MAS COLOR: T.C. 2000, INDY CARS, T.C.

CORSA

CON RECALDE, LARRAURI Y ROSSO EN EUROPA

El McLaren MP4D-TAG Porsche de Alain Prost, ganador del accidentado G.P. de Bélgica. 27° triunfo en F.1 del Bicampeón Mundial, igualando el record de Stewart.

F.1. EN SPA. TURISMO EN Bs. AIRES. *Un domingo...*

HISTORICO

Rumbo a la primera victoria en pista del Fiat Regatta 85, Alberto Baldinelli en lucha enconada con los Wolkswagen Gacel de Bonomo y Breard.

N° 1069 - del 20 al 26 de mayo de 1987 - Argentina: A 2,80 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay Gs. 1.360

Las revistas de Mauro

Por Franco Lini
Radiofotos: A.P. y Reuter

Grand Prix de

BELGICA

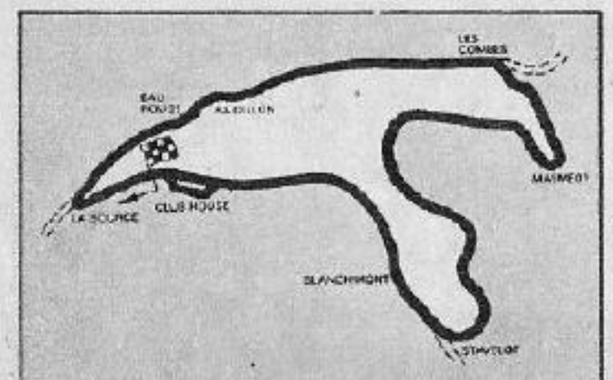


UN "PASEO" HISTORICO DEL BICAMPEON MUNDIAL

GLORIA A PROST EN LAS ARDENAS

Con el hermoso entorno boscoso de las Ardenas belgas, en el espléndido y peligroso circuito de Spa, Alain Prost dio otra exhibición de su sello... Pero esta vez, casi sin exigirse, ampliamente favorecido por errores y desgracias de sus máximos rivales. Y merced a este cómodo triunfo igualó el record de Jackie Stewart con 27 Grand Prix ganados.





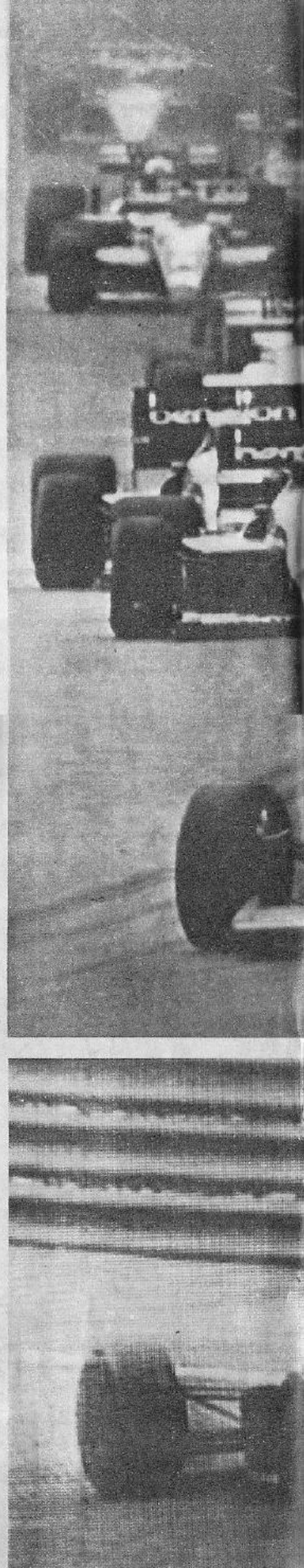
FICHA GENERAL

Fecha: 17 de mayo de 1987.
Denominación de la prueba: 34° Gran Premio de Bélgica. Tercera competencia del Campeonato Mundial 1987 de F.1
Lugar: Spa-Francorchamps. Circuito de 6,940 km
Ubicación: región de las Ardenas
Organizador: Royal Automobile Club de Bélgica
Autoridades: Director de la Prueba, R. Bruynseraede; Comisarios Deportivos: Charles De Fierlant, J. Corsmit (Holanda) y R. Peart (Canadá); Inspector FISA: G. Cadringher.
Organización: pista, óptima; servicios, decadentes y confusos; prensa, pésimo.
Condiciones climáticas: lluvia y frío durante las pruebas. Semicubierto, con viento frío pero sin lluvia durante la carrera, con 12°C.
Largada: hora 14.30. Repetida a las 16.10
Largador: R. Bruynseraede.
Espectadores: 20.000
Espectáculo: Carrera fácil para McLaren, aburrida para el resto, incluso por los accidentes.

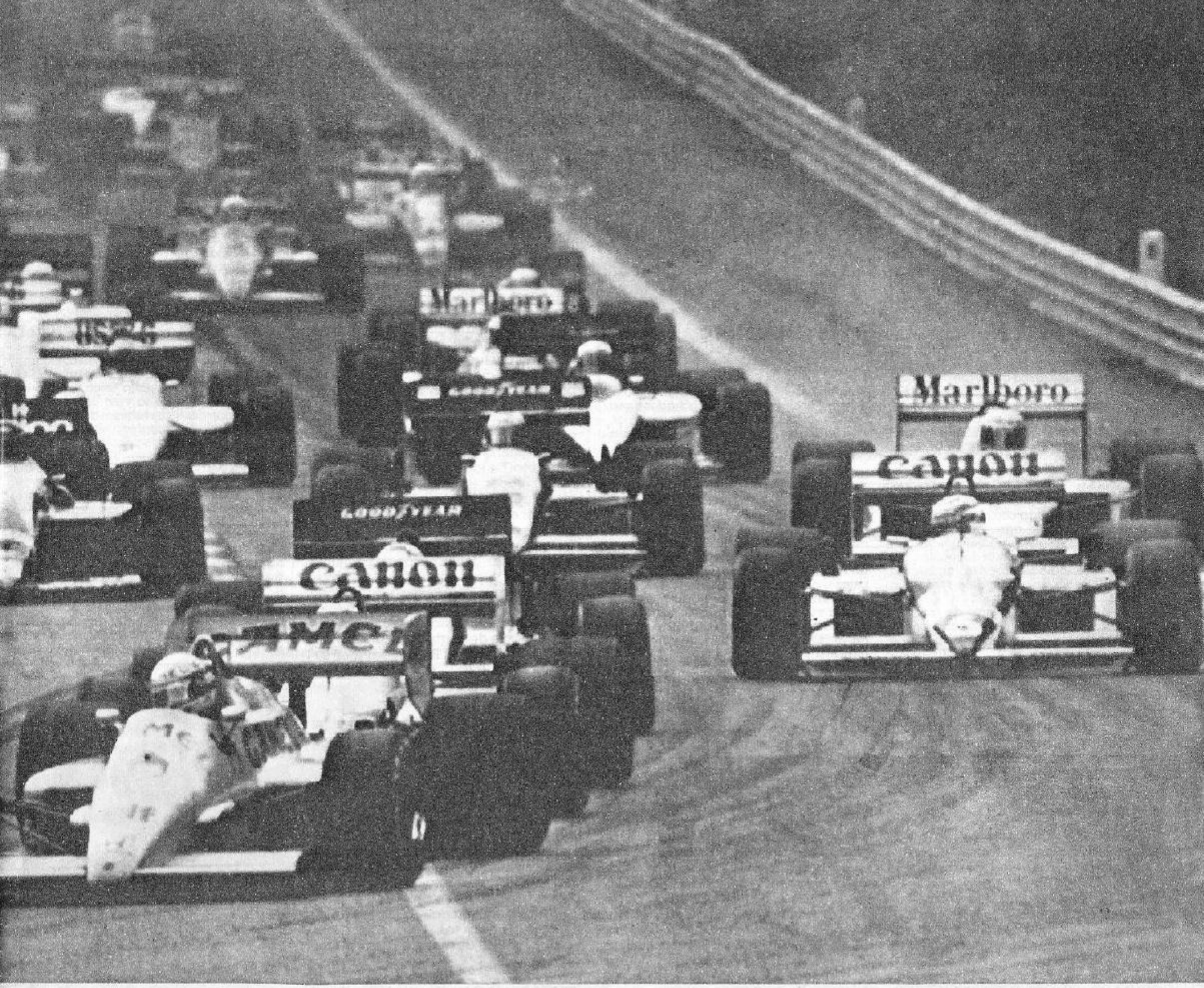
Todos amigos de **Alain Prost**, los grandes campeones de la Fórmula Uno, que en cambio debieran ser sus adversarios. El domingo en Spa le dieron una mano grande y fuerte, y él se aprovechó alcanzando el triple objetivo de ganar la carrera, pasar al comando de la clasificación del Campeonato, e igualar a Stewart en el primado absoluto de vencedores en los Grandes Premios, con 27 conquistas.

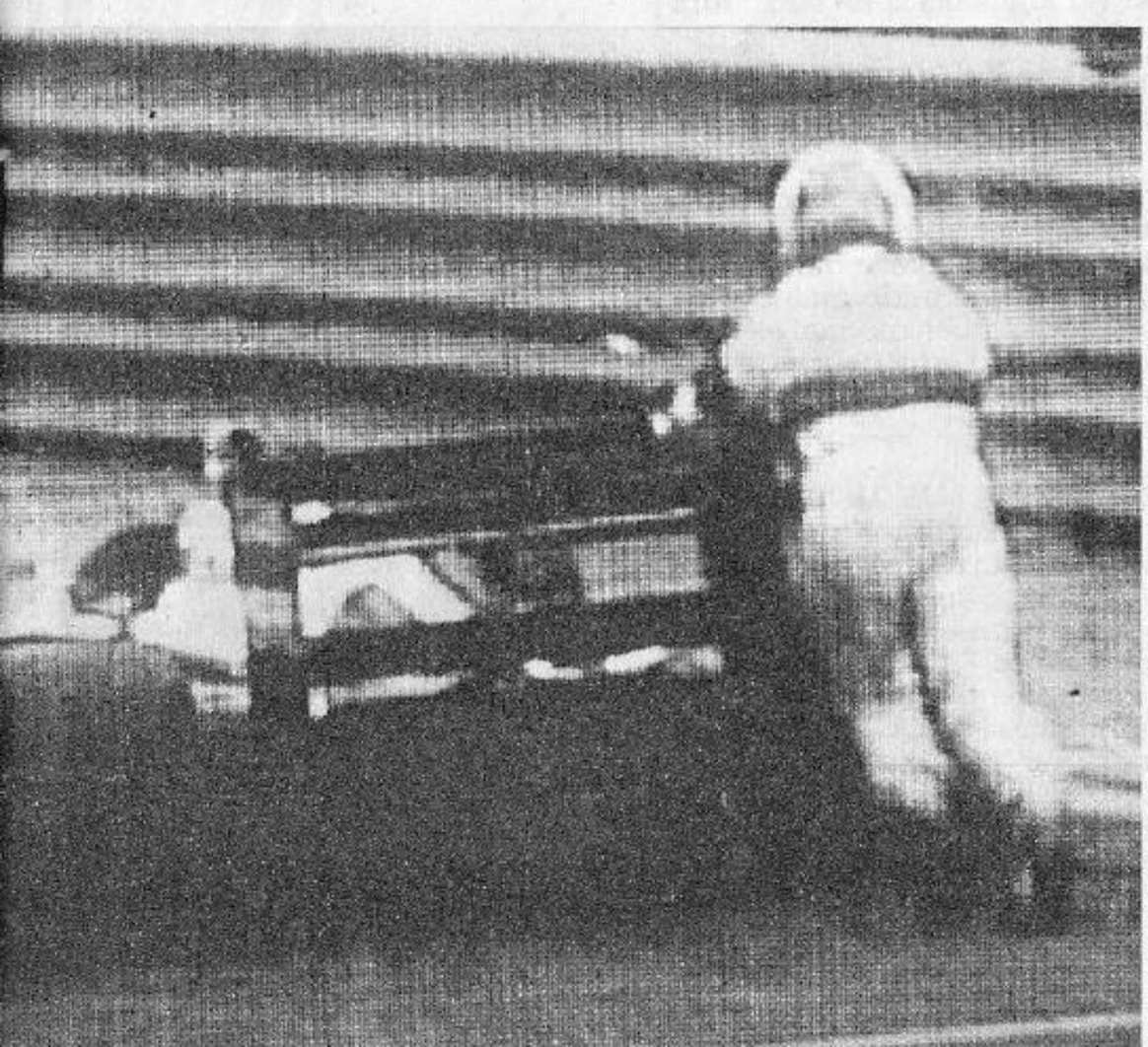
A Prost le dieron una mano, es cierto, en esta carrera que él hubiera ganado de todas maneras, pero que le resultó más fácil de lo previsto... Una carrera que comenzó con tres distintos incidentes durante el primer giro: **Arnoux**, retrasado en la frenada, que embiste por detrás al **Brabham** de De Cesaris (le destruyó el neumático posterior derecho) y daña también su **Ligier**; más adelante, **Palmer** (**Tyrrell**) se sale violentamente, rebota sobre la pista con el auto hecho pedazos, chasis por una parte y motor por otra, y varios no logran esquivarlo y se dañan a su vez. Y al final de la vuelta, cuando en cabeza van **Mansell**, **Piquet**, **Alboreto** y Prost, la Ferrari de **Berger** entra en trompo veloz después de que el piloto la hubiera acomodado bruscamente de un derrape provocado por una salida pronunciada sobre un pianito.

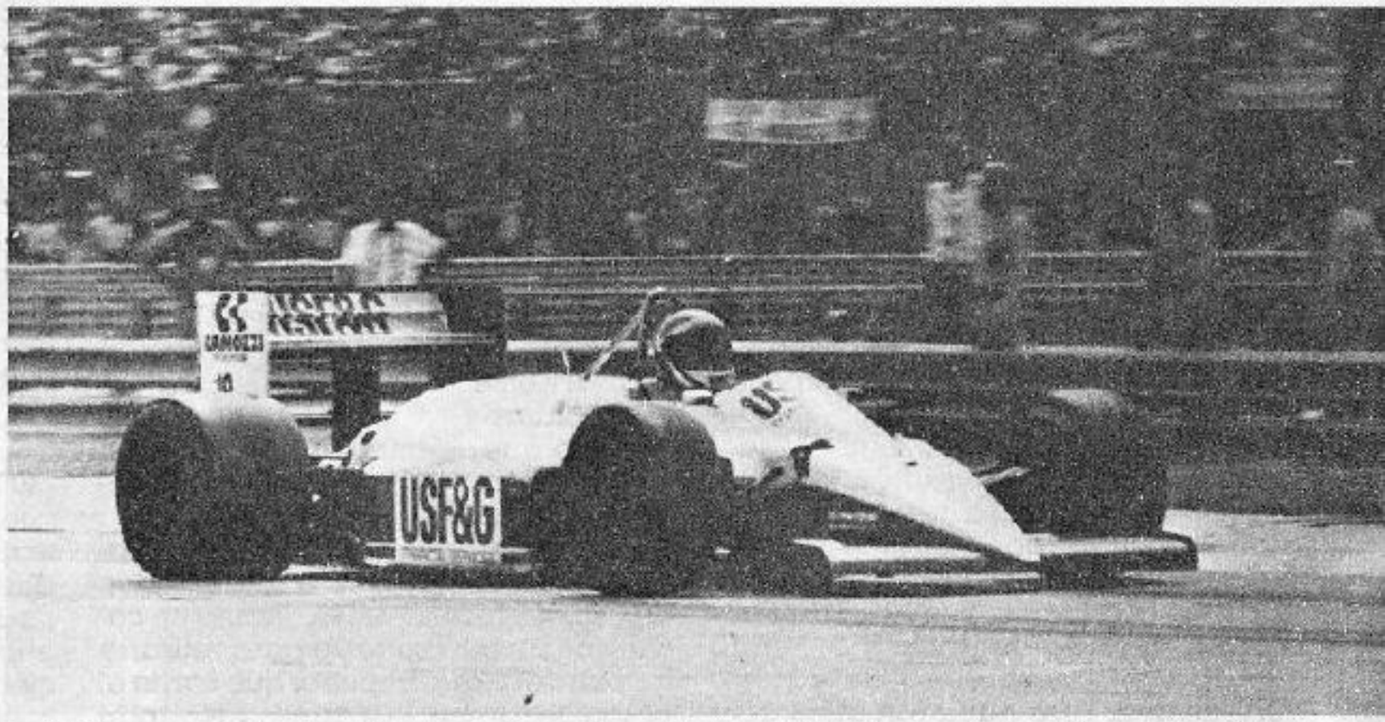
Carrera parada, recuperación de las máquinas dañadas y, según el reglamento, la posibilidad para quienes lo deseen de usar el muletto, cosa que hicieron Berger, **Boutsen**, **Streiff** y **Capelli**. Realineamiento y finalmente segunda y definitiva partida, con Senna decidido esta vez a robarle el tiempo a los otros. Y también Alboreto, como lo había hecho en la primera largada, sale muy bien... Pero Mansell, que evi-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







En la foto mayor, Ayrton Senna llega a La Source tras su "madrugón" en la segunda largada, con Mansell "soldado" a su caja y Alboreto a la del inglés. Los siguen Piquet, Prost (que bajó dos ruedas a la banquina en casi toda la recta), Boutsen, Berger, Fabi, Cheever, Patrese, Johansson, Warrick y la turba. A la izquierda, el festejo del team McLaren. Al centro, el innecesario esfuerzo final de De Cesaris. ***Derecha:*** *el decoroso Arrows-Megatron de Cheever.*

LOS PROTAGONISTAS

Alboreto, después de la detención en la pista, llegó al box a pie y explicó: "**Se rompió una junta de la transmisión. Una cosa impensable.** Y Piquet estaba ahí, listo **para atacarlo... Me dan ganas de llorar, porque una cosa de este tipo es muy injusta. Sin embargo, queda el consuelo de los progresos que hemos hecho, y esperar que en Montecarlo todo vaya bien. No estamos lejos de los primeros, y no falta mucho para mejorar algunas cosas en la máquina**". Una gran desilusión, empero, para Alboreto y **Ferrari**, sólo en parte compensaba con el retorno a las altas posiciones y al placer de batirse por la victoria.

Jornada negra para Williams, con la ayuda de un episodio antipático que protagonizó **Mansell** cuando colisionó con **Senna**. Luego, el británico pudo continuar por algunos giros, pero cuando se retiró definitivamente se fue al garaje de **Lotus** y le propinó al aterrorizado **Senna**, un par de cachetadas. El brasileño respondió también con violencia, pero no alcanzó a pegarle porque los mecánicos del team inglés los separaron prontamente. Senna le pidió explicaciones por una maniobra insensata en un lugar inapropiado, y el inglés le respondió que él lo había tapado dos veces, y que por tal motivo había decidido pasarlo y a otra cosa... Esta vez, Mansell exageró con la agresión física a Ayrton, incluso si alguien pudiera justificarlo con el estado de ánimo y la decepción. Tal vez este episodio le alienará también la simpatía de los suyos, dándole ventajas a Piquet...

(La simpatía por el circuito de Francorchamps, en cambio, fue alienada por la intrusión de la FISA en la organización, que llevó a cosas grotescas y graves. Un periodista tuvo que pagar el estacionamiento; un par de fotógrafos fueron echados fuera por los policías y no pudieron trabajar. ¿Cuándo la terminaremos con esta FISA...?)

El más feliz de todos, el domingo por la tarde, era **Andrea De Cesaris**, "el reflotado" de último momento que volvió a saborear el gusto del podio después de tanto tiempo: "**Me fue mal en la primera salida, porque Arnoux casi me arrancó una rueda. Después, con el muletto, las cosas anduvieron mejor y me cuidé para no tener que cambiar las gomas** (fue el único), **cosa que me permitió terminar tan bien, aunque se me acabó la nafta a una vuelta del final. De todas maneras, no habría llegado segundo... Para mí, hoy es verdaderamente una bella jornada**".



Alain Prost y su 27ª celebración al tope. Sin palabras...

dentemente no estaba muy contento de tener a Senna adelante, a mitad del circuito, en un lugar imposible, intenta superar al brasileño... con el resultado de echársele encima, haciendo salir de la pista al **Lotus** y dañando también su **Williams**.

Por esto, el francés Campeón del Mundo no tuvo siquiera necesidad de hacer más de lo necesario, preocupándose sólo de controlar a los dos que le quedaban adelante: Piquet y Alboreto, tanto más siendo que atrás no había nadie que pudiera presionarlo. En efecto Berger, potencial adversario, no terminó el segundo giro porque poco antes de los boxes cubrió la pista con una nube de humo que denunciaba un turbo roto.

De este modo, Prost se concentró en mirar a los dos que le precedían, esperando el momento del cambio de neumáticos, sabiendo que contaría con buena ventaja en la operación. No fue necesario esperar el momento, porque en la décima vuelta se encontró a la cabeza sin fatiga: en la subida que da panorama a la tribuna, Alboreto se detenía de golpe con una junta de transmisión rota. Y poco después, Piquet comenzaba a retrasarse, logrando llegar a los boxes a paso de hombre. Así, nuestro Prost se liberó de las preocupaciones, teniendo que pensar sólo en conducir. En realidad tenía alguna preocupación, pero de otro tipo, como él mismo lo expresó: "**La carrera se transformó en una monótona repetición de gestos. No tenía nada que temer, porque además el Benetton de Fabi había perdido contacto y segundo estaba mi compañero de equipo Johansson. Pero nacieron otros pensamientos. Primero, el de no perder concentración, cosa que peligrosamente puede suceder si se cambia el ritmo, y el hecho de que al tener treinta segundos de ventaja uno se puede tentar de aminorar la marcha. Dos cosas que merecen atención. La segunda preocupación era de orden práctico; la computadora de a bordo se rompió, así que no sabía para nada si estaba en los límites del consumo regular o no. De aquí la necesidad de bajar el ritmo, que vino automáticamente, no obstante largas conversaciones por radio con mis mecánicos. Ahora se terminó, está bien. Es un gran día para mí, por la victoria, por el primado de carreras ganadas, por el Campeonato, pero es solamente una etapa; no, seguramente, una satisfacción total, y aunque tengo 32 años, como Michel Platini que ya tiene bastante, no es suficiente. No para mí. Y si llego a la victoria 28ª en Montecarlo, intentaré continuar**".

Triunfo de **McLaren**, pero gran día también para los romanos, con **De Cesaris** en el podio después de una carrera afortunada pero buena, y **Cheever** que fue regularísimo y se llevó los primeros puntos para su escudería. En los puntos también el japonés **Nakajima** (que ya le tomó el gusto a la cosa) y también Arnoux con el **Ligier**, que fue seguido por su compañero **Ghinzani**. Posiciones inesperadas pero valiosas, naturalmente.

El contraste es la desilusión de los otros, porque además de la de Alboreto está la de **Teo Fabi**, que estuvo bastante tiempo segundo detrás de Prost, pero que pagó una vez más la poca confiabilidad de su máquina. Y la desilusión de Capelli, incluso, que condujo un coche con motor aspirado para retirarse más tarde con un impulsor que corría el riesgo de romperse. **Patrese** y **Nannini** se detuvieron enseguida.

En la zona de los boxes, después de la mitad del Gran Premio, casi ninguno le hacía caso a la carrera. Se hablaba mucho, en cambio, del toque entre Mansell y Senna, y por una vez había casi unanimidad en la simpatía por el brasileño. Los japoneses de **Honda**, no sabiendo qué actitud tomar, se refugiaron en los agradecimientos de Nakajima, pero fue un recurso forzado. Los motores **Porsche** les están dando que pensar seriamente.

Y si algo faltaba para arruinar la fiesta, allí estuvo **Ferrari**, que en los tres días anduvo en la vanguardia, un poco casualmente en la primera jornada, gracias al tiempo caprichoso, y regularmente en la segunda, por mérito de los pilotos y de los técnicos. Todo ello suscitó un gran entusiasmo para la carrera, con un Alboreto felizmente "desencadenado". De Berger no se puede decir mucho, naturalmente, puesto que primero se equivocó en la salida de una curva y fue eliminado, y luego resultó favorecido por el incidente que protagonizó también Streiff y que hizo repetir la largada. Pero en definitiva el austríaco no pudo hacer ni siquiera dos vueltas...

Hay mucho que decir, en cambio, de **Alboreto**. De todo y bueno. Será por vía de las voces extrañas y sospechosas que alguien se divierte pronunciando, será por el estímulo de tener un compañero de equipo veloz, el tema es que el italiano va más fuerte que nunca. Las dos largadas confirmaron su prontitud de reflejos, y después en carrera hizo el resto. Hubiese estado seguramente en el podio, tanto más si los Williams estaban predestinados al retiro, independientemente del toque de Mansell. Y no fue dicho que para Prost fuera fácil superarlo, aun si la lógica lo quisiera.

CLARO DE BOXES

FORGHIERI Y DUDOT, "DE VACACIONES" EN SPA. Se vieron en el paddock del G.P. de Bélgica algunos personajes cuyas presencias no se esperaban. **Bernard Dudot**, jefe de los motoristas de **Renault Sport**, que estuvo también en Imola, no estaba en Spa "de vacaciones", como pretendía, sino seguramente para ver lo que sucede, con vistas al retorno de la marca francesa a la Fórmula Uno, aunque sea quizá solamente con la construcción de un motor aspirado.

Se lo vio, además, a **Mauro Forghieri**, que no ocultó los programas de la **Lamborghini** de construir un motor para la categoría máxima. Una cosa interesante, sin duda, pero desmintiendo a la vez la intención de hacer también la máquina.

Forghieri estaba en Francorchamps como "colaborador" de la "Tele Monte-Carlo" para la transmisión en directo de la carrera.

Y finalmente también estaba **André de Cortanze**, jefe de los técnicos de **Peugeot Sport**, que pretendía también él hacer creer que estaba allí por casualidad, como si fuera normal elegir la zona de Spa para estar de vacaciones porque en este tiempo el sol aparece por estos lados...

¿ECCLESTONE VENDE BRABHAM??? Es un hecho que **Bernie Ecclestone**, ahora parte de la FISA, está dispuesto a desprenderse del equipo Brabham de F.1 para dedicar todas sus energías a los campeonatos de la Federación, que por cierto representan un negocio más suculento en lo personal. De todos modos, Ecclestone no está dispuesto a "regalar" el team, y sus pretensiones son bastante elevadas. Por esa circunstancia se enfriaron contactos iniciados precisamente con los nuevos propietarios de

LA TECNICA DE

WILLIAMS

FW11 B/4: Piquet. FW11B/3: Mansell. FW11/1: Muletto.

Piquet hizo debutar el chasis N° 4, ya ensamblado rápidamente en Imola pero no utilizado. La única modificación en los autos de Mansell y Piquet fue sobre el sistema de refrigeración del motor. Como Spa es menos exigente con los frenos, se usaron pequeñas lomas de aire para los traseros.

Se colocó tanto en Williams como en Lotus el último tipo de motor ya visto en Imola. La salida de aire caliente en los laterales fue dividida.

McLAREN

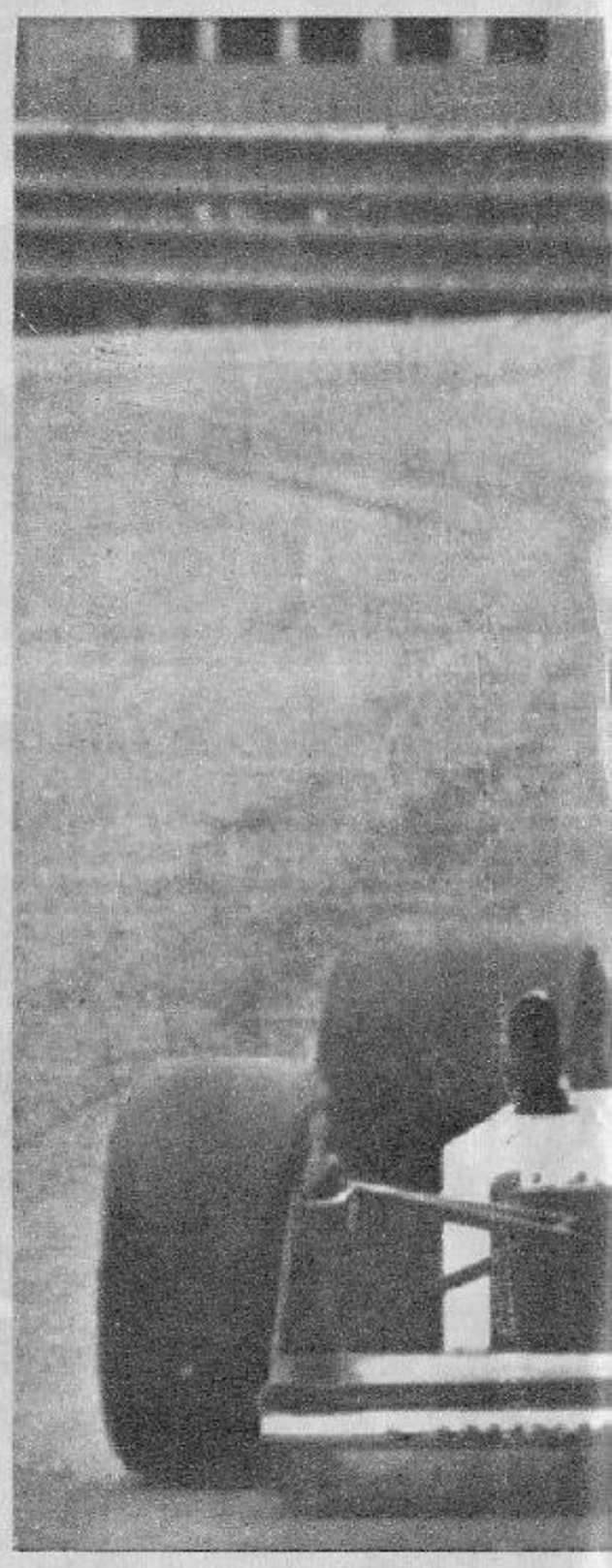
MP4/3-3: Prost. MP4-2: Johansson. MP4-1: Muletto.

Nuevo alerón trasero. También se colocaron los planos laterales al costado de la caja. Los lados del alerón poseía la "escalerita" aunque algo distinta de la vista en Imola. No fueron reforzados los costados de los spoilers delanteros.

FERRARI

F1 87/96: Alboreto. F1 87/97: Berger. F1 87/95: Muletto.

Lo único nuevo fue un perfil extractor de aire algo menos curvado en la parte trasera interior donde se notaba un refuerzo de unos 2 cm. en el costado de la carrocería. El muletto tenía el antiguo perfil extractor. Se llevó pero no utilizó un alerón biplano con su parte superior compuesta por tres perfiles. La trompa tenía las "polleritas" probadas por Alboreto en Imola. Se protegieron las entradas de aire de los turbos con filtros para que no absorban basuras y se resolvió el problema con la capacidad del tanque de com-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SPA

bustible. En los motores –construidos ya diez unidades– no se observan novedades. En Mónaco se deberían presentar turbocompresores más pequeños, mientras que Barnard anuncia pequeñas novedades en el chasis. En esta temporada podría aparecer un nuevo chasis, mientras que en Montecarlo estará listo el cuarto ejemplar de la serie F1 87. El sábado Berger usó el nuevo turbo llegado desde Italia.

LOTUS

99T/4: Senna. 99T/1: Nakajima. 99T/3: Muletto.

Mismos chasis que en Imola, sin otra novedad que una protección en las tomas de aire de los pontones laterales. Como en Imola, tuvieron el alerón trasero biplano con un flap en el centro.

LIGIER

JS 29B/5: Arnoux . JS 29B/3: Ghinzani. JS 29B/2: Muletto.

El nuevo chasis de Arnoux fue reforzado en su estructura. Se descubrió que algunas especificaciones dadas por Ligier no eran respetadas en ACTL, empresa británica que fabrica el monocasco. En el nuevo se cambió la trama de las fibras de carbono y el espesor de las nervaduras internas. También el auto de Ghinzani fue reforzado. Es más robusto el triangulo de la suspensión delantera y sus puntos de sujeción. Ambos autos tenían laterales verticales al lado de los perfiles inferiores traseros. El de Arnoux poseía ciertas modificaciones en la parte posterior de la carrocería. El cubremotor fue bajado y cambiada la posicion de la toma de aire para el turbocompresor en el auto de Ghinzani que se ubicó a la izquierda del habitáculo. Así, el cubremotor es más angosto y no hay interferencia con el aire caliente que sale del intercambiador de calor. En Montecarlo, Ghinzani debería tener un nuevo chasis, mientras que el auto deberá perder unos 15 Kg. El viernes por la mañana llegó el muletto.

BENETTON

B187/04: Fabi. B187/03: Boutsen. B187/05: Muletto.

Nuevo chasis usado como muletto. No hubo novedades en los turbocompresores (modificados para mejorar la respuesta a bajo regimen) experimentados en Inglaterra la semana anterior. Mostraron alerones traseros más grandes, mientras que los frenos tuvieron calipers, media pulgada más pequeños.

BRABHAM

BT56/3: Patrese. BT56/2: De Cesaris. BT56/1: Muletto.

Se cambió la posición de la centralita electrónica desde atrás del radiador vertical de aceite en el costado derecho, para ser fijada al perfil extractor en su parte trasera, en una zona, quizá más sujeta a vibraciones, pero sin recibir aire caliente. Es diferente el radiador de aceite y en los tres autos fue montada una pequeña barra antirrolido trasera fijada a la parte inferior de los amortiguadores. Para la carrera, la centralita electrónica fue colocada en su posicion original.

ARROWS

A10/2: Cheever. A10/1: Warwick. A10/3: Muletto.

En la semana anterior a la carrera el equipo probó en Silverstone para conocer mejor el comportamiento del auto. Los tres chasis A10 tenían modificaciones aerodinámicas. Se vieron unas pequeñas planchas horizontales que anulaban el borde redondeado en la parte inferior de los laterales, en forma



Nuevo sector posterior de los Ligier, ahora albergando al motor Megatron.

similar a como se hizo en el '86 en los McLaren y Williams. Para Montecarlo Ross Brawn prepara nuevas suspensiones delanteras y traseras.

ZAKSPEED

871/1: Brundle. 871/2: Danner. 861/2: Muletto.

También Danner tuvo un chasis del modelo nuevo. La diferencia respecto al de Brundle –que debutó en Imola– es una pequeña abertura en la trompa para facilitar el trabajo sobre los recipientes de liquido de frenos. El auto de Brundle se probó en el tunel de viento de BMW y le fueron adosadas paredes laterales a los perfiles estractores de aire traseros. Ambos coches mostraron nuevas deflectores detrás de las ruedas delanteras tal como los Benetton.

MINARDI

MN187/3: Nannini. MN187/2: Campos. MN187/1: Muletto.

Un filtro de aceite para la caja de velocidades era lo único novedoso sobre los Minardi. El equipo fue a Spa con cuatro motores de repuesto.

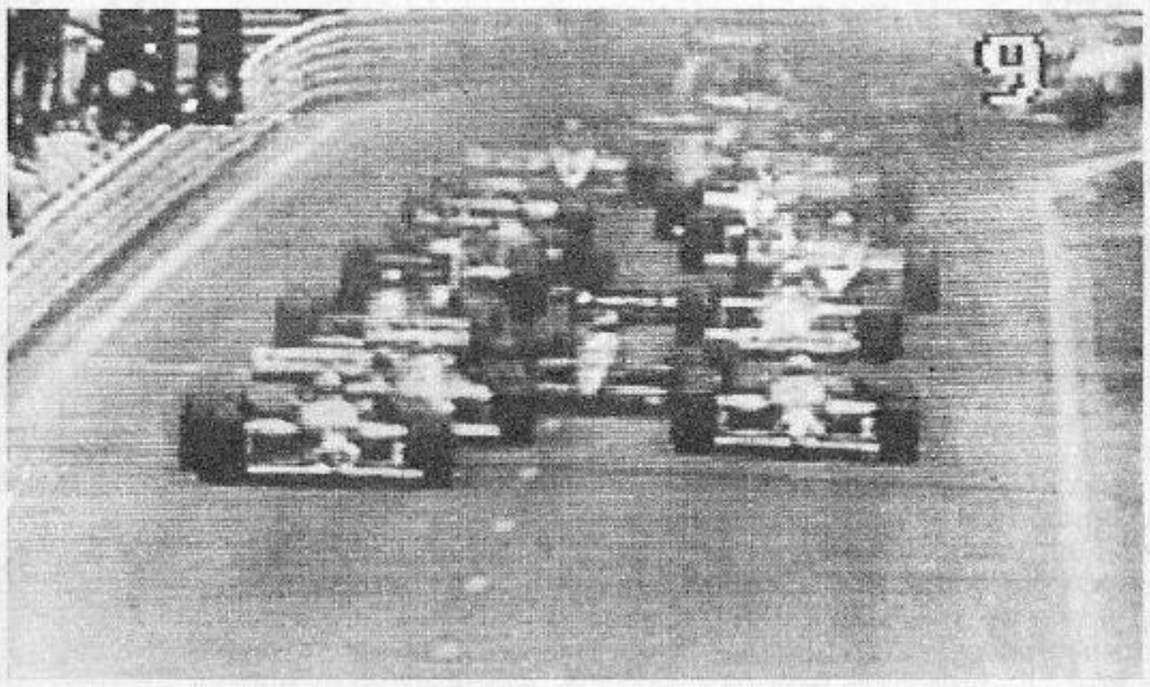
OSELLA

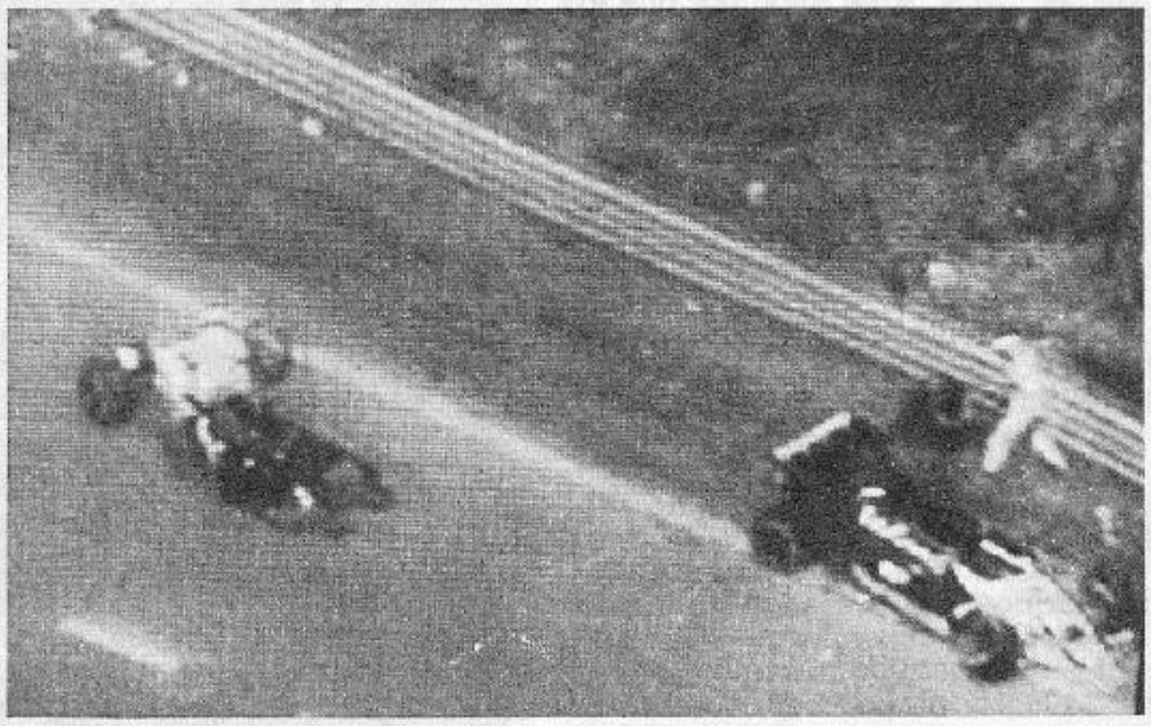
FA1/I/1: Catti. FA1/H/3: Muletto.

Se vieron los mismos autos que en Imola. Para Montecarlo debería haber novedades. El modelo FA1/I se llevará a un túnel de viento para estudiar algunas soluciones aerodinámicas. En la próxima carrera habrá nuevos intercambiadores de calor y cambios en la alimentación de los turbocompresores.

Por Giorgio Piola







*Tras el sonado toque entre Mansell y Senna. Piquet quedó al frente, seguido de Alboreto... y Prost, que no tardaría en heredar la punta sin necesidad de ir a buscarla. **Arriba,** la primera largada, con Mansell picando bien y Berger filtrándose por el centro. **Abajo,** los Tyrrell de Palmer y Streiff tras la gran torta.. (Fotos TV).*

Lamberghini. Las conversaciones habían comenzado por el tema provisión de motores, y luego se desplazaron a la posibilidad de relevar la escudería.

Como se sabe, Brabham tiene una gran incertidumbre con respecto al motor aspirado que utilizará en el futuro, incrementada aun por la exclusividad de la relación Benetton-Ford. Por ello Ecclestone también inició contactos con Nissan, y aparentemente a los japoneses les interesa el proyecto de disponer de su propio equipo para el motor aspirado que tienen en carpeta.

YAMAHA-LIGIER: ¿DOS NUEVOS MOTORES DE F.1? A la vez que se aproxima el retorno a los motores aspirados, son más los proyectos que se barajan en torno a la F.1. Por el momento sólo **Honda, Ferrari y Ford** están trabajando en ese sentido, al menos oficialmente. En el caso de los nipones, según lo expresaría días pasados Piquet, evaluarán a la par el aspirado con respecto al turbo con 2,5 bar, y sólo entonces tomarán una decisión, aunque no es de descartar que los japoneses suministren una alternativa a cada equipo.

Fuera de estos tres casos, restará la opción del **Cosworth** agrandado, sumándose también el anunciado V12 de **Motori Moderni**. En materia de proyectos, hay otros dos que se adicionan. El primero de ellos es **Yamaha**. Técnicos japoneses estuvieron en Imola y es muy posible que en el '88 dispongan de un aspirado, que no será otra cosa que una evolución del motor usado en la F.2 Japonesa, que –recordamos– es el V8 con 5 válvulas por cilindro, de inspiración motociclística.

Por otra parte, **Guy Ligier** es otro de los que piensan ingresar en la categoría de motoristas. Pese a tener una opción con Megatron, el francés está moviéndose para hacer su propia fábrica de impulsores, aprovechando las estructuras de la Mecachrome, que trabajara para Renault en la época del V6 Turbo. Para el proyecto, Ligier ha contactado a dos grandes especialistas del tema: **Jean-Pierre Boudi y Jacques Hiss**. El primero es de Peugeot y ha sido el responsable del proyecto del motor para el F.1 que se abortara ante la decisión negativa del Consejo de Administración del Grupo. El otro es el número 1 en impulsores dentro de Ferrari, pero aparentemente no estaría muy cómodo en la relación con John Barnard y no es descartable su emigración.

Volviendo a Ligier, digamos que el constructor de Vichy tendría asegurado el aporte financiero de Elf para el rubro impulsores. Actualmente Ligier está recibiendo nuevamente el aporte del Ministerio de Deportes francés, con el cual cubre los casi **3,5 millones de dólares** que debe pagar a Megatron por las 50 revisiones y el "leasing" de los motores BMW. Este subsidio, Ligier lo tenía en la época de Renault y lo había perdido tras el acuerdo con Alfa.

MAYOR DISTANCIA. Es la que debe haber entre los autos de F-1, en las **grillas** de partida, según dispuso la Federación Internacional de Automovilismo Deportivo (FISA).

A tal efecto el ente rector dispuso aumentar, desde el G.P. de San Marino, de **7 a 8 metros** la distancia que debe mediar, en diagonal, entre un auto y otro, a fin de lograr mayor seguridad en las competencias. Asimismo, los autódromos de Silverstone, Adelaida, México, Detroit, Zeltweg, Hockeheim, Paul Ricard, Spa y Suzuka deberán realizar obras tendientes a aumentar su eficiencia.

PERIODISTAS EN REBELION CONTRA BALESTRE DICTADOR

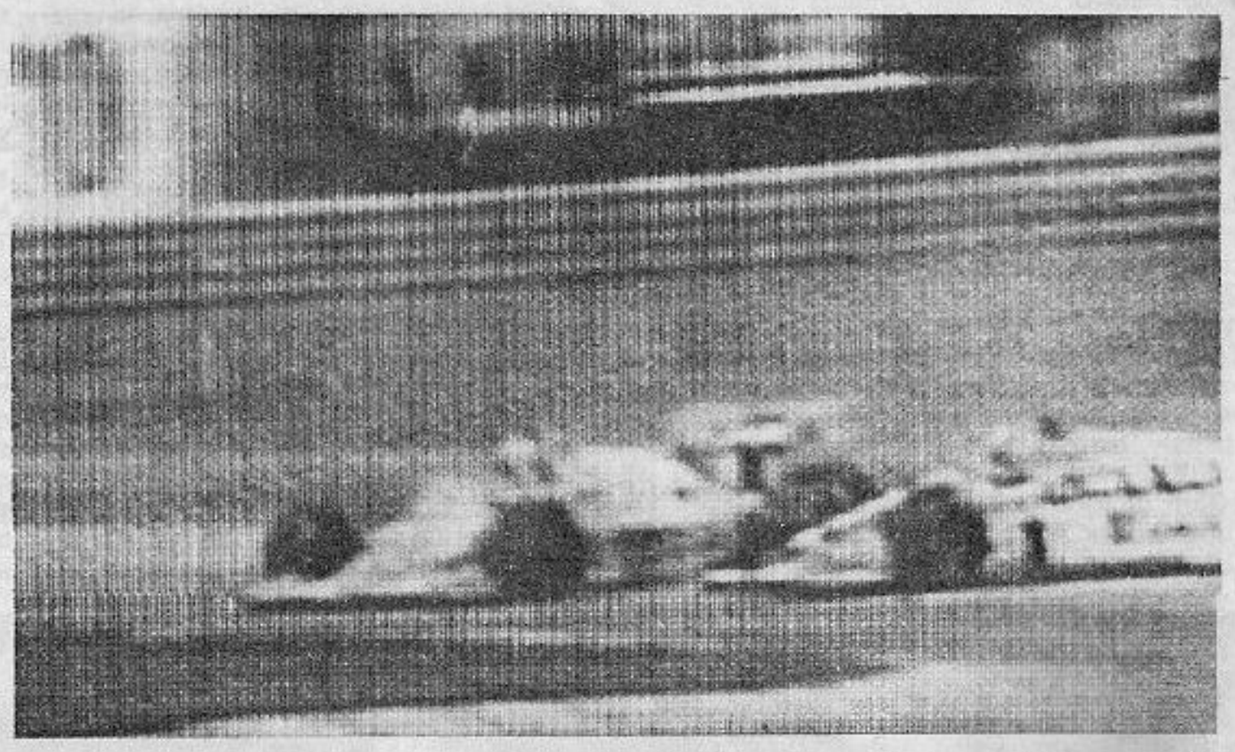
Las condiciones de trabajo de los periodistas para el Gran Premio de Bélgica, luego de las innovaciones que se le hicieron al circuito, fueron desastrosas.

El motivo es la desafortunada sistematización del nuevo Centro de Prensa que fue colocado en el ala nueva, apenas construida sobre los también nuevos boxes que tomaron el lugar de los viejos y tradicionales. Las máquinas de la Fórmula Uno estuvieron en los "pits" construidos hace ya muchos años en la parte final del circuito, antes de la curva de "La Source", mientras que en la zona tradicional se ubicaron los autos de la F.3000.

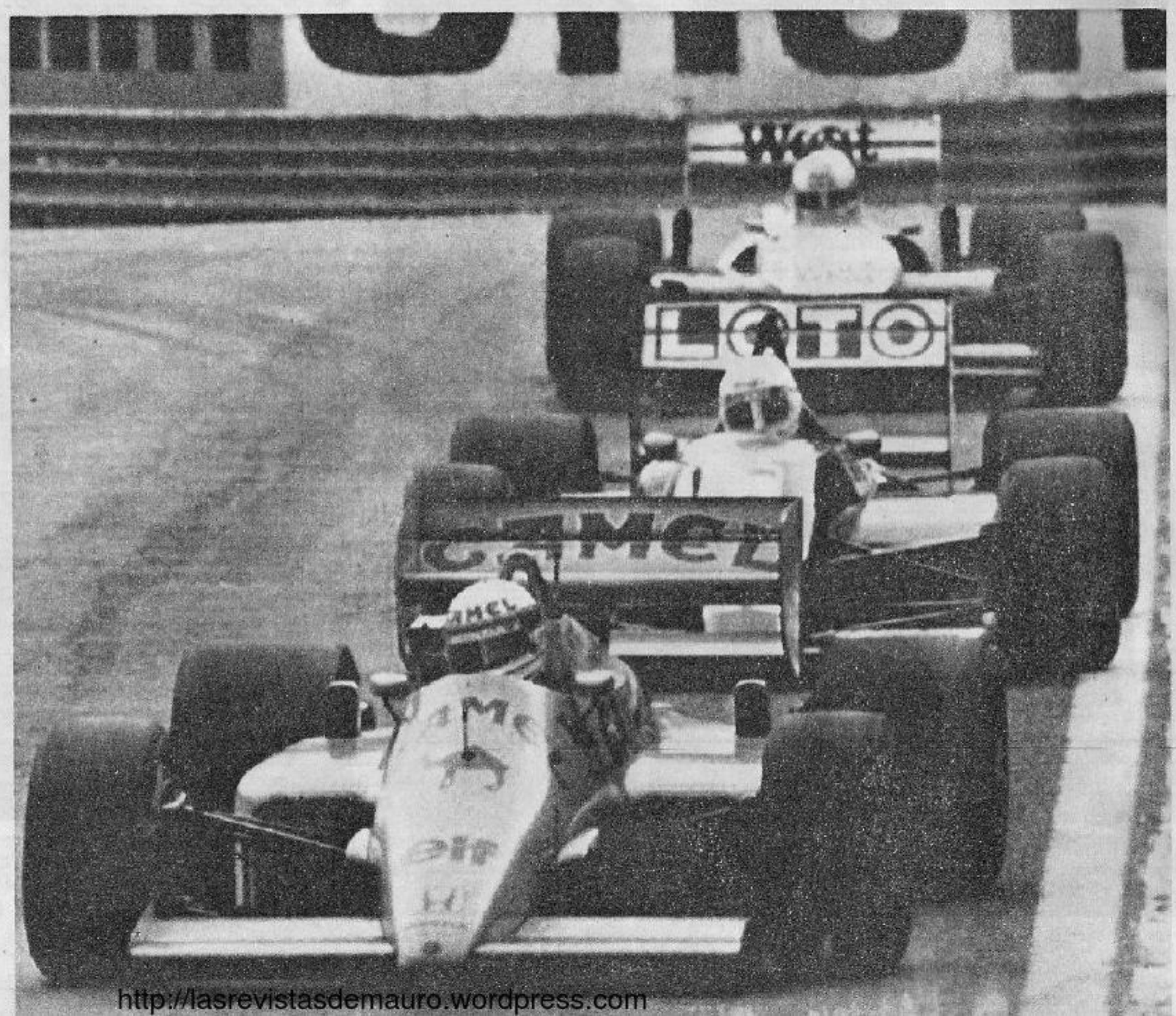
Está previsto en el futuro el retorno de la Fórmula Uno a este último sitio, cuando se completen los trabajos de renovación total. En tanto, sin embargo, los periodistas no estuvieron cómodos, por las grandes distancias que había que cubrir entre el lugar donde estaban los coches y la Sala de Prensa, con el agravante de tener que transitar un camino entre enrejados de alambres diseñados por gente de poco criterio. Por otra parte, el estacionamiento para la prensa estaba fuera del circuito, en un terreno que con la lluvia se transformó en lodo...

Puesto que todo esto fue supervisado por el Servicio de Prensa de la FISA, que afirmó que fue Balestre el que autorizó los cambios, los periodistas se revelaron violentamente, acusando a sus colegas que forman parte de dicho servicio de la FISA, los cuales a su vez reaccionaron de manera muy decidida y le enviaron públicamente a Balestre un telegrama que anunciaba la renuncia en masa de la Comisión de Prensa, que no aceptaba el modo dictatorial de Balestre en la decisión de cosas que tenían que ver, y mucho, con el trabajo de los periodistas.

A pesar de que el cuestionado presidente de la FISA estuvo en el circuito, no se hizo ver de ningún modo. Lo cierto es que este estado de cosas llevó a la exasperación de las relaciones entre los organizadores deportivos y la prensa internacional. Se pueden prever desarrollos ulteriores, con acciones directas para modificar radicalmente la actual mentalidad de los dirigentes de la FISA y de los operadores de la FOCA, que dan la impresión de considerar a los periodistas como elementos a su servicio, subvirtiendo la realidad, porque los periodistas son obviamente independientes y pueden pretender ser tratados del modo contrario, teniendo en cuenta que es gracias a ellos que prospera el deporte y, sobre todo, la Fórmula Uno.



A la derecha, el triste ballet de Senna y Mansell, yéndose parejito a la zona de escape... marcha atrás (foto IV). Abajo, Nakajima rumbo a la suma de nuevos puntos para el Japón en el Mundial; único defensor de Honda que llegó al final. Lo sigue Arnoux (como en el marcador) logrando la primera unidad para Ligier-Megatron. Al fondo, el Zakspeed de Danner.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECAMBIO
DE AMORTIGUADORES PARA TODAS
LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

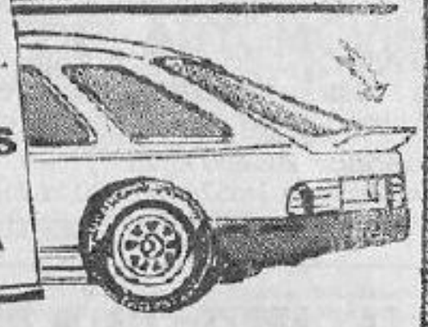
LOS AMORTIGUADORES
DE COMPETICION
AVALAN NUESTRA CALIDAD

LOUZAO COMPETICION AMORTIGUACION

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

Casa ZAGAGLIA S.A.

FORD SIERRA
TRANSFORME
SU SIERRA GL en un GS
COLOCANDO
DEFLECTOR DE COLA



ENVIOS AL INTERIOR • SIERRA • FUEGO • R. 11, etc. • FABRICANTES

F. D'OLIVEIRA 4683 (ex 1678) CASEROS TEL 864-5406 • J.B. JUSTO 3350. CAP

LLANTAS DE COMPETICION

T.C. 2000	CAP
F2 Limitado-Nacional	F-850
F. Renault Argentina	RALLY
F.2 Codasur y Entrecor	MILLE - MIDGE
F-3	LLANTAS ESPECIALES
Turismo clase 2, 3 y 4	Y además
SPORT PROTOTIPO	categorías anuales

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados. • ENVIOS AL INTERIOR

AERO



• AMPLIA GARANTIA • REPARACIONES •
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

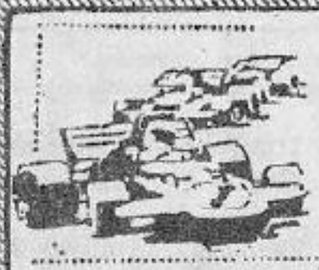
AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28 — automundo — 1/24 1/12

SCALEXTRIC • MABUCHI • SEBRING • LECNE

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
MIER. A VIER. de 10 a 18 hs.

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



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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

Claudio Néstor Etchart

DISEÑOS Y FABRICACION EXCLUSIVA:
KITS, y HOT ROD CALIDAD,
SOBRIEDAD Y ESTILO

ETCHART COLECTION AUTOMOVILES ARTESANALES

Conózcanos y Decida
ARRIOLA 2409 (casi esq. Villegas).
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL.: 653-2109; 657-7826

LA CARROCERIA PLASTICA TOTAL

"COBRA"

TRIUNVIRATO 1750.
DON TORCUATO
(Panamericana y 202). ☎ 748-2399



- Mas resistente por su espesor y bastidor de anclaje adosado a la carroceria.
- En cuño de 20 x 40 x 2 cms.
- Construccion sandwich en el piso.
- Parabrisas estampado en chapa. Jeep CJ5 y CJ7.
- Colores a eleccion o pintura acrilica bicapa, metalizada, techos duros, paragolpes, defensas, tranqueras, etc.

CONCES. EN AZUL: Victor PLONSKI: Rauch 125 (7300) TEL. 23454

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Bieletas p/ Modelo CHEVY y DODGE. ISKY.
- Vastagos fuerte válvulas ISKY.
- Platillos para válvulas Titanio Normo y Doral ISKY.
- Tacómetro JONES computadora digital.
- Radiadores para todas marcas ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta electrica con regulador HOLLEY y Ew.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 4 y 5 vel. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 1770 - Capital
☆☆ TEL. 701-7948 ☆☆

BUZOS JS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA



KARTING MIDGET:
BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS, COMPARANOS CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en MAR DEL PLATA "FIRST COMPETICION" Av. Colón 5002. Tel: 725927

REMITIMOS AL INTERIOR

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

DEFLECTORES 505 INJECTION

— ¡EXCELENTE CALIDAD! —
REGATTA:
DISEÑO EXCLUSIVO



Envios al interior
Honduras 4154
CAP. Tel. 86-9102/9262; 86-5629/7767

PINTURA DE ALTA TEMPERATURA PARA ESCAPES Y PISTONES

VHT

Acassuso 1393-1525. OLIVOS. 795-9864
791-4121 (Alt. Av. Maipú 3200)(1638) Bs.As.

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15209
Tel. 747-2557 - (1640) Acassuso

BIELAS para Chevrolet Std. Especiales
ENGRANAJES, distribución variable para Chevrolet
CABLES siliconados para todas las marcas
TREN de poleas dentadas

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL
RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN·NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES
• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

RECIEN LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO
CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

EF

MUÑOZ 2378 (C.P. 1663). SAN MIGUEL.
TEL.: 664-0619

JUAN B. JUSTO 3374. TEL: 50-9479. CAP.

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

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

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

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

Windtop — Bruma — PURIFILT

FERRAZZI NF
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

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

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores



Envios al interior — Tarjetas de Crédito

radaf

• SUSPENSION
• DIRECCION
• REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.
Avda. La Plata 568/72. TEL.: 903-4782
Viamonte 1512. Tels. 40-3191/2255

PREPARAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES PARA COMPETICION

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

CORSA

Año XXI N° 1069
Del 21 al 28 de mayo de 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Télex: 17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

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

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos, Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmetti (Europa)
SERVICIOS EDITORIALES
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calasciane, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L. Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich
LABORATORIO
Jefe: Omar García
SERVICIOS EXTERIORES
Jefa: Marilú Olguín
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

GERENTE GENERAL
Julio César Blanco
AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Mulleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

editorial abril s.a

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

COMERCIALIZACION PUBLICITARIA
Eduardo Domínguez y Asociados
Maipú 712 - 8° piso "B" (C.P. 1006)
Capital Federal
Tel. 392-5176/0567/6449 - 393-3236

AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 (1602) - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-3543

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

Pos.	Piloto	Puntos
1°	Alain Prost	18
2°	Stefan Johansson	13
3°	Nigel Mansell	10
4°	Nelson Piquet	6
5°	Ayrton Senna	6
6°	Michele Alboreto	4
7°	Ricardo Patrese	4
8°	Gerhard Berger	3
9°	Eddie Cheever	3
10°	Satoru Nakajima	3
11°	Thierry Boutsen	2
12°	Martin Brundle	2
13°	René Arnoux	1

Próxima competencia: el 31 de mayo, GP de Mónaco (Montecarlo)

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Puntos
1°	Mc Laren	31
2°	Williams	16
3°	Lotus	9
4°	Ferrari	7
5°	Brabham	4
6°	Arrows	3
7°	Benetton	2
8°	Zakspeed	2
9°	Ligier	1

ORDEN DE LARGADA

Nigel Mansell
Williams-Honda
1m52s026/1000

Nelson Piquet — Promedio: 223,019 km/h
Williams-Honda
1m53s026

Ayrton Senna
Lotus-Honda
1m53s426

Gerhard Berger
Ferrari
1m53s451

Michele Alboreto
Ferrari
1m53s511

Alain Prost
McLaren-Porsche
1m54s186

Thierry Boutsen
Benetton-Ford
1m54s300

Ricardo Patrese
Brabham-BMW
1m55s064

Teo Fabi
Benetton-Ford
1m55s339

Stefan Johansson
McLaren-Porsche
1m55s781

Eddie Cheever
Arrows-Megatron
1m55s899

Derek Warwick
Arrows-Megatron
1m56s359

Andrea De Cesaris
Brabham-BMW
1m57s101

Alessandro Nannini
Minardi-M. Moderni
1m58s132

Satoru Nakajima
Lotus-Honda
1m58s669

René Arnoux
Ligier-Megatron
1m59s117

Piercarlo Ghinzani
Ligier-Megatron
1m59s291

Martin Brundle
Zakspeed
2m00s433

Adrián Campos
Minardi-M. Moderni
2m00s763

Cristhian Danner
Zakspeed
2m01s610

Ivan Capelli
March-Cosworth
2m02s036

Philippe Alliot
Lola-Cosworth
2m02s347

Philippe Streiff
Tyrrell-Cosworth
2m03s098

Jonathan Palmer
Tyrrell-Cosworth
2m04s677

Pascal Fabre
AGS-Cosworth
2m07s361

Alex Caffi
Osella-Alfa Romeo
2m12s086

CLASIFICACION

Gran Premio de Bélgica - Circuito de SPA-Francorchamps de 6.940 metros de extensión - 43 vueltas - Recorrido total: 298.420 km - 17/5/87

Pos.	N°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	Alain Prost	McLaren MP4D-TAG Porsche	1h27m03s217/1000	43
2°	2	Stefan Johansson	McLaren MP4D-TAG Porsche	a 24s764	43
3°	7	Riccardo Patrese	Brabham-BT56 BMW	a 1 vuelta	42
4°	18	Eddie Cheever	Arrows-A 10 Megatron	a 1 vuelta	42
5°	11	Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda	a 1 vuelta	42
6°	25	René Arnoux	Ligier JS29B-Megatron	a 2 vueltas	41
7°	26	Piercarlo Ghinzani	Ligier JS29B-Megatron	a 3 vueltas	40
8°		Philippe Alliot	Lola LC87-Cosworth	a 3 vueltas	40
9°	4	Philippe Streiff	Tyrrell-DG 016 Cosworth	a 4 vueltas	39
10°	14	Pascal Fabré	AGS-JH22 Cosworth	a 5 vueltas	38

Promedio del ganador: 205,680 km/h.
Record de vuelta: Prost en 1m57s153/1000, a 213,259 km/h.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

Vuelta	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
10	PROST	FABI	JOHA	BOUT	DE CESA	CHEEV	ARNO	BRUN	NAKA	GHINZA
20	PROST	JOHA	FABI	DE CESA	CHEEV	NAKA	ARNO	GHINZA	ALLIOT	BRUND
30	PROST	JOHA	DE CESA	FABI	CHEEV	NAKA	ARNO	GHINZA	ALLIOT	FABRE
40	PROST	JOHA	DE CESA	CHEEV	NAKA	ARNO	GHINZA	ALLIOT	FABRE	STREIFF

LOS ABANDONOS Y LAS CAUSAS

Vta.	N°	Piloto	Auto	Causa
1	24	Alessandro Nannini	Minardi MN186-M.Moderni	Turbo
2	28	Gerhard Berger	Ferrari-F187	Turbo
5	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56 BMW	Motor
5	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	Temperatura
8	10	Christian Danner	Zakspeed ZK871	Fuera de pista
10	27	Michele Alboreto	Ferrari-F187	Trasmisión
10	6	Nelson Piquet	Williams FW11B-Honda	Electricidad
11	21	Alex Caffi	Osella FA11-Alfa Romeo	Motor
14	16	Ivan Capelli	March 87B-Ford-Cosworth	Presión de nafta
17	5	Nigel Mansell	Williams FW11B-Honda	Electricidad
18	20	Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford-Cosworth	Rulemán rueda posterior
19	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK871	Temperatura
34	19	Teo Fabi	Benetton B187-Ford-Cosworth	Presión de nafta

No largaron: Campos: Caja de cambios.
Palmer: Auto dañado en la primera largada.

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena.V	Clasif.V.	Entrena.S.	Clasif.S.	Tanques Llenos	Vuelta más rápida
Mansell	2m03s563	2m06s965	2m07s454	1m52s026	1m59s909	1m59s651
Piquet	2m13s531	2m08s143	2m11s380	1m53s026	2m00s693	1m59s572
Senna	2m14s414	2m08s460	2m09s860	1m53s426	2m02s000	——
Berger	2m04s498	2m06s216	2m10s173	1m53s451	1m59s859	2m09s474
Alboreto	2m05s954	2m07s459	2m09s094	1m53s511	2m00s463	2m00s017
Prost	2m12s489	2m11s203	2m09s737	1m54s186	1m58s278	1m57s153
Boutsen	2m07s629	2m08s572	2m10s892	1m54s300	2m00s354	2m01s020
Patrese	2m19s380	2m12s914	2m12s395	1m55s064	2m01s612	2m05s206
Fabi	2m18s444	2m12s358	2m14s019	1m55s339	2m01s165	1m59s927
Johansson	2m18s982	2m12s063	2m11s471	1m55s781	1m59s705	1m59s015
Cheever	2m11s346	2m15s321	2m12s354	1m55s899	2m02s503	2m03s091
Warwick	2m10s863	2m10s496	2m12s081	1m56s359	2m01s466	2m03s843
De Cesaris	2m24s783	2m13s871	2m11s044	1m57s101	2m01s762	2m00s154
Nannini	2m12s351	2m09s650	2m14s466	1m58s132	2m05s300	2m17s571
Nakajima	2m15s836	2m11s441	2m17s918	1m58s669	2m05s371	2m02s706
Arnoux	2m17s762	2m15s012	2m14s295	1m59s117	2m02s618	2m04s471
Ghinzani	2m18s677	2m16s339	2m14s019	1m59s291	2m05s077	2m04s691
Brundle	2m11s850	2m14s432	2m14s452	2m00s433	2m02s870	2m04s227
Campos	2m22s097	2m14s945	2m17s918	2m00s763	2m06s350	——
Danner	2m19s899	2m20s610	2m14s802	2m01s610	2m05s295	2m05s247
Capelli	2m16s709	2m13s353	2m14s459	2m02s036	2m15s345	2m06s011
Alliot	2m16s443	2m13s082	2m16s615	2m02s347	2m05s779	2m05s456
Streiff	2m25s650	2m18s900	2m27s808	2m03s098	2m07s320	2m09s872
Palmer	2m18s904	2m14s931	2m16s516	2m04s677	2m07s794	——
Fabré	2m24s251	2m26s498	2m21s489	2m07s361	2m11s657	2m09s977
Caffi	2m20s803	2m16s268	2m19s377	2m12s086	2m06s359	2m05s825

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARLOS QUINTIAL AUTOMOTORES

TARJETAS DE CREDITOS

MECANICA INTEGRAL

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ENCENDIDO - CARBURACION
NACIONALES E IMPORTADOS

MONROE 825 - Capital Tel.: 781-3125

TELEFRANK

Mecánico Esp Land Rover

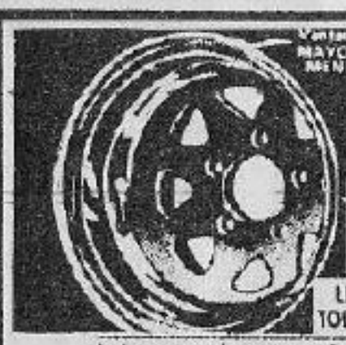
Land-Rover Ltd

LAND ROVER

Mecánica Integral
Repuestos

Envíos al Interior

CRISOLOGO LARRALDE 3675
Ex Republiquetas - CAP FED
Tel. 542-8699



FABRICA DE RUEDAS
THE TIGERS

Venta por MAYOR Y MENOR

Av. JUAN B. JUSTO 6031 Cap
TEL. 611-0371 1416

p/ pick-up y jeeps.
BRONCO A 39 90

ENVIOS AL INTERIOR
Tarj. de Crédito

LINEA BRONCO, TODAS LAS MEDIDAS

Rodados 13 y 14 x 6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 15 x 5-6-7-8-9-10 y 11"
Rodado 16 y 16,5 x 6-7-8-9-10 y 11"

fabricamos p/autos nacionales import. de comp. y especiales

1500 MODELOS PARA AUTOS Y PICK UPS

INSTRUMENTACION
PERFIL S.A.

GNC
GAS NATURAL COMPRIMIDO

Camiones Omnibus
Utilitarios

UIGIA | PROTECCION MOTORES Y NEUMATICOS

GALILEO/TARTARINI

VENTAS - INSTALACION
ANALIZAMOS FACTIBILIDAD APLICACION
FORMAS DE PAGO ADECUADA A PRESUPUESTO
CREDITOS - FINANCIACION DIRECTA

Adm. y Ventas: Av. Independencia 721/25
(1099) Buenos Aires Tel.: 361-4241/362-4268
Planta: Zavaleta 159 (1437) Bs. As. Tel.: 91-1373

POLARFILM®

POLARIZAMOS SUS CRISTALES
DEL COLOR DE SU AUTOMOVIL

Nuevo Film NO se Raya



DODGE – FIAT – RENAULT ★ 99

LAFUENTE 999 Tel 613-0813

UNIVERSAL MOTORS

REPUESTOS

Concesionario Oficial

DA-DALT
GILERA
JUKI
ZANELLA



Av. La Plata 1876 Tel 923-7737

HIGH PERFORMANCE

Afinación Completa

2 CUOTAS DE A 49 TARJETAS DE CREDITO

(CON REPUESTOS)

Av. del Tejar 2933
esq. Av. Congreso

Capital
tel.: 542-7903

NEUMATICOS OESTE

de Juan Gardella

Distribuidor
Zona Oeste
WORLD CAR

ALINEACION - BALANCEO
Tren delantero Dirección Hidráulica - Frenos

Servicio BFGoodrich

Rivadavia 14976 - Ramos Mejía - 654-6799

Distribuidor
EQUIPAMIENTOS
mp

TALLERES GARCIA

LA MEJOR ATENCION PARA
SU COCHE Y MOTO

Dr. Adolfo Dikman 1475 Paternal

Servicios a Empresas, Bancarios y Organizaciones

ENVIOS AL INTERIOR

VILLANUEVA SOTO S.R.L.

Distribuidores nacionales de válvulas
Respuestos para motores

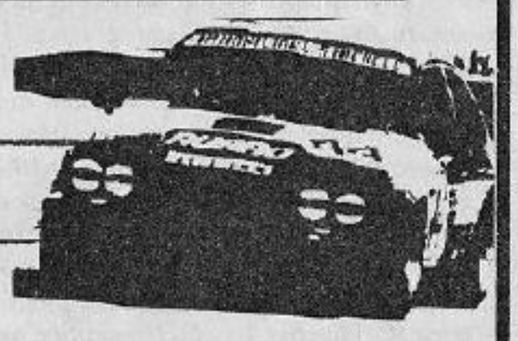
Editoral

Av. SAENZ 393 CAPITAL Tel 91-0231

MARTOS COMPETICION

MODIFICACIONES
DE CASCOS PARA
TURISMO Y TC 2000

Suspensiones Especiales
F. Renault y F 2 Nacional



LAS HERAS 1740
FLORIDA
Tel. 797-3312

ALFONSO VEGA

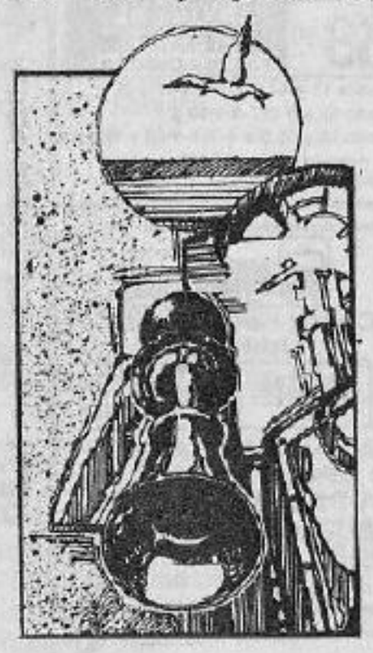
Mecánica General
Encendido - Carburación
Afinación de motores
Electricidad
Lavado - Engrase
Cambios de Aceite

Tarjetas de Crédito

11 de Setiembre 2234 (1428) Capital
Tel.: 783-4996/5055 784-5535

Blasco y Asociados tel.: 761-1589

Toquecitos de bocina



UN HERNANDEZ AL TURISMO

Carlos Omar Hernández, primo de Luis, que actualmente corre en Turismo Carretera, estuvo en el taller de Juan y Hugo Rossi, en Rosario. Encargó la construcción de un VW Gacel para Turismo Clase 2, y esta semana estará el casco para comenzar los trabajos, que se prolongarán durante 30 días.

ZANATTA Y BAKST ENSAYARON

René Zanatta probó en San Jorge el Nissan 300 ZX con buenos resultados, preparándose para la competencia del domingo próximo en Río Cuarto. Otro de los que también estuvo probando su Datsun 280 ZX fue **Ariel Bakst**, que cumplió una sesión de tests en Río Cuarto.

PARA TENER EN CUENTA

La suspensión de la competencia de Turismo en San Jorge ha tenido muchos inconvenientes en diversos ámbitos. El problema es *la necesidad de hacer* un enlace entre San Jorge y San Francisco, por donde pasa el cable coaxil, que lleva las imágenes hasta Buenos Aires. Debido a la distancia, la transmisión llega a la Capital Federal con mucho ruido y poca calidad, y hasta que no se coloque una torre especial para hacer ese enlace, no se podrá televisar ninguna carrera desde San Jorge. El 12 de julio se programó nuevamente el Turismo en ese circuito, por lo que sería conveniente que se coloque la torre o de lo contrario se desista de la fecha, pero que la determinación se tome con la antelación suficiente.

SOBRE EL FAIRLANE T.C.

El **Ford Fairlane** para Turismo Carretera, propiedad del Quilmes Automóvil Club, que estaba en el taller de José Miguel Herceg, pasó al de Carlos Límido, donde le harán los trabajos de chapa.

RANDO A URUGUAY

Gabriel Rando está dispuesto a continuar su trayectoria deportiva en Uruguay. Lo hará en el Turismo Trimarca integrando el equipo MFM, junto a Mateo Pera y Daniel Le Corguille egresado del curso de Jorge Omar del Río. Se anuncia su participación para el 24 de mayo en El Pinar, con Fiat 125 y, a la par, Rando contempla la posibilidad de competir



"COCHO" LOPEZ, HOMENAJEADO

*El pasado miércoles 13 por la noche, en "La Bodega" del "Gran Café Tortoni", se realizó un agasajo en honor de **Osvaldo Abel López**, al que concurrieron familiares, amigos y patrocinantes del simpático "Champion", además de figuras del ambiente artístico, entre quienes se contó Néstor Fabián. La amable velada, rica en momentos emotivos, sirvió, asimismo, para que a "Cocho" le fuera entregado un pergamino con la firma de todos los presentes. Es querido, el muchachito...*

Por último, cabe acotar que el Bicampeón del C.A.P. descorchó un clásico botellón de champagne en el escenario, que, una vez "vaciado" por la concurrencia, fue ofrendado gentilmente por Cocho a la redacción de CORSA. ¡Mil gracias, noble "Cabezón"!

CARTA A ANGELOZ

En el curso de la semana, la A.C.T.C. envió una nota firmada por su presidente Juan Carlos Deambrosi, al doctor Eduardo Angeloz, gobernador de la provincia de Córdoba, que dice textualmente: "En mi carácter de presidente de la Asociación Corredores Turismo Carretera, me permito molestar su atención, motivado por una inquietud de los directivos del San Francisco Automóvil Club, quienes nos manifestaron el deseo de llevar a Córdoba a la más popular de las categorías del automovilismo argentino. La idea sería realizar un trazado semipermanente en la Ruta 19, la autopista paralela y un par de cruces, a los efectos de que esta popular categoría se presente allí, ya que con su arraigo concitaría la convocatoria de miles de espectadores. Desde el punto de vista turístico, deportivo y económico, no dudo que, de poder efectivizarse este anhelo, seguramente redituaría con creces los esfuerzos. Apelamos a su sensibilidad de gobernante para que nos aporte la ayuda necesaria para la concreción de esta dorada ilusión de gran parte de sus coterráneos y ciudades aledañas, que otrora fueron partícipes activos de esta afición. A la espera de sus noticias, saludo a usted con la consideración más distinguida".

PALPITANDO EL MUNDIAL DE MOTOS

ESTOS SERAN LOS PROTAGONISTAS EN LA ARGENTINA

El próximo 4 de octubre se cerrará el Campeonato Mundial de Motociclismo en nuestro país con la disputa de la última fecha de los torneos de Velocidad para las cateogrías 250 y 500 cm³.

Para la división de cuarto de litro, éstos son los inscriptos: Jacques Cornú (Honda/Francia); Robin Appleyard (Honda/Inglaterra); Javier Cardelus (J.J. Cobas/España); Miguel Angel González (Yamaha/Venezuela); Iván Palazzesse (Yamaha/Venezuela); Carlos Alberto Lavado (Yamaha/Venezuela); "Zito" Pons (Honda/España); Stefano Caracchi (Honda/Italia); Maurizio Vitali, (Garelli/Italia); Andrea Brassini (Honda/Italia); Patrick Igoa (Yamaha/Francia); Luis Lavado Jones (Yamaha/Venezuela); Eduardo Quiroga Allnau (Yamaha/Venezuela); Joan Garriga (Yamaha/España); Jean Forcey (Chevallier/Francia); Neil McKenzie (Honda/Inglaterra); Christian Sarron (Yamaha/Francia); Massimo Broccoli (San Marino); Favio Berchitta (San Marino); Urso Luzzi (Honda/Francia).

Para la clase de 500 cm³, la nómina es la siguiente: Eddie Lawson (Yamaha/EE.UU); Yatushino Sunyi (Honda/Japón); Wayne Gardner (Honda/Australia); C. Hennekan (Honda/Bélgica); Larry Moreno (Yamaha/Venezuela); Woltgang Von Muralt (Suzuki/Suiza); Mike Baldwin (Yamaha/EE.UU); Freddie Spencer (Honda/EE.UU.); Randy Mamola (Yamaha/EE.UU); Rohm Haslam (Honda/Inglaterra); Pier Francisco Chili (Honda/Italia).

La lista se engrosará con el correr de los días y es de esperar un gran interés por parte de los aficionados argentinos en esta competencia. Vaya como dato ilustrativo, que en la última competencia del "Continental Circus" realizada en Jerez (España) asistieron 120.000 espectadores. Ello habla bien a las claras de la importancia del torneo que culminará en nuestro Autódromo Municipal.

Importantes medios periodísticos ya solicitaron la acreditación correspondiente para el Grand Prix, entre los cuales pueden citarse: Moto Revue (Francia); Revista Vitesse (Bélgica); Kakokawa Publishing Company (Japón) y Ryding Sport (Japón).

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS

WALTER PRIETO ACERTO Y GANO

El pasado miércoles se realizó el sorteo del Concurso de Pronósticos Automovilísticos Campeones-CORSA-Orient, que estuvo referido a la competencia Turismo Carretera realizada en Tandil.

Walter Marcelo Prieto, de San Antonio de Padua, se hizo acreedor a un reloj Orient al haber acertado con sus pronósticos en el cupón respectivo, correspondiente al concurso N° 4.

El próximo concurso dará la posibilidad a más aficionados de acceder al premio. Para ello están atentos a "Campeones" y CORSA ya que para la competencia de T.C.2000 a realizarse en Santa Fe, el 31 de mayo habrá una nueva posibilidad de acertar... ¡y ganar con sus ídolos!

CAMBIOS EN LOS CALENDARIOS

En las oficinas porteñas de Domingo Cutuli se reunieron los representantes de las asociaciones de pilotos y promotores, y de allí se elevó a la CDA del ACA la propuesta para el calendario 1987 en lo que resta de la temporada "televisada": Las fechas serán las siguientes: 24/5, CAP en Río IV; 31/5, TC 2000 en Sta. Fe; 7/6, F-3 Sudamericana en Bs.As.; 14/6, TC 2000, FRA y F-2 en Marcos Juárez, Las Parejas o Buenos Aires; 21/6, Turismo en Resistencia; 5/7, TC 2000, FRA y F-2 en Córdoba; 12/7, Turismo en San Jorge; 19/7, F-3 Sudam, en Brasilia y CAP en circuito a designar; 26/7, Turismo en Río IV y F-3 Sudam, en Interlagos; 2/8, TC 2000, FRA y F-2 en Resistencia; 9/8, CAP a confirmar; 23/8, CAP a confirmar; 30/8, Turismo en Allen; 13/9, TC 2000, FRA y F-2 en Rafaela; 20/9, CAP en Córdoba; 27/9, Turismo y Fórmula 3 Sudamericana en Mendoza; 4/10, TC 2000, FRA y F-2 en Balcarce; 11/10, Turismo y F-3 Sudamericana en Rafaela; 18/10, CAP a confirmar; 25/10, TC 2000, FRA y F-2 en San Juan, 1/11, CAP en San Jorge; 8/11, Turismo en Gral. Roca; 15/11, TC 2000, FRA y F-2 en Río IV; 22/11, Turismo en Córdoba y F-3 Sudamericana en Bs.As.; 29/11, F-3 en Córdoba, CAP en Bs.As.; 6/12, Turismo en Comodoro Rivadavia, 13/12, TC 2000, FRA y F-2 en Bs.As. y 20/12, F-3 Sudam, en Colonia y CAP en Bahía Blanca.

motos - velocidad

LA 205 cm³ FUNCIONA DE VERDAD

El pasado domingo 10 de mayo en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, se disputó la segunda fecha del Campeonato Argentino de la categoría 205 cm³. Sin duda alguna, la división que mejor funciona en el rubro pista de nuestro motociclismo.

Fueron 14 vueltas al circuito N° 10 –N° 9 con Horquilla larga– que conformaron una parte de un gran festival de categorías del automovilismo zonal. Allí prevaleció Manuel Barzola, luego de una dura porfía con Víctor Barrientos. La clasificación final fue la siguiente: 1° Manuel Barzola (Zanella 200); 2° Víctor Barrientos (Zanella 200); 3° Fernando Conti (Zanella 200); 4° Raúl Martín (Zanella 200); 5° Juan Carlos Cabaña (Zanella 180); 6°Nicolás Morgante (Zanella 200); 7° Sergio Anello (Zanella 200); 8° Omar Romero (Zanella 180); 9° Oscar Balbuena (Zanella 180); 10° Andrés Silvestre (Zanella 180).

La próxima competencia se llevará a cabo el 24 de mayo, muy probablemente en el Autódromo Municipal.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

también en la Fórmula Renault Uruguaya.

CARAVANA DE CUPECITAS

El próximo fin de semana (23, 24 y 25/5), la Asociación Cupectias del Turismo Carretera desarrollará una prueba con la participación de veteranos pilotos de la especialidad. Partirán desde la Costanera Norte y la primera etapa finalizará en Campana. Luego la caravana se dirigirá a Capitán Sarmiento, y el último tramo tendrá como destino la ciudad de San Pedro, donde en el Club Náutico tendrá lugar la "Noche de Gala".

POSTERGAN UNA DE KARTING

Se trata de la competencia del Campeonato Argentino que se debía hacer en el Kartódromo de Neuquén, el 24 de mayo próximo, y que fue suspendida por razones económicas. La fecha se trasladará para el sábado 10 y domingo 11 de octubre y será la cuarta del campeonato argentino de la categoría.

AGRADECIMIENTO

A Miguel Astié, un participante del Safari Transpatagónico, que le brindó muchas atenciones al equipo de CORSA durante nuestra estadía en Mendoza, con motivo de la competencia del pasado 10 de mayo.

SIN NOVEDAD EN EL "SPAZIO"

Aún no hay ninguna novedad en el tema de la posible participación del grupo disidente de la categoría Spazio junto al Turismo Carretera y con fiscalización de la A.C.T.C. Dicha situación deberá resolverse esta semana, según palabras de Juan Carlos Deambrosi.

POR AHORA, CAP

Rubén Daray estableció una "impasse" en el Turismo Carretera... Pero no permanecerá inactivo, ya que seguirá con la Nissan 300 ZX de "Cacho" Moure. En cuanto al Dodge T.C. es probable que en alguna competencia lo conduzca Roberto Mottini, su propietario, o que sea alquilado por Omar Bonomo.

GURINI PRUEBA

La semana anterior Néstor Gurini giró en el Autódromo de Buenos Aires con el Crespi de Fórmula Renault perteneciente a Pedro Comito, marcando 1m23s77.

POR LA VUELTA

Uno que vuelve –como preprador– es el conocido Eduardo "Nono" Márquez. Osvaldo Morresi le llevó a su taller en Chascomús un Dodge T.C. de su propiedad, que Márquez alistará con la colaboración de Jorge Pedersoli. La intención del "Pato" es alquilarlo para la carrera de Rafaela o para la de Buenos Aires.

"VASCO" ANTICIPADO

El jueves de la semana anterior Jorge Oyhanart estuvo en el Autódromo de Rafaela, desarrollando un test con las cubiertas Faneco, con vista a la carrera que el T.C. tiene prevista en ese escenario el 7 de junio. Oyhanart giró en 52 oportunidades, siendo su mejor registro 1m31s4 a 185,317 km/h., acusando en las cubiertas el desgaste natural, sin ningún tipo de problemas.

DOS-ANUNCIOS-DOS

Están referidos al Turismo Carretera, y dan cuenta de que Daniel Keegan, actual participante en la Fórmula Dos Nacional, tiene previsto correr en T.C. y para ello está alistando un Dodge. La otra novedad, es que Néstor "Tingo" Fernández tiene intenciones de volver al T.C., pero no con un Chevrolet sino con un Dodge.

A PROPOSITO DE LOS PRECIOS DE LOS NEUMATICOS DE FRA
HECTOR FLITER ACLARA

*A raíz de las quejas de algunos pilotos de **Fórmula Renault Argentina**, por los precios de los neumáticos en la competencia de Mendoza, el empresario **Héctor Fliter** nos dijo lo siguiente: "**El precio actual de un juego de neumáticos para FRA es de A 265, que, obviamente, difiere del valor del mes de febrero. En aquel momento el precio era de A 230. Si tenemos en cuenta que el índice del costo de vida del último trimestre, fue de 19,15% (según INDEC); ello indica claramente que estamos por debajo de dicho índice ya que nuestro aumento de precios arroja un porcentaje de incremento del 15,21%. Cabe aclarar además que el precio del juego de cubiertas pagadero a 15 días, es de A 280.***

*"**Para tener una idea más clara y demostrar que nuestros incrementos de precios difieren bastante de los índices de aumento que registra el INDEC, digamos que al momento de imponerse el Plan Austral (14 de julio de 1985) nuestro juego de neumáticos tenía un valor de A 155, y hoy, casi dos años después, dicho valor asciende a A 265. Por lo tanto el porcentaje de aumento es de 70,96%. Pero hete aquí que los índices oficiales registran solamente para el último año un incremento de 103% en el costo de vida... ¿Se entiende? Sólo para un año, 103%; en cambio en mi empresa, al cabo de dos, sólo aplicamos el 70,96%. Valga como referencia que el incremento de precios en los automóviles 0km. en el último año registró un alza del 80,24%...***

*"**No queremos decir que hacemos magia en Faneco; simplemente logramos mayor eficiencia y ello se nota en los precios. Pero no nos gustan las quejas que últimamente se escuchan en la categoría. Con ella sólo guardamos un compromiso moral, desde hace 13 años, y no escapa a conocimiento de nadie que la misma no nos da una gran utilidad. De persistir esta situación haremos un serio replanteo en nuestro apoyo a la FRA, ya que todas estas circunstancias demuestran que no se valora la atención y el armado de los casi setenta juegos por carrera, que nosotros realizamos".***

NOMBRES PARA RIO IV

El misionero Carlos Gunther correrá en la competencia del CAP en Río Cuarto con el Nissan 300 ZX ex Fernandino. Carlos "El Pájaro" Garro lo hará con otro auto similar, en tanto que Alberto Heritier alquilará por toda la temporada el Nissan 300 ZX ex Guerra, ya que el piloto-promotor vendió su Datsun 280 ZX al reconquistense Raúl Flores, quien también debutará el próximo domingo.

ACERCA DE CIRCUITOS

La CDA del ACA, desafectó los circuitos de Paraná y Santa Rosa, hasta que los mismos no cumplan con las condiciones mínimas imprescindibles para poder albergar cualquier espectáculo automovilístico. Con esta medida, el TC-2000 deberá cambiar el escenario pampeano por otro aún desconocido.



UN EMOTIVO REENCUENTRO



Fue el pasado miércoles 6 de mayo en "Las Tejas", en la entrega del premio al ganador del **Superconcurso 20° Aniversario Revista CORSA**. *Allí,* **Leonardo Pereira** *(fabricante de los chasis de karting DAP) hizo entrega efectiva del kart a* **Juan Pablo Losino** *(el feliz ganador). Fue en ese momento que se sumaron al acto José* **Miguel Herceg** *y* **Jorge Oyhanart.**

Los tres son viejos conocidos de una misma pasión: el karting. Todos ellos se vieron y se ven ligados a dicha actividad, por lo que la ocasión sirvió para recordar épocas pasadas. No era para menos, ya que al margen de la pasión deportiva, **los une** *una gran* **amistad**. *Además, cabe acotar que otro* **gran** *piloto se sumó al festejo:* **Mario Gayraud,** *quien demostró también muchas ganas de subirse a un kart y disputar alguna competencia...*

Todos los nombrados están en la foto, además de **Alberto Sgrablich** *(yerno de Pereira y colaborador directo del mismo, que aparece junto a Gayraud). Sin duda, fue la* **nota** *simpática de una noche muy especial.*

MIRADOR PERSONAL



por
Ronald Hansen

EL HERMANO GRANDE OS OBSERVA

En la célebre novela "1984" de George Orwell, la televisión era bidireccional, es decir, **no solamente el** *telespectador observaba al canal sino que el canal podía mirar lo que hacía el telespectador. El Hermano Grande, el dictador supremo, de ese modo observaba lo que hacían todos sus súbditos.*

Ahora el Hermano Grande está mirando las carreras de autos. La televisación de determinadas competencias no solamente ha significado un enorme aumento de popularidad del automovilismo en general. También ha significado que, bajo el implacable escrutinio de millones de ojos, todo deba llevarse a cabo con más precisión.

El horario de largadas, por ejemplo. Ahora se respeta estrictamente, no como antes, en que 20 minutos de demora en la largada de cada categoría era cosa normal. Las demoras en carreras son nefastas. No solamente tensionan al competidor, sino que los motores que estaban calientes se enfrían y hay que volver a calentarlos. En un motor muy "preparado", eso nunca es conveniente.

A veces se llega a barbaridades, como la vez que por la televisión se adelantó una largada y se olvidaron de avisar al equipo presuntivamente favorito. Pero esa omisión fue posteriormente objeto de una sanción ejemplar. Yo no acuso de dolo a los funcionarios responsables, pero, con algunos honrados distraídos, ¿quién echa de menos a los corruptos?

Por otra parte el ojo de la televisión ha obligado a los organizadores a ser mucho más severos con las transgresiones deportivas que se ven en cámara. Antes de la televisión, ¿habrían sido tan inmediatamente severos con Di Pelma cuando éste le pegó –indudablemente sin querer, pero que le pegó, le pegó– un autazo a Traverso? Parece que quedó atrás la industria del ídolo, y enhorabuena. La ley tiene que ser igual para todos.

Lo que pasa es que antes las infracciones las veían a lo mejor las personas que circunstancialmente estaban en el lugar. Ahora las pueden ver millones. Entonces hay que ir al frente y sancionarlas.

En una palabra, lo que se está logrando es una mayor transparencia, al menos de lo que ocurre en la pista. Acaso habría que televisar las reuniones de comisión también..

Por supuesto que el Hermano Grande no observa solamente a los organizadores, sino a los competidores también. El videotape es implacable en cuanto a si Fulano lo chocó a Mengano o no. Hay que manejar con mucho más cuidado, porque en cualquier momento, el Hermano Grande te está mirando.

Claro, la TV no es infalible. A veces justo la cámara "no estaba ahí". Pero nunca se sabe.

Así que, muchchos, por las dudas no jugar al Italpark con los autos de carreras, porque el Fratello Grande se enoja...

LA COMISION DE CONCESIONARIOS FORD LUEGO DEL INCIDENTE EN MENDOZA

"QUEREMOS TERMINAR CON EL BOCHORNO"

El viernes pasado el piloto **Mario Gayraud** *presentó en la C.D.A. su apelación ante la desestimación de la denuncia que fuera efectuada luego de la competencia de* **T.C. 2000** *en* **Mendoza**, *donde Gayraud fuera "tocado" por* **Juan María Traverso.**

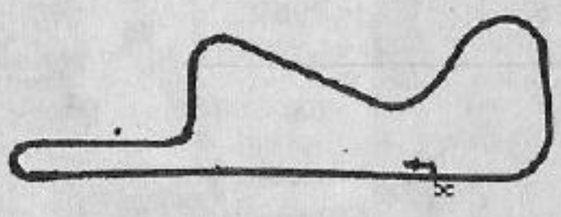
En relación con este hecho, conversamos con **Pablo Caccaglio,** *titular de la Comisión de Concesionarios Ford,* **quien** *se refirió al tema con estos conceptos:* **"Al** *día siguiente de la carrera en Mendoza,* **fui** *junto a Elías (miembro de la C.C.F.)* **y la señora Josefina de Herceg** *(que portaba el videotape* **donde está grabado el incidente)** *a entrevistarme con el doctor* **Horacio Rivarola. En esa reunión le planteamos nuestra situación y nuestra preocupación,** *aunque al día siguiente, en el programa* **'Carburando', el titular de la C.D.A. soslayó el tema. En consecuencia,** *Gayraud presentó su apelación y nosotros lo respaldamos, ya que queremos terminar* **con este bochorno. Una vez que** *terminó la* **competencia, el Comisario Deportivo Antonio Meritello recibió** *de los tres* **vencedores,** *un informe, en el que no se consignaba ninguna novedad, mientras que posteriormente aparece otro informe por lo que se deduce que ahí hubo algo* **fraguado. Da la impresión de que hay algo o alguien en contra nuestra, ya que el año** *anterior nos rompieron* **tres autos,** *y en éste los incidentes continúan. Nosotros procedemos de la mejor manera y la prueba está en que cuando Di Palma lo arrastró a Traverso en la carrera de Buenos Aires, le llamamos severamente la atención. Estamos alarmados ante los hechos y pensamos pedirle a la APTC 2000 que no sea indiferente, ya que consideramos que no hay garantías. Ahora, esperamos el dictamen de la C.D.A. y, con lo determinado a la vista, procederemos. Haremos una reunión entre los miembros de nuestra comisión, los pilotos y el preparador y además, haríamos una conferencia de prensa. En este estado de cosas preferimos no continuar, ya que de seguir podemos lamentar luego algo más desagradable".*

Hasta aquí, lo dicho por Caccaglio, a lo que nosotros agregamos que, de no haber ninguna novedad favorable, la Comisión de Concesionarios Ford podría decidir no presentarse en la competencia de Santa Fe, con su equipo compuesto por Herceg como preparador y Gayraud y Di Palma como pilotos.

el próximo fin de semana

C.A.P. EN RIO CUARTO

En el Autódromo **"Ciudad de Río Cuarto",** *de 3.276,49 metros, se llevará a cabo la tercera competencia del año por el Campeonato Argentino de Pilotos. El antecedente más inmediato data del 3 de agosto de 1986, en el que la prueba de clasificación para los* **Datsun 280 ZX** *fue ganada por* **Hugo Redolfi,** *en 1m24s.38/100 a 139,967 km/h. La final fue para* **José Cano, quien para las 19 vueltas** *empleó 30m40s65/100 a 121,738 km/h., y el record de vuelta lo conquistó* **Gerardo Cerquetti** *en 1m33s85/100 a 125,294 km/h. Cabe consignar que luego de la revisión técnica fue desclasificado Redolfi.*



En cuanto a los Nissan 300 ZX, la pole position fue para **Juan María Traverso, en 1m22s90/100 a 142,262 km/h. Hubo dos series a quince vueltas cada una, ganadas ambas por Traverso,** *quien también se adjudicó la carrera por suma de tiempos, empleando 46m38s57/100 a 126,424 km/h. El record de vuelta lo logró* **Osvaldo López, en 1m29s94 a 121,127 km/h.**

Los campeonatos tienen estos dominadores: Nissan 300 ZX: *"Cocho" López 35 puntos,* **Pisandelli 24, Oyhanart 23, Olmi 20, Monguzzi 13, Der Ohanessian 10.**

Datsun 280 ZX: *Redolfi 40 puntos,* **Rementería y Sancho 15, Boni 14, Bulla 13, Pairetti (h) y Musso 12, Comito 10.**

Como es habitual, estas pruebas otorgarán el siguiente puntaje a los diez primeros clasificados: **20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.**

El viernes *no se habilitará el circuito para ningún entrenamiento, mientras que el* **sábado a partir de las 9 habrá verificación técnica y administrativa. Desde las 13.00 se** *desarrollarán dos tandas de entrenamiento para cada clase, y posteriormente las dos sesiones clasificatorias.* **El domingo,** *la actividad comenzará aproximadamente a las* **12.00,** *con la presentación de los pilotos en pista para la largada de la final de los Datsun 280 ZX, y posteriormente se realizará la competencia de Nissan 300 ZX, para completar la jornada con el podio de ganadores.*

Los horarios suministrados son extraoficiales, debido a que ni el club organizador, ni el Club de Pilotos, ni la CDA del ACA, tenían los definitivos con la anticipación correspondiente que marca el R.D.A.

CORSA HACE...

...20 años: *Toda una* **investigación. El N° 57 del 23-5-67** *mostraba los motores Ford* **F-100** *y los detalles de su carburación. También estaba el desafiante de Le Mans:* **el Lola T70 MKIII. En mecánica nacional,** *varias novedades para competición:* **llantas de aleación en magnesio,** *pinsas de* **frenos y originales suspensiones. Por el** *lado del turismo se destacaba el record de* **éxitos obtenidos por los famosos "Mini-Minor". Y para redondear ese número nos atrevimos a comentar y recomendar un** *estreno:* **la producción** *cinematográfica* **"Grand Prix".**

...10 años: *N° 572 del 18 al 24-5-77. F-2 en Vallelunga,* **la tercera de March en ese** *año y la primera de Giacomelli. Zunino, 11°. Seguimos los pasos de Reutemann por Fiorano y las intensivas pruebas del* **"Obrero de Maranello". Para Le Mans** *aparecía* **la ofensiva Renault del modelo** *Mirage con motor Alpine V6-Turbo: un* **monstruo. Pedro Campo hacía un análisis del equipo 43/70 en** *la misión a Europa. Y* **un** *tema para reflexionar: gran cantidad de categorías zonales pero pocas posibilidades de promoción de sus pilotos.*

M.A.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BMW SERVICE

El mejor auto merece lo mejor:

SERVICE ESPECIALIZADO

MECANICA, CHAPA, PINTURA
con REPUESTOS ORIGINALES

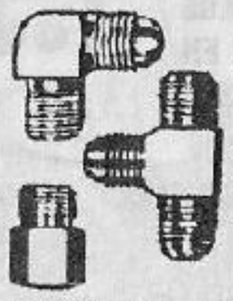
Además... le compramos y le vendemos su auto

Alberto Orsi

SOLER 5664 TEL. 771-7158

EMK ESTABLECIMIENTO METALURGICO KLINGER S.A.

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



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

PROVEEDOR DE INDUSTRIAS TERMINALES

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

MERCEDES BENZ

REPUESTOS ACCESORIOS PARA AUTOS IMPORTADOS

AV. FCO. BEIRO 4831
Tel.: 568-2591

Jorge y Daniel Carbone S.A.

Recién llegados de Alemania:
AMORTIGUADORES - PARTES DE FRENO Y CARROCERIA - BOMBAS DE AGUA ACRILICOS - TREN DELANTERO, ETC.

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS

GOMASA S.A.

LIDER EN SERVICIOS

TARJETAS DE CREDITO

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

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

INSTALADOR AUTORIZADO MONROE

FABRICA DE

RUEDAS DEPORTIVAS



LLANTAS DE COMPETICION

A LA VANGUARDIA EN DISEÑO DE LLANTAS DE ALEACION

GTH

PASAJE 127 Nº 1808 (Ex calle Comercio 124) - SAN MARTIN - TEL. 752-2215

REPUESTOS

MAcH 2

RASTROJERO
MOTORES
INDENOR

M. MORENO 4898
(Ex Paraná) MUNRO
TEL. 765-1724

ENVIOS AL INTERIOR

SEÑOR TALLERISTA

CONFIE EN

PINTURERIAS QUESADA

LACAS Y FONDOS PARA AUTOMOTORES

—LINEA BICAPA—

ASESORAMIENTO
LINEAS HOGAR Y OBRA
LO ESPERAMOS!!

AV. CONSTITUYENTES 5599
(1431) BS. AIRES - TEL. 572-7721

ACMX

EL NEGRO JUAREZ
COMPETICION

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

BUTACAS VEIGA
• JEEP • TORINO ZX • PORSCHE •
• KOMBI • FIAT • FIAT •
• EL FUEGO Y MUCHAS MAS

Fábrica: CAOMA 4038 (1702).
CIUDADELA. TEL. 657-9536

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

ANEXO J

BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300.-Cap.

SERVICE DIESEL
BARRACAS
JCO
BANCO DE PRUEBA BOSCH
REPARACION
DE BOMBAS E INYECTORES
JORGE 2371
(cp. 1275) TEL. 28-9032

ANDREO E HIJOS
CARDANES
Av. Warnes 1996/98 Cap. Tel. 59-5334

Feltrim
BALANCEO ELECTRONICO
ESPECIALIDAD
COMPETICION
CONGRESO 9016
Loma Hermosa
(a 200 mts. Ruta 8 Km. 20,500)

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

* ASISTENCIA TECNICA
PARA VEHICULOS
DE TRACCION EN
LAS 4 RUEDAS.
Todo
* EQUIPOS ESPECIALES.
Jeep
HIPOLITO YRIGOYEN 4079/81. TEL. 760-1253 (cp. 1602). FLORIDA

FABRICANTES
EMMCA
AUTOPARTES PARA CARROCERIAS
• PARAGOLPES M.BENZ 3500 - 1112 - 1114 - 1517-608
• CAPOT R.4 L - S y JEAN
• CAPOT R.12 GUARDABARROS
• ENVIOS AL INTERIOR
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

José Masciotra
José P. Varela 6015. Cap.
* AUTOPARTES DE COMPETICION
* BALANCINES - VARILLAS
* PERNOS - EJES DE BALANCIN
* BOTADORES PLANOS
ENGRANAJES CORRECTORES

LEO REPUESTOS COMPETICION
• Cajas, diferenciales • Cajas de dirección • Recambios en el acto • Venta de cualquier tipo de repuestos nuevos y usados.
• Paliers flotante • Multiplicación de motores Diésel
ALMAFUERTE 4352 (cp. 1605). MUNRO. TEL.: 762-1858

TODO PARA JEEP

TODO PARA
JEEP CJ5 y CJ7
EQUIPAMIENTOS SOUZA
Carrocería Modelo original americano * Fina terminación y solidez * Colores combinados con la tapicería. * Butacas Tipo ZC * Capote Renegade.
Chassis 0Km tubular en acero 1020; estructural con elásticos Pullman modelo Rengler • 2 amortiguadores de gas (largo recorrido) por rueda • Patas de motor (4-6-8 cilindros) • Puente caja, soporte de dirección y radiador.
Reductoras alta y baja acopladas a caja 4ta.
Diferenciales Dana 44 con discos ventilados reforzados para competición.
Tensores y patines para barro ó arena.
Los mejores precios de contado en cubiertas nacionales e importadas
JOSE IGNACIO RUCCI 1282 (2x Hamaití). VALENTIN ALSINA.
TEL.208-0604

CRISTEM
SU MARCA EN PARABRISAS

el próximo fin de semana

TERCERA FECHA EL CAMPEONATO ARGENTINO

4° RALLY DE LA RIOJA

Con un recorrido mucho más corto y cercano a la ciudad capital que en otras ocasiones, se disputará entre el sábado 23 y lunes 25 de mayo, la cuarta edición de esta competencia, que transitará caminos de los departamentos Sanagasta, Castro Barros, Arauco y Capital.

A diferencia de ediciones anteriores el 4° Rally de la Rioja se basa en un esquema de repetición de 6 pruebas clasificatorias hasta cumplir las 15 previstas.

ACEITUNITAS

RIOJANOS PARTICIPANTES - Generalmente son varios los que toman parte en el rally de su provincia. En este caso serán encabezados seguramente por su mismo gobernador, Dr. **Carlos Saúl Menem**, a quien acompañará sobre el Renault 18 su habitual navegante, **Rubén Valentini**. Otros serán **Mezher-Pancello** (R-18), **Menem (h)** (Peugeot 504 o VW Gacel), **Multi-Bracco** (R-18), **Arballo-Pancello** (R-18), **Maciel-Maciel** (R-18), **Planas-Balderrama** (R-12), **Chain** (Fiat SE 1,5). En la clase menor, con respectivos Fiat 128 1100 cm³ intervendrán **Saavedra-Turra, Arias-Arias, Silva-Silva, Diaz, Flores, Mercado y Puggione.**

PUNTAJE - Esta prueba otorgará puntaje para los campeonatos argentinos de rally de pilotos, navegantes y marcas en las clases 1, 2 y 3. La escala de puntos que dará es la siguiente: **20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.**

CRONOGRAMA - El 21 de mayo se realizará el **sorteo del orden de largada**, iniciándose la **verificación técnica y administrativa** el 22 de mayo a las 15 horas, culminando el 22 a las 20. El **parque cerrado previo** cerrará a las 10 horas del 23 de mayo. A las 12.15 horas del mismo día 23 se realizará la **reunión previa con los participantes**, largando el primer auto a las 13 horas de ese mismo día desde la rampa dispuesta en la plaza principal de la ciudad de La Rioja. El primer auto retornará a las 14,03 culminando así la primer sección de la etapa inicial. La segunda sección se iniciará a las 7.30 del domingo finalizando a las 17.08 h. La segunda etapa tendrá principio a las 7.30 horas del lunes 25/5 y finalizará a las 14.16 h.

CAMPEONATO - Luego de dos competencias (Vuelta de la Manzana y Villa Dolores) los torneos se muestran así: **Clase 3: Diaz Mayer 25 puntos**, Soto 20, Hernández 19, Pasi y Casagrande 15, Sosa 12, Barinus 10. **Clase 2: Altamirano 40 puntos**, De Giovanni 20, Bescham 19, Stella 15, García Jurjo 12,5, Schmid y Mastromarino 12. **Clase 1: Ra. Nizzo 31 puntos**, Silenzi 25, Grasso 20, Sciangula 15,5, Giante y Angelini 15, Konicoff y Barroero 10.

LONGITUD - Este será el Rally de La Rioja más corto, puesto que recorrerá tan sólo 609 kilómetros, de los cuales 349 corresponden a los 15 tramos de velocidad pura.

LOS PRIMES

PRIMERA ETAPA (Sabado 23/5)

PC	DESDE HASTA	KM	HORA	CLASE 3	CLASE 2	CLASE 1
1	Pista Aladelismo-Hotel Sussex	9,24	13.28	Sin antecedentes		
	DOMINGO 24/5					
2	Puerto Alegre-El Ombú	37,38	8.23	Soto 26m46s	Torras 30m11s	Rocchi 33m40s
3	Río di Punta-Ruta 75	14,20	10.06	Raies 7m28s	Cocheto 7m53s	Siragusa 10m04s
4	San Pedro-Anjullón	7,41	10.39	Raies 6m22s	Degiovanni 6m24s	Quintero 7m17s
	REAGRUPAMIENTO					
5	Pinchas-Sanagasta	47,38	11.19	Raies 25m52s	Cecchelo 27m47s	Morello 30m55s
6	Puerto Alegre-El Ombu	37,38	12.52	Idem PC 2		
7	Río di Punta-Ruta 75	14,20	14.35	Idem PC 3		
	REAGRUPAMIENTO					
8	San Pedro-Anjullón	7,41	15.15	Idem PC 4		
9	Pinchas-Sanagasta	47,38	15.38	Idem PC 5		

Total Primera Etapa: 543, 51 km. Primes: 221,98 km. Enlaces: 321,53 km.

SEGUNDA ETAPA (Lunes 25/5)

10	Puerto Alegre-El Ombú	37,38	9.03	Idem PC 2/6
11	Entrada Parcelas-Control Pol.	8,83	10.06	Sin antecedentes
	REAGRUPAMIENTO			
12	Pista Aladelismo-Ex Ruta 38	16,60	11.01	Sin antecedentes
13	Puerto Alegre-El Ombú	37,38	11.53	Idem PC 2/6/10
14	Entrada Parcelas Control Pol.	8,83	12.56	Idem PC 12
	REAGRUPAMIENTO			
15	Pista Aladelismo-Ex Ruta 38	16,60	13.51	Idem PC 2

Total Segunda etapa: 248,64 km. Primes: 125,62 km. Enlaces: 123,02 km. Total rally: 792,15 km. Total Primes: 347,60 km. Total enlaces: 444,55 km.


Carlos Menem

LOS GANADORES

CLASE	PILOTO-NAVEGANTE	MARCA
AÑO 1984 KM 1.252 P.C. 11		
3	Ernesto Soto-Martín Christie	Renault 18 GTX
2	Mario Stillo-Daniel Stillo	Renault 12 TS
1	Jose Cecchello-Miguel Contreras	Daihatsu Charade
AÑO 1985 KM 962,5 P.C. 14		
3	Ernesto Soto Martin Christie	Renault 18 GTX/EL
2	Miguel Torres-Fernando Stella	Renault 12 TS
1	Alejandro Konicoff-J. Simes	Fiat 147 CL5
AÑO 1986 KM 991,1 P.C. 13		
3	Gabriel Raies-Raul Campaña	Renault 18 GTX/EL
2	Jorge Bescham-José García	FiatSE 1,5
1	Osvaldo Pitles-Osvaldo Silvestro	Fiat 147 CL5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TAPAS DE CILINDRO:



LAS TENEMOS TODAS!

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES TANDILBER

INDUSTAP

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

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 1600)
760-0866

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

TEL. 701-7948



EN UNA OPERACION
3 RESULTADOS:
* LAVA
* LUSTRA
* Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO
EN ESTACIONES DE SERVICIO
Y CASAS DE ACCESORIOS

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

PATA Sánchez

DEPARTAMENTO DE COMPETICION
UNICAMENTE PARA ENTENDIDOS
FIAT 147 y CLASE 2

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

ANEXO J

EQUIPAMIENTO INTEGRAL COMPETICION

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

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

DULBECCO

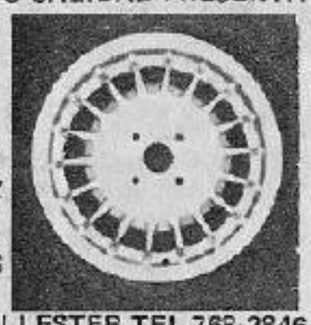
SERVICIO AUTORIZADO
OFRECE REPUESTOS ORIGINALES DE INYECCION DE NAFTA Y ENCENDIDO
M. BENZ BMW PEUGEOT 604-505

BOSCH SERVICIO

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

SUDAM Ruedas

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



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

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

TECNICA 84

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

- 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)

Ramón Solar e Hijos S.A.

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

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

ALBERTO J. DAPORTA
★ ESPECIALISTA EN AMORTIGUADORES ★

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

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

FRIC-ROT Gabriel
GAS

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

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES
LUBRICANTES MITRE

Shell · YPF · Esso · Isuzu · Castrol · Agip Lubricantes

AGENTE OFICIAL BEL-RAY
COMPETICION
BATERIAS PRESTOLITE

AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO
88-9857 Envíos al interior

EN SU 28 ANIVERSARIO

CANOSSILEN ®

1959 - MAYO - 1987

SALUDA Y AGRADECE A SU DISTINGUIDA CLIENTELA,
PROVEEDORES Y AMIGOS, Y EN ESPECIAL A LOS PREPARADORES
Y PILOTOS DE AUTOS DE COMPETICION EN SUS DISTINTAS CATEGORIAS.

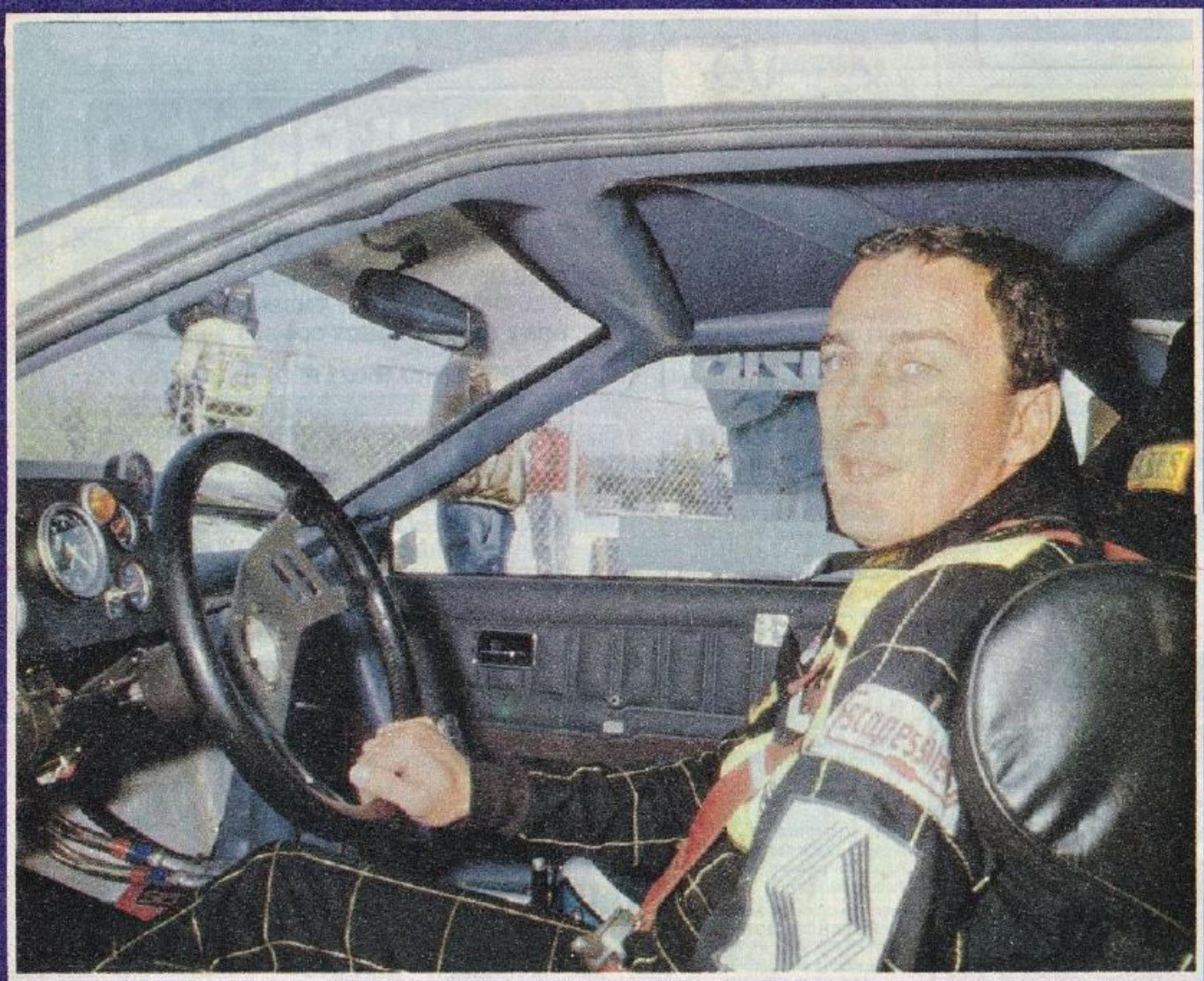
UNICOS FABRICANTES DE LOS LEGITIMOS ESCAPES ESPECIALES PARA TODAS LAS LINEAS DE VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS.

VENTA Y COLOCACION: AVDA. CORDOBA 5672 - BS. AS. - T.E. 772-2347 - 771-3354. ENVIOS AL INTERIOR.

JUAN MARIA TRAVERSO y su "retorno" tras ocho meses sin ganar

"YA ESTABA POR ACOSTUMBRARME..."





¡Cómo son las cosas cuando uno es grande de verdad! Hasta el triunfo de Juan María el domingo anterior en Mendoza, el flaco había pasado 8 meses sin ganar carreras. La última victoria del campeón del T.C. 2000 se había producido el 7 de setiembre del año pasado en Rafaela. Desde allí nada de triunfos. La gente, sin embargo, no repara en eso, los ídolos están más allá de los resultados, aunque necesiten alimentarse de ellos. Para el público que invadió la pista del autódromo General San Martín luego de la carrera, esos que nos hicieron acordar a los "tifossi" italianos cuando ganan las Ferrari en Monza, para ésos, el tiempo no había pasado. Lo único que importaba era el ídolo que seguía vigente, que estaba en el podio, que repartía sonrisas y alegría a raudales y los hacía felices. Que les permitía agitar las banderas del rombo de Renault y "vengarse" de los hinchas de Ford que después de General Roca no les habían perdonado una. No quiero pensar lo que debe haber sido la noche del domingo y el resto de la semana en Mendoza. Un pueblo alegre, bromista, jugetón por formación, con los amigos en los bares, en las fábricas, en las bodegas, en los comercios. Lo que no les deben haber dicho los hinchas de Renault a los del óvalo. ¿Se acuerdan de la época anterior, la del viejo T.C. entre Ford y Chevrolet? ¿Y por qué no, también, la del actual Turismo de Carretera?... Bueno, más o menos igual, con el mismo fervor, con la misma efusividad, pero con mucho respeto y sin vandalismo, se "enfrentan" en cada autódromo del país donde va el T.C. 2000 las "barras" de las Fuego y de las Sierra. Y por si no fuera suficiente lo de las marcas, ahora Traverso y Di Palma, los dos ídolos máximos del automovilismo argentino de hoy, corren uno en cada una y se encuentran cada tres semanas en diferentes lugares y detrás del volante. Esos son los lujos que se pueden dar los ídolos. No ganar durante mucho tiempo y seguir vigentes. Claro que en el caso de Juan María no podemos olvidarnos que después de Rafaela hizo cosas para seguir alimentando la llama de su talento. La hazaña de Pigué, la lucha de Río Cuarto, el título del T.C. 2000 "86, la excelente actuación en el Desafío de los Valientes. Sin dudas que por ser como es, alegre, sanguíneo, espontáneo, bromista, talentoso, pícaro... y a veces también inteligente, como lo demostró en el final del campeonato del año pasado y en Mendoza hace 10 días, es que está metido en la gente de la manera que lo está. Traverso es —más allá de las estadísticas, de la fineza conductiva o del piloto integral que sabe trabajar con el auto— como le gusta a la gente. Es, además de un virtuoso del volante, un gran improvisador, lo cual le permite resolver situaciones comprometidas de una manera que hasta pareceria que para él resultan sencillas. Por todo eso, y quizá por más razones, que serían imposibles de explicar, es que es ídolo.

En Mendoza, Traverso trabajó durante todo el fin de semana a destajo, sin concesiones de ningún tipo. Sabía que el circuito era propicio para su estilo, y sobre todo para su auto, y quería aprovecharlo. La mala racha de este año necesitaba un corte, y nada mejor que el circuito cuyano para intentarlo. Como no estuvo en Mendoza el ingeniero Markiewicz, las decisiones técnicas fueron exclusivamente suyas. Así fue que junto con Ernesto Soto iniciaron el trabajo del viernes por caminos diferentes. Juan María puso en su Fuego todo duro: resortes, regulación de amortiguadores, barras, cubiertas, todo el conjunto muy rígido, y por ende una alineación diferente. En la coupé del cordobés se montaron resortes 100 libras más blandos, los amortiguadores no trabajaron en la misma dureza que los del flaco y las cubiertas también eran de un compuesto más mórbido. El resultado de las pruebas marcó que iba mejor el auto de Soto, y Juan María reconoció hidalgamente: *"Yo creí que con todo duro iba a ir mejor. Después decidimos dejar todo como estaba en el de Ernesto, pero manteniendo la teoría de los neumáticos más duros, los 4.585, con esa puesta y sin salirme del ritmo de carrera que me había impuesto -no bajar el 1m19s— sabía que no había problemas. Cuando terminé tenía gomas para 6 o 7 vueltas más, es decir que podía haber andado más rápido".*

Contanos tu versión. ¿Qué pasó en el toque con Gayraud en el "fosforito"?

"Allí la pista tiene como 25 metros de ancho porque se junta con el empalme de otro circuito. Yo cuidaba las gomas en los frenajes y corlaba lejos para no bloquear. En esa vuelta hice la misma maniobra con Mario a mi cola y él me tocó por primera vez, bien de atrás, cuando yo cortó. Después me volvió a afirmar cuando yo estaba frenando y me desacomodó un poco la cola. Yo seguí acelerando para evitar que se cruzara más y allí vino otra vez por adentro y me dio con su trompa en la puerta de mi lado. Realmente no sé qué quería lograr si él me pasaba allí y yo seguía en mi ritmo, igualmente lo pasaba de nuevo en el tiro hasta la otra horquilla. Si me quería ganar tenía que tirarme afuera."

Cuando le recordamos que no ganaba desde Rafaela sonrió con picardía y nos entregó una de sus "clásicas" respuestas: *"Claro, yo sabía que algo me estaba pasando y no sabía qué. Me estaba desacostumbrando a ganar".*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

T.C. 2000, FORMULA RENAULT Y FORMULA DOS NACIONAL EN MENDOZA (10/5/87)

DE LA MEJOR COSECHA

Por Néstor Carbia y Marcelo Padín
Fotos: Juano Fernández y M.P.

Comienza la competencia, y en punta se escapan Traverso y **Soto**. *Detrás aparecen* **Etchegaray**, **Oltra**, **Bessone**, **López**, **Gayraud** *por adentro y Di Palma por el medio, y luego Rafes, Zuain y Olmi. Las tribunas naturales colmadas, demostraron una vez más la gran convocatoria del T.C. 2000*



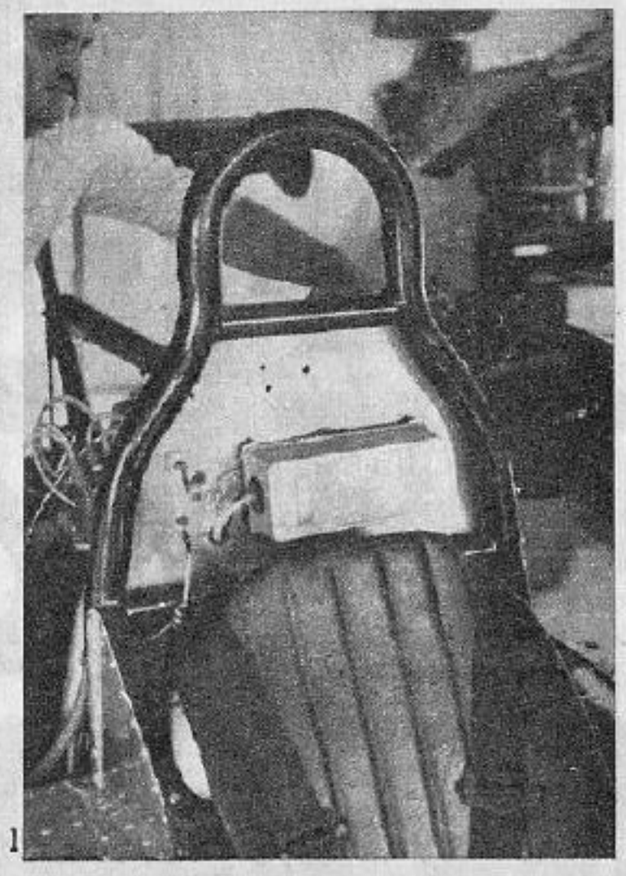
No cabe duda de que el espectáculo automovilístico "descorchado" en el escenario de la excelente zona viñatera fue de lo mejor entre lo visto en los últimos tiempos. No sólo por lo apreciado en pista –donde empero hubo altibajos–, sino por la organización y el marco brindado. Para recordar.

CARTA DE PRESENTACION

GUSTAVO RAUL MANDRINI



Nació en Leones, provincia de Córdoba, el 4 de noviembre de 1962, es soltero. Comenzó a correr en Motocross en 1978. Se desempeñó hasta 1981 en esa actividad, en los torneos realizados en su zona. Luego estuvo "parado" un año, en el '82, y debutó en 1983 en la Fórmula Renault Cordobesa. Su primera competencia a nivel nacional en el automovilismo fue en 1985, en General Roca, en **Fórmula Renault**. Triunfó a fines de ese año en una carrera sin puntaje, realizada en Buenos Aires. En la presente temporada se incorporo al equipo de **Tulio Crespi**. Los motores los hace **Esteban Pou** y **Sandro Crespi** es el jefe de su equipo.



1

LUCES Y SOMBRAS

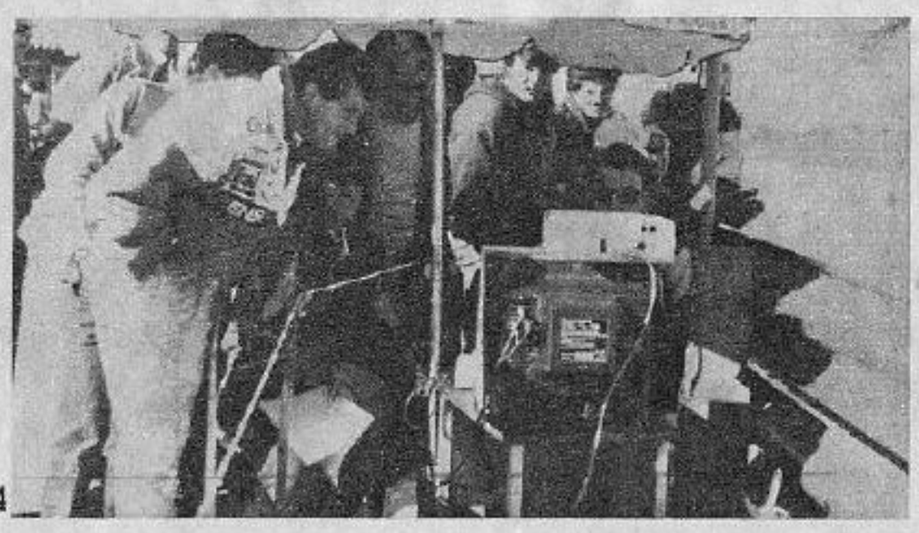
Lo positivo: Que se haya recuperado un autódromo como el **General San Martín** y una plaza tan importante como es **Mendoza** para el automovilismo argentino.
Lo negativo: Que se reiteren los **roces en T.C.2000**, ahora en un circuito rápido y con varios lugares de "sorpasso". Quizá más allá de los excesos que se visualizan, los veedores también deberían comenzar a juzgar la intencionalidad de los cutazos. Nos consta que hubo algunos que eran evitables.
Lo lindo: Que se hayan juntado **más de 20.000 personas** para ver un espectáculo de primer nivel, de "la mejor categoría de autos con techo" del país.
Lo feo: Que se haya insistido con la práctica de vender **entradas para boxes**. Si ya



2



3



4



5

El saldo que dejó la carrera de Mendoza del **T.C. 2000** fue excelente. Más allá de las buenas faenas de Traverso, Bessone, Gayraud, Di Palma –los dos últimos con autos que no estaban en la punta–, quedan trabajos interesantes como los de **Hugo Olmi** y **José Luis Bessone**, que anduvieron consistentemente y llegaron al final. **Rodolfo Zuain** ratificó lo que había hecho en General Roca, ahora en un trazado de características disímiles y con un auto "recuperado" por **Ricardo Pre** y su gente después de la "piña" del viernes. Otra buena faena fue la de **Eduardo Sáenz**, que reapareció después de la ausencia de Roca. Y queda la frustración de **Serafini** y "**Cocho**" **López**, que venían andando como para estar en los "puntos gordos" y rompieron sendas gomas delanteras, respectivamente a dos y una vuelta del final. Otro que no las tuvo todas consigo fue "**Coco**" **Fortunato**, quien también se quedó por pistón, mientras **Crocco** y **Banfi** penaron con carburación y roturas de motores varias, respectivamente, durante todo el fin de semana, lo mismo que **Cerquetti** con la falta de relaciones de caja adecuadas. De los que no llegaron al final, tenemos que rescatar la solidez de los trabajos de **Oltra**, **Raies**, **Etchegaray**, **Soto**, **Pontoriero** y **Der Ohanessian**, quien debutó en la categoría con una prolijísima coupé **Fuego** armada en el taller de **Berta** por "**Tito**" **Vitelli**. Todos cumplieron buenas tareas parciales y estaban para cosas mayores cuando se quedaron. El futuro es auspicioso para ellos.

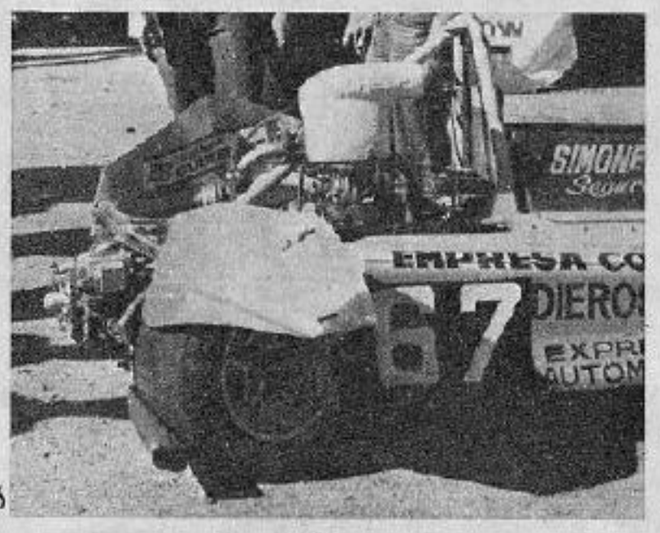
BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Automóvil Club Mendoza.

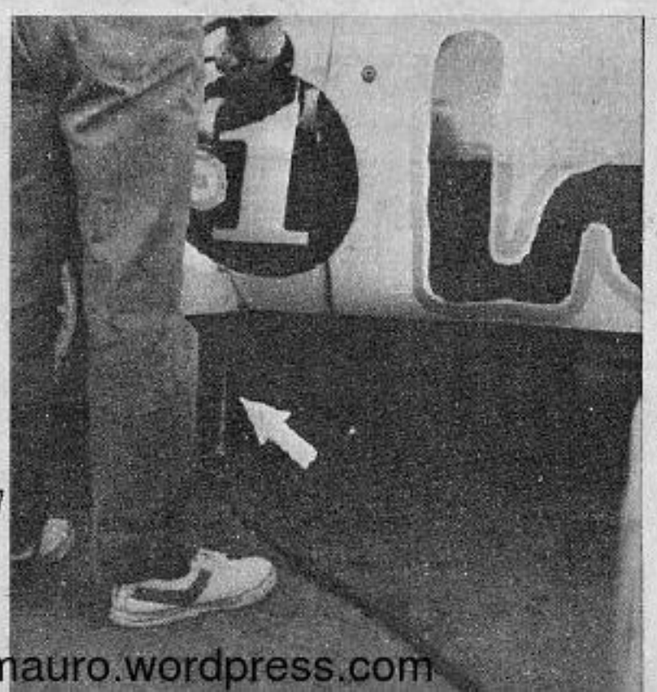
Promotor: Alcides Raies.
Accesos: Dos. De Pavimento, en buenas condiciones. 4 puntos.
Controles: Buenos. Resulta muy incómoda la entrega de contraseñas en la entrada y la salida de boxes, en todas las puertas. Se pierde mucho tiempo. 3 puntos.
Comodidades: Muy buenas. 4 puntos.
Estado del circuito: Bueno. 3 puntos.
Boxes: Excelentes. 5 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): Inmejorables. De lo mejor que hemos visto. 5 puntos.
Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.
Servicio de prensa: Buena. Con una Sala de Prensa y tres líneas telefónicas, sería inmejorable. 3 puntos.
Puntualidad: Excelente. 5 puntos.

Total: 36 puntos (ideal, 45).

1- La "caja negra", colocada en el F.2 N. de ***Gabriel Massei*** *detrás de la cabeza del piloto. Otros la colocaron en lugares distintos. 2- Susana de Traverso, junto a Soto, miran la planilla de los tiempos; Juan María señala el suyo. 3- Miguel Etchegaray mirando el tren delantero del golpeado R.18, luego de abandonar. 4- Ernesto Bessone observa los tiempos de todos sus rivales en la computadora colocada ante el box del equipo. El adelanto ya había sido utilizado en la competencia de General Roca. 5- La "barra" de Luis Belloso. Viajaron desde Zarate para alentar al "Pejerrey". 6- José Eseverri se pegó muy fuerte en los entrenamientos del viernes, y así quedó el tren trasero de su Crespi. 7- La flecha indica uno de los criques que utiliza la coupé Renault Fuego de Traverso. En este caso es el trasero derecho, y en manos del colaborador del equipo se aprecia la manguera de aire comprimido que acciona el mecanismo.*



6



7

CARTA ABIERTA A GAYRAUD

Estimado **Mario**. Vos sabés bien que quien esto escribe tiene un especial aprecio por tu persona y un reconocimiento sin límites hacia tu talento conductivo, del cual, tanto en privado como en lo escrito o comentado "al aire", tenés sobradas pruebas. Acaso sea por ello que me permita escribir esta "carta", sin intención de enjuiciarte sino de llamarte a la reflexión. Quizá yo pueda, en este momento, hacerlo públicamente, porque éste es un tema que en forma personal hemos tratado e incluso compartido con mi colega y común amigo Alberto Juárez.

Todos lo que te conocemos sabemos de tu temperamento cuando estás sentado detrás de un volante. De tu arrojo, de tu capacidad para ir rápido bajo cualquier condición, de tu talento natural para resolver airosamente maniobras comprometidas en límites que quizá para otros pilotos sean imposibles de realizar. Anécdotas para contar al

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

con tres categorías es muy difícil trabajar para pilotos, mecánicos y periodistas. con mucha gente que nada tiene que hacer allí es más difícil aún.

Lo mejor: La consistente tarea del **equipo Renault** durante todo el fin de semana y la **hegemonía** que lograron en el equilibrio de ambos autos.

Lo peor: **Que Gayraud** haya denunciado a **Traverso**, cuando él había incurrido antes en maniobras contra otros pilotos, similares a la que denunció.

Las actitudes: Dos. La de **José Miguel Herceg** el sábado, cuando hidalgamente declaró que no habían encontrado el rumbo en la puesta a punto, **"pero vamos a seguir trabajando para lograrlo"**. La del **Colegio del C.D.**, de recabar todos los datos necesarios para tomar una decisión acorde con el tema 'caliente' que estaban manejando (Traverso-Gayraud).

La gran escalada: Fueron tres. La de **Hugo Olmi**, que largó 12° y llegó 5°. La de **José Luis Bessone**, que de 16° en la partida, arribó 6°, y la de **Eduardo Sáenz**, que largó 20° y arribó 8°.

Lo importante: Que el T.C.2000 siga su camino **ascendente** y tenga cada vez mayor consenso en el **público de cualquier lugar del país.**

Lo que hay que cuidar: El aspecto **técnico** de la categoría, para que no se susciten hechos como los de la interpretación del reglamento, por caso el del spoiler de la trompa del **VW 1500 de Maldonado.** Se lo objetó, pero el C.T. debió recurrir a "su" interpretación del reglamento, ya que su **prohibición no existe** en la letra del mismo.

respecto debe de haber varias decenas. Pero también sabés que ese mismo temperamento no es un buen consejero cuando las cosas no salen. Vos tenés conciencia de que sos **un ganador nato**, pero a veces ciertas condiciones no se dan. A veces esa "máquina" casi perfecta de hacer autos de carrera ganadores y que vos tenés la suerte de contar a tu lado, que se llama **José Miguel Herceg**, no encuentra el rumbo y la victoria se aleja. Eso ocurrió en Mendoza. El sábado por la noche, en el autódromo, el 'Polaco' nos confesó hidalgamente a los colegas Ricardo Palero, Carlos Legnani (h) y a mí, con vos adelante, que **"no sé qué está pasando; vamos a buscar el rumbo. Hay un problema con las gomas, que tienen demasiada adherencia y no existen variantes entre los dos compuestos"**. Y bueno, la cosa no venía bien en el equipo. Luis estaba 8°, vos 7° y a más de 7/10 de la punta. Me imagino lo que debe haber significado conciliar el sueño en la noche de ese día para vos. Las pruebas libres del domingo te devolvieron algo de confianza y tuviste una respuesta a medias: mejoraste 32/100 el tiempo del sábado, pero "jugándote la vida" en todos lados, y aun así quedaste muy lejos, a casi medio segundo, de lo que había hecho **Traverso** el sábado como "pole". Allí supiste que **el auto iba mejor**. Pero también (y aquí viene la reflexión que me hubiera gustado hicieras en esas dos horas que hubo entre las "libres" y la carrera) sabías que **no estaba para ganar**. Que ibas rápido pero que en ese ritmo no llegarías bien al final, porque ibas a deteriorar los neumáticos, gastar los frenos, exigir la transmisión, y que los autos, aunque estén hechos por la mano maestra de Herceg, también se desalinean si les pegás a todos los "pianitos" del circuito, y por ende pierden equilibrio. El mismo que quizá te faltó a vos ese día.

Es por todo eso que te escribo. Porque creo que volviste a equivocarte cuando hiciste la denuncia contra **Juan María**, pues para tomar una actitud así tenías que estar seguro de no haber hecho vos lo mismo de lo cual acusabas al "Flaco", a ese que yo sé que tanto admirás, porque vos mismo me dijiste muchas veces que fue tu "maestro". Y vos también te habías equivocado antes de eso, cuando le tiraste el auto a **"Cocho"** en la frenada de la horquilla, y él se apartó, como el torero del toro, y vos pasaste de largo "para arriba" y él volvió a ganarte el puesto por adentro. Porque hiciste lo mismo con **Silvio Oltra** en el mismo lugar en la vuelta siguiente, y como Silvio no se abrió, tuviste que "cuadrar" las gomas, bloqueándolas para no pegarle. Porque los "apretaste" y —creo— los rozaste al mismo "Cocho" y a **Etchegaray** saliendo de la horquilla contra el guard rail. Porque le pasaste **diecisiete veces** por encima —más de la mitad de las vueltas de la carrera— al planito de entrada a la recta, sacando un chisperío que, si allí hubiera habido pasto seco en lugar de piedras, habrías producido un incendio.

La maniobra con Juan María no la vi porque fue en otro lado, y allí me limito a escuchar los argumentos de cada uno. Pero en lo general, en lo medular, sólo quiero decirte algo que me comentó una vez alguien que de esto sabe un poco y que se llama **Juan Manuel Fangio**: **"No hay buenos pilotos con malos autos"**. Y tu Sierra en Mendoza, sin ser malo, claro, no era el mejor. Por lo tanto, creo, la actitud inteligente habría sido hacer lo que hizo tu compañero **Di Palma**: ir hasta donde daba el auto. Sin presionarse por no poder ganar o pelear la punta. Y mirá que él es de lo más grande del automovilismo argentino, es el que más victorias obtuvo... pero no se autopresiona como te ocurre a vos cada vez que no podés ganar. Yo sé que tu temperamento es **ganador**, pero pensá que vas a ser mucho más grande, humana y deportivamente, cuando logres admitir que aun con vos al volante y con un auto de Herceg, también se puede perder. Pensalo, razonalo y, si querés, lo charlamos en cualquier momento. Hasta siempre.

N.C.

F.R.A.: DEBUTS Y "AVIVADOS"

La Fórmula Renault Argentina volvió a mostrar varios debutantes, todos provenientes de su hermana cuyana, que funciona, a partir de este año, con el mismo reglamento; y lo que es mejor aún para la categoría, es intención de varios de ellos seguir el calendario nacional. **Daniel Bustos, Alejandro Giménez, Néstor Jorge Serrano, Daniel Maffei** e **Ibrahim Abud** son los nombres incorporados a la prueba de Mendoza, además de **Juan Manuel Basco.**

También llamaron la atención algunas ausencias de gente que habitualmente está en la categoría. **Sergio Olmi**, se sabía que no podría correr, pero tampoco estuvieron **Guillermo Fabi, Gustavo Fontana** ni **Carlos Rossi**, que no fallan casi nunca. A esto se le sumó la destrucción del Bería de **Miguel Etchegaray** en los entrenamientos, y eso le quitó otro nombre importante a la F.R.A.

Uno de los puntos a favor que se vieron, fue la aparición de un pequeño grupo de Zárate que gritaba por **Luis Belloso**. Algo importante que demuestra el ascenso de la categoría en las preferencias de muchos. Por el momento, sólo está esta "barra" que siguió las alternativas de la carrera con mucha corrección y con un epílogo feliz para su "Pejerrey" Belloso.

Neviani ganó en buena ley, y el laboulayense se perfila como un gran candidato para el Campeonato. Eso lo saben muy bien sus contrincantes y convendría que el responsable de la misteriosa aparición de aserrín en el tanque de combustible del **Crespi** número dos —¿acaso un rival...?—, eventualmente se preocupara más por mejorar su propio auto y no por "empecrar" el ajeno.

F-2: POCOS Y BUENOS

En la **Fórmula Dos** hay que ser muy criterioso para hacer un análisis, pues se corre el riesgo de que muchas cosas queden fuera del mismo. Con este reglamento se dan todas las pautas necesarias para que por fin la ex Entrecor levante vuelo; se ha trabajado en la categoría, y los que estuvieron en Mendoza se preocuparon lo suficiente por presentar bien los autos y por el rendimiento de los mismos. Lo que sí hay que corregir es el rumbo institucional del asun-



T.C.2000

a "TITO" BESSONE



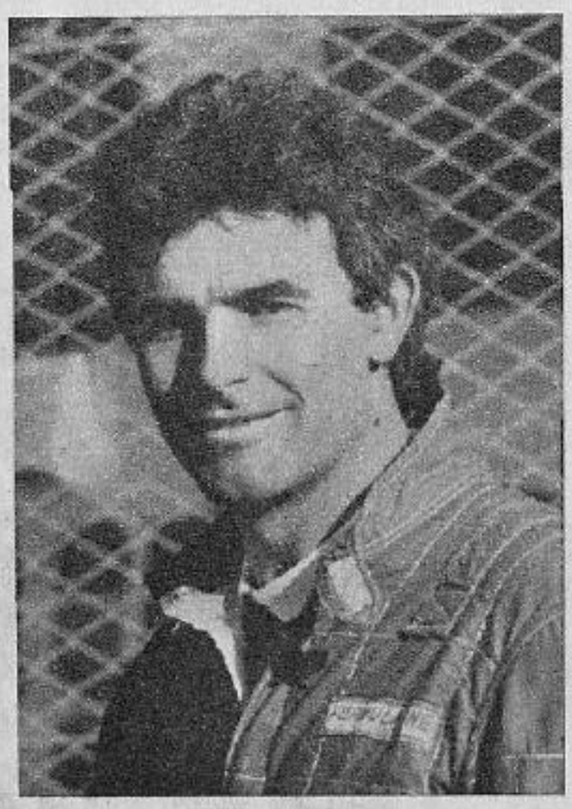
Porque él y su equipo se trazaron un objetivo y un plan de trabajo para lograrlo. El primero es el Campeonato, y a él se llega ganando o sumando puntos "gordos". El del trabajo es hacer todo a conciencia para que el auto alcance los mejores resultados sin pararse, y la confiabilidad que han logrado los fierros de **Carlos Akel** este año es realmente notable. Porque "Tito" tiene la humildad de confiarle a CORSA que **"no nos interesan ni los records de vuelta ni las poles ni el "uno" en las Pruebas Libres, sólo queremos llegar en todas las carreras, ganarlas si es posible, y si no, sumar; para eso estamos trabajando y la estrategia va dando resultados. El trabajo de Carlos y su gente es óptimo, nos entendemos a la perfección, me dejan trabajar, me dejan crear, que es lo que a mí me gusta, y por esa identificación es que logramos el equilibrio que el auto tiene en cada carrera"**.



cuidarse en los primeros metros de carrera, y eso fue lo que hizo. Tiene la frialdad necesaria para resolver situaciones comprometidas y ha pasado a ser candidato permanente. Motivos más que suficientes para hacerse acreedor a este simbólico trofeo.

F-2 NACIONAL

a OSCAR SABORETTI



El piloto de Río Segundo destruyó su Bería en la última vuelta de clasificación. Inmediatamente, con una determinación rápida, él y todo su equipo reconstruyeron el auto para poder estar en la partida. Esta Copa CORSA es un reconocimiento para todo ese trabajo que hicieron y que favoreció a la categoría en momentos críticos, ya que hubiera sido muy duro tener un auto menos en la largada. El domingo, el Bería N° 10 lucía como si nada hubiese sucedido.

F.R.A.

a LUIS ALBERTO BELLOSO

Tuvo problemas con la apertura de una de las bocas del carburador y, no obstante eso, supo mantener la calma, arribando segundo al final. Conoce sus límites y los del auto. Antes de largar declaró que quería



1



2



3



4



5

*1- **Gabriel Massei** rumbo al éxito, mientras lo siguen el recargado Suriani, Horner, Mannini y Cumini. 2- El mismo color para las dos marcas que luchan en la categoría, e imponente fondo de la ciudad. **Di Palma**, con Ford Sierra XR4, circula adelante de Raies, con Renault Fuego. 3- Solo y tranquilo, **Daniel Neviani** se dedicó a cuidar su ventaja luego de superar a Mandrini y alejarse de sus rivales. 4- **Mario Gayraud** y baqueteada XR4, en los momentos previos al ceñido sobrepaso a Silvio Oltra, lo que costosamente pudo concretar. 5- **Oscar Pereyra** y **Gustavo Mancuso** "discuten" para dirimir quién pasa primero por debajo del puente; atrás, **Bouvier** los observa, y más lejos, Pablo Sala mira a boxes mientras Bustos quiere alcanzarlo.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

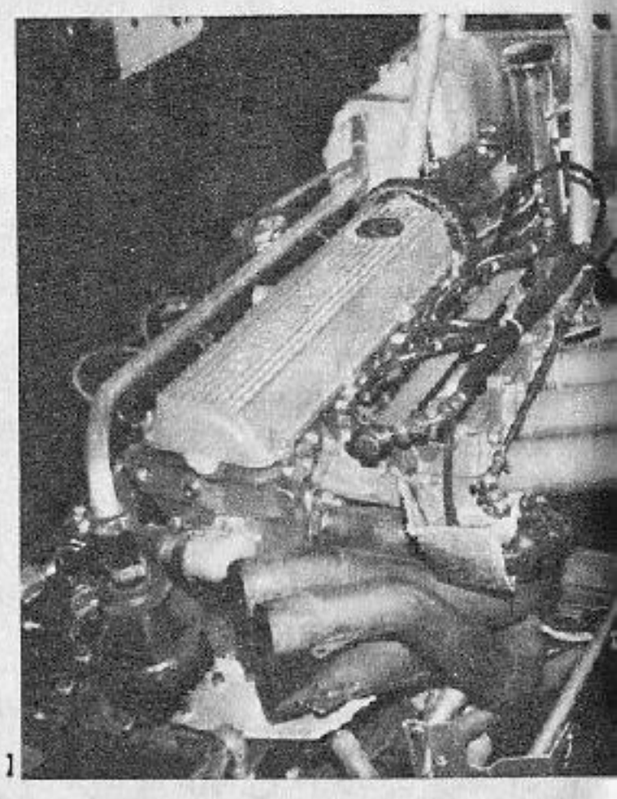


to pues como dijo claramente **Gabriel Massei**, no se puede formar una categoría con once autos. Por eso se hizo la reunión del sábado pasado en Paraná. Es interesante que todos los que están en la categoría saben lo que quieren y trabajan para conseguirlo. Hay mucha voluntad, y esa cualidad es importante, aunque a veces no alcance. En Santa Rosa, la F-2 Nacional cumplirá una prueba de fuego, porque si se mantiene el parque presentado en Mendoza, el tema se complicaría mucho más.

En el "General San Martín" hubo dos debutantes en la especialidad. **Nelson Guidi** y **Hugo Lara** tuvieron distinta suerte ambos están muy lejos de Gabriel Massei pero prometieron trabajo y mejoras para la próxima. Ambos Berta III son buenos, y con ese material se pueden hacer cosas interesantes. En la experiencia de ambos pilotos tambien estuvo parte de la explicación de las diferentes performances. Para completar el análisis es interesante la reinserción con posibilidades del viejo motor **Fiat** 125. El reglamento lo favorece y se lo vio andar bien a **Amadeo Mannini**, que luchó por el segundo lugar hasta que un toque lo dejó afuera. Técnicamente, esto no es ningún progreso, pero sí es importante que se le dé la posibilidad a una mayor cantidad de autos para que se integren. ■

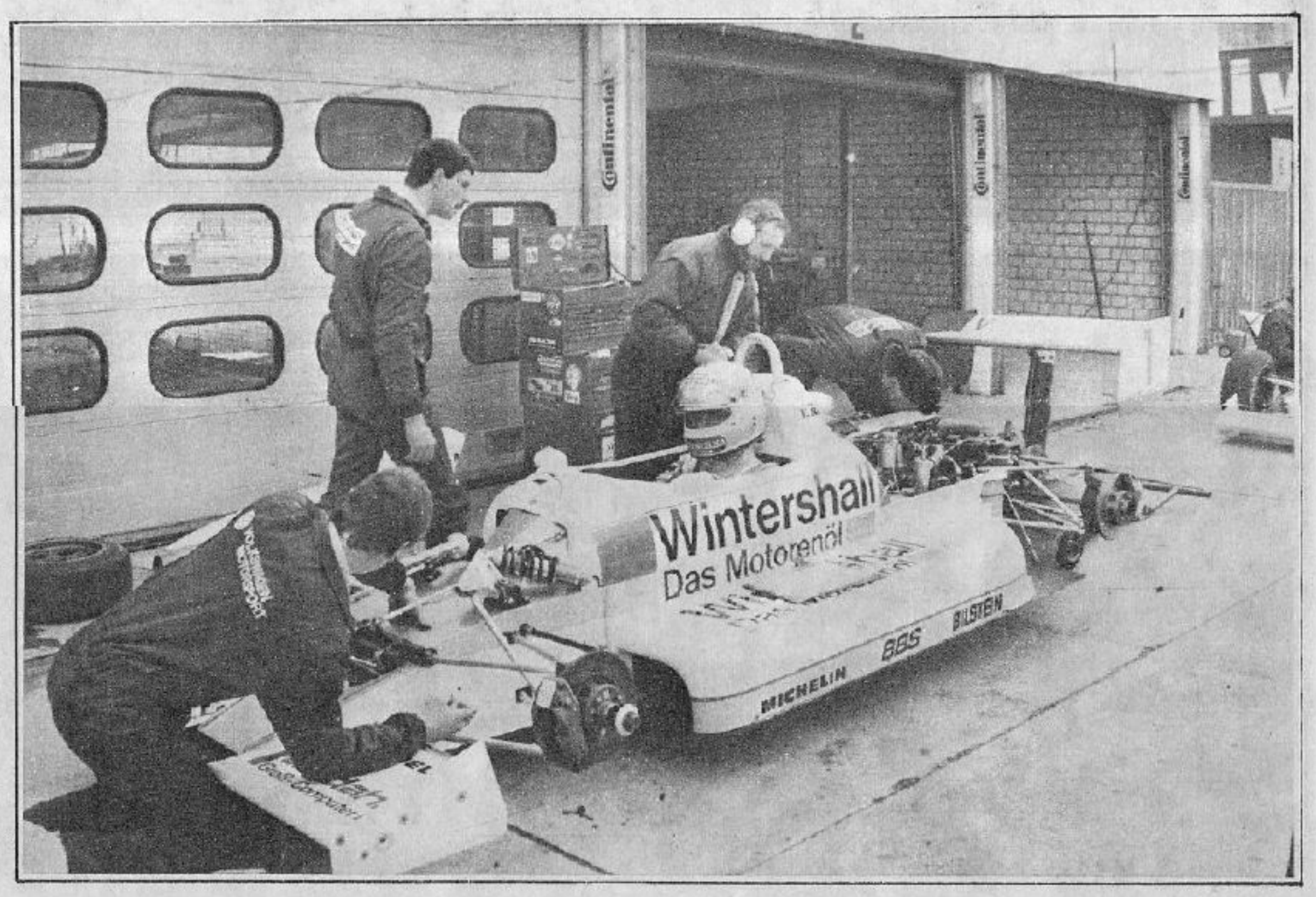
LOS DETALLES DEL FLAMANTE RALT RT31-VW SCHRICK QUE CONDUCIRA VICTOR ROSSO EN LA FORMULA TRES ALEMANA

UN INGLES CON ACENTO ALEMAN



Características técnicas

Chasis: monocasco con paneles de aluminio y honeycomb
Largo: 4.240 mm
Alto: 920 mm
Trocha delantera: 1.420 mm
Trocha trasera: 1.320 mm
Entre ejes: 2.590 mm
Peso: 445 kg.
Embrague: AP bidisco
Amortiguadores: Bilstein
Llantas: Dymag 83 y 103
Neumáticos: Michelin
Motor: Schrick
Base: VW Golf/Scirocco GTI 1800
Cilindrada: 1.996 cm³
Diámetro/carrera: 82 x 94,5 mm
Relación de compresión 13:1
Potencia: 172 CV (126,5 KW) a 5.300 rpm
Régimen máximo: 6.600 rpm
Torque máximo: 245 Nm a 4.500 rpm
Inyección: electrónica Schrick
Distribución: Dos bobinas con control electrónico
Lubricación: Carter seco, bomba de aceite de 4 cuerpos, doble chupador
Comando de admisión: Guillotina múltiple
Velocidad final: 265 km/h (circa)
Precio chasis: U$S 36.000
Precio motor: U$S 15.000



Toda una novedad resulta la herramienta de la cual dispondrá este año Víctor Rubén Rosso para encarar la temporada alemana de la F-3. El team de Bertram Schafer ha renovado el material tanto en lo que respecta a chasis como a planta impulsora. Por ello esta nota, para mostrarles las diferencias con respecto a lo visto el año pasado.

El chasis

Ron Tauranac mantiene su fidelidad al aluminio, hecho que se comprueba en la nueva generación de coches de la marca. Tanto el RT-31 de F-3 como el RT-21 de F-3000 responden al mismo concepto constructivo. Por lo visto hasta el momento, los resultados parecen darle la razón, ya que en ambas especialidades obtuvo satisfacciones en el arranque de los campeonatos. Taunarac sostiene que en el caso específico de la F-3, no tiene sentido la sofisticación de la fibra de carbono, tratándose de una categoría promocional. El alto costo inicial y la dificultad de reparación son argumentos que esgrime el constructor para sostener su fidelidad al aluminio. En el fondo, y más allá de las razones argumentadas, lo cierto es que Tauranac ha hecho en el pasado grandes inversiones en su planta, dotándola de costosas máquinas y herramientas destinadas a trabajar chapa de aluminio, lo cual lo obliga a luchar para sostener su tesis.

Vistos los avances del Reynard y Dallara en la temporada '86, Ralt ha debido dar un paso al frente para contrarrestar la ofensiva, y por ello el RT-31, con la incorporación del "Honeycomb" en la construcción del monocasco. De ese modo, Tauranac produjo una evolución en los F-3, ya que con el RT-30 no hacía mas que mantener la vigencia de un chasis nacido varios años atrás.

El RT-31, externamente, muestra una sensible mejora aerodinámica y esto fue ratificado por el doblete de Brabham Jr. y Gachot en el superveloz circuito de Silverstone. La trompa es mucho más perfilada y la cuaderna delantera más angosta. En esto tuvo mucho que ver el trabajo sobre la suspensión delantera, en la cual se abandonó el clásico esquema de los grupos resorte/amortiguador verticales. Ahora –como se aprecia en las imágenes– el grupo trabaja inclinado hacia los flancos del auto, tal como en el Ralt de F-3000. El reactor pivota sobre un balancín de aluminio y se conserva el esquema Push-Road.

La barra antirrolido es más angosta y conserva el particular sistema de bieletas para su funcionamiento, regulable desde el habitáculo. El esquema de suspensión es el de clásicos triángulos superpuestos.

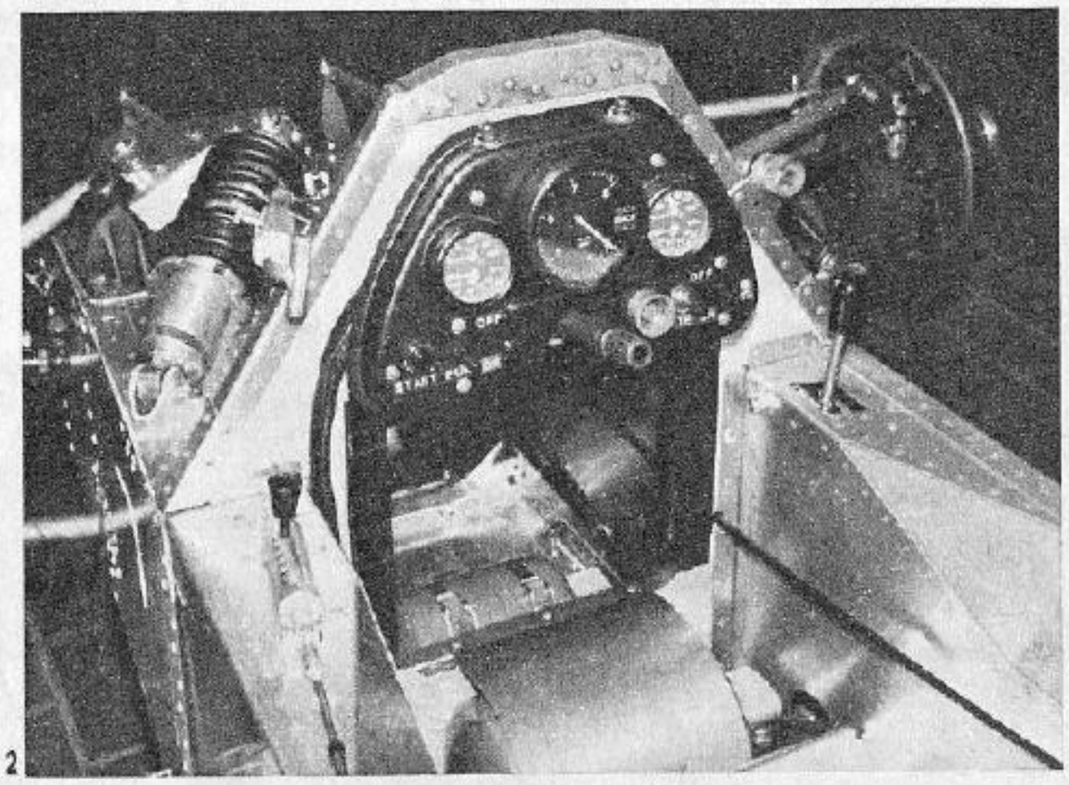
Es de destacar el trabajo en materia de resortes, puesto que en la suspensión delantera se opera con valores superiores a los del tren posterior (325 libras adelante y 300 atrás). Para finalizar con el tren delantero, los frenos, standrizados con los del F-3000, tienen mordaza de cuerpo único, lo cual agiliza las intervenciones de los mecánicos sobre el sistema.

La suspensión trasera no presenta grandes variaciones. A diferencia de lo que ocurría en el RT-30, el triángulo superior es abierto y no quebrado, manteniéndose el paralelogramo inferior. El esquema es Push-road, con el grupo resorte amortiguador vetical entre el motor y la caja. La barra antirrolido es también comandable desde el habitáculo.

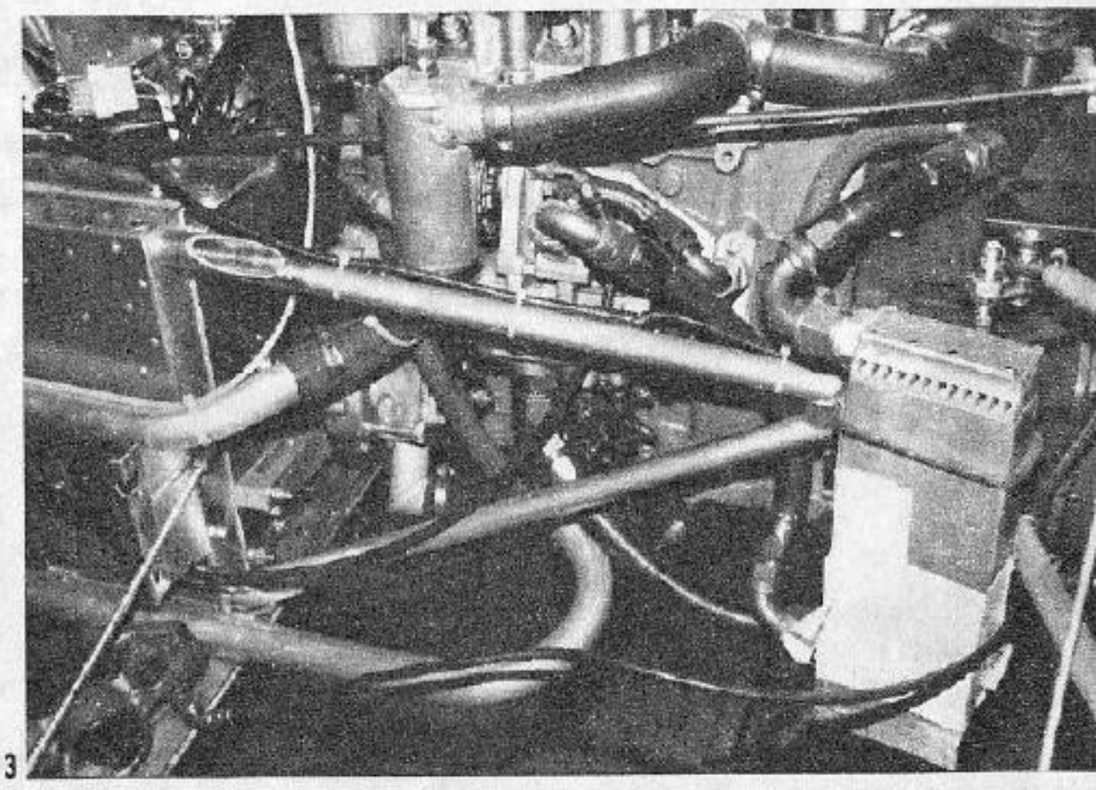
Retornando a la aerodinamia del RT-31, ademas de la mejor rsolucion del sector frontal, sobresale un carenado de motor más armónico que recuerda bastante el Wiliams F-1 que tripulara Reutemann en el '81. Otra novedad es al utilización de spoilers con amplia sección frontal, siguiendo la tendencia mostrada también por el nuevo Reynard. El RT-31 mantiene la característica de los pontones asimétricos, lo cual tambien se conserva en el nuevo F-3000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

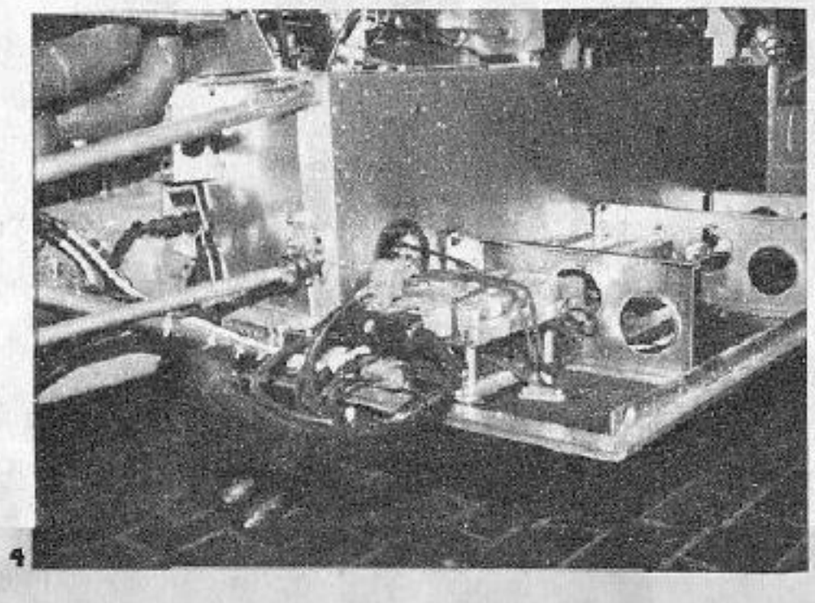




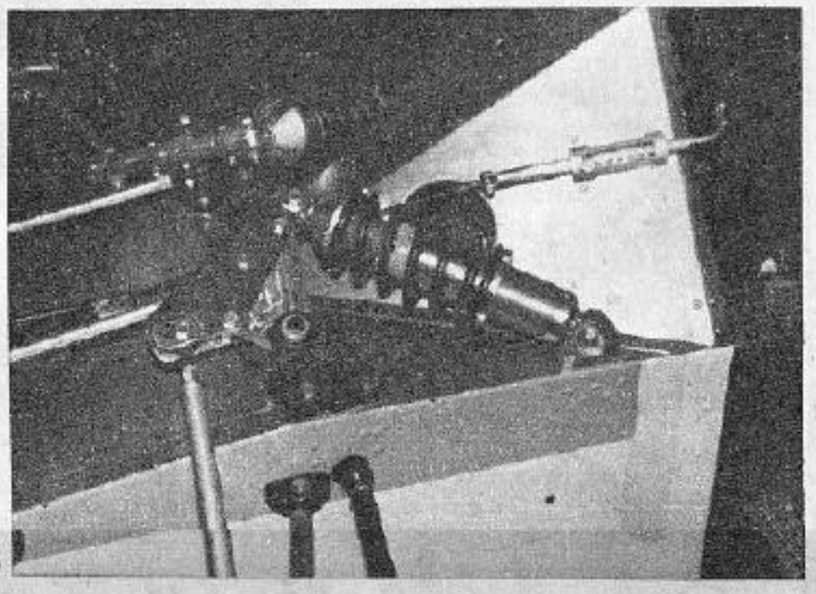
2



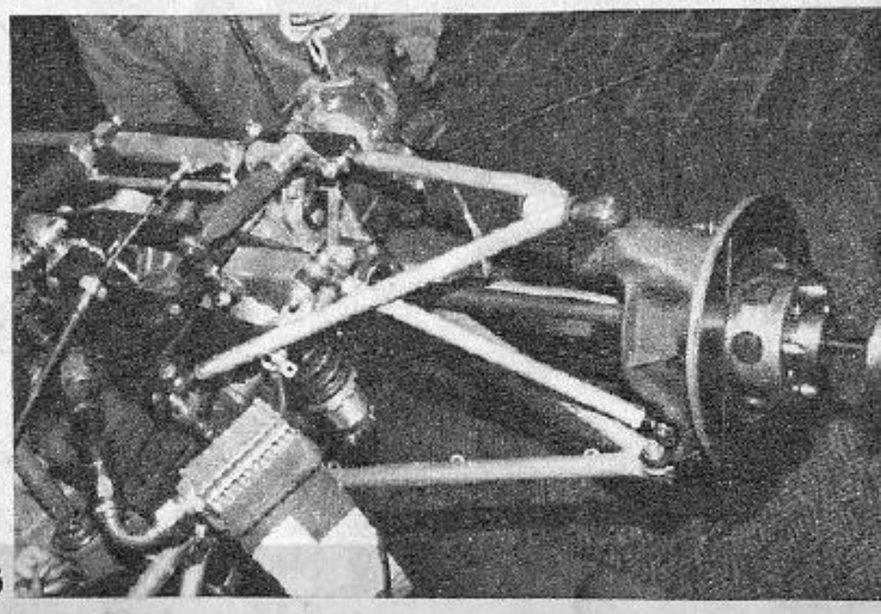
3



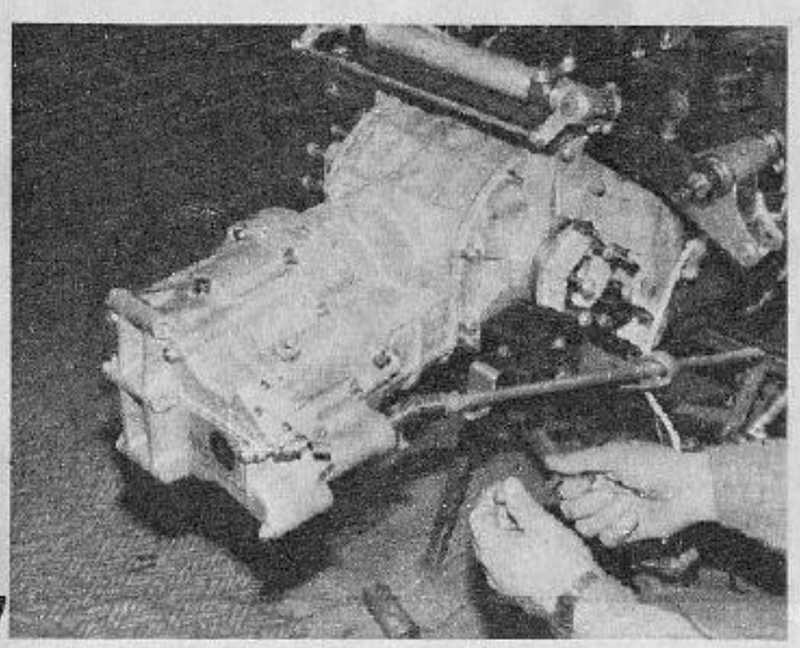
4



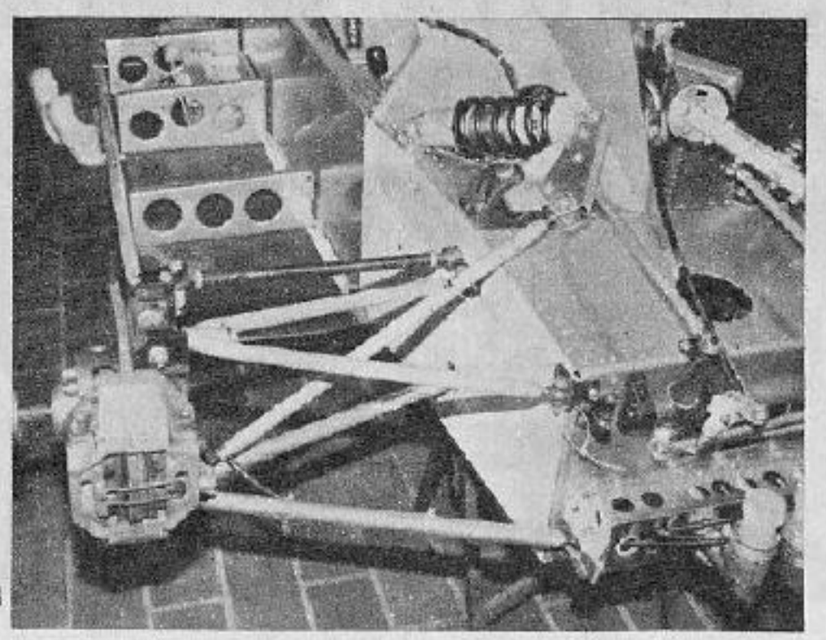
5



6



7



8

Foto mayor: Victor Rosso concentrado en el habitáculo, en tanto que los mecánicos de VW Motorsport trabajan en el Rali RT-31. 1 - Motor con largos conductos de aspiración, comando por guillotina e ingreso de los inyectores. 2 - A la izquierda, arriba, está el comando de la barra delantera y abajo, de la trasera. Sobre la palanca de cambios se aprecia el repartido de frenaje. 3 - El circuito de lubricación, con el doble conducto proveniente de los chupadores. El deposito está entre el motor y la caja en primer plano, el radiador de aceite. 4 - El pontón derecho, con central electrónica y batería. 5 - Detalle del grupo resorte amortiguador delantero, con cuaderna en primer plano que recibe reactor y barra. A la derecha, la palanca reguladora de barra. 6 - Un triangulo superior abierto, paralelogramo inferior y brazo reactor constituyen la suspensión trasera. 7 - Caja Hawland de 6 marchas. 8 - Suspensión delantera completa. La mordaza de frenos es pieza única. Se ven los triangulos superpuestos y el brazo de la barra antivuelco.

de Tauranac. El pontón derecho del F-3 aloja sólo el acumulador y la central electrónica del motor. El izquierdo -de mayor sección- contiene el radiador de agua en posición inclinada. En ambos casos, los pisos están realizados de madera.

El monocasco del nuevo Rali está construido en paneles sandwich de aluminio y "honeycomb", lo cual ha implicado un notable incremento en la rigidez. El auto ha tenido un incremento de 6 cm en la distancia entre ejes y también en la caja de velocidades hay novedades. Tauranac incluye como standard la nueva caja 6 marchas de Hewland, que aún no ha logrado amplio consenso en la especialidad, pese a la iniciativa de los constructores. Su beneficio es notable en cierto tipo de circuitos y en general los británicos son reticentes a su uso. En el caso de este equipo se harán tests comparativos en cada caso, a efectos de determinar su empleo o no. La nueva caja es de 6 kg más pesada que la convencional y si bien el auto esta bajo el peso reglamentario, siempre se prefiere trabajar con la posición del lastre en función de la puesta a punto. Con respecto al funcionamiento del chasis, Rosso nos decía tras las primeras pruebas: **"No tiene nada que ver con el RT-30 que manejé a fin del año pasado. Es otro auto. Adelante tiene la misma rigidez del Dallara y se lleva mucho mejor. Con el RT-30 parecía que venía batiendo todos los records y sin embargo los tiempos eran altos. Este coche, en cambio, hay que llevarlo más "finito" y pese a que dimos pocas vueltas, creo que el potencial es muy bueno".**

El motor

Hasta el año pasado, el team VW utilizaba los motores VW Brabham provistos por John Judd desde Inglaterra. Contemporáneamente y por cuenta de VW Motorsport, Schrick venía realizando su propio desarrollo sobre la base Scirocco GTI 1800, con notables avances en electrónica. En un par de ocasiones se hicieron pruebas comparativas en el banco de Schafer, manteniéndose cierta preeminencia del propulsor Brabham. Sin embargo, Schafer comenzó a utilizar la electrónica de Schrick sobre los motores de Judd, y este invierno, tras un test sumamente favorable, el team de fábrica se inclinó definitivamente por el trabajo del alemán para sus autos. Merced a un contrato de exclusividad, Schrick sólo proveerá motores a esta escudería, trabajando sobre 15 propulsores para encarar la temporada '87.

El desarrollo de Schrick -que también realiza trabajos para EE. UU.- evidencia una tarea interesante y la incorporación de los últimos adelantos. Con respecto al motor que usaba el equipo el año pasado, las diferencias son notables. Los tubos de admisión son mucho mas largos y el sistema de comando es por guillotina múltiple en lugar de mariposa. La inyección se realiza ahora después de la guillotina.

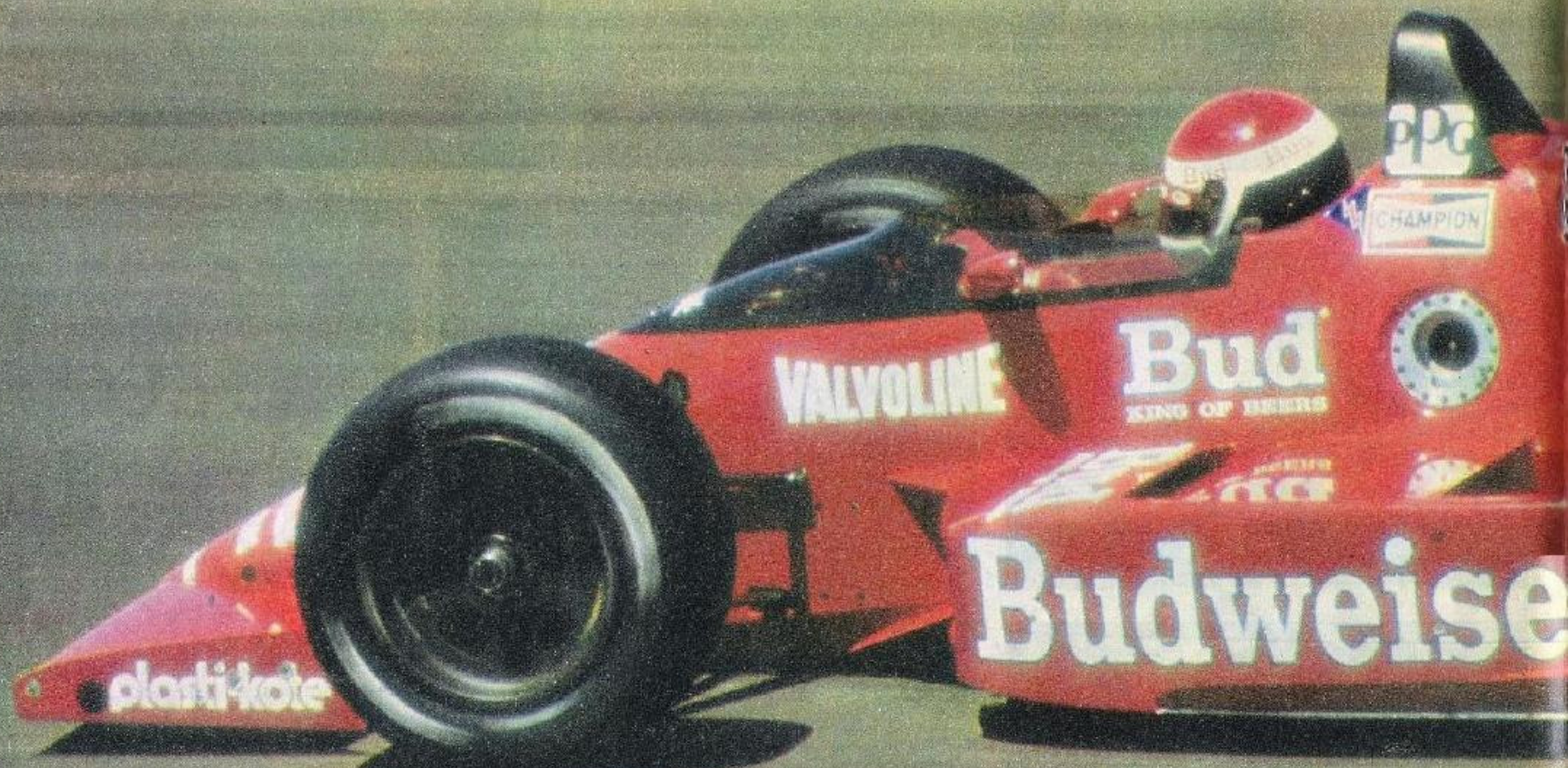
El motor Schrick no tiene distribuidor mecánico, la tarea la realizan dos bobinas -una por cada par de cilindros- comandadas por la central electrónica. La lubricación se efectúa con el aporte de una bomba de cuatro cuerpos y la recuperación del aceite se obtiene por medio de dos chupadores ubicados en los extremos del motor.

Este impulsor, en el banco de pruebas de Schafer, acusó 5 CV más que el utilizado por Nissen en el '86, pero el progreso más evidente está en el torque, ya que se pasó de los 190 a los 245 NM de valor máximo a 4500 rpm.

Así como el RT-31 lo sorprendió a Rosso en el contacto inicial, no menor fue la impresión en cuanto al motor. **"Es más que evidente** -decí el marcosjuarense- **la diferencia con el Judd. Arriba se nota, pero en salida es increíble. Creo que será uno de los puntos fuertes del equipo."**

PALPITANDO EL "CLASICO" Y LA TEMPORADA "87 A TRAVES

ASES, CHASIS Y MO





3



4

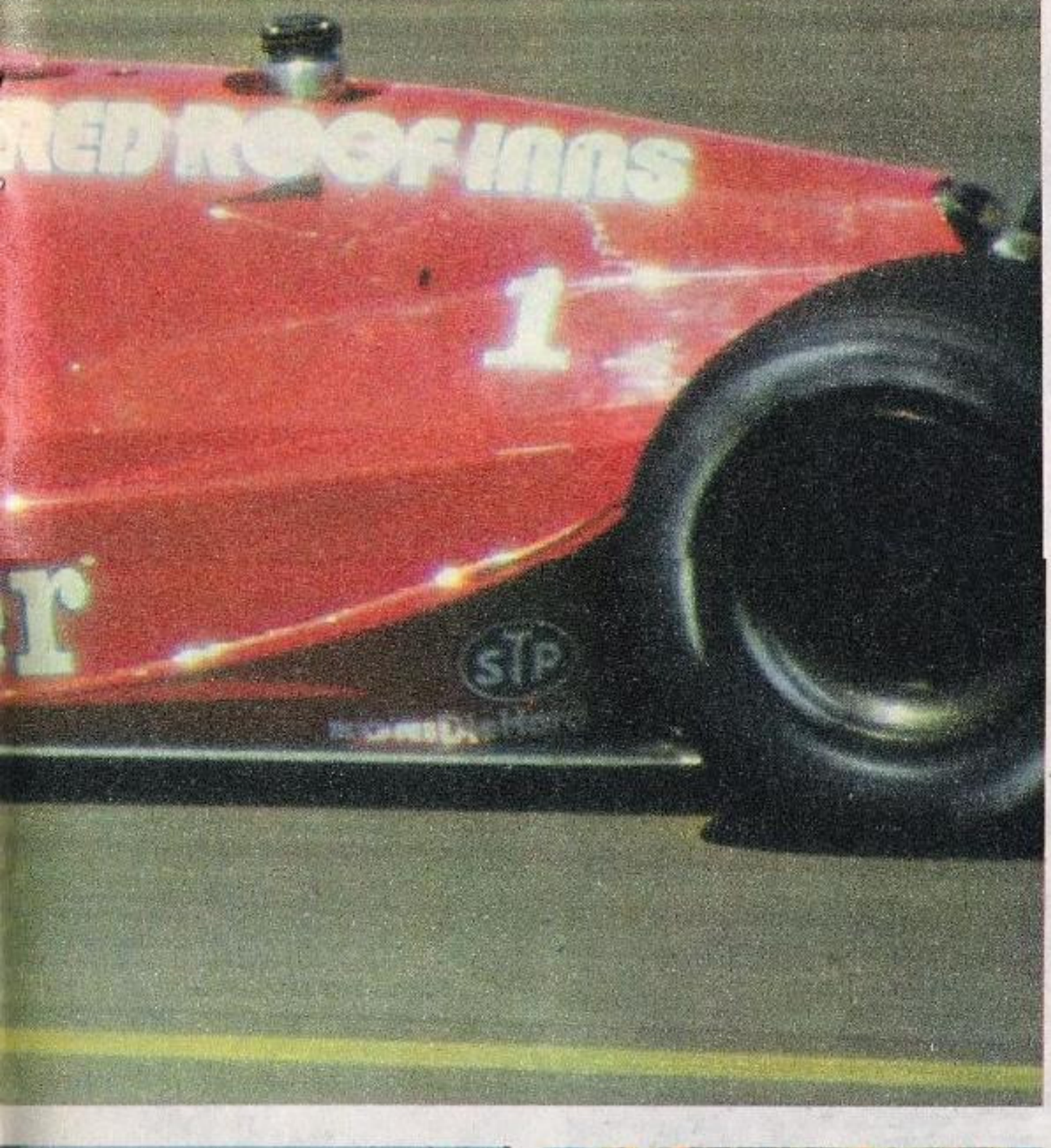
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE SUS ...

TORES

Texto y fotos Héctor Cademartori (Desde los Estados Unidos).

Los que pretenden ganar el título y los que aspiran a su primera victoria.
Todos contra Cosworth en el terreno de los propulsores, y la batalla March/Lola en el de los chasis.
Además, fotos color, fotos blanco y negro...y pases de fotos color a blanco y negro, ilustran esta jugosa nota a modo de prólogo de las inminentes 71°s 500 Millas de Indianápolis.

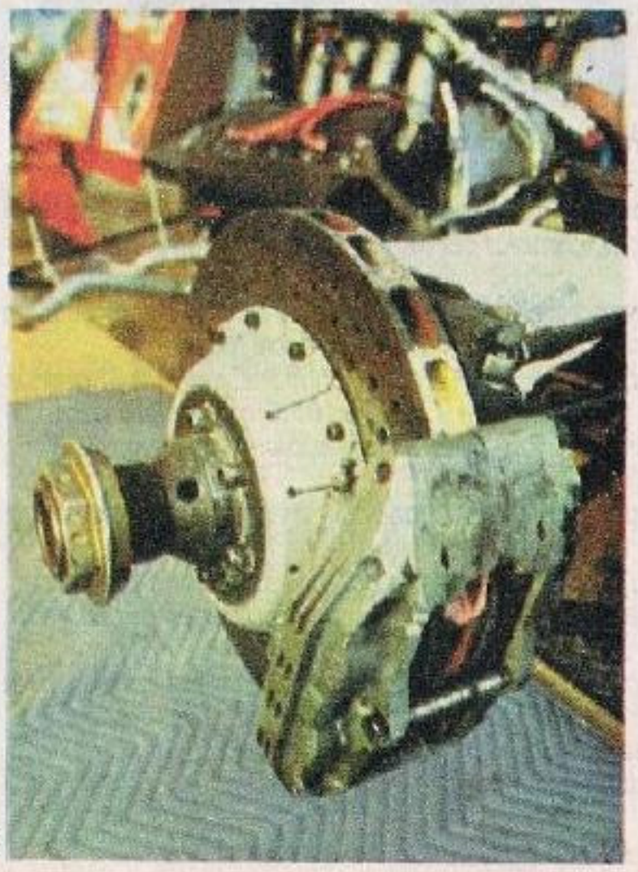


1

2



5



1 Bobby Rahal deberá defender su título. Para ello decidió recurrir al chasis Lola. En cuanto al motor, sigue fiel al Cosworth DFX.
2 Michael Andretti y el equipo Kraco esperan repetir la actuación del '86, esta vez apuntando al título. En Long Beach, durante una reparación de emergencia del 'bigote' izquierdo.
3 Uno de los equipos con motores Chevrolet: Patrick Racing. En acción, Emerson Fittipaldi, que no encuentra los resultados a pesar de buenas performances en prácticas y clasificación.
4 Roberto Guerrero en Long Beach, luego ganador en Phoenix. Detrás del auto, Vince Granatelli (hijo de Andy), dueño del equipo, conferencia con Mo Nunn, a cargo de la parte técnica. Obsérvese el alerón corto del March. En 1987 el reglamento ha recortado estos elementos, no permitiéndose los aparatosos 'cajones' que se usaban en circuitos trabados hasta el año pasado.
5 Los reglamentos no permiten frenos en fibra de carbono. Nótense los segmentos de colores sobre la banda ventilada. De acuerdo con los cambios que experimentan estos toques de pintura especial, se calculan las temperaturas que el disco está soportando. A partir de allí se aumenta, o disminuye, la canalización de aire hacia el freno. Este tipo de código se utiliza también en los sistemas de escape.

La enorme difusión que la categoría regenteada por el CART ha tenido en las últimas temporadas, ha traído aparejados no pocos inconvenientes, típicos, por otra parte, de cualquier exitosa gestión de este tipo.

Quizá la mejor arma con que cuenta la organización es su Cuerpo Directivo, compuesto por una feliz amalgama de patrocinantes, pilotos, dueños de equipos y técnicos, quienes tratan de mantener la salud de los Indy Cars buscando siempre el promedio adecuado para todos los que componen sus cuadros, en especial para aquellos con menos recursos financieros, protagonistas por igual del espectáculo.

Dentro de este marco se comenzó la temporada '87, de la cubrimos las primeras dos carreras del largo calendario compuesto por quince pruebas, y basados en esas fotos y comentarios preparamos este análisis de hombres, máquinas y reglas ya en marcha hacia el título.

Sin duda, hay tres equipos que se muestran como los más aguerridos esta temporada, y cuyos autos estarán en manos de **Bobby Rahal**, Campeón '86, **Mario Andretti**, y el tercero cuenta con los servicios de **Rick Mears** y **Danny Sullivan**.

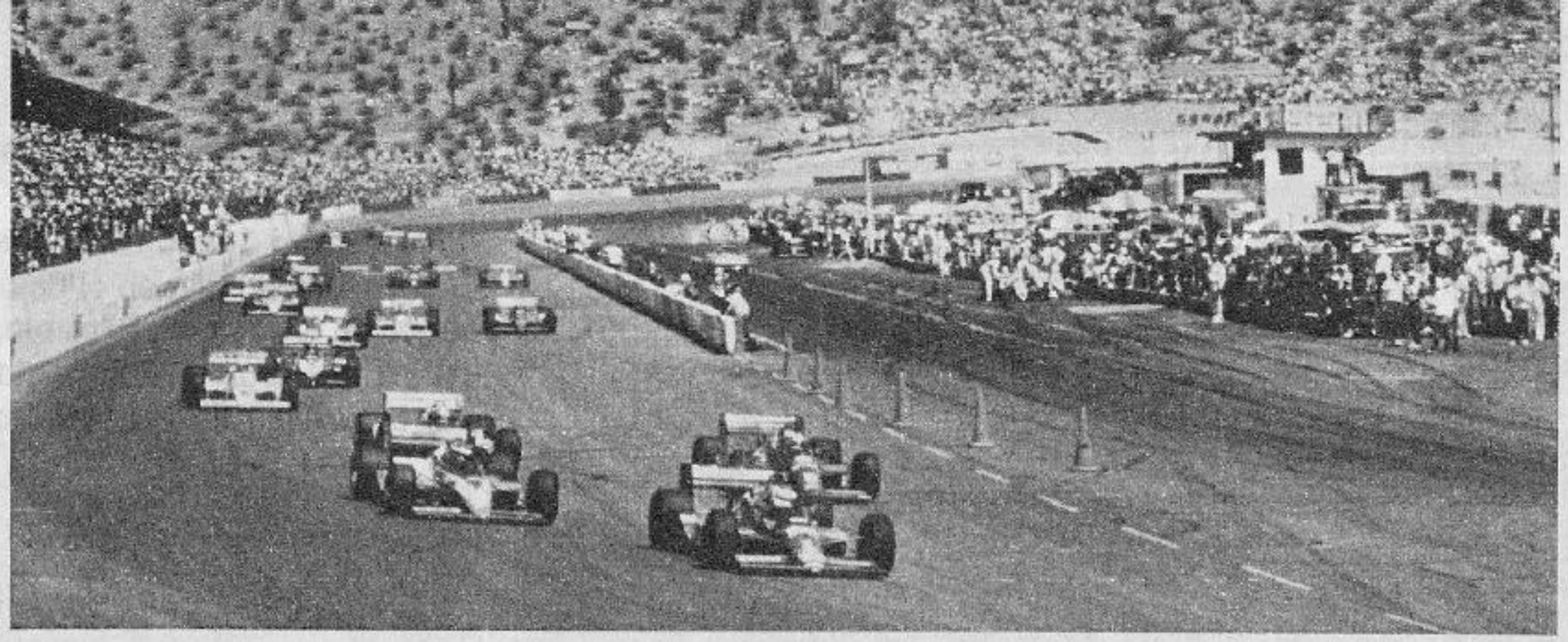
Adiviné, estos "teams" son: Truesports, Newman-Hass y Penske.

Truesports cambió de chasis, utilizando ahora el **Lola** que tanta buena recomendación trae, confirmándolo en parte con el triunfo de Andretti en Long Beach. El equipo, por otra parte, ha preferido quedarse con **Cosworth**, dejando de lado la opción del Chevrolet que muchos ya han adoptado.

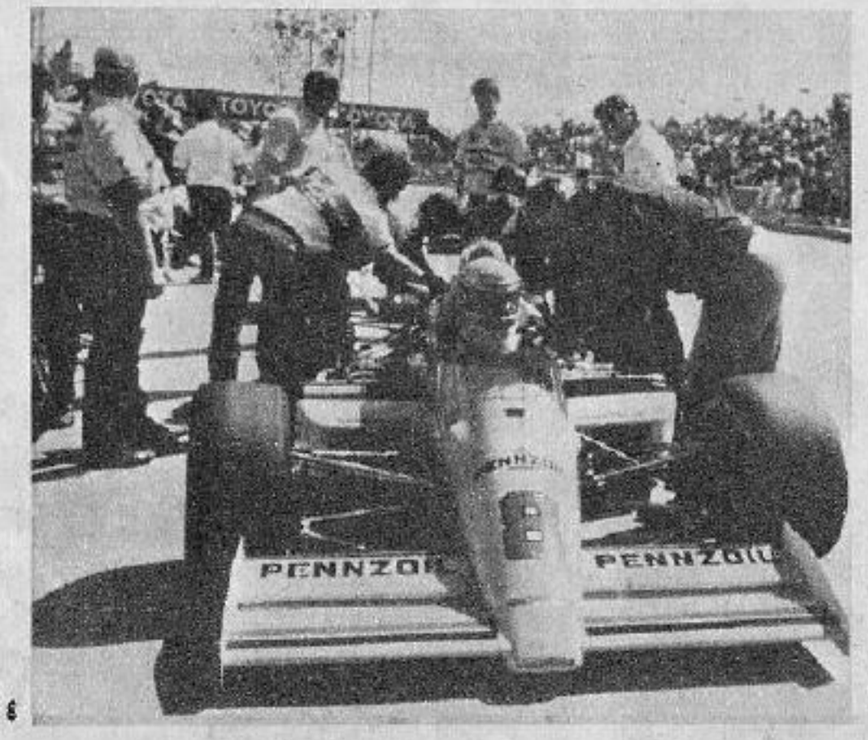
Newmann-Haas, siendo **Carl Hass** el distribuidor de Lola en los Estados Unidos, sigue con este chasis en el que tienen cifradas esperanzas, propulsado por el motor **Illmor/chevrolet**. Andretti padre, siendo el piloto más veterano de las "series", sigue manteniendo una forma ganadora excepcional, y sin duda comenzó esta temporada con el pie derecho: "pole position" y triunfo en Long Beach. Este año se cuenta con los servicios de **Adrian Newey**, uno de los tantos nombres importantes que nunca aparcen en los titulares, quien se cuenta en gran parte como responsable de la brillante campaña de Michael Andretti el año pasado, y será el ingeniero del equipo, mientras que supervisando todo el asunto estará directamente envuelto **Tyler Alexandr**, quien ha alternado entre Fórmula Uno e Indy Cars pero que esta vez estará abocado a los resultados de "este" lado del Atlántico.

En el caso de **Penske**, obviamente la utilización del motor **Chevrolet** no es ninguna sorpresa, dado que ellos lo tuvieron en exclusiva toda la temporada pasada en su etapa de tests y desarrollo. Sus dos pilotos utilizarán este motor en los chasis Penske PC 16 que la firma construye en Poole, Inglaterra, y que básicamente son buenos chasis aunque en este sentido March y Lola aparentan tener diferencias a favor. De cualquier manera, **Roger Penske**, cerebro del equipo, sigue teniendo en su manga una carta importante: la tremenda capacidad organizativa y el poderío de un equipo con, entre otras cosas, cinco 500 Millas de Indy ganadas en las valijas, y varios campeonatos nacionales.

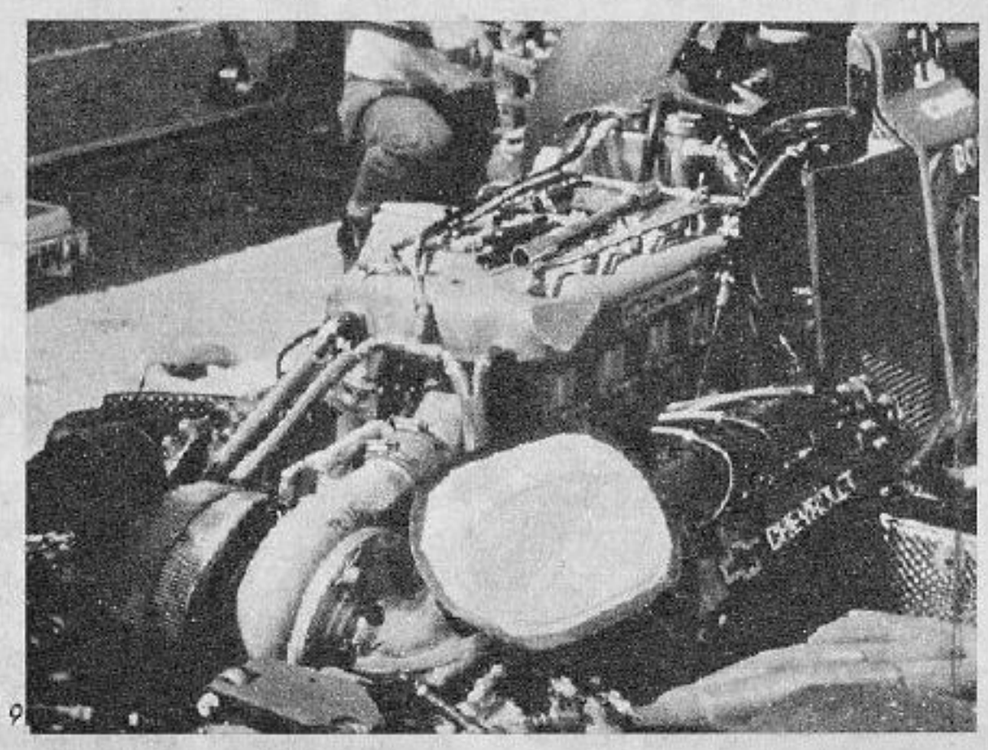
Hay un equipo, sin embargo, cuyos resultados no han estado de acuerdo con las aparentemente muchas posibilidades con que cuenta: **Parick Racing**.



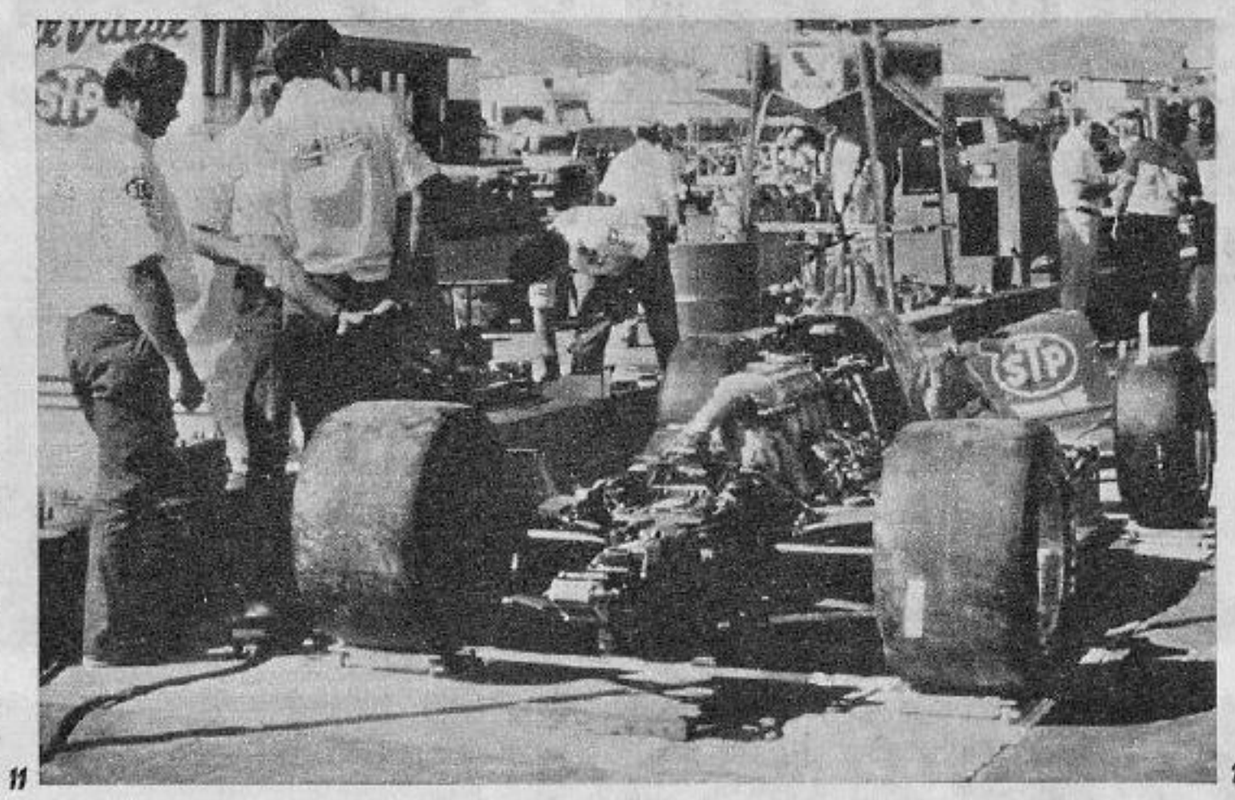
6



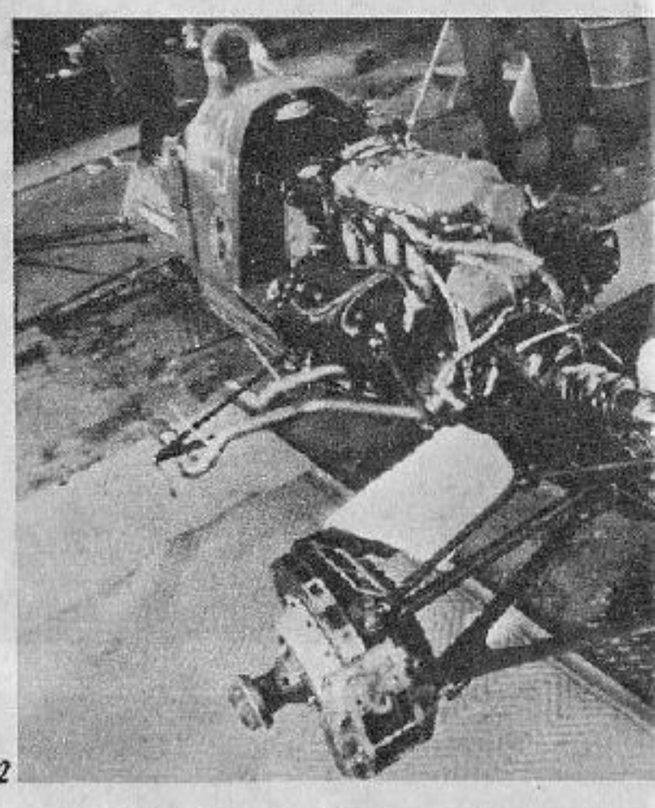
8



9



11



12

6 El parque de Indy Cars en Phoenix. Cosworth, Chevrolet, Honda, March, Lola, Penske, todos en busca de una sola cosa: el título 1987 del Campeonato del CART.

7 El equipo Galles trabaja con el Honda V8 desarrollado por John Judd (socio de Jack Brabham) en Inglaterra. Problemas con el chasis Lola los llevaron a cambiar por March. Los autos están en manos de Geoff Brabham y Jeff McPherson.

8 El poderoso equipo de Roger Penske, quien conversa con Rick Mears. Tanto éste como Danny Sullivan tripulan PC-16/Chevrolet. Este año el equipo cuenta con la experiencia de Teddy Mayer.

9 Impecable presentación de Illmor/Chevrolet sobre el Penske PC-16 de Danny Sullivan. V8 a 90 grados, DOHC, 88 x 54,4 mm de diámetro y carrera, 11:1 de compresión, 720 HP a 10.750 rpm, cuatro válvulas por cilindro, sobrealimentado por un turbocompresor Holset; pesa, incluyendo el embrague, 147,5 kilos.

10 Juventud y experiencia. Emerson y Mario flanquean al reciente ganador de Phoenix, el colombiano Roberto Guerrero.

11 Una forma de medir la distribución de pesos en cada rueda, es esta balanza compuesta por cuatro cuadrados en los que se monta al auto. La balanza mide la prsión de los amortiguadores, permitiendo dar mayor o menor carga en cada rueda.

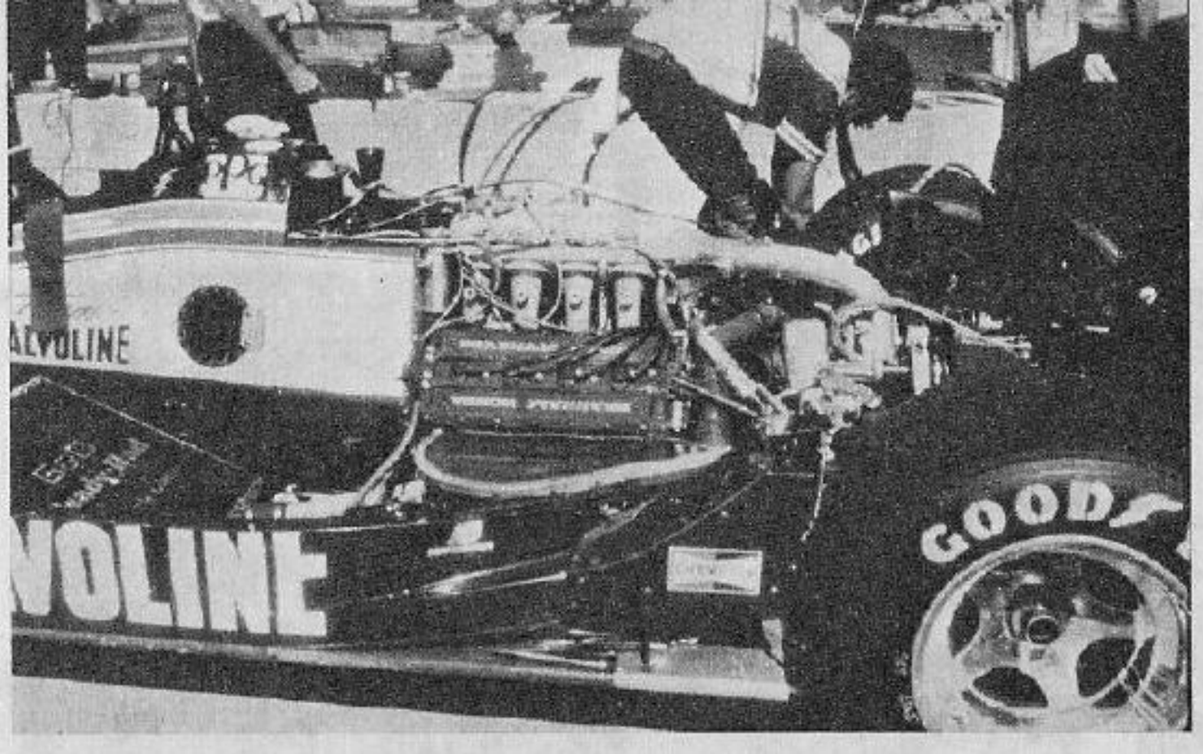
12 Bien desapanzurrado el March 87C de Guerrero. Se aprecia la suspensión trasera con amortiguadores (falta el derecho) que trabajan paralelos al piso. La caja es Hewland (con radiador del aceite). Además de los pontones laterales y radiadores, se nota la falta del turbo, ubicado inmediatamente detrás del motor. Cuando todo está armado, se utiliza profusamente el papel de amianto, debido a la enorme temperatura del conjunto.

Mario Illien, quien junto a Paul Morgan (ambos, ex Cosworth) diseñaron el Illmor/Chevrolet.

Después de una victoria con **Cogan** y Fittipaldi tercero en Phoenix a principios de la temporada pasada, los rsultados fueron diluyéndose, salvo por una aislada victoria posterior, de éste. En 1987 ambos autos, chasis **March** 87C con motores **Illmor/Chevrolet**, estarán patrocinados por Marlboro, y si esperamos ansiosamente rsultados es de **Emerson Fittipaldi**, ya totalmente integrado a esta forma de competición y una figura de peso no sólamente en los circuitos mixtos (en los que desarrolló toda su campaña europea), sino también en los óvalos cortos y en los "superspeedways"

El equipo **Kraco**, sabiamente, optó por un solo auto en 1986, en lugar de dos, y con pingues beneficios. En efecto, **Michael Andretti** no solamente tuvo una excelente actuación ganando tres carreras sino que disculió el título hasta

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



7



10



13



CHASIS Y MOTORES

A diferencia de Fórmula Uno, Indy Cars es una categoría de "clientes". A excepción de Penske y del futuro Porsche, todos los equipos compran sus elementos y los reforman o mejoran en sus talleres. Básicamente chasis y motores están disponibles para todos.

Entre los chasis que debutaron en esta temporada, obviamente March, en su versión 87C, y Lola con su remozado T-8700, son los disponibles, ya que el Penske PC-16 es exclusivo de la escudería homónima.

El nuevo **March** ofrecido por la firma de Bicester, muestra 96 **cambios** respecto del 86C: quizás el más significativo sea que los puntos de contacto entre las suspensiones y el chasis son ajustables a efectos de permitir elongar las distancias entre ejes en los "superspeedways".

El más popular y el más efectivo en la temporada '86, March, deberá enfrentar al nuevo producto de **Nigel Bennett, Eric Broadley** y **Bruce Ashmore**, quienes han decidido que el **Lola** sea un chasis de punta en 1987.

Difícil es esconder un secreto en este negocio, y ya a fines de la temporada anterior se hablaba de que el nuevo Lola sería un serio contrincante del March, y en base a ello y a las pruebas de pretemporada realizadas, equipos como Truesports decidieron apostar sus fichas a éste.

La fábrica ofrece dos tipos de chasis: el **T-8700** para óvalos cortos y circuitos mixtos, y el **T-8701** para "superspeedways" como Indy, Pocono o Michigan. Básicamente iguales, estos últimos tienen 5 centímetros más de distancia entre ejes y 5 centímetros menos de trocha trasera.

El tercer chasis, hasta que aparezca el Porsche, es el diseño de **Geoff Ferris** y **Alan Jenkins** que construyen en Poole, Inglaterra, para **Penske**, siendo esta una versión depurada del PC-15 del '86 que, al igual que sus contrincantes, ha sido diseñado aprovechando las ventajas del sistema Computervision CAD/CAM que comentaremos en otra oportunidad.

Plantas motrices serán otro factor importante durante 1987.

Obviamente el **Cosworth** sigue siendo utilizado con éxito por muchos equipos y sigue siendo competitivo como nunca. A pesar de los nuevos motores que han salido a escena, creemos que el Cosworth tiene todavía una temporada más de dominación: quizás un arriesgado vaticinio, pero en Indy Cars la confiabilidad y la resistencia han sido siempre las cartas ganadoras.

Sin cambios con respecto al año pasado, el Cosworth muestra un nuevo sistema de control de consumo computarizado, siendo utilizado por los equipos Kraco (Michael Andretti) y Shierson (Al Unser Jr.).

Quienes hayan leído nuestras notas de Long Beach y Phoenix, ya estarán al tanto de que la mayor oposición vendrá de otro desarrollo inglés, el producto de **Mario Illien** y **Paul Morgan**, de cuyos apellidos surge la palabra **Ilmor** en un esfuerzo respaldado por **Chevrolet**.

Básicamente un Cosworth pasado en limpio, el Ilmor-Chevrolet obtuvo su primera "pole position" y victoria en Long Beach sobre el Lola de Mario Andretti. Reservado en su etapa de test al equipo Penske, se ha liberado su venta a quienes deseen contar con este propulsor, y entre ellos, además de los nombrados Penske Racing y Newman Hass, se ha sumado Patrick Racing quien contará con los Ilmor para sus dos pilotos, Fittipaldi y Cogan.

Muchos comentan que la era del Cosworth ha terminado, dado que a diferencia de los demás motores, a los cuales se les ha agregado un turbo sin haber sido originalmente concebidos para ello, el Ilmor-Chevrolet nació para recibir sobrealimentación, siendo en realidad el primer **2,6 litros** diseñado para Indy Cars. La victoria del Chevrolet interrumpió una larga dominación del Cosworth, exactamente 84 carreras consecutivas. El Cosworth DFV (por Double Four Valve) hizo su debut en el GP de Holanda en 1967, ganando esa carrera y, desde entonces, más de 100 Grands Prix. Su primera aparición con un turbo (DFX) encima, fue en 1976 con Al Unser Sr. en Indianápolis, montado en un chasis Vel's Parnelli Jones y ganando más tarde su primera carrera esa misma temporada en las 500 Millas de Pocono, desplazando para siempre al "Offy" y al Ford de cuatro árboles, e imponiéndose como el propulsor "standard" en Indy Cars.

También **Honda** estará presente aunque en forma particular. El equipo Galles está compitiendo con motores Honda **V8 DOHC** desarrollados un poco por casualidad por el socio de Jack Brabham en Inglaterra, llegando a un punto en que se confía en sus posibilidades. La performance del motor ha sido muy buena y su potencial va más allá de los 740 HP declarados.

En efecto, con Chevrolet en escena, **Porsche** en el horizonte y **Ferrari** en camino, no es necesario ser clarividente para predecir que en un par de años más no sería extraño ver a Honda, ya exitoso en F1, o a Toyota o Nissan, en los "grids" de Indy Cars.

El equipo Galles espera que cuando ese momento llegue, Honda recurra a ellos como el equipo oficial de la marca oriental. Buena jugada.

Entre otros, también se espera ver a los **Buick V6** en Indy junto a una versión propia del mismo que el inefable A.J. Foyt está preparando para alguna de sus múltiples inscripciones en el Speedway.

último momento. Este año es otro de los "fuertes".

En 1985 y 1986, **Al Unser Jr.** fue serio contendiente pero las cosas no se le dieron, a excepción de un triunfo en Miami, en la clausura del último torneo, que en realidad se debió a la mala fortuna de un Guerrero, sin nafta en los tanques, el equipo de **Doug Shierson** cambió por **March** luego de una larga campaña con Lola, pero mantienen motors **Cosworth**. "Little Al" no necesita nada más que ganar este año, ya que ha demostrado sus condiciones como digno sucesor de un apellido ilustre en estas pistas.

El equipo **Galles** cuenta con **Geoff Brabham** como su mejor carta, ya que su otro hombre, **Jeff MacPherson**, todavía necesita de por lo menos una temporada de adaptación. Ambos cuentan con chasis **March 87C** con motores Honda que comentamos en recuadro

El otro tema es el ex-Cotter, ahora comprado por **Vince Granatelli**, otro apellido de larga trayectoria en la competición de este país. Vince es hijo de **Andy** Granatelli, y la reorganización de este competitivo equipo ha traído como resultado la incorporación de **Morris Nunn**, quien cuenta con una enorme experiencia en Fórmula Uno e Indy Cars. Como siempre, se verá si los cambios y la adaptación de los nuevos miembros del equipo con los antiguos, resultan efectivos a corto plazo. Hasta el momento, los teams más efectivos han resultado aquellos cuyos miembros han permanecido juntos resistiendo el paso del tiempo sin desbandarse. Su piloto, el colombiano de Medellín, **Roberto Guerrero**, ya hace rato que es piloto de punta, y su mala fortuna lo privó del primer triunfo en CART durante la carrera de Miami el año pasado, de la que fue líder 111 de las 112 vueltas, para quedarse sin combustible como comentamos en el párrafo destinado a Al Unser Jr.

Posiblemente éstos sean los hombres que pueden ser ganadores en cualquier lado, quedando en un segundo grupo corredores de talento, también con posibilidades aunque restringidas de acuerdo con las condiciones particulares de las pruebas.

Johnny Rutherford, el popular "Lone Star Jr", con un **March 87C-Cosworth** del muy bien presentado equipo **Morales**, es "patrón" en los óvalos y superspeedways. Todas las ventajas que da en circuitos mixtos o callejeros, son compesadas cuando de andar arriba de las 200 millas por hora se habla. Allí es donde Rutherford puede dar cátedra a más de uno.

Tom Sneva, por su parte, se ha adaptado razonablemente a los circuitos mixtos (tercero en Long Beach) y sigue siendo una autoridad en óvalos.

Obviamente la lista sigue y pilotos como **Arie Luyendyk** (ahora con **Hemelgarn**) han funcionado bien en los trazados trabados, o **Josele Garza** sobre todo en óvalos.

La especulación podría seguir hasta el infinito, y dentro de cada auto de los que cierran el pelotón, los más lentos, está el Mario Andretti, el Emerson Fittipaldi, el Bobby Rahal de mañana, luchando con las posibilidades a su alcance, la mayoría de las veces precarias, y su deseo de ser "alguien". Por ahora, descontar 3 décimas de segundo en clasificación es un triunfo.

Ludwig Heimrath, Jeff MacPherson, **Dennis Firstone**, el joven **Fabrizio Barbazza**, todos son campeones, simplemente que aún no lo saben...

TURISMO CARRETERA EN TANDIL, PCIA. DE BUENOS AIRES (10/5/87)



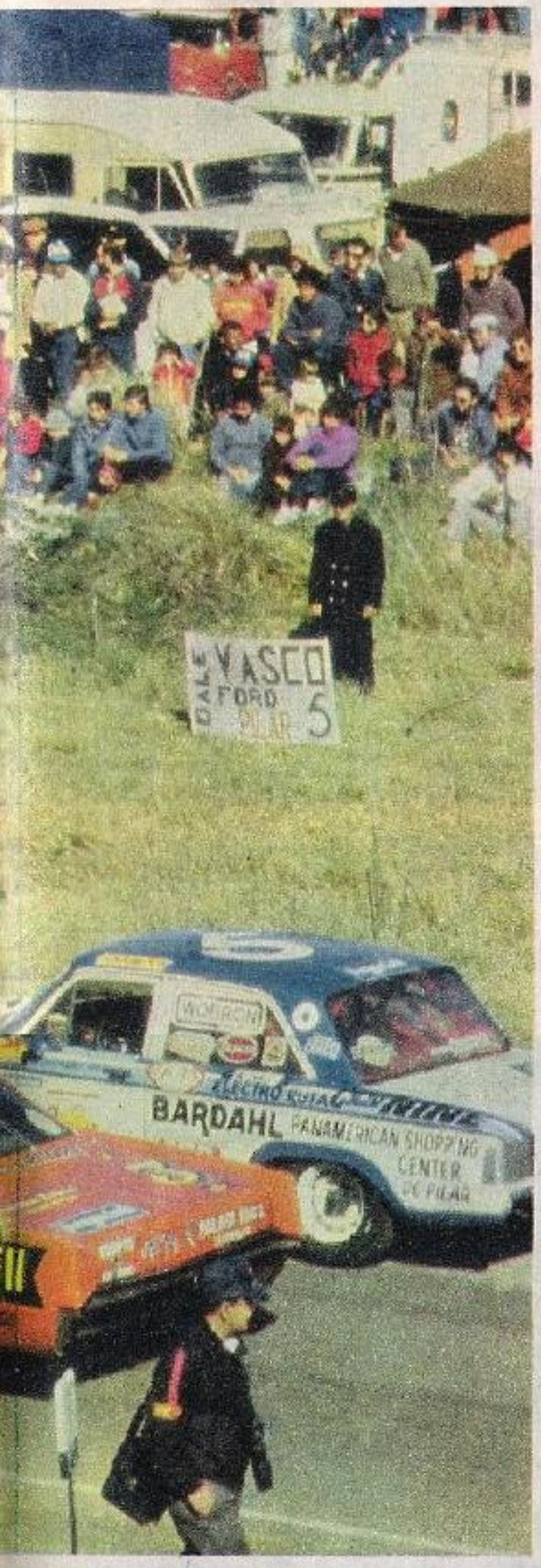
Falta un minuto para largar la segunda serie (foto mayor) y en la espera están Mouras, De Benedictis, Castellanos y Oyhanart. En ese orden llegaron.

ALEGRIAS COMPARTIDAS

Luego de un largo período en el que Roberto Mouras y Juan De Benedictis junto a Jorge Pedersoli, su preparador común, atravesaron por todo tipo de frustraciones. En Tandil la situación varió sustancialmente. Ganador el "Toro" y escolta "Johnny", no sólo se agregaron a la lucha por la punta, sino que además ahora ven el futuro con mucho más optimismo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Luis Hernández y Carlos Saiz en la lucha Chevrolet-Ford. Mientras estuvieron en carrera brindaron un espectáculo interesante. Lástima que abandonaron



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Tandil Auto club.
Accesos: Varios en muy buen estado. 5 puntos.
Controles: Regular. Efectivos en los accesos, pero fallaron en la contención del público en varios sectores. 2 puntos.
Comodidades: Buenas. 3 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 5 puntos.
Boxes (instalaciones): Amplias. 5 puntos.
Boxes (condiciones de trabajo): Malas. Mucha gente sin tarea específica que cumplir allí, molestó a quienes trabajaban. 1 punto.
Promoción del espectáculo: Excelente. 5 puntos.
Servicio de prensa: Bueno. 4 puntos.
Puntualidad: Regular. Hubo atrasos en las largadas de ambas series. 2 puntos.
Total: 32 puntos (Ideal, 45).





Luciano Giacomini dando los últimos toques al chevrolet de Supertap, conducido por Urretavizcaya. Un auto nuevo al que aún le falta algo de potencia

Esta XXX Vuelta del Tandil, sexta del calendario '87 de Turismo Carretera, aportó más ingredientes a este cada vez más competitivo campeonato. Y fueron justamente Roberto Mouras y Juan de Benedictis, dos pilotos que a lo largo del año no habían logrado cristalizar su trabajo con buenos resultados, quienes salieron de la racha adversa, ocupando los dos primeros lugares en la clasificación, con lo que deportivamente volvieron al primer plano para agregarse a la lucha por la punta, que sobre seis carreras muestra a cinco ganadores distintos, y la integración de varios podios con representantes de las tres marcas.

Un panorama inmejorable y con notoria tendencia hacia la superación es el visto hasta la competencia de Tandil.

ECOS DE LAS SIERRAS

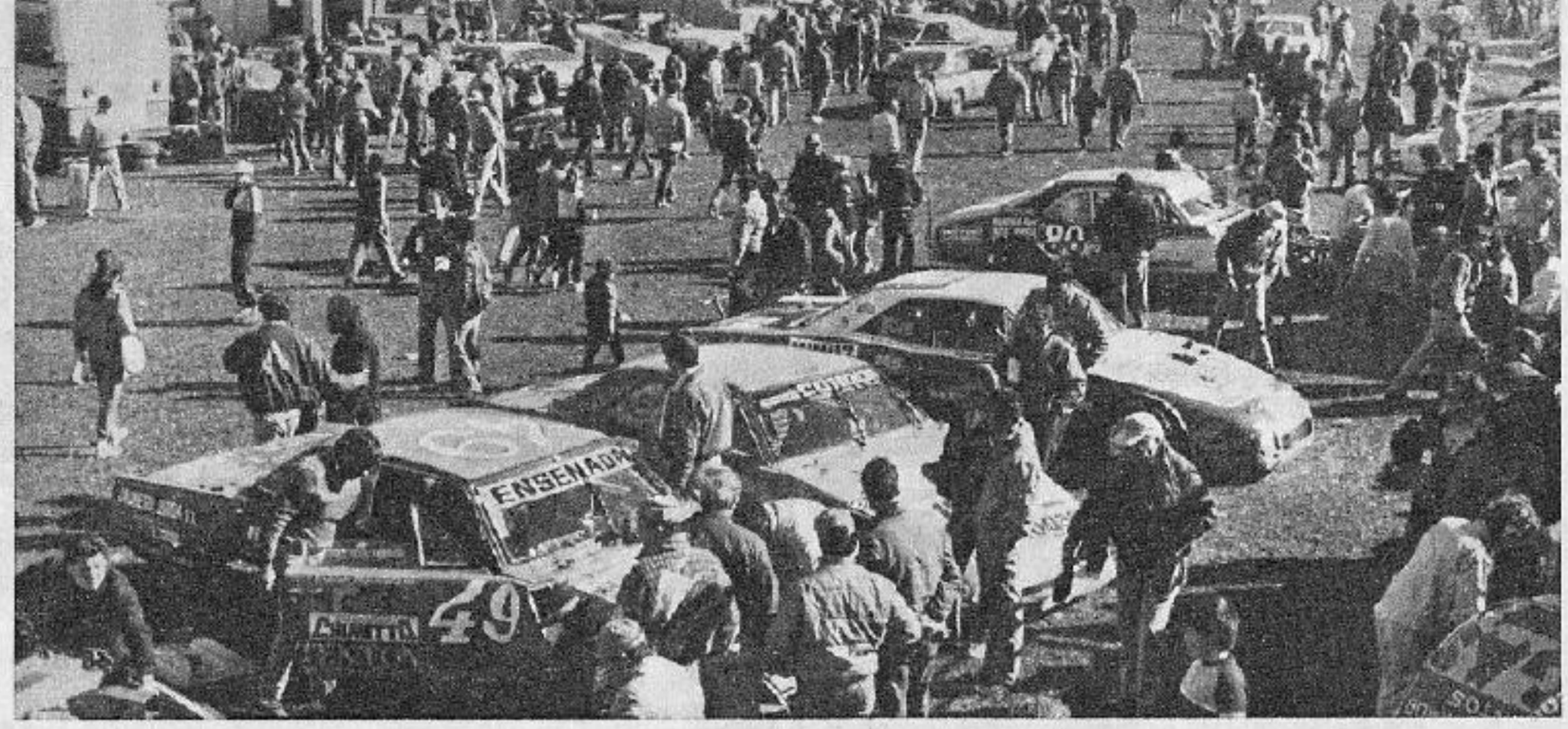
DESGLOSE - De los **77 autos** que largaron en Tandil, 43 fueron Dodge, 21 Chevrolet, 9 Ford y 4 Torino.

VUELTAS - Los **ganadores de vueltas** en la primera serie fueron Satriano (1ra.), Mouras (2da., 3ra., 4ta., 5ta.) y De Benedictis (6ta.). En la segunda batería lo hicieron De Benedictis (1ra. y 2da.) y Mouras (3ra., 4ta., 5ta.)

INCORPORACIÓN - Para la competencia en Rafaela, Oscar Aventín tendría nuevo acompañante en su Ford. ¿Su nom-



4





a FRANCISCO ALCUAZ



Reapareció luego de una prolongada ausencia, ya que no corría desde la carrera de La Plata, el 23 de noviembre de 1986. En Tandil, con el Dodge que prepara Roberto Díaz, fue protagonista de una muy buena carrera, en la que mostró sus condiciones en la zona trabada del circuito, y el octavo puesto así logrado sirve para esta distinción honorífica en su retorno al Turismo Carretera.

4) Los amplios boxes mostraron una multitud de "curiosos" que nada tenían que hacer allí y entorpecieron el desplazamiento de quienes trabajaban. 5) El "Ruso" Marconvich con el Dodge de la Auto Peña Tapiales, que de a poco encuentra su rendimiento. 6) Colabello tiene suficiente motivo para estar contento. Pero el campeón Angeletti ¿de qué se ríe?... 7) El gesto de Oyhanart lo dice todo. Así apretó los dientes durante la carrera, pero su Ford no estuvo en condiciones de pelear la punta.

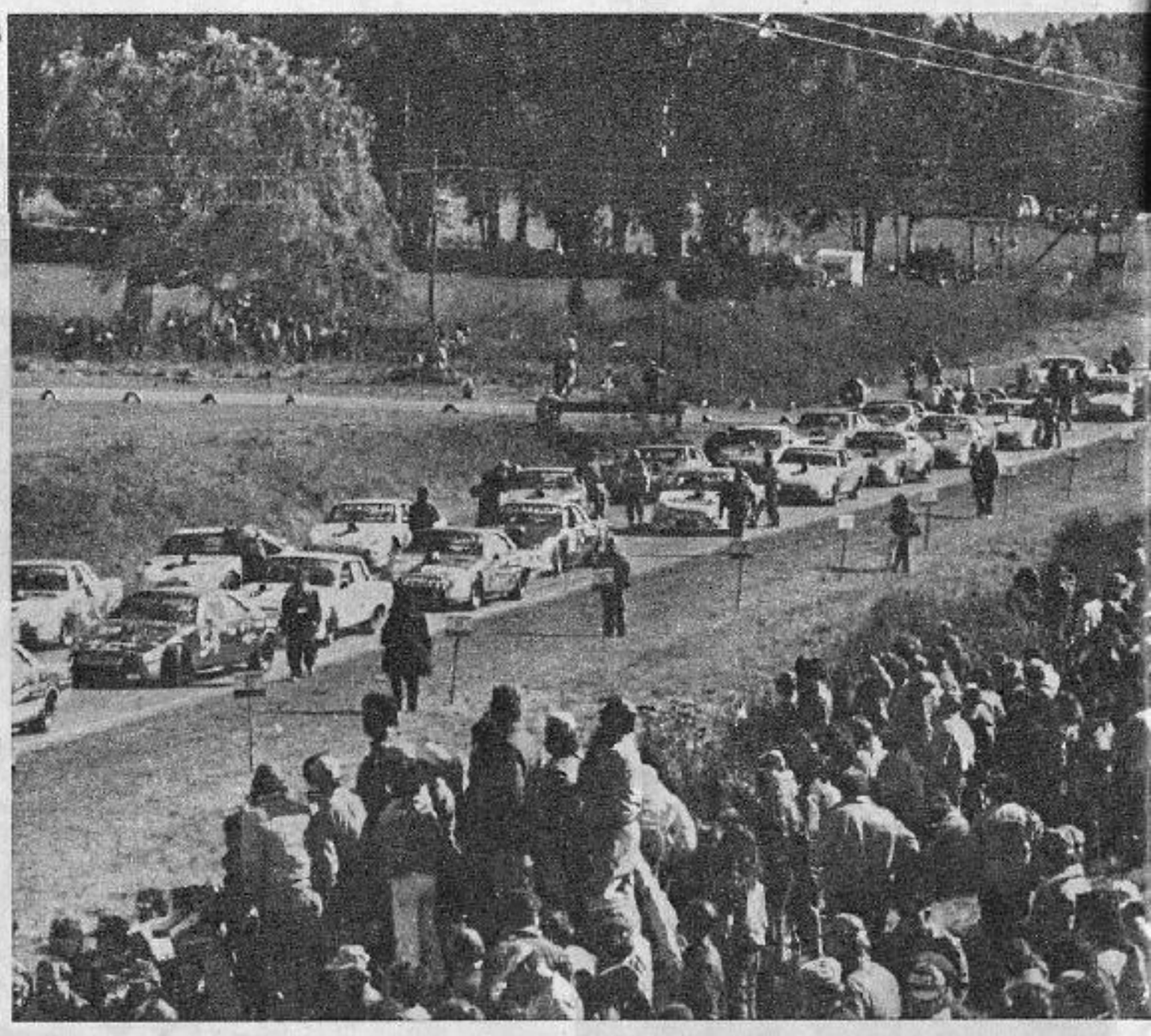
5



6



8



PREMIO CORSA-FORMULA ONE



Edgardo "Valdi" Caparrós, hijo de Raimundo, quien fuera también vencedor en Tandil en 1962, realizó con su Dodge una carrera metódica, pese a no contar con la potencia necesaria en su motor. Le faltaron alrededor de 300 R.P.M., pero igualmente se las ingenió para lograr el noveno puesto en la final, por lo que se llevó el par de guantes de competición Fórmula One.

bre?...Jorge Dátola.

CON LA MISMA SANGRE - Raimundo Caparrós venció en la Vuelta de Tandil de 1961, **Norberto Polinori** lo hizo en 1964 y **Rubén Roux** fue ganador en 1966, y en todos los casos a bordo de un Chevrolet. En esta edición 1987, participaron descendientes de esos pilotos: **Edgardo** Caparrós (hijo de Raimundo), **Marcelo** Polinori (sobrino de Norberto) y **Rubén** y **Jorge** Roux (hijos de Rubén).

PROXIMAS FECHAS - En su última reunión la Comisión Directiva de la A.C.T.C. determinó que el calendario '87 continuará así: **7/6**: Rafaela; **21/6** ó **28/6**: Buenos Aires; **5/7** ó **12/7**: San Lorenzo; **19/7**: Monte o 25 de Mayo (sujetos a la apro-

CARTA DE PRESENTACION

JOSE LUIS PAOLUCCI

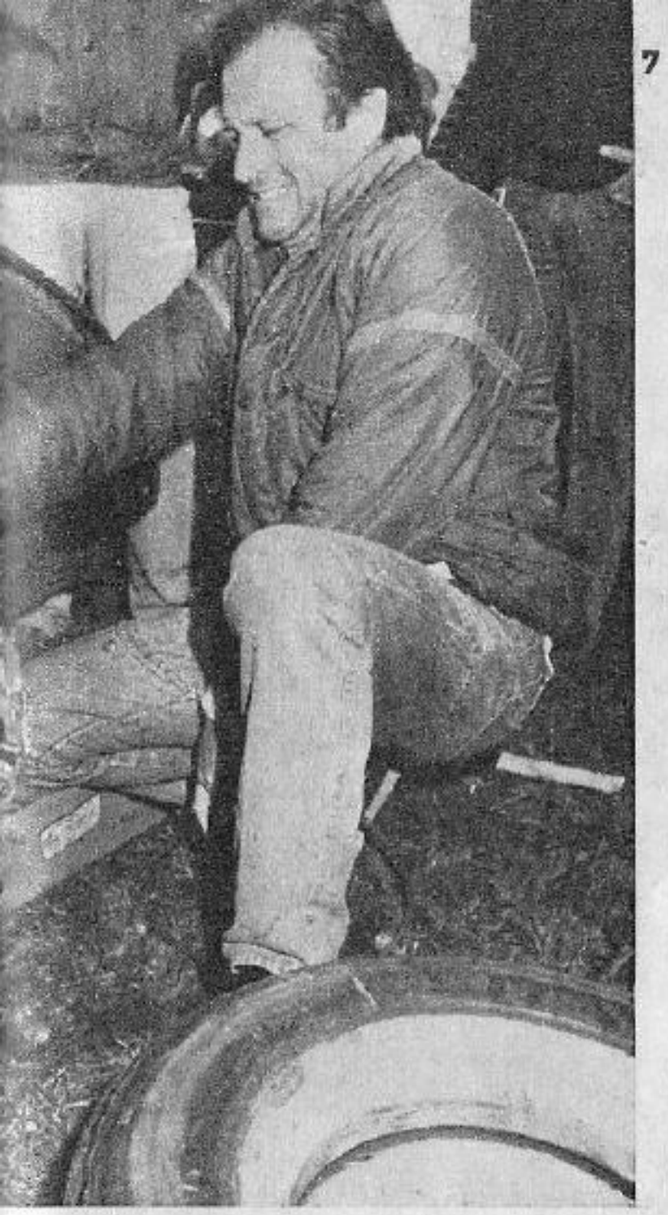


Es una de las nuevas figuras con que cuenta el Turismo Carretera, y tras cada carrera demuestra evidentes progresos. Nació en Carlos Casares, el 12 de diciembre de 1964, y contrariamente a la mayoría de los pilotos de T.C. no tuvo antecedentes deportivos en otras categorías, registrando su primera prueba el 11 de setiembre de 1983, en una competencia para debutantes y no ganadores que se corrió en el autódromo de Santa Rosa donde triunfó Angel Banti. En esa oportunidad, José Luis Paolucci ocupó la quinta colocación, hilvanando a partir de allí –pese a no participar en forma asidua– una campaña interesante, siendo su mejor resultado el segundo puesto detrás de Doumic en el Gran Premio de 1986.

En la última competencia en Tandil lo vimos "funcionar" a un ritmo parejo, en forma prolija y sin cometer errores, a pesar del problema de frenos que lo aquejó en ambas series.

Al comienzo de su campaña el Dodge con que corre tenía la preparación de Luis Pedro Paolucci, su padre, que también cumpliera con anterioridad la misma labor en los autos de Rubén Lence, Juan Luluaga, Héctor Moro, Juan Ayarza Garro, Jorge Martínez Boero y Héctor Fiorda. Pero en la actualidad es el propio piloto quien se encarga de poner en condiciones el auto, generalmente por la noche, luego de cumplir la jornada de labor como jefe de mecánicos en la concesionaria oficial propiedad de la familia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



7

la figura

Marcelo Padín

ROBERTO MOURAS AL TRIUNFAR EN TANDIL, CONFIRMO EL DICHO "PERSEVERA Y TRIUNFARAS"

Hay que reconocer que algunos refranes encierran sabiduría y verdad en sus enunciados. Aquel que indica que **"no hay mal que dure cien años"**, es uno de los más populares, tanto como el Turismo Carretera, al que se puede aplicar este dicho teniendo como base a uno de los grandes protagonistas de cada competencia.

Roberto José Mouras no ganaba en TC desde el 21 de setiembre pasado, cuando lo hizo en Olavarría con el Chevrolet. Ese triunfo, que llegó junto con la primavera, no pudo ser repetido hasta el domingo 10 en Tandil, es decir casi ocho meses después.

Los innumerables problemas que tuvo Mouras en esta temporada, quedaron anulados en el clásico trazado tenista, y su triunfo fue elaborado sin mayores inconvenientes.

"Trabajamos permanentemente, porque sabíamos que estábamos para ganar. Rompimos varias veces estando en la punta, y parte de esos problemas se debieron a una partida mala de pistones. Para la carrera de Tandil, colocamos un motor nuevo a excepción de la tapa de cilindros. El resto del auto estaba igual que en competencias anteriores, porque andando bien algo no se justifica cambiarlo. El Chevrolet dobla y frena diez puntos, y por eso nos dedicamos de lleno al motor. Colocamos pistones Sylicum, distintos a los que teníamos anteriormente, y todo anduvo bien. Estos no son forjados. Con uno de aquéllos se solucionaría el problema en su totalidad, pero es muy difícil y costoso hacer la matricería, y está demostrado que los importados forjados no andan. Ese tema lo comentamos con "Yoyo" Maldonado, y en la Fórmula Dos tampoco funcionaban esos pistones."

Tandil. Más de treinta y dos kilómetros de subidas, bajadas, retomes y chicanas. Uno de los circuitos en el cual se ha escrito gran parte de la historia de la categoría. Para muchos, ganar allí es algo muy especial; no así para Mouras...

"A mí me gusta ganar en cualquier lado, pero considero que tiene mucho valor cualquier triunfo en un autódromo. El circuito de Tandil es bien difícil en una mitad y no tanto en la otra. Es difícil en donde está la serie de curvas y contracurvas, pero se hace menos problemático cuando viajás por las largas rectas siempre a fondo. De todos modos, que es un circuito duro no cabe dudas, y la pauta la da la cantidad de accidentes que hay en cada carrera que se hace en Tandil. Muchas veces tengo miedo al pensar que al andar tan rápido, si encontramos una mancha de aceite, seguro que terminamos un poco lejos de la ruta ¿no?. Ahí no tenés alternativas."

El triunfo de Mouras fue contundente, sólo en las primeras vueltas "Johnny" De Benedictis se le escapó un poco, pero eso también fue explicado con lujo de detalles.

"El se me escapó en las primeras vueltas, y es por el aceite que estamos usando. Hasta que no tiene una buena temperatura, no le permite al motor trabajar con la soltura necesaria. En las tiradas de pruebas que hicimos con ese aceite, perdíamos un segundo cada tres mil metros, y después de seis o siete tiradas, todo comenzaba a funcionar bien, lo cual es un equivalente a una media vuelta en un trazado como el de Tandil. A partir de ahí, nos tiramos más en los frenajes y anduvimos más rápido, hasta que llegué a la cola del Dodge de "Johnny". Estando ahí atrás estaba tranquilo, porque sabía que por tiempo el ganador era yo. Con el viento en contra que teníamos en las rectas largas, me costó mantenerme detrás de Johnny, ya que él era más rápido; pero en el sector trabado las cosas se emparejaban."

Son muchos los responsables de este éxito. El equipo completo es de **Jorge Pedersoli**, quien es el "mandamás" en lo que a mecánica se refiere. **"Yo sólo llevo equipo para comer y hacer el asado"** –acotó Mouras–, y Pedersoli, con toda tranquilidad y para mostrar la falta de una súper profesionalidad, señaló muy tranquilo que **"es un equipo de morondanga"**. Dentro del mismo, y además del jefe, trabajan **Guillermo Santamarina** que es la mano derecha en la parte de motor y chasis, **Gerardo Miori**, que también se dedica a esos menesteres como ayudante. Otro de los chicos que ayudan en el taller de Pedersoli es **Adrián Martinelli**, el mecanizado está a cargo de **"Taco" Pirovano**. **"Olivetti"** es el personaje del equipo que les levanta el ánimo y además maneja el camión; **Amadeo González** trabaja en tapas de cilindros; **"Chacho" Piñeiro** es ayudante en diversas tareas, y **Facundo** es oriundo de Nueve de Julio, está en primer año de la Facultad de Ingeniería, vive allí y a cambio de eso les presta sus servicios.

"Lo más destacable de todo esto es que a pesar de la adversidad no se bajaron los brazos. El miércoles posterior a la carrera de Junín, teníamos todo listo para Tandil. Luego se repasaron varias cosas, y se probó el día jueves previo al triunfo. En el taller de Jorge se trabajaba como si hubiéramos ganado, con un gran ánimo. Luego de la carrera de Junín, todo se hizo como si sólo hubiésemos sufrido una rotura y nada más. El pilar de todo esto, indudablemente, es Jorge Pedersoli."

Más allá de los secretos técnicos, hay un "gran secreto" para el éxito. Ese secreto es el trabajo. Con orden, seriedad, responsabilidad, sin bajar los brazos y luchando se llega a buen puerto y se sale del pozo. Y volvemos a caer en los sabios refranes, o acaso no es cierto que **"persevera y triunfarás"**...



8) Setenta y siete autos en la línea de largada es una muy buena cifra. 9) La sangre tira... Los hermanos Roux flanqueando a Polinori, hijos y sobrinos de quienes hace bastante años ganaron la Vuelta de Tandil. 10) Dos que no tuvieron suerte: el "Tolo" Doumic, accidentado, y Eduardo Marcos, cuyo Falcon esta vez tuvo algunos problemas. 11) Para muestra basta un botón, es una de las bellezas que Viancar, sponsor de la carrera, paseó por el circuito.

9



10



11







El consistente y llegador Juan Carlos Nesprias (arriba) en la última chicana del circuito. En el cómputo final fue séptimo. Con una tremenda alegría Roberto Mouras cumple con el rito del champana en el podio. El tricampeón no ganaba desde el 21 de setiembre de 1986, cuando en Olavarría conquistó su primera victoria en esta nueva era con Chevrolet.

bación de CECA): **16/8**: San Luis; **13/9**: Junín; **11/10**: Balcarce; **25/10**: Allen; **8/11**: Olavarría; **22/11**: La Plata, y del **4 al 6 de diciembre** el Gran Premio.

HUMO - Llamó la atención la humareda que brotaba detrás del Ford Falcon de **Oscar Aventín**. La causa era que ante una pérdida en la tapa de cilindros, el aceite caía sobre el caño de escape.

ALQUILER - Mientras se termina su auto, **Julio Colabello** está corriendo con el auto con que Oscar Angeletti se consagrara campeón 1986. En cuanto al motor, pertenece a Colabello y su preparador es el conocido Omar Wilke.

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco y Enrique Perrupato

LUCES Y SOMBRAS

Lo asombroso: Que 77 autos se hayan presentado en la línea de largada.
La bronca: De Oscar Aventín, cuyo Falcon no rinde en la medida esperada.
Lo agradable: La presencia de 35 niñas que Viancar (sponsor de la Vuelta de Tandil) alineó por las bocas de acceso, en boxes, en la largada y en el podio.
Lo afortunado: Que Eduardo Finocchio y Pedro Doumic hayan salido ilesos de sus accidentes.
El trato: Excelente de las autoridades del Tandil Auto Club con la prensa. Mostraron predisposición para solucionar todos los problemas. ¡Muy bien!
El acompañante: Simón Enea, presidente del Auto Club Santa Teresita, que estuvo en la butaca derecha del Dodge de Ramón Aldana.
La desventura: Del equipo de Satriano, cuyos autos andan muy rápido pero no logran cristalizar buenos resultados.
La novedad: En el techo del Chevrolet de Luis Hernández, una antena denunciaba el equipo de comunicación radial entre el piloto y boxes.
Lo raro: Que entre el público que observó la ceremonia del podio no se haya visto ningún signo de euforia durante la coronación, lo que sucedió al ganar Ford en Junín.
Lo curioso: Roberto Urrelavizcaya culminó la carrera con una de las cubiertas de protección, que había en el circuito, enganchada debajo de su Chevrolet que al rozar hacia que un polvillo extraño penetrara en el habitáculo. Al principio el piloto 'aflojó' observando el instrumental, pero al ver que nada raro sucedía, volvió a acelerar.
El cambio: Carlos Saiz corrió con el Falcon de Felipe Salgado, que estuvo equipado con un motor propiedad de aquél ya que el original del auto Salgado se lo facilitó a Oscar Aventín, que había roto el suyo en Junín. ¿Entendió?...
La vuelta: Previa, que dieron todos los que nunca corrieron en Tandil, a efectos de reconocer el trazado.
El acierto: Del comisario deportivo Pereyra en detener la prueba al cumplirse la quinta vuelta de la segunda serie. El público amenazaba complicar el normal desarrollo, desbordando en algunas partes del circuito.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS NOTABLES DE ABRIL

De izquierda a derecha y de arriba hacia abajo: Mario Biaggini (por el equipo INI Competicion de Fórmula Tres Sudamericana; Mención Especial), José Miguel Hercog (La Figura)), Luis Hernandez (La Revelación), Mario Riva ("ternado" para La Revelación), Néstor Purián (ternado para La Revelación), Mario Gayraud (ternado para La Figura), Jorge Oyhanart (ternado para La Figura).



AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central,** o deposítelo personalmente en **Av. Belgrano 624, Capital Federal.**

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

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

Parabrisas Corsa
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central **1000 - Capital Federal**
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados. **CUPON**

Tiene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION —VENTA—

Vendo **FALCON T.C.** ex-equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Herceg. Sr. Ambrosio (0346) 24-596, Chivilcoy, facilidades.

FIAT 128 S/EUROPA 84 Turismo Nacional 1,5 ex-pardo auto en óptimo estado con todos los mejores "fierros" LISTO PARA LARGAR VENDO URGENTE T.E.: 922-5473/8780

CUPECITA CHEVROLET 40 bajada recortada, motor preparado, lista, particular en campeonato 1987, de cupecitas. Recién pintada, una joya. TE. 1426-2426.

Vendo **SPORT PROTOTIPO** acepto permuta por auto de calle. TE. 207-4070.

ULTRALIVIANO AERO Di Palma DP1, sin uso. Vendo por viaje a Transilvania, permuto por auto, dinero, dólares, bónex u otras minucias. Es cero y solo para exigentes. TE. 652-6684, de noche.

SPAZIO STANDARD MEJORADO listo para largar, casco, motor, todo cero kilómetro, suspensiones idem. Nunca pisó una pista, permuto por auto de calle. TE. 642-6684.

Alquilo **RENAULT 12 RALLY** listo para largar el provincial. Escucho ofertas al TE. 252-2046.

Luis Minervino vende **TULIA XXII** listo para largar con trailer, repuestos varios y demás chucherías. Llamar al (0352) 29517.

JUAN ODRIOZOLA vende Renault con repuestos varios, listo para largar. Tratar al TE. 252-2046.

FALCON picador, campeón 1984 - 1985, subcampeón 1986, trece segundos el cuarto de milla, listo con todos los fierros, garantido. Jonte 4251, TE. 566-5842. Cap. Fed.

CHASIS FORMULA RENAULT ARGENTINA completo, sin motor ni caja, impec. A 1.500. TE. 253-7527. Horario taller.

Vendo o permuto **CHASIS F4** zonal SP 1060, escucho oferta. Rodríguez Peña 3928, Villa Bonich 1650, San Martín. Alt. Ru 198 RM. 16.200.

Permuto por auto o oto de calle **SPORT PROTOTIPO EX 1050** listo para correr. Padovani chasis, Tulia 8 ruedas, caja Meriger con relaciones. TE. 255-1822. A. San Martín Felo Varela.

Silvio Oltra vende **NISSAN 300 CAP** lista para largar con repuestos, Av. Libertador 1930. Olivos TE. 791-6233 ó 797-0893.

Vendo o permuto **ALFA ROMEO** clase dos, listo para largar carrera Paraná. Acepto permuta TE. 60058, Santa Fe.

Vendo **R-12 TS RALLY** listo para largar, mecánica Cosma, caja relaciones, corta, perf. estado. TE. (0394) 20224.

FIAT 128 RALLY clase uno nuevo, 2 motores, 2 relaciones, caja, cinturones, butacas Fades, Jaula Trascal 12 ruedas armadas, repuestos varios, auto de Punta. Rally Prov. Llamar TE. 791-3521, 18.30 a 21 hs.

Alejandro Occhionero vendo **FRA TULIA XXIII 0Km** 2 motores trailer, repuestos, listo para largar A 12.000. TE. 0262-23578. Necochea. Tomo Auto Calle.

Monteiro vende **TORINO CUPE** cat todo, los fierros, multidisco sintetizado 2 juegos de ruedas listo para largar o permuto. Escucho oferta. Guardia Nacional 1153. Mataderos TE. 682-4651.

Jorge Trenengo vendo **CHASIS TULIA XII** con caja relaciones llantas, trailer. Financiación permuta, tratar TE. 04292 - 25675. Fuera horario comercial.

FIAT SPAZIO 147 completo, listo para largar, dos motores, dos juegos sliks, un juego lluvia, dos trompas, trailer suspensión rotulada. Jamás golpeado. Vendo Osvaldo Giro. Ugarteche 3282. TE. 802-4866.

FORMULA RENAULT CRESPI XXIII listo para largar, excelente. Completo por caja YCM relaciones; llamar TE. 041-214098, 21-1302. Rosario. Sr. Claudio o Raul. Culasso.

FORMULA DOS BIPLAZA bonaerense, asegura 43 segundos, en Estancia Chica C°Higgins 583 (ex 285). Quilmes TE. 254-1102.

MONOPOSTO 850 TULIA XVI RENAULT 850 C.C. (Ideal F-4 tucumana o zonales) Completo. Urgente. Vendo o permuto. Repuestos adaptables, motor 1.4000 cc. Precio oportunidad. TE. 0474-22234, Salto 8, 10 a 17 hs. Sr. Héctor.

Oscar Maccari vende **"EL" R12 RALLY** listo para largar, preparación reglamento '87, mecánica totalmente Berta. Tercer auto nacional mundial 85 -86 Segundo general Rally Bandera 86. Alta Gracia. TE. 0547-21347.

FORMULA RENAULT ARGENTINA Tulia 0Km nuevo. Armado A. Dana, pontones trompas, 2 juegos llantas, 2 motores, relaciones, repuestos. Acepto auto de calle. Kennedy 5326. Caseros TE. 251-5957. 9 a 14 hs.

CARTING MOTOR ZANELLA 125, 0Km con carrocería réplica F1 TE. 745-0849, Cap. Libertador 3041. Victoria. San Fernando.

FORMULA RENAULT TULIA XIX motor 1400, caja TCM rel. Trailer buen auto, vendo o permuto, completo o chasis solo. España Nº 0354-25072. Santa Rosa. Horario comercio.

Vendo o permuto **FORMULA RENAULT TULIA XXII** completo listo para largar. Urgente llamar de 8 a 12 y 14 a 19 hs. TE. 755-5453 y 755-4853. DY 20 hs. TE. 764-4005. St. Juan José.

CUPE DATSUN 260 x la mejor. Un año sin correr, ex Ohanesian, 15.000 km. Acepto permuta autos part. TE. 51-9198 y 52-5429.

RENAULT 12 RALLY vende Oscar Maccari. Motor preparación Berta. Tercer clasificado entre los autos nacionales en el Rally de Argentina 1986. Llamar al TE. (9547) 21347.

FIAT 128/1100 Rally. Auto subcampeón argentino 1986. Perfecto estado, por pase a la Clase 2, vendo. Avda. Los Hornillos 2440. Barrio Bialet Massé. Ciudad de Córdoba. TE. (051) 22814/27012 (Angel Martínez).

RENAULT 12 TS Rally. Mecánica Griwieniec, leva Berta. Listo para largar. Segundo en GP Provincial, 1986. Gran oportunidad. Impecable. Venta. Edgardo Jawerbaum TE. (01) 90-6927.

CRESPI TULI XXIII, auto número tres de 1986. Sergio Solmi vende, tratar TE. 0329-26229/26798.

Vendo **FALCON T.C.** equipo oficial Ford. Fierros importados, preparación Herceg. Llamar a Sr. Ambrosio (0346) 24596. Hay facilidades.

Midgets **MOTOR PEUGEOT** exc. estado lista para largar. Vendo o permuto. Facilidades. Compitiendo en regional 4 Santa Fe. Dirigirse a José Pipino. Sarmiento S/N C.P. 2417. Altos de Chipión. Córdoba.

Vendo **FIAT 128 RALLY** clase 2 nuevo dos motores, dos relaciones de caja, butacas, cinturones, Fades, jaula, Tito Scal. Todo nuevo 8 gomas armadas. Repuestos varios. Llamar 19 a 21 al TE. 791-3529.

STOCK CAR TORINO con todos los fierros listo para largar. Multidisco, Morón sintetizador escapes, motor nuevo hecho por Marchese. Vendo urgente o permuto. Avda. Roca 801. Hurlingham TE. 665-0943.

FORMULA SANTAFESINA 2 hermosos autos, chasis Bravi, modelo 1984. Motores Sutera, pintados iguales, para correr en equipo. Listos para largar A 13.000. Facilidades. Con ref. o permuto por auto, moto o motor Diesel. Consultar TE. 0401 - 6387.

2.0 AUTOMOVILES —VENTA—

Vendo o permuto COUPE DOBLE GTX motor 6 cilindros 0Km, frenos disco 4 ruedas, difer. Palagi c/b. nuevas, llant. bojanich, est. gral. arg. impec. Ver taller mecánico. Zeballos 2.274. Avellaneda.

ESTANCIERA IKA mod. 66 única por su estado, color celeste, motor, tornado 0Km A 2.500, escucho ofertas. TE. 764.0365. Dirección San José de Flores 1371. Chilavert.

COUPE CHEVY 1977 primera mano 13.900 km, todo original, jamás golpeada, motor plus de colección, ideal corredores Turismo Carretera o fanáticos entendidos en la marca. Dardo Rocha 489. Bernal Bs.As.

ALPINE R-12 mod. 1980, única mano, totalmente original, Quirno Costa 1868, San Fernando, TE. 794-0137 de 8 a 12 y de 14 a 19. Días de semana.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION —VENTA—

Vendo o permuto **FORD A 28** Sedan 4 puertas de Luxe, papeles al día, A 2.500. Original. Motores 3H bis. Gálvez Sta. Fe. TE. 0404-81848. Cód. Postal 2252.

Vendo **FORD A MOD. 30** con motor desarmado, detalles de pintura todo original A 1.500. TE. 624-0390, Olazábal 674, Ituzaingó y otro motor para repuestos. Papeles al día.

Vendo o permuto **FORD 34** 2 puertas, totalmente original, una verdadera joya, hay que verlo. Gregorio de Laferrere 3919. Capital.

DODGE 1936 convertible, Sedan, para coleccionistas. Tapizado capota, pintura, nuevos, motor perfecto estado. Papeles al día. Estrada 938, C. del Uruguay. Verlo es comprarlo.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION —COMPRA—

Compro **FIAT 500** topolino, para restaurar. Tratar Pablo Figliozzi, Calle 69 Nº 382. Te. (021) 34006 - (021) 41623. La Plata (1900) Lun. a vier. 8 a 17 hs.

Compro **COUPE MERCEDES 300** 1950 a 1955, cualquier estado. También Cupé NSU sportprinz. TE. 021-8670.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS —VENTA—

JEEP LAND ROVER largo 4 x 4, alta y baja, motor Falcon para entendidos. Av. Donato Alvarez 1940. Capital.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE —VENTA—

Vendo **JEEP** petitero corto con motor y caja Fiat, frenos a disco, jaula y defensa con faros, un chiche. Llama al TE. 0465-95265. Laroderoy. Sta. Fe.

BRAMA ALA GAVIOTA mecánica R6, instrumental, balizas, freno mano, radio, estéreo, faros 1000, barra, alarma, cubiertas Goodyear todo 0km, papeles al día. Un verdadero auto Sorf. Coronal Raschi 2821. Olivos.

Vendo **JEEP IKA** motor Chevrolet, caja ZF discos Servo, suspensión, elásticos Chevy, cubiertas Goodrich, capota chapa, pintura, todo 0km. TE. 042-224116, horario comercial. Preguntar por Raúl. Rivadavia 3399. Santa Fe. Capital.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS —VENTA—

Vendo **MOTOR TORINO** potenciado leva Berta 380, Neber 40 por 40 func., bomba recuperadora completo, con accesorios. Recién armado. TE. 792-2424/1426.

Carlos Zabala vende **REPUESTOS DATSUN 280 ZX.** Calipers delanteros y traseros sonda volumétrica. Distribuidor, inyecciones, caja de velocidades, diferencial, puente trasero y mangueras de dirección hidráulica. Llamar de 8 a 18 hs. al (01) 92-9740/0797.

Humberto Dana vende 3 **MOTORES UW** armados completos para Fórmula 2, 15 ruedas armadas. Una caja Meriggi nueva y cant. de repuestos. Av. Marquez 2279. José León Suárez TE. 769-2543.

10.0 VARIOS

Vendo **GALPON** a una cuadra de Ruta 8, altura San Miguel, ideal taller, depósito etc. Oportunidad. Urgente. TE. 0320-25569.

Revista CORSA Nº 1089. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogido a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Mayo de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970

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

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV Nº 154 — 20 de mayo de 1987

Cinco categorías en Buenos Aires

¡ESTO SI QUE FUE UNA MARATON!

En el último fin de semana del mes de abril, la Asociación Standard Mejorado "ocupó" el autódromo de **Buenos Aires**, realizando prácticamente un Gran Premio para las categorías **Fiat 600, Spazio, Sport Prototipos** y **A.P.A.S.** separado en cuatro etapas para S.P., tres para Fiat 600 y Spazio, dos para A.P.A.S. y una carrera el domingo para Turismo Competición Biplaza, variando en cada una de ellas el circuito ya que se utilizaron las variantes Nº 5 (2.126,31 m) Nº 7 (2.640,85) Nº 8 (3.435,45) y la Nº 9 (3.645,50). En esta verdadera prueba de aptitudes conductivas y mecánicas, se pudo apreciar la ductilidad de varios pilotos para adaptarse a los diferentes trazados, como así mismo la capacidad de los mecánicos para lograr que los autos se desempeñen correctamente en circuitos que exigen en diferente forma a las suspensiones y en el caso de Sport Prototipos también a las cajas de velocidades.

En **Sport Prototipos** las tres primeras carreras (dos el sábado) tuvieron un trámite espectacular, sin que nadie se pudiera destacar como neto dominador. Ganaron tres autos distintos por escasa diferencia (esta fue la única categoría que se presentó con dos pilotos por auto, corriendo dos carreras cada uno), y no fueron solamente los puestos de punta los disputados, ya que la lucha fue similar en todos los puestos. En definitiva, sin lugar a dudas esta categoría fue el plato fuerte de la doble jornada por el aporte no solo deportivo, sino también estético (los autos cada vez son más lindos), agregándose la robustez mecánica lograda con un magnífico índice de arribos, y el aporte de una gran figura en el orden nacional como es Rubén Daray que compartió el Crespi de Marcelo Castiñeira.

Fiat 600 Standar Mejorado repitió el ganador en las tres carreras (2 el sábado) pero no por reiterativo el triunfo, le fue fácil para el campeón Juan Luis, quien soportó el asedio furioso de Sarrode, Fulgheri y González prácticamente en todas las carreras. Perdió en varios pasajes el liderazgo, pero demostró al final que el título no le llegó como regalo en el 86.

Sport A.P.A.S. con un parque enriquecido por el aporte de cuatro marcas diferentes, inició su segunda temporada el sábado, como para ir agarrando el ritmo. Utilizaron el , para ellos, archiconocido circuito cinco, imponiéndose el capeón Francisco Antonino a un inspirado Carlos Colombo. Ya el domingo, el compromiso fue en el 8 y la cosa se puso linda; solo faltó el ganador del sábado (falla eléctrica en la primera ronda) pero los restantes se dieron con todo perdiendo la punta Colombo por "endulzarse" en la horquilla y salir de pastoreo, oportunidad que no despreciaría Albamonte quien con esos "nueve", se adueñó además de la punta en el campeonato.

Turismo Competición Biplaza los únicos modestos que se conformaron con una sola carrera, mantuvieron en los presentes el mismo interés con una competencia sumamente entretenida, a pesar de los retrasos del campeón Fronzín y el sub Doce Portas, pero lucharon por la punta Suárez (Chevrolet) y el menor de los Fronzín (Ford), mientras que a pocos metros Costa, Giurfo y Ballesteros se sacaban los ojos por el tercer puesto triunfando en ese intento el de Remedios de Escalada imponiendo su Chevrolet a Giurfo (con la misma marca) y a Ballestero con Ford.

Spazio Standard Mejorado, con solo siete anotados, merced a la continuidad del conflicto entre la asociación y el resto de los pilotos, no se puede decir que a lo realizado se le puede llamar carreras (3): si además le agregamos que Héctor Baldinelli demostró un dominio aplastante, tanto que hasta se dio el lujo en la última de jugar al "gato maula" dejándose pasar a mitad de carrera para luego pisar un poco y perderse en la distancia. Una verdadera lástima lo del fin de semana con esta categoría, que por lo visto el año anterior parecía estar destinada a grandes cosas. Esperemos que ambas partes lleguen aun entendimiento rápido y nuevamente veamos las buenas competencias que están en condiciones de brindar.

Clasificaciones

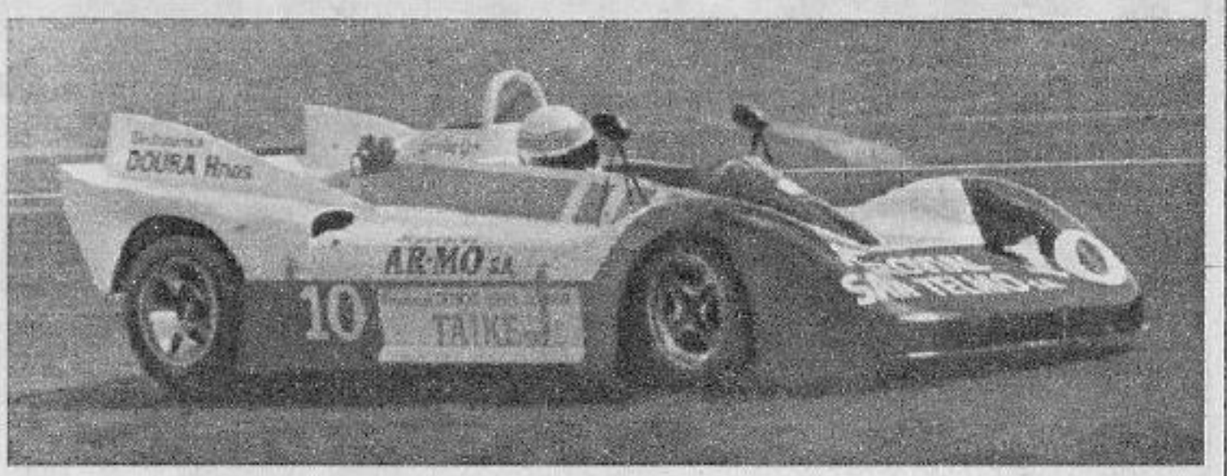
Sport Prototipos primera serie sábado circuito 7, 20 vueltas: **1º Luis Linares, 20m41s28/100 a 153,181 km/h;** 2º Miguel Rodríguez, 20m41s80; 3º Fernando González, 21m3s15; **4º Domingo Vázquez Ramis**, 21m5s15; 5º Héctor Arias 21m5s46; 6º Bruno Reocaro; 7º Marcelo Castiñeira; 8º Carlos Sosa.

Segunda serie sábado circuito 5, 20 vueltas: **1º Jorge Lazzaro, 20m12s91/100 a 126,220 km/h**; 2º Luis Linares, 20m13s32; 3º Gustavo Stefanini, 20m34s82; 4º Carlos Egozcue, 20m36s77; 5º Rubén César Daray, 20m43s19; 6º Mario Sena, 7º Edmundo Belli; 8º Claudio Becerra.

Tercera serie domingo, circuito 8, 15 vueltas: **1º Gustavo Stefanini, 25m50s46/100 a 119,657 km/h**; 2º Gustavo Bendramas, 26m16s19; 3º Fernando González, 26m16s50; 4º Carlos Egozcue, 26m29s72; 5º Marcelo Castiñeira, 26m30s95.

Cuarta serie, domingo, circuito 9, 15 vueltas: **1º Jorge Lazzaro, 22m18s84/100 a 134,925 km/h**; 2º Rubén Daray, 22m41s48; 3º Héctor Arias, 22m42s15; 4º Edmundo Belli, 22m44s88; 5º Valentín Bianchi, 22m58s82; 6º Bruno Recoaro; 7º Alejandro Potcaro.

Final por suma de tiempos: 1º González-Lazzaro (Crespi), 70 vueltas; 2º Arias-Stefanini (Sergio) 70v; 3º Castiñeira-Daray (Crespi) 70v; 4º Vázquez Ramis-Belli (Bujía) 70v; 5º Rodríguez-Egozcue (Ladi) 68v; 6º Reocaro-Arias (Crespi) 68v; 7º Sena-Cazzaniga (Crespi) 65v; 8º Linares-Bendramas (A.D.A.) 62v; 9º Sosa-Lara (Crespi) 51v; 10º Magré-Bianchi (Crespi) 48v; 11º Spatafora-Gamino (Ladi) 48v. **Campeonato: Linares 37 puntos, Arias-Vázquez Ramis 19,5, González 18, Stefanini 17,5.**



Jorge González, con el Crespi-Renault que compartió con Jorge Lázzaro, y con el cual ganaron la extensa y particular carrera de Sport Prototipos.

Sport A.P.A.S.

Sábado, circuito 5, 15 **vueltas: 1º Francisco Antonino (Lotus-Fiat) 17m4s37/100 a 112,089 km/h;** 2º Carlos Colombo (Lotus-VW) 17m7s74a; 3º Roberto Albamonte (Lotus-VW)17m17s86; **4º** Armando Junqueras (Lotus-Fiat) 17m18s5; 5º Miguel Dellepiane (Rocha Vintage-VW) 17m50s8; 6º Félix Domenech (Lotus-VW); 7º Roberto César (Antique-Falcon); 8º Pedro Gómez (Lotus-Fiat), 9º Ricardo Berastegui (Rocha Vintage-VW); 10º Eduardo Gallotta (Lotus Fiat).

Domingo, circuito 8, 12 vueltas: 1º Roberto Albamonte (Lotus-VW) 21m48s2/100 a 113,462 km/h; 2º Armando Junqueras (Lotus-Fiat) 21m48s72; 3º Carlos Colombo (Lotus-VW) 22m0s97; 4º Luis Gallino (Antique-Peugeot) 22m2s93; 5º Miguel Dellepiane (R V-VW) 22m7s45; 6º Roberto César (Antique-Falcon) 22m40s21; 7º Hugo Conzi (Lotus-VW) 22m59s93; 8º Germán Pesce (Lotus-Fiat) 23m10s72; 9º Pedro Gómez (Lotus-Fiat) 23m11s66; 10º Ricardo Berasategui (R V-VW) 23m27s98. **Campeonato: Albamonte 13 puntos,** Colombo 10, Antonino y Junqueras 9, Dellepiane 4.

Turismo Competición Biplaza:

Final, circuito 5, 15 vueltas: 1º Jorge Suárez (Chevrolet/Monte Grande) 15m33s7/100 a 123,056 km/h; 2º Marcelo Fronzín (Ford-Tigre) 15m33s67; 3º Jorge Costa (Chevrolet/Remedios de Escalada) 15m34s60; 4º Salvador Giurfo (Chevrolet/Luis Guillón) 15m41s1; 5º Osvaldo Ballestero (Ford/Ramos Mejía) 15m44s42; 6º José Doce Portas (Chevrolet/Monte Grande) 16m25s57; 7º Rubén Alvarez (Chevrolet/Monte Grande); 8º Gustavo Fronzín (Ford/Tigre); 9º Raúl Ferreyra (Chevrolet/Fcio. Varela), 10º Jorge Sánchez (Chevrolet/González Catán). **Campeonato: Gustavo y Marcelo Fronzín 38 puntos**, doce Portas 26, Giurfo 23, Costa-Suárez 20.

Fiat 600 Standard Mejorado:

Primera serie, sábado, circuito 8, 15 **vueltas: 1º Juan Luis 28m19s9/100 a 109,184 km/h**; 2º Carlos Sarrode 28m22s52; 3º Mario Fulgheri 28m28s30; 4º Héctor González 28m28s80; 5º Carlos Latorre 28m43s89; 6º Daniel Blanco, 7º Fabián Cordioli, 8º Raúl Bracco.

Segunda serie, sábado, circuito 5, 12 vueltas: **1º Juan Luis 14m25s57/100 a 106,122 km/h**; 2º Carlos Sarrode 14m26s38; 3º Mario Fulgheri 14m39s27; 4º Angel Choury 14m42s54; 5º Daniel Blanco 14m53s21; 6º Claudio Carlassare; 7º Marcelo Erázun, 8º Jorge Peirou.

Tercera serie, domingo, circuito 9, 15 **vueltas: 1º Juan Luis 27m6s15 a 111,094 km/h;** 2º Héctor González 27m6s28; 3º Juan Coello 27m14s41; 4º Marcelo Erázun 27m28s82; 5º Fabián Cordioli 27m58s37; 6º Claudio Carlassare, 7º Osvaldo Lovizio, 8º Ricardo Seif.

Final por suma de tiempos: 1º Juan Luis, 42 vueltas; 2º Claudio Carlassare 42v; 3º Oscar García 41v; 4º Daniel Blanco 40v; 5º Fabián Cordioli 38v; 6º Carlos Sarrode 37v; 7º Jorge Peirou 37v; 8º Héctor González 37v; 9º Raúl Bacco 37v.

Spazio Standar Mejorado:

Primera serie, sábado, circuito 8, 12 vueltas: **1º Héctor Baldinelli 22m4s69/100 a 112,034 km/h**; 2º Alberto Quatrocchi 22m8s48; 3º Jorge Pérez 22m8s74; 4º Roberto Maldonado 22m15s17; 5º Osvaldo Rodríguez 22m15s16; 6º Gustavo Bianchi, 7º Francisco Asturi.

Segunda serie, sábado, circuito 5, 10 vueltas: **1º Héctor Baldinelli 11m40s61/100 a 109,257 km/h**; 2º Jorge Pérez 11m44s; 3º Alberto Quatrocchi 11m44s22; 4º Osvaldo Rodríguez 11m58s14; 5º Gustavo Bianchi 12m12s59; Francisco Asturi.

Tercera serie, domingo, circuito 9, 12 vueltas: **1º Héctor Baldinelli 21m21s28/100 a 112,056 km/h**; 2º Alberto Quatrocchi 21m23s31; 3º Jorge Pérez 21m24s67; 4º Gustavo Bianchi 21m40s49; 5º Osvaldo Rodríguez 21m42s46.

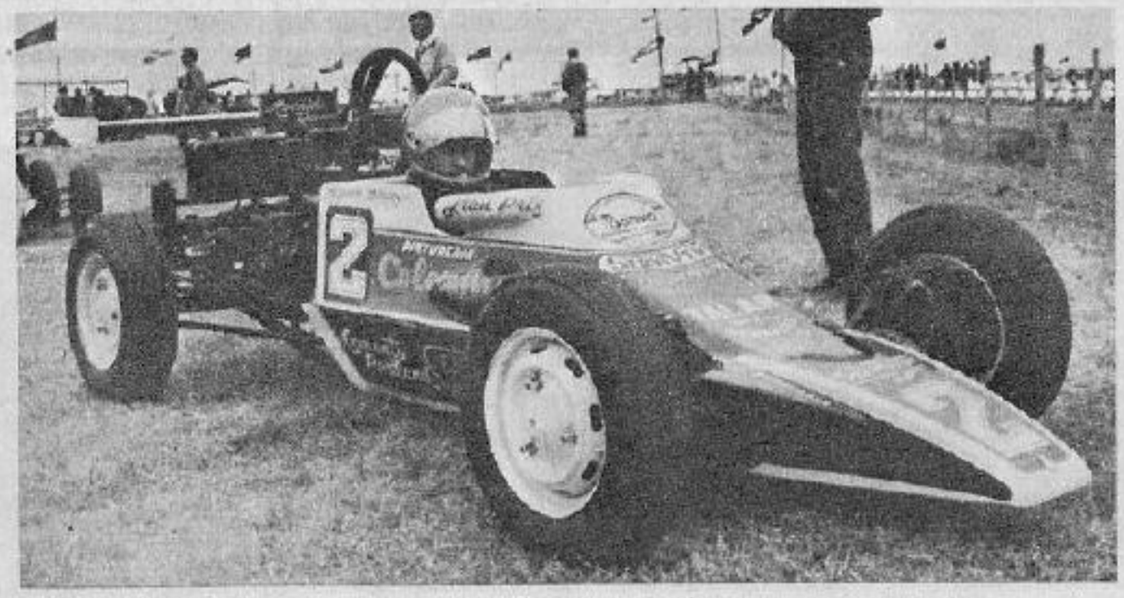
Final por suma de tiempos: 1º Héctor Baldinelli 34 vueltas; 2º Alberto Quatrocchi 34v; 3º Jorge Pérez 34v; 4º Osvaldo Rodríguez 34v; 5º Gustavo Bianchi 34v.

(Informe de Carlos Ramón Varela)

ACTIVIDAD ZONAL

Fórmula Laboulayense en Laboulaye

ALEJANDRO ALVAREZ COMENZO BIEN



Alejandro Rubén Alvarez, el Yoyo, arrasador en F-Laboulayense con esta máquina.

Laboulaye, Cba. – Por fin, luego de varias postergaciones, comenzó en esta ciudad del sur cordobés el torneo anual correspondiente a la Fórmula Laboulayense, de monoplazas con motores Renault 850 cc, que se presentan en circuitos de tierra. El utilizado en oportunidad del 3 de mayo media en su cuerda 1.600 metros.

Sólo trece máquinas se presentaron. El local Alejandro Alvarez ganó la prueba de clasificación (a un promedio de 95,002 km/h) y también las dos series en las que participó la totalidad de los inscriptos. En las baterías, Porri, Mon y Frua se reiteraron también en los puestos siguientes, en ese orden.

La final estaba programada a 20 vueltas pero se acortó a ocho tras el accidente sufrido por Héctor Clara, cuyo auto dio cuatro tumbos al tocar una de las cubiertas que demarcan el circuito. Aparentemente el piloto se habría cegado por el sol que daba de frente a los volantes en esa parte del recorrido. Yoyo Alvarez se llevó todo; lástima que no pudiera confrontar con el actual campeón, quien sólo concurrió como espectador. En cuanto a Porri, su excelente actuación no sorprende demasiado, ya que en 1986 había mostrado sus condiciones y sus progresos.

Final, 8 vueltas: 1° Alejandro Alvarez (Laboulaye) 8m13s85/100 a un promedio de 93,307 km/hora. 2° Roberto Porri (Lazarino, Cba.) 8m14s30; 3° Edgar Prua (Rufino, SF) 8m24s39; 4° Jorge Changazzo (Laboulaye) 8m29s77; 5° Miguel Bauducco (Rufino, SF); 6° Jorge Porri (Lazarino, Cba.); 7° Héctor Clara (Laboulaye, Cba.) y 8° Adolfo Mon (Laboulaye). **Campeonato:** Alvarez 10,5 puntos; R. Porri 8; Frua 5; Changazzo 3; Bauducco 2; J. Porri 1 y Clara y Mon 0,5 cada uno.

(Informe y foto de Héctor J. Soria)

Una publicación especializada de Olavarría

REVISTA "TEMAS"



En nuestra última estada en Olavarría, en ocasión del rally, llegó a nuestras manos la Revista Temas, una publicación periódica que dirige Eleonora Labat con la colaboración de Alfredo Moreno y profusión de fotografías de nuestro amigo Miguelangel.

Se trataba del N° 26 de 30 páginas, de esta comunicación que ya tiene más de cuatro años. Como es de imaginar, los temas preponderantes de Temas son la Categoría Promocional del Centro bonaerense, la Fórmula 5, el TC del 40 y Mar y Sierras, además de las noticias sobre los corredores de la zona que incursionan en el TC grande.

Un esfuerzo digno de los colegas que esperemos siga emparentado con el éxito que se merecen.

Limitada del Centro Belgranense en Azul

PERAGALLO, MUY COMODO

San Miguel del Monte, BA. – Bajo un cielo plomizo y amenazante y ante una cantidad de público reducida al medio millar de personas, el 26 de abril se llevó a cabo en Azul la segunda fecha del campeonato 1987 de la **Limitada del Centro Belgranense**, con la organización del Auto Moto Club de esa ciudad y la fiscalización de la Regional N° 3, Zona Centro. Se utilizó el circuito de 1372 metros del autódromo de tierra compactada El Panorámico.

El platense Walter Peragallo, con un Ford "A" fue el más veloz en las pruebas de clasificación, estableciendo para el mejor de sus giros un promedio de 85,169 km/h, marca superior a las de Javier Giuliano, Mario Urruty, Fernando Nápoli y Horacio Cáceres, en ese orden.

Peragallo y Giuliano fueron los ganadores de las baterías, disputadas cada una a ocho vueltas y quienes largaron en la primera fila. Se esperaba pues una intensa lucha entre ambos. Esta duró poco; Giuliano picó en punta y cuando enseñaba el camino sufrió un fuera de pista al trabársele el acelerador, ocasión que aprovechó para elaborar un cómodo triunfo.

Final, 20 vueltas: **1° Walter Peragallo (Ford "A"/La Plata) 19m29s56/100 a 85,453 km/h**, 2° Mario Urruty (Jeep/G.Belgrano) 19m48s04; 3° José Firmani (Jeep/G.Belgrano) 20m16s40; 4° Horacio Cáceres (Jeep/Monte) 20m22s10; 5° Pedro Méndez (Jeep/XX); 6° Carlos Redolfi (Chevrolet/XX); 7° Fernando Nápoli (Jeep/Ranchos); 8° Manuel Alonso (Peugeot/XX); 9° Mariano Duarte (Jeep/Gral. Belgrano) y 10° Oscar Teileche (Jeep/Monte). En el campeonato lideran Peragallo y Urruty con 18 puntos cada uno.

(Informe de Oscar A. Gaviño, A Fondo con el Automovilismo)

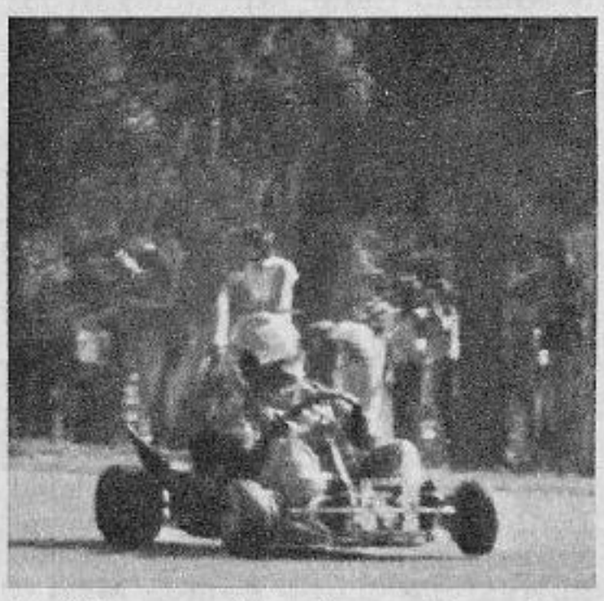
Karting en Santiago del Estero

EXITOS DE GUBAIRA Y ANNA

Santiago del Estero. – El 3 de mayo, en el Kartódromo Francisco de Aguirre, de esta capital provincial, utilizándose el circuito de 596 metros de cuerda, se llevó a cabo la iniciación del Certamen Regional de Karting, fruto del intenso trabajo de la Asociación de Pilotos y la Federación Santiagueña de este deporte. El premio fue la presencia de los mejores valores de Tucumán y Jujuy, cotejando con los locales.

No puede pasarse por alto el noble espíritu deportivo de dirigentes, pilotos y preparadores, ya que compiten en una misma categoría (nominalmente la de 125 cc con caja) máquinas de hasta 180 cc (las de los tucumanos) con otras de no más de 125. Sin embargo, a la hora de la verdad, y contra lo que se suponía, los motores "chicos" dominaron en la categoría con caja.

En 125 cc Directo Nacional la presencia de un buen lote de pilotos, muchos de ellos surgidos del Mini Kart, dieron un gran espectáculo. El Chino Gubaira fue cómodo triunfador en su serie y en la final, la que terminó con el siguiente marcador:



Daniel Anna, vencedor en la categoría con caja en Santiago del Estero.

Final, 125 cc DN: 1° "Chino" Gubaira (Vara-Perotti/Santiago); 2° Héctor Fattor (Panther-Xanella/La Banda, S); 3° Enrique Colucci (Panther-Perotti/Santiago); 4° Guillermo Fattor (Panther-Perotti/La Banda, S); 5° Gustavo Lladon (Vara-Zanella/Cnia. Dora, S) y 6° Coqui Alfredo (Track-Perotti/Santiago).

En 125 cc LP con caja, Anna y el casi legendario Toscano fueron los ganadores de las series, mientras desertaba en esa instancia Molinari, otro de los favoritos. Anna se adueñó de entrada de la punta y nadie lo alcanzó al cabo de las veinte vueltas, aprovechando bien la potencia del motor que prepara Boglione. Molinari (¿anteojos nuevos?) fue la gran figura entre el resto ya que avanzó desde el 16° lugar hasta el segundo, mientras Toscano se retrasaba al perder potencia hasta el cuarto, desplazado también por el jujeño Pugliese.

Final, 125 cc LP con caja: 1° Daniel Anna (Vara-Zanella/Santiago); 2° Jorge Molinari (Vara-Zanella/Santiago); 3° Miguel Pugliese (Track-Zanella/Jujuy); 4° Luis Toscano (Vara-Zanella/Santiago); 5° Sergio Moreno (Vara-Zanella/Clodomira, S) y 6° José Burgio (Track-Zanella/Tucumán).

(Informe de Lito Giambroni)

Safari en Mar del Plata

ESTE FIN DE SEMANA, MAR Y SIERRAS

Mar del Plata, BA – Este fin de semana que viene, sábado 23 y domingo 24 de mayo, se disputará en esta ciudad y sus

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fórmula 5, Limitada 31 y Stock Car en Buenos Aires

MARTINEZ, MOREIRA Y BUSTOS

Con la organización del Club de Autos y Motos, el domingo 3 de mayo se cumplió la segunda fecha de la temporada para la categoría **Stock Car Argentino**, utilizando ésta el circuito N° 7 de 2.640,85 metros, completando el programa la **Fórmula Cinco**, tercera fecha, y una competencia bajo el reglamento de **Limitada 31** en la que participaron los pilotos y máquinas que en breve pasarán a conformar la nueva Fórmula 3 Bonaerense. Tanto Fórmula 5 como L-31 utilizaron el circuito N° 5 de 2.126,31 m.

A pesar del mal tiempo reinante, concretado en lluvias intermitentes, el espectáculo se cumplió a horario y en su totalidad contando además con el aporte de numeroso público. Esta casi presentación de la futura F-3 Bonaerense mostró un parque de una docena de autos, cantidad que seguramente será ampliada a la brevedad, dado que en su mayoría son autos concebidos para circular en el circuito de Estancia Chica, razón por la cual faltaron algunas máquinas que estarán en la próxima; de cualquier manera los presentes fueron suficientes para generar un buen espectáculo a pesar de lo húmedo del circuito.

La punta se disputó desde el principio entre Norberto Spinella y Oscar Moreira, intercambiándose en varios pasajes la posición hasta que una goma pinchada en la máquina de Spinella causara algunos "dibujos", facilitando la gestión de Moreira y de José Ressia que llegó en la segunda colocación.

Germán Martínez por segunda vez consecutiva se encaramó a lo más alto del podio de **Fórmula Cinco**, soportó en principio el asedio de Jorge Ruscalleda y ante la deserción de éste limitóse a mantener la ventaja acumulada en la primera mitad de competencia; importante repunte mientras tanto llevaba a cabo desde el fondo Roberto D'Olivera Lima, ascendiendo desde el último puesto en la primera ronda, hasta un meritorio tercer lugar en la clasificación final.

Los **Stock Car** presentaron 27 autos los que se dividieron en dos series clasificatorias corridas ambas con piso muy húmedo, lo que igualó las posibilidades. La final, como se está haciendo costumbre, mantuvo el interés mediante varios duelos. Al principio mantuvo la punta el campeón Roberto Nowak, hasta que desde atrás llegó Edgardo Bustos adueñándose de la posición de privilegio hasta el fin sin que nadie pudiera lograr acercársele. Mientras tanto, desde el medio del pelotón, Juan Cusano ascendía hasta coronar el "uno-dos" para la marca del óvalo.

Sobre el final se retrasó el "presi" Serein tras mantener el tercer puesto durante casi toda la carrera, destacándose lo actuado por Jorge Puglia y Jorge Alvarez, ambos con Chevy, el primero de ellos desde los últimos lugares al principio y el segundo con un motor "flaco" reservado para entrenamientos pero que debió suplir a último momento al titular.



Oscar Moreira y su ¿cafetera? El primer triunfador de la nueva Fórmula Tres Bonaerense, sucedánea de la Limitada 31.

Clasificaciones:

L-31 (F-3 Bonaerense): 1° Oscar Moreira (Jeep/Sarandí) 12v 16m1s32/100 a 95,552 km/h; 2° José Ressia (Jeep/La Florida) 16m27s71; 3° Norberto Spinella (Jeep/Sarandí) 16m49s73; 4° Fabián Castro (Jeep/Bernal); 5° José Casanova (Jeep/Sarandí); 6° Pedro Llaser (Jeep/Sarandí); 7° Alfredo Núñez (Jeep/Sarandí); 8° Jorge Smatrala (Jeep/San Fco. Solano); 9° José Jankowicz (Jeep/Wilde).

Fórmula cinco: 1° Germán Martínez (Perri-Gilera) 13m24s48/100 a 88,547 km/h; 2° Julio Basconcello (Basco-Zanella) 14m51s66; 3° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella) 14m52s12; 4° Pablo González (Perri-Zanella) 14m52s91; 5° Horacio Regolta (Regolta-Ducatti) 14m57s80; 6° Carlos Dinatale (Juma-Zanella) 16m41s88; 7° Luis Biassatti (Galgo-Zanella); 8° Luis Podluzanski (LAP-Zanella). **Campeonato:** Basconcello 42 puntos, Martínez 40, D'Olivera Lima 31, Pérez 30, González 18.

Stock Car Argentino: 1° Edgardo Bustos (Ford/Bs. Aires) 29m7s96/100 a 135,973 km/h; 2° Juan Cusano (Ford/Témperley) 29m20s41; 3° Roberto Nowak (Chevy/Hurlingham) 29m22s6; 4° Jorge Puglia (Chevy/Rafael Castillo) 29m31s46; 5° César Rivara (Ford/Villa Tesei) 29m31s86; 6° Norberto Archanco (Ford/La Plata) 29m32s68; 7° Carlos Serein (Dodge/San Justo) 29m35s; 8° José Alvarez (Chevy/Lomas de Zamora) 30m13s81; 9° Orlando González (Ford/Villa Tesei) 30m14s21; 10° Amilcar Ruiz (Chevy/Hurlingham) 30m24s. **Campeonato:** Bustos 18 puntos, Nowak 10, Gusano 6, Rivara-Puglia 5 puntos.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

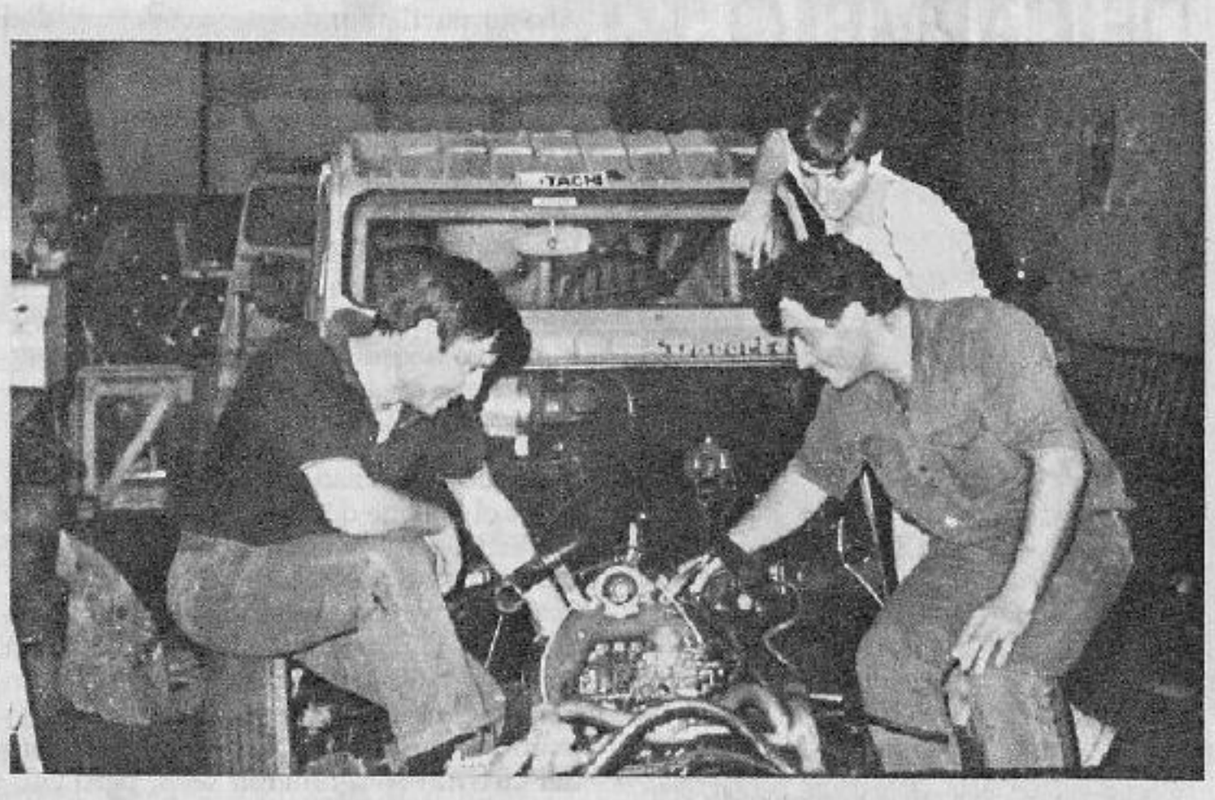


alrededores el **Primer Safari Mar y Sierras**, una realización conjunta del Mar del Plata Automóvil Club y la Asociación de Pilotos de Safari de esta ciudad.

La prueba se realizará en dos etapas. La primera comprenderá dos vueltas a un recorrido inserto en el predio del autódromo y se hará el sábado. La segunda, por la sierra y riberas de la laguna La Brava, más una vuelta en el recorrido del autódromo.

Los interesados deben inscribirse en la sede del Mar del Plata A.C. o contactándose con Juan Marchal, Independencia 3324/38 Tel. 72-0063, Mar del Plata.

NOVEDADES EN SAN LUIS



Gente de Citroën, la , "tercera marca" del Promocional puntano. A la derecha, Eduardo Rosso, junto a su navegante Orlando Tinto Rodriguez y más atrás Jorge Simoli (Foto Tachi).

San Luis. – La federación local dejó definitivamente esclarecido el calendario 1987 que regirá la categoría más popular de la provincia, el Promocional 850, donde se encuentran en pistas y rutas los Fiat 600, los Renault Gordini y algunos Citroën 3CV, la que tiene un nuevo reglamento técnico. Entre las entidades que fueron asignatarias de fechas, están el Automóvil Club San Luis, la Asociación Mercedina de Volantes, el Motoclub San Luis y el Automóvil Club de Tilisarao. A la Asociación Puntana de Volantes no se le asignó fecha debido a que aún no ha completado los requisitos para federarse.

En consecuencia el calendario (que ya dio comienzo el 10 de mayuo, con la prueba apertura a cargo del ACSL) quedó completado de la siguiente manera:

24 de mayo (rally, ACSL); **7 de junio** (pista, MCSL); **21 de junio** (pista, AMV); **12 de julio** (pista, MCSL); **26 de julio** (rally, ACSL); **16 de agosto** (rally, ACT); **13 de setiembre** (pista, ACT); **11 de octubre** (pista, ACSL); **8 de noviembre** (pista, AMV); **15 de noviembre** (rally, ACSL) y **6 de diciembre** (Premio Coronación, pista, ACT).

Recordamos además, que de no presentarse inconvenientes, estará en el circuito de Potrero de Funes, cercano a esta capital, el TC "mayor", el de los tres litros, de la provincia de Buenos Aires y a principios de setiembre el rally nacional en una de las ocho pruebas puntables del torneo mayor de la especialidad.

Por otra parte, es oportuno destacar que el Automóvil Club San Luis cuenta ahora con una subcomisión de la categoría Promocional 850, para propender a la afirmación y engrandecimiento de la clase, que presentaba a fines del '86 un panorama preocupante, en especial por la dispersión de esfuerzos. Este grupo lo preside Arturo de León, con quien colaboran José Nicotra, Félix Chacón, Raúl Rosso, Raúl Zapata, Gatto, Laitton, Segura, Sormani, Sposetti y Arija.

(Informe de Andrés A. Pedernera)

Minicross 850 en El Marquesado

TRIUNFO DE CARMELO MASTROMARINO



Los Minicross 850 reciben un creciente interés por parte del público. Aquí, entre dunas, acciona una de estas máquinas propulsadas por Renault 850.

Mar del Plata, B.A.— Se llevó a cabo en un nuevo circuito, inaugurado precisamente el 26 de abril, la quinta fecha por el torneo local de la categoría **Minicross 850**, cuyos vehículos están equipados con motores Renault 850 cc.

Se trata del escenario de El Marquesado, entre esta ciudad y Mar del Plata, a donde le cupo actuar como organizador al Mar del Plata Automóvil Club.

Unas 1.500 personas rodearon los 690 metros del circuito trazado entre médanos y playa, el que favoreció el espectacular accionar de estos vehículos especiales.

Carlos Mastromarino, Luis Vidarte y Faustino Estévez fueron los ganadores de las series, finalizando la carrera definitoria, a 20 vueltas con este resultado:

1° **Carmelo Mastromarino (Mar del Plata)**; 2° Raúl Hidalgo (Mar del Plata); 3° Luis Vidarte (Mar de Plata); 4° Germán Acuña (Mar del Plata); 5° José Casaligi (Batán) y 6° **Faustino Estévez** (Mar del Plata).

(Informe de Raúl Fernández)

IES 3 CV, F-2 BB y Fiat 600 TN en Abasto

SERGIO GIANETTO GANO Y SE ESCAPA

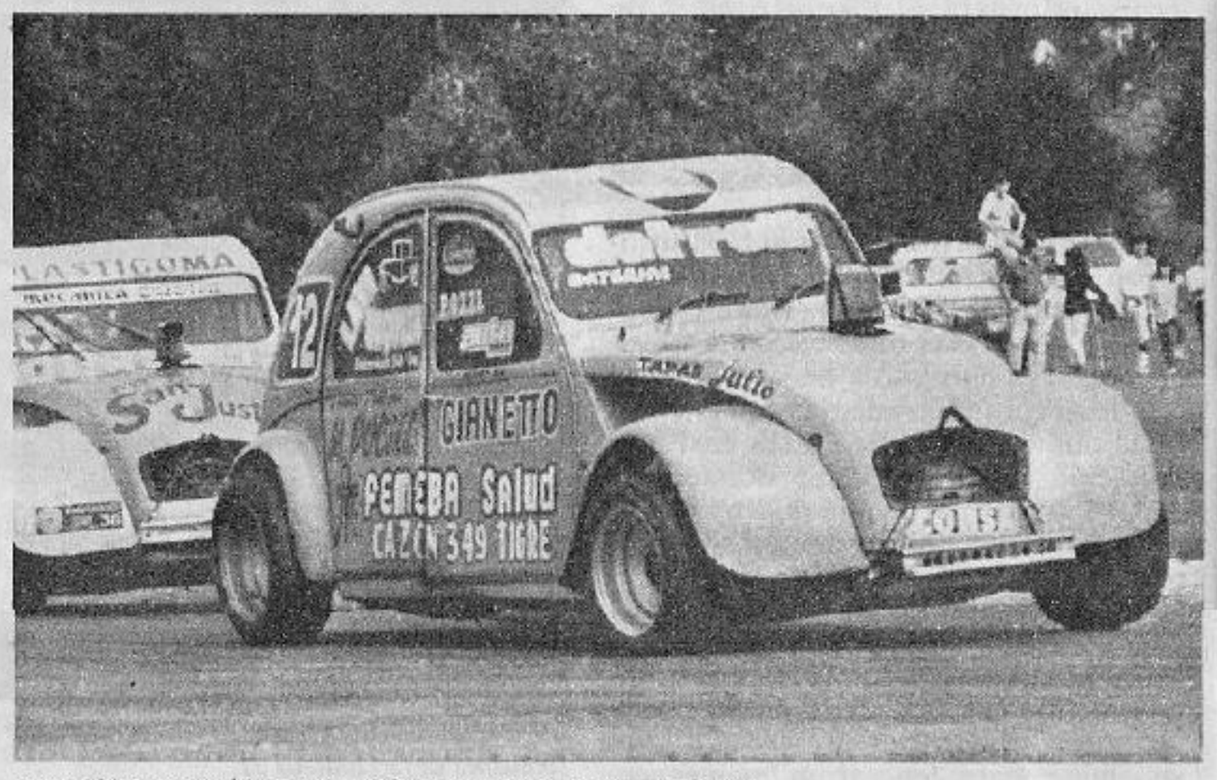
Como todos los años, la Subcomisión de Automovilismo del Club Gimnasia y Esgrima La Plata organizó el 1° de mayo competencias zonales en su Circuito Parque de Estancia Chica en la localidad de **Abasto**, participando en esta oportunidad las categorías **Fórmula Dos Biplaza Bonaerense, Fórmula IES 3 CV Competición** y **Fiat 600 Turismo Nacional** y como todos los años el público acompañó en buena cantidad (3.000), a pesar de la continua amenaza de lluvia, amenaza concretada en localidades vecinas, lo que no favoreció en nada la concurrencia a este tipo de eventos al aire libre. El espectáculo estuvo acorde también a la tradición, brindando las tres categorías participantes un magnífico espectáculo.

En todos los casos superó la veintena de autos el parque de cada categoría, siendo los IES 3 CV los más numerosos con 31 participantes. Realizaron dos series clasificatorias por categoría y una final que en el caso de la Fórmula 2 BB se vio acortada en cinco giros por un intenso chaparrón que casualmente cayó solamente sobre la primera curva mientras que en el resto del circuito se mantenía seco, pero causando los suficientes inconvenientes que justificaron largamente la medida adoptada por las autoridades de la prueba que hasta ese momento había contado con tres punteros: Jorge Trovato, las primeras siete, retrasándose luego con la caja trabada; tomó la posta el campeón Pedro Moix, quien en un pasaje de la carrera fue superado por el reaparecido Rubén Pennissi, este último con el auto de Juan Jaremzuk que ya le diera dos campeonatos en la categoría, hasta la vuelta diez, en que todo funcionó normal; también cumplieron una buena tarea Miguel Arrom, Carlos Aboy y Omar Furlan, destacándose el debutante Hugo Cutini estrenando además un chasis 0K construido por Divi-Competición.

Como se está haciendo costumbre en la **Fórmula IES**, la lucha por la punta tuvo un solo apellido, Gianetto, en esta oportunidad con los nombres de Sergio y Carlos, mientras que Nelson se debatía en una lucha sin cuartel por el sexto puesto con Carlos Altamirano y el tercer lugar de la fila india se disputaba "a muerte" entre Begue, Morelli y González, arribando en ese orden luego de varios intercambios. Además de la buena cantidad de participantes, la paridad de los mismos y el muy buen espectáculo brindado en pista, hay que destacar el avance técnico y estético que ha alcanzado esta categoría que con seguridad ya no se le puede llamar la de "los patitos feos".



Roberto Perono logró por fin el primer triunfo puntable en Fiat 600 TN.



Sergio Gianetto ganó la carrera y 10 puntos de luz en el campeonato.

Fiat 600 Turismo Nacional incorporó un nuevo nombre a la larga lista de ganadores de carreras puntables, Roberto Perono. Además de su habilidad contó con un auto que se comportó en forma admirable, permitiéndole al aguerrido piloto remontar desde la cuarta colocación, pasando nada menos que al reaparecido Manuel Bueno, Oscar Pereyra y a Raúl Muñiz, prácticamente "los monstruos" de la categoría; para destacar también lo realizado por Algieri, el repunte evidenciado por Francisconi tanto él como su máquina y el afianzamiento de César Pérez Petit que parece haber sobrepasado la época del aprendizaje.

CLASIFICACIONES

Fórmula IES 3 CV: Primera serie: 1° Sergio Gianetto, 2° Carlos Gianetto; Segunda serie: 1° Horacio Begue, 2° Omar Morelli.

Final, 14 vueltas: 1° Sergio Gianetto (Tigre) 11m44s5/10 a 107,356 km/h; 2° Carlos Gianetto (Tigre) 11m45s7; 3° Horacio Begué (Bs. As.) 11m50s7; 4° Edgardo González (Tigre) 11m51s2; 5° Omar Morelli (San Martín) 11m52s4; 6° Nelson Gianetto (Tigre) 12m1s2; 7° Carlos Altamirano (Tigre) 12m1s7; 8° Roberto Hermo (San Justo) 12m3s3; 9° Ricardo Hegui (Tapiales) 12m4s7; 10° Daniel Altamirano (Victoria) 12m16s1. **Campeonato: Sergio Gianetto 75 puntos**, Carlos Gianetto 65, Begué 28, Nelson Gianetto-González 26.

Fórmula 2 Biplaza Bonaerense: Primera serie: 1° Pedro Moix, 2° Jorge Trovato. Segunda serie: 1° Miguel Arrom, 2° Rubén Pennisi.

Final 11 vueltas: 1° Pedro Moix (Peugeot/La Plata) 8m4s9/10 a 122,449 km/h, 2° Miguel Arrom (VW/Lanús) 8m6s6; 3° Carlos Aboy (Peugeot/Wilde) 8m8s8; 4° Rubén Pennisi (Peugeot/La Plata) 8m13s6; 5° Alberto Digiorgio (Peugeot/Ranelagh) 8m16s9, 6° Omar Conigliaro (Peugeot/Bernal) 8m18s; 7° Omar Furlan (Peugeot/La Plata) 8m19s8; 8° Jorge Trovato (VW/Berazategui) 8m24s4; 9° Renzo Fabris (VW/Quilmes) 8m15s8; 10° Raúl Pais (Peugeot/La Plata) 8m17s2. **Campeonato:** Moix 80 puntos, Arrom 30, Trovato 27, Digiorgio 24, Aboy 22.

Fiat 600 Turismo Nacional: Primera serie: 1° Raúl Muñiz, 2° Roberto Perono. Segunda serie: 1° Oscar Pereyra, 2° Manuel Bueno.

Final 16 vueltas: 1° Roberto Perono (Bs. As.) 13m2s5/10 a 110,429 km/h; 2° Oscar Pereyra (Berisso) 13m2s9; 3° Raúl Muñiz (La Plata) 13m3s2; 4° Manuel Bueno (La Plata) 13m5s8; 5° Ricardo Alegri (La Plata) 13m16s2; 6° Ricardo Francisconi (Quilmes) 13m17s5; 7° César Pérez Petit (Bernal) 13m19s4; 8° Walter Jujnovic (Villa Domínico) 13m22; 9° Jorge Olio (La Plata) 13m22s4; 10° Ricardo Vilor (La Plata) 13m46s6. **Campeonato:** Perono 50 puntos, Pereyra 49, Muñiz 32, Algeri 20, Pérez Petit 14.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Enduro en Bariloche

GRAN PANZADA DE GUTIERREZ



José Luis González, ganador de la fecha anterior. La poca adaptación de su máquina al circuito barilochense lo quitó ahora del panorama.

Centenario, Nq.– Se disputó el sábado 2 de mayo, en **San Carlos de Bariloche,** la segunda prueba puntable del Campeonato Regional de **Moto Enduro** del Comahue, siempre con la organización del Club de Enduro y Rescate de Neuquén.

Se pudo presenciar un buen espectáculo en las tres categorías. El número de 33 enduristas que respondieron a la convocatoria es más que satisfactorio, teniendo en cuenta que el circuito –por sus largas trepadas– no era el más apto para las motos de octavo de litro. Como aspecto de interés, estaba la presencia de dos enduristas suizos, quienes originalmente habían venido para correr el Transpatagónico, pero que no lo hicieron por no contar con sus motos para aquella oportunidad, por problemas administrativos.

La categoría **Senior** fue ampliamente dominada por los barilochenses. El ganador fue Eduardo "Panza" Gutiérrez, quien ahora lidera el torneo. En **Junior** también ganó un local, pero en este caso Gerardo Reiter fue seguido por dos neuquinos. Promocional, con sólo dos máquinas, la victoria fue para Adrián Deyurka.

Clasificaciones:

Senior, 4 vueltas: 1° **Eduardo Gutiérrez (Yamaha 250/Bariloche, RN) 1h50m31s**; 2° Lito Imaz (Yamaha 250/Bariloche, RN) 1h54m23s; 3° Carlos Valdez (Yamaha 250/Bariloche, RN) 1h55m17s; 4° José Martínez Pérez (Yamaha 250/Bariloche, RN) 2h01m06s; 5° Raúl Passegui (Yamaha 250/Bariloche, RN); 6° Jorge Blanc (Yamaha 250/Bariloche, RN); 7° Jorge Montero (Yamaha 125/Neuquén); 8° Raúl Saiz (Yamaha 250/Gral. Roca, RN); 9° Eduardo Caviezer (Yamaha 490/Suiza). **Campeonato** (tres fechas): Gutiérrez 51 puntos, M. Pérez 35; Imaz 30, J.L. González 23, F. González 23 puntos.

Junior, 3 vueltas: 1° Gerardo Reiter (Yamaha 250/Bariloche, RN) 1h37m08s; 2° Gabriel Luna (Kawasaki 250/Neuquén) 1h42m48s; 3° Oscar Allende (Yamaha 250/Neuquén) 1h43m12; 4° José Cid (Maico 125/San Martín de los Andes, Nq) 1h45m06s; 5° Alfredo Borga (Yamaha 250/Bariloche, RN) 1h47m11s; 5° Cacho Miguel (Yamaha 250/Neuquén) 1h47m34s; 6° Marcelo Schmit (Yamaha 125/Neuquén); 7° Carlos Aquín (Yamaha 250/San Martín de los Andes, Nq); 8° Horacio García Coni (Yamaha 250/San Martín de los Andes). **Campeonato:** Reiter 57 puntos, Allende 45; Luna 45; Miguel 40 y D. Fanello 33 puntos.

Promocional: 1 vuelta: 1° **Adrián Deyurka (Zanella 125/Bariloche) 41m42s**; 2° Darío Moroder (Kawasaki 80/Bariloche) 49m41s.

(Informe y foto Adrián Enghelmayer)

BACHI
AUTOMODELISMO
Ventas por mayor y menor
Líneas MIAMI y BACHI
Envíos al interior
Angel Pini 5113 Caseros • 750-8326 (1671)

RECTIFICACION INTEGRAL DEL MOTOR
MOTORPLAN
4 A 6 PAGOS
CIGÜEÑALES
NUEVOS DIESEL
M. BENZ - PERKINS
BEDFORD - INDENOR
RASTROJERO - GM. V 12
NAFTEROS NUEVOS Y USADOS
AMPLIO STOCK
JASNIS y BASANO S.R.L.
AV. FOREST 371 (1427) • CAP. - 553-6049/6148

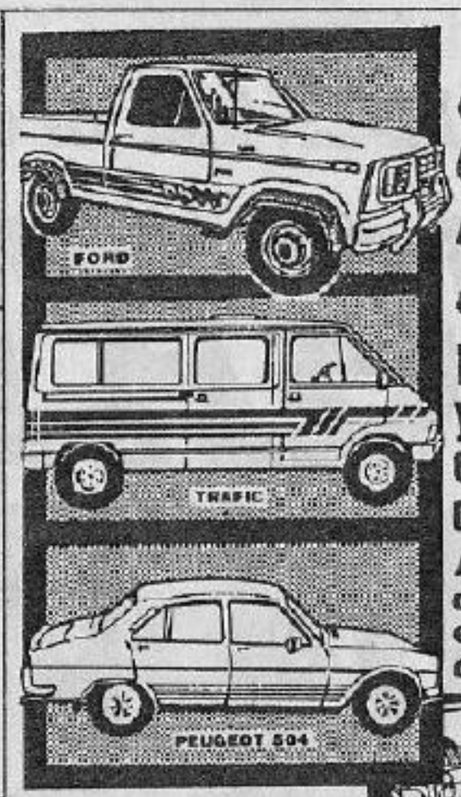
Seguridad y garantía!...
RESORTES DE SUSPENSION
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
641-2907/8429/5736

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION REPARACION Y SERVICE • REPUESTOS
FALCON · TAUNUS · TORINO · DODGE · CHEVY · PEUGEOT
BMW · MERCEDES · HONDA · TOYOTA · ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.
SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS
ENVIOS AL INTERIOR
IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7483 • Capital

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

IMPORTADAS de FRANCIA
PEUGEOT toda la línea, RENAULT 11/12/18 y MOTOS.
BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "RATEO"
EYQUEM CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6534/8959

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



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



TRIMBRITE PRODUCTS
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.
NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA
ENVIOS AL INTERIOR
DUIKE
WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 855-1652 / 854-5156
VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

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

EDDIE PUBLICITARIA SRL., Córdoba 443, 1° P., "A", Tel. 311-2164

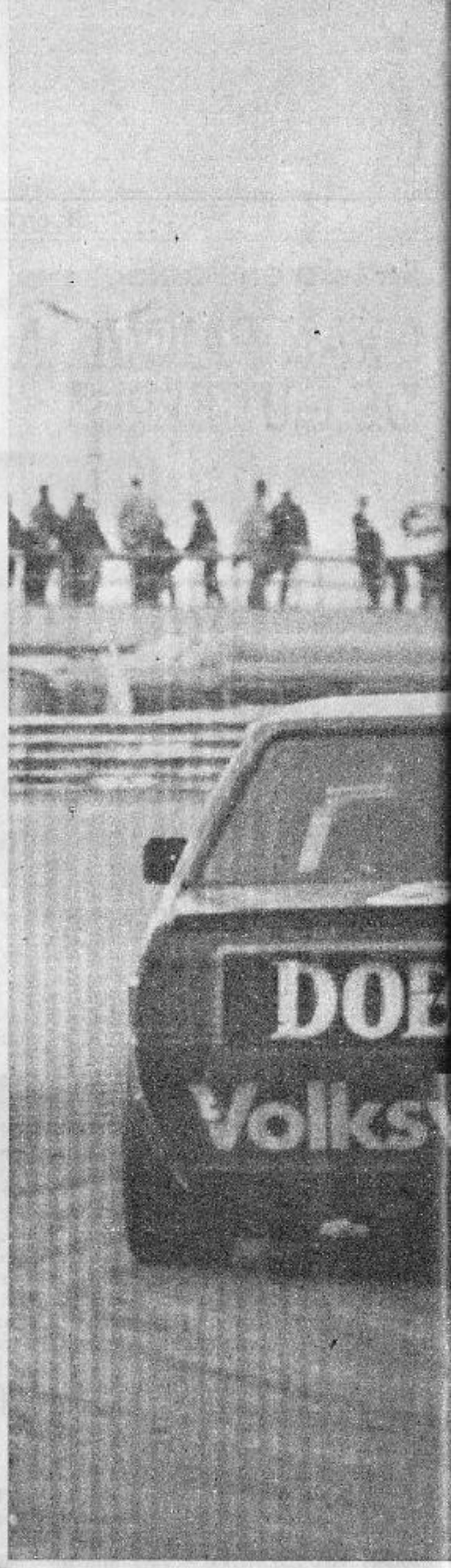
EN BUENOS AIRES, triunfos de Breard, Baldinelli y Pentecoste

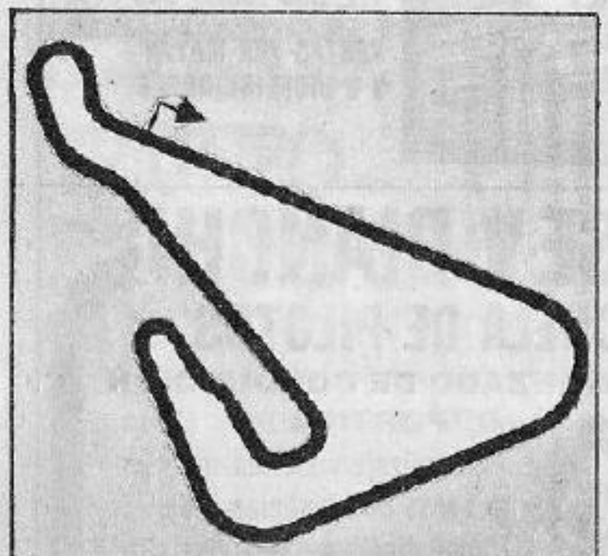
REGATTA, CON VIENTO EN POPA

1- *Casi toda la carrera así Baldinelli-Bonomo-Breard. Un espectáculo.* 2- *"Baldi" y "Chippy". Alegría y juego de manos en el podio.* 3- *Oscar Pentecoste y el banderazo que consagra su triunfo. Tras él, el subcampeón Jorge Guiral. Uno-dos para la mecánica de R.G.* 4- *Breard y Maggi. Los autos rojos dominaron la Clase 3.*

Por primera vez, y de la mano de Baldinelli, un Regatta llega al triunfo en pista. La Clase 2 tuvo el emotivo ingrediente de la lucha entre aquél, Bonomo y Breard. Este ganó en la Clase 3, al "fracasar" el empate buscado con Maggi, mientras que Pentecoste venció la resistencia de Guiral en F. Sierra.







FICHA GENERAL

Fecha: 17 de mayo de 1987.

Denominación de la prueba: Premio Alberto Gómez, tercera fecha de los campeonatos argentinos de Turismo, clases 2, 3 y Fórmula Sierra.

Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Ubicación: Villa Lugano (S.O. de la Capital Federal).

Autoridades: Director de la prueba: Mario Rodano (AAAS); **Comisario Deportivo:** Raúl Marielli y Juan Alberto Rodríguez; **Comisario Técnico:** Juan Manuel Esnal y Rubén Flores.

Condiciones climáticas: Nublado y fresco.

Participantes: 13 en Clase 3, 35 en Clase 2 (largaron 28); 21 en F. Sierra.

Infraestructura: pobre de acuerdo con las posibilidades del autódromo.

Organización: buena.

El Turismo de Pista había arrancado en 1987 con el pie izquierdo. Decididamente, aquella carrera en la canícula de hace setenta días, fue un paso siniestro. La cosa mejoró levemente en Paraná, pero poco y rodeada de una atmósfera enrarecida por transgresiones, denuncias y contradenuncias.

Afortunadamente, en Buenos Aires, el domingo pasado, el TP no solamente levantó el aplazo y el mero aprobado, para rendir el examen de su tercera fecha con un excelente en cuanto a espectáculo, "presentismo" y conducta.

Quienes decidieron cambiar abruptamente la tibieza de las sábanas por la gélida sensación térmica de un día desapacible, desechando la televisión para ver las carreras en vivo, al menos no habrán de arrepentirse de haber ido al Autódromo.

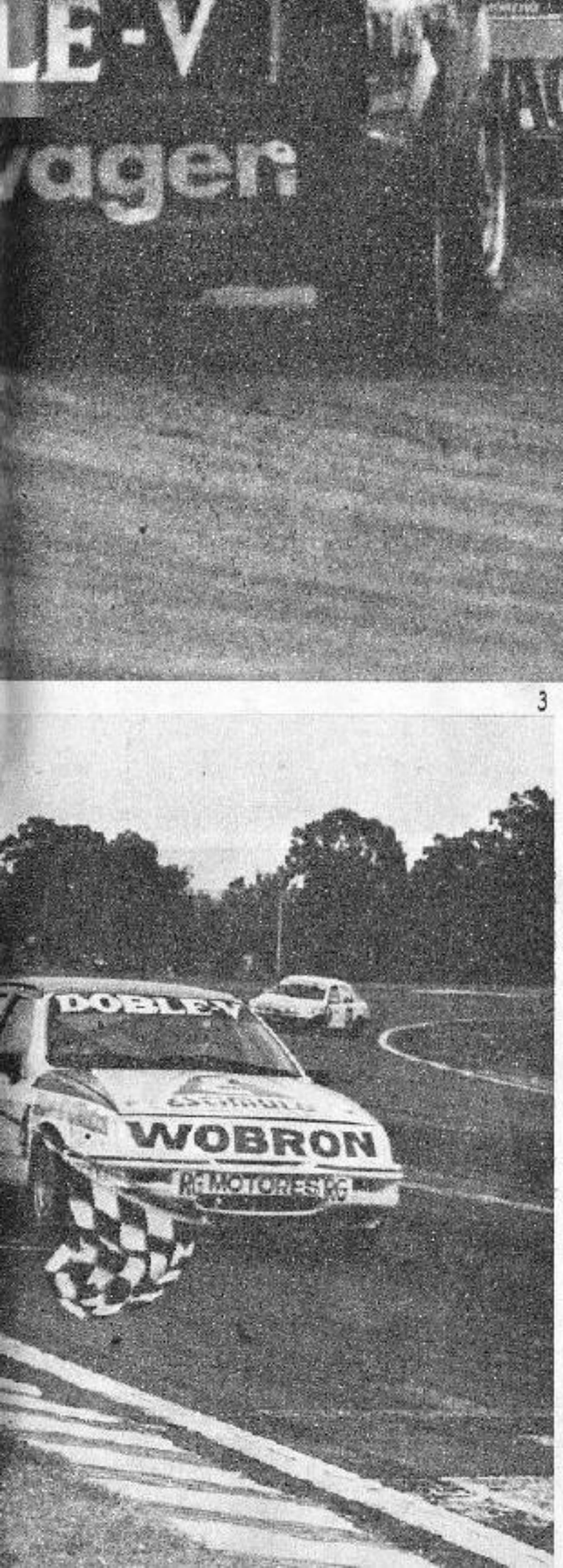
Se vieron dos carreras excelentes (las de Clase 2 y Sierra) y otra en la que si bien pronto establecieron superioridad los colorados Alfas, atrás de ellos se vio un entrelenido y cambiante programa.

CLASE 3: DOS PARA GANAR

Se repitió un libreto que frecuentemente escribe el equipo de Balestrini cuando está inspirado: los Alfa Romeo GTV 2000 de Maggi y Breard se juntan y se toman el flor de buque. Hasta dio la impresión de que Jorge Maggi –que le llevaba dos segundos a su coequipier– los esperó, para luego sí seguir juntos hasta el final, en el que los papeles se invirtieron, ya que esta vez fue Eugenio

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

3


DOBLE-V
WOBRON
R.M.MOTORESPORT

4


DOBLE-V
TRANSPERIGO
2
BARDAHL
TRANSPORTES CARRETEROS

LOS PROTAGONISTAS

BALBINELLI: "ESPERO QUE SE REPITA"

Alberto Baldinelli: "Con este resultado se cumple lo que prometí hace algunos meses, cuando muchos no le tenían fe al Regatta. Con Julio Pardos nos abocamos a la tarea de hacerlo andar, y este primer éxito nos da una gran alegría. Fue una buena carrera, y quedó demostrado que si se quiere hacer las cosas bien no hace falta tocarse ni dar autazos. ¿Viste que linda carrera que salió? Espero que se repita".

Eugenio Breard: "Este resultado lo obtiene todo el equipo, con Rafael Balestrini a la cabeza, y como el resultado es de todos quienes trabajamos en los autos, quisimos que fuera empate. Nuestra intención no es faltarle el respeto a nadie, pero se dio una carrera muy cómoda, y al final nos juntamos para empatar, pero no pudo ser. En la próxima no correré porque viajaré al exterior, y realmente el campeonato, para nosotros, empieza ahora".

Oscar Pentecoste: "Es una gran alegría luchar en un pelotón con gente de la jerarquía de Guiral, Albertengo y Del Campo, y ganarles. Fue una carrera honorable como debe ser, sin que hubiera toque ni maniobras raras. Sin bien me tocó a mí, la cosa estaba para cualquiera."

Ernesto Bessone (h): "Rápidamente me di cuenta que se estaba desinflando un neumático, y luego de algunas vueltas paré en boxes. Giambrone quería que abandonara, pero seguí para conocer los defectos del auto y mejorarlo, para facilitarle el trabajo al 'Negro' y a Rementería. Sólo me dediqué a no molestar a los demás, y a seguir al pelotón puntero".



Pentecoste: "Me duele tirar así el champan..."

Jorge Maggi: "Para mí, la carrera de la clase tres fue empate, pero no quisieron reconocerlo así, y si no, ¿cómo hacés para tomar a mano una diferencia de milésimas de segundos? De todos modos, lo importante es que ganó el equipo y con cierta comodidad, pero con esta actitud no quisimos herir a nadie, sino premiar el esfuerzo de todos con un triunfo compartido".

Rafael Balestrini: "Luego de la prueba de Paraná, la única modificación que se le hizo a los autos fue la colocación de una leva nueva. El resto de cada uno de los Alfa Romeo está exactamente igual que en la carrera pasada".



5

Breard quien esperó al campeón para cruzar la raya de sentencia casi juntos, buscando un empate que finalmente no se dio, ya que alguien "vio" una diferencia de dos milésimas entre ambos coches.

Un final que –con todo respeto– vemos de otra manera que los protagonistas de la fallida puesta: una mácula a una formidable tarea. Un gesto de "gatos maulas" que no beneficia a nadie y que hace descreer de la deportividad de una competencia.

Del resto –por lo menos el domingo, en otro plano– hay que rescatar las labores de Adba (hasta su abandono era tercero) y el quinteto compuesto por Valenti, Romero, "Flash", Lustig y Gianni.

CLASE 2: LA HORA DEL REGATTA

De carrera en carrera se nota el avance de los nuevos autos, los que cambiaron la cara a la categoría: Gacel y Regatta. Esta diferencia con la vieja ola de los 128 (ya casi no queda ninguno de 1300, casi todos son SE de litro y medio) se ahonda vertiginosamente por una simple razón: los pilotos de punta, los poseedores de mejores recursos económicos, los que cuentan con la posibilidad de recurrir a los preparadores más prestigiosos, han dejado masivamente al viejo Fiat que reinó en la división durante 15 años.

VW a través del Gacel hizo la brecha, hasta amenazar casi con otra monomarca para un futuro no muy lejano. Fiat con el Regatta recogió el guante y nos promete para más adelante una polarización como aquellas de la marca contra Peugeot, o la de Ford-Chevrolet. Por lo pronto, por intermedio de Alberto Baldinelli consiguió su primer triunfo en la pista, a pocos días del triunfo (también primerizo) de Omar De Giovanni en un rally nacional.

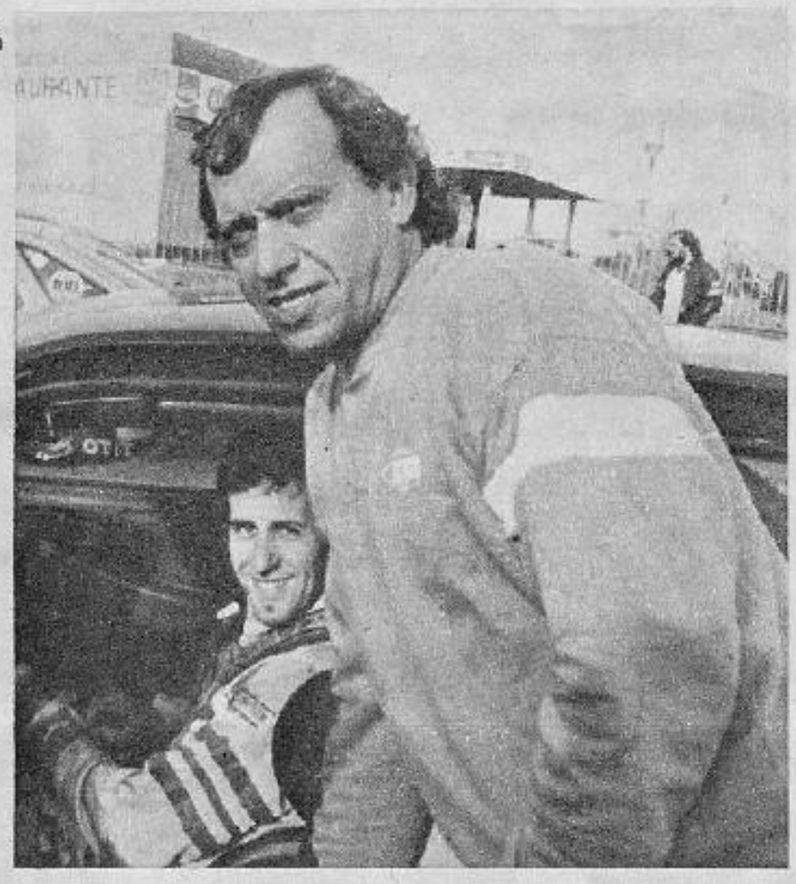
La carrera fue estupenda, con un trío conformado por Alberto Baldinelli, Omar Darío Bonomo y Eugenio Breard, que no se regalaron nada a lo largo de los cincuenta kilómetros de carrera. Con los Fiat SE 1.5 brillaron Joseph, Héctor Baldinelli, Claudio Manozzo y Néstor Percaz, todos ellos superados al final por el Regatta de Ottaviani, que remó hasta quedar cuarto, tras los "tres grandes" del día.

En definitiva, el triunfo de Baldinelli con un Regatta frente a los hasta hoy aparentemente imbatibles Gacel abre una rica perspectiva para esta clase, que para no cortar la racha, volvió a entregar un real carrerón.

F-SIERRA: ¡AHORA SI!

Si algo le faltaba a la monomarca, era cantidad. La que pone densidad en el espectáculo y la que libra del peligro del aburrimiento cuando se producen deserciones.

La carrera se planteó con el convidado de piedra –nada menos que "Tito" Bessone conduciendo el Sierra de Rementería, suspendido– escapándose del trencito conformado por Guiral, Albertengo, Pentecoste y Del Campo. Cuando una goma pinchada hizo parar a Tito, los cuatro protagonizaron una inolvidable lucha por la victoria, definida recién al final en favor del insistente presidente de APAT. Al margen de ellos, hay que destacar las carreras de Raúl Sinelli y Mario Geretto, que dieron grata sorpresa con recursos no tan afilados como los de punta, pudiéndose incluir en el grupo también al entre-



6



7

8

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LAS CARRERAS EN SINTESIS

Clase Tres

En el **pique** prevalecio Maggi colocandose Adba antes de Breard. Sin embargo el ordenamiento de la **primera vuelta** era: Maggi, Breard, Adba, Valenti, Romero, Lustig, "Flash", Gianni, Catalán, Arballo, Finocchio, Delgado y Valdez. En la segunda vuelta, separaban a Maggi de Breard, dos segundos. En la **cuarta**, se juntaban y escapaban del resto, liderando ya "Chippy".

Quinta vuelta: Breard/Maggi y a 4s Adba, a 8s el cuarteto Valenti, Romero, Gianni y Lustig, un poco mas allá Flash y espaciados Catalán, Delgado, Arballo, Finocchio y Valdez. En la **sexta** se retrasa Gianni, después del abandono de Arballo. En la **décima vuelta**, los Alfas (ahora Maggi es líder) llevan 8s a Adba (que abandonaria en la 11ª) y un campo al terceto Romero-Valenti-"Flash". Mas atras seguian entonces Lustig, Catalán, Delgado, Gianni y Finocchio. Hoy ha incidentes importantes hasta el final, salvo la lucha por el tercer lugar, para Valenti.

Clase Dos

Bonomo picó en punta seguido por Baldinelli que lo desplazó antes de la curva de Ascari. Bessone embistió a "El Suizo", que fue chocado luego por Bernardo Harpe, quedando fuera éste y el helvético, y retrasados Scioli y Otaviani, entre otros. En la **primera vuelta** este era el orden: Baldinelli, Bonomo, Breard, a 15 segundos Joseph, Hector Baldinelli, Manozzo, Percaz, Bongiovanni, Paolucci, Ojeda, Fossati, Ottaviani, Ferreyra, Ernesto Rodriguez, Cogno, Caballero y Blandini. En la **quinta** los tres primeros sin variantes, pero a 13 segundos de Manozzo, seguido de Joseph, Ottaviani

Otra llamativa actuación de "Flash", en la toma seguido por el cordobés Juan Carlos Gianni, que luego se retrasó.

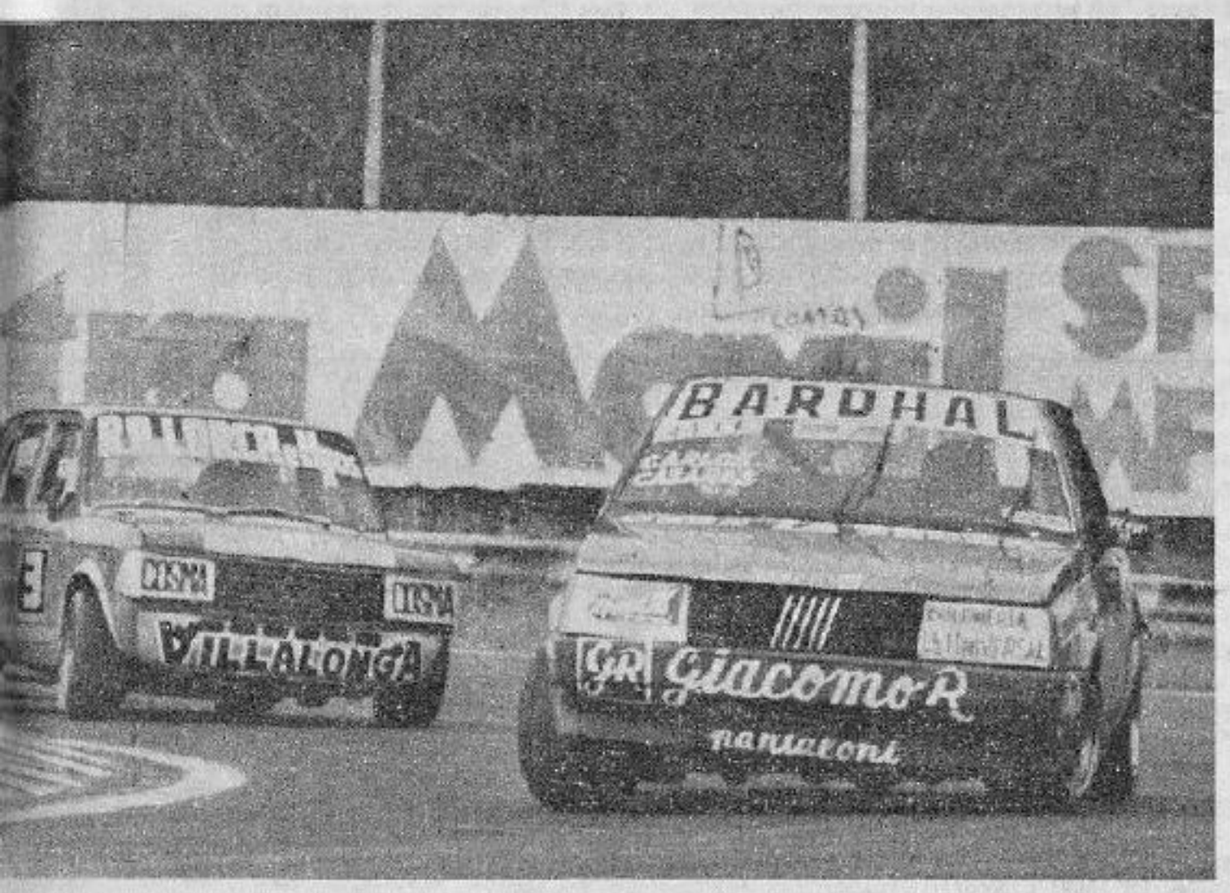


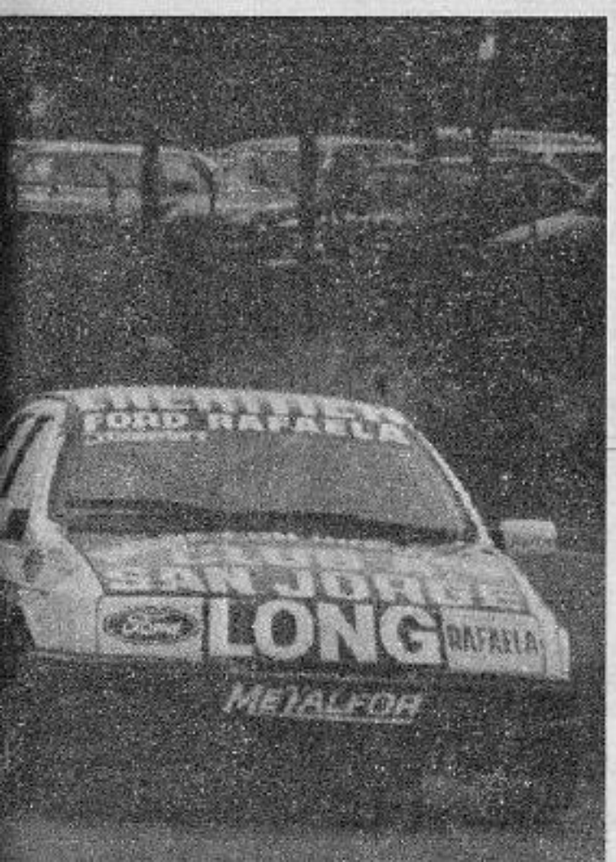
(gran repunte), Percaz, H. Baldinelli, Paolucci, Ojeda y Fossati. En la **séptima** vuelta pasó a la punta Bonomo pero la recuperó pronto Baldinelli. En la **décima**, Baldinelli le habia sacado medio segundo a Bonomo, y seguian pegados Bonomo y Breard. A 22 segundos estaba Ottaviani, luego Joseph y Manozzo, más atrás Percaz, Paolucci, Ojeda, Fossati, Rodriguez y Funes. En la **undécima**, Joseph pasa a ser quinto. En la **anteúltima vuelta**, Baldinelli le saca la ventaja que sería decisiva a Bonomo, en la entrada al mixto.

Fórmula Siena

Pica en punta Bessone y saca un segundo en la **primera pasada** a Albertengo. Siguen entonces Guiral, Pentecoste, Del Campo, Ayerza, Patti, Morier y mas lejos Sgroppo, Eidilstein, Sinelli, Geretto, Kruse, Rafú, Stambul, Barletta, Agostino, Alonso y Lange.

En la **cuarta vuelta** para Bessone con una gran pinchada. En la **quinta**, estaba primero Guiral acosado por Albertengo y Pentecoste. Más atrás Del Campo, y luego Ayerza, mas atrás Patti y Sinelli, y después Geretto, Sgroppo, Eidilstein, Rivero, Barletta, Agostino, Alonso y Abiusi. En la **séptima** pasa a liderar (por tres giros) Albertengo. En la **décima** éste es el orden: Guiral y Pentecoste, más allá Albertengo y Del Campo, seguidos de lejos por el solitario Ayerza, despegado de Patti, Sinelli y Geretto. En la **anteúltima vuelta** Pentecoste lo pasa a Guiral y gana.





5 - Prueba cabal de la lucha que se libró por el tercer puesto en la Clase 3. Carlos Romero, Horacio Valenti y la "Pancha" Gianni apiñados a la salida de la horquilla. 6 - El Negro Giambrone y Tito Bessone. Podían haber matado en la monomarca pero una goma pinchada frenó al Sierra que cedió por esta vez Rementería. 7 - Muy bueno lo del casarense Raúl Ottaviani, quien remontó hasta el cuarto puesto. Lo siguen Percaz y Héctor Baldinelli, el ascendente hermanito de Beto. 8 - El cuarteto de Sierra. Albertengo precede a Guiral, Pentecoste y Gerardo Del Campo, en una contienda que entusiasmó y dio calor a las bastante despobladas tribunas. La monomarca levantó el aplazo de la anterior en Buenos Aires.

rriano Morier y al surero Gustavo Rivero.

En cambio, los dos punteros del campeonato, Ayerza y Patti, no tuvieron todas consigo, Ayerza se desconectó de la vanguardia y llegó apenas quinto casi a punto de ser acosado por Sinelli. Esto, por otro lado, le da un interés adicional al torneo, el que ya, de por sí, ganó con la incorporación de nuevos autos y pilotos. Un gran paso al frente.

MINITURISMO

HOMENAJE A GOMEZ

Con buen criterio, la AAAS puso la reunión del domingo bajo la advocación de **Alberto Gómez**, el recordado "Mago de Ugarteche", preparador y piloto de Peugeot en la época linda de la confrontación con los Fiat "milqui". Un merecido homenaje a quien fue propulsor de la categoria Turismo, pero, más allá de ello, un buen hombre.

DEBUTS Y RETORNOS

Corrieron por primera vez (a nivel nacional) en el Turismo **José Pepe Scioli**, con un Gacel (muy bien en clasifica), **Héctor Baldinelli** (brillante hasta su abandono con un SE 1,5 de Franco Gava), **Gustavo Funes**, de Rafaela, con el Regatta que utilizó el "Castorcito" Grossi en Paraná, y **Daniel Stambul**, debutante absoluto en el automovilismo con el Sierra que comparte con Migliore. Los retornos son los de Germán Arballo, Raúl Sinelli, José Catalán Magni y Mario Geretto. Este último, riocuartense, tuvo su cuarto de hora a principios de la década del '70, corriendo en Turismo con Fiat 1500, 1600 y luego 125. Bien venidos unos y otros.

VOLANTES

Los de motor de los Gacel que **Bonomo**, **Breard** y **Serravalle** corrieron en Paraná, objetados oportunamente, fueron analizados en el **INTI** en lo que res-



Mario Geretto, de regreso.

EN POCAS PALABRAS...

Ignacio Bone: "En cualquier momento comenzamos con el desarrollo del TC 2000". **Fernando Adba:** "Tengo miedo de que me tiren afuera". **Flash (el sábado):** "Ellos me dan ese tiempo, pero en mi box tomaron 15/100 menos". **Gustavo Funes:** "Por ser la primera vez, es demasiado que esté el auto en la final". **Luis Druetta:** "No corro porque tuvimos más problemas en Paraná que en el resto de las carreras que hicimos". **Luis Strianesse** a **Edgardo Fernández:** "Ahora se me olvida de esto y se me pone a trabajar en lo que usted sabe", en verificación, aludiendo al TC 2000. **Mario Gerotto:** "Hace diez años que no corro, –salvo una con Datsun en Río Cuarto– y aproveché el ofrecimiento. **Alberto Baldinelli:** "Te felicito por la pole position, pero que no se vuelva a repetir". **Omar Darío Bonomo:** "Lo lamento, pero otra cosa no podía hacer". **Ricardo Costanzo:** "En Paraná me enojé porque el Sierra no andaba, ahora cambiamos de preparador y pienso estar en Chaco". **Germán Arballo:** "Sentí un ruido raro, y paré antes de romperlo". **Daniel Valdez:** "Escuché algo raro en el motor, pero seguí hasta que se rompió. No quiero ni abrir el capó".

pecta a composición metalográfica y origen. Hasta el momento no hay novedades, aunque se rumoreaba que el de "Chippy" está 50 gr. abajo del peso que corresponde.

ABLANDAMIENTO

A partir de la próxima carrera (Resistencia) los **Sierra** cambiarán el compuesto de los **neumáticos Paul** por uno más blando. Medida inspirada en el mejoramiento de performance.

PIÑA DE ABDALA

Se quedó de a pie **Merched "Tito" Abdala**, el joven piloto de Trelew que iba a debutar con el nuevo Gacel alquilado a Bonomo. Se despistó en la clasificación sabatina al encarar el tobogán; bajó marcha atrás y pegó fuertemente contra el "guard rail" sobre el que quedó montado el auto, con serios daños.

Por Carlos Neira y Marcelo Padín
Fotos de Enrique Bianco, Enrique Perrupato, Duilio Caro y Christian Frölich

RETRASOS Y ABANDONOS

Clase 3: D. **Valdez**: Rotura de motor (ab.); **Gianni**: Toque con Valenti y caja trabada; **Delgado**: Acelerador trabado; **Catalán**: "Saltaban" los cambios; **Arballo**: Rotura del semieje izquierdo (ab.). **Abda**: Embrague (ab.); **Finocchio**: Fuera de pista y embrague.

Clase 2: "El Suizo": Toque con Bessone (ab.); **Bessone**: Toque con "El Suizo" y neumático trasero izquierdo roto (ab.); **Cogno**: Transmisión (ab.); **Spampinato**: Rotura de la cuarta y quinta marchas (ab.); **Bongioanni**: Bielazo (ab.); **Ferreyra**: Rotura de un palier (ab.); Padilla: Reventó el bulbo de aceite (ab.); **Scioli**: Toque en el curvón (ab.); **Lépore**: Bomba de nafta (ab.); **Héctor Baldinelli**: Rotura de la tercera marcha (ab.); **Massey**: Goma delantera izquierda pinchada en la vuelta previa y rotura de autoblocante (ab.). **Rodríguez**: Junta de tapa de cilindros quemada (ab.); **Ojeda**: Rotura de caja (ab.); **Harpe**: Toque con El Suizo y Bessone (ab.).

Clase Sierra: **Kruse**: Falla en el motor (ab.); **Stambul**: Rotura de un balancín (ab.); **Abiusi**: Rotura de caja (ab.); **Patti**: Neumático delantero izquierdo pinchado (ab.); **Bessone (h)**: Neumático trasero derecho pinchado; **Morier**: Recargo con 30 segundos (ab.); **Rivero**: Acelerador trabado; **Sgroppo**: Toque con Rivero; **Albertengo**: Amortiguador trasero descargado; **Barletta**: Amortiguador delantero derecho desprendido; **Sinelli**: Toque con Eidelstein; **Agostino**: Se quedó sin frenos; **Eidilstein**: Fuera de pista.



José Luis Morier empujando su Ford Sierra Ghia 2.3S hacia un lugar seguro.

CAMPEONATOS

CLASE TRES

Romero, 37 puntos; **Abda**, 36; Breard, 32; "Flash", 16; Maggi, 15; Valenti, 12; Delgado y Gianni, 11; Valdez y Lustig, 10; Finocchio, 7; Catalán Magni, 4; "Zorba", 3.

CLASE DOS

Bonomo, 55 puntos; Baldinelli, 31; Breard, 27; Serravalle, 24; Ottaviani, 18; Harpe, 15; Percaz y Joseph, 14; Bongioanni, 10; Padilla, 9; Bessone, 6; Blandini, Fossatti y Manozzo, 4; Ferreyra y Paolucci, 3; Trejo y Funes, 1.

FORMULA SIERRA

Ayerza, 48 puntos; Pentecoste, 28; Patti, 27; Del Campo, 25; Guiral, 19; Kruse, 13; Sgroppo y Albertengo, 12; Rafu, 10; Morier, 8; Agostino, Ramponi y Sinelli, 6; Eidelstein, 5; Migliore, Gutiérrez y Geretto, 4; Rivero, 2; Barletta, 1.

Nota: Se incluye el puntaje dado por la prueba de Paraná, de acuerdo al orden de llegada original.

Próxima competencia: el 21 de junio en Resistencia, Pcia. del Chaco.



Los dos, con mecánica que ya es de la guardia vieja, el Fiat SE 1.5, cumplieron una descolliante tarea. Joseph (a la derecha) fue quinto, quebrando una mala racha y Claudio Manozzo séptimo, pero acumulando experiencia.

CLASIFICACIONES

"Premio Alberto Gómez" - Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros de extensión - Recorrido total: 50,17 km - Turismo Clases Dos, Tres y Fórmula Sierra - 17/5/87

CLASE TRES

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Maggi, 1m33s898/1000 (Promedio: 128,266 km/h); Breard, 1m34s166; Abda, 1m35s297; Romero, 1m35s335; Gianni, 1m35s354; "Flash", 1m35s462; Valenti, 1m35s640; Lustig, 1m35s358; Catalán Magni, 1m37s200; Delgado, 1m37s956; Arballo, 1m38s078; Finocchio, 1m38s425; Valdivieso, 1m40s818.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Auto	Tiempo	Vtas.
1°	2	**Eugenio Breard**	**Alfa Romeo GTV 2000**	**24m11s184/1000**	**15**
2°	1	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV 2000	24m11s186	15
3°	5	Horacio Valenti	Renault 18 GTX	24m18s269	15
4°	3	Carlos Romero	Renault 18 GTX	24m19s291	15
5°	21	"Flash"	Renault 18 GTX	24m20s491	15
6°	7	Roberto Lustig	Renault 18 GTX	24m26s222	15
7°	16	José Catalán Magni	Renault 18 GTX	24m37s999	15
8°	6	Juan Carlos Gianni	Renault 18 GTX	24m50s118	15
9°	11	Jorge Delgado	Renault 18 GTX	25m01s493	15
10°	24	Daniel Finocchio	Renault 18 GTX	25m07s172	15
11°	4	Fernando Abda	Renault 18 GTX	17m46s373	11

No clasificaron: Arballo, 5v; Valdez, 3v.
Promedio del ganador: 124,489 km/h.
Record de vuelta: Breard en la 13° vuelta en 1m34s736/1000 a un promedio de 127,136 km/h.

CLASE DOS

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m34s764/1000 (Promedio: 127,093 km/h); "El Suizo", 1m34s805; Baldinelli, 1m34s986; Breard, 1m35s012; Bessone, 1m35s721; Scioli, 1m36s302; Serravalle, 1m36s516 (excluido); Lepore, 1m36s653; Joseph, 1m36s748; Ottaviani, 1m36s759; Harpe, 1m36s782; Percaz, 1m36s840; Bongioanni, 1m36s937; Manozzo, 1m37s346; Baldinelli H., 1m37s949; Pachucci, 1m38s059; Fossatti, 1m38s087; Ojeda, 1m38s462; Ansaldo, 1m38s465; Rodríguez, 1m38s466; Cogno, 1m38s190; Massey, 1m39s237; Funes, 1m39s242; Ferreyra, 1m39s306; Blandini, 1m39s362; Padilla, 1m39s717; Caballero, 1m39s954; Krujosky, 1m39s999; Spampinato, 1m40s622; Pizzorno, 1m40s848; Badino, 1m41s068; Galluzi, 1m42s167; Caggiano, 1m43s299; Posadas, 1m44s931.
Sin tiempo: Abdala y Wandler.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Auto	Tiempo	Vtas.
1°	4	**Alberto Baldinelli**	**Fiat Regatta 85**	**24m06s215/1000**	**15**
2°	1	Omar Darío Bonomo	VW Gacel GS	24m09s297	15
3°	50	Eugenio Breard	VW Gacel GS	24m09s671	15
4°	10	Raúl Ottaviani	Fiat Regatta 85	24m20s165	15
5°	40	Ricardo Joseph	Fiat SE 1500	24m47s392	15
6°	3	Néstor Percaz	Fiat SE 1500	24m49s589	15
7°	67	Claudio Manozzo	Fiat SE 1500	24m52s870	15
8°	23	Horacio Paolucci	Fiat SE 1500	24m53s010	15
9°	15	Héctor Fossati	Fiat SE 1500	25m01s653	15
10°	63	Gustavo Funes	Fiat Regatta 85	25m22s040	15
11°	46	Juan Carlos Blandini	Fiat 128 CLI	25m22s341	15
12°	33	Norberto Caballero	Fiat 128 CLI	25m26s874	15
13°	41	Humberto Krujosky	Fiat 128 CLI	25m41s117	14
14°	25	Juan Ojeda	Fiat 128 CLI	19m57s720	12
15°	72	Ernesto Rodríguez	Fiat SE 1500	18m50s453	11

No clasificaron: Bessone, 8v; Massey, H. Baldinelli y Lepore, 6v; Scioli, 5v; Padilla, 4v; Ferreyra, Bongioanni y Spampinato, 3v; Cogno y "El Suizo", 1v.
Promedio del ganador: 124,744 km/h.
Record de vuelta: Breard en la 10ª vuelta en 1m35s468/1000 a un promedio de 126,155 km/h.

FORMULA SIERRA

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bessone (h), 1m33s524 (Promedio: 128,778 km/h); Guiral, 1m33s756; Albertengo, 1m33s863; Pentecosto, 1m33s968; Ayerza, 1m34s012; Del Campo, 1m34s076; Eidelstein, 1m34s472; Patti, 1m34s514; Sinelli, 1m34s599; Gutiérrez, 1m34s818; Morier, 1m35s176; Sgroppo, 1m35s212; Rafu, 1m35s229; Stambul, 1m36s102; Kruse, 1m36s295; Rivero, 1m36s480; Geretto, 1m36s834; Barletta, 1m37s149; Alonso, 1m38s050; Abiusi, 1m38s196; Lange, 1m38s276; Agostino, 1m38s341.

FINAL

Pos.	N°	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	4	**Oscar Pentecoste**	**23m46s957/1000**	**15**
2°	2	Jorge Guiral	23m47s351	15
3°	7	Ricardo Albertengo	23m49s136	15
4°	5	Gerardo Del Campo	23m49s569	15
5°	12	Hernán Ayerza	24m09s681	15
6°	20	Raúl Sinelli	24m10s959	15
7°	34	Mario Geretto	24m24s161	15
8°	29	Jorge Eidelstein	24m29s303	15
9°	16	Gustavo Rivero	24m36s950	15
10°	25	Antonio Barletta	24m49s574	15
11°	33	Daniel Agostino	24m51s455	15
12°	3	José Daniel Sgroppo	24m54s044	15
13°	44	Ernesto Bessone (h)	23m48s526	13
14°	11	Roberto Patti	19m21s468	12
15°	17	Guillermo Alonso	19m59s355	12
16°	36	Antonio Abiusi	18m39s719	11

No clasificaron: Rafú, Stambul y Morier, 4v; Lange, 3; Kruse, 2.
Promedio del ganador: 126,602 km/h.
Record de vuelta: Pentecoste en la 3ª vuelta en 1m33s919/1000 a un promedio de 128,236 km/h.
Recargos: Morier, recargado con 30 segundos por adelantarse en la partida.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

scapessticas

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

ZONA LITORAL:
JOSE MARIA ANGELINI:
Mendoza 363 VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL: 0462-25960

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

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

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

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

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

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

● TARJETAS DE CREDITO.

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

AMORTIGUACION

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION



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

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

BUTACAS VEIGA

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



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

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

casa ROG
ESPECIALISTA EN HERRAMIENTAS
ESPECIALES PARA RECTIFICACION
EQUIPOS PARA RECTIFICAR TAPAS DE CILINDROS
ALVAREZ JONTE 4307 (1407).
BS. AS. TEL.: 567-7681

ruedas argentinos



COMPETICION

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

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

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

JAULAS DE PLATA IMPORTADAS Z SAP Z. 200

LINEA YAMAHA * ENCENDIDO ROTOR INTERNO * ROTOR EXTERNO
PLAT Y CONVERSORES * MOTOPLAT 0Km.
● KIT ZANELLA 5 VELOCIDADES DE CILINDRO, PISTON Y TAPA.
● ESPECIALES POTENCIADOS (KART. LIBRES Y FORMULA 5)

CESAR GOÑI COMPETICION

PINERO 1294 - José C. Paz - TEL. 0320-22781

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO
● COMPETICION
● LANCHAS
● INDUSTRIA



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

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

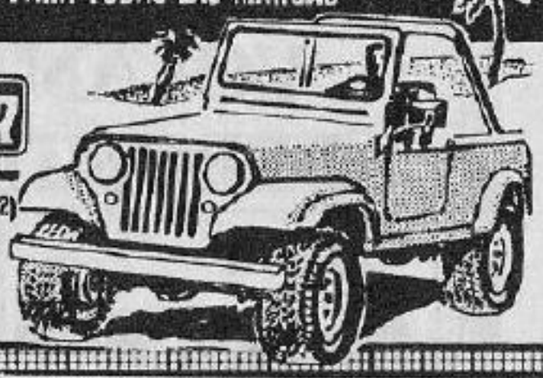
● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.
Turismo clase 2 y categorías zonales

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

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

● KITS ECONOVAN ● TECHO DURO
● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN
● CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS

WORLD CAR S.A.



AV. MITRE 1130 - (C.P. 1602)
FLORIDA - T.E. 760-8995
R. 8 ESQ. CUBA
SAN MARTIN
T.E. 769-3651

MOTOR HOME

EQUIPELO CON AIRE ACONDICIONADO

FRIART S.R.L.
INDEPENDENCIA 17 - AVELLANEDA - ☎ 204-6543

CAPUCHAS ☆
BUZOS ☆
CASCOS ☆



☆ BOTAS



● Gamuza ● Cuero

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



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

ULTIMO MOMENTO

OTRA PRIMICIA: VW 16 VALVULAS PARA F.3. Según hemos podido saber en Alemania, habría al menos dos conocidos preparadores de la categoría trabajando "a full" sobre el **Volkswagen** 16 válvulas para su empleo en la **Fórmula Tres**. Si bien existe **mucha reserva** en el tema, tal vez antes de 60 días las primeras unidades iniciarían los tests en pista, estando en estos momentos superando los ensayos en banco. Esta novedad se adiciona a la ya adelantada con respecto al desarrollo del **Cosworth** que equipa a la coupé Sierra, con lo cual los germanos están jugando cartas innovadoras para mantener la hegemonía en los impulsores de la especialidad.

MODENA EN F.3000. Primer triunfo de **Stefano Modena** en la F.3000. La victoria del joven italiano llegó en **Vallelunga**, segunda fecha del certamen. El piloto del team **Onyx** y actual Campeon Europeo de F.3, se impuso claramente tras soportar el asedio parcial del francés Yannick Dalmas, protagonista de un espectacular accidente que obligó a la detención de la carrera y su posterior relanzamiento.

El accidente de Dalmas –autor de la "pole"– se produjo en la vuelta 19, mientras el piloto el team ORECA pugnaba por superar a Modena, en ese momento al comando del lote. Una rotura de suspensión provocó el despiste del francés en el veloz curvón del fondo. El auto (un March) volvió a la pista totalmente destruido tras el impacto contra el guard rail, con Dalmas inconsciente en su interior. El bloqueo de la pista obligó a la detención tras dos vueltas de indecisión. Dalmas fue trasladado a un nosocomio local, presentando un estado de shock y contusiones en las piernas, de lo cual se recuperó en pocas horas.

Modena lideró autoritariamente en la segunda parte y se llevó así el triunfo en su tierra. Segundo fue el español **Luis Pérez Sala** con el mejor Lola, y tercero **Mauricio Gugelmin** –ganador en la apertura– con el **Ralt-Honda** poco a gusto en el circuito romano. En el Campeonato seguía primero Gugelmin con **13 puntos**, escoltado por Modena con 12.

LOS M3 SIGUEN MONOPOLIZANDO EL TURISMO. Nueva victoria de BMW en el **Mundial de Turismo**, esta vez por vía del exitoso team italiano **CI.BI.Emme** con la dupla **Cecotto-Brancatelli**. Los autos de Baviera no tuvieron oposición en los **Ford**, resultando segundo el coche de **Schnitzer** con tripulación toda italiana: **Pirro-Capelli-Ravaglia**. Tercero y cuarto quedaron los Ford oficiales de **Eggenberger**, sin perder la vuelta con respecto a los ganadores. Los **Alfa Romeo** evidenciaron cierta mejoría, principalmente en el auto de **Laffite-Nannini** con jaula reforzada, pero inconvenientes de motor impidieron un resultado superior. En los boxes de Dijon –sede de esta tercera fecha del Campeonato– circularon rumores con respecto a modificaciones reglamentarias tendientes a generar mayores libertades de preparación, a efectos de evitar un desinterés de las fábricas ante la superioridad de BMW...

RALLY: ¿AUDI A LA ARGENTINA? Es muy posible que luego de Grecia, la Dirección Deportiva de Audi decida rever su programa de principios de temporada, a efectos de participar en mayor cantidad de carreras si es que existen posibilidades de luchar por el **Campeonato Mundial**. Esto tocaría de cerca a la carrera argentina, ya que la misma figuraría en los planes de Ingolstadt por tratarse de un terreno favorable al nuevo 200 Quattro.

Siguiendo con rally, digamos que está confirmada la presencia de **Peugeot** en el Mundial del '88. La presentación del programa se realizará a fines de mes en Francia. En la ocasión se mostrará el flamante 405 que usará la escuadra de **Jean Todt**.

Como adelantamos, el coche tiene motor 4 cilindros transversal y tracción delantera, estando previsto para más adelante la versión de tracción en las cuatro ruedas. El propulsor es un dos litros aspirado con 4 válvulas por cilindro, que en versión Grupo A tendrá unos **240 CV**, lo que unido a los 1.000 kg de peso del auto resulta una combinación interesante. Para la versión "4WD" se dispondrá de un motor 2.200 cm³.

En materia de pilotos, **Vatanen** es "número puesto" de Todt. Los franceses están muy interesados en el nuevo reglamento de la especialidad, del cual anticipamos detalles la semana pasada, y tendrían ya en manos un proyecto para el mismo...

ROSSO: OPTIMISTA PARA ZOLDER

El próximo domingo, **Víctor Rosso** competirá en Zolder (Bélgica) por la tercera fecha del **Campeonato Alemán de F.3**. A tal fin el equipo de **Bertram Schäfer** estuvo el pasado jueves en el circuito belga, para ensayar diversas modificaciones en los **Ralt**. La lluvia impidió realizar el programa previsto, en su totalidad. De todos modos se aprovecharon los momentos en que la pista no estaba completamente mojada, pero siempre girando una docena de segundos por encima del record. En la ocasión estuvieron casi todos los protagonistas del certamen. No observándose mayores diferencias en los registros. El cambio más importante visto en los Ralt es el retorno a la caja de 5 velocidades, además de variaciones en resortes y amortiguadores. Estos tests los completarán este jueves, 48 horas antes de la clasificación prevista para el sábado. "**Creo** –nos decía Rosso– **que no estaremos tan lejos de la punta en Zolder. Lástima que no hayamos podido probar todo lo que trajimos, pero entiendo que estamos en buen camino. Lo importante en esta carrera es volver a hacer suma de puntos, para luego aprovechar al máximo las semanas posteriores de receso en el Campeonato. Si bien estaremos en Montecarlo, la próxima del torneo será recién luego de un mes.**"

DOS GRANDES PERDIDAS PARA FERRARI

En el lapso de una semana, **Enzo Ferrari** ha sufrido dos pérdidas importantes, aunque de distinto tenor. En primera instancia fue la desaparición física del Ing. **Gioacchino Colombo**, colaborador clave de la escuadra de Maranello en sus comienzos y gran amigo personal de don Enzo. Colombo falleció a los 84 años de edad, víctima de una dolencia pulmonar. Había ingresado en Alfa Romeo a los 21 años, y bajo la dirección de Vittorio Jano trabajó en varios proyectos de competición, generando luego la célebre 158, más conocida como Alfetta: la 308, la 312 y por último la 316. Durante esa época la relación con Ferrari fue muy intensa, y luego de la Guerra pasó a la joven escudería de Maranello. Fruto de su creatividad fue aquel primer motor de 12 cilindros y 1.500 cm³ que hiciera Ferrari y que mantuviera su vigencia por muchísimos años pese a cambios de cilindrada y destino. Luego, Colombo pasó por Maserati, Bugatti (para quien realizó el último F.1, con motor de 2,5 litros transversal), MV Augusta, y finalmente en el '71 habilitó su propio estudio para terceros.

Pocos días después, el "Drake" sufrió otra baja de la misma intensidad pero de diferente tipo. La Lamborghini difundió el martes 5 el siguiente comunicado. "**El ing. Mauro Forghieri, proyectista de fama mundial de automóviles de elevadas prestaciones, ha asumido en la Lamborghini Automobili SPA, la Dirección Técnica del Departamento de Competición y Estudios Avanzados, en fase de constitución. El primer objetivo de este departamento será la realización de un motor para Fórmula 1 y el desarrollo de nuevas tecnologías destinadas a la producción de serie**".

El comunicado –claro y escueto– implica la separación de Forghieri tras 28 años de permanencia en Ferrari, si bien desde hace un par de años a esta parte, había dejado el Departamento Competición para asumir la Dirección de la Oficina de Investigación y Estudios Avanzados, convertirá posteriormente en Ferrari Engeneering". Como se recordará, esta situación se produjo tras un abierto enfrentamiento con Marco Piccinini. Forghieri había ingresado a Ferrari a los 24 años, tras haberse graduado. Y sobre su alejamiento de Maranello, comentó: "**Me voy de Ferrari sin golpear la puerta. Ayer he hablado a solas con don Enzo durante un rato largo y ha resultado una despedida muy emotiva. Es una lástima que no haya podido mantener el diálogo directo con él en los últimos años. Ya no tengo más motivaciones para quedarme en Ferrari, y por ello he elegido la oferta de Lamborghini, que es una industria italiana e incluso de esta misma región a la que amo**"

Con respecto a su pase a Lamborghini, esto tiene que ver con los proyectos de la casa de Santagata Bolognese, referentes a la competición, a los cuales nos habíamos referido semanas atrás cuando los contactos con Chrysler aún no se habían oficializado. Ahora que la casa de **Lee** Iaccoca es propietaria del 100% del paquete accionario de la empresa –tras una operación de casi 30 millones de dólares–, con Forghieri se visualiza la estrategia de los americanos, tendiente a darle una imagen deportiva a la producción de Lamborghini. Si bien esto es muy reciente y, como dijera el mismo Forghieri, aún hay muchas cosas por definir, lo cierto es que el proyecto del motor para F.1 será una realidad a corto plazo, coincidiendo con el paso de la F.1 hacia los aspirados.

Pese al cambio de dueño, los americanos han asegurado la continuidad del "staff" directivo de la casa italiana. En el área de producción continuará al frente el Ing. **Giulio Alfieri**, secundado por varios ex Ferrari, entre ellos Marmiroli y Bellentani. El área de Forghieri será completamente autónoma y su financiamiento será sostenido a través del aporte de capital realizado por la Chrysler tras la adquisición.

indy cars

EL PROXIMO DOMINGO... ¡LAS 500 DE INDY!

El domingo **24 de mayo** se concretará la 71ª edición de las **500 Millas de Indianapolis**, todo un clásico en el automovilismo "yanqui".

Finalmente se conformó la grilla de largada donde 33 pilotos buscarán el triunfo. Como sucede habitualmente en esta competencia, los días de pruebas de clasificación ofrecieron violentos accidentes pese a lo cual se pudo completar el "starting grid". Uno de aquéllos, el de **Pancho Carter**, dio la posibilidad de correr a **Al Unser Sr.** ya que Pancho sufrió un terrible vuelco que le impidió estar presente en la competencia. El popular Unser participará en el equipo **Penske** con el auto que estaba reservado a Carter.

Otro que también estará presente será **Gordon Johncock** (quien se había retirado de las competencias en los entrenamientos de Indy '84), que fue protagonista en varias oportunidades de la singular prueba.

El domingo los norteamericanos verán largar en primera fila a estos tres hombres: **Mario Andretti (Lola-Chevrolet)**, en la cuerda; en el centro, Bobby Rahal (Lola-Cosworth), y por fuera, Rick Mears (March-Chevrolet).

CORSA estará presente en Indy a través de su corresponsal permanente en los EE.UU., **Héctor Cademartori**, para que ustedes puedan vivir lo acontecido en otra edición de las competencias más famosas del mundo.

turismo carretera

MOURAS CONOCIO RAFAELA

No conocía el autódromo de Rafaela, ya que nunca he tenido oportunidad de correr allí. En parte ése fue el motivo por el que vine y, además, quería tener alguna idea del comportamiento del auto", señaló Roberto Mouras el pasado domingo, luego de la prueba que llevó a cabo con su **Chevrolet T.C.**, con vistas a la competencia del próximo 7 de junio en ese escenario.

El "Toro" de Carlos Casares dio treinta vueltas al circuito, girando con gomas usadas en la última competencia en autódromo del año anterior, y se retiró bastante satisfecho. Su mejor tiempo fue de **1m31s14/100**, logrando luego de sucesivas paradas para ir acomodando el sistema de suspensión trasera, probando distintos valores de amortiguadores y reglajes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Producción: Néstor Palmetti (Desde Europa)

RECALDE EN LA RUTA DE GRECIA

Mientras esta edición arriba a la calle, el cordobés **Jorge Recalde** ya habrá comenzado el reconocimiento de la ruta del **Rally de Acrópolis**, que se iniciará el próximo domingo 31 del corriente, desde Atenas. La participación del piloto de Mina Clavero en esta competencia del Mundial, estuvo, la semana pasada, en duda, al habérsele presentado cierta complicación de trabajo al austriaco "team manager" **Rolf Schmidt**. Por fortuna, la situación quedó resuelta y tras un viaje de Recalde a Viena, el argentino retornó con la confirmación del programa, aunque es muy probable que no alcance a disponer del mulette para el trabajo previo.

Con referencia a los neumáticos, Recalde ha conseguido la provisión a través de la gente de **Michelin**, tras un contacto con **Pierre Blanchet**. Esta definición facilita las cosas para Schmidt, puesto que todo el desarrollo de la **Coupé 90** ha sido hecho basado en el caucho francés. En ocasión del Rally de San Remo, Recalde había sufrido, el año pasado, problemas de adaptación con respecto a las Pirelli, las cuales requieren una especial adecuación en materia de suspensión.

Además de definir la situación de Grecia, el argentino también se ocupó la semana pasada de clarificar sus próximos pasos con **Lancia**. El jueves se reunió en Turín con **Cesare Fiorio**. Pese a que en **Abarth** continúan los problemas de escasez de partes y recambios, el número 1 de la casa italiana le confirmó al cordobés su participación en el **Rally Olympus** en los Estados Unidos, competencia previa al Rally de Argentina. En ocasión de nuestra visita a Abarth, pudimos constatar la magnitud de los problemas de falta de material de repuesto para el **Delta HF Grupo A**. Ese mismo día, Chardonnet recibía la novedad de que el auto previsto para que Saby corriera en Grecia con sus colores no estaría disponible, razón por la cual el importador francés debía dar marcha atrás a su programa, con una elevada carga de malhumor, ya que había preparado un importante operativo promocional en torno de esta carrera con Saby. El hecho de que ni siquiera el peso de Chardonnet consiga un auto en Abarth, es bastante demostrativo de la situación en la casa turinesa.

Dentro de este marco, Fiorio se comprometió personalmente con Recalde para que el argentino corriese en los Estados Unidos, a efectos de que arribe con training a la Argentina. En razón del excelente piso de la carrera americana, Fiorio decidió asignarle a Recalde uno de los "mulettos" del team Martini, al cual se lo dotara de motor, caja y transmisión revisados antes de la largada. La asistencia de la máquina en carrera estará a cargo del Jolly Club, que al Olympus irá sólo con el Grupo N de Fiorio, a efectos de cumplir con la carrera extraeuropea que exige el reglamento para asignar el título mundial de Grupo N.

También Recalde precisó en la oportunidad detalles con respecto a la carrera de la Argentina. En Abarth confirmaron las pruebas previas para "testear" neumáticos y suspensión. El auto destinado a esta tarea será despachado por vía aérea el 1° de junio rumbo a nuestro país. Los tests comenzarán en Córdoba el 12 del mes próximo, con la conducción del piloto de Mina Clavero. La supervisión del trabajo estará a cargo de **Lelle Pinto**, el reemplazante de Pianta en Abarth. Pinto asumió recientemente esa función, y ahora está con Alen en los Estados Unidos, realizando las pruebas para el Olympus. Pinto es un ex piloto del Grupo Fiat de la década del '70, llamado ahora por Fiorio para trabajar en las pruebas de los autos. Además de Pinto, en Córdoba estará **Rino Buschiazzo** y otros cuatro mecánicos. Está previsto que el trabajo se desarrolle a través de 3 o 4 jornadas, viajando luego de inmediato Recalde hacia USA para hacer el reconocimiento del Olympus que se corre del 25 al 29 de junio.

rally mundial

¿POR QUE LOS "PROTOTIPOS" EN 1988?

MAS FUNDAMENTOS

Siguiendo con el clamoroso asunto del probable vuelco radical del reglamento rallístico internacional y las causas evaluadas para el mismo, conviene puntualizar que la citada participación "arbitraria" de las fábricas, por lo ya explicado, impide una confrontación directa de las marcas y los pilotos a lo largo de todo el año, porque las fábricas corren sólo si pueden ganar ya que persiguen únicamente el prestigio del triunfo y no viven de la competición.

Con este nuevo Grupo, Ecclestone tendrá la posibilidad de generar un "circo" estable de equipos profesionales. Desarrollar un prototipo será mucho más simple para los privados, pues los cambios pueden hacerse de un momento para el otro, sin exigencias de homologación en cantidad. Esto también será positivo para los pilotos, ya que se incrementarán sensiblemente las plazas disponibles, y por lo tanto habrá un flujo mayor de conductores, limitados ahora a los escasos puestos de los teams oficiales.

No deja de ser irónica en este caso la situación de la FISA, que viene de perder el juicio con Peugeot por no respetar el preaviso en la instauración del Grupo A, y ahora reforma, tras pocos meses, a la esencia del Grupo B, con limitaciones fácilmente practicables por entonces, y sin necesidad del paso por el Grupo A.

Sin embargo, no es difícil imaginar que hubo negociaciones entre la FISA y Peugeot, y que Balestre pretende retrotraerse parcialmente al Grupo B a la vez que evitaría el enorme gasto derivado de la decisión del tribunal que condenó a la institución. Aunque fantasioso, este último razonamiento parece estar justificado por los acontecimientos.

motos-mundial

LA TERCERA FUE PARA LAWSON

En el circuito de Hockenheim (**Alemania**) se cumplió la tercera fecha del **Campeonato Mundial de Motociclismo**. Se hicieron presentes todas las categorías que integran el torneo de **Velocidad**: 80, 125, 250 y 500 cm³.

En la mayor de las divisiones, la de 500 cm³, el triunfo correspondió al actual Campeón, **Eddie Lawson (Yamaha)**, en 40m21s64 para las 19 vueltas a un promedio de **191,746 km/h**, arribando posteriormente Randy Mamola (Yamaha) y Ron Haslam (Honda).

Anton Mang, con **Honda**, fue el líder absoluto en 250 cm³, ganando la final a 16 vtas. con un tiempo de 36m05s60 a **180,561 km/h**. Lo escoltaron Jacques Cornu y Reinhold Rot, ambos con **Honda**.

En la clase 125 cm³, el italiano **Fausto Gresini** a bordo de una **Garelli** hizo suya la competencia pactada a 14 giros, en 33m40s31 a 169,353 km/h. El segundo y el tercer puestos correspondieron a August Auinger (MBA) y Bruno Casanova (Garelli), respectivamente. En tanto, nuestro compatriota **Guillermo** "Willy" Pérez arribó en el 12° lugar.

La división de menor cilindrada, 80 cm³, vio vencedor a **Gerard Waiber (Krause)** quien empleó un tiempo de 28m08s32 para las 11 vtas., 159,228 km/h, resultando segundo el español Jorge Martínez (Derbi) y tercero el alemán Stefan Doerflinger (Krause).

Todo el "Continental Circus" se traslada ahora a Monza (**Italia**) para disputar una nueva fecha del torneo, el próximo 24 de mayo.

LARRAURI: TRAS SILVERSTONE, A LE MANS...

Decididamente negros fueron los **1000 km de Silverstone** para Oscar Larrauri. De retorno en Milán, "Poppy" nos comentaba sus impresiones sobre ese fin de semana: "**En clasificación anduvimos bastante bien ya que con el chasis de aluminio y el motor chico, no podíamos aspirar a más. Quedamos detrás de los Jaguar, dos Porsche oficiales y el Sauber-Mercedes, pero adelante del tercer Jaguar y los demás Porsche particulares, incluso el de Brun-Pareja-Schäfer, a quienes dejamos 1s10c detrás**".

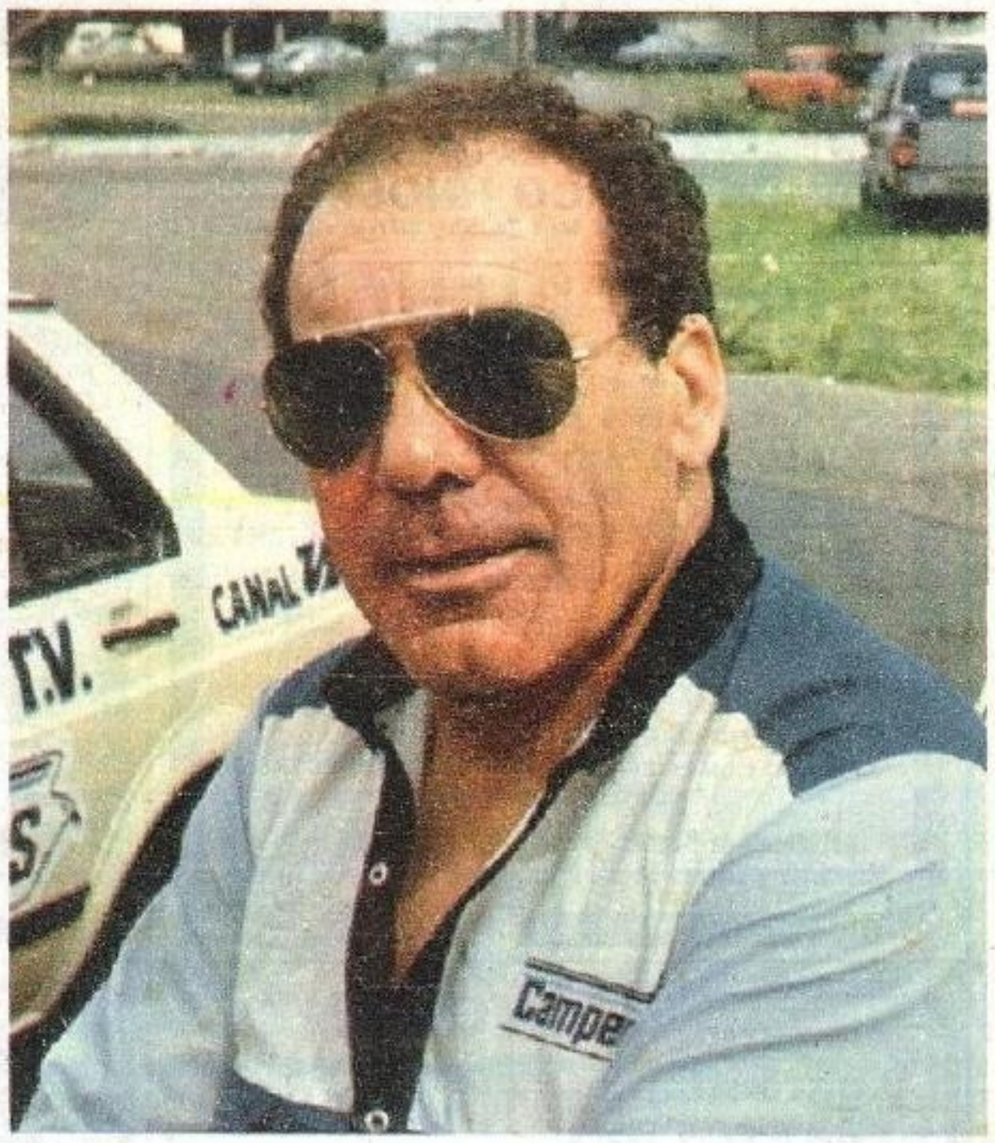
"**En carrera** –comentaba Larrauri– **trabajamos siempre en el límite del consumo, ya que ese circuito es muy exigente en este aspecto para nosotros. Los oficiales podían sostener el ritmo de los Jaguar... En este contexto, nos las ingeniamos con Sigala para estar en permanente contacto con el oficial de Mass-Wollek. Circulamos junto a ellos hasta que en la vuelta 139, mientras estaba Sigala al volante, se produjo el incidente que nos retrasó casi media hora. Luego se supo que Nielsen, con el Jaguar 'Le Mans', alterado porque Sigala no le daba paso, decidió hacerse camino por las suyas y le pegó un autazo a Massimo al final de la recta principal. A causa de esto, nuestro auto quedó atrapado en la arena, perdiéndose 25 minutos para volverlo al pavimento. Luego Sigala entró a boxes, se le cambiaron las partes plásticas dañadas y volví yo a pista, tratando de recuperar lo que se pudiese. En eso estaba cuando me ocurre el accidente... Estaba superando a un C-2** (NDR: el Tiga de Sotty) **a la salida del Woodcote, entrando a la recta principal. Quise pasarlo por dentro, pero como se cerró, me tiré por fuera. A todo esto, él no me había visto, y cuando yo ya tenía tres cuartos de auto adelante y había puesto 5ta. (unos 230 km/h), el Tiga se abre y me pega en la rueda trasera derecha... Allí comencé a hacer una infinidad de trompos en el pasto, terminando contra el guard rail, despacio por fortuna pero sin evitar romper la suspensión delantera izquierda. No terminaba nunca de dar vueltas... Realmente, pudo haber sido más grave.**"

Recordemos que la carrera fue dominada ampliamente por los Jaguar. Sólo **Thackwell** les dio batalla al comienzo con el eficaz Sauber-Mercedes, pero problemas de encendido primero y de suspensión después, determinaron su abandono. El tercer Jaguar –en configuración "Le Mans"– abandonó por rotura de motor. Los **Porsche** oficiales debieron resignarse al tercero y cuarto puestos, quedando **Brun-Pareja-Schäfer** quintos como mejores privados. En el Campeonato, Jaguar tiene **80 puntos** contra 54 del equipo Rothmans-Porsche y 34 de Brun. En pilotos, **Watson-Lammers** disponen de **55** unidades contra 54 de Stuck-Bell y 52 de Cheever-Boesel.

Volviendo a Larrauri y al team Brun, digamos que en Silverstone hubo importantes novedades. Una de ellas es el definitivo alejamiento de **Frank Jelinski** del equipo. Tras los problemas suscitados en Monza, Jelinski inculpó al auto por su espectacular accidente en la Super Cup de Nürburgring, en declaraciones a una revista suiza, lo cual terminó por colmar la paciencia de Brun. Esto significa que Poppy recuperará así un lugar para hacer las restantes cuatro carreras de la **Super Cup** alemana, junto a **Brun** y a **Mass**. También se confirmó que Sigala cambiará su programa del Mundial por carreras en el **IMSA/GT** americano, de las cuales podría tomar parte también Larrauri. Esto implica que Brun presentaría sólo dos autos en las pruebas del Mundial. Otra novedad es que la oferta realizada por Sigala a Larrauri para que corra algunas carreras de la Copa **Alpine** en su equipo, no contó con el visto bueno de Brun, hecho que anularía tal posibilidad. Al mismo tiempo, Brun le habría ofrecido a Larrauri renovar el contrato con vistas al año próximo. La más inmediata actividad de Poppy serán las **24 horas de Le Mans**, en las cuales correrá, como el año pasado, en equipo con **Jesús Pareja**.

Campeones

Radio El Mundo
LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



Canal 2
JUEVES
23 a 24 hs.
DOMINGO
21 a 22 hs.

Conducción y Dirección General
CARLOS ALBERTO LEGNANI
La imagen y el relato del automovilismo actual

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 - P.B. - (1425) Bs. As.
Tel.: 821-1243 - 825-1942 - 826-1773

Campeones
INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com