CORSA

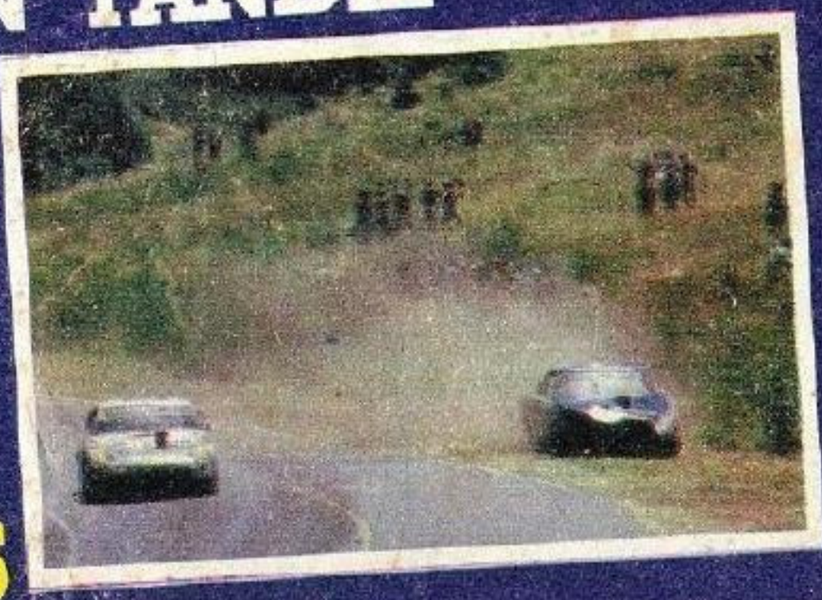
Especial RALLY

Informe Total '85

Las Revistas de Mauro

T.C.: EL ESPECTACULAR CIERRE EN TANDIL

¡SATRIANO Y CHEVROLET!



DOCUMENTO EXCLUSIVO

EL IMPRESIONANTE ACCIDENTE DE MOURAS

Nº 1018 del 9 al 15 de enero de 1986 · Argentina: $ 1,20 - Uruguay: N$ 2.10 - Paraguay: Gs. 1.200

En la foto mayor, el momento en que acaba de producirse el tremendo impacto del Dodge trioampeon contra el guardrail externo a la salida de la segunda curva de la vieja "esse" en bajada, el primer accidente importante del tramado tras la línea de serrenado. La séptima y penúltima vuelta de la segunda serie llevaba entonces apenas un par de kilómetros de iniciada, y "al llegar a esa curva, el sol sobre el parabrisas sucio de tierra y aceite, me molestó e impidió ver la trayectoria que debía tomar, de pronto, estaba en la banquina y con el auto descontrolado", dirá luego Moura. En la vida se aprecia corta, después del impacto, el "N° 1" cruza la ruta en tromba, apuntando en cierto instante en contra del sentido correcto de marcha, bajará a detenerse sobre la banquina opuesta, tras otra gauche y justo cuando pasaba el, de ahí en más, indiscutible ganador Satriano. Una infancia espectacular y definitoria para una carrera intensa, pero sin consecuencias mayores que lamentar.

XXXVIII Vuelta de Tandil

LOS REYES MAGOS SE ACORD

(...Y SE OLVIDARON DE MOURAS)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

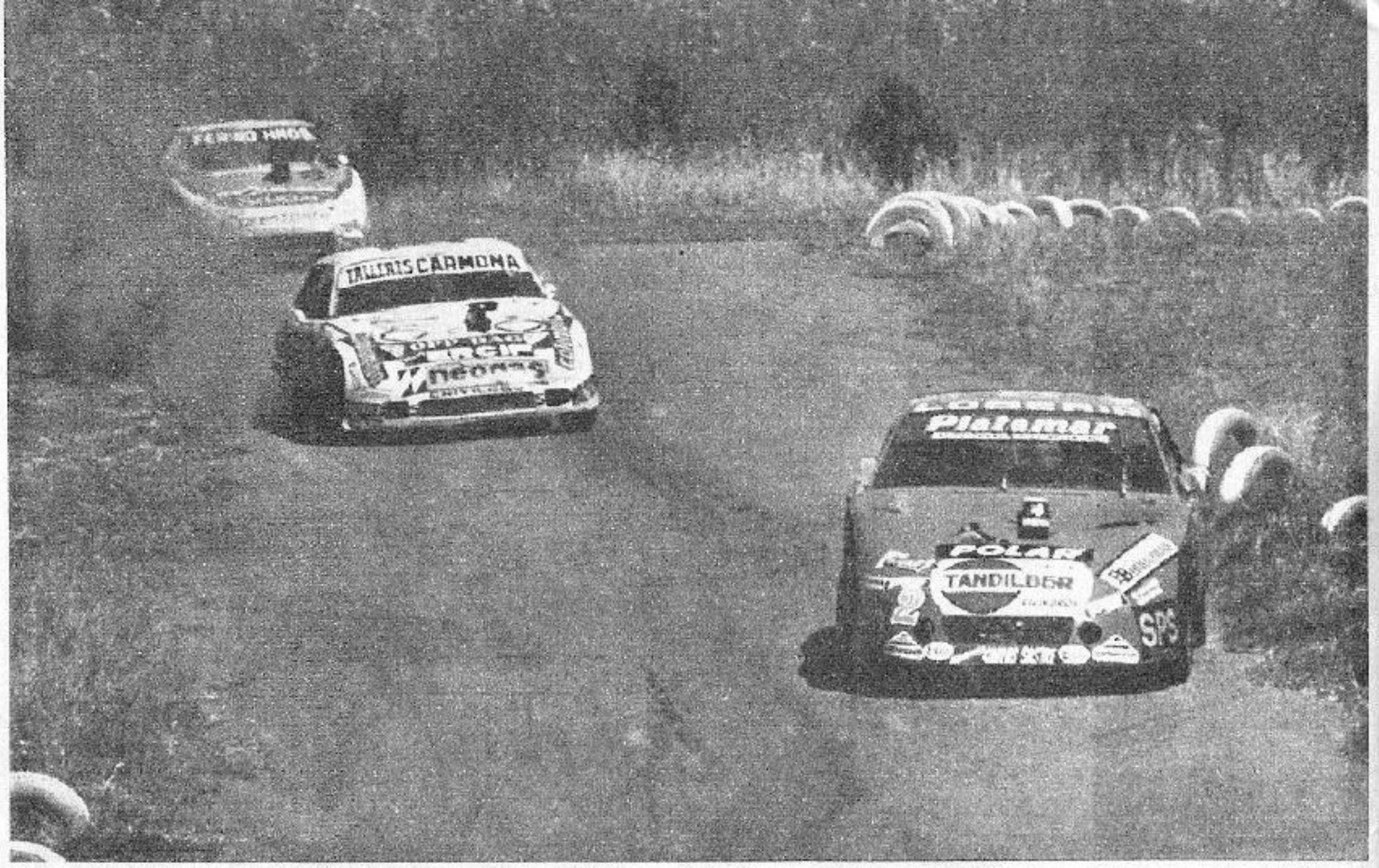
ARON DE SATRIANO

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco

La temporada '85 se cerró con una carrera de características diferentes a las habituales, ya que se corrieron dos series por suma de tiempos. De todos modos, el espectáculo fue vibrante y entretenido, más allá de la lucha entablada por el subcampeonato entre Satriano, De Benedictis y Castellano. Luego de la pinchadura de Johnny y de la piña del campeón Mouras, el de Chivilcoy, con excelente trabajo, fue el dueño de todo y se ganó el número 2 para el '86.



1



2

1) Morresi circulando con la parte izquierda de la trompa de su Chevrolet dañada por un despiste. En el cómputo final fue quinto. 2) Un trío que permanentemente fue actor fundamental del espectáculo. Castellano, Satriano y Mouras. A ellos se agregó De Benedictis. 3) Los Ford de Marcos (gran trabajo) y Oyhanart. 4) "El Johnny" distando el Dodge... Una pinchadura lo llevó al octavo lugar pero antes el dejo lo suyo. 5) El Dodge de Mouras luego del accidente. Nótese cómo quedó el guard rail opuesto. 6) Afaun y Daumic, dos que también se brindaron cumpliendo buenos trabajos parciales.



4



5

Finalmente, ya entrado 1986, culminó la maratón teceísta del '85, en un cierre de temporada que tuvo características diferentes de las que normalmente enfrenta la categoría. Esta vez la exigencia de cumplir dos series de ocho vueltas cada una, le dio **un matiz distinto** a la carrera, especialmente por el trazado largo y difícil del semipermanente de Tandil. Quizá la única atracción estaba dada en la definición del subcampeonato al que aspiraban **Emilio Satriano, Juan De Benedictis** y **Oscar Castellano**, pero lo que llamó la atención fue que a la hora del cierre de la verificación las planillas registraban a 89 máquinas habilitadas para largar. **Una cifra que hace mucho tiempo no se contabilizaba**, aunque en contrapartida, el **domingo el público no se hizo presente** en la medida de lo imaginado y solamente unas diez mil personas se agruparon a lo largo de los 32 kilómetros y fracción de este hermoso y complejo semipermanente.

SATRIANO FUE EL HOMBRE DEL DIA

En los momentos previos a la largada de la primera serie, las dudas radicaban en si tanto autos como pilotos podrían aguantar a ritmo sostenido durante todo el trámite de lo que en realidad eran dos carreras, para colmo duras, durísimas. Y esas mismas dudas se extendían, presagiando un espectáculo aburrido, carente de interés. Pero como agradable sorpresa nos encontramos con que **el nivel del espectáculo fue aumentando vuelta a vuelta**, decayendo recién cuando faltaban dos giros para que culminara la segunca serie, en el momento en que De Benedictis pinchó la goma trasera derecha y Muras se estampó contra el guard rail en la "ese" posterior a la largada. Hasta allí, la carrera mostraba a **Emilio Satriano** como dominador, aunque acosado por **De Benedictis, Mouras** y **Castellano**. Pero para no caer en confusiones vamos a separar el análisis de las dos series, de modo que el recuento

Revista CORSA Nº 1018. Director: Jorge Augé Baccué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.I., Sipa Press, Ila. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3906. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1326, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Enero de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.961

Codigo Postal 1092

Concesión Nº 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





final se clave, con la misma nitidez que tuvo la carrera.

1° SERIE: EL ARRANQUE DE EMILIO

Desde el arranque, se supo que tanto Satriano como Castellano eran los que salieron sin ningún afán especulativo y a ellos se agregó **De Benedictis, poniendo ante la vista de todos su particular estilo, especialmente luego de irse afuera en la segunda vuelta, recuperando luego en una remontada excepcional, que lo llevó al cuarto lugar al cabo de las ocho rondas**. En orden de méritos, lo siguieron **Marcos, Atauri, Morresi, Antonio Aventín** fugazmente y **Oyhanart**, enfrascados en una lucha emotiva. Pero el ingrediente fundamental estaba más adelante, en el **trabajo a ritmo sostenido** tanto de **Emilio Satriano, Oscar Castellano** y **Roberto Mouras**, cada uno con diferentes motivaciones, aunque los dos primeros tenían como fundamento principal la conquista del subcampeonato, juntamente con Juan De Benedictis. Y en referencia a ello, nos dio la impresión de que **quien más mentalizado estaba era Satriano**, mientras que Roberto Mouras, con el título de campeón en el bolsillo desde la carrera anterior en el autódromo, se dedicó a mantenerse, sin preocuparse demasiado, aunque acusando en su Dodge la rotura de la goma de un amortiguador, problemas de alimentación cuando giraba a la derecha y con una relación de multiplicación algo larga.

Pero volviendo a Satriano-Castellano, el dominio del primero se fue ampliando vuelta a vuelta en una demostración plena de la confianza que los Satriano tenían depositada en el Chevrolet. Ante este panorama, el "Pincho" comprendió que lo más prudente era estar a la expectativa, lo más cerca posible, pero lo que debemos recalcar es que **los dos trabajaron a ritmo sostenido permanentemente**, un detalle importante y a la vez loable.

2° SERIE: OTRA VEZ SATRIANO

Con el sol cayendo a plomo y con sensible demora en los horarios previs-

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS
Especialidad en Sistemas Mc. Pherson
DE GARANTIA 1 AÑO
LOUZAO AMORTIGUACION
HORACIO LOUZAO
Emilio Lamarca 1273
(c.p.1407) CAP Tel.: 67-0024
15 ANOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

APRENDA Y TRIUNFE
ELIJA UN CURSO:
1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA
CURSOS UNICOS POR CORREO
PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B)
1678 - CASEROS - BS. AS
Títulos oficiales

SOMOS FABRICANTES
VERVIESCAP
Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3284
JAULAS - DEFENSAS
EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS
KITS ARMADOS O SEMIARMADOS
GANADOR DEL 1er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS
Doblamos caños a medida de todo espesor
Por mayor y menor - consultenos -
AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

TODO MOTO
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
☆ SUZUKI ☆ YAMAHA ☆
☆ HONDA ☆ KAWA
REMITIMOS A TODO EL PAIS
RIVERA INDARTE 529 (cp. 5000)
CORDOBA TEL. 051-35289

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

CORTES ESPECIALISTAS
REPARACION DE FALSO CHASSIS
BEGUERESTAIN 2418. LANUS OESTE

BUZOS ANTIFLAMA Y BOTAS "J.S." GARANTIDOS
Brandsen 1123. San Fernando (frente estación). Tel. 744-2583
Distribuidor en Rosario: SAGAL
San Martín 2369 - Tel. 82-0998
Necesito distribuidor zona Córdoba

Ford BUCCI
REPUESTOS LEGITIMOS Y NACIONALES
PARTES DE CARROCERIAS Y ACCESORIOS
de Oscar y Claudio Bucci
Pasco 1213 - TEL. 245-3538 - TEMPERLEY (cp. 1834)

ANEXO J
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. [illegible] 4300, Cap.

KIT'S COA
M.G.
UN CLASICO QUE VUELVE
REPLICA FIEL DEL GENUINO EUROPEO
RIO DE JANEIRO 776
(Alt. Hipólito Yrigoyen 2700).
LANUS

RICAMBI ORIGINALI Alfa Romeo
YI 1628
TEL. 91 65 53
TEL. 91 32 94
MONTEVIDEO - URUGUAY

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

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ARRANQUES - DINAMOS
"TONY"
● CARGA Y VENTA DE BATERIAS
INSTALACIONES
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES
ING. T. DI TELLA 1426
(alt. Entre Ríos 1400)
AVELLANEDA

TAPICERIA "CITROMEC"
TODO PARA SU CITROEN, AMI 8 Y MEHARI
RECAMBIOS GARANTIDOS
GADNA 4946 (1702) CIUDADELA

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60
(1684). EL PALOMAR

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

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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR
● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.
Turismo clase 2 y cat. 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.

CESAR GOÑI
PREPARACION Y RECTIFICACION
Prox. Motores Ultra livianos
PIÑEIRO 1294, JOSE C. PAZ.
TEL. 0320-22781

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

PREMIO CORSA-FORMULA ONE



Quizá, si nos ponemos a analizar, podrían aparecer varios nombres con fundamentos para otorgarle el "**Premio CORSA-Fórmula One**", pero elegimos a **Emilio Satriano** no sólo por ésta, su tercera victoria del año, o por el logro del subcampeonato, sino también por todo el esfuerzo que tanto Emilio como su hermano Pablo y todos los integrantes de su equipo, desplegaron a lo largo de toda la temporada y que, muchas veces, no tuvo el final esperado.

tos (la primera serie se atrasó 32 minutos y la segunda 51) vino la "otra carrera", la definitiva y que en teoría debía prosentar otro planteo, apoyándose más a la especulación. Aquí, **De Benedictis** salió a "quemar sus naves", en un claro intento de llevarse el subcampeonato. **Logró el récord de vuelta en el cuarto giro** (10m29s94) con Mouras a sus espaldas, mostrando un rendimiento más elevado que el de la batería de apertura. La cosa se le estaba poniendo fea para Emilio Satriano y en **los boxes la información hacia los pilotos adquirió características inusuales.**

Dijimos que para Satriano la cosa se estaba poniendo fea, ya que **De Benedictis y Mouras iban paulatinamente achicando las diferencias** y amenazaban darle un vuelco a la carrera. Pero... anticipándose algunas horas a su llegada, los Reyes Magos aparecieron por Tandil para dejarle su "regalito" a Emilio Satriano. ¿Cómo...? Sí... **porque Johnny pinchó una goma en la sexta vuelta y un giro más tarde, Mouras tuvo un espectacular despiste en la "ese" posterior a la largada y allí se acabó todo.** Esas dos vueltas sirvieron para que Satriano, al tener delante suyo un panorama sin complicaciones, aflojara un poco, permitiendo el acercamiento de Castellano, que le dio el postrer atractivo a la competencia. Así, Emilio Satriano se llevó el subcampeonato, en una batería que tuvo también por protagonistas a **Oscar Angeletti, Eduardo Marcos, Osvaldo Morresi, Pedro Doumic** y **Carlos Saiz**. Como último detalle y para confirmar que el trámite no decayó en ningún momento, baste mencionar que las **casi tres horas de carrera pasaron sin que nos diéramos cuenta.** Y eso, que es mérito de los protagonistas, habla en favor del espectáculo. Como cierre, fue excelente.

TIRITAS DE ASADO

RECARGOS - En la primera serie **Carlos Torrens, Hugo Piccinini, Carlos Giustozzi** y **Juan Bianchi** fueron recargados en 30 segundos, mientras que a **Hugo Mazzacane** le correspondieron 15 segundos y a **Francisco Politano**, un minuto. En la segunda serie, los sancionados fueron **José Balda**, nuevamente **Hugo Mazzacane**, Antonio Aventín, René Ducret, otra vez **Carlos Torrens**, y **Juan De Benedictis**, todos con 30 segundos. Los recargos fueron por infracciones cometidas en las diferentes chicanas del trazado tandilense.

DESCLASIFICACION - Finalmente, la Comisión Técnica de la ACTC informó a la Comisión Directiva que el auto de **Carlos Saiz** corrió en el Autódromo con una diferencia en la medida de sus difusores. En uno estaba excedido en dos décimas y media, y en otro, la diferencia era de tres décimas y media, y por ese motivo fue desclasificado de dicha competencia.

AUSENCIA - Llamó la atención la ausencia de **Oscar Aventín** y el **Falcon del Quilmes Automóvil Club**, y algunas versiones lo dieron como interesado en la adquisición del **Dodge** campeón. ¿Será cierto...? Seguiremos en el tema.

SUSTO I - Lo pasaron **Castellano, Satriano** y **Mouras** cuando el primero debió frenar con todo ante el obstáculo de un rezagado. Casi hay carambola.

SUSTO II - Se lo pegó **Morresi** cuando se fue de largo cerca del lugar donde luego se pegara Mouras. "**La pasé fea...**", comentó el "Pato".

CLASIFICACION

28a Vuelta de Tandil. Auto Club Tandil, Alumni de Benito Juarez e Independiente de Loberia. Circuito de Tandil de 32.250 km, dos series a 8 vueltas por suma de tiempos. Recorrido total: 515.600 km. 5'1/36

1a Serie

Satriano (1h25m05s56), 8 vueltas; Castellano (1h25m15s24); Mouras (1h25m19s98); De Benedictis (1h25m27s51); Marcos (1h26m06s93); Ataun (1h26m08s06); Oyhanart (1h26m16s52); Morresi (1h26m20s45); Ducret (1h26m27s29); Angeletti (1h26m27s68); Saiz (1h26m51s67); Caparrós (1h27m34s44); Sasso (1h27m40s82); Vassalo (1h27m46s63) Altuna (1h28m34s46); Degliantoni (1h28m34s98); Rodriguez O (1h28m40s01); Malisia (1h28m46s90); Nesprias (1h28m48s72); Hernández (1h29m18s37); Kraydeberg (1h30m05s65); Martinez E. (1h30m24s27); Landa (1h30m36s18); Lynn (1h30m41s23); Aventín (1h30m56s01); Torrens (1h31m00s23); Bustos (1h31m12s01); Carelli (1h31m02s62); Santagati (1h32m11s07); Loloco (1h29m19s42), 7 vueltas; Giustozzi (1h19m52s05); Villaverde (1h21m18s87); Delconte (1h21m44s13); Piccinini (1h22m08s56); Gardinalli (1h22m33s95); Bravi (1h22m41s56); Calamante C. (1h22m42s18); Reynoso (1h22m53s52); González M. (1h23m26s15); Fernández A. (1h24m04s58); Jazma (1h24m42s16); Quiroga (1h26m06s64); Becco (1h26m07s10); Fiorda (1h28m49s04); Blanco (1h32m07s78); Nani (1h06m10s42), 6 vueltas: Mazzacane (1h08m42s16); Bautista (1h20m54s80); Fedrigo (1h21m57s02); Pesenti (1h25m24s45); Doumic (1h27m14s94); Paolucci (1h27m48s23); Segad (1h27m51s01); Pourciel (1h27m54s77); Aldana (1h34m10s10); Muñiz (56m15s35), 5 vueltas, Costa (59m40s11), Catellani (1h04m02s73); Bianchi (1h04m22s80); Finocchio (1h26m04s76); Salgado (44m41s52), 4 vueltas: Miraldi (46m07s13); Vigliano (46m10s35); Brugueras (47m29s73); Banfi (48m50s51); Occhionero (34m17s97), 3 vueltas, Urquiza (35m29s00), Faustino (36m06s95); Martinez D. (1h00m33s48); Caprile (1h09m00s41); Balda (1h21m43s09), Caparello (1h22m21s87); Herraiz (22m51s21), 2 vueltas: Firpo (23m22s71); Delgiorgio (23m50s63); Politano (1h10m23s12); Spinella (11m50s26), 1 vuelta; López J.C. (11m57s28); Sabaño (12m02s39); Padilla (12m14s10); Rodriguez E. (1h34m20s00). NRP: Brescia, Calamante M.; Speranza, Di Benedetto, Luppi, García C. y Palazzo.

Promedio del ganador: 182,624 km/h. **R.vuelta**: Satriano en la 7a en 10m31s20 a 194,648 km/h

2a Serie

Satriano (1h25m17s47), 8 vueltas, Castellano (1h25m18s74); Angeletti (1h25m51s77); Marcos (1h26m69s59); Morresi (1h26m14s38); Doumic (1h26m50s31); Saiz (1h27m17s09); Degliantoni (1h27m17s66); Brescia (1h27m26s01); Malisia (1h27m34s87); Vassolo (1h27m35s97); Oyhanart (1h27m50s62); Altuna (1h27m53s39); Paolucci (1h28m07s66), Nesprias (1h28m07s82); De Benedictis (1h29m00s46); Kraydeberg (1h29m10s41); Carelli (1h30m36s23); Bustos (1h31m26s45); Santagati (1h32m12s84); Blanco (1h32m14s46); Calamante C. (1h32m17s26); Bravi (1h22m32s53); Becco, (1h22m48s07); Gardinalli (1h23m08s41); Giustozzi (1h25m17s81); Quiroga (1h26m02s20); Pesenti (1h33m47s36); Mouras (1h03m25s34), 6 vueltas: Martinez E. (1h 04m43s16); De Arzave (1h05m29s50); Hernandez (1h05m43s92); Villaverde (1h09m18s27); Rodriguez (1h18m10s19); Finocchio (1h22m27s08); Costa (1h24m08s37); Pourciel (1h31m14s43); Segad (1h32m01s65); Caparrós (54m41s39), 5 vueltas; Lynn (56m55s04); Torrens (57m09s36); Caparello (45m06s45); 4 vueltas: Delconte (46m27s68); Fernández A. (1h22m37s59); Ataun (32m41s92), 3 vueltas; Sasso (33m02s00); Ducret (33m19s89); Rodriguez O. (22m19s03), 2 vueltas; Piccinini (23m01s63); Jazma (23m47s66); Reynoso (23m48s33); González M. (13m42s97), 1 vuelta; Balda (15m39s20). **Promedio del ganador**: 182,199 km/h

Record de vuelta: De Benidictis en la 10 en 10m29s94 a un promedio de 185,017 km/h.

FINAL

POS	N°	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1	**5**	**Emilio Satriano**	**Chevrolet**	**2h50m23s03**	**16**
2	2	Oscar Castellano	Dodge	2h50m33s98	16
3	8	Eduardo Marcos	Ford	2h52m16s52	16
4	79	Oscar Angeletti	Dodge	2h52m19s45	16
5	17	Osvaldo Morresi	Chevrolet	2h52m34s83	16
6	4	Jorge Oyhanart	Ford	2h54m07s14	16
7	60	Carlos Saiz	Ford	2h54m08s76	16
8	9	Juan De Benidictis	Dodge	2h54m27s87	16
9	21	Diego Vassolo	Dodge	2h55m22s65	16
10	22	Gustavo Degliantoni	Dodge	2h55m52s64	16

Luego se clasificaron: José Malisia (2h56m21s77), Francisco Altuna (2h56m27s81), Juan Nesprias (2h56m56s54), Julio Kraydeberg (2h59m16s06); Manuel Carelli (3h01m58s85); Juan Bustos (3h02m38s48); Jose Santagati (3h04m23s91); Carlos Calamante (2h54m59s44), 15 vueltas; Rubén Blanco (3h04m22s24); Roberto Mouras (2h28m45s32), 14 vueltas; Ricardo De Arzave (2h36m25s25); Luis Hernandez (2h35m02s29); Eduardo Martinez (2h35m07s43); Carlos Giustozzi (2h45m09s86); Enrique Bravi (2h45m14s09); Néstor Gardinalli (2h45m42s66); Angel Becco (2h48m55s17); Rubén Quiroga (2h52m08s84); Pedro Doumic (2h54m06s25); José L. Paolucci (2h55m55s86); Edgardo Caparrós (2h22m15s83), 13 vueltas; Osvaldo Lynn (2h27m36s27); Carlos Torrens (2h28m09s59); Osvaldo Villaverde (2h3m37s14); Hugo Pesenti (2h59m11s81); Ulises Pourciel (2h59m09s20), 12 vueltas; Mario Segad (2h59m52s66); Miguel Ataun (1h58m49s98), 11 vueltas; René Ducret (1h59m47s18); Osvaldo Sasso (2h00m42s82); Luis Delconte (2h08m11s81); Arturo Costa (2h23m48s48); Antonio Fernández (2h46m43s17); Eduardo Finocchio (2h48m31s64). No se clasificaron: Orlando Rodríguez (10 vueltas); Piccinini, Reynoso y Jazma (9), Landa, Aventín, A. González M. y Brescia (8); Caparello, Fiorda, Loloco y Rodríguez Eduardo (7), Fedrigo (6), Muñiz y Bianchi (5); Balda, Vigliano, Salgado, Miralai Brugueras y Banfi (4); Caprile, Martínez E., Faustino, Urquiza y Occhionero (3), Herraiz, Firpo, Delgiorgio y, Politano (2); Spinella, López Juan C., Sabaño y Padilla (1). NRP: Calamante M., Speranza, Di Benedetto, Luppi, García Carlos y Palazzo. **Promedio del ganador**: 182,411 km/h.

CAMPEONATO (Posición final): **Mouras, 236**; Satriano, 210; Castellano, 195,50; De Benedictis, 184,50; Morresi, 121,50; O. Aventín, 106,50; Marcos, 103; Angeletti, 60,50; Oyhanart, 53,50; A. Aventín y E. Martinez, 44; Brescia, 42,50; Degliantoni, 36; Paolucci, 35,50; M. Calamante, 26,50; Saiz 25,50, Ataun, 23,50; Doumic, 22; Ducret y Nesprias, 18; Fiorda, 17,50; Vassolo, 15,50; Martinez Boero y Sasso, 12,50; C. Lynn, 12; Malisia, 10,50; A. Banfi, 9,50; De Arzave, 9; Pontonero, 7,50; A. Di Nezio, 7; Catellani, 6,50; Caparrós y Colabello, 6; Carelli, 5; Costa y Palmari, 4,50; Alaux, O. Rodríguez, Torrens 3; Hernández y Bustos 2,50; Becco, Marques y Occhionero, Altuna, Blanco y C. Calamante 2; Alcuaz, Brugueras, Deambrosi, M. Di Nezio, Luppi, Peduzzi y Santagati, 1,50; Evangelista, Loloco, J. López, Piccinini, Politano, Spinella, Urquiza y Vigliano, 1; Benito, Bressano, Delconte, Faustino, Firpo, Herraiz, Mazzacane, Perio, Quiroga, Soccani, Salgado y Sanardi, 0,50.

PALAGI Hnos

* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA
(Agregado al equipo de alineación por computadora — único en la zona sur).
* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.
* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA
40 Años de experiencia al servicio del automotor
AV. ALTE BROWN 3976 — (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAUTREC/DFS.

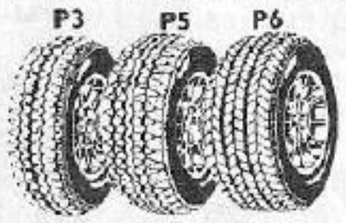
PERKINS
PIRELLI

Gastón Perkins y Pirelli Cinturato Primeros en Rally.

Una dupla que este año dejó su huella en los circuitos de Rally designados para el Gran Premio Provincia de Buenos Aires. Obteniendo el campeonato con victorias en los circuitos de Henderson, San Pedro, Coronel Suárez, Rojas y Necochea.

Neumáticos Cinturato de Acero Pirelli

Primeros en el Rally Provincia de Buenos Aires y superiores en las calles de todo el país.





NUEVOS MODELOS DE COLITAS

SPOILER

- GACEL • FALCON
- FIAT 125; 128 • TAUNUS
- GHIA • R. 12 • R. 18
- 504 • 505 • DODGE 1500

DE SPOILER TODA LA LINEA RENOVADA

ADQUIERALOS EN: **"CASA SANTIAGO"**: PARRAL 2199 -CAPITAL
"DISTRIBUIDORA CONGRESO": J.B. JUSTO 2905. CAP.
"FIAT KAR": J.B. JUSTO 3402. CAP.
"ACCESORIOS FRAGATA". FRAG. PTE. SARMIENTO 2270.CAP.

KARTING

• PARA DIVERTIRSE CHICOS Y GRANDES

• CHASSIS COMPLETOS O KITS ADAPTABLES A CUALQUIER MOTOR

R. PERALES

COQUIMBO 3441. MUNRO (cp. 1605) TEL. 762-3198

BRONCO JEEPS



CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO

ARMADO DE VEHICULOS SIMPLE Y DOBLE TRACCION

AV. PIERRESTEGUI 2174
(frente Septima Brigada Aérea)
MORON 628-0169

HOT ROD

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

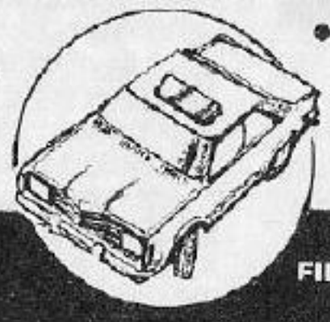
Mercedes Benz

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- HERRAMIENTAS
- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- EMBRAGUES
- MOTOR



REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WEGA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

CABLES DE BUJIA CHEFREN



PARA COMPETICION

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

ELECTRICFIL
sociedad anonima

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

BATOR COCCHIS S.A.

PIONEROS EN LA FABRICACION DE BARRAS DE TORSION EN LA ARGENTINA

EQUIPOS ORIGINALES PARA AUTOMOTORES
RENAULT R-4 ★ R5 ★ R6 ★ GLADIADOR ★ RASTROJERO ★ JAVELIN
★ G. M. APACHE ★ VALIANT ★ VOLKSWAGEN ★ COMPETICION ★

Y DESDE 1982: TOYOTA • SUBARU • DATSUN
Desde 1937 al servicio del automotor

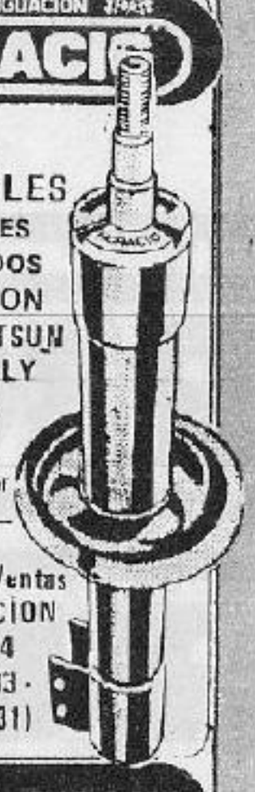
Todas las marcas y modelos

AMORTIGUADORES A GAS
EXPERIENCIA Y CALIDAD

Administración y Ventas:
AVDA. MOSCONI 3767 - CAPITAL - TEL. 40-8487 / 53-1786

AMORTIGUACION HORACIO

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
TEL. 542-1533 -
CAP. (C.P. 1431)

Nuevo TEL. 543-9489

CARROCERIAS NAVARRO HNOS. S.A.



- Cúpulas: (de fibra y metálicas)
- Furgones: (de todo tipo).
- Carrocerías especiales. Sobre Furgón Volkswagen: Colocación de ventanas panorámicas, tapizado interior, asientos varios.
- EQUIPAMIENTO: Casa rodante y ambulancia, accesorios varios.

PARAGUAY 350
(Alt. Laprida al 4000)
V. Martelli. Bs. As.
760-6062 761-6702

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 701-7946

DISEÑOS ESPECIALES JEG MEHARI



REPARACIONES EN GENERAL
• PINTURA •
ELECTRICIDAD y MECANICA
ITALIA Y MONTEVIDEO.
DON TORCUATO. TEL. 748-1385

WOTEC

FRENOS Y EMBRAGUES ★ TODAS LAS MARCAS

JUAN B. JUSTO 9701 - CAP 641-8998

FIAT Turin

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

SERVICIO ESPECIALIZADO

RAMSAY 1834/41
casi esq. Pampa CAPITAL
T.e. 784-1742

SCAPESSICOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

CHASSIS FER-CAR

CHASSIS Y COMPACTOS
ALINEACION Y BALANCEO
Chivilcoy 3145/75. CAP. (1417). TEL. 53-0347

HURON Jeep



REPLICA "RENEGADE" ORIGINAL!

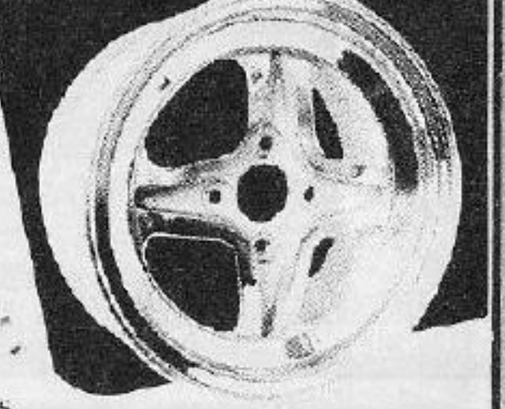
UNICO EN PARTES REEMPLAZABLES

ADEMAS FABRICAMOS:
- MATRICERIA INDUSTRIAL
- BOTES SWIMI 32 y HURON 400
- CANOAS Y KAYAKS HURON
- TRABAJOS ESPECIALES

CABRED 130 (alt. Pasco 1500).TEMPERLEY. TEL. 244-7589

LLANTAS DE COMPETICION AERO

PARA: ★T.C. 2000, BONAERENSE y DEL OESTE
★ F.2 Codasur
★ F.4 ★ F.5
★ SPORT 1050,
★ C.A.P. ★ RALLY
ENTROCOR
FORMULA 850 MILLE
LLANTAS ESPECIALES
★ TURISMO CLASE 2 y 3
y demás categorías zonales



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA. REPARACIONES

FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jorge Castaño

FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

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

☆ REFORMAS DE CARROCERIAS PARA LA CATEGORIA **STOCK CAR ARGENTINA**

ADMINISTRACION Y VENTA:

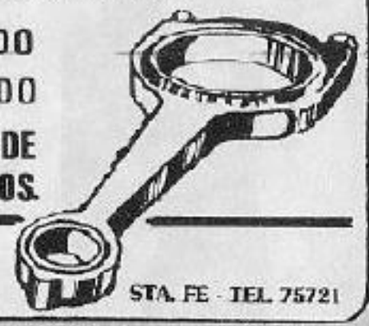
Pasteur 1687
(Alt. H. Yrigoyen 1800)
MORON 629-4901
ENVIOS AL INTERIOR



********** **********

bielas de competición

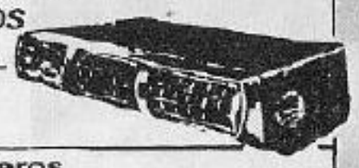
COMPITIENDO
CON LAS MEJORES DEL MUNDO
AHORA CON LA INCORPORACION DE
TORNILLOS, CARRILLOS.



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

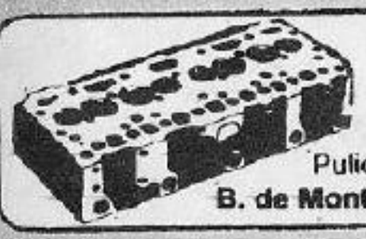
SISTEM - COLD

● AIRE ACONDICIONADO AUTOMOTORES ●
VENTA - INSTALACION - REPARACIONES
ESPECIALIDAD EN AUTOS IMPORTADOS
☆ *BANCO DE PRUEBA PARA COMPRESORES ALTERNATIVOS Y ROTATIVOS*



AV. LINCOLN 1924. José Ingenieros
(2 cuadras Avda. Gral Paz y Beiró)

FRENOS – EMBRAGUES – CARDANES
BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
TEL. 651-9336
SAN JUSTO



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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS
R.G.
● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

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

SIMBOLO DE CALIDAD
UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS
OPP-BAG M.R
● SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
● ESPECIALES Y REFORMAS
TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO
AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

CYCLE WORLD

DEFENSAS INTEGRALES Y LINEA "U"
PARA AUTOMOVILES Y PICK-UPS



Precios especiales a revendedores
Envíos al interior
Av. del Libertador 6822 (cp. 1429)
BS. AS. 784-4808

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

BUTACAS
JEEP, KOMBIS, TORO.
VENTAS Y RECAMBIOS
● Fiat 600 con cabezal
GAONA 4058 (1702). Ciudadela

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 69
(1684) EL PALOMAR

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

LEVAS BOSCH

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

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132
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.

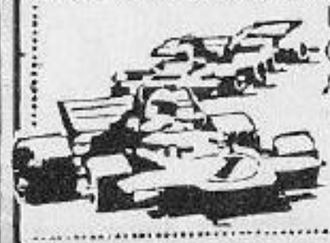
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)
PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 5 - LANCIA - B.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD

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



Envíos al interior Colocación en el acto
Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 — Vte. López. 795-1607



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

AMORTIGUADORES SADAR

ENVIOS AL INTERIOR
PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
Suspencar s.r.l.
DISTRIBUIDORES OFICIALES
VIAMONTE 1512. TEL. 40-3191/2255
● ACCESORIOS
● ENCENDIDO
AMORTIGUADORES REPARADOS
SUSPENCAR
Avda. La Plata 568/72. Tel. 983-4792 VENTA - COLOCACION
TARJETAS DE CREDITO
La línea más completa en repuestos para tren delantero

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

EFE
☆ ASIENTOS Y AGUJAS
☆ SURTIDORES
☆ CONEXIONES, etc.
☆ VENTAS POR MAYOR:
MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL. TEL. 664-0619

L.S.B. EQUIPAMIENTOS

● *FABRICACION DE KITS COMPLETOS CJ. 7 AMERICANO*
● *ADAPTACIONES DOBLE TRACCION PARA JEEPS Y PICK-UPS*
● *DEFENSAS ESPECIALES*
● *MODELOS EXCLUSIVOS*



☆ *MALAKATES*
BRASIL 942 (c.p. 1824). LANUS. TEL. 247-8789



FERRAZZI COMPETICION

EL UNICO CABLE DE BUJIAS 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 ☎ 431-9616

ruedas argentinas S.A.C.I.F.I.A.



☆ **COMPETICION**
TODAS LAS CATEGORIAS
PRECIOS PROMOCIONALES A CORREDORES
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

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

FALTAN 12 DIAS

PRESENTACION EN SOCIEDAD



Directivos en el lanzamiento del Rally del Lago: Dr. Jorge Elizalde (intendente de Montevideo); Arq. Pérez Noble (presidente del Aut. Club del Uruguay); Ing. Neiroti (Gte. Div. Combustibles Ancap); Ing. Rafael V. Sierra (Automóvil Club Argentino); A. Montes de Oca (intendente de Florida); P. Chiosoni (Pepsi Cola); Benito Stern (intendente de Maldonado); Jorge Tomassi (presidente del Club Uruguayo de Rally) y E. Planinich (Gte. General de Distribuidor Ancap).

El viernes 3 de enero se realizó en las instalaciones de la sede central del Automóvil Club del Uruguay, la presentación oficial de este rally. A la misma acudieron autoridades, dirigentes, pilotos y patrocinantes de la competencia.

La ceremonia fue abierta por el presidente del Automóvil Club del Uruguay, arquitecto Humberto Pérez Noble, quien dio la bienvenida a los centenares de personas presentes, entre quienes se encontraban el ingeniero Rafael Sierra en representación del Automóvil Club Argentino, el vicepresidente de la Codasur, señor Roberto Gardiol, el presidente del Club Uruguayo de Rally, señor Jorge Tomassi, así como también la agregada cultural de la embajada de Brasil en Uruguay, señorita Ney Costa.

El Dr. Jorge Elizalde, intendente de Montevideo, hizo uso de la palabra al igual que el señor Benito Stern, intendente del municipio de Maldonado.

Tal como adelantáramos en nuestras ediciones anteriores, las inscripciones para esta segunda edición del Rally Internacional del Lago, pueden realizarse hasta el 16 de enero, fecha en que se clausurarán definitivamente. Hasta el momento los inscriptos suman 56 tripulaciones, entre las cuales se hallan 34 compuestas por argentinos (ver recuadro aparte).

La gran cantidad de inscriptos, y sobre todo su calidad, son una clara indicación de la importancia creciente que esta competencia adquiere, sobre todo gracias a un trabajo de promoción y difusión realizado con la suficiente antelación. Por otra parte, el hecho de que ésta sea la primera competencia del campeonato Codasur de Rally también obra como importante factor para la participación de pilotos y equipos de primer nivel.

La largada será el día 23 de enero por la noche, en Carrasco, Montevideo, centralizándose luego la prueba en Punta del Este y finalizar en Montevideo, el domingo 26.

NOMINA DE INSCRIPTOS AL 30/12/86

GRUPO A Codasur

Clase B - De 1.601 cm³ a 2.000 cm³

Gastón Perkins-Daniel Muzio	Argentina/Ur.	Peugeot 504 GRTN II
Enrique Oribe-Adolfo Dechecchi	Argentina	Volkswagen Gol 1.8
Héctor Campra-Roque Narvaja	Argentina	Renault 18 GTX
Ricardo Costa-XX	Brasil	Volkswagen Gol 1.8
Gustavo Trelles-Ricardo Ivelich	Uruguay	Volkswagen Gol 1.8
Gabriel Raies-Raúl Campaña	Argentina	Renault 18 GTX
Ricardo Machado-Luis Oyola	Argentina	Renault 18 GTX
Cristóbal Geyger-XX	Chile	Renault 18 GTX
Antonio Celsi-Elbio Olave	Chile	Subaru Leone

Clase D - De 1.301 cm³ a 1.600 cm³

Horacio Santangelo-XX	Argentina	Volkswagen Gacel
Paulo Lemos-Arthur Cezar	Brasil	Volkswagen Gol 1.6
Jorge Augé Bocqué-Carlos R. Neira	Argentina	Mitsubishi Lancer
Claudio Antunes-Silvio Klein	Brasil	Volkswagen Gol 1.6
Federico Schmid-Migue Gramaglia	Argentina	Renault 12 TS
Miguel Napout-XX	Paraguay	Ford Escort 1.6
Carlos Díaz Mayer-N. Russi	Argentina	Renault 12 TS
Francisco Mateo Pera-XX	Argentina	Renault 12 TS
César Goytia-Carlos Svetko	Argentina	Renault 12 TS
Juan Carlos Gómez-Pedro Sosa	Argentina	Renault 12 TS
Enrique Montero-Mario Molina	Uruguay	Fiat S. Europa 1.5
Jorge Marquet-Eduardo D'Estefano	Argentina	Renault 12 TS
Luis Etchegoyen-Luis Borrallo	Uruguay	Ford Escort 1.6
Claudio Frecha-Daniel Onainty	Argentina	Fiat S. Europa 1.5
Miguel Torrás-Fernando Stella	Argentina	Renault 12 TS
Domingo De Vita-Sergio Pronczuk	Uruguay	Ford Escort XR3
Jones Fleré-Sigfrido Schroeder	Argentina	Renault 12 TS
Ignacio Castiglione-XX	Argentina	Renault 12 TS
Omar De Giovanni-XX	Argentina	Fiat S. Europa 1.5
José Cecchetto-XX	Argentina	Fiat S. Europa 1.5
Miguel Canals-XX	Argentina	Fiat S. Europa 1.5
Carlos Piazza-XX	Argentina	Fiat S. Europa 1.5
Eduardo Vivian-Mario Vanelli	Argentina	Volkswagen Gacel
Juan C. Blondi-XX	Argentina	Fiat S. Europa 1.5
Edgardo Jewerbaum-XX	Argentina	Renault 12 TS

Clase C - Hasta 1.300 cm³

Antonio Bulges-Daniel Achinelli	Argentina	Fiat 147
Jaime Sas-XX	Argentina	Daihatsu Charade
Antonio Natero-XX	Argentina	Fiat 128
Daniel Mateucci-XX	Argentina	Daihatsu Charade
J. Carlo-XX	Argentina	Fiat 128
Néstor Piotti-Fernando Napoli	Argentina	Fiat 128
Alvaro Martínez-Juan Cippolina	Uruguay	Mazda 325
Jorge Marcilla-Raúl Rossi	Uruguay	Daihatsu Charade
Daniel Demelchiore-XX	Argentina	Daihatsu Charade
Juan Salgado Nash-Julio Loiacono	Argentina	Fiat 128
Alejandro Febre-Jose Avendaño	Argentina	Fiat 128
Daniel Maciel-XX	Argentina	Fiat 128

Turismo Nacional Grupo N - Clase B (1401 cm³ hasta 1.600 cm³)

Daniel Wolloch-Eduardo Ascurein	Uruguay	Fiat 125 Berlina
Alvaro Alonso-Gerardo Alonso	Uruguay	Fiat 125 Berlina
Eduardo Benech-Juan P. Benech	Uruguay	Ford Escort 1.6
Eduardo Calancha-Fernando Mamberto	Uruguay	Ford Escort 1.6
Alberto Branda-Felipe Mercader	Uruguay	Fiat 125 Berlina
Alvaro López-Gabriel Medici	Uruguay	Ford Escort 1.6
Luis Gamboa-Carlos Servián	Uruguay	Volkswagen Passat
Walter Mesa-Miguel Porini	Uruguay	Fiat 125 Berlina

Turismo Nacional Grupo N - Clase A (Hasta 1.400 cm³)

Daniel Casella-Gabriel Cafaro	Uruguay	Hyundai Pony
José Giani-Martín Trezza	Uruguay	Fiat 128

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANDREANI 24 HORAS

Servicios Especiales



Transportes
ANDREANI S/A.

Metán 3950 Tel. (01) 922-3508/3609/8552/9197: 921-4199
1240-BUENOS AIRES

y editorial abril S.A.

le invitan a visitar
EXPOBA - EXPOMAR '86
en Mar del Plata
Desde el 3/1 al 10/3/86

LOS HERMANOS CROCCO Y UNA PREMISA PARA VOLVER AL FRENTE:

REDUCIR EL PESO Y RENOVAR LA FE

Durante 1985 fue el mejor Volkswagen del T.C.2000. Aunque nunca logró ganar una carrera en este año y aunque su performance no conformó ni a su piloto ni a su equipo, no caben dudas de que el honor de ser el mejor auto de la marca fue un gran aliciente para quienes están detrás de ese coche con el número 5 en las puertas.

El VW azul reposa hoy en el taller de la calle Leopardi, apenas a 50 metros de la Avenida Rivadavia. Ese VW azul con el nombre de **Carlos Crocco** en una de sus puertas, no correrá más, al menos en las manos que lo venían llevando. Junto a él hay una estructura que, pronto, se convertirá en auto de carrera. Por ahora es sólo una forma de chapa y plástico. Pero poco a poco en su interior van aterrizando los "fierros" que lo transformarán en un flamante T.C.2000, y marcará el inicio de una nueva era en el equipo de Carlos Crocco: la de la tecnología, la de la experimentación "casi científica"...

"Con el auto azul logramos en 1985 llegar a tener 23 caballos más de fuerza en el motor... pero en la pista los tiempos no salían. Andábamos mejor con el motor del '84 y hacíamos mejores tiempos. Tuvimos, además, muchos problemas que solucionar; sobre todo de temperatura de motor." (Ernesto Crocco, preparador e "ideólogo" del equipo.)

"Ya lo sentía... sentía que tenía más potencia arriba... tenía como 200 vueltas más, pero los tiempos no aparecían. Eso significaba que había un problema para llegar a ese régimen." (Carlos Crocco, piloto del VW Nº 5.)

"Fuimos a General Roca con las tapas entubadas, hicimos el mejor tiempo y se rompió el cardán. Hoy supimos que teníamos más potencia. En Rafaela se rompieron los tornillos del volante... Sabíamos que teníamos fuerza, pero no la podíamos utilizar como correspondía." (Ernesto.)

"Tal vez fue por eso que pensamos en hacer un auto nuevo; con Ernesto queríamos empezar desde cero poniendo en un casco flamante toda la experimentación del auto viejo." (Carlos.)

El nuevo auto fue encargado a Volkswagen en junio y lo entregaron a fines de octubre. Hacia allí fueron a parar todas las miradas de los curiosos hombres del equipo Crocco. El VW azul con el número 5 había sido un trabajo de **Oreste Berta** para que lo corriera **Guillermo Maldonado** y para que después fuera conducido por **Luis Di Palma**. Ese auto se fue mejorando con el artesanal trabajo de los hermanos Crocco, de **Marcelo Ibarzábal, Claudio Elizalde, Jorge Pérez** y **Herminio Crocco**. **"Es un buen chasis** –reconoce Ernesto– **pero se fue quedando viejo."**

"En el auto nuevo quisimos aplicar todo lo que habíamos estudiado durante estos años. Fundamentalmente trabajamos en la distribución de pesos. En el auto anterior teníamos el 60% adelante y el 40% atrás. En el nuevo tendremos 45% adelante y 55% atrás... mucho más pareja." (Ernesto.)

"Aliviánamos adelante todo lo que es suspensión y frenos... ganamos mucho al cambiar los cálipers (...teníamos dos, ahora tenemos uno), al cambiar los resortes (...3 kilos cada uno), al poner elementos de dural en lugar de hierro..." (Carlos.)

"Pero sin embargo, lo más importante en este tema de la distribución de pesos es el desplazamiento de la caja de velocidades hacia atrás... En este auto la pusimos en la línea del parante trasero de la puerta delantera... También desplazamos al piloto hacia atrás." (Ernesto)

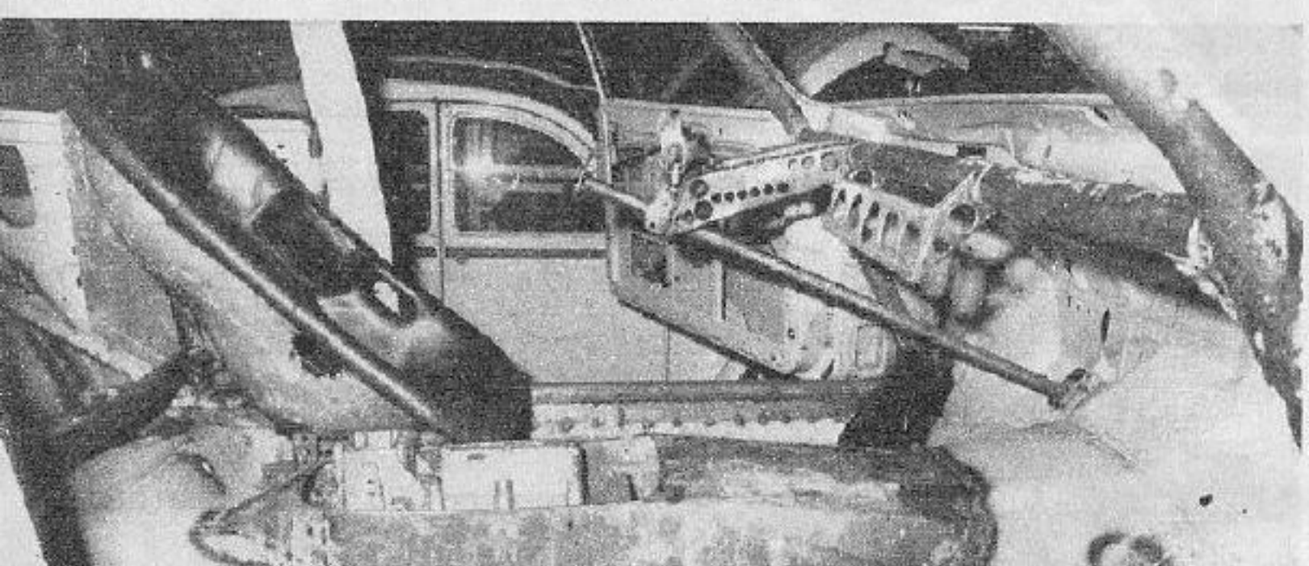
"Con estas cosas, el motor llevará mejor la potencia al piso y en consecuencia podremos doblar mejor y salir más armados de las curvas, con toda la potencia bien transmitida al piso." (Carlos.)

"En tres o cuatro carreras vamos a estar entre los Sierra y las Fuego... Por lo menos eso es lo que creemos que va a pasar con el trabajo que estamos haciendo." (Ernesto.)

El VW azul con el número 5 tiene aroma de entusiasmo. Ese entusiasmo que no se ve pero que se olfatea.. Ese entusiasmo que lleva a trabajar de noche tres veces por semana y los sábados todo el día para que el auto esté listo y con posibilidades un domingo cada quince días.

V.A.A.B.





En la foto mayor se aprecia el interior en plena elaboración, con la butaca ya instalada y la caja de cambios desplazada hacia atrás, al igual que el volante con la estructura pertinente. También se observa parte de la jaula de seguridad y el panel de instrumentos.. pero sin instrumentos. En la otra toma, los hermanos Crocco junto al casco flamante. Ernesto (primer plano) estima que el coche nuevo estará para girar a principios de febrero.



Junto al flamante Ford Sierra XR4. Pontoriero con amigo, A. Isoldi y Benavídez. (Foto Rogelio Cano).

EL TERO VUELVE A VOLAR

En una reunión de las tantas que se realizan para esta época y que tuvo lugar en la coqueta concesionaria que los hermanos **Angel** y **Genaro Isoldi** tienen ubicada en San Justo, se realizó la presentación en sociedad de la coupé **Sierra** que le permitirá a **José Miguel Pontoriero** retomar en forma activa y consecuente a la categoría que más le gusta: el **Turismo Competición 2000.** Vale la pena recordar, al respecto, que el "Tero" fue uno de los "fundadores" de la misma, ya que fue el primer ganador en el torneo presentación allá por 1979. Ahora, con nuevas armas y nuevos bríos, el hombre de San Justo retoma a las pistas con una de las más lindas unidades con que va a contar la categoría. Sin lugar a dudas que el trabajo de presentación que tiene la unidad, realizado en cuanto a carrocería y casco por **Juan Carlos Pianetto**, y en lo que hace a la parte motriz, por **Juan Carlos Benavídez** partiendo de la base de elementos suministrados por **Carlos Akel**, es de los de mejor factura que hemos visto. Realmente, la unidad presentada en los últimos días del año pasado, luce estupenda. El desarrollo del motor va a estar a cargo del mismo "negro Bena", quien de esta manera retoma en forma activa, recuperado por el T.C. 2000, junto a quienes le dieran la posibilidad de esa primera victoria –en aquel caso con Dodge–. Pontoriero y los hermanos Isoldi. En lo que respecta a la atención de todo lo que no sea motor, va a estar a cargo del equipo de Pianetto en su nuevo taller –más amplio y cómodo que el anterior– en Cañada de Gómez. Ellos mismos se encargarán de recibir el motor "by Benavídez" y montarlo en el auto antes de cada carrera, para ser transportado por ellos mismos a los circuitos junto con las unidades similares de **Jorge Omar del Río** y **Alfredo Pisandelli.** En carrera la atención va a ser similar para las tres, dividiéndose los Pianetto para atenderlas en forma conjunta, pero con un hombre de su equipo a cargo de cada una de ellas. En la faz motriz, el encargado del auto de "Pepe", obviamente, va a ser su realizador, Benavídez. En la cena de lanzamiento del nuevo equipo, tanto el preparador como Pianetto coincidieron en que la unidad quedaría lista y en condiciones de iniciar los primeros tests en los primeros días del mes de febrero, con miras a debutar en Balcarce. Los ensayos están previstos para ser realizados en el autódromo de Buenos Aires y en Las Flores, donde **Juan José Puglia** y los hermanos **Jorge** y **Fabián Isoldi** estuvieron midiendo parciales de sus futuros rivales en las dos últimas carreras del año pasado.

Néstor Carbia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ahora en Castelar

OPEL "Todo" CHEVROLET

para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERIA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP "SILVERADO"
OFERTA PANELES DE PUERTAS TRASERAS Y DELANTERAS
OPEL K 180 LEGITIMAS
Av. E.Zeballos 2334 - Tel.629-2217(1712) Castelar

distri ford

Distribuidor mayorista TRINTER

COLUMNAS - CAJAS DE DIRECCION - DESPIECES.
• Envios al interior •
Pedidos al Tel. 629-1407

INDALTMEC

ZEBALLOS 2501 - TEL. 629-1407
1712 - CASTELAR

REPUESTOS

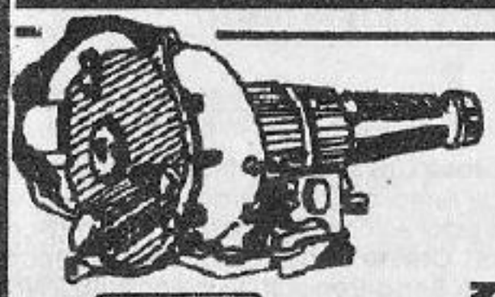
TRADICION EN VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofran S.A.C.I.

Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires

CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCIONES HIDRAULICAS
REPARACION
CALIBRACION
REPUESTOS

ROBERTO A. ZANESE y Cía.

AV. DE LOS INCAS 5411/13
1427 BUENOS AIRES
TEL. 52-7669

MITSUBISHI MOTORS

SERVICE AUTORIZADO

ESCAPES VERTIGO

EQUIPOS ESPECIALES



*Garantia 12 meses.

Colocación en el acto · Atención a talleristas

Av. DE LOS CONSTITUYENTES 3614
(1431) - CAPITAL FEDERAL - Tel. 571-6499
Av. NAZCA 3524 - (1419)
CAPITAL FEDERAL - Tel. 50-0380
ALVAREZ JONTE 3685 - (1407) - CAP. FED.

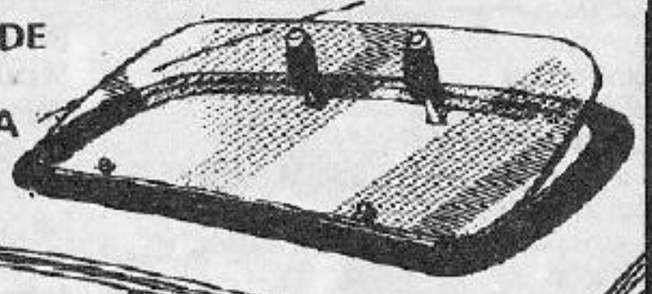
DESARME JARA S.R.L.

COMPRA-VENTA DE REPUESTOS NUEVOS Y USADOS
Y UNIDADES PARA DESARME EN GENERAL
CAJAS – EJES DELANTEROS – MOTORES – DIFERENCIAL
RECAMBIOS DE BOMBAS DE AGUA Y ACEITE –
CREMALLERAS – PLACAS, EMBRAGUES, ETC.
AVENIDA JARA 3755/3760 – Telefono: 72-4388
(7600) MAR DEL PLATA

DRESS-CAR



AHORA VENDE
*BUZOS ANTIFLAMA "J.S."



VOLANTES V.C.

"VISSION" SU PUERTA AL SOL (Agente autorizado)
• Independencia 4101 - Tel. 72-7147 (7600) Mar del Plata •

CASA Carlucho

VANELLI Hnos.

Fabricación y colocación de silenciadores y caños de escape para autos nacionales e importados.

• EQUIPOS DEPORTIVOS • JAULAS DE SEGURIDAD
• DEFENSAS PARA PICK-UPS y línea "U" para automóviles





AV. MITRE 338 - V.Martelli
Telefono: 761-3798
Anexo:
MARIANO PELLIZA 4192
MUNRO - Tel. 762-36[illegible]

HORACIO M. BOJANICH

RUEDAS Y LLANTAS



Unico Servicio Integral en el País
de venta y reparación de llantas
Alineación, Balanceo y Gomería
en nuestro propio edificio

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL y llantas PRATI y PROTTO

H. Yrigoyen 1585 - Tel. 629-2534 - Moron Pcia. de Bs. As.

Resi-Mar

ACUMULADORES

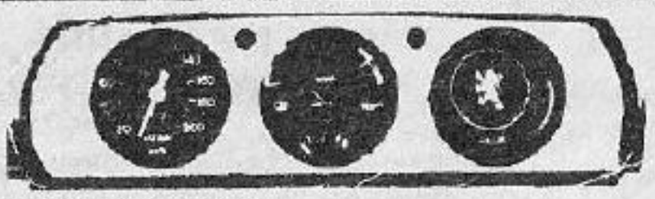
*ACUMULADORES LINEA AUTOMOTRIZ *NAUTICA - AVIACION
*TODAS LAS LINEAS REFORZADAS *GARANTIA 15 MESES

ZCA CABAL

VENEZUELA 3902 - Tel. 761-4480 - (1603)
VILLA MARTELLI

A Instrumental AVELLANEDA

LA ESQUINA DEL INSTRUMENTAL



SIAP

JAEGER

CALEFACTORES
LIMPIAPARABRISAS
ESTEREOS – ANTENAS

VDO

TODO PARA EL TABLERO DEL AUTOMOVIL

AVELLANEDA 199 Esq. OTAMENDI - Tel. 982-1555 - Capital

CORSA

Año XXXI Nº 1018
Del 9 al 15 de enero de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel.: 30-7891/99

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacque

JEFE DE REDACCION
Oscar D. Fittipaldi

REDACCION
Eduardo Enrique Neira.
Marcelo D. García Lobelos y Oscar A. Izzo
(Redactores)

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

COORDINADOR
Rubén Lettieri

SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo, Jorge Maggi, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, José Olmo, Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Codemarior (EE.UU.)

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Colasclone, A. Capria, C. Sala, M. Paganetti.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñes, A. Rivas, J.M. Urteaga.
Fotógrafo
L. Gemelli.

SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diament **(Nueva York);** Fernando Elenberg **(Roma)**

LABORATORIO
Jefe: Omar García

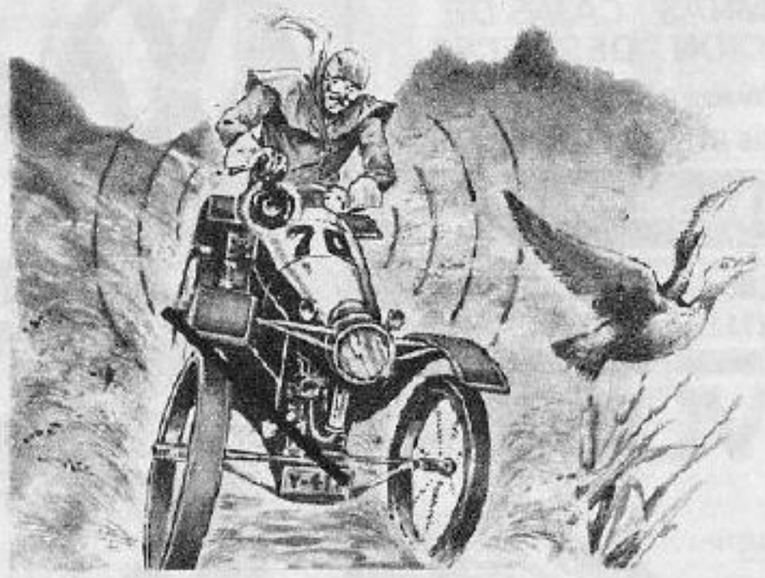
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

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

Toquecitos de Bocina



LOS PLANES DE ETCHEGARAY

"En realidad no hay nada definido todavía es simplemente una idea mía. Me enteré de que en los Estados Unidos hay una categoría similar a la Fórmula Renault Argentina, la Fórmula Ford. Lo sé porque **Gustavo Donadío está haciendo un auto para allá a pedido de 'Cacho' Ruesch. Yo todavía no hablé nada con Cacho, pero en principio la idea de correr en los Estados Unidos entusiasmó a mis patrocinantes (Newport), que tienen oficinas allá. Si puedo, me voy a ir a Miami unos veinte días, a ver cómo es todo, y después decidiré; viajaría antes que comience el campeonato de F.R. o, de lo contrario, en el primer bache potable. Recién a la vuelta sabré a qué atenerme."**

Ante la falta de perspectivas respecto de su probable participación en T.C. 2000 (se barajó su nombre junto a Traverso en Renault...), **Miguel Angel Etchegaray** busca nuevos horizontes, más allá de continuar en la F.R.A.

VENTA

Federico West acaba de tomar una decisión trascendental. En efecto, el conocido piloto uruguayo de rally reemplazará a los veteranos –pero muy eficientes– **Ford Escort RS 1600** de su equipo, por sendos **Volkswagen Gol.** Por ahora vende uno de ellos listo para largar el **II Rally Internacional del Lago**, que se disputará entre el 23 y el 26 de enero. Quienes estén interesados en estos verdaderos "fierros", pueden dirigirse a los teléfonos montevideanos (059) 512430, 512254 ó 512380, así como apreciarlos personalmente en la avenida Italia 50, de la capital uruguaya.

CAMBIOS IMPORTANTES EN LA F-2

Desinteligencias surgidas últimamente en el seno de la conducción de **Fórmula Dos Asociadas**, de las cuales –por razones de espacio– daremos detallada cuenta en el número próximo, derivaron en una reestructuración de su cúpula, de la que se alejó quien hasta el momento ejercía las funciones de mayor responsabilidad: **Mario Biaggini**. Así, la nueva comisión directiva de la entidad queda conformada de la siguiente forma: Presidente, **Miguel De Guidi**; secretario general, **Reinaldo Cozzani** (quien así retorna a F-2 A., donde trabajara en 1984); vicepresidente, **Guillermo Maldonado**; vocales, **Gustavo Sommi, Osvaldo Antelo, Guillermo Kissling, Alberto Scarazzini**; representante de los pilotos, **Miguel A. Guerra**; secretario, **Rafael Fossacecca**.

ANTELO: UN SOLO F-2 PARA EL 86

Como informáramos oportunamente, **Osvaldo Antelo** vendió el segundo **Berta** de su equipo (el que corriera con más asiduidad René Zanatta en la temporada pasada), al piloto entrerriano de la ex Fórmula 1 Nacional **Raimundo Patat**, quien lo va a utilizar este año en la **Fórmula 2 Nacional**. Esto significa que Osvaldo va a contar con un solo auto en su equipo esta temporada en la **Fórmula 2 Sudamericana**. El mismo es el que corrió Gurini en toda la temporada, el que fue totalmente desenchapado por su equipo antes de salir de vacaciones. Al regreso, y con la incorporación al team de la excelente mano de obra que tiene **"Pete" Millán** (ex Kissling, ex Guerra, ex Picetti), éste se encargará de pegar y remachar nuevamente el chasis que, según su concepto, está en excelente estado. Con ese casco renovado encarará Antelo la primera mitad del año, mientras Berta le prepara el nuevo chasis que ya está encargado. El destinatario de la butaca aún no se conoce, pero no es difícil que al regreso de Osvaldo de sus vacaciones, lo tenga ya resuelto, puesto que dos de los más serios aspirantes son el brasileño **Victor Marresse** y el uruguayo **Fernando Mainentti**, y justamente el período vacacional de Antelo y familia está transcurriendo en Brasil y Uruguay, lo que casi con seguridad le hará tomar contacto con sus posibles pilotos '86.

CROCCO SE RENUEVA

Como mostramos en página 12, ya está en el taller de **Carlos Crocco** el nuevo casco **VW** con el que se encarará la temporada 1986 del **T.C. 2000**. El mismo incorporará la **suspensión independiente** trasera que permite el reglamento y que será del estilo de la coupé Sierra. Pesará los **900 kg** de mínimo que da la ventaja recientemente otorgada a la marca, tendrá **llantas de fuerca central** única realizadas por **Estilo Ruedas**, y contará con el **alerón de cola** que también fue aprobado por la marca; probablemente este elemento aerodinámico sea realizado por **Oreste Berta**.

JOSE LUIS SE MUDO

Siguiendo los pasos de la actitud que en algún momento adoptara su padre, **Rubén Luis, José Luis Di Palma** trasladó su residencia de Arrecifes a Alta Gracia. El objetivo es el de estar en contacto directo y permanente con **Oreste Berta** en lo que al trabajo sobre el **Berta-Renault** de la **Fórmula 2 Nacional** se refiere. José Luis trabajará en el taller con Berta aprendiendo los "secretos" de la mecánica, y en la pista será supervisado por el constructor. Obviamente, el objetivo de este traslado es que el menor de los Di Palma –...de los que ya corren– gane el campeonato 1986 de la categoría. El final de esta "cruzada" sería que, si se concreta esta alternativa, "José" acceda a la Fórmula 2 Sudamericana el próximo año.

EL TRABAJO DE GIAMBRONE

Ya a ser ardua la tarea de **Héctor Giambrone** en esta temporada. Además de colaborar con **José Miguel Herceg** en la atención de la coupé **Sierra** de **Ernesto "Tito" Bessone**, va a atender varios autos del **Club Argentino de Pilotos**. En lo referente a los nuevos **Nissan 300**, sus "clientes" serán el propio "Tito", **Esteban "Chango" Fernandino** y el reaparecido en la categoría, **Rubén Luis Di Palma**. En lo que hace a la "clase B" del CAP, de los **Datsun 280 ZX**, sus atendidos serán **Alejandro Rementería** y **Carlos Paredes.**

GIACCHINO Y RULLO TRABAJAN

Sí, aunque no lo crean, **Juan Carlos Giacchino** está trabajando. Lo hace con su padre y algunos amigos en la búsqueda de los "sponsors" necesarios como para encarar una nueva y clave –para su evolución personal– temporada de **Fórmula 2 Sudamericana**. Por su parte, **Rubén** y **Norberto Rullo** trabajan en su taller de Lomas de Zamora haciendo un repaso general del chasis **Berta** y los motores **R.18** que utilizaron en el año '85. La idea es tener todo en orden para el inicio del torneo '86. De cualquier manera, y por estas horas, aún no existe ningún compromiso formal para la continuidad del equipo. Tanto Juan Carlos como Rubén se han comprometido mutuamente a tener la prioridad en cuanto a piloto y equipo. Es decir que las dos partes aspiran a continuar juntos, pero como todo habrá de depender de la faz económica –que es lo que busca solucionar Giacchino–, los Rullo tienen cierta libertad como para escuchar ofertas de atención para esta temporada; las dos primeras que les habrían llegado serían de **Rafael Verna** (desvinculado de Andújar) y de **Enrique Benamo**, que quiere seguir con **Renault** en la categoría.

SAENZ SE ADECUA

Otro que va a pasar un verano sin veraneo es **Eduardo "Pucho" Sáenz**. Las últimas concesiones que la categoría les hizo a los usuarios de **Dodge-VW** en el **T.C. 2000**, lo

PARA ESPECIALISTAS

Nuestro extinto compañero y amigo **Héctor Olano**, que en vida se dedicara a un paciente trabajo de recopilación estadística de todo lo referente al automovilismo deportivo, dejó elaborada una serie de obras que, ahora, su señora esposa está dispuesta a comercializar a estudiosos, coleccionistas, profesionales o aficionados. El material ofrecido en venta comprende, entre otras interesantes cosas, los **historiales anuales del ACA y la CADAD desde 1937 hasta 1984** inclusive; ejemplares de **Mundo Deportivo** encuadernados desde el Nº 1; todos los ejemplares de la revista **Motor de 1923 y 1924**, también encuadernados. Quien esté interesado deberá contactarse con la señora de Olano, en Perdriel 767, La Tablada, entre las 9 y las 18 horas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

van a obligar a estar "a full" al lado de su equipo en Buenos Aires a fin de tener el auto listo para el **23 de febrero** en que la categoría abrirá el fuego '86 en **Balcarce**. "Pucho" está trabajando, de manera fundamental, en el aligeramiento del casco –para llegar a los **900 kg**–, la adaptación de la suspensión trasera independiente –utilizará la del Sierra– y la construcción de un alerón trasero, de acuerdo con el nuevo reglamento. En este aspecto, y más allá de la alternativa que disponga la categoría en cuanto al diseño del mismo, Sáenz encargó un desarrollo de este elemento aerodinámico al ingeniero **Edgardo Fernández**, quien está colaborando en forma activa en el taller de **Miguel Angel De Guidi**.

GARRO-HARPE: POSIBLE EQUIPO

La gente de Eli-Fel, propietaria del **Datsun 280 ZX** que corrió últimamente Rubén Luis Di Palma, adquirió una de las nuevas unidades **Nissan 300**, las que llegarán al país en la segunda quincena de este mes. La misma está destinada a marcar el retorno de **Carlos Garro** al **Campeonato Argentino de Pilotos** en la "clase A". No obstante, y como continúan con la tenencia de la coupé 280, están en tratos con **Tomás Harpe**, el longilíneo piloto de la clase 2 de turismo, como para que éste se haga cargo de la conducción de este vehículo. Ambas unidades seguirán contando con la eficiente atención de **Santagatta**.

"EL" PASE DE FIN DE AÑO

BESSONE CON FORD SIERRA

Jueves 26 de diciembre de 1985, 11 horas. Casa quinta de los Bessone en General Rodríguez

–Tito, ¿qué pensás hacer en T.C. 2000 en 1986?

–Y... seguir con la actual coupé Fuego que corrí hasta ahora, y posteriormente, armar otra para reemplazarla.

Jueves 2 de enero de 1986. Conversación telefónica con Bessone (h), quien se encontraba en su departamento de Punta del Este.

–¿Así que vas a correr con una coupé Sierra en T.C. 2000?

–Sí, el 30 de diciembre tuve un par de reuniones con gente de Ford Motor Argentina y con José Miguel Herceg, definiendo que haré toda la temporada con la Sierra que ya está armándose –falta sólo el motor– en el taller de Pacheco. Tanto la mía como la de Gayraud tendrán la misma atención, salvo que yo difícilmente pueda probar mucho antes de la primera carrera en Balcarce, el 23 de febrero.

La idea de "Tito" Bessone es, además de intervenir en el **C.A.P.** con **Nissan 300 ZX**, ganar el campeonato de T.C. 2000 y, aunque la definición del pase se concretó en pocos días, en los últimos meses había habido algunos contactos suyos con directivos de Ford, los cuales abonaron el terreno para este cambio.

F-2 CODASUR

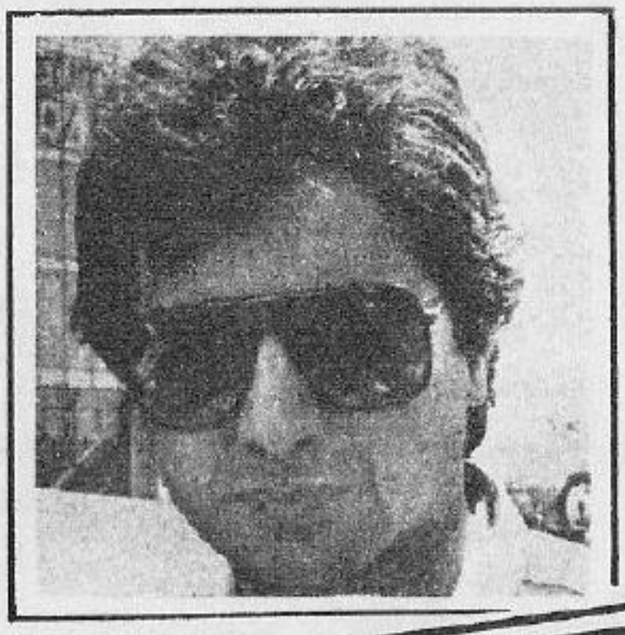
LOS PRIMEROS RESULTADOS DE LA MINICUMBRE

En el número anterior de CORSA les dábamos cuenta de la realización de una reunión que denominábamos "minicumbre técnica" de la **Fórmula 2 Sudamericana**. La misma se realizó el último viernes del año anterior en el taller de **Guillermo Maldonado**, en 9 de Julio, y con la presencia del propio campeón, **Mario Biaggini, Miguel Angel De Guidi, Osvaldo Anfelo, Gustavo Somml** y **Guillermo Kissling**, por el lado argentino. En representación de los técnicos de Brasil asistieron **Dino de Leoni**, preparador de los hermanos **Friedrich**, y **Osmar Sorbara**, responsable técnico de **Pedro Muffato**. Biaggini y Maldonado aportaron, cada uno, un motor **Dodge-VW** de su preparación. Lo propio hicieron Sommi y Kissling con sus **R.18**, mientras que por el lado del **Gacel** se probaron un motor de Muffato y el que llevara a los Estados Unidos en 1984 **Oreste Berta** montado, entonces, en el actual chasis de **Leonel Friedrich**. Es importante destacar que De Leoni se había comprometido a traer de Brasil uno de sus motores adecuado en su relación de compresión para utilizar como combustible nafta de 130 octanos. Ello no se concretó por las dificultades aduaneras que tuvo el preparador para sacar de Brasil e ingresar en la Argentina, como importación y exportación transitoria, un motor de competición.

El dinamómetro de Maldonado había quedado ya adecuado por su equipo de mecánicos para recibir los motores de las tres marcas en forma sucesiva sin producir en él demasiadas variantes; eso permitió realizar todas las mediciones el mismo día para no tener que efectuar correcciones por posibles cambios de clima. Una vez concluidos los ensayos de los 6 motores (el de Sommi no rindió en la medida de lo normal a raíz de haber aparecido un problema de causa no detectada que no permitió un rendimiento pleno), las conclusiones que surgieron fueron realmente positivas. Así se pudo comprobar que el motor que mejor rindió en toda la gama de revoluciones –se midió entre 6.500 y 9.000 rpm– fue el **Renault 18** de Kissling, salvo en el último parcial donde fue sorprendentemente superado por el Gacel de Berta que estuvo 2 HP arriba. Al régimen inicial (6.500 vueltas) el R.18 superaba por 2 HP a los Dodge-VW de Biaggini y al Passat de Muffato; el de "Yoyo" perdía casi 5 caballos y el Gacel de Berta, 10. A 1.000 vueltas más de régimen el Renault tenía una ventaja de 7 HP sobre el Dodge-VW de "Yoyo"; 8,5 con el de INI; 10,5 con el de Muffato y 11 con el de Berta. Esto fue la gama donde el "18" hizo mayores diferencias generales. Cuando se giró a 8.000 revoluciones, las diferencias se achicaron un poco, si bien el motor de Santa Isabel siguió al tope. Allí la ventaja con "Yoyo" era 5,5 HP; con Biaggini, 7; con Muffato, 9, y con el de Berta, 10. A este régimen es donde casi todos los motores tiraron su máxima potencia, con excepción del de Biaggini, que luego trepó un poquito más en la balanza, y el de Berta que, realmente, sorprendió. Así fue que, cuando se hizo la medición a 8.500 rpm, siguió al frente el Renault de Kissling (que disminuyó más de 2 HP su potencia) y quedó con 4 sobre el de "Yoyo" y el de Berta –que ganó a ese régimen nada menos que ¡5 HP!–; el de Biaggini quedaba también más cerca del Renault, a 4,5, mientras que el Passat de Muffato continuaba perdiendo en alta los mismos 9 caballos que antes. La sorpresa vino cuando el régimen se estiró a las 9.000 rpm, ya que, mientras el R.18 seguía bajando su potencia –perdía 3 HP más–, el Dodge-VW de Biaggini trepó un poco más para quedar a 2 del Renault; el del campeón perdía 6 y el Gacel de Berta ¡superaba por 2 HP el rendimiento del de Kissling! Finalmente los números determinaron que la potencia máxima de cada motor quedara determinada de esta manera: 1°) el Renault de Kissling, 165,7 HP a 8.000 rpm; 2°) el Gacel de Berta que a 9.000 rpm llegó a los 182 caballos; 3°) el Dodge-VW de Maldonado, 180 caballos a 8.000; 4°) el de INI con casi 179, pero a 8.500 vueltas, y 5°) el Passat de Muffato con 176,5, también a 8.000.

Las conclusiones técnicas y su importante influencia en el futuro reglamento, así como el cuadro comparativo de las potencias erogadas a cada régimen por los distintos motores probados, en nuestro próximo número. ¡No se lo pierda!

Néstor Carbia



HORACIO M. BOJANICH

FELICITA AL SEÑOR ROBERTO MOURAS POR HABERSE CORONADO TRICAMPEON DEL TURISMO CARRETERA Y AGRADECE EL HABER CONFIADO EN NUESTRAS LLANTAS DE COMPETICION

TURISMO CARRETERA

Verano y aventura en Aire & Sol

Suplemento especial del DESAFIO AUSTRAL. Con 50 páginas a todo color, con el relato completo del viaje en botes neumáticos al FARO DEL FIN DEL MUNDO



número extraordinario enero

Montañismo, armas y tiro, náutica, campamentismo, caza menor, turismo, pesca... y el regreso del "Mono" Villa.

Con más páginas, más color, más Aire & Sol



FELICITACIONES DE PUNTA A PUNTA

Estos son los ganadores del Campeonato Argentino de Rally 1985.
Un desafío constante al que opusieron su habilidad y coraje.
Una prueba difícil kilómetro a kilómetro.
Que sólo podían superar los mejores. Allí, también ganó Fate Radial.
El mejor neumático para nuestros caminos.

Clasificación General - Clase 3
1° Jorge Recalde / Jorge Del Buono Renault 18 / Fate Radial
2° Ernesto Soto / Martín Christie Renault 18 / Fate AR-28
3° Gabriel Raies / Raúl Campana Renault 18 / Fate Radial

Cicero Ted Bates

fate

El neumático argentino

http://lasrevistasderenault.wordpress.com

RALLY NACIONAL

BALANCE 1985



CADA VEZ MAS







Durante 1985 el rally nacional volvió a mostrar –corregidas y aumentadas– varias de las características que lo marcaron en la temporada anterior. Una cifra lógica de competencias, elevado número de promedio de inscriptos, buen nivel de presentación de los autos y notable mejoría en la performance de muchos pilotos, fueron algunos de los elementos más destacados en cuanto a lo meramente deportivo.

En cuanto a la parte institucional fueron varios los errores que se cometieron en cuanto al manejo de la especialidad, pero la categoría tuvo la solidez suficiente como para absorberlos sin mayores inconvenientes.

De todas formas, el año pasado fue un año sumamente positivo para el rally argentino en su conjunto. La concreción de todas las fechas previstas –menos una, que debió ser organizada por el Automóvil Club paralelamente al Rally de Argentina– indicó que los clubes organizadores toman la categoría con la debida seriedad y respeto para con los participantes, a la vez que una veintena de pedidos de fecha debieron ser dejados de lado, síntoma inequívoco de la popularidad del rally en todo el país. O casi todo, ya que aún la Capital Federal no participa en la medida deseada de la multiplicación de competencias. En cambio, la organización de rallíes nacionales en las distintas provincias de nuestro país, les da a las mismas una importante difusión, apreciada y valorada en su justa medida por los organizadores respectivos. Para la Capital Federal, "groso modo", el rally argentino se limita a la largada del Rally de Argentina en agosto, lo que provoca una notoria desinformación sobre la realidad de esta especialidad.

Por otra parte, la concreción de dos importantes torneos provinciales en las provincias de Buenos Aires y Córdoba, amén de los diversos rallíes que se realizan por todo el país, desde Misiones a Tierra del Fuego, pasando por el Valle del río Negro, indica claramente una multiplicación de la actividad así como un mayor interés, no sólo de los participantes sino también del público. En efecto, si bien el rally argentino básicamente está radicado en la provincia de Córdoba, fue notable la repercusión local en diversas plazas, sin que mediara una difusión masiva –circunstancia poco feliz, si las hay, de esta actividad.

El reglamento del Grupo A continúa mostrándose apto para nuestro campeonato nacional, y las incorporaciones de nuevos modelos continuaron a un ritmo, si no elevado, por lo menos continuo, siendo la más importante la homologación del Renault 18 GTX Edición Limitada, que permitió a los equipos oficiales y semioficiales de la marca continuar dominando la clase mayor con mayor holgura aún. Una decena más de caballos de fuerza y una leve mejoría en el torque fueron las principales novedades, gracias a un nuevo carburador y a otra alzada del árbol de levas a la cabeza de este modelo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







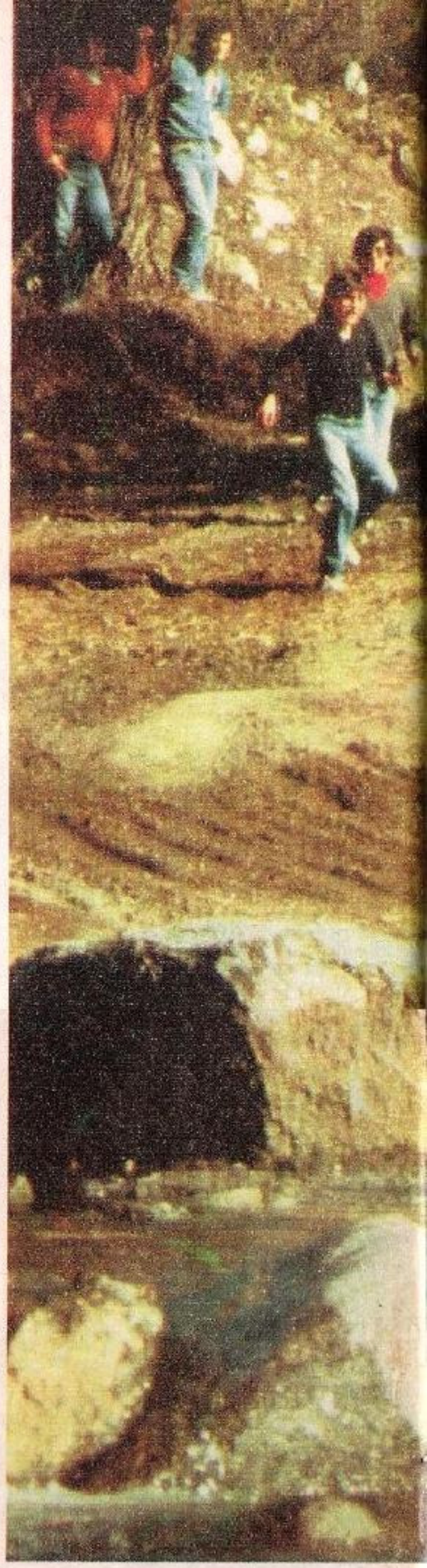
Los Renault 12 TS incorporaron en la primera carrera del año una caja de velocidades "arrimada" pero de cuatro marchas. Sin embargo, este nuevo elemento no logró la confiabilidad necesaria a lo largo de la temporada, siendo causa de una serie de retrasos y abandonos en los dos principales pilotos de la marca: Mario Stillo y Miguel Torrás, quienes competían bajo la supervisión general de los hermanos Batelli. La mayor parte de los problemas en los R-12 TS de primera línea estuvieron localizados en la transmisión, caja de velocidades aparte.

Es evidente, que luego de una larga temporada de éxitos, que lo afirmaron indiscutiblemente en su categoría como el Nº 1, este modelo ya ha cumplido

Eduardo Chiavarolle, pese a no presentarse en muchos rallies, obtuvo parciales interesantes. Otro de los protagonistas en la clase menor, Rosetto, quien supo explotar muy bien a su veterano Fiat 128 1100. En la foto, saludando luego de finalizar el Rally Pagos del Tuyú. Arriba: Finalmente fue Dino Landriscina quien colocó al mejor Peugeot en el campeonato nacional, junto a su navegante Héctor Valles. Izquierda: Cuanto todo indicaba que sería un rival más en el campeonato de la clase dos, Janez Fiere debió abandonar los rallies por varios meses. Arriba: Damilano y su 128; a principio de año "pintaban" para el campeonato.

Gabriel Raies y Jorge Recalde esperando largar un prime en el rally de San Juan. La presencia del primero de ellos le dio a la clase tres un ingrediente de vital interes, debido a su participación semioficial. Abajo: El campeon de la clase uno, durante el prime clasificatorio de la Vuelta de la Manzana, la cual ganara. Su andar a través de todo el año fue parejo y muy veloz. Foto mayor: Miguel Torras cruzando el vado del rio Pinto.







su ciclo de desarrollo, y difícilmente Renault Argentina continúe homologando elementos para mantener su vigencia. Pese a sus cualidades indiscutidas y al enorme trabajo de desarrollo puesto sobre él, el R-12 TS pasará, tarde o temprano a cuarteles de invierno. Su sucesor casi evidente es el Renault 11 TS, modelo sobre el cual aún resta hacer una experiencia prolongada en competición, algo que para sacar los frutos necesarios debería concretar la misma fábrica. Sin embargo, el retiro del equipo de competición Renault tras siete temporadas de éxitos puede poner en peligro esa alternativa sobre el R-11 TS, si bien Renault Argentina anunció que continuará apoyando a la especialidad por intermedio de autos semioficiales y privados.

Tampoco el Renault 18 GTX/GTX E.L.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



estuvo exento de problemas. Algunas roturas de motor y de transmisiones-autoblocantes fueron los puntos más flacos que se debieron superar –en algunos casos, porque otros aún no lo fueron–, aunque sin hacer peligrar el predominio absoluto del modelo en su división.

Si hubo un auto que progresó técnicamente a lo largo de 1985, ése fue el Fiat Super Europa 1500. Dé aquella fragilidad y mala adecuación de la caja arrimada sólo quedan los recuerdos. En efecto, a partir del Rally de La Rioja la efectividad de este modelo se incrementó notablemente gracias en muy buena parte a la reorganización realizada por Jorge Bescham en su equipo –que contó desde ese entonces con la preparación y asistencia técnica de Luis Cosma–, así como también a la mejoría en la performance de Omar De Giovanni y a la cantidad de SE 1,5 armados "como la gente". Tales los casos de Guillermo Romero, José Cechetto y Carlos Piazza principalmente, pese a que otros autos similares también demostraron su potencia (Guillermo Alonso, por ejemplo). En su principio el SE 1,5 se vio muy veloz pero poco confiable para un manejo áspero o sobre caminos duros (montaña, piedras). Hoy esa ventaja que otorgaba ha desaparecido y demostró ser un rival de peso para los archiprobados R-12 TS.

Pese a que los SE 1,5 son la herramienta para disputar la punta en la clase dos –al menos en cuanto a los productos de SEVEL Argentina, los Fiat 128 1300 han logrado algunos pocos resultados interesantes, como el concretado por el catamarqueño Cortese en la Vuelta del Noroeste o por Flores en el Pagos del Tuyú, pero es evidente que su prolongado cuarto de hora en las carreras de ruta ha llegado a su fin.

En lo referente al Fiat 147 CL5/Spazio CL5, las posibilidades del modelo han sido ya demostradas casi desde el día de su homologación, sin que ningún auto de este tipo haya llegado a concretar una serie de resultados importantes. No fue el caso de Flere en 1984, ni el de Guillermo Romero en el mismo año, así como tampoco pudieron otros hacerlo este año. Alguna responsabilidad tiene en ello la masiva presencia en la clase uno de los 128 1100, que conforman el grueso de la división, ello debido a una elemental razón de costos de participación: Un 147/Spazio es un modelo muy reciente para adquirirlo a bajo costo –facilidades dadas por la terminal aparte– mientras que la compra y armado de un 128 1,1 es algo relativamente accesible.

Los Peugeot 504 GR TN, desaparecido lamentablemente el equipo oficial de SEVEL, cuya postrera carrera fue el Gran Premio de 1984, no tuvieron en su conducción a pilotos de primera línea –salvo la única participación de Gastón Perkins en una carrera nacional, en el Rally Pagos del Tuyú–. Aunque también llevando el lastre de una gran cantidad de años en el mercado, su renovación los había llevado a ser competitivos pero también requerían de una fábrica detrás apoyando técnicamente al equipo oficial, algo que los particulares no poseen. Sus principales representantes fueron los primos Hernández conjuntamente con "Dino" Landris-



cina, a quien le faltan una cantidad de "horas de vuelo" para aspirar a cosas importantes.

El mayor potencial de los autos que compiten en la clase dos probablemente esté en el Volkswagen Gacel. Ya su antigüedad en la categoría tiene un año y medio y con la experiencia acumulada en ese interín, sus preparadores y pilotos han logrado una performance más que aceptable, si bien el apoyo por parte de la fábrica fue sumamente irregular a lo largo de la temporada, algo que se revertirá en 1986, de acuerdo al anuncio efectuado pocas semanas atrás en la planta de San Justo. Los parciales obtenidos por Alfredo Altamirano, los hermanos Maineri, Osvaldo Lovagnini, Horacio Santángelo, Oscar Díaz, Héctor García Jurjo y Carlos Mastromarino, principales bastiones de VW en rally, son para entusiarmarse. La lenta mejoría de este modelo, condicionado en gran medida a la resistencia de sus supensiones, lo proyecta hacia "grandes empresas", sumándose a las potenciales causas de mejora en su performance el nuevo diseño interno del motor y la caja de cinco marchas "arrimadas" que actualmente se está experimentando. En caso que la fábrica misma –o, mejor dicho su red de concesionarios– pretenda formar un equipo oficial o "semi", no sería nada extraño que alguna de las actuales figuras de la categoría participe en 1986 con un auto de esta marca. Por lo demás, la posibilidad de fabricación a mediano plazo del Volkswagen Santana (con motor de 1800 cc) le daría a la categoría un interés suplementario.

Pero, hablando de los autos con posibilidades, el Fiat Regatta se lleva las palmas. Primeramente se homologó el modelo 85 (similar motor que el SE 1,5), pero nadie se animó a trabajar sobre él, esperando que se homologue al modelo más "picante", el 100 S, que con sus dos árboles de levas a la cabeza, 1590 cc y casco más "duro" que el del SE 1,5 tiene grandes posibilidades de revolucionar el ambiente rallístico, lo que hará tarde o temprano. Algunas nuevas homologaciones deberían reforzar aún más sus posibilidades, sobre todo en cuanto a la caja y a los múltiples de admisión y escape, así como también no le vendría mal un aumento en la boca de su carburador. Desde el momento mismo de su lanzamiento, el Fiat Regatta creó una expectativa importante. Veremos si la cumple mostrando su potencial.

En cuanto a los autos importados, tan sólo dos mostraron alguna continuidad a lo largo de 1985. Ellos fueron el Daihatsu Charade –con Matteucci como su principal piloto– y el Subaru coupé 1800 con Oribe-Decchechi en su comando. Aquél peleó varias carreras "mano a mano" con autos eminentemente más veloces, venciendo en alguna oportunidad. Por su parte, el Subaru tuvo un día de gloria en todo el campeonato: el domingo en que se disputó la última etapa del Rally Pagos del Tuyú, cuando dio una lección de tracción sobre el resbaladizo barro que rodeaba a General Madariaga.

Otro modelo que se vio, pero mucho menos, fue el Mitsubishi Lancer GSR, pero, salvo un parcial interesante realizado por el binomio Alberto Baldinelli-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com











Carlos Neira en la primera etapa del Tuyú, hubo pocas oportunidades de verlo en puestos de privilegio.

En 1986, promete verse algún Alfa Romeo GTV 2000-Maggi, Breard...-, auto que podría llegar a dar algún "susto" a los punteros. Características deportivas no le faltan. Por el contrario. También podría animarse algún poseedor de BMW 320, la más reciente homologación en Grupo A. Pero "a priori" parece difícil...

En lo que se refiere a los pilotos, Jorge Recalde se cobró con eficiencia, como siempre, el campeonato perdido en 1984, y se consagró ganador del certamen en la clase tres junto a su navegante Jorge Del Buono. Una vez más el medio utilizado fue el Renault 18 GTX del equipo oficial, que conjuntamente con Ernesto Soto integraban hasta el Rally

Foto mayor: Matteucci con su Daihatsu en el Rally Día de la Bandera, durante el prime clasificatorio. Fue uno de los principales contendientes en la lucha por el título en la clase menor. Arriba: Omar De Giovanni, pese a no tener los medios y la regularidad de Beecham, también hizo cosas interesantes con el Fiat Super Europa 1500. Derecha, arriba: Pancello-Goy: ganaron el rally de la provincia de Buenos Aires con una berlina 125 y luego la cambiaron por este R-18. Arriba: Los primos Hernández de Catriel fueron de los representantes más dignos de los Peugeot 504. Abajo: El joven barilochense Pirles tuvo una actuación muy destacada en dos pruebas. Para tener en cuenta..

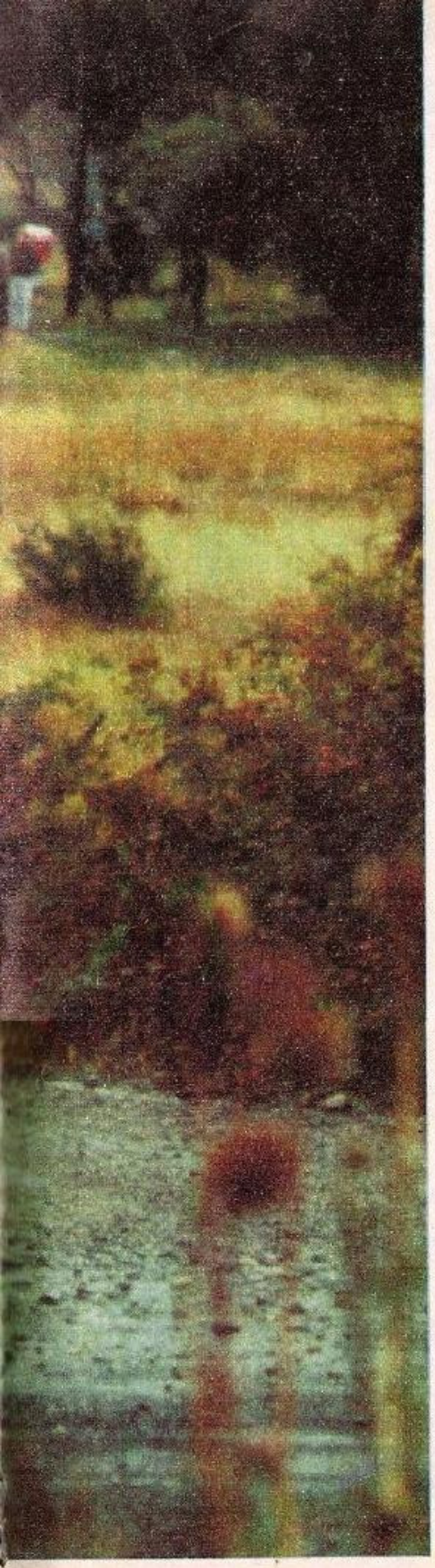
Gran Premio '85. Hoy ambos están en búsqueda de su futuro automovilístico, lo que puede llevarlos a fines muy diversos. En el caso de Recalde, su mira –tal como cinco años atrás– está colocada en Europa, continente donde puede aprovechar sus naturales dotes de piloto sobre algún aparato interesante, tal como un Audi 80 Quattro o similar. Soto, con una coupé Fuego de TC-2000 en pleno proceso de armado y preparación pareciera apuntar hacia nuestro país. Sin embargo, en octubre ambos probaron suerte en una competencia del campeonato europeo de rally, logrando un resultado, para sus medios, más que interesante ya que no sólo les sirvió como experiencia sino que los colocó –en el caso de Recalde, una vez más– en el candelero.

Pero no son los únicos que miran hacia Europa. También, quien fuera tercero en el campeonato de la clase tres lo hace. Gabriel Raies, que dejó a fines del '84 su R-12 para reemplazarlo por un R-18, fue uno de los dolores de cabeza más grande para Recalde y Soto durante el '85. Una serie de abandonos al principio no impidió que Raies y su equipo siguieran empujando hasta lograr no sólo victorias sino el reconocimiento de su trabajo a lo largo del año, que sirvió para ponerles algo de pimienta a los rallies nacionales. ¿La competencia? Sólo un auto peleó de igual a igual con alguno de estos tres mencionados: el Peugeot 504 GR TN de Gastón Perkins en el Rally Pagos del Tuyú. Los demás jamás se acercaron siquiera, excepción hecha de Eduardo Chiavarolle, quien lo hizo en alguna medida durante el Rally Día de la Bandera y en las 24 Horas. Pero tampoco lo pretendían. Los primos Hernández y Landriscina fueron los mejores, pero preparando y corriendo en otro nivel, igualmente digno y aceptable. Otros R-18 GTX también se hicieron presentes con menos regularidad, como los del riojano Enrique Salman, o el de Carlos Veronesi. En cuanto a Pancello, obtuvo la victoria en la clase tres en el rally de la Provincia de Buenos Aires con una berlina Fiat 125, auto que también saben llevar como corresponde Gustavo Rivero y el binomio Mareyra-Pérez.

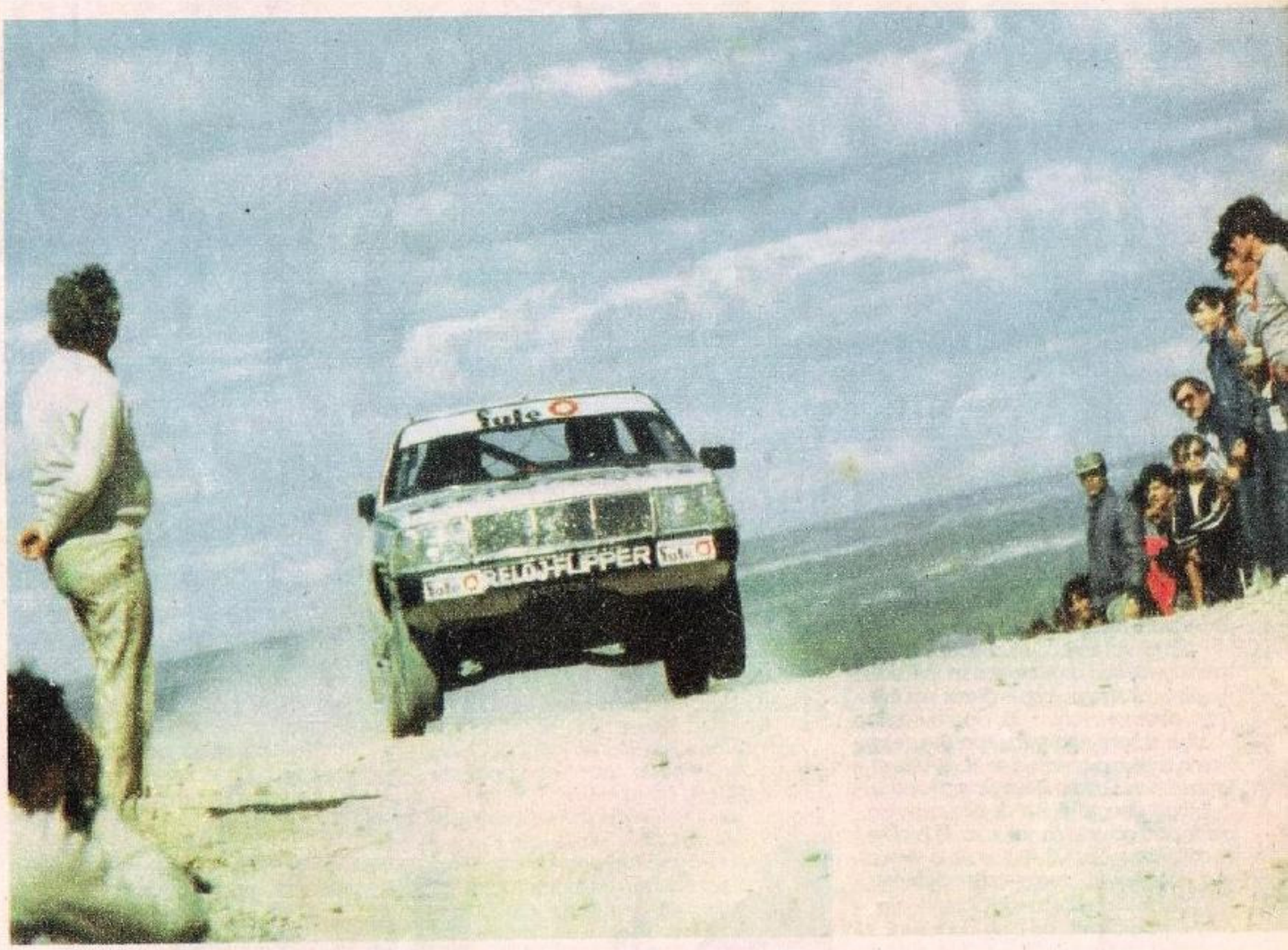
En la clase dos, aunque a principio de año el favorito era Mario Stillo, su estrella fue apagándose lentamente, aunque siempre manejando en el mejor nivel. Algunos vuelcos y salidas de ruta denotaron hacia mediados de año que el de Villa María no era el

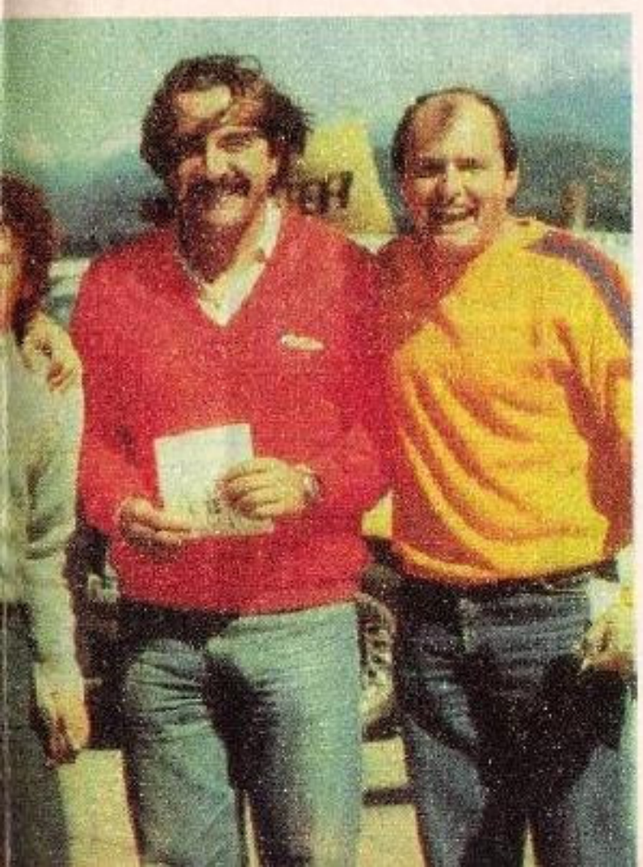


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Izquierda: "Joselo" Gómez en Los Colhues, cerca de Bariloche. Un claro ejemplo de los esfuerzos que deben hacer algunos pilotos para correr en rally. Aunque sea en la clase menor. Arriba: Parque cerrado en Bariloche durante el Gran Premio. El marco es impresionante... Jorge Recalde y Jorge del Buono saltando en General Roca. El campeonato empezaba y ellos ya tenían puntos "gordos" en el bolsillo. Abajo: Colorido grupito: Jorge Bescham, Rubén Valentini, Fernando Stella, Jorge Recalde y Martín Christie. Todos niños de punta-punta.







Pese a tener una mecánica moderna y ser de resistencia probada, el Fiat 147 CL5 no pudo vencer al 128 1100 en el torneo de la clase uno. En la foto, Konicoff en La Rioja. Arriba: El Volkswagen Gacel de Altamirano en San Juan: sólo le falta ganar, todo lo demás está listo. Arriba, derecha: El Subaru 1800 dio una lección sobre el barro. Abajo, izquierda: Una de las berlinas 125 que andan: la de Moreyra-Pérez. También la de Gustavo Rivero dio espectáculo. Abajo, derecha: El R-12 de Stillo, quien era favorito para ganar el campeonato de la clase dos... Abajo: Otro 128 rendidor de la división menor: el de Rudy Trosero.

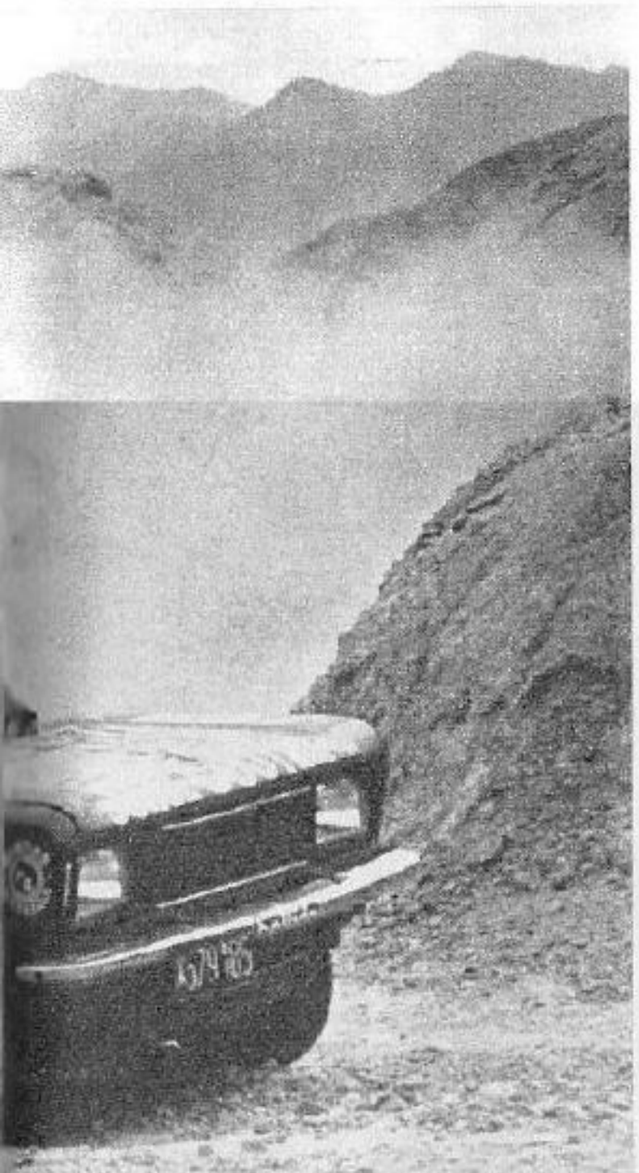
mismo que había comenzado con todas las ínfulas ganando en Villa Dolores. En cambio Miguel Torrás tuvo un año muy parejo, conduciendo el otro R-12 "semi" logró con sus tres victorias afirmarse en un torneo que tuvo en Jorge Bescham y Janez Flere –éste hasta que debió dejar las carreras por algunos meses– a sus rivales más empedernidos. Aquél con el argumento de la renovada mecánica de su SE 1,5 y éste con la preparación y asistencia del experimentado equipo de Gabriel Raies. En cuanto a Omar De Giovanni, también supo exprimir a su Fiat SE 1,5 aunque sin los medios económicos de sus rivales.

Alfredo Altamirano fue el mejor de los Volkswagen obteniendo sus mejores resultados en La Rioja y las 24 Horas, lo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









cual le valio el sexto puesto en el torneo de la clase dos. Su paciencia y empeño en hacer andar al Gacel es realmente un ejemplo.

El puntano Federico "Feco" Schmidt, pese a su debut tardío logró en dos carreras sumar 25 puntos y apunta para mayores empresas –suma de experiencia mediante–.

Oscar Maccari tuvo una performance regular en algunos rallies, mientras que José Recalde debió sobreponerse a un par de pinas regulares.

En la clase menor, lo uno, fue indiscutido el dominio de Hugo Rosso. Su andar a lo largo de todo el año fue, por lejos, el más espectacular de la división. Maneja su Fiat 128 1100 bordó con la fineza de un experto, a la vez que concreta resultados excelentes. Sus rivales fueron cambiando. A principio de temporada Osvaldo Damilano apuntaba para disputar el torneo, al igual que Matteucci y Bonaldi. Hacia fin de año, esa posición la pelearon entre Rasetto, Maurizzi y el mismo Matteucci, aunque casi resignados a verse superados por Rosso, quien se aplicaba en cada prueba con el pensamiento colocado en el campeonato, sin que eso signifique que especulaba. En absoluto.

El parque del rally nacional está compuesto hoy por unos 300 autos, todos ellos unificados por el mismo reglamento técnico de Grupo A. A la vez, se utiliza en todo el país el mismo reglamento tipo de rally, lo que facilitó la integración en gran medida.

Con estos tres elementos en danza es evidente que el rally nacional cuenta con una ventaja incomparable. La unificación. Así, el auto que corre en el zonal de Buenos Aires puede competir en el del Comahue, en el de Córdoba, en el nacional o en el mismo rally mundial. Esta ventaja, decíamos, debe ser usufructuada en beneficio de toda la actividad. Hoy el campeonato de rally está compuesto por tan sólo once competencias, divididas en dos tipos de pruebas, que otorgarán puntajes diferentes. Pero la posibilidad de sumar una cantidad de pruebas zonales al campeonato argentino debiera ser tomada en cuenta, para facilitar aún más la integración de la especialidad. Un sistema de coeficientes que otorgue una gama muy amplia de puntajes sería una de las mejores opciones, y así lo entendieron hace años ya en el continente europeo, cuyo campeonato está integrado por más de una cuarentena de pruebas de muy diferente kilometraje, cantidad de pruebas de clasificación y calidad organizativa.

El rally argentino en este momento necesita que los organizadores y fiscalizadores realicen las competencias en función de la realidad económica, la cual indica casi una obligación de bajar los costos de participación, algo sobre lo que los pilotos han ya elevado una propuesta a la Comisión Deportiva Automovilística. Pilotos, dirigentes, patrocinantes, organizadores, saben que la categoría está en un momento crítico en lo que se refiere a su futuro. Puede despegar definitivamente. O no.

Eduardo Enrique Neira

RALLY MUNDIAL

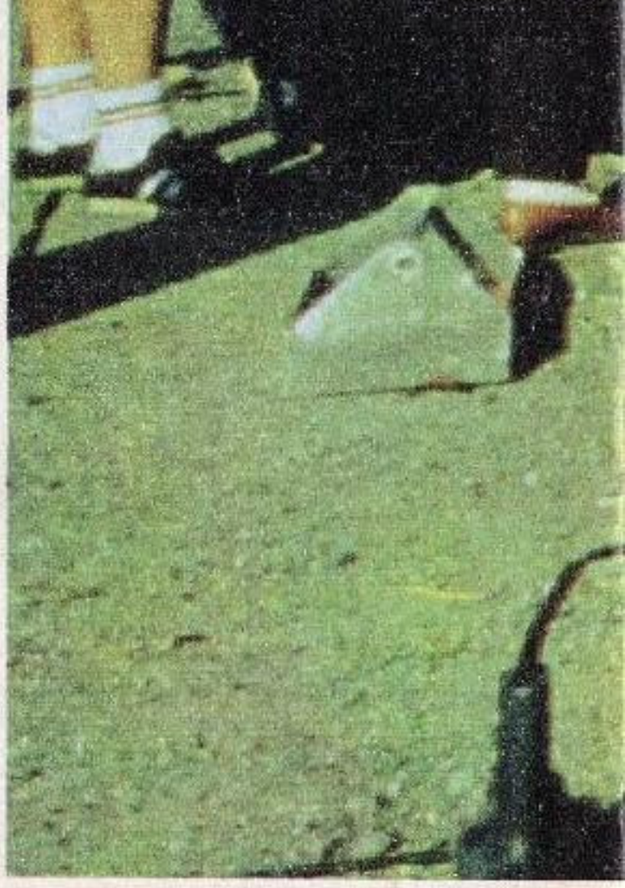
BALANCE 1985

DE L

El avasallador éxito que tuvo en 1985 el Peugeot 205 Turbo 16 en sus dos versiones, encaminó a las demás fábricas para que respondieran con similares propuestas técnicas. Por lo tanto, luego de asistir este pasado año a un dominio total, en 1986 habrá mayor disputa en la punta del torneo mundial, lo cual adelantó ya Lancia con su victoria en el RAC Rally.



El equipo Peugeot Talbot Sport mostró este pasado año la mejor organización de asistencia en carrera. La motivación de todo el team fue fundamental para ganar el campeonato '85. ***Arriba:*** *Juha Kankkunen y Björn Waldegaard festejando en Costa de Marfil. El joven finlandés fue la revelación del año.* ***Abajo:*** *¡El Audi Quattro Sport al ataque! Fue en la segunda etapa del Rally Argentina, primera vez que un auto de rally erogaba 600 HP en carrera. Pese a su potencia, la nueva versión no tuvo el éxito esperado.*



El campeonato mundial de rally finalizó como se suponía que iba a hacerlo: con Peugeot como campeón mundial. Luego de haber mostrado desde su debut, el tremendo potencial que poseía, la herramienta de Peugeot-Talbot, el 205 Turbo 16 le dio a la marca el título que había "programado" en 1983, cuando este monstruo de doble tracción y 400 HP aún era un ambicioso proyecto.

Ya la tendencia evidenciada a partir de 1982, cuando los grupos A, B y N

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EONES Y CAZADORES



reemplazaron definitivamente a los anteriores 1, 2, 3 y 4, que mostraba una especialización cada vez mayor de los autos de rally tomó auge en 1985, temporada que mostró en su transcurso novedades técnicas de calibre, siguiendo todos el camino indicado por Peugeot. Así, los autos especialmente construidos para correr el campeonato mundial de rally fueron varios, y la mayoría de ellos con la indispensable combinación de doble tracción, motor turbocomprimido y potencia desde 350 HP. Así, aparecieron en el ruedo el Ford RS 200, el Austin Rover 6 R4, el Lancia Delta S4, mientras otros tantos proyectos siguen firmemente su marcha tales como el del Porsche 961 (versión "da corsa" del pavoroso 959), el Citroën BX 4 TC, el Opel Kadett 4 x 4, y el nuevo Audi.

Por otra parte, aunque comenzó el año con una serie de triunfos que ineludiblemente lo llevarían a obtener el torneo de marcas, Peugeot trabajó durante más de seis meses en la puesta a punto de la evolución 2 de su 205 T16, absolutamente consciente que la competencia se esforzaría para, tarde o temprano, intentar terminar con el reinado del "león" francés. Y en este trabajo, la oposición más fuerte la presentó Audi, marca que rediseñó al Sport Quattro, no sólo con la mejoría del motor de 20 válvulas y doble árbol, sino con una serie de aditamentos aerodinámicos que le dieron a este auto un aspecto desacostumbrado y más cercano al de un coche de endurance que a uno que debía circular por caminos de tierra, barro y nieve. Sin embargo, y pese a las dificultades para que el conjunto Audi Quattro S-1 rindiera a la altura de la circunstancias –exigentes ellas, por cierto– logró hacerlo hacia el fin de la temporada '85. De todas maneras, para Audi este fue, evidentemente, un año de transición, ya que sus participaciones como team oficial fueron reducidas en cuanto al número de coches presentados en cada rally mundial, algo que dejó a uno de sus principales pilotos, como lo es Michele Mouton, con un programa restringido de competencias, basado sobre todo en rallies del campeonato Opel británi-

co, uno de los campeonatos nacionales más prestigiosos del mundo.

Para Peugeot, siete de las once pruebas puntables para el mundial de marcas culminaron con una victoria. Las dós primeras con Ari Vatanen –a quien su accidente en el segundo prime del Rally de la Argentina le cortó un exitoso período, quizá el mejor de su vida– y las cinco restantes –¡nada menos!– con Timo Salonen, quien de esa forma se convirtió en el campeón mundial '85, luego de pasarse años enteros conduciendo para Nissan, fábrica que en estos últimos años no desarrolló auto alguno para reemplazar al 240 RS, el cual tiene como mejor argumento su solidez, la cual evidentemente ya no alcanza para tener aspiraciones ganadoras. Ahora, los autos de rally deben ser no sólo sólidos –pese a que, en su mayoría, los caminos que transita el máximo certamen son buenos a excelentes– sino tener performances equiparables a los de F-1. Así, la aceleración de un 205 T16 es perfectamente comparable a un F-1, con valores que rondan los dos segundos para alcanzar los 100 km/h. Y la potencia, que ya se maneja en el medio millar de caballos, no está muy lejana de los clásicos motores Cosworth V-8 usados hasta no hace mucho por la Fórmula Uno.

La capacidad de aceleración, más que la velocidad máxima, establecida por lo general en no más de 200 km/h, hace que a los actuales coches les comiencen a "quedar chicos" los caminos utilizados, pese a los experimentos realizados sobre los frenos de mano y palancas de cambio. Un síntoma de esto es que los accidentes, cuando le ocurren a autos y pilotos de punta, finalizan con destrozos muy importantes, pese a que la solidez de las estructuras aguanta los enormes requerimientos. Así, el despiste de Attilio Bettega en Córcega que causó la muerte de este piloto italiano, el de Vatanen en esa misma competencia o el del mismo Vatanen en la Argentina, fueron claros indicios de que las cosas deberían volver a estudiarse.

Efectivamente, en la FISA ya se tomaron cartas en el asunto, lo cual llevará en los próximos años a la formación de un nuevo grupo, el "S", donde los coches se homologarán con una producción muy inferior a los 200 actuales que requiere el Grupo B. De esa forma tam-

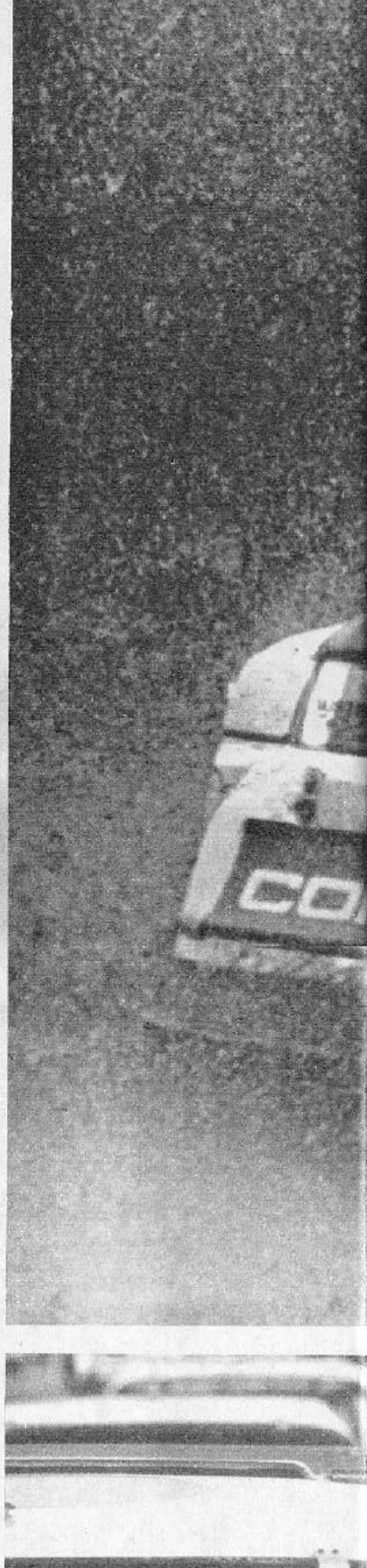




Stig Blomqvist y Kalle Grundel serán los pilotos que conducirán en 1985 el Ford RS 200, varios de los cuales vemos preparándose para el rally de Suecia en febrero próximo.



El impresionante Austin Rover Metro 6 R4. En su debut fue tercero en el RAC Rally con Tony Pond al volante. Abajo, izquierda: El potente y tradicional Toyota Celica Twin Cam Turbo que ganaron el Safari y Costa de Marfil. Centro: Timo Salonen hablando con el responsable del éxito Peugeot: Jean Todt. Entre ellos, Carlos Reutemann. Abajo, derecha: Comienzo del vuelo de Ari Vatanen en Argentina, uno de los accidentes más impresionantes del año (Foto José Benigno Varoni).





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


C869 EUD
MPUTERVISION
Lombard





bién se bajarán los costos de participación de los equipos oficiales.

Luego de Peugeot y Audi, el tercero en discordia fue Lancia, aunque sus participaciones en el pasado año no hayan tenido ni la continuidad ni la consistencia de otras temporadas. El largo desarrollo del Delta S4 obligó al "Riparto Corse" de Abarth a seguir empeñándose sobre el magnífico, aunque ya no competitivo Lancia Rally, el cual la mayor satisfacción que dio fue el segundo puesto logrado en Portugal con el peninsular Massimo Biasion. En cuanto al S4, su debut, realizado en el RAC Rally no podría haber resultado más halagüeño: Henri Toivonen lo ganó (Delta S-4) seguido por su compañero de equipo Markku Alen (S-4). Evidentemente, la combinación de compresor - turbo fue no sólo revolucionaria sino también adecuada.

Toyota, con el pesado y potente Celica

Timo Salonen, Seppo Harjanne, Ari Vatanen y Jean Todt en pleno almuerzo durante un rally. Abajo: El arma italiana anti-Peugeot y reciente ganador del RAC Rally: el Lancia Delta S4. Christian Geistdörfer y Walter Röhrl: hicieron ganar por primera vez al Audi S-1. El Opel Kadett 4 x 4, otro futuro rival del Peugeot. Abajo: El Citroën BX 4 TC, ya listo para correr el Mundial 1986 (¿y ganar el campeonato '87).





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TwinCam Turbo hizo tabla rasa en los dos rallies africanos del campeonato, gracias en buena parte a los oficios de la nueva estrella finlandesa: Juha Kankkunen, mientras que Renault, siguiendo con su programa reducido para rallies mundiales, obtuvo un descollante triunfo en la especial Vuelta de Córcega con el renovado Maxi 5 Turbo –una virtual pasada en limpio del anterior 5 Turbo–. También la presencia de Volkswagen le reportó a esta empresa alemana buenos dividendos deportivos. El Golf 19 GTI, presentado por primera vez el año pasado en Finlandia, encuadrado en el Grupo A, se mostró como su antecesor, un arma eficaz para obtener los mejores logros en esa división, la cual, durante 1986 tendrá su propio campeonato mundial en forma paralela al del Grupo B. En cuanto a Opel, mientras desarrolla el Kadett 4 x 4 siguió presentando al Manta 400, privando en su criterio las presentaciones en Africa, que fueron complementadas con participaciones en un par de pruebas más.

Porsche, por medio del equipo Rothmans –semioficial– hizo buenos papeles en Córcega y Grecia, utilizando a los ya veteranos –en diseño– 911 SC RS, que serán reemplazados próximamente por los 961 de doble tracción y una potencia estimada de 600 HP.

Mazda siguió utilizando a la coupé RX-7 como verdadero banco de pruebas para su futura coupé de doble tracción, la cual seguramente estará lista para luchar por la punta en algunas pruebas del mundial a partir de 1987-1988.

El debut del Metro 6 R4 en el RAC Rally y el logro del tercer puesto dieron una cabal idea de las posibilidades de este modelo, aunque por ahora no está muy claro si Austin Rover tratará de pelear por el torneo '86 de rally o si, en cambio concretará un programa reducido para aplicarse en 1987 a cosas más serias.

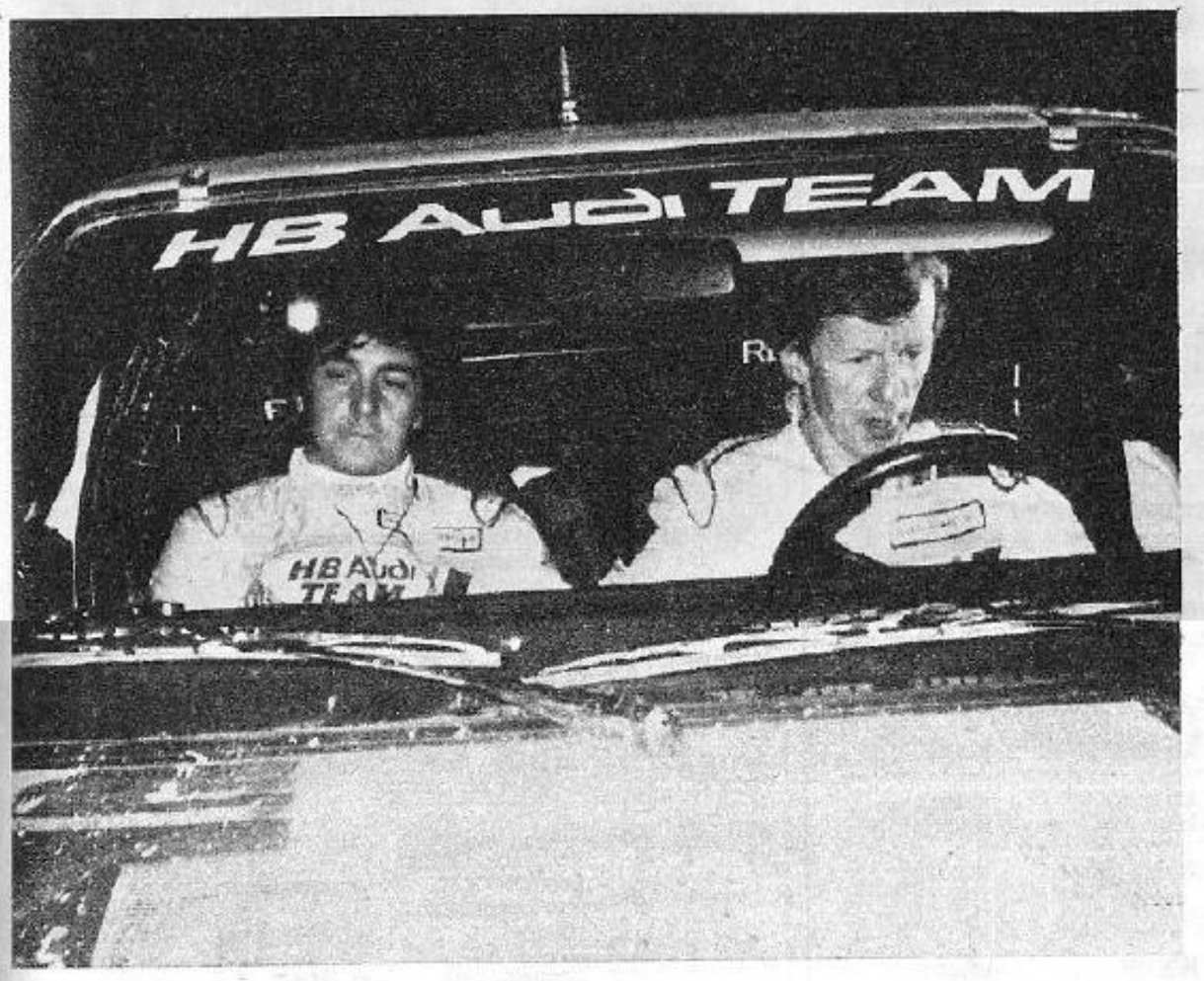
Entre las demás marcas, cabe destacar a Citroën, la que luego de varios años de proyectos, presentó hacia fin de año la herramienta con que pretende estar en el "top level" del rally mundial: el BX 4 TC. Este auto tiene aquellos ingredientes fundamentales (turbo, 4 x 4...) y viene a complementar al ya popularísimo Visa Mille Pistes, ese Grupo B "barato" que causó sensación hace un par de años en Europa.

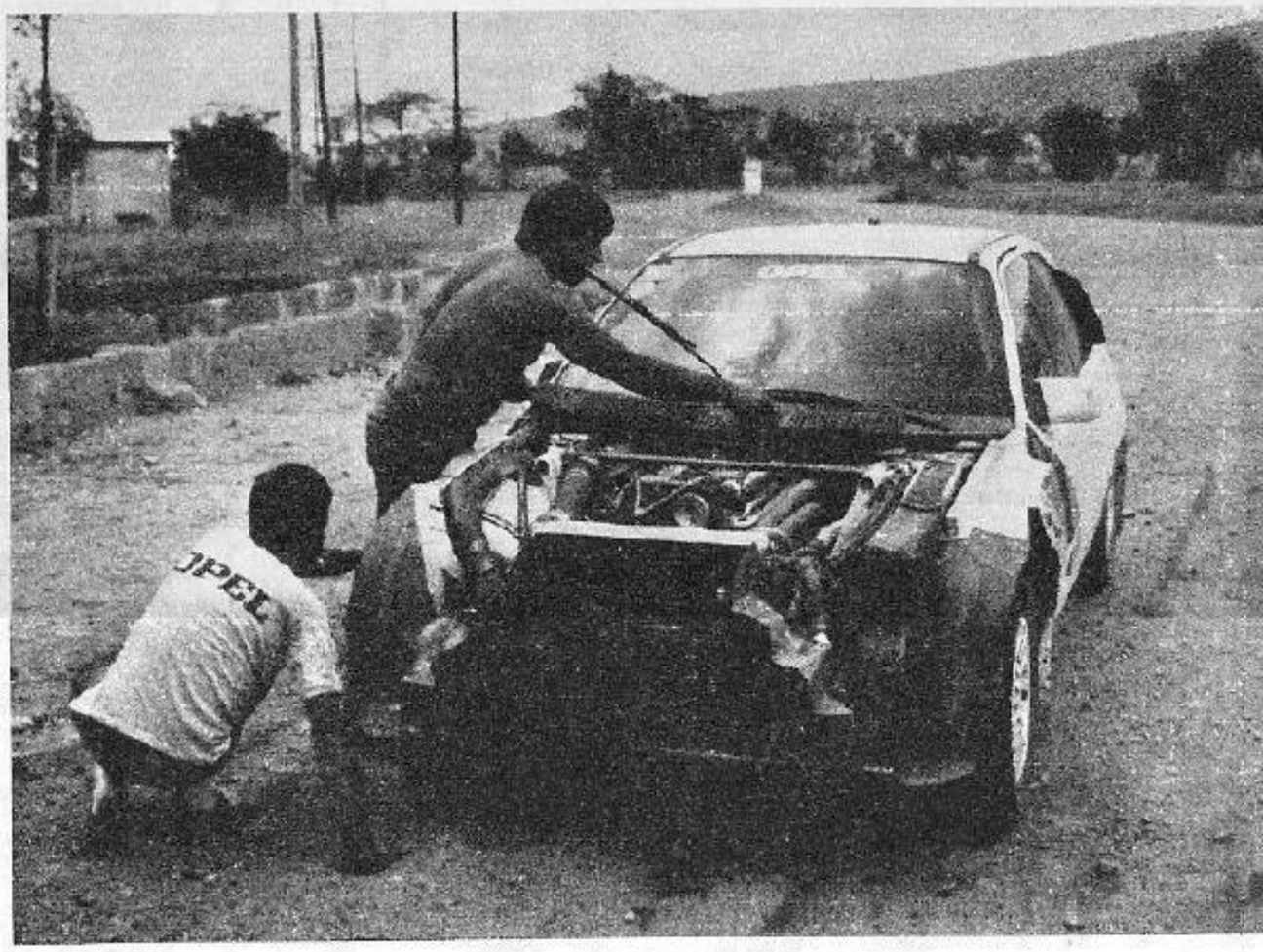
Ya en 1984 se suponía que el campeonato próximo sería de los más discutidos de estos años. Todo muestra que así será puesto que son varios los teams con posibilidades ganadoras que están listos: Peugeot, Lancia, Ford, Audi, y Austin Rover en principio, agregándose en segundo término Toyota, Citroën, Nissan, Renault, Opel y Porsche.

De esta manera, veremos en estos próximos meses –a partir de Montecarlo– una lucha de marcas intensa. En cuanto a los pilotos, el pase más espectacular del año lo protagonizó el campeón mundial Stig Blomqvist, que conducirá desde Suecia '86 los RS 200 del equipo Ford, secundado por el alemán Kalle Grundel, quien tiene antecedentes desde sus victorias en Grupo A con Volkswagen Golf hasta su inclusión temporaria en el equipo Peugeot-Talbot Sport. Por su parte Kankkunen irá hacia las huestes Peugeot, las que le darán la oportunidad de seguir demostrando su valía.

1986 será un gran año. Todo así lo indica.

Por Eduardo Enrique Neira







RALLY MUNDIAL

53° RALLY MONTECARLO

Seis ciudades de largada: Bad Homburg, Barcelona, Lausana, Montecarlo, Paris y Sestrieres (797 km promedio). Sts. Etienne-Grasse-Grenoble, Montecarlo-Montecarlo. 26 de enero al 1° de febrero 1985, 34 primes. 4.000 km.

POS	N°	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	GRUPO	TIEMPO
1°	2	Ari Vatanen-Terry Harryman	Peugeot 205 Turbo 16	B	10h20m49s
2°	3	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	Audi Quattro Sport	B	10h32m06s
3°	6	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16	B	10h40m11s
4°	1	Stig Blomqvist-Björn Cedelberg	Audi Quattro Sport	B	10h41m11s
5°	8	Bruno Saby-Jean François Fauchille	Peugeot 205 Turbo 16	B	10h46m45s
6°	4	Henri Toivonen-Juha Piironen	Lancia Rally	B	10h09m06s
7°	10	Dany Snaveck-Jean Pierre Bechu	Renault 5 Turbo	B	11h09m06s
8°	7	Jean Claude Andruet-Annick Feuvrigne	Citroën Visa MP	B	11h13m51s
9°	5	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Rally	B	11h13m51s
10°	21	Maurice Chomat-Didier Breton	Citroën Visa MP	B	11h22m
13°	20	Bertrand Balas-Eric Laine	Alfasud Sport	A	12h10m22s
16°	31	Alain Oreille-Sylvie Oreille	Renault 11 Turbo	N	12h10m22s
41°	68	Elisabeth de Fresquet-Marie C. Valette	Autobianchi A 112	N	14h54m42s

Largaron 117 autos. llegaron 67.

35° RALLY DE SUECIA

Karlstad-Alster, Alster-Alster, Alster-Karlstad. 1.641,89 km. 29 primes. 15 al 17 de febrero de 1985.

POS	N°	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	GRUPO	TIEMPO
1°	2	Ari Vatanen-Terry Harryman	Peugeot 205 Turbo 16	B	4h38m49s
2°	1	Stig Blomqvist-Björn Cedelberg	Audi Quattro Sport	B	4h40m38s
3°	6	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16	B	4h42m15s
4°	3	Hannu Mikkola-Arne Hertz	Audi Quattro Sport	B	4h50m32s
5°	4	Per Eklund-Dave Whittock	Audi Quattro	B	4h55m50s
6°	19	Gunnar Pettenson-Anne Pettenson	Audi 80 Quattro	A	5h02m03s
7°	12	Mikael Ericsson-Johny Johansson	Audi 80 Quattro	A	5h03m16s
8°	8	Ingvar Carlson-Benny Melander	Mazda RX-7	B	5h08m35s
9°	9	Mats Jonsson-Ake Gustavsson	Opel Ascona 400	B	5h09m07s
10°	23	Kenneth Ericsson-Bo Thorszelius	Opel Kadett GSI	A	5h10m22s
21°	58	Susanne Kaluzinsky-Marianne Stemer	Volvo 240 Turbo	A	5h25m54s
39°	96	Holm Olav Aamodt-Egil Solvergster	VW Golf GTI	N	6h09m45s

Largaron 116, llegaron 56, 6 pilotos prioridad A.

18° RALLY DE PORTUGAL

Cuatro etapas - 2456 km - 6 al 9 de marzo de 1985

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	6	B	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16	8h17m25s
2°	4	B	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Rally	8h12m12s
3°	5	B	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	Audi Sport Quattro	8h13m23s
4°	3	B	Stig Blomqvist-Bjorn Cederberg	Audi Sport Quattro	8h31m11s
5°	16	B	Werner Grissmann-Jorge Pottermann	Audi Quattro	9h13m20s
6°	15	B	Jose M. Faria-José Nassimento	Ford Escort RS	9h20m42s
7°	14	B	Carlos Sico-Joao Sena	Ford Escort RS	9h28m01s
8°	20	B	Santinho Mendes-Rui Cunha	Nissan 240 RS	9h40m22s
9°	23	A	Jorge Ortigao-Joao Batista	Toyota Corolla 16 val.	9h52m25s
10°	36	A	Pedro Leite Faria-Antonio Manuel	Ford Escort RS	10h10m15s
20°	55	N	Ewald Klein-Gunther Witzman	Peugeot 205 GTI	11h23m34s

Largaron 94 autos. llegaron 28.

33° SAFARI RALLY

Tres etapas. Nairobi-Nairobi. 5167,3 km. 4 al 8 de abril de 1985. 99 controles horarios.

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	21	B	Juha Kankkunen-Fred Gallagher	Toyota Celica TC T	53h04m
2°	3	B	Bjorn Waldegaard-Hans Thorszelius	Toyota Celica TC T	53h36m
3°	17	B	Mike Kirkland-Anton Levitan	Nissan 240 RS	53h47m
4°	2	B	Rauno Aaltonen-Lofty Drews	Opel Manta 400	53h59m
5°	18	B	Erwin Weber-Gunter Wagner	Opel Manta 400	54h50m
6°	23	B	Alain Ambrosino-Daniel Le Saux	Nissan 240 RS	55h44m
7°	6	B	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T 16	55h55m
8°	19	B	Yasuhiro Iwase-Sudhir Vinayak	Opel Ascona 400	60h08m
9°	30	B	Ashok Patel-Dalbir Kandola	Nissan 240 RS	61h54m
10°	29	A	Carlos Vitulli-Robin Nixon	Subaru RX Turbo 4 WD	63h14m

Largaron 71 autos, llegaron 20.

32° RALLY DE ACROPOLIS

Tres etapas, Atenas-Kalambaka (825,94 km) -Kalambaka-Lagonissi (756,56 km) -Lagonissi-Paros (713,42 km). Total: 2.295,94 km. 47 primes. 27-30 de mayo 1985.

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	5	I	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16	10h20m19s
2°	1	B	Stig Blomqvist-Björn Cedelberg	Audi Sport Quattro	10h24m34s
3°	9	B	Ingvar Carlsson-Benny Melander	Mazda RX-7	11h09m26s
4°	4	B	Shekhar Mehta-Yvonne Mehta	Nissan 240 RS	11h10m46s
5°	12	B	Saeed Al Hafi-John Spiller	Porsche 911 SC RS	11h24m50s
6°	14	B	Achim Warmbold "Biche"	Mazda RX-7	11h25m16s
7°	6	B	Mike Kirkland-Anton Levitan	Nissan 240 RS	11h27m31s
8°	8	B	George Moschos-Dimitris Vazakas	Nissan 240 RS	11h45m32s
9°	17	A	Franz Wittman-Max Ogniek	Volkswagen Golf GTI	12h06m35s
11°	11	B	"Stratissino"-Evangelos Sassclos	Nissan 240 RS	12h15m53s
12°	102	N	Ewald Klein-Gunther Wittzmann	Toyota Corolla 16 V	14h55m08s

Largaron 110 autos. llegaron 45.

29° VUELTA DE CORCEGA - RALLY DE FRANCIA

2 al 4 de mayo. Tres etapas. 570,61 + 423,16 + 609,51 = 1.603,28 km. 29 primes.

CLASIFICACION FINAL

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	3	B	Jean Ragnotti-Thierre Thimonier	Renault Maxi 5 T	12h54m15s
2°	11	B	Bruno Saby-Jean F. Fauchille	Peugeot 205 Turbo 16	13h00m47s
3°	10	B	Bernard Beguin-Jean J. Lerme	Porsche 911 SC RS	13h20m04s
4°	15	B	Billy Coleman-Ronan Morgan	Porsche 911 SC RS	13h51m22s
5°	23	A	Yves Loubet-Jean B. Vieu	Alfa Romeo GTV 6	14h03m53s
6°	22	A	Bertrand Balas-Eric Laine	Alfa Romeo GTV 6	14h16m53s
7°	21	B	Jean C. Bouquet-Christian Marsi	Talbot Samba	14h26m37s
8°	34	B	Camille Bartoli-Bernard Palempin	Renault 5 Turbo	14h26m30s
9°	41	B	Jean J. Barletti-Claude Santucci	Renault 5 Turbo	14hm52m35s
10°	112	N	Patrick Bernardini-José Bernardini	BMW 323I	14h56m22s
27°	132	N	Pascale Neyret-Isabelle Marcha	Renault 5 GT Turbo	16h08m27s

Largaron 139 autos. llegaron 45.

15° RALLY DE NUEVA ZELANDA

Del 29 de junio al 2 de julio. 2486,77 km. 46 primes - 898,93 km.

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	5	B	Salonen-Harjanne	Peugeot 205 T 16	8h29m16s
2°	2	B	Vatonen-Harryman	Peugeot 205 T 16	8h30m33s
3°	3	B	Röhr-Geistdoerfer	Audi Quattro S	8h31m12s
4°	1	B	Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro S	8h32m18s
5°	11	B	Stewart-Pardill	Audi Quattro S	9h29m04s
6°	10	B	Coot-Wayne	Nissan 240 RS	9h46m53s
7°	14	B	Tulloch-Cowan	Ford Escort RS	9h49m08s
8°	18	A	Bourne-Eggleton	Subaru RX T	9h52m05s
9°	16	B	Donald-Lancaster	Nissan 240 RS	10h01m00s
10°	25	A	Teesdale-Haldane	Subaru RXT	10h02m04s

Largaron 67 autos, llegaron 39

5° RALLY DE ARGENTINA

Automóvil Club Argentino. 30 de julio al 3 de agosto de 1985. 2.614,,75 km. 23 primes.

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	3	B	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16	10h04m33s
2°	7	B	Wilfried Miecher-Franz Zehetner	Audi Quattro A2	10h13m29s
3°	1	B	Carlos Reutemann-Jean J. Fauchille	Peugeot 205 Turbo 16	10h35m4s
6°	2	B	Shekhar Mehta-Yvonne Mehta	Nissan 240 RS	11h04m46s
5°	16	A	Ernesto Soto-Martin Christie	Renault 18 GTX EL	11h10m54s
5°	10	A	Mario Stillo-Daniel Stillo	Renault 12 TS	11h49m42s
7°	3	B	Jayant Shah-Lofty Drews	Nissan 240 RS	12h02m16s
8°	19	A	Sergio Bordin Filho-"Tuco-Cunha"	Chevrolet Chevette	12h13m46s
9°	39	A	Federico West-Gregorio Asadourian	Ford Escort RS 1.6	12h31m15s
10°	35	A	Luis Etchegoyen-Luis Bonalho	Ford Escort RS 1.16	12h137m
39°	94	B	Dora Bavio-Maria Cristina Gorem	Peugeot 504 TN	19h53m43s

Largaron 138 autos. llegaron 39

35° RALLY DE LOS MIL LAGOS

Cinco etapas: 313,91 km + 273 km + 317,65 km + 403,63 km + 109,54 km. Total: 1.417,73 km. 51 primes (458,01 km). 23 al 25 de agosto de 1985

POS.	N°	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	3	I	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16 E2	4h10m35s
2°	4	B	Stig Blomqvist-Björn Cedelberg	Audi Sport Quattro S1	4h11m23s
3°	2	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Rally	4h14m14s
4°	5	B	Henri Toivonen-Juha Piironen	Lancia Rally	4h22m01s
5°	1	B	Kalle Grundel-Peter Diekmann	Peugeot 205 Turbo 16 E2	4h22m03s
6°	8	B	Per Eklund-Bruno Berglund	Audi Quattro	4h23m08s
7°	9	B	Bjorn Waldegaard-Hans Thorszelius	Toyota Celica TC Turbo	4h30m08s
8°	18	A	Mikael Ericsson-Reinhard Michael	Audi 80 Quattro	4h37m58s
9°	21	A	Lars Erik Torph-Jan Svanstom	Volkswagen Golf GTI	4h38m26s
10°	33	A	Sebastian Lindholm-Stefan Pettersson	Audi 80 Quattro	4h46m51s
25°	56	N	Kyosti Hamcilonen-Esa Vimanalipi	Ford Escort RS Turbo	5h 7m39s
56°	117	A	Marjo Salonen-Tuula Karkoulainen*	Toyota Corolla	5h48m23s

Largaron 176 autos, llegaron 83.

27° RALLY DE SAN REMO

San Remo-Piso-Siena-San Remo. 20 de septiembre al 4 de octubre de 1985. Cuatro etapas. 45 primes.

Pos.	N°	Grupo	Piloto-navegante	Marca	Tiempo
1°	5	B	Walter Rohrl-Christian Geistdorfer	Audi Sport Quattro S-1	7h10m10s
2°	3	B	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 Turbo 16	7h16m39s
3°	1	B	Henri Toivonen-Juha Piironen	Lancia Rally	7h18m02s
4°	6	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Rally	7h19m43s
5°	8	B	Dario Cerrato-Giuseppe Cerri	Lancia Rally	7h25m35s
6°	4	B	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Rally	7h33m33s
7°	9	B	Giovanni Del Zoppo-Betty Tognana	Peugeot 205 Turbo 16	7h58m02s
8°	26	B	Werner Grissman-Jorg Pottermann	Audi Quattro	8h15m16s
9°	14	A	Franz Wittman-Matthias Feltz	Volkswagen Golf GTI	8h15m47s
10°	16	B	"Tchine"-Pierre Gandolfo	Opel Manta 400	8h28m56s
18°	94	N	Matteo Bazzo-Roberto Ferrando	Fiat Abarth 130	9h27m53s

Largaron 98 autos, llegaron 39.

17° RALLY COSTA DE MARFIL

Cuatro etapas: 597 + 984 + 1.022 +1.500 km = 4.103 km. 72 controles horarios. Del 30 de octubre al 3 de noviembre.

Pos.	N°	G°	Piloto-navegante	Marca	Tiempo
1°	3	B	Juha Kankkunen-Fred Gallagher	Toyota Célica TC Turbo	4h46m
2°	1	B	Bjorn Waldegaard-Hans Thorszelius	Toyota Célica TC Turbo	4h46m
3°	5	B	Alain Ambrosino-Daniel Le Saux	Nissan 240 RS	6h15m
4°	4	B	Mike Kirkland-Roc Combret	Nissan 240 RS	8h36m
5°	9	B	Eugene Salim-Clement Kanan	Mitsubishi Lancer Turbo	16h36m
6°	20	A	Alessandro Molino-Christian Massela	Subaru Leone 4WD	19h53m
7°	49	A	Gilles de Granville-Denis Carrascosa	Toyota Celica	22h34m
8°	33	A	Dale Dieval-Lois Count	Mitsubishi Lancer	25h24m

Largaron 50 autos, llegaron 8.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

34° RAC RALLY

Nottingam. Dos etapas. 3.595 km. 63 pirmes. 24 al 28 de noviembre.

POS.	Nº	GRUPO	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	6	B	**Henri Toivonen-Neil Wilson**	**Lancia Delta S4**	**9h32m35s**
2°	3	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	9h33m01s
3°	10	B	Tony Pond-Rob Arthur	MG Metro 6R4	9h34m02s
4°	8	B	Per Eklund-Bjorn Cedelberg	Audio Quattro	9h58m35s
5°	5	B	Juha Kankkunen-Fred Gallagher	Toyota Celica TC Turbo	10h10m53s
6°	14	B	Jimmy Mcrae-Ian Grindrod	Opel Manta 400	10h16m01s
7°	17	B	Terry Kaby-Kevin Gormley	Nissan 240 RS	10h24m08
8°	11	B	Russel Brookes-Mike Broad	Opel Manta 400	10h25m60s
9°	25	B	Rod Millen-Brian Rainbow	Mazda RX-7	10h29m39s
10°	9	B	Ingvar Carlsson-Benny Melander	Mazda RX-7	10h29m57s
12°	29	A	**Andrew Wood-Mike Nicholson**	**Vauxhall Astra GTE**	**10h43m16s**
16°	35	A	**Louise Aitken-Walker-Ellen Morgan**	**Peugeot 205 GTI**	**11h21m57s**
21°	155	N	**Brian Wiggins-Tony Sheppard**	**Vauxhall Astra GTE**	**11h42m07s**

Largaron 155 autos, llegaron 62.

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY PILOTOS

		MC Monte Carlo	S Suecia	P Portugal	EAK Safari	GR Acrópolis	F Córcega	NZ Nueva Zelanda	RA Argentina	SF 1000 Lagos	I San Remo	CI Costa de Marfil	GB	RAC	Total
1°	Timo Salonen (SF)	(12)	12	20	14	–	20	20	20	15	15	–	–	127	(143)
2°	Stig Blomqvist (S)	10	15	10	–	–	15	15	–	15	–	–	–	75	
3°	Walter Rohrl (D)	15	–	12	–	–	–	12	–	–	20	–	–	59	
4°	Ari Vatanen (SF)	20	20	–	–	–	–	15	–	–	–	–	–	55	
5°	Juha Kankkunen (SF)	–	–	–	20	–	–	–	–	–	–	20	8	48	
6°	Henri Toivonen (SF)	6	–	–	–	–	–	–	–	10	12	–	20	48	
7°	Markku Alen (SF)	–	–	–	–	–	–	–	–	12	10	–	15	37	
8°	Bjorn Waldegard (S)	–	–	–	15	–	–	–	–	6	–	15	–	36	
9°	Mike Kirkland (EAK)	–	–	–	12	–	4	–	–	–	–	10	–	26	
10°	Per Eklund (S)	–	8	–	–	–	–	–	–	8	–	–	10	26	
11°	Massimo Biasion (I)	2	–	15	–	–	–	–	–	–	6	–	–	23	
13°	Jean Ragnotti (F)	–	–	–	–	20	–	–	–	–	–	–	–	20	
14°	Shekhar Mehta (EAK)	–	–	–	–	–	10	–	10	–	–	–	–	20	
15°	Ingvar Carlsson (S)	–	3	–	–	–	12	–	–	–	–	–	1	16	

16° Wilfred Wiedner (A) (15 puntos).
17° Bernard Beguin (F), Carlos Reutemann (RA), Alain Ambrosino (CI), Tony Pond (GB) (12 puntos).
21° Werner Grissman (A) (11 puntos).
22° Hannu Mikkola (SF), Rauno Aaltonen (SF), Billy Coleman (RL) (10 puntos).
25° Erwin Weber (D), Yves Loubet (F), Saeed Al Hajr (S), Malcom Stewart (NZ), Ernesto Soto (RA) Kalle Grundel (S), Dario Cerrato (I), Eugene Salim (C) (8 puntos).
34° Jean-Claude Andruet (F), Santimo Mendes (P), Yoshuio Iwase (EAK), Camille Bardi (F), George Moschous (GR), 'Possum' Bourne (NZ), Sacy Bordin (BR), Dolc Dieval (CI), Russel Brookes (GB) (3 puntos).
60° Mats Jonsson (S), Jorge Ortigoa (P), Ashok Patel (EAK), Jean-Jacques Poretti (F), Franz Wittmann (A), Jim Donald (NZ), Federico West (U), Lars-Erik Torph (S), Rod Millen (NZ) (2 puntos).
38° Mikael Ericsson (S) (7 puntos).
34° Gunnar Petterson (S), Jose Miguel Faria (P), Alain Ambrosino (CI), Bertrand Balas (F), Achim Warmbold (D), Reg Cook (NZ), Mario Stillo (RA), Alessandro Molina (I), Jimmy McRae (GB) (6 puntos).
43° Dany Snobeck (F), Carlos Sica (P), Jean-Claude Bouquet (F), Inky Tulloch (NZ), Jayan Shan (EAK), Giovanni Del Zoppo (I), Gilles Petit de Granville (CI), Terry Kaby (GB) (4 puntos).
56° Maurice Chomat (F), Kenneth Eriksson (S), Pedro Jere Faria (P), Carlo Vitul (EAK), Patrick Bernardini (F), 'Stratissino' (GR), Tony Teesdale (NZ), Luis Echegoyen (U), Sebastian Lindholm (SF), Tohine (MC) (1 punto).

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY MARCAS

		MC Monte Carlo	S Suecia	P Portugal	EAK Safari	F Córcega	GR Acrópolis	NZ Nueva Zelanda	RA Argentina	SF 1000 Lagos	I San Remo	GB	RAC	Total
1	Peugeot	18	16	18	16	(16)	18	18	18	18	16	—	142	(156)
2	Audi	16	16	14	—	—	16	14	16	16	18	(12)	126	(136)
3	Lancia	8	1	16	1	—	1	1	1	14	14	15	70	
4	Nissan	—	—	4	14	—	12	8	12	—	—	6	56	
5	Toyota	—	—	10	18	—	—	—	—	6	—	10	44	
6	Renault	6	—	—	—	18	—	—	14	—	—	—	38	
7	VW	—	—	—	—	—	10	—	—	9	10	—	29	
8	Opel	—	4	—	12	—	—	—	—	—	—	8	25	
9	Porsche	—	—	—	—	14	10	—	—	—	—	—	24	
10	Mazda	—	6	—	—	—	14	—	—	—	—	2	22	
11	Ford	—	—	8	—	—	—	6	7	—	—	—	21	
12	Subaru	—	—	—	9	—	—	11	—	—	—	—	20	
13	Alfa Romeo	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	13	
14	Austin Rover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14	
15	BMW	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	9	
16	Chevrolet	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	
17	Talbot	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	8	
18	Citroën	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	





ACTUALIDAD INTERNACIONAL

RALLY MUNDIAL

¿REUTEMANN, OTRA VEZ CORRIENDO EN LA ARGENTINA?

Una vez más, y van... el nombre de **Carlos Alberto Reutemann** vuelve a aparecer en los rumores en este período de pretemporada de la actividad internacional. Pero en esta oportunidad hay rasgos distintos de los ya archiconocidos de otras ocasiones, porque el tema no se relaciona con algún posible retorno de "Lole" a la Fórmula Uno, ni tampoco tiene su origen en nuestro país.

Esta vez es diferente y quizá, con el transcurrir del tiempo, sea cierto. Y vamos no más al grano, diciendo que la noticia proviene de Francia y más precisamente del equipo **Peugeot**, que anunció su política de participación en el certamen mundial de rallies de la presente temporada. La misma comprende la intervención en todas las competencias del certamen con los autos conducidos por **Timo Salonen** y el finlandés **Juha Kankkunen**, su flamante incorporación. A ellos se agregará un tercer auto en Montecarlo, Safari, Córcega, Acrópolis, Argentina, San Remo y posiblemente, Portugal. Un tercer auto, de acuerdo con lo manifestado por **Jean Todt**, será confiado en las competencias de Europa y Africa a **Bruno Saby**, quedando para Argentina abierta la posibilidad de que sea Reutemann quien lo conduzca como ya ocurrió el año anterior.

¿Volveremos entonces a ver a Carlos sobre un Peugeot 205 T.16 en el Rally de la Argentina? Puede ser, si alamos varios cabos como la reciente mención que hizo Todt de su nombre, la buena actuación cumplida en la competencia del año anterior y la reciente conferencia de prensa realizada en París con motivo de la culminación del año. Incluso, el semanario galo "Auto Hebdo", da como un hecho la inclusión de Reutemann en el equipo que participará en agosto próximo en la Argentina. Por nuestra parte, preferimos ser algo más cautos y esperar el desarrollo de los acontecimientos que, seguramente, como es habitual, nos tendrán con la duda durante un buen tiempo más.

FORMULA UNO

COMIENZAN LAS PRUEBAS DE RIO

Ya estamos en 1986 y con el inicio del nuevo año, la Fórmula Uno reanudará su trabajo preparatorio para la temporada que tendrá su comienzo el 23 de marzo en el Autódromo de **Jacarepaguá** con la disputa de una nueva edición del Gran Premio de **Brasil**.

Y precisamente este retorno al trabajo de la categoría mayor tendrá como escenario el circuito carioca donde, a partir del próximo lunes **13 de enero**, se anuncia la realización de la primera serie de ensayos con vistas a esa carrera inaugural del campeonato. Estos ensayos se prolongarán, siempre según lo conocido, hasta el sábado **18** de **enero**, habiendo ya comprometido su presencia un tan compacto como importante grupo de equipos integrado por **Mc Laren, Williams, Lotus, Ferrari, Brabham**, (la semana pasada, **Niki Lauda** firmó como asesor deportivo integral de **BMW**), **Toleman, Ligier, Beatrice** y **Osella**.

En el rubro pilotos las únicas presencias confirmadas, por el momento, son las de los locales **Nelson Piquet** y **Ayrton Senna**, pudiéndose agregar, en el caso del hombre de Lotus, que su tarea específica en estos ensayos será probar distintos tipos de motores **Renault**.

Así la Fórmula Uno continuará su movimiento para la temporada 1986. Y nuestros vecinos, los brasileños, tendrán la suerte de poder observar este pequeño adelanto de su Gran Premio, que no será el único pues, para mediados de febrero y tras los carnavales, se anuncia una nueva tanda de pruebas.

FORMULA UNO

LARRAURI ESPERA UNA DEFINICION

Oscar Rubén Larrauri está nuevamente en la Argentina. Silenciosamente "Poppy" retornó hace un par de semanas con el objeto de pasar las tradicionales fiestas de fin de año en compañía de sus familiares. Sin embargo, más allá de los festejos, su mente continúa puesta en la Fórmula Uno, el gran objetivo que se ha impuesto para la temporada 1986 y cuya concreción sigue dilatándose.

Por ello Larrauri prefirió mostrarse cauto en cuanto a su futuro en la categoría mayor, comentando que **"es preferible callar que hablar de más, porque esto puede hacer fracasar una negociación"**. Incluso el silencio del rosarino abarcó cualquier referencia al actual estado de las negociaciones con el equipo **Euroracing**, la escudería que asoma como el más probable destino de Larrauri en caso de que finalmente se concrete su pase a la categoría mayor.

Sí en cambio, Larrauri aceptó hacer una mención de su primer contacto real con un auto de Fórmula Uno, producido durante los ensayos realizados el mes pasado en Estoril, sobre un **Toleman-Hart: "Fue una gran experienccia"**, señaló "Poppy", agregando a continuación: **"Lo que más me impresionó fue la gran aceleración. Lástima que apenas pude dar ocho vueltas, ya que se rompió el motor..."**.

Finalmente, Larrauri, que viajó la semana pasada a La Rioja para conversar sobre el apoyo que le daría la lotería provincial, anticipó que tiene pensado retornar a Europa el próximo 23 de enero, con el fin de intensificar las gestiones tendientes a aclarar su panorama de actividades para la temporada 1986, que además de la Fórmula Uno incluye su participación en el **Campeonato Mundial de Endurance** y la **Copa Europa R. Alpine**.

Rally Nacional

VILLA DOLORES (1)

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally – 17 Pruebas de Clasificación – Dos etapas – Total de kilometrajo: 806,41 km
I-3/ m 3/85

P.C. 1. Villa de las Rosas - San Javier I. 13,65 km. **Clase 3**: Raies, 10m38 a 75,67 km/h. **Clase 2:** Stillo, 11m22s a 70,79 km/h. **Clase 1**: Damilano, 12m46s a 63,02 km/h.

P.C. 2 - Sarmiento - El Faro I. 37,79 km. Clase 3: Recalde, 19m56s a 113,75 km/h. **Clase 2:** Stillo, 20m54s a 108,49 km/h. **Clase 1:** Damilano, 24m08s a 93,95 km/h.

P.C. 3 - Villa de las Rosas - San Javier II. 13,41 km. Clase 3: Raies, 10m33s a 76,27 km/h. **Clase 2**: Bescham, 11m06s a 72,49 km/h. **Clase 1**: Damilano, 12m28s a 64,54 km/h.

P.C. 4 - Yacanto - La Paz I. 21,07 km. Clase 3: Soto, 10m22s a 121,95 km/h. **Clase 2: Stillo**, 10m49s a 116,88 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 12m16s a 103,06 km/h.

P.C. 5 - Santa Rosa de Conlara - Pozo del Chañar I. 44,75 km. Clase 3: Raies, 21m09s a 126,95 km/h. **Clase 2:** Stillo, 22m22s a 120,04 km/h. **Clase 1**: Palen, 26m20s a 101,96 km/h.

P.C. 6 - Villa de las Rosas - San Javier III. 13,65 km. Clase 3: Raies, 10m31s a 76,51 km/h. **Clase 2**: Stillo, 11m04s a 72,70 km/h. **Clase 1**: Mateucci, 12m53s a 62,45 km/h.

P.C. 7 - Yacanto - La Paz II. 21,07 km. Clase 3: Raies, 10m18s a 122,74 km/h. **Clase 2**: Stillo, 10m52s a 116,34 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 12m15s a 103,20 km/h.

P.C. 8 - Santa Rosa de Conlara - Pozo del Chañar II. 44,75 km. Clase 3: Soto, 21m07s a 127,15 km/h. **Clase 2:** Stillo, 22m25s a 119,78 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 26m16s a 102,22 km/h.

P.C. 9 - San José - Las Encrucijadas I. 7,61 km. Clase 3: Soto, 3m17s a 138,07 km/h. **Clase 2**: Stillo, 3m28s a 131,71 km/h. **Clase 1**: Rocchi, 4m04s a 112, 28 km/h.

P.C. 10 - Sarmiento - El Faro I. 37,79 km. Clase 3: Chiavarolle, 21m55s a 103,46 km/h. **Clase 2**: Bescham, 21m26s a 105,79 km/h. **Clase 1**: Rosso, 24m25s a 92,86 km/h.

P.C. 11 - Chamico-Ambul I. 24,59 km. Clase 3: Soto, 24m07s a 61,18 km/h. **Clase 2:** Flere, 24m48s a 59,49 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 38m55s a 51,02 km/h.

P.C. 12 - Ambul - San Lorenzo I. 26,21 km. Clase 3: Recalde, 16m46s a 93,79 km/h. **Clase 2: Stillo, 17m04s a 92,14 km/h. Clase 1:** Rosso, 19m33s a 80,44 km/h.

P.C. 13 - Las Tapias - Piedra Pintada I. 8,53 km. Clase 3: Recalde, 4m09s a 123,33 km/h. **Clase 2**: Stillo, 4m22s a 117,21 km/h. **Clase 1**: Rosso, 5m04s a 101,01 km/h.

P.C. 14. Sarmiento - El Faro II. 37,79 km. Clase 3: Recalde, 20m05s a 112,90 km/h. **Clase 2:** Bescham, 21m17s a 106,53 km/h. **Clase 1**: Rosso, 24m05s a 94, 15 km/h.

P.C. 15 - Chamico - Ambul II. 24,59 km. Clase 3: Recalde, 24m10s a 61,05 km/h. **Clase 2**: Torrás, 25m23s a 58,12 km/h. **Clase 1**: Rosso, 27m44s a 53,20 km/h.

P.C. 16 Ambul - San Lorenzo II. 26,21 km. Clase 3: Recalde, 16m26s a 95,70 km/h. **Clase 2:** Torrás, 17m22s a 90,55 km/h. **Clase 1**: Rosso, 19m19s a 81,41 km/h.

P.C. 17 - Las Tapias - Piedra Pintada II. 8,53 km. Clase 3: Recalde, 4m04s a 125,85 km/h. **Clase 2**: Flere, 4m27s a 112,48 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 5m a 102,36 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS	Nº	PILOTO - NAVEGANTE	MARCA	CLASE	TIEMPO
1°	4	Ernesto Soto-Martín Christie	Renault 18 GTX	3	4h17m01s
2°	8	Mario Stillo-Daniel Stillo	Renault 12 TS	2	4h24m26s
3°	5	Miguel Torrás-Daniel Stella	Renault 12 TS	2	4h26m54s
4°	11	Jorge Bescham-José García	Fiat 128 SE 1500	2	4h28m46s
5°	1	Jorge Recalde-Jorge Del Buono	Renault 18 GTX	3	4h30m25s
6°	17	Rubén del Campo-Grivenieiec	Renault 12 TS	2	4h31m55s
7°	16	Janez Fleré-S. Schroeder	Renault 12 TS	2	4h32m27s
8°	20	José Recalde-Justa Carrera	Renault 12 TS	2	4h31m31s
9°	7	Sergio Collosi-Hugo García	Renault 12 TS	2	4h42m02s
10°	15	Raúl Luna-A. Rodríguez	Renault 12 TS	2	4h53m45s
11°	62	José Oni-Samuel Perugini	Renault 12 TS	2	4h55m39s
12°	64	Juan Maineri-Guillermo Maineri	Volkswagen Gacel	2	4h59m00s
13°	70	Osvaldo Damiano-V. Machuca	Fiat 128 1.100	1	5h10m25s
14°	51	José Topa-Carlos Topa	Peugeot 504	3	5h12m35s
15°	65	Hugo Rosso-Carlos Bustos	Fiat 128 1.100	1	5h12m47s
16°	31	Daniel Matteucci-S.Neme	Daihatsu Charade	1	5h13m42s
17°	80	Héctor Bonaldi-Ricardo Merlo	Fiat 147	1	5h15m33s
18°	35	Jorge Céspedes-Jorge Orentani	Fiat 147	1	5h24m26s
19°	55	Enrique Salman-Miguel Ponce	Renault 12 TS	2	5h27m35s
20°	92	Daniel Rodríguez-J. Sánchez	Renault 12	2	5h29m06s
21°	83	Oscar Machuca-R. Machuca	Fiat 147	1	5h31m23s
22°	67	Raúl Nizzo-Carlos Cali	Fiat 128 1.100	1	5h36m15s
23°	87	Alberto Cáceres-Jorge Bax	Renault 12	2	5h38m45s
24°	76	Eduardo Harte-Daniel Dinisio	Fiat 128 1.100	1	5h39m30s
25°	43	José Sciolunga-Luis Yáñez	Fiat 128 1.100	1	5h40m12s
26°	33	Walter Gay-A. Vartanian	Fiat 128 1.100	1	5h41m31s
27°	65	Gaspar Pardo-E. Tarletti	Renault 12	2	5h47m19s
28°	97	Edgardo Ghiglione-J. Vignolo	Fiat 128 1.100	1	5h58m43s
29°	60	Pedro Mattar-Roque Vidal	Fiat 128	3	6h03m06s
30°	103	Mario De Cicco-Rubén Pippi	Fiat 128 1.100	1	6h03m54s
31°	86	Jorge Moreira-Roque Pérez	Fiat 125	3	6h14m41s
32°	69	Raul Amichetti-E. Polanich	Fiat 147	1	6h22m41s
33°	48	Julio Celiz-Carlos Roque	Fiat 128 1.100	1	6h27m48s
34°	81	Fernando Macbob-F. Cobos	Fiat 128 1.100	1	6h43m08s
35°	99	Carlos Fierro-José Tesino	Fiat 128 1.100	1	7h27m31s

BUENOS AIRES (2)

Club de autos y Motos - Tres cabeceras: San Nicolás, La Plata y Bahía Blanca - Concentración: Henderson - Tres etapas - 1.191,75 km.

Club de Autos y Motos. La Plata/Bahía Blanca/San Nicolás-Henderson. 1191,75 km. 22 al 24 de marzo de 1985.

P.C. 1 - Ruta 65 - Herrera Vegas 118,9 km.

Clase tres: Veronesi 49m12s a 144,999 km/h, **Clase dos:** Stillo 50m25s a 141,5 km/h. **Clase uno:** Rasetto 1h02m57s a 113,328 km/h.

P.C. 2 Herrera Vegas - Ruta 86. 50,35 km.

Clase tres: Veronesi 21m39s a 139,573 km/h, **Clase dos:** Torrás 22m04s a 136,903 km/h. **Clase uno:** Bonaldi 25m30s a 118,470 km/h.

P.C. 3 Ruta 86 - Cementerio 19,3 km.

Clase tres: Veronesi 7m46s a 149,098 km/h, **Clase dos:** Stillo 7m49s a 148,144 km/h. **Clase uno:** Bonaldi 9m19s a 124,293 km/h.

P.C. 4 Henderson - Cruce Coraceros 92 km.

Clase tres: Lonati 41m03s a 134,470 km/h, **Clase dos:** Stillo 40m21s a 136,802 km/h. **Clase uno:** Bonaldi 48m03s a 114,880 km/h.

P.C. 5 Cruce Coraceros - Mones Cazón 80,35 km.

Clase tres: Veronesi 33m47s a 142,703 km/h, **Clase dos:** Torrás 35m41s a 136,830 km/h, **Clase uno:** Bonaldi 40m17s a 119,676 km/h.

P.C. 6 Mones Cazón - Ruta 86 135,85 km.

Clase tres: Lonati 58m44s a 138,779 km/h, **Clase dos:** Maineri 59m05s a 135, 957 km/h. **Clase uno:** Matteucci 1h12m08s a 112,998 km/h.

P.C. 7 Henderson-Ruta 65 64,45 km.

Clase tres: Lonati 29m42s a 130,201 km/h. **Clase dos:** Maineri 29m51s a 129,547 km/h. **Clase uno:** Bonaldi 35m18s a 109,545 km/h.

P.C. 8 Ruta 65 - Herrera Vegas 58,1 km.

Clase tres: Pancello 26m26s a 131,878 km/h. **Clase dos:** Stillo 24m16s a 143,653 km/h. **Clase uno:** Bonaldi 28m24s a 122,746 km/h.

P.C. 9 Herrera Vegas-Ruta 86. 50,35 km.

Clase tres: Landriscina 22m27s a 134,565 km/h. **Clase dos:** Maineri 20m35s a 146,769 km/h. **Clase uno:** Bonaldi 24m02s a 125,7 km/h.

P.C. 10 Ruta 86 - Cruce rutas 39,4 km.

Clase tres: Pancello 18m40s a 126,642 km/h. **Clase dos:** Maineri 17m42s a 133,559 km/h, **Clase uno:** Bonaldi 20m21s a 116,166 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS	Nº	CLASE-CAMP.	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
-	80	3-Prov.	Perkins-Muzio	Peugeot 504 GRTN	5h2m43s
1°	4	2-Nac.	Stillo-Stillo	Renault 12 TS	5h11m9s
2°	3	2-Nac.	Torrás-Stella	Renault 12 TS	5m12m38s
3°	21	2-Nac.	Maineri-Maineri	Volkswagen Gacel GL	5h13m15s
4°	6	2-Nac.	De Giovani-Valentini	Fiat 128 S.E.1500	5h19m3s
5°	47	2-Nac.	Alonso-Nowak	Fiat 128 S.E.1500	5h27m6s
6°	9	2-Nac.	Bilbao-Bilbao	Renault 12 TS	5h34m2s
7°	51	2-Nac.	Badra-Teyssedou	Fiat 128 1300	5h49m22s
8°	11	3-Nac.	Pancelo-Gey	Fiat 125	5h51m0s
9°	10	3-Nac.	Landriscina-Valles	Peugeot 504 TN	5h53m29s
10°	46	2-Nac.	Tinnacher-Peluggini	Renault 12 TS	6h2m36s
11°	14	2-Nac.	Luna-Argüello	Renault 12 TS	6h7m44s
12°	32	3-Nac.	Oribe-Dechechi	Subaru 1800 Coupe	6h16m46s
13°	39	2-Nac.	Lovagnini-De Rioja	Volkswagen Gacel GL	6h19m25s
14°	71	2-Nac.	Juan Carlos Gómez-NN	Renault 12 TS	6h22m52s
15°	30	1-Nac.	Matteucci-Neme	Daihatsu Charade	6h23m40s
16°	42	2-Nac.	Cancelo-Sureda	Renault 12 TS	6h26m6s
17°	55	2-Nac.	Capisano	Fiat 128 1300	5h28m44s
18°	26	1-Nac.	Palen-Minardi	Fiat 128 1100	6h30m17s
19°	79	1-Nac.	Bonaldi-Merlo	Fiat 147 CL5 1100	6h31m15s
20°	61	1-Nac.	Solmi-Pronczuk	Fiat 147 CL5 1100	6h34m16s
21°	28	1-Nac.	Damiano-Machuca	Fiat 128 1100	6h4?m20s
22°	57	2-Nac.	Maseroni-Gómez	Fiat 128 1300	5h48m39s
23°	31	1-Nac.	Rasello-Martina	Fiat 128 1100	5h52m42s
24°	52	1-Nac.	Ponzio-Bosch	Fiat 128 1100	7h12m56s
25°	58	2-Nac.	Fernández-Donssien-Ceada	Renault 12 TS	7h32m5s
26°	56	2-Nac.	Tavelaro-Lopez	Fiat 128 1300	7h37m33s

VTA DE LA MANZANA (3)

Asociación de Volantes de General Roca. Cuatro etapas. General Roca-Temuco, Temuco-San Carlos de Bariloche, San Carlos de Bariloche-San Carlos de Bariloche, San Carlos de Bariloche-General Roca. 6 al 10 de abril de 1985.

P.C. 1 Aeropuerto General Roca-INTA. 17,22 km.

Clase 3: Recalde 8m30s (121,55 km/h). **Clase 2:** Bellavalentina 9m40s (103,32 km/h),**Clase 1:** Rosso 10m46s (96,11 km/h).

P.C. 2 Zapala - Gendarmería Angostura 118,7 km

Clase 3: Recalde 58m57s (120,814 km/h). **Clase 2:** Flere 1h05m51s (108,54 km/h).

P.C. 3 Aduana Chilena - Melipeuco. 40,77 km

Clase 3: Recalde 25m51s (94,63 km/h). **Clase 2:** Lovagnini 29m41s (82,40 km/h).

P.C. 4 Puente Peuco-Cunco. 29,32 km.

Clase 3: Recalde 11m20s (155,223 km/h), **Clase 2:** Lovagnini 13m23s (131,446 km/h), **Clase 1:** Bonaldi 15m08s (116,246 km/h).

P.C. 5 Cunco-Temuco 48,87 km.

Clase 3: Raies 19m53s (147,470 km/h), **Clase 2:** Lovagnini 23m08s, **Clase 1:** Bonaldi 25m38s (114,39 km/h).

P.C. 6 Pucon - Curarrehue 32,7 km.

Clase 3: Soto 15m02s (130,509 km/h). **Clase 2:** 16m51s (116,439 km/h), **Clase 1:** Rosso 18m56s (103,717 km/h).

P.C. 7 Curarrehue - Puesco 20,03 km.

Clase 3: Recalde 11m43s (102,571 km/h), **Clase 2:** Rojas 13m12s (91,04 km/h). **Clase 1:** Rosso 14m38s (81,20 km/h).

P.C. 8 Tromen-Junín de los Andes. 54,47 km.

Clase 3: Recalde 29m37s (110,349 km/h), **Clase 2:** Rojas 33m45s (96,83 km/h). **Clase 1:** Rosso 39m02s (83,728 km/h).

P.C. 9 San Martín de los Andes - Confluencia Traful. 97,9 km.

Clase 3: Recalde 55m40s (105,520 km/h), **Clase 2:** Lovagnini 1h02m09s (94,562 km/h). **Clase 1:** Rosso 1h09m23s (84,559 km/h).

P.C. 10 Colonia Suiza - RN 258. 31,26 km.

Clase 3: Recalde 17m30s (107,77 km/h), **Clase 2:** Flere 19m11s (97,77 km/h). Piles 21m53s (85,709 km/h).

P.C. 11 Cerro León - Pilcaniyeu. 49,91 km.

Clase 3: Raies 22m23s (132,986 km/h). **Clase 2:** Flere 24m17s (123,310 km/h). **Clase 1:** Damilano 27m49s (107,654 km/h).

P.C. 12 Pilcaniyeu-Alicurá. 98,6 km

Clase 3: Raies 47m51s (123,636 km/h). **Clase 2:** Flere 51m55s (112,506 km/h). **Clase 1:** Damilano 56m41s (100,812 km/h)

P.C. 13 Confluencia Traful - Villa La Angostura. 92,99 km.

Clase 3: Soto 55m32s (100,469 km/h), **Clase 2:** Flere 1h01m51s (90,208 km/h), **Clase 1:** Damilano 1h11m05s (78,490 km/h).

P.C. 14 Villa La Angostura - Nahuel Huapi. 63,8 km.

Clase 3: Recalde 28m19s (135,185 km/h), **Clase 2:** Flere 32m56s (116,234 km/h). **Clase 1:** Damilano 36m25s (105,116 km/h).

P.C. 15 Cerro León - Pilcaniyeu. 49,91 km.

Clase 3: Soto 22m31s (132,994 km/h), **Clase 2:** Flere 25m20s (118,207 km/h), **Clase 1:** Damilano 28m08s (106,443 km/h).

P.C. 16 Pilcaniyeu - Alicurá. 98,6 km.

Clase 3: Recalde 47m13s (125,29 km/h). **Clase 2:** 52m59s (111,657 km/h). **Clase 1:** Rosso 58m11s (101,678 km/h).

P.C. 17 Cerrito Piñón - Piedra del Aguila. 51,94 km.

Clase 3: Soto 26m02s (119,7 km/h), **Clase 2:** Flere 30m05 (119,707 km/h), **Clase 1:** Damilano 32m22s (96,284 km/h).

P.C. 18 El Chocón - Paso Córdoba. 143,82 km.

Clase 3: Recalde 1h00m38s (142m51 km/h), **Clase 2:** Flere 1h12m28s (119,077 km/h), **Clase 1:** Damilano 1h16m32s (112,750 km/h).

CLASIFICACION FINAL

POS	Nº	CLASE	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1°	3	3	Jorge Recalde-Jorge Del Buono	Renault 18 GTX	9h26m49s
2°	2	3	Ernesto Soto-Martín Christie	Renault 18 GTX	9h31m07s
3°	2	22	Janez Flere-Sigfrido Schoreeder	Renault 12 TS	10h44m04s
4°	12	3	Héctor Hernández-Aníbal Acri	Peugeot 504 GRTN	11h02m22s
5°	10	3	Hugo Hernández-Adolfo Coggiola	Peugeot 504 GRTN	11h06m58s
6°	16	3	Víctor Lamperti-Luis Palomeque	Renault 18 GTX	11h47m44s
7°	30	1	Hugo Rosso-Carlos Bustos	Fiat 128 1100	12h00m02s
8°	75	Inv.	Angel Zirotti-Raúl Puga	Fiat 125 Berlina	12h18m19s
9°	51	1	Osvaldo Pirlas-Ismael Albornoz	Fiat 147 CL5	12h32m23s
10°	61	2	Gustavo Gentile-Jorge Piersigilli	Volkswagen Gacel	12h36m42s
11°	45	2	Mario Casagrande-José Miasso	Renault 12 TS	12h51m35s
12°	39	2	Héctor Gómez-César Díaz	Renault 12 TS	12h51m49s
13°	31	1	José Gómez-Mario Gil	Fiat 128 1100	12h57m06s
14°	27	1	Omar Ruiz-Rubén García	Fiat 128 1100	13h26m40s
15°	60	1	Santiago Suárez-Roberto Ríos	Fiat 128 1100	13h35m44s
16°	63	2	Miguel Barros-Víctor Parada	Fiat 128 1300	13h44m03s
17°	69	1	Nicolás Nolasco-Oscar Zvitan	Fiat 128 1100	14h45m33s

LA RIOJA (4)

Auto Club de la Rioja. Dos Etapas. 474,09 + 488,42 = 962,51 km. 14 pimes. 18 al 20-5-1985.

P.C. 1 - Villa Sanagasta - Las Pardecitas. 13,16 km. Clase 3: Raies. 8m04s a 97,88 km/h. **Clase 2:** Stillo. 8m23s a 94,19 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 9m08s a 86,45 km/h.

P.C. 2 - La Rioja - Patquía. 66 km. Anulado.

P.C. 3 - Punta de los Llanos - La Toma. 49,79 km. Clase 3: Soto. 15m23s a 159,09 km/h. **Clase 2:** Bescham, 16m29s a 148,48 km/h. **Clase 1:** Rocchi. 19m15s a 87,85 km/h.

P.C. 4 - Tama-Santa Rita de Catuna. 85,29 km. Clase 3: Raies, 48m46s a 104, 14 km/h. **Clase 2:** Torrás, 51m33s a 99,27 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 58m15s a 87,85 km/h.

P.C. 5 - Santa Rita de Catuna - Loma Blanca. 36,68 km. Clase 3:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Soto, 15m15s a 146,42 km/h. **Clase 2:** Bescham, 17m09s a 35,32 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 19m09s a 121,19 km/h.

P.C. 6 - Punta de los Llanos - La Rioja. 88,55 km. Clase 3: Soto, 30m49s a 172,41 km/h. **Clase 2:** Bescham, 33m56s a 156,57 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 40m49s a 130,17 km/h.

P.C. 7 - Puerto Alegre - El Ombú. 37,38 km/h. Clase 3: Soto, 26m46s a 83,79 km/h. **Clase 2:** Torrás, 30m11s a 74,31 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 33m40s a 66,62 km/h.

P.C. 8 - Río de la Punta - Anjullón. 10,7 km. Clase 3: Soto, 4m29s a 143,20 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 4m51s a 132,37 km/h. **Clase 1:** Trossero, 5m51s a 109,90 km/h.

P.C. 9 - Pinchas-Villa Sanagasta. 47,38 km. Clase 3: Raies, 25m52s a 109,90 km/h. **Clase 2:** Torrás, 28m01s a 101,47 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 31m18s a 90,82 km/h.

P.C. 10 - Villa Sanagasta - Las Pardecitas. 13,16 km. Clase 3: Soto, 8m13s a 96,10 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 8m32s a 92,53 km/h. **Clase 1:** Ronicoff, 9m17s a 85,06 km/h.

P.C. 11 - Puerto Alegre - El Ombú, I. 37,38 km/h. Clase 3: Soto, 28m16s a 79,34 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 30m50s a 72,74 km/h. **Clase 1:** Koniecff, 35m44s a 62,76 km/h.

P.C. 12 - Río de la Punta-Anjullón II. 10,70 km. Clase 3: Soto, 4m33s a 141,1 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 4m54s a 131,02 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 5m51s a 109,74 km/h.

P.C. 13 - Pinchas - Villa Sanagasta II. 47,38 km. Clase 3: Soto, 26m36s a 106,87 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 28m31s a 99,69 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 31m29s a 90,30 km/h.

P.C. 14 - Villa Sanagasta - Las Pardecitas. 13,16 km. Clase 3: Soto, 8m20s a 94,75 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 8m47s a 89,9 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 9m12s a 85,83 km/h.

CLASIFICACION

POS	Nº	CLASE	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	1	3	Ernesto Soto-Martín Christie	Renault 18 GTX E.L.	4h12m20s
2º	3	3	Gabriel Raies-Raúl Campaña	Renault 18 GTX	4h18m24s
3º	7	2	Miguel Torrás-Fernando Stella	Renault 12 TS	4h35m19s
4º	9	2	Jonez Flere-Sigfrido Schroeder	Renault 12 Ts	4h38m48s
5º	11	2	Omar De Giovanni-Rubén Quiroz	Fiat S.E. 1500	4h40m54s
6º	68	2	Alfredo Altamirano-Carlos Guerra	Volkswagon Gacel	4h57m28s
7º	22	2	Guillermo Romero-Roberto Chiodi	Fiat S.E. 1500	5h00m19s
8º	25	2	Carlos Plazza-Carlos Vacchiani	Fiat S.E. 1500	5h01m27s
9º	55	3	Enrique Salman-Miguel Ponce	Renault 18 GTX	5h02m30s
10º	8	2	Sergio Colosi-Hugo García	Renault 12 TS	5h05m37s
11º	26	2	José Orsi-Samuel Perugini	Renault 12 TS	5h06m29s
12º	59	3	Pedro Hael-Jorge Gettas	Peugeot 504 GR TN	5h11m32s
13º	30	2	Carlos Ilari-Victor Silvestri	Renault 12 TS	5h12m17s
14º	78	2	Jorge Surra-Osvaldo Bulacio	Renault 12 TS	5h13m25s
15º	62	2	Alejandro Sola-María Uberti	Renault 12 TS	5h14m52s
16º	17	3	Jorge Moreyra-Roque Pérez	Fiat 125 SL	5h20m04s
17º	21	3	Enrique Oribe-Adolfo Decchechi	Subaru 1800	5h24m37s
18º	57	3	Carlos S. Menem-Juan Bracco	Peugeot 504 GR TN	5h28m12s
19º	60	2	Edgardo Panero-R. Ribe Nill	Renault 12 TS	5h28m38s
20º	94	1	Alejandro Koniecff-J. Simes	Fiat 128 1100	5h30m07s
21º	53	1	Daniel Matteucci-Santiago Neme	Daihatsu Charade	5h31m47s
22º	56	3	Julio Caviedes-M. Díaz Dian	Peugeot 504 TN	5h37m47s
23º	46	1	José Sciangula-Luis Yáñez	Fiat 128 1100	5h39m12s
24º	40	1	Héctor Bonaldi-Ricardo Merlo	Fiat 147 CL5	5h43m13s
25º	27	2	Miguel Goranescu-E. Fomasar	Renault 12 TS	5h44m36s
26º	37	1	César Mariano-R. La Rocca	Fiat 128 1100	5h44m55s
27º	109	1	Daniel Melchiori-M. Machado	Daihatsu Charade	5h47m01s
28º	39	1	José Gómez-Mario Gil	Fiat 128 1100	5h53m23s
29º	95	1	Alfredo Camizo-R. Kotler	Fiat 128 1100	6h13m04s
30º	58	3	Mario Romero-Aníbal Romero	Peugeot 504 TN	6h26m26s
31º	93	1	Miguel Caibel-María Arroyo	Fiat 128 1100	6h48m05s
32º	105	1	Alberto Anzalone-N. Zabalza	Fiat 128 1100	6h56m36s
33º	63	2	Pedro Pardo-Luis Cresta	Renault 12 TS	7h10m50s
34º	100	1	Eduardo Roux-Jorge Muñoz	Fiat 128 1100	7h30m42s

DIA DE LA BANDERA (5)

Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally. Tres etapas 1.113 km. 31 pirmes. 2 suspendidos. 20 al 23 de junio de 1985.

P.C. 1 Icho Cruz - Cavalango 15,39 km. Clase tres: Recalde, 14m22s a 64,27 km/h. **Clase dos:** Flere, 15m30s a 59,57 km/h. **Clase uno:** Rosso, 16m53s a 54,69 km/h.

P.C. 2 Icho Cruz - Cavalango 15,39 km. Clase tres: Recalde, 15m41s a 62,67 km/h. **Clase dos:** De Giovanni, 15m50s a 58,32 km/h. **Clase uno:** Albonetti 16m42s.

P.C. 3 Tanti - Cosquin 20,95 km. Clase tres: Recalde, 13m12s a 95,23 km/h. **Clase dos:** Torrás, 13m48s a 91,09 km/h. **Clase uno:** Rocchi, 14m56s a 84,17 km/h.

P.C. 4 Villa Pan de Azúcar - La Calera 39,14 km. Clase tres: Chiavarolle 17m12s a 72,94 km/h. **Clase dos:** Bescham 17m22s a 74,74 km/h. **Clase uno:** Rosso 18m30s a 67,82 km/h.

P.C. 5 La Calera - Yocsina 4,04 km. Clase tres: Recalde, 4m12s a 128,43 km/h. **Clase dos:** Torras 4m23s a 123,06 km/h. **Clase uno:** Rosso, 4m59s a 108,24 km/h.

P.C. 6 Malagueño - Falda del Carmen 16,20 km. Clase tres: Recalde, 6m12s a 138,39 km/h. **Clase dos:** Bescham, 6m35s a 130,33 km/h. **Clase uno:** Rocchi, 7m24s a 115,95 km/h.

P.C. 7 Alta Gracia (Gruta) - Alta Gracia (Golf) 7,26 km. Clase tres: Recalde, 5m31s a 78,96 km/h. **Clase dos:** Torrás y Beschman, 5m43s a 76,20 km/h. **Clase uno:** Trosero, 6m26s a 67,71 km/h.

P.C. 8 Icho Cruz - Cavalango 15,39 km. Clase tres: Recalde, 15m12s a 60,75 km/h. **Clase dos:** Bescham, 15m50s a 58,32 km/h. **Clase uno:** Rosso, 17m41s a 52,22 km/h.

P.C. 9 Tanti - Cosquín 20,95 km. Clase tres: Recalde, 13m16s a 94,75 km/h. **Clase dos:** Bescham, 13m48s a 91,09 km/h. **Clase uno:** Damilano, 15m10s a 82,86 km/h.

P.C. 10 Villa Pan de Azúcar - La Calera 39,14 km. Clase tres: Chiavarolle, 17m16s a 72,66 km/h. **Clase dos:** Bescham, 17m24s a 72,10 km/h. **Clase uno:** Rosso, 18m38s a 67,33 km/h.

P.C. 11 La Calera - Yocsina 8,99 km. Clase tres: Recalde, 4m06s a 131,56 km/h. **Clase dos:** Bescham, 4m21s a 124 km/h. **Clase uno:** Damilano, 5m10s a 107,52 km/h.

P.C. 12 Malagueño - Falda del Carmen 16,20 km. Clase tres: Recalde, 6m04s a 141,43 km/h. **Clase dos:** Colosi, 6m44s a 127,43 km/h. **Clase uno:** Rocchi, 7m36s a 112,89 km/h.

P.C. 13 Icho Cruz - Cavalango 15,39 km. Clase tres: Recalde, 14m58s a 61,70 km/h. **Clase dos:** José Recalde, 16m20s a 56,53 km/h. **Clase uno:** Maurizi, 17m45s a 52m02 km/h.

P.C. 14 Tanti - Cosquin 20,95 km. Clase tres: Recalde, 13m06 a 95,95 km/h. **Clase dos:** Bescham, 13m43s 91,64 km/h. **Clase uno:** Damilano, 15m12s a 82,70 km/h.

P.C. 15 Molinari - Villa de Soto 78,40 km. Clase tres: Recalde, 51m45s a 90,90 km/h. **Clase dos:** Beschom, 52m58s a 88,81 km/h. **Clase uno:** Rocchi 59m18s a 79,33 km/h.

P.C. 16 La Higuera - Agua Fría 55,65 km. Clase tres: Recalde, 39m48s a 83,89 km/h. **Clase dos:** De Giovanni 41m47s a 79,91 km/h. **Clase uno:** Rosso, 46m42s a 71,50 km/h.

P.C. 17 Cuchilla Nevada - Tanti 38,94 km. Clase tres: Recalde, 26m08s a 89,40 km/h. **Clase dos:** Bescham, 26m56s a 86,75 km/h. **Clase uno:** Rosso, 29m41s a 78,71 km/h.

P.C. 18 Villa García - Cavalango 5,51 km. Clase tres: Recalde, 3m55s a 84,41 km/h. **Clase dos:** Beschom y De Giovanni, 4m04s km/h. **Clase uno:** Trasero, 4m30s a 73,47 km/h.

P.C. 19 C. Icho Cruz - Carlos Paz 5,52 km. Clase tres: Recalde, 4m21s a 76,14 km/h. **Clase dos:** Bescham 4m31s a 73,33 km/h. **Clase uno:** Damilano 4m57s a 66,91 km/h.

P.C. 22 Villa Pan de Azúcar - Villa Allende 39,14 km. Clase tres: Recalde, 16m52s a 74,38 km/h. **Clase dos:** Bescham, 17m44s a 70,75 km/h. **Clase uno:** Rosso, 18,23s a 68,25 km/h.

P.C. 23 La Calera - Yocsina 8,99 km. Clase tres: Recalde, 4m18s a 126,92 km/h. **Clase dos:** Bescham 4m29s a 120,31 km/h. **Clase uno:** Rosso, 5m06s a 105,76 km/h.

P.C. 24 Malagueño - Falda del Carmen 16,20 km. Clase tres: Recalde, 6m07s a 158,91 km/h. **Clase dos:** Colosi, 6m58s a 139,52 km/h. **Clase uno:** Damilano, 7m52s a 123,56 km/h.

P.C. 25 Alta Gracia (Gruta) - Alta Gracia (Golf) 7,26 km. Clase tres: Recalde, 5m18s a 82,19 km/h. **Clase dos:** José Recalde 5m44s a 75,98 km/h. **Clase uno:** Damilano, 6m23s a 68,24 km/h.

P.C. 26

P.C. 27 Tanti - Cosquín 20,95 km. Clase tres: Recalde, 13m a 96,69 km/h. **Clase dos:** Bescham, 13m50s a 90,87 km/h. **Clase uno:** Trasero, 15m16s a 82,34 km/h.

P.C. 28 Villa Pan de Azúcar - Villa Allende 39,14 km. Clase tres: Recalde, 17m02s a 73,65 km/h. **Clase dos:** De Giovanni 18m20s a 68,43 km/h. Clase uno: Rosso 19m19s a 64,95 km/h.

P.C. 29 La Calera - Yocsina 8,99 km. Clase tres: 4m09s a 129,98 km/h. **Clase dos:** Bescham, 4m26s a 121,67 km/h. **Clase uno:** Trasero 5m06s a 105,76 km/h.

P.C. 30 Malagueño - Falda del Carmen 16,20 km. Clase tres: Recalde, 6m11s a 157,20 km/h. **Clase dos:** José Recalde, 6m57s a 139,86 km/h. **Clase uno:** Damilano y Trasero, 9m06s a 120km/h.

P.C. 31 Alta Gracia (Gruta) - Alta Gracia (Golf). Clase tres: Recalde, 5m31s a 78,96 km/h. **Clase dos:** José Recalde, 6m56s a 73m42s. Clase uno: Rosetto, 6m32s a 66,67 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS	Nº	CLASE	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO
1º	2	3	Jorge Recalde-Jorge Del Buono	Renault 18 GTX E.L.	6h15m28s
2º	4	2	Eduardo Chiavarolle-Juan L. Piccione	Renault 18 GTX	6h33m48s
3º	17	2	Jorge Bescham-Juan García	Fiat Super Europa 1500	6h39m13s
4º	19	2	Omar De Giovanni-Rubén Quiroz	Fiat Super Europa 1500	6h47m17s
5º	10		José Cecchetto-José Aguirre	Renault 12 TS	6h57m35s
6º	35	2	José María Recalde-Julio Carreras	Renault 12 TS	7h05m06s
7º	28	2	Guillermo Romero-Roberto Chiodi	Fiat Super Europa 1500	7h13m19s
8º	23	3	Gerardo Landriscina-Héctor Valles	Peugeot 504 GR TN	7h13m43s
9º	36	2	Carlos Plaza-Dardo Bacchiani	Fiat Super Europa 1500	7h18m02s
10º	45	1	Hugo Rosso-Carlos Bustos	Fiat 128 1100	7h24m49s
11º	16	2	Carlos Mastromarino-Adolfo Borgioli	Volkswagen Gacel GL	7h22m50s
12º	27	2	Walter D'Agostini-Omar Carrizo	Renaul 12 TS	7h26m10s
13º	44	1	Osvaldo Damiano-Víctor Machuca	Fiat 128 1100	7h30m04s
14º	56	1	Rudy Trosero-Rodolfo Guerrero	Fiat 128 1100	7h36m23s
15º	152	1	Mario Albonetti-Walter Boll	Fiat 128 1100	7h39m27s
16º	69	1	Héctor Rasselto-Enrique Martino	Fiat 128 1100	7h41m41s
17º	36	2	Carlos Mauvecin-José Elera	Renault 12 TS	7h46m41s
18º	96	1	Osvaldo Libaak-F. Ammann	Fiat 128 1100	7h56s39s
19º	22	3	Carlos Bravo-Raúl Bravo	Peugeot 504 TN	7h57m48s
20º	66	1	José Sciangula-Luis Yanes	Fiat 128 1100	7h58m12s
21º	117	1	Marcos Maurizi-Oscar Vilosio	Fiat 128 1100	8h05m35s
22º	127	2	Martín García-Juan García	Renault 12 TS	8h06m00s
23º	102	1	Héctor Martínez-Raul Silvestre	Fiat 128 1100	8h06m52s
24º	154	1	Angel Canals-A. Angelatti	Fiat 147 CL5	8h10m46s
25º	101	1	Carlos Panero-Adrián Grosso	Fiat 128 1100	8h16m25s
26º	53	1	Walter Gay-José Volta	Fiat 128 1100	8h31m37s
27º	76	2	Alberto Cáceres-Jorge Box	Renault 12 TS	8h33m47s
28º	94	1	Martín Odriozola-B. Casas	Fiat 147 CL5	8h38m10s
29º	93	2	Marcelino Micolini-M. Micolini	Fiat Super Europa 1500	8h46m29s
30º	122		Raúl Sigaruso-W. Tomas	Fiat 147 CL5	8h49m56s
31º	150	1	J. Febre Despontin-D. Nieto	Fiat 128 1100	9h02m48s
32º	79	2	Alberto Dogalas-Miguel Facani	Renaul 12 TS	9h36m24s
33º	109	1	Carlos Pérez-Mario Cejas	Fiat 128 1100	8h47m24s

VUELTA DEL NOROESTE (6)

Recorrido total 874,12 km. 24 y 25-8-85.

P.C. 1 - San Pablo-San Javier. Clase 3: Recalde, 18m35s a 77,49 km/h. **Clase 2:** Carlese, 19m04s a 75,52 km/h. **Clase 1:** Rosso, 20m58s a 68, 68 km/h.

P.C. 2 - San Pablo-San Javier. 24 km. Clase 3: Recalde, 18m34s a 77,56 km/h. **Clase 2:** Carlese, 18m55s a 76,12 km/h. **Clase 1:** Rosso, 21m11s a 67,98 km/h.

P.C. 3 - Alpachiri - Las Estancias. 47,65 km. Clase 3: Recalde, 39m28s a 72, 44 km/h. **Clase 2:** Bescham, 41m03s a 69,65 km/h. **Clase 1:** Rosso, 45m11s a 63,28 km/h.

P.C. 4 - Las Estancias - Andalgalá. 46,98 km. Clase 3: Recalde, 34m35s a 81,51 km/h. **Clase 2:** Bescham, 36m27s a 77,33 km/h. **Clase 1:** Rosso, 40m 39s a 69,34 km/h.

P.C. 5 - Andalgalá- Q. de Belén. 74,81 km. Clase 3: Recalde, 34m18s a 130,86 km/h. **Clase 2:** Stillo, 36m17s a 123,71 km/h. **Clase 1:** Rosso, 44m20s a 101, 25 km/h.

P.C. 6 - Quebrada de Belén-Hualfín. 57,15 km. Clase 3: Recalde, 34m13s a 100,21 km/h. **Clase 2:** Bescham, 35m20s a 97,05 km/h. **Clase 1:** Sassi, 40,08s a 85,44 km/h.

P.C. 7 - Hualfín - Casa de Piedra. 95,97 km. Clase 3: Soto, 45m39s a 123,51 km/h. **Clase 2:** Stillo, 49m08s a 114,75 km. **Clase 1:** Rosso, 57m48s a 97,55 km/h.

P.C. 8 - Tafí del Valle - Las Mesadas. 45,72 km. Clase 3: Recalde, 25m50s a 106,19 km/h. **Clase 2:** Bescham, 26m16s a 104,44 km/h. **Clase 1:** Rosso, 28m47s a 95,31 km/h.

CLASIFICACION FINAL

POS	Nº	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA	TIEMPO	CLASE
1º	1	Recalde-Del Buono	Renault 18 GTX E.L	4h11m43s	3
2º	3	Soto-Christie	Renault 18 GTX E.L	4h14m50s	3
3º	8	Torrás-Stella	Renault 12 T.S.	4h26m48s	2
4º	5	Stillo-Stillo	Renault 12 T.S.	4h31m08s	2
5º	27	Carlese-Macías	Fiat 128 1.3	4h37m07s	2
6º	10	Alonso-Nowak	Fiat 128 SE 1,5	4h41m39s	2
7º	7	Cecchetto-Carreras	Fiat 128 SE 1,5	4h43m39s	2
8º	15	Demelchiori-Varela	Peugeot 504 TN	4h46m58s	3
9º	19	Salman-Bracco	Renault 18 GTX	4h51m47s	3
10º	46	Rosso-Bustos	Fiat 128 1100	4h59m14s	1
11º	21	Moreyra-Pérez	Fiat 125 B	5h00m01s	3
12º	6	Bescham-García	Fiat 128 SE 1,5	5h02m38s	2
13º	42	Maurizi-Vilosio	Fiat 128 1100	5h04m43s	1
14º	32	Matoucci-Neme	Daihatsu Charade	5h07m46s	1
15º	17	Caviedes-Caviedes	Peugeot 504	5h07m59s	3
16º	30	Sassi-Díaz	Fiat 147 1100	5h09m20s	1
17º	66	González-Mamanna	Fiat 128 1100	5h11m31s	1
18º	33	Martínez-Silvestro	Fiat 128 1100	5h14m15s	1
19º	61	Velázquez-Giménez	Fiat 128 1300	5h15m33s	2
20º	29	Trossero-Guerrero	Fiat 128 1100	5h15m46s	1
21º	60	Monroe-Albertus	Fiat 128 1300	5h20m05s	2
22º	64	Vázquez-Juárez	Fiat 128 SE 1.5	5h20m34s	2
23º	79	Rearte-Safiadi	Fiat 128 1100	5h21m04s	1
24º	31	Mariano-Larroca	Fiat 128 1100	5h31m37s	1
25º	28	Mauvecin-Ellera	Renault 12 TS	5h32m26s	2
26º	41	Sciangula-Yáñez	Fiat 128 1100	5h34m51s	1
27º	83	Macibob-Marchesi	Fiat 128 1100	5h35m55s	1
28º	37	Pirles-Albandos	Fiat 147 1100	5h46m48s	1
29º	69	Moreno-Gómez	Fiat 128 1100	5h47m53s	1
30º	70	Bordón-Altamirano	Fiat 128 1100	5h52m35s	1
31º	48	Zerega-Schwander	Fiat 128 1100	5h54m23s	1
32º	78	Alba-Díaz	Fiat 128 1100	6h00m04s	1
33º	14	Provedello-Provedello	Fiat 125 B	6h09m48s	3
34º	71	Colignola-Sonsini	Fiat 147 1100	6h15m21s	1
35º	54	Valdés-Valdés	Fiat 128 1300	6h23m31s	2
36º	62	Navarro-Marchetti	Fiat 128 1300	6h28m41s	2
37º	82	Bua-López	Fiat 128 1100	6h28m50s	1
38º	76	Puchela-Puchela	Fiat 128 1100	6h36m56s	1

VUELTA DE SAN LUIS (7)

13 al 16 de septiembre 1985 - Automóvil Club San Luis - 2 Etapas - 793,430 km

P.C.1.- Mirador La Florida-Ruta 7 Cajones, 10,56 km. Clase 3: Soto, 8m04s100 a 88,544 km/h. **Clase 2:** Bescham, 8m34s a 83,552 km/h. **Clase 1:** Damilano, 9m13s a 68,068 km/h.
P.C. 2.- Ruta a Virorco-Potrero de los Funes, 29,57 km. Clase 3: Raies, 20m45s a 85,503 km/h. **Clase 2:** Bescham, 21m35s a 82,202 km/h. **Clase 1:** Damilano, 23m35s a 75,231 km/h.
P.C.3.- Mirador La Florida-Ruta 7 Cajones, 10,56 km (II). Clase 3: Soto, 8m17s a 76,489 km/h. **Clase 2:** Bescham, 8m59s a 70,530 km/h. **Clase 1:** Rosso, 9m50s a 64,433 km/h.
P.C.4.- El Totoral-San Francisco. 67,17 km. Clase 3: Soto, 52m01s a 77,479 km/h. Clase 2: Torrás, 56m16s a 76,625 km/h. Clase 1: Rosso, 1h03m24s a 63,560 km/h.
P.C. 5.- Quines-Las Chacras. 54,85 km. Clase 3: Soto, 32m15s a 102,045 km/h. **Clase 2:** Torrás, 35m01s a 93,983 km/h. **Clase 1:** Trossero, 41m55s a 78,512 km/h.
P.C.6.- Las Chacras-Riocito, 89,46 km. Clase 3: Recalde, 54m41s a 98,157 km/h. **Clase 2:** Bescham, 57m21s a 93,59 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 1h05m13s a 82,303 km/h.
P.C.7.- Ruta a Virorco-Potrero de los Funes. 29,57 km (II). Clase 3: Soto, 20m31s a 86,475 km/h. **Clase 2:** Bescham, 21m48s a 81,385 km/h. **Clase 1:** Damilano, 23m40s a 74,966 km/h.
P.C.8.- Mirador La Florida-Ruta 7 Cajones 10,56 km. (III). Clase 3: Soto, 8m19s a 76,183 km/h. **Clase 2:** Torrás 8m57s a 70,793 km/h. **Clase 1:** Damilano, 9m35s a 66,114 km/h.
P.C.9.- El Totoral-Carolina. 29,67 km. Clase 3: Soto, 20m22s a 87,408 km/h. **Clase 2:** Bescham, 21m52s a 81,411 km/h. **Clase 1:** Trossero, 24m54s a 71,493 km/h.
P.C.10.- Carolina-La Toma. 78,52 km. Clase 3: Soto, 48m32s a 97,070 km/h. **Clase 2:** Bescham, 52m14s a 90,195 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 57m56s a 81,320 km/h.
P.C.11.- Saladillo-Riocito. 26,21 km. Clase 3: Soto, 15m44s a 99,954 km/h. **Clase 2:** Torrás, 16m41s a 94,261 km/h. **Clase 1:** Rosso, 18m23s a 85,54 km/h.
P.C.12.- Ruta a Virorco-Potrero de los Funes. 29,57 km (III). Clase 3: Soto, 21m31s a 82,458 km/h. **Clase 2:** Torrás, 23m05s a 76,860 km/h. **Clase 1:** Rosso, 24m42s a 71,82 km/h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Soto-Christie	Renault 18 GTX-6L	5h15m54s
2º	2	Raies-Campaña	Renault 18 GTX-EL	5h23m49s
3º	5	Bescham-Garcia	Fiat Super Europa 1,5	5h34m50s
4º	6	Torrás-Stella	Renault 12	5h37m57s
5º	51	Patti-Faure	Renault 12	5h51m28s
6º	4	Baossi-Syriani	Peugeot 504 GRII-TN	5h53m10s
7º	16	Degiovanni-Valentini	Fiat Super Europa 1,5	5h53m59s
8º	15	Altamirano-Haedo	Volkswagen Gacel	6h04m30s
9º	87	Schmid-Gramaglia	Renault 12	6h04m32s
10º	26	Tinacher-Perugini	Renault 12	6h06m15s
11º	27	Suma-Bulacio	Renault 12	6h10m42s
12º	45	Campra-Narvaja	Renault 18 GTX-EL	6h13m51s
13º	25	Miglio-Cisneros	Renault 12	6h14m43s
14º	43	Rosso-Bustos	Fiat 128 1.100	6h19m36s
15º	60	Maccari-Merlo	Renault 12	6h20m01s
16º	30	Rassetto-Martina	Fiat 128 1.100	6h21m04s
17º	21	Machado-Oyola	Renault 18 GTX-EL	6h24m26s
18º	23	Luna-Silva	Renault 12	6h28m37s
19º	79	Maurizzi-Vilosio	Fiat 128 1.100	6h30m03s
20º	36	Trassero-Guerrero	Fiat 128 1.100	6h31m03s
21º	49	Menichetti-Vartanian	Volkswagen Gacel	6h32m41s
22º	33	Benitez-Benatto	Fiat 128 1.100	6h38m39s
23º	41	Libak-Amman	Fiat 128 1.100	6h41m04s
24º	62	Martinez-Silvestro	Fiat 128 1.100	6h41m22s
25º	32	Gay-Volta	Fiat 128 1.100	6h41m32s
26º	81	Gonzalez-Mammana	Fiat 128 1.100	6h41m52s
27º	22	Gonzalo-Roig	Renault 12	6h42m01s
28º	39	Damilano-Machuca	Fiat 128 1.100	6h51m00s
29º	31	Chali-Beltrano	Daihatsu Charade	7h01m16s
30º	17	Moreira-Pérez	Fiat 125 Berlina	7h02m13s
31º	38	Nizzo-Coli	Fiat 128 1.100	7h02m19s
32º	67	Melchiori-Machado	Daihatsu Charade Cupé	7h27m11s
33º	72	Minetti-Frias	Fiat 128 1.100	7h34m48s
34º	63	Vignolo-Pabor	Fiat 128 1.100	7h39m16s
35º	50	Karqui-Napoli	Fiat 128 1.100	8h00m07s
36º	78	Puchetta-Puchetta	Fiat 128 1.100	8h15m53s
37º	84	Limina-Saitua	Fiat 128 1.100	8h24m29s
38º	42	Bulgas-Achinelli	Fiat 147 CL5	9h07m25s
39º	18	Mattar-Vidal	Fiat 125 Berlina	9h35m45s
40º	91	Vallejo-Pedernera	Fiat 128 1.100	11h05m52s

PAGOS DEL TUYU (8)

Asociación Madariaguense de Automovilismo. 3er Rally Pagos del Tuyú, 4, 5 y 6 de octubre. Total 1ª etapa: 348,25 km. Total 2ª etapa: 348,84 km. Total Rally: 733,09 km. Se suspendio un prime, se corrieron doce.

P.C. 1.- Centro Tradicionalista-Feria. 26,2 km. Clase 3: Raies, 12m02s a 130,637 km/h. **Clase 2:** Bescham, 12m37s a 124,597 km/h. **Clase 1:** Maurizi, 14m53s a 105,622 km/h.
P.C. 2.- Centro Tradicionalista-Ea. Laguna Grande. 77,48 km. Clase 3: Chiavarolle, 32m49s a 141,660 km/h. **Clase 2:** Maineri, 33m10s a 140,165 km/h. **Clase 1:** Caligaris, 38m41s a 120,176 km/h.
P.C.3.- Camino La Florida-Ruta Interbalnearia. 48 km. Clase 3: Chiavarolle, 17m17s a 166,635 km/h. **Clase 2:** Bescham, 17m57s a 160,446 km/h. **Clase 1:** Bonaldi, 21m43s a 132,617 km/h.
P.C.4.- Mar Azul-Mar de las Pampas. 6,4 km. Clase 3: Raies, 3m32s a 108,679 km/h. Clase 2: Torrás, 3m40s a 104,727 km/h. Clase 1: Bonaldi, 4m10s a 92,16 km/h.
P.C. 5.- Cariló-Ruta 74. 31,21 km. Clase 3: Perkins, 12m42s a 147,449 km/h. **Clase 2:** Bescham, 13m08s a 142,564 km/h. **Clase 1:** Bonaldi, 15m21s a 121,993 km/h.
P.C.6.- Los Horcones-Ea. La Escondida. 24,3 km. Clase 3: Raies, 10m29s a 139,078 km/h. **Clase 2:** Bescham, 10m51s a 134,378 km/h. **Clase 1:** Rasseto, 12m32s a 116,330 km/h.
P.C.7.- Punta Médanos-Mar de Ajó. Suspendido.
P.C.8.- Almacén Pavón-Feria. 60,580 km. Clase 3: Chiavarolle, 24m56s a 145,781 km/h. **Clase 2:** Bescham, 26m03s a 139,532 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 29m40s a 122,521 km/h.
P.C.9.- Los Horcones-Ea. La Providencia. 32,8 km. Clase 3: Raies, 13m58s a 140,907 km/h. **Clase 2:** Bescham, 14m46s a 133,273 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 16m42s a 117,844 km/h.
P.C.10.- Centro Tradicionalista-Laguna Grande. 77,48 km. Clase 3: Raies, 32m10s a 144,522 km/h. **Clase 2:** 37m36s a 123,638 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 47m06s a 98,701 km/h.
P.C.11.- Camino La Florida-Ruta 74. 69,56 km. Clase 3: Raies, 25m07s a 166,169 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 27m51s a 149,860 km/h. **Clase 1:** Caligaris, 31m09s a 133,984 km/h.
P.C.12.- Los Horcones-La Providencia. 32,8 km. Clase 3: Raies, 16m30s a 119,273 km/h. **Clase 2:** Del Campo, 17m19s a 113,648 km/h. **Clase 1:** Caligaris, 18m01s a 109,232 km/h.
P.C.13.- Centro Tradicionalista-Laguna Grande. 77,48 km. Clase 3: Raies, 35m50s a 129,734 km/h. **Clase 2:** Bescham, 42m27s a 109,512 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 1h03m15s a 73,499 km/h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Clase	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1º	1	3	Raies-Campaña	Renault 18 GTX-EL	4h03m55s
2º	38	3	Fertins-Muzio	Peugeot 504 GRTN	4h06m51s
3º	5	2	Bescham-J.A. Garcia	Fiat SE 1500	4h23m07s
4º	45	3	Pecci-Perugini	Peugeot 504 GRTN	4h51m05s
5º	67	2	Flores-Albinene	Fiat 128 1300	4h51m21s
6º	62	2	Renzi-Espil	Fiat 128 1300	4h55m56s
7º	19	3	Oribe-Dechecchi	Subaru 1800	5h02m39s
8º	60	2	Marino-Ghillini	Fiat SE 1500	5h09m34s
9º	73	2	Pinasco-Cremonte	Renault 12 TS	5h14m06s
10º	31	1	Rassetto-Martina	Fiat 128 1100	5h15m44s
11º	79	1	Caligaris-Pinotti	Fiat 128 1100	5h24m00s
12º	11	2	De Giovanni-Valentini	Fiat SE 1500	5h24m34s
13º	41	2	Clement-Olivera	Renault 12 TS	5h27m16s
14º	28	2	Abella Nazar-Aschiero	Renault 12 TS	5h30m02s
15º	54	2	Fernandez Dorsio-Seara	Renault 12 TS	5h39m30s
16º	36	1	Chali-Beltramo	Daihatsu Charade	5h39m52s
17º	34	1	Maurizzi-Vilosio	Fiat 128 1100	5h47m40s
18º	70	2	Tala-Yalci	VW Gacel GL	5h48m48s
19º	59	2	Romero-Ribenil	Renault 12 TS	5h54m00s
20º	21	3	Moreyra-R. Pérez	Fiat 125 SL	5h55m57s
21º	57	2	Turilla-Vitale	Mitsubishi Lancer	6h00m15s
22º	12	2	Busto-Sitic	Fiat 128 1300	6h01m10s
23º	26	2	Faini-Faini	Renault 12 TS	6h02m03s
24º	14	2	Del Campo-Griwieniec	Renault 12 TS	6h15m40s
25º	46	2	Odriozola-Cisneros	Renault 12 TS	6h17m45s
26º	25	2	Maccari-Romero	Renault 12 TS	6h18m13s
27º	64	2	Abrile-Altamirano	VW Gacel GL	6h32m22s
28º	69	2	Maciel-Maciel	Fiat 128 1300	6h57m42s
29º	77	1	Isidro-Pucu	Fiat 128 1100	7h00m56s
30º	81	1	Yacovino-Argüello	Fiat 128 1100	7h19m09s
31º	83	1	Febre-García	Fiat 128 1100	7h26m39s
32º	84	1	Bulgas-Achinelli	Fiat 147 CL5	8h16m10s
33º	75	1	Payró-Payró	Fiat 128 1100	8h27m30s

SAN JUAN (9)

II Rally Vuelta a San Juan - Premio Lotería de San Juan - 2 etapas - 15 Primes (1 suspendido) - Asoc. Sanjuanina de Volantes - 26-28 de octubre 1985.

P.C. 1 Ullum-Albardón. 11,42 km.
Clase 3: Soto, 8m (85,66 km/h). **Clase 2:** Bescham, 8m51s (77,42 km/h). **Clase 1:** Rosso, 9m54s (69,21 km/h).
P.C.2 Ullum-Albardón. 11,42 km
Clase 3: Soto, 7m59s (85,83 km/h) **Clase 2:** Bescham 8m49s (77,72 km/h. **Clase 1:** Rosso, 9m46s (70,16 km/h).
P.C.3 Baños La Laja-Talacasto
Clase 3: Raies, 1h00m47s (104,3 km/h). **Clase 2:** Bescham, 1h04m54s (97,68 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 1h16m16s (83,12 km/h).
P.C.4 Termas de Talacasto-La Ciénaga
Clase 3: Raies, 11m13s (128,81 km/h). **Clase 2:** Stillo, 11m53s (121,58 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 14m12s (101,75 km/h).
P.C.5 Alto Colorado-Iglesia
Clase 3: Raies, 57m37s (122,82 km/h). **Clase 2:** Stilo, 57m44s (122,57 km/h. **Clase 1:** Mateucci, 1h11m30s (98,97 km/h).
P.C.6 Pismanta-Rodeo
Clase 3: Recalde, 24m37s (110,78 km/h). **Clase 2:** Stilo, 25m44s (106,69 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 30m38s (89,63 km/h).
P.C.7 San José de Jachal-Huaco
Clase 3: Recalde, 13m (116,58 km/h). **Clase 2:** Torrás, 13m26s (112,82 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 15m22s (98,63 km/h).
P.C.8 Huaco-San Roque
Clase 3: Recalde, 14m55s (145,05 km/h). **Clase 2:** Stilo, 15m43s (137,66 km/h.) **Clase 1:** Rasetto, 18m42s (115,70 km/h).
P.C.9 Matagusano-Ullum
Clase 3: Recalde, 10m55s (111,41 km/h). **Clase 2:** Torrás, 11m42s (103,95 km/h.) **Clase 1:** Maurizzi, 14m05s (86,36 km/h).
P.C.10 Ullum-Albardón. 11,42 km
Clase 3: Raies, 8m33s (80,14 km/h). **Clase 2:** Torrás, 9m37s (71,25 km/h.) **Clase 1:** Maurizzi, 10m05s (67,95 km/h).
P.C.11 Baños La Laja-Talacasto
Suspendido.
P.C.12 Termas de Talacasto-La Ciénaga
Clase 3: Recalde, 11m17s (128,05 km/h). **Clase 2:** Torrás, 12m04s (119,73 km/h.) **Clase 1:** 101,63 km/h).
P.C.13 Alto Colorado-Calingasta
Clase 3: 1h01m32s (115,39 km/h). **Clase 2:** Torrás, 1h05m51s (107,83 km/h. **Clase 1:** Mateucci, 1h18m10s (90,84 km/h).
P.C.14 Calingasta-Pachaco
Clase 3: Recalde, 9m (127,50 km/h). **Clase 2:** Torrás, 9m40s (118,99 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 10m51s (106,51 km/h).
P.C.15 Tambolar-Las Higueras
Clase 3: Recalde, 16m10s (92,89 km/h). **Clase 2:** Torrás, 17m14s (87,15 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 18m53s (82,07 km/h).

CLASIFICACION FINAL

Pos	Tripulación	Clase	Marca	Tiempo
1º	Raies-Campaña	3	Renault 18 GTX	5h18m02s
2º	Recalde-Del Buono	3	Renault 18 GTX	5h19m02s
3º	Torrás-Stella	2	Renault 12 TS	5h35m08s
4º	Schmid-Gramaglia	2	Renault 12 TS	6h02m08s
5º	Hernández-Coggiola	3	Peugeot 504 GRTN II	6h09m33s
6º	Nicolini-Federnera	2	Renault 12 TS	6h31m19s
7º	Maurizi-Vilosio	1	Fiat 128 1100	6h36m34s
8º	Maccari-Romero	2	Renault 12 TS	6h36m53s
9º	Rassetto-Martina	1	Fiat 128 1100	6h38m19s
10º	Caviedes-Caviedes (h)	3	Peugeot 504 TN	6h41m27s
11º	Mateucci-Neme	1	Daihatsu Charade	6h42m26s
12º	Fernandes-De Elias	1	Fiat 128 1100	7h36m28s
13º	Ripol-Serer	2	Fiat 128 1300	7h46m00s
14º	Brunello-Carrizo	2	Renault 12 TS	8h07m50s

24 HORAS DE TANTI (10)

15 al 17 de noviembre de 1985 - Asoc. Cordobesa de Regularidad y Rally

P.C. 1.- Villa García-Tanti Nuevo. 7,88 km. Clase 3: Raies, 5m21s a 88,37 km/h. **Clase 2:** Bescham, 5m33s a 85,19 km/h. **Clase 1:** González, 5m58s a 79,24 km/h.
P.C. 2.- Villa García-Tanti Nuevo II. 7,88 km. Clase 3: Soto, 5m19s a 88,93 km/h. **Clase 2:** De Giovanni, 5m24s a 87,56 km/h. **Clase 1:** González, 6m02s a 78,36 km/h.
P.C. 3.- Tanti-Cosquín. 21,04 km. Clase 3: Soto, 12m52s a 98,11 km/h. **Clase 2:** Bescham, 13m24s a 94,21 km/h. **Clase 1:** Garay, 14m32s a 86,56 km/h.
P.C. 4.- Villa Pan de Azúcar-Villa Allende. 20,89 km. Clase 3:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rales, 16m40s a 75,20 km/h. **Clase 2:** Bescham, 17m26s a 71,20 km/h. **Clase 1:** Libaak, 19m a 65,97 km/h.
P.C. 5.- Río Ceballos-Salsipuedes. 13,98 km. Clase 3: Recalde, 12m57s a 64,77 km/h. **Clase 2:** Torrás, 13m27s a 62,36 km/h. **Clase 1:** Caligari, 14m37s a 57,39 km/h.
P.C. 6.- El Manzano-Ascochinga. 63,65 km. Clase 3: Recalde, 59m41s a 63,99 km/h. **Clase 2:** Torrás, 1h01m59s a 61,61 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 1h08m02s a 56,13 km/h.
P.C. 7.- La Pampa-Dos Ríos. 69,61 km. Clase 3: Recalde, 45m23s a 92,03 km/h. **Clase 2:** Torrás, 47m47s a 87,41 km/h. **Clase 1:** Trossero, 52m11s a 80,04 km/h.
P.C. 8.- General Paz-Salsipuedes. 14,56 km. Clase 3: Rales, 7m15s a 120,50 km/h. **Clase 2:** Torrás, 8m a 109,20 km/h. **Clase 1:** Rosso, 9m06s a 96 km/h.
P.C. 9.- Río Ceballos-La Falda. 28,54 km. Clase 3: Rales, 26m57s a 63,54 km/h. **Clase 2:** Torrás, 29m12s a 58,64 km/h. **Clase 1:** Rosso, 31m29s a 54,39 km/h.
P.C. 10.- La Cumbre-Ascochinga. 29,58 km. Clase 3: Recalde, 24m05s a 73,69 km/h. **Clase 2:** Torrás, 25m52s a 68,61 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 30m45s a 57,72 km/h.
P.C. 11.- La Pampa-Charbonier. 61,08 km. Clase 3: Rales, 48m43s a 75,23 km/h. **Clase 2:** Torrás, 50m18s a 72,86 km/h. **Clase 1:** Maurizzi, 56m46s a 64,56 km/h.
P.C 12.- San Marcos Sierra-Capilla del Monte. 20,47 km. Clase 3: Rales, 19m11s a 64,02 km/h. **Clase 2:** Torrás, 19m46s a 62,13 km/h. **Clase 1:** Rosso, 21m16s a 57,75 km/h.
P.C 13.- La Falda-Molinari. 22,25 km. Clase 3: Recalde, 16m51s a 79,23 km/h. **Clase 2:** Lemos, 15m33s a 84,85 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 20m02s a 66,64 km/h.
P.C. 14.- Tanti-Coscuín II. 21,04 km. Clase 3: Recalde, 14m08s a 89,32 km/h. **Clase 2:** Torrás, 14m59s a 84,25 km/h. **Clase 1:** Rocchi, 17m36s a 71,73 km/h.
P.C. 15.- La Falda-Molinari. 22,25 km. Suspendido.
P.C. 16.- Villa García-Tanti Nuevo III. 7,88 km. Clase 3: Recalde, 5m44s a 82,47 km/h. **Clase 2:** Torrás, 6m09s a 76,88 km/h. **Clase 1:** Trossero, 6m42s a 70,57 km/h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Clase	Piloto-Navegante	Nº	Marca	Tiempo
1°	3	Recalde Jorge/Del Buono Jorge	1	Renault 18 GTX	2.44.32
2	3	Rales Gabriel/Campaña Raúl	6	Renault 18 GTX	2.45.49
3	2	Torrás Miguel/Stella Fernando	3	Renault 12 TS	2.50.00
—	—	Lemos Paulo/César Artur	4	VW Golf 1800	2.50.00
5	—	Trelles Gustavo/Ivetich R.	9	F. Escort 1600	2.51.59
6	—	Elchegoyen Luis/Borallo Luis	22	F. Escort 1600	2.58.28
7	2	Altamirano Alfredo/Haedo Oscar	23	VW Gacel GL	3.02.17
8	—	Rodríguez Aparecido/Costa R.	25	VW Golf 1600	3.07.23
9	2	Morasso Oscar/Ocampo Oscar	43	Renault 12 TS	3.11.56
10	2	Mastromarino Carlos/Bongioli A.	26	VW Gacel GL	3.12.11
11	1	Rosso Hugo/Bustos Carlos	57	Fiat 128/1100	3.15.30
12	2	Maccari Oscar/Romero Alfredo	47	Renault 12 TS	3.16.43
13	2	Perfumo Carlos/Izaguirre H.	44	VW Gacel GL	3.20.56
14	2	Schmid E./Gramaglia Miguel	20	Renault 12 TS	3.21.32
15	1	Rocchi Oscar/Nalrio Juan	73	Fiat 128/1100	3.24.56
16	3	Topa José/Topa Carlos	29	Peugeot 504 TN	3.25.34
17	1	Rasetto Héctor/Martina Enrique	65	Fiat 128/1100	3.26.19
18	1	Trossero Rudi/Guerrero Rodolfo	71	Fiat 128/1100	3.26.21
19	2	Pizarro Miguel/Romero Arturo	49	Renault 12 TS	3.28.01
20	1	Grasso José/Armando Norberto	115	Fiat 128/1100	3.29.19
21	1	Martínez Héctor/Silvestro Raúl	66	Fiat 128/1100	3.29.35
22	3	Hernández Hugo/Coggiola E.	15	Peugeot 504	3.29.54
23	—	Napout Miguel/Ferrara Miguel	17	F. Escort 1600	3.29.56
24	1	Saina Iván/Roca Víctor	59	Fiat 128/1100	3.31.42
25	2	Bruñello Roberto/Carrizo Omar	90	Renault 12 TS	3.35.35
26	1	Morcillo Claudio/Rossi Aldo	142	Fiat 128/1100	3.38.50
27	1	D'Olivo Roger/Luis Rodríguez O.	108	Fiat 128/1100	3.38.57
28	1	Siraguso Raúl/León Antonio	127	Fiat 147 CL5	3.41.23
29	1	Maurizi Marcos/Vilosio Oscar	68	Fiat 128/1100	3.43.03
30	3	Maciel Hernán/Maciel Luis J.	76	Renault 18 GTX	3.43.22
31	1	Luján Gustavo/Zucchini Víctor	120	Fiat 128/1100	3.44.25
32	1	Albonetti Mario/Ball Walter	56	Fiat 128/1100	3.45.17
33	1	Agüero Sergio/Agüero Lucio	100	Fiat 128/1100	3.45.47
34	2	Mauvecin Carlos/Seculini O.	45	Renault 12 TS	3.45.57
35		Mancilla Jorge/Cabrera A.	27	Daihatsu Charade	3.46.08
36	2	Luján Jorge/Villarruel R.	95	Renault 12 TS	3.47.54
37	1	Vicentini Miguel/Gómez Pablo	134	Fiat 128/1100	3.52.10
38	2	Cantón José/Fernández Roberto	139	Renault 12 TS	3.52.22
39	1	Sas Jaime/Frigo Cirilo E.	107	Daihatsu Charade	3.52.41
40	1	Minetti Jorge/Frieas Justo	129	Fiat 128/1100	3.54.31
41	3	Vargas Juan/Rodríguez Oscar	135	Peugeot 504 TN	3.54.55
42	1	Banon Alfredo/Parra Juan	104	Fiat 128/1100	3.56.03
43	2	Micolini Marcelino/Micolini M.	82	Fiat 128 1300	4.00.58
44	1	Maceroni F./Gómez Correira D.	110	Fiat 128/1100	4.01.35
45	1	Alba Daniel/Díaz Alberto	113	Fiat 128/1100	4.01.38
46	2	Coylia César/D'Estefano E.	92	Renault 12 TS	4.16.58
47	1	Bignolo Juan/Pobor Walter	122	Fiat 128/1100	4.18.23
48	1	Oste Sergio/Fantoli Marcelo	144	Fiat 128/1100	4.24.55
49	1	Bordón Juan/Altamirano Carlos	99	Fiat 128/1100	4.25.33
50	1	Chapetta Rodolfo/Celis Julio	145	Fiat 128/1100	4.30.47
51	2	Cisneros Alejandro/Díaz Jorge	85	Renault 12 TS	4.31.45

G.P. DE TURISMO (11)

Organización Automóvil Club Argentino y Asociación Deportiva Automovilística Bariloche - 1.349,16 km 16 PPCC en 3 Etapas y 4 Jornadas - 5 al 8 de diciembre de 1985.

P.C. 1 Cerro León-Aeroclub. 6,57 km.
Clase 3: Rales, 3m34s a 110,523 km/h. **Clase 2:** Bescham, 3m47s a 104,194 km/h. **Clase 1:** Pirles, 4m16s a 92,391 km/h.
P.C. 2 Confluencia-Portezuelo. 59,23 km.
Clase 3: Rales, 36m a 98,717 km/h. **Clase 2:** Bescham, 37m08s a 95,704 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 42m59s a 82,679 km/h.
P.C. 3 Portezuelo-Confluencia. 115,13 km.
Clase 3: Recalde, 1h04m a 107,934 km/h. **Clase 2:** Bescham, 1h06m54s. **Clase 1:** Matteucci, 1h18m26s a 88,072 km/h.
P.C. 4 Paso Flores-Pilcaniyeu. 83,36 km.
Clase 3: Soto, 42m21s a 118,102 km/h. **Clase 2:** Bescham, 44m31s a 112,353 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 51m23s a 97,339 km/h.
P.C. 5 Pilcaniyeu-Aeroclub. 53,09 km.
Clase 3: Rales, 25m44s a 123,785 km/h. **Clase 2:** Torrás, 27m31s a 115,763 km/h. **Clase 1:** Ruiz, 31m38s a 100,968 km/h.
P.C. 6 Lago Guillelmo-Los Repollos. 61,85 km.
Clase 3: Recalde, 40m46s a 91,030 km/h. **Clase 2:** Bescham, 45m07s a 82,253 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 47m33s a 78,044 km/h.
P.C. 7 Epuyén-El Maitén. 30,12 km.
Clase 3: Recalde, 15m17s a 118,246 km/h. **Clase 2:** Bescham, 16m32s a 109,306 km/h. **Clase 1:** Pirles, 19m07s a 94,535 km/h.
P.C. 8 Ñorquinco-Pilcaniyeu. 104,35 km.
Clase 3: Soto, 52m05s a 120,211 km/h. **Clase 2:** Bescham, 56m05s a 111,637 km/h. **Clase 1:** Pirles, 1h03m47s a 98,160 km/h.
P.C. 9 Pilcaniyeu-Aeroclub. 53,09 km.
Clase 3: Recalde, 25m33s a 124,673 km/h. **Clase 2:** Bescham, 26m46s a 119,006 km/h. **Clase 1:** Pirles, 31m41s a 100,539 km/h.
P.C. 10 Va. Catedral-Cruce. RN 258.
Clase 3: Recalde, 7m07s a 92,656 km/h. **Clase 2:** Bescham, 7m39s a 86,196 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 8m09s a 80,908 km/h.
P.C. 11
Clase 3: Soto, 37m53s a 114,747 km/h. **Clase 2:** Flere, 41m22s a 105,085 km/h. **Clase 1:** Pirles, 45m25s a 95,714 km/h.
P.C. 12
Clase 3: Recalde, 16m36s a 136,193 km/h. **Clase 2:** Flere, 18m13s a 124,106 km/h. **Clase 1:** Pirles, 21m09s a 106,894 km/h.
P.C. 13 Pilcaniyeu-Aeroclub. 53,00 km.
Clase 3: Recalde, 25m14s a 126,238 km/h. **Clase 2:** Lovagnini, 27m28s a 115,973 km/h. **Clase 1:** Garrido, 31m35s a 100,857 km/h.
P.C. 14 Aeropuerto-Las Bayas.
Clase 3: Soto, 38m15s a 113,647 km/h. **Clase 2:** Flere, 41m36s a 104,495 km/h. **Clase 1:** Rassetto, 47m07s a 92,260 km/h.
P.C. 15 Las Bayas-Pilcaniyeu.
Clase 3: Recalde, 16m35s a 136,330 km/h. **Clase 2:** Lovagnini, 17m57s a 125,950 km/h. **Clase 1:** Pirles, 20m47s a 108,779 km/h.
P.C. 16 Pilcaniyeu-Aeroclub. 53,09 km.
Clase 3: Recalde, 25m34s a 124,592 km/h. **Clase 2:** Lovagnini, 27m07s a 117,470 km/h. **Clase 1:** Garrido, 30m58s a 102,865 km/h.

CLASIFICACION FINAL

Pos	Nº	CL	Piloto-Navegante	Procedencia	Marca	Tiempo
1°	4	3	Recalde-Del Buono	Mina Clavero	Renault 18	7h57m30s
2°	2	3	Soto-Christie	Villa Dolores	Renault 18	8h00m45s
3°	7	2	Bescham-Valentini	Córdoba	Fiat SE 1,5	8h32m50s
4°	14	3	Bravo-Jorman	Bariloche	Peugeot 504	8h44m03s
5°	6	2	Flere-Schroeder	Bariloche	Renault 12	8h48m57s
6°	21	2	Lavagnini-De Rioja	Cipolletti	VW Gacel	8h50m17s
7°	18	2	Sala-Uberti	Cares	Renault 12	9h04m57s
8°	23	2	Dellavalentina-D'elias	Cinco Saltos	Renault 12	9h07m52s
9°	15	3	Machado-Oycla	Santa Fe	Renault 18	9h18m00s
10°	36	2	Aubone-Aubone	Gral. Roca	Renault 12	9h30m40s
11°	24	2	Díaz Mayer-Russi	Adrogué	Renault 12	9h31m17s
12°	28	1	Pirles-Albandoz	Bariloche	Fiat 147 CL5	9h43m09s
13°	22	2	Miglio-Cisneros	Arias	Renault 12	9h51m10s
14°	45	2	Zingoni-Pizarro	Zapala	Renault 12	9h52m49s
15°	25	1	Rassetto-Martina	San Francisco	Fiat 128	9h53m49s
16°	33	3	"Maicco"-Valdez	Buenos Aires	Fiat 125 B	10h00m40s
17°	12	3	Peral-Zubillaga	Catriel	Peugeot 504 TN	10h08m55s
18°	66	1	Barroero-Demicht	El Bolsón	Fiat 147 CL5	10h15m32s
19°	27	1	J. Gomez-Lorenz	Gral. Roca	Fiat 128	10h21m31s
20°	67	1	Garrido-Garrido	Zapala	Fiat 147 CL5	10h35m01s
21°	58	2	Del Bosco-Mallar	San Luis	Renault 12	10h39m25s
22°	53	1	M. Ciarlozola-M. Casas	Bariloche	Fiat 147 CL5	10h41m02s
23°	32	1	Salgado Nash-Laiócono	Córdoba	Fiat 128	10h50m01s
24°	64	1	Lambrecht-Valeri	Gral. Roca	Fiat 147 CL5	11h20m28s

CAMPEONATO ARGENTINO

CLASE UNO PILOTOS

	Villa Dolores	Buenos Aires	Manzana	La Rioja	Bandera	Noroeste	San Luis	Pagas del Tuyú	San Juan	24 Horas	Gran Premio	Total
1° Hugo Rosso	12	—	25	—	25	20	20	—	—	20	—	122
2° Héctor Rassetto	—	6	—	—	10	—	15	20	15	8	15	93
3° Daniel Mateucci	10	20	—	15	—	12	—	—	12	—	—	69
4° Carlos Maurizzi	—	—	—	—	4	15	12	10	20	6	—	56
5° Osvaldo Damiano	20	8	—	—	—	19	1	—	—	—	—	48
6° Osvaldo Pirles	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	25	44
7° Rudy Trossero	—	—	—	—	15	4	10	—	—	15	—	44
8° José Gómez	—	—	15	4	—	—	—	—	—	—	12,5	31,5
9° Héctor Bonaldi	8	12	—	10	—	—	—	—	—	—	—	30
10° Alejandro Konicoff	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	20
11° Héctor Martínez	—	—	—	—	3	6	—	—	—	10	—	19
José Sciangula	1	—	—	12	5	1	—	—	—	—	—	19
Carlos Rocchi	15	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	18
14° Norberto Palem	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Julio Barroero	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15
Raúl Caligaris	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	15
Osvaldo Libaak	—	—	—	—	7,5	—	6	—	—	—	—	13,5
18° Omar Ruiz	—	—	12,5	—	—	—	—	—	—	—	—	12,5
Mario Albonetti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,5
20° Jorge Choli	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	12
José Grasso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12
22° Víctor Solmi	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Santiago Suárez	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	6	10
José Sassi	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10
Ignacio González	—	—	—	—	—	8	2	—	—	—	—	10
Jorge Fernández	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	10
Ruperto Garrido	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
28° Osvaldo Benítez	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	8
Juan C. Isidro	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8
30° Martín Ciarlozolo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,5	7,5
Nicolás Nolasco	—	—	7,5	—	—	—	—	—	—	—	—	7,5
32° Jorge Céspedes	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Daniel Melchiori	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
Carlos Yacovino	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
35° Ubaldo Lambrecht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5		5
36° Héctor Machuca	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Juan Ponzio	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Angel Martínez	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
Julio Febre Desparin	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
Pedro Siraguso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
41° Raúl Nizzo	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Alfredo Carrizo	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
José Rearte	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Antonio Bulgas	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
45° Miguel Carbel	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Walter Gay	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	2
Raúl Pavró	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Iván Saina	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
49° Angel Canals	—	—	—	—	1,5	—	—	—	—	—	—	1,5
50° Alberto Anzalone	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Claudio Morello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

CLASE DOS PILOTOS

		Villa Dolores	Buenos Aires	Manzana	La Rioja	Bandera	Noroeste	San Luis	Pagos del Tuyú	San Juan	24 Horas	Gran Premio	Total
1°	Miguel Tarras	15	15	–	20	–	20	15	–	20	20	–	125
2°	Jorge Bescham	12	–	–	–	25	6	20	20	–	–	25	108
3°	Janez Flere	8	–	25	15	–	–	–	–	–	–	19	67
4°	Mario Stillo	20	20	–	–	–	15	–	–	–	–	–	55
5°	Omar De Giovanni	–	10	–	12	19	–	–	6	–	–	–	47
6°	Alfredo Altamirano	–	–	–	10	–	–	8	–	–	15	–	33
7°	Federico Schmid	–	–	–	–	–	–	6	–	15	4	–	25
8°	José Cechetto	–	–	–	–	15	8	–	–	–	–	–	23
9°	Oscar Maccari	–	–	–	–	–	–	1	–	10	8	–	19
	Gustavo Gentile	–	–	19	–	–	–	–	–	–	–	–	19
11°	José Recalde	6	–	–	–	12,5	–	–	–	–	–	–	18,5
12°	Osvaldo Lovagnini	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	15	16
13°	Mario Casagrande	–	–	15	–	–	–	–	–	–	–	–	15
	Carlos Mastromarino	–	–	–	–	5	–	–	–	–	10	–	15
	Juan Flores	–	–	–	–	–	–	–	15	–	–	–	15
16°	Carlos Piazza	–	–	–	6	7,5	–	–	–	–	–	–	13,5
17°	Juan Maineri	1	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	13
18°	Hugo Sala	–	–	–	–	–	–	–	–	12,5	12,5		
	Héctor Gómez	–	–	12,5	–	–	–	–	–	–	–	–	12,5
20°	José Cortese	–	–	–	–	–	12	–	–	–	–	–	12
	Roberto Patti	–	–	–	–	–	–	12	–	–	–	–	12
	José Nicotra	–	–	–	–	–	–	–	–	12	–	–	12
	Oscar Marossa	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12	–	12
24°	Miguel Barrios	–	–	10	–	–	–	–	–	–	–	–	10
	Guillermo Alonso	–	–	–	–	–	10	–	–	–	–	–	10
	Guillermo Romero	–	–	–	–	10	–	–	–	–	–	–	10
	Fernando Marino	–	–	–	–	–	–	–	10	–	–	–	10
	Rudy Dellavalentina	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10
	Rubén Del Campo	10	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10
30°	Sergio Colosi	4	–	–	4	–	–	–	–	–	–	–	8
	Eduardo Nowak	–	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8
	Victor Romero	–	–	–	8	–	–	–	–	–	–	–	8
	Máximo Pinasco	–	–	–	–	–	–	–	8	–	–	–	8
	Ricardo Ripoll	–	–	–	–	–	–	–	–	8	–	–	8
35°	César Aubone	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7,5	7,5
36°	Oscar Tinnacher	–	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7
37°	Roberto Brunello	–	–	–	–	–	–	–	6	–	–	–	6
	Ricardo Bilbao	–	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6
	Alejandro Miglio	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–	4	6
	Carlos Perfumo	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6	–	6
41°	Raúl O. Luna	3	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5
	José Orsi	2	–	–	3	–	–	–	–	–	–	–	5
	Carlos Diaz Mayer	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5	5
44°	Horacio Badra	–	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4
	Jorge Surra	–	–	–	1	–	–	3	–	–	–	–	4
	Walter D'Agostini	–	–	–	–	4	–	–	–	–	–	–	4
	Carlos Mauvecin	–	–	–	–	3	1	–	–	–	–	–	4
	Daniel Velazquez	–	–	–	–	–	4	–	–	–	–	–	4
	Gastón Clement	–	–	–	–	–	–	–	4	–	–	–	4
50°	Cesar Monroe	–	–	–	–	–	3	–	–	–	–	–	3
	Arturo Abella Nazar	–	–	–	–	–	–	–	3	–	–	–	3
	Miguel Pizarro	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	–	3
	Ricardo Zingoni	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	3
54°	Carlos Ilari	–	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	2
	Carlos F. Donsion	–	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–	2
56°	Martín García	–	–	–	–	1,5	–	–	–	–	–	–	1,5
	Humberto Del Bosco	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,5	
58°	Angel Tata	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	1
	Carlos Mauvecin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	–	1

CLASE TRES/PILOTOS

		Villa Dolores	Buenos Aires	Manzana	La Rioja	Bandera	Noroeste	San Luis	Pagos del Tuyú	San Juan	24 Horas	Gran Premio	Total
1°	Jorge Recalde	15	–	25	–	25	20	–	–	15	20	25	145
2°	Ernesto Soto	20	–	19	20	–	15	20	–	–	–	19	113
3°	Gabriel Raies	–	–	–	15	–	–	15	20	20	15	–	85
4°	Jorge Moreira	8	–	–	8	–	8	6	8	–	–	–	39
5°	Gerardo Landriscina	–	15	–	–	15	–	–	–	–	–	–	30
6°	Enrique Oribe	–	12	–	6	–	–	–	10	–	–	–	28
7°	Carlos Bravo	–	–	–	–	12,5	–	–	–	–	–	15	27,5
8°	Héctor Hernández	–	–	15	–	–	–	–	–	12	–	–	27
9°	Hugo Hernández	–	–	12,5	–	–	–	–	–	–	12	–	24,5
10°	Enrique Salman	–	–	–	12	–	10	–	–	–	–	–	22
11°	Ricardo Machado	–	–	–	–	–	–	–	8	–	–	12,5	20,5
12°	Edgardo Pancello	–	20	–	–	–	–	–	–	–	–	–	20
13°	Julio Caviedes	–	–	–	3	–	6	–	–	10	–	–	19
	Eduardo Chiavarolle	–	–	–	–	19	–	–	–	–	–	–	19
15°	Gastón Perkins	–	–	–	–	–	–	–	15	–	–	–	15
16°	Pedro Mattar	10	–	–	–	–	–	–	4	–	–	–	14
17°	Carlos Demolahion	–	–	–	–	–	12	–	–	–	–	–	12
	Carlos Bassi	–	–	–	–	–	–	12	–	–	–	–	12
	Normando Pecci	–	–	–	–	–	–	–	12	–	–	–	12
20°	Pedro Hael	–	–	–	10	–	–	–	–	–	–	–	10
	Héctor Campra	–	–	–	–	–	–	10	–	–	–	–	10
	"Mateco"	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10	10
	Victor Lamperti	–	–	10	–	–	–	–	–	–	–	–	10
24°	Hernán Maciel	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8	–	8
25°	Sergio Peral	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7,5	7,5
26°	Juan Vargas	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6	–	6
27°	Carlos Menem	–	–	–	4	–	–	–	–	–	–	–	4

CAMPEONATO DE NAVEGANTES
CLASE UNO

1°	**Carlos Bustos**	**120**
2°	Enrique Martina	95
3°	Santiago Neme	69
4°	Oscar Vilasio	67
5°	Victor Machuca	50
6°	Rodolfo Guerrero	44
	Ismael Albornoz	44
8°	Ricardo Merlo	30
9°	Jorge Simes	20
10°	Mario Gil	19
	Luis Kyanez	19
12°	Juan Nafria	18
13°	Carlos Minardi	15
	Adrián Pinotti	15
	Daniel Demicht	15
16°	Fernando Ammann	13,5
17°	Raúl Silvestre	13
18°	Walter Boll	12,5
	Ruben García	12,5
	Luis Lorenz	12,5
21°	Roberto Larocca	12
	Norberto Armanda	12
	Oscar Beltramo	12
24°	Roberto Ríos	10
	Alfredo Díaz	10
	Roberto Mamana	10
	Orlando Silvestro	10
	Javier Saffadi	10
	Mario D'Elías	10
	Rodolfo Garrido	10
31°	Raúl Beratto	8
	Guillermo Ruau	8
33°	Oscar Zvilan	7,5
	Bernardo Casas	7,5
35°	Aldo Argüello	6
	Andrés Bosch	6
	Marcelo Machado	6
	Jorge Orentani	6
39°	Julio Lalácono	5
40°	Reynaldo Machuca	4
	Víctor García	4
	Antonio León	4
	Alfredo Valeri	4
44°	Carlos Call	3
	Raúl Kotler	3
	José M. Volta	3
	Daniel Acchinelli	3
48°	Mario Arroyo	2
	José Payró	2
	Víctor Rocca	2
51°	A. Angeletti	1,5
52°	Aldo Rossi	1
	Néstor Zabalza	1

CAMPEONATO DE NAVEGANTES
CLASE DOS

POS	NAVEGANTE	PUNTOS
1°	**Fernando Stella**	**125**
2°	José Alberto García	83
3°	Sigfrid Schroeder	67
4°	Daniel Stillo	55
5°	Rubén Valentini	41
6°	Rubén Quiroz	31
7°	Justo Carrera	26,5
8°	Miguel Gramaglia	25
9°	Oscar Haedo	23
10°	Jorge Piersigilli	19
11°	Alfredo Romero	18
	Roberto Chiodi	18
13°	José Miasso	15
	José Aguirre	15
	Luis Abineme	15
	Juan De Rioja	15
	Adolfo Borgioli	15
	Carlos Vacchioni	13,5
19°	Juan G. Mainer	13
20°	Cesar A. Diaz	12,5
	Mario Uberti	12,5
22°	Omar Carrizo	12
	Luis Macías	12
	Samuel Perugini	12
	Daniel Faure	12
	Guillermo Escil	12
	Andrés Pedernera	12
	Oscar Ocampo	12
29°	Victor Parada	10
	Carlos Guerra	10
	Eduardo Nowak	10
	Mario D'Elías	10
	Daniel Griwieniec	10
	Rodolfo Ghilini	10
35°	Hugo García	8
	Guillermo Alonso	8
	José Cremonte	8
	José Serer	8
39°	César Aubone	7,5
40°	José Bilbao	6
	Carlos Cisneros	6
	Héctor Izaguirre	6
43°	Alejandro Russi	5
44°	Osvaldo Bulacio	4
	José Ellera	4
	Hugo Giménez	4
	Víctor Teyssedou	4
	Marcelo Olivera	4
49°	Carlos Aschiero	3
	Arturo Romero	3
	Carlos Silva	3
	José Albertus	3
	Osvaldo Pizarro	3
54°	Aldo Argüello	2
	Víctor Silvestri	2
	Juan Juárez	2
	Julio C. Ara	2
58°	Juan García	1,5
	Pedro Mattar	1,5
60°	Raúl Lovagnini	1
	Ricardo Merlo	1
	Víctor Yoldi	1
	Omar Secuilni	1

CAMPEONATO DE NAVEGANTES
CLASE TRES

POS.	NAVEGANTE	PUNTOS
1°	**Jorge Del Buono**	**145**
2°	Martin Christie	113
3°	Raúl Campana	85
4°	Roque Pérez	39
	Adolfo Coggiola	36,5
5°	Héctor Valles	30
6°	Adolfo Decchech	28
7°	Carlos Topa	22
8°	Luis Oyola	20,5
9°	Juan Goy	20
10°	Juan López Picciani	19
11°	J. Caviedes (h)	16
12°	Anibal Acri	15
	Daniel Muzio	15
	Matías Jerman	15
15°	Roque Vida	14
	Juan Bracco	14
17°	Raúl Bravo	12,5
18°	Miguel Ponce	12
	Juan Varela	12
	Roberto Syriani	12
	Sergio Perugini	12
22°	Luis Palomeque	10
	Jorge Geltas	10
	Roque Narvaja	10
	Daniel Valdés	10
26°	Luis Maciel	8
27°	Horacio Zubillaga	7,5
28°	Oscar Rodriguez	6
29°	Roque Vidal	4
30°	Mario Díaz Dian	3
31°	Anibal Romero	2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año II N° 92 — 9 de enero de 1986

Coronación de las 3 Categorías Misioneras en Posadas

AL FINAL SURGIERON LOS CAMPEONES: OKULOVICH, KRUSE Y MIGUEL PASTORI

Posadas, Mnes. – Hubo que esperar hasta último momento para que se dilucidara el panorama en cuanto a quiénes serían los campeones 1985 de las tres categorías del automovilismo misionero. A la última carrera, de la 9ª fecha, en las tres categorías se arribó hasta el 15 de diciembre con la incógnita. Ese día, tras varias suspensiones por la persistente sequía que aqueja a nuestra provincia (que entre otras cosas dificultó la compactación del circuito que pese a ello se presentó excelente) se realizó la última fecha del Campeonato Provincial Misionero en el autódromo ubicado en el paraje San Isidro, de las cercanías de esta capital provincial, con la participación de 63 máquinas de las categorías **850 cc** (monomarca Fiat 600), **Turismo Nacional "B"** (monomarca Fiat 128 IAVA) y **TC del Nordeste** (categoría libre en la que corren máquinas de diverso concepto, desde cupecitas a autos del TC modernos, pasando por ejemplares del tipo TC del Oeste).

En **850 cc**, Okulovich ganó la final y repitió el campeonato de 1984. Hasta antes de empezar la reunión, Guillermo Badaracco le llevaba un punto de ventaja. Ambos ganaron sus series y en la final a 15 vueltas al circuito de 1800 metros del Automóvil Club Misiones, primero tomó la delantera Badaracco, siendo superado luego por Okulovich que le ganó con excelente promedio por seis segundos. Emotiva la lucha por el tercer puesto, entre Rudakow y Brandt.

Final, 850 cc: 1° Carlos Okulovich (Oberá) 16m 31s 73/100 a 98,010 km/hora de promedio; 2° Guillermo Badaraco (Eldorado) 16m 37s 00; 3° Mario Rudakow (Aristóbulo del Valle) 16m 58s 91; 4° Arnaldo Brandt (Wanda) 16m 59s 08; 5° Rubén de Lima (Leandro N. Alem) 17m 08s 11 y 6° Rodolfo Muller (Eldorado) 17m 16s 61. **Posiciones finales: campeón, Carlos Okulovich, 72 puntos**; subcampeón, Guillermo Badaracco, 70 puntos; 3° Juan Badaracco, 30; 4° Mario Rudakow, 26; 5° Miguel Marin, 25; 6° Carlos Brandt, 16,40. Luego se ubicaron al final del torneo: Ratoski, Lima, A. Brandt, Müller, Culshaw, Acosta, Montenegro, Kerber y Torre.

En **Turismo Nacional** repitiendo lo del torneo nacional, Quique Urrutia llegó a la coronación con 8 puntos menos que el líder, Federico Kruse, el crédito de Wanda, quien fue ganador del título pese al triunfo de Urrutia y de conseguir apenas el cuarto lugar. Fifi Kruse corrió con la cabeza fría (al fin...) y aparentemente llevando la cuenta de los puntos necesarios para el campeonato. Urrutia dio una magistral muestra de manejo, ya que en la serie largo último por una cuestión administrativa, y ganó brillantemente como en la final, en la que superó cómodamente a Perego. "**Nosotros trabajamos todo el año para este título**", dijo el piloto del Alto Paraná, "**mientras que Quique se repartió entre el campeonato local y el nacional. Aprovechamos esa circunstancia**..."

Final TN "B": 16 vueltas: 1° **Enrique Urrutia (Oberá) 17m 15s 04/100** a un promedio de **100,170 km/hora**. 2° José Luis Perego (Paso de los Libres, Ctes.) 17m 27s 57; 3° Carlos Okulovich (Oberá) 17m 32s 03; 4° Federico Kruse (Wanda) 17m 36s 39; 5° Raúl Badaraco (Eldorado) 17m 36s 71 y 6° Hugo D. Juritsch (Oberá) 17m 47s 67. **Posiciones finales: campeón, Federico Kruse, 66 puntos**; subcampeón, Enrique Urrutia, 64; 3° Carlos Okulovich, 45; 4° Raúl Badaraco, 26; 5° Hugo D. Jurisich, 23 y 6° Carlos Sarmiento, 17; luego, Trendel, Chamorro, Krujovski, Perego, Günther, Franco, L. García, Lopez Bedoya, Andrujovich, Miranda y Goggia.

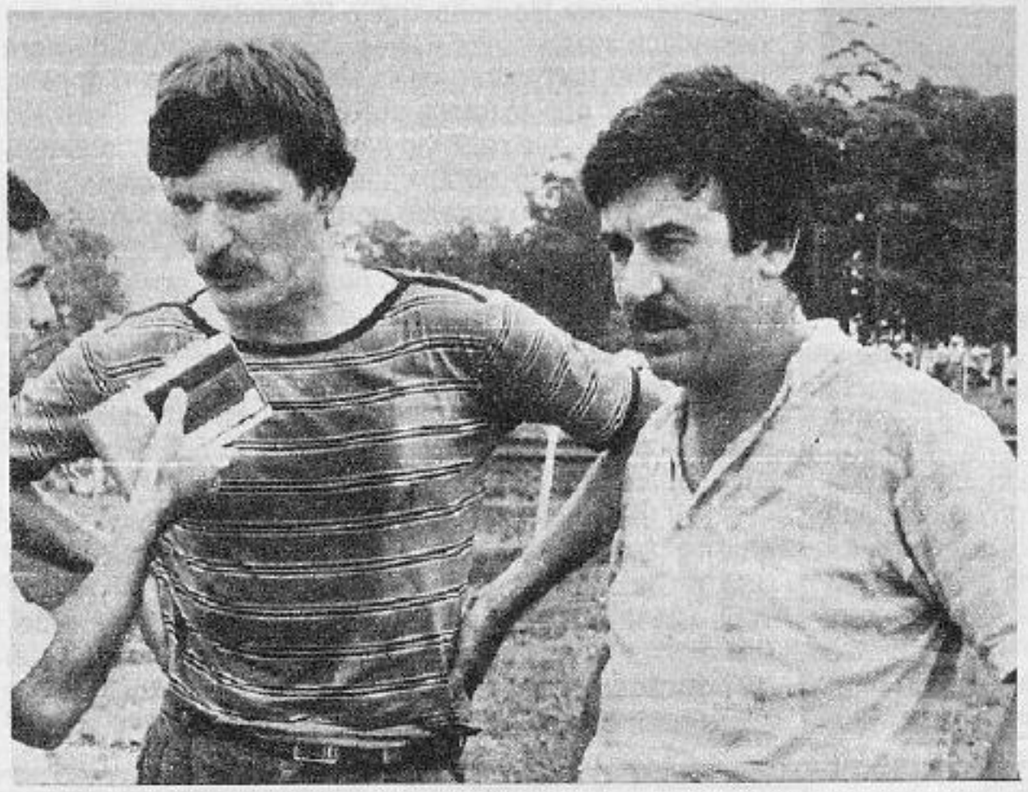
En el campeonato de **TC del Nordeste**, la lucha por el título fue familiar y generacional: Miguel Angel Pastori y su padre Humberto llegaron separados por sólo 4 puntos, a favor del guri. La carrera fue extraordinaria en su fase final a 15 vueltas, presenciándose una titánica lucha entre los Pastori, el casi legendario Heno Klein y Carlos Tarnowski, un ex tricampeon, que reaparecía luego de algunos años de inactividad. Las series habían sido para Miguel Angel, la primera, y para Adolfo Mender, la otra.

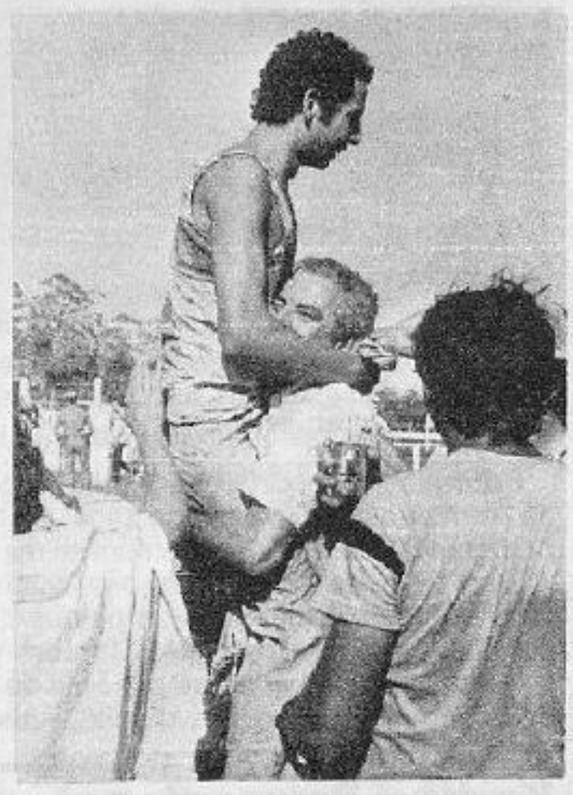
La final comenzó con padre e hijo en punta, los que fueron superados consecutivamente por el eterno Heno Klein, cuando faltaban dos vueltas para el banderazo. Miguel Pastori fue cuarto, luego de varios incidentes en pista con Tarnowski (los que continuaron en boxes, cuando el veterano fue a increpar a los Pastori) quien fue tercero.

Final, TC del Nordeste: 1° Heno Klein (Chevrolet/Posadas) 19m 11s 53/100 a 109,732 km/hora de promedio: 2° Humberto Pastori (Chevrolet/Posadas) 19m 21s 00; 3 Carlos Tarnowski (Ford/Eldorado) 19m 21s 80; 4° Miguel A. Pastori (Ford/Posadas) 19m 21s 95; 5° Roberto Bose (Chevrolet/San Ignacio) 19m 34s 05; 6° Adolfo Mender (Ford/Posadas) 19m 43s 30. **Posiciones finales: campeón, Miguel A. Pastori, 60 puntos**; subcampeón, Humberto Pastori, 58; 3° Heno Klein, 47; 4° Juan Carlos Cao Lopez, 30; 5° Roberto Linell, 24; 6° Neco Pizzutti, 16; luego, Kluser, Bose, Mender, Hasam, Santandrea, Tarnowski, Alfonso, Sas y Ferreira.

Se cerró así un año excepcional para el automovilismo misionero, tanto en el nivel nacional como en el local. Los campeonatos de este se definieron en los tres casos por apenas dos puntos entre campeón y sub, repartiéndose equitativamente entre los tres polos de mayor importancia para este deporte: **Carlos Okulovich**, de **Oberá**, **Fifi Kruse**, de **Wanda**, en el Alto Paraná y **Miguel Pastori**, de **Posadas**. El campeonato **Rosamonte** (la marca de la yerba que lo patrocinó) fue un lujo, lo que confirma el nivel alcanzado por nuestro automovilismo.

(Informe de Rubichá Guazú, fotos diario El Territorio)





A la izquierda, Fifi Kruse, campeón flamante de la FEMAD en TN "B". A su lado Quique Urrutia, campeón saliente y subcampeón 1985.

Humberto Pastori levanta a su hijo, el ganador del torneo de TC del Nordeste, Miguel Pastori. Papá Pastori fue a su vez el subcampeón.

Carlos Okulovich, titular por segunda vez consecutiva de la categoría 850. Con él, mirando a la cámara, el subcampeón Guillermo Badaracco.



FORMULA 850 EN BARILOCHE

En la foto vemos a Jorge Bortoni, la revelación de la temporada barilochense de la categoría Fórmula 850, en el preciso instante en que gana consecutivamente su segunda carrera en el circuito de la Sociedad Rural de San Carlos de Bariloche. En esa octava fecha, siguieron a Bortoni en el clasificador final Osvaldo Pontaniero y Gregorio Arko.



Karting con Caja en Jesús María

"PANDA 1" AL FINAL SE QUEDO CON EL TITULO



"Panda 1" (H. Maldonado) el carlospacense campeón de Juniors, en la categoría Karting con Caja de Córdoba. Venció en la última fecha, en la que fue desclasificado el puntero del torneo "El Tuco".

Córdoba– En el circuito Eduardo Copello, un trazado de 700 metros de tierra compactada ubicado en la ciudad de **Jesús María**, el 1° de diciembre se realizó la esperada y última fecha del campeonato provincial de **Karting con Caja de velocidades**, con un parque de 57 máquinas divididas entre las dos clases: **Juniors** y **180 cc**.

Curiosamente el atractivo principal de la reunión para el numeroso público que se dió cita, consistía en la resolución del campeonato de la **clase menor**, donde los pilotos escudados tras seudónimos (El Tuco y Panda 1) habían monopolizado la atención en las últimas fechas. El Tuco parecía con mejores posibilidades ya que llevaba 13 puntos a su antagonista.

Uno y otro ganan las series previas de Juniors, llegando a la primera fila en la final a 30 vueltas, que tiene un desenlace inesperado: Panda toma la punta y, durante casi todo el transcurso de la final El Tuco se mantiene segundo, lo que le otorgaría el campeonato. Pero los autazos que había recibido (y dado) el kart del carlospacense, se hicieron notar cuando la carrera estaba por terminar: en lo que pareció un pasaje de esas películas clase "B", a pocos metros de la llegada, el kart de El Tuco se detiene y recibe el auxilio (infortunado, por cierto) de una autoridad de la prueba, quien lo empuja hasta la raya de sentencia, arribando a ella en segundo lugar. La maniobra es vista por todo el mundo, y la gente de Panda 1 reclama. El miércoles 4, las autoridades de la Federación deciden desclasificar a El Tuco, con lo cual Panda se erige en campeón.

Final, 30 vueltas: 1° "Panda 1" (Panther/Carlos Paz); 2° Salvador Brugaleta (Panther/Santa Rosa de Río 1°); 3° Carlos Camargo (XX/Santa Rosa de Río 1°) y 4° Aldo Cladera (Panther/Villa del Rosario). **campeonato**, posiciones finales: **Campeón, "Panda 1" (Carlos Paz) 197 puntos**; subcampeón, "El Tuco" (Santa Rosa de Río 1°) 190; 3° Rubén Cáceres (Río Ceballos) 144; 4° Raúl Turletti (Río Ceballos) 135; 5° José Luis Brignone (Santa Rosa de Río 1°), 118; 6° Néstor Ciocatto (La Puerta), 89 puntos.

En la **clase mayor, 180 cc**, el título ya estaba definido en favor de Carlos Pautasso y el subcampeonato en favor de José Luis Grasso. Héctor García, el capitalino campeón de 1984 volvió a demostrar –aunque tarde para pelear por título alguno– que retornó al nivel que tenía en años anteriores. Ganó la serie inicial (superando a Grasso y Pecci) mientras que en la otra ganaba Raúl Ledesma sobre Eduardo Gariño y José Cavallo.

La final se tuvo que acortar por la caída de una copiosa lluvia, volviéndose a imponer García. Esta fue la clasificación en los primeros puestos:

Final 180 cc, 20 vueltas: 1° Héctor García (Panther/Córdoba); 2° José R. Ledesma (Panther/Deán Funes); 3° Ariel Pecci (Tiger/Río Primero); 4° Abundio García (Panther/Córdoba) 5° Olivio Reinaudo (XX/La Para).

Campeonato, posiciones finales: **campeón, Carlos Pautasso (Jesús María) 232 puntos**; 2° José Luis Grasso (Jesús María) 198; 3° Héctor García (Córdoba) 146; 4° José Cavallo (La Para) 129; 5° Abundio García (Córdoba) 107; 6° Elio Tomavaca (Deán Funes) 90; 7° Francisco Papa (Villa del Rosario), 89 y 8° Ariel Pecci (Río Primero), 77 puntos.

(Informe de Luis J. López, Motokart-LV 3)

Karting Promocional en Buenos Aires

JAVIER PERNA, EL PIBE DE LUJAN

El pasado sábado 14 de diciembre la ***A.P.K.P. (Asociación de Pilotos Karting-Promocional)*** *hizo disputar la cuarta fecha de su campeonato en el* ***Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires****. Como es tradicional utilizando el circuito de las dos horquillas (el N° 17) de 950 metros de recorrido.*

El programa comprendió dos series a 10 vueltas cada una y una final a 22, de la que surgió ganador el pequeño piloto de Luján, ***Javier Perna****.*

En la ***primera*** *de las series, el más rápido en clasificación, Carlos Apestegui, fue el primero en ver la bandera a cuadros superando a José Alvarez y Julian Croizet. En la segunda batería Javier Perna acumuló ventaja vuelta tras vuelta, luego de superar a Gustavo Figlioli y a "Yiyi" Arbotto.*

Cuando se puso en marcha la ***final*** *nuevamente Apestegui se encolumnaba en la primera posición seguido de su rival en el campeonato, Luis Arbotto y también por Gustavo Figlioli y Javier Perna. A partir de la quinta vuelta, se formó un compacto pelotón entre Apestegui, Arbotto y Perna, quienes lucharon entre si por las primera posición. Pero en el séptimo giro, Perna pasó decididamente al puesto de privilegio luego de superar a los pilotos que lo precedían, en la entrada al curvón. Evidentemente Javier tenía todo calculado puesto que sobrepasó la línea de Apestegui y Arbotto y rápidamente comenzó a escaparse. De allí al final, el puntero con ritmo constante transitó con tranquilidad el resto de las vueltas.*

Clasificación final: 1° Javier Perna (Pereyra-Zanella), 14m27s62, 22 vtas. a un promedio de 86,719 km/h, *2° Luis Arbotto, (Brekart-Zanella); 3° Carlos Apestegui, (Pereyra-Zanella); 4° José Alvarez, (Tiger-Zanella); 5° Juan Scartoni, (Pereyra-Zanella); 6° Gustavo Figlioli, (Pereyra-Zanella).*

Campeonato: Arbotto *38 puntos, Apestegui, 36; Perna, 26; Granelli, 23; Croizet, 18.*

(Informe de Duilio Caro)



Walter Gómez hizo tabla rasa en Ushuaia, en la apertura del campeonato de karting más austral del mundo. Ganó tres series y la suma.

Karting en Ushuaia

WALTER GOMEZ, UN AUSTRAL QUE VALE

Ushuaia, T. del Fuego– El 8 de diciembre, comenzó en ésta, con el Premio Apertura, la temporada de Karting 1985/1986, que acá se corre en la temporada de verano por obvias razones climáticas. Fue dominador excluyente de la jornada Walter Carlos Gómez, quien no sólo ganó la clasificación final, sinó que también se impuso en las tres series. En la primera venció a Salvador Pecorelli y José Pardo. En la segunda a Pecorelli y Víctor Parra, y en la última a Pardo y Pecorelli.

La clasificación final fue esta:

1° Walter Carlos Gómez (h) (M-101/Zanella-Gómez); 2° Salvador Pecorelli (M-101/Zanella Berti); 3° José Pardo (M-101/Zanella-Pardo); 4° Víctor Parra (M-101/Zanella-Acuña); 5° Mario Pitura (Pitura/Zanella-Pardo) y 6° Carlos Bartizzaghi (M-101/Zanella-Berti).

(Informe de El Pingüino)

Cinco categorías en Buenos Aires

DE ROSSI, HARPE,



El veterano ex campeón de la Fórmula 4 nacional, Hector De Rossi y el campeón de Sport 1050, Hugo Lara, en vibrante lucha. Ganó De Rossi.

La Asociación Pilotos Turismo Competición Biplaza, organizó en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, el cierre de temporada para las categorías **Fiat 600 Standar Mejorado, Sport 1050** y **Fórmula IES 3 CV Competición**, realizando también la anteúltima fecha, por los campeonatos de **T.C. Biplaza y Fórmula Cinco.** Con excepción de estos últimos que lo hicieron en el circuito N° 5, todos utilizaron la variante N° 9 de 3.345,50 metros. **Sport 1050**, llegó al final con el primer

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nocturno de Midget y Speedway en Buenos Aires

ESPECTACULO PARA TODOS LOS GUSTOS

Como todos los sábados la **Asociación Argentina de Pilotos de Midget**, organizó una nueva fecha por el Torneo Metropolitano Nocturno, en el estadio del club Nueva Chicago. Aunque en ésta oportunidad, con una variante que contó con el agrado de todos los allí presentes, ya que en ésa fecha (sábado 14 de diciembre) se incluyó en el espectáculo a los **Mini-Midgets**, categoría reservada para chicos cuyas edades oscilan entre los 8 y 15 años. Con respecto a esta especialidad (que ya presentáramos en Corsa) podemos decir que sin dudas será un excelente complemento, en este torneo veraniego.

Empezando por los chicos, fueron los encargados de abrir el programa y la categoría Standard tuvo estos ganadores en las series: Matías Pelelieri y Martín Moscoso. En tanto que en la final la sorpresa la dió una señorita, y nos estamos refiriendo a Roxana Tardito que se adjudicó la misma luego de una dura lucha con Pelelieri y Omar Ortega. **Clasificación final: 1° Roxana Tardito (Vara-Zanella)**; 2° Omar Ortega, (Ortega-Zanella); 3° Matías Peletieri, (Vara-Zanella); 4° Daniel Galasso, (Galasso-Zanella); 5° Jorge Caruso, (Vara-Zanella); 6° Gabriel Bianco, (M101-Zanella).

En la **categoría Libre** de los "mini" también se disputaron dos series y en la primera de ellas Alejandro Carbona fue el vencedor, quien con comodidad dejo atras a Ricardo Gandolfo y Jorge Dias Bexiga. En la segunda batería Alejandro Ortensi, concretó su triunfo al superar a Daniel Catone y Sergio Michieleto.

En la final a 12 giros nuevamente Carbone toma la punta y hace suya la competencia, haciendo valer su condición de subcampeon, así como también el trabajo de su preparador, el conocido Omar Brea. **Clasificación final: 1° Alejandro Carbone, (Vara-Zanella)**; 2° Alejandro Ortensi, (M101-Zanella) 3° Daniel Catone, (Vara-Zanella), 4° Ricardo Gandolfo, (Vara-Zanella), 5° Alejandro Monti, (M101-Zanella), 6° Jorge Dias Bexiga, (Tiger-Zanella).

Posteriormente los **midgets** salieron a la pista y pusieron en marcha las **series** preliminares, con estos ganadores. Carlos Galichio, Enrique Aranzana, Jorge Montes y Adrián López. Luego se dió paso a los **repechajes** que quedaron en poder de Héctor Pozueta, Emilio Di Giacomantonio y Aquiles Corvalán.

En la **primera semifinal** nuevamente Galichio se inscribe como ganador y a tal efecto superó a Pozueta y a Montes. En la segunda "semi" Enrique Aranzana, la revelación de la temporada, fue el primero en recibir el banderazo de llegada, escoltado por Eugenio Chemoli y Adrián López.

La **final** a 8 vueltas no mostró variantes sorpresivas, se preveía el triunfo de Galichio y se dio no más. Si bien en un primer momento el avance de Aranzana fue mas que interesante, debió conformarse con la posición de escolta. Galichio sigue dominando a voluntad y el sábado volvió a demostrarlo.

Clasificación final: 1° Carlos Galichio, (Fiat 1600) 2m19s77; 2° Enrique Aranzana, (Peugeot), 3° Hector Pozueta, (Fiat 1600); 4° Jorge Montes, (Fiat 1600); 5° Eugenio Chemoli (Fiat 125), 6° Adrián López, (VW 1500). **Campeonato**, (7 fechas): Galichio, 87 puntos, Aranzana, 53; Pozueta, 32; Montes 19, Bordignon y Dini 18.

Como es habitual la gente de **Speedway 200 cm3**, aportó lo suyo, tambien en esta fecha. Luis Narvay y Ricardo Amati ganaron las series, en tanto que en la final Narvay fue el líder absoluto, ya que ganó de punta a punta. Luego arribaron; Ricardo Amati y Carlos Balán que a pesar del empeño puesto en la pista, no pudieron darle alcance al piloto de Moreno. De todos modos los tres festejaron en el podio...

(Informe de Duilio Caro)

GIANETTO, CASANOVAS Y MARCELO SOTRO

puesto del torneo definido, pero con la posibilidad matemática por parte de Héctor Arias, de obtener el subcampeonato, posibilidad ésta que pareció concretarse durante las primeras rondas, en las que el auto Nº 7 marcó el camino, hasta que una válvula rebelde lo dejara fuera de carrera; a partir de allí el veterano Héctor De Rossi se adueño de la punta hasta el final, soportando el asedio del campeón Hugo Lara.

Fiat 600 Standard Mejorado. La segunda vuelta fue fatídica por las aspiraciones de Juan Luis y Carlos Boni, quienes sufrieron sendos vuelcos cuando luchaban en la punta, accidente que retrasaría a Ramogida hasta el 14° lugar en la fila india, dejando el comando en forma holgada en manos de Oscar Alfaro y el 2° lugar para Bernardo Harpe quien sobre el final acosó hasta pasarlo (en el transcurso de la última vuelta) a Alfaro que por señas a su box, indicaba una merma de rendimiento. Mientras tanto Ramogida, en magnífica tarea, ascendió hasta alcanzar a Testai, disputándose entre ambos el 3er. puesto que al final quedaría en manos de Ramogida.

Fórmula IES 3 CV Competición, indudablemente esta fórmula fue el plato fuerte ya que el interesantisimo duelo por la punta, se reflejaba también en el campeonato ya que tanto Nélson Gianetto, como José Podestá, quienes llegaron a intercambiarse la punta hasta en tres oportunidades por vuelta, comandaban en el torneo separados solamente por un punto, resultando favorecido al final Gianetto, quien aventajó por solamente 42/100 a Podestá y si bien lo visto en la pista fue inmejorable, mayor valor tuvo lo que pudimos presenciar luego de terminada la competencia, cuando el equipo del ganador recibió al segundo cantando ¡dale campeón! y más tarde ambos se abrazaron concretando una verdadera fiesta del deporte.

Turismo Competición Biplaza. Un nuevo nombre incorporó la categoría a su galería de ganadores, Marcelo Sotro, quien desde las pruebas de clasificación mostró sus aspiraciones obteniendo el mejor registro y luego en la final estando entremezclado siempre en el grupo que hizo la punta formado por Doce Portas, Fronzin, Suárez y Mercado, facilitándose su tarea, recién sobre el final de la última ronda, cuando los motores de Doce Portas y Fronzin no resistieron el esfuerzo.



Marcelo Sotro, un nuevo ganador en TC Biplaza. Es hijo del recordado Orlando, y un nuevo valor de la dinastía banfileña.

Fórmula Cinco, Carlos Konowalik no encontró oposición en la pista para imponerse al dúo formado por Ricardo Casanova y Germán Martinez, ambos mas preocupados por la lucha entablada entre si, que por alcanzar al puntero quien luego sería recargado por el comisario deportivo con 20 segundos a consecuencia de adelantarse en la largada, medida esta que fuera apelada por el equipo, quedando por lo tanto la clasificación en suspenso.

Clasificaciones:

Sport 1050: 1° Héctor De Rossia (Sergio-Maschwitz) 22m48s32/100 a 132,028 km/h. 2° Hugo Lara (Crespi-Aarogué) 22m50s43, 3° Marcelo Caminos (Crespi-Ramos Mejia) 23m12s21, 4° Gustavo Stefanini (Crespi-C. Fed.) 23m19s35; 5° Eduardo San Millán (Crespi-Avellaneda) 23m20s18; 6° Alejandro Porcaro (Crespi-C. Fed.) 23m31s06.

Posiciones finales del campeonato: campeón Hugo Lara 66 ps.; subcampeón Alejandro Treglia 37, 3° Eudardo Bauvier 30, 4° Héctor Arias 30; 5° Héctor De Rossi 24, 6° Eduardo Tuero 24 ps.

Fiat 600 Standard Mejorado: 1° Bernardo Harpe 27m56s82/100 a 107, 737 km/h.; 2° Oscar Alfaro 27m57s22; 3° José Ramogida 28m14s21; 4° Osvaldo Testai 28m14s75; 5° Jorge Pérez 28m43s74, 6° Juan Sánchez 28m59s32; 7° Claudio Punteri 29m05s27; 8° Carlos Latorre 29m16s25; 9° Enrique Bussolo 29m17s21; 10° Ricardo Seif 14 v.

Campeonato, posiciones finales: campeón Héctor González 192ps; subcampeón Bernardo Harpe 165, 3° José Ramogida 140,50, 4° Juan Luis 114, 5° Osvaldo Testai 80 unidades.

Fórmula IES 3 CV Competición: 1° Nelson Gianetto (Tigre) 16m06s75/100 a 99,664 km/h 8v. 2° José Podestá (Pergamino) 16m07s17; 3° Omar Morelli (San Martin) 16m08s54; 4° Alberto Gobetto (Morón) 16m09s80; 5° Jorge Cichini (Victoria) 16m27s48, 6° Oscar Villamor (Gral. Pacheco) 16m31s41.

Campeonato posiciones finales: campeón Nelson Ginetto 61 ps.; subcampeón José Podestá 57, 3° Omar Morelli 48, 4° René Rivanegra 32; 5° Alberto Giudice 31 puntos.

Turismo Competición Biplaza: 1° Marcelo Sotro (Banfield) Chevrolet 15m54s28/100 a 126,208 km/h. 10 v.; 2° Oscar Pileo (Ramos Mejia-Chevrolet) 17m04s35; 3° Roberto Tozzoli (Tigre-Ford) 17m19s17; 4° Néstor Ramonda (Monte Grande-Chevrolet) 17m27s69; 5° Gustavo Fronzin (Tigre-Ford) 9 v., 6° José Doce Portas (Monte Grande-Chevrolet) 9 v. Campeonato: 1° José Doce Portas 59 ps., 2° Suárez 52, 3° Fronzin 51, 4° Costa 25, 5° Giurlo 21 puntos.

Formula Cinco: (Clasificación en suspenso) **1° Ricardo Casanova (Perri-Hiro) 17m17s26/100 a 110, 696 km/h. 15 v.**; 2° German Martinez (Perri-Hiro) 17m17s42; 3° Carlos Konowalik (Demichelli-Zanella) 17m21s68; 4° Julio Basconcello (Basco-Zanella) 17m29s33; 5° Norberto Perez (N C 3-Hiro) 14 v., 6° Henry Peluffo (Peluffo-Zanella) 14 V., 7° César Gómez (Perri-Hiro) 13 v., 8° Jorge Alvarez Morales (Ladi-Zanella) 11 v., 9° Horacio Regolia (Regolia-Ducatti), 10° Rony Costa (Perri-Zanella)

(Texto y fotos de Carlos R. Varela)

Año II Nº 92 — 9 de enero de 1986

8 Horas de Regularidad en la provincia de Buenos Aires

SUAREZ-DEL BUONO, EN PRIMERA "V.L."

El sábado 7 de diciembre a las 22 horas se pusieron en marcha las **8 Horas de Regularidad–Ciudad de Vicente López**, con la organización y fiscalización de Escudería Norte. Una caravana de 60 autos comenzó entonces a transitar el recorrido seleccionado por los directores de la prueba, Mario Ramírez y Jorge A. Taverna: **primera etapa**, entre Florida y San Pedro; **segunda etapa**, San Pedro, Ramallo, Arrecifes y San Pedro; **tercera etapa**, San Pedro-Ingeniero Maschwitz.

Brillante y colorida largada desde la concesionaria Rombo Norte, principal patrocinante de la prueba. Lamentablemente, el tiempo no acompañó luego a la carrera, ya que una pertinaz y copiosa lluvia produjo inconvenientes insalvables, lo que obligó a suspender penalidades desde Campana a San Pedro. El resto de la prueba se llevó a cabo con normalidad, lográndose los siguientes resultados en las cuatro categorías intervinientes.

Primera categoría, Velocímetro Libre: 1° R. Suárez-H. Delbuono (Fiat 128/Buenos Aires) 68 puntos en contra. 2° C. Francia-E. Rey (Fiat 128/Buenos Aires) 78; 3° J.C. Costa/C.E. Casanovas (R-Fuego/Buenos Aires) 67; 4° R-Orsi-A. Rudilería (Taunus/Zárate) 95; 5° L. Domínguez-A. Sánchez (Peugeot 504/Buenos Aires) 124, y 6° R. Goniel-A. Rigoni (R-12/Junín).

Primera categoría, Velocímetro Original: 1° J. Cantón-O. López (Fiat 128/Buenos Aires) 288 p.e.c.; 2° O. Fernández-A. Ascenzo (Fiat 128/Buenos Aires) 313; 3° D. Berenguel-A. Mazzuca (Fiat 850/San Nicolás) 336; 4° D. Del Canto-R. Nasazzi (Fiat 1500/Buenos Aires) 628, y 5° F. Petarin-J. García (Fiat 128/Venado Tuerto) 760.

Segunda categoría: 1° F. De Bernardi-A. Vivalda (R-4 GTL/Buenos Aires) 42 p.e.c. 2° N. Mollo-M. Parreyra (Peugeot 504/Buenos Aires) 51; 3° M. Russo-R. Erdocia (Dodge 1500/Buenos Aires) 91; 4° A. Felisoni-J. Fidalgo (Cupé Taunus/Buenos Aires) 92, y 5° R. Martínez-J. D'Elía (Dodge Polara/Buenos Aires) 122 puntos en contra.

Categoría Novicios: 1° S. Sole-R. Herrera (Rastrojero/Buenos Aires) 32 p.e.c. 2° H. Ortiz-D. Spinelli (R-18/Buenos Aires); 3° J. Vidotto-J. Spinella (Fiat 128/Buenos Aires) 90; 4° G. Cambiasso-J. Estrada (Dodge 1500/Buenos Aires) 113; 5° M. Romero-R. Tornú (Fiat 600/Buenos Aires) 119, y 6° F. Ingala-F. Marsicovetere (Dodge 1500/Buenos Aires).

Regularidad de Montaña en Córdoba

PEDRUEZA Y STU



Walter Stutz (a la izquierda, con ojo tapado) y Walter Pedrueza, campeones 1985 de navegantes y pilotos, respectivamente, en el fonteo de Regularidad de Montaña ACRVR. (Foto Pereyra).

Rally Promocional 850 en San Luis

AGUILERA-CARRANZA EN EL RALLY, PELY MENCHINI EN EL CAMPEONATO



Carlos Aguilera y su navegante Carranza (de anteojos), los netos dominadores de la última fecha del rally para Promocional 850 en San Luis.

San Luis – Con la competencia disputada el 1° de diciembre pasado, el Automóvil Club San Luis dio por terminado el Campeonato de Rally programado con cuatro fechas, las que se cumplieron de acuerdo con lo previsto dejando un saldo sumamente positivo. La última fecha tuvo un desarrollo de 176.850 km, con cinco PP.CC. (Los Puquios-El Volcán, 8,5 km, en tres oportunidades y Trapiche-Potrero de los Funes, 29,9 km, en dos). Treinta y cuatro fueron las máquinas habilitadas para la largada, entre las que se contaban las de Feco Schmid, que reaparecería luego de sus incursiones por el nacional, navegado por Scarpatti, y que pelearía el subcampeonato con Nicotra, ya que el título lo tenía prácticamente asegurado Pely Menchini. También reaparecía Aguilera, agregándose a los nombrados Capellini, Gaitán, Vallejos, Argüello, Menéndez y algún otro en la disputa de la punta.

Luego del **Primer PC**, los 10 primeros estaban en 26 segundos con Aguilera Carranza a la cabeza, mientras se registraba el abandono de Schmid-Scarpati, por junta de motor quemada, y el de este corresponsal, por rotura de la punta de eje en el Renault 4 piloteado por Dospital, que tuvo la gentileza de invitarlo a vivir una vez más la carrera desde adentro.

En el **tercer prime**, Aguilera-Carranza seguían ganando, en esta oportunidad con 7 segundos sobre Argüello-Morán y 8 sobre Torres-Busto, un debutante absoluto. Al largar el **PC 4** había catorce máquinas en carrera, entre ellos el Citroën de Simioli-Orozco, que había registrado muy buenos tiempos. Aguilera-Carranza eran holgados líderes, pero un error en el mercado de un tarjeta (1 minuto antes, penalizado consecuentemente con 120 segundos) agregó un dramático suspenso a la final, donde surgió Aguilera como triunfador y claro dominador de toda la carrera.

Clasificación final: 1° Aguilera-Carranza (Fiat) 1h 12m 41s; 2° Torres-Bustos (Fiat) 1h 13m 02s; 3° Vallejo-Serrano (Fiat) 1h 13m 23s; 4° Capellini-Gatica (Fiat) 1h 15m 57s; 5° Alvarez-Balladores (Fiat) 1h 21m 42s; 6° Laitón-Gatto (Fiat) 1h 27m 15s; 7° Poma-Serbacio (Renault); 8° Marcos-Niquichu (Renault); 9° Argüello-Morán (Fiat); 10° Arija-Arija (Fiat), 11° Miranda-Palma (Fiat 800 C), 12° Simioli-Orozco (Citroën), y 13° Gaitán-Funes (Fiat).

Posiciones finales del torneo: Campeón, Juan Pely Menchini, 58 puntos; subcampeón, Federico Schmid, 49; 3° Nicotra, 43 puntos.

(Informe de Andrés A. Pedernera)

Nocturno de Midget y Speedway

SIGUE LA FIEBRE

Con gran aceptación por parte del público se sigue disputando el **Campeonato Metropolitano Nocturno de Midget y Speedway** en el club Nueva Chicago, de Mataderos, todos los sábados a partir de las 21 hs., como siempre con la organización de la Asociación Argentina Pilotos Midget quienes además incluyeron a los Mini-Midgets en su espectáculo sabatino.

El pasado sábado 21 de diciembre asistimos a la octava fecha del certamen que comenzó con los **Mini-Midgets**, siendo la categoría **Standard** la primera en salir a pista. Las series preliminares fueron ganadas por Roxana Tardito y Omar Ortega quienes aseguraron su participación en la final. La misma quedó en poder de Roxana Tardito, que desde el mismo momento de la largada se escapó sin que sus rivales pudieran darle alcance. Cabe acotar que Roxana ya se consagró campeona de su categoría faltando aún una fecha para dar fin al campeonato. **Clasificación final: 1° Roxana Tardito (Vara-Zanella)**, 2° Gabriel Bianco, (M101-Zanella), 3° Omar Ortega (Ortega-Zanella); 4° Daniel Galasso, (Galasso-Zanella); 5° Jorge Caruso, (Vara-Zanella).

La categoría Mayor tuvo en Alejandro Carbone y Alejandro Ortensi a los ganadores de las series preliminares. Los dos animaron también la final siendo puntero en forma permanente, el piloto de Floresta, Alejandro Carbone. Desde el segundo lugar Ortensi acosó en todo momento al puntero, pero a pesar de ello, Carbone se alzó con el triunfo. **Clasificación final:** 1° Alejandro Carbone, (Vara-Zanella); Alejandro Ortensi (M101-Zanella); 3° Ricardo Gandolfo, (Vara-Zanella), 4° Víctor Monti, (M101-Zanella), 5° Lionel Cattone, (Vara-Zanella).

En los **midgets**, sigue dominando Carlos Galichio, que desde el vamos ganó la primera serie. Similar halago consiguie-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TZ SON LOS CAMPEONES

Córdoba – El domingo 8 de diciembre se disputó la quinta y última prueba del Campeonato 1985 de Regularidad de Montaña organizado por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (ACRYR), el que tuvo un éxito no esperado ni aún por los más entusiastas cultores de esta difícil disciplina.

Fueron triunfadores en esta última fecha los tripulantes del Renault 12 ***Marcelo Mercado*** y ***Alicia Irazusta***, en tanto que en el cómputo final del torneo quedaron consagrados ***Walter Pedrueza*** (piloto) y ***Fabián Stutz*** (navegante) como los campeones del año.

El recorrido de la última prueba tuvo largada en la ciudad de Córdoba, desde donde los vehículos se dirigieron sucesivamente a Mendiolaza, Villa Allende, Pan de Azúcar, Cosquín, Bialet Massé, Dique San Roque, Camino de las 120 Curvas, para finalizar en Villa Carlos Paz.

Nuevamente la inestabilidad del tiempo conspiró contra la cantidad de participantes. La inscripción había alcanzado a la inusitada cifra de 152 binomios, de los cuales sólo se presentaron a largar 62. La lluvia caída no hizo sino condimentar el primer sector con mucho barro, engrosando también el traicionero vado de Mendiolaza. Por ahí estaban primeros ya Mercado-Irazusta, seguidos entonces por Bagaloni-Nicola, Rodi-Melo, Jatter-Claro y Fust-Kavicci, todos separados apenas por 11 segundos.

El tramo del cruce del Pan de Azúcar –realizado en sentido contrario al que generalmente se hace en rally– se lo adjudicaron brillantemente los representantes de Villa Carlos Paz, López-López, por un segundo sobre Mercado-Irazusta, seguidos de Cutroni-Ceballos, González-Del Val y Furst-Kavicci.

El tercer sector, las 120 Curvas, fue para Pellacani-Casarín, seguidos por Vázquez-Gamerma, Pedrueza-Fantini, Hintz-Hintz y Mercado-Irazusta, retrasándose entonces Furst-Kavicci y notándose el paulatino avance de Molla-Molla, con lo que ambos lograron los puntos necesarios para asegurarse los subcampeonatos.

Cabe destacar que participaron (debutando en el torneo) autos de Mendoza, La Rioja, Río Tercero, Jesús María, Carlos Paz, etc. Los autos mejor presentados



El Renault 12 con el que se impusieron en la última prueba Marcelo Mercado y Alicia Irazusta

fueron los de Loza-Ludueña y Parer-Ocampo. La siguiente fue la clasificación final:

1° Mercado-Irazusta, 42 puntos en contra; 2° López-López, 77; 3° Molla-Molla, 79; 4° Vázquez-Gamermann, 92; 5° Romero-Domínguez, 95; 6° Gómez-Mármol, 98; 7° Genesio-Genesio, 105; 8° Cutroni-Ceballos, 109; 9° F. Rubio-Tsurú, 110; 10° Pedraza-Pedraza, 112; 11° Maubecín-Stutz, 116; 12° Zampieri-Esparza, 117; 13° Clemente-Luque, 120; 14° Pellacani-Casarín, 121, y 15° Villa-Pomatta, 128 puntos en contra. (Se clasificaron 59 máquinas.)

Campeonato Pilotos: posiciones finales: ***campeón, Walter Pedrueza, 664, 96 puntos;*** subcampeón, Eduardo Molla, 636, 18; 3° Elio Zampieri, 614; 4° Miguel Pedraza, 5° Alberto Albamonte, 6° José Loza, 7° Cristián López, 8° Leonardo Pellacani, 9° Nicolás Maubecín y 10° Gustavo Romero. Obtuvieron puntos 95 pilotos.

Campeonato Navegantes: posiciones finales: ***campeón, Fabián Stutz, 696, 91 puntos;*** subcampeón, Pablo Molla, 636, 18; 3° David Sparza, 614, 54; 4° Alberto Pedraza, 518; 5° Claudio López, 6° Hilario Casarín, 7° Mario Domínguez, 8° Mariano Luque, 9° Alicia Irazusta y 10° Esteban Ocampo. Obtuvieron puntaje 103 navegantes.

(Informe de Twin Master)

en Buenos Aires

DEL SABADO POR LA NOCHE

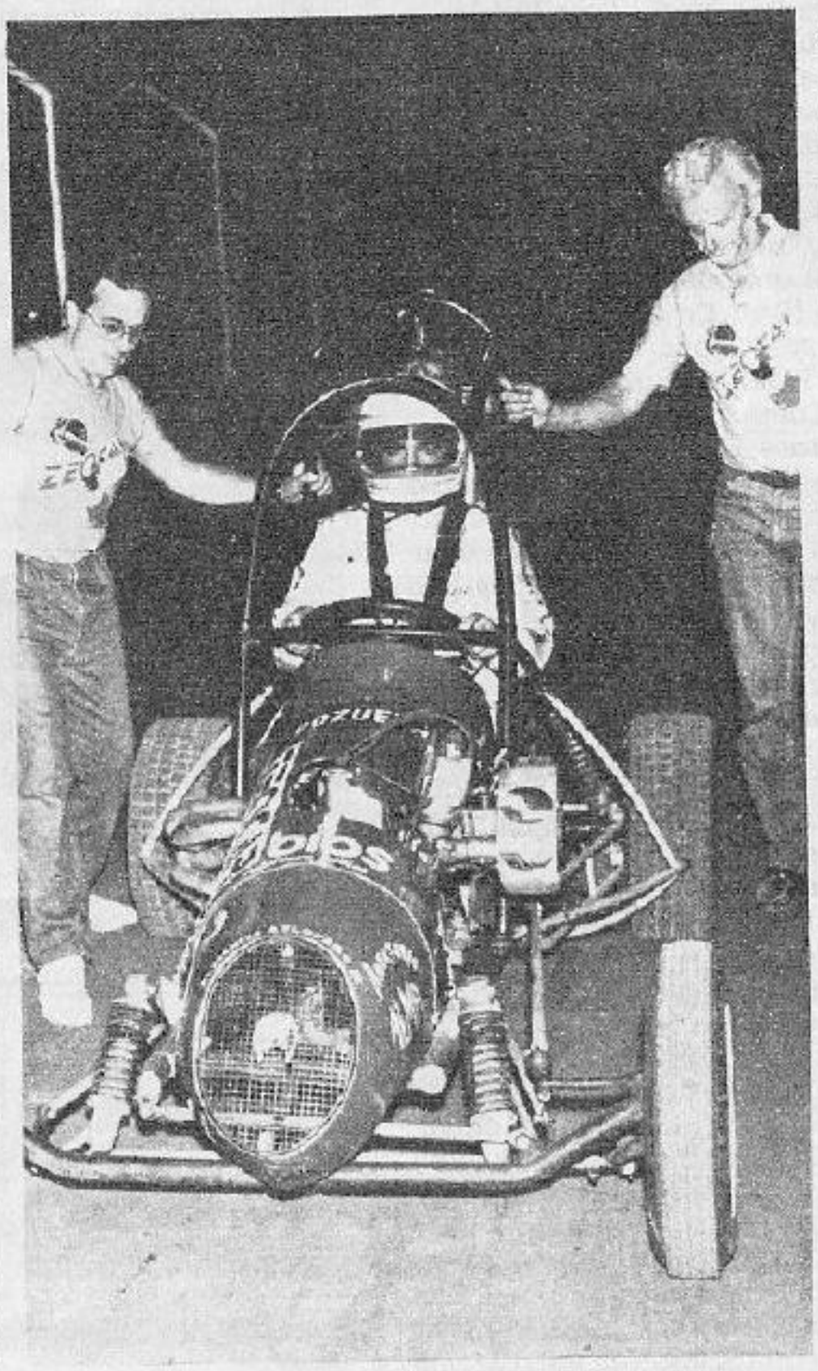
ron Héctor Pozueta, Juan Carlos Bordignon y Eugenio Chemoli, al ganar sus respectivos compromisos.

El **primer repechaje** correspondió a David Martínez, en tanto que el segundo fue para Jorge Montes (cosa un tanto inusual, motivada por problemas en la serie).

En la 1° **semifinal**, en donde participaron Bordignon y Galichio, el público se puso de pie para ver el duelo de dos grandes. Finalmente Bordignon cruzo victorioso la línea de llegada superando a Galichio y al ascendente David Martínez. En la segunda "semi" Héctor Pozueta se llevó las palmas, escoltado por Eugenio Chemoli y Carlos Barbieri.

En las ocho vueltas de la **final**, el líder se llamó Héctor Pozueta. El piloto de San Justo picó en punta y muy pronto se encontraba en la primera curva del circuito, mientras detrás suyo luchaban por el segundo lugar, en esos pocos metros, Galichio, Chemoli y Bordignon.

El último de los mencionados debió abandonar la competencia en el primer giro por rotura de pistón, en tanto que los restantes pugnaban por el segundo puesto. Pozueta siguió firme en la punta hacia la bandera a cuadros y al recibirla la algarabía de su equipo fue desbordante, máxime teniendo en cuenta la presencia de su padre en el mismo (recordemos que él también fue midgista). La alegría del equipo de Chemoli no le iba en zaga, ya que luego de mucho trabajar en la suspensión del auto lograron que Eugenio arribara en el segundo lugar (aquí también hubo un papá que trabajó mucho: el campeonísimo Efren Chemoli). El último escalón del podio correspondió a Carlos Galichio que sigue al frente en el campeonato. **Clasificación final 1° Héctor Pozueta (Fiat 1600);** 2° Eugenio Chemoli, (Fiat 125); 3° Carlos Galichio, (Fiat 1600); 4° David Martínez, (Fiat 125); 5° Carlos Barbieri, (Fiat 1600); 6° Juan Carlos Bordignon, (VW 1500). **Campeonato:** Galichio, 93; Aranzana, 54; Pozueta, 48; Chemoli, 26; Jorge Montes y Juan Carlos Bordignon, 19.





El ganador de la final, Héctor Pozueta, acompañado de dos colaboradores. Pozueta es hijo del otrora "Mono Relojero", midgista de ley.

Eugenio Chemoli rumbo a la largada. Su padre, Efren –reiterado ex campeón–, lo asiste y es quien lo empuja.

Por último en **Speedway 200 cm3**-(Gilera) el hombre de la noche fue **Luis Narvay**. Se adjudicó la **final** haciendo gala de un buen medio mecánico y será alguien para tener en cuenta a lo largo de la temporada. En esta oportunidad lo escoltaron Carlos Amati y Carlos Randán.

(Informe de Duilio Caro.)
Fotos: Gildo

Año II N° 92 — 9 de enero de 1986

Libres 850 y 1000 y TC Regional en San Andrés de Giles

JORGE D'ANGELO CAMPEON

Zárate, BA– Ante dos mil quinientas personas se presentaron el pasado 1° de diciembre las categorías **Libres 850 y 1000 cc** junto al **T.C. Regional** clases A y B en el circuito "Federico Máxim Ponti" de **San Andrés de Giles**, espectáculo que fue organizado por el Auto Club de esa ciudad. Jorge D'Angelo se consagró campeón en Libres 850 cc. al ganar por sexta vez consecutiva la final, mientras que Miguel Minuccio, Omar Cándido y Oscar López vencieron en las pruebas restantes. Mucha tierra suelta y dos accidentes serios fueron los ingredientes ácidos de la tarde dominical.

Libres 850 cc. Los "menores" fueron cuarenta y cuatro esta vez y se repartieron en cuatro series de cinco vueltas. En la primera el reaparecido campeón Mario Lemme se impuso sobre Jorge D'Angelo luego de luchar bravamente en el inicio ante la ovación del público que lo extrañaba mucho. Osvaldo Barbalarga le ganó a Messina en la segunda; Alberto Aguiar a Raul Blandi en la tercera y Luis Zappani relegó a Roberto Blandi en la cuarta. Hugo Hoyos y Andrés Mellino ganaron los dos repechajes.

En la final, D'Angelo ganó en el pique y se fue escapando de Lemme que recién se colocó segundo en la sexta ronda tras superar a José Rotondo. Este hizo luego un trompo siendo superado por Zappani, Messina y Blandi. Llegó el banderazo que por sexta vez consecutiva cae primero sobre el piloto de Escobar, quien faltando el "Premio Coronación" ya se consagró campeón de la especialidad, estando definidos también el segundo y tercer puesto para Messina y Lemme respectivamente.

Clasificación final 10 vueltas: 1° Jorge D'Angelo (Escobar) 11m46s43/100, promedio: 92,238 km/h; 2° Mario Lemme (San Miguel) 11m50s75; 3° Luis Zappani (R. Mejía) 11m55s44, 4° Roberto Blandi (Temperley) 12m00s28; 5° José Messina (Morón) 12m00s51; 6° José Rotondo (Campana) 12m01s05. Con el total de vueltas arribaron: Aguiar, Barbalarga, Hoyos, Herrera, Etchepare, Dorich, Vignolo, Mellino y Palau. **Campeonato**: (faltando una carrera) D'Angelo **99 puntos (Campeón)**; **Messina** 76, Lemme 50; Zappani 31; Aguiar 28; Hoyos; Blandi y Leguizamón 20.

Libres 1000 cc. Los veinticuatro autos de un litro de cilindrada se encolumnaron en dos series. Micucci y Cogno llegaron apareados a la primera curva en la serie inicial. Casi se produce el vuelco del primero pero que se recuperó y rápidamente se adueñó de la vanguardia para ganar en forma impecable sobre Héctor Perez que lo escoltó. En la segunda Angel Gasperini le sacó un abismo al escolta faltando una vuelta pero no pudo llegar a mismo ritmo y fue superado por cuatro máquinas en el epílogo, heredando así la victoria Héctor Ferretti, llegando detrás del prolijo auto negro, Rubén D'Angelo.



Segunda victoria de Omar Cándido, el crédito de Capilla del Señor (Rubén's).

La final también fue para Micuccio quien aventaja ahora por seis puntos a Cogno que finalizó cuarto tres ramar desde atrás. Angel Gasperini hizo un carrerón y arribó segundo, delante de Héctor Pérez, otro campanense de buena actuación.

Clasificación final 10 vueltas. 1° Miguel Micuccio (Escobar) 11m42s42/100, promedio: 92,765 km/hora; 2° Angel Gasperini (Campana) 11m43s47, 3° Héctor Pérez (Campana) 11m47s06, 4° Luis Cogno (Matheu) 12m00s57, 5° Héctor Ferretti (Escobar) 12m05s05, 6° Carlos Mammouse (San Miguel) 12m05s16. Luego arribaron Del Ponte, R. D'Angelo e Ilich con 10 vts. **Campeonato**: Micuccio 81 puntos; Cogno 75; Gasperini 59; Pollero 52; Pérez 30; Barletta 27; Errecart 19; Della Corte 18.

T.C.R. Clase B: En la única serie de clase menor se impuso Jose Gómez, a pesar de los cinco segundos con que fue recargado por adelantarse en la largada. Segundo llegó Oscar López que hizo el mejor tiempo clasificatorio pero no estuvo a la altura del ganador. En la final López volvió a su nivel y ganó de punta a punta, relegando a Gómez que no le perdió pisada. Detrás de estos, Adrián Lalli debió controlar a Berra que sin poder doblar bien pudo finalmente sumar unos puntos para aspirar al campeonato donde son tres los candidatos al título. Hubo un accidente espectacular faltando un giro. El auto de Néstor Benítez salió despedido de la pista cuando intentaba superar al sexto y luego de volar varios metros quedó clavado contra un talud de tierra, resultando ilesos el piloto y su madre que lo acompañaba. **Clasificación final 10 vueltas**: 1° **Oscar López (Chev./Va. Flandria) 11m27s14/100, promedio 94,827 km/hora**; 2° José Gómez (Ford/Muniz) 11m27s38; 3° Adrián Lalli (Chev./G. Rodriguez) 11m28s79; 4° Daniel Berra (Chev./Lima) 11m30s53; 5° Atilio Monje (Ford/Muñiz) 11m50s98; 6° Victor Rasmussen (Ford/Capilla) 12m16s77. **Campeonato**: Gómez 64 puntos, Berra 57; López 55; Hernández 54, Dalli 36.

T.C. R. Clase A: La clase mayor corrió dos series. En la primera triunfó Luis Belloso, dueño del mejor registro clasificatorio, luego de luchar brevemente con Fuxan y Bustos que lo escoltaron. El siguiente parcial se lo adjudicó Omar Cándido que condujo el trencito que integró con Bainotti, Ritacco y Stupiello. Javier Benitez se llevó el repechaje.

En la final pico Cándido adelante, con Bainotti, Ritacco, Stupiello, Belloso y Fuxan a sus espaldas. La llovizna obligó a los pilotos a "romper los parabrisas" de sus autos pues no se veía nada. Stupiello se colocó rapidamente a la cola del puntero hasta que en la última parte de la carrera Luis Belloso que venía desde atrás descontando, le dió alcance. Al superarlo se produce un accidente pues quien era escolta se desacomodó bastante y al intentar volver a la huella toca sin querer la rueda trasera izquierda del coche de Zárate originándose un despiste que por poco fue una catástrofe. Un niño que había en boxes (no se por qué) no fue víctima por centímetros.

Sobre el final Oscar Fuxan le da alcance a su coterráneo pero este cuidó muy bien la cuerda y logró así su segunda conquista del año.

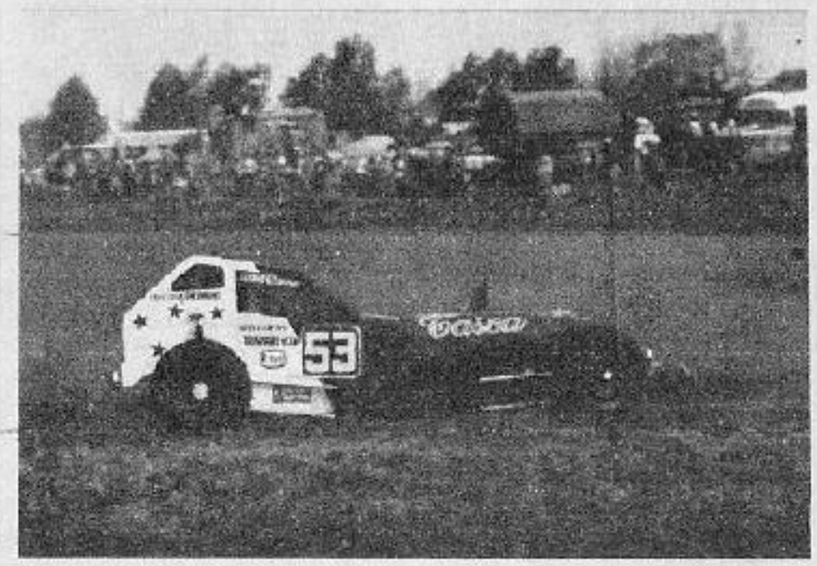
Faltando una prueba hay tres candidatos a campeón separados por cuatro puntos.

Clasificación final 12 vueltas: 1° **Omar Cándido (Chev./Capilla) 14m30s81/100, promedio: 89,792km/hora**; 2° Oscar Fuxan (Ford/Capilla) 14m31s13; 3° Jorge Bainotti (Chev./C. de Areco) 14m34s75; 4° Juan Bustos (Ford/S.A. de Giles) 14m44s21; 5° Carlos Benitez (Ford/G. Rodriguez) 14m44s55; 6° Juan Ritacco (Chev./Luján) 14m47s47; luego arribaron Javier Benitez, Marcelo Basanta y Carlos Dándolo con 12 vueltas. **Campeonato**: Bainotti 57 puntos; Fuxan 54; Ritacco 53; Bustos 46, Scollo 37, Cándido 28; Belloso 27.

(Informe de Walter Luna)



Un pasaje de la carrera de Libres 850 donde ganara Jorge D'Angelo, el nuevo campeón. Encabeza el peloton Luis Zappani, tercero.



Adrian Lalli, 3° en TC "B" en San Andrés de Giles.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

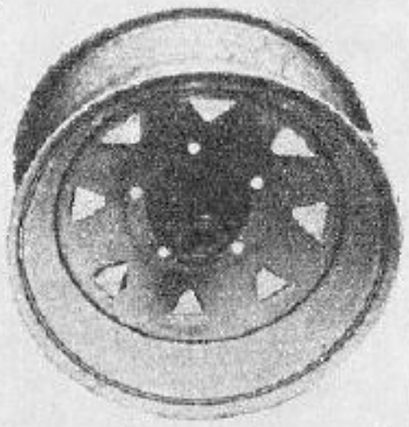
RUEDAS

SPINA HNOS.

☆ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

☆ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

☆ SEGURIDAD TOTAL



RUEDAS SPINA HNOS

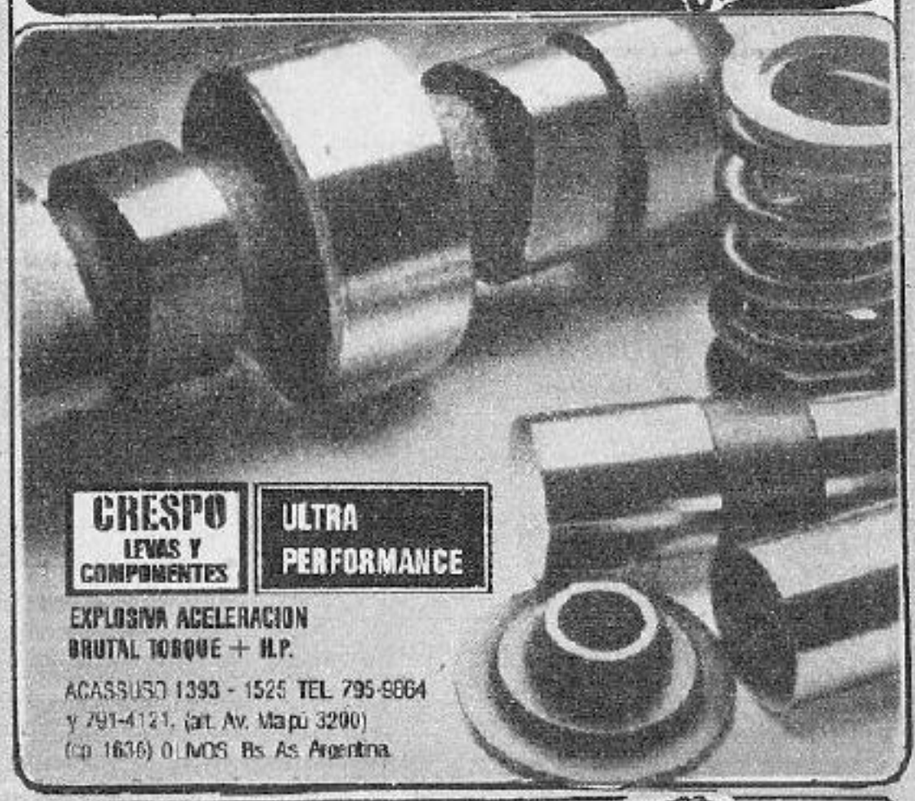
Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

RACING PARTS

- Resortes para válvulas **ISKY.** Todos los tipos.
- Botadores 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.**
- Pinturas para caños de Escape **VHT.** Varios colores.

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

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



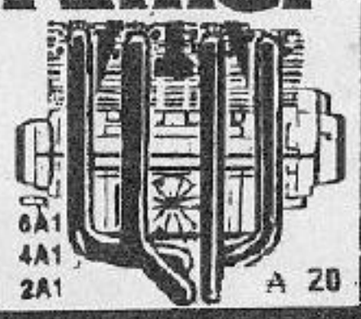
CRESPO LEVAS Y COMPONENTES
ULTRA PERFORMANCE
EXPLOSIVA ACELERACION
BRUTAL TORQUE + H.P.
ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 795-9864 y 791-4121. (ar. Av. Mapú 3200) (cp. 1636) OLIVOS Bs. As. Argentina

"H.B. PRODUCCIONES" Avda. Córdoba 3008, 6º B. TEL. 86-6285

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS
PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito
Killer

NO CERRAMOS AL MEDIODIA



PERFOMANCE CENTRE
AV. J. B. JUSTO 3525 CAPITAL
Tel. 58-5143
ENVIOS AL INTERIOR

* BATERIAS UNIVERSAL *
PARA ARRANCAR, ANDAR Y CONFIAR



OFERTA: NUEVAS 12 x 55 ... $ 19

ARENALES 788 (esq. H. Yrigoyen)
cp. 1708. MORON. TEL. 628-5348

INPLASCAR S.R.L.
COMPETICION
FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS PARA TC; TC. 2000 - C.A.P. y otros
● DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER) ● REPARACION DE PARAGOLPES PLASTICOS ORIGINALES ● FABRICAMOS PARA MITSUBISHI L 300 y L 100
TRABAJOS ESPECIALES
"VENTA DE KAYAC Y CARROCERIAS DE JEEP Y LOTUS"
ANGEL PINI 5331 - Caseros - (cp. 1678) - TEL. 750-7000

ROJO 10.000
KITS CARROCERIAS PLASTICAS
REPRESENTANTE LODY

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



ENVIOS AL INTERIOR

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS HASTA LAS 18 hs.

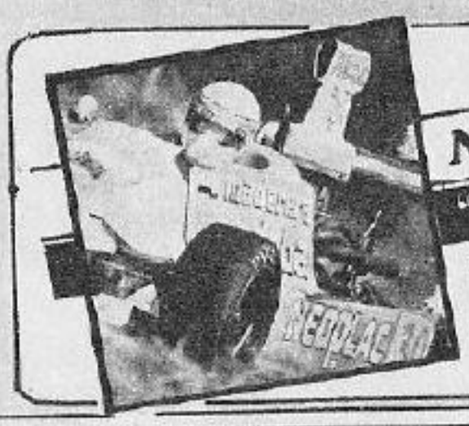
RUBEN HORACIO NAVARRO
CNEL PERIN 3790 (1702). CIUDADELA SUR
TEL 653-2197

V.M.V. AUTOS ESPECIALES
VENTA Y ARMADO DE LOTUS, JEEP, MEHARI y TODO TERRENO Llantas deportivas



LUIS PIEDRABUENA 4631 - CAP. 601-5332/0927

FORMULA ONE
J. B. JUSTO 4300 CAP.



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

AMORTIGUACION JORGE ®

SERVICIO ESPECIALIZADO EN SUSPENSIONES Mc. PHERSON, NACIONALES, IMPORTADOS Y COMPETICION

FELICITAMOS A

ERNESTO BESSONE
(CAMPEON CLASE 2)

BESSONE Competición

"TITO" BESSONE
(POR SUS TRIUNFOS EN DISTINTAS CATEGORIAS)

AGRADECIENDOLES HABERNOS CONFIADO LA PREPARACION DE SUS AMORTIGUADORES



Felicitaciones al Equipo de competición ALBA y un brillante 1986 a nuestros socios talleristas y laqueros.

Néstor Gurini, bicampeón de **Fórmula Renault** '83, '84 y **subcampeón** '85, y **Esteban Fernandino**, subcampeón de **TC 2000** y **C.A.P.** '84 y **subcampeón C.A.P.** '85 , celebran sus nuevos títulos. Fueron brillantes animadores de sus respectivas categorías. **También, siempre lucieron brillantes sus unidades pintadas** con ACRILALBA CRISTAL SISTEMA BICAPA, demostrando así la **extraordinaria resistencia** de esta pintura en condiciones de máxima exigencia de velocidad y abrasión en pistas.

S.A. ALBA, **Pintura Automotores**, felicita a sus pilotos y asimismo desea lo mejor para el '86 a sus abrocados socios **laqueros y talleristas**.

PINTURA AUTOMOTORES

ALBA

es garantía

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com