CORSA

POSTER HONDA/LAWSON A TODO COLOR

Nº 1212 del 27 de septiembre al 3 de octubre de 1989 - Argentina: A 800.-

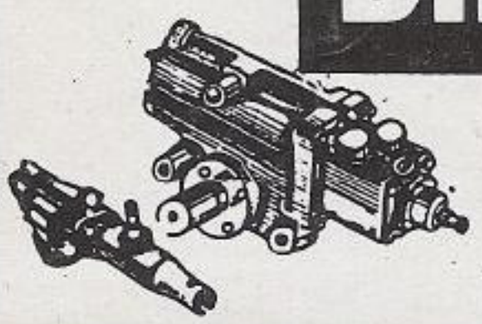
EL AUTOMOVILISMO ARGENTINO, MANEJADO POR TV



LAS REVISTAS DE MAURO

UN GOLPE DE MANO ESTREPITOSO

DIRECCIONES HIDRAULICAS



• REPARACION • RECAMBIO •
TODAS LAS MARCAS
ENVIOS AL INTERIOR



• INSTALACION EQUIPOS ORIGINALES

• F.100 • F350 • F.7000 • Sierra 1,6 • Taunus
• Trafic • R.9 • R.11 • R.18 • Chevrolet C.10
• Peugeot 504 • Regatta 85 • W.1500
• M.B. 0-140 • M.B.1114 •

AGENTES OFICIALES

ADOFER SRL.
Av. Vélez Sársfield 5227
Munro - Tel. 762-1468 - 756-0558/0560
Av. del Tejar 2312. Cap.
Tel. 543-5831 - 786-5172
Av. M.T. de Alvear 3015. Caseros
Tel. 750-5666

COMEZ e HIJOS
Av. Libertador 1801. Moreno. Bs.As.
Tel. 0228-266592

SOLO FRENOS de Faraone e Hijos
Pelliza 2903. Olivos
Tel. 790-3480

DISTRIBUIDORA DINEMA
Honduras 5259. Cap.
Tel. 72-8381/46/97 71-9062/6600

GRAND PRIX
Barragán 705. Ciudadela Norte
Tel. 657-4651

AUFREN SERVICE SCA
Balcarce (Ruta 8) 2694
S.Martín. Tel. 752-3465

CASA CENTRAL: DIAG.76 Nº 1585 (ex.L.M. Campos 1420)
• SAN ANDRES (1651) • SAN MARTIN • TEL. 752-2644

técno hidráulica s.r.l.

SUCURSAL: Gral. SAVIO 42 ex 1159
(1650) • VILLA MAIPU • TEL. 752-1977

Joseph EL PODER DE LA EXPERIENCIA

SCHAPAPIETRA 1469. TIGRE
TEL. 749-4467/4983

- SOPORTE BOMBA RECUPERADORA
- ENGRANAJE DISTRIBUCION VARIABLE FORJADO CHEVROLET
- ADAPTADORES Y BALANCEADORES ARMONICOS
- VOLANTES ACERO FUNDIDO CHEVROLET-FORD
- LEVAS Y RESORTES COMP. y POTENCIADOS CHEV., FORD, FIAT

LEVAS ROMERO COMPETICION

TRABAJOS Y RELLENOS ESPECIALES
EN ARBOLES DE LEVA PARA
CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

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

FIAT BOX COMPETICION

ESPECIALIDAD: F07, Std. Mejorado, Fiat 142 ACTC
Potenciamos Autos Std; Fiat Regatta, 147 y 128

Emilio Castro 5603. Cap.
☎ 613-6653



REPUESTOS DE CALIDAD
PARA TODOS
LOS CARBURADORES

- ASIENTOS Y AGUJAS
- SURTIDORES • CONEXIONES
- VENTAS POR MAYOR

EFE

FABRICA
MUÑOZ 2376 (c.p. 1663)
SAN MIGUEL. ☎ 664-0619

TURBO
RENAULT 11
Repuestos
KITS COMPLETOS
(Partes Individuales)

TEL. 749-1502

---

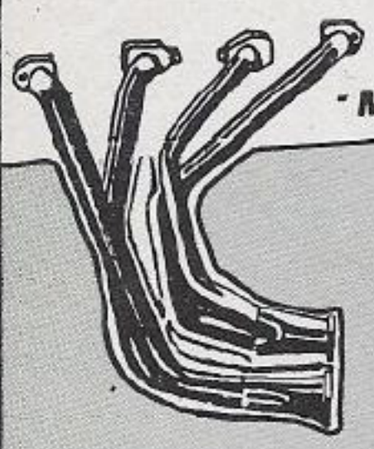
* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
e INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

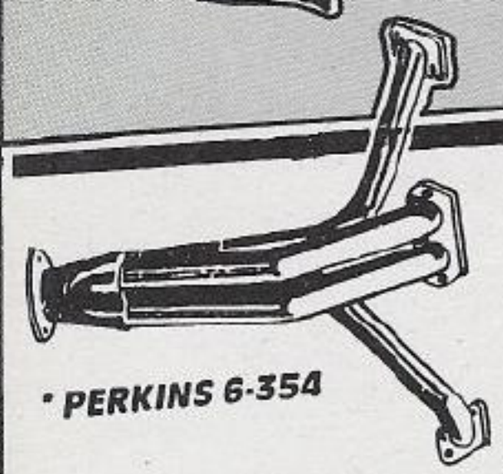
20 AÑOS DE EXPERIENCIA Y SERIEDAD AVALAN
NUESTRA TRAYECTORIA AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Prov. UNIDAS 4618. TEL. 651-9936 • SAN JUSTO



- MERCEDES BENZ 1114

ESCAPESSILENS NAFTERO



- PERKINS 6-354



- PEUGEOT 504

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

DISTRIBUIDORES NACIONALES

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

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

CAPITAL FEDERAL:
DISTRISILENS
Juan B. Justo 3565
Tel.: (59) 4492

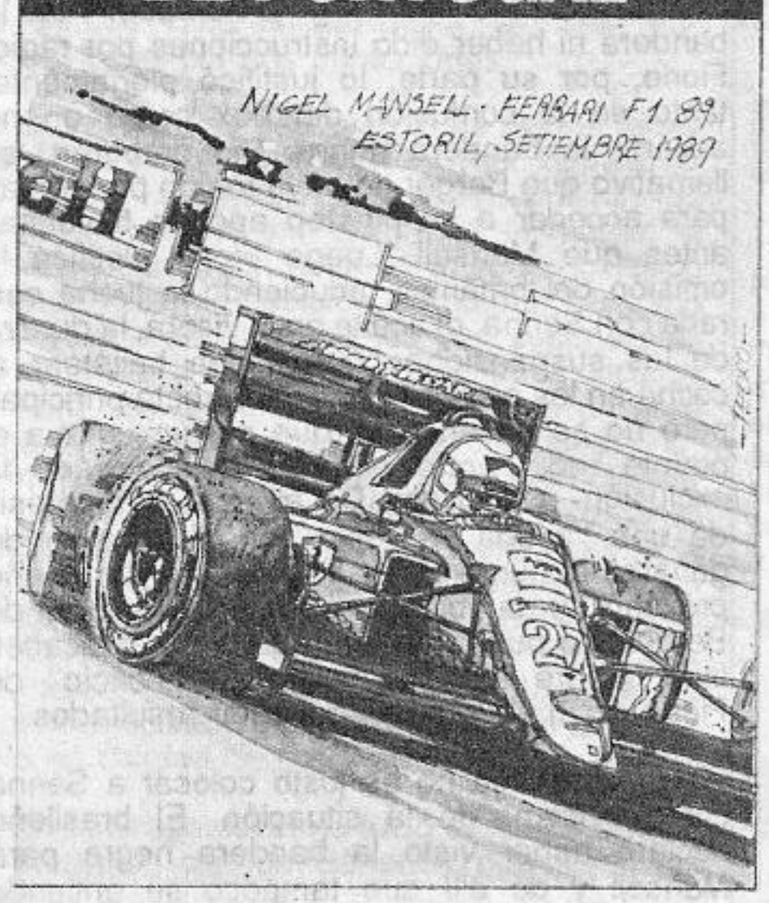
ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR
Chile 250 - BAHIA BLANCA
Tel.: (091) 28191-44588-24733

ZONA PCIA. NEUQUEN:
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cód. 8300)
Tel.: (0943) 23518

ESCAPESSILENS
BARTOLOME MITRE 2033 - RUTA 7. Km. 36,600 - MORENO - TEL.: 0228-21543-20356

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAND PRIX DE PORTUGAL



La largada con Berger ya al comando, aunque hubo quien lo vio adelantarse... Lo persigue Ayrton Senna mientras que por fuera llega Mansell. Siguen: Alain Prost rumbo a una carrera de táctica conservadora, Pierluigi Martini, Patrese, con el nuevo Williams FW13, Alex Caffi, Boutsen, Brundle (semitapado) y Modena.

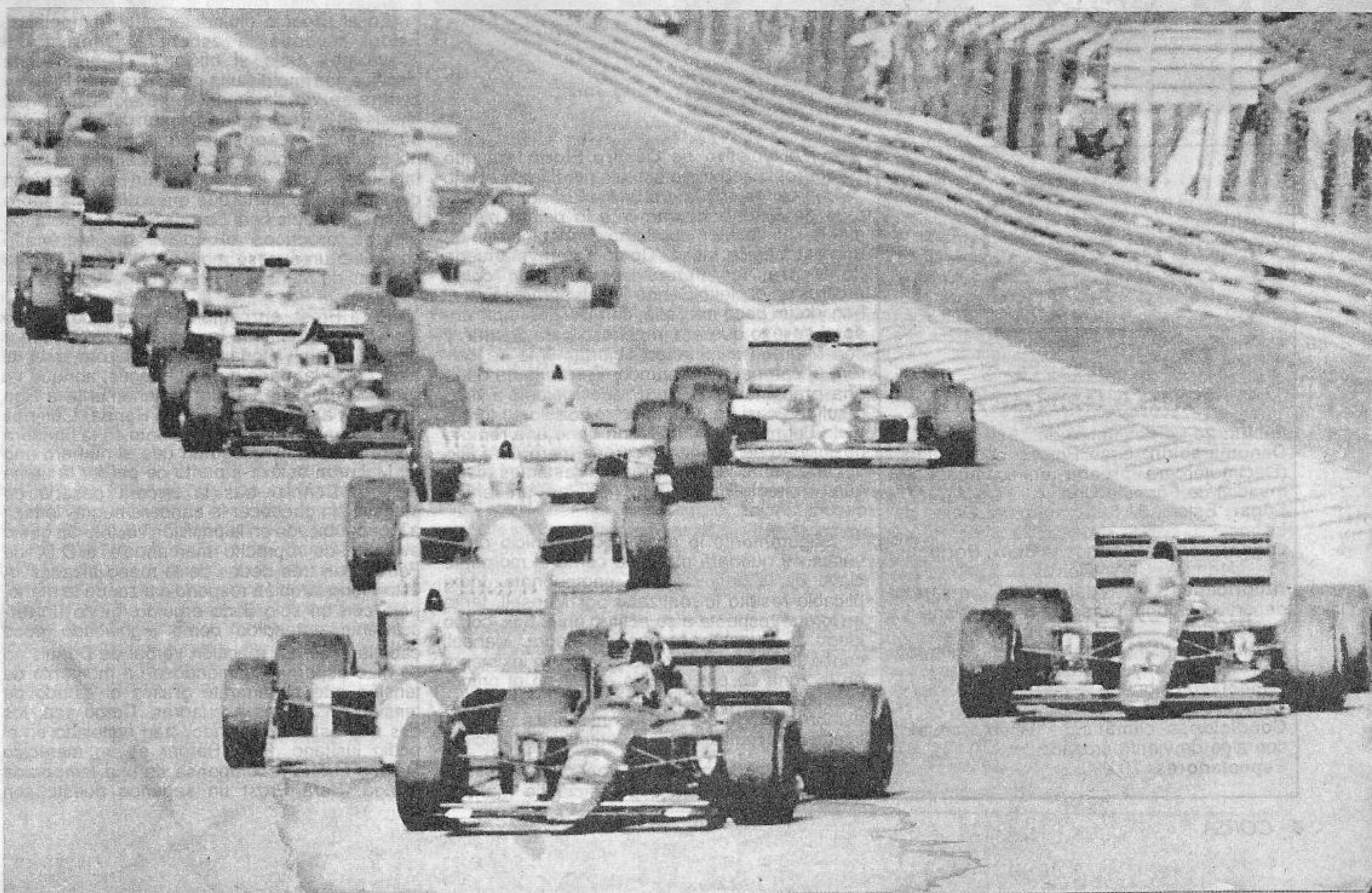
fórmula uno

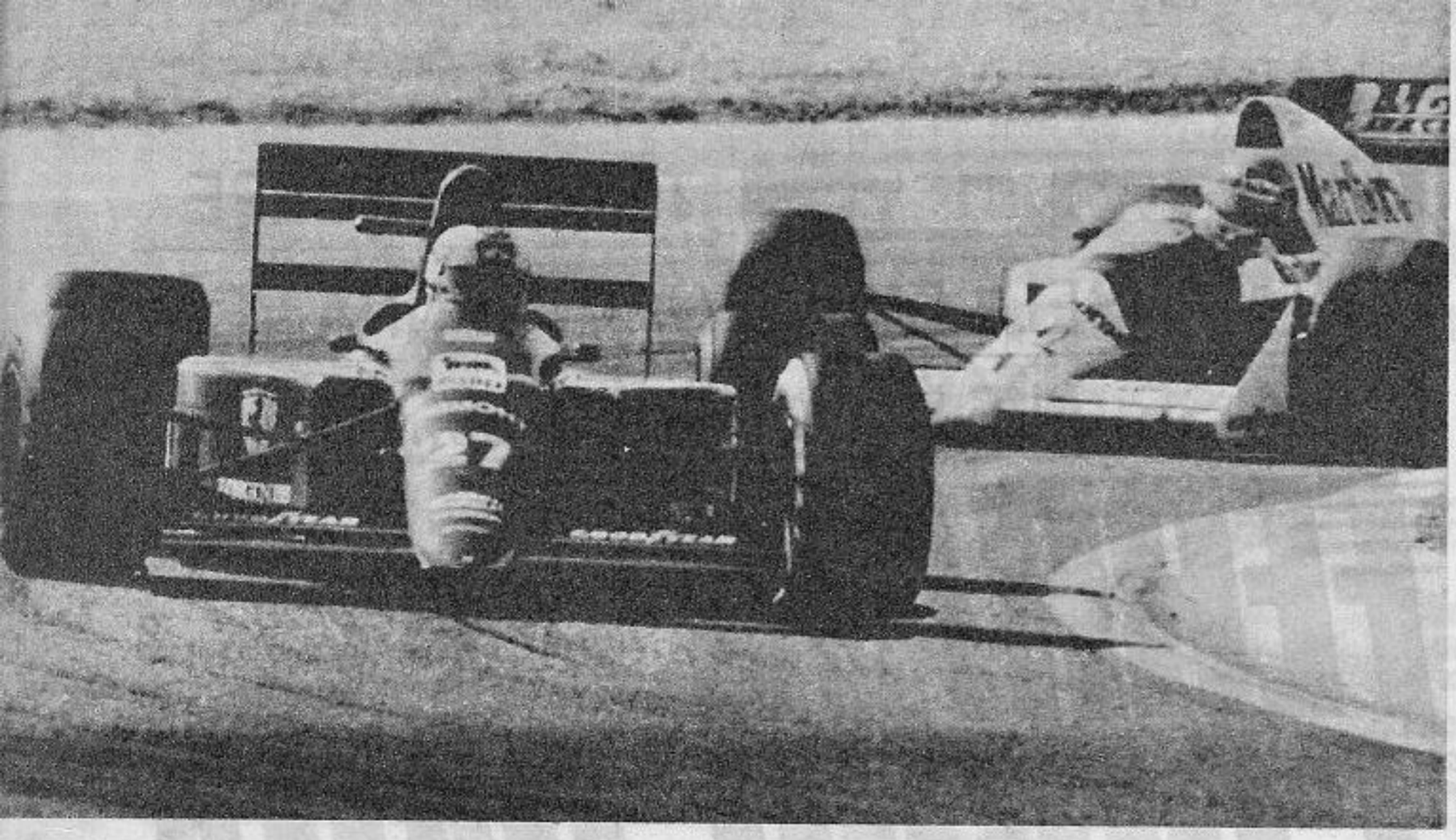
TRAS EL GOLPE CON MANSELL EN *ESTORIL*, SENNA VE COMO SE ALEJA EL TITULO '89...

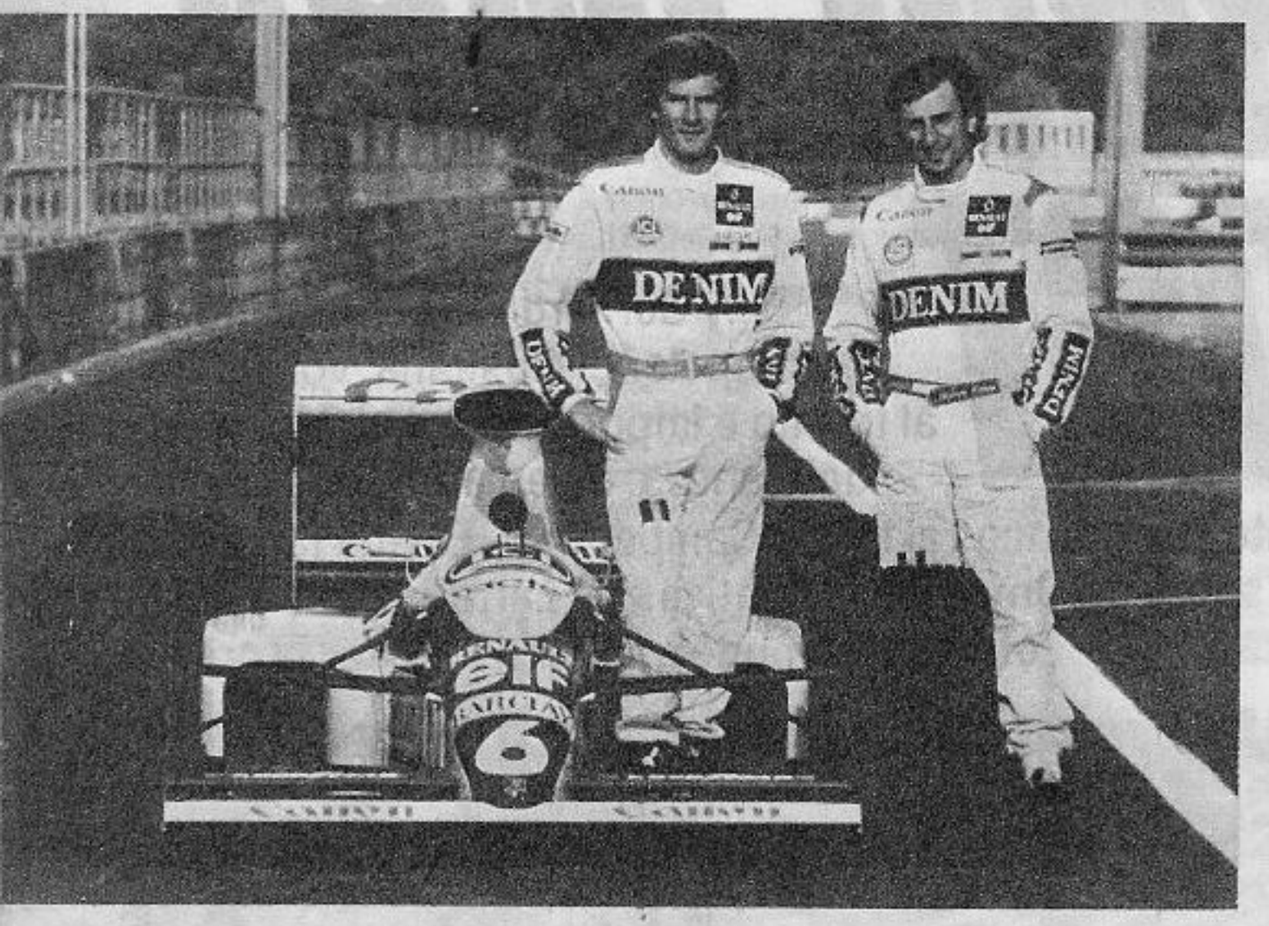
FERRARI CORRIO PARA PROST

Texto y fotos: Néstor Palmetti
(enviado especial a Estoril)
Laserfotos: A.P.

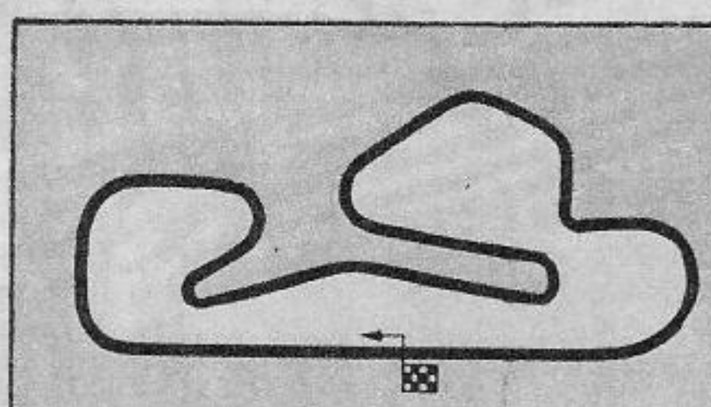
...y Gerhard Berger dominó la competencia lusitana, volviendo al triunfo e imponiéndose al McLaren del francés, quien aun así refuerza enormemente sus chances al tercer Campeonato. Buena tarea de Johansson sobre un Onyx, y expectativas de Larrauri pese a que otra vez no pudo aspirar a integrar la grilla







Arriba: Nigel Mansell y Ayrton Senna durante la primera parte del G.P. portugués. Luego sobrevendría -tras las detenciones en boxes- la discutida y crucial colisión entre ambos. ***Abajo:*** *Thierry Boutsen y Riccardo Patrese posando junto al flamante Williams FW13-Renault, creación en gran parte de Enrique Scalabroni*



FICHA GENERAL

Fecha: 24 de setiembre de 1989.
Denominación: Gran Premio de Portugal. (Decimotercera prueba del campeonato mundial de Fórmula Uno.
Lugar: Estoril, 31,5 kilómetros al Oeste de Lisboa.
Organizador: Automóvil Club Portugal. Presidente: A. César Torres.
Autoridades: N. Vilarinho. Comisarios deportivos: John Corsmit, B. Muscioni, L. Sales Grade.
Participantes: 13 en la preclasificación, 30 en clasificación y 26 en carrera.
Espectáculo: bueno.
Organización: buena.
Condiciones climáticas: cálido, soleado, con algo de viento cruzado.
Espectadores: 70.000

Si el objetivo de **Cesare Fiorio** era que Prost asegurase el título para llevar el año próximo el número uno a Ferrari, el resultado de Estoril seguramente lo dejará plenamente satisfecho y puede hoy vanagloriarse de una estratégica faena. Como se preveía luego de Monza, las Ferrari se perfilaban como árbitros en el pleito Senna-Prost, pero en Estoril han ido un poco más allá, con **Berger** impidiendo el suceso que era imperioso para **Senna**, y con **Mansell** eliminando abiertamente de carrera al campeón del mundo, Ferrari le ha dado una gran mano a **Prost**, que merced a este resultado casi ha puesto en el bolsillo su tercer título del mundo. Aún Senna tiene una remota posibilidad de retener la corona, pero para ello debería ganar las tres pruebas restantes, cosa que aparece harto difícil en las presentes circunstancias.

Seguramente lo acontecido al inicio de la vuelta 49 quedará marcado como el momento clave de la definición del campeonato. Inexplicable resultó lo realizado por Mansell, tanto en lo que respecta a su actitud en el box, como luego al no acatar la bandera negra. Mansell confió luego que, ante la confusión existente en la zona de pits, intentó entrar en el primer "agujero" visible, advirtiendo tardíamente que estaba dejando atrás a sus mecánicos. Instintivamente realizó así la primera infracción.

Hasta aquí todo podría ser aceptable -pese a que un piloto con la experiencia de Mansell debería conocer perfectamente la prohibición reglamentaria al retroceso en boxes- pero lo que ocurrió luego es realmente difícil de entender. Exhibida la bandera negra durante tres vueltas y habiéndose advertido al box Ferrari, Mansell continuó impertérrito en su duelo con Senna. Aquí Mansell asegura no haber visto la bandera ni haber oido instrucciones por radio. Fiorio, por su parte, lo justificó plenamente, tanto en la confusión del box como en no advertir la bandera negra. Sin embargo, es llamativo que Berger no haya tenido problemas para acceder a su pit-stop apenas 5 vueltas antes que Mansell. Luego Fiorio justifica la omisión del británico, aduciendo la lucha cerrada con Senna, el aceite en la visera, la dureza de las suspensiones que hacen bailotear al coche en las ondulaciones de la recta principal, pero no se entiende porque no funcionaba el puente radio entre el box -notificado de la exclusión- y el piloto. De allí que la hipótesis de una "ayuda" a Prost con el objetivo de ganarse el número uno para las Ferrari el año próximo -y también asegurar la victoria de Berger- no pueda ser tomada como descabellada. Sobre todo conociendo el "oficio" de Fiorio en el asunto de conseguir resultados.

Sin embargo no es justo colocar a Senna como "víctima"de la situación. El brasileño declaró haber visto la bandera negra para Mansell y de allí que tampoco se entiende porque no lo dejó pasar al inglés, evitando el riesgo de una probable fricción como la ocurrida y que lo aleja determinantemente de la segunda corona del mundo. Pero no termina allí la serie de cosas "inexplicables" ocurridas en Estoril. Tampoco se sabe donde acabó el informe del veedor de la primera fila, que había notificado al director de la prueba del adelantamiento de Berger en la salida. Realmente muchos "misterios" para una carrera decididamente cargada con golpes de escena.

En el aspecto eminentemente competitivo, Estoril confirmó la esperada ofensiva del "Cavallino". Sólo el oficio de Senna en la clasificación impidió una pole ferrarista. Pero en carrera se vio claramente el mejor estado del chasis 640. Pese a que Berger debió anticipar su detención por haber castigado los neumáticos al inicio, luego del cambio se reestablecieron las jerarquías con el austríaco dominador. Es cierto que queda la duda sobre un posible duelo final Berger-Senna, pero a los efectos prácticos el coche de Maranello conquistó un suceso merecido. Más allá de la "ayuda" de Mansell.

Para Prost, en cambio, el segundo puesto -con Senna fuera de la carrera- tuvo el sabor de una gran victoria. El título ahora está al alcance de la mano para el francés, aunque tal éxito de Prost no satisfaga plenamente a Ron Dennis y a la conducción de Honda. Quienes estaban en boxes en el momento de la bandera negra a Mansell, aseguran que el número uno de McLaren estuvo a punto de perder la flema inglesa. Dennis -tras la tercera pasada de Mansell sin obedecer la bandera negra- le hizo a Fiorio -ubicado en la posición vecina- un gesto evidente de reproche marcándole a D.D. de Ferrari con tres dedos de la mano alzados. A esto Fiorio también respondió alzando la mano, pero con un solo dedo erguido, gesto universalmente entendido como significado poco caballeresco. La reacción verbal de Dennis no se hizo esperar, definiéndose un momento de tensión que claramente grafica el estado de tensión en ambas escuadras. Como sea, los dos que están "partiendo" han festejado en el podio lusitano. Para Berger es un merecido suceso que lo recompensa de una temporada aciaga. Para Prost un segundo puesto con

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sabor a campeonato. Los dos "marginados" pos sus actuales equipos se han tomado revancha en Estoril, mientras los dos que se "quedan" sufrieron con distinto sabor las consecuencias del enganche de la curva uno. Por cierto habrá sentido más el título Senna, que los 50.000 dólares de multa Mansell, que deberá oblar por sus infracciones.

Gran sorpresa de Portugal ha sido el tercer puesto de **Johansson** con el **Onyx**. El balance del coche diseñado por Alan Jenkins fue siempre óptimo en Estoril, tras pasar la preclasificación con holgura, el sueco clasificó en una excelente posición, como mejor usuario Goodyear a espaldas de los tres super-teams del momento y delante de los Benetton oficiales de Ford. En carrera Johansson hizo un gran trabajo, habiendo partido con el compuesto "C" -el más blando de Goodyear- y no reemplazando neumáticos como en cambio necesitó el resto. No por acaso estuvo tercero durante la segunda mitad de carrera, ayudando a consolidar su puesto en el podio la debacle final de los Renault que lo amenazaban. Para Onyx este tercer puesto significa un seguro adios a la preclasificación y la concreción de un buen salto en calidad.

En contraposición no lució el cuarto puesto de **Nannini**, con un Benetton que sigue sin exprimir las bondades del nuevo V8 de Ford. El italiano fue uno de los pocos en largar con compuesto duro para evitar la detención. Remó consistentemente pero al vaciarse los tanques de combustible encontró empeorada la puesta a punto y sobre el final debió esforzarse por controlar al Minardi de Martini -haciendo un trompo que por fortuna le representó sólo la pérdida de pocos segundos- que grafica el poco feliz fin de semana de un equipo que debería estar más arriba.

En cambio, sabor a victoria tuvo el quinto puesto de **Martini**. Durante todo el fin de semana el italiano de **Minardi** fue el abanderado de los Pirelli, gracias a un excelente aprovechamiento de los neumáticos de tiempo, Martini había hecho nada menos que el tercer tiempo absoluto el viernes y ocupó el quinto lugar en la grilla. En carrera estuvo magnífico, algo impensado para el coche de Faenza. Allí estuvo la diferencia con el quinto puesto de Silverstone. Esta vez Martini fue protagonista, hasta llegar a ser puntero absoluto durante la vuelta previa a su detención Esta vez los Pirelli han dado nuevamente una mano a sus usuarios, pero sin duda que el gran mérito de Minardi es el haber aprovechado como ninguno este beneficio. También para el team de Faenza este es un paso importante para escapar al fantasma de la preclasificación.

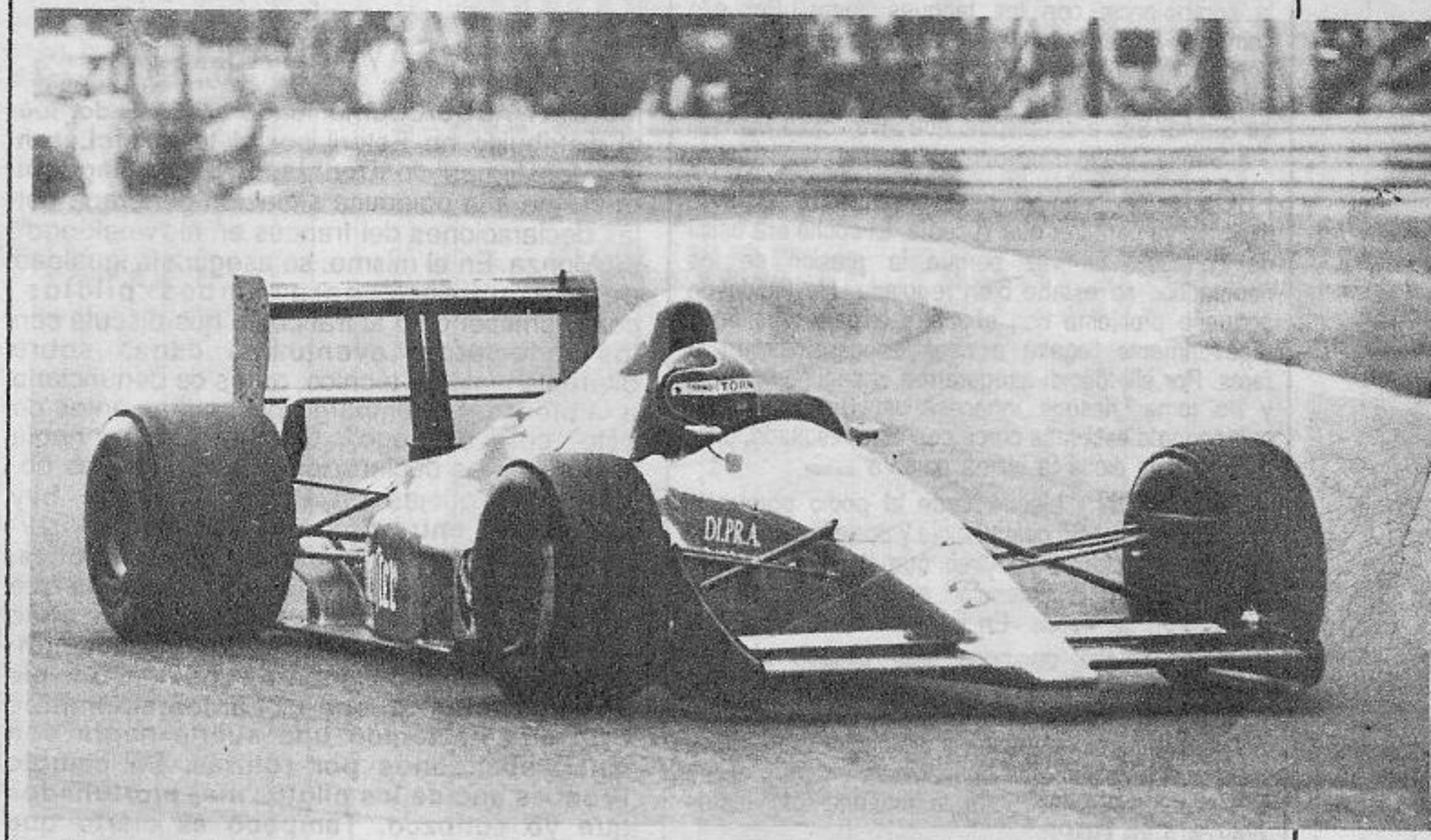
Para destacar, fue el debut de los nuevos **Williams**, que parecían encaminados en su primera carrera a terminar en el podio y que se vieron frenados por simultáneas roturas de motores a once vueltas del final. El nuevo **FW13** demostró ya estar al nivel de su predecesor, aunque es claro que aún hay mucho por mejorar en el nuevo producto de Didcot que promete mucho. Por ejemplo, con tanques llenos su primera experiencia la hicieron directamente en el G.P.. Sobre la repentina escalada de temperatura en los V-10 franceses, los técnicos galos hipotetizan que el depósito de restos de caucho en los radiadores puede haber causado una falencia inesparada y ocurrida en el mismo momento a los dos pilotos.

Por último, es destacable la primera vez que los dos **Lola-Lamborghini** llegan ambos al final de un G.P.. **Alliot** noveno y **Alboreto** undécimo han marcado un hito para el promisorio V-12 italiano.

PESE A FALLAR NUEVAMENTE EN LA PRECLASIFICACION

LARRAURI: "EL AUTO SIGUE ENTUSIASMANDOME"

Segunda experiencia preclasificatoria de la temporada la de Oscar Larrauri en Estoril. Si bien nuevamente falló en el intento, esta vez se apreció una sensible evolución en el próximo fin de semana en Jerez de la Frontera. "Con media hora más de tiempo para hacer otros ajustes en la suspensión -comentaba luego "Poppy"- seguramente mejorábamos un segundo. Además, en el giro bueno con los neumáticos de tiempo me encontré con Larini, debiendo levantar por un instante. Entre ambas cosas podríamos haber estado dentro sin problemas. Sé que la restricción del tiempo disponible es para todos igual, pero nosotros, desde Monza hasta aquí no hemos vuelto a girar y debiamos por lo tanto improvisar la puesta a punto. Pusimos el coche en pista y en lugar de la subvirancia de Monza nos encontramos con sobrevirancia. Además, estábamos cortos de relaciones, ya que llegaba rápidamente al corte del limitador. Los mecánicos me llevaron el corte a 11.600 R.P.M., pero igualmente perdíamos eficacia".



Al inicio de la sesion preclasificatoria portuguesa, el Eurobrun estuvo durante casi media hora entre los mejores tiempos. Luego, la pista se fue poniendo más rápida y los registros comenzaron a caer. En el sector posterior del circuito el piso estaba húmedo -producto del habitual rocío de la zona- y sólo sobre el final se fue haciendo la huella. Además de resortes, Larrauri pidió más cámber en el tren trasero, resolviendo en parte la sobrevirancia, pero faltando el trabajo para equilibrar en este sentido la suspensión delantera. Al colocar el segundo set sobre el final -el único de clasificar elegido por el santafesino- "Poppy" se encontró con Larini en la parte alta del circuito, haciendo sin embargo allí su mejor registro, puesto que intentó una segunda vuelta pese al deterioro de los neumáticos, igualando casi el tiempo del giro previo. "Podía haber tomado más riesgos en la vuelta rápida -reflexionaba luego el argentino- sobre todo en el sector mojado, pero el hecho de que recién para Japón estará el segundo chasis del modelo nuevo, me hizo contenerme un poco, ya que en pocos días tenemos que estar en Jerez y como muletto tenemos sólo un chasis del modelo '88. Tengo fe para España y sólo espero que salgamos a pista con una buena puesta a punto, porque luego no hay tiempo para nada. El auto me sigue entusiasmando y le veo buen potencial".

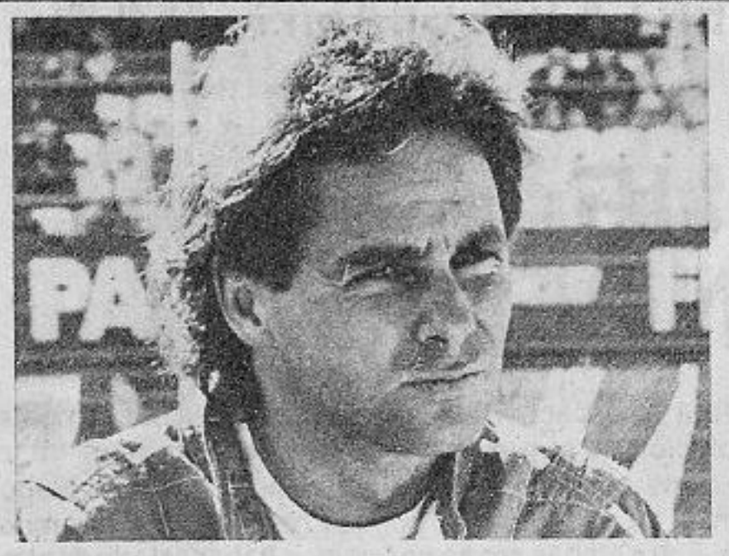
Fue de destacar en Estoril nuevamente la performance del compuesto especialmente desarrollado por Goodyear para esta delicada instancia de las "pre". No sólo que elevan más rápidamente su temperatura, sino que también duran más que el Pirelli de tiempo. Los usuarios del caucho americano pueden dar varias vueltas sin perder eficiencia, habiéndose apreciado mejores tiempos al final de una serie de cinco vueltas. Luego, con el calor, los compuestos de Pirelli evidentemente -y como lo demostraron en clasificación- andan mejor que los Goodyear, pero por ahora Pirelli en las "pre" está un paso atrás. La prueba es que sólo Moreno pasó la "pre" portuguesa.

Además, la constatación de esta situación se vio luego en la primera sesión clasificatoria, donde tanto el Onyx como el Lola fueran más lentos que en la "pre", mientras Moreno mejoró sensiblemente su tiempo de la preclasificación.

En materia de novedades, Estoril permitió apreciar el breve e inesperado debut del finlandés J.J. Lehto en la F1 a bordo del Onyx de Bertrand Gachot. Lehto por su parte sufrió la rotura de una suspensión en su coche titular, pasando de inmediato al muletto -preparado para Johansson- con el cual hizo el quinto tiempo. Al quedar fuera, el pupilo de Rosberg viajó de inmediato para correr este fin de semana la F3000 en Le Mans. Lo mismo hizo Larrauri partiendo hacia Nürburgring para correr con el Porsche 962 en la Super Cup alemana.

Para terminar con Larrauri, digamos que el santafesino volverá a girar nuevamente el lunes en Estoril -mientras esta edición llega a la calle- conduciendo el Eurobrun en una sesión de pruebas prevista por el team italosuizo, para evolucionar en la puesta a punto del coche con vistas al compromiso español del próximo fin de semana.

LOS PROTAGONISTAS



*Berger: **"Me equivoqué al principio".***

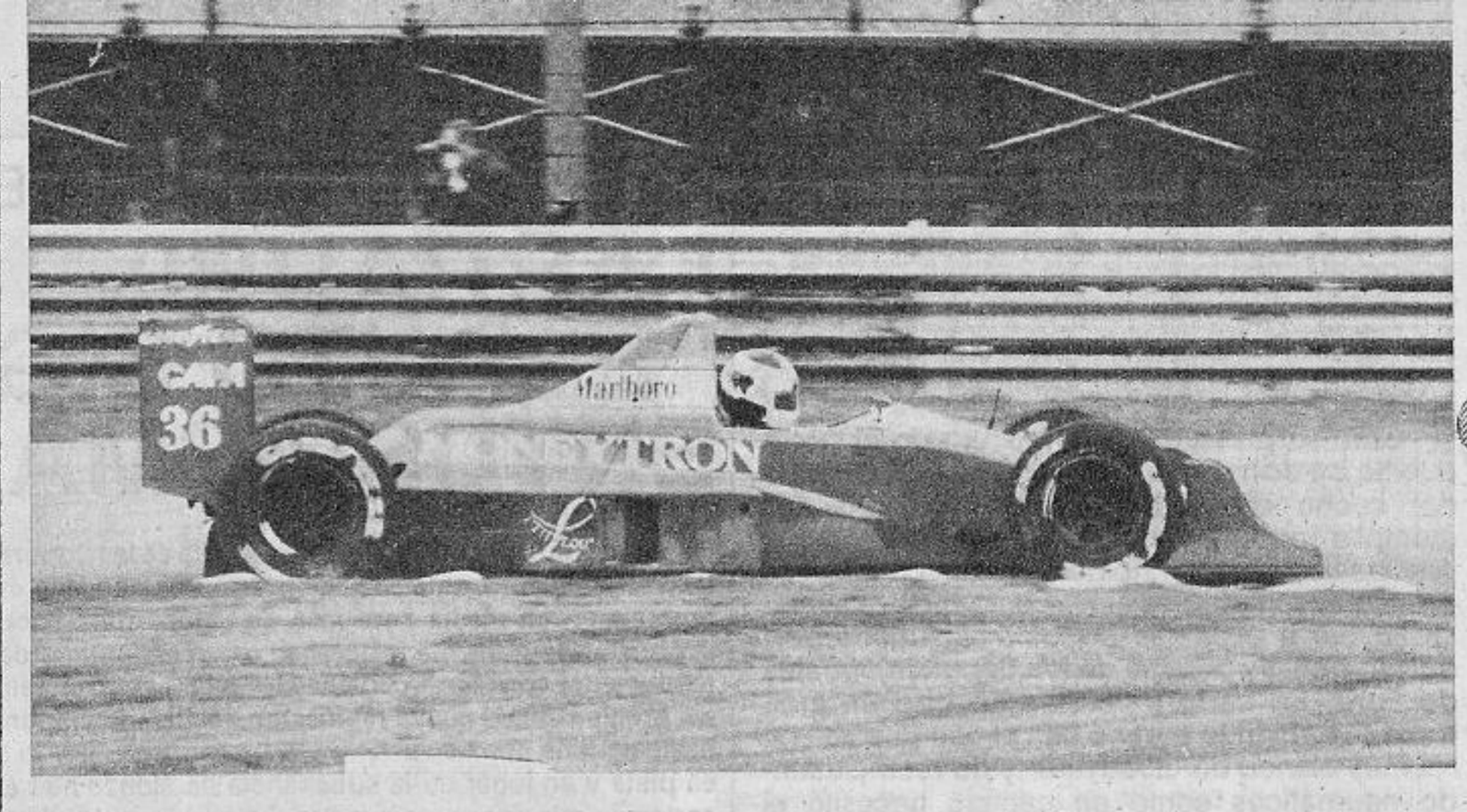
BERGER: "Por supuesto, estoy feliz de este triunfo después de tanto tiempo sin victorias. Creo que forcé demasiado mis neumáticos en la primera parte de la competencia con los tanques llenos. Por ello comencé a sentir un subviraje que me obligó a anticipar el 'pit-stop'. Luego del cambio todo funcionó a la perfección y no temía por un eventual ataque de Senna. Sobre el episodio que involucró a Mansell y a Senna, prefiero no opinar."

PROST: "Al principio había decidido estar a la expectativa para ver qué sucedía. El coche era difícil de conducir, tal vez porque la presión de los neumáticos no estaba bien regulada. He tenido un pequeño problema con el motor a bajo régimen y repetidamente llegaba a nuestras espaldas en la recta. Por ello decidí asegurarme el segundo puesto y no tomar riesgos innecesarios. Ciertamente el campeonato está más cerca con este resultado, pero aún no está dicha la última palabra".

JOHANSSON: "Llegué tarde al podio porque al final estaba casi sin combustible y por ello di la última vuelta a marcha lenta. Creo que fue una decisión acertada evitar la detención en boxes visto como anduvieron las cosas. En las últimas 15 vueltas la dirección estaba un poco más pesada y tenía subviraje, pero podía controlar la situación. Este podio es una gran alegría para mí y también para el equipo, por lo que representa a nivel práctico. Creo que los muchachos no deberán pensar más el año próximo en levantarse a las 5 de la mañana los viernes previos a los GGPP."

MANSELL: "Había mucha confusión en los boxes cuando me detuve. Emboqué el primer hueco que apreció, pero al pasar de largo las camisas amarillas, me di cuenta del error. Como no venían a remolcarme los mecánicos, instintivamente coloqué la marcha atrás. Luego, viniendo a la cola de Senna no vi para nada la bandera negra y tampoco escuché ninguna orden por radio. Sobre el toque con Senna prefiero no opinar y no crear polémicas sobre quien tuvo la culpa."

SENNA: "¿Por qué Nigell permaneció en la pista después que había sido desclasificado???. Todos han visto por TV lo que sucedió en la pista. No deseo hacer comentarios adicionales. Todo está muy claro..."



*Johansson arribó tercero: **"No creo que debamos preocuparnos en el '90 por la pre".***

FAVADITAS

MURRAY ACUSA. Comunicado apaciguador fue el distribuido en Estoril por el team **McLaren** con las firmas de **Dennis, Prost y Naguchi** referente a la polémica situación generada por las declaraciones del francés en el "week-end" de Monza. En el mismo, se asegura la igualdad de tratamiento para ambos pilotos, comprometiéndolo al francés a que discuta con los ingenieros, eventuales dudas sobre diferente material técnico, antes de denunciarlo a la prensa. Sin embargo pocos días antes de este "cese el fuego", **Gordon Murray** había hecho fuertes declaraciones en las cuales objetaba las quejas de Prost. **"Siempre hay diferencias entre dos motores** -dijo Murray- **pero no es verdad lo que se dijo en Monza, donde Prost tenía algunos caballos más que Senna. El hecho de que Senna sea más veloz que Prost tiene sólo una explicación: tiene un corazón más grande y un pie derecho más pesado. Lamentablemente este año ha tenido una suerte negra con cinco abandonos por roturas. En cambio Prost es uno de los pilotos más afortunados que yo conozco. Tampoco es cierto que Senna haya forzado el motor en Monza. Quien dice lo contrario, dice estupideces. Como las dice Balestre cuando habla de menos potencia en el motor de Prost. Lo que sucede es que por su posición, Balestre puede permitirse decir tonterías sin que deba sufrir las consecuencias y siempre encuentra gente dispuesta a aplaudirlo".** El comunicado de McLaren -además de cubrir la imagen de Honda- apuntaba también a cubrir la situación legal del equipo, puesto que contractualmente Prost podía accionar contra el team por incumplimiento de contrato, si con el silencio McLaren no salía al cruce de sus afirmaciones.

CAMBIOS. Aún se esperan movimientos en algunos equipos de F-1 antes de fin de temporada. Ya en Estoril se apreció el sorpresivo debut de **Lehto** en Onyx tomando el lugar de Gachot. El belga fue separado del team inglés tras ciertas declaraciones suyas difundidas en una circular de prensa de Marlboro de Bélgica, en las cuales criticaba el accionar del equipo. Así fue que se resolvió su separación del team, proponiéndose sólo el miércoles la candidatura de Lehto. Luego Gachot -presente en Estoril- aclaró con Van Rossen que se había tratado de un malentendido, prometiendo este particular personaje reconsiderar la sanción para Jerez. Sin embargo, Mike Earle insiste en que será Lehto quien continuará hasta fin de año con ellos. En España se sabrá quien es el que manda en Onyx. Con respecto a otros equipos, **Raphanel** podría volver a **Coloni** para las dos últimas del año, visiblemente disconforme del rendimiento de los **Rial**, mientras que el suizo **Foitek** podría tomar su lugar sobre el coche de Gunther Schmidt.

PORSCHE. Se aplaza para el '91 el retorno de Porsche a la F-1. No consiguiendo la financiación de **Camel**, los alemanes continuarán trabajando en el proyecto, ya que el motor lo necesitan igualmente para el nuevo auto de Grupo C que la casa de Stuttgart está proyectando. Tras haber hecho los primeros ejercicios sobre un **10 cilindros**, el staff de **Hans Metger** pasaría en futuro al **12 cilindros para la versión definitiva, que en F-1 podría estar destinada a Tyrrell.**

CORSA
1212 del 26 de Setiembre
al 3 de Octubre de 1989
Ayda Belgrano 1580 -4°p. (CP. 1093) Cap. Fed.
Télex: 22630 RVELA-AR
Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003

Director Editorial: Jorge A. Auge Bacqué

Director: Oscar Daniel Fittipaldi
Secretario General de Redacción: Eduardo Enrique Neira

Secretario de Redacción: Oscar Alberto Izzo

Diagramación: Eduardo César González **(Jefe de Area)**, Enrique Giovanetti **(Diagramador)**.

Secretaria: María Delia Cedrés de Mango

Colaboradores: Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos y Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini y Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Cademartori (EE.UU.) y Nestor Palmetti (Europa).

Servicios Editoriales
Fotografía: Armando Piro (Jefe), Enrico Carra (Coordinador), A. Calascione (Producciones Especiales), E. Bianco, G. Cantón, P. M. Algañaraz y Carlos Campos (Fotógrafos Especiales)

Servicios Exteriores: Marilú Olguin (Jefa)

Archivo: Francisco Forcinitti (Jefe)

editorial abril s.a.

Director Editorial: Jorge A. Auge Bacque
Estela Herszberg (Directora de Coordinación)

Departamento Comercial: Héctor S. Bustos (Adjunto Gerencia Comercial); Rodolfo Eusebio (Jefe de Tráfico), Rubén Conceti (Jefe de Medios)

ABRIL COMERCIAL S.A.
Gerente General
Jorge A. Auge Bacqué

Area Industrial
Avd. Roca 4410 (1602) - Florida (Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

indy cars

FITTIPALDI YA ES CAMPEON

En el circuito de Nazareth, en Pennsilvania, se llevó a cabo la penúltima competencia del torneo del CART, que por otra parte ya tiene campeón. El mismo no es otro que el brasileño Emerson Fittipaldi, que se convirtió en el segundo piloto de Fórmula Uno -el anterior fue Mario Andretti- que llega a esa instancia. El brasileño dió el paso decisivo al imponerse en esta competencia, disputada sobre doscientas vueltas, a 216,800 km/h. El podio se completó con Rick Mears, que llegó a 4s79/100 y Danny Sullivan, y los tres corrieron con Penske-Chevrolet.

El duelo entre Fittipaldi y Mears, quien también era postulante al título, favorecía a éste último, pero doce vueltas antes del final Mears entró a boxes a reponer combustible y en su apresuramiento por volver a la pista salió antes de tiempo, quedando en su auto parte de la manguera con la que se cumplió la carga, por lo que le exhibieron bandera negra y debió entrar a los boxes nuevamente para solucionar el problema. Ello fue aprovechado por Fittipaldi, quien no tuvo mayor apuro cuando acudió a reabastecerse.

Faltando sólo la competencia del 15/10 en Monterrey, Fittipaldi tiene 186 puntos y Mears 164. En el mejor de los casos este último puede empatar el puntaje del brasileño, quien de todos modos es campeón, puesto que ante la igualdad en puntos el torneo se define por cantidad de carreras ganadas. En ese sentido, Fittipaldi tiene cinco victorias y su oponente Mears solamente dos.

SANCIONES A PROST, MANSELL, GROUILLARD...

Trabajo a destajo para el colegio de comisarios deportivos en Portugal. Por cierto el balance fue altamente positivo para las arcas de la FISA, ya que se acumularon gran cantidad de sanciones económicas durante el fin de semana. A las de Dalma y Larini en la preclasificación, se sumaron 10.000 dólares aplicados a Grouillard en clasificación por haber saltado un semáforo en rojo. Pero lo suculento vino el domingo. Sobre la cuestión Mansell, Balestre en persona se encargó de comunicar la sanción de los comisarios: "Después de escuchar al piloto Mansell y al team manager Fiorio -reza la decisión número 22- por la infracción al artículo 133 que prohíbe los retrocesos en el pit-line y después de haber verificado que el piloto Mansell no detuvo su coche tras 3 exhibiciones de la bandera negra por orden del Director de la prueba, los comisarios deciden imponer al piloto Mansell y al equipo Ferrari una multa de 50.000 dólares y pedir a la FISA que considere la exclusión del piloto Mansell en una de las próximas competencias del F1".

Esto no quiere decir que Mansell está suspendido para el próximo GP, sino que ahora el Comité Ejecutivo de FISA, que se reúne del 9 al 11 de octubre, deberá decidir ante el pedido de sanción de los comisarios, evaluando una segura apelación por parte de Ferrari. A los 50.000 dólares de multa aplicados a Ferrari, los comisarios adicionarán 10.000 dólares a Alain Prost por no haberse presentado a la conferencia de prensa posterior al GP y otros 10.000 dólares a Martin Brundle por haber circulado a elevada velocidad en el pit-lane -faltando poco para que embistiese al mismo Balestre- entre la vuelta previa y la salida en búsqueda de la grilla de salida. Con respecto a la cuestión Mansell y la bandera negra, vale aclarar que lo que debía haber hecho Mansell al pasar la línea de su box, era volver a pista, cumplir otro giro y reingresar a los boxes. Como se recordará, también en el GP de Alemania del '83, Lauda fue desclasificado por una infracción similar cuando tripulaba el McLaren-Ford.

ODON A LA CONQUISTA

Durante el pasado fin de semana se llevó a cabo la 2ª edición del Rally del Oeste, el que se concretó en dos etapas -disputadas el sábado 23 y domingo 24- con un total de siete PP.CC. y 108,60 km.

En la clase mayor se impuso el binomio Odón-Madero (Renault 18) mientras que en la intermedia el vencedor, fue el integrado por Muzzin-Loiácono (VW Gacel) y en la clase chica el ganador fue el dúo Andrés-Andrés (Fiat 128 1100). En la clase 7 se impuso Marín-Palazzo y en la 8 el ganador resultó Patraul-Kessler.

Tomaron parte de esta competencia 98 binomios, de los cuales arribaron 51. Ampliaremos en nuestra próxima edición.



MOTOS, JEEPS Y PICK-UPS
EN EL DESAFIO MAS DURO
PARA LOS AMANTES
DEL TODO-TERRENO



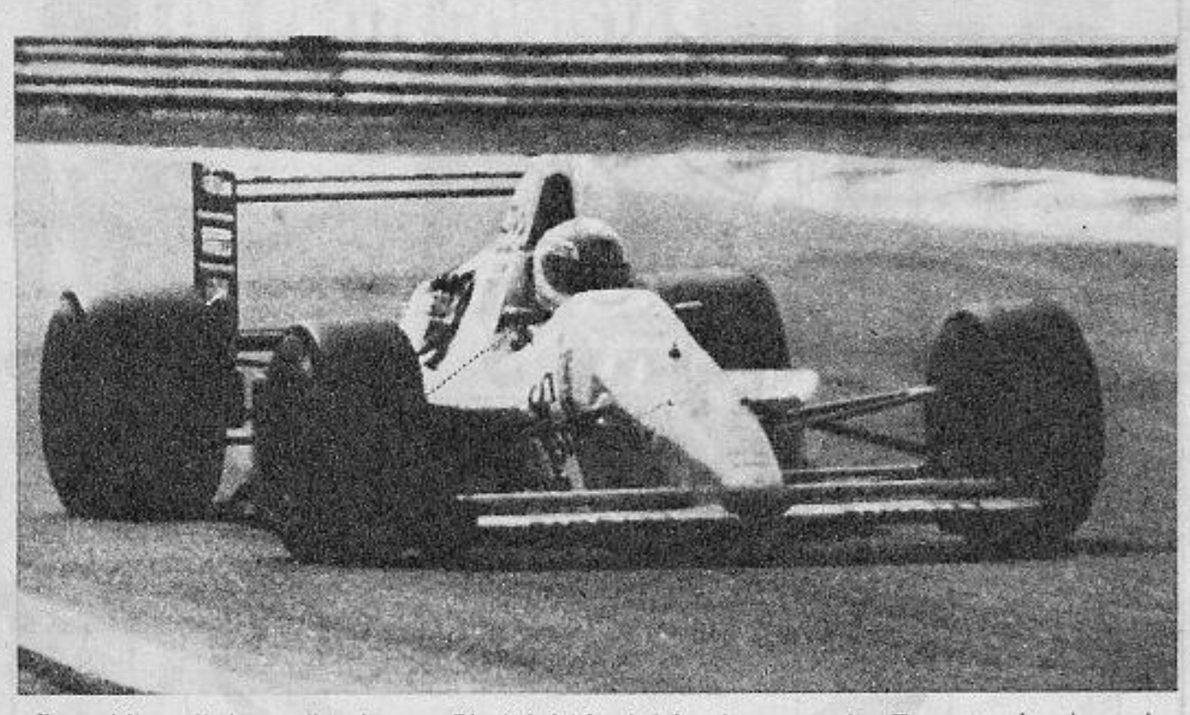
CLUB CORSA AVENTURAS

El llamado de la selva... El imán, un triángulo cuyos vértices -Iguazú, Eldorado, Bernardo de Irigoyen- encerrará en tres jornadas inolvidables la difucultad que planteará la selva misionera. Setecientos kilómetros a través de la más agreste y apasionante geografía...

14, 15 y 16 de octubre de 1989

Informes
a los teléfonos (01) 322-3444 y 682-7057 de BuenosAires, (023) 72-4031, de Mar del Plata y (0743) 20346, de Puerto Rico, Misiones

Inscripciones
Casa de Misiones, Avda Santa Fe 989, Buenos Aires.
(Cierre a valores reducidos, 29 de setiembre de 1989).



Para Minardi, lo realizado por Pierluigi Martini fue inesperado. En parte lue logrado gracias a las gomas Pirelli.

LOS TIEMPOS

	Entrenam Viernes	Clasif. Viernes	Entrenam. Sábado	Clasif. Sábado	Pruebas Libres	Vuelta Más rápida
Senna	**1m17s132**	**1m15s496**	1m16s871	**1m15s468**	**1m19s795**	1m19s490
Berger	1m18s058	1m16s799	1m17s374	1m16s059	1m20s730	**1m18s986**
Mansell	1m18s141	1m17s387	**1m16s735**	1m16s193	1m20s063	1m19s047
Prost	1m17s637	1m17s336	1m17s704	1m16s204	1m20s219	1m19s385
Martini	1m18s594	1m16s938	1m16s919	1m17s161	1m21s533	1m21s170
Patrese	1m18s275	1m17s281	1m17s610	1m17s852	1m21s566	1m19s796
Caffi	1m18s666	1m18s623	1m19s256	1m17s661	1m22s311	1m21s300
Boutsen	1m19s466	1m17s801	1m17s850	1m17s888	1m21s059	1m19s575
Pérez Sala	1m18s501	1m17s844	1m23s495	1m18s305	1m23s217	1m22s114
Brundle	1m18s072	1m17s874	1m17s566	1m17s995	1m23s043	1m21s167
Modena	1m18s891	1m18s589	1m18s173	1m18s093	1m24s561	1m21s451
Johansson	1m19s645	1m19s281	1m17s696	1m18s105	1m20s932	1m21s224
Nannini	1m18s355	1m18s115	1m18s953	1m18s359	1m22s074	1m20s722
Gugelmin	1m19s977	1m18s124	1m17s974	1m18s277	1m21s545	1m20s571
Moreno	1m19s937	1m18s196	1m21s889	1m20s512	1m23s306	1m25s411
Pirro	1m19s971	1m18s340	1m21s365	1m18s328	1m21s662	1m24s080
Alliot	1m19s025	1m19s306	1m19s135	1m18s386	1m21s641	1m20s697
Palmer	1m18s906	1m19s712	1m19s892	1m18s404	1m21s733	1m21s562
De Cesaris	1m20s777	1m18s442	1m19s250	1m18s511	1m22s010	1m23s592
Piquet	1m19s304	1m18s482	1m18s839	1m18s682	1m22s991	1m22s356
Alboreto	1m20s639	1m18s563	1m19s558	1m18s846	1m22s448	1m21s576
Warwick	1m20s804	1m18s711	1m19s576	1m18s892	1m20s693	1m22s926
Arnoux	1m19s610	1m18s711	1m19s576	1m19s979	1m22s175	1m21s603
Capelli	1m18s817	1m19s079	1m20s281	1m18s785	1m22s472	1m22s873
Nakajima	1m20s153	1m19s278	1m18s370	1m20s006	1m22s073	1m21s794
Cheever	1m20s031	1m19s247	1m18s445	1m19s264	1m21s244	1m23s732
Herbert	1m20s368	1m19s515	1m19s766	1m19s436	—	—
Groulliard	1m20s339	1m19s605	1m19s481	1m21s435	—	—
Raphanel	1m24s736	—	1m22s335	1m22s423	—	—
Danner	1m22s394	1m21s678	1m44s071	—	—	—

Preclasificación: Johansson (Onyx ORE1-Cosworth DFR), 1m18s623/1000; Alliot (Lola L89-Lamborghini), 1m19s164; Moreno (Coloni C3-Cosworth DFR), 1m19s780; Alboreto (Lola L89-Lamborghini), 1m19s869; J. Letho (Onyx ORE1-Cosworth DFR), 1m20s180; Piercarlo Ghinzani (Osella FA1M-Cosworth DFR), 1m21s021; Oscar Larrauri (EuroBrun E189-Judd), 1m21s326; Gabriele Tarquini (AGS JH25-Cosworth DFR), 1m21s881; Aguri Suzuki (Zakspeed ZK891-Yamaha), 1m24s116; Bernd Schneider (Zakspeed ZK891-Yamaha), 1m24s732; Enrico Bertaggia (Coloni C3-Cosworth DFR), 1m28s526. Nota: **Nicola Larini** (Osella FA1M-Cosworth DFR) y Yannick Dalmas (AGS JH21-Cosworth DFR), fueron excluidos de la preclasificación por decisión de los oficiales de pista. **Nota 2:** Fueron eliminados en las pruebas clasificatorias **Johnny Herbert** (Tyrrell DG018-Cosworth DFR), **Oliver Gruillard** (Ligier JS33-Cosworth DFR), **Pierre-Henri Raphanel** y **Christian Danner** (ambos con Rial ARC02-Cosworth DFR).

CAMPEONATO MUNDIAL PILOTOS

(Disputadas: Brasil, San Marino, Mónaco, México, Estados Unidos, Canadá, Francia, Inglaterra, Alemania, Hungría, Bélgica, Italia y Portugal)

Pos.	Piloto	País	Ptos.
1º	Alain Prost	Francia	75(77)
2º	Ayrton Senna	Brasil	51
3º	Nigel Mansell	Gran Bretaña	38
4º	Riccardo Patrese	Italia	28
5º	Thierry Boutsen	Bélgica	24
6º	Alessandro Nannini	Italia	17
7º	Gerhard Berger	Austria	15
8º	Nelson Piquet	Brasil	9
9º	Eddie Cheever	EE. UU.	6
	Michele Alboreto	Italia	6
	Derek Warwick	Gran Bretaña	6
	Stefan Johansson	Suecia	6
13º	JóJohnny Herbert	Gran Bretaña	5
	Jean Alesi	Francia	5
15º	Stefano Modena	Italia	4
	Mauricio Gugelmin	Brasil	4
	Andrea De Cesaris	Italia	4
	Alex Caffi	Italia	4
20º	Pier Luigi Martini	Italia	4
22º	Christian Danner	Alemania	3
24º	Martin Brundle	Gran Bretaña	2
	René Arnoux	Francia	2
	Johnathan Palmer	Gran Bretaña	1
	Gabriele Tarquini	Italia	1
	Luis Pérez Sala	España	1
	Oliver Grouillard	Francia	

COPA DE CONSTRUCTORES

POS	MARCA	PTOS.
1º	**McLaren-Honda**	**128**
2º	Ferrari	53
3º	Williams-Renault	52
4º	Benetton-Ford	22
5º	Tyrrell-Cosworth	13
6º	Arrows-Cosworth	12
7º	Lotus-Judd Tickford	9
8º	BMS-Dallara-Cosworth	8
9º	Brabham-Judd	6
	Onyx-Cosworth	6
11º	Minardi-Cosworth	5
12º	March-Judd	4
13º	Rial-Cosworth	3
	Ligier-Cosworth	3
15º	AGS-Cosworth	1

ORDEN DE LARGADA

Ayrton Senna
Mc Laren/MP4/5-Honda
1m15s468
a 207.505 km/h

Gerhard Berger
Ferrari F-1/89
1m16s059

Nigel Mansell
Ferrari F-1/89
1m16s193

Alain Prost
McLaren MP4/5-Honda
1m16s204

Pier Luigi Martini
Minardi M189-Cosworth DFR
1m16s938

Riccardo Patrese
Williams FW13-Renault1m17s281

Alex Caffi
BMS-Dallara 189-Cosworth DFR
1m17s661

Therry Boutsen
Williams FW13-Renault
1m17s801

Luis Perez Sala
Minardi M198-Cosworth DFR
1m17s844

Martin Brundle
Brabham BT58-Judd
1m17s874

Stefano Modena
Brabham BT58-Judd
1m18s093

Stefan Johansson
Onyx ORE1-Cosworth DFR
1m18s105

Alessandro Nannini
Benetton B189-Ford
1m18s115

Mauricio Gugelmin
March CG891-Judd
1m18s124

Roberto Moreno
Coloni C3-Cosworth DFR
1m18s196

Emanuelle Pirro
Benetton B189-Ford
1m18s328

Phillipe Alliot
Lola L89-Lamborghini
1m18s386

Jonathan Palmer
Tyrrel DG018-Cosworth DFR
1m18s404

Andrea De Cesaris
BMS-Dallara 189-Cosworth DFR
1m18s492

Nelson Piquet
Lotus T101-Judd Tickford
1m18s482

Michele Alboreto
Lola L89 Lamborghini
1m18s846

Derek Warwick
Arrows A11-Cosworth DFR
1m18s711

René Arnoux
Ligier JS33-Cosworth DFR
1m18s767

Ivan Capelli
March CG891-Judd
1m18s785

Satoru Nakajima
Lotus T101-Judd Tickford
1m19s165

Eddie Cheever
Arrows A11 Cosworth DFR
1m19s247

CLASIFICACION

Gran Premio de Portugal - autódromo de Estoril - Circuito de 4.350 metros de extensión - Final a 71 vueltas - Recorrido total: 308,850 kilómetros - 24 de septiembre de 1989

Pos	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	VTS.
1º	28	**Gerhard Berger**	Ferrari F-1/89	**1h36m48s546**	71
2º	2	Alain Prost	McLaren MP4/5-Honda	a 32s367	71
3º	36	Stefan Johansson	Onyx ORE1-Cosworth DFR	a 55s325	71
4º	19	Alessando Nannini	Benetton B189-Ford	a 1m22s369	71
5º	23	Pier Luigi Martini	Minardi M189-Coseorth	a 1 vuelta	70
6º	3	Jonathan Palmer	Tyrrel DG018-Cosworth DFR	a 1 vuelta	70
7º	12	Satoru Nakajima	Lotus T101-Judd Tickford	a 1 vuelta	70
8º	7	Martin Brundle	Brabham BT58-Judd	a 1 vuelta	70
9º	30	Phillipe Alliot	Lola L89-Lamborghini	a 1 vuelta	70
10º	15	Mauricio Gugelmin	March CG891-Judd	a 2 vueltas	69
11º	29	Michele Alboreto	Lola L89-Lamborghini	a 2 vueltas	69
12º	24	Luis Pérez Sala	Minardi M189-Cosworth DFR	a 2 vueltas	69
13º	25	René Arnoux	Ligier JS33-Cosworth	a 2 vueltas	69
14º	8	Stefano Modena	Brabham BT58-Judd	a 2 vueltas	69

Promedio del ganador: 191,418 km/h.
Récord de vuelta: Berger, en la 49ª, en 1m18s986/1000 a 198,263 km/h.**Nota:**Las fracciones de segundo están expresadas en milésimas.
Próxima competencia: el 1º de octubre Gran Premio de España en el autódromo de Jerez de la Frontera.

LA CARRERA CADA DIEZ VUELTAS

VTA.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	BERG	MANSE	SENNA	PROST	MARTI	PATRE	BOUT	JOHAN	CAFFI	BRUND
20	BERG	MANSE	SENNA	PROST	MARTI	PATRE	BOUT	JOHAN	CAFFI	NANNI
30	MANSE	BERG	SENNA	MARTI	PATRE	BOUT	JOHAN	PROST	NANNI	GUGEL
40	MARTI	BERG	SENNA	MANSE	PROST	JOHAN	NANNI	PATRE	BOUT	PALM
50	BERG	PROST	JOHAN	PATRE	BOUT	NANNI	MARTI	PALM	NAKA	BRUND
60	BERG	PROST	PATRE	JONAH	NANNI	MARTI	BOUT	PALM	NAKA	BRUND

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nº	Piloto	Marca	Causa
11	31	Roberto Moreno	Coloni C3-Cosworth DFR	Problemas eléctricos
17	22	Andrea De Cesaris	BMS Dallara 189 cosworth	Problemas eléctricos
24	10	Eddie Cheever	Arrows A11-Cosworth	Fuera de pista
25	16	Ivan Capelli	March CG 891-Judd	Rotura de motor
29	20	Emanuelle Pirro	Benetton B189-Ford	Amortiguador roto
33	23	Alex Caffi	BMS Dallara 189-Cosworth	Toque con Piquet
37	11	Nelson Piquet	Lotus T101-Judd Tickford	Toque con Caffi
48	9	Derek Warwick	Arrows A11-Cosworth DFR	Fuera de pista
48	27	Nigel Mansell	Ferrari F-1/89	Toque con Senna
60	1	Ayrton Senna	McLaren MP4/5-Honda	Toque con Mansell
60	5	Thery Boutsen	Williams FW13-Renault	Rotura de motor
	6	Riccardo Patrese	Williams FW13-Renault	Rotura de motor

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ruedas Deportivas



SPINA HNOS.

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

Service y Ventas:

Avda. Fco. BEIRO 5468 • Cap. Fed. Tel. 568-5719

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA ARGENTINA

Adquiéralas en las mejores Casas del Ramo de todo el país.

AMORTIGUADORES

COLOCACION Y VENTA

- Para Automotores nacionales e importados
- Departamento Competición.



AMORTIGUACION HORACIO

MILLER 3464 cp 1431CAP
Tel. 542-1533 543-9489

Ford

ZUBELDIA

LINEA COMPLETA FORD

- REPUESTOS Y ACCESORIOS
- BOMBAS DE AGUA PARA TODAS LAS MARCAS.
- RECAMBIOS Envíos al interior



Av. CENTENARIO 2073. Beccar Tel. 747-0611; 743-4646

TUDGAR S.A.

RESINAS POLIESTER
FIBRA DE VIDRIO

- MASILLA PLASTICA
- CATALIZADORES
- ESTIRENO
- DESMOLDANTES
- ACELERADORES
- ACETONA
- PASTAS PIGMENTADAS
- GEL-COATS

En San Martín: AV. ITURRASPE (101) 1428
C.C. 1650 Tel. 752-4225

Sr. MECANICO

OFRECEMOS NUESTRO SERVICIO DE REPARACION DE EQUIPOS DE INYECCION A NAFTA Y ENCENDIDO ELECTRONICO.

ESTA A SU DISPOSICION NUESTRO LABORATORIO EQUIPADO PARA LOCALIZACION DE FALLAS.



DULBECCO

MEXICO 3259 (1603)
Tel. 760-3511 - VILLA MARTELLI

WAGNER COMPETICION

BALANCEADORES ARMONICOS RECARGABLES PARA CIGUEÑALES DE COMPETICION

José Hernández 5455 (cp. 1605).
Munro. Tel.: 762-5852

ESCAPES ESPECIALES

COMPETICION

ESCAPES ESPECIALES COBBO ROOSEVELT 3641 - CASEROS

COLOCACION EN EL ACTO

Roosevelt 3641. Caseros.
Tel. 759-3810

Fabricación • Reparación • Nacionales e importados
★ PARAGOLPES ★ PARRILLAS ★ TABLEROS ★ CONSOLAS ★

SERVIPLAS

- DEFLECTORES FIAT 619 IVECO
- GUARDABARROS FIAT 619 IVECO
- Envíos al interior

FORMOSA 3891 (1766) TABLADA. Bs. As.
AV. ARTURO U. ILLIA 3530 (1754) SAN JUSTO. TEL. 651-5581

8 mm SPARKPLUG WIRE HI-TENSION COMPETICION

CHeFRen®

EL CABLE DE BUJIA USADO POR LOS CAMPEONES

DESCUENTOS ESPECIALES
A EQUIPOS DE COMPETICION

ANDONAEGUI 2819/21 • CAP (cp.1431) • TEL.: 52-4504

CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

FAROS DE IODO ADICIONALES
786-7568
y 70-6387



RAMBO car

Arieta 1460. Tel. 651-8059. San Justo

FABRICA DE ALERONES DEPORTIVOS

Diseños Exclusivos para Fiat 128 - Duna Regatta - Peugeot 504 y 505; Renault 12, 18 y Fuego.
Taunus, Sierra y Escort; Gacel.

REFORMA PARRILLA FORD SIERRA 89

DIRECCIONES HIDRAULICAS

HIDRAULICA TOTAL

- REPARACION • VENTA Y COLOCACION
- Todas las marcas
- AUTOMOTORES Y MAQUINAS VIALES

Reserve Turno al
☎ 628-9049

CASULLO 696, esq. Santa Fe (cp. 1708), MORON

Adamoli COMPETICION

PISTONES

PISTONES SYLICUM

DODGE Y CHEVROLET AL 50%

NUEVO DISEÑO

REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA LA COMPETICION (TODAS LAS CATEGORIAS)

PERNOS FORJADOS SUPERLIVIANOS

TEL. 501-0242 - Avda. SAN MARTIN 5782. CAP. Cap. Envíos al Interior

Para avisos: A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 - 4° B - ☎ 862-7734



CROCERI PRESENTO EL REYNARD-VW

La prueba de **F-3** celebrada en el Autódromo "Oscar Gálvez" fue propicia para que **Fernando Croceri** presentara "en sociedad" su flamante **Reynard-VW**. En una carpa prolijamente armada a metros de la torre de cronometraje, la informal ceremonia sirvió para agrupar allí a gente de la categoría, periodismo especializado y dirigentes, quienes degustaron sabrosos bocados y excelentes vinos .



Croceri no quiso dejar pasar la oportunidad para dicha presentación, aún considerando que estuvo a un tris de correr aunque, por consejo de **Maldonado** y gente de su equipo, prefirió desistir pensando en un debut más ordenado en Las Vizcachas.

En la foto, Croceri (izquierda) junto a Maldonado y **Edgardo Fernández**, que cumplirán funciones de preparador el primero y asesores técnicos ambos. Un momento amable y mucha alegria en el grupo que reunió a Croceri.

EN LA SENDA DEL "BICHO"

El pasado 20/8 finalizó en Rosario el **Campeonato Argentino de Regularidad 1989**. En la ocasión se disputó el "4º Gran Premio Santafesino", que en Velocimetro Libre ganó la pareja **Rafael Suárez-Héctor del Buono** (este último, hermano de Jorge, el navegante de Recalde) que sumó 733 puntos en contra, adjudicándose a la vez el título de Campeón 1989, escoltado por el binomio chileno compuesto por Avalos-Moreno.

En Velocimetro Original ganaron este Gran Premio **Tessone-Baldama**, mientras que **Boero-Rossi** lograron el Campeonato, siendo Subcampeones Avalle-Jovet.

Además, se informó que durante **el 21 y 22/10** tendrá lugar el **Campeonato Sudamericano de Regularidad** para las categorías Velocímetro Libre y Velocímetro Original. Estará fiscalizado por Escudería Norte y se disputará por rutas cercanas a la Capital Federal, con la participación de binomios de Argentina, Chile y Uruguay. Los interesados pueden solicitar información en Laprida 2001, Vicente López, o llamar al teléfono (01) 791-1431, los martes y jueves de 20 a 23 horas.

PARKER CAMPEON

No hubo sorpresas en la culminación del **Campeonato Mundial de Motocross** de la clase **125 cm3**. Y esto equivale a decir que, tal como se palpitaba tras su triunfo en el Gran Premio de la República Argentina disputado en el circuito de Cosquín, la corona quedó en poder del estadounidense **Trampas Parker**, piloto "uno" de **KTM**.

Un segundo puesto en el **Gran Premio de Francia** de alcanzó de sobra a Parker para llegar el ansiado halago. De nada le valieron al italiano **Alessandro Puzzar** con **Suzuki** sus victorias en ambas mangas y en la clasificación final, ya que con la posición de escolta obtenida en la serie inicial, Trampas se aseguró el título sin necesidad de esperar la segunda. De tal manera, el estadounidense radicado en Italia sumó **324 puntos**, ubicándose posteriormente Puzzar con 303, Healey con 229, Moore con 216, Strijbos con 138, Demaria con 108, Evertsen con 107, Contini y Bartolino con 99 y Van Drumen con 89.

EL ESTADO DE CUCHIETTI

Sergio Cuchietti, piloto de **Stock Car** que el pasado 9/9 sufriera un accidente en el Autódromo de Buenos Aires, mejora sensiblemente. Ya recobró el conocimiento y el pasado 22/9 el equipo médico que lo atiende le practicó una punción cerebral para eliminar un hidroma frontal que no le permitía al paciente una mejoría franca. Cuchietti está actualmente internado en el Instituto Haedo.

TAPAS EN REGLA

Tras hacer un análisis de toda la mecanización de las tapas de cilindros de los autos de **Angeletti, Romero y Urretavizcaya**, quienes ocuparon las tres primeras colocaciones en la competencia

LANZAMIENTO DE LA AVENTURA

En la ciudad de Río Cuarto se llevó a cabo el lanzamiento oficial de la "**Aventura de los 4X4 Transcomechingones**", prueba que se disputará **entre el 13 y el 16 de octubre** en la zona serrana de Córdoba y San Luis, con la organización del **Río Cuarto Automóvil Club** y el aus-picio de **LV16 Radio Río Cuarto y del Club CORSA Aventuras**.



Esta segunda edición, desde el punto de vista técnico tendrá dos categorías para vehículos de cuatro ruedas: 4 y 6 cilindros, y una para motocicletas. Comenzará a las 14 horas del 13/10, desde la plaza San Martin de Río Cuarto y de allí los participantes subirán a las sierras de los Comechingones, pernoctando en las alturas y efectuando pruebas especiales mientras dure esa travesía, estimándose la llegada a **Merlo**, San Luis, el 16/10 en horas de la tarde. La inscripción puede hacerse en Alberdi 1235, Río Cuarto, o al teléfono (0586) 26172, y cuesta **A 25.000**, incluyendo merienda y cena en Alpa Corral, cena criolla en vivac de montaña, almuerzo en Villa Larca, cena en Merlo y alojamiento en dicha ciudad. Todo culminará con un gran almuerzo y entrega de premios en Merlo.

LAS DESCLASIFICACIONES EN LA MANZANA

Luego de finalizado el rally **Vuelta de la Manzana** (cuya nota está entre las páginas 14 y 19), los comisarios técnicos, tras revisar los autos **Fiat Regatta 85** de **Jorge Bescham** y **Carlos Bravo**, quienes habían finalizado en primero y segundo lugares respectivamente en la **Clase Dos**, informaron a los comisarios deportivos que los conductos de los múltiples de admisión de ambos autos tenían un diámetro menor que los dos que figuran sobre la ficha de homologación de ese modelo, incluyendo las tolerancias sobre dimensiones (-2%+4%). Inmediatamente los pilotos apelaron la desclasificación implícita, aduciendo que ambos elementos se habían adquirido en concesionarias oficiales. Sin embargo, esa pieza del auto, para ser autorizado su uso en la preparación del Grupo A, debe estar incluida en la ficha de homologación respectiva, lo cual, al parecer, no es el caso. En las fichas que pueden consultarse y adquirirse en la Comisión Deportiva Automovilística, figuran dos colectores de admisión diferentes. Uno de ellos (figura en la página 12 de la ficha) tiene orificios circulares con un **diámetro de 28 mm**, mientras que el otro (página 22) es oval y tiene **28,5 mm en un sentido y 29,5 mm en otro**, sin que haya referencia de un tercer elemento con otras medidas. "**Ni siquiera lo pulimos** -dijo Bescham- **porque en la fábrica siempre nos aconsejaron que es mejor no hacerlo**". Dado el reclamo interpuesto por el cordobés y por el barilochense Bravo, **Félix Barral** (C.D.) decidió traer ambos múltiples de escape a Buenos Aires para su posterior estudio por la Subcomisión Técnica de la CDA. Sin embargo, a menos que se aduzca y pruebe que hay un trámite de homologación concluido, de un colector con las medidas apropiadas, difícilmente se reclasifique a los pilotos desclasificados. La variación de medida hallada implica posiblemente una mayor velocidad de la mezcla aire/combustible a su entrada a la tapa de cilindros (cuyos conductos tienen igualmente mayor diámetro que los del múltiple), lo que quizá redunde en beneficio de un mayor llenado de las cámaras de combustión. La diferencia encontrada, sin embargo, es de menos de un milímetro.

Por otra parte, también fue desclasificado el Fiat Super Europa 1.5 de Juan Carlos Biondi por haber sido empujado.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COMO SE PIDE

El pasado 21/9 recibimos en nuestra redacción una nota remitida por el doctor Horacio Rivarola, **Presidente de la** Comisión Deportiva Automovilística, **que a continuación transcribimos:**

"En razón de la amplia difusión, dada en el Nº 1211 páginas 34 y 35, a las cartas que enviara a esa revista la Asociación de Pilotos de Rally y Navegantes, me veo obligado a dar publicidad por el mismo medio, a la carta que a título personal envié en aquel entonces al Sr. Miguel Torrás, desmintiendo sus afirmaciones y censurando sus procedimientos.

"En consecuencia, solicito se dé a la misma idéntica difusión, como única forma en que su incorrecta actitud y sus falsas acusaciones, sean puestas de manifiesto ante la opinión interesada en conocer la verdad.

"Por otra parte, le hago saber que la Mesa Directiva de la C.D.A. en su reunión del 29/8/89, al tomar conocimiento de esas cartas del Sr. Torrás, resolvió que tales expresiones no constituyen solo un agravio al Presidente de la C.D.A. sino a todos sus componentes, por denuncias infundadas y carentes de veracidad sobre manejos arbitrarios de la C.D.A.que no existen, disponiendo el pase de las actuaciones a la Subcomisión de Penalidades.

"Con tal motivo lo saludo con atenta consideración"

He aquí, entonces, la transcripción de la carta en cuestión:

"El día 22 del corriente, recibí de Ud. y otros pilotos y con la cordialidad habitual conversamos sobre los argumentos que podrían utilizar en un pedido de reconsideración a lo resuelto por la Mesa Directiva de la C.D.A. sobre montos de premios de los futuros Rallys.

;"No obstante mi trato amistoso, no tuvo Ud., reparo en ocultar los términos agraviantes de la carta enviada con anterioridad al señor Presidente del A.C.A., en la que me acusa de ser personalmente responsable de 'diversas situaciones planteadas en el seno de la C.D.A.', sin decir cuales, provocadas por un 'manejo' mío 'discrecional y unilateral', para terminar solicitando la intervención de aquél, 'para tratar de poner fin a una situación de conflicto, con actitudes como las del Dr. Rivarola'.

"En su beneficio, pienso, que no alcanza Ud. a comprender la gravedad de esa serie de imputaciones.

"Las falsedades que esa carta contiene y la amplia difusión de copias de la misma, que Ud. habría dispuesto, me obligan a hacer pública la presente, que le remito a título personal y no en el ejercicio de mi cargo, paa expresarle que, falta totalmente a la verdad a sabiendas, pues no ignora que la representación de los pilotos de APRYN participó en la larga reunión realizada el día 14, con los dirigentes de todos los clubes con competencias pendientes, no llegando a ningún acuerdo con los mismos, dispuse personalmente la modificación de la escala de premios; que en consecuencia, a la reunión del día 15, se llevó a la Mesa Directiva la propuesta de los clubes y la presentada en disconformidad por los pilotos, tal como consta en el Acta Nº 299; que es falso que en la C.D.A. haya situaciones de conflicto y que exista el manejo arbitrario de que se me acusa.

"No ignoro que las actuales dificultades económicas alcanzan también a los pilotos, pero lamento que su desmedido afán de lucro los lleve a pretender que la C.D.A. tenga el derecho, según su errónea interpretación, de modificar una escala de premios calculada sobre el valor -nafta- a 38 australes, que en la actualidad se elevaría a 270 australes el litro, cifra imposible de imponer a ninguna Institución.

"Las falsas denuncias y acusaciones carentes de seriedad no son las formas de lograr el equilibrio buscado en beneficio común y el recurrir a la Presidencia del A.C.A., como efecto intimidatorio, resultaría infantil sino pusiera de manifiesto el total desconocimiento de su parte, del orden jerárquico y de las normas y reglamentaciones que está Ud. obligado a respetar.

"Estatutariamente daré conocimiento de lo actuado a la Mesa Directiva de la C.D.A. y personalmente, al sentirme agraviado por su actitud, prescindo del trato mantenido hasta el presente con usted.

"Lo saludo atentamente".

CARBURANDO Y CORSA CON LOS NOTABLES



1

El pasado 19/9 tuvo lugar en el restaurante "**Federico**", una nueva entrega de premios a "Los Notables", en este caso a quienes se destacaron durante los meses de julio y agosto pasados. Además de los premiados, asistieron los ingenieros Zen (Isaura); Rey, Vai y Gianelli (YPF) este último secretario privado del Interventor Frigerio, los Sres. Rodriguez y Moschetto (Conclusión Publicitaria), Novello (Michelin), Bonzi (Alitalia), Gurini (piloto), Rullo (preparador), R. del Campo, Suardi (vicepresidente 1º el Concejo Deliberante), hermanos Viola, Carlos Alvarez (Secretario de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires), Oriato (Centro del Rodado, Casilda), Velázquez y Piddens (Taller Modelo), representantes de Transportes Cruz del Sur, el conocido fotógrafo "Cholo" Cano, y Silva, Barreiro y Debenedetti (Mobil Argentina).


2

Los ganadores de ternas fueron, en julio, **Mario Serravalle** (La Figura), **Julio César Catalán Magni** (La Revelación), **Luis Minervino** (La Actuación) y **San Lorenzo Automóvil Club** (EL Organizador). En cuanto a agosto, **Roberto Mouras** (La Figura), **Carlos Giavedoni** (La Revelación), **Eduardo Ramos** (La Actuación) y **Asociación Corredores de Turismo Carretera** (El Organizador).


3

Las fotos que mostramos son: 1) Vista parcial del salón, con los asistentes en franca charla mientras degustan el excelente menú de "Federico".2) Sobre la izquierda, el "Pastor" (alemán) Eduardo Neira (pidiendo la bendición a la mesa, que completan el Sr. Augusto Bonzi (Alitalia) y los Sres. Juan y Novello, de Michelin. 3) Micrófono en mano, Eduardo Ruiz (Carburando) entrega el premio de El Organizador de julio al San Lorenso Automóvil Club, representado por los señores Dascani, Guerroni, Crazi y Filippini. Con diploma en mano Sergio López, del Argentino Atlético Club de Las Parejas, ternado en ese rubro. 4) Muy sonrientes, autoridades de YPF junto al ingeniero Zen (Isaura) y Fernández Sasso (Ed. Abril). 5) En primer plano, Durán, preparador del "Chueco" Romero, Minervino y, enfrente,el ya nombrado Romero, ternado para La Figura de julio.


4


5



de Turismo Carretera en Junin, el comisario técnico Carlos Marchese informó a la Comisión Directiva de la A.C.T.C. que todas estaban de acuerdo con el reglamento. Se controló la inclinación de las válvulas, los intercentros de las guías de válvulas y la inclinación de las bujías sin encontrarse ninguna anomalía, por lo que la clasificación de dicha competencia ya está confirmada.

MUJERES FUEGUINAS '89

Durante el 21 y 22 de octubre tendrá lugar la 10ª edición de **"Mujeres Fueguinas", competencia que se hará en Río Grande, Tierra del Fuego, en un veloz circuito de ripio denominado "Almirante Brown", y como todos los años estará reservada exclusivamente para mujeres, ya que como es habitual, el sexo débil (¿?) correrá, cronometrará y cumplirá los servicios auxiliares en la pista. En cuanto a los vehículos, podrá participar cualquiera que sea standard equipado con motor alternativo, de aspiración normal y con un solo carburador de no más de dos bocas. Esos motores se deben ajustar a los manuales técnicos publicados por la fábrica, y las tolerancias admitidas son las que la fábrica encuadra como reparación autorizada. Las interesadas en participar pueden requerir información en la Delegación Municipal de Río Grande en la Capital Federal, ubicada en Sarmiento 745, 8º piso, o llamar al (01) 325-2125.**

EL T.C. A MORON

Ampliando lo que anticipáramos ediciones atrás, el próximo 19 de noviembre el **Turismo Carretera** se presentará en un circuito ubicado en lo que es el asentamiento de la **Base Aérea de Morón**. El pasado 20/9 una delegación de la A.C.T.C. integrada por **Juan Carlos Deambrosi, Rubén Gil Bicella, Héctor Ríos, Roberto Mouras y Máximo Senópoli** estuvo en el lugar dando el primer paso para el diseño del circuito, que tendrá -aproximadamente- **seis mil quinientos metros**. La pista a utilizarse tiene un ancho máximo de 45 metros y un mínimo de 35, mientras que el recinto de boxes será de 150 por 70 metros. Lo interesante es que no tendrá las características de semipermanente, sino de autódromo, puesto que por sus dimensiones podrán largar todos los autos juntos y para lo cual se deberá hacer una prueba de clasificación. En cuanto al público, podrá estar ubicado en tribunas tubulares que habrá en la chicana y en los dos retomes previstos, y además habrá elevaciones naturales. De inmediato se comenzará a trabajar sobre la infraestructura necesaria.

GRANDES Y CHICOS EN KART

Este domingo, a partir de las 15 horas, el Kartódromo "Juan Zanella", de Ciudad Evita, en las cercanías de Ezeiza, Bs. As. vivirá una excepcional jornada. Grandes figuras del automovilismo participarán de una singular carrera a la que se ha denominado "La Hora de los Karts". La prueba consistirá en dos series de media hora con suma de tiempos; en la primera participarán habituales pilotos de la categoría 125 cm3 Libre APKP y en la segunda, estos cederán el manejo a toda una pléyade de grandes pilotos de nuestro automovilismo, como **Juan María Traverso, Guillermo Maldonado, Miguel Angel Guerra, Guillermo Kissling, Rubén Daray, Eduardo Lonatti, Osvaldo Morresi, Chiche Caldarella, Roberto Mouras, Tito Bessone, Silvio Oltra, Carlos Garro y Esteban Fernandino.**

La convocatoria fue hecha por la Asociación Turismo Provincial con la colaboración de la Asociación Pilotos Karting Promocional (APKP) y parte de lo recaudado será destinado a entidades benéficas. El espectáculo será transmitido en diferido por Canal 2 y se anticipa la presencia del Gobernador bonaerense, **Dr. Antonio Cafiero**. Por su parte, **Luis Di Palma**, como cofundador de la APKP, recibirá una plaqueta alusiva.

MIL MILLAS SPORT

Como ya anticipáramos, entre el 16 y 19 de noviembre se llevarán a cabo las **"Mil Millas Sport", competencia en la que se unirá Buenos Aires con La Cumbre. Al respecto, Carlos Gutiérrez, Vicepresidente del Club de Autos Sport, institución organizadora, confirmó que "Las tareas organizativas se van cumpliendo normalmente. No dudo del éxito de esta competencia, que se concibió con la idea de evocar los Grandes Premios de Turismo Carretera y de Turismo". Para quienes estén interesados en participar, recordamos que las inscripciones cierran el próximo 30/9 en Simón de Iriondo 820, Victoria, cuyo teléfono es (01) 744-4660.**

MAS DE CINGOLANI

Más allá de las alternativas que se le abrieron a Daniel Cingolani para correr en Fórmula Opel Lotus en Jerez de la Frontera, y después de viajar, junto a Teo Da Silva, a Inglaterra para visitar Reynard y ver sus posibilidades de ingresar a la firma inglesa como "tester", el piloto de 9 de Julio no desecha en absoluto su alternativa local. **"A mí me interesa lo de Europa: tanto lo de trabajar como probador de los chasis Reynard, como lo de sentarme en alguna butaca de un equipo inglés de Fórmula 3. Pero como esas son sólo alternativas, no he dejado de trabajar en la posibilidad de la Fórmula 3 Sudamericana, buscando "sponsors" como para seguir. Si no se concreta el proyecto inglés, quiero estar en la Sudamericana en el '90".**

EL CARAT DE DEGUIDI...

En Rafaela, **Eduardo Feijóo** nos comentó: **"El primer ensayo dinamométrico del motor Carat que hizo Deguidi, en el banco de Maldonado de 9 de Julio, fue excelente. Llegamos a una potencia aceptable en el primer prototipo que realizó Miguel".** El fin de semana siguiente lo encontramos a Deguidi en el Autódromo de Buenos Aires, le hicimos el comentario con respecto a lo dicho por Feijóo, y el "Loco" nos dijo: **"Es verdad, fue bueno. Pero esta semana le estuve 'dando' al flujómetro y creo que, con la nueva tapa, vamos a ir más arriba todavía. No te voy a hablar de números en la balanza, pero creo que ya estaríamos en condiciones de darle batalla a los R.18 de clase 3".**

EL FUTURO DE JOSE LUIS...

Quizás haya muy pocos pilotos del automovilismo argentino que esténn manejando tantas alternativas deportivas como José Luis Di Palma, en esta instancia del país y del automovilismo, tanto a nivel nacional cono internacional. Por sus multifacéticas alternativas: Fórmula 2 Nacional, T.C.2000, Fórmula 3 Sudamericana, Fórmula Ford Española y Fórmula 3 Alemana, creimos conveniente hacer un rápido repaso con el propio piloto, de cada una de esas opciones, y saber a qué altura están y qué hay de cierto en cada uno de esos proyectos. Sus respuestas fueron claras y concretas. **"Lo de la Fórmula 2 Nacional lo continuaré con el auto de**

ASTROS A BENEFICIO

Para el próximo 5 de noviembre está prevista en el **Autódromo de La Rioja** una singular competencia en la que participarán pilotos de renombre junto a otros que brillaran en épocas pasadas. La nómina está compuesta por Miguel A. Guerra, Rubén L. Di Palma, Jorge Del Río, Rodolfo de Alzaga, Ernesto C. Bessone (h), Benedicto Caldarella, "Cocho López", Silvio Oltra, Carlos Garro, Atilio Viale, Jorge Cupeiro, Eduardo Casá, Héctor L. Gradassi, Gastón Perkins, Eduardo Copello, Jorge Ternengo, Oscar M. Franco, Juan M. Bordeu, Carlos Marincovich, Carlos Pascualini, Miguel Galluzzi, Miguel Deguidi, Guillermo Maldonado, Carlos Reutemann, Francisco Mayorga, Rubén Daray, Néstor García Veiga, Francisco Alcuaz, Gabriel Raies, Juan M. Traverso y Eduardo Rodríguez Canedo. Correrán dos pilotos por auto (alternativamente) y la clasificación final será por suma de puntos a través de dos series de quince vueltas cada una. Al cierre de esta edición se estaba por determinar el auto a utilizar, aunque casi con seguridad será de Sevel Argentina S.A.. Lo recaudado será a beneficio de los hospitales de La Rioja. Ampliaremos.

LA A.A.V. DE FIESTA



La semana anterior fue de festejo para la Asociación Argentina de Volantes. Esta señera institución cumplió 58 años y por tal motivo el 16/9 se realizó una gran cena en la que estuvieron presentes diversas personalidades -foto- quienes en torno a una gran mesa, festejaron convenientemente el suceso. Felicidades...

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FURLAN CON Y.P.F.





La primera parte de esta historia comenzó a tejerse... en esta foto obtenida por CORSA en San Pablo. Allí Jorge Vai (YPF) y Néstor Gabriel Furlan, ya conocían el final de la trama. Sólo faltaban pequeños detalles para finalizar los arreglos que unirían a la petrolera estatal con el actual puntero del Campeonato Sudamericano de Fórmula 3. En la (2), los acuerdos están finalizados y el contrato firmado. En ella, Furlan está con el ingeniero Octavo Frigerio, Interventor de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y el Secretario de Deportes de la Nación, Fernando Galmarini, en la sede de Bs. As. de YPF. Final feliz para el retorno de esta empresa al apoyo del automovilismo, en este caso a nivel sudamericano. ¿Volverán también al mundial...? ¿Y con Gabriel...?

Jorge Fontana en la medida que no haya impedimentos o superposición con las otras alternativas. Es lo más concreto que tengo hasta ahora. El T.C.2000 está listo pero nos falta la caja de velocidades, que parece que no llega nunca de Inglaterra; cuando la tengamos, estaremos en condiciones de probar y correr en forma inmediata. Lo de la F-3 Sudamericana ya lo dijeron ustedes: voy a ir al equipo de Fittipaldi a partir de las próximas carreras, con el muleto del team y quizás con chances de seguir al año próximo. En relación con lo de Europa, son posibilidades que estuvimos manejando paralelamente con lo de Brasil, pero esto se concretó antes. De cualquier manera, aquello era con miras al '90. Tenemos la posibilidad de un Fórmula Ford 1600. de un equipo español para correr el torneo de ese país el año que viene, y también un ofrecimiento -vía Alberto Canapino, que ya está instalado en Alemania- para abordar uno de los autos del equipo Tark Aleko (el que dejó Rosso) como para hacer una prueba y ver la chance de estar con ellos el año próximo. Esas son mis realidades de este momento".

DATSUN AL RALLY

En Santa Fe, donde hay un creciente interés por el rally, se ha homologado la llamada **clase 9**, la que contempla la participación de unidades **Datsun 280 ZX** ex-Club Argentino de Pilotos. **Daniel Sancho**, el impulsor de la idea, ya ha hecho algunas pruebas y se elaboró un reglamento -coincidente en casi todo con el del CAP- para iniciar el torneo en **1990** dentro del **Zonal Santafesino de Rally**. De acá a fin de año, se presentarán para ir puliendo detalles con miras a un futuro.El reglamento en este caso permite resortes de suspensión libres, y estipula el retiro del spoiler bajo la trompa, que se reemplazará por otro de goma y de diseño uniforme. También se deberá retirar el alerón trasero y el escape deberá salir por la cola de la carrocería. La trompa será la del CAP. Ya hay varios que adhirieron a la idea, como Sancho, con dos unidades, **Laiolo** y **Bakst**, a los que se sumarán seguramente algunos del lado de Reconquista. Una buena idea para volver al ruido -ahora en la tierra- a los Datsun inactivos. Informes: Pepe Zanetta (del CRODEM), TE (041) 30-9959 y 81-9384, aquél comercial y éste particular.
Foto 1: Los Datsun de las series 200 reconocen antecedentes en rally, sobre todo en el Safari.



el próximo fin de semana

TURISMO EN MAR DEL PLATA

Con la organización del Mar del Plata Automóvil Club (y si la TV lo permite) se llevará a cabo en el Autódromo **"Ciudad de Mar del Plata"**, de 2.900 metros de extensión, una nueva competencia por los campeonatos '89 de **Turismo** para las Clases Dos, Tres y Fórmula Sierra. El **sábado**, de 13:30 a 16:20 horas se harán los entrenamientos, mientras que de 16:30 a 18 se cumplirán las pruebas clasificatorias, en las que girarán en tandas de siete autos largados casa diez segundos. Cada participante dará tres vueltas, y la mejor de ellas determinará su ubicación en la grilla de partida. A las 18:10 podrán clasificar quienes hayan tenido problemas mecánicos. El **domingo**, la actividad comenzará a las 9:30, con quince minutos de pruebas libres para la Clase Tres, y posteriormente harán lo mismo en idéntico lapso la Clase Dos, a las 9:55 y la Fórmula Sierra a las 10:20 horas. La final de la Clase Tres se largará a las 11:05, la Clase Dos a las 11:40 y cerrará el programa la Fórmula Sierra, a las 12:15 horas. En todos los casos se correrá sobre dieciocho vueltas (52,200 km), y en otro orden ya está confirmado que la siguiente presentación de esta categoría será el 22 de octubre en Marcos Juárez.

¡FELIZ CUMPLEAÑOS!

Los amigos **Antonio Gobbo** y **Mario Rosemberg** (ambos en la foto), responsables de **Cañossilen**, festejan los treinta años en esto de fabricar jaulas de protección y sistemas de escape para automóviles e competición y otros. Por tal motivo, la última carrera de T.C. disputada en el autódromo "Oscar A. Gálvez", fue en conmemoración de ese acontecimiento, al que desde esta sección nos adherimos de corazón.



EL AUTOMOVILISMO DEL MUNDO EN



Diariamente por
LV3 Radio Córdoba
a las 20,30 hs. en el 1210 de su dial, con la síntesis más completa de los deportes mecánicos.

LA CONDUCCION DE "SPRINTER" y la participación de:

• NORBERTO CARDONE • RAUL BARCELO • RAFAEL CEREZO • CARLOS WILLIAMS
• NESTOR GRASETTI • ANDRES LUNA • GUSTAVO ARNOLT •
• LUIS LOPEZ • LAURA CEREZO • ANGEL OFFREDI • HECTOR GALLETTO

Sprinter Producciones
Rodríguez Peña 452 - Córdoba - Tel. 051-46589 y 81-4041.

UNA MANZANA MUY ACIDA

Una competencia "deliciosa" cambió su sabor desde el mismo inicio. Posteriormente, la inesperada dureza de los caminos patagónicos, la revisación técnica final y la tragedia que enlutó dos días después al automovilismo argentino, agriaron en forma total la competencia

Por Eduardo E. Neira Fotos: Oscar Melano y E.E.N.

Foto mayor: *Stella-Gaiv saltando sobre la meseta a pocos kilómetros de Villa Regina. Pegaron el zarpaso en el momento indicado... Izquierda: el reginense Veronesi se vio relegando rápidamente y se mantenía a espaldasde los punteros cuando abandonó.* ***Centro:*** *Landriscina-Valles condujeron a su Fiat Regatta a una digna posición.* ***Derecha:*** *el presidente de APRYN, Miguel Torras, reverdeció los laureles del eterno R-12.*

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CA, RIO NEGRO (16/17-9-89)



Aquelare
Siempre!
YESO CORRAL
TRANSPORTES AUTOMOTORES EL VALLE S.A.T.I.C.
1
XIX RALLY GRAN PREMIO VUELTA DE LA MANZANA
YESO CORRAL
fate
El neumático argentino
LOTERIA DEL SUR



1

FICHA GENERAL

Fecha: 16 y 17 de agosto de 1989.

Denominación de la prueba: XIX Rally Gran Premio Vuelta de la Manzana.
Premio Lotería del Sur. Prueba de Gradiación Tres por el Campeonato Argentino.

Lugar: Provincia de Río Negro. Caminos del Valle del Río Negro. Ciudad de General Roca.

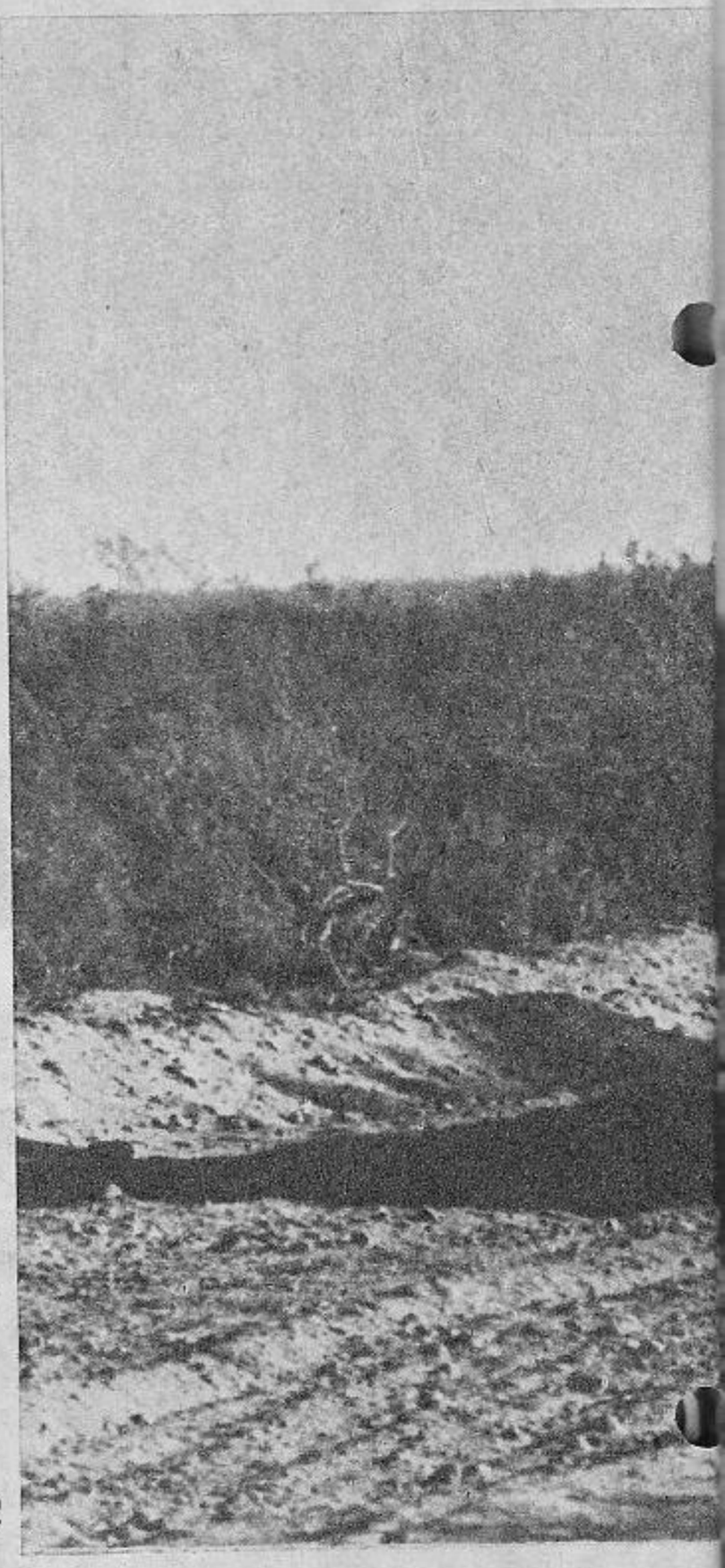
Ubicación: entre Cinco Saltos y Villa Regina a lo largo de la RN Nº 22. **Autoridades:**Director de la prueba, Jorge Martínez; Adjuntos, Rodolfo Cerutti y Carlos Borzi; Comisarios deportivos, Marcelo Raitzin y Miguel Barral; Comisarios técnicos; (Pedro Romeca y Rubén Flores. **Participantes:** 79. Clase Tres, 18. Clase Dos, 25. Clase Uno, 36.

Espectáculo: muy buena.

Condiciones cilmáticas: tiempo excelente los dos días de carrera. Soldeado y fresco.

Público:numeroso.

Con la realización de este clásico del rally argentino, el campeonato nacional ha dado un punto de inflexión. En efecto, disputada ya dos competencias de Graduación Tres, el discurrir de la categoría en el Valle del Río Negro, culminó con una sorpresa en la clase mayor, en el cual el Renault 18 con motor preparado por **Juan Jacinto Promodoro** y conducido por **Fernando Stella** fue claro ganador. El joven cordobés estuvo en el momento adecuado y en el lugar indicado para aprovechar una "tosida" en el andar habitualmente regular del campeón **Gabriel Raies**, quien dominó una prueba a la cual faltó su contrincante habitual, **Ernesto Soto**. El de Villa Dolores prefirió dedicar todos sus esfuerzos en los preparativos de su próxima participación en el relly Costa de Marfil, sin desconcentrarse por la multiplicación de esfuerzos que podía implicar correr la Vuelta de la Manzana. De esta manera, Soto-Christie dejaron de lado la lucha por el certamen argentino de la clase mayor, el cual parece que volverá a las manos de su actual titular, Raies. Tanto este como quien fue finalmente ganador, Stella, marcaron la diferencia con los demás rivales de la clase al estar colocado evidentemente en un pleno superior, cualquiera sea el parámetro que se tome para la comparación: sea la dedicación-exclusiva en el caso de los cordobeses-, sea el entrenamiento, sea la cantidad y la calidad de los medios y la capacidad del equipo todo. Por ello, resalta aún más la tarea de los pilotos regionales que se arrimaron en la conversación. **Miguel Debasa y Carlos Versonesi** fueron los más destacados. Aquel tuvo una carrera regular y si bien no pudo superar el reginense hasta que la goma delantera derecha de este se desinfló en el PC4, estaba lo suficientemente cerca como para aprovechar la ocasión. En realidad, este rally ha perdido circunstancialmente la larga existencia anterior, para la que se recomendaba ante cuidar el medio mecánico para superar los dos mil o dos mil quinientos kilómetros que lo compoñían. Antes, diferencias de desenas de minutos eran consideradas recuperables. En estas últimas Manzanas, la diferencia entre autos se mide en segundos y una "luz" lógica es sólo aquella que permite cambiar un neumático (dos o tres minutos). Por lo tanto, solo se necesita una duda, una pequeña equivacación en el camino, una mala relación de transmisión para que se gane o pierde como para escoltar a los mencionados pero un grave problema en el PC4 le hizo perder el contacto y cayó a más de ocho minutos de la punta, tardando en recuperarse dada la regularidad del barilochense **Pedro Verger** (por adopción, no por nacimiento...), quien osciló permanentemente entre el quinto y el sexto puesto en la división mayor. Culpable de esa variación fue **Mario Casagrande** (52 años, de Lamarque), quien luchó hasta que un semieje de su R-18 GTX lo dejó fuera de carrera. También **Rodriguez** pernó lo suyo, puesto que un panzazo tras un salto con su "dieciocho" le tajó el carter, el cual perdía lubricante en forma continua. Sin embargo, su equipo se las arregló para que el motor no cediera y aguantara hasta el final. Entre los que arribaron, el último fue el sobrio VW Gacel con motor mil ochocientos guiado por el psicologo **Santos Manzanares** y su mujer. Entre las tareas más relevantes estuvo la de **Alberto Pérez Monnenmacher, que uso pra esta prueba un auto perteneciente a "Jim"**. Pese a los problemas que le causó el que le hayan asignado por sorteo un número de largado muy elevado-partiendo eventualmente detrás de autos más lentos y con el piso mucho más deteriorado, el piloto de Ingeniero Huergo se las compuso para estar quinto en la general de la clase tras el PC 2, pero una piedra le



2



3

4

1. En las cercanías de Cerafino, esperando la largada del P.C. 15, se encuentra, entre otros, el Fiat Regatta 85 de Aubone, mostrando las huellas del vuelco sufrido el día anterior. Delante de éste, el Fiat 1.100 de Valls. 2. En la meseta patagónica acelera el Fiat 147 CL5 del Campeón Romero. El de Cruz del Eje tuvo que poner una gran dosis de garra para ganar y mantener su primer puesto. 3. Auxilio para Raies-Campaña luego de su golpe en el PC 13. la cubierta damificada que provocó el incidente no tenía ni un raspón. Tan solo una pinchadura. 4. Etchepare-Jawerbaum atacando en la última etapa, cuando estaban logrando su mejor ritmo.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com







rompió-también tres en caída- su bomba de aceite, lo que provocó que el motor se destrozara casi íntegramento, aunque luego de haber mostrado su velocidad.

El dibujo en general beneficiaba el andar de autos veloces. Por ello, entre otras razones, era previsiblemente e dominio de Bescham-García a quienes también les cabe las generales ya mencionadas de la ley que incluyeron a Raies y Stella.

Pero otro barilochense, Carlos Bravo, tenía aspiraciones muy concretas. Y así lo demostró durante todas la carrera, donde de Miguel Torrás-Luas Oyola. Este auto es quizá la mejor expresión de la validez del producto franco-cordobés, que potenciado y atendido "in situ" por Osvaldo Batelli tuvo a mal traer a muchos de sus rivales. Finalmente ganador, el"taxi" (según cariñosamente lo apelan algunos), Que fue llamado por algún apresurado periodista como "poseedor de una mecánica perimida", se coloca con cierta comodidad en la punta del torneo, falándole inclusive sumar puntos importantes en algún rally de graduación Uno, algo que sí pudo concretar Bescham. Por su parte, Hugo Rosso hizo una buena tarea pero si bien no pudo lograr su objetivo de llevarse para Jesús María buenos y numerosos puntos, debiendo retornar con amortiguadores rotos y una caja con su segunda marcha destruida ve mantenidas todavía sus aspiraciones al torneo, al que no renunciará fácilmente. Para él, sólo es necesaria una mayor infraestructura de repues-

LOS PROTAGONISTAS



Romero festejando en la llegada.

Miguel Torrás: "Por supesto que estoy conforme por haber andado bien a lo largo de todo este rally. Sin embargo, no es lo mismo ganar como gané que de otra manera. El R.12 funcionó perfectamente y el único problema grave que sufrimos fue la pinchadura de una cubierta trasera derecha en el PC9, que nos hizo perder más de un minuto cuando estábamos peleando el puesto con Carlos Bravo. Es evidente, sin embargo, que el auto, al incorporar la caja de cinco velocidades "arrimada", es bien competitivo, aun contra los más veloces de la división'.

Gabriel Raies:"Creo que concretamos una buena carrera. Los únicos dos inconvenientes que tuvimos fueron una falla en los intercomunicadores que nos hizo prescindir de ellos en los dos primeros tramos de velocidad del domingo,y posteriormente la pinchadura de la goma delantera derecha, ques e desinfló sin que le hayamos pegado a ninguna piedra grande o cosa por el estilo. Fue la mala suerte. Estábamos cambiándola... cuando se engranó la rosca del crique.

Cuando terminamos de cambiarla, aceleré demasiado y todavía sin colsultar la hoja de ruta, le pegué a un borde de tierra. Stella venía realmente cerca en los tiempops y aprovecho la circunstancia perfectamente. Igual, mi idea es ganar el campeonato, y los puntos del segundo puesto son muy valiosos en ese intento. Claro, siempre es más lindo ganar, ya que es para eso que correnos".

Guillermo Romano:"Nuestra carrera no empezó bien, dado el inconveniente con la entrada al parque cerrado, provocando por una información errónea que nos suministraron. Solucionado eso, en el P.C.3 nos perdimos y luego se rompió el esquí donde ese apoya el chapón protector del cárter. Así caímos bastante en la clasificación, pero nos recuperamos rápidamente. El domingo se nos pinchó el radiador de agua en el PC9 -el primer día- luego tuvimos el peor percance de la carrera: se nos pinchó en el PC 14, la goma delantera derecha. Como sucedió faltando poco para terminarlo, seguimos sin cambiarla y entonces se nos acercó Konicoff".

Miguel Debasa:"Para nosotros el haber peleado puestos con los pilotos cordobeses fue algo muy bueno. Ellos tienen una gran ventaja en varios aspectos, fue halagüeño, que con nuestros medios, hayamos logrado la prioridad a la largada, algo realmente importante para los rallies futuros".

José Etchepare: "Hace mucho que no corría, más de un año. Y esa inactividad hizo que me costara un poco 'soltarme' en el manejo. Incluso,la hoja de ruta resultó algo lenta para nuestro andar. El auto, armado en Río Tercero por los hermanos García, no sufrió ningún problema. Lo único irregular que hubo en nuestra participación fue que debimos cerrar parcialmente un corte hecho en el paragolpe trasero, donde pasa el caño de escape".



tos como paso imprescindible para igualar performances superiores.

En cuanto a los Fiat Duna SCV, siguen sin poder acercarse a las disntacias adecuada de los punteros. Ni Mario Stillo, ni Roberto Giance pudieron hacerlo y no por falta de méritos propios. Uno posee una experiencia y velocidad poco habituales, quneuq no encuentra desde largo tiempo atrás un medio que le permite acelerar confiado. El otro es vehemente y espectacular como pocos, pero le cuesta dominar un chasis que evidentemente no es de los más dóciles en este tipo de terreno. Justamente fue una salida del camino un curvón veloz lo que le impidió a Gianre poder ubicarse más adelante y posteriormente, los daños entonces sufridos determinados su abandono. Otro de quien se esperaba bastante era el roquense Gabriel Martin, quizás el piloto valletano sobre el cual pesan más expectativas. Sin embargo, no puede plastimar en sólidos resultados dos circunstancias favorables uno propio su innegable velocidad y capacidad de improvisación, y otro de su auto: el excelente medio que le coloca a dispocisión el equipo de Jorge Bescham. Esta vez, también fue destruida el angranaje de segunda marcha sobre su auto (como a Bescham en Brasil y a Rosso en esta misma Manzana) y posteriormente un vuelco lo dejó a un lado del camino.

De esta manera, pilotos que no tenian mayores expectativas se vieron lanzados a planos de relevancia. Asi sucedió con el entrerriano José Etchepare, el porteño Dino Landriscina y de Villa Carlos Paz, Rudi Trossero , mientras que Aubone pudo recuperarse de un vuelco para arribar tercero en la división.

La Clase Uno no comenzó bien la disputa. En efecto, una duplicidad involuntaria en al-

CLASE UNO: Konicoff punteó hasta PC4, yéndose afuera en el PC5. Su escolta fue Artero, quien duraría en esa posición hasta el PC7, cuando Romero se hizo definitivamente con el liderazgo. Rivero, quinto en el PC1, llegó al segundo puesto al culminar la primera etapa.Sin embargo sería desojado de esa posición por Konicoff, quien recuperándose llegó al puesto tras Romero en el PC9. Detrás, se ordenaban Rivero, Minetti, Yáñez, Silenzi y Valls. El retraso de Romero en el PC14 no cambió las posiciones, variando únicamente el tercer y cuarto lugares, que se intercambió entre Minetti y Rivero al final.

CLASE DOS: Para Jorge Bescham, quien luego desclasificado en la revisación técnica final, el rally fue un largo monólogo en la punta. Hasta el PC8, el segundo puesto se intercambió continuamente entre Miguel Torrás -el ganador a la postre- y el barilochense Carlos Bravo, otro excluido al final. Rosso, con problemas en la amortiguación delantera, cayó hasta el quinto puesto, iniciando una remonta que lo llevaría al tercero en el PC10. Rápidamente desaparecieron de la lucha en la primera etapa Cecchetto y Stillo, mientras que Martin estaba avanzando cuando se rompió su caja y luego volcó en el PC7. Entre Norberto Gianre y José Etchepare hubo varios intercambios de posiciones, pero los daños sufridos por aquel en su fuori pista provocaron el retiro del único Fiat Duna SCV sobreviviente. Aubone se recuperaba mientras, de su vuelco en el PC5, arribando en quinto lugar (luego sería tercero, tras la revisación). Landriscina fue desalojado de ese puesto (que había conservado desde el PC11) mientras que el menor de los hermanos Salem aprovechaba el diferencial autoblocante de su impecable Renault 12 TS para salir 6º.

CLASE TRES: También en esta división hubo un dominio casi total: Raies se adueñó de la punta desde el inicio, continuamente perseguido por Fernando Stella. Detrás de ambos cordobeses, Carlos Veronesi se ubicó tercero en el primer momento, pero una goma pinchada en el PC3 lo relegó definitivamente, manteniéndose cuarto hasta el momento de su abandono, provocado po una falla en el carburador en el PC15. Debasa fue quien, entonces, se colocó tercero desde el PC3 hasta la llegada definitiva. Pérez Nonnenmacher, que llegó a ubicarse quinto tras el PC2, desapareció poco después con el motor destruido por la rotura de la bomba de aceite. Verger luchó con Marroquin y Casagrande hasta su desclasificación. Estos se retirarían a poco del final, dejando el camino libre a Rodriguez y a la pareja de esposos Manzanares, quien- lograron culminar, una vez más, con el Volskwagen Gacel 1.8 preparadp y atendido por el equipo de Gonzalo Barceló.



1



3

1. Miguel Torrás y Luis Oyola tuvieron en esta oportunidad una confirmación de lo que sabían pero no habían demostrado cabalmente: el renault 12 TS, aún en el último año de su homologación, es bien competitivo. 2. Konicoff -Salusso sufrieron un despiste al principio, luego la caja los molestó.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

gunos papeles de la prueba "ensució" la disputa.

En efecto, mientras que en una planilla informativa enviada por el organizador a algunos pilotos figuraba un horario de entrada al parque cerrado inicial, , en el reglamento particular de la prueba se indicaba otro. Este indicaba que la entrega debía efectuarse antes que en anterior.

Así, entre otros confundidos el auto campeón arribó inútiles y largas discusiones. La dirección de la prueba resolvió dejar sin efecto las penalizaciones correspondientes, causando cierto revuelo entre los participantes, muchos de los cuales aducían que siempre fue claro que el Reglamento Particular de la prueba deja sin efecto o corrige cualquier comunicación anterior a él. Sobrepasando el incidente, en el habitao duelo Konicoff-Romero se intercaló el neuquino José Artero , quien se mantuvo allí hasta el PC7, cuando volcó. Previamente, Romero había pasado el frente para no dejarlo. Raúl Rivero (primo de Gustavo) hizo un buen rally llegando a desolojar a Konicoff del segundo lugar, cuando ete debió ceder con la caja en malas condiciones.

Jorge Minetti hizo las cosas bien, (otra) y se colocó tercer al final, aprovechando una salida de ruta de Rivero. la semana que viene seguimos.

EN POCAS PALABRAS

Alberto Pérez Nonnenmacher:"Es imprescindible que haya primes clasificatorios que ordenen a los autos según su velocidad. Sino, es demasiado peligroso correr".
Torrás (antes del rally): "Espero que la confiabilidad, la mayor carta ganadora del R-12, se note en carrera". Carlos Veronesi: "Di tres vueltas previas a todos los primes de la prueba, más son innecesarias". **"Joselo" Gómez: "El sábado unos quedamos sin tercera marcha, lo que nos obligó a cambiar la caja de velocidades para el domingo". Yánez: "Este es mi caurto rally. Lo peor sucedió el sábado, cuando me fui afuera y gente del público me devolvió al camino". Ricardo Aubone: "Volcamos en forma bastante suave entre Huergo y mainque pro quedamos con las cuatro ruedas pra arriba...".**

RETRASOS Y ABANDONOS

Rosso-Bravo (Fiat Regatta 85):engranaje de segunda marcha y roto y amortiguadores PC11. **Recalde-Alessandrini** (Volkswagen Gacel GS); Chupador del tanque de nafta suplementarios. PC2. **Regiovanni-Ellera** (Fiat Regatta 85): Palier. PC1. **Stillo-Stillo** (Fiat Duna SCV): cortó palier wn PC3. **Martín-Macís** (Fiat Regatta 85): Caja de velocidades y vuelco. PC5. **Artero-González** (Fiat 128 1100): Vuelco.**Verger-Jones:** (Renault 18 GTX):excluido por arecer de calefacción el múltiple de admisión. **Pirles-Pranzoni** (Renault 18 GTX): motor roto. **Cáceres-Albandoz** (Renault 12 TS). **Bavastro-Tagle** (Volkswgen Gacel GS): transmisión. PC4. **Pérez Nonenmacher-Marongiu** (Renault 18 GTX): cubierta pinchada en PC4, radiador de aceite pinchado, problemas de alimentación e incendio del vano motor en PC15.
Aubone-Aubone (Fiat Regatta 85). vuelco en PC5; Torrás)R.12), neumático TD pinchado en PC9; **Konicoff** Fiat 145 CL5), caja rota; Bravo (Fiat Regatta 85), alternador en PC3, en eje de parrilla de suspensión en PC7; **Manzanares** (Volwagen Gacel 1.8); semivuelco en PC7; **Peroni** (Fiat Regatta 85); rotura de parrilla de suspensión PC6; **Gianre; (Fiat Duna SCV), fourí-ruta en PC67.**





2

CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

(Disputados: Río Tercero, Pringles, De Los Lagos, Macachín, La Rioja, Día de la Bandera, Lincoln, Coronel Suárez y Vuelta de la Manzana)

CLASE TRES

1. Raies, 143; 2.. Soto, 73; **3.** Stella, 70; **4.**Menem (h), 60; . Cammarota, 34; **6.** Manzanares, 32; **7.**C. Rodríguez, 30; **8.** Debasa, 29; **9. D'Agostini, 26; 10.**Lonatti, 24; **11.** Haarscher, 22; **13.** Altamirano, Miglio y Odon, 20; **16. Odriozola, 18; 17.**Moreno, 16; **18.** Maranzana y Barceló, 15; **20.**E. López y Bellocq, 12; **22** Pirles y Gayanigo, 9; **24** Veglia,Caputo y García Márquez, 8 **27; Assat, 7 28** Mazarczuk, Mezher, Precedello y Gradín, 6; **32.** Maccari, 5.

CLASE DOS. 1.Torrás, 98; 2. Rosso, 75; **3.** Bescham, 69;**4.**Landriscina, 56; **5. Martín, 52; 6. Degiovanni, 39; 7.**Stillo y Etchepare, 30; **9.** J.M. Recalde y Aubone, 23; **11.** Santos, C. Maisonave y Spataro, 20;**14.** Gianre y Cortese, 18; **16.**Trosero, 16; **17.** Díaz, Bergara y Marino, 15; **20.** Salem, 14; **21.** Biondi y Mazzocchi, 13; **23.**Muzzin, Ramonda y Hintermeister, 12; **26.**E. Maisonave, Bavastro y Battistesa, 10; **29.** Balboa y Cáceres, 9; **31.** Cecchetto, Lambrocht y Sánchez, 8; **34.** Sabattini, 535. Rivera, Zencich y Lucarelli, 4; **36.** Basavilbaso, Escariz y Eggers, 3; **41.**Moreira, De La Orden y Delauranti, 2; **44.** De María, 1.

CLASE UNO

1.Konicoff, 133; 2. Romero, 110; **3.** Yañez, 55; **4.** Macías (h), 53; **5.** Minetti, 52;**6.** Calera, 32; **7.** A. Martínez, 25; **8.** Rivero, 24; **9.**P. Gómez, 23; **10.** Mariano, 21; **11.** Gianasi, Andrés y Pascual, 20; **14**; Sartor, 18; **15.** Arzeno, Pascual, Prosio, Seleme y Caverzan, 15; **20.**Panero, 14; **21.** Saina, 13; **22.** Grass, Vilarino, Pautasso y Valls, 12; **26.**Morcillo, 11; **27.**Argüello, J.Pérez, Rica y Merlo, 10; **31.** J.P.Raies, 9;**32.**Faiella, Sorrivas, Martín y Rabon, 8; **63.** Bornancini, 7; **37.** Arias y caverzan, 6; **39.**Alanís, 5; **40.** A. López, Marca, fantini, P. Fernández -Córdoba-, Renzi y Torres, 4; **46.** Alba, Arregui, Matzkin y Liguori, 3 **50.**Arias, Destéfano, Machado y Fort, 2; **55.**Simone, Gentile y P. Fernández -Macachín-, 1.

Próxima competencia: el 14 y 15 de octubre, Concepción del Uruguay. (Graduación 2).



4

Momento incómodo para Gianre-Giaccone (éste al lado del auto). Fue en el PC7 y no sólo les costó el tiempo perdido, sino también graves daños en la parte delantera del Duna, que provocaron su abandono. 4. Los Debasa. El hijo, Miguel, sentado en su puesto. El padre, Juan, posando orgulloso.

RESULTO ELEGIDO



MARVISI & CASAL

POR 3.000.000 DE PERSONAS QUE LO SIGUEN TODOS LOS DOMINGOS, LA MAYOR AUDIENCIA DEL PAIS.

- Su equipo es el Nº 1 del automovilismo deportivo.
- Esta presente en todas las carreras nacionales e internacionales donde corren nuestros pilotos.
- Utiliza la tecnología más avanzada en equipamiento técnico.
- Ha sido precursor en sistemas de control de carreras por computación.
- A este candidato, usted también lo escucha todos los días por Radio Rivadavia, que cubre el 80% de la población del país.

Conducción y relatos:
EDUARDO GONZALEZ ROUCO
Dirección General:
ISIDRO GONZALEZ LONGHI

SIEMPRE POR:
LS5 RADIO RIVADAVIA

EDUARDO GONZALEZ ROUCO

carburando

Tte. Gral. Juan D. Perón 1515, 8º Piso.
(1037) Bs. As. - Tel. 45-1042/2708/5345

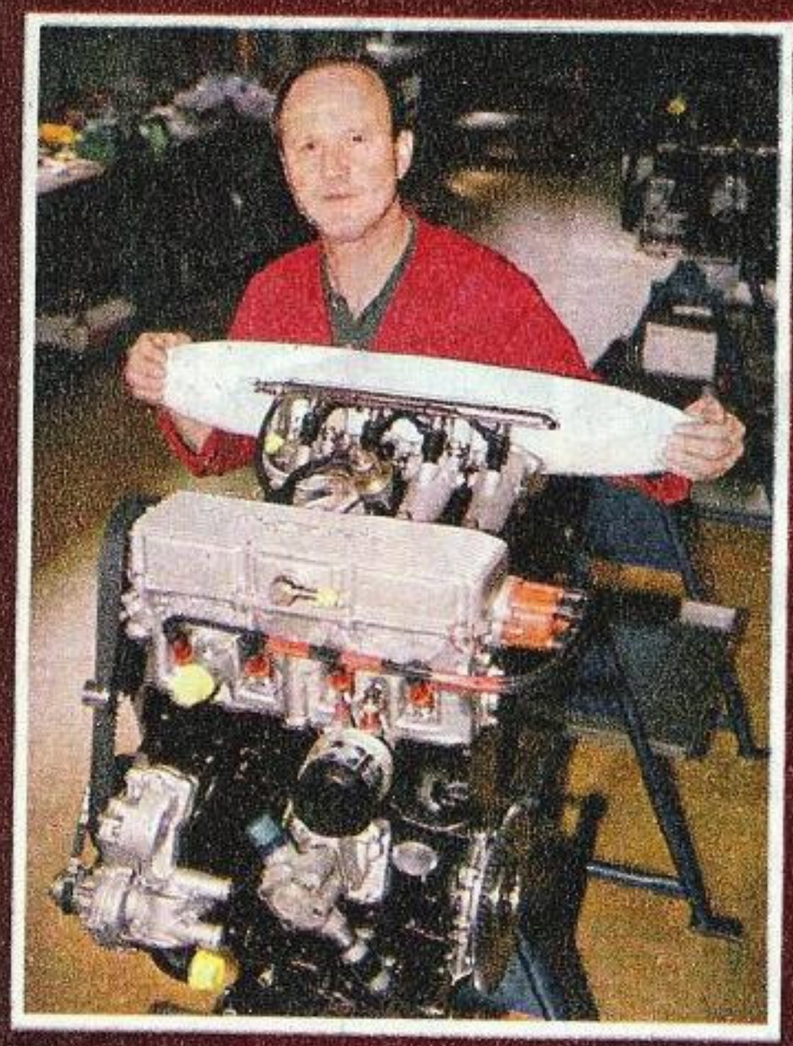
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com/

el preparador y el hombre

Texto y fotos: Néstor Palmetti

EN SU TALLER DE DITZINGEN, ALEMANIA, *SIEGFRIED SPIESS* ENCARA UN NUEVO PROYECTO: EL MOTOR OPEL 16 VALVULAS PARA LA F.3

OPEL POWER

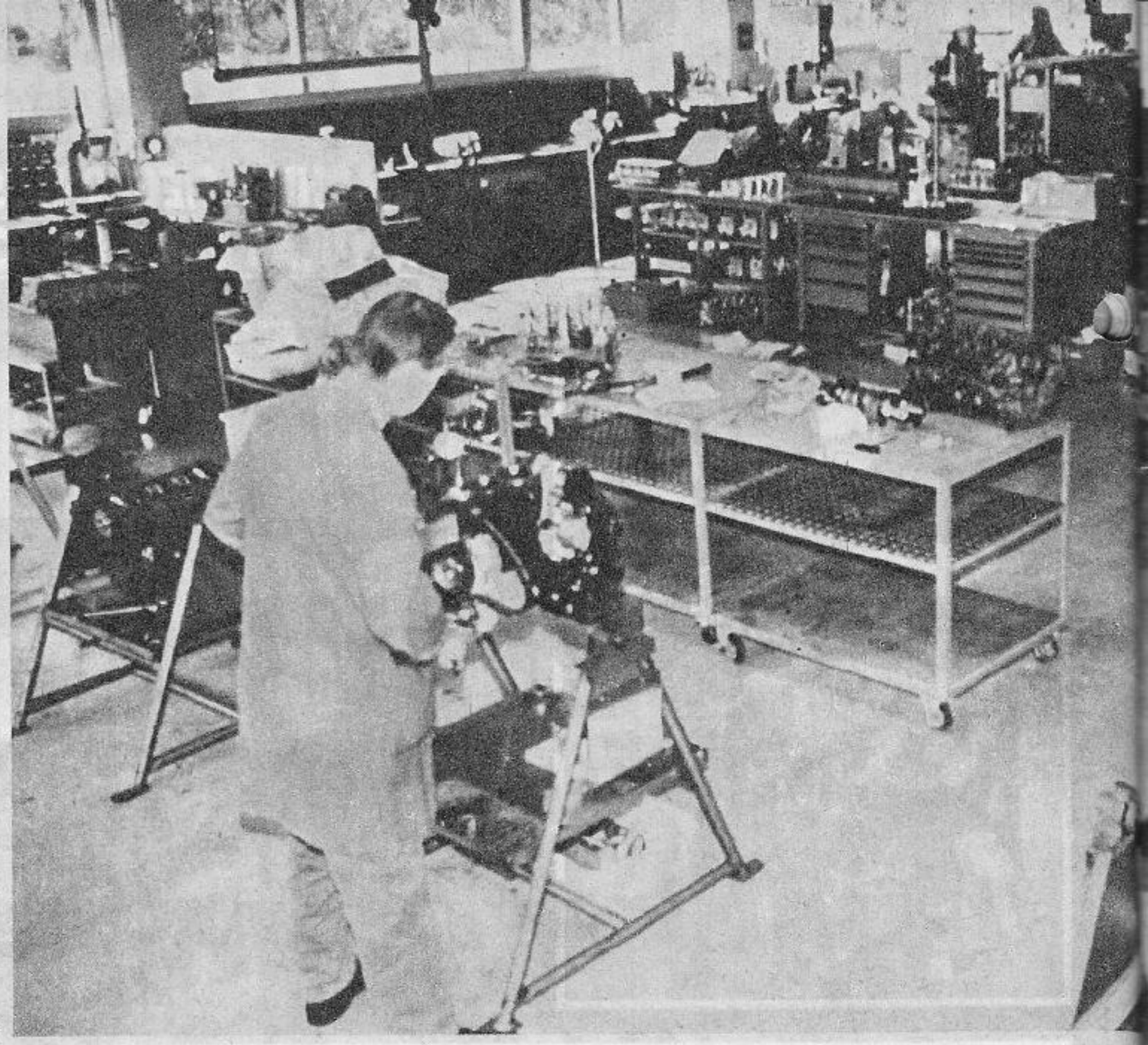




OPEL POWER



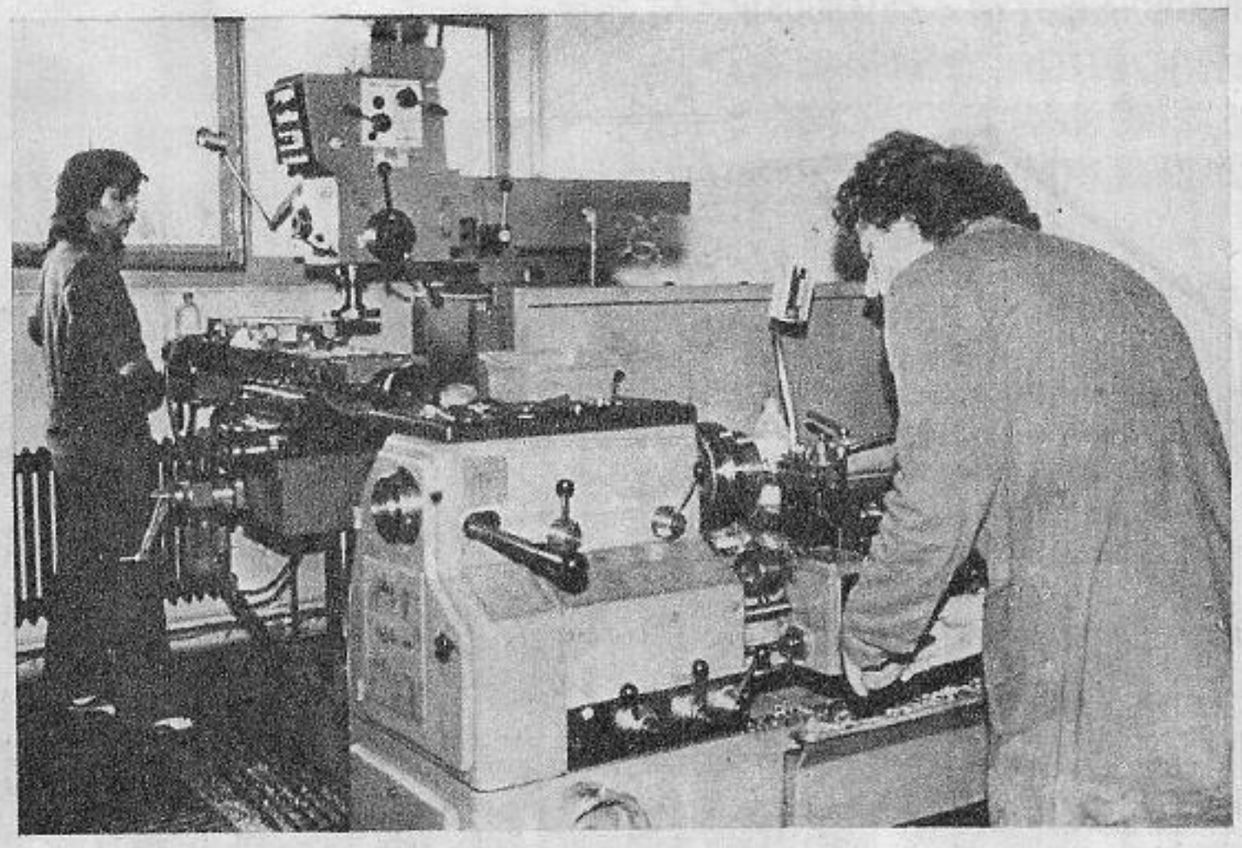
Arriba: *Frank Kramer, el piloto que tiene a su cargo las pruebas del motor Opel en carrera.* **1.** *Aquí, se crean los principales motores VW que lideran varios certámenes en el mundo.* **2.** *También a Sudamérica llegó el éxito de Spiess, los VW de Biaggini son prueba de ello.* **3.** *Los integrantes de "Spiess Tuning" encararon con fuerza el desarrollo Opel.* **4.** *La computación, una pieza clave en el trabajo de Spiess.* **5.** *El artesano-industrial, Siegfried Spiess.*



1



2



3



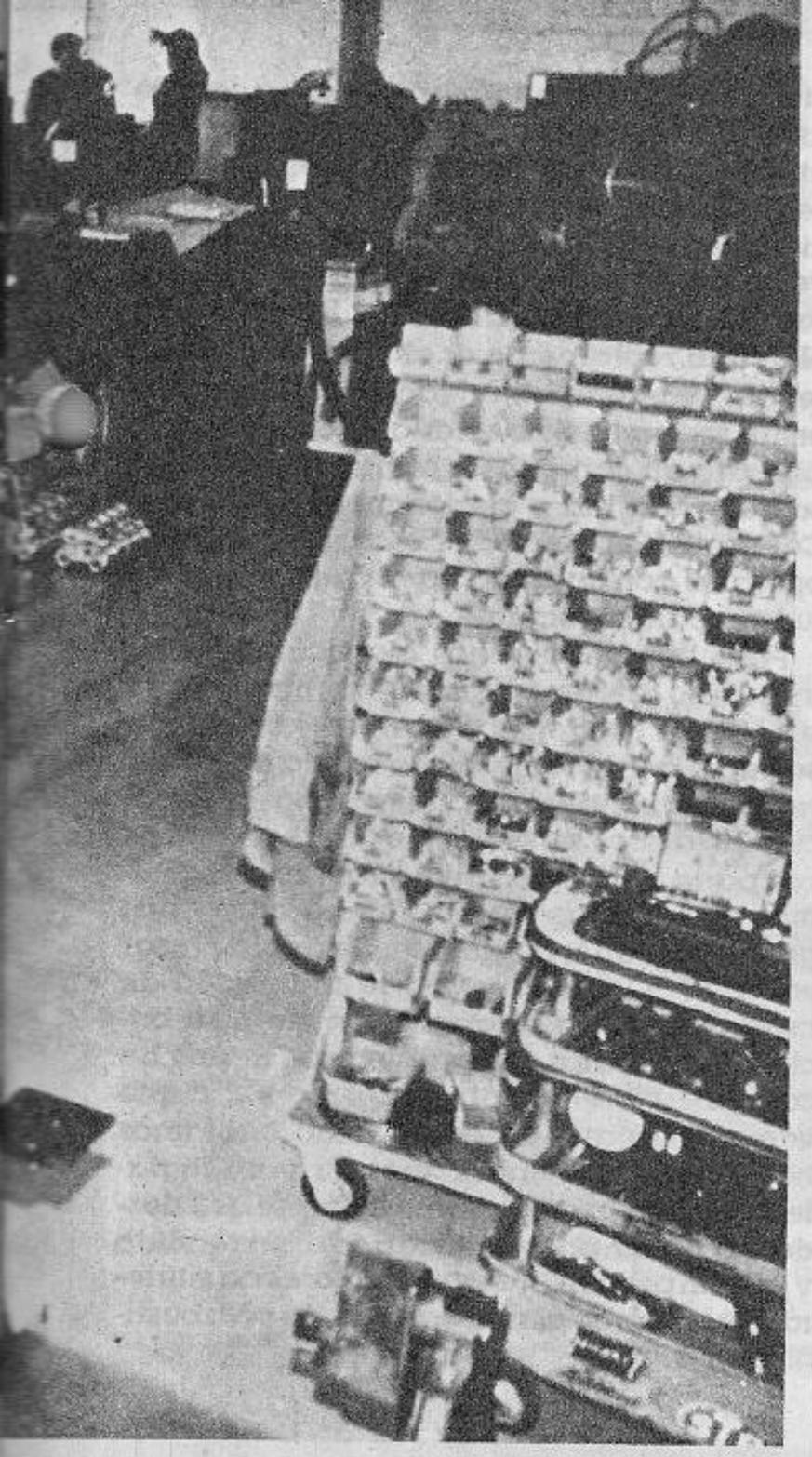
Acaso el octavo puesto final conseguido por Frank Krämer en la décima fecha del campeonato alemán de F3, no sea demasiado expresivo. Sin embargo, el debut oficial del nuevo motor Opel 16 válvulas montado sobre uno de los Dallara del team Schubel, promete convertirse en un hito para la F3. Tras varios intentos de diversos preparadores europeos, el motor desarrollado en Stuttgart por **Siegfried Spiess** "abrió el fuego", desnudando las agresivas intenciones de General Motors para impulsar este motor en la categoría. Por ello estuvimos en Ditzingen (RFA), tratando de conocer algo más sobre las perspectivas del propulsor Opel en la F3.

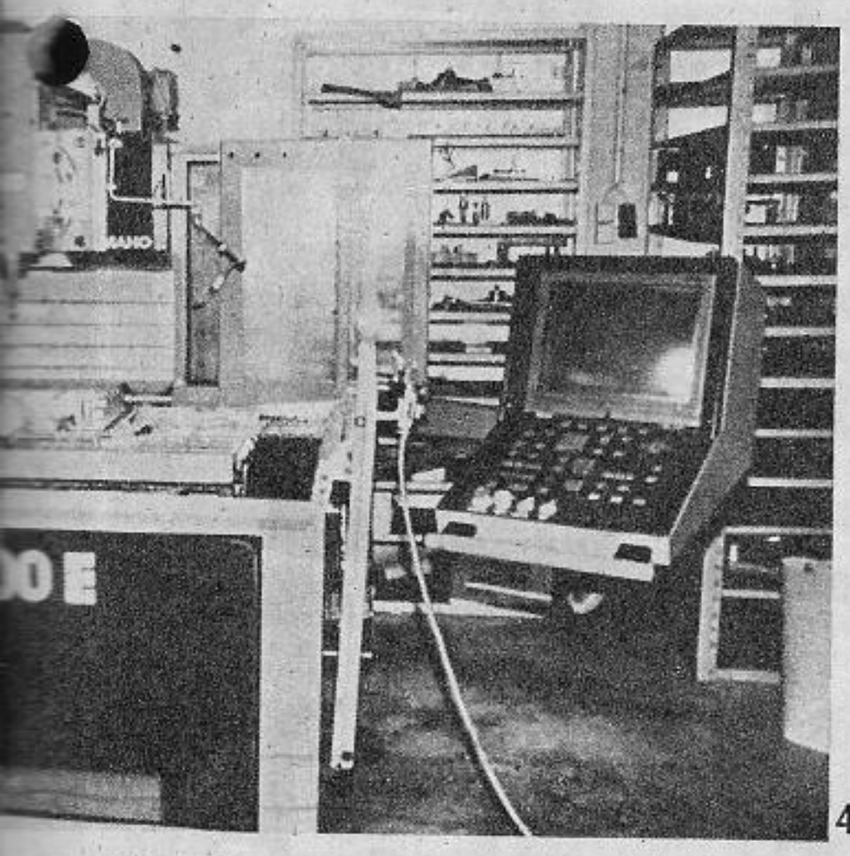
La primera sorpresa al acceder a la sede de la **"Spiess Tuning"**, en las afueras de Stuttgart, fue encontrar una estructura eminentemente familiar en esta usina de victorias y títulos de la F3. El mismo **Siegfried Spiess (54)** con sus hijos **Holger (28) y Jurgen (25)** y un par de colaboradores más, llevan adelante la actividad de preparación y revisión de un centenar de impulsores VW para la categoría. El arribo del proyecto Opel ha creado nueva motivación en el atelier de Ditzingen, aunque como lo señala Spiess, **"el tiempo necesario para la tarea de desarrollo debe ser "inventado" durante las noches y los fines de semana para no desatender la nutrida clientela".**

"La idea del Opel comenzó el verano pasado —explica Spiess— **cuando gente de fábrica nos transmitió, al igual que a otros preparadores europeos, la sugerencia de desarrollar el potencial del 16 válvulas para la F3. Nosotros comenzamos a trabajar en el invierno. Confiando en las posibilidades del motor, hice una propuesta a Rüsselsheim: ellos deberían darme sólo los materiales y luego, si los resultados del desarrollo son satisfactorios, pagarán el trabajo. Por supuesto que aceptaron y así es que hoy hemos llegado al debut en carrera, que no es otra cosa que el punto de partida de la operación".**

Sobre los resultados obtenidos hasta el presente, el experimentado preparador nos ilustra: **"A nivel de potencia sabíamos que estaríamos en los valores del VW. Superar**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com





el límite de los 170/172 CV con los 24 mm de brida es imposible en la F3. Sólo con más aire es posible pensar en más caballos. Además el Opel tiene otro árbol de levas, ocho válvulas más y todas las partes adicionales que implica la distribución a cuatro válvulas por cilindro. Sí, en cambio, hemos logrado un torque sensiblemente superior. En el pico de la curva hemos leído 260 Nm contra los 249 Nm del mejor VW. Además la potencia llega ya a las 4.600 rpm, o sea unas 300 vueltas antes que en el VW. Esta es una ventaja apreciable para los circuitos trabados con curvas de marchas bajas. Luego a régimen máximo —5.800 rpm— las diferencias entre ambos son mínimas".

SIEGFRIED SPIESS

FICHA PERSONAL

Nació el **23 de mayo de 1935** en Stuttgart (Alemania). A los 20 años inició su contacto con la competición corriendo en motos que él mismo preparaba en el tiempo libre que le dejaba su taller de reparaciones. En 1960 —tras un serio accidente— dejó las dos ruedas y pasó al automovilismo. Siempre sobre NSU ganó cuatro títulos alemanes de trepada de montaña en el '62, '64, '67 y '68. Pese a trabajar en la preparación sólo como hobby, las victorias provocaron demanda de otros pilotos que deseaban correr con sus motores. Así, Spiess dejó el volante y se dedicó a atender a una pequeña clientela. Recién en 1972 la actividad de preparación pasa a ser su actividad principal, naciendo la "Spiess Tunning".

Hasta 1975 continuó preparando NSU. Al año siguiente comienza a trabajar con los VW 1600 para los Volkswagen Scirocco de Turismo. En el '78, con el cambio de reglamentación de la Fórmula Super Vee —de refrigeración por aire a agua— Spiess pasa a esta categoría. Ese año consiguen con Helmut Henzler los títulos europeo y alemán. Al año siguiente hacen su primer desarrollo para la F3 con base VW para Henzler. En la segunda participación en la categoría —prueba por el Europeo en Zeltweg— consiguen la pole-position, pero el piloto termina su pequeño presupuesto y los Spiess deben volver a la Super Vee. A fines del '82 desaparece el campeonato europeo de la especialidad y buscando otros horizontes Spiess retoma la F3. Inicia en el '83 su participación en el campeonato alemán con tres pilotos —entre ellos Volker Weidler y el hoy rallista belga



Marc Duez— ganando en el '85 con Weidler el primer título nacional en Alemania. Al año siguiente Yannick Dalmas gana el campeonato francés y el GP de Montecarlo con motores de Spiess. En el '87 al título alemán de Bernd Schneider, se agrega el de Johnny Herbert en Inglaterra y la victoria en Montecarlo con Didier Arzet. El año pasado continuó la serie de títulos en Alemania con Joachim Winkelhock. Desde 1983 Spiess ha preparado 160 motores VW de F3, a los cuales asiste para clientes de los campeonatos alemán, francés, inglés, italiano, sueco, suizo y sudamericano. Sus motores han ganado 8 títulos nacionales de F3.

"El motor que debutó en Nürburgring —continúa Spiess— **está dando un handicap de unos 20 kg con respecto al VW puesto que, trabajando con los elementos base del motor de la Fórmula Lotus Opel, llegamos a los 110 kg de peso. Si bien en la categoría es habitual el uso de esa diferencia como lastre, en poco tiempo estaremos en condiciones de eliminar 15 kg, para mantener la libertad de la distribución del lastre según las exigencias de puesta a punto de los chasis. Aún no hemos hecho uso de materiales livianos, como la fundición de magnesio para los múltiples o el empleo de fibra de carbono para algunos componentes".**

Sin dejarse llevar por el entusiasmo, Spiess es discretamente optimista sobre las posibilidades del suceso del Opel en F3: **"Dejando de lado las expectativas creadas por quienes aseguraban que disponíamos de casi 180 CV y que debutaríamos ganando, estamos conformes con lo obtenido hasta el presente. El primer motor recién ha recorrido 1500 km en pruebas y en carrera no ha lamentado problemas. Hay que tener en cuenta que estamos recién en el inicio del desarrollo y el trabajo por realizar es enorme. Por ello Schubel —usuario exclusivo del motor durante este primer año— ha decidido mantener a su primer piloto Frentzen con el VW, ya que además de no comprometer su lucha por el título, nos podrá dar la referencia permanente con respecto al otro auto impulsado con el Opel. Además Kramer debutó también él en Nürburgring sobre el Dallara, pues hasta la carrera anterior era piloto oficial VW con los BSR de Schaffer".**

Con respecto a Opel, si bien recién tras los primeros pasos en carrera del nuevo motor se tomará una decisión del programa futuro, se sabe que Karl Mauer (40) tiene ideas bastantes claras. El nuevo Número Uno de GME Motorsport piensa dar vida a un verdadero equipo oficial de la marca en el campeonato alemán con el team Schubel, practicando además una política de fomento agresiva en los otros certámenes nacionales, para promover la penetración de la marca en el mercado de la F3. En Russelsheim hay "hambre" de competición y lo de la F3 se suma a los programas de Turismo y Rally y a las ideas respecto a los monoplazas de mayor potencia. No por caso se rumorea sobre un proyecto de una fórmula tipo Lotus-Opel con el motor 16 válculas de F3 sobrealimentado y llevado a 300 CV, con lo cual se crearía un escalón intermedio entre la F3 y la F3000, especialidad ésta que también está en los proyectos de GM.

Volviendo a la F3, es interesante la reflexión de Spiess al consultarlo sobre la posibilidad de abandonar el clásico VW que tantas satisfacciones les diera. **"No es algo que hayamos decidido, pues dependerá en parte de la política que defina Opel. Lo cierto es que hasta el momento, de VW sólo recibimos cartas de felicitaciones por los sucesos y nada más. La VW Motorsport sólo nos paga por los motores que entregamos al equipo de Schaffer. Toda la tarea de experimentación y desarrollo es una inversión nuestra. Tampoco los equipos usuarios de la marca reciben aportes de fábrica. Por ejemplo en Inglaterra, a equipos como el de Eddie Jordan o el Bowman, VW les ofrece sólo 5.000 libras por auto y por tempora-**

OPEL POWER



Arriba: Karl Mauer, "capo" de competición de GM Europa y principal impulsor del proyecto Opel. 1. La punta de lanza de Opel en el rubro competición, el rally. En la foto, un Kadett 16K. 2. Tapa de cilindros de 16 válvulas del Opel. 3. El block del mismo motor que ya está en las pistas con buenos resultados. 4. Spiess sentado a los comandos del banco de pruebas.

da para llevar el logo de la marca. Distinta es la política de Alfa Romeo que apoya al preparador y a los equipos de la marca. Creo que la política de Opel estará en esta línea y nosotros decidiremos en consecuencia".

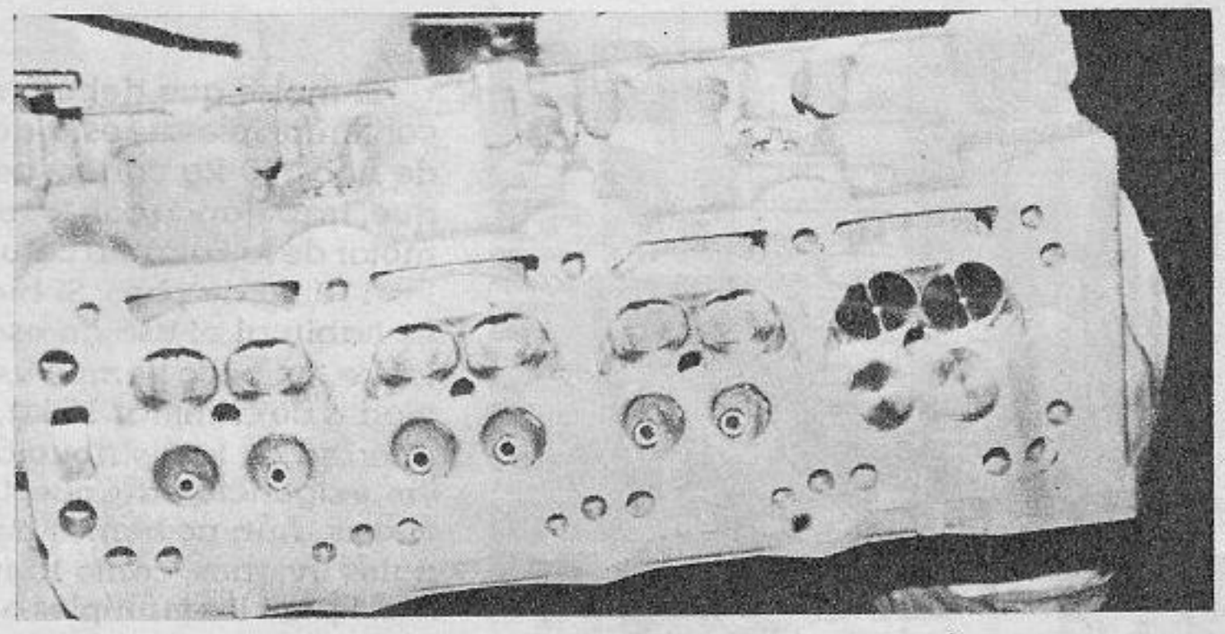
Sobre el actual estado competitivo de la F3, Spiess nos dice: **"Hasta el momento hay un gran equilibrio a nivel de impulsores. No creo que entre el mejor VW y el mejor Alfa Romeo haya una apreciable diferencia en el dinamómetro. El desequilibrio lo producen más que nada los equipos. Por ello, con los equipos más fuertes como clientes, nosotros dominamos en Alemania y Novamotor lo hace en Italia. La victoria de Wendlinger** (ndr: oficial Alfa Romeo en Alemania con el 'raid del equipo de Helmut Marko y Gerhard Berger) **demuestra que cuando se unen un buen equipo, un buen piloto, un buen chasis y un buen motor, el éxito no se hace esperar. En Inglaterra estamos consiguiendo triunfos por el trabajo de un equipo como el Bowman, que dispone de todo el potencial de Ralt y de buenos pilotos que pueden trabajar buscando diferentes soluciones".**

Muchos piensan en que la F3 necesita un cambio reglamentario, aumentando la dimensión de la brida, para mejorar la espectacularidad de las competencias. Al respecto Spiess posee una idea definida. **"El límite de los 24 mm** —dice— **es bueno para contener los costos. Actualmente un motor de F3 recorre 2.000 km sin problemas. Con más aire en la aspiración habrá más potencia, pero también más rpm, necesidad de usar materiales más costosos, menor vida útil y más roturas. No hay que olvidar que estamos usando motores de serie y no especiales de carrera. Se corre el riesgo de volver a lo que sucedía en la F2, con impulsores que apenas duraban 300 km. Además el actual reglamento es el único que permite tener la competitividad de veinte autos en un segundo. Sólo estaría de acuerdo si se pensara en compensar el handicap de peso que margina a ciertos motores como el Cosworth o el Mercedes Benz, pero debería operarse con cuidado para preservar la salud mecánica actual".**

Por último Spiess nos clarificó sobre las inusuales roturas vistas esta temporada en sus VW en los distintos campeonatos: **"Todo se debió a un problema de rotura de las correas de distribución, causado por la adopción de discos de embrague más pequeños por parte de los constructores. Por ello debimos volver a las carreras standards —más grandes— que habíamos dejado de usar en el '87. Con ello y con la utilización de más dientes en el engranaje de distribución, resolvimos los problemas. El uso de combustible 98 octanos no tuvo nada que ver, puesto que en ese sentido habíamos hecho ya experiencia años atrás en Inglaterra donde tal reglamentación se usa desde hace tiempo. Modificando el encendido y la compresión, nuestros motores no sufrieron problemas con el cambio de combustible".**



1



2

3

4

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

J.C.C. TRABA HIDRAULICA

CONTRA ROBO DE AUTOMOTORES



Unica forma

UNICA EN EL PAIS (No es eléctrica)
Ya habrá escuchado de la eficacia de nuestro sistema.

NI CON GRUA NI A REMOLQUE SE LO LLEVAN

Patente circuito doble 204038 Patente circuito simple 162419

INFORMES: ALVAREZ THOMAS 1843 y Avda. de Los Incas TEL.: 552-9998; 541-4782

Para avisos: A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 - 4º B - ☎ 862-7734 - CAPITAL (1194)

El KART y sus componentes

LOT-FAR



• CHASIS • IMPULSORES • NEUMATICOS

Lafuente 812 Capital - Tel: 612-9923

CONVIERTA SU MOTOR a GASOLERO

FORD o CHEVROLET

Los mejores precios de plaza

VEHICULAR o MARINO VENTA DE EQUIPOS A INSTALADORES

VIEYTES 1267 / 69 (c.p.1275)
CAP. TEL. 21-2003

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!



INDUSTAP S.A.

CIGÜEÑALES
GARANTIZADOS
CAMIONES
AUTOMOVILES
TRACTORES



CIGÜEÑALES FORJADOS "DAMOLI"
• ARBOLES DE LEVAS • MULTIPLES DE ESCAPES •
• VALVULAS EDIVAL

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

ESCAPES FANTIN

28 años
al servicio del automotor
STANDARD Y COMPETICION

Envíos al Interior
WILLIAMS MORRIS 398 (c.p. 1603)
V.MARTELLI. 761-4265
H.YRIGOYEN 2075 - FLORIDA

• TORINÓ ZX • JEEP •
RALLY • 505 • RODANTES
COMPETICION • FALCON
• ASIENTOS ENTERIZOS•
*TAPIZADOS * ALFOMBRAS
FUNDAS * ORIGINALES
* APOYABRAZOS * VISERAS *

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS
Envíos al Interior
Para todo modelo de autos.



DARWIN 22. Cap. Tel.: 855-6498 J.B. JUSTO 3350. Tel.: 581-0130

Pastillas para freno a disco

MAZFREN

Fabricado por Jems S. A.

F.A.D.E.S.

SEGURIDAD PROBADA

• BUTACAS
• ARNESES TODA LA LINEA
• BUZOS SIMPLES, DOBLES Y TELA NOMEX



• BOTAS LINEA EUROPEA



JAULAS HOMOLOGADAS POR LA CDA. FISA.

AGUERO 1813 esq. H.Yrigoyen
(Alt. Av. Mitre 1800) • TEL. 760-0866
• FLORIDA

NEUMATICOS

• PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
• ALINEACION Y BALANCEO TREN DELANTERO

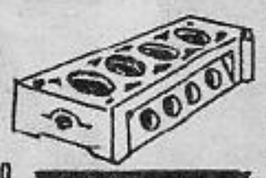


La Gomera del Sud S.R.L.
de Carlos y Daniel López

Castro Barros 1652
• Av. J. de Garay 3772/80
• Tel. 922-0818
Cochabámba 4245 • Cap. Fed. Tel. 922-6683

BALNE

• REPARACION INTEGRAL DE TAPAS DE CILINDROS
• STANDARD • COMPETICION



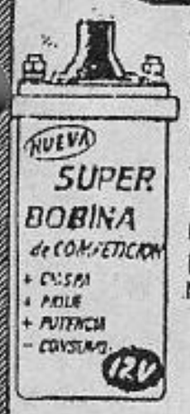
Tandil 7363 • Mataderos • TEL. 687-3540

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS



• SUPER BOBINA DE IGNICION 40.000 Volts reales Más potencia Más pique

• CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm) Terminales de bujía con anillo de seguridad Numerador de cilindro en cada cable

• PINTURA ALTA TEMPERATURA PARA MOTORES Y ESCAPES Aerosol 440 cm³



AUTO-MOTOR

Gral. E. GARZON 5255.
(1440) Cap. Tel. 683-1351

LEGITIMA GIANA FORGE



UNA LLANTA DIFERENTE PARA SU AUTO

• Sierra • Escort •
• Regatta • Fiat Uno • Línea Renault

Diseño Exclusivo de Ernesto Perone

Pra. JUNTA 3085 (1406) • Capital
• Tel.: 611-3388

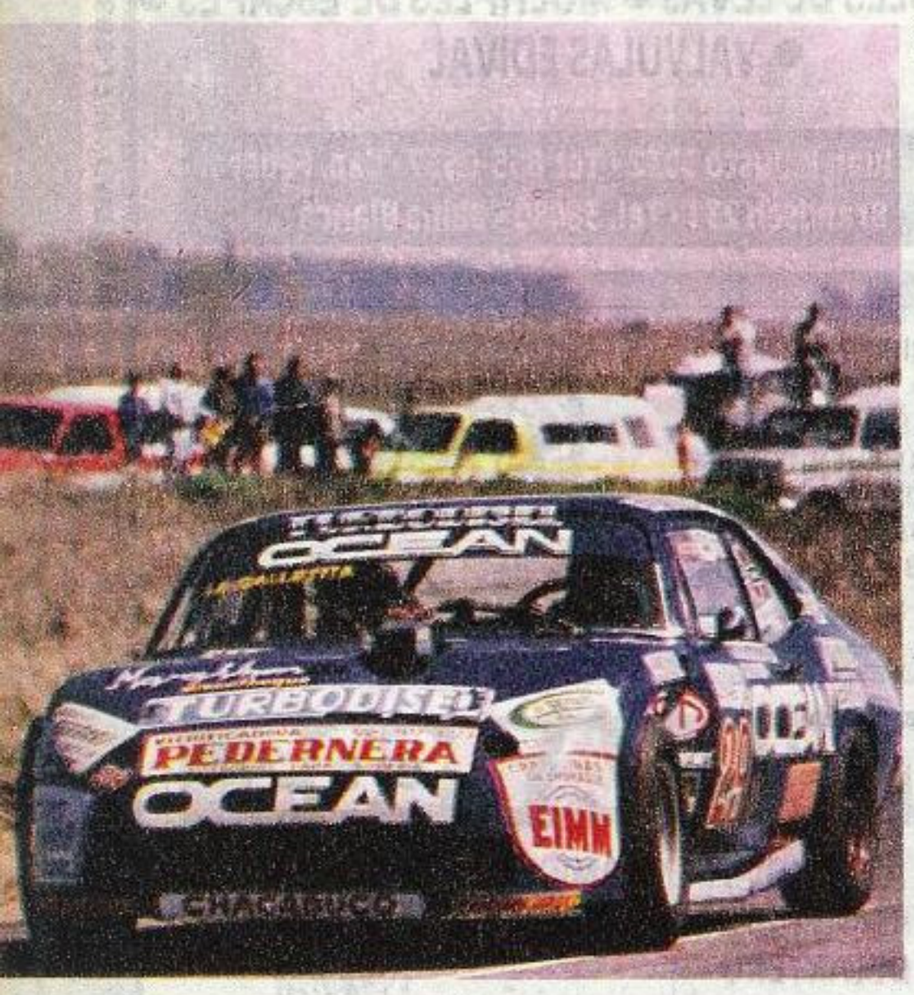
corsa a fondo

TURISMO CARRETERA EN JUNIN, PROVINCIA DE BUENOS AIRES (17/9/89)

JUEGO ABIERTO

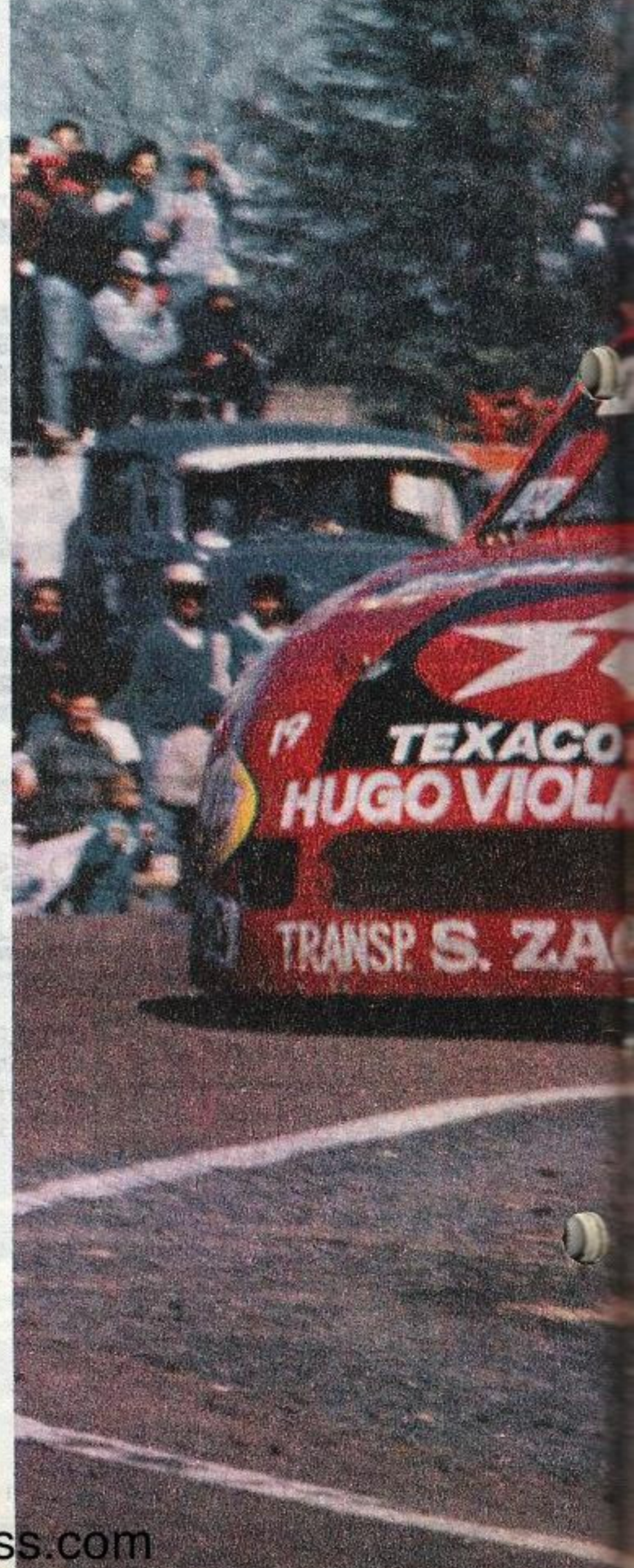
1

2





3



4



https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Oscar Izzo Fotos: Enrique Bianco y Enrique Perrupato

A sólo cuatro carreras del final del campeonato, aún no hay chances definidas en cuanto a quién se llevará el título. Las posibilidades están repartidas y de aquí en más no es descabellado pensar en grandes sorpresas.

1) El Dodge de A. Aventín, que a pesar del recargo sufrido, logró los puntos más importantes entre quienes pelean -a excepción de Angeletti- el Campeonato. Lo vemos delante de Urretavizcaya, que dobla exigido y por distinto radio. 2) Minervino, que ganó su primera serie en T.C. 3) Oscar Angeletti, el gran favorecido. Firme candidato al título. 4) Boxes activos: trabajo en los autos de Bianchi, Duarte, Spinello y Saiz.

A esta altura del Campeonato, luego de diez competencias disputadas, el panorama competitivo alcanzó su máxima dimensión. Faltando sólo cuatro carreras, que se dividen por partes iguales entre autódromos y semipermanentes, nadie puede arriesgar un nombre y decir "Este va a ser el Campeón".

La realidad nos indica que en cada carrera son diez o doce quienes tienen real chance para acceder a la victoria. Eso es indudable. La paridad existe, está manifestada a pleno y buena prueba de ello fuimos teniendo a lo largo de año. A diferencia de otras temporadas, desapareció el monopolio de un determinado piloto o una marca. La cosa está repartida convenientemente, y los fríos números nos muestran una realidad incontrastable: **a sólo cuatro fechas del final, hay cinco postulantes a la corona, y** no contemos a quienes están detrás, y que tienen chances de ascender notablemente en el ránking, cono el caso de **Minervino**, que está ahí con treinta y dos puntos de diferencia respecto de esa madeja que es la punta del Campeonato. Una madeja que no deja ver -por ahora- la punta del hilo que lleva a la corona, puesto que Jorge Oyhanart, Ford Falcon (118 puntos), Oscar Castellano, Ford Falcon (116), Antonio Aventín, Dodge (104), Emilio Satriano, Chevrolet (99) y Oscar Angeletti, Ford Fairlane (95), son quienes tienen por hoy acceso directo a ella. ¿Qué pasará de aquí en más?... Es difícil establecer un pronóstico entre tantos nombres representantes de tres marcas distintas, por lo que haremos un pormenorizado detalle comparativo de chances en cada uno de los casos.

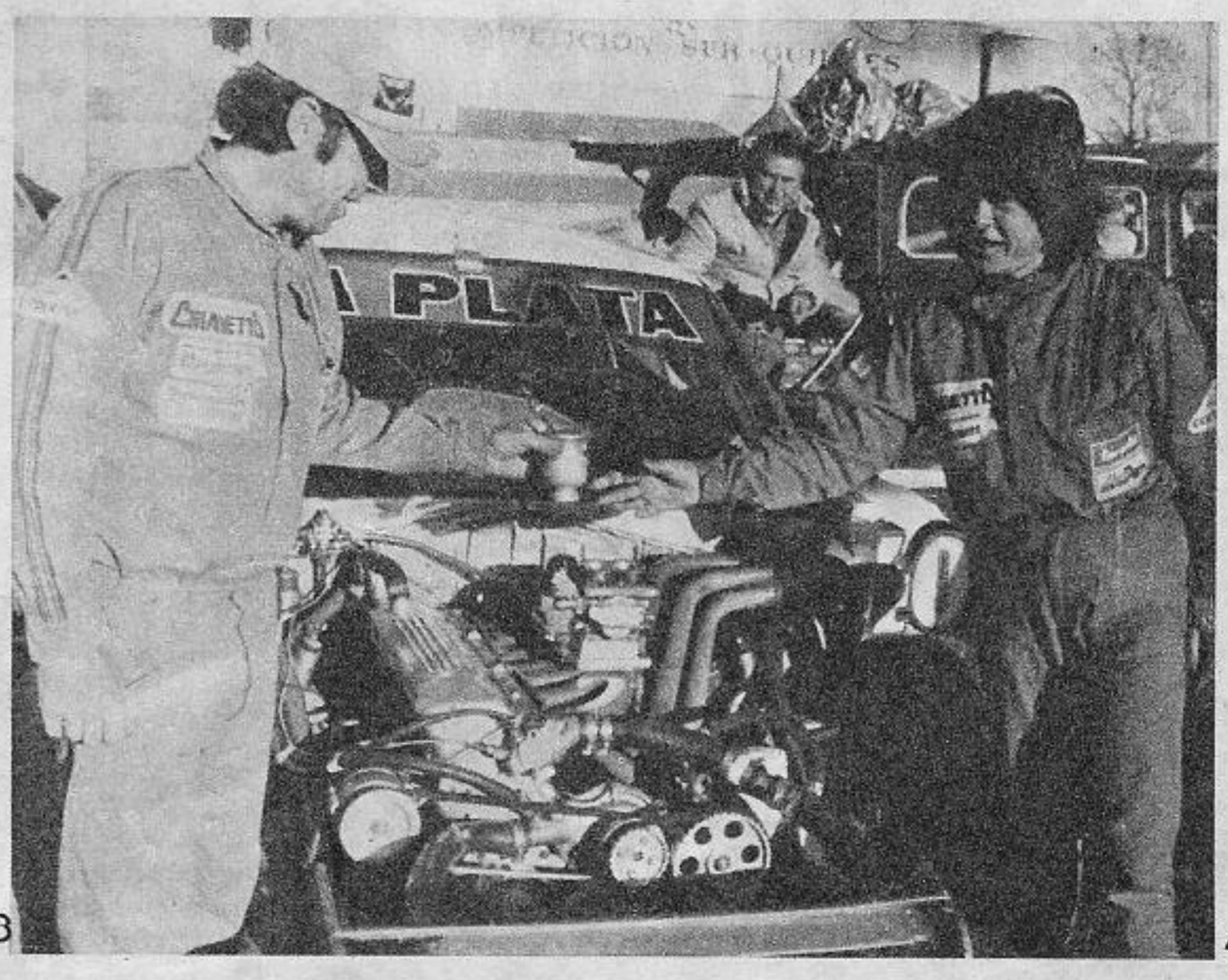
En lo que respecta a **Jorge Oyhanart**, no es ninguna novedad que sus conocimientos en la materia lo llevaron a un lugar importante dentro de la categoría. El "Vasco" es un fervoroso trabajador que conoce al Falcon como pocos, y que además tiene una capacidad de trabajo enorme. Pero justamente allí creemos que está su mayor contra... Debe dispersar esfuerzos, ya que por un lado tiene que hacerse el auto y correr, y



1

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Moto Club Junín.
Accesos: Varios, todos en buen estado. **4** puntos
Controles: Efectivos. **4**
Comodidades: Las habituales en un semipermanente. Regulares. **2**
Estado del circuito: Muy bueno. **4**
Boxes (instalaciones): Amplios, pero de tierra. Regular. **2**
Boxes (condiciones de trabajo): Regular. **2**
Seguridad: Buena, aunque la Policía no fue eficaz. **3**
Promoción del espectáculo: Muy buena. **4**
Servicio de prensa: Bueno. **3**
Puntualidad: Buena. **3**
Total: 31 (ideal, 50 puntos)



3


4

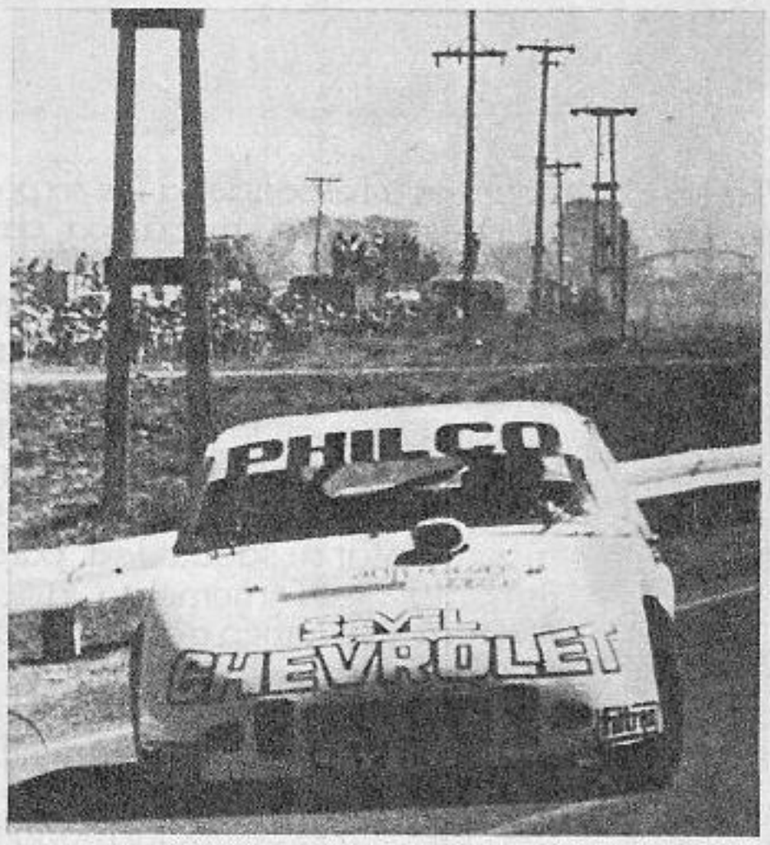
https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL MEJOR EN CADA VUELTA

La computadora del equipo **"Carburando"** nos marca de esta manera quienes fueron los pilotos que se impusieron en cada una de las veinte vueltas:

VUELTA	PILOTO	TIEMPO	PROMEDIO
1	Oyhanart	3m.10s.54	144,738
2	**Angeletti**	**3m.02s33**	**151,255**
3	Angeletti	3m.02s.61	151,023
4	Angeletti	3m.03s.07	150,644
5	Romero	3m.03s07	150,644
6	Angeletti	3m02s.80	150,866
7	Angeletti	3m.03s.63	150,078
8	Angeletti	3m.04s.35	150,078
9	Romero	3m.04s.92	150.184
10	Romero	3m.04s.83	149,136
11	O. Aventin	3m.0397	149,209
12	Romero	3m.04s.06	149,097
13	Romero	3m.03s.82	149,833
14	Angeletti	3m.04s.43	150,029
15	Angeletti	3m.04s.43	149,533
16	Romero	3m.04s.22	149,703
17	Romero	3m.04s.39	149,565
18	Romero	3m.04s.12	149,784
19	Romero	3m.03s.25	150,496
20	Romero	3m.05s.54.	14,638

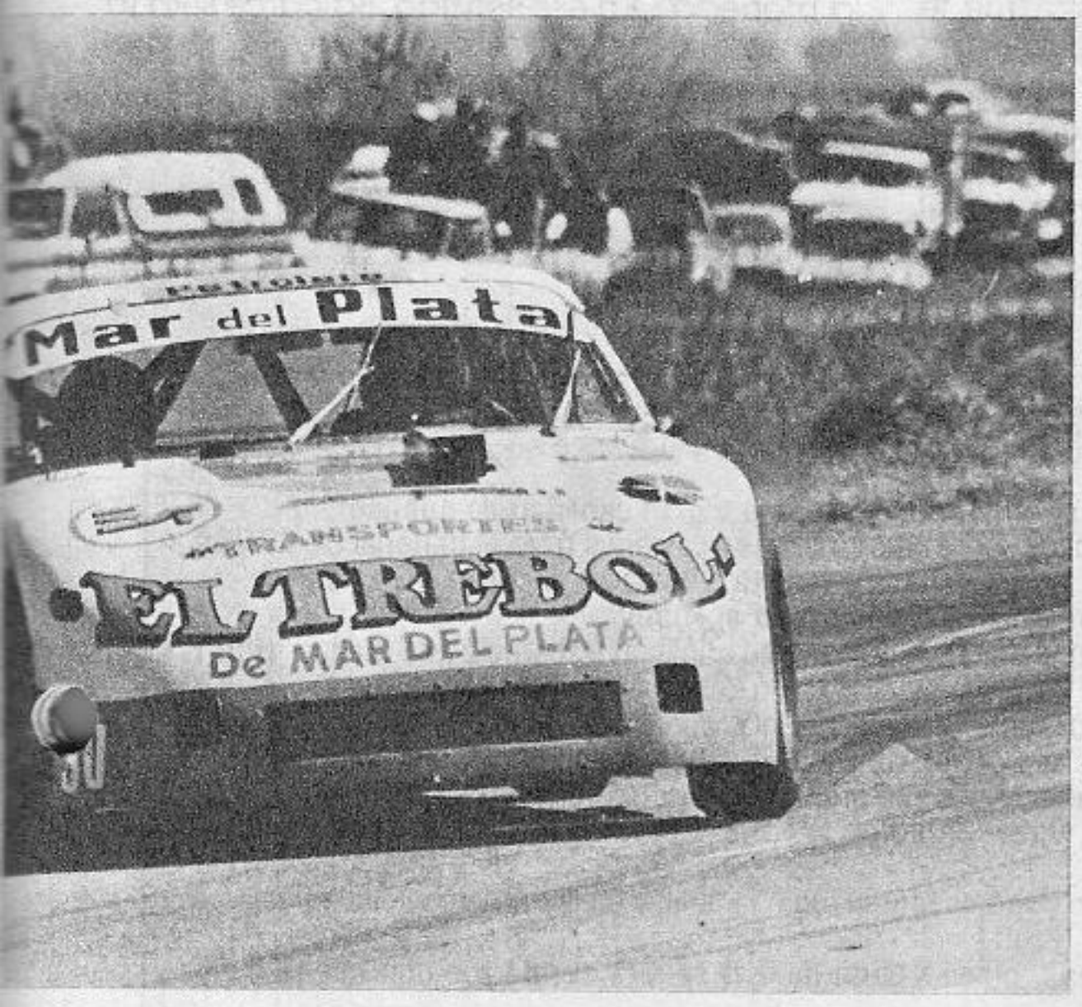






a JOSE M. ROMERO

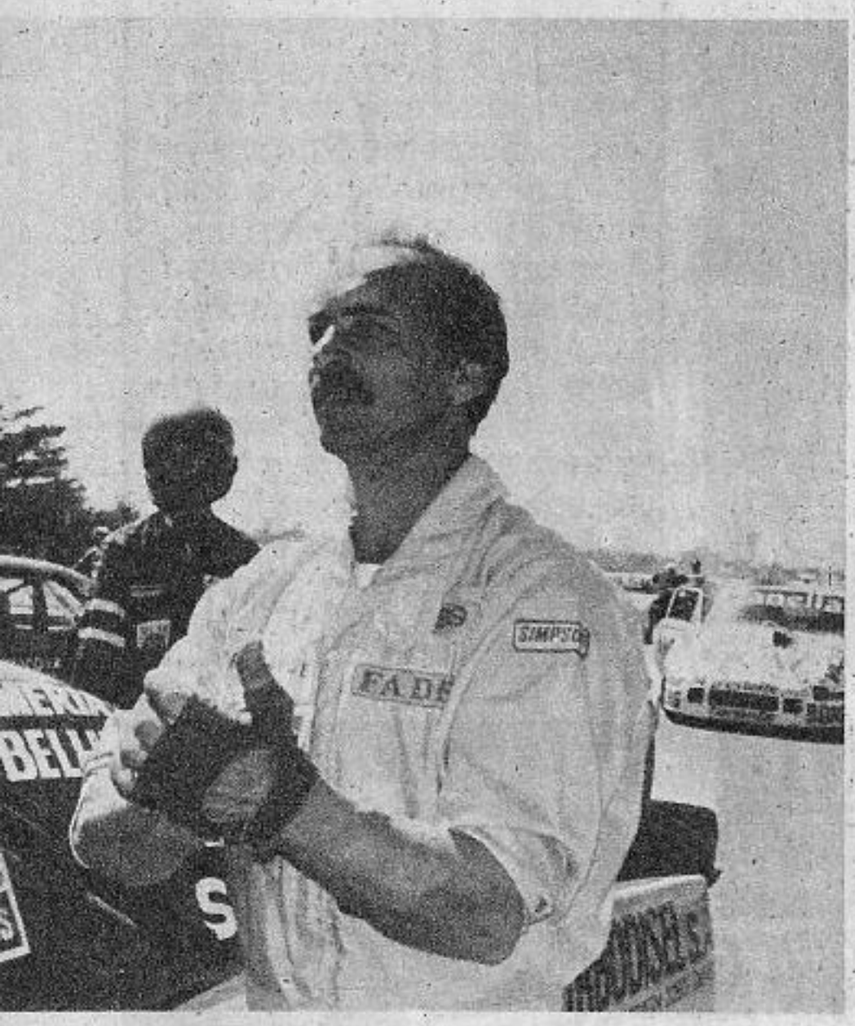
Porque una vez más supo ir hacia adelante con un ritmo sumamente parejo y veloz, prueba de ello es el acercamiento y el posterior sobrepaso a Urretavizcaya. Previamente se enfrascó en un interesante duelo con Morresi, conformando uno de los pocos polos de atracción que tuvo esta carrera. Mérito entonces para el "Chueco" de Olavarría, que en cualquier momento vuelve a la victoria.





1) Luis Hernández y los últimos aprestos sobre su Chevrolet. A sus costados los autos de Satriano y Lavari. 2) El "Chino" Rodríguez Canedo, ahora con mecánica de Supertap. 3) Aurelio Martínez tendiéndole el mate a su esposa y acompañante. 4) El marplatense Caparello, que culminó undécimo. 5) Jorge Polanço mostró progresos evidentes sobre su Dodge.





Eduardo Finocchio y Carlos Saiz (arriba). Dos del pelotón intermedio que funcionaron bien. Vicente Pernía, que anduvo bien transitando cerca de la punta en su serie. En la final no le fue tan bien, ya que en línea de largada debió trabajar de apuro para destrabar una rueda de su Dodge. Luego, pudo dar apenas una vuelta.

por el otro responder a las expectativas de quienes llevan su mecánica, casos como el de Becco o Lynn, por ejemplo. Allí está el talón de Aquiles para Oyhanart, quien ve con cierto desagrado que el día tenga solamente veinticuatro horas... Un caso más o menos similar es el de **Oscar Castellano**, agravado ahora por estas cuatro frustraciones que sufrió el bicampeón. A su favor debemos apuntar su sagacidad, para afrontar y remontar este momento difícil. **Antonio Aventín** es el único dentro de este lote, que aún no ganó, pero que, incluso, pudo estar hoy más arriba en las posiciones, de no sufrir esa penalización de treinta segundos que le restó puntos importantes en Junín. Llegador por excelencia, mantiene un ritmo con el que compensa la diferencia que le llevan en cuanto a rendimiento final. Con **Emilio Satriano** se da un caso particular. El piloto de Chivilcoy tiene en sus manos un elemento en el que su hermano **Pablo** pone sapiencia y sacrificio. Sin embargo, es el que más alto precio pagó por la traición de los fierros, aunque por lo visto es quien puede sacar partido de este río revuelto que es la lucha por el Campeonato... Por último, llegamos a **Oscar Angeletti**, quien de acuerdo con lo demostrado hasta ahora, y más allá de que en el puntaje es el menos favorecido de éstos, es el que lleva las mejores chances. Permanente estudioso, encara cada caso como un verdadero desafío, cosa de la que también se hizo carne todo su equipo. El **Ford Fairlane** fue uno de ellos. Ya le dio dos alegrías, y en una de ésas...

Como se ve, un panorama que no es claro, precisamente. El más mínimo traspié de alguno de estos postulantes puede ser nefasto y cambiar toda la historia, por lo que creemos que de aquí en más, hasta la finalización del torneo, veremos "la otra cara de la moneda". En ese sentido, Balcarce será la primera muestra en torno de esta apasionante definición.

LUCES Y SOMBRAS

Lo asombroso: Una vez más, el T.C. logró juntar **muchos autos** y gran cantidad de **público**.
El agradecimiento: Para el colega **Carlos A. Legnani**. En varias ocasiones trajo el material de CORSA a Buenos Aires, y en ésta también lo hizo pero con uno de nuestros enviados incluido. ¡Gracias!
La frase: de Oscar Aventín: **"Para la final hay que poner todo el ritmo"**.
La desesperación: de **Vicente Pernía** en la línea de largada de la final, al trabársele una rueda: **"¡Por favor, traigan un crique y una llave cruz!"**.
El susto: de **Osvaldo Lynn**, cuando el **Ford** que estrenaba quedó con el acelerador trabado a fondo.
La racha: de **Oscar Castellano**, que por cuarta vez consecutiva debió abandonar.
Lo destacable: Los trabajos llevados a cabo por **Jorge Polanco, Eduardo Rodríguez Canedo, Vicente Pernía, Roberto Caparello, Pedro Doumic, Oscar Spinello, Francisco Espinoza, Gerardo del Campo** y **Fabián Acuña**.
La remontada: de **Jorge Oyhanart**, quien largó en último lugar la final, y en la primera vuelta apareció como líder.
El cambio: de **Eduardo Rodríguez Canedo**, quien a partir de esta carrera cuenta con mecánica del equipo **Supertap**.
La confianza: de **Jorge Polanco**: **"El auto va muy bien"**.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Gaceta Abril

Una publicación de Abril Empresa S.A.

ALITALIA CRECE

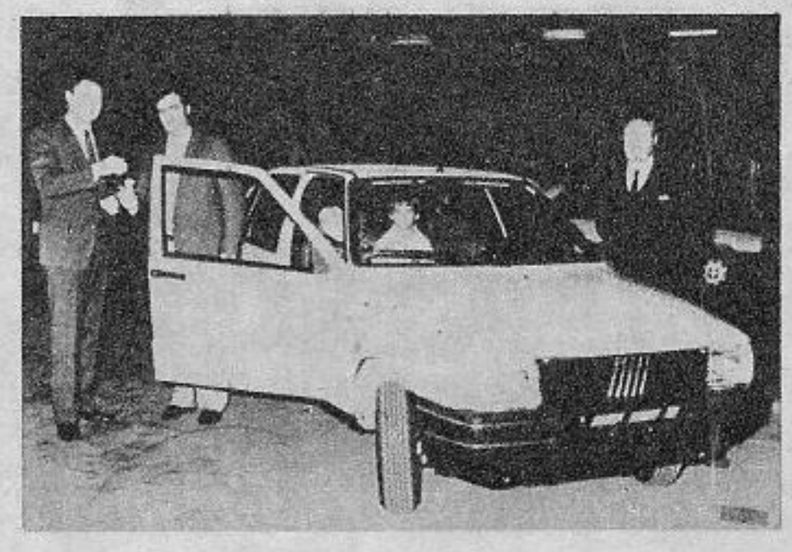
La empresa de aviación **Alitalia**, ha sido autorizada para adquirir 20 aviones Aiburs A-321 con la opción, de sumar otras veinte unidades. El birreactor A-321 es una versión alargada del A-320 y con sus 191 asientos genera un incremento del 25% en la capacidad y un aumento del 40% en el volumen de carga de su similar el A-320. La entrega de los primeros ejemplares tendrá lugar en 1994, completándose el total en 1996, mientras que los otros 20 aviones serán entregados entre 1997 y 1998. Para ello, Alitalia a invertido 1.285 millones de dólares incluyendo en ellos, la compra de motores de reserva y simuladores de vuelo.

CABAL Y DUNA

El sistema **Cabal** de tarjetas de crédito, efectuó un nuevo sorteo, como una forma de devolver a sus usuarios, en beneficios, la confianza que los socios depositan.

El ganador del Fiat Duna S. 0 KM, resultó ser el señor Julián Ochagavia, cuya tarjeta fue emitida por el Banco Litoral Coop. Ltdo. de Bernardo de Yrigoyen. La entrega del mismo se realizó en Gálvez (Provincia de Santa Fe y sede de la Casa Central del mencionado banco), ante la presencia de directivos de ambas entidades y del Instituto Movilizador de Fondos Cooperativos.

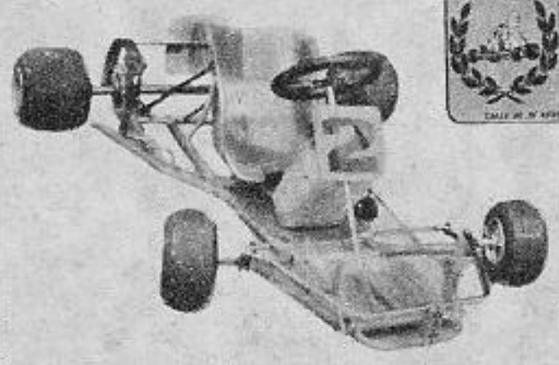
Dicho sorteo, no implica la obligación de compra, por lo que es suficiente que el número impreso en el resumen de cuenta del socio coincida con el número favorecido en el sorteo correspondiente.



De esta forma, el sistema Cabal, continúa beneficiando a sus socios y respondiendo, una vez más, a su auténtica vocación de servicio.

• CADENAS REGINA EXTRA
• CORONAS
• PIÑONES 8 mm. 3/8
• SERIEDAD • GARANTIA
• CONSULTENOS

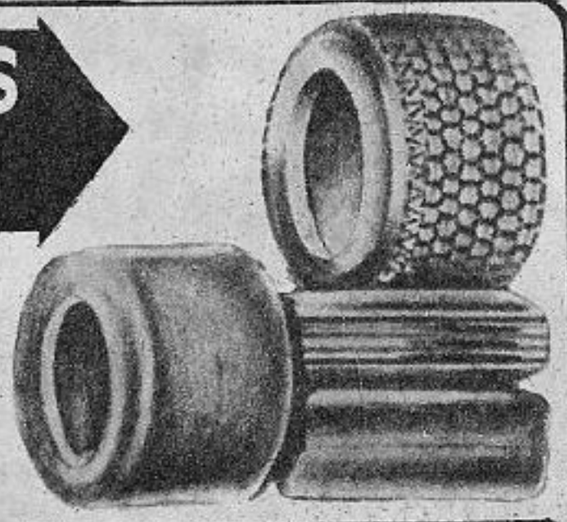
CHASSIS



NEUMATICOS DE KARTING

• DUROS
• BLANDOS

M101



TIEMPO
"La diferencia"

• REPUESTOS EN GENERAL
ADQUIERALOS EN:
Envios al interior y al Exterior

MANOZZO HNOS. y Cía.: Calle 20 N° 4833. Villa Lynch Tel.: 757-1826

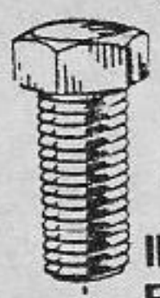
LLANTAS DE COMPETICION

AERO

• PARA TC. 2000 BONAERENSE Y DEL OESTE • F4 • F5 • F.2 Codasur
• SPORT 1050 • C.A.P. • RALLY
• LLANTAS ESPECIALES TURISMO CLASE 2 y 3 y categorias zonales.
También llantas en aleación livianas para automóviles nacionales e importados
AMPLIA GARANTIA. REPARACIONES
Fábrica: Adm. y ventas:
DORREGO 58. ☎ 854-7062

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

TALLER GONZALEZ



INSTALADOR ESPECIALIZADO DE INSERTOS HELI-COIL

La solución para tener roscas resistentes.

ENVIOS AL INTERIOR

FRENCH 863 (cp. 1708).
MORON.
TEL.: 628-0737 - Part.

LAPA ACEVEDO COMPETICION

• REFUERZOS DE CARROCERIAS Y JAULAS ANTIVUELCO
ESPECIALIDAD TC.2000. TURISMO PISTA y RALLY
CATEGORIAS NACIONALES Y ZONALES

REPUESTOS MECANICOS PARA COMPETICION
• TROMPAS para TC. 3000 • TC. 2000 •
• FORMULA RENAULT • FORMULA DOS SUDAMERICANA Y CATEGORIAS ZONALES • CARLINGAS y PONTONES, TC, Stock Kar etc.

• AUTOPARTES DE CARROCERIA STANDARD y REPUESTOS MECANICOS (De todas las marcas)

ANEXO CHAPA Y PINTURA — ENVIOS AL INTERIOR

CARLOS ANTONIO LOPEZ 3686. Villa Devoto. Tel. 53-4598



UNIROT. • Rótulas de competición
Quintana 3508. Lomas del Mirador (cp. 1752), ☎ 658-1176

EMBRAGUES
BALANCEO ELECTRONICO
— COMPETICION —
LE MANS
• CIGÜEÑALES • CARDANES • VOLANTES
Av. SAN MARTIN 3030.
LOMAS DEL MIRADOR
☎ 652-4501

Para avisos: A.E. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 - 4° B - ☎ 862-7734 - CAPITAL (1194)

corsa a fondo

Por Néstor Carbia

FORMULA TRES SUDAMERICANA Y CLUB ARGENTINO DE PILOTOS EN EL AUTODROM

UN CUADRO IN

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Foto Mayor: *Largada y ya está Furlan buscando la vanguardia sobre Friedrich y Cesário ¿éste se adelantó? Fittipaldi y Gurini van a su cola, con Bisatti detrás. Más abiertos y atrás están Alencar y Fogaça.* **De arriba hacia abajo:** *Fogaça y Ratões van a pista bajo el control de Angel Polinelli. El equilibrio del Beste de Guillermo Kissling y la vuelta a la lucha por el Campeonato. Pero ¿verdad, "Willy" que hay un Reynard en tu futuro?*

Alberto Falcón - Fotos: Juano Fernández, Miguel Tillous, Norberto Silvero y Duilio Caro

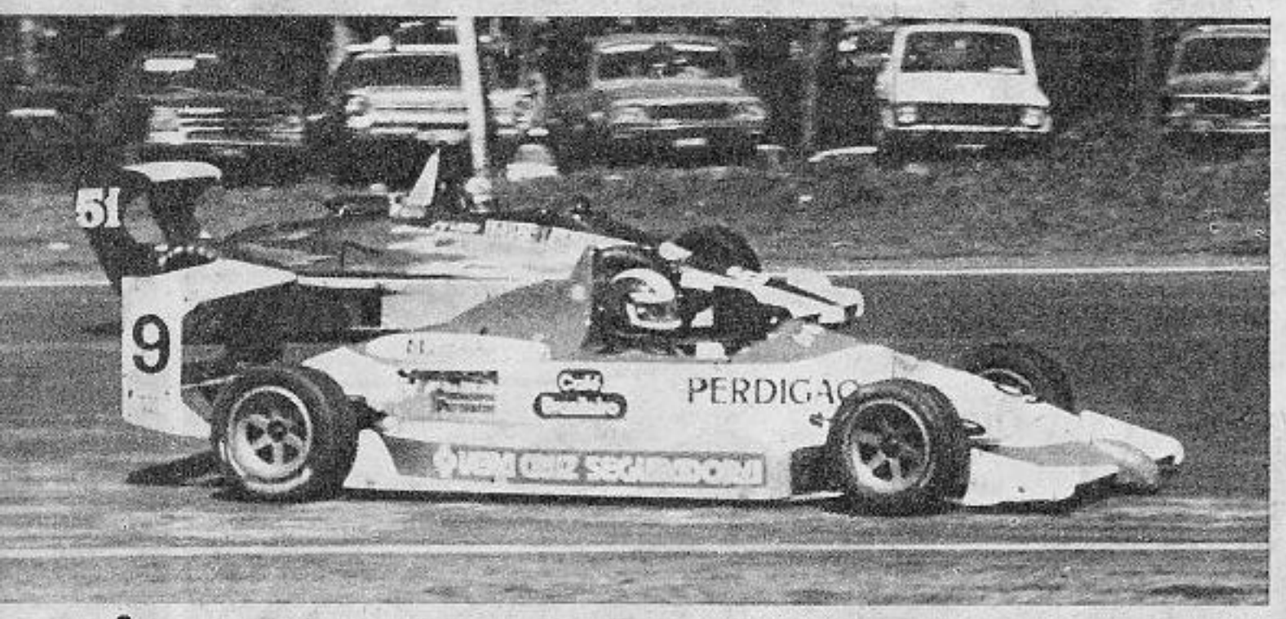
DE BUENOS AIRES (17/9/89)

¡USUAL

El "clima internacional" conferido por la F.3, unido a una impecable presentación del Autódromo, le dieron una configuración distinta a las instalaciones del circo capitalino. Distinta... y mucho mejor.



1



2



3



4

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Asociación Argentina de Automóviles Sport.

Promotor: Fórmula 3 Sudamericana.Accesos: Ocho Todos de pavimento y en excelente estado. 5 puntos.

Controles: Optimos. 5

Comodidades: De primer nivel. Como nunca hubo en el Autódromo. Un solo detalle sirve para ubicarnos en la realidad: en todos los baños había jabón, toallas de papel y papel higiénico.

Estado del circuito: Impecable. Nunca estuvo como en esta oportunidad. 5.

Boxes (condiciones de trabajo): Excelentes. No faltó nada. 5

Boxes (infraestructura): Vale el concepto del item anterior. 5

Promoción del espectáculo: Muy buena. La mejor de las últimas carreras de la categoría que se corrieron en la Argentina.4.

Servicio de Prensa: Como siempre que lo hace el A.C.A., y como medios. Inmejorable. Hubo télex, telefax, teléfonos con DDI, DDD y especiales para recibir llamados. Entel montó una central en el circuito que funcionó desde el viernes, y hubo operadoras de télex en forma continua. 5.

Seguridad: El mejor operativo que hemos visto en Buenos Aires. Durante los tres días de la carrera hubo tres camas de terapia intensiva reservadas y sin ocupar, en los hospitales Ramos Mejía, Rawson y Santojanni.5

Puntualidad: Muy buena. Hubo un solo atraso en el comienzo el viernes. Total: 48 puntos (ideal, 50)

El repaso de la carrera de Buenos Aires -una de las mejores del año- da tema para analizar a los equipos en forma global, y del mismo surge que fueron muy pocos los que lograron armonizar sus dos unidades.

INI: Ganaron con Friedrich y ubicaron a Pegoraro en el cuarto lugar, lo cual no es poco. Ahora tienen el segundo y el quinto puesto del torneo. Leonel hizo un trabajo en carrera digno de su capacidad, aunque el auto no estaba diez puntos. Pegoraro corrió una de las mejores del año y pasó autos de manera notable. El equilibrio del Reynard de "Bocao" recién se consiguió con el cambio de motor durante la noche del sábado. De haber largado más adelante habría que ver qué ocurría con él. Ahora el equipo está otra vez en la pelea por el campeonato.

Kissling: Lo de "Willy" fue excelente desde todo punto de vista, y como lo reconoció el mismo piloto, **"quizá más de lo que se podía esperar".** El chasis Berta viejo va llegando a su límite, y la gente de Olivos lo exprime al máximo. El equilibrio que logró Kissling trabajando con las precargas traseras fue notable para conservar los neumáticos. Lo de Russo venía para otra buena performance, pero cometió el mismo error que en San Pablo; trabó la caja al pasar de 3ª a 4ª, quizá por no efectuar el correcto movimiento de la palanca de cambios con la muñeca y "tirar" la marcha en forma diagonal.

Rullo-Winston: Lo de Gurini, impecable. Lo de Rattes, olvidable. Néstor logró un balanceo en su chasis impecable. Arrancó la carrera subvirante, sabiendo que al endurecer la barra trasera a mitad de carrera iba a tener un auto equilibrado hàsta el final. Lo consiguió y allí está el resultado.

Fittipaldi: Más allá del posible problema del autoblocante, el equipo cometió el mismo error que en Río y se quedó sin gomas hacia el final. Evidentemente, les resulta muy difícil en los circuitos que no conocen, o que conocen poco: lograr tener el chasis bien puesto para toda la carrera. Eso se va a lograr con la experiencia. En la tarea de conducción el chico estuvo impe-

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EN POCAS PALABRAS

Alfonso Rangel."Si bien Muffato abrió su línea hacia afuera cuando yo intenté el 'sorpasso' la culpa de la salida de pista fue mía, porque el curvón no es un lugar para pasar".Augusto Cesario: "Yo no me adelanté en la largada. Realmente no sé porqué me penalizaron, si en lugar de ganar, perdí tres posiciones". Russo:"En el circuito 9 me gusta más como va el chasis Berta que el Reynard es más franco". Dos Santos: "El motor lo fundí yo, porque venía con temperatura y pensé que iba a aguantar". Un miembro de la M.D. de la CDA: "Cayo muy mal en la Mesa Directiva que los CC.DD. argentinos hayan sido designados por CODASUR sin consultar a la CDA; como hubiese correspondido Richard Krumbein: "Decidimos no continuar con Jochamowitz por razones técnico-deportivas; una de ellas es que a 'Neto' no le preocupaba demasiado venir a entrenar a Buenos Aires". Ernesto Jochamowitz: "La relación con Krumbein -no con los Rullo y el equipo- se cortó porque no se cumplieron las pautas que figuraban en el contrato. Vamos a buscar otra alternativa para seguir en la categoría". Ricardo Risatti: "El trabajo de equilibrio del chasis es fruto de lo que hicimos probando en San Jorge". José Sabah: "Quizá esta sea la última carrera con Rangel". Rangel:"Hay problemas económicos con Sabah, pero quizá podamos llegar a un acuerdo; no son insolubles. Angel Polinelli: "Darcio Dos Santos fue excluido de la clasificación del sábado porque a su auto le faltaban 2 1/2 kilos" Daniel Cingolani:"Me voy a correr la carrera de Fórmula Open pevia al G.G.P.P. de Fórmula Uno en Jeréz de la Frontera.



1) José Sabah, Daniel Cingolani, Teo Da Silva y Ricardo Risatti con el benjamín de su dinastía en brazos. El eficiente técnico uruguayo no sabe aún si sigue con Rangel; Cingolani llega a Europa de la mano del brasileño que trabaja en Reynard. 2) Muffato, en otra buena tarea, supera al debutante Lara que va con el Berta-Renault, de Tomalino. 3) "Cacho" Cao está en la punta. Bulla, Basanta, Zanatta, Alifraco, Mayorga (h), Luaces y Cura, la buscan. 4) En el frenaje de la horquilla, Luaces va a capturar el 2º puesto sobre Cao, bloqueada de por medio. 5) Excepcional tarea de Pegoraro, superando a Cesario y Fittipaldi sobre el final.





NESTOR GURINI

En San Pablo nos había dicho:"En **Buenos Aires peleo la punta y voy al podio"**.Su premonición se cumplió con creces. Hizo,junto a los hermanos Rullo y el equipo una puesta a punto excepcional. Sus mecánicos "recuperaron" el motor roto el sábado, trabajando toda la noche, y él les retribuyó con una actuación excepcional, de la cual puede dar fé su gran derrotado: Christian Fittipaldi.



(C.A.P.) MARCELO BASANTA

Este joven piloto que debutó en 1988 y proviene del T.C Regional, concretó su mejor tarea desde que debutara en la categoría. Fue quinto en las pruebas clasificatorias y tercero en la competencia final, demostrando evidentes progresos en cada presentación.

TALLER MODELO

DE PABLO OSCAR VELAZQUEZ

CHAPA - PINTURA - CARBURACION - ENCENDIDO - FRENOS - Y EMBRAGUE
ESPECIALIDAD PINTURAS DE AUTOS DE COMPETICION

UGARTE 3950 MUNRO
PROXIMAMENTE EN SU NUEVO LOCAL CALLE MAQUINISTA CARREGAL 3118 MUNRO



cable y contuvo a Gurini y a Pegoraro todo lo posible. Tiene gran futuro.

Wrangler Cesario: Igual que en San Pablo pero con resultados algo más magros. Equilibró bien el auto para ir rápido en el 9, a partir de un diagrama de caja que le dió José Sabah. Después no pudo lograr lo mismo para la carrera, ya que fue perdiendo adherencia en el tren trasero. Es una de las mejores incorporaciones que tuvo la categoría en 1989.

Sommi-Zanón: Lo de Furlan no tuvo desperdicio hasta el momento de su deserción. Hizo todo bien. Trabajó mancomunadamente con Raúl Aparicio y Gustavo Sommi y nunca dieron un paso en falso en cuanto al trabajo con el auto. Sin dudas su Dallara era el mejor chasis de la carrera. Rápido, firme, seguro y constante en los tiempos. Carrera brillante arruinada por un pinchazo que era lo único que no habían previsto. Lo de su compañero Alencar -quizá pueda alejarse del equipo- no estuvo al mismo nivel durante todo el fin de semana.

Machado y Risatti: Muy bien ambos en lo previo, con magros resultados finales.

OTRA VEZ BULLA Casi con la misma tónica de la competencia anterior del **Club Argentino de Pilotos,** disputada también en el autódromo porteño, esta categoría volvió a presentar un parque automotor de veintitrés autos en pista.

Si bien todavía esa cifra no alcanza para reverdecer los viejos laureles del Club, se nota el trabajo realizado por sus miembros en pos de obtener una cantidad razonable de participantes. De la misma forma, en pista, el dominio establecido por el arrecifeño **Rubén Bulla** no dejó lugar a dudas.

El ganador se llevó todo -pruebas de clasificación, carrera y récord de vuelta- y poco pudieron hacer sus rivales para entablarle lucha. Por otra parte, su oponente en el certamen, Carlos Luaces, no contó con posibilidades de ir a pelearle, pero hizo méritos suficientes como para

1

LUCES Y SOMBRAS

Lo mejor: El estado general que presentó el Autódromo "Oscar A. Galvez" después de dos semanas de trabajo intenso y en conjunto de la gente de la Fórmula Tres, la A.A.A.S.y COPRYMA. Lusió impecable, y lo importante es que esa obra ahora queda.**Lo peor:** La escasa cantidad de pilotos que llegaron a Buenos Aires después del muy buen número que se juntó en Brasil en las últimas tres carreras. Hubo ausencias imprevistas como las de Pimenta, Seikel, Rebecchi y González. **Lo bueno:** Que Richard Krumbein haya confiramdo a Néstor Gurini como piloto del equipo Winston hasta fin de año. Por ese camino seguramente va a obtener los resultados que sus patrocinantes ha comenzado a exigirle.**Lo malo:** Que no se haya concretado el acuerdo con más antelación como para que José Luis Di Palma estuviese sentado en el "muleto" de Fittipaldi ya para la carrera de Buenos Aires.
Lo positivo: Que en un circuito exigente como el 9, haya clasificado 16 de los 21 autos que largaron.
Lo negativo: Que cueste tanto inducir al público argentino hacia los monopostos. Viendo los autos y las carreras sería la única forma de convencerlo.
La gran escalada: La de Cézar Pegoraro que subió desde el 11º puesto de largada hasta el 4º que logró sobre Fittipaldi en la última curva.
El gesto: El de Rubén Rullo, que le ofreció un motor VW al equipo de Elio Seikel, cuando se enteró (vía Ing. Funes) que este no venía a esta camara por haber roto un impulsor probando en Río durante la semana previa.
La frase:de Guillermo Kissling:"**La organización fue buena pero solo estuvimos a un 75% de lo que nos habiamos propuesto. Las cosas que se nos escaparon fueron como consecuencia del tiempo que le debimos dedicar en las últimas dos semanas a trabajar sobre el autódromo, y eso no estaba previsto".**
Lo continuado: El crecimiento, pausado pero efectivo, del parque automotor del C.A.P. Ojalá siga aumentando.
La desazón: De "Carly" Cura por la baja performance en el motor de su Datsun.
La vuelta: De René Zanatta, que junto con varios "fierritos" y regresó a la categoría. Esperemos que continue.

CLASIFICACION DEL C.A.P.

Asociación Argentina de Automóviles Spot - Autódromo de Buenos Aires "Oscar A. Gálvez" - Circuito Nº8 de 3.435,40 metros de extensión - Final a 18 vueltas - Recorrido total: 61,838 Km. - 17 de septiembre de 1989.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bulla, 1m37s557/1000 a 126,771 km/h,Luaces, 1m37s942; Cao, 1m38s447;Alifraco, 1m39s201; M. Basanta, 1m39s371; Zanatta, 1m39s808; F. Moyorga (h); Zabala, 1m39s844; Leiva, 1m39s904; Notta, 1m39s980; Boggio, 1m40s008; Dos Santos, 1m39s844;Cura, 1m41s807; Puleo, 1m42s177; Almada, 1m42s364; CAviglia, 1m42s565; "Dr. Rizzo", 1m42s650; Mata, 1m43s013; Cavallaro, 1m3328; Del Valle, 1m50s455.

FINAL

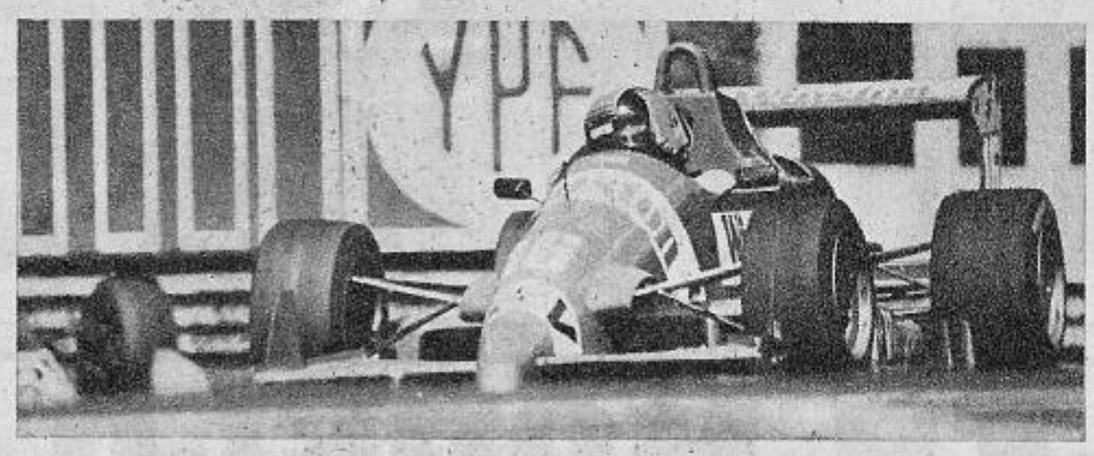
POS.	Nº	PILOTO/MARCA	TIEMPO	VTS.
1º	5	Rubén Bulla-D	29m56s123	18
2º	25	Carlos Luaces-N	29m59s251	18
3º	14	Marcelo Basanta-D	30s10s928	18
4º	18	Walter Alifraco-D	30m13s050	18
5º	33	René Zanatta-D	30m14s093	18
6º	26	Jorge Leiva-D	30m16s679	18
7º	7	Osvaldo Cao-N	30m29s563	18
8º	43	Fernando Boggio-N	30s233	18
9º	3	Carlos Cura-D	30m36s598	18
10º	24	Carlos Zabala-D	30m36s074	18
11º	60	Horacio Notta-D	30m47s270	18
12º	29	Abelardo Zenklusen-N	31m03s262	18
13º	66	Claudio Casado-D	31m08s199	18
14º	52	José Maria Basanta-D	31m13s177	18
15º	59	Antonio Mata-D	30m19s499	17
16º	65	"Dr. Rizzo"-N	30m45s627	17
17º	69	Mariano Del Valle	23m55s374	13

No clasificaron: Hugo Caviglia-D (10v.); Francisco Mayorga (h)-N (9v.); Mariano Almada-N (5v.). **No largaron:** Adalberto dos Santos-D; Arnaldo Puleo-D y José Roque cavallaro-D. **Promedio del ganador:**123,941 km/h. **Récord de vuelta: Bulla en la 15ta. en 1m38s490/1000 a 125,570 km/h. Nota:** las fracciones de segundo están expresadas en milésimas. **Referencias: D, Datsun 280 ZX; N, Nissan 300 ZX.**

CAMPEONATO

(Disputadas: Nueve de Julio, Buenos Aires (Circuito Nº 8), Buenos Aires (Circ. Nº 7), Marcos Juárez, Buenos Aires (Circ. Nº 7) y Buenos Aires (Circ. Nº8)
Bulla, 99 puntos; Luaces, 87; Alifraco, 47; Cao, 44; Cura, 36; Vido, 23; Leiva y Pujadas, 20; M. Basanta, 18; dos Santos, 16; Preteo, 15; Baksi, 10; Zanatta, Zabala y J.M. Basanta, 8; "Y. Tomas" y Laiolo 6; Zenklusen y Boggio, 3; Caviglia, 2

1. Reunión a la brasileña. Ananias Justino, Renato Russo, Djalma Fogaca, vaya mejor en la próxima en Chile, ya que el lunes después de la carrera, Gurini "testeó" el Berta-Renault en Bs. As. 2. A propósito de Gurini. Impecable con el Reynard-VW. 3. Rattes, el compañero de Gurini, "dibujando" es bastante frecuente.



2



3

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IIIIF

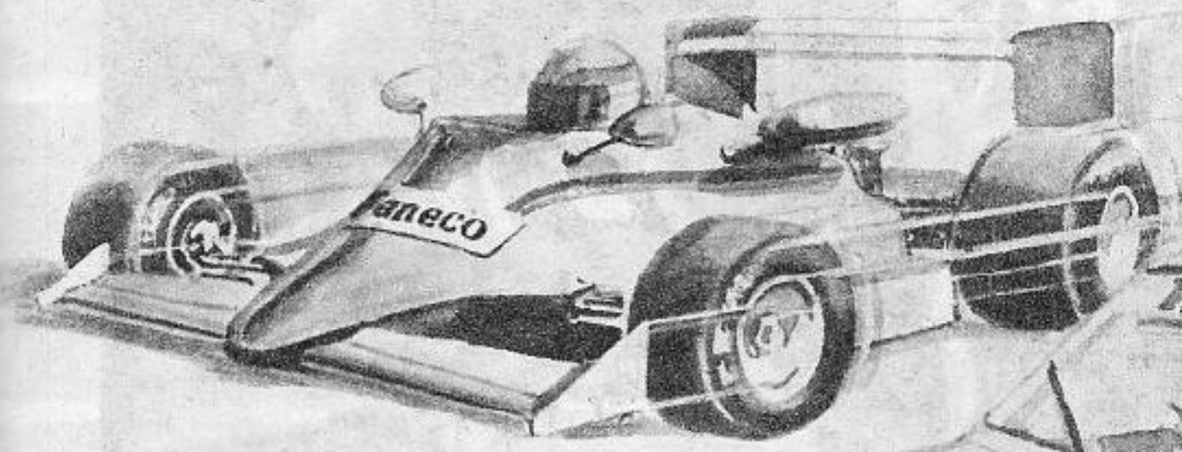
Faneco

Neumáticos

A.LINCOLN 1950. TEL. 757-7596 / 4627. JOSE INGENIEROS (1702)

★★★★★★★ **LA MAYOR EXPERIENCIA EN NEUMATICOS DE COMPETICION** ★★★★★★★

Agradece y felicita a los pilotos usuarios de sus productos triunfadores durante el mes de Septiembre '89







• FRE:
Juan Daniel BOVONE (Rafaela)

• NISSAN-DATSUN



Rubén BULA (Bs.As.)

• F2 NACIONAL



Ricardo GRINOVERO (Rafaela)

ser un digno escolta a lo largo del fin de semana.

El trabajo realizado por Bulla en su taller de Arrecifes está rindiendo sus frutos con holgura. El arrecifeño se llevó otro triunfo -el cuarto del año- y mantiene la punta del campeonato con doce puntos a favor con respecto a Luaces. Otro meritorio trabajo en el fin de semana porteño fue el realizado por el piloto de Tres Sargentos, Marcelo Basanta, quien a poco más de un año de su debut en la categoría, viene realizando una tarea sostenida en cada carrera.

JAPONESITAS SUDAMERICANAS ESFUERZO. El realizado por el piloto de Pilar, **Carlos Luaces,** que a pocos días de haber sido sometido a una intervención quirúrgica, estuvo integrando las filas del C.A.P. A pesar de ello, su calidad le bastó para ser escolta de Bulla en las pruebas de clasificación y en la final.

REGRESO. De **René Zanatta,** quien volvió a las cuatro ruedas -no competía desde 1987- con una coupé Datsun. Con varios "fierros" prestados, "la Urraca Nueva" volvió por sus fueros sin desentonar. Fue sexto en clasificación y quinto en la final.



Fue ardua la tarea del equipo INI durante el fin de semana..Leonel Friedrich, Héctor Vaccarini y un mecánico trabajan y piensan. Atrás, Biagini hace lo último.



Ricardo Risatti está en medio del mixto (rueldaen el aire). En ese momento ya se había roto el anclaje de la parrilla inferior trasera derecha (ver rueda) e inicia el trompo. En la siguiente el guardrail se le viene de frente... La experiencia de Ricardo hace que busque el laterla para pegarle, ya que de frente se hace más riesgoso para las piernas. En la última ya está detenido y salta presuroso del cokpit mientras los bandarilleros cumplen eficazmente su tarea.







https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONCLUSION PUBLICITARIA

CAMPEONES AHORA EN CANAL 2

TODOS LOS DOMINGOS A PARTIR DE LAS 22 HS.



Con el equipo más numeroso de profesionales que trabajan para Usted, brindándole en RADIO Y TELEVISION todos los detalles de cada carrera. CAMPEONES... SIEMPRE LIDER DEL AUTOMOVILISMO Y CUBRIENDO TODO EL PAIS,
con imágenes exclusivas captadas a través de cámaras propias ubicadas estratégicamente.

CAMPEONES, EL N° 1. OFRECE MAS Y MEJOR... PORQUE USTED LO ESCUCHA Y LO VE.
Con la conducción de Carlos Alberto Legnani.

CANAL 2 — DOMINGOS A LAS 22.00 HS.

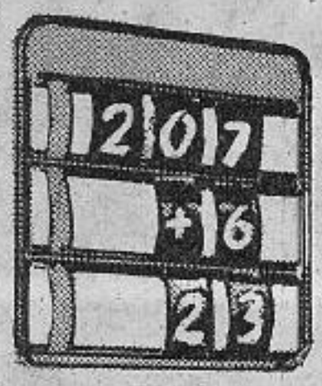
VCC Video Cable — 3 EMISIONES SEMANALES

LR1 RADIO EL MUNDO — LUNES A SABADO 20.00 HS. DOMINGOS 8 A 14.30 HS.

INEXORABLEMENTE... SIGUE CRECIENDO

Campeones

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.
Arenales 2896 P.B. (1425) Capital. TEL. 821-1243/0658 825-1942/6039 826-1773



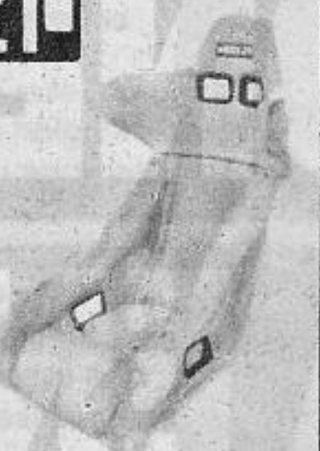
BOX21

- BUZOS
- CASCOS
- BOTAS
- CAPUCHAS
- BUTACAS
- (Pista y Rally)
- GUANTES
- ANTIFLAMA
- CINTURONES
- CARTELES

INTERCOMUNICADORES

PROVA







SAN BLAS 5165 y Lope de Vega. CAP. Tel. 567-6286

SERVICE DIESEL
BARRACAS

JCO

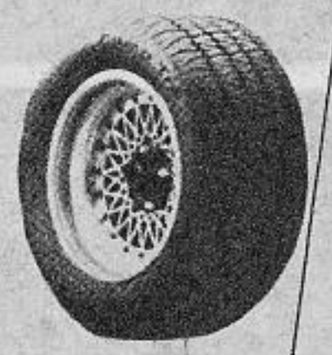
REPARACION DE BOMBAS
E INYECTORES

Banco de Prueba Bosch

JORGE 2371
(cp. 1275) • Tel. 28-9032

GONZALO DE QUESADA

NEUMATICOS



CUBIERTAS

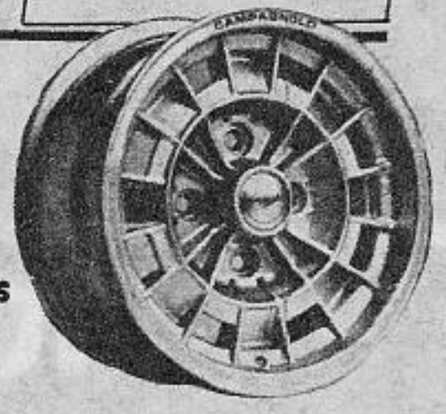
para automóviles
IMPLEMENTOS AGRICOLAS
TRANSPORTES VIALES
MOTOS

LLANTAS DE TODO TIPO

Atendemos Comerías -
Envíos al Interior

Planes de pago hasta 120 días

Mejoramos cualquier oferta.
CONSULTENOS



Avda. República 1993
CIUDADELA NORTE (cp.1702) Tel: 653-9613

ACA

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos



la escuela que forma Campeones

Sea Ud. uno de ellos
Cursos prácticos en el AUTODROMO DE BS. AS.: MARTES y JUEVES de 9 a 13 hs.
Informes por carta: RASTREADOR FOURNIER 2522. OLIVOS (1636). BS. AS.

AUTOBOMBO

MOURAS en La Plata,
Oscar AVENTIN en el Autódromo
y **ANGELETTI** en Junín, Primeros en T.C.
con nuestro **encendido electrónico**

BRIO CONVERTER

Máxima potencia sin detonación

Varios modelos
Ingeniero ASTARLOA. Tel. (01) 748-1881

FER-CAR

CHASIS COMPACTOS

• ALINEACION • DIRECCION
• TREN DELANTERO

CHIVILCOY 3145. Capital.
TEL. 53-0347

MALACATES

White 7000 Kg. D.L.
Control remoto con placa de montaje para JEEP · PICK UP · VAN con o sin colocación



Envíos al interior

☎ 786-7568 70-6387

Benini Escap
COMPETICION

• FIAT 1 • DUNA • FORD ESCORT Y TRAFIC

Envíos al interior
MELO 4130 (cp.1603) • TEL. 760-1173 • VILLA MARTELLI

EU-CAR

TELAS Y ACCESORIOS PARA TAPICERIA

FABRICANTE DE LONA CAPOTA PARA AUTOS CONVERTIBLES ESPECIALES Y DE COLECCION

EN TAPIZADOS TODO PARA EL AUTOMOVIL

Av. San Martín 3400 Tel: 581-4493
Miguel Angel 1858 Capital Federal

POTENCIACION

CUMBIA alta performance

• R.FUEGO • R.18
• FORD SIERRA
Y ESCORT

• TRABAJOS GARANTIDOS

CAXARAVILLE 4160 · Ciudadela · TEL. 653-9790

Kitcars

BOMBAS DE NAFTA

• Diafragmas. Conjuntos de Reparaciones para Bombas de Combustible

REPUESTOS PARA CARBURADORES

• Despieces.
Conjuntos de Reparaciones

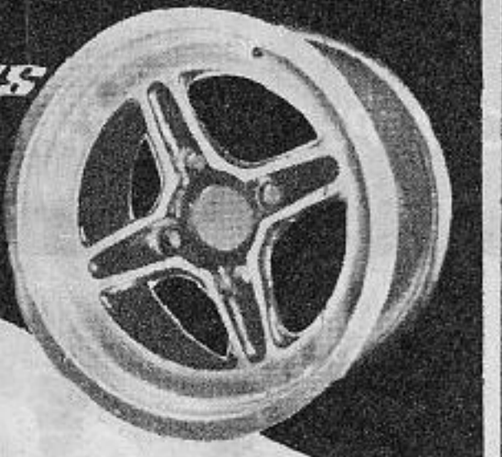
• Aptos para Alconafta

Todas las marcas. Envíos al Interior

Fábrica:
Fray Mamerto Esquiú 4983
Te. 750-0588 (1678) CASEROS

---

ruedas argentinas ®



COMPETICION

• TC.2000 • F2.CODASUR • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3
• FORMULA SIERRA • F2.NACIONAL • CAP. y CAT.ZONALES

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

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

ORESTE BERTA

AHORA DISTRIBUIDOR OFICIAL EN BUENOS AIRES

TITO VITELLI

COLOCAMOS KIT DE CARROCERIA
Y AUMENTAMOS LA POTENCIA
DE SU MOTOR R.11 - R.FUEGO - R.18 Y TRAFIC
AHORA TAMBIEN FORD SIERRA Y ESCORT

CALDAS 223. CAPITAL FEDERAL TEL.: 855-0134

BUTACAS
COMPETICION

NICK



EN P.R.F.V.
Y ROWING
• TANQUES DE NAFTA T.C. - T.C. 2000 y STOCK KAR
• RECUPERADOR DE ACEITE

Av. BERNARDO de YRIGOYEN 486
MORON (cp 1708) • Tel. 628-5135

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Para avisos: A.B. PRODUCCIONES S.R.L. Corrientes 3782 - 4º B - ☎ 862-7734 - CAPITAL (1194)

ACTIVIDAD ZONAL

Año VI - N. 269, 27/9/89

Coordinación y Edición de Carlos Neira

Promocional 850, Minicross y Monomarca 1100 SE en Necochea

FERNANDEZ: "CAFETERA" EN LA "PROMO"

Necochea, BA - Tras un largo paréntesis (desde el 2 de julio no se corría) se disputó el 3 de setiembre la séptima fecha de los torneos de la **promocional 850 del Sudeste, el Minicross y la Promocional 1100 del Sudeste.** Fue en el circuito La Calera (tierra compactada de 1235 metros de cuerda) de esta ciudad de **Necochea,** con la organización (muy buena y ágil) del Club Palermo.

La atracción principal fue la promocional que presentó nada menos que 55 autos, muy opuestos a los 7 minicross y a los 6 de la "milcien".

En promocional se corrieron cuatro series ganadas por Marcelo Fernández, Norman Suárez y Néstor Di Nápoli, con Fiat 600 y Mario García, con Renault. En la final, Marcelo "Cafetera" Fernández, un joven local de apenas 21 años, ganó de punta a punta pese al asedio de otro necochense, Norman Suárez. Tercero fue el ganador de la anterior en Rauch, Alberto Barneche.

Estos fueron los resultados de las finales y las posiciones en que han quedado los campenatos trás siete fechas disputadas.

Promocional 850, 20 vueltas: **1º Marcelo Fernández (Fiat/Necochea) 18m47s16/100 a 72,511 kms/hora;** 2º Norman B. Suárez (Fiat / Necochea) 18m47s84; 3º Rubén Barneche (Fiat / Necochea) 18m56s64; 4º Luis González (Fiat/Necochea); 5º Raúl Alonso (Fiat/Juárez); 6º Hugo Cominelli (Renault/Tandil); 7º Alejandro Erázun (Fiat/Juárez); 8º Gustavo Gelso (Fiat/Chillar); 9º Celestino Iribarne (Fiat/Necochea) y 10º Luis A. Méndez (Fiat/Necochea). **Campeonato:** Erazun, 108: García, 79; Alonso, 64; Pezzuchi, 61; Barneche, 52; Di Nápoli, 51.

Minicross, 10 vueltas: 1º Daniel Aristimuño (Renault/Tres Arroyos) 9m32s87'100 a 71,308 kms/hora: 2º Juan C. Hornun (Renault/Tres Arroyos) 9m34s04: 3º Ricardo Sárez (Renault/Tres Arroyos) 9m54s33; 4º Carlos Vallejos (Renault/Necochea) 9m55s48. **Campeonato:** Aristimuño, 58 puntos; Hornum, 43; García, 15: Vallejos, 14 y Dorrego, 12 puntos.

Monomarca 1100, 12 vueltas: **1º Gustavo Román (N. Otamendi) 11m04s44/100 a 73,843 kms/hora;** 2º "El Dinamarqués" (Oriente) 11m12s19; 3º Orlando Porfilio (Tres Arroyos) 11m51s22. **Campeonato:** Vitale, 82 puntos; "El Dinamarqués", 74: Pizzorno, 50; Román, 39; Casais, 36: Llinás, 20; Porfilio, 19: Arribillaga, 18 puntos.

(Informe de Dani)

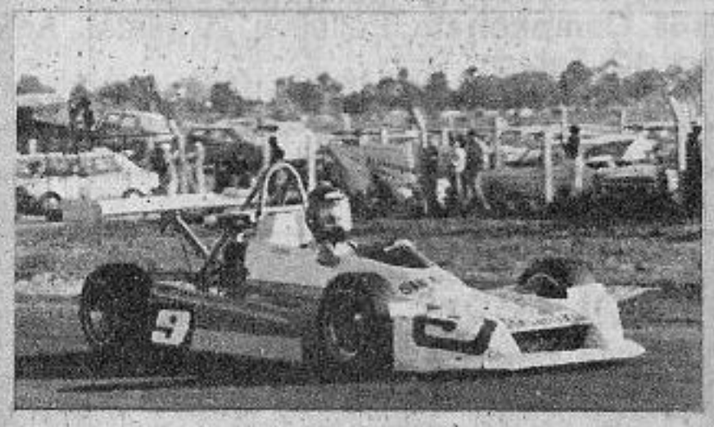


Marcelo Fernández y su acompañante Luis Lahorca, vencedores en Necochea.

Grupo 2 y F-4 Santafesina en Rosario

GANO CHAPEX POR NOCAUT TECNICO





Espósito adelante, Chapex un poco más atrás. Aquel sería desclasificado por la técnica **(Fotos Victor Hugo Pedró)**

El nicoleño Daniel Echañiz, triunfador en la F-4 Santafesina.

Venado Tuerto, SF - En el circuito asfaltado de la Ciudad de **Rosario, se llevó a cabo el 27 de agosto pasado una fecha más por los campeonatos de las categorías Grupo 2 Santafesino y Fórmula 4 Santafesina,** con la organización del San Lorenzo Automóvil Club y la fiscalización de la Federación Regional Nº 4. Se utilizó el circuito asfaltado de 1600 metros aproximadamente.En la final del Grupo 2, había ganado en pista Edgardo Espósito, pero con posterioridad fue desclasificado tras el informe de la Técnica que recusó la alzada del árbol de levas de su Gordini. Ganó entonces Daniel Chapex, que había terminado a 40/100 de aquel. Ambos habían ganado previamente las series clasificatorias. Estos fueron los resultados finales:

Fórmula 4,15 vueltas: 1º **Daniel Echañiz (San Nicolás)** 2º Miguel Pittori (Villa Constitución); 3º Sergio Castro (Rosario); 4º José De Ninis (Gº Baigorria); 5º Adrián Ferreyra (Aº Seco); 6º Rodolfo Azanci (Firmat).

Grupo 2, 15 vueltas: 1º **Daniel Chapex (Gordini/San Lorenzo) 13m34s81/100;** 2º Alberto Miranda (Fiat/Rosario) 13m35s30; 3º Eduardo Ognibene (Renault 4L/Rosario) 13m46s49; 4º Sergio Mándola (Gordini/Zavalla); 5º Marcelo Augusto (Gordini/Rosario).

(Informe de Ricardo Rostán)

Karting en Ciudad Evita

AZARA, BUENOS Y RODRIGUEZ OLIVERA

El domingo 3 de setiembre, en el kartódromo de Juan Zanella, de Ciudad Evita, circuito asfaltado de 767 metros, se presentaron las categorías Mini Prototipos Karts y las clases Standard y Libre de la Asociación Propietarios Karting Promocional.

Mini Prototipos Karts

Luego del aplastante dominio en el inicio del torneo por parte de Pelletieri, la segunda parte se le muestra favorable a Azara, quién parece encontrarse muy cómodo en el trazado de Ciudad Evita. En cambiio Pelletieri sigue cometiendo errores que lo relegan y de a poco ve como se le acercan Arrieta y Azara en el puntaje. Azara se impuso con total comodidad relegando por más de cinco segundos a González, aunque para descargo de este vale acotar que largó en la última fila, teniendo que superar a todos los restantes competidores.

Sigue en alza la cifra de participantes en la categoría, poblando cada vez más la grilla de largada con el aporte de nuevos interesados que se acercan día a día a la sede de la asociación, en Cortina 2444, de Capital.

Final, 10 vueltas: 1º Hernán Azara (Vara/Buenos Aires) 6m21s43/100 a 72,390 km/h; 2º Hernán González (M 101'San Martín) 6m26s24; 3º Alejandro Masci (Vara/Buenos Aires) 6m28s14; 4º Francisco Arrieta (Vara/Atalaya) 6m42s88; 5º Alejandro Vila (xx/xx) 7m3s59; 6º Alejandro Grego (Fox-Trak/Adrogué) 7m32s41. Campeonato: Pelletieri, 29 puntos, Arrieta, 21; Azara, 18; González, 12; Fabiani, 9.

APKP Standard

Con 17 participantes se largó la final, entreverándose en la lucha por la vanguardia Literas, Bueno, Novo, Agostini y Recabarren, de los que luego se destacaron Buenos y Agostini, arribando en ese orden, siendo este el primer tirunfo de Bueno, obtenido en la final más entretenida de la tarde.

Final:1ºFernando Buenos (Fox-Trak) a 75,83 km/h de promedio; 2º Luis Agostini (Vara); 3º Diego Parisi (Vara); 4º Alejandro Literas (Tiger); 5º Miguel Pérez (Panther); 6º Rodolfo Bertolini (Vara); 7º Juan Rossotti (Vara); 8º Marcelo Recabarren (Bre-Kart); 9º Gustavo Avila (vara); 10º Gabriel Reyes (Fox-Trak). Campeonato: Literas, 99 puntos; Recabarren, 82; Agostini, 78; Novo, 59; Bueno, 57.

APKP Libre

Esta final fue un solo de Rodríguez Olivera, favorecido además por el rápido abandono de Cesano, quién parecía ser el único en condiciones de hacerle fuerza; el segundo puesto quedó en manos de Martínez, este sí acosado al final por Baigorria.

Final: 1º Diego Rodríguez Olivera (Tiger) a 81,14 km/h; 2ºAlejandro Martínez (Tiger); 3º Gastón Baigorria (Tiger); 4º Martín Bruno; 5º José Sabi (Bre-Kart). **Campeonato:**Rodríguez Olivera, 101 puntos; Martínez, 86; Cesano, 76; Ossola, 62, Baigorria 60.

(Informe de Ramón Llando)

GANADOR DE LA GP DE LA HERMANDAD

Esta es una foto que debíamos de la nota con que reflejamos lo acontecido en el Gran Premio de la Hermandad, la clásica prueba que todos los años, desde hace dieciseis, vincula a territorio argentino y chileno en la Tierra del Fuego. Es el Regatta 85 de los hermanos Jorge y Jackie Finocchio, ganadores absolutos representando a la concesionaria riograndense Comercial Rio Grande SA.



Fórmula Bulnense y Clase "A" en Villa Mercedes

ROVEY, TRAS EL "NAFTAZO"

Bulnes, Cba - Tras el impasse acordado entre pilotos y dirigentes, se volvió a la actividad en la **Fórmula Bulnense** y la **Clase "A"** , cuando ya entibiados los efectos del "naftazo" y el reajuste de las condiciones económicas la Asociación Mercedina de Volantes, de **Villa Mercedes,** San Luis, convocó para la realización de la quinta fecha de este 12º Campeonato Cargill-Sthill, realizada el 3 de setiembre en el circuito de tierra, excelentemente compactada, El Trébol, de 1250 metros de perímetro.

Se hicieron presentes 16 autos de cada categoría representando a diversas localidades del Sur de Córdoba y de San Luis y asistió un público que sumó más de 2500 personas.

Clase "A"

El local Carlos Merlo había efectuado el mejor tiempo en las pruebas de clasificación y también ganó su serie, haciendo lo propio Daniel Oddi en la otra. La final fue una de las mejores que se vieron en la categoría, con gran lucha entre los nombrados, Cochrane, De Haro y "Daly". Este último se atrasó al final y el riocuartense Oddi bandonó. Merlo, Cochrane y De Haro pelearon rueda a rueda hasta último momento ganando el local. Cochrane y José Luis López (quinto) fueron luego desclasificados por uso de cubiertas fuera de reglamento.

Final, 16 vueltas: 1º **Carlos Merlo (Fiat/Vª Mercedes, SL) 17m38s15/100 a 65,321 kms/hora;** 2º Luis De Haro (Fiat/V Mercedes, SL) 17m41s54; 3º "Daly" (Fiat/Río Cuarto, Cba) 18m29s71; 4º Sergio Dominicci (Fiat/San Basilio, Cba); 5º José Carró (Fiat/Río Cuarto, Cba); 6º Adrián Irico (Fiat/Río Cuarto, Cba); 7º Juan Buraschi (Renault/G.Lavalle, Cba) y 8º Vicente Celli, (Renault/Cnel. Moldes, Cba). **Campeonato:** Merlo, 55 puntos; Frontera, 48; De Haro, 45; Cochrane, 42; Buraschi, 42; Oddi, 27; Gregorio, 24 y Celli, 23.

Fórmula Bulnense

Héctor Garazzini, el campeón, hizo la "pole", pero las series fueron para el chico Ismael Boffa (18 años, en su quinta presentación) y para Rubén Rovey. La final se detuvo tras un accidente en la primera curva que significaron cinco autos menos para el espectáculo, entre ellos el de Garazzini, que en 1989 anda con el paso cambiado.

Rovey ganó de punta a punta, mientras que Boffa se pone segundo y así termina tras resistir los embates de Serravalle, Bassi, Morra, Anchustegui y del reaparecido campeón de 1983, Orlando Casale, que fue tercero a la postre.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IES 3CV y Fiat 147 en Buenos Aires

UN GRINGO BAILO CHAMARRITA

Otra vez el Turismo Carretera 3 litros convocó como partenaires en su espectáculo del domingo 27 de agosto en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez de la ciudad de Buenos Aires, a su categoría **Monomarca Fiat 147** y a la **Fórmula IES 3 CV Competición.**

Monomarca Fiat 147 A.C.T.C.

Si bien Héctor Fosatti volvió a imponerse, en la oportunidad no le resultó tan cómodo ya que hubo varios pilotos que le ofrecieron seria resistencia, logrando incluso a quebrar en alguna oportunidad la línea del campeón, quién nuevamente con este triunfo, se coloca en sólo dos presentaciones, en condiciones de repetir el título. Quizás el trazado elegido, el largo circuito 12, favoreció al espectáculo permitiendo, succión mediante, varios sobrepasos em grupo, como el de la segunda ronda cuando Pasarelli, Sclippa y Romagida desplazaron al cuarto lugar a quién en definitiva sería el ganador.

Clasificación final, 7 vueltas: 1º Héctor Fosatti (Castelar) 15m21s151/1000 a 154,338 km/h; 2º José Ramogida (Buenos Aires) 15m23s572; 3º Jorge Sclippa (Buenos Aires) 15m24s450; 4º Alberto Quatrocchi (Buenos Aires) 15m26s411; 5º Héctor González (Buenos Aires) 15m26s750; 6º Néstor Clusa (Monte Grande) 15m27s250; 7Ç º Daniel Greco (Villa Ballester); 8º Armando Pasarelli (Lanús); 9º Rubén Muñiz (la Plata); 10º Salvador Amato (Monte Grande). **Campeonato:** Recoaro, 53 puntos; Pasarelli, 43; Fosatti, 40; González, 32; Tiddens, 31.

Fórmula IES 3 CV Competición

Si algo faltaba para coronar el excelente momento por que pasa esta categoría, se dio en esta oportunidad ya que además de consagrar un nuevo ganador, este proviene de Entre Ríos, siendo en la categoría el primer representante del interior del país. Alberto Waldbillig, vino de Concordia, se ganó el sábado la posición de privilegio en la grilla de largada del domingo y ya en carrera se las ingenió para soportar con éxito el asedio de Begué, Gianetto y Altamirano, cambiando el acostumbrado champagne del podio por jugo de naranjas.

Clasificación final 10 vueltas circuito Nº 7: 1º Alberto Waldbillig (Concordia, Entre Ríos) 13m07s04/100 a 120,795 km/h; 2º Carlos Gianetto (Tigre) 13m07s43; 3º Carlos Altamirano (Tigre) 13m13s71; 4º Mario Mori (José León Suárez) 13m14s19; 5º Horacio Begué (Florida); 6º Fabián Presa (Villa Dominico); 7º Claudio Ferlito (San Martín); 8º Horacio De La Fuente (Tigre); 9º Carlos Curti (Munro); 10º Omar Malik (Bahía Blanca). **Campeonato:** Morelli, 50 puntos; Vega, 49; Ferlito, 46; Altamirano, 42; Cicchini, 38.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Final, 15 vueltas: **1º Rubén Rovey (Falcon/Jovita, Cba) 14m33s90/100 a 74,150 kms/hora;** 2º Ismael Boffa (Falcon/Bulnes, Cba) 14m42s88; 3º Orlando Casale (Falcon/Justo Daract, SL) 14m46s06; 4º Víctor Bassi (Falcon/Cnel Moldes, Cba) 14m56s29; 5º Ricardo Anchustegui (Falcon/Serrano, Cba) 15m00s38; 6º Ricardo Morra (Falcon/V. Mackenna, Cba); 7º Marcelo Serravalle (Falcon/V. Mackenna, Cba); 8º Luis Lizarraga (Falcon/Va. Valeria, Cba).

Campeonato: Rovey, 90 puntos; Morra, 58; Paterno, 51; Boffa, 39; Bassi, 38; Anchustegui, 26; Serravalle, 14; casale y Saby, 14; Lizarraga, 11 y Leone, 10.

La **próxima fecha** será el 15 de octubre en el Parque Vivero Municipal, de Villa Valeria, como parte de los festejos del aniversario de la fundación del pueblo.

(Informe de Carlos A. Allasia)

Cuarta fecha del Misionero, 7 y 8 de octubre

RALLY DE APOSTOLES

Posadas, Mnes - Para los días 7 y 8 de octubre está prevista la realización del Rally de Apóstoles, cuarta fecha del Campeonato Misionero de la especialidad, versión 1989. La prueba que se ha denominado "Rutas de la Yerba Mate" y en la que está en juego el Premio Taragui es organizada por la Autopeña de esa ciudad distante poco más de 100 kms de esta capital y contará con la fiscalización de la FEMAD.

Constará de catorce pruebas clasificatorias, de las cuales siete se llevarán a cabo el sábado (a partir de las 13 horas) y las restantes el domingo, a partir de las 8 de la mañana. En la primera etapa se recorrerán 126,31 kms de los cuales son 81,80 de PP.CC. y en la segunda 188,02 kms con 136,10 de PP.CC. totalizándose entonces 217,90 kms de pruebas especiales.

La prueba otorgará puntaje por el Coeficiente 3 y contempla la participación de autos comprendidos en las clases 1, 2 y 3 del Grupo "A" (de hasta 1150, 1600 y 2000 cm3, respectivamente) de la Clase 4 Codasur (hasta 2600 cm3) y Clase 5 (no homologados, cilindrada libre, preparación Codasur).

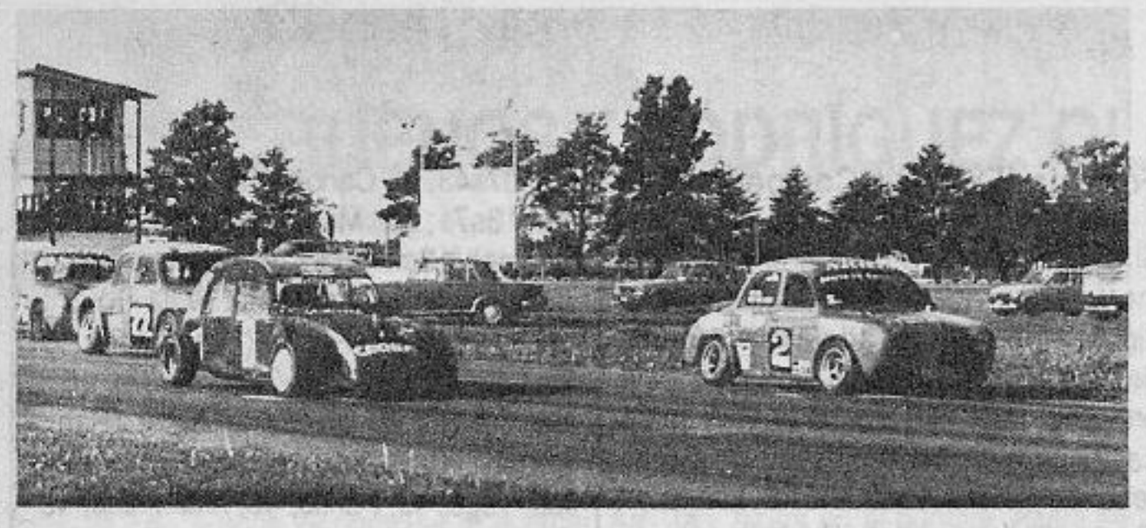
Los campeonatos son encabezados por Armando Medina (Clase 1), Juan Carlos Serrano (Clase 2), Carlos Günther (Clase 3), Juan Carlos "Tim" Muniagurria (Clase 4) y el paraguayo Gregorio G. Giubi (Clase 5).



El Renault 18 de los apostolenses Carlos Malarczuk-Ernesto Spaciuk, con preparación del posadeño "Negro" Suárez, ganadores de la fecha anterior en Eldorado (Foto Christín)

SP, TC Biplaza, F-5, Sport APAS y F-07 en Abasto

LOS PORTENOS SE FUERON AL SUR



Roberto Albamonte se cortó sólo con el Lotus-VW en la de Sport APAS.

Nicieza y tras él, el sorprendente Citroën de Cano. Primero y segundo en 07.



Ante la imposibilidad de utilizar el autódromo de Buenos Aires, por su clausura en principio y luego por la presencia de las categorías nacionales, varias zonales que centran su actividad en el escenario capitalino, recurrieron a un convenio con la Subcomisión de Automovilismo del club Gimnasia y Esgrima La Plata, para utilizar el circuito de Estancia Chica en la localidad de Abasto, la fecha elegida fue el domingo 27 de agosto y las categorías intervinientes fueron, **Sport Prototipos, ACAC 07, Fórmula 5, Sport APAS y Turismo Competición Biplaza.**

Sport Prototipos

Juan Marangoni confirmó que por el momento y de no mediar inconvenientes con su máquina, no hay en la categoría quién le pueda ofrecer resistencia en el trazado platense. Ganador aparte, la emoción si estuvo presente en la disputa por el segundo puesto entre Fernández y Magré, quedándose el "profesor"con el segundo escalón del podio.

Final 16 vueltas: 1º Juan Marangoni (Crespi/Buenos Aires) 11m35s8/10 a 124,195 km/h; 2º Juan Magré (Muñoz/Ituzaingó) 11m41s1; 3º Juan Fernández (Sergio/Temperley) 11m41s9; 4º José Czizik (Crespi-Sena/Buenos Aires) 11m43s9; 5º Gustavo Arias (Sergio/Florencio Varela); 6º Ricardo Almada (Crespi/Buenos Aires); 7º Roberto De Hoz (ADA/Castelar); 8º Gustavo Gobbo (Crespi-Sena/Buenos Aires); 9º Pablo Eisenchlas (EMR/Quilmes); 10º Mario Ortiz (Crespi/Buenos Aires. **Campeonato:** Marangoni, 63 puntos; Arias, 43; Gonella, 42; Czizik, 41; Fernández y Egozcue, 25.

Sport A.P.A.S.

No se dió en la final la esperada lucha entre Albamonte y Armanino, cortándose solo Albamonte desde el inicio, mientras que Armanino quedaba enredado en duelo con Pujol, este duelo también favoreció a Colombo, permitiéndole adueñarse del tercer puesto final, algo muy meritorio teniendo en cuenta la escasa potencia de su motor.

Final, 16 vueltas: 1º Roberto Albamonte (Lotus-VW) 12m53s2/10 a 111,754 km/h; 2º Carlos Pujol (Lotus-Gacel) 13m09s7; 3º Carlos Colombo (Lotus-VW) 13m 11s9; 4º Leopoldo Armanino (Lotus-VW) 13m14s6; 5º Pedro Laborde (Lotus-R18) 13,18s4; 6º Pedro Dayan (Lotus-Fiat); 7º Miguel Dellepiane (SAS-Gacel); 8º Héctor Hormaeche (Lotus-R18)í 9º Marcelo Díaz Romero (R V-W); 10º Héctor Dellepiane (ASA-Fiat). **Campeonato:** Armanino, 120 puntos; Albamonte, 88; Pujol, 65; Dellepiane, 54; Colombo, 35.

A.C.A.C.

Sin lugar a dudas, esta fue la mejor carrera del día y del año para la categoría, no sólo fue la mejor por la disputa entablada por el primer puesto entre dos pilotos, Nicieza y Cano, sino que también por la llegada a la vanguardia de una marca que no acostumbraba llegar a esos puestos: Citroën. El de Cano demostró estar habilitado para el triunfo en cualquier momento, intercambiando la punta vuelta tras vuelta con el Renault de Nicieza.

Final, 14 vueltas: 1º Carlos Nicieza (Renault/Buenos Aires) 11m44s1/10 a 107,337 km/h; 2º Carlos Cano (Citroën/Florida) 11m44s7; 3º Daniel Riente (Renault/Buenos Aires) 12m9s7; 4º Carlos Marich (Fiat/La Plata) 12m9s7; 5º Hugo Diaz (Renault/Remedios de Escalada); 6º Néstor Martínez (Renault'-Buenos Aires); 7º Héctor Cané (Renault/Adrogué); 8º Antonio Andrónaco (Fiat/Buenos Aires); 9º Máximo Spandel (Fiat/Banfield); 10º Víctor Donatto (Renault/Buenos Aires). **Campeonato:** Nicieza, 104 puntos; Martinez, 69; Gendre, 65; Diaz, 52; Castro, 44.

Fórmula 5

El buen parque presentado en la oportunidad, se vió notablemente mermado en el mismo inicio de la jornada, al quedarse por diferentes motivos autos que por lo general no tienen inconvenientes y siempre se encuentran en la disputa por los puntos gordos, hasta el "patrón" Konowalik tuvo problemas que lo relegaron al fondo de la grilla, pero en pocas vueltas puso nuevamente todo en su lugar y como de costumbre se alzó con el triunfo, completándose el podio con Juan Morelli y Horacio Regolta.

Final 12 vueltas 7ª fecha: 1º Carlos Konowalik (Fer-Car-Zanella) 9m41s2/10 a 111,581 km/h; 2º Juan Morelli (Morelli-Zanella) 9m55s8; 3º Horacio Regolta (Regolta-Ducatti) 9m56s1; 4º Jorge Alvarez Morales (Fer-Car-Gilera); 5º Marcelo Esporas (MCE-Zanella); 6º Ricardo La Delfa (Perri-Zanella); 7º Hermenegildo Ruscalleda (Chiqui-Zanella); 8º Carlos Valena (LAP-Gilera); 9º Norberto Pressa (Huidobro-Gilera); 10º Carlos Rosales (Perri-Zanella).

Turismo Competición Biplaza

Esta es una de las categorías más perjudicadas por la inactividad del autódromo de Buenos Aires, quedando demostrado esto por la escasa cantidad de competencias cumplidas cuando ya entramos en la última parte del año. Con ésta, solo se cumplieron cuatro competencias y en las mismas sólo hubo un ganador, Marcelo Sotro. La carrera también casi fue un paseo para el segundo, Tito Russo.

Final, 4ª fecha: 1º Marcelo Sotro (Falcon/Banfield) 10m14s5/10 a 123,287 km/h; 2º Juan Russo (Chevrolet/Lanús) 10m28s1; 3º Jorge Sánchez (Chevrolet/González Catán) 10m29s6; 4º Eduardo Clemente (Chevrolet/Villa Domínico); 5º Rúbén Alvarez (Falcon/Ramos Mejía); 6º Silvio Massi (Chevrolet/Lanús); 7º Eduardo Ortiz (Chevrolet/Monte Grande). **Campeonato:** Sotro, 80; Gamari, 42; Clemente y Alvarez, 38; Russo, 32.

(Informe y fotos de Carlos Ramón Varela)

Revista CORSA Nº 1212 Director: Oscar Daniel Fitipaldi. Copyright 1989 por Editorial Abril S.A., Avda Belgrano 1580 - 4º piso (C.P. 1093) Capital Federal. Tel. 37-6443 - 38-2136 - 37-8003. 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 109681. Material Periodístico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzo). Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), 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 coordinación exterior Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093) Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA AR, URUGUAY: Riplaza S.A.C., Juan M. 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 S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires, Setiembre de 1989. IMPRESA EN ARGENTINA.

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 conseguirejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54. Código Postal 1155. Buenos Aires.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60 | Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981 | Código Postal 1093 | Concesión Nº 7.970

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a máquina o con letra de imprenta, con un máximo de treinta palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a Revista Corsa, Casilla de Correo 4494, Correo Central o deposítelo personalmente en Belgrano 1580 1º Piso. Capital Federal.

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

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

CUPON

CORSA
Casilla de Correo Nº 4494 Correo Central
1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.

Rubro

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 Automóviles de competición (Compra, venta, permuta)
2.0 Automóviles (Compra, venta, permuta)
2.1 Automóviles de colección (Compra, venta, permuta)
2.2 Automóviles importados (Compra, venta, permuta)
2.3 Autos fuera de serie (Compra, venta, permuta)
2.4 Auto ahorro (Compra, venta, permuta)
3.0 Camiones (Compra, venta, permuta)
4.0 Pick-ups (Compra, venta, permuta)
5.0 Motocicletas (Compra, venta, permuta)
6.0 Repuestos y accesorios (Compra, venta, permuta)
7.0 Herramientas y máquinas (Compra, venta, permuta)
8.0 Náutica (Compra, venta, permuta)
9.0 Casas rodantes y trailers
10.0 Varios
11.0 Automodelismo

1.0 Automóviles de competición —Venta—

NESTOR CARNEVALINO ALQUILA - Fiat 147 y Fiat 128 1100 para Clase Uno de rally - Además VW Gacel Clase 2. Autos de punta, T.E.: 208-3785

OSCAR FINESCHI VENDE - Fórmula Sierra Campeón 1988. Auto ganador, con todos los fierros y listo para largar. T. E.: 253-3766/1231

ERNESTO RODRIGUEZ VENDE - VW Gacel Campeón 1988, Clase 2. Mecánica Gonçalvez, Listo para largar. T. E.: 653-3128/656-1689

Vendo Sport Prototipo 1020 - Auto de 1º nivel, Crespi Tulia XXI, Motor Reybet, Caja TCM grande, repuestos varios, 2 motores. Listo para largar. 8 llantas con sus gomas. $ 3000 Duval - 568-5143/566-1595

Stock Car Chevy a terminar, todo sin uso, casco impecable el mejor U$S 3.500 Av. San Martín 5782 Cap. T. E.: 501-0242 Gabriel

Vendo Gacel GS Clase 2 Turismo Pista - 2 motores, Suspensión nueva versión Edgardo Fernández, 4 Delfabro presurizados, embrague multidisco superliviano, mecánica con elementos de primera, 2 relaciones con caja, sin golpes, Todo de punta - Ercilla 6178 Capital

Vendo casco Falcón para hacer Stock Car pelado con puertas. Urgente. Alcaraz 4617 Capital. Floresta

Casco Falcon para empezar a hacer Stock Car con puertas. Urgente. Alcaraz 4617 Capital Floresta - 566-6213

Vendo Fiat 147 carrera modelo 1988 (auto Héctor González) Lucho 771-7158

Vendo TC Subeste Clase B - Cajo Sáenz, Distribuidor Dulbeco, Multidisco, Frenos disco, Coche Nº 1 fabricado fibra vidrio, Joya mecánica. Tratar: Magallanes 3554 - M. del Plata - T. E.: 80-0119 80-1542 24185 preguntar Eduardo

Sport Prototipo listo para largar - Acepto auto de calle - U$S, Australes, Bonos, Etc. Rojas 1043 TE: 982-4251, Sr. Carlos. Pobres abstenerse.

Renault 12 Rally, ex Rubén Del Campo. Modelo 1988. Buen motor, caja Meriggi de cuatro marchas, autoblocante. Ideal para Clase 7 del Bonaerense u otros zonales. Listo para largar. TE: (01) 252-2046 ó 0326 en horario comercial.

vendo permuto Fiat 128 1300 Rally "La Poma" ex auto campeón listo para largar buen precio llamar (0284)27705 / 28163 / 22043

Cupé Torino Stock Car lista para largar nueva sin uso la mejor. Jonte 5251. Te. 566-2375 de 4 a 13 de 18 a 20.

Fiat 128 1.100 Rally ióo pista de tierra. Mecánica cosma con repuestos varios. T.E. (01) 962-9208

Un casco de 147 Spazio. Okm. T.E. (01) 962-9208.

Jorge Morano vende Fiat 128 1100 para Rally o para competir en circuitos de tierra. Motor cosma, repuestos varios. Vende urgente por viaje. Llamar al T.E. (01) 962-9208

128 Fiat 1100 cc Grupo uno-auto listo para ser armado -con muy buenos elementos- ideal para: Tres Arroyos-Necochea-Loberia-Bahía Blanca-Ayacucho- U$S 3.000. Dorrego 1902-Mar del Plata. T.E. 023-30191.

26182, Sr. Zenicch, de 12.30 a 14.30 y 20.30 a 22.30 Hs 0652-25316 Sr. Marín de 10 a 13 y de 17 a 21 hs.

Fórmula Dos Bonaerense. Chasis Fontana, solo o con motor VW. Auto ganador, todo diez puntos. Vendo urgente U$S 800 el chasis, motor a charlar. Norberto Hidalgo. 0477-91183.

Datsun 280 ZX ex Torrás. Todo a nuevo, repuestos, dos cigüeñales, trailer, U$S 4.500. TE: 492-20944, miércoles a domingo de 21 hs. en adelante. Recibo auto o pick-up.

Vendo Fiat 128 1,5 listo para correr, muy buen auto con dos motores, muchos repuestos, muy urgente. Tomo permuta. Llamar 651-3923 por Sergio todo el día

2.0 Automóviles — Venta—

Coupé Dodge GTX 1978 - Pintura bicapa, Techo vinílico 70.000 km. Gomas Continenta, caja ZF, aire acondicionado, antena eléctrica, electroventilador, encendido electrónico. Excelente estado. U$S 3.500 Teléfono 241-2096 - Liniers 899 Lanús Oeste

Vendo Mercedes Benz Mod. 65 Muy buen estado. Tratar: 0967-23620 (01) 49-5247.

Particular vende R-Enault 12 L, 0 km, color rojo, U$S 6.500. T.E. 792-4448 / 803-7360.

Peugeot 404 Diesel 79 Blanco tapizado negro. Motor en ablande, bien de todo. U$S 3200 vendo por viaje. 772-8830

Ford F-100 Deluxe Mod. 82 V8 con tres tanques de GNC 20.000 kms reales, acrílica con cupula, cubiertas excelentes, toda muy buena. Especial auxilio competición. No se la pierda. 773-0597

2.1 Automóviles de colección —Venta—

Vendo Chevrolet Biscayne 1958 6 cilindros, caja manual, excelente estado. Titular, papeles al día, U$S 1800. T. E.: 243-9509 de 20 a 22 Hs

Limousina De Soto Royal Imperial 1937 original ocho pasajeros, nueve ventanas, 90 puntos!! Carrocería Dietrich, especial para coleccionista. Tratar en: Agustín Alvarez 2191 Vte. López Tel.: 791-6765.

2.3 Automóviles fuera de serie —Venta—

Vendo Ford A modelo 30 sedán 2 puertas, en marcha, papelería al día, original, especial coleccionista. Escucho ofertas. Gerardo, 25 de Mayo 288, Salto (B). T. E.: 0474-22603 C. P. 2741

Vendo N.S.U. Prinz 1962 único en el país por su estado. Joya de verdad. Solamente para entendidos. Color azul noche - Es caro - Congresales 2993 Los Polvorines - 660-4278 - Walter

Jorge Leiva vende Volkswagen SP2 importado. Motor inservible, resto completo. U$S 1.500 - Washington 3399 Capital - T. E.: 542-1305 de 09,00 a 19,00 Hs

Ford 1938 sedán, 2 puertas, original, muy buen estado, U$S 1.200. Darwin 426 Capital - T. E. 864-0273 de 8.30 a 18.00 Lunes a viernes, sábados de 9 a 13 - José

Vendo coupé Ford 1946 acorazada en impecable estado general. Gomas, motor, tapizados, cromados, pintura muy bien, color negro. U$S 3.500. Belgrano 3975 4º C San Martín. 752-8588

Compro Renault Andino GT con o sin mecánica. T. E. 0317-23005. 9 de Julio, San Juan 1.074

Vendo Chevrolet Fletline mod. 47 original. Tratar Juramento 2619 P. Chacabuco 5008, Córdoba. T. E. 051-890184

4.0 Pick-ups —Venta—

Pick-up Chevrolet mod. 46 original con cúpula. Mecánica primera. Funciona todo. Sólo para entendidos. U$S 2.000. Fray Julián Lagos 428, Lanús Oeste, Código Postal 1824.

5.0 Motocicletas —Venta—

Vendo moto Triumph modelo 1934. 650 cm3, dos cilindros, original no restaurada. Para coleccionistas. Llamar teléfonos 043-240316 043-240918 Sr. Osvaldo Niemtz

Vendo mini moto cross Del Viso nueva. Zanella y Zanella 200 RB 89 con 700 km. Urgente. Alcaraz 4617 Capital, Floresta. 566-6213

Vendo Yamaha Cross YZ 125 modelo '89 0 km. U$S 5200. Teléfono 0462-24930 César

6.0 Repuestos y accesorios —Ventas—

Vendo corona y piñón corta y larga para Volkswagen Gacel Rally y pista. Gonzalo Barceló. 773-9076

Vendo motor karting PCR 100 cc internacional con 2 carburadores PCR y repuestos. También un motor RF 100 cc y frenos importados. Tratar en. T. E. 0346-24090 (Chivilcoy)

Vendo motor Fiat Regatta 85-1,5 para 128 1100 1300, 1500. Caja 5º, radiador, palieres, tricetas 1500. Soy titular, poseo papeles y baja. También llantas IAVA 6", originales cinturato P4. Llamar al TE: 922-3943 Norberto.

Vendo banco de pruebas Saenz reparado a nuevo en fábrica ideal para motores competición y rectificadoras inmejorable precio llamar (023)72-7023 preguntar por el Vasco.

Compro Trailer para cupé Chevy señor Sergio San Martín 140 Adrogué. T.E. (01) 294-7152.

Gustavo Madrini vende chasis Crespi Tulia 23, subcampeón temporada 1988. Tratar en el T.E. 0472 81479/81599.

Vendo carrocería Fiat 147 Spazio. Enterita muy buena. Tratar al T.E. (01) 962-9208).

Compro TC Dodge completo o auto barato c/trailer. Sr. Néstor T.E. 023-30191.

10.0 Varios

Vendo Scalextric muy completo Nº 8 excelente estado 782-3630.

Vendo karting Vara CRIL Motor con caja. No corrió nunca. U$S 2.200. Tratar en Seguro-la 3706, Capital Federal, o por los teléfonos (01)53-5136 6 501-1355. Preguntar por Guillermo.

CAMBIO DE MANDO

"Qué papelón... qué papelón... se están matando para la televisión...", canta la tribuna. Y tiene razón

Producción: Oscar D. Fittipaldi y Oscar A. Izzo

"Usted ya sabe por qué. No me haga decir lo que no debo..."

Alcides Raies acababa de llegar a las oficinas que, en el barrio de Almagro, posee **Domingo Cutuli**, cuando adquirió la definitiva certeza de que algo andaba mal...**muy**mal.

Un mensaje dejado de parte de **Alejandro Romay** en ausencia de Cutuli, anunciaba el derrumbe. Resultó enterarse de esto, nada más, y tomar el teléfono para llamar al titular de **Canal 9**, una sola cosa para el convaleciente promotor de carreras cordobés. Fue entonces que -siempre ateniéndonos a la versión más convincente de cuantas recibimos en torno del asunto- del otro lado de la línea, interpósitas personas le transmitieron la tan lacónica como sugestiva respuesta en nombre del "Zar" de "El Líder", con que abrimos estas líneas.

Una vez arribado a su despacho el productor publicitario de origen italiano, e impuesto que fue de la noticia, se dispuso una urgente convocatoria a reunirse allí mismo (con los dos empresarios asociados) a la plana mayor de la **A.P.T.C.2000**.

Caía la noche del primer día de primavera y, afuera, el tiempo se descomponía tan pronto como los planes del reducido grupo de hombres reunido dentro de la casona gris, en un austero salón...

Era el fin.

LA BATALLA

Se percibía el epílogo, en efecto, del último y corto combate de una guerra declarada empero mucho tiempo atrás. Acaso desde cuando la organización **"Campeones"**, liderada por **Carlos A. Legnani**, empezó a pregonar como el que más, en la viva voz de su conductor resonando a través de los parlantes radiales, **la necesidad de oponerse a que los intereses comerciales que imperaban en el sistema adoptado para la entonces incipiente televisación continua de las competencias automovilísticas nacionales, prevalecieran sobre los estrictamente deportivos de una actividad cuya esencia todos debemos defender...**

Sabido es que a lo largo del tiempo transcurrido desde aquella época, los "Campeones" ganaron un doble espacio televisivo en **Canal 2** de La Plata -interrumpido fugazmente por un lapso en **Canal 13** de Buenos Aires- y en **VCC**. Pero recién ahora, tras la asunción e las nuevas autoridades nacionales, se les dio a aquéllos la posibilidad de transmitir carreras

DESDE LA A.P.T.C.2000

Con la finalidad de reflejar cómo las cosas variaron fundamental y abruptamente en sólo veinticuatro horas, reproducimos sendos comunicados de la Asociación Propietarios de Turismo Competición 2000, **que llevan -respectivamente- los números 28 y 29, emitidos el 21 y el 22/9/89. Ellos dicen:**

T.C.2000 POR CANAL 9: La Comisión Directiva de la Asociación Propietarios de Turismo Competición 2000 anunció anoche durante una conferencia de prensa, la transmisión televisiva de las competencias de la categoría por LS 83 Canal 9 Libertad, a partir del próximo domingo en el Autódromo 'Ciudad de Pigüé', y consecuentemente la continuidad en la relación con Alcides Raies, promotor de la especialidad.

"Se señaló no sólo la conveniencia de la propuesta económica y técnica que aúna la tarea del promotor de Canal 9, sino también los beneficios que surgen de los años de experiencia conjunta con el primero.

"Se puso de manifiesto la intención de licitar a fin de año la televisación de las competencias de T.C.2000, en base a una serie de pautas que se establecerán para lograr los mayores beneficios para la categoría.

"En la oportunidad se historió el proceso, durante el cual los responsables de la organización periodística 'Campeones' hicieron un par de ofertas técnicas y económicas para difundir las imágenes de las carreras de T.C.2000 a través de la pantalla de ATC, las que no fructificaron por existir una sesión de derechos de la APTC2000 a favor de Raies -documento que fue exhibido- y no haber sido posible conciliar los intereses empresarios de este último con los de 'Campeones'.

"Se explicaron también las características que tendrán las transmisiones por Canal 9, basadas en una intensa promoción durante la semana, la posibilidad de emitir flashes de la prueba de clasificación del sábado en directo desde los circuitos, y la cobertura de la actividad en boxes durante la carrera."

POSTERGACION DE LA CARRERA DE PIGUE: La Asociación Propietarios de Turismo Competición 2000 pone en conocimiento de los aficionados, que las razones que motivaron la postergación de la competencia que se debía disputar en el Autódromo 'Ciudad de Pigüé', son totalmente ajenas a su voluntad y originadas en situaciones que escapan a su responsabilidad.

"La totalidad de los equipos que habían decidido participar, se hallaban en condiciones de partir rumbo a Pigüé, y la mayoría de ellos se había inscripto reglamentariamente en la Comisión Deportiva Automovilística.

"Esta información no invalida las motivaciones aducidas por el Club Organizador para solicitar a la autoridad deportiva el diferimiento de la competencia."

Posteriormente, el pasado viernes 22/9 hubo otra reunión en la sede de la APTC2000, en la que la Comisión Directiva de la entidad analizó los sucesos acaecidos.

En el transcurso de la misma se recibió una notificación de Domingo Cutuli, **mediante la cual renunciaba, en forma conjunta con** Alcides Raies, **a todos los derechos de promoción y producción televisiva del T.C.2000. Ante ello, la Comisión Directiva convocó a** Carlos Alberto Legnani **y con él hicieron los primeros acuerdos verbales para que la categoría sea televisada por ATC -se afirmaba que la próxima competencia sería el 8/10-, y en el curso de esta semana se formalizaría el contrato, que tendría vigencia hasta el 31/12/89. En otro orden,** Eduardo Sáenz, **titular de la APTC2000, se reuniría con el doctor Rivarola para ordenar el calendario de la especialidad.**

Simultáneamente, un grupo de pilotos disidentes -entre quienes se encontraba Traverso- **estaba la APTC2000 con la intención de solicitar la renuncia de la Comisión Directiva, pero se retiró sin llevar a cabo ese pedido al enterarse del paso al costado dado por Cutuli y Raies, y sin que fueran atendidos por ningún representante de la C.D.**

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por TV. Y esto, por **ATC** y en el mismo horario -hoy extendido, incluso- que durante toda esta etapa contaba con una producción regenteada por Cutuli y con un equipo periodístico que alternaba su animación con la del programa especializado **"Coche a la Vista"**, emitido éste por la misma onda pero los domingos por la noche y cuyo contrato con la emisora estatal rige virtualmente, en cambio, hasta fin de año.

Ante esta situación, Cutuli -asociado con el promotor de T.C.2000, Raies, así como con el de **Turismo, Néstor Papini**, o el de **T.C., Luis Delconte**, para las televisaciones de carreras de las respectivas categorías- pareció hallar prontamente espacio en Canal 9 a fin de proseguir con esas rutinas. Estó, sólo luego de unas semanas en que, entre otras cosas, la falta de acuerdo de "Campeones" con los "apoderados" de la mayoría de las divisiones nacionales -habitualmente televisadas por ATC-, demoró la nueva incorporación a esa televisora; hecho éste acelerado en última instancia por un fuerte espaldarazo desde altas esferas oficiales del área.

No casualmente, el debut del equipo por Canal 7 coincidió -el 17/9- con la televisación de dos categorías **no** comprometidas con la organización de Cutuli (F-3 Sudamericana y C.A.P.) al contrario de lo que ocurría, por ejemplo, con el T.C.2000; motivo éste por el cual la citada irrupción no se había producido una semana antes en Rafaela... y que también provocaría, como indeseable desenlace, la inesperada ausencia de carreras con validez nacional el domingo último.

El proceso final que precipitó esta situación, harto enojosa aun para quienes no participamos a la hora del reparto de las ganancias para uno u otro bando, transcurrió muy rápido, en el curso de la semana pasada, por una conferencia de prensa convocada por la A.P.T.C.2000 el miércoles 20, donde -acaso imprevistamente- se encontraron los empresarios en litigio, y que culminó con ribetes de sainete, en medio de airados reclamos -y de veladas amenazas, se interpretó- de una de las partes más interesadas, en contra de varios de los allí presentes. Esto, acto seguido de hacerse el anuncio oficial de la televisación de Pigüé en más, por Canal 9...

Y la bomba que durante tanto tiempo vino armándose con explosivo rencor, lejos de desactivarse con tal "formalización", estalló al día siguiente... presuntamente con un misterioso -y poderoso- llamado de disuación al Sr. Romay. Bien efecto, por cierto.

Aliados de peso de los "Campeones" en esta batalla que era la última hasta el momento de nuestro cierre, resultaron ser tambien los pilotos más representativos de la categoría, que, con el fuerte argumento de preferir la experiencia del plantel técnico de ATC y la mayor penetración de esta emisora en el interior del país (esto, como garantía de retorno a la inversión publicitaria de sus patrocinantes), lograron alinear una mayoría de colegas tras ellos.

A este respecto, otro tanto ocurría con el Turismo, especialidad además cuyo combativo promotor, al igual que en definitiva -ya en la noche del viernes 22- Raies por el T.C.2000 y Cutuli probablemente por las que fuere, resolvería ceder los derechos de televisación que ostentaba. Estos, en todos los casos, habíanse convertivo en factores decisivos para la emigración en masa de las categorías nacionales más importantes rumbo a la televisación por Canal 9. En cuanto a ésta, dicho sea de paso, se comentó que iba a concretarse merced a la utilización del camión de exteriores de Estrellas Producciones (empleado por TeleDos en su momento y "el más moderno del país", se dijo) y curiosamente, con el sustento periodístico de tres hombres de **"Carburando"** -la potente organización especializada archirrival de "Campeones" en la radio-; aunque en realidad uno de ellos, Enrique Moltoni, también es un exponente tradicional del exitoso canal privado.

La cuestión es que, desencadenados los sucesos decisivos, precisamente "Carburando" se convirtió este fin de semana, en uno de los últimos bastiones de la "resistencia" al cambio de mano televisivo. No por casualidad fue allí que -perdido por perdido...- se atrincheró Papini para lanzar duras acusaciones de "alto acomodo", contra Legnani, revelando al aire entretelones acerca de cuya verosimilitud muchos especulaban pero nadie se aventuraba a pronunciarse en público.

EL FIN

A buen entendedor, pocas palabras... fue la consigna del "Turco" Raies aquel jueves 21, y pasó a darles a las de Romay la interpretación qué le parecía más "cantada". La compartió con Cutili y así les plantearon la situación a "Pucho" Sáenz y los suyos.

Las salidas que se discutieron fueron tres: la menos digna, llamarlo de inmediato a Legnani para, asumiendo de lleno el "golpe de mano", proponerle (o ya pedirle... más bien) que se hiciera cargo de la televisación desde Pigüé ese mismo domingo 24; la más digna, hacer igual la carrera, sin televisión, a lo cual Raies se habría mostrado a "ponerle el pecho" yendo con todos sus usuales carteles; pero que se descartó para no perjudicar ni al promotor ni a los pilotos que tuvieran comprometidas publicidades en función de la TV; y la más cómoda, la de "tirar la pelota afuera"induciendo al club organizador a pedir la suspensión de la prueba... aduciendo lo que fuera y sin importar que unos cincuenta autos de F.R.E. y sus equipos, debieran volverse desde aquel distante escenario sin justificar el costoso viaje.

Por supuesto... fue ésta última opción la adoptada. Con lo cual el **Auto Club Pigüé** y las autoridades actuantes -como tantos otros en los últimos tiempos aunque en diversas circunstancias- quedaron como títeres vacilantes y sin un guión convincente ni para quien anduviera con ganas de creerse fábulas sin moraleja.

Pero en definitiva, a decir verdad, sería la primera de las citadas soluciones la elegida, aunque ya en un plazo menos perentorio que el que imponía la triste noche del alegre día 21 de septiembre: la de transar con "Campeones" cediéndole diligentemente los derechos de la "categoría escándalo" (penoso sino el del T.C.2000 desde el año pasado) para TV; recién resignados éstos, como queda dicho, por sus ex celosos poseedores...

Al cierre de la presente edición de CORSA, parecía que sólo restaba articular las formas y los anuncios, **además de superar el trance de una eventual renuncia en masa de la Comisión Directiva de la A.P.T.C**, y de buscar la -¿utópica- conciliación de intereses entre el promotor Raies (defendido casi siempre, eso sí, por todas las partes en conflicto, pero "refugiado" durante el fin de semana en Vª C. Paz) y el nuevo productor, Legnani. Empezando todo esto por la fecha de realización de la postergada reunión de Pigüé, o de la próxima.

Según podía saberse por entonces, aquel -en caso de permanecer en funciones- pretendía respetar el calendario ya diagramado, dejando la **competencia venidera para el 8 de octubre** en Las Parejas, y la chance de ir -en serio- a **Pigüé** si no al **Autódromo porteño**,posiblemente para el 22 de este mes. Mientras, el pampeano preferia arrancar cuanto antes con el T.C.2000, ya el domingo próximo y donde debió correrse este 24; ofreciéndose asimismo a negociar el desplazamiento del Turismo a otra fecha (a lo cual Papini prometía resistirse hasta el fin...) de igual modo que debería buscarse un reordenamiento posterior de las de T. Competición.

¿...Y LA CLAUSURA DEL AUTODROMO?

Alrededor de la hora veinte del pasado domingo 24/9, conversamos telefónicamente con **Roberto Gálvez.**Interventor del Autódromo Muncipal que lleva el nombre de su hermano, y la charla transcurrió en estos términos:

-¿El Autódromo, no está cerrado...?

-En efecto.

-¿Y si está cerrado, por qué motivo hoy hubo competencias?

-Bueno... no sé. A mí me consultaron el jueves y dije que no se podía correr... Pero ya ve, igual se corrió.

Pero escuche, Roberto, ¿no existe una clausura?

-Si, ya lo dije.

-Entonces existió alguna presión...

-Y... no sería extraño. Yo voy a ir mañana para ver el saldo económico de esta reunión, que ni siquiera tuvo público.¿Sabe que los caños de agua están rotos...?

¿Y qué dice el doctor Cormillot a todo esto?

- Se lo comenté días pasados y dijo que era una barbaridad. Vea... llámelo y comprobará que tampoco él está de acuerdo con que se haya corrido.

-Gracias, Roberto, muy amable.

Lamentablemente, al cierre de esta edición no pudimos ubicar al doctor **Alberto Cormillot,** Secretario de Calidd de Vida de la comuna y que tiene injerencia sobre el Autódromo "Oscar A. Gálvez", cosa que haremos en el curso de esta semana porque una pregunta nos quedó sin respuesta:**¿Quién rehabilitó, entonces el Autódromo?..**

EDUARDO SAENZ
(Presidente de la A.P.T.C. 2000)

"ARREGLO ESTO Y ME VOY"



"Me enteré de la suspensión, el jueves 21 alrededor de las 20. Más tarde tuvimos una reunión con Raies y él me lo confirmó. La suspensión la decidió el club por razones climáticas y por falta de inscriptos en T.C.2000. Al mismo tiempo, el Auto Club Pigüé pedía la postergación de la competencia. En la reunión con Raies se evaluó la posibilidad de correr igual sin la televisación, pero enseguida se descartó la variante. Digo esto porque no podemos obviar que el tema se desató por el lado de la TV, y no por los factores climáticos, 72 horas antes de la carrera. Mi opinión en ese momento fue que si se decidía correr en esa condición, se debía hacer con la opinión conjunta de todos y sobre el terreno de los hechos, es decir en Pigüé. La idea de la categoría es correr el próximo domingo si fuera factible en el mismo circuito, si la CDA lo autoriza y sin superposición con Turismo, que tiene que correr en Mar del Plata. El tema sería conciliar con ellos. Si esto se concretara, trataríamos de correr para una semana más adelante la carrera de Las Parejas -prevista el 8 de octubre- a fin de tener un plazo de 15 días entre carrera y carrera. De cualquier manera, no será fácil reordenar el calendario, ya que el 15 hay carrera de T.C. en Balcarce, y teniendo en cuenta el tema de la televisación...

"De acuerdo con lo que se comentó en la reunión de la noche del jueves, en la que estaban Cutuli y Raies, ellos no continuarían con su actividad relacionada con la televisación de las carreras -previstas ahora por Canal 9- a partir de esta carrera postergada. La APTC 2000 tiene, o tenía, según se entienda, una serie de compromisos asumidos con el promotor y el productor de las transmisiones, hasta fines de 1989. Según lo expresaron Raies y Cutuli el jueves por la noche, ellos desligarían a la APTC de esos compromisos... En ese caso, nosotros quedaríamos liberados y podríamos buscar una alternativa de TV. Todo esto y el proceso que desembocó en las actuales circunstancias, lo evaluaremos en el seno de la entidad, tratando de reencauzar las competencias y su difusión. Yo pienso seguir hasta el final buscando la solución, y después voy a presentar mi renuncia en forma indeclinable. En el poco tiempo que me tocó manejar la categoría, vivimos situaciones muy controvertidas, tuve muchas presiones y este fue un proceso muy desgastante. Nunca, antes de asumir, podía prever todas estas circunstancias que se generaron."

Dr. HORACIO RIVAROLA
(Presidente de la C.D.A. del A.C.A.)

"SI HUBO ANOMALIAS, HABRA SANCIONES"



"El club organizador nos comunicó el jueves 21 por la tarde, su intención de suspender o postergar la carrera en razón de no contar con inscriptos de T.C.2000 en su sede, y por la alternativa de haber llovido -hasta ese momento- 70 milímetros en la zona. Ellos nos pidieron que fuera la CDA la que, de oficio, suspendiera la carrera. Les contestamos que no era posible porque eso sólo podría darse por causa de fuerza mayor. Eso implica que un CD de nuestro cuerpo, sea el que tome la decisión. Después nos mandaron una comunicación por escrito tanto el club como el CD actuante en Pigüé -el señor Néstor Zannoni, de Bahía Blanca-, indicando lo mismo que nos habían anticipado telefónicamente durante la tarde del jueves desde el A.C. Pigüé. De cualquier manera, no hacen referencia al problema real que habría producido la falta de inscripción de los pilotos... Le vamos a pedir a Zannoni un informe por escrito de lo sucedido, para

OPINAN LOS EMPR

CARLOS A. LEGNANI: "Oficialmente a mí nadie me informó absolutamente nada. Sé que la carrera se suspendió porque hoy (viernes 22/9) a las siete de la mañana me llamó Oscar González, corresponsal de 'Campeones' en Pigüé, informándome de ello, sin especificarme los motivos de esa determinación. Lo que sí sé es que los pilotos no quieren ir por otro canal que no sea ATC. En fin, todo esto es lamentable y le hace mucho mal al automovilismo... Hay equipos de competición que ya estaban en Pigüé y tuvieron que volverse sin correr. ¿Por qué no hubo televisión?... No conozco otra causa que no sea la que dije anteriormente: los pilotos quieren ir por ATC. En torno a este problema, prefiero no emitir ninguna opinión porque todo lo que diga puede ser malinterpretado en razón de que soy parte interesada; lo único que afirmo es que en ningún momento se pre-



Carlos Legnani



Domingo Cutuli

LO INADMISIBLE

Hasta aquí hemos tratado de ofrecer al lector una crónica lo más veraz y objetiva posible, de los últimos acontecimientos en derredor de este escabroso "affaire'. De aquellos que desembocaron en que ni usted ni nosotros tuviéramos automovilismo "del grande"en el país durante este fin de semana, que pasó, contra todo lo normalmente previsto y sensatamente imaginable.

Quizás, mientras por las pistas del Autódromo Municipal de Buenos Aires rehabilitado ad hoc (¿cómo y por **quién**, después de la reciente clausura expresa tras la otra rehabilitación también expresa para la F-3?... nos preguntábamos) se desgranaba un "festival" automovilístico armado de emergencia **para** la televisión, **lo que más claro podía verse era la magnitud** -muchas veces provechosa; otras, sencillamente perniciosa- **de los juegos de poder** que permite el manejo de un medio con gravitación superior. Y también, así como a lo largo de todo este proceso que acaba de quemar dolorosamente otra etapa, lo difícil que suele resultar el asumir con la mesura que lleva al éxito duradero, semejante responsabilidad.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

analizarlo en la reunión de la Mesa Directiva de esta semana y proceder en consecuencia. Si hallamos irregularidades, se podría llegar a sancionar al club organizador. Hay otro hecho que no escapa a nuestro criterio, ya que la carrera se suspendió por un problema con el T.C.2000 y allí corría también la F.R.E., es decir que además debemos esperar la opinión del representante de la misma categoría. La gente de Pigüé nos dijo que ellos iban a hablar el tema con los pilotos de Fórmula Renault que ya estaban en la ciudad sureña -y que eran unos cuantos-...

"Respecto de la posibilidad de correr esa carrera el próximo domingo, yo diría que está descartada, ya que está prevista en Mar del Plata una prueba de Turismo y ellos tienen prioridad pues hace mucho tiempo que no se corre una fecha de esa categoría. De todas maneras, y como el RDA lo permite, si se ponen de acuerdo entre las categorías, nosotros no tendríamos inconvenientes en autorizar el intercambio de fechas y escenarios; pero las dos carreras al mismo tiempo no van a ir.

"A pesar de que yo mismo les he pedido a Uds. no referirme al tema marginal que motivó la suspensión de la carrera, sí quiero expresar mi deseo de que este problema, que es tan serio, sea resuelto a la brevedad y de la mejor forma posible, y sin que ello implique perjuicios para nadie."

LA VOZ DEL ORGANIZADOR

Por parte del **Auto Club Pigüé**, su Presidente, **Raúl D'Amico, dialogó el viernes 22 con CORSA para detallar oficialmente, las razones por las cuales dicha institución solicitó a la C.D.A. la postergación de las competencias de T.C.2000 y Fórmula Renault previstas para el 24/9. La misma se formalizó por medio de un telegrama -el que no había llegado aún a destino a las 17 hs. del viernes- dirigido al Dr. Horacio Rivarola, en el cual, según propias palabras del señor D'Amico, el Auto Club Pigüé solicitaba la postergación de dicha competencia, debido a la falta de inscriptos dentro de los plazos reglamentarios, para la categoría T.C.2000. Al mismo tiempo, declaró, un párrafo de dicho mensaje informaba de la inestabilidad climática que venía soportando esa zona bonaerense, en la cual, hasta el jueves 21, habían caído 80 mm. de agua.**

Dicha precipitación había sido intermitente desde su inicio, y a pesar de ella los accesos al circuito, así como la infraestructura del mismo, se encontraban en condiciones de recibir a los protagonistas. Debemos recordar asimismo que Pigüé afrontó la organización de esta fecha ahora frustrada -e inicialmente programada allá para el **22 de octubre**-, debido a la imposibilidad de concretarse el 24/9 en el autódromo porteño... La intención actual del club organizador es mantener aquella fecha -primitivamente otorgada. Por otra parte, el Sr. D'Amico nos informó que los socios de la APF4 allí presentes, concretaron una reunión extraordinaria el viernes por la mañana, adoptando la decisión, ellos también, de no llevar a cabo la competencia de su especialidad.

D'Amico admitió además haber tomado conocimiento, extraoficialmente, del conflicto existente por la televisación de dichas carreras, por lo que él mismo deducía que dicha carencia de inscriptos se debía al mencionado inconveniente, reconociendo a la vez que su institución no podía "darse el lujo" de realizar la fecha sin TV.

Por el lado de la C.D.A., el señor **Ricardo M. Caballero Vieyra** nos informó que telefónicamente, el Auto Club Pigüé le había anticipado el envío del telegrama, que se aducía que tal pedido de postergación se debía exclusivamente a razones climáticas, y que no le habían comunicado nada respecto de la supuesta falta de inscriptos.

Llamaba la atención que en tal caso, el Auto Club Pigüé desconociera que la C.D.A. recibe reglamentariamente en su sede las inscripciones hasta el jueves anterior a cada carrera y que, inclusive, las mismas se toman normalmente el mismo sábado en el circuito a utilizar, y que dicha comisión no informa en modo previo sobre la cantidad de inscriptos, a los clubes organizadores.

HABLAN LOS PILOTOS

"COCHO LOPEZ:" "Desconozco las razones de la suspensión... Sé que se adujeron dificultades climáticas y falta de inscriptos, pero no entiendo qué quiere decir eso y quisiera que alguien me lo explique. Por otra parte, opino que los pilotos tenemos que mantenernos al margen del tema de la televisión y dedicarnos a manejar exclusivamente".

JORGE O. DEL RIO: "Fundamentalmente, lamento que se haya suspendido y me apena que se haya llegado a esta instancia. Con respecto a la televisión yo no tengo una posición tomada, pero deseo que continúe normalmente la actividad" deportiva".

CARLOS CROCCO:"Pienso que es correcto que se haya suspendido, porque si persiste el mal tiempo perjudicamos al club en cuanto a la asistencia de público, y por otra parte, si no tenemos televisión nos perjudicamos los pilotos. En esto de la televisación estaré de acuerdo con lo que decida la Comisión Directiva".

RUBEN DI PALMA: "A mí no me preocupa tanto que esta situación se haya originado con una carrera de T.C. 2000. Si de aquí en adelante las cosas se normalizan definitivamente, bienvenida sea esta circunstancia".

JUAN MARIA TRAVERSO:"Puedo asegurar que los pilotos estábamos dispuestos a correr, por lo tanto ése no fue el motivo por el que se suspendió la carrera. Ni tampoco el de la lluvia, ya que en muchas ocasiones en Pigüé se corrió sin problemas pese a que llovió. En mi caso, si cambia el canal que televisa, me causa perjuicios, por eso estoy en desacuerdo con la forma en que se manejó todo este tema".

EDUARDO BOUVIER: "El viernes el Comisario Deportivo estuvo en el circuito y dijo que ahí no se podía correr por el estado de las banquinas... Ya había cincuenta autos de F.R.E. que estaban allí, y que fueron perjudicados; por eso, si bien seguiremos junto con el T.C 2000, lo haremos bajo condiciones distintas. Esta es la última que nos bancamos".

ESARIOS

tendió desplazar a Alcides Raies".

DOMINGO CUTULI: ("Caro's Publicidad" - "Coche a la Vista"): "No me pidan opinión... yo soy hombre de trabajo, no de polémica".

ALCIDES RAIES ("Raies Producciones"): **Hasta el cierre de esta edición tratamos de localizarlo, sin que ello fuese posible.**



Alcides Raies

Pero lo auténticamente **inadmisible**,a todo esto, **es que tal vaivén del poder**, como decíamos, **nos menee tan a su arbitrio a todos...** y en modo tan ajeno al natural depositario del poder deportivo automovilístico en nuestro país; convertido él tanto en espectador de esta dañina "pulseada", como usted o nosotros, caro lector. Resguardado en su "prescindencia"y en que **"hay que ser contemplativo y evitar exigencias desmedidas por la crítica situación que atraviesa el país"**... Y dejando, complaciente, escapar de control contingencias que es más cómodo manejen otros... hasta que ya no basta con un "manijazo" bruto para recuperar autoridad genuina, creíble.

O no... O estará bien... O el "ente rector" habrá asumido, finalmente, que las carreras **no le pertenecen**; que él está para ir adonde y cuando lo llamen y hacer lo que le pidan que haga... eso sí, según su leal saber y entender.

Lo del "manejo" del automovilismo -como de tantos otros espectáculos deportivos- vía televisión, no es novedad ni mucho menos en el mundo avanzado. Pregúntenle a la F.I.S.A., si no. Pero (por ésta misma, en el peor de los casos) está demostrado que debe haber formas más equitativas de **compartir** el poder, preservando aséptica la parte que no corresponde al comercio.

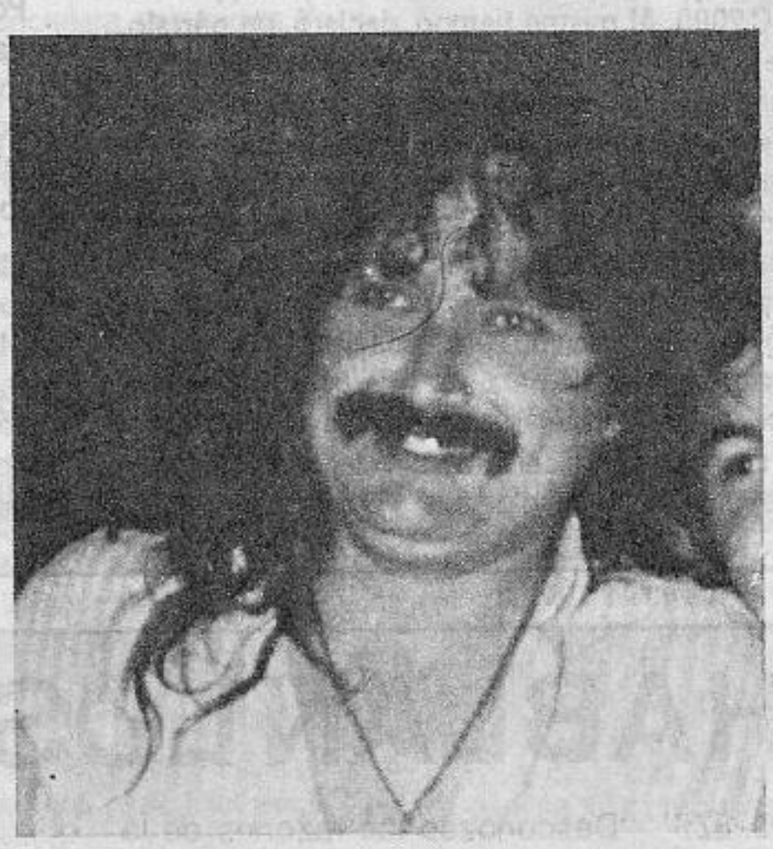
Sin que necesariamente para ello, por ejemplo, la C.D.A. tenga que comprarse un canal de TV.

fallecimientos EN UN ACCIDENTE DE TRANSITO EN CORDOBA, MURIERON LOS RALLISTAS *FERNANDO STELLA, ALEJANDRO KONICOFF, JULIO SALUSSO Y WALTER PESCI*

EL AUTOMOVILISMO, DE LUTO



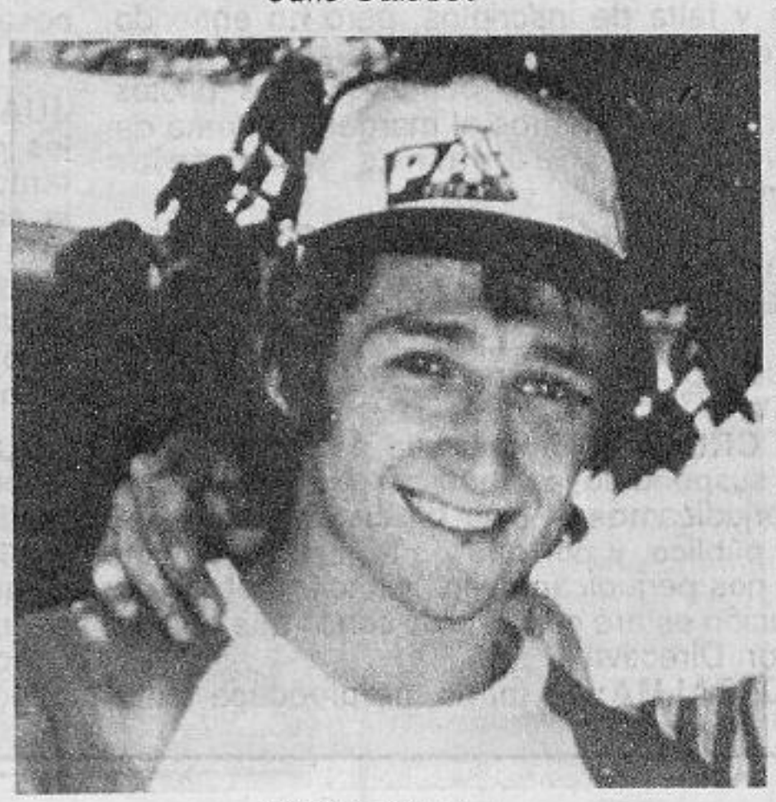
Fernando Stella



Julio Salusso



Alejandro Konicoff



Walter Pesci

Aproximadamente a las cinco de la mañana del martes 19 de septiembre, se estrelló contra unos árboles, luego de salirse del camino en la ruta 36, en las cercanías de Almafuerte, Córdoba, el Fiat Spazio CL5 **Fernando Stella, Alejandro Konicoff, Julio Salusso y Walter Pesci** desde General Roca, Río Negro, donde habían partcipado en el rally Vuelta de la Manzana.

La noticia de sus instantáneos decesos conmovió a todo el ambiente automovilístico y especialmente al del rally, especialidad donde los cuatro nombrados tenían una actividad prolongada, prolífera y exitosa.

Konicoff, el conductor en el momento del accidente, era el propietario del vehículo, el cual era utilizado -en forma standard- también para el reconocimiento previo de ruta. Aunque las investigaciones sobre las causas del siniestro están en curso, es sumamente probable que un momento de fatiga, producto de la larga jornada desde Río Negro, haya provocado un "parpadeo largo", lo que sumado a la deficiente señalización de la ruta transitada, desembocó en el accidente.

CORSA había estado con ellos en la Vuelta de la Manzana, y a todos los recordaremos vívidamente: al "Ruso" Konicoff por su parsimonia y gestos cultivados, a "Nano" Stella por su entusiasmo desbordante, a Julio Salusso por sus bromas despachadas sin solución de cotinuidad, a Walter Pesci po las palabras, que nos dirigió en Gral. Roca a modo de despedida hasta el próximo encuentro: "Pongan que somos el mejor equipo que tuvo Konicoff".

FERNANDO STELLA

Nació en la ciudad de Córdoba el 1º de agosto de 1963, y desde muy joven estuvo ligado con el automovilismo, inicialmente gracias a su hermano mayor. Posteriormente, "Nano" se desempeñó como ayudante de taller y navegante de Miguel Torrás, Mario Stillo, Juan María Traverso, Ernesto Soto y Carlos Garro, entre otros pilotos de primer nivel. Especializado en el armado de autos de rally, Fernando trabajó íntimamente ligado a los hermanos Batelli, preparando innumerables Ranault 12 y 18. A partir de un par de años atrás, había incursionado con éxito como piloto, transformándose en un caso realmente atípico, puesto que no son muchos los que cambian una butaca derecha por una izquierda en esta actividad. Actualmente, Stella buscaba un continuo progreso como piloto de R.18, prueba del cual fue sin duda su primer (y último) triunfo: dos días antes de fallecer había ganado la Vuelta de la Manzana.

En su taller se armaba también el auto de carrera de Konicoff. Stella era soltero.

ALEJANDRO KONICOFF

Había nacido el 14 de julio de 1956 en Cruz del Eje, Córdoba. Estaba casado y tenía una hija. Como hobby se dedicó al automovilismo, actividad donde comenzó a destacarse en 1984 cuando ganó el rally de Villa Dolores como navegante de su coterráneo -y actual rival- Guillermo Romero. Luego prefirió conducir y lo hizo con suceso, manejando varios Fiat 128 1100 y Fiat 147 CL5. Se encontraba primero en el certamen nacional de rally, Clase Uno, luego de sus triunfos en Río Tercero y Bariloche.

JULIO SALUSSO

Nació en Villa Carlos Paz el 6 de julio de 1955. Su actividad como empresario no le impidió acercarse a los autos de carrera. Inicialmente como patrocinante de su conciudadano "Rudi" Trossero; luego aicionó su actividad como navegante de Velázquez y posteriormente de Konicoff. Era casado y también tenía una hija.

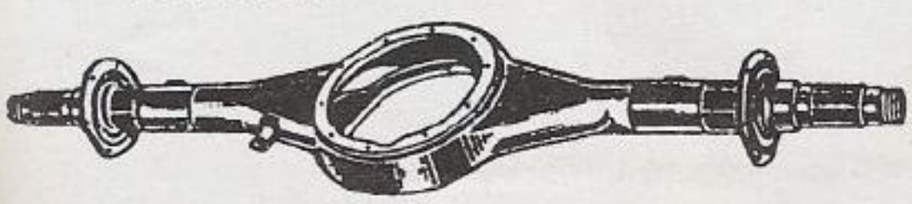
WALTER PESCI

Nació el 2 de abril de 1967 en Villa Carlos Paz. También amante de los fierros, canalizó su inquietud colaborando con el armado de varios autos de rally entre los que se cuentan los de Pablo Maranzana, a quien "Peto" navegaba habitualmente, y al del mismo Konicoff. Soltero.

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ramón Solar e Hijos S.A.

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



DEL BARCO CENTENERA 1884/1919 ☎ 92-7781

car

RESORTES DE SUSPENSION

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

COMPAÑIA AMERICANA DE RESORTES
FONROUGE 2887. Capital
Tel.: 601-7122 / 602-6267

RUEDAS DEPORTIVAS

GAMMA OMEGA



EN ACERO S.A.E. 1010
Primeros Fabricantes en la Línea:

- RENAULT
- GACEL (CARAT y 1,8)
- SIERRA • FIAT
- PICK'UP
- LINEA PEUGEOT
- NACIONAL E IMPORTADOS Y AUTOS JAPONESES DE TODAS LAS MARCAS

Envíos al Interior

BRONCO ROCKY

C. METALURGICA CIUDADELA
TEODORO PLAZA 3875 (c.p.1702) CIUDADELA ☎ 657-2654

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOUZAO COMPETICION AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273
(c.p. 1407). CAP NUEVO TEL.: 568-8024

Preparación de Amortiguadores PARA COMPETICION "COMO LOS MEJORES"

Envíos al interior
LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD

BUZOS ANTIFLAMA

GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET: Buzos para Chicos y Grandes

REPRESENTANTE
F.A.D.E.S.
BUTACAS

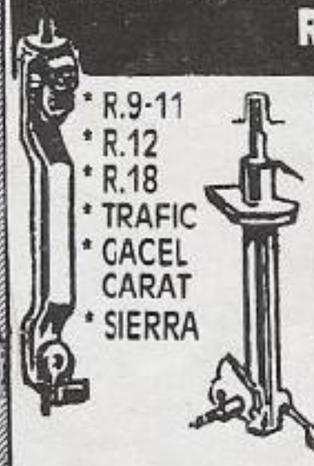
- CINTURONES
- ARNES
- TURISMO Y ZONALES
- T.C. • RALLY



★ JORGE OYHANART ★
y ESTEBAN FERNANDINO
OPTARON POR LA SEGURIDAD DE NUESTROS BUZOS

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

EJES • TRAVESAÑOS • BOMBAS DE AGUA • AMORTIGUACION
REINDUSTRIALIZADOS



- R.9-11
- R.12
- R.18
- TRAFIC
- GACEL CARAT
- SIERRA

SISTEMAS HIDRAULICOS INDUSTRIALES
SAN MARCO
STD y COMPETICION



- SIERRA
- GACEL-CARAT
- TAUNUS
- R.9-11
- TRAFIC

AVDA. PAVON 2222. AVELLANEDA. TEL.: 208-1019

FIBRA DE CAMPEONES

Para todas las marcas de pick-up
CUPULAS Y FURGONES en FIBRA DE VIDRIO



WORLD CAR

Avda. Mitre 1130 (c.p.1602)
FLORIDA. TEL. 760-8995
Ruta 8 Km. 18,200 esq. Cuba.
SAN MARTIN. TEL. 769-3651

☆ CARLOS DEL CERRO ☆

COMPETICION
Escalas 1:32 - 1:28 - 1:24
Envíos al interior



- CHASIS Y PREPARACION DE AUTOMODELOS



Chasis Campeón 87

FRANKLIN D. ROOSEVELT 5487 • CAP. • TEL. 52-9873

ANEXO J

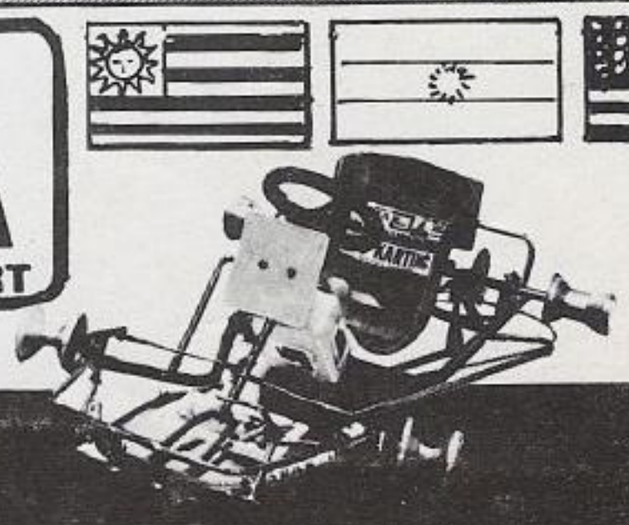
Avda. JUAN B. JUSTO 4001 (1416) TEL.: 543-5201

- Cuenta Vueltas Mecánicos
- Cables de Bujías Competición
- Bombas Holley
- Buzos reglamentarios
- Cascos especiales
- Butacas Fibra
- Cinturones. Arnes cintura
- Intercomunicador Rally
- Aditivo Moroso
- Guantes Antiflama
- Botas
- Bobinas ACCEL

el elegido de América...

VARA KART

- Todo para el Kart Nacional e Imp
- Venta de Indumentaria para Karting FORMULA ONE



Avda. Gral. Paz 13.929 (cp.1752) Buenos Aires.
Tel.: 01-652-7937. Telex 23796. ENIAK AR.
Argentina.
Representante en Córdoba: "Córdoba Karting": Julio A. Roca esq. Río Negro. Tel. 605793



Persistente y varonil

PINO
SILVESTRE
ESENCIA ITALIANA

https://lasrevistasdemauro.wordpress.com