CORSA

CORSA 20 AÑOS A FONDO

A TODA CARRERA
TC, CAP, TC 2000, INDY, LE MANS
RECALDE CON LANCIA: COMO Y POR QUE

INFORME ESPECIAL

RALLY MUNDIAL
EL OCASO DE LOS MONSTRUOS

Nº 1040 del 11 al 17 de junio de 1986 · Argentina: A 1,20 · Uruguay: N$ 210 · Paraguay: Gs 1.350

Las revistas de Mauro

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco
y Enrique Perrupato

En SAN LORENZO (Sta. Fe), gran batalla

JOHNNY, SOLDADO HEROICO

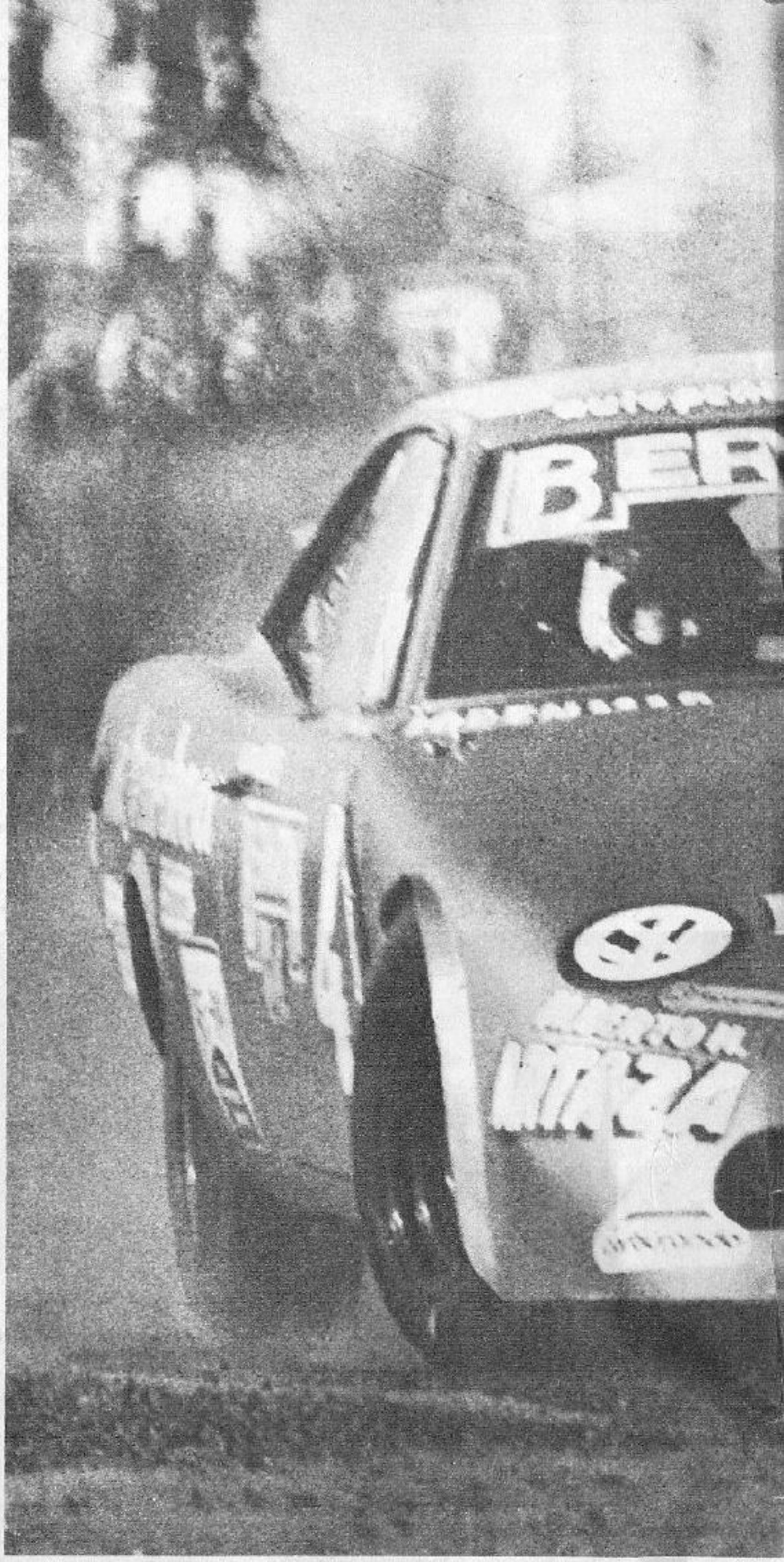
Una carrera excelente, con dos series vibrantes ganadas por Marcos y Angeletti, y una final que tuvo a ambos junto a Oyhanart, O. Aventín y De Benedictis como protagonistas fundamentales. Al cabo de tres vueltas sólo quedaron habilitados para la lucha los dos últimos, y finalmente el "Avispón Verde" prevaleció en la pelea con el "Puma", ante el delirio de un público cuya cantidad osciló en los 35.000 espectadores. Reconfortante.

De las cuatro competencias que se corrieron este año en circuitos semipermanentes (Santa Teresita, Bahía Blanca, Tandil y San Lorenzo), no nos cabe ninguna duda de que esta en territorio santafesino fue la mas vibrante de todas.

Alcanzo a juntarse una buena cantidad de motivos para que ello sucediera. En primer lugar, el trazado de 7.400 metros ofreció un dibujo tan interesante como divertido que sirvió para que hombres y máquinas se vieran sometidos a un esfuerzo si no duro, al menos desacostumbrado. En segundo termino, el antecendente inmediato de la carrera en Las Flores y todo lo allí sucedido realzaron el interes entre el público, que colmo el perimetro del trazado en una dimensión que desde la apertura '86 en Sta. Teresita no apreciabamos. Por último, la incertidumbre en cuanto al resultado, con muchos nombres de peso y las marcas tradicionales (Ford y Chevrolet) peleando con el ánimo reconfortado en un campeonato reñido al máximo, con posibilidades ahora mucho mas definidas que en los ultimos tres años, en los que Dodge fue el dominador absoluto. Claro que ahora sigue mostrando esa misma tendencia, aunque no con la facilidad de antaño.

La competencia de San Lorenzo fue una muestra más de esto que estamos diciendo, puesto que en contrapartida **De Benedictis** y **Angeletti** (Dodge), la ofensiva de Ford (**Marcos, O. Aventín** y **Oyhanart**) juntamente con la de Chevrolet (**Morresi, Satriano** y **M. Calamante**) le estan devolviendo al Turismo Carretera actual una tonica que se habia esfumado. Un vuelco casi total que crea expectativas y contribuye a una saludable realidad. Por eso las caras felices de todos los que se retiraban del circuito "Octavio J. Suarez", ya que mas

A todo ritmo. Johnny acaparando el cuadro. Delante la cola del Ford de Marcos. Detras el de O. Aventin. Un podio limpio de intrusos con el ganador saciando su sed. Aventin mirando el trofeo y Marcos mostrandolo. ¿Por donde anduvo pasar Morresi? Castellano con la trompa rota. Detras Polinori.



FICHA GENERAL

Fecha: 8/6/86.
Organizador: Auto Peña Ciudad de San Lorenzo.
Lugar: San Lorenzo (Santa Fe).
Autoridades: director de la prueba, Francisco Drovetta; **comisario deportivo,** Eduardo Pereyra; **comisario técnico,** Carlos Marchese.
Ubicación del escenario: a 30 km de Rosario y a 2 km del centro de San Lorenzo.
Condiciones climáticas: templado y soleado.
Participantes: 53.
Público: estimado en 35.000 personas.
Televisión: fragmentos en diferido por "Campeones" en Canal 2 (La Plata).
Organización: regular (insuficiente control del público).
Servicio de prensa: bueno.
Accesos: buenos.
Infraestructura del escenario: buena para un semipermanente.
Estado del circuito: Regular
Espectáculo: muy bueno.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


NARDIN
BUCK
SEMILLAS
WILKF · PEDERSOLI


CHIVILCOY
Supertop


GEMILLAS
Cargill
POLAR
TANDILERA











CLASIFICACION

"Gran Premio Gobierno de la Provincia de Santa Fe" Auto Peña Ciudad de San Lorenzo. Circuito "Octavio J. Suárez" (San Lorenzo) de 7.400 metros - 18 vueltas - Recorrido total 133.200 Km - 8/6/86.

PRIMERA SERIE
(seis vueltas)

Marcos, 18m58s72/100; Morresi, 19m00s82; Oyhanart, 19m08s46; M. Calamante, 19m10s11; Doumic, 19m19s59; Caparrós, 19m22s32; Nesprias, 19m23s33; Florda, 19m35s04; Salgado, 19m36s96; Lynn, 19m45s94; Castellano, 19m48s56; Occhionero, **20m04s41**; Bressano, 20m16s49; Pedrigo, 20m19s29; Firpo, 20m21s15; C. Calamante, 20m35s77; Mouras, 18m16s94 (5v); Guiroga, 17m46s00 (5v); Palazzo, 18m14s64 (5v); Pesenti, 18m16s13 (5v); Crova, 18m29s46 (5v); Garcia, 14m16s83 (4v); Spinella, 19m08s57 (4v); Hernández, 6m44s71 (2v); Colabello, 3m29s84 (1v).
No registro paso: Fernández.
No largó: Saccani.
Promedio del ganador: 140,368 Km/h.
Récord de vuelta: Morresi en la 4ª en 3m06s72/100 a 142,673 Km/h.

SEGUNDA SERIE
(seis vueltas)

Angeletti, 18m56s46/100; O. Aventín, 18m59s37; De Benedictis, 19m00s14; Satriano, 19m02s07; A. Aventín, 19m06s38; Polinori, 19m13s07; Saiz, 19m19s69; Degliantoni, 19m33s67; Arrechea, 19m33s79; Muniz, 19m34s69; Paoluc ci, 19m36s79; Altuna, 19m40s90; Gardinalli, 19m47s32; Jazmo, 20m03s33; Benito, 20m37s38; Gil Bicella, 21m24s14; Carolli, 18m56s26 (4v); Bautista, 13m31s99 (4v); Moreno, 15m29s82 (4v); Aldana, 7m30s33 (2v); Reynoso, 3m23s29 (1v); Vigliarco, 8m27s06 (1v); Politano, 3m30s11 (1v).
No registraron paso: Alzuri, Costa, Delconte y Segad.
Promedio del ganador: 140,627 Km/h.
Récord de vuelta: Angeletti en la 4ª en 3m05s69/100 a 143,310 Km/h.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Juan De Benedictis	Dodge	56m02s55/100	18
2º	6	Oscar Aventín	Ford	56m04s17/100	18
3º	7	Antonio Marcos	Ford	56m32s62/100	18
4º	8	Oscar Angeletti	Dodge	56m55s25/100	18
5º	17	Mariano Calamante	Chevrolet	57m01s60/100	18
6º	33	Edgardo Caparrós	Dodge	57m18s83/100	18
7º	19	Pedro Doumic	Dodge	57m21s91/100	18
8º	2	Emilio Satriano	Chevrolet	57m22s00/100	18
9º	11	Antonio Aventín	Dodge	57m34s52/100	18
10º	154	Juan F. Arrechea	Dodge	57m47s57/100	18
11º	3	Oscar Castellano	Dodge	57m51s63/100	18
12º	23	Juan C. Nesprias	Dodge	58m00s65/100	18
13º	22	Hector Florda	Dodge	58m01s53/100	18
14º	60	Julio Salgado	Dodge	56m01s13/100	17
15º	108	Néstor Gardinalli	Ford	56m23s69/100	17
16º	74	Carlos Pedrigo	Chevrolet	56m41s31/100	17
17º	34	Manuel Carelli	Dodge	56m53s13/100	17
18º	77	Norberto Bressano	Ford	54m56s52/100	16
19º	84	Rubén Gil Bicella	Dodge	55m17s05/100	16
20º	100	Héctor Benito	Dodge	56m14s50/100	16
21º	93	Rubén Guiroga	Chevrolet	54m36s47/100	15
22º	43	Francisco Altuna	Dodge	57m31s43/100	15
23º	42	Marcelo Polinori	Chevrolet	46m07s51/100	14
24º	131	Sergio Crova	Torino	53m51s38/100	13
25º	54	Juan C. Spinella	Dodge	40m07s91/100	12

No clasificaron: Saiz (9v), Muniz (8v), C. Calamante (7v), Occhionero, Firpo y Bautista (6v).
Promedio del ganador: 142,601 Km/h.
Récord de vuelta: De Benedictis en la 6º en 3m05s04/100 a 143,968 Km/h.

allá de la victoria de Newell's frente a Boca, los rostros de satisfacción tenían raíz tuerca... El T.C. les había alegrado la mañana dominguera.

¿QUE PASO EN SAN LORENZO?

Quizás a muchos les haya parecido poca la cantidad de pilotos que acudieron a esta sexta competencia del año. Aunque de todos modos, **53** máquinas es una cifra elocuente. Pero si bien la cantidad interesa, lo que realmente debe tomarse en cuenta es la calidad. Y ésta sobró en la histórica ciudad santafecina.

Las series –como siempre– dieron una pauta interesante de lo que podría llegar a ser la carrera. Algunos las encararon con criterio conservador, pero los más expusieron claramente sus intenciones. En la primera, desaparecido prematuramente **Mouras** y debilitado **Castellano**, todo se circunscribió a lo que ofrecieron Marcos, Morresi y Oyhanart, los tres primeros clasificados. En la batería complementaria, retrasado Satriano –otro de los candidatos de peso–, tomaron la posta **Angeletti**, **Oscar** Aventín y De Benedictis, ocupando las tres primeras posiciones con la emotividad presente ante cada pasada, con ritmo más sostenido que la primera serie y con esos tres autos peleando el puesto no sólo en los relojes sino también en el camino. Muchos ya se frotaban las manos pensando en lo que estaba por venir.

LA FINAL QUE TODOS ESPERABAN

"Y... no sé. Pienso que va a ser muy dura." (De Benedictis).

"Tuve un problema de frenos en la serie." (O. Aventín).

"El auto anda bien pero me quedó desalineado por el golpe en la serie." (Angeletti).

"Mi auto anda exactamente igual que en Tandil." (Marcos).

"El Chevrolet va bien, pero está un poco largo de multiplicación." (Morresi).

Dos Dodge, dos Ford y un Chevrolet. Cinco figuras que estaban en el "Prode" lógico, ya que ellos (se podría agregar también a Oyhanart y M. Calamante) expusieron sin ninguna mentira sus cartas.

Las tres primeras ruedas mostraron un dominio de Angeletti, a quien sucedían Marcos, De Benedictis y Oyhanart. Pero una vez que temperamentos y gomas adquirieron su temperatura ideal, los dos primeros y el último de los nombrados retrocedieron, o mejor dicho sucumbieron ante el arrollador avance de Benedictis y O. Aventín, que a partir de ese momento y hasta el final jugaron al suspenso. Algunos apostaban al "Avispón Verde"... Otros se inclinaban por el "Puma"... Lo cierto es que ambos tenían "los 13 puntos" y como se iba planteando la carrera, la cosa venía como "para sorteo". Para colmo, los rezagados comenzaron también a gravitar... Angeletti se conformó con ver la cola de los dos primeros. Las diferencias se iban achicando o agrandando en la medida en que los de atrás no obstruían. O. Aventín (con un motor sobre el que por fin Herceg trabajó a conciencia) intentó quebrar la línea de De Benedictis hasta que se dio cuenta de que era imposible. Allá por la vuelta 13 estuvo a 38/100 de **Johnny**, y tras algunos intentos ofensivos, optó criteriosamente por conservar el segundo lugar. Es sabido que no hay nada más difícil que prevalecer cuando quien va adelante tiene el ánimo fortificado. Y no caben dudas de que además de su natural talento y del hecho de que **Wilke-Pedersoli** le entregan un medio sólido y potente, Johnny está "agrandado". Y cómo no estarlo... si el hombre, sobre seis carreras del '86, ganó cuatro. De todos modos, lo interesante es la vuelta de Oscar Aventín a los puestos de vanguardia, algo que se estaba extrañando. Pero volvió a imponer condiciones De Benedictis, con lo que el "Puma" debió resignar su reivindicada fiereza frente al imbatible "Avispón Verde", paladín de Necochea.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Doumic y Caparrós (der. arriba) llegaron invirtiendo estas posiciones. "Valdi" fue sexto y el "Tolo" séptimo. El tricampeón Mouras, vestido de civil tras su prematuro abandono, conversando con O. Angeletti (centro, arriba). Los "chivos" de M. Catamante y Satriano (izq. arriba), quinto y octavo en la final. O. Aventín (izq.) retornó a los puntos gordos luego que Herceg trabajara en su Falcon. Angeletti y Marcos, dos que tambien hicieron el gasto.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

TURISMO EN RIO IV

Será la cuarta del certamen '86 para las clases dos y tres, y también estará presente la recién creada Fórmula Sierra. La organización estará a cargo del Automóvil Club Río Cuarto. El circuito del Autódromo Regional de Río Cuarto tiene una longitud de 3.276,49 metros. Las competencias serán televisadas por ATC.

LOS ANTECEDENTES

El 25 de agosto de 1985 fue la última competencia disputada por la categoría en este escenario. En esa oportunidad, en la Clase Dos el mejor registro de clasificación lo obtuvo **Oscar Pentecoste** en **1m27s48** a **134,834 km/h**. El ganador de la competencia fue **Omar Bonomo** con **Fiat 128 S.E.** empleando **23m40s67** para las **16 vueltas** a **132,823 km/h**. El record de vuelta fue para **Enrique Urrutia** en **1m27s42** a **134,907 km/h**.

En la Clase **Tres** el mejor registro en clasificación fue para **Eduardo García Gómez** con **1m26s72** a **135,996 km/h**. **Roberto Bergallo** fue el ganador de la competencia empleando un tiempo de **23m29s18** para las 16 vueltas a **133,905 km/h**.

La ronda mas veloz la registró **Ricardo Castanzo** con **1m26s07** a **137,023 km/h**.

LOS SEIS PRIMEROS DEL CAMPEONATO
(Disputadas tres pruebas)

Clase 2:

Alberto Baldinelli, **40 puntos**; Jorge Guiral, 30; Ernesto Bessone, 20; Néstor Percaz y Raul Tschopp, 15; Eduardo Ansaldo, 14.

Clase 3:

Fernando Adba, **40 puntos**; Roberto Lustig, 32; Carlos Romero, 30; Juan Carlos Gianni, 29; Jorge Maggi, 27; Eugenio Breard, 15.

LOS HORARIOS

VIERNES

14.00 a 14.30	Entrenamientos no oficiales Clase 2
14.40 a 15.10	Entrenamientos no oficiales Clase 3
15.20 a 15.50	Entrenamientos no oficiales Fórmula Sierra
16.00 a 16.30	Entrenamientos no oficiales Clase 3
16.40 a 17.10	Entrenamientos no oficiales Clase 2
17.20 a 17.50	Entrenamientos no oficiales Fórmula Sierra

SABADO

9.00 a 12.00	Verificación técnica y administrativa
12.30 a 13.00	Primera tanda clasificatoria Clase 3
13.10 a 13.40	Primera tanda clasificatoria Clase 2 (pares)
13.50 a 14.20	Primera tanda clasificatoria Clase 2 (impares)
14.30 a 15.00	Primera tanda clasificatoria Fórmula Sierra
15.10 a 15.40	Segunda tanda clasificatoria Clase 3
15.50 a 16.20	Segunda tanda clasificatoria Clase 2 (pares)
16.30 a 17.00	Segunda tanda clasificatoria Clase 2 (impares)
17.10 a 17.40	Segunda tanda clasificatoria Fórmula Sierra

DOMINGO

11.00	Final de Clase 3 - 16 vueltas - 52.423 km
11.35	Final de Clase 2 - 16 vueltas - 52.423 km
12.10	Final de Fórmula Sierra - 16 vueltas - 52,423 km

CAMBIOS EN LA F.R.A.

En razón de las desclasificaciones dispuestas por la C.D.A., de las cuales damos detalle en "Toquecitos" y que motivarán asimismo sanciones de la A.P.F.-4, se ha modificado el resultado de la competencia disputada en **Las Parejas**, cuya clasificación queda de la siguiente forma, de no prosperar las apelaciones correspondientes: 1°) **Daniel Neviani**; 2°) Miguel A. Etchegaray; 3°) Sergio Solmi; 4°) Mario Riva; 5°) Gustavo Andrini; 6°) Jorge Giorgi; 7°) Rodolfo Torregiani; 8°) Oscar Pereyra; 9°) Carlos Barceló; 10°) Miguel Alisi; 11°) Marcelo Diaz; 12°) Walter Paulizzi; 13°) Osvaldo Imposti; 14°) Luis Pezza; 15°) Victor Romagnoli; 16°) Hugo Mazzini.

El **Campeonato '86 de Fórmula Renault Argentina**, por lo tanto, también sufre modificaciones, quedando como detallamos: **Furlan, 78 pts.**, Neviani, 64; Etchegaray, 58; Mancuso, 36; Solmi, 30; Della Santina, 29; **Cingolani**, 26; Mazzini, 22; Giorgi, 20; **Palmero, 18**; Bovone y Pagani, 15; Mandrini y Diaz, 13; Riva y Pereyra, 10; **Bouvier, 8**; Sala, 6; Torregiani y Rovere, 4; Imposti, 3; C. Barceló, Fabi y Paulizzi, 2; Alisi, 1. (En "negrita" los sancionados.)

TUERCAS HISTORICAS

MALARIA – Es la que sigue padeciendo **Mouras** con su **Chevrolet**. En San Lorenzo se volvió a romper una **biela**. Paradójicamente, en la misma ubicación que la rota en Las Flores.

¿Y CASTELLANO? – En la primera serie funcionó en **cinco cilindros** por culpa de un cable de bujía desprendido, y en la final le pegó a las cubiertas de protección, dañando la **trompa** de su **Dodge**.

LUJO – La gente de **Auto Peña "Ciudad de San Lorenzo"** no dejó nada librado al azar. Entre lo mucho que hicieron estuvo la instalación de **2.200 metros** de guirnaldas luminosas para detectar a quienes pretendieran no pasar por boletería durante la noche. Además, hubo controles en abundancia, aunque no suficiente personal policial para contener al público el domingo.

RETOME – Justamente el domingo por la mañana se descubrió que el sector de retome que unía ambas manos de la autopista tenía el **pavimento deteriorado**. Se pensó en un alargue de 200 metros, pero **Oscar Aventín** hizo oír su voz: **"Uno va y otro viene... Es una zona de frenaje y no hay guard rail en el medio"**. Se siguió su consejo y los pozos fueron tapados con tierra.

PADRE E HIJO – **Marcelo Polinori** tuvo como acompañante a su padre, don Juan, hermano del recordado "Negro" Norberto Polinori.

MULTA – Por no concurrir a **verificar** su máquina dentro del plazo estipulado, **Rubén Gil Bicella** fue multado en **cincuenta australes**.

ARGENTINOS POR EL MUNDO

LARRAURI OCTAVO Y ROSSO ELIMINADO

No resultó muy propicio el pasado fin de semana para los pilotos argentinos que compitieron en distintas categorías del automovilismo mundial. **Oscar Larrauri**, que llegaba precedido del excelente segundo puesto logrado la semana anterior en Le Mans, se ubicó en el octavo lugar en los **500 Km de Mid Ohio**, carrera que por una nueva fecha del certamen estadounidense IMSA GT, tuvo lugar en un trazado de 3.862 metros.

"Poppy", que compartió un **Porsche 962** con **Massimo Sigala**, había ocupado similar puesto en las pruebas clasificatorias. En carrera, si bien su marcha fue regular, no tuvo la velocidad necesaria para inquietar al grupo de punta. En éste se destacó la pareja **Derek Bell-Al Holbert**, que finalmente, con Porsche 962, se alzó con la victoria, escoltados por Bob Tullius-Chip Robinson (Jaguar XJR7), Doc Bundy-Sarel Van Der Merwe (Corvette GTP) y Bob Wollek-Paolo Barilla (Porsche 962).

Peor le fueron las cosas a **Víctor Rosso** en **Munsterl**, lugar de la segunda carrera del **Campeonato Alemán de Fórmula Tres**. Tras una clasificación con muchos problemas en su **Dallara 386-VW** y con los cómputos oficiales, "Vichín" quedó décimoprimero. En carrera no duró mucho ya que problemas en el motor lo obligaron a desertar en los instantes iniciales. Ganador fue el español **Emilio Vinuesa**.

F-1, S.P., RALLY

EUROPA AL DIA

Triste y deprimente secuencia de los accidentes luctuosos que han golpeado al automovilismo deportivo en los últimos meses, en casi todas las especialidades mayores. Una serie negra que la casualidad ha querido concentrar en poco tiempo atrayendo la atención, incluso de aquéllos que no suelen estar particularmente atentos a las vicisitudes del automovilismo, aunque la coincidencia con otros advenimientos deportivos de gran resonancia ha amortiguado las habituales exageraciones sensacionalistas de lugares comunes y superficialidades registradas en el pasado para eventos análogos. Pero habría sido útil profundizar en algunos aspectos de las tragedias que han golpeado al automovilismo deportivo, investigando las verdaderas causas de lo que ha ocurrido, más allá de los episodios; haciendo entender la necesidad absoluta de rever en modo radical la conducción de la actividad deportiva, desde hace tiempo confiada a los personalismos o a los intereses corporativos. Alguno ha aplaudido las imposiciones dictatoriales de la FISA (léase de su presidente Balestre), olvidando que lo que la Federación Internacional condena ahora es lo que ella misma ha querido, desdeñando en su momento toda opinión contraria...

Ahora aguardamos el **26 de junio**, cuando se sabrá (esperemos) qué se ha decidido para curar los males que aquejan a la Fórmula Uno, y deseamos que sean decisiones sensatas, no simples fruto de compromiso.

Mientrastanto, la actividad continúa y la F.1 está a las puertas de la excursión al continente norteamericano.

El escenario de **Montreal**, aceptable y muy difícil, quizá reproponga la cuestión del consumo, puesto que es muy exigente y por ende a los técnicos se le planteará la dificultad de regular las potencias a niveles que aseguren la duración completa en carrera.

El circuito (?) de **Detroit** dará en cambio un buen dolor de cabeza a los especialistas en frenos, ulirrequeridos en un trazado que no debería figurar en el calendario mundial.

Habrá dos novedades: el debut de **Derek Warwick** en el puesto en **Brabham** que era de De Angelis, y el de **Christian Danner** sobre el **Arrows** que era de Surer. Resta ver quién sustituirá a Danner en Osella.

También habrá que ver qué ha hecho **Ferrari** para continuar la mejoría advertida en el G.P. de Bélgica, si es que algo ha sido hecho... Parece que algún resultado favorable se ha obtenido en el motor, y si el mismo es sensible, acaso compense las carencias del chasis.

A propósito de Ferrari, prosiguen los rumores acerca de **Senna**, por otra parte visto en Maranello hace un tiempo, lo que ha realimentado las conjeturas. Senna fue a Ferrari como cualquier "cliente" y a la luz del sol. Bastaría esto para desmentir otros objetivos, porque no es someterlo a los ojos de millones de personas, que Ferrari acostumbra tener contactos reservados con eventuales futuros pilotos. A menos que las cosas hayan cambiado totalmente en Maranello respecto de lo que yo mismo he conocido... Sería estupefaciente.

En cuanto a los **Sport Prototipos**, después de Le Mans daría la impresión de que continúa el dominio de **Porsche**, pero en realidad existe sustanciosa oposición, sobre todo de parte de **Jaguar** que ya había ganado su primera carrera de esta nueva era en Silverstone y que será fuerte en Brands Hatch en julio y en Nürburgring en agosto. Entre tanto se anuncia el retorno de **Lancia** que correrá en julio en Norisring Alemania) una carrera que se disputará en dos partes, sábado y domingo, con Naninni un día y De Cesaris el otro.

Lancia, sin embargo, está muy dedicada al **rally** y se halla preparando sus viajes a **Nueva Zelandia** y **Argentina** para intentar superar a Peugeot en el Campeonato Mundial después de haber perdido los puntos de Córcega, donde estaba dominando, y habiendo tenido poca suerte en Grecia.

Un Lancia **Delta S4**, asimismo, está siendo enviado en estos días a la Argentina para efectuar las pruebas de puesta a punto y recorrida de ruta con vistas al único rally americano por el Campeonato Mundial. El auto será acompañado por varios técnicos además de mecánicos, y probado sobre rutas argentinas por **Giorgio Pianta**.

Para este rally se había previsto la presencia de dos Delta S4, excluyéndose en principio que hubiera un tercero confiado a tripulación no oficial. Veremos...

En cuanto a **Peugeot**, hay una novedad de peso. No habiéndole agradado la precipitada decisión de la FISA limitando los autos actuales de Grupo B, parece decidida a retirarse de los rallies. No obstante, ha hecho entender que se mantendrá presente en el deporte a alto nivel, lo que puede significar Endurance (máquinas con motor Peugeot han corrido en los últimos años en Le Mans, construidas por técnicos oficiales) o F.1. Es oportuno recordar que Peugeot permanece ligada a **Matra** y que ésta había construido un motor turbo de seis cilindros para la F.1, motor jamás visto pero que ha sido continuamente actualizado. Con el anuncio de los nuevos reglamentos a fines de junio, Peugeot podría verse tentada por este sector tal vez con la adquisición... de **Ayrton Senna** y el técnico **Gérard Ducarouge**.

Franco Lini (desde Milán)

CLUB ARGENTINO DE PILOTOS

EN AVELLANEDA (Sta. Fe), quinta "vuelta"

ESTE ROUND FUE PA

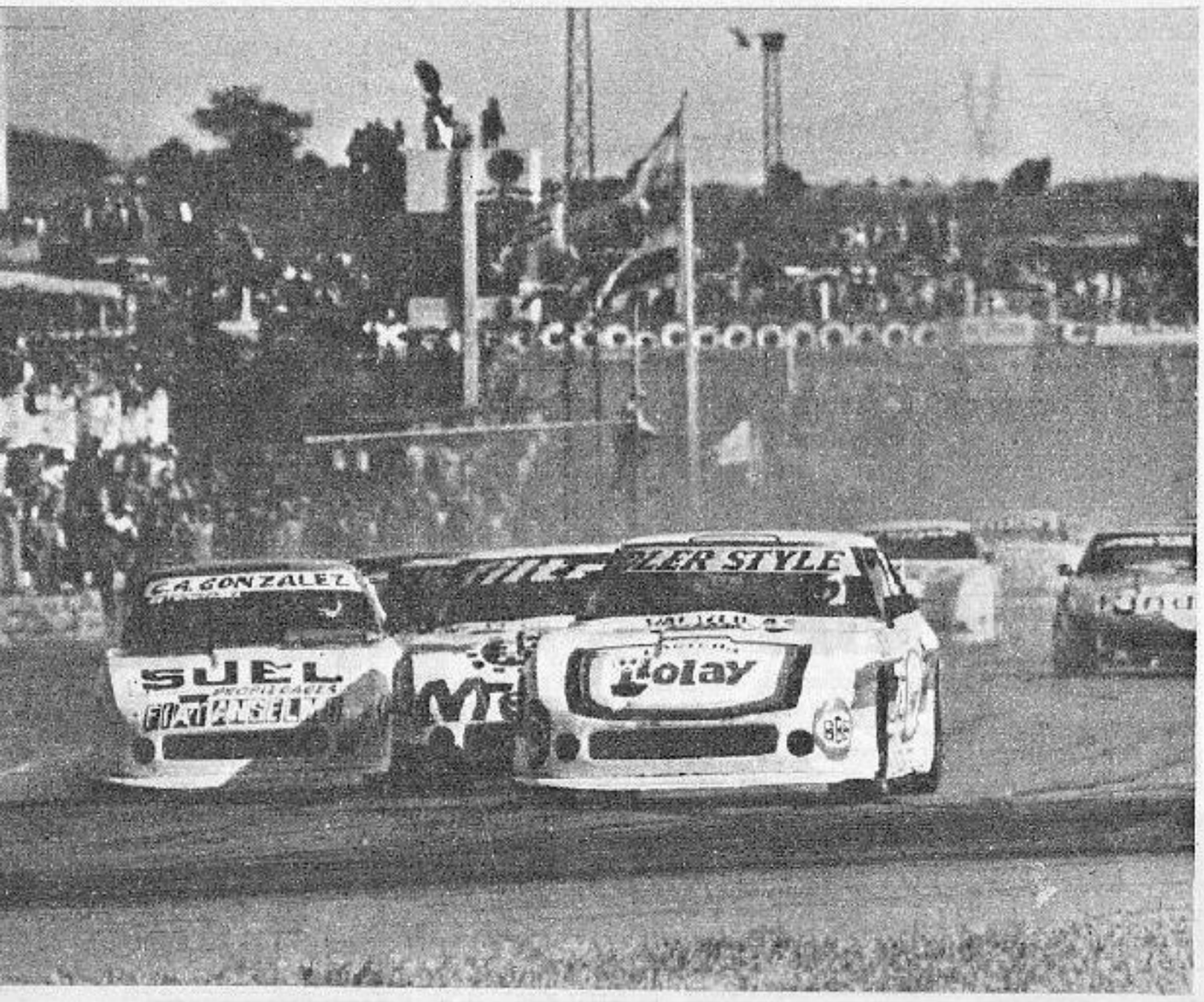




Foto mayor: *Así estuvieron casi toda la carrera. Bessone comandando. Cocho detrás.* Foto menor: *Traverso indicando hoy sutilmente que Cocho López ha finalizado –una vez más– en segunda posición.* Arriba: *Largada de los Datsun 280 ZX. René Zanatta adelante –auto ex Mayorga–. González a la derecha y Zabala entre ambos. Más atrás se adivina el parabrisas de Sancho. Al fondo a la derecha, Harpe.*

Una vez más, "Cocho" **López** tuvo la victoria al alcance de su mano, y una vez más no pudo alcanzarla. Sin embargo, la regularidad y pertomance que demuestra a lo largo ya de dos temporadas –logró hasta ahora ubicarse en 19 podios consecutivamente– lo convierten en uno de los dos principales favoritos para ganar este Campeonato Argentino de Pilotos 1986. El otro candidato, a no dudarlo, es **Juan María Traverso**, quien a pesar de no encontrar durante todo el fin de semana un auto acorde con sus pretensiones, continúa manteniéndose en posición ideal para aspirar a obtener el título. "**Patinaba demasiado**", fue su sucinta explicación. La "pelea" entre Cocho y el "Flaco", entonces, se mantiene en su más deportiva faceta: la que muestran ambos sobre las pistas.

Sin embargo, **Ernesto** "Tito" **Bessone** surgió en esta apacible y acogedora ciudad del norte santafesino, como el posible "árbitro" de este "encuentro". Su trabajo a lo largo de todo el fin de semana fue impecable, obteniendo el sábado la "pole position" y realizando el domingo lo mejor de las pruebas matutinas, ganando, además, su serie y también la final, defendiéndose de los encarnizados ataques de Cocho. En la primera manga controló a Cocho, dejando muy atrás a **Luaces** y **Hugo Olmi**, mientras que **Urrutia** y **Oltra** estaban fuera de la "conversa". La segunda batería fue más lenta pero le fue suficiente a **Esteban Fernandino** para superar a Traverso, tomando mayor ventaja aún sobre **Mayorga** –pese a que éste se acercaba sobre el final de la media docena de vueltas– y **Gustavo Der Ohanessian**. Largada que fue la final, con un exiguo parque de 19 **autos**, Bessone comenzó a alejarse de la jauría, aprovechando que Fernandino –con gravísimos problemas en sus frenos– giraba en un ritmo notoriamente inferior tras impecable largada, a la vez que taponaba a López, Traverso y Mayorga. "**Me pasaron y finalmente abandoné para**

FICHA GENERAL

Fecha: 8/6/86.
Organizador: Club Unión de Avellaneda.
Lugar: Avellaneda (Santa Fe).
Autoridades: Director de la Prueba, Dimás Nóbile; **Colegio de Comisarios Deportivos,** Juan Alberto Rodríguez y Tomás Arce; **Comisario Técnico,** Juan Manuel Esnal.
Ubicación del escenario: Ciudad de Avellaneda.
Condiciones climáticas: Soleado, fresco, sin viento. Temp. 15° C.
Participantes: 19 en Nissan 300 ZX y 22 en Datsun 280 ZX.
Público: 6.000 personas.
Televisión: ATC en directo y fragmentos en diferido por "Campeones" de Canal 2 y canales de video cable de Avellaneda, Reconquista y Rafaela.
Organización: Muy buena.
Servicio de Prensa: Bueno.
Accesos: Tres en buen estado.
Infraestructura del circuito: Suficiente.
Estado del circuito: Bueno.
Espectáculo: Bueno.

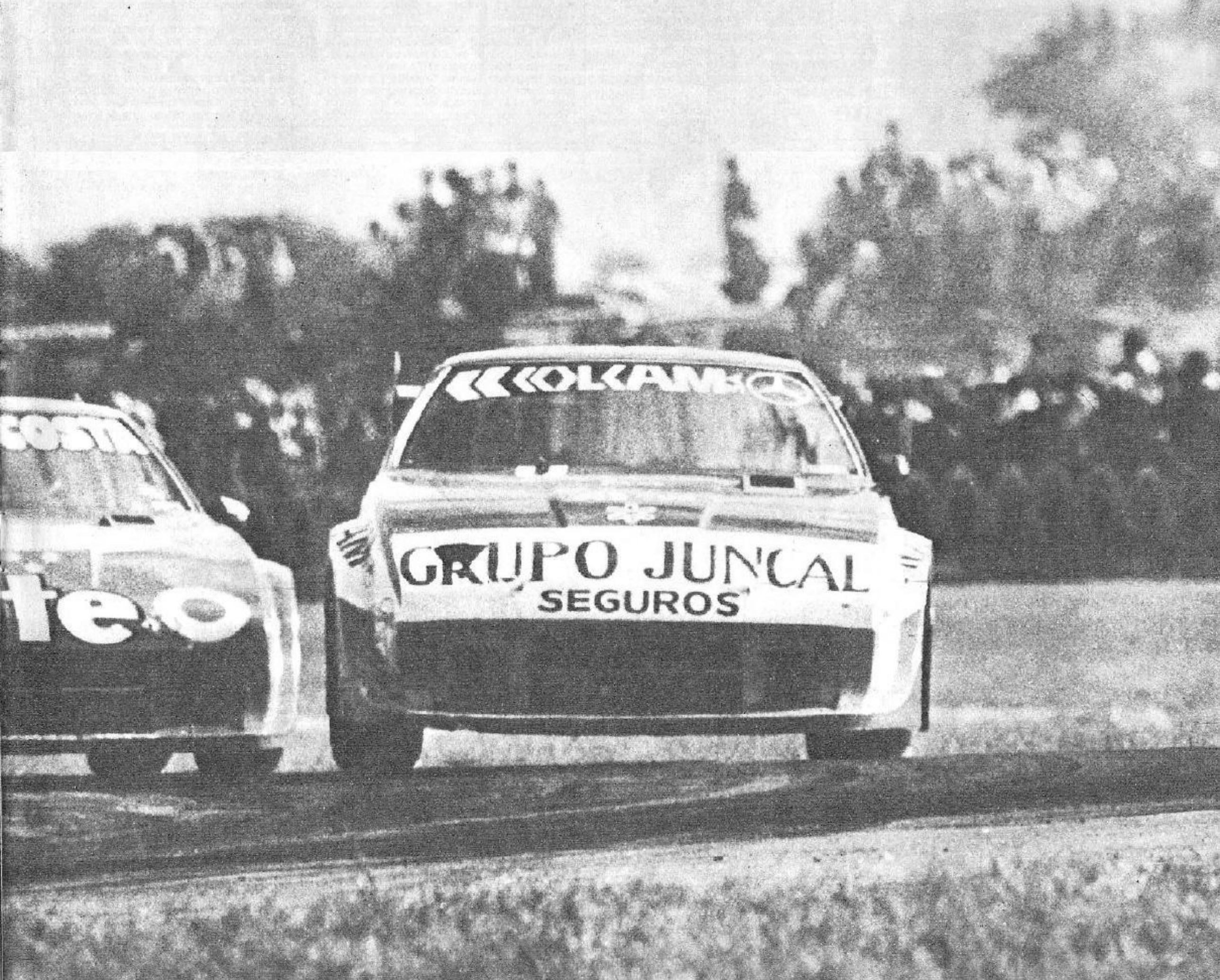
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Juan M. Fernández

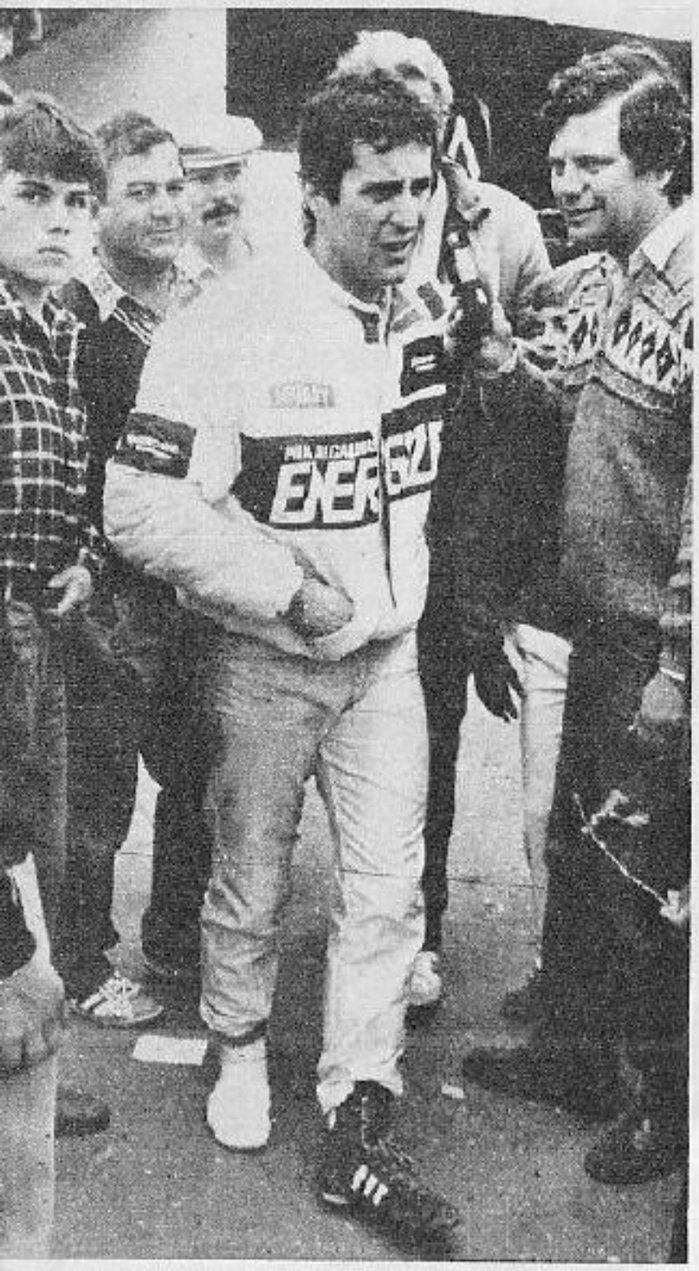
de la "pelea del año", se impuso... ¡Bessone!

RA EL ARBITRO

Todos esperaban otro enfrentamiento directo entre Traverso y López, que llegaban empatados al tope a la "ronda" del norte santafesino. Pero surgió "Tito" Bessone, recobrándose de recientes sinsabores, para tomar revancha y perfilarse como probable "árbitro" de la mentada porfía de "Cocho" y el "Flaco", forzados esta vez a escoltarlo.







Arriba: El puntero del torneo 280 ZX, Rementería, apurándose. Izquierda: "Tito" Bessone después de la final, el pie derecho inflamado por la falta de la protección de amianto en el habitáculo. Abajo: Mayorga poco después de superar a Fernandino, quien lo sigue. Detrás de ambos se insinúa la trompa de Gabriel Raies.

MOTOS - VELOCIDAD

WILLY PEREZ, 14° EN AUSTRIA

Se cortó la racha de Guillermo "Willy" Pérez en el Campeonato Mundial de Motociclismo, que había llevado al piloto argentino y a su **Zanella** a cosechar puntos en las tres primeras competencias del certamen 1986 de la clase 125 cm³. Pero la cuarta, el **Gran Premio de Austria**, fue la vencida para Willy, quien con su decimocuarto puesto final quedó fuera de la decena de privilegiados que recogen puntos.

Pérez había clasificado en el undécimo lugar durante las pruebas, lo que le permitió atesorar cierto optimismo para la carrera. Pero las cosas no le fueron bien ya que la pista húmeda como consecuencia de las lluvia caída por la mañana, no encontró instrumento adecuado en los neumáticos que calzó su Zanella, lo que lo llevó a verse imposibilitado de seguir el ritmo del grupo puntero. Ese grupo tuvo como vencedor al italiano **Luca Cadalora**, quien con este nuevo éxito con su **Garelli** y ante el abandono de Fausto Gresini por una caída, pasó a encabezar el certamen.

Las otras dos carreras brindaron sendas satisfacciones para **Yamaha**. En **250** por intermedio de nuestro conocido **Carlos Alberto Lavado**, y en la mayor, es decir **500**, gracias a **Eddie Lawson**. Para ambos las victorias tuvieron un significado especial pues les permitieron acceder al primer puesto en sus respectivos campeonatos.

RALLY MUNDIAL

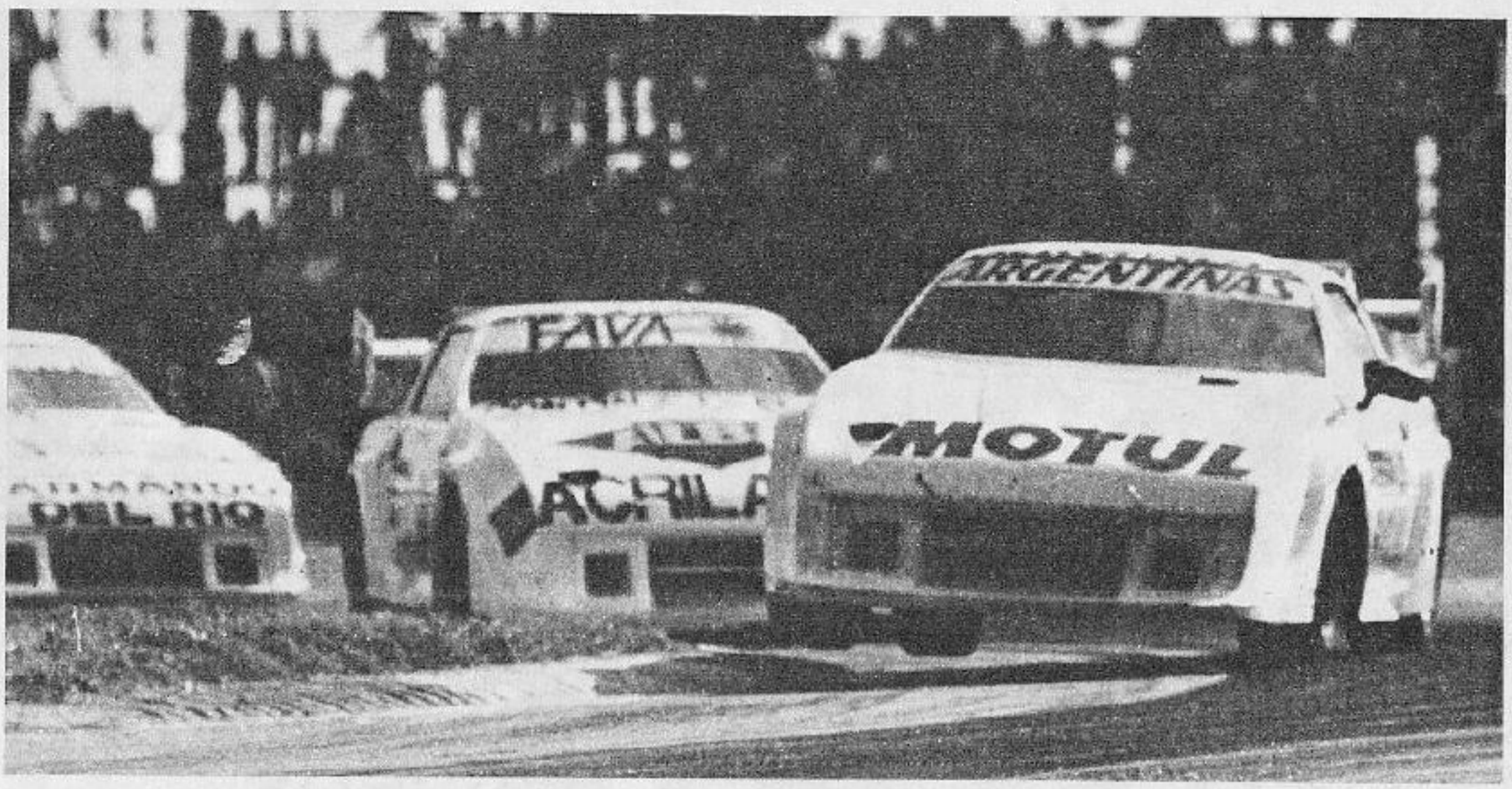
KANKKUNEN, GANADOR EN ACROPOLIS

El **Rally de Acrópolis** repitió por primera vez en la temporada 1986 un nombre ganador en el **Campeonato Mundial '86** de Rally. Fue el del finlandés **Juha Kankkunen**, quien al comando de su **Peugeot 205 Turbo 16 E.2** se alzó con una valiosa victoria que lo consolidó al frente de las posiciones del certamen de pilotos. También el éxito le vino de parabienes al equipo francés, que por su parte se afianzó al tope del torneo reservado para las marcas.

Este rally, sexto del certamen mundial, puso en práctica parte de las nuevas normas de seguridad dictadas por la FISA tras el accidente de Henri Toivonen en Córcega y que comprendieron la reducción de los tramos de velocidad y de la extensión total de las carreras. Caracterizado por ser uno de los más difíciles, esta edición 1986 del Rally de Acrópolis no desmintió con la tradición y así lo pudieron comprobar a su turno Grundel, Alen, Salonen y Blomqvist, quienes en la etapa inicial habían monopolizado los primeros puestos, viéndose posteriormente obligados a desertar.

Tales abandonos favorecieron el acceso de Kankkunen a la punta, lo que derivó, en el Estadio Olímpico de Atenas, en su consagración final. Como escolta a 1m37s quedó el **Lancia Delta S4** del italiano Massimo Biasion, en tanto el tercer lugar fue para otro Peugeot, en este caso el conducido por el francés Bruno Saby.

De esta manera Kankkunen continúa liderando el torneo de pilotos con **56 puntos** contra 41 de Saby, mientras que entre las marcas es puntera Peugeot con **87** seguido de Lancia con 68.



no seguir molestando a nadie. El auto no paraba", relataba luego el "Chango" Fernandino. Pero esas cinco vueltas fueron suficientes para que Bessone tomara dos segundos de ventaja sobre Cocho. Y a éste le costó seis vueltas más para alcanzarlo. **"Fue un trabajo importante. Para recuperar esos dos segundos tuve que manejar como lo hice pocas veces"**, confesaba luego López. Lo "tanteó" un par de "tiros" y en el giro N° 13 intentó el sobrepaso, al final de la mas extensa recta del circuito. Pudo pasar a la punta pero sin lograr el imprescindible equilibrio en la maniobra. Bessone, con frialdad y demostrando que controlaba la situación impecablemente, volvió a comandar la carrera doscientos metros más tarde, en la curva siguiente. Cocho no lo intentó más, limitándose (¡Como si fuera poco!) a girar detrás de Bessone hasta que terminara la carrera. Duelo por la punta aparte, la quinta prueba del CAP no mostraba mayores atractivos. Estabilizados y separados entre sí Traverso, **Raies**, Der Ohanessian, Olmi y Oltra, así se mantuvieron hasta el final, salvo los dos últimos mencionados que intercambiaron este orden cuando tan solo restaban tres rondas para la culminación. Carlos Luaces había estado entre ambos pero un toque con Oltra en la última curva lo dejó sin chances. **Monguzzi**, luego de haber largado muy atrás en la grilla por un toque que lo relegó en la partida de su serie, no podía obtener nada mejor que un noveno puesto. Urrutia y **Guerra** giraron sin mayores novedades.

Con Cocho puntero en el certamen gracias a sus ¡cinco! segundos puestos, y Traverso siguiéndolo a tan sólo tres puntos, está claro que aún falta mucha tela para cortar en lo que se refiere a las **Nissan 300 ZX**. También Silvio Oltra y Ernesto Bessone (h) tienen elementos importantes que agregar a esta lucha, lo que están en condiciones de hacer sin duda, como lo atestiguan sus respectivas victorias en lo que va de la temporada.

ZANATTA, MUY EN SERIO...

Cuando se conoció el registro realizado en la clasificación de los **Datsun 280 ZX** por el rafaelino **René Zanatta**, se tenía idea de que no sería sencillo arrebatarle la carrera. Largó perfectamente, se colocó puntero y tardó 9 vueltas en establecer una diferencia de 7/8 segundos respecto de su escolta, puesto que ocupó en las tres primeras vueltas **Carlos González** hasta que abandonó con la horquilla de su caja de velocidades rota, reemplazándolo el rosarino Daniel Sancho en las otras 27 rondas. Lamentablemente, Sancho sería descalificado a posteriori. **Alejandro Rementería** escaló pronto pero era presionado por **Gerardo Cerquetti**, quien estaba en Avellaneda "con todas las luces prendidas", lo que demostró haciendo una muy buena carrera. En la vuelta doce superó a Rementería y en dos oportunidades se colocó bajo el alerón del 280 ZX de Sancho. **Hugo Redolfi** realizaba una tarea por demás interesante con el auto que condujese Arcadio Sapino, empañándola con un trompo, el cual, sin embargo, no le costó el puesto. **Zabala** bajó su rendimiento hasta el final (**"Estaba muy cansado..."**) permitiendo que lo superaran Lavari y **Tomás Harpe**.

El susto de la final se lo llevó el propio Rene Zanatta. Cuando estaba por superar a Osvaldo Cao, éste realizó una maniobra demasiado brusca y cruzó su auto en el afán de no molestar a los punteros. El resultado fue que la parte izquierda del coche de Zanatta pegó contra la derecha del de Cao, aunque sin mayores conse-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

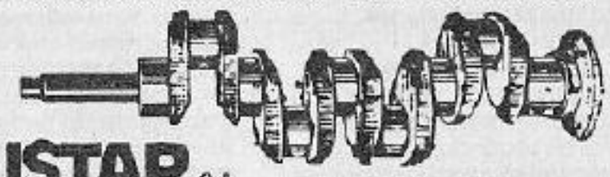
Bmé. MITRE 3482 (c.p. 1201) - CAPITAL - Tel.: 87-6321

CIGÜEÑALES

MOTOR MERCEDES BENZ 1114 NUEVO STD

* *ACERO FORJADO CROMO NIQUEL*
* *TEMPLADOS Y BALANCEADOS. LISTOS PARA COLOCAR.*
* *GARANTIA TOTAL!*
* *ENTREGA INMEDIATA!*
* *DESPACHOS AL INTERIOR DEL PAIS.*
* *PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIOS DEL RAMO Y TALLERES ESPECIALIZADOS.*

JUEGOS DE COJINETES BIELA Y BANCADA GLYCO-PROC. ALEMANIA PARA M. BENZ 1114 STANDARD Y SUPERMEDIDA - CONSULTAR PRECIOS.



INDUSTAP S.A.

J.B. JUSTO 3032 - Tel. 855-9537 - CAPITAL

*TAMBIEN TENEMOS * AMPLIO STOCK OTROS MODELOS*

TALLERES "EDY"

SERVICE INTEGRAL DEL AUTOMOTOR
MECANICA ESPECIALIZADA
ZINNY 1457. CAP. FED.
(Alt. Avda. Del Trabajo 4200)

FIAT TURIN

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

● FRENOS ● EMBRAGUES
● CARDANES ●

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4615
- TEL. 651-9936 -
SAN JUSTO

JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL LODI



AV. MAIPU 1437. VICENTE LOPEZ (1636). TEL. 797-5883

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD EN DOBLE TRACCION - PLAN (4) PAGOS - ASESÓRESE

JEEP LODI - EN VERSION CORTO - MEDIANO - LARGO. PARA JEEP WILLIS, IKA, ESTANCIERA BAQUEANO.

JEEPON LODI: PARA PICK-UP, CHEVROLET, FORD, DODGE, etc. EN DOS VERSIONES CORTO Y LARGO.

TECHOS LODI: PARA TODOS LOS MODELOS LODI Y TAMBIEN PARA JEEP DE CHAPA

LODI CITRAK: PARA CITROEN 2CV, 3CV, AMI 8, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

LODI RETRACK: NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 6, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

ACCESORIOS: BARRA, TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, BUTACAS, etc.

FORMULA ONE

J. B. JUSTO 4300 CAP.

PEUGEOT CIUDADELA



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

---

FERRAZZI COMPETICION



EL UNICO CABLE DE BUJIAS UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

DULBECCO



RENAULT 18 ☆ COUPE FUEGO

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO... CONSULTENOS

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

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 Nº 3829 (ESPORA 166) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672). TEL. 755-3826

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

---

ruedas uryenbus

S.A.C.I.F.I.A.

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



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

EFE

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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





Títulos de oficiales

CURSOS UNICOS POR CORREO

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

FIAT «SAN PEDRITO»

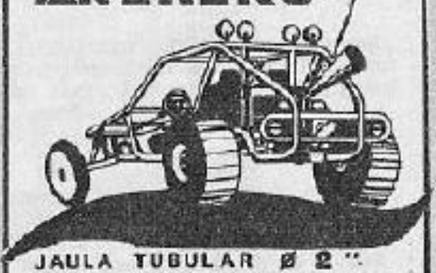
JORGE ETCHART

☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS

TARJETAS DE CREDITO

SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8363

ARENERO



JAULA TUBULAR Ø 2"
P/ MECANICA: GORDINI - R4 R6 - R12 - F-600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2699 FLORIDA (1602) BS AS

MALACATES ELECTRICOS

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



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

CONSTRUCCION Y REPARACION DE CHASIS (MONOPOSTOS)

ALCAR COMPETICION

BAHIA BLANCA 2567 - CAP.
TEL. 567-8397

ANTIFLAMA PROVA

Al mejor precio
NEW EQUIPMENT SRL
Sgo. del Estero 326 - 7º ofic. 39
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envíos al Interior

HOT-ROD

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

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

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



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

para avisos: H. B. Producciones Avda. Cándido 3008, 6º B. Tel. 86-6285





Arriba: Así quedó la trompa del Nissan de Hugo Olmi luego del choque que sufrió en la largada al igual que Silvio Oltra y Roberto Vido –este último abandono–. En la foto, seguido por Carlos Luaces y el mismo Oltra. Abajo: Redolfi hizo una buena presentación. Tuvo un andar consistente y apurado.

INDY CARS

MICHAEL ANDRETTI EN MILWAUKEE

Se disputaron durante el fin de semana las **200 Millas de Milwaukee**, cuarta fecha del Campeonato del CART y primera después de las 500 de Indy. **Mike Andretti** dominó todo el fin de semana, logrando la pole position. En la largada tomó la punta Tom Sneva seguido por Mike, pero luego, a causa de las sucesivas paradas en boxes e interrupciones provocadas por las luces amarillas que implican la presencia del Pace - car en pista, la competencia tuvo líderes, entre ellos Sneva, Mario Andretti, Johnny Rutherford y el mismo Mike otra vez, quien con notable calidad superó las riesgosas situaciones de "tráfico" que se producen en estos cortos óvalos de una milla, alejándose de posibles problemas. A mitad de carrera había acumulado una ventaja de cinco segundos sobre Sneva, y tercero se ubicaba **Rick Mears**. En la última vuelta, aquel se quedó sin combustible, por lo que Mears se clasificó escolta a 4 segundos de Andretti Jr (**March 86 C - Cosworth**), quien para recorrer las 200 vueltas empleó un tiempo de 1h42m45s a un promedio de **187,939 km/h**. Entre los abandonos más destacables figuran Fittipaldi, quien rompió el motor en la 1a. vuelta, y Cogan y Rahal, segundo y primero respectivamente en Indy, con lo que se confirma que tradicionalmente el ganador de Indy no tiene suerte en Milwaukee. A pesar de los intentos tendientes a reducir las velocidades, hay que destacar que los 10 primeros en pruebas de clasificación superaron los **240 km/h** de promedio.

Informe: Héctor Cademartori
(desde los EE.UU.)

EL ESTADO DE MARC SURER

Un nuevo y difícil trance atraviesa Marc Surer. Esta vez no derivado de su actuación en la Fórmula Uno sino producto de una de sus esporádicas incursiones en el Campeonato Europeo de Rally. La disputa del **Rally de Hessen (coef. 2)**, válido también por el certamen alemán, culminó para el suizo con un espectacular accidente al volcar e incendiarse su **Ford RS 200**, dejando como lamentable saldo la muerte del navegante, **Michel Nyder**, y de graves heridas al piloto.

Esas heridas sufridas por Surer hicieron temer durante varios días por su vida, ya que comprenden, además de fractura de pelvis y cadera, quemaduras de segundo y tercer grado en distintas partes del cuerpo. Durante las cuarenta y ocho horas posteriores al percance, el estado de Surer fue calificado de sumamente crítico por los médicos que lo asistieron en el hospital de Giessen, adonde fue trasladado inmediatamente después del percance.

Posteriormente hubo una mejoría en las condiciones del paciente, interrumpida a mediados de la semana anterior por un reagravamiento. Pero este mal momento pareció haber sido superado en los últimos días, al punto que en el parte médico emitido el sábado pasado, los facultativos señalaron que Surer se encontraba fuera de peligro aunque aclararon que su recuperación definitiva demandará un largo tiempo.

cuencias. Sancho, quien venía poco más atrás, pudo esquivarlo "por un pelo". "Cuando me toqué con Zanatta, se paró el motor, puse primera y le di arranque. Justo arrancó cuando Sancho se me venía encima... ¡Qué susto!", relataba un humilde Cao, perfectamente consciente de que le faltan "horas de vuelo" sobre la coupé Datsun.

PATIO DE BOXES

QUEMADURA– Fue la que sufrió Bessone en la final. "Como le sacamos la protección plástica al piso, y el escape pasa justo debajo de la pedalera, me quemé el pie. Claro que lo tenemos previsto, pero el amianto que normalmente usamos, no estaba... En los entrenamientos y clasificación no me di cuenta porque giraba tres o cuatro vueltas tan solo, pero la final tenía treinta...". Los únicos problemas que tuvo fueron el mencionado y una inquietante falla de frenos.

DESCLASIFICACION– La de Daniel Sancho porque la junta de tapa de cilindros de su motor tenía un grosor promedio de **0,87** mm en vez de 1 mm como marca el reglamento. Lástima.

MOTOR ABIERTO– Es el de Fernando Croceri. "Tenía un aro pegado y evidentemente le faltaba rodaje". A los autos que no tengan entre 128 y 190 libras de compresión en los cilindros y/o una presión de 2,2 bar en su circuito de combustible, se les puede abrir el motor en las condiciones previstas por la C.D.A. y el C.A.P.

REEMPLAZO– El cordobés **Víctor Romagnoli** reemplazó sobre el auto de "Maipú Automotores" a Daniel Mustafá, quien estuvo en Avellaneda junto al equipo de Fraresso y Ravenna. "Es la segunda vez que me subo a un auto con techo –decía Romagnoli– y, evidentemente, tengo mucho que aprender. Eran muchos los pilotos que querían subirse a esta coupé **300 ZX**...

DIJERON–Vido: "Me pegaron en la largada"... Larroca: "Tenía 1° de comba atrás. Ya medio grado es mucho"... Pujadas: "Me entraba aceite de la caja en el cockpit"... Guerra: "Vamos a ver si podemos desarmar el motor. Pairetti ya lo autorizó"... Sancho: "Los amortiguadores, creo que me hacían patinar un poco"... Bergallo: "Corté la racha, al fin"... "Tim" Pairetti: "Llegué sin pastillas de freno traseras"... Lavari: "Lo toqué bastante a Zabala para que me diera paso"... Oltra: "Me llevan muchos puntos en el Campeonato"... Olmi: "Con la trompa levantada no venía nada"... Costanzo: "Se me iba el pedal de freno abajo"... Cao: "Me tocaron en la última curva. Rompí el radiador y quemé la junta de tapa"... Ponte: "Lo arreglamos como para poder largar"... Pivaro: "Todo mal"... Der Ohanessian: "Se iba mucho de trompa"... Monguzzi: "Me tocaron muchas veces"... Urrutia: "Falta experimentar para poner a punto el chasis"...Faraoni: "No largué porque estaba doblada la tapa"...Raies: "Se fue de punto"... Zanatta: "Faraoni me prestó la caja"...

CLASIFICACIONES

NISSAN 300 ZX

"Gran Premio Ciudad de Avellaneda" - Club Unión - Autódromo Municipal "Ciudad de Avellaneda" - Circuito de 2.114 metros - 30 vueltas - Recorrido total 66.420 km - 8/6/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bessone, 1m05s36/100 (Prom. 115,554 km/h); Fernandino, 1m05s86; López, 1m05s98; Traverso, 1m06s09; Monguzzi, 1m06s35; Der Ohanessian, 1m06s38; Olmi, 1m06s55; Mayorga, 1m06s64; Luaces, 1m06s69; Raies, 1m07s70; Oltra, 1m06s92; Guerra, 1m06s93; Urrutia, 1m06s97; Bergallo, 1m07s16; Costanzo, 1m07s16; Romagnoli, 1m07s34; Larroca, 1m07s50; Vido, 1m07s62; R. Marsilli, 1m07s72; Pujadas, 1m07s77.

TANQUES LLENOS

Bessone, 1m06s46/100 (Prom. 114,511 km/h); Der Ohanessian, 1m06s91; Traverso, 1m07s00; Olmi, 1m07s01; Oltra, 1m07s04; Luaces, 1m07s16; Mayorga, 1m07s49; Monguzzi, 1m07s70; Fernandino, 1m07s73; Raies, 1m07s88; Guerra, 1m07s90; Urrutia, 1m08s20; Larroca, 1m08s34; Vido, 1m08s77; Romagnoli, 1m08s78; Bergallo, 1m10s02.

PRIMERA SERIE

(seis vueltas)

Bessone, 6m43s24/100; López, 6m43s53; Luaces, 6m50s11; Olmi, 6m50s71; Urrutia, 6m52s50; Oltra, 6m53s43; Larroca, 6m55s73; Costanzo, 6m56s81; Monguzzi, 7m01s52; R. Marsilli, 3m36s06 (3v).
Promedio del ganador: 113,238 km/h.
Récord de vuelta: Bessone en la 4a., en 1m06s06/100, a 115,204 km/h.

SEGUNDA SERIE

(seis vueltas)

Fernandino, 6m44s53/100, Traverso, 6m45s02, Mayorga, 6m45s80; Der Ohanessian, 6m46s38; Raies, 6m47s00; Guerra, 6m50s78; Vido, 6m55s41; Bergallo, 6m54s03; Romagnoli, 6m54s60; Pujadas, 7m03s24.
Promedio del ganador: 112,849 km/h.
Récord de vuelta: Mayorga en la 6a., en 1m06s42/100, a 114,579 km/h.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto / Procedencia	Tiempo	Vtas.
1°	20	Ernesto Bessone (h) / Buenos Aires	33m16s69/100	30
2°	1	Osvaldo López / Buenos Aires	33m17s05/100	30
3°	15	Juan M. Traverso / Ramallo	33m28s37/100	30
4°	10	Francisco Mayorga / Buenos Aires	33m30s30/100	30
5°	45	Gabriel Raies / Cordoba	33m38s46/100	30
6°	4	Gustavo Der Ohanessian / Ciudadela	33m39s32/100	30
7°	5	Silvio Oltra / Olivos	33m47s17/100	30
8°	11	Hugo Olmi / Buenos Aires	33m49s93/100	30
9°	3	Angel Monguzzi / Cordoba	33m54s84/100	30
10°	49	Enrique Urrutia / Obera	33m56s42/100	30
11°	43	Miguel A. Guerra / Buenos Aires	33m57s65/100	30
12°	14	Juan C. Larroca/Córdoba	34m01s37/100	30
13°	51	Rodolfo Bergallo / P. R.S. Peña	34m01s87/100	30
14°	16	Carlos Luaces / Pilar	34m02s98/100	30
15°	38	Ricardo Costanzo / Córdoba	34m10s20/100	30
16°	57	Víctor Romagnoli / Córdoba	34m16s51/100	30
17°	17	Hector Pujadas / Buenos Aires	24m27s27/100	21

No clasificó: Fernandino (12v).
No registró paso: Vido.
No largó: R. Marsilli.
Promedio del ganador: 114,346 km/h.
Récord de vuelta: López en la 6a. en 1m05s90/100, a 115,484 km/h.

DATSUN 280 ZX

"Gran Premio Ciudad de Avellaneda" - Club Unión - Autódromo Municipal "Ciudad de Avellaneda" - Circuito de 2.114 metros - 30 vueltas - Recorrido total 66.420 km - 8/6/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Zanatta, 1m06s22/100 (Prom. 114,926 km/h); Zabala, 1m06s64; González, 1m07s73; Faraoni, 1m06s74; Sancho, 1m06s75; Cerquelli, 1m06s88; Redolfi, 1m06s91; Cao, 1m07s05; Pairetti, 1m07s15; Rementería, 1m07s29; Baravalle, 1m07s37; Lavari, 1m07s40; Musso, 1m07s47; Harpe, 1m07s80; Pivaro, 1m07s82; Zenkluzen, 1m08s08; Cao, 1m08s13; Sotro, 1m08s36; Capra, 1m08s50; Tuero, 1m10s49.
No clasificaron: Ponte y Herlier.

TANQUES LLENOS

Zanatta, 1m07s18 (Prom. 113,284 km/h); Rementería, 1m07s42; Redolfi, 1m08s30; Sotro, 1m08s45; Lavari, 1m08s52; Pairetti, 1m08s60; Tuero, 1m09s30; Zenkluzen, 1m10s45; Zabala, 1m13s21; Cao, 1m15s33; Ponte, 1m15s45.

FINAL

Pos.	Nro.	Pilotos / Procedencia	Tiempo	tas
1°	76	René Zanatta / Rafaela	33m40s27/100	30
2°	70	Gerardo Cerquelli / Gral. Deheza	33m45s45/100	30
3°	19	Alejandro Rementería / C. Rivadavia	33m56s57/100	30
4°	90	Hugo Redolfi / San Jorge (Sta. Fe)	34m07s33/100	30
5°	9	Edgardo Lavari / Tres Arroyos	34m14s06/100	30
6°	57	Tomás Harpe / Buenos Aires	34m18s70/100	30
7°	75	Carlos Zabala / Buenos Aires	34m26s40/100	30
8°	47	Carlos Pairetti / Buenos Aires	34m27s03/100	30
9°	72	Marcelo Sotro / Banfield	34m27s80/100	30
10°	61	Abelardo Zenkluzen / Rafaela	34m45s70/100	30
11°	65	Osvaldo Cao / Buenos Aires	34m11s24/100	29
12°	71	Alberto Ponte / Concordia	34m13s29/100	28
13°	68	Jose Pivaro / Sta. Fe	33m58s04/100	27
14°	60	Daniel Baravalle / Cordoba	34m06s02/100	27

No clasificaron: Cano (15v), Musso (11v), Tuero (9v) y González (3v).
No largaron: Faraoni, Capra y Herlier.
Descalificado: Sancho.
Promedio del ganador: 113,010 km/h.
Récord de vuelta: Zanatta en la 7a., en 1m06s57/100, a 114,321 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISTRIBUIDORA

dinema

FRIC-ROT Gabriel GAS

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

Thompson SUSPENSION Y DIRECCION

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

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

TVH SUSPENSION ORIGINAL GOMA - GOMAMETAL

Disponemos de los medios para hacerlo:

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

DELFABRO AMORTIGUADORES

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

CAJAS DE DIRECCION TRINTER INDALTMEC

DISTRIBUIDORA

dinema

Repuestos legítimos - Suspensión y tren delantero

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

Autopiezas FOMEC

RALLY MUNDIAL

JORGE RECALDE, otra vez en un "top team"

ENTRETELONES DE UNA CONQUISTA

Tras intensas tratativas, finalmente se ha confirmado la participación de nuestro rallista Nº 1 con un Lancia Delta S4 en el Rally de Argentina por el Campeonato Mundial. Todos los detalles y perspectivas del nuevo logro en esta nota.







Un Lancia Delta S4 como el que usará en Argentina. Arriba: sobre el Audi en 1984, y el Alfa GTV 6 que corrió en España.

Una vez mas **Jorge Raúl Recalde** correrá el Rally de Argentina integrando un "top team" del rally mundial. Efectivamente, el piloto de Mina Clavero acaba de ser confirmado por la escudería **Lancia** Martini como uno de sus hombres para correr sobre el monstruoso **Delta S4** en los vericuetos de las serranías cordobesas.

Las gestiones para llegar a este punto comenzaron el año pasado. Hagamos entonces un poco de historia.

En todas las participaciones del equipo **Abarth** –sea Fiat o Lancia– en nuestro país, el "contacto argentino" fue **Oscar Marcolongo**, quien posee en su curriculum la experiencia suficiente como para concretar la logística necesaria para un equipo de este nivel. Así lo demostró a lo largo de toda su carrera deportiva, incluyendo la dirección de la escudería Fiat y la organización realizada para la participación de Fiat (1980) y para Lancia (1983) en los rallies mundiales desarrollados en Argentina. Marcolongo estableció en 1985 el contacto para que Recalde y Soto corriesen el rally de San Marino con sendos Citroën Visa 1000 Pistes (4 x 4) y viajó con ellos a Europa. Allí invitó a ver la carrera a "Nini" Russo, responsable de logística y estrategia en el equipo Lancia Abarth, y uno de los dos principales hombres de confianza de **Cesario Fiorio** –el "caposquadra" de Lancia–, junto a **Giorgio Pianta**. Russo se desplazó con Marcolongo de auxilio en auxilio y hasta pudo apreciar un par de primes. Su veredicto posterior –y que influyó notoriamente para esta oportunidad– fue: **"Recalde me gusta, tiene 'pasta' y encara la carrera como un profesional"**. Poco, pero suficiente. Jorge contaba, desde ese momento, con su visto bueno.

Recalde hizo algunos contactos en Europa, volvió a la Argentina y siguió corriendo en el Campeonato nacional puesto que su contrato con Renault Argentina lo ligaba hasta fin de 1985. Ya sabía que el año siguiente sería difícil –el equipo Renault se retiraba de la especialidad– y, una vez más, declaraba su intención de correr en Europa. En marzo realizó otro viaje al viejo continente y comenzó a estudiar opciones. La más "potable" resultó la del equipo Verini-Nocentini que, con sede en Milán, le ofreció un programa de carreras con **Alfa Romeo**, basándolo en el Campeonato Italiano, que incluye algunas pruebas del certamen europeo de rally. Su herramienta sería al principio el Alfa Romeo **GTV 6** para luego cambiarla por un Alfa Romeo **75 Quadrifoglio**, el cual se homologaría a partir del 1º de mayo de 1986. Sin embargo, su debut fue posponiéndose y finalmente lo concretó (con GTV 6) en el **Rally español de Asturias**, donde concurrió con el equipo de Nocentini. Este team, además, atiende al Lancia Rally del español Salvador Servià, quien aspira este año a ganar el Campeonato Europeo. El auto de Servià es atendido por Nocentini en Milán mientras que la atención en carrera es responsabilidad de la escudería Totip, y por algunos inconvenientes en el armado del Lancia Rally no se pudo completar la preparación del Alfa 75 que hubiese manejado Recalde. Este, junto con **Jorge del Buono**, recorrió la ruta durante la semana previa al Rally de Asturias, y largó. Sin embargo, su suerte no fue de las mejores, comenzando sus problemas a los pocos minutos de comenzar el primer prime, y a los quince kilómetros abandonó con el diferencial roto. **"Estoy bastante amargado por eso. Pero como todo abandono, estaba dentro de las posibilidades..."**, le confesó a CORSA una vez instalado nuevamente en Milan, donde el argentino ha sentado su base.

LA RELACION CON LANCIA

Si bien él no lo confiesa, nos consta que Jorge Recalde mantuvo en su momento una reunión con Cesare Fiorio, a quien le fue recomendado por **Juan Manuel Fangio**. Sin embargo, Fiorio había dicho con anterioridad: **"Conocemos los antecedentes de Recalde, pero prefiero esperar el consejo de mis asesores"**. La cosa estaba clara. Si Russo o Pianta decían que no, era absolutamente imposible que Recalde pudiera subirse a un auto de esa escudería. Sin embargo, Russo lo aprobó, aunque incluir a un piloto en un equipo de este nivel no es tarea sencilla. Todo se debe manejar con cuidado y cada uno de los implicados dice sólo lo estrictamente necesario. Y así las averiguaciones se complican...

El caso es que Lancia ha ofrecido –en principio– a Recalde la conducción de uno de sus autos. Y aquí caben las alternativas: que el auto sea uno de los "muletos" reconstruido a nuevo o que le preparen uno totalmente nuevo en Italia, exclusivo para él. Las dos opciones son válidas. Ambas son conocidas por Recalde. Por ejemplo, en 1980 corrió en Argentina y Costa de Marfil con sendos Mercedes 450 SLC y 500 SLC nuevos, mientras que en 1981 lo hizo con un Datsun 160 J muleto (de Mehta) al igual que en 1984, cuando participó también en Argentina con un Audi Quattro A2 reconstruido.

De cualquier forma hay variables que aún están pendientes de definición. A fines de la semana pasada, Recalde aún no sabía si vendría a la Argentina para los ensayos que Lancia tiene previstos en **Córdoba** a partir del **16 de junio**, aunque se debe suponer su interés en participar de ellos, sobre todo porque implicaría la esperada toma de contacto con un Lancia Delta S4. El programa de Recalde incluyó este pasado fin de semana el rally de Sicilia, prueba que se corrió en las noches del viernes y del sábado pasados. Tampoco se sabe si el auto que manejaría tendría los colores oficiales (equipo Lancia Martini) o estará pintado con otras publicidades específicas del piloto, o cuál es el esquema de entrenamientos previsto (siempre refiriéndonos en particular a Recalde). Estas preguntas serán seguramente resueltas en las próximas semanas.

Incluso aún no se tiene certeza de quiénes serán los otros pilotos Lancia que concurrirán a nuestro rally. Los nombres posibles son: **Markku Alen, Massimo Biasion** e inclusive **Mikael Eriksson**, quien está siendo probado por Lancia para su posible inclusión definitiva en el team. Recordemos que este sueco corre actualmente el novel Campeonato Mundial de Rally para pilotos de Grupo A, con un Audi 90 Quattro.

E.E.N.

Revista CORSA Nº 1040. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico**: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Junio de 1986. 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



PARA:
● CUEROS
● GOMAS
● VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA
etc.

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273.
(C.P.1407) CAP Tel: 67-0024

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

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

RACING PARTS

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

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

REPUESTOS AUTOMOTORES

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



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WEB

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

Star Cap

ESCAPES - SILENCIADORES

TODAS LAS MARCAS Y MODELOS NACIONALES E IMPORTADOS

EQUIPOS DEPORTIVOS ☆ AV. MAIPU 2949. OLIVOS. TEL 791-1627

TARJETA DINERS

BELFO S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL EATON
Diferencialeo
Corona Piñón
Palieres

LINEA COMPLETA DE SUSPENSION
Fric Rot Gabriel
GAS

ENGRANAJES
FAE
EATON

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

CARBURADORES

CARESA

CUERPO DE ALIMENTACION

MASTER

FABRICADOS CON PRODUCTOS EFE

TELEFONO: 753-4769

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12.526
CIUDADELA - Tel. 653-6563

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

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

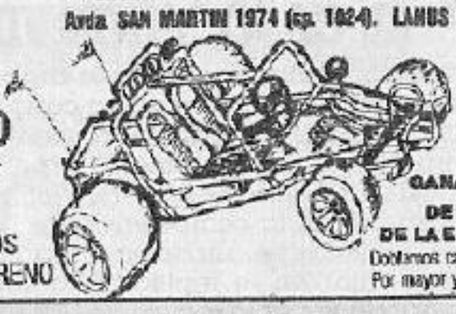
Av. del Libertador 15.209 (1640)
Tel. 747-2557 - ACASSUSO

SOMOS FABRICANTES

VERUI ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (esq. 1624). LANUS OESTE. TEL. 240-3264

JAULAS • DEFENSAS



EQUIPOS ESPECIALES
POTENCIADOS
KITS ARMADOS
O SEMIARMADOS

GANADOR DEL 1 er. PREMIO DE FIERROS CALIENTES DE LA EXPOSICION DE LANUS

AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

Doblamos caños a medida de todo espesor.
Por mayor y menor - consultenos -

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28



1/24 1/12

● SCALEXTRIC ● BACHI
● SEBRING ● LEONE

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

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

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

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD

SIMBOLO DE CALIDAD

PALIERS

OPP-BAG M. P.

● SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
● ESPECIALES Y REFORMAS
TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19.800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

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

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

FORMULA ONE

- ☆ TRAJES ANTIFLAMA
- ☆ CAPUCHAS
- ☆ BABEROS
- ☆ GUANTES
- ☆ BOTAS
- ☆ TIRACABEZAS
- ☆ TAPONES AUDITIVOS
- ☆ ANTIEMPAÑANTE, etc.



CASCOS

- FORMULA ONE
- BELL
- NAVA
- SIMPSON
- TIPO BELL
- TIPO SIMPSON

SISTEMAS RALLYPRIMES

- INTERCOMUNICADORES
- CORTE DE CORRIENTE
- LUZ NAVEGANTE
- INTERC.PILOTO/JEFE EQUIPO

Av. del Libertador 6822 (cp. 1429).
BS. AS. TEL. 784-4608.

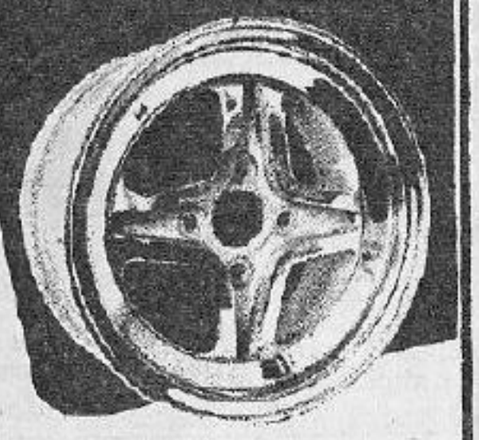
Ramón Solar e Hijos

* VENTA DE REPUESTOS * RECAMBIO DE CAÑONERAS CORONAS Y PIÑONES
* ENGRANAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES

DEL BARCO CENTENERA 1384/1919. TEL. 92-7781

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

LLANTAS DE COMPETICION AERO



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR

AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS: SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS BUJIAS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION

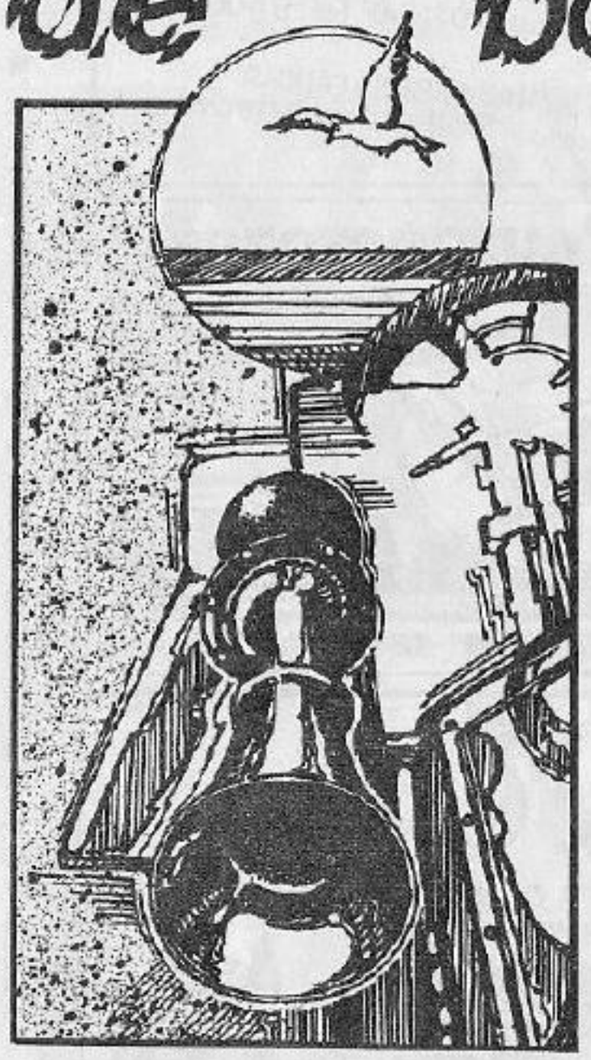
SANY S.R.L.

TEL. 655-8710/3801. AV. PARRAL 2195. CAP.

(Horacio Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3908, 6º B. Tel. 88-6285

Toquecitos de bocina



VOLKSWAGEN EN LA DUDA

Es probable que el equipo oficial Volkswagen Motorsport participe en el Rally de Argentina con dos Golf GTI. Este equipo está disputando la mayoría de las pruebas del campeonato mundial y es uno de los teams del Grupo A que más seriamente encaró esta temporada. Normalmente, sus pilotos son **Kenneth Eriksson** y **Franz Wittmann.**

DIFICIL

Es poco probable que **Gabriel Raies** utilice en este Rally de Argentina un Renault 5 Maxi Turbo como era su intencion. De no concretarse esta alternativa, usará el Renault 18 GTX Edición Limitada.

20 AÑOS A FONDO
EL SALUDO DE LA FAMA

Soy admirador y lector consecuente desde el primer número de CORSA. Me complace y los felicito por haber cumplido veinte años, y espero vivir otros veinte más para estar presente en el festejo y seguir leyendo la revista.

Oscar A. Gálvez

ANDREUCCI CON TODO

El piloto de Berisso, **Gustavo Andreucci**, se reintegró decididamente a la actividad motociclística, tomando parte en las dos primeras fechas del torneo '86 de la categoría 350 cm³ Fórmula Internacional, obteniendo el sexto puesto en la carrera de Concepción del Uruguay, el 1 de marzo, y el tercero en el Autódromo Municipal, el 4 de mayo. Su intención es luchar por la obtención del título argentino, con vistas a correr en el Gran Premio de la República del próximo año.

REAPARECE BONOMO

Omar Bonomo reaparecerá en la clase 2 de Turismo. Lo haría en la competencia de Río Cuarto, donde conducirá un flamante **VW Gacel**, de cuyo motor se ocupa Pascual Bonomo (Tío de Omar) y la parte de la suspensión será responsabilidad del ingeniero Edgardo Fernández, colaborador de Miguel De Guidi.

MANO DURA EN EL T.C.

En su reunión de la semana anterior, la Comisión Directiva de la A.C.T.C. luego de recibir el informe del Tribunal de Penalidades resolvió suspender por cinco competencias a **José Dibenedetto**, quien una vez cumplida la sanción deberá volver a rendir examen de suficiencia. Además, con una fecha fueron suspendidos **José M. Romero** y **Juan C. Bustos**, mientras que **Jorge Roux** y **Luis Delconte** fueron apercibidos.

CAMBIO DE FECHA

La competencia de Turismo en el autódromo Oscar Cabalén, de Alta Gracia, cambió de fecha. En lugar de ir el 29 de junio, como estaba previsto, se disputará el 9 de julio.

MAS SOBRE EL GRAN PREMIO

La semana pasada viajaron a La Pampa **Juan Carlos Deambrosi, Oscar Avenlín** y **Carlos Legnani**. El propósito fue el de reunirse con el gobernador de dicha provincia y con directivos del Auto Club Winifreda y conversar sobre la **realización del Gran Premio de Turismo Carretera**. En principio se cuenta con el apoyo total del gobierno provincial y de la Lotería del Sur, estando previsto que habrá 45.000 litros de combustible, mientras que por cada auto participante habrá alojamiento y comida gratis para ocho personas. La fecha de realización oscila entre la última semana de noviembre y la primera de diciembre, y la competencia tendrá tres etapas.

EL CASO MINERVINO

"Yo del tema no quiero hablar... solamente digo que estoy aquí porque mi sponsor me dijo que prepare el auto y venga a correr." Esto fue lo que nos dijo **Luis Minervino**, quien ha sido sancionado con cuatro meses de suspensión por conducta antideportiva, exteriorizada verbal y físicamente en perjuicio de Miguel Angel Etchegaray en la competencia del 24 de noviembre de 1985 en el autódromo de Las Flores.

Anteriormente, en vísperas de la competencia de Las Parejas (4/5/86) y apenas enterado de la sanción, el piloto apeló la determinación de la C.D.A. y pudo correr en ese escenario, cosa que también se repitió en la competencia de Buenos Aires, aunque en esta ocasión todo se debió a que Luis Minervino interpuso una demanda judicial contra la Comisión Deportiva Automovilística, organismo que se notificó de la medida el pasado 29/5/86.

Al día siguiente, la C.D.A. emitió un comunicado en el que se consigna la autorización para que Minervino intervenga en futuras competencias y que la resolución judicial dispone como medida previa dejar en suspenso la sanción disciplinaria.

En el mismo comunicado la C.D.A. aclara que **"la participación de este corredor suspendido va a generar múltiples inconvenientes y puede resultar perjudicial a los demás competidores, quienes podrán ver disminuidas sus posibilidades por cualquier eventualidad durante las pruebas, intencional o no, que la intervención de Minervino pudiera provocar. Igualmente podrían verse privados de los premios al obtenerlos aquél por mejor colocación y que luego harían hipotético su reintegro. Por último se producirían inconvenientes poco menos que insalvables en el ranking del campeonato por la adjudicación de puntos. Es obligación de esta C.D.A. contemplar los derechos de todos los competidores que puedan verse perjudicados por actitudes de uno de ellos, como en este caso. Asimismo es un deber advertir a los corredores en general acerca de las consecuencias desfavorables que inevitablemente ocasionan este tipo de aventuras judiciales, aconsejadas por quienes saben que sólo lograrán un efímero éxito inicial y que inevitablemente termina, como ya ha ocurrido, en el pedido de levantamiento de las medidas aplicadas, desistiendo de los juicios a los cuales son llevados, ignorando seguramente las mayores sanciones que agravarán su situación. En consecuencia de cuanto antecede, la presidencia de la C.D.A. resuelve: 1) Acatar la medida judicial que permite al corredor Minervino tomar parte en futuras competencias hasta tanto dicha resolución no quede revocada. 2) Pedir al Automóvil Club Argentino la pronta intervención en el juicio de referencia, a fin de que la medida dispuesta cese a la mayor brevedad. 3) Solicitar al Automóvil Club Argentino las sanciones de carácter internacional que sean aplicables al corredor mencionado por haber recurrido a una autoridad o fuero no expresamente contemplados en el Código Deportivo Internacional (art. 52 y 58) y concordantes del RDA. 4) Disponer que en todas las competencias en que intervenga el corredor Luis Minervino mientras dure la sanción impuesta al mismo, quedarán en suspenso la clasificación, el pago de los premios y el puntaje para el campeonato y ranking correspondiente, cuando en los mismos influya la colocación lograda por el citado corredor. 5) Pedir a la Mesa Directiva de la CDA que en su primera reunión ratifique en todas sus partes lo dispuesto en los puntos que anteceden".**

¡FE DE ERRATAS ANIVERSARIO!

Como no podía ser de otra manera, respondiendo a una vieja tradición "corsista" y agudizando la tendencia los efluvios del festejo, hubo varios deslices en nuestro reciente número aniversario. De entre ellos, y escogidos casi al azar para no abrumarlos con correcciones, caros y sufridos lectores, extraemos algunos.

Ya en el editorial (empezamos bien...), entre otras cosas más o menos evidentes, en el penúltimo párrafo de la segunda columna debimos haber leído en la cita al poeta: "Nunca es triste la verdad, lo que no tiene es remedio"... En este caso lo irremediable habrá sido que muchos se quedaran sin entender lo que quisimos decir con ella, y que los seguidores de Serrat se hayan reído un poco...

En la pintoresca nota de las "Mille Miglia", el epígrafe de la página 44 debió citar al Porsche 550 (no 505), menciona al compatriota Cosulich pero hete aquí que éste desapareció de la foto... No obstante, peor es lo de la página anterior, cuyo epígrafe y cuerpo de nota, por esas cosas de la vida... son exacta repetición de los de la pág. 41, mientras que los que corresponden a la 43 se desvanecieron como por arte de magia... negra. Allí debió leerse lo siguiente:

1. Esta foto fue tomada en 1986, pero si la comparáramos con un documento de 1955, comprobaríamos que, en cuanto a los épicos duelos de marcas, todo se mantiene como entonces. Aquí, cuatro Ferrari y un Jaguar... 2. Muchos personajes vinculados con el automovilismo deportivo contemporáneo se dieron cita para observar de cerca a estas reliquias. Aquí Jean Sage, quien además posee su propia colección de automóviles antiguos. 3. Las rutas y la histórica arquitectura italiana recibiendo el cosquilleo de los neumáticos con toda felicidad, como negando aquel accidente de Alfonso de Portago que, en 1957, puso fin a las legendarias Mille Miglia. 4. Inconfundible emerge la silueta del Mercedes SSK. Aquí, el de los ganadores Shildbach-Netzer.

MANO A MANO CON ENZO FERRARI

En segundo lugar, lo incomparable es el paisaje italiano que cambia mil veces a cada instante y que parece un interminable desfile de lugares históricos. No había mucho tiempo para apreciarlo, pero de todos modos se tenía una impresión imborrable desde el auto. El punto máximo era el cruce por las plazas centrales de las grandes ciudades –Verona, Ferrara, Perugia, Siena, Florencia, Bologna, Modena–, donde la caravana de autos de época desfilaba entre bandas medievales, campesinas veinteañeras que ofrecían quesos y vinos, y policías que detenían el tránsito normal para que lo normal fuera una carrera por las calles. Eso fue la Mille Miglia y dudo que se pueda ver en cualquier otro lugar del mundo.

En Modena esperaba el paso nada menos que Enzo Ferrari en persona. Sentado al costado del control horario, parecía revivir décadas pasadas y dedicaba un comentario al paso de cada tipo de auto. Lo propio hizo con nuestro auto –aunque fuera un Maserati– y tras un cordial saludo personal, recordó que por ser de Modena, "Maserati es una marca prima de Ferrari".

Por último, hay que contar lo que era la carrera en la ruta. Algunos especialistas respetaban estrictamente las horas de paso establecidas...

Asimismo, vale aclarar que los textos correspondientes a los campeones de T.C. de estos últimos veinte años, publicados en página 58, son en cada caso los ubicados alternativamente abajo o arriba de la foto respectiva y no a los lados. A no confundirse... que es fácil.

Por último, por hoy, cabe pedirle disculpas al artístico amigo Jorge Villafuerte, verdadero autor de las pequeñas ilustraciones que realzan las páginas 5, 10 y 12.

Perdón... y hasta pronto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MASSEI NACIO OTRA VEZ

El viernes por la tarde, mientras probaba su Berta-VW de Entrecor, el campeón **Osvaldo Massei** sufrió un fuerte despiste al final de la recta principal, pegando su auto por dos veces contra el paredón. Norberto Gentili, que lo seguía, también se pegó por esquivarlo y fue el primero en llegar al destruido monoplaza para prestarle ayuda al veterano de Marcos Juárez.

¡Y vaya susto que se llevó! Massei no daba señales de vida. Aparentemente no respiraba y su ritmo cardíaco se había detenido. Siguiendo las indicaciones de un médico que estaba del otro lado del alambrado, el de Casilda comenzó a practicar respiración boca a boca al piloto inerte y luego que este comenzara a respirar dificultosamente, masajes y golpeteos en el corazón, con lo cual Massei comenzó a reaccionar favorablemente.

Se lo trasladó a un hospital para su atención, pero el viejo zorro no tardó en reaparecer por el autódromo, aún bajo los efectos del trance pasado. Nuevamente fue "internado", esta vez en el micro de David Horner, donde el campeón, no del todo repuesto, elaboraba quiméricos cambios de chasis para clasificar al día siguiente. Obviamente Massei no participó de las pruebas sabatinas, ya que todos los que lo rodearon lo hicieron desistir de ese descabellado propósito.

El domingo, mientras caminaba por la playa de boxes, le comenté a CORSA: **"Yo estaba haciendo el radio de giro ideal y me extrañó que los otros pilotos no lo hicieran. Lo que pasó es que se percataron, que había una mancha de aceite que los banderilleros no marcaron en ningún momento. Ellos la esquivaron y yo la pisé..."**

REGATTA PARA PERNIA

A fines de la semana anterior, Vicente Pernía estuvo en el Autódromo de Buenos Aires girando a bordo de un Regatta 100 S, que a partir de la competencia de Turismo el "Tano" tendrá a su disposición.

El auto pertenece a Benvenuto Competición, su motor es preparado por Juan Di Nezio, en Cipolletti, mientras que la parte mecánica corre por cuenta de Jorge Tapia. En las pruebas en el banco, el motor acusó una potencia de 137 H.P.



F.R.A.: DESCLASIFICACIONES EN LAS PAREJAS

En las apostillas de la carrera de Fórmula **Renault Argentina** en el Autódromo –de cierre previo– adelantábamos (infidencia mediante de un allegado que nos pidió reserva sobre su nombre) que habría tres desclasificaciones entre los primeros clasificados en la carrera de **Las Parejas** por irregularidades reglamentarias en los reglajes de los árboles de levas, según las verificaciones efectuadas en Renault.

El miércoles 4 se conoció oficialmente que habían sido separados de la clasificación el ganador, Oscar Palmero, y también **Néstor Gabriel Furlán** y **Daniel Cingolani**. De no prosperar la apelación presentada por los pilotos ante la C.D.A., quedaría como ganador de esa cuarta fecha del campeonato **Daniel Neviani**.

La medida de desclasificar fue tomada por cuanto el reglaje de los árboles de levas de los motores de los nombrados excede al reglamentario. Consultado el Ing. **Juan C. López** (de Renault Argentina) sobre el particular, nos manifestó que tal como alegan en principio los afectados, los elementos cuestionados pueden perfectamente ser standard y dentro de las tolerancias de fábrica, las que empero son mucho más amplias que las del reglamento de FRA. Esto originaría –tal como sucedió ya en otras oportunidades– el malentendido en el que los más suspicaces ven mala fe de parte de los responsables técnicos de esos motores cuestionados.

Por supuesto que el problema recién comienza a aflorar y la polémica está abierta. Para tratar de dilucidarlo, recurriremos a todos los sectores afectados.

Por nuestra parte queremos aclarar que la nota de la carrera de Buenos Aires –domingo 1° del corriente y que por motivos similares mantiene su resultado en suspenso– fue confeccionada y entregada a taller por razones de programación técnica, antes de conocerse la decisión de la CDA, por lo que algunos de los conceptos vertidos en ella soslayan el tema.

De acuerdo con las desclasificaciones, el resultado de la carrera de Las Parejas en los primeros diez puestos puntables, y las consecuentes posiciones en el campeonato, han quedado modificados como indicamos en recuadro aparte, inserto en el espacio de las competencias del domingo último.

TRES DIALOGOS Y UNA POLEMICA

Diálogo I (viernes 30/5/86 en el Autódromo).

CORSA: –¿Cómo van las cosas, Rubén?

Daray: –¡Y cómo querés que no vayan!... Estoy a tres segundos de los autos de Herceg. Esta es una categoría en la cual no se pueden dar ventajas, y mi auto, después de la carrera de Las Parejas, estuvo 16 días cargado en el camión que lo trajo de allá. Mientras tanto, en el taller, se hacían algunos de los Ghia de la nueva clase de Turismo. Así no puede ser.

Diálogo II (sábado 31/5/86 en el Autódromo).

CORSA: –Y Rubén, ¿qué hiciste?

Daray: –Trabajamos mucho, pero los resultados no se dan. Seguimos muy lejos.

CORSA: –¿Y qué habría que hacer?

Daray: –No sé... quizá comprarle un auto a Herceg.

Diálogo III (domingo 1/6/86 después de la carrera en el Autódromo).

CORSA: –**Akel, ¿no creés que 40 segundos son mucha diferencia con respecto a la punta en una carrera de estas? Nos parece que habría que trabajar algo más en los motores...**

Akel: –Sí... es verdad. 40 segundos son muchos, pero también son muchos un trompo y dos semitrompos en una misma carrera para el mismo piloto.

LA FORMULA DOS MIRA AL FUTURO

Guillermo Kissling (en Salta): "Estamos utilizando un pirómetro que sirve para medir la temperatura de los gases de combustión. Según la temperatura que marca el dispositivo –que se coloca en los carburadores– sabés si la mezcla es más pobre o más rica de lo que es ideal para el trabajo en cada circunstancia. Cuanto más temperatura hay, la carburación se empobrece. En cambio si hay menos, es más rica. Nosotros comenzamos probando en el banco hasta llegar al mejor rendimiento y allí verificamos la temperatura de gases. Cuando llegamos a la pista tratamos de copiar esa misma temperatura de trabajo y eso se puede hacer boca por boca –de los carburadores– y cilindro por cilindro; normalmente hay unos 20 grados de temperatura, en menos, en la pista. Este es un elemento totalmente argentino que ideé yo y concretó la firma 'Comdel' en la faz electrónica".

Pedro Muffato (en Rafaela): "A partir de ahora colocaremos en nuestros motores un tren de válvulas y los botadores de Berta, y también tendremos bielas de titanio".

Reinaldo Cozzani: "Desde el mes de enero estamos teniendo extensas reuniones para tratar de mejorar todos los aspectos de la Fórmula. En ellas hemos notado un profundo respeto de todos hacia todos para tratar de lograr un reglamento técnico para el año que viene, tendiente a bajar los costos de los motores pero sin alterar el rendimiento de los mismos. Se está trabajando sin tener en cuenta los intereses personales de cada uno, y todos pensamos en el interés común de la categoría aun con los brasileños, con quienes cambiamos ideas en cada carrera. Estamos haciéndolo en silencio para superar los inconvenientes que sabemos existen, pero hay factores externos a nosotros, como ser el aspecto económico y los costos que han crecido en demasía, que escapan a nuestro control. De cualquier manera hemos avanzado bastante ya y estamos satisfechos".

Cezar Pegoraro: "Mi motor va bien, pero no está al nivel de los de punta de los argentinos. Hemos mejorado no obstante con la afinación general del mismo, el punto del encendido y la carburación, pero fundamentalmente hemos avanzado con la colocación del encendido electrónico argentino Dulbecco. En cuanto al chasis, no iba bien cuando llegamos a la Argentina, pero ahora hemos aprendido a trabajar, con Maldonado y Berta, en la puesta a punto con la suspensión progresiva, y utilizando bien las combas, convergencias y valores de alineación, el chasis quedó más firme y menos indócil. De cualquier manera insistiremos con el tema de usar los motores Renault argentinos".

Leonel Friedrich: "Cada vez estamos mejor armados para encarar todo el campeonato. Ahora, y a partir de las carreras argentinas, tenemos un multetto similar al auto de carrera. Es el chasis que mi hermano Anor corría el año pasado, el cual hemos modificado y lo dejamos como el Berta mío". **(Leonel se refería al "aggiornamento" que recibió el antiguo Muffatão.)**

José Luis Di Palma: "En este auto estamos probando muchos elementos para el futuro de la Fórmula 2. Por ejemplo, el tanque de combustible central y los radiadores ubicados en diagonal dentro de los pontones en el lugar que antes utilizaban los tanques. La doble cuaderna postiza trasera no le da mayor rigidez al conjunto, pero permite trabajar con más rapidez y efectividad cuando hay que sacar o trabajar en la caja de velocidades. Los amortiguadores Delfabro van ubicados entre esas dos cuadernas y no hace falta sacarlos para desarmar el tren. El motor tiene un nuevo múltiple de admisión para adecuar el trabajo de los carburadores de 50 mm que estamos probando.

FRASES DEL T.C. 2000

Jorge Omar Del Río: "La Sierra ha evolucionado mucho en materia de trabajo sobre el chasis. Juan Carlos Pianetto ha trabajado en la distribución de pesos, quedando bastante en los pasarruedas delanteros –alrededor de 10 kg– y también hemos colocado los amortiguadores Delfabro adelante, que no teníamos hasta ahora y que son realmente excelentes y permiten trabajar mucho y bien. Acusan los cambios apenas moves un punto en la regulación, ya sea a la expansión o a la compresión. La suspensión delantera tiene una geometría diferente y también intentamos quitarle el labio delantero inferior de la trompa, pero no funcionó y volvimos a colocarlo. **(Conclusiones positivas luego de la carrera del Autódromo.)**

José "Coco" Fortunato: "Realmente la suspensión independiente trasera que le hicimos al 505 funciona muy bien en lo rápido, el auto va como sobre un riel y es mucho más fácil de llevar que antes. En cambio se complicó el doblar en las partes lentas, donde el auto tiene reacciones disímiles, no hace siempre lo mismo, sobre todo en las zonas donde debés cambiar hacia un lugar y otro, como son las eses cortas. Vamos a afinar ese aspecto que seguramente vamos a tener que corregir con barras, resortes y, quizá, trabajando más con la expansión de los amortiguadores". **(El de Lobos, satisfecho luego del Autódromo. Después de un año de no correr, seguir estando entre los 8 primeros de la categoría es muy bueno.)**

Juan María Traverso: "Te voy a explicar. Es cierto que la coupé nueva –salvo dos travesaños más que tiene la jaula antivuelco y que hacen en alguna medida a la rigidez del conjunto– no tiene nada diferente a la anterior. Es verdad que se hizo una pasada en limpio de las conclusiones que Berta sacó de las pruebas que José Luis Di Palma hizo en el Cabalén con la de Soto en materia de alturas, amortiguación, resortes, alineación, etc, y que ello mejoró sensiblemente el comportamiento del auto, sobre todo el consumo de los neumáticos. Pero lo único nuevo que se le incorporó fue ese labio inferior más grande en la trompa, lo cual permite una mayor carga dinámica sobre el tren delantero y junto con un trabajo mayor, la expansión de los Delfabro traseros, ir más rápido en las zonas veloces.

Además, ahora estamos trabajando con resortes de la mitad de la dureza que teníamos en la coupé anterior. Resulta que después del golpe de General Roca se había cambiado la parte frontal del casco de ese auto, y el postizo no quedó bien, flexionaba y por más que le poníamos dureza, no trabajaba la suspensión sino el chasis. Lástima que hayan pasado tres carreras para decidir el cambio de la estructura. Ahora vamos a seguir la evolución lógica del auto".

José Miguel Pontoriero: "Con el nuevo motor que desarrolló Juan Carlos Benavídez en el banco de pruebas, el auto va realmente bien. Ahora vamos a trabajar en la puesta a punto del chasis, girando en Las Parejas y trabajando con Pianetto un fin de semana antes de ir a Salta, ya que hasta ahora, y a raíz de los problemas de motor, casi no lo pudimos poner a punto. Además tenemos previsto sacar los frenos de las ruedas traseras y trasladarlos a la parte central. De esa manera vamos a disminuir la maza no suspendida del tren trasero y centralizaremos el peso del auto".

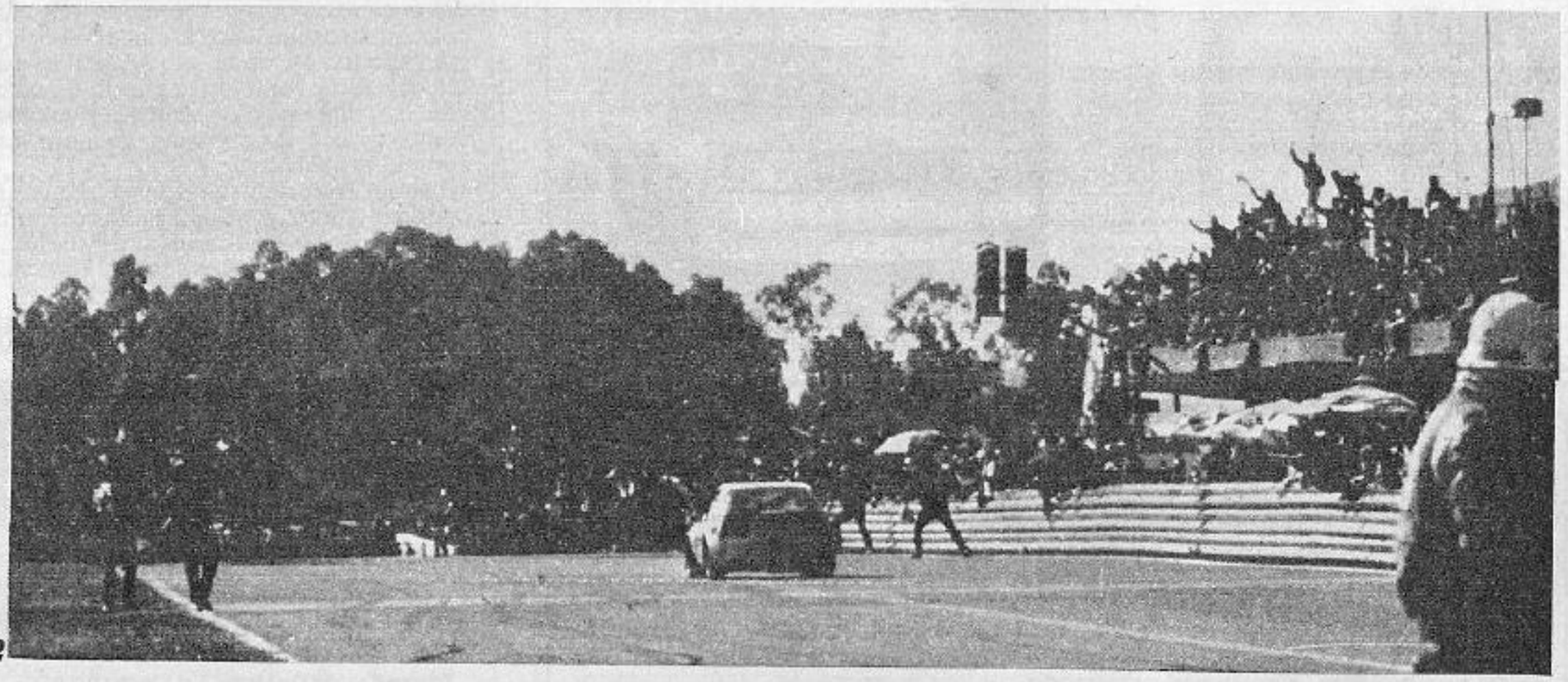
Néstor Carbia

EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES (1/6/86), el automovilismo nacional volvió a dar una muestra de haber reavivado...

EL FUEGO SAGRADO

...Si, el mismo del talentoso Traverso "relanzado" por Berta, pero también el del infortunado Bessone, aunque corra para otra marca... El mismo de la familia Crespi para entregarle un arma contundente al implacable Furlán, o de Mancuso para zafar de un pelotón infernal, o del rebelde Minervino para imponer condiciones, o de Di Palma Jr. para remar a lo loco, o de Grinóvero para aguantar hasta el límite... O del espectáculo total de una actividad que sigue resurgiendo y el público que cada vez acompaña más. Por eso, "Flaco", Oreste, "Tito", Sandro, Tulio, Néstor, Gustavo, "Patita", José Luis, Ricardo, actores todos y espectadores: Gracias por el fuego.





1) Sandro Crespi y Néstor Furlán. Más atrás, Giacchino. Tras un trabajo muy regular en los relojes, el puntero del Campeonato triunfó por tercera vez consecutiva, ampliando la diferencia. 2) El público se vuelca a la pista para festejar la brillante faena de Traverso, que llega. 3) Largada de la Entrecor, con Minervino y Grinóvero adelante, en una misma línea. Luego, el entrerriano haría la punta durante varias vueltas. 4) El "Flaco" en su primera victoria en T.C. 2000 con la coupé Fuego.

T.C. 2000: LA VUELTA DE JUAN MARIA

Debajo del podio los mil hinchas más fanáticos de Traverso y de Renault agitaban sus banderas, cantaban, y vivaban a su ídolo, quizás el máximo ídolo que tiene el automovilismo nacional, junto a un Luis Di Palma, que al no correr tanto y no ganar tan seguido, no tiene oportunidad de mostrar la vigencia que aún mantiene en el corazón de la gente. "**Olele, Olala, a las Sierra del 'polaco' les vamos a ganar**", era uno de los cánticos más escuchados; alguno de los otros son más graciosos pero menos reproducibles. **Traverso vibraba hasta la fibra más íntima.** Estaba recibiendo la demostración más importante, más calurosa y más ferviente de toda su carrera automovilística. Por un momento la alegría, la sonrisa con la que arribó al podio, se fue transformando en emoción y desde muy adentro, como que nos dio la sensación de ver aparecer algunas lágrimas en sus ojos, esas, que mezcladas con el cansancio, con el sudor y las gotas de champagne quedaron como disimuladas, pero que quizá sólo Juan María sabe si existieron o no. Quizá no lo confiese nunca. Quizá las haya guardado sólo para él, para disfrutarlas en su interior. Cuando **José Miguel Pontoriero** –3°– llegó al podio le susurró al oído luego de darle un beso: "**Grande, Flaco, grande. ¡Qué carrera ganaste! Que alegría tengo al volver a un podio después de tanto tiempo y encontrarte. No sé si estoy más contento por vos o por mí**". Al mismo tiempo, Carlos Legnani decía por "Campeones" que había ganado "el maestro". Oscar Miranda, de "Ruedas", marcaba la gran tarea que había realizado Juan María. Carolina Sáenz indicaba a su turno: "**El Flaco es un fenómeno. Ganó una carrera excepcional**". Frases como éstas, cánticos, saludos, felicitaciones, abrazos, besos, reconocimientos, pedidos de autógrafos, reportajes, Traverso tuvo cientos, luego de su impecable tarea del domingo anterior en el Autódromo. Pero probablemente, hubo dos que son las que más le habrán llegado. Dos reconocimientos de los cuales quizás esperaba sólo uno. El de su hidalgo vencido de ese día, **Ernesto "Tito" Bessone**, quien con la hombría de bien que caracteriza a los grandes le dijo: "**Felicitaciones 'Flaco'. Ganaste una carrera excelente. Me hubiera gustado mucho estar en tu lugar, pero creéme que igual estoy muy contento**". Esta era la que Juan sabía que podía llegar. La otra fue posterior, mucho tiempo después de la carrera, cuando las hinchadas ya se habían ido del Autódromo, cuando las banderas estaban enrolladas y los gritos acallados. Entró al box de Renault con el andar desgarbado que lo caracteriza, ensayando la mejor sonrisa que pudo, acompañado sólo por su timidez habitual, esa que le hace bajar los ojos muchas veces cuando habla. Se acercó al grupo –ya reducido– donde estaban Juan María, José Luis Di Palma, el ingeniero Markiewicz, algunos mecánicos y amigos. Les tendió la mano y solo dijo: "**Los felicito, han ganado una carrera sensacional. Vos 'Flaco' estuviste bárbaro**". No aceptó el convite para beber una gaseosa y compartir la picada con ellos. Giró sobre sí mismo y se fue, con el mismo paso cansino que había llegado. Era **José Miguel Herceg**, el otro gran derrotado de ese día. Juan María casi no lo podía creer. La gaseosa que estaba bebiendo en ese momento tuvo dificultades para transitar la estrechez de su garganta.

Y Herceg tenía razón. La carrera que hicieron dos de los mejores pisteros en autos con techo que tiene el país fue realmente un espectáculo. "Tito" marcó el camino en las seis primeras vueltas y las banderas del óvalo flamearon hasta allí. En las dos siguientes aparecieron las blanquiamarillas de Renault. Por tres vueltas –9° a 11°– otra vez las azules y blancas de Ford, con Bessone otra vez adelante. "**Pero Traverso no perdona**", decía un hincha en ese momento, y Juan pasó primero en la 12°. Los dos giros siguientes los lideró "Tito" y en la quince, Juan María lo tocó a Bessone en el

Por Nestor Carbia, Carlos Neira y Oscar Izzo
Fotos: Enrique Bianco, Enrique Perrupato, Miguel Tillous, Rubén Lettieri y C.N.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

3

4

frenaje de la entrada de los mixtos. **Fue muy suave pero le alcanzó para correr un poco a la Sierra y que quedara el hueco para pasarlo.** El capot de la Fuego quedo desprendido en el costado derecho. Una mancha de aceite ubicada en la zona de frenaje y que Traverso no vio por venir en la succión de Bessone, fue la causante de un alargue no previsto en ese frenaje. **Ambos aclararon luego que no había existido mala intención.** Y tan es así, que "en la vuelta siguiente Traverso al salir del curvón y en el tirón hasta Ascari me hizo señas para que lo pasara", le diría luego "Tito" a CORSA. Por su parte, Traverso indicaba: "**La pista era un desastre y se me fue el auto. Si aceleraba allí creeo que me iba, pero entiendo que lo lógico era seguir en la misma posición que veníamos antes del toque y volver a empezar**". Si, yo sé que a usted le debe estar costando creer –querido lector– esto que contamos, que estas cosas ocurran en el automovilismo argentino de hoy. Y es lógico. No crea que a quien esto escribe no le ocurre lo mismo. Después de observar las actitudes últimas de los Serravalles, de los Mustafás, de los Minervinos, y de abogados que van a buscar a los pilotos, bien sancionados a nuestro juicio, para llevar los casos de la justicia deportiva a la justicia ordinaria, a nosotros también nos cuesta creer que existan actitudes como ésta. Y ojo que no nos olvidamos que en su momento Traverso también hizo lo propio; luego recapacitó, fue bien aconsejado y volvió atrás su acción judicial. Ese es el camino. Ese es el ejemplo que hay que seguir. El del Traverso de hoy, el que es capaz de hacer su autocrítica arriba del auto y tener reacciones de las que solo los hombres que "saben" ganar, son capaces.

En la vuelta 15, Juan María perdió el capot de su Fuego y pareció que todo terminaba allí. Bessone hacía la punta y comenzó a escaparse a un promedio de 2 a 3/10 por vuelta. Traverso apretó los dientes y comenzó a utilizar 700 rpm más de las que venía tirando hasta ese momento. Al volarse el capot el motor del Renault tuvo dos perjuicios. Por un lado, se enfrió mucho el radiador y por ende la temperatura del agua bajó y no era la adecuada para el correcto trabajo del motor. Por otro, varió la carburación ya que la trompa de la Fuego funciona como toma dinámica por ende se enriqueció la mezcla, tendiendo a empastar las bujías. Ello quedó reflejado en los relojes. Las 8.700 rpm que tiraba Juan María no alcanzaban para compensar. Cuando la Sierra de "Tito" pasó por última vez frente a boxes le llevaba 2s 50/100 al ramallense. Era la vuelta 24. Era como que la carrera quedaba definida. No fue así. "**Cuando salí del Ombú puse la tercera, ví que el cuentavueltas no trepaba más allá de las 7.300 vueltas. Miré el manómetro de aceite y estaba en 2 kg. Puse la cuarta para ver qué pasaba, y apareció el vapor de agua por el capot y lo corté**". Allí quedaron sepultadas sus esperanzas. También las de los fanáticos de Ford, que no lo podían creer. Mientras las banderas del óvalo se arriaban en las tribunas, mientras aparecían mas y más de Renault, "Tito" Bessone se bajaba llorando de la Sierra en la Horquilla. Esas lágrimas que quizás eran iguales a las de Juan María en el podio, pero que expresaban un sentimiento diferente. **Hacía años que a Herceg no se le paraban los dos autos juntos**. Daray llegaba segundo a más de 40s de Traverso, lo cual es mucho. Las caras fueron muy largas en el box del campeón durante todo el fin de semana. Tanto Rubén como Carlos Akel tuvieron palabras duras entre sí, antes y después de la carrera. El clima no era precisamente el ideal. Es cierto que Daray llegó al tercer podio consecutivo, pero está lejos en la pista y lejos en el campeonato. Los otros dos integrantes del equipo –Del Río y Pisandelli– cumplieron buenas tareas mientras estuvieron en pista, pero también lejos de los dos monstruos y también de Gayraud, de buena faena hasta su detención y posterior abandono. **José Pontoriero** llegó al podio, luego de un año de ausencia en la categoría, y mucho más tiempo en ese puesto. Está lejos aún de la punta, pero el trabajo de los dos Juan Carlos: Pianetto en el chasis y Benavidez en el motor, pueden dar sus frutos a corto plazo. Otra buena tarea de **Angel Banfi**, quien sigue afirmándose en la categoría, y también muy válido lo de José "**Coco**" **Fortunato** que retornó con el Peugeot 505, ahora con la suspensión independiente atrás, y que realizó una labor más que decorosa, luego de un año de no correr, y con un futuro promisorio por delante.

Si les digo que fue la mejor carrera del año no les miento. Si les cuento que fue la mejor carrera de la historia de la categoría tampoco. Nunca vimos en el T.C. 2000 cambiar la punta tantas veces como en esta. Tampoco a dos "monstruos" de este nivel –Traverso-Bessone– luchar tanto y tan limpiamente, durante tanto tiempo. Sólo faltó que hubieran llegado ambos para definir en el final.

PATIO DE BOXES

CAMBIO – A mediados de mayo, la Comisión Deportiva Automovilística determinó que todas las competencias nacionales sean largadas con semáforo. Sin embargo, esta regla no se cumplió en el autódromo, donde se largó con bandera. La explicación la brindó el Comisario Deportivo **Juan C. Rodríguez** en estos términos: "**En una reunión previa de pilotos, se determinó largar con bandera, ya que por reflejo del sol los competidores no podían ver el color del semáforo. Además, también se estableció que quien dé una vuelta previa e ingrese a los boxes, deberá largar desde el final de esa calle y una vez que hayan pasado por ese sector todos los que largaron...**".

REAPARICION I – Dentro de poco tiempo **Néstor García Veiga** reaparecerá a bordo de un auto de carrera. Lo hará sobre el T.C. 2000 que está terminando Julio Ponce, propietario del auto, quien comentó que Paco Mayorga deberá traer bielas que fueron encargadas a Carrillo, cuyo costo es de 200 dólares cada una. Por otra parte, Néstor García Veiga le manifestó a CORSA que durante la semana pasada giró en el Autódromo con el Peugeot 505 de Ponce y está satisfecho con el rendimiento, arriesgando que para Salta podrá estar presente.

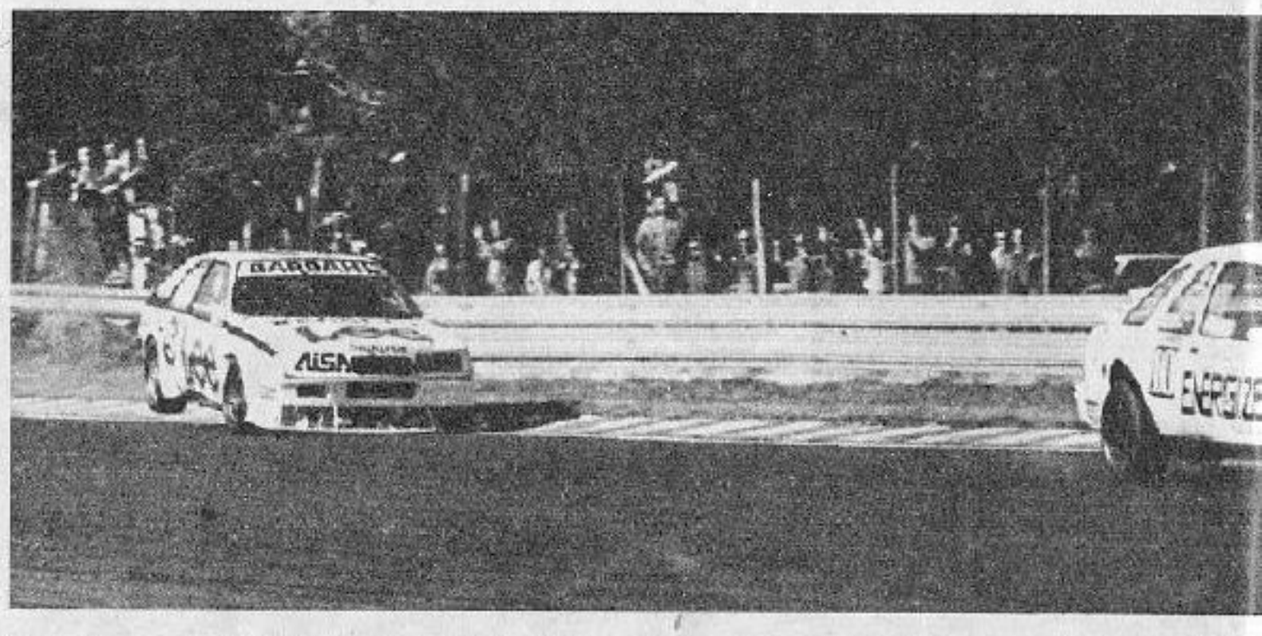
5



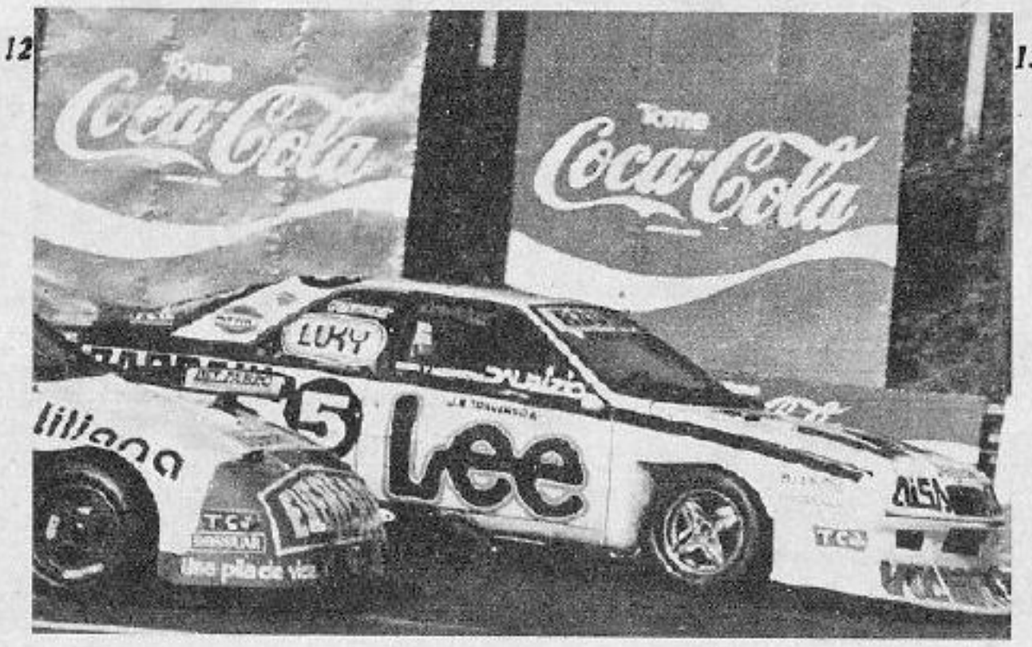
7



6



12



13



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

6



CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Oltra: Rompió un piston en la vuelta de calentamiento. No largó.

Pisandelli: Pinchó la cubierta trasera izquierda al realizar un trompo en la horquilla.

Naval: Transmisión. Se rompió una cruceta.

Gayraud: Se trabó la caja al entrar dos cambios juntos.

Fortunato: Se rompió la horquilla selectora de la caja.

Rivelli: Fallaba el motor en alta.

Crocco: Cortó el palier izquierdo.

Bessone: Bajó la presión de aceite y se agarró el motor.

Solo: Quedó patinando en la largada.

Zuain: Transmisión.

Del Río: Se agarró el motor.

Banfi: Falla de motor. Carburación.

Galiano: Semieje.

García Gómez: Se trabó la válvula reguladora de ambos trenes de frenos.

Del Campo: Lubricación. Se quedó sin aceite.

Sáenz: Trompo en la horquilla del mixto por problemas con los amortiguadores Koni Traseros, que se descargaron.

Torriani: Resorte de válvula.

Daray: Se rompió el escape.

Fineschi: Golpeó el auto en los entrenamientos del viernes y no largó.

Ohanessian: Rodó el sábado en clasificación por primera vez con la coupe Sierra de José Santagata, y prefirieron esperar a Salta para madurar la puesta a punto del auto.



5) *Triunvirato de notables del rombo: Berta, Markiewicz y Antelo, en boxes.* **6)** *Grinóvero sale del Ombú resistiendo hasta con lo que "no" tiene el inconteniible embate de "Joe Louis" Di Palma; sólo por un rato.* **7)** *Furlán y el "SúperTulia" 23. ¿De quién son esos ojitos..?*

LAS ACROBACIAS DEL "FLACO": **8)** *Así terminaba de bajar el Tobogán Traverso, con la Fuego literalmente en el aire al dar contra el "pianito" externo, persiguiendo a Bessone..* **9)** *Y así cuidaba la cuerda en la horquilla, con rueda trasera interna (cambien "flotando". TRAVERSO AL FRENTE:* **10/11)** *"Sorpasso" del Renault al Ford y espectacular ingreso al mixto con los dos "soldados". "TITO" SE IMPONE:* **12/13)** *La Sierra se venga del Fuego..* **14)** *El paragolpes golpeado del Ford y la trompa "descapotada" del Renault, víctimas de la gran batalla..* **15)** *Previo a esto, Traverso había girado un par de veces con el capot desprendiéndose, como siempre, bloqueando ruedas traseras al frenar...*

10



11



9





14



15





HABLA EL PODIO DE LA F.R.A.

Gabriel Furlán: "Cuando empecé esto con Sandro (Crespi) primero nos propusimos ganar; luego, hacer diferencia al segundo; después, sacar una recta: ya lo estamos logrando. El secreto está en las 12 horas diarias de trabajo en el chasis (Sandro está "arriba" de él de 8 a 20, todos los días) y en el extraordinario motor de Saúl Lui. El auto debutó en Rafaela y está invicto en las dos que corrió, y quiero remarcar que es un chasis Tulia 23 igual que cualquier otro que compre cualquiera". Furlán nos pidió agradecimiento para el equipo que lidera Sandro, conformado con Javier, Norberto y el "Tío" Carlos; para el de Lui, en el que colaboran Oscarcito, Pelusa y Silvio; a Jorge Meriggi y a Wobron (en especial a Jorge Guerschmann) y a Renault.

Gustavo Mancuso: "Al principio nos molestamos con Solmi y se nos fue Furlan. Cuando me descuide me alcanzó 'el Titi' pero después me disparé". El "que acelera con dos pies" hablaba después de su segundo podio consecutivo, acomodándose para el campeonato y lamentando que por falta de publicidad, tal vez deba faltar a la siguiente. Su equipo: "Palmito", Mateo, "Poliche" y Mario en el chasis, y Gardella en la mecánica del motor.

Daniel Neviani: "Nos mata no tener un autodromo cerca para probar. Además trabajamos sólo a la siesta y un ratito a la noche; de todos modos no me puedo quejar, estoy segundo en el campeonato". Los que sacrifican siesta y horas al sueño son **Amadeo Neviani (padre)**, Román Fantini, Rodolfo Parola, "Peter", Rubén Genesio y Liliana y Carla. Los sponsors, todos vinculados al tractor: Porpora Hnos., Freno Embrague SRL, Apaz A.D. Repuestos, Diesel Buenos Aires y además Cemento Portland El Gigante (San Luis) y Pabi.

REAPARICION II – Fue la del pampeano de Santa Rosa, **Jesús "Beto" Naval**, quien en el Autódromo participó con una coupé Renault Fuego como coequiper de Rodolfo Zuain, en T.C. 2000. "**Estoy satisfecho con la experiencia... En la sesión de tanques llenos se cortó el cigüeñal y pude correr gracias a que la gente de Renault me prestó un motor. En la final, sólo dí ocho vueltas, ya que paré por una vibracion en el palier**".

HOMENAJE A JUAN – Esta competencia llevó la denominación de "**Premio Juan Gálvez**" (estuvo presente su hermano **Oscar**) y la recaudación fue destinada al **Hospital Italiano**.

F.R.A. FURLAN EN CARRERA APARTE

Néstor Furlán lo decidió así. El 1° de junio, en el autódromo hubo dos carreras de FRA: una, la que corrió él "solo"; otra, en la que participaron el resto de los 22 clasificados para disputar los puntos del campeonato.

El piloto de Ciudad Evita partió desde la "pole", se distanció del resto y fue el principal responsable de que saliera una carrera completamente atípica en el Circuito N° 7, en el que generalmente la punta la pelea un pelotón y la cosa se resuelve en los últimos metros.

En las pruebas de clasificación –con dos turnos para cada auto– al completarse la primera tanda era **Neviani** el que figuraba al tope con 56s 47/100 seguido por el insólito **Eduardo Bouvier** con 56s 94 y Furlán con 10/100 más. El segundo turno fue aciago para Neviani quien apenas pudo dar cuatro vueltas y tuvo que entrar a boxes a esperar que no le bajaran el tiempo, no fue así. Furlán puso caucho nuevo y mejoró en 8/10 su registro, quedándose por tercera vez en la temporada (y cuarta, si se cuenta la desclasificación de Mandrini en Roca) con el lugar de privilegio para largar.

Cuando en la final el auto N° 8 llegó a la horquilla, el pelotón que lo perseguía (liderado por **Etchegaray**, **Della Santina** y **Neviani**) ya estaba a más de medio segundo. A partir de allí, Furlán comenzó a incrementar la diferencia corriendo una carrera aparte, en la que el reloj era el testigo insobornable de su regularidad e indiferencia de lo que hicieran los demás.

Desde la 5ª vuelta, a la 21ª, el ganador giró en tiempos que oscilaron entre los 56s 8 y los 57s 1, es decir encerrando en sólo tres décimas de segundo la diferencia entre la mejor y la "peor" vuelta. Para colmo, y cuando ya nada más necesitaba hacer, en la anteultima vuelta clavó el récord, viajando a casi 170 kms por hora.

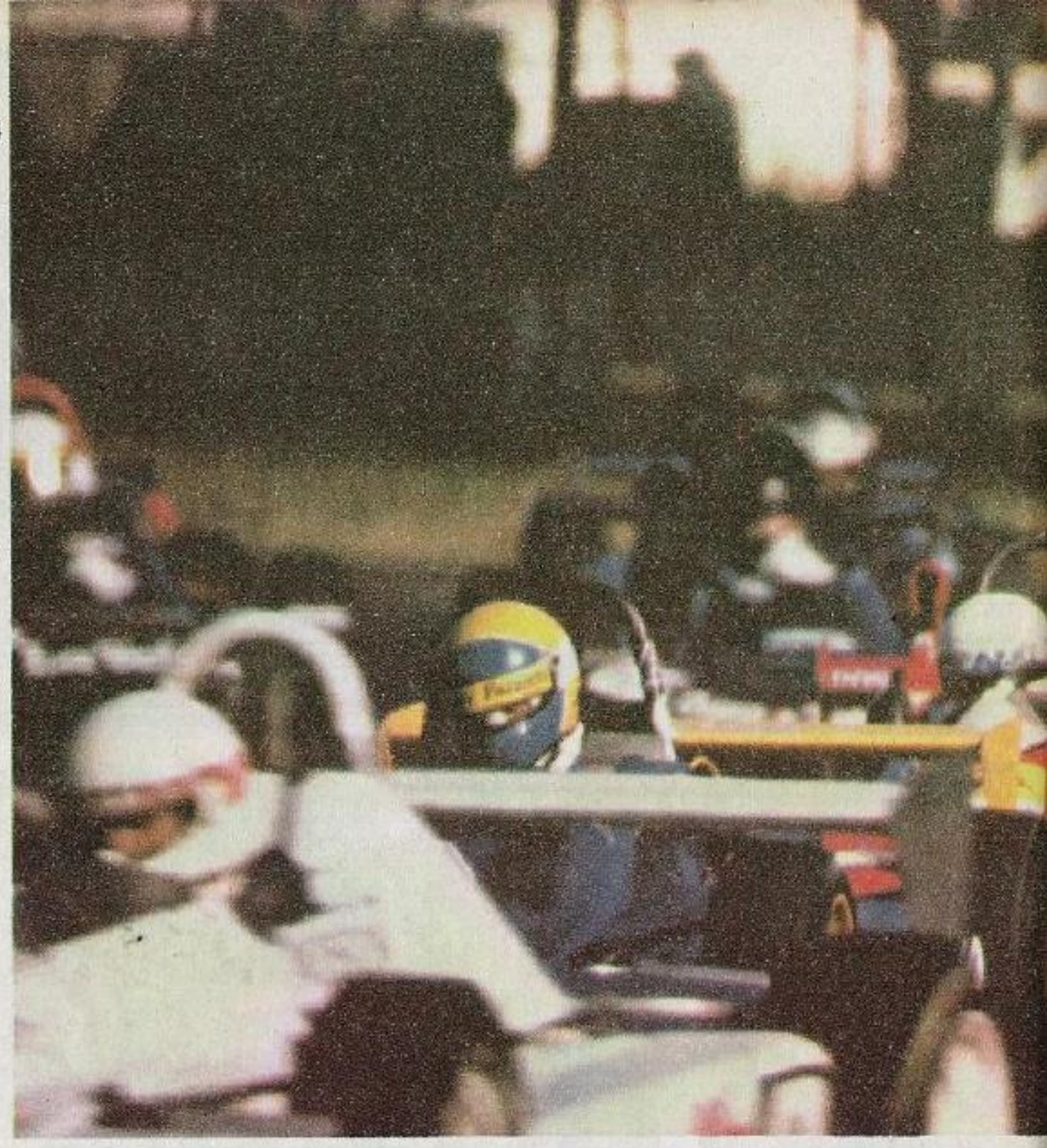
Atrás de él, cada vez más atrás, el acostumbrado espectaculo de la Fórmula Renault Argentina, con abigarrados pelotones que recién se desgranaron algo en el final. Etchegaray quiso frenar en la horquilla cuando venía segundo, en la segunda vuelta y se fue al pasto, pagando la falencia del freno con su descenso al segundo grupo.

En el primero, quedaron entonces, **Solmi**, **Della Santina**, **Mazzini** (que paró enseguida al quedarse sin 4ª), Neviani y Mancuso, selecto grupo al que se uniría Bouvier con el Berta muletto del Toto y un motorazo de Alberto Pérez con fierros de Rafael Balestrini.

A mitad de carrera, Furlán había hecho una diferencia de ocho segundos y parecía no darse por conforme. Mancuso ya se había afianzado también en la segunda posición, aunque la cercanía con Della Santina, Solmi, Neviani y Bouvier no le resultaba del todo tranquilizante, hecho que quedó demostrado cuando a las 15 vueltas, los cinco volvieron a unirse en apretado pelotón.

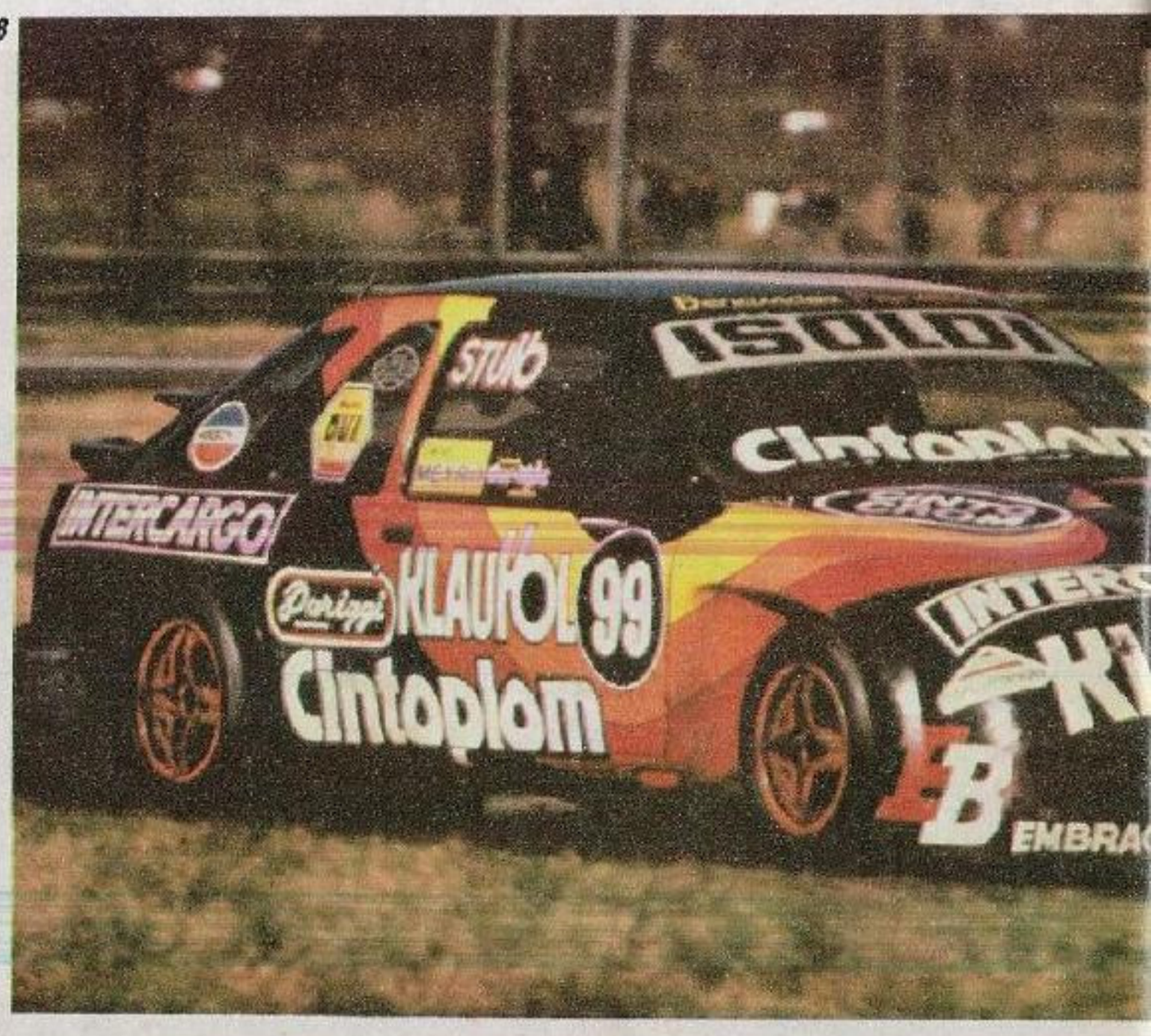
Pero dos vueltas más allá, **Bouvier** intenta pasarlo a Solmi y su auto entra en trompo del que zafa rapidamente, pero sin poder impedir que lo dejen 5° ("**Me apuré a pasarlo a Solmi; tendría que haberlo esperado**"); Della Santina debe aflojar para no llevarse por delante al "presidente" y ahí sí, Mancuso aprovecha para sacar el par de segundos que logró al final

16



16) *Solmi sale de loco. Mazzini (azul y oro) precede a Cingolani; Bouvier por afuera tapando a Pagani.* **17)** *Traverso en el podio inflando el carrillo.* **18)** *"El Tero" Pontoriero, aclimatado a la XR4.* **19)** *David Horner peleó adelante y fue tercero.* **20)** *Tras Etchegaray, Della Santina y Neviani enredados.* **21)** *Del Río abandona el barco: motor agarrado;* **22)** *Gayraud intentando una solución para seguir en carrera. No pudo..*

18



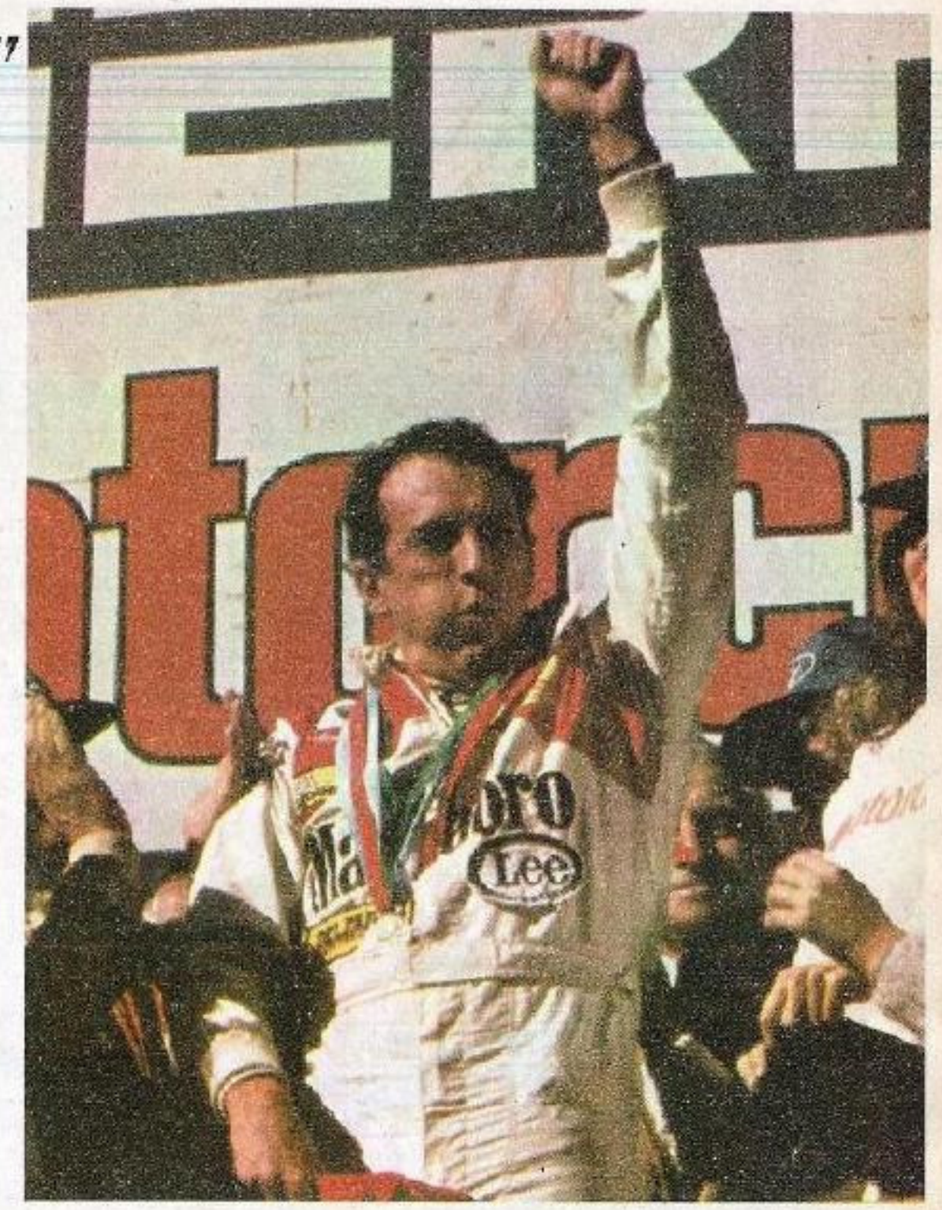
20

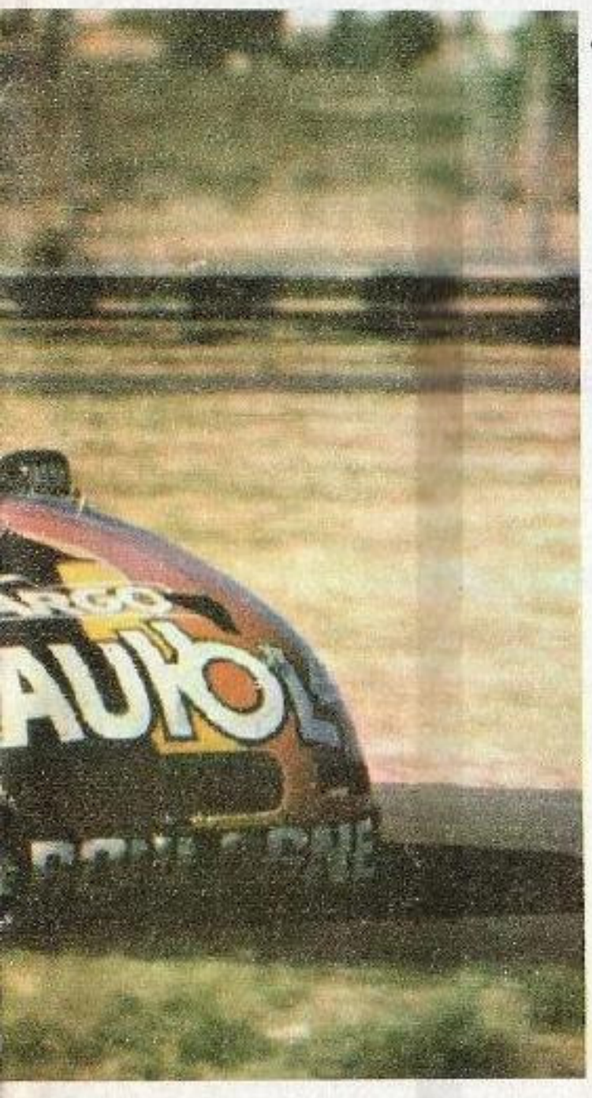


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



17





19



21



22







F.R.A.
a GUSTAVO MANCUSO



Porque el chacabuquense, ahora bien montado, vuelve con firmeza a los primeros planos de una categoría tan competitiva como la FRA, mostrando nuevamente esa garra y los conocimientos que lo hicieron en su momento uno de los más brillantes karistas. Mucho más comprometido que Furlán, porque se tuvo que manejar en el pelotón de persecusión, prevaleció entre ese malón que seguía al puntero, desprendiéndose para llevarse los 15 puntos.



TURISMO COMPETICION 2000
a ERNESTO "TITO" BESSONE

Porque hizo todo bien durante el fin de semana. Fue el mejor en los entrenamientos, la clasificación, las pruebas libres del domingo a la mañana. Se quedó con el récord de vuelta extraoficial para la categoría en el circuito nueve del autódromo porteño –el viernes en el primer entrenamiento y con la pista limpia hizo 1m.29s.14/100– y sólo le faltó ganar la carrera y hacer el record de vuelta (quedaron para Traverso). Punteó durante 20 de las 29 vueltas que tuvo la carrera, y cuando estuvo segundo de Juan María, la mayor diferencia que éste pudo acumular fueron 52/100. Realmente un trabajo de gran nivel para un piloto para el cual poner a punto y correr en el circuito 9, es como hacerlo en el patio de su casa. Lamentablemente, el motor herido le quitó la chance para pelear mano a mano hasta el final con el "Flaco".

FORMULA ENTRECOR
a NORBERTO GENTILLI

Porque más allá de lo que hizo o no en carrera (fue quinto), el viernes protagonizó un hecho mucho más importante que ganar una carrera: le devolvió la vida a un semejante. Su decidida actitud tras el choque de Massei contra el paredón de la curva 1, pinta de cuerpo entero al deportista y más allá aún a un hombre cabal. Por eso esta simbólica distinción para el piloto de Casilda.

FICHA GENERAL

Fecha: 1° de junio de 1986.
Organizador: Vicente López Automovil Club.
Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.
Autoridades: Director de la Prueba: Abelardo Giordano; **Comisarios Deportivos:** Juan Rodriguez, Ricardo Mesa y Aldo Albini (FRAD N° 1); **Comisarios Técnicos:** Juan C. Márstico (F.R.A.); Dardo Filippone (T.C.2000) y Daniel Rosso (F-Entrecor).
Ubicación del escenario: Av. Roca y Av. General Paz (Capital Federal).
Condiciones climáticas:: Algo frio aunque a pleno sol.
Participantes:: 18 en F3 Entrecor, 62 en F.R.A. y 25 en T.C. 2000.
Público: Alrededor de 20.000 espectadores.
Televisión: ATC en directo y "Campeones" (Canal 2 La Plata) con fragmentos en diferido.
Organización: Regular. Hubo desborde de público en la horquilla y antes del final de la recta principal.
Servicio de Prensa:: Muy bueno.
Accesos: Buenos.
Infraestructura del escenario: Sin ser óptima, mejoró en relación con las últimas competencias allí desarrolladas.
Estado del circuito: Excelente.
Espectáculo: Vibrante y muy bueno en las tres categorías.



23



25



27

23) *Daray efectuando un semitrompo en la horquilla.* **24)** *Fortunato y Banfi, el 505 lució una perfecta presentación.* **25)** *Gente de Europa Oriental en boxes: José Miguel Herceg y Bogdan Mankiewicz, es decir Ford y Renault.* **26)** *Mancuso, Solmi, Della Santina, tras el cada vez más lejano Furlan.* **27)** *Neviani está ahora segundo en el torneo anual. Este fue su cuarto podio del '86.* **28)** *"Pisé el pedal de freno y se me fue a fondo..." dijo el Toto contando su excursión al pasto.*

FORMULA RENAULT ARGENTINA

Vicente López Automóvil Club - "Premio Juan Galvez" - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 7 de 2.640,85 metros - 23 vueltas - recorrido total: 60.612 km. 1/6/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Furlán, 56s23/100 (Prom.: 169,074 Km/h.); Neviani, 56s47; Echegaray, 56s52; Mancuso, 56s74; Della Santina, 56s75; Solmi, 56s80; Mazzini, 56s83; Bouvier, 56s94; Bovone, 56s96; Pagani, 56s98; Imposti, 56s99; Cingolani, 57s12; Alisi, 57s15; Rovere, 57s17; Mandrini, 57s21; Riva, 57s33; Paulizzi, 57s34; Persico, 57s37; Sala, 57s37; Giorgi, 57s38; Fabi, 57s41; Diaz, 57s45; **No clasificaron para el final:** Palmero, 57s46; Fontana, 57s47; Nicolini, 57s51; Sinelli, 57s51; Eseverri, 57s51; Pereyra, 57s54; Rossi, 57s54; Muñiz Barreto, 57s62; Serrano, 57s89; C. Barcelo, 58s20; Reale, 58s26; Maraschi, 58s28; "Giorgio", 58s29; Zgaib, 58s49; Muñoz, 58s52; Sbarra, 58s53; R. Minervino, 58s54; De Meglio, 58s54; Giovine, 58s66; Tucci, 58s88; Culaso, 58s93; O. Martinez, 58s96; Pugliese, 58s96; Comito, 59s13; Calamari, 59s20; Rado, 59s21; Augusto, 59s22; Ramos, 59s34; Latona, 59s36; S. Barcoló, 59s39; Domarchi, 59s39; Echarri, 59s46; Filippini, 59s47; Bailarda, 59s64; Zanzotti, 59s68; Porcelli, 59s74; Destefano, 1m00s72; Vazquez, 1m00s72; Peregrina, 1m01s11; Gaggino, 1m03s77.

Final

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	8	Néstor Furlán/Cd. Evita	Crespi	21m58s48/100	23
2°	17	Gustavo Mancuso/Chacabuco	Crespi	22m11s97/100	23
3°	13	Daniel Neviani/Laboulaye	Crespi	22m13s83/100	23
4°	12	Norberto Della Santana/M. Juárez	Crespi	22m14s82/100	23
5°	27	Eduardo Bouvier/Lujan	Berta	22m18s81/100	23
6°	20	Jorge Giorgi/Monte Maiz (Cba.)	Berta	22m21s48/100	23
7°	1	Miguel A. Echegaray/Mercedes (B.A.)	Berta	22m21s71/100	23
8°	49	Néstor Rovere/Pcia. R.S. Peña	Crespi	22m22s63/100	23
9°	82	Pablo Sala/Lobos	Crespi	22m23s07/100	23
10°	10	Gustavo Mandrini/Leones	Crespi	22m23s48/100	23
11°	11	Juan Bovone/Laboulaye	Crespi	22m23s83/100	23
12°	22	Osvaldo Imposti/Buenos Aires	Crespi	22m28s25/100	23
13°	25	Marcelo Diaz/Pehuajo	Crespi	22m30s69/100	23
14°	29	Guillermo Fabi/Bahia Blanca	Crespi	22m31s42/100	23
15°	19	Mario Riva/Casilda	Crespi	22m31s78/100	23
16°	67	Gustavo Fontana/Mar	Crespi	22m53s53/100	23
17°	70	Miguel Alisi/G. Salgorria	Crespi	23m01s49/100	22
18°	3	Sergio Solmi/San Pedro	Crespi	19m52s37/100	20
19°	9	Daniel Cingolani/9 de Julio	Crespi	22m16s18/100	20
20°	79	Alejandro Pagani/Casilda	Crespi	22m14s04/100	18
21°	41	Gustavo Persico/Buenos Aires	Crespi	11m10s07/100	11

No clasificó: Mazzini (3v.).
Promedio del ganador: 166,844 Km/h.
Récord de vuelta: Furlan en la 22ª en 56s58/100 a 168,028 Km/h.

CAMPEONATO
(Disputadas seis competencias)

Furlán, 90 puntos; Neviani, 60; Echegaray, 53; Palmero, 38; Mancuso, 36; Cingolani, 30; Della Santina, 29; Solmi, 26; Mazzini, 22; Giorgi, 16; Bovone y Pagani, 16; Diaz, 13; Bouvier y Mandrini, 8; Pereyra, 7; Riva y Sala, 6; Rovere, 4; Imposti, 3; Fabi y Paulizzi, 2; Torregiani, 1.

T.C. 2000

Vicente López Automovil Club - "Premio Juan Galvez" - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros - 29 vueltas - recorrido total 97,019 km. - 1/6/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bessone (h), 1m29s90/100 (Prom. 133,968 Km/h.); Traverso, 1m30s04; Gayraud, 1m30s38; Del Rio, 1m31s06; Pisandelli, 1m31s13; Banfi, 1m31s23; Daray, 1m31s68; Fortunato, 1m32s13; Pontoriero, 1m32s55; Oltra, 1m32s83; Crocco, 1m32s86; Serafini, 1m33s01; Sáenz, 1m33s03; Zuain, 1m33s06; Del Campo, 1m33s12; G. Gómez, 1m33s23; Soto, 1m33s29; Torriani, 1m36s47; Naval, 1m36s21; Flores, 1m36s42; Uriarte, 1m36s79; Rivelli, 1m37s19; Figueroa, 1m37s94; Galiano, 1m38s78; **Der Ohanessian, 1m45s10.**

TANQUES LLENOS
("Tiempos tomados por la computadora del equipo Carburando")

Bessone, 1m29s77/100 (Prom. 134,162 Km/h.); Pisandelli, 1m30s33; Gayraud, 1m30s64; Soto, 1m31s39; Traverso, 1m31s55; Del Rio, 1m31s75; Daray, 1m31s85; Oltra, 1m32s67; Fortunato, 1m32s93; Crocco, 1m33s07; Pontoriero, 1m33s09; Zuain, 1m33s19; G. Gómez, 1m33s23; Saenz, 1m33s68; **Del Campo, 1m33s69;** Banfi, 1m34s08; Serafini, 1m34s24; Torriani, 1m35s57; Figueroa, 1m38s01; Galiano, 1m39s01; Rivelli, 1m42s93.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	5	Juan M. Traverso/Ramallo	Renault Fuego	44m53s53/100	29
2°	1	Ruben Daray/San Isidro	Ford Sierra XR4	45m33s90/100	29
3°	99	Jose Pontoriero/San Justo	Ford Sierra XR4	45m57s84/100	29
4°	44	Angel Banfi/M. Alfonso	Ford Sierra XR4	45m59s37/100	29
5°	64	Ernesto Soto/V. Dolores	Renault Fuego	45m04s67/100	28
6°	7	Jorge Serafini/Las Flores	Renault Fuego	45m12s07/100	28
7°	43	Eduardo García Gómez/Cordoba	Renault Fuego	45m31s32/100	28
8°	13	Eduardo Saenz/San Justo	VW 1500	45m31s73/100	28
9°	6	Alfredo Pisandelli/Neuquen	Ford Sierra XR4	45m37s02/100	28
10°	15	Enrique Torriani/Buenos Aires	VW 1500	46m11s63/100	28
11°	29	Oscar Rivelli/Buenos Aires	Ford Taunus	45m48s76/100	27
12°	49	Jorge Figueroa/Castelar	VW 1500	45m06s05/100	26
13°	10	Ernesto Bessone/Buenos Aires	Ford Sierra XR4	30m58s78/100	24
14°	84	Jorge O. Del Rio/Buenos Aires	Ford Sierra XR4	29m46s53/100	19

No se clasificaron: Del Campo y Crocco (18v.); Fortunato (17v.); Zuain (13v.); Flores (10v.); Naval y Gayraud (8v.).
No registró paso: Galiano.
No largaron: Uriarte, Der Ohanessian y Oltra.
Promedio del ganador: 129,670 Km/h.
Récord de vuelta: Traverso en la 6ª en 1m30s60/100 a 132,963 Km/h.

CAMPEONATO
(Disputadas seis competencias)

Gayraud, 78 puntos; Traverso, 56; Bessone, 48; Banfi, 42; Daray, 33; Pisandelli, 31; Del Campo, 24; Serafini, 23; Oltra, 22; Di Palma, 20; Soto y Del Rio, 19; Saenz y Pontoriero, 12; Torriani, 11; Crocco, 10; Zuain, 9; Flores, 5; Perini, García Gómez y Fineschi, 4; Varela, 2.
Próxima competencia: el 13 de julio en Salta.

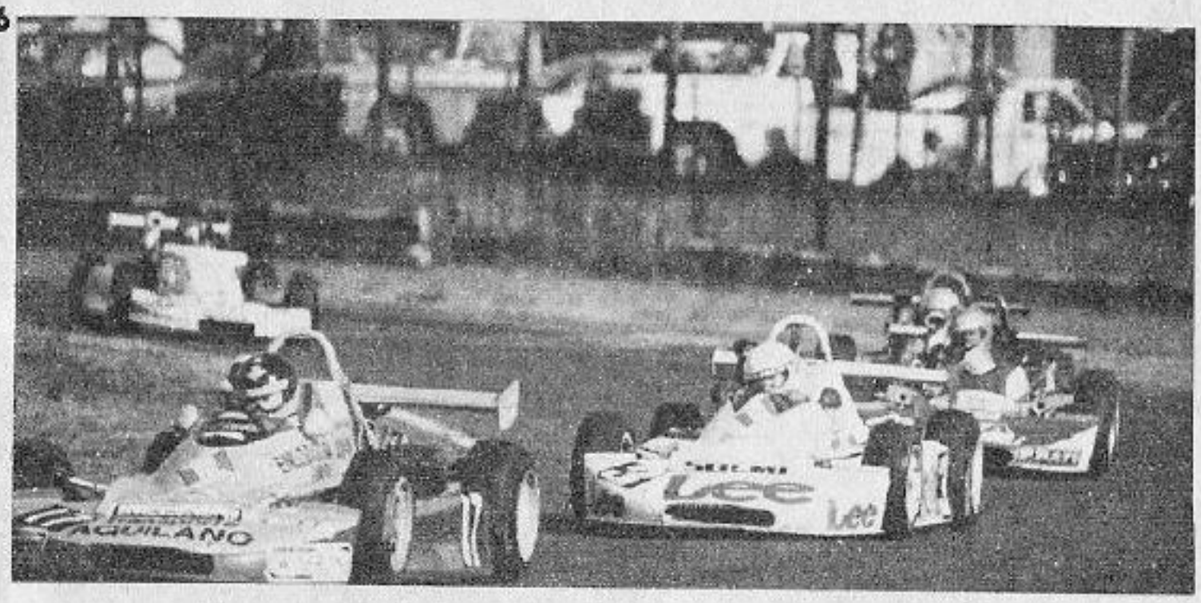
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



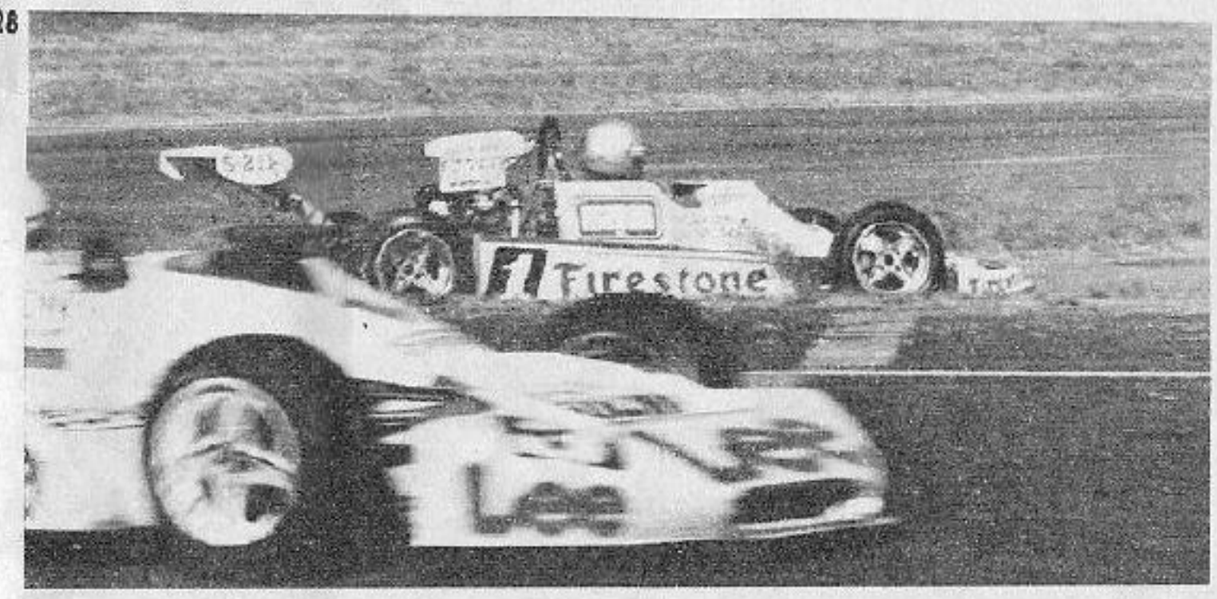
24



26



26



FORMULA ENTRECOR NACIONAL

Vicente Lopez Automovil Club - "Premio Juan Gálvez" - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros - 18 vueltas - Recorrido total 40.219 Km. - 1/6.86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

J. Di Palma, 1m17s35/100 (Prom. 155,705 Km/h); Minervino, 1m17s38; Zanatta, 1m18s55; Grinovero, 1m18s81; Suriani, 1m19s58; Mannini, 1m20s29; Horner, 1m20s37; D. Keegan, 1m20s48; Perelstein, 1m20s52; G. Massei, 1m20s91; Palat, 1m20s94; Beccaria, 1m21s05; Cumini, 1m21s86; Gentili, 1m22s01; Giménez, 1m22s16; Fontana, 1m22s82; Niemitz, 1m23s21

TANQUES LLENOS

(Tiempos tomados por la computadora del equipo Carburando)

Grinovero, 1m20s61/100 (Prom. 149,408 Km/h); Zanatta, 1m20s72; Mannini, 1m20s82; Suriani, 1m21s97; Horner, 1m22s15; Gentili, 1m22s20; Keegan, 1m22s50; G. Massei, 1m23s03; Beccaria, 1m23s18; Cumini, 1m23s41; Giménez, 1m23s93; Palat, 1m24s81; J. Di Palma, 1m25s65; Niemitz, 1m26s70; Perelstein, 1m29s81

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	32	Luis Minervino/Chacabuco	Berta-R-18	24m36s34/100	18
2°	3	José Di Palma/Arrecifes	Berta-R-18	24m47s70/100	18
3°	8	David Horner/Las Rosas	Berta-VW	24m54s81/100	18
4°	27	Ricardo Grinóvero/Paraná	Berta-VW	24m56s47/100	18
5°	6	Norberto Gentili/Castilla	Berta-VW	25m04s12/100	18
6°	31	Roberto Palat/Paraná	Berta-R-18	25m22s30/100	18
7°	9	Daniel Keegan/Pujol	Berta-VW	25m22s56/100	18
8°	17	Norberto Beccaria/M.Juarez	Carbo-VW	25m26s53/100	18
9°	30	Gabriel Massei/M. Juárez	Berta-VW	25m30s42/100	18
10°	11	Wenceslao Giménez/La Paz (E.R.)	Berta-VW	25m46s38/100	17
11°	35	Jorge Fontana/Arrecifes	Berta-VW	25m51s68/100	17
12°	13	Jose Perelstein/Parana	Berta-VW	25m56s63/100	16
13°	5	Rene Zanatta/Rafaela	Berta-VW	23m10s56/100	12
14°	4	Amadeo Mannini/M. Juarez	Berta-R-18	15m25s12/100	11
15°	7	Leopoldo Cumini/Parana	Ramos-VW	11m41s40/100	8

No clasificaron: Niemitz (6v) y Suriani (4v).
Promedio del ganador: 146,641 Km/h.
Récord de vuelta: Di Palma en la 16° en 1m20s17/100 a 150,228 Km/h.
NOTA: De acuerdo a lo dispuesto por la C.D.A., esta clasificación, así como también el campeonato y los premios, quedan en suspenso.

CAMPEONATO

(Disputadas cinco competencias)

Minervino, 24 puntos; J. Di Palma, 18; O. Massei, 18; Gentili, 17; Zanatta, 9; Perelstein y Palat 6; G. Massei, 5; Cumini, Horner y Suriani, 4; Grinovero, 3; Beccaria, 2.
Próxima competencia: el 13 de julio en Salta.

sobre el tercero Neviani, ya que Solmi entró en boxes por un problema de varillaje de caja de velocidades. Della Santina finalmente fue cuarto.

En los puntos entraron consecutivamente los tres Berta blancos (5°, 6° y 7°) de Bouvier, Giorgi y Etchegaray, precediendo al chaqueño Rovere, a Pablito Gala (con un motor prestado por Dana) y a Mandrini, que cerró la lista de recompensados por el torneo.

Como siempre, la de FRA fue una carrera entretenida. Y debe agregarse, de una limpieza total. No hubo roces, encierros, toques. Esto puede deberse al filtro de las clasificaciones que mandan a la final a los que realmente andan más rápido, sin esas inclusiones artificiales que promovían frecuentemente las series y repechajes ahora dejadas de lado.

Néstor Furlán se sigue escapando en la punta del campeonato, con su tercer triunfo en seis carreras. Por otra parte, los motores que hace **Saúl Lui** en Los Toldos, siguen apuntando como los más efectivos, en su ya habitual lucha con los del colonense Juanjo Reybet.

F-ENTRECOR: EN FRANCA MEJORIA

Entrecor mejora carrera a carrera. Esta vez fueron 18 los presentes, cifra más que lógica para dar un buen espectáculo. Y así fue, aunque una vez más los desarrollos accidentados –diríamos más bien "anormales", ya que accidente propiamente dicho esta vez no hubo– pusieron un ingrediente más para el interés, aunque restaran continuidad en la fila india. Mejora también el aspecto mecánico, pudiéndose observar en esta oportunidad a 12 máquinas girando hasta el final, **todo un récord en lo que va del año.**

La expectativa previa a la carrera era ver hasta dónde podrían **José Luis Di Palma** y **Luis Minervino** encontrar oposición, proveniente de **René Zanatta** y **Ricardo Grinóvero**, especialmente. En ese orden habían clasificado para largar: los dos primeros separados por apenas tres centésimas; los otros dos cerca entre ellos pero a más de un segundo de la "pole". El quinto integrante del grupo de candidatos, Massei padre, por razones que damos aparte no fue de la partida.

En la ronda previa pasó algo que dio vuelta la tortilla: el pibe Di Palma para en boxes para que Oreste Berta detecte una falla en la carburación y cuando quiere salir a la pista por la calle de boxes, le indican que ya no podrá hacerlo, y deberá largar desde ahí cuando pase el último. ¡Al diablo con el 1m 17s 35 de la pole!...

Tampoco pudo Minervino aprovechar de inmediato "el regalo": Grinóvero se le adelantó e hizo la primera vuelta en la vanguardia. En la segunda, cuando llegaban ambos a la horquilla, "Patita" pisó aceite e hizo un trompo del que se recuperó casi inmediatamente, pero sin poder impedir que lo pasara **David Horner**, que –fuera de los papeles de la mayoría– estaba corriendo en el entrevero mayor.

Sin embargo, Minervino, con el apoyo de un auto muy bien equilibrado y el auxilio personal de Oreste –autor del Renault 18– en tres vueltas estaba nuevamente en la punta del ovillo, seguido por Grinóvero, Horner, ya distanciados de **Norberto Gentini** y **Amadeo Mannini** (en duelo personal) y más lejos aún de **Gabriel Massei** y **Palat Suriani**, tercero al principio, había abandonado.

¿Y José Luis? Con toda la furia arreficeña, el auto N° 3 venía escalando como para el Aconcagua. De último, había pasado a ser octavo en la cuarta vuelta, ganando hasta el octavo giro un lugar por vuelta, de manera que entonces estaba quinto, lo pasó a Gentili y se fue en busca del resto.

En la décima vuelta (fueron 18 en total) Minervino había sacado más de cinco segundos al trencito de Grinóvero-Horner-Di Palma. En la siguiente, José Luis pasa a ser segundo, mientras Grinóvero pierde potencia y Horner se queda sin frenos.

Pero ya era tarde para el arreficeño. Minervino controlaba la situación y aquel intentó una atropellada (consiguiendo el récord de vuelta) para serenarse cuando vio lo inútil del intento. Y seguramente habrá pensado que valen más seis pájaros en el morral que nueve volando...

Fue una linda carrera, que insistimos, **marca una notable mejoría con las que produjo la "efe dos nacional" en los comienzos de la temporada.** Por de pronto hay quinteto de postulantes: Minervino, Di Palma, Massei, Grinóvero y Zanatta (que rompió la primera en la largada y pasó el espectáculo, el que es apoyado por el cada vez más cercano segundo pelotón, con figuras como Gentili, Horner, Mannini y Beccaria.

RUEDAS AL AIRE

NO CLASIFICADOS – Esta vez el premio consuelo fue para el francisquense **Luis Nicolini**, quien tras diez vueltas les ganó al pampeano Giovine, al mendocino Serrano, al bahiense Reale y a los nicoleños Filippini y Eseverri.

ALISI – El de Granadero Baigorria rompió el chasis el viernes y Furlán le prestó el muletto, con el que logró entrar en la final. **SALA, AL REVES** – A Pablo Salá le pasó al revés: se le rompió el motor. Dana le facilitó uno, y el lobense consiguió así dos puntos más para el campeonato. **REQUISA** – Fue la que se hizo al final: el técnico Márstico se llevó las levas de los diez primeros en FRA. Según dicen las lenguas, habría tres desclasificados por la revisión de estos elementos en Las Parejas. Epa!... **HORNER DESENFRENADO** – El chacarero de Las Rosas se quejaba del freno, que siempre lo abandona en los momentos más inoportunos: "es una falla crónica de este auto...".

GENTILI – Se le endureció la dirección y se fue para atrás; igual llevó puntos con su quinto puesto. **ZANATTA** – "Despues de Las Parejas cambiamos todo y el chasis se comporta como si fuera nuevo". **FABI SIEMPRE ENTRA** – Aunque tiene sólo dos puntos en el campeonato, Guillermo Fabi tiene un record: entró en todas las finales, un hecho más que meritorio, y si no vean lo que le pasó a Palmero, que por una centesima de segundo quedó afuera, repitiendo el caso de Mazzini en Gral. Roca. **SURIANI** – Rompió resorte de válvula.

CUMINI – Lo dejó de a pie la caja de velocidades (...otra vez!).

Revisando Apuntes

● Más Fotos ● Apostillas ● Conclusiones

Por Néstor Carbia
Fotos: Enrique Blanco

FORMULA DOS CODASUR EN SALTA (18/5/86) Y RAFAELA (25/5/86), ARGENTINA

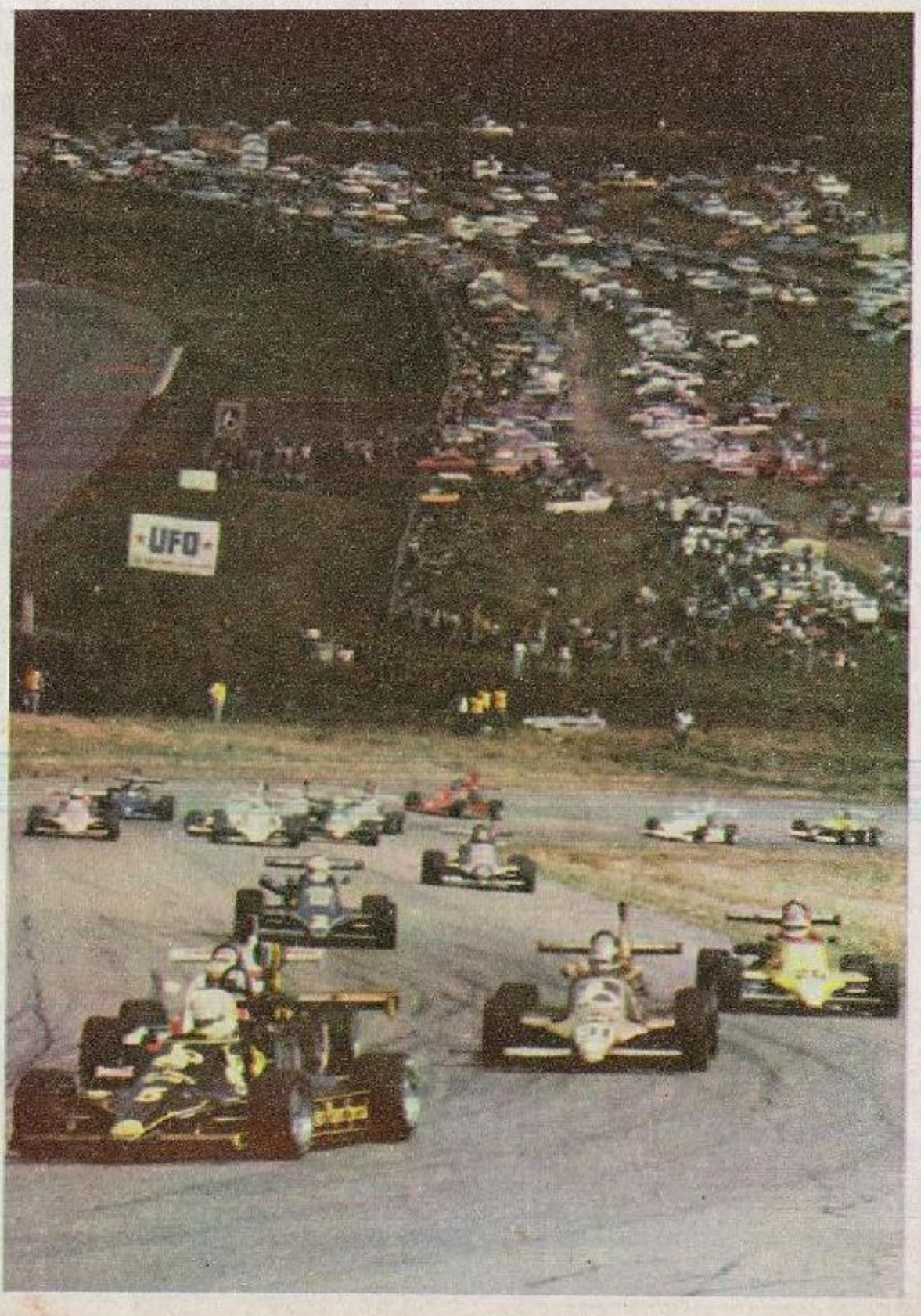
VOLVIENDO A LAS FUENTES

Por muy sudamericana que su pretensión sea, no cabe duda de que la verdadera cuna de esta F-2 subcontinental está en nuestro territorio. Motivo de sobra, entonces, para volver analíticamente sobre su primera incursión del año ante el público que, como Mecánica Argentina, la viera nacer y crecer hasta buscar la consagración internacional. Y una buena oportunidad para ponerse exigentes, pues.

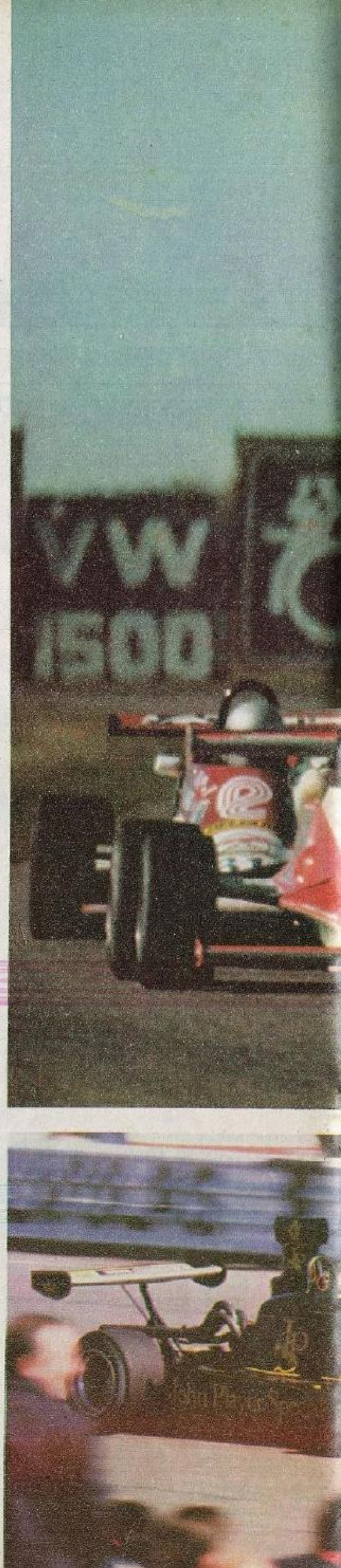
Salta y Rafaela fueron la tercera y la cuarta etapas del Campeonato Sudamericano de Fórmula 2, y las dos primeras del año en la Argentina. Trazados de características disímiles y carreras también diferentes.

Con los ganadores "lógicos", **Maldonado** en Salta –los **VW** tradicionalmente se adaptaron mejor a la altura de los cerros norteños– y **Kissling** en Rafaela, singular reducto "renaulístico" donde los 4 cilindros franceses se sientan a sus anchas. El balance de los dos –aparentemente– más firmes candidatos al título de 1986 –Maldonado y Kissling– favoreció al campeón en esta etapa, ya que mientras "Willy" se llevó los 9 puntos de su victoria en "Raphy", "Yoyo" embolsó 15 –9 en Salta y 6 en Rafaela–, lo cual le permitió no sólo ampliar sus ventajas en el campeonato sino pasar al primer lugar del mismo, ya que vale recordar que cuando se llegó a Salta el puntero era el brasileño **Leonel Friedrich**. De cualquier manera, para Kissling también es positivo el saldo a pesar de la rotura del balancín que lo dejó a pie en Salta, ya que ahora capturó el segundo lugar del torneo y se puso a tiro de victoria de Maldonado.

El análisis de las dos competencias en forma global indica que el nivel de



Scarazzini, Guerra, Gurini, Mutato, Friedrich, Verna y el resto bajando en Salta con pintoresco fondo. Al centro, la triunfal llegada de Guillermo Kissling en Rafaela. Derecha: Maldonado como maestro de ceremonia de alguna presentación televisiva, y a continuación Pimenta, Friedrich, Scarazzini, Pegoraro, Scheer, Sommi, Guerra, Benamo y Feoli. Marco salteño, claro.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Vuelta previa en Rafaela. El "poleman" Sommi adelante con el debutante Di Palma Jr. prendido atrás; por el medio Crocerl seguido de Kissling; Pegoraro al fondo en típico zigzag preliminar; y a la derecha, flanqueando a Sommi, si señores: el "rey" Maldonado.







la categoría es saludable ya que en **Salta** largaron 20 autos, clasificaron 12 y de ellos 7 llegaron en la misma vuelta que el ganador. En **Rafaela** los que partieron fueron 21, clasificaron 13 y 8 pilotos estuvieron en la misma vuelta que Kissling. Como demostración de buen nivel técnico - mecánico - conductivo, la referencia de los números es bien válida. Las organizaciones del **Auto Club Salta** y del **Club Atlético de Rafaela** fueron buenas, en general, con algunos pequeños detalles en el caso de los norteños que, quizá por no tener tanta experiencia como los santafesinos, se les han escapado pero que, no cabe duda, van a ir puliendo y quizá ya para cuando el 13 de julio compita en el "Martín Miguel de Güemes" el T.C. 2000. ¿Verdad que sí, Germán Tuyá?

Ahora, para entrar directamente en materia, vamos a hacer un análisis piloto por piloto y equipo por equipo en las dos carreras.

MALDONADO: Excelente nivel en ambas. Sabía que su chance era mayor en Salta que en Rafaela y buscó sus objetivos, que eran llevarse la mayor cantidad de puntos. En Salta fue a ganar, en Rafaela, a consolidar la punta del campeonato y su ventaja. Planteo inteligente y correcto que rindió sus frutos.

PIMENTA: Bien en Salta, donde llegó otra vez al podio y los puntos. Asimilándose al equipo del campeón y tomando conciencia de la responsabilidad que significa estar y trabajar con el mejor. Pobre actuación en Rafaela, con motores Gacel flacos que no van para ese circuito. Tendrá Dodge a partir de Puerto Iguazú. Allí se enfrentará con su verdadero desafío como piloto porque va a contar con los mismos elementos que el quíntuple campeón.

FRIEDRICH: Con decir que apenas giró 4 vueltas en Salta y no registró paso en Rafaela alcanzaría para las estadísticas, pero el tema no es sólo ése. Estaba para andar muy bien en las dos, sobre todo en Rafaela, pero el sábado en Salta se rompió el motor de nuevo desarrollo de **Dino de Leoni**, que había rendido muy bien en el dinamómetro y en los tests de Tarumá –posteriores a su victoria– y allí quedaron sepultadas sus esperanzas. De esos motores había uno solo y el resto no se acercaba en rendimiento. Penó los dos fines de semana y no tuvo medio para defender la punta del torneo. Los 40 días de receso le van a permitir rearmarse tecnológicamente y estar otra vez a su nivel en Iguazú.

SCARAZZINI: Muy bien en Salta, aunque quizá le esté faltando un poco de velocidad a su motor. Equilibró muy bien su auto y llegó al segundo lugar sin que nadie le regalara nada. En Rafaela su fin de semana fue funesto y la quemadura de la junta de tapa lo dejó de a pie en la carrera.

SOMMI: Tercero en las dos carreras es un buen resultado. Quizá la "pole" que hizo en Rafaela estaría demostrando que ahí estaba para más, pero se quedó sin pareja para "tirar" por una mala largada y allí perjudicó su chance de victoria. Si se iba con Kissling y Yoyo, o quizá con Pegoraro, podría haber estado más cerca. Lo de Salta queda reflejado en la "Copa CORSA" que le entregamos.

CROCERI: Volvió a su nivel. Cortó la mala racha y llegó al cuarto puesto en Rafaela y quizás habría podido estar entre los cuatro primeros en Salta –cuando pinchó la goma estaba adelante de "Cachi" que fue segundo. De cualquier manera, para él es importante pero también para el equipo INI por el nivel de trabajo que han logrado y la paridad de los dos autos.

GURINI: Ratificando toda su calidad en Salta y con los mismos conceptos que para Croceri. Si la biela no sale de su alojamiento, el segundo puesto lo tenía asegurado. Logró un equilibrio general del auto, estupendo. De Rafaela, mejor no hablar. Se rompieron tres motores en el fin de semana y casi no pudo girar. En carrera ni siquiera pudo largar por falencia del embrague. Para olvidar.

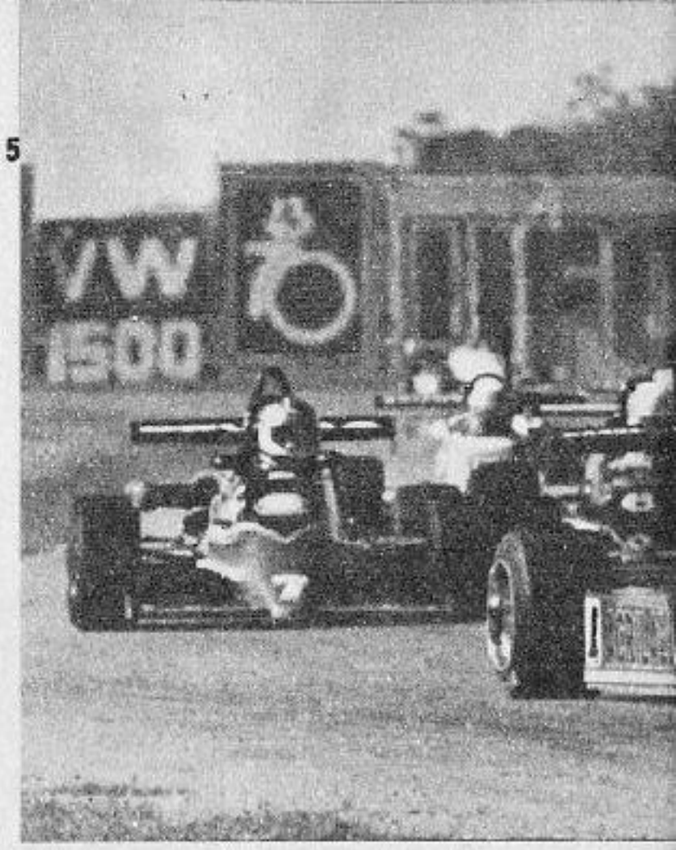
GUERRA: El toque con Scarazzini en la primera curva de Salta no nos permite opinar hasta dónde hubiera llegado. Quizá su actuación habría sido mejor que en Rafaela, porque había logrado un buen equilibrio general del auto, sin llegar a brillar. En Santa Fe hizo una gran carrera desde atrás y se cansó de pasar autos girando en un ritmo realmente excelente; el equilibrio lo logró recién el domingo a la mañana, ya que el sábado a la tarde nos contesó que se había "perdido" con la puesta a punto del Berta.

PEGORARO: Séptimo puesto en Rafaela y cuarto en Salta no aparecen como rendimientos brillantes, pero más allá de los resultados, **Cezar** se lleva de este paso por Argentina mucho más que 3 puntos. Aprendió a trabajar con las suspensiones progresivas del **Berta** apoyado por Maldonado y Oreste, logró la posibilidad de tener un **Renault** para el futuro y su panorama es óptimo. Quiere progresar y busca el camino más corto para hacerlo: el del trabajo y contar con buenos elementos. Va a ir para adelante, sin dudas.

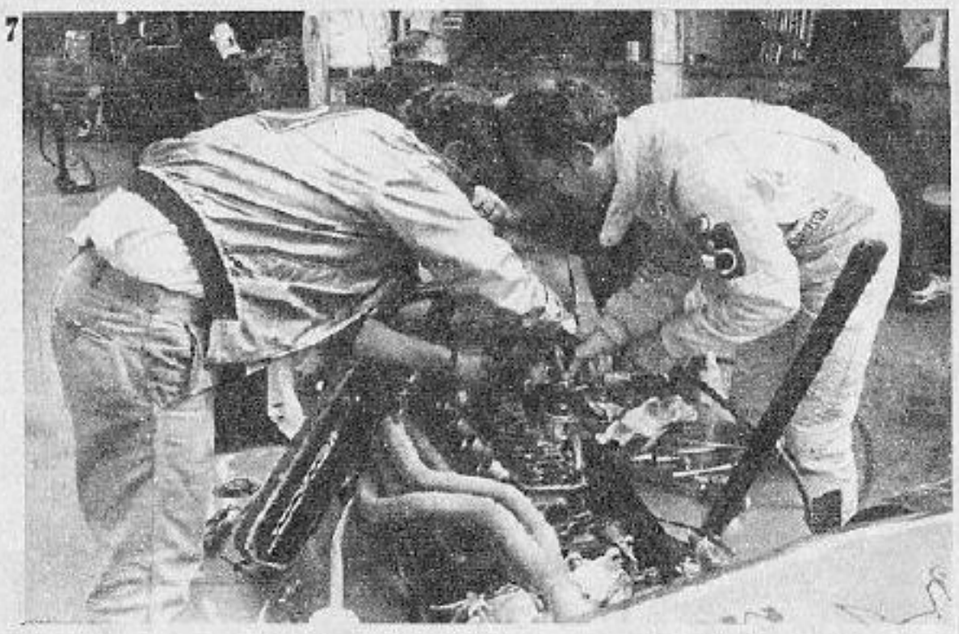
GIACCHINO, BENAMO, RULLO: Es muy notable que el accidente de Rubén Rullo afectó el rendimiento del equipo. Sin dudas que mientras **Norberto** Rullo arma los autos y motores, Rubén se dedica a la investigación y a seguir el avance en consulta permanente con Berta, Antelo, Sommi y Kissling. Ahora no hubo evolución; sólo mantenimiento. Benamo y Giacchino cosecharon un sexto puesto cada uno en Salta y Rafaela, respectivamente, pero para esta última carrera debieron recurrir a motores facilitados por Guerra y Kissling, respectivamente. Seguramente con la recuperación de Rubén –que ya fue a las dos carreras– y su retorno al trabajo del taller regresará también el nivel del equipo.

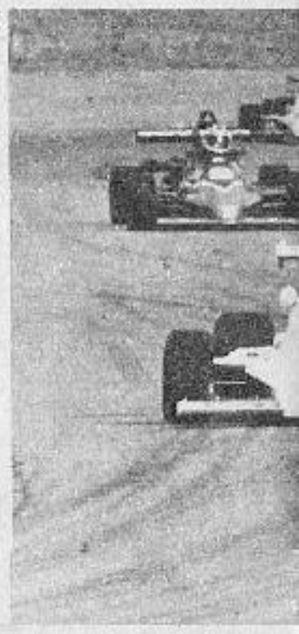
VERNA-ANTELO: Sin duda que **Rafael** va mucho mejor en los circuitos que conoce y no le complican la puesta a punto, además de los trazados rápidos. Estuvo más cómodo en Rafaela que en Salta, y está ubicado en su nivel en la categoría. Quizá lo de Florianópolis haya sido ir arriba demasiado rápido en una categoría tan desarrollada. Ahora deberá trabajar para escalar gradualmente y volver a esa ubicación que es mucho más difícil mantener que alcanzar.

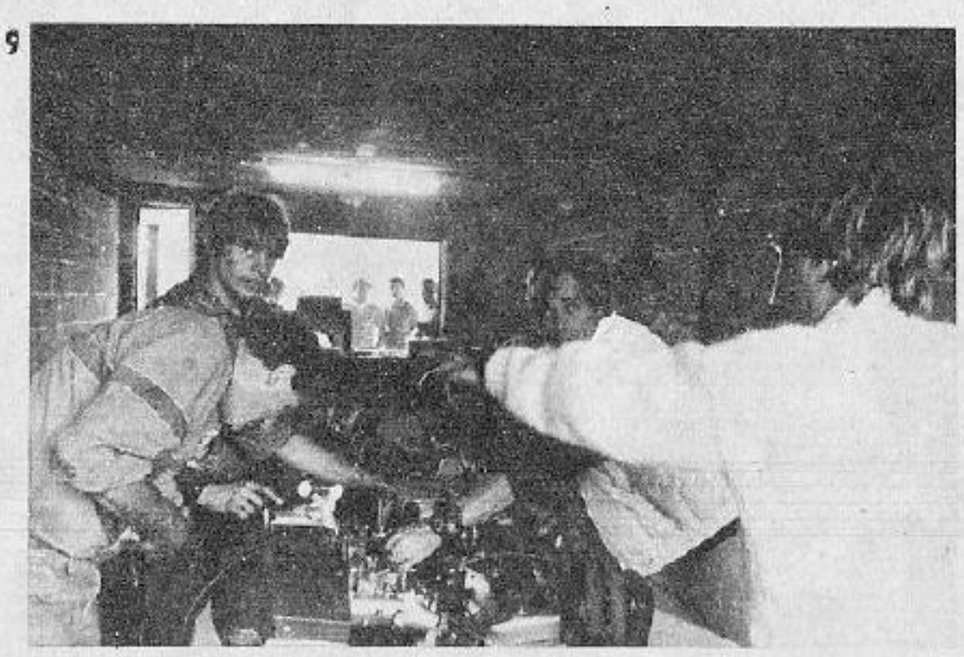
FEOLI: Décimo y noveno son puestos más que lógicos para un piloto que hace dos temporadas que no corre y que



5. *Así apareció Pegoraro detrás de Maldonado en la primera vuelta de "Raphy".* **6.** *Esta es la doble cuaderna trasera que tienen los Berta de Romagnoli y Di Palma Jr. No le da mayor rigidez torsional al chasis pero permite retirar la caja Meriggi sin desarmar la suspensión trasera como hay que hacer en los otros modelos.* **7.** *Sí, es el mismísimo "Yoyo" trabajando sobre los resortes de válvulas: rompió cinco juntos el sábado por la tarde en Salta.* **8.** *Prácticamente están todos los del segundo pelotón: Giacchino, Benamo, Pimenta, Pegoraro y Muffato. Fue en Salta.* **9.** *Berta padre e hijo trabajan junto al "inglés" Porta y José Luis Di Palma en el Berta que fue a Rafaela con algunos cambios.* **10.** *Así quedó Guerra en la vuelta inicial salteña luego del toque con Scarazzini en la primera curva.* **11.** *De esta forma se lo vio en casi todo el fin de semana rafaelino al auto de Gurini. Rompió tres motores.*



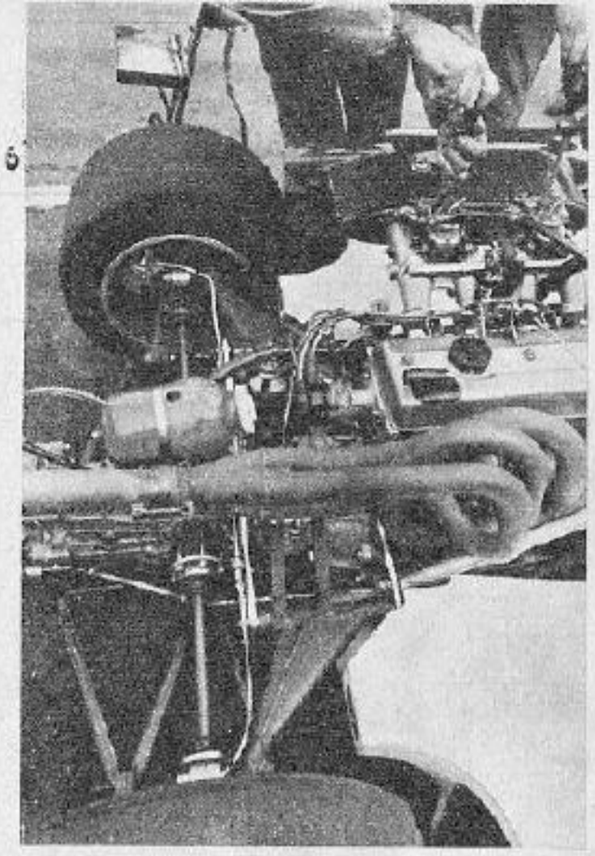


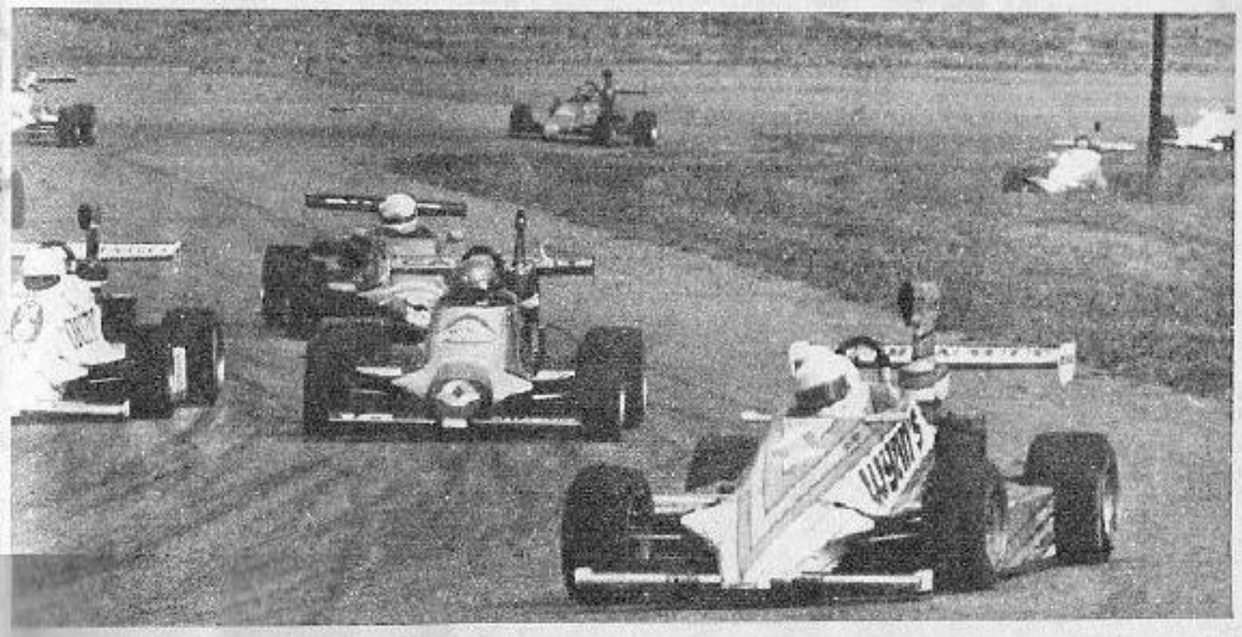


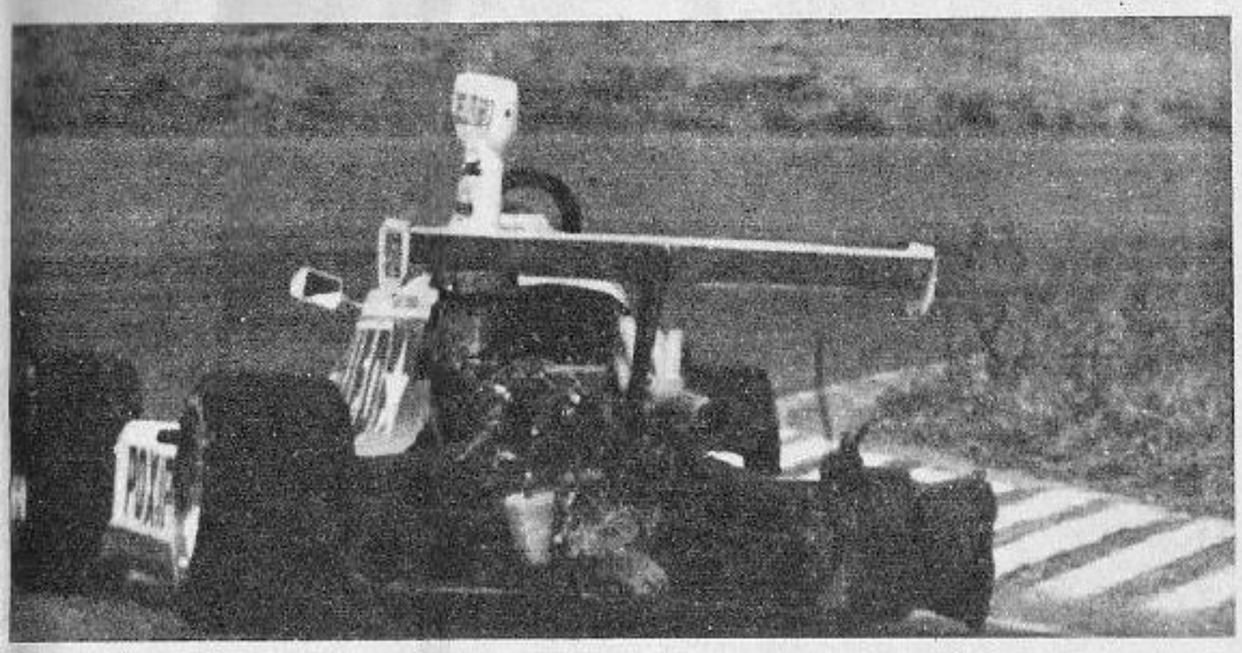


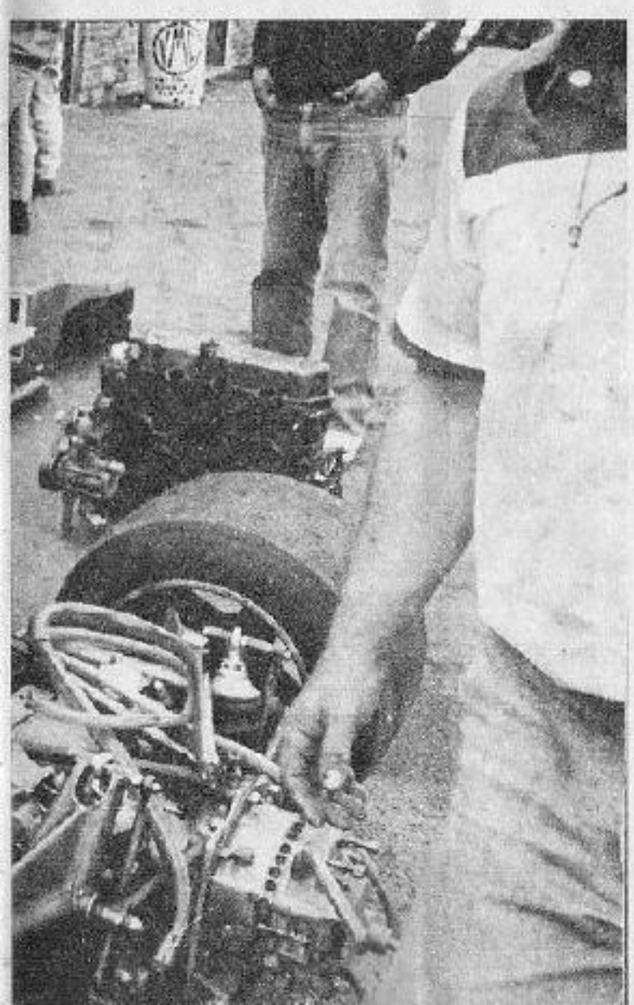
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com











vuelve con el mismo auto de 1983. Más no se puede pedir. Ahora tiene que continuar por el camino de la evolución que le están marcando con su trabajo y dedicación Leonel Pegoraro y Muffato.

MUFFATO: El séptimo puesto en Salta en la misma vuelta que Maldonado es alentador. Es un deportista y se alegra con los resultados. Su auto va bien casi siempre, pero es el más pesado de la categoría –entre los brasileños–. Tiene que trabajar en ese ítem y mantendrá su nivel.

ROMAGNOLI: Estuvo para cosas importantes tanto en Salta como en Rafaela y, sin embargo, recorrió una sola vuelta en Santa Fe, no pudiendo largar en el N.O.A. Ya está entre los diez de adelante en la categoría y eso para él es importante. Habrá que ordenar un poco más el trabajo de su equipo –a veces está muy solo– y los resultados van a llegar, sin duda.

JOSE LUIS DI PALMA: Estuvo sólo en Rafaela y mostró las uñas con su tercer lugar en la clasificación. De la mano de Oreste Berta puede llegar lejos. Es, sin lugar a dudas, la figura joven con más perspectivas por posibilidades, medios y capacidad para ir arriba.

GÜNTHER, D'ANDREA, SCHEER y PESCADOR: Los dos salteños están volviendo a la categoría por distintos caminos. Lucio D'Andrea por el de antes, sólo que cambiando el equipo de Sommi por el de Antelo, y Pescador intentando su propio equipo. Sus rendimientos son parejos hasta ahora, aunque creemos que Luis tiene algunos medios menos. El misionero Günther y el catarinense Scheer están al mismo nivel de desarrollo y ambos vienen con la misma experiencia anterior Turismo y Rally. Günther llegó por primera vez en Rafaela, luego de tres golpes muy fuertes en las carreras anteriores. Creemos que aprendió a respetar el auto y la categoría. Scheer, por el contrario, entró con mucho respeto y tino, haciendo su escuela. De las cuatro carreras de este año, sólo no llegó en Rafaela. Está aprendiendo bien y no comete errores. Por ahora el auto es más que él, y lo bueno es que lo admite.

FICHA GENERAL
Salta

Fecha: 18 de mayo de 1986
Lugar: Autódromo Martín Miguel de Güemes de la ciudad de Salta.
Organizador: Auto Club Salta
Autoridades: Director de la Prueba, Germán Tuyá; Director Adjunto, Lucas Rey; Colegio de Comisarios Deportivos, Roberto Gardio (presidente) y Martín Saravia. Comisario Técnico, Carlos Gustavo Funes; Adjunto, Rubén Rodríguez
Ubicación del escenario: A 3 km. del centro de la ciudad de Salta
Condiciones climáticas: Caluroso, húmedo y nublado
Participantes: 20
Público: 10.000
Televisión: Por Canal 9 en directo para todo el país. Fragmentos por Canal 3 de La Plata y en diferido por el Canal de Salta.
Organización: Muy buena
Servicio de Prensa: Pobre
Accesos: Uno solo. Muy buen estado
Estado del circuito: Regular
Espectáculo: Regular

FICHA GENERAL
Rafaela

Fecha: 25 de Mayo de 1986
Lugar: Circuito N° 2 del Autódromo "Ciudad de Rafaela", de 3.050 metros.
Organizador: Club Atlético Rafaela.
Autoridades: Director de la Prueba, Ero Borgogno; Adjunto, Roberto Boggero; Colegio de Comisarios Deportivos, Egidio Frangella (presidente), [illegible] y Francisco Costanzo, en Fórmula 2 CODASUR; En **F.R.A.** el mismo Colegio pero con Elvio Risso (Federación Regional N° 4) en reemplazo de Costanzo; Comisarios Técnicos, Carlos Gustavo Funes en Fórmula 2 y Juan Carlos Marsico en **FRA.**
Ubicación del escenario: A 5 kilómetros del centro de la ciudad de Rafaela.
Condiciones climáticas: Bueno y frío
Participantes: 21 en Fórmula 2 y 51 en **FRA.**
Público: 7.000 personas
Televisión: Por Canal 9 en directo para todo el país. Fragmentos por Canal 3 de La Plata.
Organización: Muy buena.
Servicio de Prensa: El mejor del interior del país. Excelente.
Accesos: Bueno. Pero debieron haber habilitado el nuevo de la ruta 34.
Estado del circuito: Bueno.
Espectáculo: Excelente.



Salta a GUSTAVO SOMMI



¿Y para quien va a ser la Copa sino para Sommi? Quedó casi explicado en la nota de la carrera, pero vale la pena, quizá, recordar que a raíz del despiste en el primer entrenamiento del viernes y a sucesivos problemas con los motores luego, recién pudo girar con continuidad en la última tanda de clasificación del sábado, en la mitad del segundo entrenamiento de ese día y en las pruebas libres del domingo. En ese corto lapso casi dejó el auto como para estar en su lugar habitual, muy cerca de la punta. En este reconocimiento hacia él está implícito el que debemos tener con **Raúl Aparicio** y el resto de los mecánicos que trabajaron como leones para arribar a ese resultado. Lo de Sommi y su gente no es cosa de todas las carreras en una categoría superprofesional como es la Fórmula 2 "Sudam".

Rafaela a FERNANDO CROCERI



Porque estuvo todo el fin de semana entre los cinco primeros en los entrenamientos, la clasificación y la carrera. Porque cortó una mala racha larguísima que no le permitía arribar desde el año pasado. Porque junto a su nuevo compañero, Néstor Gurini y el equipo INI, han conformado un grupo realmente excelente, con cambio de ideas permanente y un rendimiento muy parejo en los dos autos, fruto de esa comunicación que existe entre todos. Porque mantiene intacto el talento de siempre para llevar un auto al límite y a veces un poco más allá, y porque, además, cada día sabe más qué es lo que ocurre con el mismo en la pista. Su proceso de maduración es notable. Porque gracias a esa actitud está cada día más profesional a tal punto que se quedó a trabajar el martes en Salta después de la carrera y bajó medio segundo su tiempo de clasificación. En Rafaela reflejó la tarea hecha entonces en Salta.

Texto y fotos: Martin Holmes

LOS RALLIES DE PORTUGAL Y CORCEGA, CON EL INTERVALO DEL SAFARI, CAMBIARON EL CURSO DE LA HISTORIA

ESTALLA LA REVOLUCION

(...¿triunfará la lógica?)

Los temores que se alzaban desde hacía tiempo en torno de la mentada irracionalidad reglamentaria, debieron hacerse cruenta realidad para que se advirtiera un vacío que ya ha costado demasiado caro imponer y tampoco será "barato" implementar. He aquí un completo panorama de este momento histórico de la competición.





Entre el Rally de Portugal y el de Córcega, el rally mundial vivió los peores momentos de toda su historia. Rememoremos.

En Portugal, durante el primer tramo de clasificación, se fue de ruta el Ford RS 200 de Joaquín Santos matando tres espectadores. "**Por esquivar unas personas, perdí el control del auto...**", explicaría el piloto más tarde. Todos los pilotos "oficiales" se retiraron dos primes mas tarde. En las pruebas para el Safari, Biasion y Mehta sufrieron sendos y terribles accidentes. Finalmente, en Córcega, fallecieron Toivonen y Cresto al irse de ruta.

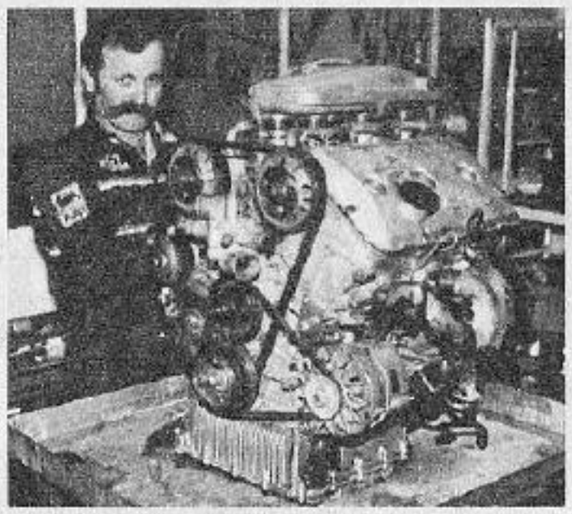
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Todo ello motivó reacciones en todos los ámbitos. Desde los mismos pilotos hasta la propia FISA tomaron finalmente conciencia que son necesarios –imprescindibles en realidad– cambios que devuelvan al rally el perdido equilibrio entre auto, piloto y camino. Esto se comenzó a perder cuando se reemplazó a los grupos 1, 2, 3 y 4 por los A, B y N. Inmediatamente después, el desarrollo, sobre todo en los coches del Grupo B tuvo una aceleración inesperada, posibilitando que un auto tenga performances excepcionales y hasta entonces reservadas únicamente a los prototipos. La diferencia entre ese tipo de "superautos" y los automoviles de gran serie era cada vez más grande, y si bien la experimentación técnica realizada sobre ellos tarde o temprano puede tener repercusión en los autos normales, era obvio que debía ponérsele algún límite. Nada sencillo, por cierto. Las inversiones realizadas por las fábricas implican decenas de millones de dólares, compromisos publicitarios y de otras índoles. Todo ello pareciera indicar que aquel cambio de reglamento fue equivocado. Sin embargo, no fue así. El cambio realizado en 1982 era necesario para evitar una multitud de inconvenientes que mostraba la aplicación de las reglas anteriores. Lo que sucedió es que la FISA no previó que ese cambio movilizara en la forma que lo hizo, a la imaginación de los proyectistas, lo que sucedió sobre todo en dos ítems: la tracción integral y la sobrealimentación de los motores. Si hubo un error fue en la apreciación del por entonces futuro desarrollo. Por lo demás, la homologación de un auto del cual se construyen tan sólo 200 ejemplares –como sucede en el Grupo B– se le debe sumar la evolución que sufre cuando se homologan piezas y partes especiales de competi-

Foto mayor: El Fiat Uno Turbo de Giovanni del Zoppo en Portugal. Este tipo de auto probablemente monopolice el Campeonato Mundial de 1987. Foto menor: Auxilio Peugeot en Corcega. El despliegue técnico que debe apoyar la participación de cada auto de Grupo B es impresionante. Abajo: El Lancia Delta S4. Al igual que el Peugeot 205 T.16, quizá su vida útil sea muy corta.

→

ALFA ROMEO 75 QUADRIFOGLIO EL AUTO DE RECALDE



Esta versión del Alfa Romeo 75 denominada Quadrifoglio, es la que utilizará en su campaña europea Jorge Recalde. Debido a que a fines de este año caducará la homologación del modelo GTV 6, Alfa Romeo volcó sus esperanzas para competir en el Grupo A en este nuevo auto. Sin embargo, mecánicamente ambos modelos tienen coincidencias. El parecido llega a tal punto que Yves Loubet cuando vio que no podía correr en Córcega con el 75 le colocó al GTV 6 el motor, la transmisión y la suspensión de aquél. Y le fue muy bien, por cierto.

En cuanto a las diferencias, se debe remarcar que el 75 es una berlina cuatro puertas, con una amplia superficie vidriada. Su distancia entre ejes es 11 centímetros mayor que la del GTV 6, lo que le otorga mayor estabilidad. La suspensión mantiene el escaso recorrido (7-9 mm.) del 6.

La versión actual posee un motor V6, pero es considerada sólo como un paso hacia lo que tendrá una planta motriz de 1.800 cm³ con turbocompresor, que tiene como ventajas principales su bajo peso (80 kilos menos que el V6) y la performance que ya mostró en las pruebas iniciales realizadas en Bélgica por Luigi, cuando se registró una potencia de 260 HP (1,1 bar) y de 300 HP (1,5 bar).

El francés Yves Loubet es uno de los principales pilotos de la marca, la cual no posee representación oficial en rally, dejando a cargo de diferentes equipos su participación en rallies y pista. Loubet ha obtenido cinco victorias en el Grupo A en Córcega y una en Montecarlo. Los demás encargados de extraerle lo mejor al Alfa 75 Quadrifoglio son Luigi (Bélgica), Imberti y Nocentini (Italia) y Gema Racing (Sur de Francia).

CARACTERISTICAS TECNICAS

Número y disposición de los cilindros: 6 en V. Cilindrada: 2.496 cm³. **Diámetro y carrera:** 88 mm. x 68,3 mm. **Relación de compresión:** : 11,5:1. **Potencia máxima:** 230 HP a 7.500 RPM. **Torque máximo:** 26 KGM a 5.500 RPM. **Alimentación:** Inyección Bosch. **N° de válvulas:** 12. **Distribución:** 2 árboles de levas. **Lubricación:** húmeda. **Ubicación del motor:** adelante. **Tracción:** trasera. **Embrague:** bidisco. **Caja de velocidades:** 5 marchas de avance + retroceso. **Frenos:** delanteros: discos ventilados de 279 mm de diámetro, traseros: discos ventilados de 254 mm de diámetro. **Suspensión delantera:** Parrillas y barras de torsión. **Suspensión trasera:** eje De Dion. **Dirección:** piñón y cremallera. **Largo:** 4.418 mm. **Ancho:** 1.678 mm. **Alto:** 1.400 mm. **Distancia entre ejes:** 2.510 mm. **Trocha delantera:** 1.368 mm. **Trocha trasera:** 1.358 mm. **Peso:** 1.000 kilos. **Homologación:** A5300 desde el 1°de mayo de 1986.



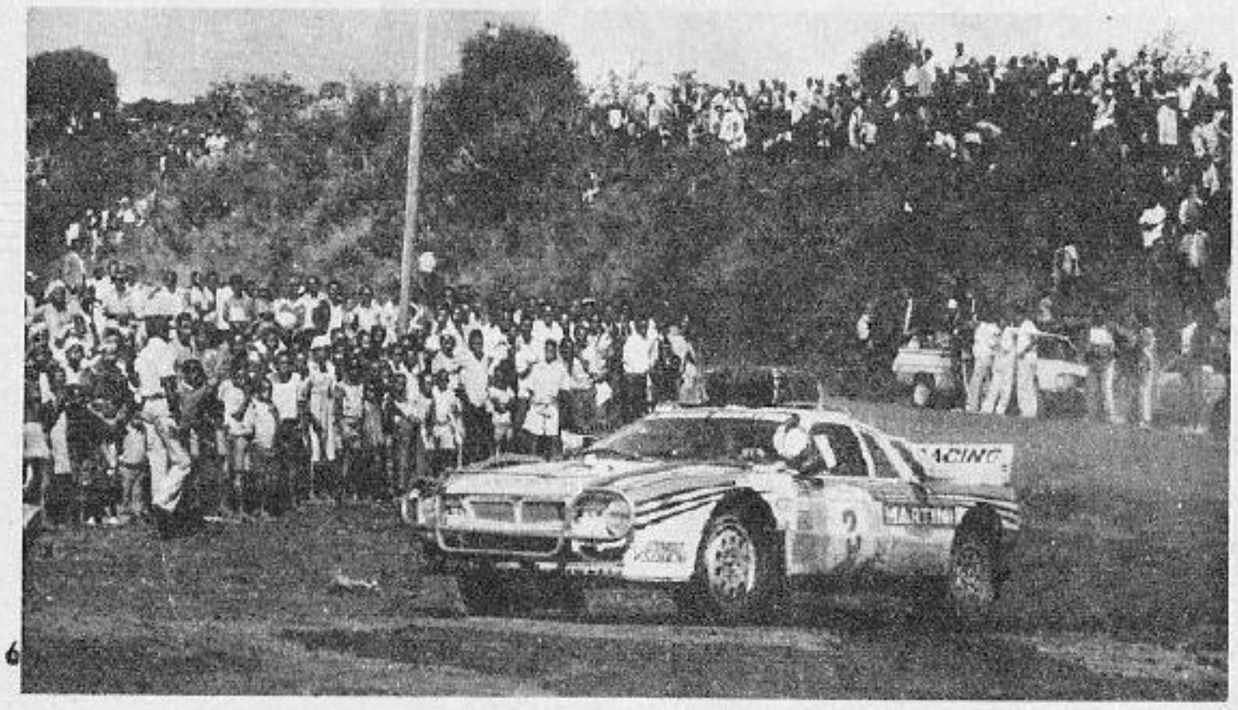
ción, lo que aumenta en forma importante su rendimiento.

Las propuestas de Balestre fueron varias y ya las hemos dado a conocer, aunque vale la pena un rápido repaso: **a)** Cese de toda evolución en Grupo A y B, **b)** prohibición de las "polleritas" y de algunos materiales en las carrocerías desde octubre '86, **c)** limitar la extensión de los P.C. a 30 km y reglamentar la duración de los descansos entre cada etapa a un mínimo de 9 horas y que no haya más de 600 km. de P.C. en los rallies mundiales, **d)** un extinguidor automático para los autos de Grupo B. Para el año próximo: **a)** Cancelación del Grupo S, **b)** los autos de Grupo B no participarán –excepto aquellos de potencia limitada, **c)** prohibición para usar ciertos materiales en la construcción de autos de cualquier grupo, **d)** el Campeonato Mundial será exclusivamente para autos de los Grupos A y N, **e)** se decidirá cómo correrán los autos del Grupo B en el futuro.

Varias de estas medidas fueron inmediatamente protestadas, destacándose la contra realizada por Peugeot, por medio del mismo presidente de la empresa, Jean Boillot, quien dijo: "**Los autos del Grupo A sólo son un poco más lentos. En Córcega, promediando, el más rápido de Grupo A –un Alfa GTV 6– fue entre 7 y 10 km/h más lento que el ganador del Grupo B**". Jean Todt, jefe del equipo, comentó: "**Si se aprueban las normas que quiere Balestre, sólo existe una mínima posibilidad que participemos en el campeonato mundial de 1987. De todas formas haremos todo lo posible –incluyendo demandas legales– para que el reglamento del Grupo B mantenga la vigencia que estaba dispuesta**". Otro gran constructor, Audi, decidió retirarse del mundial motivado por los accidentes de Portugal, el Safari y Córcega. El equipo Ford, basado en Inglaterra, y el team Austin Rover, tendrán serios problemas para continuar



4



6



8

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

4. *Parque cerrado en la Plaza Saint Nicolas, en Bastia, Córcega. Adelante se ven los autos de Bruno Saby (izquierda) y Tony Pond (derecha).* 5. *Jaoquim Moutinho, ganador en Portugal.* 6. *Markku Alen "revivió" al Lancia Rally en ocasión del Safari Rally. Terminó 3°.* 7. *Los protagonistas del accidente donde murieron tres espectadores portugueses. Al volante del Ford RS 200, Oliveira; a su lado, Santos.* 8. *El Metro 6R4 es uno de los autos que pueden quedar fuera del Campeonato Mundial de Rally.* 9. *Volkswagen Golf 4 x 4 usado para entrenamiento en Kenya. Es el prototipo de un futuro modelo de la marca.* 10. *Uno de los autos más pequeños del Rally Mundial. Este Daihatsu Charade GII ganó el Grupo A en el Safari. Lo condujeron Azar Anwar y Jamil Khan.*




5

7



9



10



TENIA QUE SER SUIZO. TENIA QUE SER TRESSA.

Un reloj, además de ser exacto, debe ser completo. Debe reunir elegancia, practicidad, diseño. Debe ofrecer tecnología. Y la tecnología suiza, no ha sido superada.
TRESSA. El reloj que marca con exactitud la hora de la moda.

Cuarzo análogo - Sumergible 100% - Extraplano
Colores a elección - Modelos juveniles y deportivos
Diseños exclusivos para dama y caballero.

TRESSA
Swiss Made

PUBLI ART

11



12

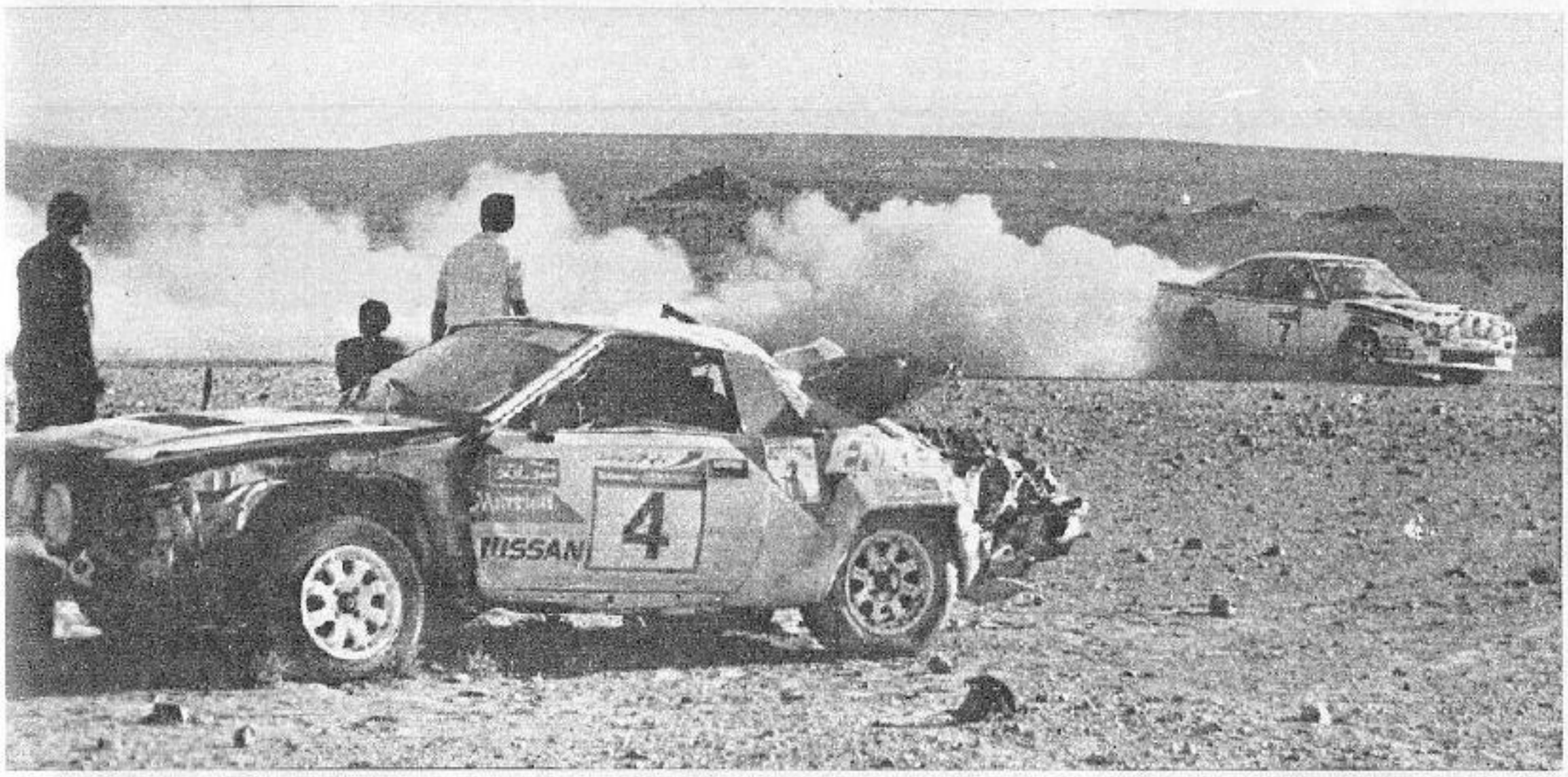


11. *Bjorn Waldegaard ganó por tercera vez el Safari.* **12.** *Francois Chatriot con un R5 Maxi Turbo logró el segundo puesto en Córcega.* **13.** *En el Rally de Jordania, mientras pasa el Opel Manta 400 del Príncipe Abdullah, en el medio del desierto quedan los restos del Nissan 240 RS de Tony Georgiu.* **14.** *Monumento levantado a la memoria de Attilio Bettega en Córcega, cerca de Aullene.* **15.** *"Polleritas" en el Peugeot 205 Turbo 16 E2 fueron prohibidas.* **16.** *El ganador de Portugal, Joaquim Moutinho.* **17.** *Geistdörfer, Röhrl y Tony Pond explicando por qué abandonaron en Portugal –luego del accidente que costó tres vidas.* **18.** *El Ford Sierra RS Cosworth, 290 HP y turbo. Podrá correr a fin de año.*

en la especialidad, si bien aquél tiene grandes esperanzas en el Ford Sierra XR4 Turbo que está terminando de experimentar.

Queda claro que algunos constructores piensan en la terrible posibilidad que se repita el accidente acaecido en Le Mans en los años cincuenta cuando decenas de personas murieron, provocando una reacción contraria en la opinión pública a las carreras de autos. Sin duda, eso puede volver a suceder. El accidente sufrido por Joaquim Santos en Portugal así lo prueba. Entonces, ¿porqué no aceptar un cambio de dirección antes de que sea demasiado tarde? Según lo

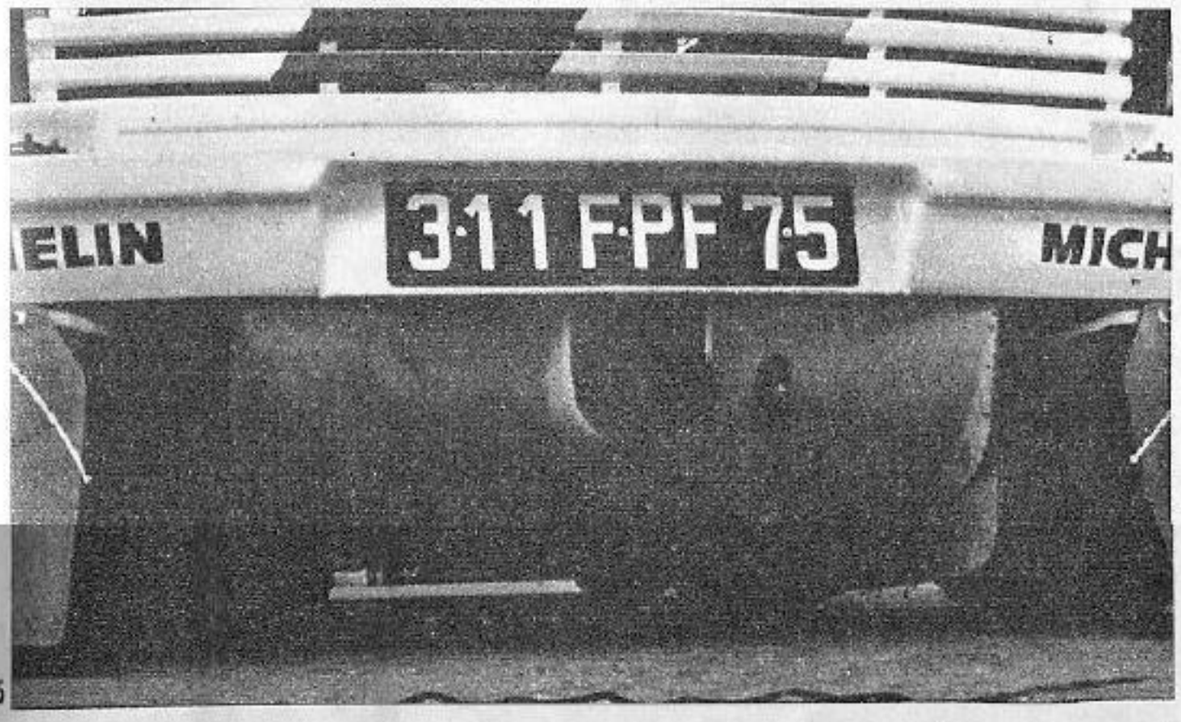
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



13



14



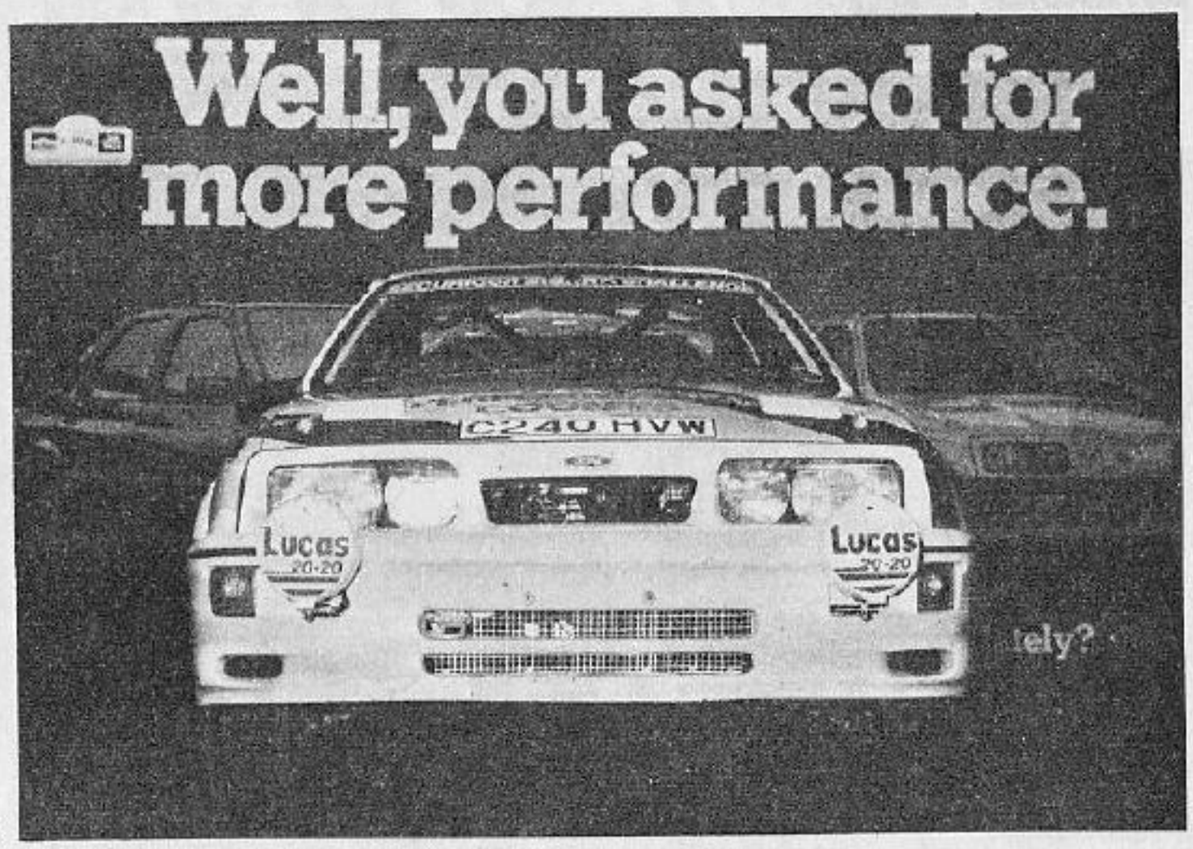
15



16



17



18

dicho por un portavoz de Audi: "**Hasta fin de 1986 no habrá grandes cambios en las medidas de seguridad. ¿Quién tomará la responsabilidad de otro accidente, en estos meses siguientes? Nosotros no queremos hacerlo, y por ello nos retiramos**".

Si miramos atentamente al Grupo A, veremos que son más los fabricantes que se dedican a él que los que participan en Grupo B. Al necesitarse 5.000 unidades construidas para correr en el Grupo A, y aun admitiendo ciertas homologaciones de partes especiales, esta división es mucho más económica. El hecho que los autos del Grupo A deban poseer cuatro asientos, hace que sus medidas internas sean mayores, lo que agrega un elemento más a su seguridad. En cuanto al peso, los autos G-A también tienen límites mínimos de peso, pero en la práctica se los supera con creces.

Ya en 1986 la FISA hace disputar el primer campeonato mundial para pilotos del G-A. Por ahora, tan sólo Volkswagen tiene un programa "full" para correr en el mundial, con sus pilotos Kenneth Eriksson y Franz Wittmann. El Golf tiene tracción delantera, 165 HP y un motor con válvulas. Otros equipos son: el Totip, integrado por autos Fiat Uno Turbo (de 150 HP), el Mazda, que utiliza el Familia 323 de 16 válvulas, tracción en las cuatro ruedas y turbo, los diferentes teams Alfa Romeo, que usan el GTV 6 (próximamente las diferentes versiones del 75 Quadrifoglio) el Renault, que desarrolló el R-11 Turbo y se aproxima con él a los 200 HP. En el futuro, otros equipos se sumarán al G-A, con autos doble tracción y motores turbocomprimidos: Toyota, BMW y Lancia.

¿Qué pasará si el campeonato mundial se corre con autos de Grupo A? Los ingenieros han demostrado su capacidad para mejorar en buena medida a los autos de turismo que compiten en escuderías relativamente menores. Si bien las diferencias reglamentarias entre el G-A y el B son muy pocas, la distancia real entre ambos grupos es abismal, con la ventaja para el G-A de ser mucho más accesible y de necesitar menos desarrollo para competir. En el caso de que corra en 1987 el Grupo B, se deberá recurrir a alguna fórmula para relacionar el peso y la potencia. El futuro aún no está muy claro para el rally. Sin embargo, vale recordar una frase de Bollot: "**Cada aspecto del progreso implica un riesgo**". ¿Tendrán los fabricantes el derecho de incluir este riesgo en el mundo del rally?

19° RALLY DE PORTUGAL

2368 km. 42 primes. 4 al 9 de marzo.

Pos.	N°	Grupo	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1°	14	B	Joaquim Moutinho-Edgar Portes	Renault 5 Turbo	7h50m44s
2°	18	B	Carlos Bica-Candido Junior	Lancia Rally	8h04m11s
3°	22	A	Giovanni Del Zoppo-Loris Roggia	Fiat Uno Turbo	8h07m36s
4°	30	A	Jorge Ortigao-Pedro Pérez	Toyota Corolla GT	8h10m26s
5°	20	B	"Tchine"-Gilles Thimonier	Opel Manta 400	8h13m04s
6°	61	N	J. Sebastien Couloumies-Claudine Causse	Peugeot 205 GTI	8h36m27s
7°	32	A	Ramiro Fernandes-Antonio Monteiro	Fiat Abarth 130	8h40m26s
8°	49	B	Giovanni Recordati-Freddy Delorme	Opel Manta 400	8h47m31s
9°	36	N	Antonio Segurado-Fernando Prata	Renault 11 Turbo	8h49m18s
10°	34	N	Antonio Coutinho-Antonio Manuel	Toyota Corolla GT	8h50m44

Largaron 110 autos. llegaron 35

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

1	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T16 E2	Retiro vol.
2	Markku Alen-Ilkka Kivinaki	Lancia Delta S4	Retiro vol.
3	Walter Röhrl-Christian Geistdorfer	Audi Sport Quattro E2	Retiro vol.
4	Stig Blomqvist-Bruno Berglund	Ford RS 200	Retiro vol.
5	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta S4	Retiro vol.
6	Tony Pond-Rob Arthur	MG Metro 6 R4	Retiro vol.
7	Juha Kankkunen-Juha Piironen	Peugeot 205 T16 E2	Retiro vol.
8	Henri Toivonen-Sergio Cresto	Lancia Delta S4	Retiro vol.
10	Kalle Grundel-Benny Melander	Ford RS 200	Retiro vol.
12	Malcolm Wilson-Nigel Harris	MG Metro 6 R4	Retiro vol.
15	Joaquim Santos-Miguel Oliveira	Ford RS 200	Accidente
16	Marc Duez-Willy Lux	MG Metro 6 R4	Retiro vol.



El nuevo diseño del Skoda 130 LR. Correrá en el RAC Rally

34° RALLY SAFARI

4190 km. 63 controles horarios. 29 de marzo al 2 de abril.

Pos.	N°	Grupo	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1°	2	B	Bjorn Waldegaard-Fred Gallagher	Toyota Celica TC Turbo	5h06m
2°	10	B	Lars Erik Torph-Bo Thorszellus	Toyota Celica TC Turbo	5h34m
3°	3	B	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Rally	6h12m
4°	8	B	Erwin Weber-Gunter Wagner	Toyota Celica TC Turbo	6h20m
5°	1	B	Juna Kankkunen-Juha Piironen	Peugeot 205 T16 E2	7h12m
6°	5	A	Mike Kirkland-Robin Nixon	Subaru RX Turbo	7h37m
7°	19	A	Frank Tundo-Quentin Thomson	Subaru RX Turbo	8h11m
8°	6	B	Shekhar Mehta-Rod Combes	Peugeot 205 T16 E2	8h12m
9°	20	B	Greg Criticos-Marzio Bravos	Lancia Rally	9h05m
10°	27	B	John Hellien-David Williamson	Lancia Rally	9h11m

Largaron 69 autos, llegaron 16.

LOS PRINCIPALES ABANDONOS

22	Rudolph Stohl-Reinhardt Kauffmann	Audi 80 Quattro	Motor
14	Vic Preston JR.-John Lyall	Lancia Rally	Accidente
4	Massimo Biasion-Tiziani Siviero	Lancia Rally	Motor
7	Jayant Shah-Lofty Drews	Nissan 240 RS	Accidente
17	Kenneth Briksson-Peter Diekmann	VW Golf GTI	Retiro vol.

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY-PILOTOS

(Disputados Montecarlo, Suecia, Portugal, Safari y Córcega)

POS	PILOTO	NACION	MC	S	P	EAK	F	TOTAL
1°	Juha Kankunen	Finlandia	8	20	—	8	—	36
2°	Markku Alen	Finlandia	—	15	—	12	—	27
3°	Bruno Saby	Francia	6	—	—	—	20	26
4°	Henri Toivonen	Finlandia	20	—	—	—	—	20
	Joaquim Moutinho	Portugal	—	—	20	—	—	20
	Bjorn Waldegaard	Suecia	—	—	—	20	—	20
7°	Timo Salonen	Finlandia	15	—	—	—	—	15
	Carlos Bica	Portugal	—	—	15	—	—	15
	Lars E. Torph	Suecia	—	—	—	15	—	15
	Francois Chatriot	Francia	—	—	—	—	15	15
11°	Hannu Mikkola	Finlandia	12	—	—	—	—	12
	Kalle Grundel	Finlandia	—	12	—	—	—	12
	Giovanni Del Zappo	Italia	—	—	12	—	—	12
	Yves Loubet	Francia	—	—	—	—	—	12
15°	Walter Röhrl	Alemania	10	—	—	—	—	10
	Mikael Ericson	Suecia	—	10	—	—	—	10
	Jorge Ortigao	Portugal	—	—	10	—	—	10
	Erwin Weber	Alemania	—	—	—	10	—	10
	Jean Ragnotti	Francia	—	—	—	—	10	10
20°	Kenneth Eriksson	Suecia	2	4	—	—	3	9
21°	Gunnar Petterson	Suecia	—	8	—	—	—	8
	"Tchine"	Monaco	—	—	8	—	—	8
	Jean Claude Torre	Francia	—	—	—	—	8	8
24°	Jean Claude Andruet	Francia	—	6	—	—	—	6
	J.S. Couloumies	Francia	—	—	6	—	—	6
	Mike Kirkland	Kenya	—	—	—	6	—	6
	Paul Rouby	Francia	—	—	—	—	6	6
28°	Salvador Servia	España	4	—	—	—	—	4
	Ramiro Fernandes	Portugal	—	—	4	—	—	4
	Frank Tundo	Kenya	—	—	—	4	—	4
	Michel Neri	Francia	—	—	—	—	4	4
32°	Alain Oreille	Francia	3	—	—	—	—	3
	Roger Ericcson	Suecia	—	3	—	—	—	3
	Giovanni Recordatti	Italia	—	—	3	—	—	3
	Shekkar Mehta	Kenya	—	—	—	3	—	3
36°	Bjorn Johansson	Suecia	—	2	—	—	—	2
	Antonio Segurado	Portugal	—	—	2	—	—	2
	Greg Criticos	Kenya	—	—	—	2	—	2
	Gilbert Casanova	Francia	—	—	—	—	2	2
40°	Franz Wittmann	Alemania	1	—	—	—	—	1
	Soren Nilsson	Suecia	—	1	—	—	—	1
	Antonio Coutinho	Portugal	—	—	1	—	—	1
	John Wollior	Kenya	—	—	—	1	—	1
	Christian Gardavot	Francia	—	—	—	—	1	1

30ª VUELTA DE CORCEGA

1550 Km. 26 primes. 1° al 3 de mayo de 1986.

Pos.	N°	Grupo	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1°	5	B	Bruno Saby-Jean Francois Fauchille	Peugeot 205 T16 E2	11h52m44s
2°	11	B	Francois Chatriot-Michel Perin	Renault 5 Maxi Turbo	12h06m32s
3°	14	A	Yves Loubet-Jean Marc Andrié	Alfa Romeo GTV6	12h45m59s
4°	7	A	Jean Ragnolli-Pierre Thimonier	Renault 11 Turbo	12h56m12s
5°	35	B	Jean Claude Torre-Patrick Delafbata	Renault 5 Turbo	13h02m33s
6°	29	B	Paul Rouby-Jean Louis Martin	Renault 5 Turbo	13h03m48s
7°	38	B	Michel Neri-Roch Demedardi	Renault 5 Turbo	13h08m00s
8°	19	A	Kenneth Eriksson-Peter Diekmann	VW Golf GTI	13h21m21s
9°	47	A	Gilbert Casanova-Philippe Martini	Talbot Samba Rallye	13h21m32s
10°	24	B	Christian Gardavot-Rony Levivier	Porscho 911 SC	13h27m40s
11°	65	N	Patrick Bernardini-José Bernardini	BMW 325i	13h27m40s

Largaron 122 autos, llegaron 31.

PRINCIPALES AB...NDONOS

1	Markku Alen-Ilkka Kivimaki	Lancia Delta S4	Retiro vol.
2	Timo Salonen-Seppo Harjanne	Peugeot 205 T16 E2	Accidente
3	Tony Pond-Rob Arthur	MG Metro 6 R4	Polea Levas
4	Henri Toivonen-Sergio Cresto	Lancia Delta S4	Accidente
6	Massimo Biasion-Tiziano Siviero	Lancia Delta S4	Retiro vol.
9	Malcolm Wilson-Nigel Harris	MG Metro 6 R4	Fuego en motor.
10	Michele Mouton-Fabrizia Pons	Peugeot 205 T16 E2	Selector de caja

CAMPEONATO MUNDIAL - MARCAS

(Disputados Montecarlo, Portugal, Safari y Córcega)

MARCA	MC	P	EAK	F	TOTAL
Peugeot	17	—	10	20	47
Lancia	20	—	14	—	34
Toyota	—	—	20	—	20
Volkswagen	9	—	—	9	18
Renault	—	—	—	16	16
Audi	14	—	—	—	14
Subaru	—	—	13	—	13

CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY-PILOTOS GRUPO A

(Disputados Montecarlo, Suecia, Portugal, Safari y Córcega)



Kenneth Eriksson. Puntero del torneo de Grupo A.

POS	PILOTO	PUNTOS
1°	Kenneth Eriksson	27
2°	Franz Wittmann	16
3°	Alain Oreille	13
	Mikael Ericsson	13
	Giovanni Del Zoppo	13
	Yves Loubet	13
7°	José Ortigao	11
	Jean Ragnotti	11
9°	Gunnar Pettersen	10
	Frank Tundo	10
11°	Pierre Bos	8
	Ramiro Fernández	8
13°	Azar Anwat	7
14°	Roger Ericsson	6
	Bjorn Johansson	6
	Lorenzo Ricci	6
	Gerad Miller	6
	Laurent Poggi	6
	J.C. Silvani	6
20°	Rudolf Stohl	5
	Claude Reusch	5
22°	K. Fritzinger	4
	H. Honrath	4
	Jose Murati	4
	Ferreira Cunha	4
26°	Soren Nilsson	3
	Kent Andersson	3
	Jan Lovin	3
	Fernando Silva	3
	Frederic Baca	3
31°	Rudiger Hahn	2
	Lasse Gundler	2
	Mats Jonsson	2
	Rex Muldoon	2
	Raimo Nasanen	2
	Alberto Tristao	2
	Jacobus Fars	2
	Max Chazat	2
39°	Gilbert Renoux	1
	Bengt Anderson	1
	Tony Lundman	1
	George Donaldson	1
	José Rodrigues	1
	Bernard Maurel	1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 111 — 11 de junio de 1986

Enduro Cordobés en Alta Gracia

ADAMO, BARRIONUEVO, ROSSET Y CID MARCARON EL SENDERO SERRANO

Córdoba - Nada menos que 74 cultores del **Enduro motociclista** se reunieron en **Alta Gracia** el 18 de mayo para disputar una prueba entre esa ciudad y la localidad de **San Clemente**, con regreso al punto de partida. Fiscalizó la Federación Cordobesa y organizó el **Club Atlético Colón**, de Alta Gracia, con la colaboración de la Asociación de Pilotos de la especialidad.

El trayecto de ida, que comprendía en su totalidad al primer prime, se inició junto a una cantera, circulando los motociclistas por camino muy estrecho y sinuoso, con severas pendientes que dificultaron la marcha, especialmente en las categorías menores. Desembocaron luego en la ruta del Observatorio, atravesando a ritmo veloz la montaña por camino ancho, descendiendo hasta la zona de Bosque Alegre. Atravesados los vados de los ríos San José y de la Suela, se arribó finalmente a San Clemente, desde donde –previo parque de agrupamiento de 3 horas– se emprendió el regreso, desandando los 30 kms recorridos a la ida.

Daniel Adamo y Jorge Rosset se impusieron reiteradamente en sus categorías. En Juniors la emoción fue grande por la lucha entre Barrionuevo y Farías, quedándose aquél con el triunfo por sólo 4 segundos. Farías venía de ganar en la fecha anterior. Por su parte, José Cid, experimentado piloto local de varias especialidades motociclísticas (con acento en las de velocidad) se impuso en la 250 cc MN.

Estos fueron los resultados de la jornada, seguida por un público numeroso y entusiasta, bajo un entibiador solcito otoñal.

Seniors hasta 500 cm3: 1° Daniel Adamo (Suzuki/Córdoba) 51m 49s; 2° Lucrecio Vázquez (Honda/Vª Allende) 52m 35s; 3° Pablo Soppelsa (Honda/Córdoba) 54m 36s; 4° Jorge Reimondi (Yamaha/Alta Gracia); 5° Sergio Chomiack (Suzuki/Alta Gracia) y 6° Jorge Celsan (Zanella/Buenos Aires). **Campeonato:** L. Vázquez, 71; de la Torre, 70; Adamo, 60; Reimondi, 50 y Chomiack, 49 puntos.

500 cm3 Juniors: 1° Sergio Barrionuevo (Kawasaki/Alta Gracia) 54m 01s; 2° Julio Farías (Yamaha/Córdoba) 54m, 05s; 3° Adrián Rolandi (Honda/Santa Rosa de Calamuchita) 57m 41s; 4° Héctor Sánez (Yamaha/Buenos Aires); 5° Néstor Cuberas (Yamaha/Córdoba) y 6° Ricardo Vogel (Kawasaki/Córdoba). **Campeonato:** Farías, 72; Reinaudo, 68; Vogel, 66; Cuberas, 53 y Barrionuevo, 57.

250 cc Todo Terreno: 1° Jorge Rosset (Yamaha/Alta Gracia) 52m 47s; 2° Eduardo Piqueras (Kawasaki/Córdoba) 59m 30s; 3° Antonio Sánchez (Suzuki/Córdoba) 59m 58s; 4° Roberto Capcias (Suzuki/Alta Gracia); 5° Carlos Sancho (Kawasaki/Alta Gracia) y 6° Fernando Zagaglia (Suzuki/Alta Gracia). **Campeonato:** Rosset, 100 puntos; Piqueras, 63; Montaldo, 54; Capcías, 49.

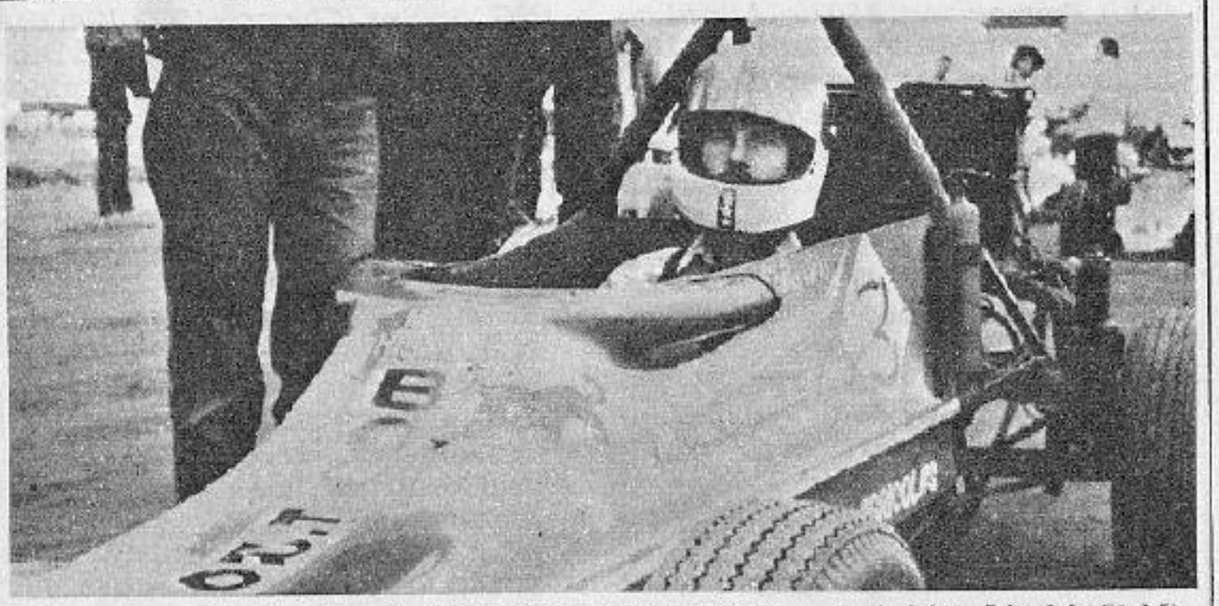
250 cc Mecánica Nacional: 1° José Cid (Zanella/Alta Gracia) 58m 59s; 2° Osvaldo Rodríguez (Zanella/Alta Gracia) 1h 00m 24s; 3° Juan Accendere (Zanella/Carlos Paz); 4° Mario Medina (Zanella/Santa Rosa de Calamuchita); 5° Ramón Hammer (Zanella/Alta Gracia) y 6° Carlos Colutta (Zanella/Alta Gracia).

En **Promocional 98 cc, 1° Evel Fenoglio (Sachs/Villa María)** y 2° Flavio López (Sachs/Alta Gracia). En **125 cc Standard, 1° Fabián Keyichián (Zanella/Alta Gracia);** 2° Alberto Cuñado (Zanella/Alta Gracia).

(Informe de Luis J. López, Motokart)

Fórmula Laboulayense en Rufino

GALLO, EN EL FIN DE LA RACHA DE ALVAREZ



Laboulaye, Cba. - En un día desapacible por las lloviznas intermitentes, muy poco público (apenas 700 personas) se llegaron el 18 de mayo hasta el circuito de **Rufino** para presenciar la tercera fecha del campeonato de **Fórmula Laboulayense**, sobre el trazado de 1400 metros.

Las series previas –hubo una apreciable cantidad de autos– fueron para Norberto Gallo y para Alejandro Alvarez, piloto este que había ganado las últimas tres carreras: las dos de 1986 y la postrera del '85. Pero Alvarez se quedó en la misma largada con la caja rota y toda la bronca consiguiente.

La carrera fue muy interesante, especialmente en lo que atañe al grupo de los tres vanguardistas. Al final, Gallo fue vencedor por apenas media trompa de ventaja, o si se quiere, por 2/100 de segundo, sobre Cerutti.

Final, 15 vueltas: 1° Norberto Gallo (Melo) 14m 41s 17/100 a 85,794 kms/hora): 2° Hugo Cerrutti (Rufino) 14m 41s 19; 3° Adolfo Mon (Laboulaye), 14m 43s 28s; 4° Arturo Giménez (Rufino) 14m 54s 14; 5° Miguel Baducco (Rufino) 14m 56s 55; 6° Armando Pappano (Laboulaye) 14m 56s 77; **Campeonato:** Alvarez, 26 puntos; Mon, 22; Cerutti, 13,5; Gallo, 17; Bauducco y Giménez, 5,5.

Como complemento se corrió una prueba de motos **Promocional 100 cc**, la que arrojó el siguiente resultado: 1° **Oscar Antomas**; 2° Pablo Martín; 3° Raúl Ravasotti, 4° Néstor González y 5° Rubén Sansiovich.

(Informe de Héctor J. Soria)

Promocional del Centro en Azul

JURIO VOLVIO AL PODIO



Marcelo Jurio, brillante ganador en el Panorámico de Azul ***(Foto Miguel Angel)***



José M. Romero (que alterna esto con el TC); fue tercero ***(Miguel Angel)***

***Olavarría, BA** - Ante más de 2.000 personas que bordearon el circuito **El Panorámico** (trazado de 1372 metros) en la ciudad de **Azul** para asistir a la tercera fecha puntable del campeonato 1986 de **Promocional 850 del Centro de la Provincia de Buenos Aires**, el 11 de mayo. La cifra de anotados en esta categoría crece en cada fecha, registrándose 51 en esta oportunidad contra 41 de la anterior en Chillar.*

Marcelo Jurio, Carlos Tomasello y Fausto Vázquez fueron los triunfadores en las series, y Raúl Cobos el del repechaje. En la final, Jurio estuvo siempre en la punta, teniendo recién tranquilidad a partir de la vuelta Nº 17, cuando se detuvo Fausto Vázquez que lo venía acosando, marcando incluso el récord de vuelta en la 11ª cuando estableció un promedio de 80,390 Kms/hora.

La final arrojó el siguiente resultado:

***1° Marcelo Jurio (Fiat/Olavarría) 25 m 04s 81/100** para 24 vueltas a un promedio de **78,774 Kms/hora**. 2° Carlos Tomasello (Fiat/Olavarría) 25m 07s 73; 3° José romero (Fiat/Olavarría) 25m 11s 14; 4° Ricardo García (Fiat/Olavarría) 25m 18s 46; 5° Alfredo Pérez (Fiat/Azul) 25m 23s 50; 6° José Bibiloni (Fiat/Olavarría) 25m 33s 80; 7° Oscar Fernández (Fiat/Olavarría); 8° "Michelín" (Renault/Chillar) 9° Julio Galardo (Fiat/Olavarría); 10° Horacio Sanguinetti (Renault/XX), 11° Mateo Amanzi (Renault/Olavarría); 12° Luis Dómina (Fiat/Olavarría) este último a una vuelta del ganador.*

Promocional 850 y Promocional Bonaerense en Gral. Pinto

VICTORIAS DE FERMOSELLE Y MONTENEGRO



Domingo Fermoselle; ganador en Promocional 850, es además líder del torneo (Foto Tejera).



Podio de Promocional Bonaerense: de izquierda a derecha, Lamanna, Montenegro y Navalessi (Tejera).

***Ameghino, BA** – El 25 de mayo se efectuaron carreras para las categorías zonales **Promocional 850** y **Promocional Bonaerense** (ex 4 y 6 cilindros) en el circuito Juan Manuel Bordeu, de 1330 metros de tierra compactada, en la localidad de **Gral. Pinto.** Se presentaron 18 autos en cada una de las categorías y el marco de público fue importante.*

*En **Promocional Bonaerense** Aldo Montenegro fue el más veloz en las pruebas de clasificación, con 50s 41/100 a 94,981 Km/hora. Las series fueron ganadas por Héctor Lamanna y Armando Casanova (Lincoln). En la final, el vencedor fue perseguido durante las 20 vueltas por Lamanna, de quien se fue alejando hacia el final, que tuvo este corolario:*

***Final, 20 vueltas: 1° Aldo Montenegro (Dodge/Lincoln) 17m26s34/100 a 91,519 Km/hora.** 2° Héctor Lamanna (Peugeot/Pehuajó) 17m 31s 92; 3° Roberto Navalessi (Jeep 4/Ameghino) 17m 39s 92; 4° Javier Medialdea (Jeep 4/Ameghino); 5° Carlos Gastaldi (XX/Lincoln); 6° Eduardo Manago (XX/Tejedor); 7° Jorge Cánepa (XX/Pehuajó) y 8° Felipe Mecolalde (XX/Ameghino). **Campeonato:** 4 fechas, **Montenegro**, 43 puntos; **Navalessi**, 35; **Lamanna**, 24; **Medialdea y Casanova**, 15; **Gastaldi**, 12 y **Navalessi**, 9 puntos.*

*En **Promocional 850**, donde corren Fiat 600 exclusivamente, Fermoselle fue el más rápido en la toma de tiempos con 51s 70/100 a 92,611 Kms/hora. El mismo ganó la primera serie, haciendo lo propio el ameghinense Juan Gazzotti en la segunda. La final significó un fácil triunfo para Domingo Fermoselle.*

***Final, 20 vueltas: 1° Domingo Fermoselle (Ameghino) 18m 28s 11/100 a 86,372 Kms/hora;** 2° Aldo Sebastiano (Pehuajó) 18m 47s 98; 3° Eduardo Cervellini (Carlos Casares) 18m 55s 75; 4° Nelson Berguez (Pehuajó); 5° Roberto Quevedo (Tigre); 6° Omar Bonome (Carlos Casares); 7° Juan Gazzotti (Pehuajó) y 8° Armando Cobo (Trenque Lauquen). **Campeonato:** 4 fechas, Fermoselle, 34 puntos; Gazzotti, 23; Sebastiano, 19; Reumann y Quiroga, 15; Ottaviani y Cervellini, 13; Di Guardo, W. Cingolani, Quevedo y Berguez, 8 puntos.*

(Informe Ricardo E. Thurler, Auto-Rumbo)

Fórmula 5 Z y Turismo Clase "A" en Río Tercero

AMPLIO TRIUNFO DE GIANRE

***Córdoba** – El 18 de mayo se cumplió la tercera fecha de la clase **"A" de Turismo** y la quinta de **Fórmula 5 Zonal**, en el circuito Fábrica Militar, de **Río Tercero**, con la organización del club de esa dependencia castrense. Las finales se hicieron sobre 16 vueltas, obteniéndose estos resultados:*

***Turismo Clase "A": 1° Norberto Gianré, 12m 03s 57/100** (el informe no indica promedio, longitud del circuito, marca ni procedencia). 2° Luis Rinaldini, 12m 40s 42; 3° Luis Rapetti, 12m 41s 34; 4° Enrique Egea, 12m 55s 60; 5° Juan Amata, 6° Guillermo Barachi, 7° Eduardo Galán y 8° Carlos Micolini.*

***Fórmula 5 Zonal: 1° Elvio Vecchio, 12m 13s 10;** 2° E. Pérez Giménez, 12 m 15s 21; 3° Néstor Governatori, 12m 39s 63; 4° Rubén Quiroga, 12m 39s 73; 5° Angel Gragnolini; 6° Aldo González, 7° Miguel Oviedo y 8° Aldo Suárez.*



Raúl Rastani en el lugar más alto del podio, de una de las fechas del campeonato de Karting Fórmula Regionerse, puante categoría del Alto Valle del Río Negro. Lo acompañan Ricardo Barazzutti, Carlos Salvioni y Jorge Miguel, otros firmes valores de la especialidad (Foto Pedro).

TC del SE, Promocional 850 y Fiat 128 1100 en Mira

CUNQUEIRO, MARINO,

***Mar del Plata, BA** – El Moto Club Miramar hizo disputar el 11 de mayo la 4° fecha de los campeonatos de **TC del Sudeste** (Clases "B" y "SP"), **Promocional 850** del Atlántico y de la monomarca **Fiat 128 1100**. La reunión se efectuó en el correctamente presentado autódromo de Paraje Santa Irene, de 1.360 metros de desarrollo. Asistieron unas 3.000 personas, y éstos fueron los resultados de las carreras finales de cada categoría:*

***TC del SE, Clase "B": 1° Jorge Cunqueiro (Peugeot/Balcarce) 18m 08s 20/100 para 24 vueltas a 109,280 Kms/hora.** 2° Carlos Garrido (Peugeot/Mar del Plata) 18m 18s 87; 3° Luis Troglia (Peugeot/Balcarce) 18m 23s 41; 4° Eduardo Ramos (Peugeot/XX); 5° Juan José Díez (Ford/XX); 6° Luis Fiore (Peugeot/XX); 7° Juan C. Paradiso (Peugeot/Mar del Plata) y 8° Pío Luppa (Peugeot/Mar del Plata).*

***TC del SE, Clase "SP": 1° Raúl Marino (Chevrolet/Balcarce) 18m 23s 16/100 para 24 vueltas a 106,515 Kms/hora.** 2° Pedro Pallini (Dodge/Mar del Plata) 18m 47s 83; 3° Augusto González (Chevrolet/XX) 19m 06s 06; 4° Guillermo Machin (Ford/Dionisia); 5° Antonio Carrara (Torino/Mar del Plata); 6° J. García Unzarán (Chevrolet/XX); 7° José De Vicenzo (Chevrolet/XX) y 8° Jorge Salvi (Torino/XX).*

***Promocional 850: 1° Sergio Figliolo (Fiat 600/XX) 21m 18s 19/100 para 24 vueltas a 91,930 Kms/hora.** 2° Julio Barbería (Fiat 600/XX) 21m 28s 62; 3° Luis Domínguez (Fiat 600/XX) 21m 29s 34; 4° Luis Wollands (Fiat 600/XX); 5° Ricardo Bastons (Fiat 600/XX); 6° Juan Goroslidi (Renault/XX); 7° Raúl Fernández (Fiat 600/XX)*

***Fiat 128/1100: 1° Ricardo Wagner 20m 40s 55 para 24 vueltas a 94,719 Kms/hora.** 2° Nicolás Zapotocznyc, 20m 47s 80; 3° Sergio Figliolo, 20m 48s 73; 4° Juan Carlos Scenna*

(Informe y foto de Raúl Fernández)

TC 1000 y Libres 850 en Presidente Derqui

BLANDI EN MEDI

El domingo 25 de mayo, el Club Unión, en su circuito Francisco Carlos de 1.530 metros, organizó competencias para las fórmulas de TC 1000 y Libres 850, pudiendo completar el programa solamente los 850; dado que en el principio de la final de TC 1000, un vuelco demoró el programa, obligando la suspensión por falta de luz natural. Igualmente, los Turismo Competición 1000, que habían logrado la mayor cifra de inscriptos de la temporada (20), completaron las dos series clasificatorias que también otorgan puntaje para el campeonato.

Clasificación primera serie TC 1000: 1° Ulises Pollero (Mercedes); 2° Angel Tapia (Campana); 3° Carlos Mamouse (San Miguel). **Segunda serie**. 1° **Alberto Errecart (Campana)**; 2° Daniel Vigil (Los Cardales); 3° Rubén D'Angelo (Ing. Maschwitz). **Campeonato: 1° Gasperini 93 pts**; 2° Lavagna 74,50; 3° Perez 70 unidades.

Libres 850 contó con 37 inscriptos, obligando nuevamente a [illegible] series

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Karting Sancarlino, Sunchalense y Juvenil en Esperanza

STEGMAYER, MORLACHI Y HANG

Pilar, SF – Con la organización de la comisión de apoyo a los Bomberos Voluntarios, se realizó el 11 de mayo pasado en **Esperanza**, la tercera fecha del campeonato anual de **Karting Sancarlino**, la fecha inicial del **Sunchalense** (cuyos pilotos se negaron a correr por el mal estado del piso en Las Tunas y Pilar) y también el Karting Juvenil que inició así un campeonato.

El estado del circuito –que tiene un atractivo y trabado dibujo– no fue satisfactorio. Los pozos que se comenzaron a marcar muy pronto, fueron haciéndose realmente riesgosos para la integridad de los karts a medida que transcurría el programa.

En **Sancarlino** (la categoría de los karts carrozados) Schneider fue el más veloz en la clasificación. Las series fueron para Edgardo Lang (San Carlos Centro) y Adrián Colomba; en la final a 20 vueltas al circuito de 595 metros, logró triunfar por primera vez, Omar Stegmayer. La clasificación fue la siguiente:

Sancarlino: 1° **Omar Stegmayer (Las Tunas) 12m 07s 46 a 58,914 Kms/hora**; 2° Adrián Colomba (San Carlos Centro); 3° Héctor Nievas (San Cristóbal); 4° Edgardo Lang (San Carlos Centro); 5° Oscar Fisoni (San Cristóbal) y 6° Rubén Zuber (Las Tunas). **Campeonato**: Grimi, 15; Nievas 12; Stegmayer, 10 puntos.

En **Karting Sunchalense**, Hugo Palmero fue el más veloz de las pruebas de clasificación. Gustavo González y Sergio Cerrutti se impusieron en las series y Morlaschi y Palmero en las semifinales, encontrándose estos dos últimos en la final a 20 giros, donde prevaleció el primero de ellos:

Sunchalense: 1° **Renato Morlachi (Sunchales) 10m 09s 63 a 64,265 Kms por hora**. 2° Hugo Palmero (Humberto 1°); 3° Ricardo Sasasso (Rafaela); 4° José M. Risso (Humberto 1°); 5° Gustavo González (Rafaela) y 6° Germán Pérez (Sunchales). **Campeonato**: Morlachi, 9; Palmero, 6 y Sasasso, 4 puntos.

En **Juvenil**, éste fue el resultado: 1° Adrián Hang, (French); 2° Sario Arnaudo (Ramona); 3° Rodrigo Cevallos (Humberto 1°).

(Informe de Eddie Juan Andereggen)

mar

FIGLIOLO Y WAGNER



Los Fiat 1100 de Zapotocznyc y Figliolo, segundo y tercero en la monomarca. Figliolo, además ganó en Promocional.

A JORNADA

selectivas, las que fueron ganadas por D'Angelo, Blandi y Herrera.

La final perdió desde el inicio, por culpa de un neumático pinchado, a un seguro animador en D'Angelo, quedando la lucha por la punta, entre Blandi y Herrera, definiendo el primero a su favor por solamente cuarenta y una centésimas.

Clasificación final L 850: 1° **Roberto Blandi (Temperley) 14m 47s 42/100 a 90,060 km/h**; 2° Mario Herrera (San Martín) 14m 47s 83; 3° Osvaldo Barbalarga (Caseros) 14m 59s 80; 4° Luis Altuna (Ing. Maschwitz) 15m 13s 88; 5° Juan Etchepare (Haedo) 15m 13s 68; 6° Jorge Gómez (Laferrere) 15m 19s 13; 7° Luis Zapani (Ramos Mejía) 15m 25s 60; 8° Mario Vignolo (Campana) 15m 31s 47; 9° Mario Dimarco (Caseros) 15m 34s 32; 10° Teodoro Alvarez (Campana) 15m 56s 82. Campeonato: 1° **D'Angelo 117 pts.**; 2° Blandi 97; 3° Herrera 78,50 puntos.

(Informe de Carlos Plani)

DUNLOP sportswear
SAAM
FRAM
WAGNER LOCKHEED
Catch me if you can
Dufour
CORSA

DECAL'S S.R.L.
CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.
URQUIZA 3160 T.E. 750-7729 CASEROS

SERGIO TACCHINI
GANDARA
balestrini
Sportfila®
Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:
AUTOFIX®
PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 682-2622 - Cap.



editorial abril ¡CONSIGALA EN SU QUIOSCO!

H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3008, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel: 86-6205

BUTACA COMPETICION
6 Kg.
FIBER GLASS
☆ DARAY ☆
FERNANDINO
☆ BESSONE ☆
TRAVERSO
☆ COLLAZO ☆
SOTO
☆ BRAVO ☆
BENAMO (No)
UNICA SOBRE MEDIDA
CALCE ANTIDESLIZABLE
ANEXO "J" JUAN B. JUSTO 4300

LEVAS RAPONI
761-1586
RESORTES ESPECIALES DE VALVULAS
ARBOLES DE LEVA
TODAS LAS MARCAS
Jose Raponi
COMPETICION
Avda. Mitre 198 - V. Martelli. Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

ACEITES Y GRASAS INDUSTRIALES
LUBRICANTES MITRE
YPF
Esso
COMPETICION
BATERIAS PRESTOLITE
Castrol
Agip Lubricantes
AGENTE OFICIAL BEL-RAY
AV. MITRE 2906 (cp. 1605) MUNRO
88-9857 Envios al interior

SERGIO
COMPETICION
PREPARACION DE MOTORES
Espec. Ford y Chevrolet
PADILLA 306
V. TESEI (Morón)

CESAR GOÑI COMPETICION
FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
● CIGUEÑALES FALCON 3 LITROS Y BOTADORES A RODILLOS 3 LITROS ● TAPAS DE CILINDROS
PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

TALLERES
AUSTRAL
AUTOS CLASICOS Y DE ESTILO
TODO TIPO DE KITS
ESPECIALISTAS EN MERCEDES BENZ, MOD. 29, ALFA ROMEO mod. 31, MG mod. 52, LOTUS 46. EXCELENTE TERMINACION CON GARANTIA Y EL MEJOR PRECIO DEL MERCADO.
VENTA DE AUTOS TERMINADOS Y A PEDIDO. Envios al interior
CARLOS VILLATE 3828 (cp.1605). OLIVOS. Suc.Munro

FUSIBLES
GEN ROD
CALIBRADOS Y CONTROLADOS
DISTRIBUIDORES: *CAMPOMAR SRL:
*FITRA SACIFI.: Independiencia 2020. Cap. 94262335
*DISPEL S.A.: Galicia 361. Cap. 855-3687
*ENC. PERRONE: N. Zelandia 4865. Cap. 854-3578
*SADE SACI. Castillo 746. Cap. 771-7092
*REPOSICIONES: Luis Viale 70. Cap. 854-3049

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

KIT'S COA
M.G.
UN CLASICO QUE VUELVE
REPLICA FIEL DEL GENUINO EUROPEO
COLORES A ELECCION A 600
RIO DE JANEIRO 776
(Alt. Hipólito Yrigoyen 2700)
LANUS

SILVER EQUIPAMIENTOS
● FABRICACION DE KITS COMPLETOS CJ. 7 AMERICANO
● ADAPTACIONES DOBLE TRACCION PARA JEEPS Y PICK-UPS
● DEFENSAS ESPECIALES
● MODELOS EXCLUSIVOS
☆ MALAKATES
BRASIL 942 (c.p. 1824). LANUS. TEL. 247-8789

ANEXO J
BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR
"NESTOR SALERNO"
Tel. 621-2226 y 701-7948

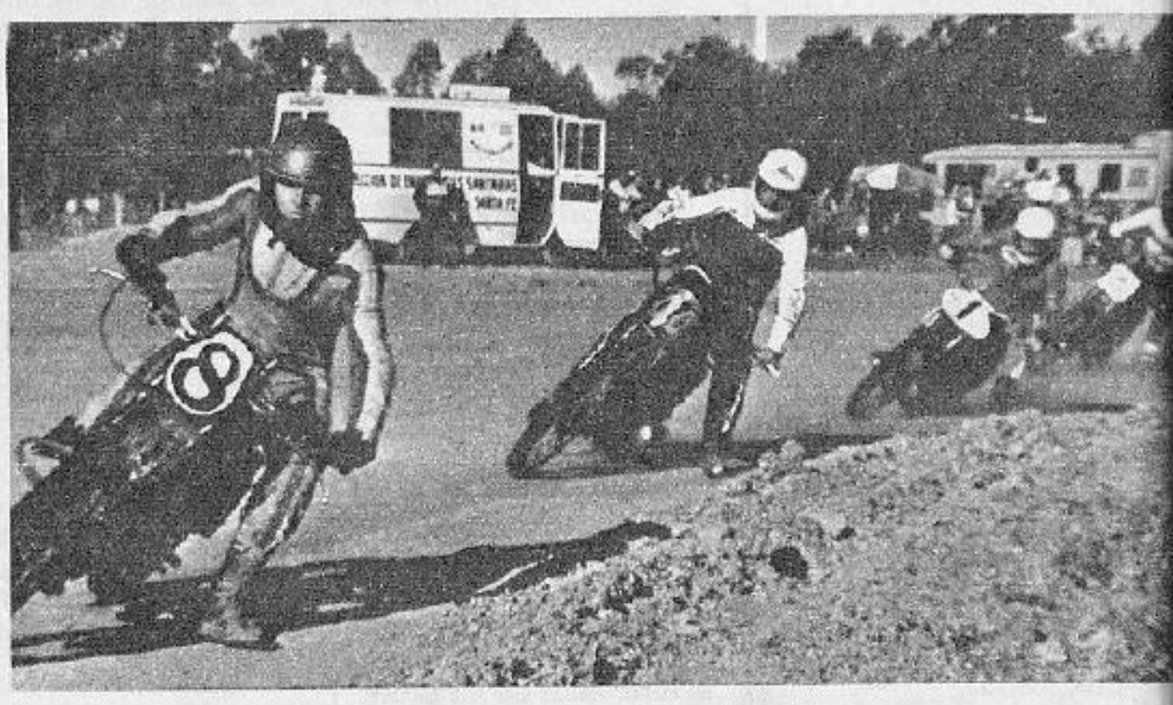
CUBIERTAS WALTRAC
10×15 y 205×14
BFGoodrich
TODAS LAS MEDIDAS OFERTAS: LLANTAS BRONCO Y WESTERN USA.
PATONAS PARA JEEPS - PICKS-UP - ESTANCIERAS - ARENEROS - TRICICLOS - V.W. etc.
541-2694 70-6387

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

ACTIVIDAD ZONAL

Motociclismo del C.A.M. en Santa Fe

RAMOS, DAGMA, LACUNZA Y BAGNIS





Todavía Pairetti (con el Nº 8) precede a Jorge Lacunza (con el Nº 4) que ganaría brillantemente la final de la clase mayor en Santa Fe.

El pergaminense Juan Carlos Dagma, invicto en la 100 cc L.P. Lo sigue el casildense Héctor Mattei.

Córdoba – El 25 de mayo, y luego de haber sido suspendida por las lluvias, se llevó a cabo la tercera fecha del Certamen Argentino de Motociclismo (de velocidad en óvalos de tierra) organizada por el Automóvil Club Santa Fe, en el complejo deportivo que la entidad capitalina tiene en la Ruta 11, donde se utilizó el circuito de 530 metros, perfectamente compactado.

En total respondieron al llamado de inscripción 76 pilotos de siete provincias, de las categorías **108 cc Promocional, 108 cc Libre Preparación, 200 cc Libre Preparación** y **Cadetes** (con motores Sachs de 98 cc).

En **Promocional** las series dieron como ganadores a Rubén Carestía y Sergio Bar. La final, a 15 vueltas, tuvo gran lucha y de ella emergió ganador el juvenil Norberto Ramos, de acuerdo a este detalle:

1° Norberto Ramos (RF-Zanella/Esperanza, SF) 76,900 km/hora; 2° Fabián Martina (RF-Zanella/San Guillermo, SF)' 3° Sergio Bar (RF-Zanella/Santa Fé); 4° Rogelio Fontanini (RF-Zanella/Esperanza, SF) y 5° Horacio Medina (RF-Zanella/Rosario, SF).

En **108 cc L.P.** Juan Carlos Dagma y Héctor Mattei ganaron las baterías. En la final, como en las dos primeras fechas, volvió a imponerse el bonaerense Dagma, así invicto en lo que va del '86.

1° Juan Carlos Dagma (RF-Zanella/Pergamino, BA) a 76,9 km/hora; 2° Héctor Mattei (RF-Zanella/Casilda, SF); 3° Roberto Pairetti (Traiai-Zanella/Gálvez SF); 4° Javier Colasilli (RF-Zanella/Los Surgentes, Cba.) y 5° Tono Avila (Zanella Goya, Ctes.).

200 cc L.P. tuvo en Néstor Amoroso a Jorge Lacunza a los ganadores de las series previas. Mondino, Gatti, Ghinassi Amoroso pelearon por la punta en el principio de la final, pero el estilo "speedway" de Lacunza lo catapultaba para adelante pese a la firmeza del piso, tan diferente del que se pisa con los Japs. Lacunza ante la ovación del público, se adueñó de la vanguardia y ganó una carrera increíble.

1° Jorge Lacunza (Zanella/Saladillo BA) a 83,630 km/hora; 2° Néstor Amoroso (Zanella/Va. Adelina, GBA); 3° Hugo Mondino (Zanella/Gálvez, SF); 4° Roberto Pairetti (Zanella/Gálvez, SF); 5° Héctor Zaffrea (Zanella/Tucural, SF) y 6° Juan C. Ghinassi (Zanella/Boulogne, GBA).

En cuanto a los **Cadetes**, se registró el triunfo del pibe Bagnis, tras dura porfía con Mejías y Colasilli (todos de segunda y tercera generación motociclística).

1° Leonardo Bagnis (Carlos Paz, Cba.) a 73,01 kms por hora; 2° Germán Colasilli (Los Surgentes, Cba.); 3° Claudio Mejías (Córdoba); 4° Carlos Virgilito (Bell Ville, Cba.) y 5° Adrián Mattei (Casilda, SF).

La próxima fecha será en **San Guillermo**, provincia de Santa Fe, el 20 de junio.

(Informe y fotos de Roberto Maldonado, Motokart-LV

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

escapes

- 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:
Saavedra 365 - 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
San Martín 1654. V.GDOR.GALVEZ (STA FE)
TEL: 041-921483

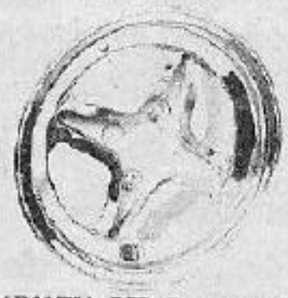
ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod. 8300). TEL. 0943-23518

LLANTAS DE COMPETICION

ACRU

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

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados



Envíos al interior

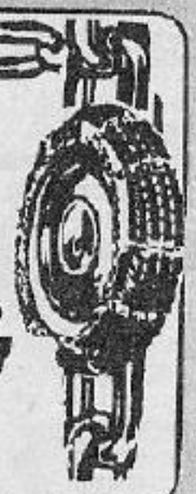
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES

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

SANY S.R.L.

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS

HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS: SOLICITAR CATALOGOS
TARJETAS DE CREDITO



ENVIOS AL INTERIOR

OFERTAS JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2a. SELECCION

TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP
(Honorio Pueyrredon 2195 esq. Fitz Roy)

RVA FRENOS

FRENOS A DISCO PARA MOTOCICLETAS

UNICOS FABRICANTES
KITS DE COMPETICION Y ENDURO
● KITS COMPLETOS
PARA TODAS LAS MARCAS

REEMPLAZO PARA MOTOS IMPORTADAS
RODRIGUEZ MEDICI Y CIA. SRL.
AV. MAIPU 1115 - Vicente López (cp 1638)) Tel. 791-8952

AMORTIGUACION

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS
COMPETICION
TURISMO - DATSUN
TC. 2000 - RALLY
F.2 CODASUR
PISTA FRA
Envíos al interior



Fábrica,
Administración Ventas
ÚNICA DIRECCIÓN
MILLER 3464
TEL. 542-1533
CAP. (C.P. 1431)

Nuevo TEL. 543-9489

EMBRAGUES



WOBRON

Legítimo

Vulcanizado de Pastillas y Patines de Freno para todo tipo de vehículos importados y Nacionales
EQUIPOS DE COMPETICION

EMBRAGUES NOGOYA
NOGOYA 6187
CAP
TEL 642-0773
Envíos al interior

anri

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



ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650
- SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

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

TECNICA 84

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

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

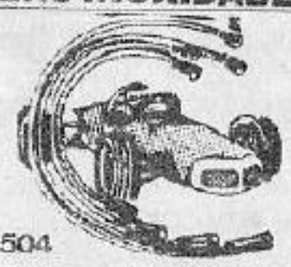
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1582 (cp. 1648)

CABLES DE BUJIA PARA COMPETICION ALTA PERFORMANCE

ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

LIDERES EN FABRICACION DE CABLES PARA BUJIAS
CHEFREN TAILLOT
L'ELECTRICFIL
sociedad anónima



ANDONAEGUI 2819. CAPITAL (1431) 52-4504



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

CARLOS A. BICCHI

COMPETICION

RECTIFICACION R.8

PREPARACION DE MOTORES. CATEGORIAS ZONALES. ESPECIALIDAD 1/4 de MILLA Y T.C. del OESTE Av. de Mayo 3986 (cp1650) S. MARTIN

BATERIAS TITO

PLASTICAS TOTALMENTE SELLADAS PARA AUTOS NAC e IMPORTADOS

CASA CENTRAL:
INT. GRANT 302 (esq. L. N. Alem) MORON

OSCAR M. CACERES

CIGUEÑALES ESP. PARA COMPETICION
Turismo Carretera: Dodge, Torino 7 banc, Ford 221 contrap. 188 y balanceado de motores
J. Morganti 8241 - Loma Hermosa (alt. Av. Marquez y Santos Vega)
Pdo. 3 de Febrero TEL. 769-0361

AMORTIGUADORES SADAR

ENVIOS AL INTERIOR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l.
DISTRIBUIDORES OFICIALES
VIAMONTE 1512 ☎ 40 3191/2255

- ACCESORIOS
- ENCENDIDO

AMORTIGUADORES REPARADOS SUSPENCAR

VENTA - COLOCACION
TARJETAS DE CREDITO

Y OTRAS MARCAS GARANTIZADOS

La línea más completa en repuestos para Dan delantero.

FRENOS – EMBRAGUES – CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
PROV. UNIDAS 4618
TEL. 651-9936
SAN JUSTO

CARRO'S ESCAPE

SILENCIADORES ORIGINALES Y DEPORTIVOS

Avda. MOSCONI 2288. CAP. TEL. 572-9973 Tarjetas de crédito

PEUGEOT CIUDADELA



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



POTENCIAMOS ¡YA!
SUS FRENOS RALLY
EQUIPOS DE COMPETICION

Discos ventilados.
Mordazas especiales para autos y Pick-ups (MARCA F.T.)

FRENOS-CAR

Para su R.18-Fuego-Peugeot 504. Taunus-Sierra NAC E IMPORT
Guido Spano Nº 3594 - San Martín RESERVE TURNO al 755-7910

Para Envíos: H. B. Producciones Ayda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 88-6285

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

RALLY DE CHASCOMUS

PERKINS-MUZIO, AL TROTECITO VELOZ

Por Carlos Rancales
Fotos Laura Neira

Gastón Perkins-Daniel Muzio volvieron a imponerse en la general en la quinta prueba del torneo bonaerense. Esta vez con comodidad, dados los retrasos y abandonos de sus directos rivales. Guerrero-Cechini ganaron la clase 5, Miglio-Farías, la 2; Solmi-Maggiani, la 1 y Beewuesaert-Zárate la 8. La carrera tuvo un trámite veloz, por las características de los caminos.

1



2



3



La primera etapa, el sábado, se hizo en un circuito alrededor de la Laguna de Chascomús, el que se repitió en sus 21,90 Kms en tres oportunidades. Un trazado veloz (Perkins promedió en la vuelta inicial 140 Kms/hora) con buen piso, ideal para encolumnar a las máquinas en la etapa del día siguiente.

Al cabo de las tres vueltas, el gaucho de Alberdi había sacado 38 segundos a Tubal-Valerio, mientras que tercero en la general quedaba Lonati-Madero, quienes corrían con un auto muleto, ya que el titular quedó inutilizado en el accidente de San Pedro. A continuación se escalonaban el sábado Díaz Mayer-Escuredo, Lousto-Garavano y luego los clásicos rivales de la clase 2, alejados del puntero Tubal: Marino-Ghilini, Miglio-Farías, Faini-Faini y Gora-Aliberti. En la clase 5 dominaba con comodidad la Toyota Célica GT 2000 de Guerrero-Cechini, mientras que en la 1 se reiteraba una vez más el duelo entre Ricca-Elordi y Solmi-Maggiani (ambos con Fiat 147) separados apenas por 3 segundos.

La etapa dominguera comprendió tres primes con mucha recta, recorridos en dos oportunidades. El inicio de la jornada trajo sorpresas en cuanto a abandonos y retrasos: el puntero de la clase 1, Ricca, llegó tarde a largar y se recargó con 6 minutos que lo alejaron definitivamente de Solmi. En la primera curva ("no se ve", puente e izquierda de 90° a 50 metros) volcaron tres autos: Tubal (que volcaría nuevamente ¡2000 metros después!), Marino y Prevosto que venía haciendo muy buena carrera. Un poco más allá se quedaba Díaz Mayer y Lephaille.

La lucha se daría a partir de allí solamente en la clase 2, entre los tres mosqueteros del R-12: Miglio, Faini y Gora, quienes ganarían tres, dos y un PC respectivamente, quedándose con el triunfo Alejandro Miglio, la revelación del año. Donde vimos la carrera, siempre él fue el más rápido en doblar, siempre al límite pero con el auto muy bien armado.

En la clase mayor, Gastón no tuvo ningún problema, y su displicente estilo pareció acentuarse, toda vez que Lonati no tenía velocidad y luego se retrasó considerablemente. Quien sorprendió otra vez fue Carlos Guerrero, con su Toyota, quien aprovechando bien las características del terreno imprimió fuerte ritmo y se quedó con el segundo puesto en la general. En la clase 1, Ricca se acercó bastante a Solmi, pero éste se quedó con la victoria, mientras que Odil Beewuesaert, sin prisa, ya que fue el único en llegar, se llevó un montón de puntos.

1 - Alejandro Miglio, espectacular doblando. 2 - Perkins-Muzio tuvieron una carrera tranquila e impecable. 3 - Confirmación de Guerrero: ganó lejos su clase y fue segundo en la general. 4 - La penalización de Ricca, nos quitó la acostumbrada lucha con Solmi, a quien vemos aquí.

4



CLASIFICACION GENERAL

Rally de Chascomús - 5ª Fecha Campeonato Provincial (Bonaerense) - Club de Autos y Motos - 9 PP.CC. totalizando 361,3 Kms + 95,2 Kms de enlaces - 24/25 de mayo de 1986.

Pos	Nº	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1°	3	G. Perkins-D. Muzio	3-Peugeot 540/Alberdi	2h31m21s
2°	36	C. Guerrero-J. Cechini	5-Toyota GT/San Miguel	2h37m52s
3°	8	A. Miglio-T.T. Farías	2-Renault 12/Arias (C)	2h41m07s
4°	2	O. Capulo-A. Christensen	3-Peugeot 504/Bs. Aires	2h42m39s
5°	11	P. Gora-M. Aliberti	2-Renault 12/Quilmes	2h45m59s
6°	21	J.C. Turtula-E. Donvito	2-Mitsubishi Lancer/B.A.	2h4om23s
7°	29	A. Abella-C. Aschiero	2-Renault 12/Bs. Aires	2h48m11s
8°	15	D. Faini-C. Faini	2-Renault 12/Quilmes	2h53m30s
9°	18	V. Solmi (h)-J. Maggiani	1-Fiat 147/San Pedro	2h56m14s
10°	5	E. Lonati-G. Madero	3-Renault 18/Temperley	2h57m06s
11°	17	E. Ricca-M. Elordi	1-Fiat 147/La Plata	2h58m56s
12°	45	C. Romano-J. Piñeyro	2-Fiat 128/Chascomus	3h01m02s
13°	25	M. Maroc-A. Duval	1-Fiat 128/Cnel. Suarez	3h05m54s
14°	38	O. Marco-F. Bortolazo	5-Torino/Buenos Aires	3h15m35s
15°	26	C. Pérez-A. Monti	1-Fiat 128/Bs. Aires	3h16m30s
16°	40	J. Enriquez-R. Bayona	5-Subaru 1300/Bs. Aires	3h39m10s
17°	41	O. Beewuesaert-H. Zárate	8-Citroën 3CV/C. Pringles	3h58m53s

Promedio de Perkins: 143,231 Kms/hora (Perkins-Muzio ganaron los 9 PP.CC.)
Próxima fecha: 21 y 22 de junio en Junín.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CABLES DE BUJIA



CHEFREN

PARA COMPETICION

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

EL CABLE AMARILLO

L'ELECTRICFIL

sociedad anónima

Representante

darea

Sistemas de Comercialización

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

SOLICITE VENDEDOR AL **551-8105**

DISTRIBUIDORA SUD

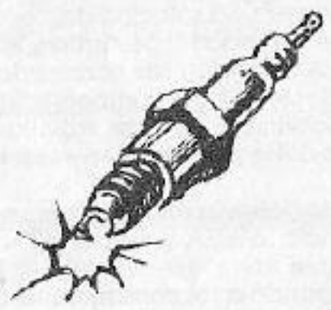


● COMPETICION ● LINEA STANDARD (COBRE)
Y Además ANTIPARASITARIOS *TAILLOT*

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

☆ **ENCENDIDO UGARTE** ☆

UGARTE 2001.
MUNRO.
TEL 797-0855



☆ **ENCENDIDO CARBET** ☆

de CARLOS A. ARROYO

9 de Julio 3801

Tel 041-39-9485

Y Además ANTIPARASITARIOS **TAILLOT**

CENTRO DE DIAGNOSTICO Y SERVICIO FORD

DISPONEMOS TODO LO NECESARIO
PARA BRINDARLE EL MEJOR
Y MAS EFICIENTE SERVICIO TECNICO

DIAGNOSTICO TOTAL DE SU FORD... A 15
INCLUYE UN SISTEMA ANTIRROBO SIN CARGO

SAILESA AUTOMOTORES
AV. GARAY 2836. (cp. 1256).
CAP. TEL. 941-8998/99

TAPICERIA IMPACTO
ESPECIALIDAD EN AUTOS DEPORTIVOS

TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

CAPOTAS ● ALFOMBRAS
● BUTACAS ● VINILICOS ●

AV. CHICLANA 3606 CAPITAL



* ENCENDEDORES
* LAVAPARABRISAS

25 AÑOS FABRICANDO SEGURIDAD | PROVEEDOR DE LAS PRINCIPALES TERMINALES DEL PAIS

AUTO KLINER GRAL. PACHECO 3544
OLIVOS. Prov. Bs. As. TEL. 791-0663

SIMPSON



ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

* BUZOS
* GUANTES
* ROPA INTERIOR
* CAPUCHAS

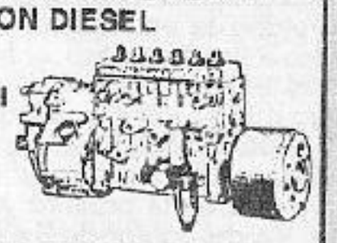
Bmè. Mitre 1339 Cap.
Tel.: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR

TECNOLOGIA DIESEL

LABORATORIO DE INYECCION DIESEL

UNA MODERNA ORGANIZACION
AL SERVICIO DE SU MOTOR DIESEL

Reparación y Calibración de Bombas
Inyectoras Lineales y Rotativas
Inyectores - Repuestos Legítimos



PARDO POCHA 1772 (1842) MONTE GRANDE PR. AC.

LEVAS PATRIBEC

LEVAS
PATRIBEC
COMPETICION
RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS
Alte. Brown 716. Tel. 290-0701. Monte Grande (Pcia. Bs. As.)

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE
INSTALACIONES ELECTRICAS

valcar

CASA ISIDRO — VENTAS POR MAYOR

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

RUEDAS Y NEUMATICOS

PARA JEEP O PICK UP ☆ LLANTAS BRONCO

CUBIERTAS
WALTRAC
10 - 15 y 205 - 14

PLAN 3 PAGOS SIN INTERES



TAMBIEN DISPONEMOS
DE NEUMATICOS BF. GOODRICH (USA)

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

anri



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

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650
SAENZ PEÑA Tel. 757-4204

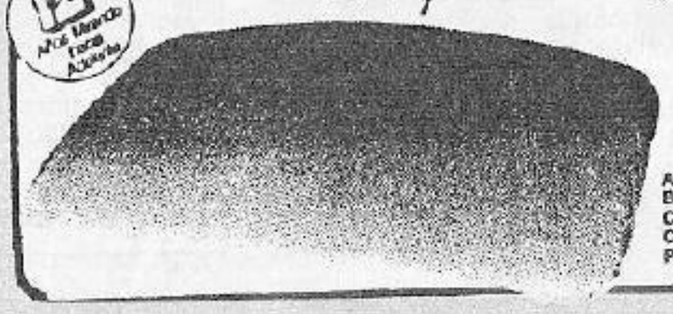
José Masciotra

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

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

PARABRISAS

El repuesto más mirado



Acrílicos
Curvados
Carrocería
Cotiaas
Protectores

Rodolfo Cristales®



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

H. B. Producciones S.R.L. Av. Córdoba 3068, 6º Piso "B" Cap. (1187) - Tel.: 86-5285.

INDY CARS

500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

RAHAL, MADRUGANDO AL FINAL

En una edición disputada como pocas, Bobby le ganó de mano a Cogan "despertando" de una típica siesta de "pace car", y pasó a ganar faltando dos vueltas... ¿Qué tal?

La tercera fue esta vez la vencida para las LXX 500 Millas de Indianápolis. Tras dos postergaciones como consecuencia directa de la lluvia, la famosa carrera pudo finalmente concretarse el último día de mayo, salvando así a duras penas la tradición que tiene a ese mes como el obligado para la concreción de la prueba.

La etapa le entregó sus mayores dividendos a **Bobby Rahal**, el mismo norteamericano de bigotes y anteojos que tanto tuviera allá por 1977 una experiencia aislada en la Fórmula Uno, como, a fines de 1982, se llegara hasta nuestro Autódromo para sentarse por primera y única vez en Berta - VW del equipo de Guillermo Maldonado en la Fórmula Dos Sudamericana. Anclado en la categoría CART desde hace algunas temporadas, Rahal conquistó con esta victoria en la edición 1986 de las "Indy 500", una de las mayores ambiciones que, como él mismo se encargó de comentar, espera esta temporada "**completar con el título de Campeón**".

Esta victoria lo pone en marcha hacia ese objetivo, que por cierto no es nada sencillo. Pero tampoco lo fue para Rahal ganar en Indy. Si bien su cuarto lugar en la grilla de partida, con un promedio de 343,601 Km/h., le permitía en los pronósticos entrar en el grupo de candidatos, las principales atenciones en cuanto a la lucha por la posición de privilegio se trasladaron a los **March - Cosworth** de **Rick Mears** y **Michael Andreotti**, primero y tercero respectivamente en el ordenamiento de partida de las treinta y tres máquinas que en realidad fueron treinta y dos, ya que **Tom Sneva** le pegó a un muro de contención con su March en la vuelta previa, y aunque salió ileso, tuvo que conformarse con verla desde afuera.

Andretti Junior y el "recordman" Mears se pasaron la pelota en la punta durante un rato bastante largo hasta que cerca de cumplirse las 400 millas, el californiano se instaló definitivamente en ella ante una detención de Mike en boxes, que demoró más de lo previsto, y le sacó al hijo de Mario gran parte de sus aspiraciones a la victoria.

La sucesión de hechos trascendentes comenzó a producirse al llegar la carrera a sus veinte giros finales. **Kevin Cogan** y Bobby Rahal, dos que venían tirando parejitos, se acercaron a la posición de Mears y fue Rahal el que logró quebrar la línea en primer lugar, pero enseguida Cogan "madrugó" a los dos y se quedó, faltando doce vueltas, con la primera posición. En ese momento, un accidente sin mayores consecuencias obligó por quinta vez en la carrera, a la colocación de luces amarillas, que como todos saben, ordena mantener posiciones.

Esta situación se prolongó hasta el final de la vuelta 198, o sea la antepenúltima. Con el comienzo de la 199 el "pace car" entró a boxes y se dio el vía libre y allí Rahal dio el zarpazo que definiría a su favor la carrera. "Estuve planeando ese momento durante todo el tiempo que duró la neutralización, y cuando llegó la oportunidad, no podía dejarla pasar...", comentaría luego el ganador al referirse al "sarpasso" que en los umbrales del epílogo, efectuó sobre Cogan para apoderarse del liderazgo y no soltarlo más hasta que la bandera cuadriculada se agitó ante el paso de su rojo March - Cosworth.



El "nuevo rico" Bobby Rahal festejando junto al habitual "copón". Al que madruga...

Rahal concretó así, tras cuatro participaciones, su primer triunfo en Indy, con un promedio de 170.722 millas por hora o, lo que es lo mismo, unos **274,740 Km/h**, tras un trabajo que le demandó en pista un tiempo de 2h55m43s48/100. Estas cifras quizá no digan nada más que se anduvo muy rápido, para los poco memoriosos, pero son importantes porque la primera constituye el nuevo récord de velocidad - promedio para la carrera y supera por más de 10 kilómetros / hora el primado que tenía Rick Mears desde 1984 con 263,300 Km/h. Entretanto, la segunda coloca por primera vez en el historial de la competencia, el tiempo total empleado, por debajo de las tres horas.

Y ya que estamos con los números, digamos que fue apenas **1s410/100** o la diferencia que separó a Rahal de su escolta Cogan en el momento final de la carrera. Una diferencia más que exigua considerando no sólo la distancia recorrida, sino las múltiples situaciones que se viven en Indy con sus reiteradas paradas en boxes. Tercero, finalmente, quedó un resignado Rick Mears, que apuntaba para mucho y se tuvo que conformar, en tanto el cuarto lugar fue para el colombiano **Roberto Guerrero** que nuevamente, tal como aconteciera desde un par de años atrás, descolló en Indy. **Al Unser** Junior fue el destinatario del quinto puesto, delante de **Michael Andreotti** que recaló en esta posición tras su paso por los primeros lugares, y de **Emerson Fittipaldi** con marcha regular. Dos ex ganadores de estas "500", **Johnny Rutherford** y **Danny Sullivan**, arribaron octavo y noveno respectivamente, completando **Randy Lanier** la primera decena de clasificados.

Hubo quienes no tuvieron la suerte de arribar al final. Entre esos abandonos, que fueron exactamente quince, debemos destacar los de **Mario Andretti** al romperse el motor de su **Lole - Cosworth** en la ronda catorce, y el del superveterano **Anthony J. Foyt**, quien vio interrumpida su enésima intervención en Indy, por culpa de los frenos en el giro 135. También en el rubro de las deserciones debemos anotar las de los tres autos impulsados con motor **Buick** que estuvieron a cargo **Denny Ongais**, **Jim Crawford** y **Scott Brayton**, y del **Penske - Chevrolet** que manejó el campeón **Al Unser Jr.** En cuanto a los accidentes, tan infaltables como temidos en Indianápolis, esta vez "sólo" hubo cinco, aunque ninguno con características espectaculares ni tampoco consecuencias para los pilotos. Mejor así.

En breve ampliaremos, con color y todo.

Informe: Héctor Cademartori
(Desde Indianápolis, EE.UU.)
Radiofotos: A.P. y Reuter

FORMULA UNO — INFORME ESPECIAL

LOS CAMBIOS DE REGLAMENTO

En menos de un mes el Comité Ejecutivo de la FISA deberá decidir cuál será la solución a adoptar a fin de obtener la **reducción de la potencia de los motores** de F.1, y sobre todo para impedir que siga habiendo motores especiales de clasificación distintos de los motores de carrera. Además de otros aspectos importantes relacionados con la seguridad, estas medidas deberán resolver también temas morales y financieros que derivan de la moda actual: diferencias entre pruebas y competencias, con los consecuentes gastos exorbitantes y sin razón.

¿Qué soluciones habría? La FISA encargó a la sociedad francesa **Moteurs Modernes** franceses que efectuara estudios sobre las diversas posibilidades, y ese centro de estudios presentó hace algún tiempo las conclusiones de las investigaciones realizadas.

Conclusiones puramente teóricas que no han apoyado a la toma de una decisión en particular.

Muchas de las propuestas resultaron descartables a primera vista, no porque fueran erradas, sino porque su aplicación hubiera resultado prácticamente imposible ya que eran de difícil control.

Las soluciones posibles –ambas como medio de limitar el rendimiento del motor serían: **una estrangulación en la entrada del aire** a los turbocompresores, o una **válvula limitadora** de la presión del aire comprimido por los turbos y enviada a los cilindros.

La estrangulación, o "brida", como en líneas generales ocurre en los motores de F.3, puede ser teóricamente válida, pero comporta posibilidades de trampas, como su utilización de acuerdo con los reglamentos, pero con dispositivos que, en realidad, terminarían por invalidar los objetivos propuestos. Pensamos, por ejemplo, en la utilización de dos o más turbos en serie, con sucesivas fases de compresión que permitirían presiones elevadísimas; o bien, en turbocompresores con geometrías variables, como los ya probados por los japoneses.

La adopción de una válvula que limita la presión de los conductos de alimentación y de los (denominados "cajitas colectoras"), aunque no fuera lo ideal representaría la forma más simple y fácil para obtener la finalidad deseada. Es la solución que yo propuse hace ya bastante tiempo, y que el año pasado parecía haberse impuesto en la mentalidad general, pero Ferrari no lo había aceptado.

Contra esta solución se plantean objeciones de cierto peso. Por ejemplo, la referidas a las diferencias de construcción y de funcionamiento de los diversos motores. Se dice, además, que la posición de la válvula puede ser importante por las resonancias, pulsaciones y otros efectos similares, capaces de influir la carga de aire introducida en los cilindros. Esto es cierto, pero también es cierto que cada técnico podrá estudiar las soluciones más apropiadas, como por otra parte se hace normalmente. Es muy frecuente, en efecto, ver formas diferentes de los colectores de aspiración.

Como máximo, se podría prever una solución doble, vale decir con una estrangulación que limite el ingreso de aire en las "bocas" del turbo y también con la válvula que limite la presión. Claro que las válvulas deberían ser construidas, verificadas y aplicadas por un organismo único e independiente. En las competencias del C.A.R.T. americanas, el que procede materialmente a la fabricación de las válvulas y a su montaje sobre los asientos que cada constructor de autos debe predisponer, es un técnico de una casa fabricante de turbocompresores.

Según las últimas noticias, ésta debería ser la solución para poner en práctica en el menor tiempo posible, según lo anunció la FISA ya en el G.P. de Bélgica.

El resultado será seguramente favorable. En primer lugar se obtendrá una reducción efectiva de las potencias, obligando a los constructores a encarar investigaciones destinadas específicamente a mejorar el rendimiento de los motores en determinadas condiciones, iguales para todos. Y ése es –sin duda– un objetivo interesante.

Por otra parte, se eliminarían automáticamente los motores superespeciales utilizados en las prácticas con todo lo que ello significa en gastos y riesgos. Y con esto tendríamos suficiente para justificar una imposición que suponemos efectiva. Y también ganará el espectáculo, ya que al nivelar ciertos valores se podrá juzgar con mayor justicia las cualidades humanas de los pilotos.

Para completar la tarea emprendida, la FISA deberá eliminar, asimismo, las **gomas de clasificación**, lo cual es perfectamente posible. Tal vez, hace algún tiempo no lo era, pero ahora sí.

En efecto, a partir de este año, los sistemas computados de verificación **Longines** y **Olivetti** permiten establecer instantáneamente el mejor tiempo de cada piloto en los monitores que se encuentran en los boxes, en la sala de prensa y en la dirección de la competencia. Apenas un piloto mejora su tiempo, junto a su nombre, en la pantalla, aparece un asterisco que indica justamente la mejoría.

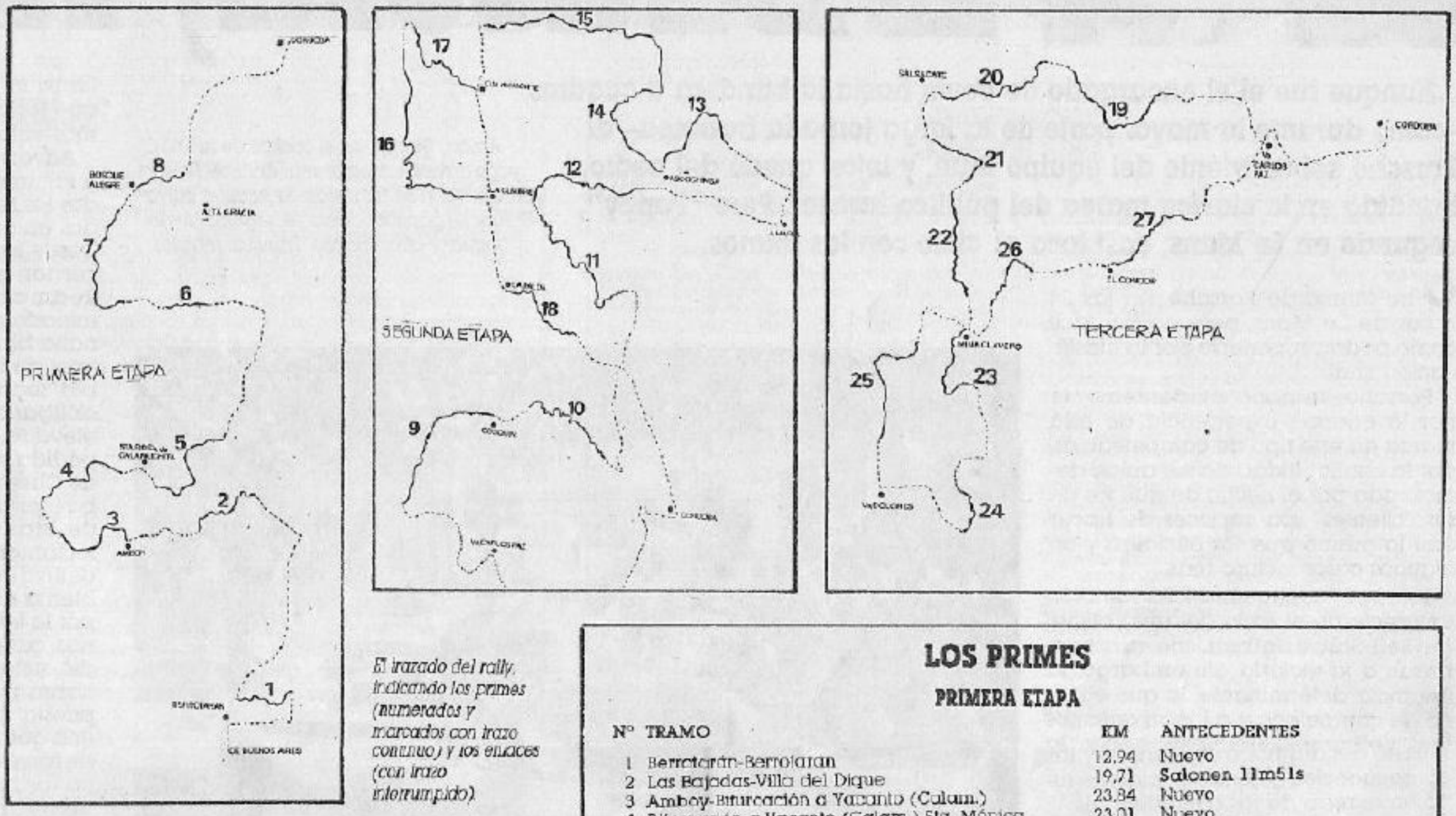
No resultaría difícil hacer que un comisario verifique ese momento y cuando el piloto en cuestión entra en boxes, el mismo comisario puede marcar los neumáticos que tiene el auto, de manera indeleble. Obviamente, lo único que resta por hacer es obligar al piloto a utilizar esas mismas gomas durante la carrera. Como vemos, es simple y posible si hay verdadera voluntad política para que en la F.1 las cosas sean más serias y lógicas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

6° RALLY DE ARGENTINA

CORREGIDO Y... ACHICADO

Ya se encuentra definido el nuevo recorrido del Rally de Argentina, el cual ahora se adecua a las normas establecidas recientemente por la FISA. Fueron varios los cambios que sufrió la versión original, resultando el más destacable la eliminación completa de la cuarta etapa, que consistía, fundamentalmente, en un recorrido de primes en el Valle de Traslasierra. Por lo demás, tan solo un prime más fue eliminado (Piedras Anchas-Las Palmas), mientras que muchos de los que se mantienen han sido divididos en dos o acortados, para cumplir con una distancia máxima de 30 kilómetros o bien para evitar que en ellos el promedio de velocidad excediera los 110 km/h. También se han incorporado algunos tramos nunca recorridos en un mundial, como lo son los primes que unen Chamico y Ambul, Villa Las Rosas con Pueblito, o Ea. El Alamo con Ascochinga.



El trazado del rally, indicando los primes (numerados y marcados con trazo continuo) y los enlaces (con trazo interrumpido)

LOS PRIMES

PRIMERA ETAPA

N°	TRAMO	KM	ANTECEDENTES
1	Berrotarán-Berrotaran	12,94	Nuevo
2	Las Bajadas-Villa del Dique	19,71	**Salonen 11m51s**
3	Amboy-Bifurcación a Yacanto (Calam.)	23,84	Nuevo
4	Bifurcación a Yacanto (Calam.) Sta. Mónica	23,01	Nuevo
5	Sta. Rosa de Calam.-San Agustín	25,53	**Salonen 17m14s**
6	José d.l. Quintana-Va. Ciudad América	11,23	**Salonen 10m02s**
7	Potrero de Garay-Río de la Suela	27,78	Nuevo
8	Bosque Alegre-Falda del Carmen	13,75	Nuevo

SEGUNDA ETAPA

9	Tanti-Cosquín	21,04	**Blomqvist 11m57s**
10	Cosquín-Villa Allende	20,89	**Salonen 15m03s**
11	El Manzano-Bifurcación a La Cumbre	30,11	Nuevo
12	Bifurcación a La Cumbre-Ascochinga	28,41	Nuevo
13	Ea. El Alamo Ascochinga	18,17	Nuevo
14	Ascochinga-San Pellegrino	28,61	Nuevo
15	Todos los Santos-Charbonier	28,60	Nuevo
16	La Cumbre-San Marcos Sierra	28,94	Nuevo
17	San Marcos Sierra-Capilla del Monte	20,60	Nuevo
18	La Falda-Río Ceballos	24,30	Nuevo

TERCERA ETAPA

19	Tanti-Cuchilla Nevada	30,59	Nuevo
20	Río Guasta-Taninga	31,09	Nuevo
21	Chamico-Ambul	23,73	Nuevo
22	Ambul-Las Maravillas	25,46	**Salonen y Recalde 14m13s**
23	Cura Brochero-Nono	19,10	Nuevo
24	Villa Las Rosas-Pueblito	13,32	Nuevo
25	Cuesta de la Gruta-Ciénaga de Allende	23,77	Nuevo
26	Mina Clavero-Giulio Cesare	22,26	**Salonen 19m44s**
27	El Cóndor-Bifurcación Ruta P. 14	29,57	Nuevo

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

VI RALLY DIA DE LA BANDERA

Entre el jueves 12 y el domingo 15 de junio próximo se realizará la 6ta. edición del Rally Día de la Bandera, cuya organización estará a cargo de la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (ACRYR). Este rally contará con puntaje para los campeonatos argentinos de rally (división 2) y para el torneo CODASUR de la especialidad. Su recorrido, si bien comienza en la ciudad de General Cabrera, tendrá como epicentro a Cosquín. El primer día se disputará un solo prime en las cercanías de Gral. Cabrera, puesto que otros dos tramos de velocidad (nocturno) fueron anulados por motivos de seguridad. El kilometraje total, previsto en 1.200 km, poseerá 567,88 km. correspondientes a los 22 primes. El viernes se darán dos vueltas a un circuito de tres primes pasando por El Durazno, Cuchilla Nevada, Bajo del Pungo y Molinari, agregándose otro P.C. entre Villa Bustos y Cosquín. El sábado 14 también serán dos vueltas a un circuito de cinco primes (El Rosario, Ascochinga, Todos los Santos, Charbonier, La Cumbre, San Marcos Sierra y Capilla del Monte), mientras que el domingo 15 se realizarán cuatro primes (Tanti, Pan de Azúcar, Río Ceballos, El Manzano y El Rosario).

Entre los participantes –se espera que superen los 100– habrá pilotos brasileños, paraguayos y uruguayos.

TERMINE CON EL DESGASTE Y EL CONSUMO DE ACEITE,

EMPIEZE CON BARDAHL

Máxima Compresión

Su auto lo necesita, como ud. necesita su auto



SPORT PROTOTIPOS

24 HORAS DE LE MANS - 1er. triunfo

LARRAURI, A UN

...Aunque fue él el encargado de llevar hasta la bandera a cuadros –como durante la mayor parte de la larga jornada francesa– al Porsche sobreviviente del equipo Brun, y lejos quedó del podio, hundido en la clásica marea del público invasor. Pero "Poppy", segundo en Le Mans, casi toca el cielo con las manos...

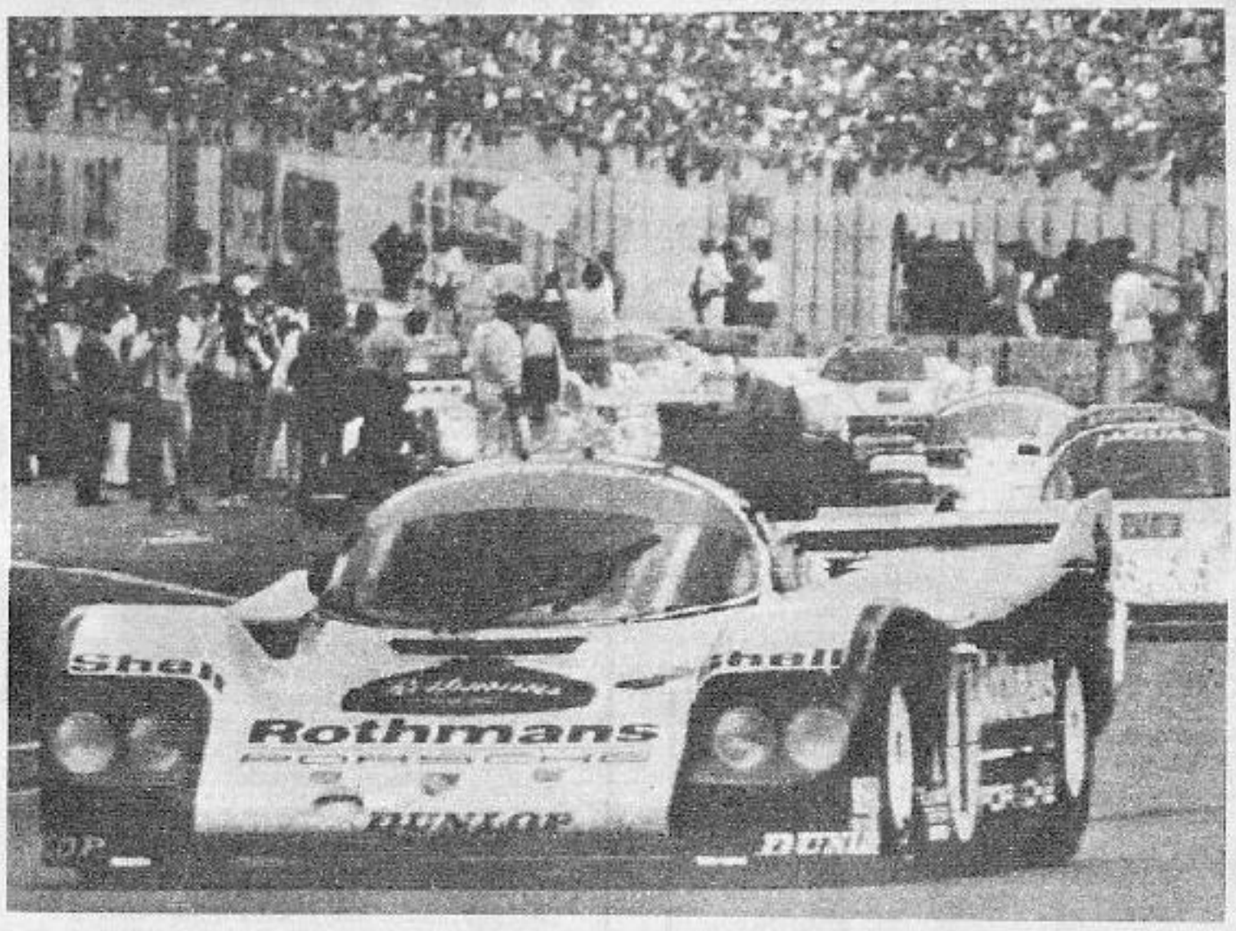
Arriba "Poppy" en el cockpit de su 962 C, poco antes de acercarse al éxito de Froilan González en 1954. Izquierda: la primera curva. El Porsche ganador adelante, seguido de dos Jaguar y otros Porsche. Tribunas repletas...

Otro triunfo de Porsche, en las 24 horas de Le Mans, pero no tan fácil como podría suponerse por la clasificacion final.

Porsche, impone evidentemente por la enorme experiencia de esta marca en este tipo de compelencias, por la confiabilidad de sus autos, demostrada por el hecho de que los de sus "clientes" son capaces de hacer casi lo mismo que los oficiales, y en algunos casos incluso más.

Esta vez las circunstancias también favorecieron el éxito del auto oficial de **Bell-Stuck-Holbert**, trio acostumbrado a la victoria. Sin embargo, la instancia determinante, la que eliminó de competencia a los adversarios más peligrosos, fue luctuosa, con la muerte del austriaco **Jo Gartner** y las consecuencias que este accidente tuvo en el resto de los competidores.

Para los argentinos fueron unas 24 horas con muchas satisfacciones, por el segundo puesto obetenido por **Oscar Larrauri** que fue el mejor de los tres pilotos del Porsche 962 C del equipo Brum, un auto bien preparado pero no suficientemente veloz, que



Larrauri piloteo algunos turnos más que los otros. "Poppy" fue también el más veloz en clasificación.

Adversarios del Porsche eran los Jaguar, tres autos que cumplian con todos los requisitos como para ser temidos en esa distancia, y así lo fueron. Desde las primeras horas, los Porscho corrían en punta. Un Jaguar, el de **Redman-Haywood-Hahne**, fue eliminado por una tontería, un filtro de nafta bloqueado que detuvo el auto lejos de boxes. Los otros dos, en cambio, iban muy cerca de los Porsche, obligándolos a mantener un ritmo elevado que seguramente no habrán podido sostener hasta el final. El auto de **Cheever-Warwick-Schlesser** estaba ligeramente mejor ubicado que el de **Brancatelli-Percy-Hahne**, y perfectamente conducido hasta que se detuvo demasiado tiempo por un problema eléctrico, tal vez determinado por la temperatura. Cambio de baterías, cambio de otras cosas, y así perdió siete vueltas. De todas maneras, habrá podido pretender un segundo puesto, pero como consecuencia de una goma que se aflojó en plena carrera, el auto de Schlesser chocó contra las barreras a 350 km/h. Un fuerte susto y el final para los Jaguar, porque también el auto de Brancatelli se había detenido con un semieje roto. Una carrera interesante, también por el duelo entre los Porsche oficiales y el privado de **Ludwig-Barilla-Winter**, los ganadores del año pasado. A mitad de carrera, la diferencia entre el primero y el segundo era de pocos segundos. Típico de un G.P., y habria podido durar, pero después vino el accidente de Gartner, con la competencia neutralizada por más de dos horas y media durante las cuales todos los autos debían seguir al del director de la prueba a aproximadamente 80 km/h. Velocidad demasiado baja para hacer entrar suficiente aire en los radiadores, por lo tanto hubo recalentamientos, y para el auto de Ludwig y Barilla ése fue el final.

Los **Mercedes** se habían detenido pronto, y jamás lograron los primeros puestos. El de **Pescarolo-Danner-Quester** se paró en el circuito después de 4 horas de carrera, con la presión de aceite a cero.

Entonces la carrera continuaba despertando interés como lo hizo durante bastante tiempo, con sucesivos cambios de líder. El Porsche de Bell-Stuck-Holbert estaba siempre muy cerca del de Ludwig-Barilla, tanto que hubo veintiún cambios en el primer lugar.

Una vez superada la emergencia y ya en las primeras horas de la mañana, se retomó la competencia, pero con un ritmo influido por la tristeza. Las posiciones: siete Porsche en fila, despues un auto suizo con motor Cosworth, luego otros Porsche. En el segundo lugar el argentino Larrauri, el español **Pareja** y el francés **Gouhier**.

Terminaron la carrera 23 de los 50 coches de la partida. Pero clasificaron sólo 19. Y aunque sin alegrías mucha gente parecía haber olvidado que durante la noche acababa de morir un hombre joven.

LA MUERTE DE JO GARTNER

Un accidente mortal sufrió el austriaco Jo Gartner durante estas 24 horas de Le Mans.

Gartner corría con un Porsche 962 C pintado de negro con el número 10, junto con el sudafricano Sarel van der Merwe y el japónes Takahashi. Durante la noche, a las 2.40, Gartner había tomado el volante en reemplazo de Van der Merwe, para cumplir su turno nocturno. A las 3.28, cuando acababa de entrar en la recta de Les Hunaudieres, por razones que se desconocen, Gartner derrapó y chocó violentamente contra el guard-rail de la parte izquierda. El auto, despedido hacia la pista, volcó y se prendió fuego con el piloto en su interior, probablemente ya muerto como consecuencia del fuerte impacto. En el choque resultó herido un comisario de pista, Joseph Lipolis, oriundo de Metz, que sufrió fractura de clavicula.

La competencia fue inmediatamente neutralizada con el ingreso a la pista de los "pace-cars" que redujeron por mucho tiempo la marcha, de tal manera que pudieran intervenir los servicios de socorro, sin que –desgraciadamente– se pudiera hacer nada por Gartner.

Austriaco, nacido el 24 de enero de 1954, Gartner había comenzado a correr en 1977 con monoplazas Super Vee pasando después a la F.3 y a la F.2. Con el Spirit-Honda había ganado el Gran Premio de Pau de 1983 de F.2, conquistando el sexto lugar en la clasificación final del Campeonato Europeo.

En 1984 había corrido también con Osella en F.1, obteniendo sus primeros puntos en el Campeonato Mundial con un quinto puesto en el G.P. de Italia, en Monza. El año pasado había corrido por primera vez en Le Mans, clasificándose en el cuarto lugar al volante de un Porsche. En el momento del accidente, el auto de Gartner ocupaba el octavo puesto en la clasificación general.

F.L.



El rostro del austriaco Gartner (32) y restos de su Porsche 956 a la vera de la recta de Les Hunaudieres, en una zanja. El accidente ensombreció estas 54as. 24 Horas de Le Mans.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: Franco Lini. Radiofotos: A.P. y Reuter

de Porsche y...

ESCALON DEL CIELO

INTIMIDADES TECNICAS

Esta edicion de las "24 Horas de Le Mans" contó con la presencia de autos muy interesantes. **Porsche** habia incluido entre sus autos uno dotado de **cambio semiautomático**, conducido por **Schuppan-Olson**, pero la rotura del cambio lo eliminó de la competencia bastante pronto. Estaba también el Porsche **961**, o sea un auto similar al que ganó la Paris Dakar, conducido por **Metge y Ballot-Lena**, dos conductores maduros pero muy seguros que demostraron espléndidas cualidades. El auto terminó en séptimo lugar, una verdadera proeza. Sobre todo porque el circuito de Le Mans no es el mejor para aprovechar la tracción integral. Los Porsche oficiales utilizaron en pruebas el motor de **3.000 cm³** refrigerado enteramente por agua, pero en la carrera emplearon el de **2.600 cm³**, con tapas de cilindros enfriadas por agua y con refrigeración a aire del motor. Esto por los consumos y la confiabilidad.

Los motores de los **Mercedes** fueron mantenidos voluntariamente muy bajos en la sobrealimentación, con presion de 0'6 bar, pero ni siquiera asi duraron demasiado, y no alcanzaron suficiente empuje.

Contrariamente, los motores aspirados **Jaguar** resultaron excelentes, permitiendo en competencia prestaciones muy similares a los turbo de los Porsche. Los Jaguar además fueron excepcionales en lo que hace a la tenida de ruta, debido a la aerodinamica estudiada por **Tony Southgate**, que obtuvo un efecto suelo muy bueno. Interesantisima fue la presencia de seis autos japoneses, dos **Toyota**, dos **Mazda** (uno con un nuevo motor de tres rotores) y dos **Nissan**. Tuvieron muchos problemas y fueron eliminadas practicamente todas, salvo un Nissan que logró clasificar. No obstante ello, la presencia de los japoneses es un hecho que debe ser evaluado con atención, porque despues de los primeros timidos tanteos de hace algunos años, parece que la industria japonesa está decidida a dar un gran salto en esta categoria y por lo tanto hará lo posible para poder ganar Le Mans en un futuro proximo. En todo caso, es la primera vez que se ven tantos japoneses en esta competencia.

Primer plano para un Jaguar XJR6 saliendo de boxes. La "bestia" da que hablar...



CLASIFICACION HORA POR HORA

Veinticuatro Horas de Le Mans - Automobile Club de l'Ouest - Circuito de La Sarthe, de 13,528 Km. de extensión. 31 de mayo y 1° de junio de 1986.

Primera Hora: Ludwig-Barilla-Winter, Porsche 956; Bell-Stuck-Holbert, Mass-Wollek, Porsche 962 C; Warwick-Cheever-Schlosser, Jaguar XJR6; Redman-Haywood-Heyer, Jaguar XJR6; Larrauri-Pareja-Gouhier; Schuppan-Olson, Porsche 962 C; Brancatelli-Percy-Hahne, Jaguar XJR6; Boutsen-Theys-Ferte, Porsche 956 todos con 16 vtas.; Follmer-Morton-Miller, 15 vtas.

Segunda Hora: Ludwig, Mass, 33 vtas; Warwick, Schuppan, Redman, Brancatelli, Larrauri, Boutsen, 32; Gartner-Van der Merwe-Takahashi, Porsche 962 C, 31.

Tercera Hora: Ludwig, 50 vtas.; Mass, Bell, Warwick, Redman, 49; Brancatelli, Boutsen, Larrauri, 48; Brun-Sigala-Jelinsky, Porsche 962 C, 47; De Villota, 46.

Cuarta Hora: Ludwig, Mass, Bell, 66 vtas; Warwick, Brancatelli, 65; Boutsen, Larrauri, 64; Brunn, 63; De Villota, Gartner, 62.

Quinta Hora: Ludwig, Bell, Mass, Warwick, 82 vtas.; Brancatelli, Larrauri, 81; Boutsen, Gartner, De Villota, 80; Alliot, 76.

Sexta Hora: Bell, Mass, Ludwig, 99 vtas.; Warwick, 97; Brancatelli, Larrauri, 95; Gartner, De Villota, 93; Alliot, 92; Brunn, 90.

Séptima Hora: Bell, Ludwig, Mass, 115 vtas.; Warwick, Brancatelli, 112; Larrauri, 111; Gartner, De Villota, 109; Alliot, 106; Follmer, 105.

Octava Hora: Bell, Ludwig, 132 vtas.; Mass, 130; Larrauri, 127; Brancatelli, 126; Warwick, 125; De Villota, 124; Gartner, 123; Follmer y Brunn, 121.

Novena Hora: Bell, Ludwig, 148 vtas.; Mass, 146; Brancatelli, Larrauri, 142; Warwick, 140; De Villota, 139; Follmer, 136; Brunn, Alliot, 135.

Décima Hora: Bell, Ludwig, 164 vtas.; Mass, 165; Larrauri, 157; Warwick, 156; Brancatelli, De Villota, 154; Follmer, 152; Alliot, Brunn, 149.

Undécima Hora: Ludwig, 181 vtas.; Bell, 180; Mass, 179; Larrauri, Warwick, 172; De Villota, 170; Follmer, 167; Gartner, Lassig, 165; Alliot, 164.

Duodécima Hora: Ludwig, Bell, 191 vtas.; Larrauri, 183; Warwick, 182; De Villota, 180; Follmer, 178; Lassig, 176; Brunn, 173; Alliot, 170; Elgh-Gabbiani-Suzuki (Dome-Toyota 86C), 168.

Decimotercera Hora: Bell, 199 vtas.; Larrauri, Warwick, 190; De Villota, 189; Follmer, 186; Brunn, Lassig, 181; Alliot, 178; Elgh, 176; Metge, 175.

Decimocuarta Hora: Bell, 220 vtas.; Larrauri, Warwick, 211; De Villota, 208; Follmer, 207; Brunn, Lassig, 202; Alliot, 198; Elgh, 196; Metge, 195.

Decimoquinta Hora: Bell, 225 vtas.; Warwick, 217; Larrauri, 216; De Villota, 213; Follmer, 212; Brunn, Lassig, 206; Elgh, 200; Alliot, Metge, 199.

Decimosexta Hora: Bell, 241 vtas.; Warwick, Larrauri, 233; De Villota, Follmer, 228; Brunn, Lassig, 221; Elgh, 215; Alliot, 212; Hasemi, 210.

Decimoseptima Hora: Bell, 257 vtas.; Larrauri, 246; De Villota, Follmer, 244; Lassig, Brunn, 236; Elgh, 228; Alliot, Metge, 224; Hasemi, 223.

Decimooctava Hora: Bell, 273 vtas.; Larrauri, 264; Follmer, De Villota, 259; Lassig, 252; Brunn, 251; Elgh, 240; Alliot, 237; Hasemi, 236; Harrower, 232.

Decimonovena Hora: Bell, 289 vtas.; Larraun, 279; Follmer, De Villota, 275; Brunn, Lassig, 267; Alliot, 251; Harrower, 247; Metge, 246; Grand-Goudchaux-Menant (Rondeau M482), 241.

Vigésima Hora: Bell, 305 vtas.; Larrauri, 295; Follmer, 291; De Villota, 290; Lassig, 283; Brunn, 282; Alliot, 264; Metge, Harrower, 261; Baldi, 256.

Vigésimaprimera Hora: Bell, 320 vtas.; Larrauri, 311; Follmer, 307; De Villota, 305; Lassig, Brunn, 298; Alliot, 277; Metge, 276; Harrower, 275; Baldi, 270.

Vigésimasegunda Hora: Bell, 336 vtas.; Larrauri, 327; Follmer, 323; De Villota, 320; Lassig, 313; Brunn, 312; Alliot, Metge, 291; Harrower, 289; Baldi, 285.

Vigésimatercera Hora: Bell, 352 vtas.; Larrauri, 343; Follmer, 339; De Villota, 334; Lassig, Brunn, 328; Metge, 305; Harrower, 303; Baldi, 301; Alliot, 299.

FINAL

1°) **D. Bell-H.J.Stuck-A.Holbert, Porsche 962 C** (Rothmans-Porsche), 367 vueltas, 3°) p. 2°) O. Larrauri-J.Pareja-J.Gouhier, Porsche 962 C (Brun Motorsport), 359 vueltas, 3°) G. Follmer-J.Morton-K.Miller, Porsche 956 (Joest Racing), 354 vueltas, 4°) E. De Villota-F. Vélez-G. Foucho, Porsche 956 (Danone Porsche Espana), 348 v. 5°) J.Lassig-F.M.Ballabio-D.Wood, Porsche 956 (Obermaier Racing Gmbh), 344 v. 6°) S. Brunn-E.Schuster-R.Seher, Porsche 936 (Ernest Schuster) 343 v. 7°) R. Metge-C.Ballot-Lena, Porsche 961 (Porsche A. G.), 320 v. 8°) I. Harrower-E. Clements-T. Dodd, Gebhart JC843 (ADA Engineering), 317 v. 9°) M. Baldi-P. Cobb-R. Dyson, Porsche 956 (L.M.Equipe), 317 v. 10°) Alliot-Romero-Trolle, Porsche 956 (John Fitzpatrick Racing), 311 v. 11°) J. Winther-D.Morcar-L. Jensen, URD (Jens Winther), 309 v. 12°) R. Dorchy-P. Pessiot-C. Haldi, WM P85 (Secateva), 330 v. 13°) Grand-Goudchaux-Menant, Rondeau M482 (Grall Racing), 298 v. 14°) R. Cleare-L. Robert-G. Newsum, March-Porsche (Richard Cleare Racing), 298 v. 15°) L. Delamo-A. Petery-J. Hotchkiss, Ecosse C285 (Ecurie Ecosse), 292 v. 16°) M. Hasemi-T. Wada-J. Weaver, Nissan R85 (Nissan Motorsport), 284 v. 17°) N. del Bello-L. Rossiaud-B. Solly, Rondeau M379 (L. Rossiaud), 277 v. 18°) Y. Courage-A. de Cadenet-Raphanel, Cougar C12 (Primagaz), 266 v. 19°) G. Spice-R. Bellm-J.M. Martin, Spice Pontiac Fiero (Spice Engineering Ltd), 257 v.

"COCHO" LOPEZ MARCELO SOTRO

RELOJES ORIENT

COMPETICION TEAM

CORSA

Año XXI N° 1040
Del 10 al 16 de junio de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRL-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
REDACCION
Oscar A. Izzo **(Prosecretario)**
Eduardo Enrique Neira **(Redactor)**
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romanó
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Lettieri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango
COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo,
Carlos R. Neira, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobeiros,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Nolberto Fernández
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel Leon
Producciones Especiales
A. Calasciane, C. Sala, M. Pagaretti.
Fotógrafos Especiales
E. Blanco, J.M. Fernández, E. Nuñes, A. Rivas,
J.M. Urteaga.
Fotógrafo
L. Gemelli.
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diament **(Nueva York).**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

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

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

EL GRAN PREMIO DE CANADA

El Campeonato Mundial de Fórmula Uno iniciará el próximo domingo una temporada en América del Norte. Un tránsito dividido en dos etapas y cuya fase inicial empezará con la disputa del Gran Premio de Canadá, sexta competencia del año.

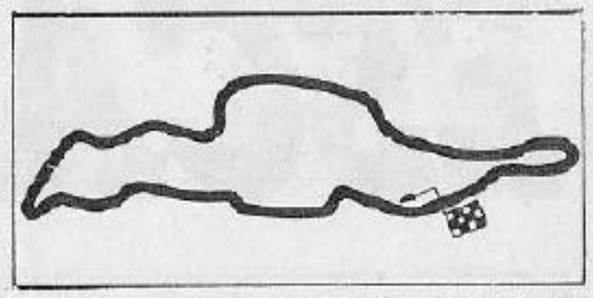
Tal como es habitual desde 1978 la cita tendrá lugar en el circuito de la ciudad de Montreal, que en sus orígenes llevó la denominación de Notre Dame, pero que tras la trágica desaparición de Gilles Villeneuve, en 1982, tomó el nombre del recordado piloto de Ferrari. Es éste un trazado urbano de 4.410 metros, aunque a diferencia de la mayoría de los circuitos similares posee varios lugares para el sobrepaso.

Por sus características está considerado un trazado de velocidad media, con un proporcional reparto de curvas lentas y rápidas. Si analizamos su dibujo destacaremos un "estrangulamiento", producto de las dos horquillas existentes en sus extremos. Una de ellas, la más cerrada, es la conocida como "Harpin", cuyo sector de frenada es un sitio elegido por muchos pilotos para el sobrepaso a otro auto. Distintos hechos fundamentales de los anteriores Grandes Premios han tenido como escenario dicho sector.

Tales elementos, unidos a las actuales prestaciones de los autos de punta, nos permiten considerar a este Gran Premio como uno de los que amplía el número de principales favoritos para alzarse con el triunfo. Algo que no quedará circunscripto sólo a Williams y McLaren, que seguirán siendo los equipos con mejores posibilidades, sino que incluye también a Lotus y Ferrari. En el caso de la escudería italiana, es importante advertir que siempre ha conseguido buenos resultados en Canadá y el más fresco y contundente es el "uno-dos" obtenido el año anterior por intermedio de Michele Alboreto y Stefan Johansson.

Tampoco habrá que descartar a los Benetton y Ligier, dos equipos que, de modo especial por intermedio de Gerhard Berger y Jacques Laffite, han mostrado una llamativa regularidad y eficiencia. No debería entonces sorprender cualquier consagración de los mismos ante el menor renunciamiento del cuarteto antes mencionado. Otro auto para seguir con atención es el Lola, cuyos programas son evidentes carrera tras carrera. La del domingo puede ser una nueva prueba y la posibilidad de entrar por primera vez en los puestos puntables, algo que Tambay y Jones tuvieron muy cerca en Mónaco y Bélgica.

Todos estos ingredientes, más la reñida lucha que muestra el torneo, con cuatro pilotos separados por una decena de puntos, permite ser optimista sobre la posibilidad de presenciar un atractivo Gran Premio de Canadá. Algo que le vendría muy bien a una carrera que, tras la muerte de Gilles Villeneuve, disminuyó sensiblemente su interés para los aficionados locales.



HOJITAS DE ARCE

UN NUEVO MODELO EN PISTA: Nos estamos refiriendo a la versión A-9 de Arrows, que hará su debut en Canadá. Proyectada por **Dave Wass**, posee semejanza con el Williams, caracterizándose por su longitud, que alcanza 2921 mm o sea casi tres metros. Según se anuncia habrá un solo ejemplar, a cargo del primer piloto del equipo, es decir el belga **Thierry Boutsen**.

¿LA TERCERA PARA PIQUET?: Si se da el orden de alternativa que en las últimas ediciones entregó la victoria para Piquet en los años pares y a **Ferrari** en los impares, esta nueva versión tiene que ser para el brasileño.

UNA SOLA FALTA: Tuvo el **Gran Premio de Canadá** en los calendarios desde su implantación allá por 1967. Ocurrió en 1975, cuando problemas económicos, al retirarse el sponsor, llevaron a cancelar la prueba que originalmente estaba prevista en la programación.

LOS PRIMEROS PUNTOS DEL LOLE: Este Gran Premio tiene un recuerdo especial en la trayectoria de **Carlos Alberto Reutemann** dentro de la Fórmula Uno. Es que en la edición 1972, Lole se reunió en esta carrera con **sus primeros puntos** en el Campeonato Mundial. Fueron tres, producto del cuarto puesto, detrás de Stewart, Revson y Hulme.

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Elio De Angelis (Lotus 97 T-Renault) con un tiempo de 1m24s567/1000 a un promedio de 187,732 km/h. (1985).

Mejor vuelta en carrera: Ayrton Senna (Lotus 97 T-Renault) con una marca de 1m27s445/1000 a un promedio de 181,554 km/h.

Tiempo total en carrera: Michele Alboreto (Ferrari 156/85) con un tiempo de 1h46m01s813/1000 a un promedio de 174,686 km/h para completar las 70 vueltas (1985).

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
27/8/67	Mosport	Jack Brabham	Brabham-Repco
22/9/68	Saint Jovite	Dennis Hulme	McLaren-Cosworth
20/9/69	Mosport	Jacky Ickx	Brabham-Cosworth
20/9/70	Mosport	Jacky Ickx	Ferrari 312 B
19/9/71	Mosport	Jackie Stewart	Tyrrell 003-Cosworth
24/9/72	Mosport	Jackie Stewart	Tyrrell 006 Cosworth
23/9/73	Mosport	Peter Revson	McLaren M 23-Cosworth
22/9/74	Mosport	Emerson Fittipaldi	McLaren M 23-Cosworth
3/10/76	Mosport	James Hunt	McLaren M 26-Cosworth
9/10/77	Mosport	Jody Scheckter	Wolf WR 2-Cosworth
8/10/78	Montreal	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T-3
30/9/79	Montreal	Alan Jones	Williams FW 07-Cosw.
28/9/80	Montreal	Alan Jones	Williams FW 07 B-Cosw.
27/9/81	Montreal	Jacques Laffite	Ligier JS 17-Matra
13/6/82	Montreal	Nelson Piquet	Brabham BT 50-BMW
12/6/83	Montreal	René Arnoux	Ferrari 126 C-2
17/6/84	Montreal	Nelson Piquet	Brabham BT 53-BMW
16/6/85	Montreal	Michele Alboreto	Ferrari 156/85

ASI LLEGARON EL AÑO ANTERIOR

POS	PILOTO	AUTO	TIEMPO	VTAS.
1)	Michele Alboreto	Ferrari 156/85	1h46m01s813/1000	70
2)	Stefan Johansson	Ferrari 156/85	1h46m03s770/1000	70
3)	Alain Prost	McLaren MP4/2 B-Porsche	1h46m06s164/1000	70
4)	Keijo Rosberg	Williams FW 010-Honda	1h46m29s694/1000	70
5)	Elio De Angelis	Lotus 97 T-Renault	1h46m45s162/1000	70
6)	Nigel Mansell	Williams FW 010-Honda	1h47m19s691/1000	70
7)	Patrick Tambay	Renault RE 60		69
8)	Jacques Laffite	Ligier JS 24-Renault		69
9)	Thierry Boutsen	Arrows A-8BMW		68
10)	Riccardo Patrese	Alfa Romeo 185		68
11)	Stefan Bellof	Tyrrell 012-Cosworth		68
12)	Martin Brundle	Tyrrell 012-Cosworth		68
13)	Gerhard Berger	Arrows A-8-BMW		67
14)	Andrea De Cesaris	Ligier JS 24-Renault		67
15)	Marc Surer	Brabham BT 54-BMW		67
16)	Ayrton Senna	Lotus 97 T-Renault		65
17)	Eddie Cheever	Alfa Romeo 185		64

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

PILOTOS

1)	Ayrton Senna	25 puntos
2)	Alain Prost	23 puntos
3)	Nigel Mansell	18 puntos
4)	Nelson Piquet	15 puntos
5)	Keijo Rosberg	11 puntos
6)	Stefan Johansson	7 puntos
	Jacques Laffite	7 puntos
8)	Gerhard Berger	6 puntos
9)	René Arnoux	5 puntos
10)	Michele Alboreto	3 puntos
11)	Martin Brundle	2 puntos
	Teo Fabi	2 puntos
13)	Riccardo Patrese	1 punto

COPA DE CONSTRUCTORES

1)	McLaren	34 puntos
2)	Williams	33 puntos
3)	Lotus	26 puntos
4)	Ligier	12 puntos
5)	Ferrari	10 puntos
6)	Benetton	8 puntos
7)	Tyrrell	2 puntos
8)	Brabham	1 punto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOTUS KIT ARENERO

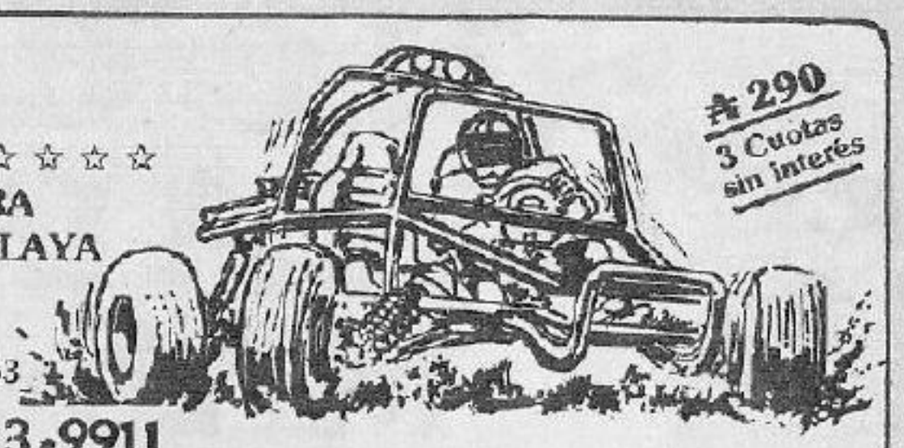
☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ **PRESENTA** ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

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

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

ENTREGA INMEDIATA

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



$ 290
3 Cuotas sin interés

SOMOS FABRICANTES Avda. SAN MARTIN 5594 TEL 53-9911

Legítimo **SPOILER** *COLITA DE "PATO"*
Deflectores de Aire Deportivos
EMPUJE ASCENCIONAL



EMPUJE ASCENSIONAL SOBRE TODO, A ALTAS VELOCIDADES. LA CORRIENTE DE AIRE DESARROLLA FUERZAS ASCENSIONALES DEBAJO DEL VEHICULO, QUE CUESTAN POTENCIA Y, ADEMAS REDUCEN LA ADHERENCIA DE LOS NEUMATICOS A LA CALZADA. EL DEFLECTOR DE AIRE DELANTERO DESVIA LA CORRIENTE DE AIRE LATERALMENTE ALREDEDOR DEL AUTOMOVIL, IMPIDIENDO QUE SE FORMEN TURBULENCIAS EN LA PARTE INFERIOR DEL COCHE Y REDUCE LA FUERZA ASCENSIONAL EN LOS EJES DELANTERO Y TRASERO, INCREMENTANDO LA PRESION DE APRIETE SOBRE EL PAVIMENTO.

NUEVO MODELO 505 A INYECCION
LINEA RENOVADA EN MATERIAL DE ALTO IMPACTO
ADQUIERALOS EN: *"CASA ANTIGUO": PARRAL 2199. CAPITAL*
"DISTRIBUIDORA CONGRESO": J.B. JUSTO 2905. CAP.
"FIAT KAR": J.B. JUSTO 3402. CAP.
"ACCESORIOS FRAGATA": FRAG. PTE. SARMIENTO 2270. CAP.

PROVA

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

Dtes. Asoc. Públos. Clubes e instituciones



Fabrica y distribuye **PROVA**

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

Faneco
Neumáticos WIF

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

ESPECIALES PARA ARENEROS -
TRICICLOS - TODO TERRENO
"WALTRAC" 10 x 15 y 205 x 14
PARA AVIONES Y VEHICULOS INDUSTRIALES
ENVIOS AL INTERIOR

OFERTA: Neumáticos de Karting $60

A LINCOLN 1968
(1702) J. INGENIEROS
TEL. 757-7596/4627

HANDICRAFT

SERVICIO ESPECIALIZADO
* MECANICA
* CHAPA
* PINTURA

Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA
CALDAS 1328 (CP. 1427).
TEL. 552-9051

BUTACAS VEIGA

- FIAT .. $39 - TORINO ZX $59 - RECAMBIO FIAT 600 c/CAB. .. $17
- KOMBIS, MEHARI .. $29
- RENEGADO .. $49
- DEPORTIVA c/cab. .. $49

GAONA 4058. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

AUDIO EN AUTOMOVILES
INSTALACIONES DE ALARMAS
ACCESORIOS
AIRE ACONDICIONADO
SERVICE

AUDIO GARAGE

TEL.798-2259
AV. SANTA FE 2850 MARTINEZ

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS
SPINA HNOS.



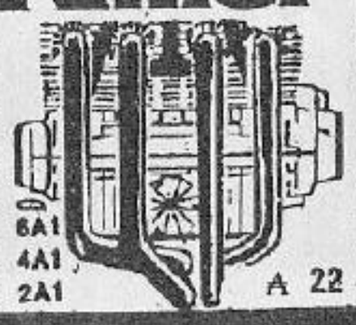
★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL

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

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS
PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito

Killer



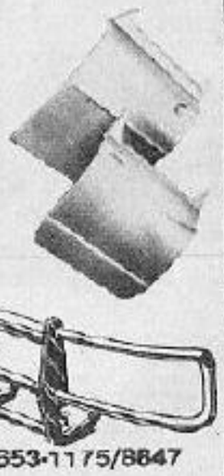
6A1
4A1
2A1
A 22

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

PERFOMANCE CENTRE
A.V. J. Br JUSTO 3625 CAPITAL
Tel 58-5143
ENVIOS AL INTERIOR

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMACA



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

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

FABRICA DE AUTOS ESPECIALES
castaño
PASTEUR 3067 - HURLINGHAM - Tel. 629-1981

ESPERELO... FALTAN 30 días!

Para avisos: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3006, 8º B. Tel. 86-6265

SOLO CARBURANDO DA LA INFORMACION MAS COMPLETA Y MAS ADELANTADA EN TODAS LAS CARRERAS

MARVISI & CASAL



EL UNICO QUE POSEE EL PODER DE LA COMPUTACION

UN SISTEMA ELECTRONICO COMPUTADO:
para controlar el desarrollo de todas las carreras.

UN CENSOR:
que determina la velocidad máxima de los autos.

Y MONITORES EN LOS BOXES:
para que los equipos y pilotos obtengan la información más completa.



CON EL MEJOR EQUIPO DE PERIODISTAS Y TECNICOS ESPECIALIZADOS

Son profesionales de la más alta competencia, disponen de modernas unidades móviles y están siempre ubicados en puestos estratégicos, para hacerles vivir cada segundo de carrera.

CONDUCCION Y RELATOS: EDUARDO GONZALEZ ROUCO
DIRECCION GENERAL: ISIDRO GONZALEZ LONGHI
Siempre por **RIVADAVIA**

carburando

CARBURANDO S.A.C.I.C.A.F.I.
Pte. Gral. Juan D. Perón 1515 (1037) 8° Piso.
Bs. As. Tel. 45-1042/2708/5345

SI USTED NO ESCUCHA CARBURANDO, USTED NO PUEDE SEGUIR LA CARRERA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com