con este ya tiene tres carreras ganadas en su haber en lo que va de 1986) ganaron de punta a punta, no desmereciendose el espectaculo ya que los de atras aportaron la cuota de rueda a rueda que el publico espera ver en las carreras de estos pequenos monoplazas.

Las clasificaciones finales de ambas categorias, fueron las que siguen: **Clase "B"**, **1° Oscar Ponton (Vara-Zanella/Mercedes)**; 2° Tulio Converset (Vara-Zanella/Moreno); 3° Marcelo Plazza (Vara-Zanella/Flandria); 4° Atilio Cagnone (Aguirre-Zanella/Mercedes); 5° Ricardo Borghi (Granata-DKW/Flandria); 6° Federico Basualdo (Granata-Zanella/Mercedes); 7° Oscar Rodriguez (M-101/DKW); 8° Ruben Stroni (M-101-DKW/Flandria); 9° Luis de Diego (Vara-Zanella/Cortines). **Campeonato:** Mazzarri, 90 puntos; Scotti, 35; O. Rodriguez, 72; Ponton, 70; Plazza, 66; Borghi, 63; Basualdo, 36; Novelli, 33; Aguirre, 30, y Cagnone, 25 puntos.

Sapucay, 1° **Sergio Dimaro (Vara-Zanella/Mercedes)**; 2° Horacio Plazza (Vara-Zanella/Lujan); 3° Gabriel Bertoli (Bertoli-Zanella/Torres); 4° Norberto Sabaris (Vara-Zanella/Flandria); 5° Mauricio Llamosas (Vara-Zanella/Mercedes); 6° Aldo Galceran (Vara-Zanella/San Andres de Giles); 7° Armando Banchero (Vara-Zanella/Lujan); 8° Omar Sanchez (Vara-Zanella/Lujan); 9° Carlos Palomar (Vara-Zanella/Flandria) y 10° Ricardo Caggia (Granata-Zanella/Mercedes). **Campeonato**: Dimaro, 118 puntos; Rebolaro, 92; Bertoli, 90; Calandrelli, 75; Palomar, 52; Piazza, 38; Di Catarina y Sabari, 32; Fagliteri, 19; Schultz y Gusmerini, 18, y Pais, 16 puntos.

(Informe de Alberto Hassan, Derrapando)



El mercedino Oscar Pontón, ganador en Clase "B" (cilindro de hierro) por tercera vez en 1986.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Cinco categorías cuyanas en San Juan

ARES, NAVAS, PERSIA, BUSTOS Y PATTI SOPLARON EN EL ZONDA

San Juan – Cinco categorías se presentaron en el trazado de 3.230 metros del autódromo de El Zonda para cumplimentar la quinta fecha del Campeonato Zonal Cuyano, en reunión organizada por la Asociación Sanjuanina de Volantes.

Fueron ellas **Fuerza Libre, Stock Cars, Turismo Grupo 2, Fórmula Renault Cuyana y Turismo Pista Clase 2.**

Fuerza Libre

Aquí se reflejó la potencia de la máquina de Juan Ares, quien después de viajar en las últimas posiciones llegó a la punta y sacó gran ventaja al segundo. **Clasificación**, 8 vueltas: 1° **Juan Ares (Dodge GTX/San Juan) 12m 16s 4/10 a 126,320 km/hora.** 2° Juan Pedroso (Ford/SJ) 12m 25s 5; 3° José Martín (Ford V8/SJ) 12m 35s 3; 4° Salvador González (Ford V8/SJ), 14m 02s 6, y 5° José Gangitano (Ford V8/SJ), s/t.

Stock Cars

Fueron 9 las máquinas que largaron y entre ellas fue dominador absoluto el Mancarrón Navas. Volvió a presentarse Martín, esta vez con un Torino y fue segundo a tres segundos del ganador. **Clasificación**, 10 vueltas: **1° Daniel Navas (Chevrolet 400/San Juan) 15m 49s 3/10 a, 122,516 km/hora.** 2° José Martín (Torino/SJ) 15m 52s 0; 3° Daniel Torcibia (Falcon/SJ) 17m 09s 7; 4° Diego Santecha (Torino/SJ); 5° Ramón Suárez (Falcon/SJ).



Daniel "Mancarrón" Navas ganó en Stock Cars con el auto que le atiende "Pajarito" Quiroga, el ex navegante de Cascote Juárez.

Grupo 2

Los más numerosos, con 19 máquinas. Se intercambiaron la punta durante gran parte de la carrera quien fue ganador el Chango Persia, con Armando Aubone; interesante aporte del porteño Eduardo Caselli (figura de la Fórmula 07). Como curiosidad digamos que el preparador de González, segundo, es "Colita" Andino, campeón mundial de hóckey sobre patines en 1978. **Clasificación: 1° Fernando Persia (Fiat 600/San Juan) 16m 31s 1** para 10 vueltas, **a 117,324 km/hora.** 2° José González (Fiat 600/SJ) 16m 38s 6; 3° Eduardo Caselli (Renault/Buenos Aires) 16m 52s 3; 4° Oscar Ruiz (Fiat 600/SJ) 16m 53s, y 5° Armando Aubone (Fiat 600/San Juan).

F. R. Cuyana

En esta categoría, que es semillero para la nacional, Bustos parece querer quedarse con el reinado que perteneció por mucho tiempo a Juan Manuel Basco. Ganó por gran diferencia al ex F-2 Codasur Néstor Serrano. **Clasificación: 1° Daniel Bustos (Crespi/Mendoza), 15m 45s 1/10** para 12 vueltas, **a un promedio de 147,641 km por hora.** 2° Néstor Serrano (Crespi/Mendoza) 15m 54s 1; 3° Alejandro Giménez (Crespi/Mendoza) 16m 15s 2; 4° Juan M. Basco (Depac/Mendoza) 16m18s1; 5° Henry Martin (Crespi/San Juan) 16m 30s 2.

Turismo IAVA

Roberto Patti (quien juntamente con Roberto Basualdo, ausente esta vez, incursiona en la Monomarca Sierra, del Turismo Pista) volvió a ganar, esta vez sobre el sanjuanino Robledo, ex campeón por varias veces en la década del '70. Llovel se retrasó y llegó quinto. **Clasificación: 1° Roberto Patti (Palmira, Mza.) 18m17s 0/10, a 127,197 km/hora** para 12 vueltas. 2° Juan Robledo (San Juan) 18m19s9; 3° Miguel Foreste (Mendoza) 18m 20s 5; 4° José Ruiz (San Juan) 18m 36s 3, y 5° Héctor Llovel (Mendoza) 18m46s1.

(Informe y foto de Gustavo Cerrati)

Promocionales 850 y Bonaerense en Pehuajó

OTRA VEZ FERMOSELLE Y POR FIN LAMANNA

Tres Algarrobos, BA – El domingo 6 de julio se corrió la séptima fecha del campeonato zonal en que participan las categorías **Promocional 850** y **Promocional Bonaerense** (ex 4 y 6 cilindros) en el remodelado circuito Jorge Farabollini de la ciudad de **Pehuajó**, donde fueron dueños de casa los integrantes de la Subcomisión de Automovilismo del Club Estudiantes.

El trazado de tierra compactada de 1.200 metros de extensión estuvo bordeado por un público calculado en más de 3.000 personas, lo que habla del interés que estas competencias despiertan en la zona.

Tras las pruebas de clasificación matutinas se programaron para cada una de las clases dos series a 10 vueltas y final a 20 vueltas, si bien en Bonaerense, ésta tuvo que ser acortada a 15 vueltas a raíz de un serio accidente que afectó al piloto tresalgarrobense Higinio Vázquez.

Promocional 850

Se presentaron 22 maquinas, con gran mayoría de la marca Fiat modelo 600. El mejor tiempo en prueba de clasificación fue para Nelson Berguez, a 87,856 km por hora. Las series fueron para Domingo Fermoselle y Eduardo Reumann.

En la final, el triunfo correspondió de punta a punta a Domingo Fermoselle quien compartió el podio con sus compueblanos Reumann y Nieves. Con este nuevo triunfo, Fermoselle sigue punteando con mayor margen ahora el campeonato de la especialidad.

Clasificación final, 20 vueltas: 1° **Domingo Fermoselle (Fiat/Ameghino) 17m 57s 14/100 a 83,554 km/hora.** 2° Eduardo Reumann (Fiat/Ameghino) 18m 24s 52; 3° Raul Nieves (Fiat/Ameghino) 18m 32s 62; 4° Armando Cobo (Fiat/Trenque Lauquen); 5° Aldo Sebastiano (Fiat/Pehuajo); 6° Juan D. Martinez (Fiat/Pehuajo); 7° Omar Alonso (Fiat/Pehuajo) y 8° Eduardo Perez (Fiat/Pehuajo). **Campeonato:** Fermoselle, 60 puntos; Sebastiano y Gazzolli, 31; Cervellini, Quiroga y Reumann, 28 puntos.

Promocional Bonaerense

Acá hubo 17 autos, de los cuales fue el mas rapido por la mañana el de Norberto Navalessi, quien promedió para la mejor vuelta 88, 809 km/hora.

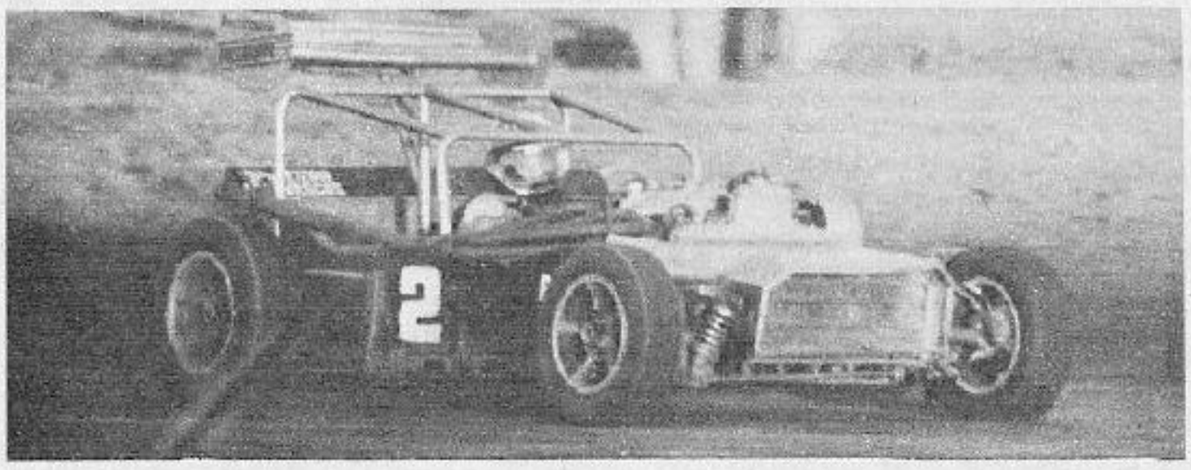
En las series prevalecieron Navalessi y Lamanna, quienes fueron los protagonistas principales de la final, ya que su lucha excluyó al resto de las posibilidades del triunfo. Ganó el subcampeon, (por primera vez en 1986) y ahí no mas llegó Navalessi.

Por el tercer puesto fue muy interesante la lid entre Lara y Montenegro.

Clasificación final: 15 vueltas, 1° **Héctor Luis Lamanna (Peugeot/Pehuajó) 12m 49s 75/100 km a un promedio de 87,690 km/hora.** 2° Roberto Navalessi (Dodge/Ameghino) 12m 50s 95; 3° Fernando Lara (Dodge Pehuajo) 12m 57s 01; 4° Aldo Montenegro (Dodge/Lincoln); 5° Carlos Gastaldi (Chevrolet/Lincoln); 6° Roberto Pastorino (Chevrolet/Piedritas); 7° Evaristo Pardo (Chevrolet/Carlos Casares); 8° Norberto Incola (Falcon/Juan José Paso); 9° Héctor Marchioni (Peugeot/Bolivar) y 10° Javier Medieldea (Jeep 4/Ameghino). **Campeonato:** Montenegro, 70 puntos; R. Navalessi, 64; Lamanna, 46; Casanovas y P. Navalessi, 23; Gastaldi, 20; Lara, 18; Medialdea, 15 puntos.

(Informe de Hernán Callos, fotos Tejera por gentileza de Auto-Rumbo)

El roadster con motor Peugeot de Héctor Lamanna, a quien vemos en la otra foto, tras su triunfo en Pehuajó, sus pagos.

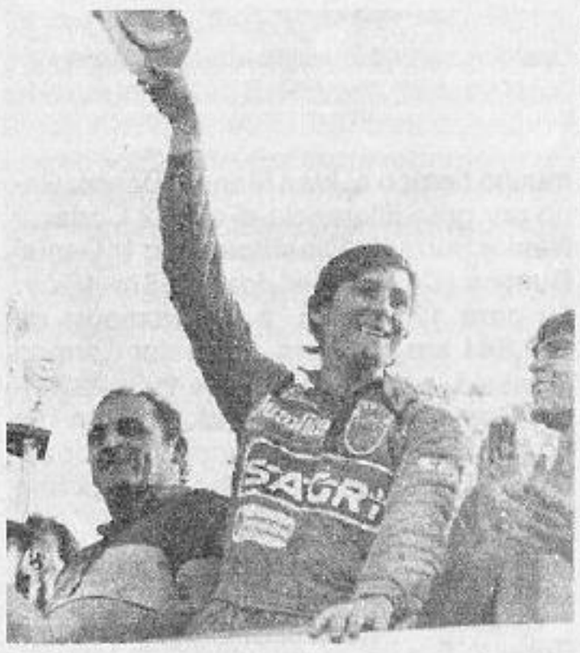




Año 3 N° 118 — 29 de julio de 1986

Fórmula VI Entrerriana en 1986

EN CINCO FECHAS, GERARDO BEBER LIDERA



Paraná, ER - Gerardo Beber, piloto de esta ciudad capital de la provincia de Entre Ríos es el puntero de la 14ª edición del campeonato de **Fórmula VI Entrerriana**, tras haber ganado tres de las cinco carreras finales en disputa, victorias que complementó con un sexto puesto.

Jorge Enrique (de Ramírez) y Ricardo Ballari (de Salto Grande) son quienes le siguen en el puntaje, empatando en 30 unidades, pese a que Enrique ganó en dos oportunidades y Ballari (la revelación de este torneo) hasta ahora no ha conseguido llegar al triunfo, que empero parece cercano.

Este es el resumen de las finales de las cinco fechas disputadas hasta ahora (cuando aparezca este informe se habrá corrido también la sexta fecha, el domingo 27 de julio en San José):

Macia, 23 de marzo: 1° **Enrique**, 2° Ballari, 3° Antivero, 4° Schimpf, 5° Brutti y 6° Beber.

Villaguay, 27 de abril. 1° **Beber**, 2° Ballari, 3° Fabián Pérez, 4° Misawak, 5° Brutti y 6° Antivero.

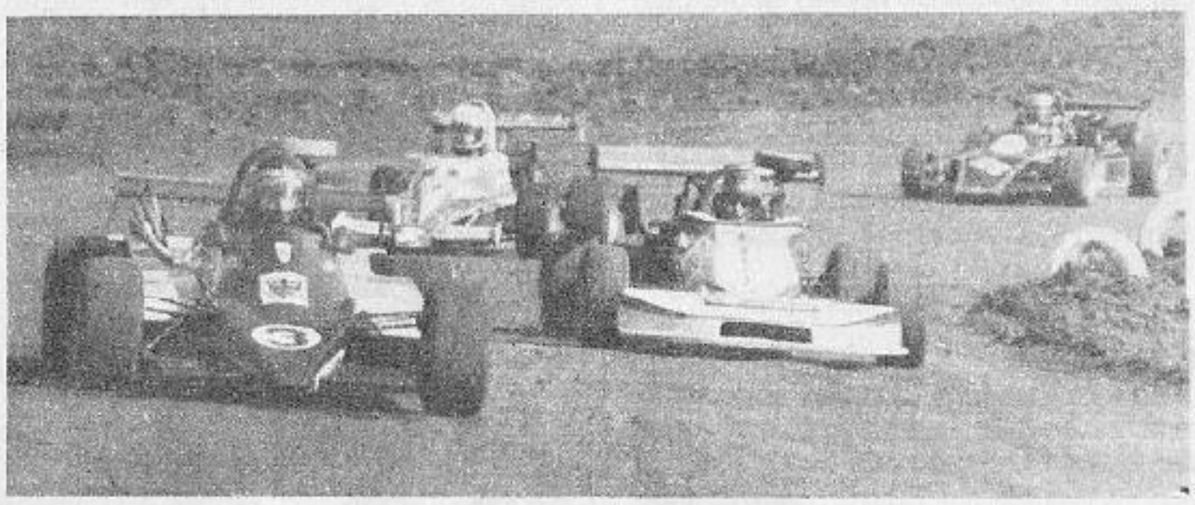
Macia, 11 de mayo: 1° **Enrique**, 2° Roitberg, 3° Schimpf, 4° G.Grinóvero, 5° Rey y 6° Hoet.

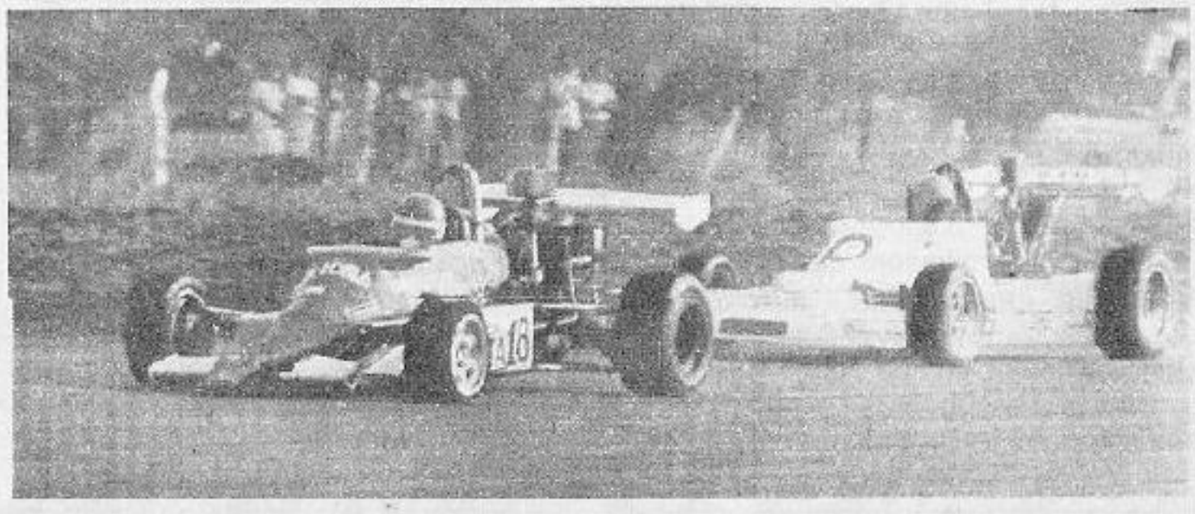
Viale, 1 de junio: 1° Beber, 2° Diorio, 3° Ballari, 4° Schimpf, 5° G. Grinóvero y 6° Brutti.

San Salvador, 6 de julio: 1° **Beber**; 2° Diorio, 3° Ballari, 4° F. Pérez, 5° Pietroboni y 6° G. Grinóvero.

El **campeonato** en consecuencia, cumplidas cinco fechas estaba así: **Gerardo Beber (Bravi-Peugeot/Paraná) 38 puntos**; Jorge Enrique (Crespi-Peugeot/Ramírez) y Ricardo Ballari (XX-Peugeot/Salto Grande) 30 puntos; Edgardo Diorio (Crespi-Peugeot/Lucas González) 26; Ernesto Roitberg (Bravi-Peugeot/Paraná) 15; Mario Schimpf (Berta-Peugeot/Viale), 11; Fabián Pérez (Bravi-Peugeot/Paraná) 8; Gustavo Grinóvero (Gri'ro-Peugeot/Viale) 7; Jorge Brutti (Crespi-Peugeot/Nogoyá) y Antonio Antivero (Bravi-Peugeot/Villaguay) 5; Jorge Misawak (Bravi-IKA/Paraná) 4; Roberto Pietroboni (Miceo-Peugeot/Concepción del Uruguay) y Carlos Rey (Avante-Peugeot/Gualeguaychú) 2 y José Luis Cruz (Crespi-Peugeot/San Salvador) y Sergio Hoet (Bravi-Peugeot/Villaguay) 1 punto.

(Informe de José Alberto Zapata)





Arriba: Gerardo Beber y un gesto triunfal repetido en tres oportunidades en lo que va del año. A la izquierda Ricardo Ballari, revelación de la temporada.
Izquierda: Jorge Enrique, ganador de dos carreras finales, seguido por Ballari, Misawak y Viola, en el circuito de Viale.
Derecha: Fabián Pérez (h) uno de los nuevos valores de la renovada Fórmula VI de Entre Ríos. Lo sigue Roberto Pietroboni.

Sport APAS, TC Biplaza y Limitada Belgranense en Olavarría

DELLEPIANE, DEL BARRIO Y LLOVERAS, EN LA BOTA

El Club Estudiantes de Olavarría, en el Autódromo Dante y Torcuato Emiliozzi, circuito La Bota, presentó el domingo 20 de julio a **Turismo Competición Biplaza, Limitada Belgranense y Sport A.P.A.S.**

Limitada Belgranense. En esta fórmula nuevamente el dominador fue Lloveras-quien reparte su actuación, con la misma máquina, entre las dos Limitadas, Belgranense y 31 (Platense), logrando con este triunfo la punta del torneo y un record de doce carreras consecutivas entre ambas categorías. En carrera aparte, el segundo puesto se disputó entre Cáceres y Urruty, quienes arribaron a la meta con solo 18 centésimas de diferencia a favor del primero.

Clasificación final 20 vueltas: 1° Horacio Lloveras (Chevrolet 4-Ranelagh) 15m36s 7/100 a 107,684 km/h; 2° Horacio Cáceres (Jeep-San Miguel del Monte) 15m48s50; 3° Mario Urruty (Jeep-Gral. Belgrano) 15m48s68; 4° Raúl Yohnston (Jeep-Gral. Belgrano) 16m1s90; 5° Jorge Fatica (Jeep-Gral. Belgrano) 16m20s3; 6° Juan Zinetti (Jeep-Lezama) 16m24s23; 7° Jose Firmani (Gral. Belgrano-Jeep); 8° Mario Duarte (Jeep-Gral. Belgrano).

Campeonato: Lloveras 32 puntos; Cáceres 22,50; Yohnston 18,50; Giuliano 10,50; De Tomassi 9.

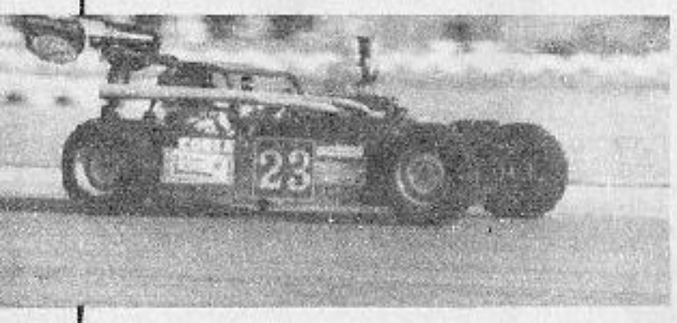
Sport A.P.A.S. En su primera presentación en ese escenario, los **Sport** no llevaron el parque acostumbrado, aunque estuvieron representadas todas las marcas que compiten habitualmente. Nuevamente Miguel Dellepiane llevó al triunfo a su ASA Maserati, siendo secundado durante la mayor parte de la competencia por Enrique García hasta que voló una biela. Tampoco el puntero del campeonato, Francisco Antonino, las tuvo a todas a favor, ya que utilizó en carrera un Antique cedido por Gaggino (el motor de su Lotus se rompió el sábado) al cual le falló la bomba de combustible. Kritz logró el segundo puesto final, tras duro duelo con Gaggino (este utilizó el muletto de su equipo) y nuevamente Berasategui, en base a puro rendimiento logró el cuarto puesto.

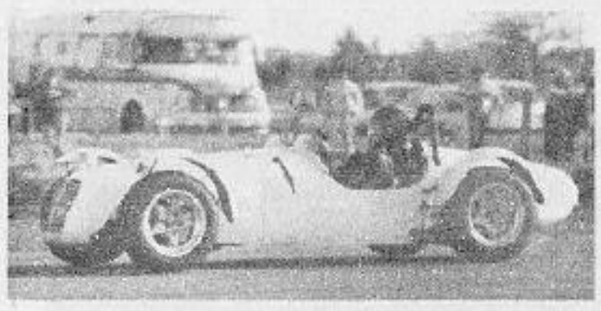
Clasificación 20 v: 1° Miguel Dellepiane (ASA Maserati-Fiat) 16m32s25/100 a 101,587 km/h; 2° Daniel Kritz (Lotus-Fiat) 17m0s11; 3° Luis Gaggino (Antique-Ford) 17m12s33; 4° Ricardo Berasategui (Rocha Vintage-VW 1800) 17m12s93; 5° Miguel Olamendi (Lotus-VW 1800); 6° Enrique García (Lotus-VW 1800). **Campeonato: Antonino 46 puntos**; Gaggino 23; Dellepiane 21,50; Albamonte 21,50; Kritz 18.

Turismo Competición Biplaza. Curiosamente, en una competencia que se llevó a cabo a 400 km. de su escenario habitual, esta categoría presentó el parque más numeroso de la temporada (16), triunfando por primera vez Guillermo Del Barrio, por lo cual también por primera vez la localidad de Roque Pérez figuró en lo más alto del podio en esta especialidad. Si bien el triunfo de Del Barrio tuvo características de aplastante, el segundo puesto se disputó "a muerte" durante las veinte rondas, alternándose Fronzin (biela cortada faltando una vuelta), Arduin y Vigoroux (con el auto de Santos), destacamos la tarea de Suárez, quien tras retrasarse en la largada y pese a un trompo a mitad de carrera, logró un meritorio tercer puesto.

Clasificación: 1° Guillermo Del Barrio (Chevrolet-Roque Pérez) 14m58s94'100 a 112,132; 2° Jorge Vigoroux (Chevrolet-Ramos Mejía) 15m8s15; 3° Jorge Suárez (Chevrolet-Monte Grande) 15m13s86; 4° José Doce Portas (Chevrolet-Monte Grande) 12m36s89; 5° Salvador Giurlo (Chevrolet-Monte Grande) 15m39s34; 6° Marcelo Fronzin (Ford-Tigre); 7° Roberto Tozzoli (Ford-Tigre); 8° Jorge Sánchez (Chevrolet-Monte Grande); 9° Gilberto Arduin (Chevrolet-Roque Pérez); 10° Gustavo Fronzin (Ford-Tigre).

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)





Maiquel Dellepiane, llevando por segunda vez consecutiva al triunfo al ASA (réplica del Maserati Polifemo) que el mismo construye en serie.

A la izquierda: Lloveras, con su victoria ahora puntea el torneo de Limitada Belgranense.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SCAPESSICAS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 - Km. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20355

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

ALFREDO LOPEZ — LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

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

FERRAZZI NF

COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9619 y 687-0031

rueda argentina S.A.C.I.F.I.A.

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



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

HORACIO — AMORTIGUACION

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F.2 CODASUR - PISTA FRA

Envios al interior

Fabrica, Administración,
VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489



INTERCOMUNICADORES
(PILOTO - NAVEGANTE)



Av. del Libertador 6922 (cp. 1429). BS. AS. TEL. 784-4906

BUTACAS AVANT



SIMIL

Fabricada en Fibra de vidrio

PUEYRREDON 981 (cp. 1032)
CAP 84-8947 Envíos al Interior

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS
para
• CHEVROLET • FALCON
• OPEL y TAUNUS

Competición y calle
● TAPA CILINDROS POTENCIADAS
● REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.268 (1640)
Tel. 747-2557 - ACASSUSO

F.A.D.E.S

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

castaño

Búfalo

FABRICA DE AUTOS ESPECIALES PASTEUR 1687 (Alt. H. Yrigoyen 1800)
MORON TEL 629-4901 (cp. 1708) Bs. As. ARGENTINA

FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

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



REPARACIONES EN FIBRA DE VIDRIO

ENVIOS AL INTERIOR

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

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

ATENTI-MECANICOS

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



SANY S.R.L.
TEL. 855-8710/3001. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honorio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

Ramón Solar e Hijos



• VENTA DE REPUESTOS • RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
• ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

HIDRAULICA TOTAL

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

UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT

MUNDO RENAULT
Prov. UNIDAS 7287
(Ruta 3) I. CASANOVA
Tel. 625-0161
Prov. UNIDAS 3225. S. JUSTO

CARLOS ALBERTO PRANDI

FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12,526
CIUDADELA - Tel. 653-6668

● BUZOS ANTIFLAMA ●

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
● ACCESORIOS AUTOPISTA ●
BOEDO 1572. TEL. 922-5918

RUBEN HORACIO NAVARRO

*CARROCERIAS PLASTICAS *CONCESIONARIO OFICIAL

● TALLER DE ARMADO DEDICADO UNICAMENTE A LA CONSTRUCCION DE UNIDADES ESPECIALES
● POTENCIACION DE MOTORES ● ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION
● LINEA COMPLETA EN ACCESORIOS
● BARRAS ANTIVUELCOS Y DEFENSAS
● REFORMAS EXCLUSIVAS ● DUBOS MAGICOS

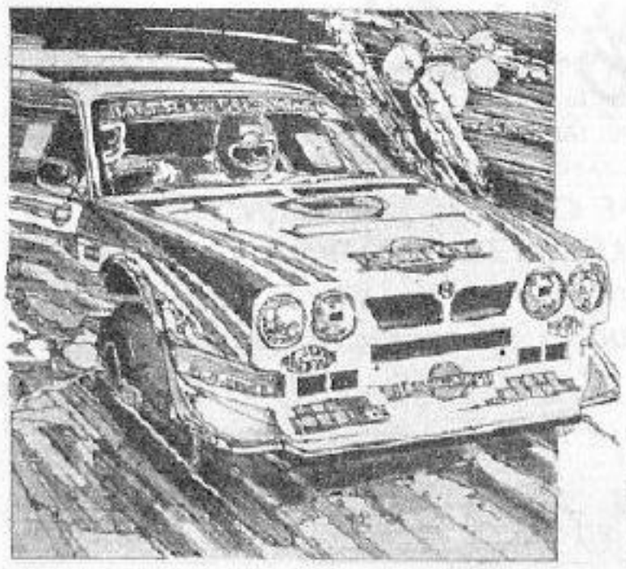
POTENCIACION DE MOTORES
● JEEP ● JEEPON ● CITRAK ● RETRAK
● TECHOS DUROS PARA TODAS LAS MARCAS

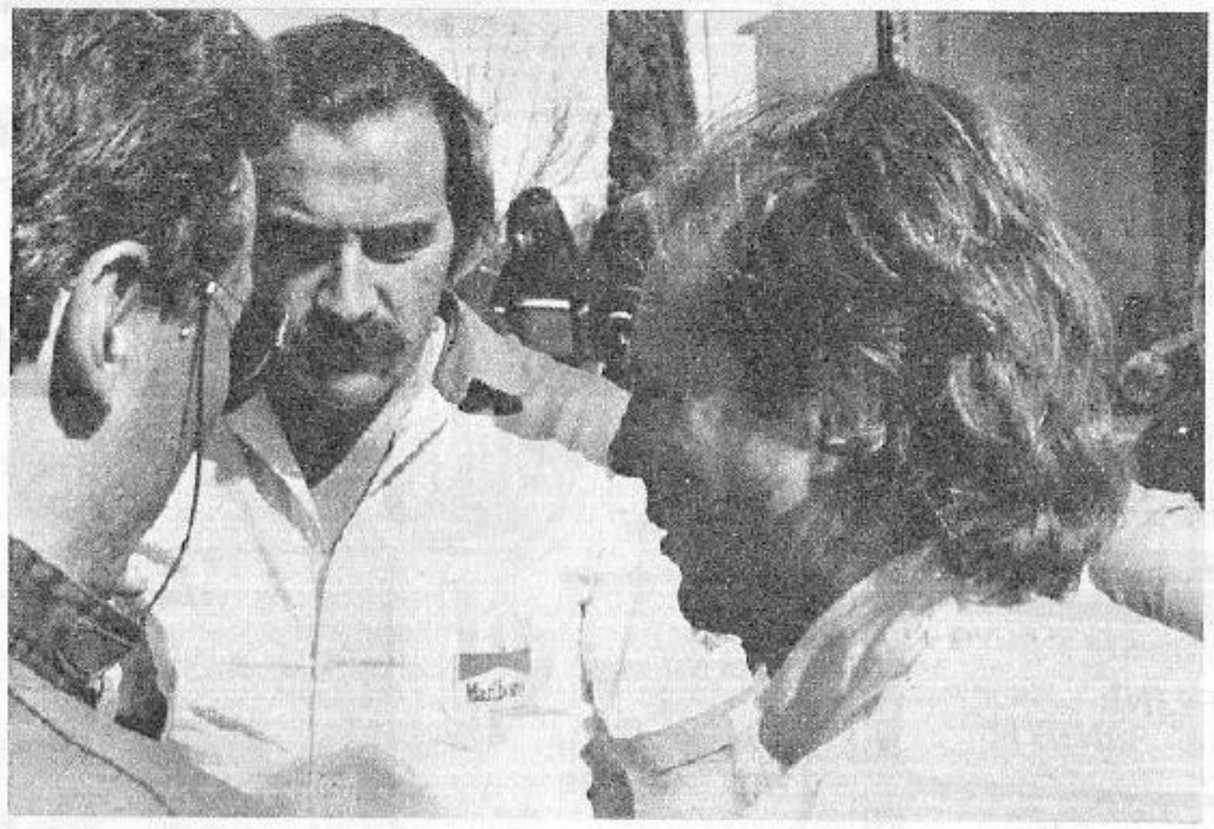
RESPALDAMOS NUESTROS TRABAJOS CON 38 AÑOS DE EXPERIENCIA AL SERVICIO del AUTOMOTOR

Lunes a viernes de 9 a 12 hs. y de 14 a 20 hs. Sábados hasta 18 hs. ● ENVIOS AL INTERIOR
CNEL. PERIN 3790. CIUDADELA SUR 653-2197



H.R. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734







CON JORGE RECALDE EN SU PRIMERA EXPERIENCIA SOBRE EL LANCIA DELTA S4

"¡ESTO ES INCREIBLE!"

Estuvimos con Jorge Recalde y el equipo Lancia mientras el argentino tomaba contacto por primera vez con el Delta S4, recorriendo junto a sus coequipiers Biasion y Alen las sierras de Córdoba. Sus impresiones iniciales sobre el auto y el tipo de manejo que requiere. Grandes novedades en el equipo Peugeot, al cual se incorporó Stig Blomqvist para este próximo rally.

Texto y Fotos. Eduardo E. Neira

A las nueve de la mañana del pasado **miércoles 23 de julio, Jorge Recalde** y **Jorge Del Buono** se subieron por primera vez a un "superauto" de la tercera (¿y última?) generación. Fue en el galpón que adquirió el equipo **Lancia** en Villa Carlos Paz para que sirviese a dos fines: como cuartel general durante sus entrenamientos, y como depósito de neumáticos, repuestos, camiones, camionetas y combustible, mientras se disputaba el 6° Rally de la Argentina. Sito en la Avenida San Martín, ese local –anteriormente usado por un comercio de puertas y ventanas– albergó al pequeño equipo usado en las pruebas técnicas un mes atrás, mientras que ahora está ocupado por tres autos "mulettos" correspondientes a **Massimo Biasion, Markku Alen** y el propio Jorge Recalde, un camión 4 x 4, un Lauda Niva 4 x 4 y otro camión vacío.

El pasado miércoles 23, entonces, la tripulación argentina tomó contacto con su auto muleto –matrícula T076796E– llegado recientemente vía aérea desde Turín juntamente con el **Lancia Delta S4** –matrícula T076975E– que está utilizando Alen como muleto. Ambos se sentaron sobre las butacas Sparco realizadas a medida e identificadas con el apellido de cada uno de ellos (otras idénticas están montadas sobre el auto de carrera), se ajustaron los cinturones Sabelt amarillos y, juntamente con **Biasion** y **Tiziano Siviero**, quienes utilizaron el ya reparado Lancia Delta S4 (matrícula T073076E) empleado por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba, izquierda: Jorge Recalde conversando con Massimo Biasion y un mecánico de Lancia en Mina Clavero, el jueves 24 al mediodía. Arriba: Subiendo hacia Giulio Cesare el camino viejo de la Pampa de Achala. Del Buono, con sus auriculares desconectados... Abajo, izquierda: Asistencia Lancia en Calamuchita. En primer plano el auto del argentino; atrás, el de Biasion.

Giorgio Pianta en las primeras pruebas, se encaminaron hacia Tanti para iniciar allí el recorrido de todos los primes de la segunda etapa. Durante nueve horas, el valle de Punilla se estremeció con el paso de estos dos "monstruitos" blancos a rayas azules y coloradas. Desde Tanti a Cosquín y desde San Marcos Sierra a Ascochinga, centenares de turistas se vieron sorprendidos mientras recorrían las sierras, por el espectáculo dado por estos dos pilotos. Porque, claro, desde la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires se recibió en Córdoba una enorme cantidad de visitantes. Que fueron a pasar sus vacaciones de invierno, a divertirse, distenderse y sin ninguna gana de ver un Delta encarándolos de frente. Con todo derecho,

claro. Conscientes de esas visitas, ni Recalde ni Biasion intentaron más que una toma de contacto. Con el medio mecánico en el caso del argentino, con el tipo de ruta en el del italiano. Ambos regresaron, conjuntamente con los auxilios, a las 18.30 horas. "**Es imposible acelerar, hay demasiada gente en la sierra. Habrá que esperar que terminen las vacaciones**", decía Del Buono, quien decidió alquilar una casa en Va. Carlos Paz para estar allí con su esposa e hijas, durante los entrenamientos y hasta que termine el rally. Tanto él como Recalde estaban literalmente cubiertos de tierra. "**El auto es una barbaridad, pero de estanqueidad ni hablar. Entra tierra por todas partes**", sentenciaba el navegante marplatense. Recalde, mientras se sacudía el polvo de la camisa, hablaba con los mecánicos (principalmente con **Gerad Herivel**, el mayor de ellos, francés que vivió varios años en nuestro país, lo cual le dio un dominio total de nuestro idioma). Cuando Del Buono comenzó a mencionar las cosas que deberían arreglarse en el auto, lo interrumpieron "en seco" y le dijeron: "**Nosotros hacemos las cosas así: escribí en este papel todo lo que hay que hacer sobre el auto. Mañana, cuando vuelvan, estará solucionado**". Y así comenzó a escribir: "**Cierre de puerta delantera derecha, parapiedras traseros, goma inferior de trompa...**". Las indicaciones de Siviero, el navegante de Biasion, eran más precisas: "**Amortiguadores traseros, endurecer barra estabilizadora, verificar bomba de combustible...**".

Evidentemente cansado, Jorge nos pidió: "**Mejor hablamos en otro momento, hoy estoy muerto**'. **El auto es muy diferente a cualquier otro que yo haya manejado, y por ahora estoy acostumbrándome. Mañana** –por el jueves 24– **recorreremos la tercera etapa, y pararemos al mediodía en mi casa, en Mina Clavero. ¿Por qué no nos vemos ahí?**

JUEVES 24

Una vez más a las nueve de la mañana, el equipo salía rumbo a las sierras, otra vez hacia Tanti, para comenzar a recorrer los nueve primes que componen la etapa que se correrá el sábado 9 de agosto. Los dos autos mulettos y el Lada Niva fueron por el camino de la carrera, mientras que el camión IVECO Turbo 4 x 4 se desplazó hacia Mina Clavero por el camino de las Altas Cumbres. Llegamos a la casa de los Recalde, mientras la familia se ajetreaba en la cocina. Menú: fideos con estofado, flan casero (con dulce de leche Havanna obsequiado por Del Buono) y ensalada de frutas.

Frente la casa, cruzando la plaza, se instaló el camión e hizo el despliegue correspondiente. Neumáticos, criques, bidones de combustible, que, tal como obviamente sucede, llamaron la atención de todo el pueblo. Poco después del horario previsto, llegaron ambos autos. Se cambiaron algunos neumáticos, se agregó nafta –de aviación, con un poco de "especial"– y nada más. Restaba únicamente recorrer los dos últimos tramos de velocidad de la etapa: Mina Clavero - Giulio Cesare y El Cóndor - Bifuración



4



5



6



7

R.P.14. "**Ahora puedo tomar un poquito de vino. Total... en este prime Jorge va sin hoja**". Del Buono se refería a que, como siempre que les toca recorrer la Pampa de Achala, Recalde baja al mínimo o desconecta sus auriculares. Jorge conoce ese camino quizá mejor que la palma de su mano. Cada curva, cada piedra, cada cambio de piso está grabado a fuego en la memoria del cordobés. Su navegante –quienquiera sea–, allí, es innecesario.

Compartiendo la mesa con Biasion, Siviero, Herivel, Del Buono, Recalde, su madre y hermanas, pasamos el mediodía, luego de lo cual nos dirigimos hacia el prime Mina Clavero - Giulio Cesare para realizar algunas fotos de los autos en acción.

El "Cheche" Carlomagno, recordado y dotado piloto de la década del '70, anunciaba: "**Jorge va a andar muy bien. El conocimiento del terreno en este caso es fundamental. Conoce prácticamente cada curva de la carrera, y en algunos casos con perfecto detalle. Eso se nota en la performance. ¿No recuerdan cuando ganó varios de los primes en el '84, aunque el Audi Quattro que manejaba no tenía ni un punto de comparación con el Lancia que le darán ahora? En cuanto al estado general del aúto, por supuesto... En ese entonces recorrió la ruta con el mismo coche con que tenía que correr, y ésa no era la manera ideal de hacerlo. Con un muletto y tiempo para entrenarse, todo cambia. Para mí, estará entre los candidatos a ganar el rally**".

La conversación con Recalde, una vez más, se postergó. Sin embargo, teníamos tiempo. Y él, evidentemente, estaba en la situación inversa. Debía (debe) aprovechar cada minuto de pruebas. Las condiciones de su participación están muy cerca del ideal, y como oportunidad es única. Piloto oficial, uso de un muletto exclusivo, "piedra libre" para acelerar, auxilios iguales a los de sus compañeros de equipo, elección libre de neumáticos, y varios detalles más, hacen que esta próxima intervención sobre un auto del próximo a extinguirse Grupo B, sea, más que nunca, una vidriera excelente para los pasos que Recalde dará en Europa en los siguientes meses. Su carrera deportiva seguirá en ese continente, y mas allá de las consideraciones que se puedan hacer sobre el cambio de reglamento, su inclusión en Lancia para esta carrera le

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





servirá, no sólo como "curriculum" sino también como inmejorable carta de presentación. Por todo esto es evidente que si bien Recalde tiene mucho a favor para esta carrera, ello implica que su performance prevista debería estar a tono. Sin embargo, prefiere ser cauto en sus declaraciones.

El viernes por la mañana, pocos minutos después de la llegada de **Markku Alen**, desayunamos en el Motel Mónaco junto a los tres pilotos Lancia, y mientras Alen comía sus huevos "cuatro minutos", nosotros conversábamos con Recalde: "**Respecto del Audi, mi referencia más cercana, es notable la diferencia en la aceleración, lo que hace que el Lancia sea bastante más difícil de manejar. La clave está en aprender a dosificar la potencia, y en estos momentos estamos tratando de hacerlo. En**

Arriba, izquierda: Recalde bajándose del auto luego de recorrer gran parte de la tercera etapa. Arriba, derecha: Dirigiéndose desde Carlos Paz hacia Tanti para comenzar otra jornada de entrenamientos. Abajo, izquierda: Recalde en la cabecera de la mesa en su casa materna, en Mina Clavero, junto a Blasion (quien toma sutilmente una botella de San Felipe cosecha '76). Abajo, derecha: el muletto de Markku Alen en Calamuchita, el viernes 25 por la tarde.

EL EQUIPO PEUGEOT - TALBO SPORT





La mayor novedad en este team fue sin duda la inclusión de **Blomqvist** como tercer piloto, liberado ya del programa RS 200 por parte de Ford Inglaterra, cuyo manager Stuart Turner anunció algunas semanas atrás la suspensión de las participaciones oficiales con ese modelo. Sólo tres carreras en el Campeonato Mundial (Suecia, Portugal y Acrópolis) fueron las de Blomqvist con este auto. El Campeón Mundial del '84 ha llegado ya a la Argentina junto a su navegante **Bruno Berglund** (quien supo navegar a Anders Kullang, entre otros) a fin de recorrer la ruta del Rally. Para ello utilizará el **Peugeot 205 Turbo 16 E2** que hasta ahora fue usado por **Bruno Saby** (foto menor) para el mismo menester. **Juha Kankkunen** y **Juha Piironen**, por su parte, culminarán su trabajo sobre la ruta el próximo jueves 30. Los dos nuevos autos de Peugeot ya se encuentran en Argentina, mientras que uno de los dos mulettos está siendo puesto a nuevo en Buenos Aires por el equipo, para ser utilizado en el Rally por Saby o Blomqvist.

Bruno Saby y su navegante **Jean-François Fauchille** recorrieron la ruta inicialmente con un Peugeot 505 SRII blanco calzado con neumáticos Michelin RC1. Así tomaron las notas necesarias para escribir la hoja, la que luego repasaron en tres oportunidades con el 205 T16. Tanto el auto de Saby como el de Kankkunen tenían aproximadamente 450 HP, con una distribución de potencia de 33/66, un tercio adelante, dos tercios atrás.

"**Estoy contento por la incorporación de Blomqvist al equipo. Es un piloto de primer nivel y eso es muy bueno para Peugeot**", nos dijo Saby apenas se enteró (por CORSA) de la inscripción del sueco.

Esta había sido reservada hasta el último momento por **Jean Todt**, seguramente porque los compromisos de Blomqvist lo requerían.

El despliegue de Peugeot en estos entrenamientos fue mayor que el de Lancia. Tal como el año pasado, tenía un camión tanque estacionado en la puerta de la concesionaria SEVEL de Carlos Paz (foto mayor), con el combustible necesario, así como una mayor cantidad de vehículos especiales de asistencia.

Los materiales que trajeron al país (**34 toneladas de repuestos y elementos varios**), ya se encuentran encaminados hacia sus diferentes destinos (Carlos Paz, Córdoba y el taller de la calle Añasco en Buenos Aires).

Asimismo, los **1.200 neumáticos** Michelin también están en Buenos Aires, conformando una cantidad suficiente –goma más o menos– para que cada auto cuente con cuatro juegos para cada prime de los 27 que se disputarán.

En Peugeot saben que cuentan con las **mayores chances, no para esta carrera en particular sino para lograr, por segunda vez consecutiva, el Campeonato Mundial de Rally. Su piloto Kankkunen se está encargando de otorgarle a la marca las victorias imprescindibles para ello. Además, este joven finlandés, serio y de porte preocupado, es claramente el más nítido favorito para el Campeonato Mundial de Pilotos. La extensión de su programa 1986 de rallies –que incluye todos los puntables por el torneo de marcas y algún otro del Mundial de pilotos–, así lo demuestra. Timo Salonen**, el campeón actual, prefiere la tranquilidad de su familia a intentar otra vez esa alocada carrera a través del mundo probando, entrenando y corriendo.

cuanto a la frenada, como el coche llega más rápido a cualquier curva, se cambian todas las distancias de frenado. Ahí hay que tener mucho cuidado...".

–¿Cómo te sentís arriba del auto?

–**En general muy bien, adaptándome**, pero estoy lejos de mi rendimiento óptimo. Aún no puedo acercarme al límite del Lancia, pero mientras no se rompa voy a seguir recorriendo con él. Necesito hacer kilómetros. Los mayores problemas los tengo con los retomes y las partes muy lentas del camino. En cambio, en lo veloz voy bien, muy cómodo. Pero en lo lento... todavía me falta, sobre todo porque al ser de doble tracción, el auto tiene un comportamiento muy particular. Hay que entrar prácticamente detenido si el camino es angosto; si es ancho, en cambio, no hay tantos problemas.

–¿Podrías comparar este auto con algún otro?

–**En realidad, no. No tengo parámetro para hacerlo**, por lo menos en este momento.

–¿Tus entrenamientos son normales o hay algún problema?

–**En estos primeros días faltan repuestos** (porque no pudieron ser sacados de la aduana), **lo que nos obliga a que los tres autos usen el mismo auxilio** –éste estaba reservado para Alen–. Cuando haya más repuestos se cargarán los camiones y cada uno recorrerá la ruta a su manera. Casualmente, la forma que tiene Biasion de recorrer es similar a la nuestra y por eso los primeros días andamos juntos. En cambio, Alen lo hace de otra forma, porque él pasa menos veces por cada lugar. Nosotros estamos repasando las hojas de ruta que teníamos, mientras que Biasion, (Siviero, en realidad), está escribiéndola.

–¿Alguno de ellos te explicó algo sobre el auto?

–**Biasion me dio algunas ideas sobre las reacciones del auto**, pero todos los consejos son buenos... Me dijo sobre todo que hay que tener cuidado con el "latigazo" cuando el auto vuelve después de sacar la cola.

–¿Tu auto tiene las mismas gomas que los de Alen y Biasion?

–Creo que no. Yo puse las gomas duras, pero realmente no necesito otras en este momento. Incluso puse unas más duras atrás. Cuando llegue el momento de elegir, cada piloto deberá hace su selección, aunque lo más probable es que yo me guíe por lo que hagan los otros pilotos.

Poco después, los tres Lancia Delta S4 mulettos salieron desde Carlos Paz rumbo a Berrotarán por la ruta que pasa por Santa Rosa de Calamuchita. Los tres recorrieron entre tres y cuatro veces los 12,94 kilómetros del P.C.1 para luego seguir con los demás. Alen, preocupado, preguntaba: "**¿Cuál es exactamente el lugar donde se accidentó Vatanen el año pasado?**". Ese sitio, ubicado a cinco kilómetros de la largada del P.C.2, en Las Bajadas, seguramente estará marcado con grueso marcador rojo en la hoja de ruta de más de un navegante...

En Calamuchita sucedió lo mismo que en Punilla y Traslasierra: cada vez que el camión de auxilio se detenía, una nube de turistas y curiosos se

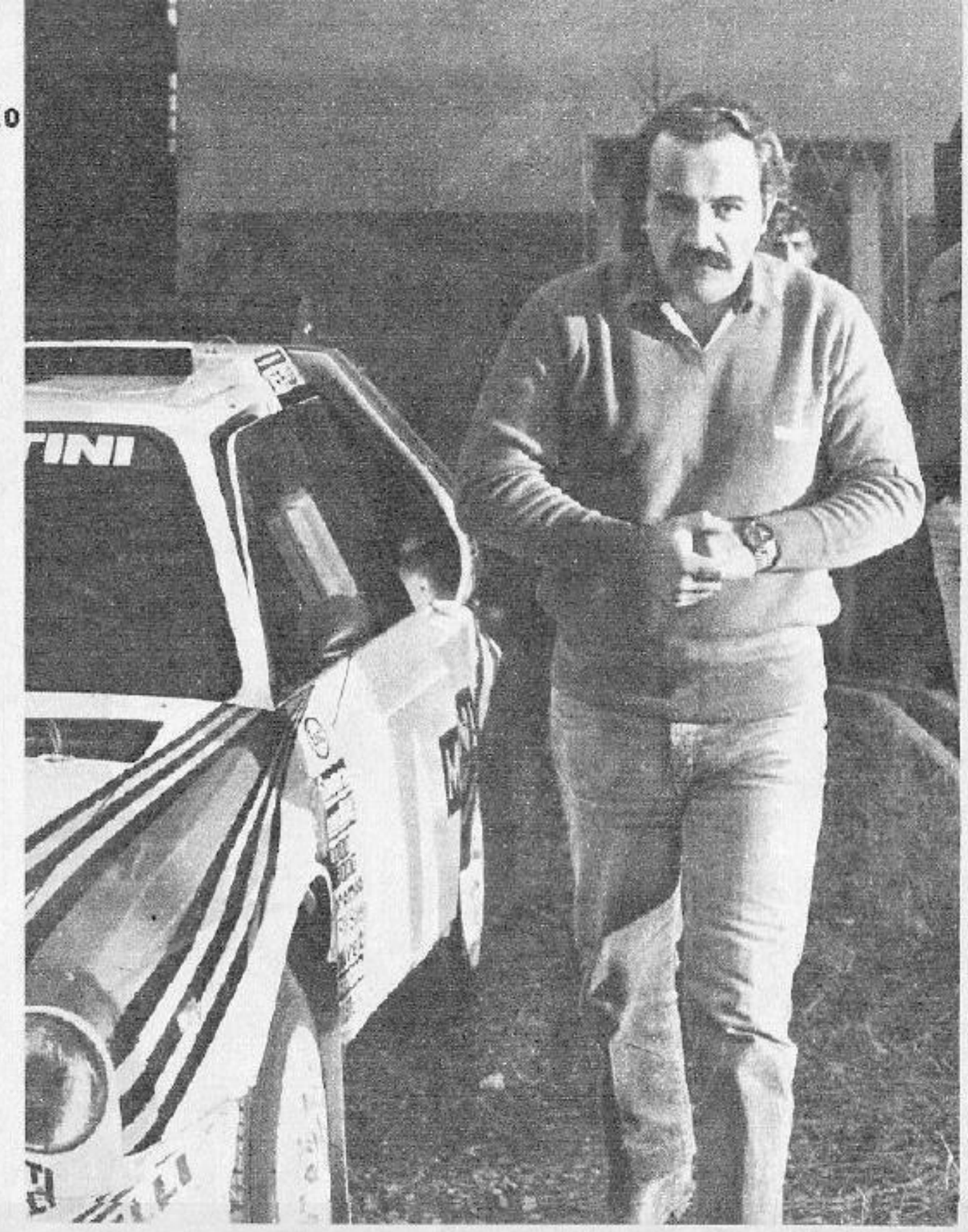
8



9



10



11



Arriba: Markku Alen: "Me hubiese gustado que este rally sea algo menos trabado". Del Buono en el Lancia: "Tendré que adaptar mi hoja de ruta". Arriba, derecha: Jorge Recalde en una fría mañana cordobesa, mientras espera que los mecánicos terminen de preparar su "mulettó". Foto mayor: Biasion en Achala. Su estilo de entrenamientos es similar al de Recalde.

formaba. El espectáculo valía la pena. No es habitual ver a un equipo de esta envergadura en acción.

El sistema de escritura de Del Buono también ha cambiado: "**Con este auto no es lo mismo que sobre otro. Aquí cada curva llega con una rapidez increíble y apenas mencionás el viraje, ya estás en el medio, doblando. Así que no voy a poder escribir la hoja de ruta con tanto detalle. Antes, por ejemplo, podía decir: 'Curva derecha de una cruz con piedra en el lado interno'... Con el Lancia voy a tener que abreviar a algo así como: 'derecha, una'. El tiempo no alcanza...**".

Los entrenamientos continuarán hasta el fin de esta semana, durante la cual los tres pilotos Lancia podrán acelerar un poco más sus autos para acercarse de esa forma en mayor grado a las condiciones reales de carrera.

Cuando usted lea esto, ellos ya dispondrán de más repuestos, sobre todo de amortiguadores Bilstein por los cuales clamaban Biasion y Alen, así como también de un camión Pirelli para solucionar un problema surgido con la disponibilidad de aire comprimido (necesario para el cambio de neumáticos). Sin embargo, todo se halla encaminado para lograr una excelente performance. Para Lancia esta competencia es crucial. Debe ganar para mantenerse en la carrera por el título mundial. Peugeot tiene la ventaja de haber participado el año pasado en esta misma carrera. Y ello cuenta mucho. Casi, casi, Lancia saldrá a "matar o morir". Y entre sus gladiadores, Jorge Recalde, por fin "a todo o nada".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rally de Argentina

Campeonato Mundial 1986

SIERRAS DE CORDOBA - 5 al 9 de agosto

Transmisión Completa



40 HORAS

LV3 RADIO CORDOBA

Sprinter Producciones

autodinámica

RODRIGUEZ PEÑA 452 - CORDOBA - TEL. 46589 - 81-4041

FALTAN 7 DIAS

6° RALLY DE ARGENTINA

¡RECORD DE INSCRIPTOS!

LAS DECISIONES DEL COMITE EJECUTIVO DE LA F.I.S.A. ADIOS AL GRUPO B

MUCHO - –Entre los dos principales equipos que correrán esta competencia, han dejado en las arcas de la Administración Nacional de Aduanas más de **treinta mil dólares** en concepto de impuestos para ingresar los automóviles, camiones, repuestos y neumáticos como importación temporaria. De acuerdo con lo declarado por los responsables de ambas escuderías, la Argentina es el único país del mundo en que deben abonar esos impuestos.

REPARTO - –**Sevel Argentina** cedió varios **Peugeot 505 SRII** para que fueran utilizados como apoyo por el team Peugeot. A la vez, prestó una cantidad de **Fiat Regatta** y pick-ups Chevrolet Silverado a la escudería **Lancia**. Ecuanimidad, que le dicen...

ACCIDENTE - –Dos mecánicos de **Lancia** sufrieron un vuelco el pasado jueves cuando volvían con un Lada desde Mina Clavero. Fue en las adyacencias de Icho Cruz y lo provocó una imprevista maniobra de un automóvil que circulaba en sentido contrario. Como corresponde, CORSA y **Alberto Recalde** (los primeros en llegar al lugar del accidente) auxiliaron a los infortunados.

¿QUE SE REGALARA? - –El **9 de agosto** –fin del Rally– es el día del cumpleaños de **Jorge Recalde**. ¿Qué esperará regalarse el piloto de Mina Clavero en esa muy especial jornada?

BORRADOS - Se recibieron **172 inscripciones** pero quedaron acordadas **169** por cuanto las parejas Ignacio Castiglione-Luis Catán; Daniel Mateucci-Cesar Castillo y Juan C. Pérez Zameza-Carlos Fregonese, no formalizaron su inscripción.

URUGUAYO - **Hayle Aguilar** corre con licencia de Jordania pero es "charrúa". Su Nissan 240 RS estuvo un par de días en Uruguay y quienes lo vieron aseguran que luce realmente esplendido, muy entero...

ENTRADAS PARA LA VERIFICACION - La verificación **técnica/administrativa** del 6° Rally de Argentina, será realizada –como ya hemos dicho– en el Estadio del **Club Obras Sanitarias** de la Nación, sito en la Avenida del Libertador 7305, de la Capital Federal, los días **4 y 5 de agosto** entre las 9 y las **18 horas**. Las **entradas gratuitas** para acceder a la verificación podrán retirarse en las siguientes sedes del Automóvil Club Argentino en Buenos Aires: Central (Av. Libertador 1850); Palermo (Godoy Cruz y Demaría); Once (Rivadavia 3319); Flores (Rivadavia 7530); Barracas (Montes de Oca y Martín García) y Belgrano (Cabildo y Virrey Arredondo).

VENEZOLANOS COMPLICADOS - Alberto Adriani, el piloto venezolano inscripto en el Rally de Argentina con **Fiat Ritmo**, no está muy contento con la compañía naviera a la que le confió el transporte de su auto entre Venezuela y Buenos Aires. Al llegar el barco a Río de Janeiro, el Fiat Ritmo 105 TC fue a parar a un galpón y se olvidaron de volver a subirlo al barco. El Ritmo quedó en Río de Janeiro, y Adriani y su navegante debieron viajar a Brasil para traer el auto andando. Pero Adriani se lo tomó con humor: **"Dentro de todo, no nos viene tan mal, porque lo teníamos que ablandar"**.

RECORD DE INSCRIPTOS - En 1980, los inscriptos fueron 97; en 1981, 103; en 1983, 124; en 1984, 181; en 1985, 151, y ahora, al cerrarse el registro de la edición 1986, la cifra llegó a **169**, que es récord ya que en la edición 1984 –la única que la superó en materia de inscriptos– se compitió, además del Mundial, por los Campeonatos Codasur y Argentino.

LOS INSCRIPTOS

PILOTO	NAVEGANTE	NACIONAL	AUTO	GRUPO	CLASE
Basil Criticos	Surinder Thatti	Grecia - Kenya	Opel Manta 400	B	11
Gonzalo Montalvo	Carlos Espinosa	Ecuador	Chevelle 1600	A	6
Carmelo Cordevana	Juan P. Vignau	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Normando Pecci	Rodolfo Guerrero	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Carlos Odon	José L. Spataro	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Alberto Adriani		Venezuela	Fiat Ritmo 105 TC	N	2
Enrique Oribe	Adolfo Dechechi	Argentina	Subaru	A	5
Luis E. Campos	Ricardo Costa	Brasil	Volkswagen Gacel	A	6
Jorge Tavolaro		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Guillermo Castro	Miguel Massione	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Luis Macri	Rodolfo Ortiz	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Omar Travesaro	José Aguirre	Argentina	Ford Escort XR3	A	6
Febre Desponhh	José Avelddno	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Hayle Aguilar	Gonzalo Aguilar	Uruguay	Nissan 240 RS	B	10
Kenneth Erikson	Peter Diekmann	Suecia-Alem	Volkswagen Golf GTI	A	7
Franz Wittmann	Matthia Feliz	Austria	Volkswagen Golf GTI	A	7
Arturo Abella Nazar	Carlos Aschiero	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Gabriel Ratos	Raul Campana	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Alejandro Miglio	Victor Farias	Paraguay	Renault 12 TS	A	6
Eduardo Elizeche	Hector Elizeche	Argentina	Volkswagen Gol 1.6	A	6
Carlos Cullarino	Raúl Albertal	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Eduardo Lonati	Carlos R. Neira	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Francisco Mateo Pera	Daniel Lecourguille	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Germán Arbello	José De Souza	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Antonio Bulgas		Argentina	Fiat 147 Sorpasso	B	10
Hugo Sala	Mario Uberti	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Alejandro Sala	Carlos Minardi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Rubén del Campo		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Bassi		Argentina	Peugeot 504 GRTN	B	10
Juan Gonzalez	Ricardo Gonzalez	Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Mario Lagarez	Sergio Presta	Argentina			
Horacio Escariz	Eduardo Fontana	Paraguay	Volkswagen Gacel GL	A	6
Nelson Sanabria Urbieta		Argentina	Volkswagen Voyage 1.6	A	6
Carlos Scalise	Julio Loiacono	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jorge Jacobo	Rubén Aranda	Argentina	Peugeot 504 TN	B	9
Alejandro Cisneros	Jorge Diaz	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Héctor Campra	Roque Narvaja	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Orlando Silvi	Carlos Bahgue	Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Esteban Tenorio	Mario Rosso	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jorge Minelli			Fiat 128 CLI	B	10
Angel Canals		Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Oscar Germani		Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Juan C. Paco		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Lino Cisterna	Oscar Ricco	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Horacio Maglione	Daniel de los Santos	Argentina	Peugeot 504 GR TN	B	10
Juan Biondi	Fernando Mujica	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Jesus H. Maciel	Jesus L. Maciel	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Osvaldo Alvarez	Luis Bergi	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Angel Bovalina	José Allamanile	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Daniel Marrone		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Danilo Logegaray	Guillermo Madero	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Oscar Maccari	Alberto Paz	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Raul Mazzochi	Hector Mazzochi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Sergio Perugini		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Alberto Cáceres	Marcelo Galli	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Jose Canton	Jose Helguera	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Sebastian Pigliacampo	Roberto Bettorazzi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Rochi	Juan Nuria	Argentina	Fiat 128 CLI	A	6
Omar De Giovanni	Ruben Suarez	Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Gustavo Decchechi	Hilda Mercadier	Argentina	Subaru 1300	A	5
Gustavo Trelles	Ricardo Ivetich	Uruguay	Ford Escort 1600	A	6
Luis Eichegoyhen	Luis Borrallo	Uruguay	Ford Escort 1600	A	6
Juan Malneri	Juan Malneri	Argentina	Volkswagen Gacel	A	6
Carlos Blasco	Luis Ramirez	Argentina	Mitsubishi Lancer	A	6
Juan Odnozzola	Carlos Chioli	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Claudio Frecha	Juan Ondyniy	Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Anibal Romero	Julio Romero	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Juan J. Miranda	Osvaldo Miranda	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Enrique Salman	Juan Bracco	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Jose Flores	Eduardo Mutti	Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Miguel A. Blanco	Alberto Macias	Argentina	Honda Prelude	A	7
C. Bustos Ghioldi	A. Vartanian	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Juan C. Alberca	Juan O. Toledo	Argentina	Volkswagen Gacel	A	6
Walter Vincenti	Rolando Vincenti	Argentina	Honda Prelude	A	7
Daniel Waddell		Argentina	Renault 18 TX	A	7
Edgardo Panero	Roberto Ribe Nill	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Mauricio De Fagot		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Walter Luceco	Daniel Abelos	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Jorge Surra	Victor Zucchini	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Marcelino Nicolini		Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
José Carballo	Oscar Concari	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Jaime Sas		Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Miguel Torrá	Fernando Stella	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Mastromarino	Adolfo Borgioli	Argentina	Volkswagen Gacel	A	6
Daniel Melchiori		Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Victor Garcia	Mario R. Aranas	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
José M. Recalde		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Claudio Morcillo	Aldo Rossi	Argentina			
Juan C. Salgado Nash		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Fabián Raizman	Edgardo Chiglione	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Raul Busto		Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
José Celis	Elvio Olave	Chile	Subaru FWD Turbo	A	8
Sergio Vera	Cristian Troncoso	Chile		A	6
Eduardo Aguirre	Tomas Lopez	Chile		A	6
Enrique Levalle	Sebastián De Caicer	Chile		N	2
Enrique Archer	Omar Carrizo	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Roberto Brunello	Raul Kofer	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Rudolf Stohl	Reinhard Kaufmann	Austria	Audi Coupe Quattro	A	8
Jorge Marquet	Carlos Buetko	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos De Melchior	Juan J. Varela	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Jorge Chali	Edgardo Jait	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Miguel A. Rodriguez		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Luis Guyanigo	Juan C. Galiola	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Carlos Fertumo	Enrique Martina	Argentina	Volkswagen Gacel	A	6
Joco Topa	Carlos Topa	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10
Sergio Castilla	Raul Zadro	Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Carlos Knopfelmacher	Roberto Knopfelmacher	Paraguay	Mitsubishi Lancer	A	6
Miguel Napout		Paraguay	Renault 12 TS	A	6
Jose M. Armesto			Volkswagen Gol 1.6	A	6
Carlos Diaz Meyer	Hector Valles	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Alejandro Zanet		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Carlos Verquest	Alberto Lacaze	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Alejandro Schmauk	Enzo Polito	Chile		A	6
Alejandro Muzzin	Guillermo Dollarodolta	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Muzzin	J. Wilder Larrea	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Fabian Di Geronimo	Oscar Tito	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Mario Stillo	Fernando Stella	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Ariel Perro	Emilio Diaz	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Raul O. Luna	Ricardo Luna	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Raul A. Luna	Victor Machuca	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Markku Alen	Ilkka Kivimaki	Finlandia	Lancia Delta S4	B	11
Massimo Biasion	Tiziano Siviero	Italia	Lancia Delta S4	B	11
Jorge Recalde	Jorge Del Buono	Argentina	Lancia Delta S4	B	11
Nicolas Corzo	Dario Chiarotto	Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Jorge Lujan	Alfredo Romero	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Rodolfo Palacino	Rodolfo Mammana	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Juan Carlos Rodriguez		Chile		N	
Bernardo Bruck	Anibal Aon	Argentina	Renault 18 GTX EL	A	7
Carlos Bruno	Marcos Vaca	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Héctor Zalloco	Adrian Colomba	Argentina	Fiat 147 Sorp.	B	10
Carlos Mauvecin	Hector Garcia	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Fernando Marino	Rodolfo Ghinni	Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Horacio Gonzalo	Juan Berne	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Hugo Massera		Argentina	Renault 12 TS	A	6
Juan Bergami	Jorge Devoto	Argentina	Fiat 147 Sorp.	B	10
Osvaldo Longarnieri		Argentina	VW Gacel	A	6
Adrian Reyna	Javier Sciangula	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Carlos Casadey	Pedro Medina	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Gabriel Cerban	Daniel Rodriguez	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Hector Ronald	Ricardo Mario	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Carlos Menem	Ruben Valentini	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Francisco Mayorga		Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Oscar Parnisari	Alfredo Barzola	Argentina	BMW 320	A	7
Jorge Bescham		Argentina			
Avelino Fontana	Oscar Scarpati	Argentina	Renault 18 TX	A	7
Juha Kankunen	Juha Piironen	Finlandia	Peugeot 205 T16	B	11
Stig Blomqvis	Bruno Berglund	Suecia	Peugeot 205 T16	B	11
Bruno Saby	Jean Fauchille	Francia	Peugeot 205 T 16	B	11
Daniel Faini	Carlos Faini	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Ernesto Sole	Martin Christie	Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Nestor Vegita		Argentina	Renault 18 GTX	A	7
Walter Gay	Alberto Delechardi	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Ivan Severdija	Nestor Auil	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Carlos Piazza	Dardo Vacciani	Argentina	Fiat SE 1.5	B	10
Miguel Gonnezou	Luis Loso	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Luis Silva	Andres Frare	Argentina	Renault Fuego	A	7
Angel Monguzzi	Carlos Monguzzi	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Alfredo Karqui	Fernando Napoli	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Aldo Ghilardi	Jorge Gonzalez	Argentina	Renault 14 TS	A	6
Daniel Renzi	Juan Plasencotti	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Rudy Trossero	Daniel Velazquez	Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Eduardo Lopez		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Martin Garcia	Juan Garcia	Argentina	Renault 12 TS	A	6
Raul Posse		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
Oscar Machuca		Argentina	Fiat 128 CLI	B	10
José Chazarreta	Hugo Medina	Argentina	Daihatsu Charade	A	5
Martin Calvo		Argentina	Renault 18 TX	A	7
Miguel Pizarro		Argentina	Renault 12 TS	A	6
José Luis Negri	Rolando Puggiani	Argentina	Peugeot 504 TN	B	10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FALTAN 25 DIAS

IV GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

...Y EL MUNDO VENDRA

Se acerca el **Gran Premio de la Republica Argentina de Motocross**. Y tan proximo lo tenemos que ya falta menos de un mes para que los **1.850 metros** del circuito diagramado en las laderas de los cerros adyacentes al Autodromo Martin Miguel de Guemes, de **Salta**, vuelvan a vibrar como lo hicieran en los tres años anteriores, con ese magnifico espectaculo que suele entregar la especialidad.

La edicion 1986 de nuestro Gran Premio, vera nuevamente a esta competencia ocupar el undecimo y anteultimo lugar en el calendario. Un lugar clave, ya que su resultado puede ser de fundamental importancia para la definicion del titulo, como ya ocurriera en la temporada anterior con el triunfo de Pekka Vehkonen, o tambien puede **decidirlo**, ya que tras la carrera de Salta solo quedara la prueba de Brasil por cumplir una semana despues.

Por eso y pese a que aun quedan algunas carreras por cumplir del cronograma europeo del calendario, muchas miradas están puestas ya en las competencia de Sudámerica. Y basicamente en la que se concretara en Salta el domingo **24 de agosto.**

Justificativos existen, y muchos, para que asi sea. Es que como vienen dandose las cosas en el certamen, no es aventurado pensar que a nuestro pais llegaran cerca de media docena de pilotos con las esperanzas puestas en la conquista del titulo. Por el momento y observando las posiciones, con tres carreras mas por disputar antes de llegar a la Argentina, vemos que existe un grupo de cinco, integrado en este orden por **Dave Strijbos**, **Pekka Vehkonen**, **John Van Der Berck**, **Massimo Contini** y **Mika Kouki**, con las mejores posibilidades.

Nueve apenas son las unidades que separan a Strijbos de su coequipier Vehkonen. El duelo entre estos dos jovenes motociclistas no es nuevo para el torneo ni para los argentinos, que ya en 1985 vieran una instancia clave que se decidio a favor de Vehkonen en lo que fue el paso previo a la conquista del titulo. Ahora es el holandes el que marcha adelante, con una ventaja de nueve puntos que pueden reducirse a solo uno en caso de que la **Federación Internacional de Motociclismo** de curso favorable a una apelacion presentada por el equipo **Yamaha** en relacion con un suceso protagonizado por Strijbos en la segunda manga del Gran Premio de **España**. En dicha carrera, el holandes, que se ubico octavo, sufrió una caida y en su retorno a la carrera, fue ayudado a ponerse en marcha, por algunas personas, lo que le valio una denuncia que originalmente derivo en su desclasificacion, que, apelada, encontró eco en la FIM que le devolvio los puntos del octavo lugar que finalmente logro. Ahora la nueva apelacion, esta vez por parte de Yamaha, puede modificar las cosas y achicar aun más estas diferencias entre los dos pilotos, que si bien son los principales candidatos no resultan los unicos, ya que no muy lejos estan Van Der Berck, Contini y Kouki, tres que paulatinamente han ido consolidandose en sus performances con victorias parciales y totales que los llevaron a encaramarse en las posiciones.

Mientras todo esto ocurre en Europa, en la Argentina las expectativas han comenzado a incrementarse y uno de los puntos que sirvio para ello fueron las novedades sobre las inscripciones para la carrera. A las ya anunciadas en el numero anterior sobre los primeros quince del ranking mundial más las del italiano **Franco Picco** (ganador de las dos ediciones "premundiales" de esta carreras), el español **Jordi Elias** y el estadounidense **Rodney Smith**, se agrego en los ultimos dias una gran cantidad proveniente de paises sudamericanos. Asi fueron recibidas las inscripciones de los uruguayos Marcelo Vila, Johnny Schnyder y Néstor Logviato, los chilenos William Whittle, Rodrigo Salas, Jorge Diez, Mauricio Garate, Hector Garate, Roy Burns y Carlos Lutjens, el peruano Tommy Rios, los paraguayos Rubén Isusi, Cever Brizuela, Carlos Vazquez, Ramon Aguilera, Francisco Caballero y Carlos Aravio, los bolivianos Walter Nosigli, Alex Pereira, Darwin Becerra y Juan Celma Cuellar, y del venezolano Valentino Zoli. Asimismo se concreto la participacion de otro piloto europeo, en este caso el finlandés **Pasi Hagstrom**, que asi elevo a 41 el número de pilotos extranjeros inscriptos. A ellos habra que agregar los argentinos que naturalmente estaran presentes, y brasileños cuyas inscripciones estaban a punto de producirse al momento de cerrar la presente nota.





John Van Der Berck, de Holanda.



Dave Strijbos, de Holanda.



Massimo Contini, de Italia



Pekka Vehkonen, de Finlandia.

EL CRONOGRAMA

Sábado 23 de agosto
12:00 a 13:00 Practica libre
13:30 a 14:30 Practica libre
15:15 a 16:00 Prueba de clasificacion Grupo "A"
16:15 a 17:00 Prueba de clasificacion Grupo "B"

Domingo 24 de agosto
9:45 a 10:15 Practica libre
10:45 a 11:45 Practica obligatoria
14:00 Largada primera manga
16:30 Largada segunda manga
Cada manga tendra una duracion de 40 minutos mas dos vueltas

LAS CARRERAS DISPUTADAS

6 de abril: Gran Premio de Francia
Circuito de Castelnau de Levis
Primera Manga: 1°) Pekka Vehkonen
Segunda Manga: 1°) Pekka Vehkonen
Ganador: Pekka Vehkonen

13 de abril: Gran Premio de Holanda
Circuito de Mill
Primera manga: 1°) Dave Strijbos
Segunda manga: 1°) Dave Strijbos
Ganador: Dave Strijbos

20 de abril: Gran Premio de Italia
Circuito de Grotazzolina
Primera manga: 1°) Massimo Contini
Segunda manga: 1°) Massimo Contini
Ganador: Massimo Contini

4 de mayo: Gran Premio de Bélgica
Circuito de Genk
Primera manga: 1°) John Van Der Berck
Segunda manga: 1°) Dave Strijbos
Ganador: Dave Strijbos

1° de junio: Gran Premio de España
Circuito de Montgay
Primera manga: Pekka Vehkonen
Segunda manga: John Van Der Berck
Ganador: John Van Der Berck

15 de junio: Gran Premio de Checoslovaquia
Circuito de Polbazkska
Primera manga: Dave Strijbos
Segunda manga: Massimo Contini
Ganador: Massimo Contini

28 de junio: Gran Premio de Irlanda del Norte
Circuito de Killinchy
Primera manga: Pekka Vehkonen
Segunda manga: Mika Kouki
Ganador: Dave Strijbos

ASI ESTA EL CAMPEONATO

Cumplidas **siete** de las **doce** competencias programadas por el calendario (faltan Suecia, Alemania, Finlandia, Argentina y Brasil), las principales posiciones del torneo son las siguientes

1°)	**Dave Strijbos (Holanda) - Cagiva**	**195 puntos**
2°)	Pekka Vehkonen (Finlandia) - Cagiva	186 puntos
3°)	John Van Der Berck (Holanda) - Yamaha	174 puntos
4°)	Massimo Contini (Italia) - Cagiva	167 puntos
5°)	Mika Kouki (Finlandia) - Yamaha	146 puntos
6°)	Arto Pantilla (Finlandia) - KTM	114 puntos
7°)	Ismo Vehkonen (Finlandia) - Honda	112 puntos
8°)	Alberto Barozzi (Italia) - Benelli	93 puntos
9°)	Alain Lejeune (Alemania) - Suzuki	71 puntos
10°)	Petr Kovar (Checoslovaquia) - Kawasaki	49 puntos
11°)	Dietar Lacher (Alemania) - KTM	47 puntos
12°)	Giuseppe Andreani (Italia) - Benelli	40 puntos
13°)	Alwin Van Asten (Holanda) - Kawasaki	40 puntos
14°)	Peter Dirkx (Belgica) - Honda	40 puntos

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

T.C. EN 25 DE MAYO

Con la organización del **Auto Club 25 de Mayo** y fiscalización de la A.C.T.C., se llevará a cabo la novena competencia del Campeonato 1986 de T.C. Las condiciones están dadas para que en el semipermanente de **14.960 metros** se desarrolle un espectáculo interesante, si tomamos como referencia las anteriores competencias. Aqui ofrecemos una completa guía con todo lo que interesa sobre esta reunión, mientras que para aquéllos que no puedan concurrir a 25 de Mayo, les recordamos que el equipo "**Carburando**" transmitirá por LS5 Radio Rivadavia, todas las alternativas de esta prueba de T.C.

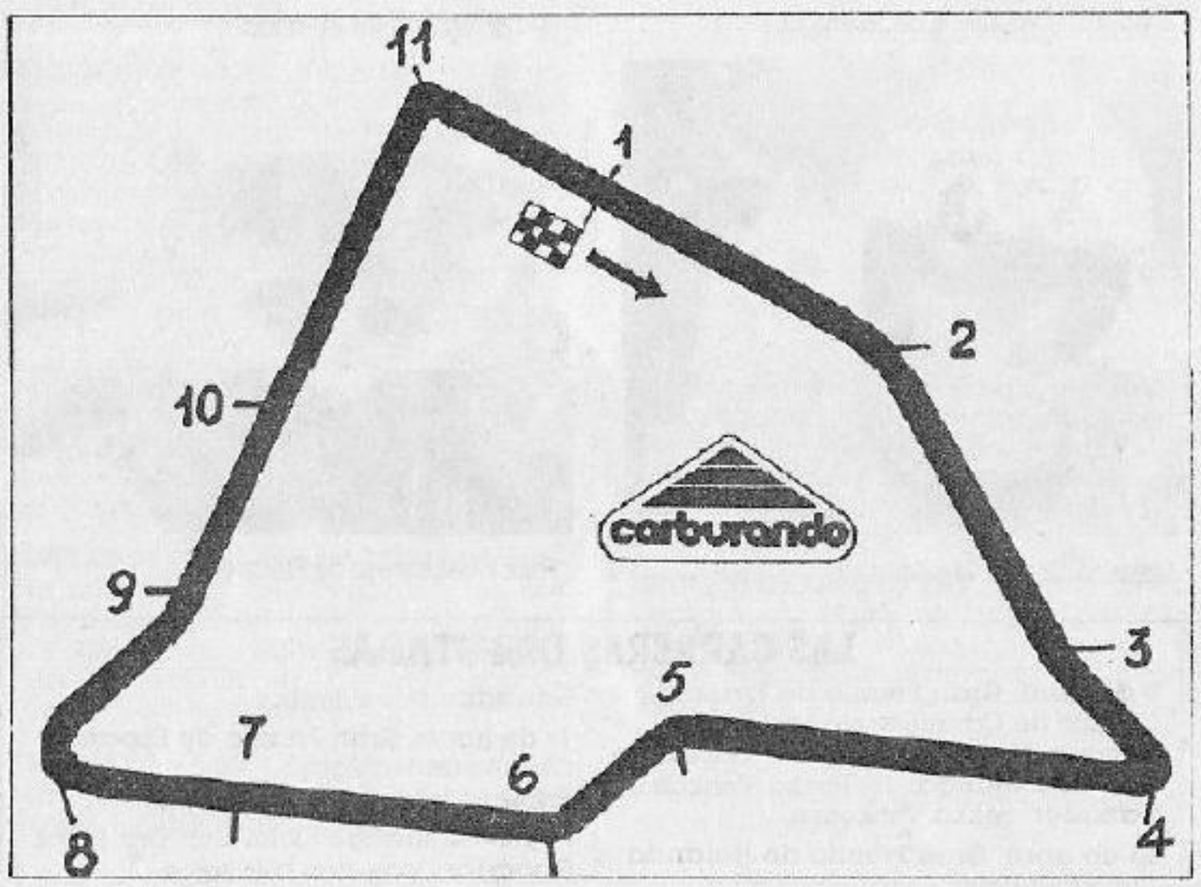
LOS HORARIOS

SABADO

de 13.00 a 19.00. Verificación técnica y administrativa. 20.00 Cierre de Parque Cerrado

DOMINGO

7.00 Apertura de Parque Cerrado. 9.00 Cierre de ruta. 10.00 Primera serie a 6 vueltas. 10.45 Segunda serie a 6 vueltas. 12.30 Final a 14 vueltas.
Podrán largar la final los 44 autos mejor clasificados



ASI ESTA EL CAMPEONATO

Luego de las competencias de Santa Teresita, Buenos Aires, Bahia Blanca, Tandil, Las Flores, San Lorenzo, Santa Teresita y Buenos Aires, el Campeonato quedo integrado de la siguiente manera: Castellano, 133,50 puntos; De Benedictis, 126; Angeletti, 120; Morresi, 110,50; Satriano, 99; M. Calamante, 95; Fernandino, 71; O. Aventin, 66,50; Doumic y Marcos, 64,50; Oyhanart, 58,50; A. Aventin, 53; Caparros, 50,50; Mouras, 39; Saiz, 37; Atauri, 36,50; Nesprias, 33; Arrechea, 30; Salgado, 25; Polinori, 22,50; Brescia, 19; Fiorda, 17,50; Costa, 17; Arana y Roux, 15; Romero, 14; Hernandez y Nani, 13,50; Luppi, 9,50; Paolucci y Reynoso, 8; Gardinalli y Torrens, 7,50; Landa, 7; Blanco, Mazzacane y Spinella, 6,50; O. Lynn, 6; Carelli, 5,50; Altuna y Muñiz, 5; Apella, Becco, R. Calamante, Ducret y Gil Bicella, 4; Pachialat y Sasso, 3,50; Benito, Bustos, Deambrosi, Palma, Pesenti y Politano, 3; Bressano, Delconte, Fedrigo, Finocchio, A. Fernández, J. García, Goyenetche, Jazmin, Loloco, Malisia, Palazzo, Spinello y Urquiza, 2; Daray, Degliantoni y E. Martinez, 1,50; Calabello, Crovo, Firpo, J. López, Occhionero, Piccinini, Quiroga, Sabaño, Salerno, Sanguinetti y Segad, 1 punto.

ASI FUE LA ANTERIOR

1° Vuelta de Saladillo en 25 de Mayo. Circuito de 14.960 metros. Dos series de 4 vueltas y final a 12 vueltas 27-10-85.

Primera Serie: 1° Satriano 20m34s35/100, 2° Mouras 20m35s45/100, 3° Aventin, Oscar 20m46s99/100, 4° Marcos 20m46s42/100, 5° Atauri 21m10s10/100, 6° Sasso 21m11s04/100, 7° Malisia a 1m12s33/100, 8° De Arzave 21m12s34/100, 9° Occhionero 21m16s03/100, 10° Doumic 21m17s16/100, 11° Polinori 21m24s04/100, 12° Nesprias 21m25s46/100, 13° Catellani 21m33s02/100, 14° Lynn 21m37s53/100, 15° Di Nezio 21m35s45/100, 16° Torrens 21m39s66/100, 17° Rodriguez, Orlando 21m53s75/100, 18° Spinella 21m58s45/100, 19° Muñiz 21m58s62/100, 20° Banfi 21m59s61/100, 21° Brescia 22m09s83/100, 22° Perlo 22m11s41/100, 23° Kraydeberg 22s14s34/100, 24° Viglianco 22m24s58/100, 25° Gil Bicella 22m40s50/100, 26° Villaverde 23m03s62/100, 27° Caprile 23m17s36/100, 28° Salgado 15m58s38/100, 29° Aldana 19m27s10/100, 30° Bravi 11m10s50/100, 31° Padilla 11m50s14/100, 32° Angeleti 5m16s/100, 33° Reynoso 5m50s30/100. Alcuaz, No largaron Pourciel y Quiroga. **Promedio:** 177,324 km/h. **Récord de vuelta:** Satriano en la 3° en 5m03s72, a 180,165 k/h.

Segunda Serie: 1° Aventin, Antonio 20m50s20/100, 2° De Benedictis 20m53s18/100, 3° Oyhanart 20m55s18/100, 4° Castellano 20m57s01/100, 5° Degliantoni 21m01s72/100; 6° Martinez, Eduardo 21m04s13/100, 7° Saiz 21m05s73/100; 8° Calamante 1m06s26/100, 9° Vassolo 21m08s37/100, 10° Paolucci 21m10s91/100; 11° Morresi 21m11s19/100, 12° Arana 21m23s79/100, 13° Pontoriero 21m34s04/100, 14° Bianchi 21m34s51/100, 15° Colabello 21m41s55/100, 16° Loloco 21m32s0/100, 17° Gallinoli 21m54s86/100, 18° Nani 21m57s63/100, 19° Baracco 22m01s63/100, 20° Firpo 22m03s34/100, 21° Costa 22m07s43/100, 22° Gardinalli 22m08s04/100, 23° Delconte 22m12s05/100, 24° Santagatti 22m14s53/100, 25° Evangelista 22m22s52/100, 26° Carelli 22m24s56/100, 27° Luppi 22m25s15/100, 28° Landa 25m17s03/100, 29° Crovo 19m49s01/100, 30° Di Nezio 10m40s14/100, 31° Faustino 6m10s10/100. **NRP:** Blanco, Miraldi, Benito. **No largaron:** Bressano y Segad. **Promedio:** 175.075.

Récord de vuelta: Antonio Aventin, en la 4° vuelta, en 5m08s22, a 177,535 km/h.

FINAL

POS.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VUELTAS
1°	**Roberto Mouras**	**Dodge**	**1h01m52s 71/100**	**12**
2°	Juan De Benedictis	Dodge	1h02m09s 03/100	12
3°	Antonio Aventin	Dodge	1h02m26s 24/100	12
4°	Eduardo Martinez	Dodge	1h02m27s 46/100	12
5°	Oscar Castellano	Dodge	1h02m39s 55/100	12
6°	Jose L. Paolucci	Dodge	1h03m18s 63/100	12
7°	Jorge Oyhanart	Ford	1h03m20s 89/100	12
8°	Gustavo Degliantoni	Dodge	1h03m25s 93/100	12
9°	Ricardo De Arzave	Dodge	1h03m45s 30/100	12
10°	Miguel A. Atauri	Dodge	1h04m04s 22/100	12
11°	Pedro Doumic	Dodge	1h04m23s 10/100	12
12°	Osvaldo Lynn	Chevrolet	1h04m33s 95/100	12
13°	Mario Di Nezio	Ford	1h04m34s 10/100	12
14°	Marcelo Polinori	Chevrolet	1h04m34s 52/100	12
15°	Dante Catellani	Dodge	1h04m44s 36/100	12
16°	Julio Colabello	Chevrolet	59m31s 75/100	11
17°	Marcos Loloco	Dodge	59m34s 47/100	11
18°	Orlando Rodriguez	Ford	59m42s 07/100	11
19°	Gustavo Brescia	Dodge	1h00m04s 26/100	11
20°	Luis A. Delconte	Chevrolet	1h00m12s 07/100	11
21°	Arturo Costa	Chevrolet	1h00m12s 48/100	11
22°	Daniel Perlo	Dodge	1h00m23s 70/100	11
23°	Juan Bianchi	Chevrolet	1h00m27s 86/100	11
24°	Carlos Baracco	Ford	1h01m11s 88/100	11
25°	Julio Kraydeberg	Dodge	1h01m13s 79/00	11
26°	Carlos Nani	Chevrolet	1h01m16s 71/100	11
27°	Carlos Torrens	Torino	1h01m19s 24/100	11
28°	Enrique Gallinoli	Ford	1h01m23s 72/100	11

Luego se clasificaron: Sasso y Malisia con 7 vtas; Aventin, 6; Saiz y Pontoriero con 5 vtas; Marcos, Banfi, Aventin, A. Muñiz, Gardinalli con 4; Morresi, Nesprias, Santagatti con 3 vtas; Satriano y Firpo con 2 vtas; Aran y Calamante con 1 vta. **NRP** Spinella. **No largó:** Occhionero.

Promedio: 176,862 km/h.

Récord de vuelta: Roberto Mouras, en la vuelta N° 3 5m04s 76/100 a un promedio de 179,551 km/h.

Revista CORSA N° 1047. Director: Jorge Augé Bacque. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Rispla S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesus Maria, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al publico será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Graficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Julio de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso N° 4.981

Código Postal 1092

Concesión N° 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA SEMANA PROXIMA



CORSA TRIPLE EDICION

1ra. OTRA VEZ EN EL RALLY

EL FANTASTICO MUNDO DEL RALLY INTERNACIONAL MOSTRADO DESDE TODOS LOS ANGULOS, COMO NADIE MAS PUEDE HACERLO.

ADEMAS:

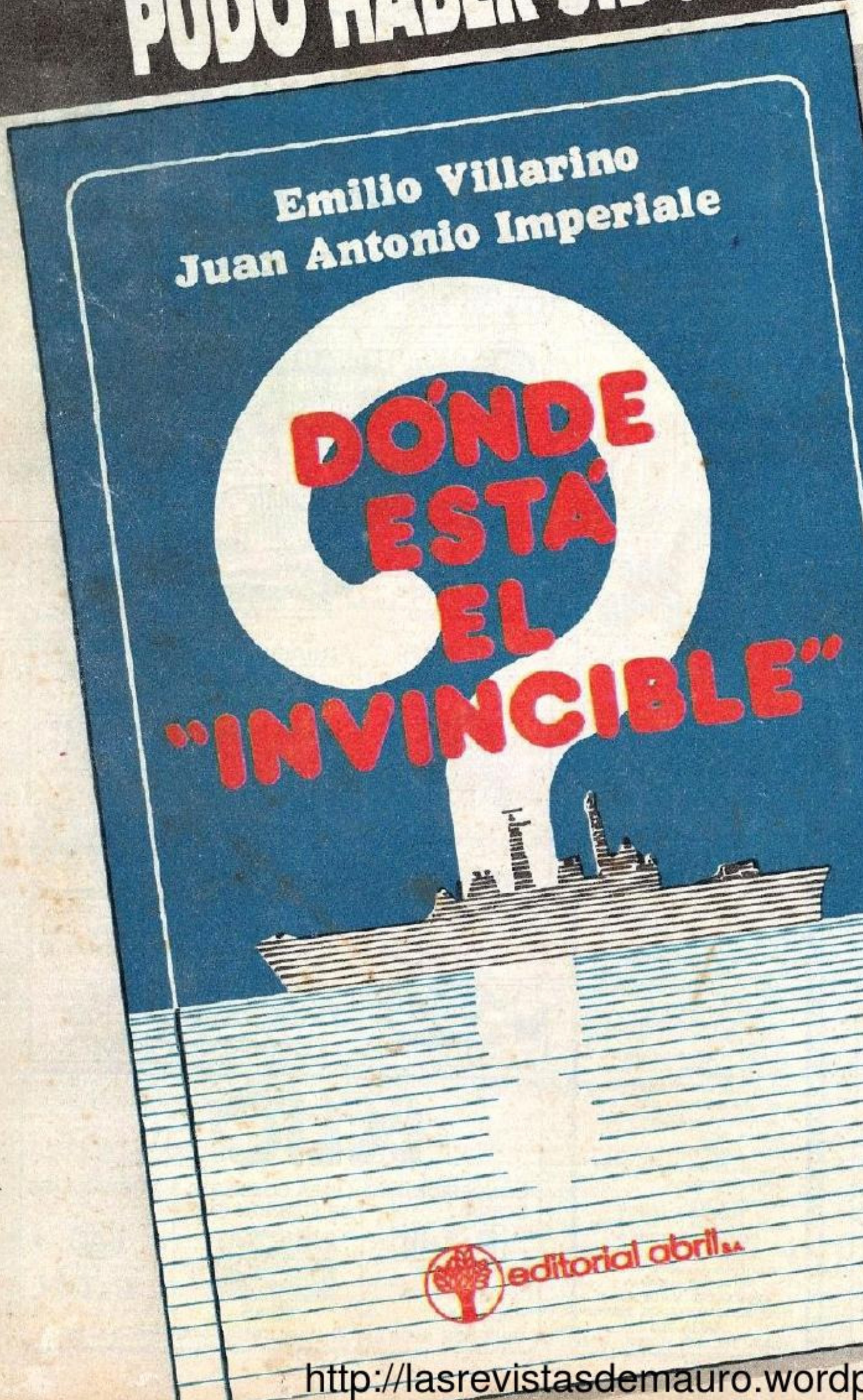
RALLY GUIA

Con todo lo que hay que saber para vivir la gran prueba.

CORSA NEWS

La más completa crónica y el más agudo análisis de la actualidad automovilística.

MALVINAS
PUDO HABER SIDO DIFERENTE



Dos reconocidos expertos en guerra naval.
Una ficción muy real que desmenuza las posibilidades de una confrontación extraordinaria.
Con datos de rigurosidad técnica absoluta.
En resumen, una obra que le dejará mucho en qué pensar.
Conózcala.

¡CONSIGALA EN QUIOSCOS!

editorial abril s.a.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com