CORSA

Nº 1037 - del 12 al 18 de marzo de 1986 -
Argentina: $a 1.20 - Uruguay: N$ 210 -
Paraguay: Gs. 1.350

Mario Gayraud, Ernesto Bessone (h) y las Sierra XR4 de Herceg rumbo al 1-2 que rehabilitó a un equipo polémico, como el variable panorama de la categoría. Conozca las claves del cambio.

TC 2000 EN GENERAL ROCA
AHORA FORD COMO Y POR QUE

F.R.A.: EL TRIUNFO DE ETCHEGARAY

RALLY: LA TRAGEDIA DE PORTUGAL

LAMINA F.1

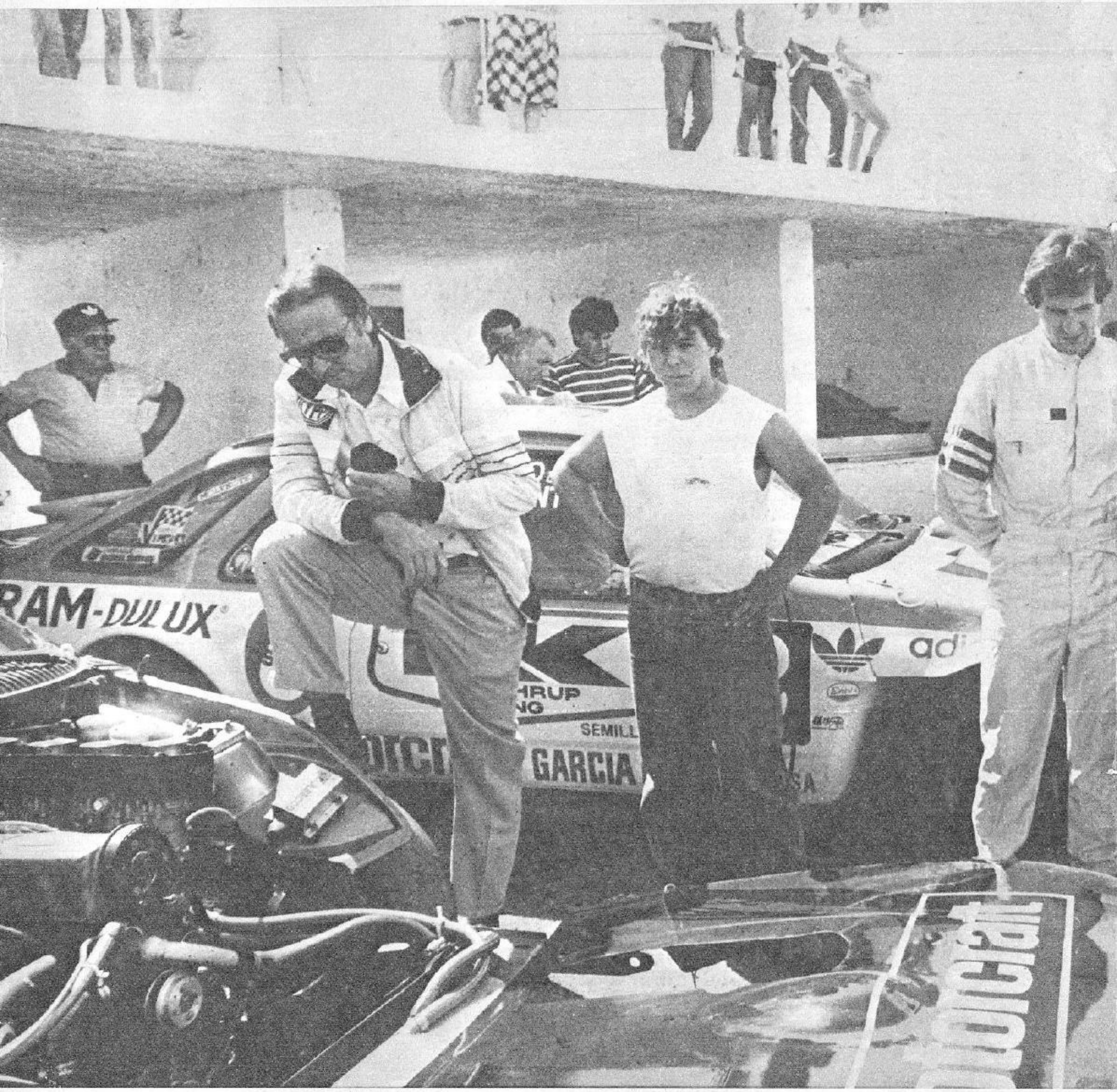


Las revistas de Mauro

TURISMO COMPETICION 2000

TIEMPO DE

EN GENERAL ROCA (RIO NEGRO), desquite para Gayraud, Bessone, Herceg y Ford



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por Néstor Carbia Fotos: Enrique Bianco

REVANCHA

Contrastando con lo visto dos semanas atrás en la apertura balcarceña, no lució el entonces dominador Di Palma y resurgieron las huestes "polacas", de actuación tan anodina en aquella ocasión. Cuestiones reglamentarias y de las otras... confluyeron en este marcado cambio en el panorama de la categoría, que corresponde analizar.





En las tensas preparativos para la carrera, "Tito" y Mario intercambian impresiones y datos mientras "El Polaco" estudia el motor del Sierra negro, con el XR4 ganador detrás. Como de costumbre, el equipo de Herceg llegó el sábado y recién entonces comenzó un trabajo exhaustivo en pista al que, en lo previo, no aparece muy afecto. A la derecha, ambas coupés Ford rumbo a un 1-2 francamente tranquilizador para el team de Pacheco. Y arriba, Gayraud y Bessone en pleno festejo al tope del podio, algo que tan distante había parecido en Balcarce...



Apesar del segundo puesto, creéme que me voy contento de Roca. Me voy tranquilo porque he hecho cosas en el auto como a mí me gusta. La coupé va avanzando, tiene un gran potencial aún, y en la medida en que se pueda ir trabajando como a mi me gusta, vamos a lograr un auto mucho más competitivo que el que hoy tenemos; que es potencial ganador. Se ha trabajado mucho, pero yo digo que para trabajar como a mí me gusta, tenemos un banco de pruebas en cuanto al chasis, que es el circuito 9 de Buenos Aires. Si vos lográs poner el auto para que vaya en ese trazado, después te sirve para cualquier circuito del país; lo único que tenés que hacer luego es afinar la puesta

LAS IDAS Y VUELTAS DEL REGLAMENTO TECNICO

Aprovechando la estadía en Gral. Roca desde el día viernes, fuimos utilizando nuestro tiempo como para ir reconstruyendo paso por paso los vaivenes del reglamento técnico de la categoría desde antes de la carrera de Balcarce y hasta lo que puede llegar a ocurrir en el transcurso de esta semana cuando, hipotéticamente, se pueda comenzar a dar forma definitiva a las normas técnicas que van a regir a la especialidad en lo que resta del año. A tal efecto tomamos contacto con dos de los principales actores de la circunstancia apuntada: el ingeniero **Eduardo Feijóo**, representante de la fábrica **Volkswagen** en la **Comisión Interfábricas** de la **CDA** del ACA, y **Carlos Akel**, presidente de la **APTC 2000**. En general no hubo, virtualmente, disidencia en cuanto al proceso que ambos relataron a CORSA.

Los hechos habrían comenzado algún tiempo atrás, cuando el asunto de las licencias reglamentarias a otorgar para la equiparación de la categoría, fuera tratado en el seno de la Comisión Técnica Asesora de la APTC 2000, integrada por **Osvaldo Antelo** (Renault), **José Miguel Herceg** (Ford), **Aldo Bellavigna** (Volkswagen) y **José Fortunado (SEVEL)**. Estos miembros no lograron ponerse de acuerdo en el tratamiento del tema, y decidieron elevar el mismo, para su definición, a la Comisión Directiva de la entidad. En una primera reunión, Bellavigna, propuso que a los autos que originariamente vienen, con eje rígido atrás, se les otorgaran 900 kg. de peso mínimo y un alerón trasero. En principio la moción fue aceptada, pero se aclaró que sólamente se pondría en vigencia a modo de prueba por dos carreras, es decir Balcarce y Gral. Roca. También, que esta alternativa quedaba "ad referendum" de la resolución que la Comisión Interfábricas adoptar al respecto. La misma no pudo reunirse en ese momento (esto se desarrollaba en pleno verano) por falta de sus miembros –el ingeniero **Eduardo Martínez** (Ford) y el ingeniero **Justo Barbosa** (Sevel)–, no habiendo quórum para adoptar resoluciones con la sola presencia de dos de sus miembros: Feijóo y **Juan B. Macchi** (Renault). Por esta razón, y con la aparente anuencia de la CDA, se resolvió correr la carrera de Balcarce con las franquicias apuntadas. Luego de la victoria de Di Palma en el autódromo "Juan Manuel Fangio", y con los miembros de la Interfábricas en pleno, se realizó la reunión y fueron rechazadas parcialmente las franquicias. El tema del **peso** quedó como estaba en 1985 –950 kg–, mientras que el del **alerón** quedó a estudio por una carrera más y sujeto a contemplarlo en las reuniones definitivas que se van a iniciar esta semana. Lo que también fue descartado por la Interfábricas, fue el deflector que los VW utilizaron en Balcarce en la parte final del techo, que servía para canalizar el aire hacia el alerón de cola; al respecto, cabe acotar que este elemento no fue presentado en la moción original de Bellavigna, y el mismo vino incorporado en el "kit" que fabricó **Oreste Berta** ya que, según los estudios aerodinámicos realizados por el constructor sobre la carrocería de los VW, el alerón sin el canalizador perdía un gran porcentaje de efectividad. Este hecho fue corroborado este fin de semana en Gral. Roca por varios expertos en aerodinámica a quienes CORSA solicitó opinión al respecto, algunos ligados, y otros no, a la categoría.

Así están las cosas hasta el momento. En Balcarce los VW corrieron con 900 kg. deflector en el techo y alerón trasero. En Roca lo hicieron con 950 kg. sin deflector y con el mismo alerón original. Ahora las posiciones están bastante distanciadas y todo hace suponer que no va a ser fácil ponerse de acuerdo, sobre todo después de lo que la gente de la fábrica germana considera como una pobre performance de sus productos en General Roca, un circuito aparentemente mucho más apto que Balcarce para sus vehículos.

La posición de **Volkswagen** en la mesa de negociaciones, va a ser volver a lo de antes de Balcarce, es decir 900 kg. deflector y alerón (Feijóo). La de **Ford** sería discutir el tema del peso, no aceptar del deflector y, quizá, llevar la superficie del alerón a las medidas que tiene el spoiler interior de la coupé XR4 (Akel). Por su parte, la posición de **Renault** sería la de no otorgar franquicias de ningún tipo (Antelo). Evidentemente las posiciones son "encontradas", no hay proximidad entre ellas y ponerse de acuerdo no va a ser fácil. Ante esta instancia, cabe preguntarse, quizá, ¿Con qué reglamento correrá la categoría en Santa Fe el 30 de marzo?...



A la izquierda, arriba, el sorprendente Torriani en un electrizante "lado a lado" con Serafini al principio, seguidos por Di Palma, Oltra, Crocco, Banfi, Sáenz y el debutante Solo. Abajo, Di Palma conversando con Luis Sirianese, presidente de la Comisión de Concesionarios Volkswagen Argentina, con "la piedra del escándalo" como mudo testigo al fondo. A la derecha, el local Zuain aguanta a Serafini y Pisandelli, otro "local" que se venía con todo y discutió bien adelante al comienzo. Más atrás, Sáenz. En la página opuesta, el preciso instante en que Traverso abre su línea buscando los bores con la goma delantera izquierda "lanè", dejando la punta en manos de Gayraud, que asoma a la izquierda.





a punto para adecuarla a los demás trazados. Por ahora hemos trabajado sólo en lo grueso de la Sierra, en un circuito como éste que seguramente no es el ideal. Yo creo que el trabajo concreto, serio, que a mí me gusta, va a estar en la medida en que podamos ir a trabajar al '9' y que yo pueda adecuar el chasis a ese circuito, y de allí en más, seguramente, ir a cualquier dibujo y no hacer cambios gruesos sino pequeñas cosas que puedan representar sólo décimas. Aquí debimos trabajar quizá sobre los segundos y no sobre las décimas. Este resultado de hoy me alienta y me da más ganas aún de las que tenía antes para seguir trabajando. Entendeme lo que digo: con un auto que es básicamente nuevo, al que se le hacen cosas como llevarlo de un extremo a otro de la puesta y está para pelear la punta, no quiero imaginar qué va a pasar cuando lleguemos al trabajo fino". Este monólogo fue la voz de **Ernesto "Tito" Bessone** luego de lograr un segundo puesto en T.C. 2000, en la segunda presentación en el equipo de **José Miguel Herceg**. Estaba tranquilo, sereno, ubicado –como lo está generalmente–, no había en él euforia. Si una alegría por el resultado, pero no una conformidad plena con respecto a lo hecho.

Y así es. A pesar de lo que en los resultados puede aparecer como un contundente trabajo del equipo del "Polaco", con un uno-dos que parece irrebatible, las cosas no han cambiado mucho desde Balcarce hasta aquí. Es cierto que se

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ha trabajado en los autos y que en general fueron mejor a Roca, pero en la pista, como dice "Tito" –y también insistimos nosotros– es donde se aprecian los resultados de un trabajo concienzudo realizado por un equipo, un piloto y un preparador que saben y pueden, como decía un conocido "slogan" político.

Lo de Mario Gayraud, lo de Bessone, lo de Herceg, fue terminante en Roca, pero no es todo. Hay que buscar el rumbo que marca uno de los pilotos más talentosos del país y que en tres años como piloto profesional ganó dos campeonatos partiendo de la nada.

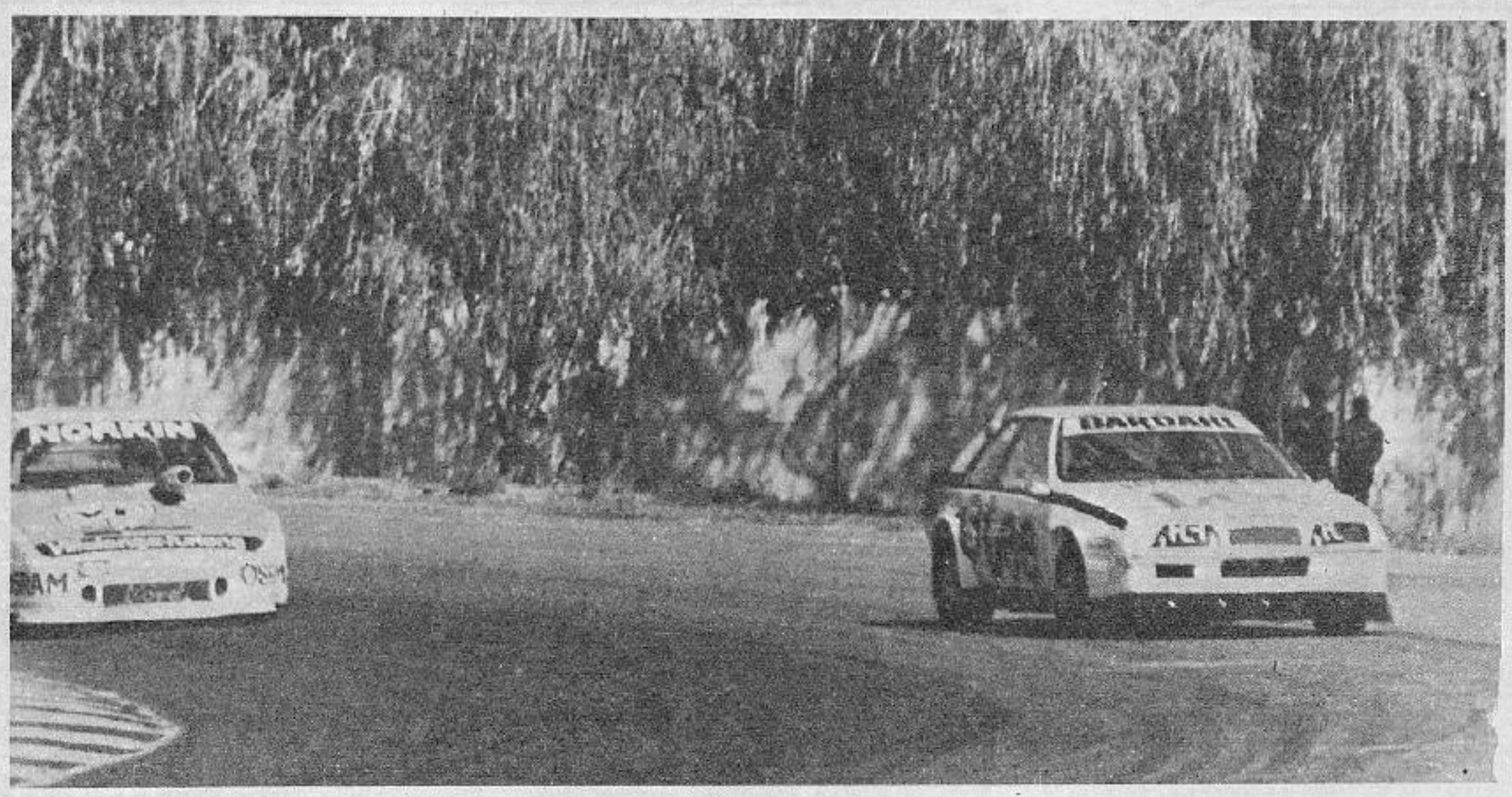
Otra era la actitud de Gayraud. El ex campeon de la categoría si estaba realmente eufórico. Es verdad que tiene un temperamento diferente al de su nuevo compañero. Es quizá más intuitivo, más vehemente y acaso, sobre todo, está "acostumbrado" ya a la "política" del team. "El auto vino muy bien a Roca, a mi me gusta este circuito y pudimos lograr un buen equilibrio; no hubo, mayormente, complicacones en la clasificación. En carrera, el auto no se comportaba muy estable pero era como consecuencia del mucho aceite que había en la pista; igual, creo que iba muy bien; lo cuidé mucho y terminó muy entero". La opinión de Gayraud era distinta de la de su compañero, otro enfoque, quizá, pero ambos satisfechos con sus logros, incluidos los dos primeros lugares que ahora tienen en el campeonato.

En relacion con la carrera, podemos resumirla en que no fue para nada atractiva como la de Balcarce.

FORMULA UNO

¿BRABHAM VUELVE AL VIEJO MODELO?

Bastante largas y preocupadas eran las caras que se notaron entre los integrantes del equipo Brabham durante las recientes pruebas de Jacarepaguá. Es que el revolucionario modelo BT55 fue sumando y sumando problemas a lo largo de las jornadas, al punto de motivar la drástica culminación de los ensayos luego que el martes 25, Elio de Angelis apenas diera dos vueltas antes de volver a boxes con la caja rota y el motor hirviendo. Tales inconvenientes, que por otro lado resultaron los más reiterados y graves que presentó el auto, colmaron la paciencia de Herbie Blash, Director Deportivo de la escudería, quien a su partida de Brasil anticipó la posibilidad de que el equipo puede recurrir a los BT54 que utilizara el año anterior, para disputar el Gran Premio el próximo 23 de marzo: "Volveremos a ensayar el BT55 en Europa y, de continuar los problemas, casi con seguridad recurriremos a los BT54, al menos para correr en Brasil. No podemos largarnos a un Gran Premio con un coche que apenas puede dar tres vueltas seguidas", comentó indignado Blash, reflejando así su disgusto para con el auto que hasta el momento no ha respondido a la gran inversión que requirió y a las expectativas que en su torno se crearon.



VOLANTES Ematraj
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.
Cinturones de Seguridad, Consolas, Butacas, Apoya Cabeza, Tuercas Antirrobo de Ruedas, Sistema Antideslizante para Nieve y Barro para automóviles y Pick-Ups.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1403 • Tel. 58-6094 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-6627 • CASEROS

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO
GUARDAPLAST LEGITIMO
INFORMES DE COLOCACION 750-5692 / 5483 de 7 a 15 hs. Lun. a Viern.
Zona donde la acumulación de barro que constantemente permanece húmeda destruye los guardabarros
Tornillos que fijan el GUARDAPLAST a la chapa paral. del motor
Circulación permanente de aire
Tornillos que fijan el GUARDAPLAST a la pestaña del guardabarros

SUGERENCIAS...
POR AVISOS EN ESTA SECCION LLAMAR A: EDDIE PUBLICITARIA SRL CORDOBA 443 - 1° P. "A" - Tel. 311-2184

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI MOTORS
IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

Decore su vehiculo con cintas decorativas
TRIMBRITE PRODUCTS
Lapices especiales para el pintado de neumático.
Llegaron los MUSTANG (caballos)
Por par en 4 colores. Medida 61 x 14 cms.
Una amplia gama de diseños y colores.
ENVIOS AL INTERIOR
AHORA EL NUEVO MODELO
Medida 20 x 30 cm. • Colores: Rojo - Marrón - Oro, Metalizados, y Negro - Azul - Naranje.
Llegaron FENDER para F-100 y BRONCO
FILM PARA POLARIZAR
DUIKE
WARNES 1180 CAP.
(1414) 855-1652/854-5156

ESCRIBANO PUBLICO
Certificación de firmas para contratos de transferencia de automóviles y fotocopias, poderes incluso irrevocables, actas de constatación, etc.
Tel.: 45-1307 y 46-6244

Para su PEUGEOT Bujias Gran Performance
EYQUEM CONCORDE
IMPORTADAS DE FRANCIA
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) – Tel. 801-3952/3957/0634/8959
TAMBIEN EN TODAS LAS CASAS DE REPUESTOS PEUGEOT

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!
Polarizamos su auto en 2 hs...
...y conseguirá de 5 a 7 grados más frio de su equipo de aire acondicionado
AUTODECOR
Av. J.B. Justo 3316
Cap. / Tel.: 58-9551

NEW YORK RUEDAS DISTRIBUYE LO MEJOR S.A. PROTTO Hnos.
SIERRA, TAUNUS y FALCON GHIA - RENAULT 18 FUEGO - PEUGEOT - GACEL - REGATTA
BRONCO - PICK-UPS - FORMULA • TODAS LAS MARCAS, NACIONALES E IMPORTADAS
LEGITIMAS • LLANTAS PARA CAMIONES Y ACOPLADOS • TARJETAS DE CREDITO • NO CERRAMOS AL MEDIODIA
PRECIOS SENSACIONALES !!! • UTILICE EL PLAN CANJE
ENVIOS AL INTERIOR WARNES 1401 ESQ. DORREGO 854-7322/0902 • VENTAS POR MAYOR Y MENOR

más vida en la suspensión de su vehículo con
RESORTES AG®
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO • 641-2907/8429/5736



Traverso lidera sobre Del Río –acrobática acción– en la primera curva de la carrera. Atrás, el campeón Daray aprieta al "Prole". Siguen "Tilo" y Zuain.

LAS VOCES DEL TC 2000

Rodolfo Zuain: "El sábado viene a Chcele Chcel la gente de Oscar Alaux para hablar sobre la posibilidad de correr la berlina R.18 cuando yo tenga la coupé Fuego. Veremos a qué acuerdo llegamos; yo estoy bien predispuesto pero creo que la opción que nos queda es vendérsela y, a lo sumo, alenderle luego el motor, ya que a Ricardo (Pre) lo complicaríamos mucho con tres autos en el equipo"

Enrique Torriani: "Estamos un poco atrasados con el auto nuevo porque no tenemos tiempo de trabajar 'a full', ya que paralelamente estamos tratando de no quedarnos atrás con el desarrollo del actual. Creo que recién para la carrera de Las Parejas podremos pensar en presentarlo".

Gerardo Del Campo: "Del viaje que hicimos con Carlos Souza Martínez a los Estados Unidos e Inglaterra, trajimos resortes de válvulas (Iskenderian), encargamos un par de juegos de bielas Carrillo que nos van a enviar y, como única novedad, trajimos un juego de frenos ingleses completos que utilizan los autos de Rally en Europa. Son muy livianos y con dos pistones por caliper y posiblemente los tengamos colocados para la carrera de Santa Fe. Si funcionan bien quizá los incorporemos más adelante al segundo auto del equipo".

Ricardo Pre: "No trajimos la coupé a Roca, como teníamos previsto, porque la caja Hewland nueva nos llegó recién el lunes previo a la carrera y hay que hacer un trabajo de adaptación muy grande. El auto va a estar listo para Santa Fe, pero todavía tenemos algunas dudas acerca de si llevarlo a debutar a un callejero"

RALLY MUNDIAL

TRAGEDIA EN PORTUGAL

La tragedia se convirtió en protagonista principal de la edición de 1986 del **Rally de Portugal**. Esta competencia, tercera del Mundial de la especialidad, lamentablemente no quedará en el recuerdo por el azaroso triunfo del ignoto portugués **Joaquim Moutinho**, sino por el luctuoso accidente que en la primera etapa causó la muerte de tres espectadores y heridas de distinta gravedad a otros treinta, y que derivó en el retiro de todos los pilotos de equipos oficiales, que, de esa manera, expresaron su protesta contra las exiguas medidas de seguridad que rodean a la carrera.

Y la tragedia apareció muy pronto, el miércoles 5 de marzo. Exactamente cuando sólo se habían cumplido los tres primeros tramos de velocidad y estaba en disputa el cuarto, que tenía como punto final la localidad de Lagoa Azul, en las inmediaciones de la ciudad de Cintra. Un espléndido día había favorecido la concurrencia de muchos aficionados que, tal como ocurriera en las dos ediciones pasadas, bordeaban peligrosamente la ruta. Pero esta vez la fortuna que los había acompañado en años anteriores, no estuvo presente, y así un derrape del **Ford RS 200** conducido por el portugués **Joaquim Santos**, al evitar a un espectador imprudente, encontró en su descontrolado camino a un compacto grupo de espectadores que fueron atropellados por el vehículo, que culminó su marcha con un vuelco.

Las consecuencias de tan espectacular accidente fueron tremendas. Superados los primeros instantes de incertidumbre, se pudo comprobar que tres personas (entre ellas una madre y su hija) habían fallecido, en tanto otras treinta y tres presentaban diversas heridas, en la mayoría de los casos traumatismos craneanos. Entre los heridos se encontraba el piloto Santos, quien pudo salir por sus propios medios del auto (foto) pero debió ser hospitalizado con varios golpes en el cuerpo.

Obviamente este tremendo accidente conmocionó al rally. Y la primera consecuencia fue el retiro del equipo de Ford, que competía con **Stig Blomqvist** y **Kalle Grundel**. Una decisión que poco después fue imitada por los principales pilotos de la categoría, con el campeón mundial **Timo Salonen** a la cabeza, quien manifestó: "Estamos decididos a no continuar. Es más importante la vida nuestra y la de los espectadores, que el dinero, y eso lo tendrán que comprender nuestros directores de equipo". Por su lado, Walter Röhrl agregó: "Es preciso detener el rally ya que ésta es la única manera de hacer comprender al público el peligro que corre. No somos asesinos ni locos". En tanto, el italiano Massimo Biasion destacaba: "Esto era algo que alguna vez tenía que pasar en Portugal. La gente es muy indisciplinada y había tramos de velocidad en los cuales vi muchas personas caminando por la ruta. Así no se podía seguir".

La determinación de los pilotos, que abarcó entre los más importantes a Salonen, **Kankkunen**, Alen, **Toivonen**, Biasion, Röhrl, Blomqvist, Grundel, **Pond**, Wilson y **Duez**, fue concretada oficialmente por intermedio de un comunicado en el que se señalaba: "Los pilotos que firman el presente documento no desean continuar el Rally de Portugal por las siguientes razones: a) Por respeto a los familiares de los espectadores muertos y los heridos; b) La situación en Portugal es muy especial y sentimos que no podemos garantizar la seguridad de los espectadores; c) El accidente de Santos ocurrió cuando el piloto intentó evitar a los espectadores que se encontraban en medio de la ruta, no se debió al tipo de auto ni a la velocidad de éste; d) Esperemos, finalmente, que nuestro deporte se beneficie con esta decisión".

Pero pese a todo, el rally continuó, aunque, ante el luctuoso accidente y el retiro de sus principales actores, su parte deportiva propiamente dicha quedó sensiblemente desdibujada. De todos modos, hubo un ganador que fue el experimentado portugués Joaquim Mountinho quien, sobre un **Renault 5 Turbo**, asumió el comando de las acciones tras el retiro de las escuderías oficiales, y lo mantuvo hasta el final, llegando a la meta con un tiempo total de 7h50m44s, superando por 13m23s a su compatriota Carlos Bica, quien condujo un Lancia 037. Tal situación no produjo modificaciones en las posiciones de los certámenes, que siguen liderados por Juha **Kankkunen** entre los pilotos, y por Lancia y Peugeot entre las marcas.



CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Di Palma: Desbandó la cubierta trasera izquierda.

Serafini: Se rompió la arandela de goma que une el filtro de aceite con la pieza adaptadora del mismo, y perdió el lubricante. Bajó la presión.

Crocco: Encendido.

Zuain: Cortó el semieje izquierdo.

Pisandelli: Se rompió una bujía y se desconectó el cable de la misma.

Daray: Se desbandó la goma trasera izquierda. Luego se produjo una gruesa pérdida de aceite.

Del Campo: Palier derecho.

Soto: Presumiblemente, caja de velocidades.

Traverso: Desbandó el neumático delantero izquierdo.

Sáenz: Marcada tendencia subviranle.

Banfi: Igual que Sáenz.

Oltra: Se soltó el cable del acelerador.

Que la misma fue "carrera" realmente hasta la vuelta trece, en que el "flaco" Traverso desbandó una cubierta delantera de su **Fuego** y debió ingresar a boxes. Hasta allí duró la emoción, ya que en ese transcurso Gayraud estuvo en punta los cuatro primeros giros, Traverso capturó la vanguardia y se dedicó a poner cada vez mayor distancia sobre el de Pigüei, **Pisandelli**, Daray, Bessone, Del Río, Zuain y Serafini, que eran sus escoltas a esa altura de la "corsa". Cuando **Juan María** entró a boxes con la cubierta deteriorada, le llevaba casi tres segundos a Gayraud, cinco a Bessone, nueve y medio a Del Río y más de diez a Zuain, que lo seguían en ese orden. Era evidente, y quedó demostrado luego del cambio de gomas, que la coupé del flaco era mucho más rápida que las Sierra, y se escapó otra vez cuando volvió a la pista justo delante del dúo Gayraud-Bessone, si bien vale la pena apuntar que, por entonces, ya había partido la orden del box del Polaco indicando mantener posiciones e ir tranquilos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SCAPES TECNICOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

HOT ROD

envíos al interior.

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

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco,



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

CESAR GOÑI COMPETICION

FABRICACION DE JAULAS DE PLATA
Y RECTIFICACION DE MOTORES 2 y 4 TIEMPOS
CON MAQ / SIST. DIAMANTE
PIÑERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

SIMBOLO PB DE CALIDAD

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS
OPP-BAG M. R.

- SE FABRICAN TODOS LOS MODELOS PARA EL AUTOMOTOR, MAQUINAS VIALES Y AGRICOLAS COMPETICION
- ESPECIALES Y REFORMAS

TRATAMIENTO TERMICO Y GRANALLADO

AV. PROVINCIAS UNIDAS 4941/49 - RUTA 3 Km. 19,800.
TEL. 651-1216 - SAN JUSTO

DA·DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

• BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS • APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS

TAPIZAMOS EN TWEED AZUL – HABANO PARA 505/504
128 E ORIGINALES TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Envíos al Interior — Colocación en el acto

Batalla de Pari 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 — Vte. López. 795-1607

AMORTIGUACION

HORACIO

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



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

Nuevo TEL. 543-9489

LEVAS
ROMERO
COMPETICION

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

ESCAPES
GOBBO

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

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAQUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12,526
CIUDADELA - Tel. 653-6668

F.A.D.E.S

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

TODO MOTO

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

☆ SUZUKI ☆ YAMAHA ☆
☆ HONDA ☆ KAWA

REMITIMOS A TODO EL PAIS
RIVERA INDARTE 529 (cp. 5000)
CORDOBA TEL. 051-35289

BUTACAS VEIGA
Fiat, Torino, Ford
Kombis, Mehari, Dodge
Recamb. Fiat 600 con cabezal
Gaona 4058 CIUDADELA.

A 17

Faneco
Neumáticos

NEUMATICOS DE COMPETICION
TODAS LAS CATEGORIAS

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

A. LINCOLN 1968
(1702) J. INGENIEROS
TEL. 757-7596/4628

OFERTA: Neumáticos de Karting ..... A 60 el juego

ANEXO J

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

CABLES DE BUJIA
CHEFREN



PARA COMPETICION
UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE
ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS
ELECTRICFIL
sociedad anónima
ANDONAEGUI 2819. CAP. (1431). Tel. 52-4504

LEVAS BOSCH

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

ROJO 10.000

KITS CARROCERIAS PLASTICAS
REPRESENTANTE LODY

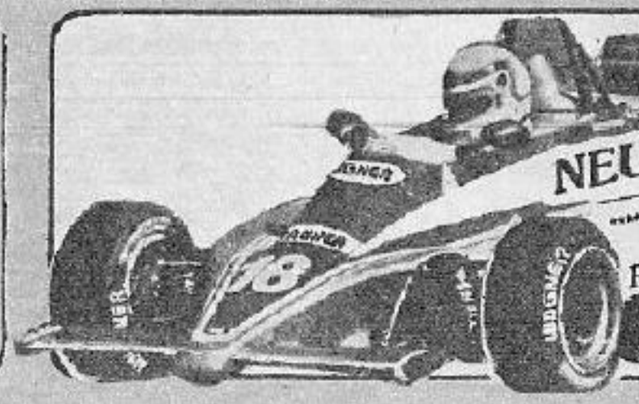
- ☆ LINEA COMPLETA EN BARRAS ANTIVUELCO Y DEFENSAS DEPORTIVAS
  MODELOS EXCLUSIVOS
- ☆ EQUIPAMIENTOS DE DOBLE TRACCION, CUBOS MECANICOS Y MAGICOS
- ☆ VENTA DE ARMADOS Y SEMIARMADOS
- ASESORAMIENTO INTEGRAL



ENVIOS AL INTERIOR

ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS HASTA LAS 18 hs.

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



NEUMATICOS DE COMPETICION

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

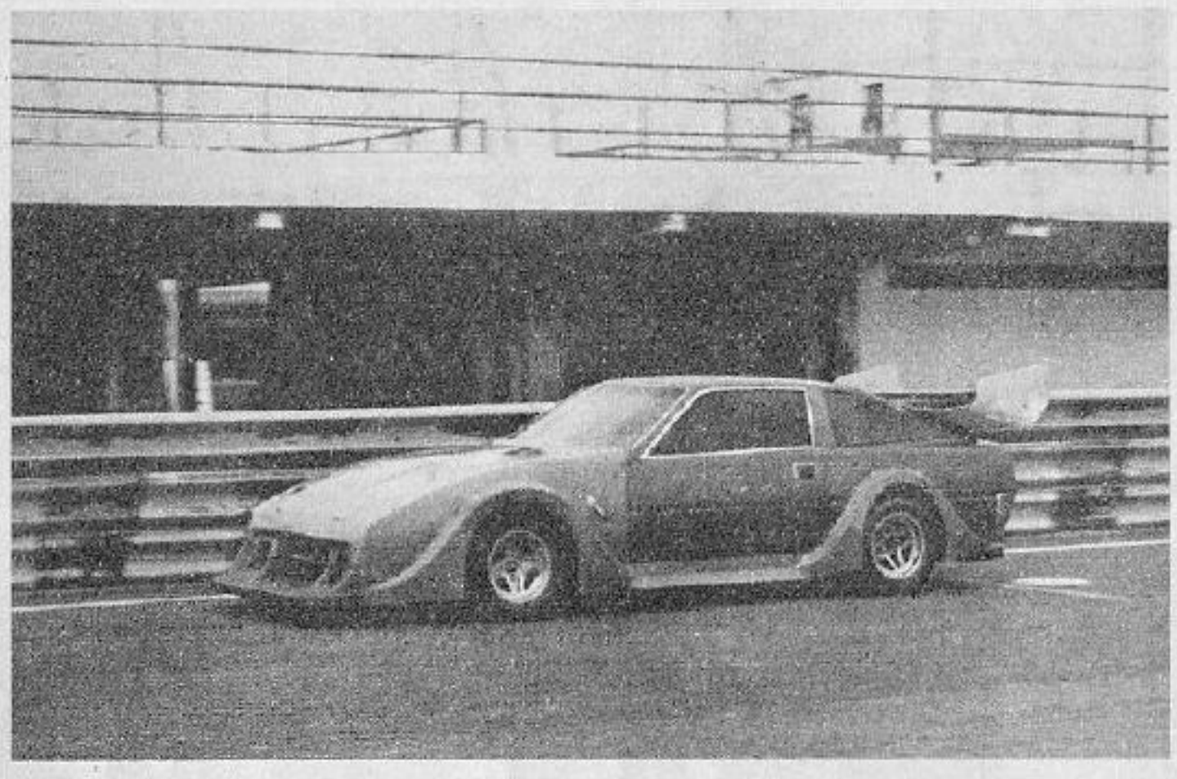
para avisar: H. B. Producciones Avda. Córdoba 3008, 6º B. Tel. 86-6285

C.A.P.

NISSAN 300 ZX: TANTEOS INICIALES

Pocas novedades ofreció la primera prueba "oficial" del Nissan 300 ZX "prototipo" del **Club Argentino de Pilotos**, más allá de comprobar como resultó estilísticamente la modificación de trompa, flancos y cola. El auto (foto) giró una docena de veces en manos de **Miguel Angel Guerra** sin lograr tiempos interesantes, objetivo que tampoco se buscó. Las pruebas estuvieron destinadas a "chequeos" generales y algunos retoques previos a la puesta a punto final para la primera carrera.

Angel giró en el orden del minuto-treinta y siete, contra los 34 de un Datsun 280 "de los viejos". Esto se debe, fundamentalmente, a lo apuntado y al hecho de que los 300 son cien kilos más pesados, más el detalle de que los 280 tienen cuatro años de desarrollo en el país, y el 300 sólo pocas vueltas. Desde este punto de vista, lo realizado en esta sesión de test puede calificarse como auspicioso.



FRANK WILLIAMS, GRAVE

Un serio accidente sufrió el conocido "team manager", cerca del circuito de Paul Ricard. Williams había asistido a las pruebas de sus maquinas a cargo de Nelson Piquet y Nigel Mansell, y se dirigía hacia Niza para regresar por vía aérea a Inglaterra. En la tortuosa ruta que lleva a Signes, el auto conducido por él se descontroló, volcando. Williams experimentó graves lesiones en la columna vertebral mientras que su ocasional acompañante y hombre de prensa, Peter Windsor, resultó prácticamente ileso. Transportado al hospital de Tolón, luego fue llevado a una clínica especializada de Marsella donde permanece bajo el cuidado de médicos especialistas en el tipo de lesiones que presenta el ex piloto inglés, quienes, al cierre de esta edición, habían calificado su estado como "muy delicado".

Atrás, Del Río, Zuain y Serafini se "mataban" en cada frenaje viajando muy juntos pero también muy ordenados, sin "desmandarse". Buen trabajo de los tres. Sólido lo del ex tricampeón –Del Río– durante todo el fin de semana, y cada vez más cerca de la punta. Muy bien **Zuain y Serafini**, aunque sin poder concretarlo en el marcador. Igual reconocimiento para el campeón **Daray** que iba muy firme en cuarto lugar cuando la goma lo mandó a boxes. Un parrafo aparte para el "Pelado" **Torriani** que hizo un fin de semana impecable, estuvo siempre en los puestos de adelante, fue muy rápido en carrera y llegó a un cuarto lugar notable para su medio, siendo el mejor VW y el único no–Ford dentro de los que totalizaron las 49 vueltas de la carrera.

¿Y de **Di Palma**, qué? Fue la pregunta que se hizo mucha gente en Roca durante todo el fin de semana. Es cierto que rompió una goma y debió entrar a boxes. Pero igual, hasta allí no había aparecido nunca, ni en la clasificación ni en tanques llenos ni en carrera. Muchos se preguntaron después de la carrera: ¿No habrá sido político lo de **Luis**, dado que esta semana se va a comenzar a definir el asunto técnico de la categoría, como les contamos en recuadro aparte. En el número que viene volveremos sobre Roca y el T.C. 2000.

Así venían a la salida del primer viraje de la competencia. Gayraud, el aguerrido Pisandelli, Traverso, Del Río, Daray y Bessone. La cosa promete...



MOTOCICLISMO INTERNACIONAL

GRANDES NOVEDADES PARA LA ARGENTINA



La semana pasada regresó de Ginebra (Suiza) el promotor **Reinaldo Cozzani** (foto), proveniente del congreso de primavera de la **Federación Internacional de Motociclismo**. Este congreso, que reúne a los miembros de las comisiones de trabajo (cross, velocidad etc.), es el que confecciona los calendarios para el año siguiente, los cuales son luego aprobados en el congreso de invierno.

Con respecto al **Motocross**, Cozzani nos informó que ha sido aprobada la fecha por el **Mundial** en nuestro país para **1987**, siendo designado el **9 de agosto** como día de la prueba. La principal novedad es que en lugar de la categoría 125 cm³ tendremos la **250**, con lo que la expectativa por la carrera aumentará notoriamente. Para dar una idea del interés por cada fecha, digamos que 20 países solicitaron ser sede de una prueba de 250, mientras la 125 fue requerida por 17 naciones. Según Cozzani, la cesión de una fecha de 250 es un voto de confianza de la FIM hacia la organización argentina, y traerá además efectos benéficos en el fuero interno al revalidar esta cilindrada entre nuestros pilotos.

Por otra parte, la noticia más importante del año, para nosotros, es que la Argentina ha sido incluida en el calendario mundial para 1987 como sede del Gran Premio de Velocidad que tanto éxito tuviera en 1981/2.

La concreción de este logro fue consecuencia de una moción presentada por la Argentina, pidiendo que el calendario fuese ampliado de 12 a **16 fechas**, la que fue apoyada por varios países, determinando así que en 1987 haya 16 carreras puntables.

El tremendo interés de tantos países en los GP de velocidad tiene, según Cozzani, un sólido fundamento: "**Muchos empresarios del mundo advirtieron que el número de espectadores que concurre a los GP de motociclismo es superior al de la Fórmula 1, por ejemplo. En ocasiones la concurrencia en aquéllos duplica a la de los autos, como en Holanda, por caso. También es mayor el número de personas que se interesan en publicaciones especializadas en motos.**

"**Esto hace que, cuando el número de países que toman la televisación en directo, que ahora es de aproximadamente 12, se duplique en 1987, sin duda se producirá un 'boom' mundial que hará temblar más de una estructura. Si bien una carrera de motos es organizativamente más complicada que una de F1, por ejemplo, también es mucho más accesible económicamente. Por eso, cuando a la difusión masiva por la TV se sumen empresas patrocinantes que descubran el enorme mercado que se les abre, el horizonte de posibilidades será insospechado.**

"**Con respecto a nuestro GP, es utópico suponer que su costo pueda ser amortizado publicitariamente en el país. Por lo que se está trabajando en conjunto con empresas europeas para que los fondos necesarios surjan de la oferta de un paquete de GG.PP. en todo el mundo.**"

La fecha consignada por la FIM es la del **8 de marzo de 1987**. La gran posibilidad de que el **Gran Premio de la República Argentina** por el **Campeonato Mundial de Velocidad** deje de ser un grato recuerdo, pasará entonces a ser un auspicioso presente.

M.G.L.

TURISMO COMPETICION 2000

Autódromo de General Roca. Circuito de 2.012 metros. 49 vueltas, 98,588 km.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Traverso, 51s44/100 (140,808 km/h); Gayraud, 51s59; Pisandelli, 51s67; Del Río, 51s76; Daray, 51s78; Serafini, 51s90; Zuain, 51s97; Bessone, 52s10; Torriani, 52s23; Del Campo, 52s26; Di Palma, 52s33; Oltra, 52s41; Banfi, 52s42; Crocco, 52s75; Flores, 53s22; Saenz, 53s57; García Gómez, 53s64; Soto, 54s39.

TANQUES LLENOS

(Gentileza del Equipo "Ruedas", Radio Excelsior)

Pisandelli, 51s20/100; Gayrand, 51s79; Zuain, 51s97; Del Río, 52s04; Daray, 52s10; Bessone, 52s13; Oltra, 52s25; Del Campo, 52s75; Banfi, 52s90; Di Palma, 52s91; Crocco, 52s13; Saenz, 53s52; Traverso, 54s97; Serafini, 55s22; García Gómez, 56s29; Torriani, Flores y Soto, sin tiempo.

FINAL

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1	2	Mario Gayraud	Ford Sierra XR4	43m52s30/100	49
2	10	Ernesto Bessone	Ford Sierra XR4	43m52s94/100	49
3	84	Jorge O. Del Río	Ford Sierra XR4	44m02s60/100	49
4	15	Enrique Torriani	Volkswagen	44m30s71/100	49
5	44	Angel Banfi	Ford Sierra XR4	44m37s18/100	49
6	11	Rodolfo Zuain	Renault 18	43m12s24/100	48
7	6	Alfredo Pisandelli	Ford Sierra XR4	44m02s85/100	48
8	12	Eduardo Saenz	Volkswagen	44m23s25/100	48
9	5	Juan M. Traverso	Renault Fuego	44m33s94/100	48
10	45	Héctor Flores	Volkswagen	44m44s12/100	48
11	88	Silvio Oltra	Renault Fuego	44m16s46/100	47
12	43	Eduardo García Gómez	Renault Fuego	44m22s19/100	47
13	9	Rubén L. Di Palma	Volkswagen	40m30s52/100	44
14	8	Carlos Crocco	Volkswagen	44m36s85/100	43
15	7	Jorge Serafini	Renault Fuego	33m16s24/100	38

No clasificaron: Daray (29v), Soto (12v).
No registró paso: Del Campo.
Promedio del ganador: 134,863 km/h.
Récord de vuelta: Traverso en la 4a., 52s07/100, a 139, 105 km/h.

CAMPEONATO

(Disputados dos competencias)

Gayraud 26; Bessone, 25; Di Palma, 20; Pisandelli, 19; Banfi, 16; Del Río 15; Oltra, 12; Torriani 10; Traverso y Zuain, 6; Saenz y Flores, 3; Crocco, 1.
Próxima competencia: 30 de marzo en Santa Fe.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jorge Castaño

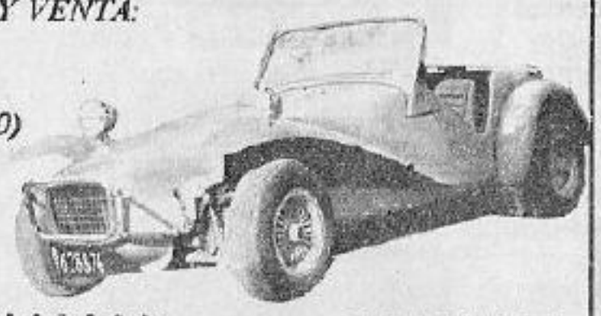
FABRICANTE DE CHASSIS Y SUSPENSIONES PARA AUTOS DEPORTIVOS

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

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

ADMINISTRACION Y VENTA:

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



RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 1 AÑO

LOUZAO AMORTIGUACION

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

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD.
ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

RACING PARTS

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

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
Tel. 701-7918

VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES

competicion 5

JORGE BIANCOSPINO

NUEVA DIRECCION

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

FRENOS – EMBRAGUES – CARDANES
BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4818
TEL. 551-9936
SAN JUSTO

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

EFE

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

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

NEUMATICOS

WALTRAC 10·15

PARA JEEP O PICK UP



☆ Llantas BRONCO ☆

Oferta: 0 Km. Armada y Balanceada C/U A 140

Entrega a domicilio, Envios al interior

Buenos Aires **824-4229**

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
ARRANQUES - DINAMOS

"TONY"

● CARGA Y VENTA DE BATERIAS
INSTALACIONES
PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES
ING. T. DI TELLA 1426
(alt. Entre Rios 1400)
AVELLANEDA

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



JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos .....

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

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

SUSPENSUR S.R.L.

REPUESTOS PARA SUSPENSION Y DIRECCION

LINEA COMPLETA

TARJETAS DE CREDITO

Av. Velez Sarsfield 478
Tel.: 23-0361 / 23-5028
(1281) Buenos Aires

Av. H. Yrigoyen 10206/08
Tel.: 245-8425
(1843). Temperley

ARENEROS



Y TODO TIPO DE
VEHICULOS ESPECIALES
VENTA DE KITS y SEMIARMADOS
Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



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

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WEGA FILTER

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

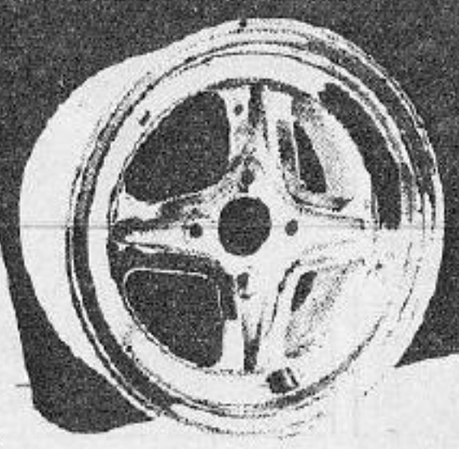
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

FORMULA ONE
J. B. JUSTO 4300 CAP.

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

LLANTAS DE COMPETICION

AERO



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA REPARACIONES

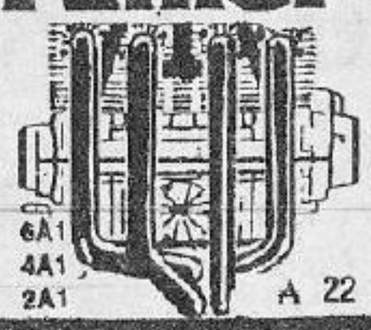
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062

ESCAPES DEPORTIVOS
PARA MOTOS

NUEVOS MODELOS PARA CICLOMOTORES
Tarjetas de crédito

Killer

NO CERRAMOS AL MEDIODIA



PERFOMANCE CENTRE
AV. J. B. JUSTO 3625 CAPITAL
Tel. 58 - 5143
ENVIOS AL INTERIOR

Ramón Solar e Hijos

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

FERRAZZI COMPETICION



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

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

G. SCHMIDL 6784 (1440) CAP ☎ 431-9616

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

CORSA

Año XX N° 1027
Del 12 al 18 de marzo de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR.
Tel.: 30-7891/98

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
REDACCION
Oscar A. Izzo **(Prosecretario)**
Eduardo Enrique Neira y
Marcelo D. García Labelos **(Redactores)**
DIAGRAMACION
Eduardo César González
(Jefe de Arte)
Carlos A. Romaná
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepancich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Leffieri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango
COLABORADORES
Ronald Hansen, Miguel Colazo, Jorge Mogg, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, José Olmo, Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), Héctor Codemarteri (EE.UU.)
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, A. Caprio, C. Sala, M. Paganetti
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñes, A. Rivas, J.M. Urteaga.
Fotógrafo
L. Gemelli.
SERVICIOS EXTERIORES
Jefe: Hugo García
Corresponsales
Mario Diamenti **(Nueva York)**;
Fernando Elenberg **(Roma)**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

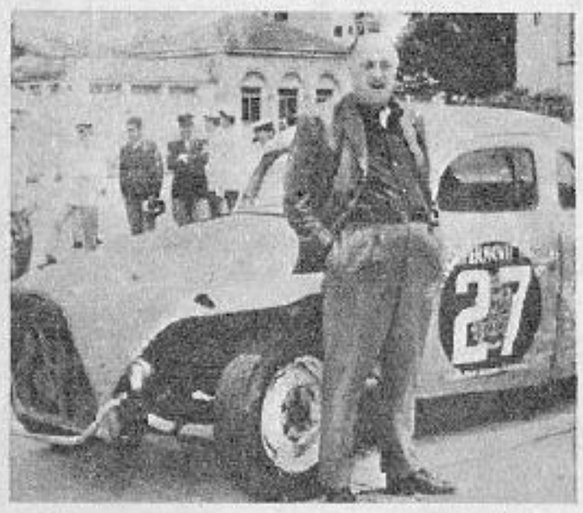
AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Directores de Arte: Carlos Muleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg
AREA PUBLICIDAD
Gerente: Fernando Costanzó
Jefe de publicidad
Héctor Bustos
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
AREA INDUSTRIAL
Avda.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

TOQUECITOS DE BOCINA



VUELVE CON TODO

Es muy probable que al ya más que calificado lote de pilotos y autos que participan en **Turismo Competición 2000** se agregue un nombre que de por sí es promesa de espectáculo y talento. Se trata de **Eduardo Rodríguez Canedo,** quién reapareciera en la temporada anterior con un **Ford Sierra** preparado por Carlos Akel. También ahora la herramienta sería una **XR4,** que le fuera ofrecida a Canedo por **Bamse,** otro preparador de largo prestigio. La unidad, absolutamente nueva, está prácticamente terminada. Sólo resta el apoyo de Ford Motor Argentina, cuya concreción es más que probable teniendo en cuenta los kilates del "candidato". Dicho sea de paso, el plan deportivo de Rodríguez Canedo parece contemplar la "recuperación del tiempo perdido" durante sus años de retiro: participará en el **Campeonato de Pilotos** con un **Nissan 300 ZX** al que tiene en período de ablande y en la **Clase 3 de Turismo** con un **BMW 320.**



Enrique L.Castagnola, otra figura del T.C. que nos dejó para siempre

DISTINCION



H&M Y CORSA: COLCERNIANI Y CARLOS NEIRA en Santa Fe

El "Negro ENE" pasó por Santa Fe con los Datsun, hizo un montón de fotos, saludó a un montón de amigos —que los tiene y por todas partes—, se mojó bastante con la lluvia y hasta tuvo tiempo para que charláramos sobre "Actividad Zonal", la sección que escribe en Corsa esa especie de lado "gordo" que tiene (porque flacos parece que ya no le quedan...) y le motiva reclamos semanales para que los informantes escriban más claro y detallado. Que no es otra cosa que una velada invitación a que todos se sumen a esa tarea de divulgación de la actividad zonal en el único medio gráfico especializado nacional. Por ello, por su trabajo de apoyo al automovilismo chacarero desde Buenos Aires, H&M lo destaca como figura del automovilismo zonal 1985.

Para el número 39 de "Hombres & Máquinas", la prolija publicación paranaense que cubre la información de todas las competencias disputadas en Entre Ríos y Santa Fe, dirigida por el colega Aldo Colcerniani, no se pudo tener mejor idea que destacar en la sección "Autonoticias" a Carlos Neira y "su" Actividad Zonal en CORSA. Un generoso texto, acompañado por foto del "ut supra" mencionado junto al "Dire" Colcerniani, alteraron la habitual tranquilidad de nuestra redacción. Honestamente, al "Negro Ene" normalmente no lo aguantamos siendo como es, un "Don Nadie" de manera que ni se imaginan, colegas de "H & M", lo que nos "tiraron" con esa mención, que, dicho sea de paso, agradecemos... Para aquéllos que luego de leer esto aún no entendieron nada, les decimos que H & M distinguió a Carlos Neira como "Figura del Automovilismo Zonal de 1985" ¡Qué tal!

MAS TARJETAS

Estamos ya en el tercer mes del año, pero aún seguimos recibiendo tarjetas de felicitación con motivo de las fiestas de Fin de Año. Entre las últimas que llegaron a nuestra redacción figuran las de Carlos Legnani, de "Campeones", Hipólito A. Cortés, Presidente del Automóvil Club Misiones; Fernando Tornello, de Ruedas; Arnoldo Capra, "Los Dukers"; Hugo y Omar Hernández; Oscar Castellano; Gustavo der Ohanessian; Horacio Varela; Neumáticos Petruchelli; René Ferrero y Felipe Arias Vega. A todos ellos les hacemos llegar también nuestros deseos de felicidad.

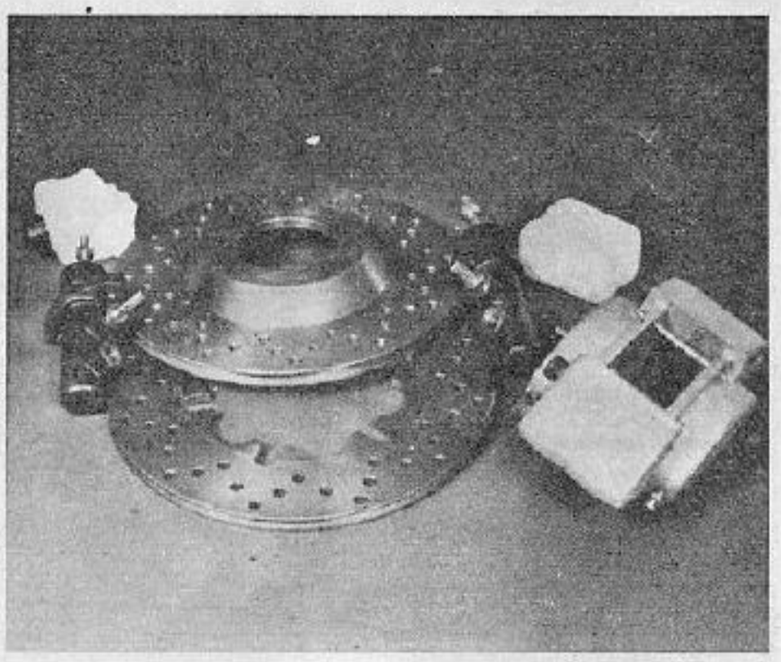
ODETTO AGRADECE

Mediante una nota con hermosas palabras, José Luis Odetto testimonió su agradecimiento a quienes estuvieron a su lado en momentos difíciles. Textualmente, el mensaje dice: "Pasó un año lleno de infortunio y desazón para nuestro equipo. Quizá la recuperación del accidente me lleve otro, pero queda el recuerdo grato de personas como Eduardo Bouvier, Amadio y todos los integrantes de la Asociación de Pilotos de F-4, que tanto hacen por el automovilismo deportivo argentino. En los momentos que más los necesité, allí estuvieron. Por eso, los amargos momentos vividos en la temporada pasada quedan traspapelados ante tan solidaria actitud. En nombre mío y de mi equipo, muchas pero muchas gracias".

POZZI LE PARO EL CARRO A DI PALMA

Pero no de la manera en que usted cree, mal pensado lector, sino proveyéndole de un nuevo equipo de frenos de su creación especialmente diseñado para TC 2000. A juzgar por los resultados obtenidos en Balcarce, la cosa funciona bien, a pesar de que Luis Di Palma le pidió algunos retoques para mejorar el rendimiento. ¡Menos mal! En la foto menor vemos a "Nino" Pozzi avergonzado por estafar a Di Palma, y en la mayor, el cuerpo del delito: el equipo.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SUPER CROSS.

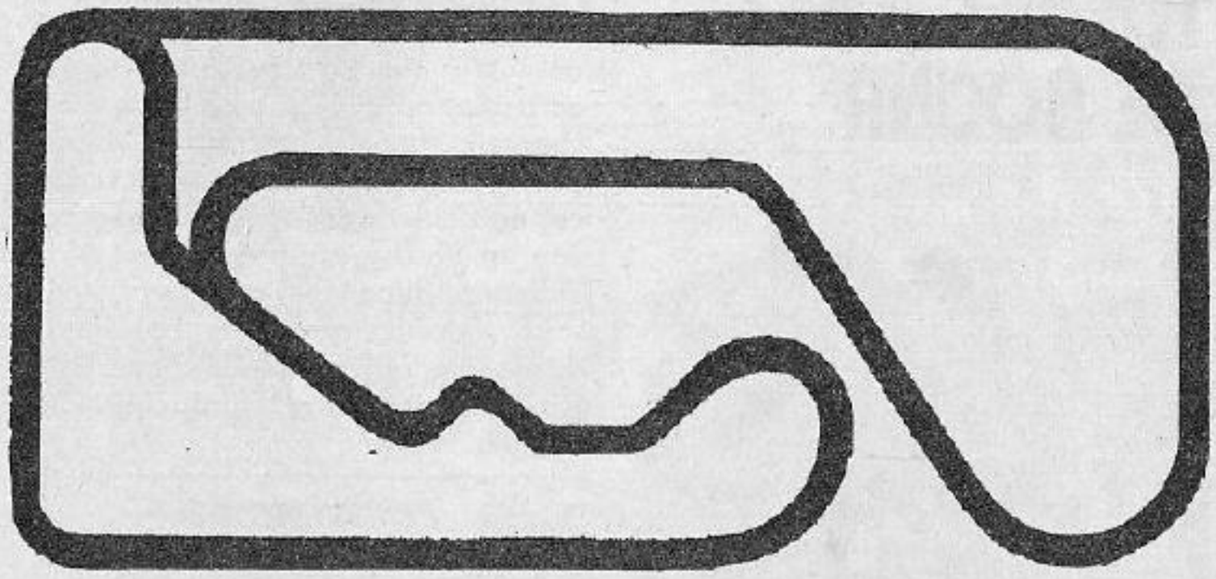
El próximo domingo 16, en el circuito **San Isidro**, ubicado en la Panamericana y Camino de Buen Ayre, se llevará a cabo una competencia de **Super Cross** para máquinas de 125 cm3, con la participación –entre otros– de pilotos de la talla de **Claudio Pesce, Nicolás Salzman, "Fredy" Campbell, Carlos Allué, Hernán Baño y Gonzalo Guimarey.**

FALLECIMIENTO.

El pasado jueves 13 de febrero falleció en la ciudad de Mercedes, **Enrique L. Castagnola**, luego de una prolongada enfermedad. El nombrado partici-

INAUGURACION

El próximo domingo 16 de marzo, el Partido de la Costa tendrá un nuevo escenario para competencias automovilísticas. Se trata del ***Autódromo Ciudad de Mar de Ajó,*** *un proyecto llevado a cabo por el* ***Auto Moto Club de Mar de Ajó,*** *cuyo presidente es* ***Rodolfo del Campo.*** *Consta de dos circuitos: el 1 de 1.675 metros, y el 2 de 3.388 metros. En el trazado "uno", cuyo piso es de un compactado de tosca y arena, hará su presentación el próximo domingo el* ***T.C. del Oeste,*** *en una competencia que será irradiada por Radio Buenos Aires*



VAMOS A CLASE

El próximo sábado 15 de marzo empiezan las clases de ***A.P.A.D.*** *(Asociación para el Automovilismo Deportivo) para todos los chicos y chicas de 7 a 12 años que quieran iniciarse en la práctica del automovilismo en un marco lógico de entretenimiento y enseñanza. Esta entidad sin fines de lucro, dispone para las clases , de un buen parque de karts de producción nacional, equipados con motores de 98 cm3. (directos).*

Las clases no solamente son de conducción sino que también contemplan todos los aspectos técnicos de los karts que los chicos conducen, efectuando despiece de los mismos, como así también se tiene muy en cuenta lo concerniente a los reglamentos de las carreras (especialmente al conocimiento de las banderas, que a mas de un grandulote le vendria bien)

El curso dura seis meses y las clases se dictan todos los sábados de 14,30 a 18,30 hs. en la playa de estacionamiento ubicada detrás de las plateas de la recta principal del Autódromo Municipal (por ahora, ya que, como adelantáramos, A.P.A.D. sigue trabajando viento en popa en la construcción de su propio kartódromo en la Ciudad Deportiva de San Lorenzo de Almagro)

Cabe acotar que A.P.A.D. evalúa las condiciones psicofísicas de los aspirantes al curso (contando con personal idóneo para realizar el mismo. Para mayor información llamar al 35–3372. Sr. Abel Fridman).

NOVEDADES DE LA A.C.T.C.

FECHAS: *Luego de la competencia del 23 de marzo en Punta Alta, la categoría tiene previsto correr en* ***Santa Teresita el 13 de abril, en Tandil el 4 de mayo, en Junín el 25 de Mayo y en San Lorenzo el 6 de junio.***

CITACION: *Para este martes el Tribunal de Penalidades citó a* ***Oscar Castellano,*** *por los problemas originados en la largada de la final de la carrera del Autódromo.*

VIEDMA: *En estos dias viajarán a dicha ciudad* ***Oscar Aventín*** *y* ***Juan Carlos Deambrosi,*** *para observar un nuevo trazado de poco más de nueve kilómetros.*

ALLEN: *Hacia el autódromo de dicha ciudad viajarán* ***Roberto Mouras*** *y* ***Emilio Satriano,*** *que supervisarán el escenario, mientras* ***Luis Delconte*** *se encargará de ultimar los detalles que giran en torno de la televisión, para la presentación, en fecha próxima, de T C. en esa localidad sureña.*

DEBUTANTES: ***Daniel Goyenetche*** *y* ***Alberto Palma*** *podrán correr el 23/3 en Bahía Blanca, mientras que* ***José María Romero*** *deberá aguardar el veredicto de C.E.C.A.*

CAMPEONATO *(Disputadas las competencias de Santa Teresita y Autódromo de Buenos Aires):* ***Satriano,*** *35,5; Castellan, 33,5; De Benedictirs, 25,5; Morresi, 25; M.Calamante, 24; A. Aventin, 23,5; Oyhanart, 20,5; Doumic, 20; Saiz, 19,5; Mouras, 18,5; Fernandino, 17,5; Angeletti, 14,5; Atauri y Nesprías, 11; Arana y Brescia, 9,5; O.Aventin, 7; Costa, 6,5; Landa, 5; Marcos, 4,5; Nani y Torrens, 4; Fiorda y Salgado, 3,5; Becco y Deambrosi, 3; Ducret, 2,5; Apella, Caparros, Gardinaldi, Goyenetche, Palma, Polinori y Politano, 2; Colabello, Delconte, A.Fernández, Occhionero, Pesenti, Piccinini y Segad, 1. Campeonato de marcas:* ***Dodge,*** *192; Chevrolet, 101; Ford, 89; Torino, 4.*

Desde esta semana

ANTEOJITO

trae la más completa ayuda escolar para todos los chicos

- ✓ Con el tratamiento responsable de los programas de estudio vigentes.
- ✓ Con claros e instructivos suplementos históricos.
- ✓ **¡Y con todos los útiles que se necesitan en la escuela!**

Además: Juegos, Historietas, Cuentos, Figuritas, Aventuras, Juguetes y todo aquello que educa, colabora y entretiene.

En esta EDICION ESPECIAL



1. **Un completísimo suplemento a todo color** sobre las distintas tribus que habitaron el territorio argentino.
2. **Una exclusiva cartuchera "guarda-todo"** para poner desde lápices hasta dibujos y mapas.
3. **Señaladores adhesivos para ordenar las carpetas.** Utilísimos para encontrar fácilmente las distintas materias.

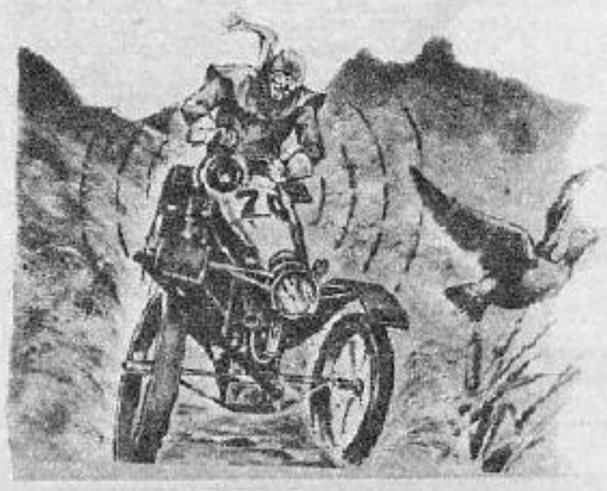
Y también:
● Los monstruos prehistóricos ● Jugando con los números ● Los mapas hablan ● Cuánto viven las plantas y los animales ● La tortuga: una piedra que camina ● ¡Y muchas cosas más!

ANTEOJITO

La revista escolar más completa para todas las edades.

Suramericana

TOQUECITOS DE BOCINA



po en 73 competencias de Turismo Carretera, produciendo su debut en las "500 Millas Mercedinas" de 1952, donde corrió con un Chevrolet. Dejó la actividad en 1964 y, a lo largo de su campaña, la mejor carrera fue la que protagonizó en la "Vuelta de Chacabuco" de 1958. En esa oportunidad corrió con un Ford y estaba primero, pero, cuando faltaban 300 metros para culminar la competencia, un tren detuvo su marcha, retrocediendo al cuarto lugar y permitiendo el triunfo de Adolfo Sogoló.

PUBLICACION.

Industrias Eduardo Sal-lari distribuyó recientemente el primer número de la "**Revista IES**", entre sus conce-

LA MISMA HISTORIA DE SIEMPRE





El problema no es nuevo sino de antigua data. Si bien las autoridades se preocuparon de pintar un sector de las tribunas y efectuar una serie de trabajos de mejoras en el Autódromo, hay todavía muchas cosas que merecen ser tenidas en cuenta,' como ser los agujeros en los alambrados, un problema que se manifiesta en cada oportunidad que hay carreras en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Gente que ingresa a la pista aprovechando los orificios y el lógico peligro que ello representa, ya que los autos se encontraban circulando por la pista. Sucedió el sábado 1° de marzo de 1986, durante las pruebas de clasificación del T.C., y las fotos son elocuentes. ¿No debería hacerse algo en torno a este problema?...

Confiamos en que, a la brevedad posible, así sea, pues sabemos de la permanente inquietud de los responsables del predio.

MOTOS-VELOCIDAD

UN ARGENTINO EN EL CAMPEONATO EUROPEO 1986

OSCAR FOGGIA: OTRA AVENTURA INDIVIDUAL

Resulta harto conocido que el momento por el que atraviesa el motociclismo argentino no es precisamente feliz. De hecho, sería casi irrisorio pretender lo contrario en un país que, como el nuestro, se debate desde hace ya muchos años en medio de una crisis económica de envergadura.

Es claro que hay excepciones. Sin apartarnos demasiado del rubro que nos ocupa, bastará con abrir el ejemplar de CORSA que Ud., amigo lector, tiene entre manos, para aspirar a pulmón lleno los buenos vientos que soplan para el otrora alicaído automovilismo nacional. A propósito, cabe preguntarse: si hace apenas cinco años las carreras de autos no existían (porque ojo, que hace un lustro, no más, en 1981, llegaron a pasar dos meses sin carreras de nivel nacional) y hoy día el automovilismo parece ser lo único que anda bien en este país, ¿no habrá llegada la hora de que todos, incluyendo a los muchachos de las dos ruedas y sus dirigentes, comiencen a transitar sin más dilaciones los pasos institucionales de aquellos quienes obtuvieron tan magníficos resultados?

Como sea, un vistazo al árido panorama actual del motociclismo argentino alcanza para suponer, con alto grado de certeza, que su proyección internacional no puede ser demasiado diferente, limitándose ésta a los quijotescos esfuerzos de aquellos pilotos que, por sus propios medios, deciden intentar la patriada de correr en Europa.

De unos años a esta parte, fueron varios los muchachos que decidieron emigrar en busca del éxito en las pistas del Viejo Mundo. Entre ellos, cabe mencionar a Hugo Vignetti, quien se destacó en el mundial, y al platense Willy Pérez, quién aún hoy, ingentes esfuerzos mediante, continúa representándonos en el "Continental Circus".

***La historia de Oscar Foggia** se parece un poco a la de ellos. Este cordobés nacido el 18 de enero de 1959 en General Cabrera, a quien identifican en el ambiente por el curioso apodo de "Kiwy" (aquella avecilla neocelandesa del género apterix que Denny Hulme llevaba pintada en su casco, ¿se acuerdan?), debutó en 1978, como tantos otros, en las competencias zonales de su provincia a bordo de una **Zanella 175 cm3**, ocupando el segundo lugar en una competencia realizada en el autódromo de Río Cuarta. Tiempo después, en el '79, adquirió una **RX** y comenzó a disputar el **Campeonato Argentino** en la categoría **250 cm3**, logrando un sexto puesto en Buenos Aires. Posteriormente, en 1981, pasó al equipo del conocido Francisco "Paco" Mayorga. Con una **Yamaha 350 cm3** participó en el nacional figurando siempre entre los cinco primeros clasificados.*

También ese año incursionó en el torneo latinoamericano, donde se ubicó octavo en la general.

*En 1982 logró el decimocuarto lugar en la apertura del Campeonato **Mundial** disputada en Buenos Aires. En el Argentino consiguió un segundo puesto en Mendoza y otras clasificaciones importantes, por lo que fue quinto al final tras haber desertado de algunas fechas.*

*A fines de 1983 viajó a Italia y se radicó en **Pescara**, sobre la costa del mar Adriático. Organizar un nuevo equipo y adquirir una **Yamaha 250 cm3** le insumió más de un año. Así fue que debutó en suelo europeo en agosto de 1984, consiguiendo un décimo lugar en Vallelunga, y sumó así sus primeros puntos para el **Campeonato Italiano**.*

En 1985 renovó material y, aunque con una moto desactualizada, participó nuevamente en el Italiano y se presentó en una competencia del Campeonato Europeo, en Vallelunga. En este último año se lució en Imola, ya que en varios pasajes de la carrera se lo vio luchar con el pluricampeón mundial Angel Nieto, piloto oficial Garelli.

*Cuando llegó a Italia, una de sus primeras actividades fue la de aceptar una invitación para probar una moto **Rotax 250 cm3** en el autódromo de Misano. Lejos estaba Oscar "Kiwi" Foggia, en esos momentos, de imaginar que, después de un año, sería convocado por los hermanos **Bergamo**, propietarios del equipo **Elberg**, para correr el Campeonato Italiano y algunas competencias del europeo.*

*Junto con su inseparable hermano y mecánico de siempre, **Juan Carlos**, se sumarán en 1986 como aporte humano al equipo que tiene su base en Trento, al Norte de Italia. En efecto, los Foggia se ocuparán de la puesta en pista de las dos motos Rotax con que cuenta el equipo, en tanto que los Bergamo desarrollarán los motores en Trento.*

En lo que a respaldo financiero se refiere, Oscar Foggia cuenta, en estos momentos, con el reconocimiento de importantes firmas europeas proveedoras de elementos especiales para competición, y está trabajando para completar el apoyo necesario de manera de encarar adecuadamente la temporada que se inicia.

*Desde el 3 de febrero ppdo. Oscar se encuentra en Italia, adonde llegó vía Aerolíneas Argentinas. Durante el transcurso del mismo mes comenzaron las tareas de puestas a punto en el autódromo de **Vallelunga**, en las cercanías de Roma, con vistas a la iniciación del campeonato.*

*La próxima cita será en **Misano Adriático**, el 16, y el 30 nuevamente en Vallelunga, siendo su intención correr, todo el Campeonato Europeo, integrándose de lleno a su "troupe".*

Seguramente, los medios con que contará para acometer tamaña empresa, siempre serán pocos.

Y no lo olvide. Oscar Foggia. El "Kiwi". Tiene un sobrenombre importado pero el apoyo que necesita también debe ser argentino. Del eco que aquí encuentre, dependerá en gran parte la continuidad de otra aventura bien encarada.

Carlos Manzur
Foto: Garófano

Revista CORSA N° 1027. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. **Material Periodístico:** Aida Press, Associated Press, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.I., Sipa Press, Ila. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3906. Distribuidor en el Interior y Exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Ecitorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, Pcia. de Buenos Aires. Marzo de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central & Sucursales 11-2734-60

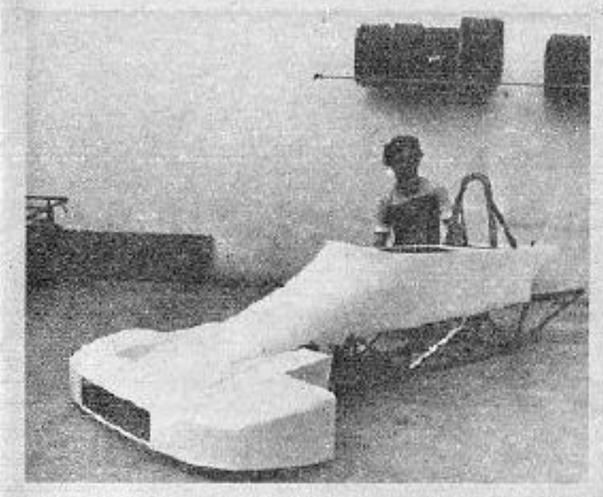
Franqueo Pagado Permiso N° 4.981

Código Postal 1092

Concesión N° 7.970

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Edgardo Fernández junto al F.R.A. que está construyendo.

sionarios y amigos. La publicación está hecha en papel ilustración, a tres colores y con una prolija diagramación, y en ella se detallan todas las novedades en torno a la empresa. Muchas gracias y esperamos recibir el número 2.

¿ALGUIEN QUIERE UN "CHIVO" T.C.?

Emilio Satriano tiene en venta, aunque también está dispuesto a alquilarlo, un **Chevrolet para Turismo Carretera**, listo para largar. Quienes tengan interés pueden contactarse con Emilio en los teléfonos (0346) 22084/23611/24622. Además, **no queremos pasar**



La emoción del Super Cross el domingo en San Isidro.

por alto la reparación de un error aparecido en el número anterior de CORSA, precisamente en la página 8, donde en el recuadro con la clasificación de la competencia llevada a cabo el pasado 2 de marzo, Emilio Satriano aparece con Ford, cuando es archisabido que la marca de toda su trayectoria en T.C. es Chevrolet. Salvado el error, sírvanse aceptar nuestras disculpas.

IDEA

Guillermo Maldonado está bastante molesto por el cariz que tomaron los hechos en cuanto a la reglamentación técnica de la **F-2 Codasur** y, entre otras cosas manifestó que **"Si, no tuviera arreglados los contratos publicitarios, me habría ido de la categoria"**. ¿Qué tal?.

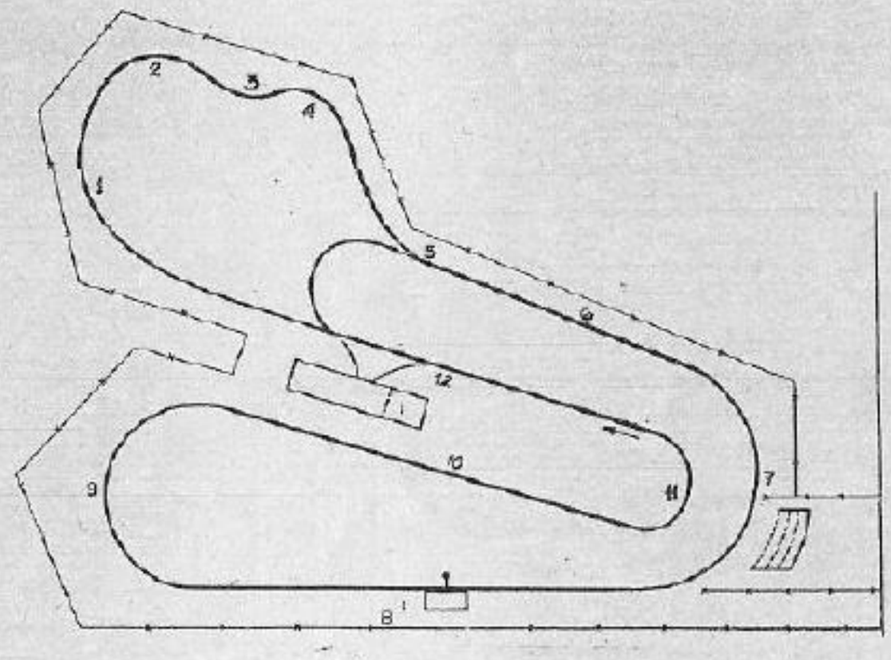
NUEVO F.R.A.

En elt aller de **Miguel De Guidi, Edgardo Fernández**, uno de sus colaboradores, está trabajando en la construcción de un auto para **Fórmula Renault Argentina**, cuya característica más notable es su escaso peso. Se estima que las primeras pruebas serán hechas en mayo, aunque no se sabe quién será el encargado de conducir la flamante unidad.

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

TURISMO Y F. ENTRECOR EN "LA FELIZ"

Organizada por el Mar del Plata Automóvil Club y fiscalizada por la C.D.A. del A.C.A., se llevará a cabo el próximo domingo en el Autódromo Ciudad de Mar del Plata, sobre un trazado de 3.003 metros, la primera del año del Turismo en sus dos clases, y la segunda de la Fórmula Entrecor. Acompañando a los nacionales estarán presentes la categoría Monomarca 128 Zonal y la F-5 Zonal.



FORMULA ENTRECOR

ASI ESTA EL CAMPEONATO

(disputada una competencia)

1°	Mosset	9
2°	Minervino	6
3°	Gentili	4
4°	Cumini	3
5°	Di Palma (n)	2
6°	Grinóvero	1

ASI FUE LA ANTERIOR DEL TURISMO

CLASIFICACION

Autódromo Ciudad de Mar del Plata –Circuito de 3.003 metros– Turismo clases 2 y 3: 17 vueltas. Recorrido total: 51.051 km – C.A.P.: 20 vueltas. Recorrido total: 60,060 km. 7-4-85.

TURISMO CLASE DOS

PosN°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1° 10	Vicente Pernía	Fiat	23m35s16	17
2° 17	Ernesto Bessone	Alfa Romeo	23m37s50	17
3° 66	Carlos Gunther	Fiat	24m01s18	17
4° 16	José Basso	Fiat	24m07s85	17
5° 53	Mateo	Fiat	24m24s40	17
6° 52	Washington Antúnez	Fiat	24m24s62	17
7° 50	Ernesto Rodriguez	Fiat	24m41s62	17
8° 32	Marcelo Ironiza	Fiat	24m41s81	17
9° 46	Marcelo Caputo	Fiat	24m55s22	17
10° 59	Carlos Costes	Fiat	24m26s02	16

Luego se clasificaron: Rizzo, 24m06s70; Bronzini, 24m56s22.
No clasificaron: Spanpinato, 10v; Zabala, 9; Pentecoste, 8; Farias, 7; Serravalle, 5; Guiral, Morresi, Girardone, 3.
No registraron paso: Padilla y Groppi.
Promedio del ganador: 129,857 km/h.

TURISMO CLASE TRES

PosN°	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1° 25	**Oscar Alcux**	**Renault 18**	**24m09s09**	**17**
2° 5	Eduardo García Gómez	Renault 18	24m15s69	17
3° 14	Roberto Lustig	Peugeot 504	24m25s73	17
4° 2	Ernesto Bessone	Renault 18	24m38s82	17
5° 24	Tim Fairetti	Renault 18	24m55s91	17
6° 11	Pablo Ciaglia	Renault 18	24m56s24	17
7° 27	Masotti	Renault 18	25m02s13	17
8° 20	Jorge D'Amato	–	16m44s68	10

No clasificaron: "Zorba", 5 vueltas; Constanzo, 2.
No registraron paso: De Paoli y Recalt.
Promedio del ganador: 126,826 km/h.

LOS HORARIOS

VIERNES 14	
12.30 a 13.00	Entrenamientos F-5 zonal
13.10 a 13.40	Entrenamientos Monomarca 128 zonal
14.00 a 15.00	Entrenamientos Entrecor Nacional
15.10 a 16.10	Entrenamientos Turismo Clase 3
16.20 a 17.20	Entrenamientos Turismo Clase 2
17.30 a 18.00	Clasificación Monomarca 128 Zonal
18.10 a 18.40	Clasificación F-5 Zonal
SABADO 15	
9.00 a 12.00	Verificación técnica y administrativa
12.30 a 13.30	Entrenamientos Entrecor Nacional
13.40 a 14.10	Entrenamientos Turismo Clase 3
14.20 a 14.50	Entrenamientos Turismo C-2 1a. tanda
15.00 a 15.30	Entrenamientos Turismo C-2 2a. tanda
15.40 a 16.10	Clasificación Entrecor Nacional
16.20 a 16.50	Clasificación Turismo Clase 3
17.00 a 17.30	Clasificación Turismo Clase 2. 1a. tanda
17.40 a 18.10	Clasificación Turismo Clase 2. 2a. tanda
18.20 a 19.00	Final Monomarca 128 Zonal
19.10 a 19.40	Final F-5 Zonal
DOMINGO 16	
9.00 a 9.20	Pruebas de Tanques Llenos Entrecor Nacional
9.30 a 9.50	Pruebas de Tanques Llenos Turismo Clase 3
10.00 a 10.20	Pruebas de Tanques Llenos Turismo Clase 2
10.30 a 10.50	Final de no clasificados Turismo Clase 2 (6
11.10	Final Entrecor Nacional (17 vueltas)
11.45	Final Turismo Clase 3 (17 vueltas)
12.25	Final Turismo Clase 2 (20 vueltas)
12.55	Podio

ASI FUE LA ANTERIOR DE ENTRECOR NACIONAL

En el caso de la Fórmula Entrecor Nacional, esta será la primera vez que se presente en este trazado. Ofrecemos como dato, entonces, la clasificación final de la primera y única competencia de esta temporada, realizada el pasado 23 de febrero en Balcarce.

Autódromo "Juan Manuel Fangio". Circuito de 4.592,40 m. 16 vueltas. Recorrido total: 73.478 km.

FINAL

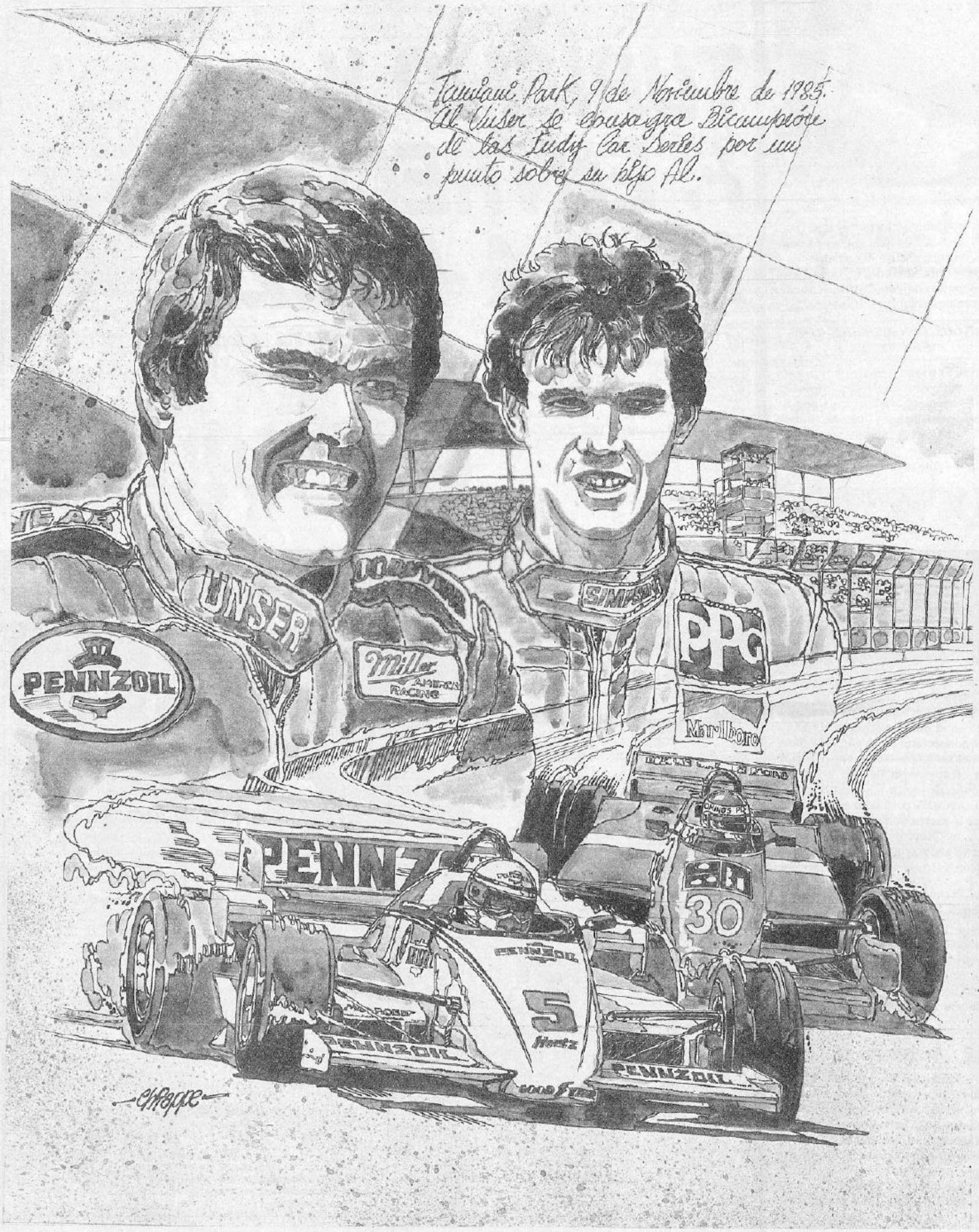
POS.	NRO.	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1°	1	Osvaldo Mossel	Berta-Volkswagen	27m04s59/100	16
2°	32	Luis Minervino	Berta-Renault	27m11s10/100	
3°	6	Norberto Gentili	Berta-Volkswagen	27m19s80/100	
4°	7	Leopoldo Cumini	Ramos-Volkswagen	27m58s17/100	
5	3	José Luis Di Palma	Berta-Renault 18	19m32s27/100	11
6°	27	Ricardo Grinovero	Berta-Volkswagen		9
7°	8	David Horner	Berta-Volkswagen		8
8°	5	René Zanotto	Berta-Volkswagen		5
9°	2	Miguel A. Konjuh	Bini-Renault 18		2
10°	31	Roberto Polat	Berta-Renault 18		2
11°	10	Omar Suriani	Berta-Volkswagen		1

No largaron: 24 Carlos Rodríguez y 30. Rubén Pérez.
Promedio del ganador: 162.809 km/h.
Récord de vta.: Grinóvero en la 7° 1m39s31/100 a 166,460 km/h.

PRUEBA DE CLASIFICACION

Grinovero, 1m38s29; Mossel, 1m39s23; Gentili, 1m39s52; Zanotto, 1m39s61; Cumini, 1m48s84; Polat, 1m40s95; Suriani, 1m41s64; Horner, 1m41s71; Konjuh, 1m42s02; Rodriguez, 1m42s84.
No clasificaron: Di Palma, Pérez y Minervino.
Promedio: 161,188 km/h.

Tamiami Park, 9 de Noviembre de 1985.
Al Unser le consagra Bicampeón
de las Indy Car Series por un
punto sobre su hijo Al.

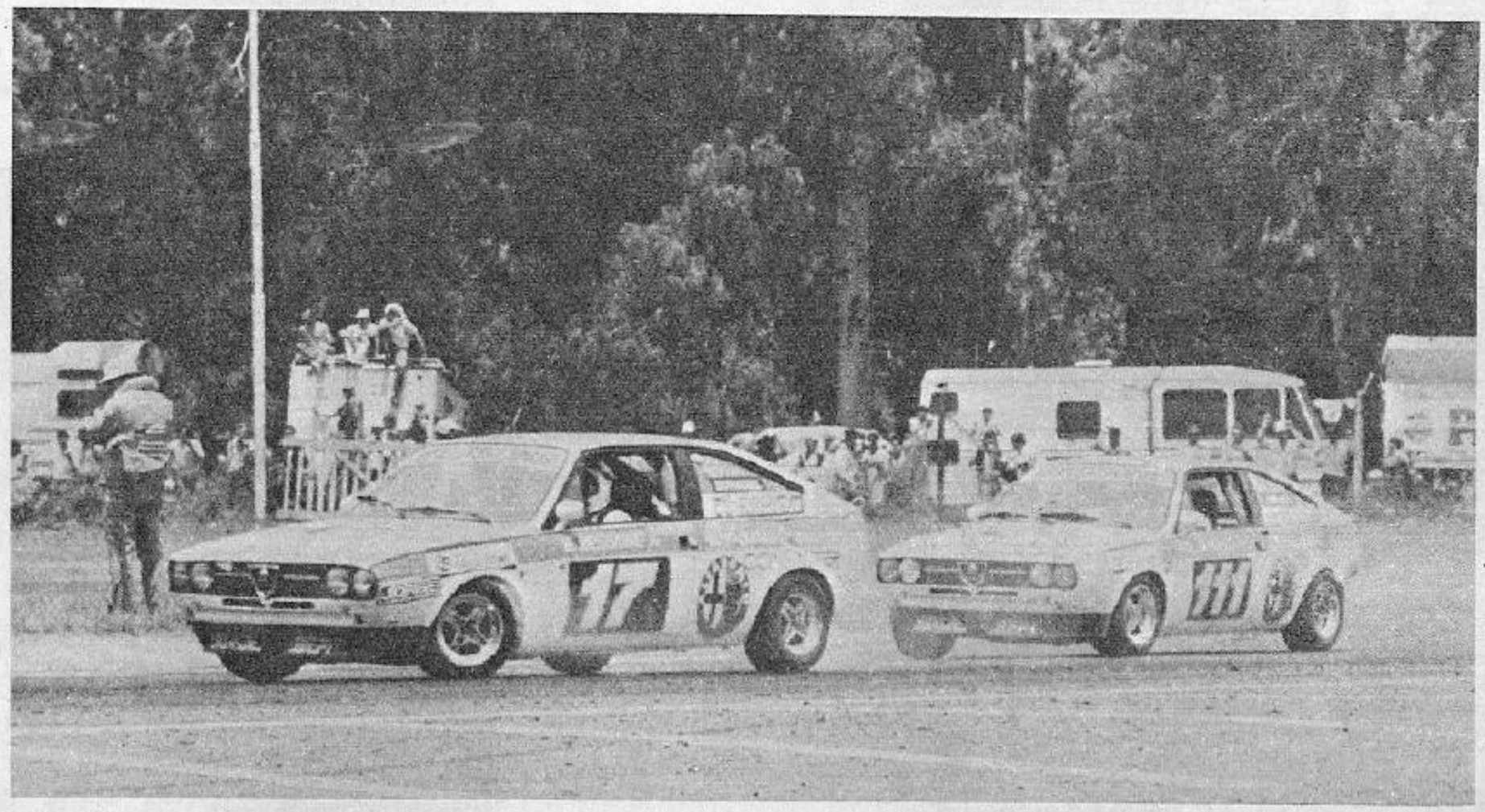


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DOS CASOS PARECIDOS... PERO DISTINTOS, EN LA DEFINICION DE UN TITULO

BESSONE (h): "PERMISO, PAPA, ¿PUEDO AYUDARTE?" UNSER Jr.: "PERMISO, PAPA, ¿PUEDO GANARTE?"

Historias de padres e hijos en el automovilismo deportivo, hemos conocido muchas. Pero siempre existe la posibilidad de seguir conociendo más aportes, y ello ha ocurrido en los últimos meses de la temporada 1985 con la aparición de dos nuevos casos. Uno, lo tuvimos cerquita, y fue el de los Bessone, con "Tito" ayudando a su padre a consagrarse campeón de la clase 2 del Turismo. El otro ocurrió más lejos, en los Estados Unidos, donde los Unser, padre e hijo, fueron protagonistas de la insólita situación de tener que definir entre ellos, en la última carrera, en Miami, el título del certamen del CART.



Los Bessone... Tito apoyó a su padre en la última para que todo quede en familia

Los Unser, padre e hijo, que definieron en la ultima competencia del título

El tema de padres e hijos corredores fue motivo, no hace mucho, de una nota en CORSA. En aquella ocasión repasamos la mayoría de los casos ocurridos tanto a nivel local como en el ámbito internacional. Mencionamos los más famosos casos e incluso las diversas situaciones que los han conformado. Padres ya retirados que tuvieron en sus hijos los herederos de su pasión por la velocidad. Padres que, por la longitud de sus campañas, llegaron a correr junto a sus hijos. Padres e hijos que compartieron su participación en una misma categoría y que incluso se alternaron en la conducción del mismo auto en determinadas competencias...

Pero como ocurre con otras tantas cosas que gozan de plena vigencia, el tema siempre mantiene latente la posibilidad de incorporar nuevos matices. Y la sucesión de algunos hechos de la temporada 1985, nos permitió apreciar dos nuevos acontecimientos que, como derivados de los que tocamos al principio al referirnos a padres e hijos que corren juntos y en una misma categoría, tienen sus particularidades propias y hasta insólitas, y es por eso que estamos comentándolos. Son sus protagonistas, por un lado y en nuestro país, los Bessone, un apellido puesto de moda últimamente en la actividad automovilística nacional. Por el otro, y algo más lejos, en los Estados Unidos más precisamente, tenemos a los Unser, apellido ligado tradicionalmente al mundo de la competencia y velocidad en tierras norteamericanas.

¿Y por qué esta nota? Muy sencillo, porque los casos que nos ocupan entregan dos situaciones diametralmente opuestas, partiendo de la base de padres e hijos que corren en una misma categoría y carrera, pero bifurcándose luego en situaciones y motivaciones completamente contrarias. Así, en el caso de los Bessone, vemos la presencia del hijo que, sin ser en la actualidad habitué de la categoría, se incorpora provisoriamente a ella para contribuir a que su padre obtenga el título de campeón que tanto buscó y ambicionó a lo largo de la temporada. Una situación que, incluso, podríamos calificar, además, de infrecuente, y simpática con el final feliz que tuvo. El restante ejemplo, el de los Unser, es más duro y también mas insólito ya que muestra a un padre y su hijo llegando a la última carrera de uno de los certámenes más trascendentes y remunerativos del mundo, como lo es el del CART, como exclusivos protagonistas de la definición del título. Algo que no conocía antecedentes en los máximos niveles del automovilismo internacional, y donde, como era inevitable, el final fue feliz para uno y no tanto para el otro.

"VOY A AYUDARLO A PAPA"

Para el análisis de cada uno de ellos vamos a empezar por el caso de los Bessone. No sólo porque lo tenemos más cerca, en nuestro país, sino también porque fue el más simple y donde se dieron las circunstancias ideales para encerrarlos dentro del rubro de esas historias que, pese a desarrollarse en un ambiente tan complejo y competitivo como el automovilismo deportivo, tuvieron un final digno de los cuentos. O sea que todo salió bien... para los dos. Algo que no siempre ocurre. Pero con los Bessone sí se dio. Papá Ernesto Celestino, con sus sesenta y dos años a cuestas pero con las motivaciones y el empuje propios de un muchacho de veinte, venía peleando duramente con la bandada de defensores de los Fiat 128, la posibilidad de obtener el campeonato en la clase 2 de Turismo con su Alfa Romeo. Un campeonato que, a su edad, tenía un significado especial conquistar, por todo lo que representa no sólo deportiva sino humanamente. Y un cam-

BESSONE (h): "PERMISO, PAPA, ¿PUEDO AYUDARTE?" UNSER Jr.: "PERMISO, PAPA, ¿PUEDO GANARTE?"





Arriba: Los Unser. El hijo quería ganarle al padre, pero no lo logró. Abajo: Los Bessone. El hijo quería ayudarlo al padre a ser Campeón de Turismo y pudo ser. En ambos casos, padres e hijos terminaron felices.

peonato que don Ernesto tenía ahí a la vista ya que, faltando una carrera, disponía de una buena ventaja que, si bien no era definitiva, sí era cómoda como para poder plantear las cosas a su manera. Pero faltaba hacerlo en carrera, algo quizá sencillo en teoría pero mucho más complicado en la práctica...

Entonces fue cuando, siete días antes de la instancia decisiva y apenas repuesto de la emoción que le brindó su primer triunfo en el Turismo Competición 2000, su homónimo hijo "Tito" sorprendió a muchos en el parque cerrado de Las Flores, anticipando: **"El domingo que viene voy a ayudarlo a papá a salir campeón en Turismo"**. A esta declaración hay que agregarle que, en ese momento, Tito hacía ya un par largo de temporadas que había dejado de frecuentar los autos de Turismo, para dedicarle toda su atención al Campeonato Argentino de Pilotos, primero, y al T.C. 2000 más recientemente.

Pero esta vez su padre lo necesitaba y, como todo buen hijo, no podía fallarle. Por eso se agenció de otro Alfa y el primer domingo de diciembre, en el Premio Coronación, estuvo ahí, en la pista, para tenderle al "viejo" la mano que necesitaba para alcanzar el título. Una mano que ahí estuvo pero que finalmente no fue tan necesaria porque Enrique Urrutia, el único en condiciones de interrumpir el tránsito de Bessone Sr. al campeonato, no fue, ese día, el "cuco" que se esperaba, y en ningún momento amenazó los dominios del Alfa Romeo número 17. Y eso que Tito, aunque siempre trató de custodiar a su padre, pasó de las suyas, con un problema eléctrico que prematuramente lo retrasó en boxes. Y hubo entonces final feliz con ambos abrazados en el podio y Tito festejando el campeonato de su papá como si fuera propio. **"No te imaginás lo feliz que me hace ver al 'viejo' campeón..."** No hubo más palabra. Sólo emoción y lágrimas. Y no era para menos.

"TENGO QUE GANARLE A PAPA"

Ahora nos toca hablar de los Unser.

Y encontrarnos entonces con la otra cara de la moneda. Con un padre y un hijo enfrentados en la lucha por un campeonato en una categoría de la trascendencia que, indudablemente, tiene el CART estadounidense. Y aquí es donde, antes de avanzar, encuentran lugar algunas reflexiones, colocándonos imaginariamente en la posición de cada uno de ellos.

Porque ¿se imagina usted, como padre, tener que llegar a definir con su hijo un título de campeón en una especialidad que, además de la fama, otorga una carrada de dólares como recompensa económica? ¿Pensaste vos, como hijo, qué te sucedería si arribaras a esa instancia tan esperada de poder lograr un título importante, teniendo nada menos que a tu padre como obstáculo único a superar? ¿Supusieron todos las sensaciones que habrán transitado dentro de los Unser sabiendo, cada uno por su lado, que el rival a vencer era, en un caso, su padre, y en el otro, su hijo? Que era como tratar de derrotarse a uno mismo...

No conocemos en detalles los pensamientos que habrán rondado por las mentes de los Unser. Si algunas declaraciones donde cada uno trataba de dar en las proximidades de la instancia, un matiz irónico, quizá como bálsamo a una situación que íntimamente no deseaban afrontar. Así, el viejo Al (46) no se cansaba de repetir: **"Como buen y respetuoso hijo, Al Jr. tiene que dejar llegar primero a su padre..."**, en tanto su hijo (23) decía: **"Tengo que ganarle a papá para demostrarle que ya no soy un chico..."**.

El día del gran enfrentamiento llegó el sábado 9 de noviembre en Miami sobre sendos March-Cosworth. Allí la definición se dio en favor de papá Unser por sólo un punto. Un mísero punto que fue la frontera que separó la alegría del padre de convertirse en el campeón más veterano que haya tenido el CART, de la frustración del hijo de poder ser el titular más joven que contará en su historia el certamen estadounidense. Al "viejo" le bastó en aquella ocasión con el cuarto puesto.

A su joven hijo no le alcanzó con llegar una ubicación adelante de su progenitor. Si alguien esperaba lucha directa a la vista, salió defraudado.

Porque una vez instalado detrás de su hijo, a Unser senior le alcanzaba con tenerlo a la vista y controlarlo para lograr el título. Y como todo buen papá, pudo hacerlo.



Y luego llegó el punto donde, pese a lo diverso de las situaciones vividas, los caminos de los Bessone y los Unser vuelven a unirse. Porque, como ocurriera con los nuestros en el Autódromo de Buenos Aires, el podio de Miami los vio a los Unser reunidos y confundidos en un sólido e interminable abrazo. El padre, celebrando su conquista y lamentándose: **"Lo único que me apena es que el gran derrotado por mi título haya sido mi propio hijo. Espero que el año que viene le toque a él, porque es un gran piloto y se lo merece. Personalmente, voy a tratar de ayudarlo"**. El joven Al, consolándose: "Me alegro mucho por papá. Se lo que representa para él este título a su edad y en este momento. Yo soy joven y, **seguramente, tendré otra oportunidad**".

Historias de padres e hijos. Como tantas otras en el mundo pero, en este caso, con la particularidad de escribirse sobre autos de carreras y con el matiz singular de estar disputándose un campeonato. En un caso, solidarizándose. En el otro, enfrentándose. Pero en ambos, finalmente, unidos y abrazados. Como siempre deberían estar padres e hijos no sólo en la lucha por un título sino, fundamentalmente, en la lucha diaria de la vida.

Miguel Angel Sebastián

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO CARRETERA EN SANTA TERESITA (23/2/86) Y EN EL AUTODROMO DE BUENOS AIRES (2/3/86)

EL MEJOR PRINCIPIO

En apenas una semana, el T.C. dio sus primeros dos pasos en la temporada '86. A pesar de las predicciones en contra, tanto en Santa Teresita como en el Autódromo de Buenos Aires, se apreciaron espectáculos de jerarquía, con lucha permanente en los puestos de vanguardia, consecuentes con el "buen fin" de la temporada anterior. De Benedictis y Castellano, respectivamente, fueron los primeros ganadores en un campeonato que promete.



Brazos en alto, el muy pulcro De Benedictis festeja en el podio de Santa Teresita su primer triunfo del año.

Primera parte de la final en el Autódromo, cuando Morresi alterna en la punta. Luego, Castellano (detrás) lo superaría. Ambos brindaron un excelente espectáculo.





1) *El "Chango" Fernandino, de gran actuación, saludado una vez que la carrera culminara.* 2) *Miguel Atauri transitando en Santa Teresita fuera de los límites de la pista. Allí cumplió buen trabajo, pero todo se diluyó en una maniobra arriesgada.* 3) *Oscar Castellano, el hombre que volvió a sonreír. Esta temporada la comenzó con éxito.* 4) *Volvemos al Autódromo para mostrarte cómo anduvieron bajo la lluvia Castellano, Oscar Aventín y De Benedictis.* 5-6-7) *DOUMIC A LOS GOLPES. Frente a Oscar Angeletti, en la horquilla. Entró en trompo y Angeletti pudo frenar a tiempo pasando por un costado.*

Todavía no se habían acallado los ecos de la competencia que cerrara el campeonato 1985 el 5 de enero de 1986 en Tandil, cuando, a poco más de un mes, prácticamente sin tiempo como para que los pilotos se prepararan convenientemente, se decidió comenzar el campeonato '86.

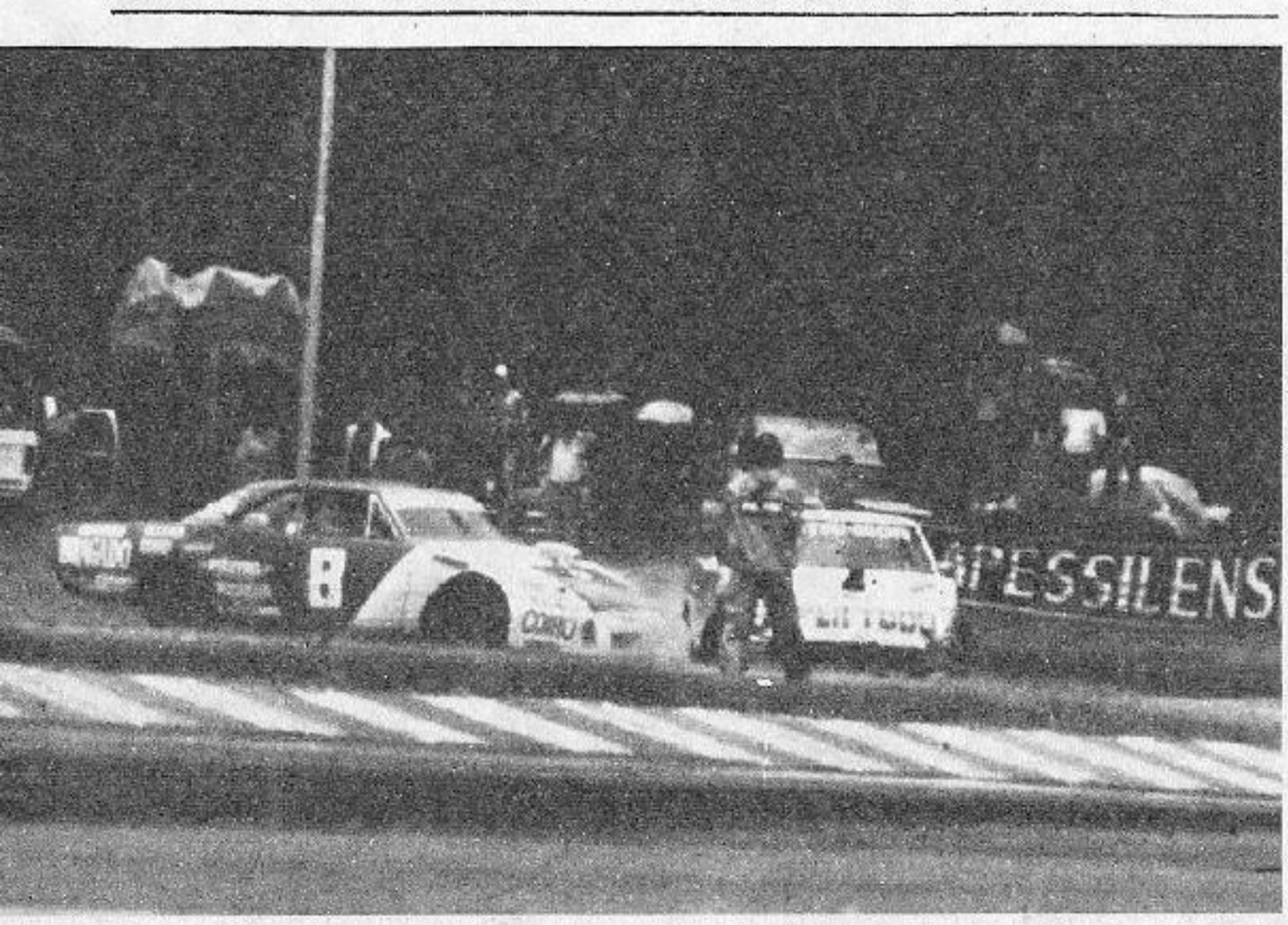
Por entonces se alzaron algunas voces en contra de ese, para algunos, apresurado comienzo, y las dudas flotaron en forma de pregunta. ¿Los autos se presentarán en modo deficiente?... ¿Se mantendrá el nivel deportivo de la temporada anterior?... ¿Cuántos autos van a ir a las dos primeras carreras?...

Pero muy prontamente esas dudas se disiparon, cediendo paso a una realidad que fue todo lo contrario de lo vaticinado. En la competencia de Santa Teresita se dio la primera de





EL MEJOR PRINCIPIO



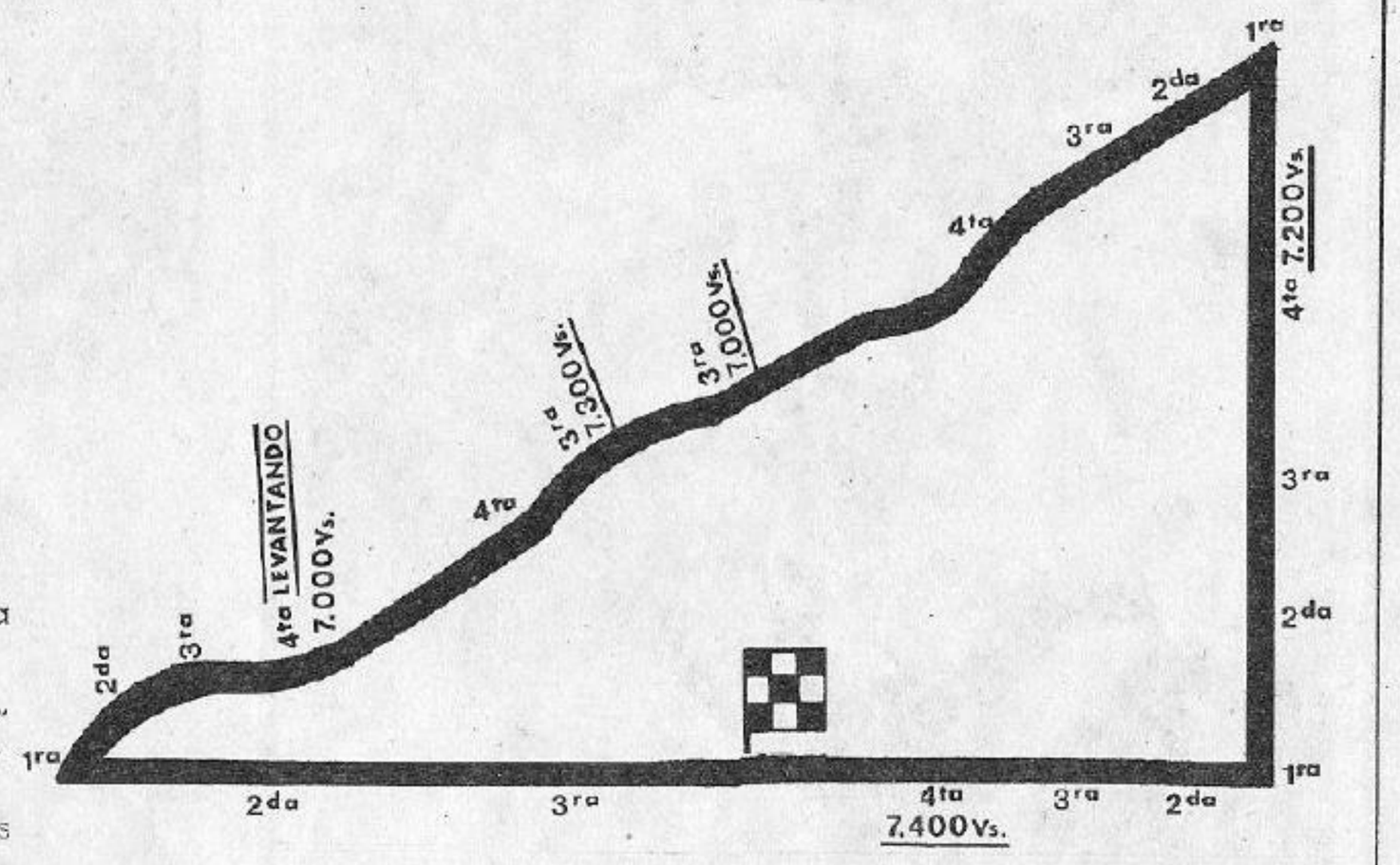


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ASI MANEJO MOURAS EN SANTA TERESITA

En esta nueva plaza que ganó el T.C. las condiciones de manejo difieren notablemente de las que se aplican en la mayoría de los semipermanentes. El "Triángulo del Tuyú", a pesar de su aparente facilidad, tiene una serie de dificultades que se superan únicamente sobre la base de un manejo depurado. En el croquis adjunto damos una imaginaria vuelta con **Roberto Mouras** al volante, donde el "tricampeón" indica los regímenes y los cambios de velocidades necesarios para lograr un buen registro. ¿Nos acompaña?...









SANTA TERESITA

a ANTONIO J. AVENTIN

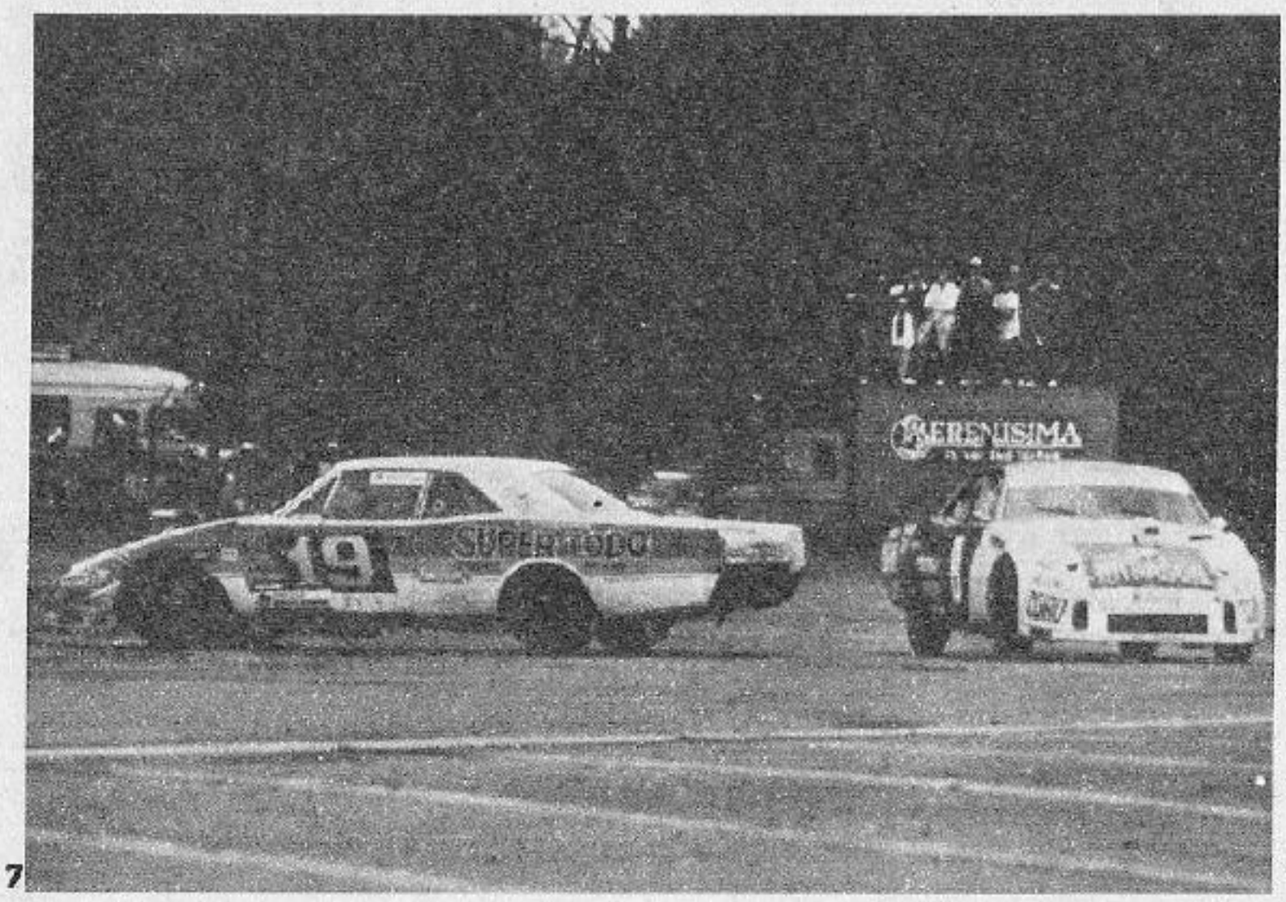
Muy buen comienzo de temporada para **Antonio Juan Aventín**, que fue segundo en su serie y cuarto en la final, con un **Dodge** que insinuó un repunte en su rendimiento en las últimas carreras de la temporada anterior, y con el que ahora, "Tony" está decidido a retornar a los primeros planos.



AUTODROMO DE BS. AS.

a MARIANO A. CALAMANTE

A bordo de su Chevrolet, **Mariano Alberto Calamante** fue uno de los que, desde atrás, brindaron un espectáculo interesante, tanto en la serie, donde fue escolta de Castellano, como en la final, donde, a través de las veinte rondas, tuvo un desempeño parejo que le permitió lograr la quinta ubicación.



SANTA TERESITA

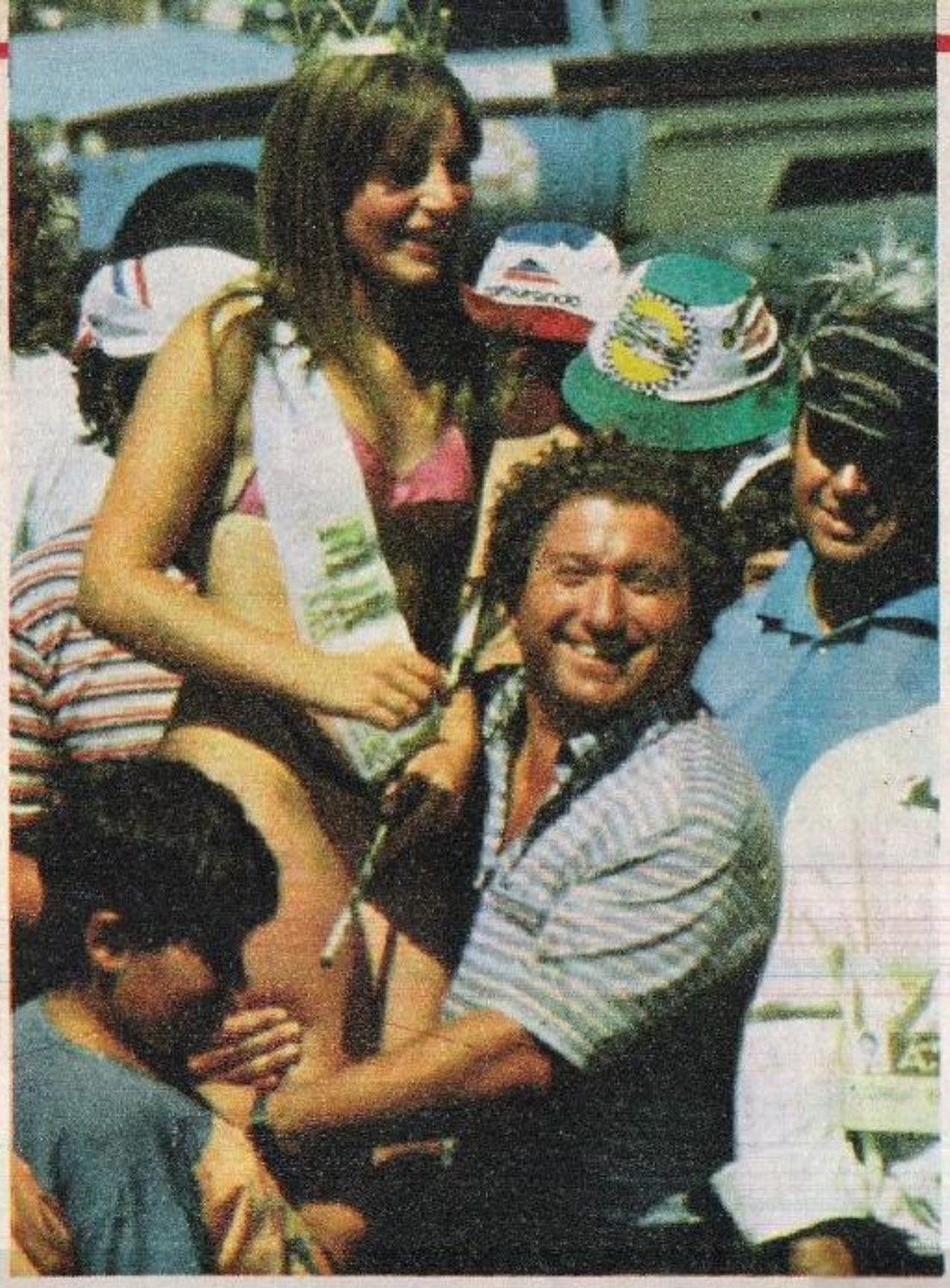
FICHA GENERAL

Fecha: 23 de febrero de 1986
Lugar: Santa Teresita (Pcia. Bs. As.)
Organizador: Auto Club Santa Teresita
Autoridades: Director de la prueba, Simón Enca; **comisario deportivo**, Horacio Piccardi; **comisario técnico**, Carlos Marchesse
Ubicación del escenario: A tres kilómetros de Santa Teresita
Condiciones climáticas: Muy caluroso
Participantes: 47
Público: Alrededor de 50.000 espectadores
Televisión: Fragmentos en diferido por "Campeones" (Canal 2, La Plata)
Organización: Buena
Servicio de prensa: Bueno
Accesos: En buenas condiciones
Infraestructura: Buena, sólo faltaría colocar "pianitos"
Estado del circuito: Bueno
Espectáculo: Bueno

AUTODROMO DE BS. AS.

FICHA GENERAL

Fecha: 2 de marzo de 1986
Lugar: Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
Organizador: ACTC
Autoridades: Director de la prueba, Guillermo Martín; **comisario deportivo**, Eduardo Pereyra; **comisario técnico**, Carlos Marchesse
Ubicación del escenario: Avenida Roca y Avenida General Paz
Condiciones climáticas: Lluvioso, luego aclarando
Participantes: 30
Público: 35.000 espectadores
Televisión: En directo por ATC y fragmentos en diferido por "Campeones" (Canal 2, La Plata)
Organización: Buena
Servicio de prensa: Bueno
Accesos: En buenas condiciones
Infraestructura del Autódromo: Deficiente
Estado del circuito: Bueno
Espectáculo: Muy bueno



EL T.C. TIENE SU REINA

En la discoteca "Sistema", de Santa Teresita, la Subcomisión de Fiestas de la A.C.T.C. (compuesta por Horacio Zubeldia, Angel Nomdedeu, "Buby" Berardi, Rubén Paredes, Juan C. Testa, Sergio Szuchman, Emilio Teitelbaum y Mario Rosemberg) comenzó con la elección de la Reina de Clubes Organizadores de T.C., *y en esta ocasión la elegida fue* Marcela Alejandra Dellapina, *un "maquinón" de solamente 18 años, estudiante, cuyas medidas son 82-60-90.*

En la foto, la vemos "en brazos" de Simón Enea, *presidente del Auto Club Santa Teresita, y como no somos mezquinos, se la mostramos. En cada lugar del interior del país donde se corra T.C., el día previo a la carrera se hará la elección, y las elegidas competirán por el título de Miss T.C. al final de la temporada.*



Oyhanart, Satriano y Fernandino, que viajaron en ese orden durante tres vueltas de la final. Luego el primero entraría en boxes, abandonando, y a Satriano lo superaría Fernandino. El Dodge de Antonio Aventín, un "jet" no sólo por su decoración sino porque en las dos primeras del año tuvo sendos trabajos interesantes. Ya al final de la temporada pasada se había insinuado, y ahora Tony tiene en sus manos un vehículo que le puede dar satisfacciones.

EL MEJOR PRINCIPIO

las pautas, cuando acudieron **47 autos**. Pero no sólo eso fue una agradable sorpresa sino que las dudas también rondaban en torno al escenario elegido para la apertura. Un circuito inédito que fue terminado en poco tiempo y que, por sus características, sale del común denominador por el que transita la categoría durante la mayor parte del año. A pesar de su apariencia fácil, el **Triángulo del Tuyú** tiene los atractivos suficientes como para que no sólo los pilotos disfruten manejando, ya que también se hace extensivo al público, que tiene oportunidad de apreciar espectáculos de jerarquía, como lo fue el montado por la gente del **Auto Club Santa Teresita**, aserto que quedó demostrado con esos **50.000 espectadores**.

El siguiente paso, en el **Autódromo de Buenos Aires**, sintió tal vez los efectos de correr dos competencias en una semana, ya que a la convocatoria acudieron solamente **treinta autos**. Pero como dijimos la semana anterior, la cantidad no hace a la calidad, y quienes asistimos al escenario porteño tuvimos oportunidad de presenciar un espectáculo vibrante, algo superior al visto en Santa Teresita y con el "agravante" de la lluvia.

El saldo, luego de estas dos competencias, no pudo ser mejor. Hubo material como para aventurar un campeonato peleado, y si bien **Roberto Mouras** largó "mal-parado", puede seguir siendo enemigo de cuidado para quienes arrancaron con fundamentos contundentes, como **Castellano, Satriano, Morresi** y **De Benedictis**. A ellos se sumaron –un poco más atrás– **Antonio Aventín, Miguel Atauri, Mariano Calamante, Carlos Sáiz, Alberto Arana, Jorge Oyhanart** y **Pedro Doumic**, con parciales relevantes como para desmentir aquello que algunos "predijeron" al comienzo de la temporada. No cabe ninguna duda de que el comienzo fue auspicioso y, por lo visto, el campeonato –que recién dio sus primeros pasos– promete un desarrollo tan peleado como interesante.

Varias sorpresas gratas

Quizá la alternativa mas interesante la dio **Oscar** Castellano. El hombre de Lobería decidió dejar de lado al **Dodge** con que vino corriendo desde que se inició en la categoría, para comenzar la temporada '86 con otra unidad similar, pero nueva, aunque con los lógicos temores en cuanto a su rendimiento. Por las dudas, "Pincho" no quiso desprenderse de la anterior unidad hasta desarrollar convenientemente el nuevo Dodge. Pero sorpresivamente, el día de su debut en Santa Teresita esta máquina se entreveró decididamente en la punta, llegando a un nivel de rendimiento que el propio piloto no esperaba, y arribando a la victoria en el Autódromo.

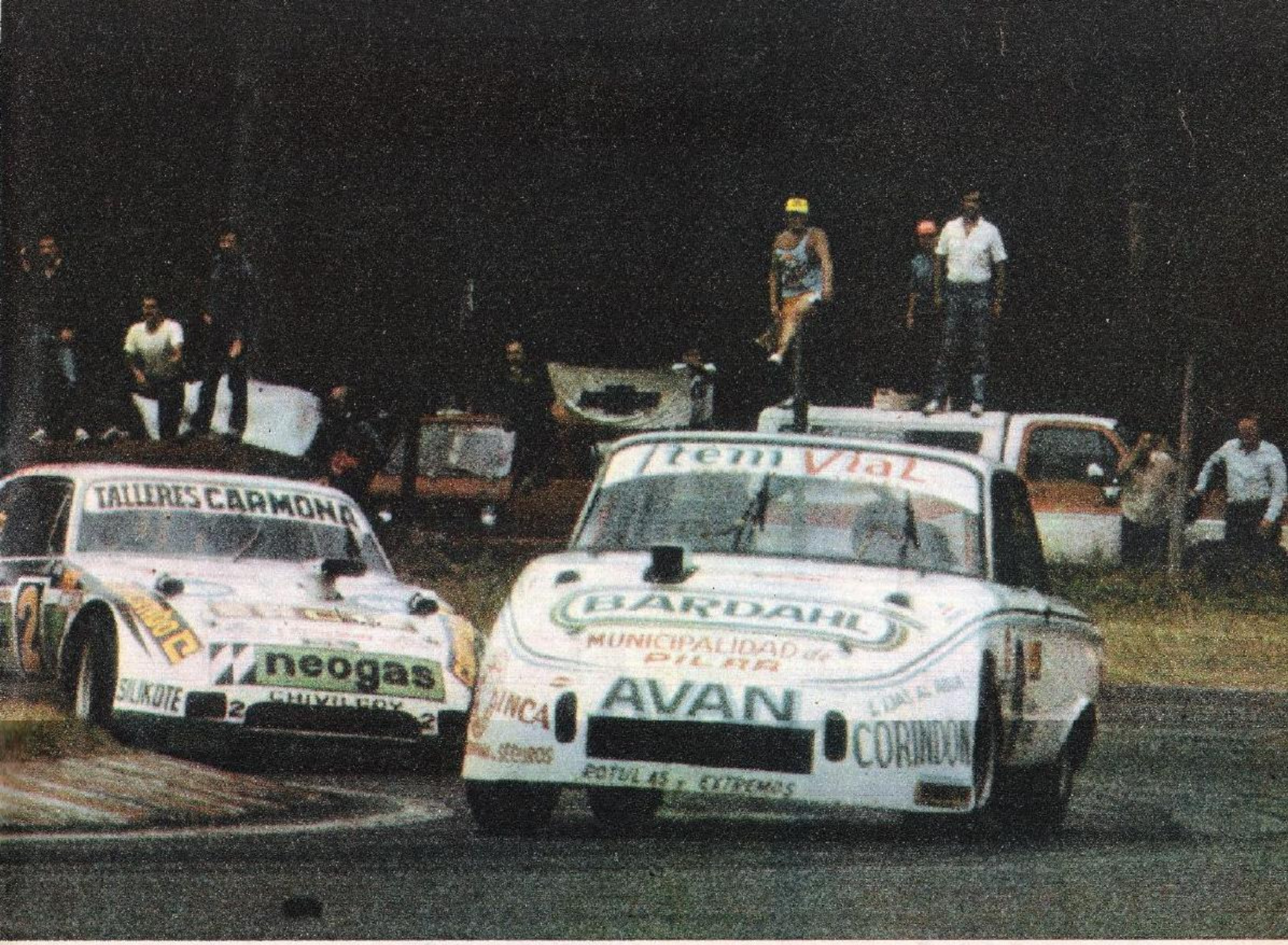
Y justamente **Osvaldo** Morresi, que el año anterior diera un salto importante en el ranking, aparece ahora con un auto que, si bien no tiene aún la potencia como para pelear y ganarle a Castellano por ejemplo, logró si una correcta puesta a punto en la suspensión. El auto dobla y frena a la perfección y ello quedó expuesto claramente en el Autódromo, una carrera en la que el "Pato" manejó a las mil maravillas.

Emilio Satriano, si bien tuvo algunos contratiempos, logró cosechar puntos importantes y hoy está primero en la lista oficial de los que pueden calzarse la corona. El **Chevrolet** llegó a un punto alto de rendimiento el año anterior, y los hermanos Satriano –al igual que muchos– no tuvieron el suficiente tiempo como para desarrollar nuevos elementos. En las próximas puede llegar al escalón más alto del podio, de eso no cabe ninguna duda.

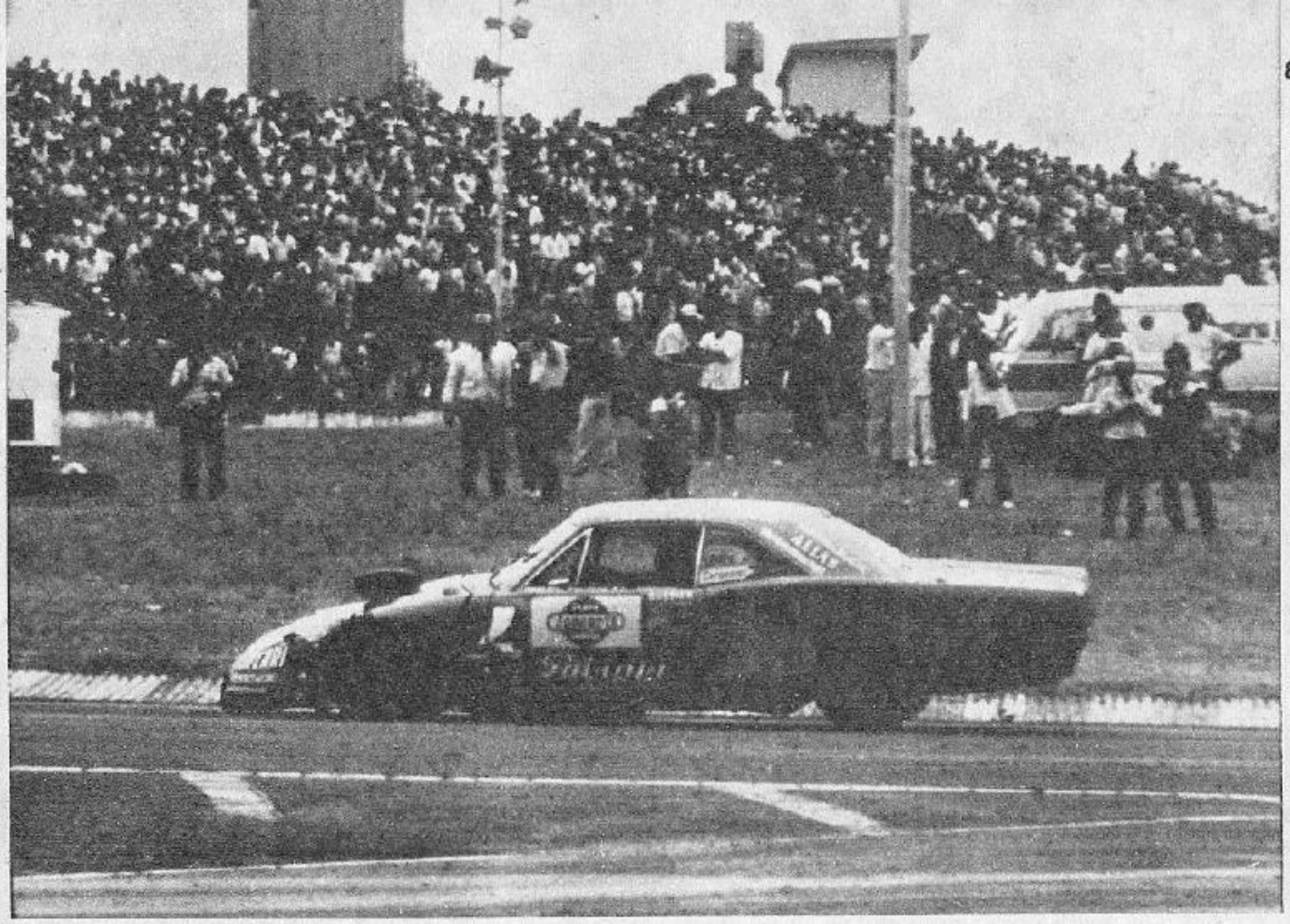
Otro de los que hasta ahora poco hizo, fue **Oscar Aventín**. El piloto del **Ford** del Quilmes Automóvil Club tuvo un accidente (junto con Villaverde) en Santa Teresita, y a causa del estado en que quedó el vehículo, se debió apelar al de Orlando Rodríguez para correr en el Autódromo. Pero una vez que esté listo el averiado en Santa Teresita, Aventín estará habilitado para desarrollar muy buenos trabajos. Los "fordistas" tienen en "El Puma" a uno de sus representantes más calificados.

Y ya que de Ford hablamos, no podemos dejar de mencionar la "rentrée", luego de casi seis años de ausencia, de **Esteban Fernandino**, con

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


TALLERES CARMONA
neogas
SILKOTE
Ideal Vial
BARDAHL
MUNICIPALIDAD de PILAR
AVAN
CORINDON
POTULAS y EXTREMOS


KEDA
Coca-Cola
Gomera TITO
Commodore
COMPUTADORAS
11
CRUZ DEL SUR S.A.
AEROLINEAS ARGENTINAS



8



9

8) *De Benedictis en la horquilla, con la goma delantera izquierda pinchada y un golpe en el lateral trasero del mismo lado. Ya iba hacia los boxes para no volver a salir.* 9) *La torre que el Auto Club Santa Teresita construyó en su semipermanente para el periodismo. Todo un lujo.* 10) *Roberto Mouras a bordo del Dodge por última vez. El vehículo fue vendido a Reynoso. En Bahía Blanca correrá con el Chevrolet si su rendimiento lo satisface, de lo contrario usará el Dodge de Mazzacane.* 11-12) *SIGUEN LOS TOQUES DE DOUMIC: en primer instancia, cuando le quiere ganar la cuerda a Satriano pero el auto se le va de cola, y luego Satriano pasa sin inconvenientes ante su derrape*

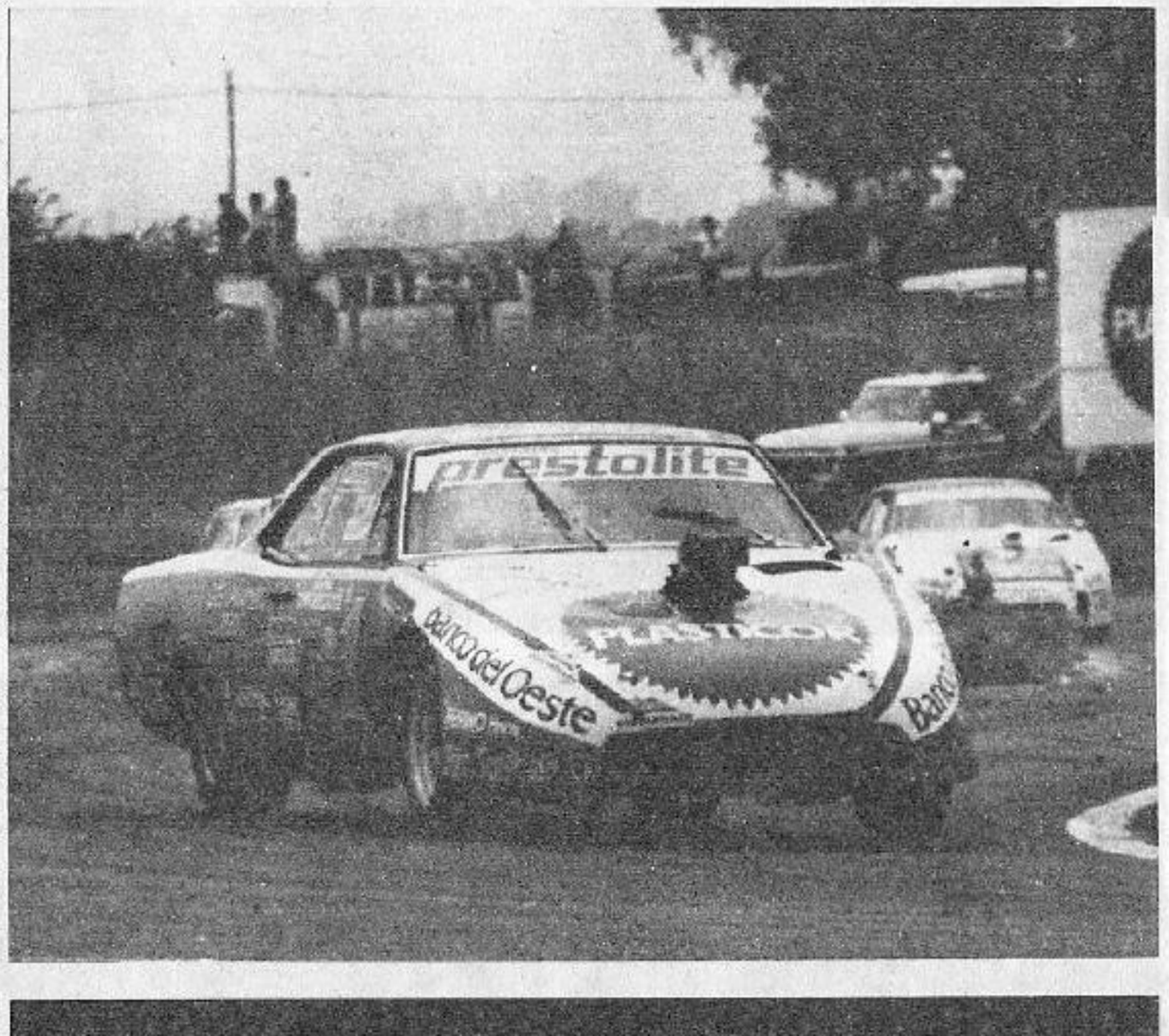
el **Falcon** de Felipe Salgado. El **10**
"Chango" fue una de las muchas figuras en el Autódromo, y lo seguirá siendo. Ese Ford es un auto que ya sabe de "las mieles del triunfo" en manos de "Tito" Bessone, y ahora Fernandino puede dar más de una alegría a Salgado.

En síntesis, apenas dos competencias ya dieron la pauta de lo que será la temporada, donde la única incógnita es si el Chevrolet con el que Roberto Mouras "amenaza" continuar, muestra un rendimiento como para mezclarse en el lote de los de punta.

De todos modos, como comienzo, éste del T.C. no pudo ser más auspicioso.

Por Oscar Izzo

Fotos: Enrique Bianco y Enrique Pernupato

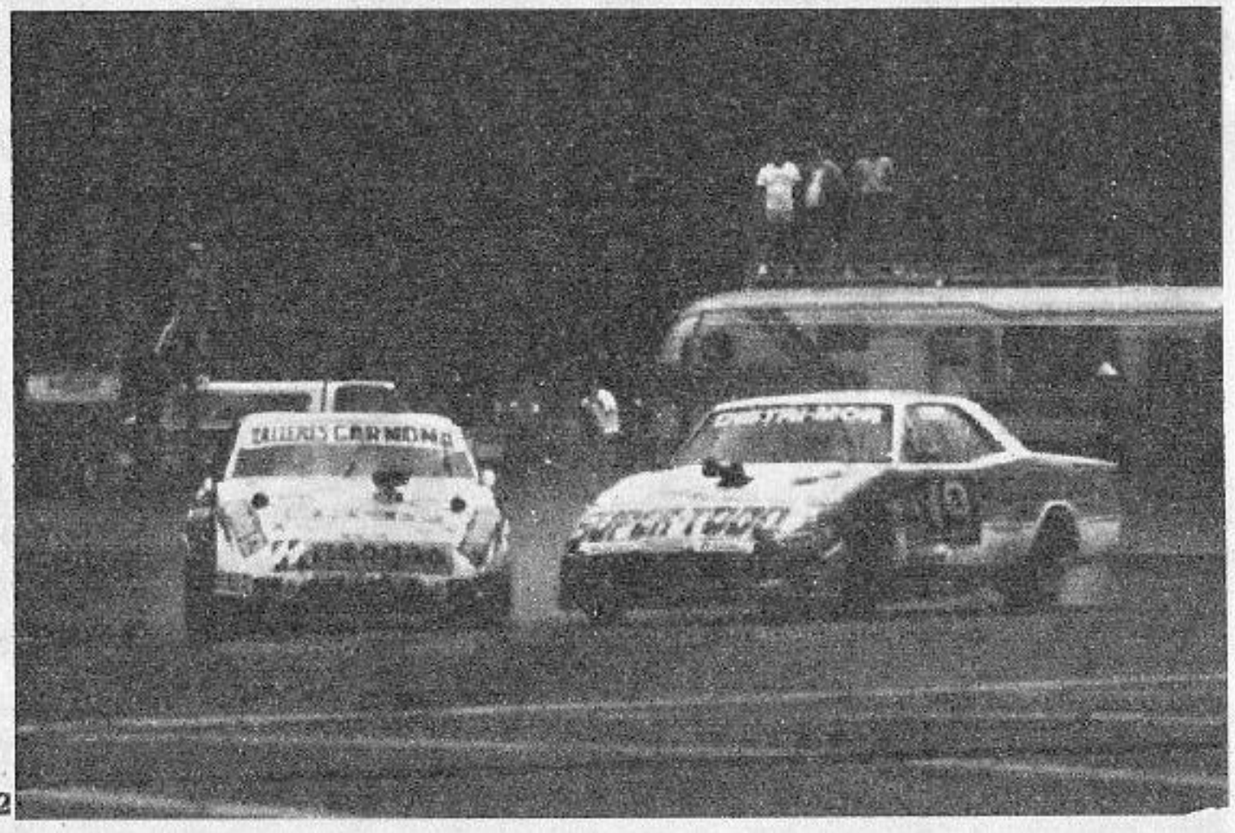


EL MEJOR PRINCIPIO

11



12



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BADIA BRAVO
GARIBOTTI
HANGLIN LAGOS

GENTE DE RADIO

Esta es Continental '86.
Cada vez más fuerte en el estilo que usted ya conoce.
Hecha con gente de radio.
De 7 a 10, Primera Mano, con **Rolando Hanglin,** acompañado por Mauro Viale, Carlos Fernández, Juan Carlos de Pablo y José Enrique Miguens.
De 10 a 14, **Juan Alberto Badía** volcando toda su experiencia y creatividad.
Junto a él, Luisa Delfino, Esteban Mellino, Marcelo Tinelli, Aníbal Vinnelli y Edgardo Alfano.
De 14 a 17, **Luis Garibotti.**
Un alto para la reflexión y la buena música en Ciudad Abierta.
De 17 a 21, Revista 5 con **Fernando Bravo** y la colaboración de José Ricardo Eliaschev, Mauro Viale, Claudio España, Enrique Wolff y el equipo de Competencia con todo el deporte.

Y los sábados y domingos por la mañana, **Julio Lagos** construyendo un clima que es todo descanso y entretenimiento.
En las tardes del fin de semana, juegué en El Buen Tiempo junto a **Carlos Mazza.**
Durante las 24 horas, Gerencia de Noticias Continental con el tratamiento exacto de la actualidad.

Profesionalismo.
Honestidad, experiencia y ganas.
Con gente que cumple todos los requisitos.
Gente de Radio.

CONTINENTAL RADIO 590 AM



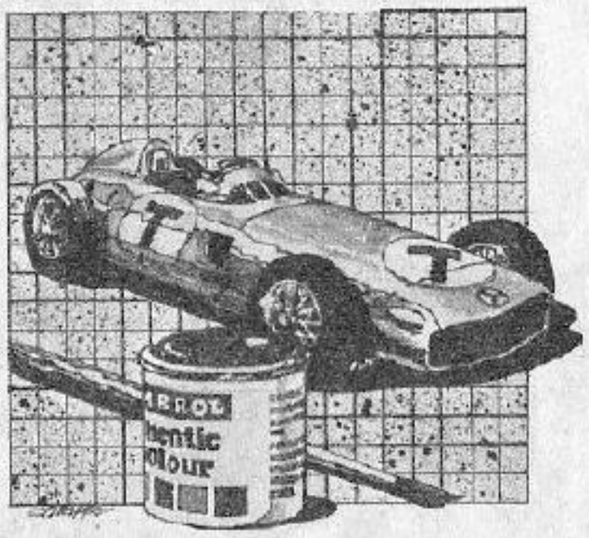
Riccardo Patrese
BRABHAM BT55-BMW
Campeonato Mundial de Fórmula Uno 1986
Foto: Ivanez Mir

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COLECCION

CORSA

Automodelismo



El nuevo Austin Healey de Vitesse...

Un inglés a la portugue

La última novedad de la casa Vitesse se llama **Austin Healey** y gracias a Dios, continúa con los mismos lineamientos en cuanto a calidad y fidelidad.

Esta nueva estrella se compone de siete versiones distintas, de las cuales seguramente alguna será de su agrado, amigo coleccionista.

La primera de ellas es nada menos que el **"Spa-Sofía-Liege"** de 1964 y se diferencia de sus compañeritos en que no posee paragolpes y, en cambio, viene equipado con excelentes faros suplementarios que con una paciencia de locos debemos ensamblar.

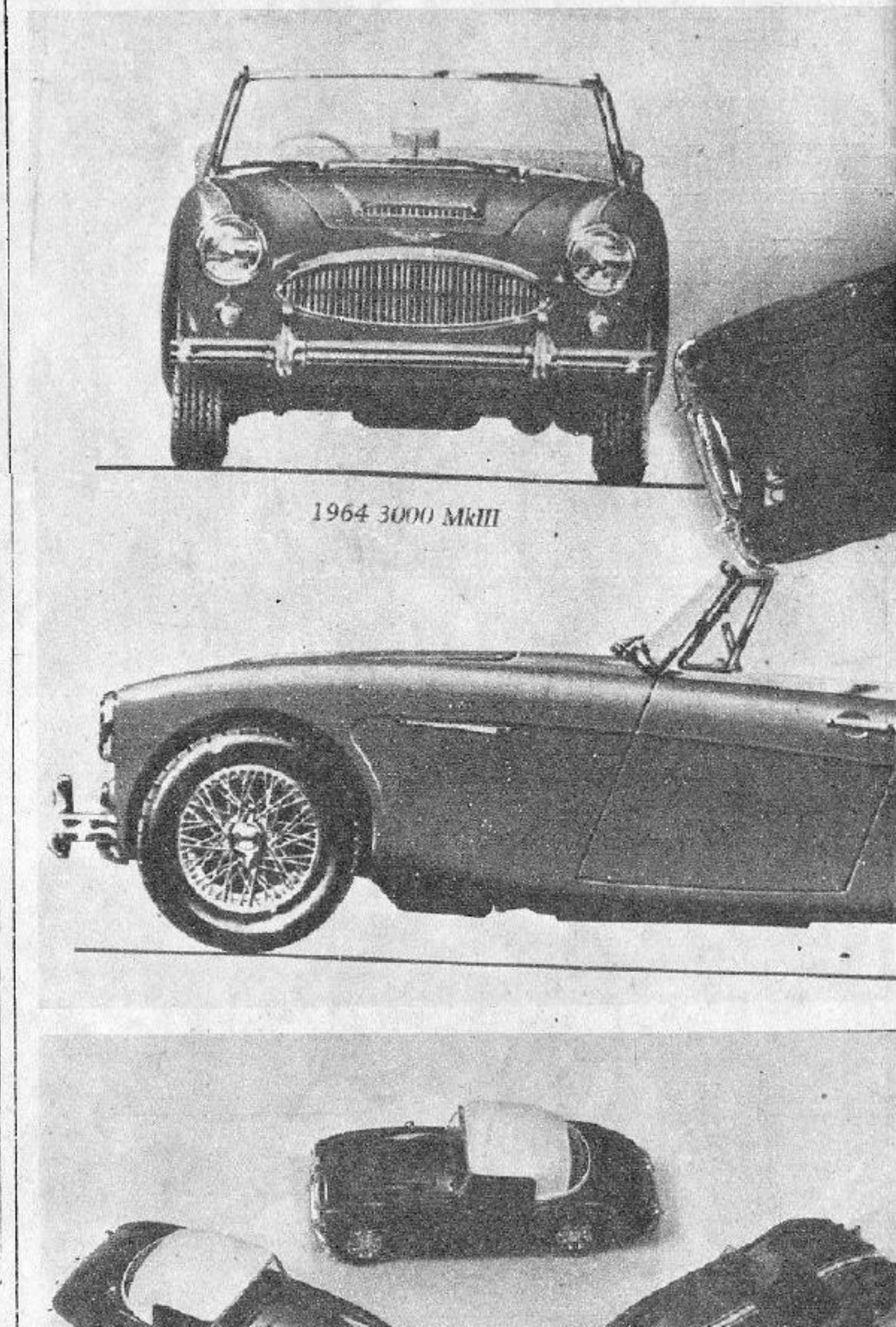
Lógicamente que esto forma parte de nuestro hobby y, por lo tanto, no creo que disguste a nadie, sino todo lo contrario.

Siguen como opciones para el comprador de esta miniatura el 3000 Mk II 1963 Open Cabriolet "Right hand drive" o "Left hand drive" (aunque parezca increíble, Vitesse nos ofrece la exquisitez de optar de qué lado queremos al volante...).

También es posible obtenerlo en versión Hard Top y, a su vez, nuevamente con el volante a la izquierda o a la derecha.

Este "Big Healey", como se lo conocía, tuvo su punto de partida en el Austin A 90 Sports, basado en las ideas de Donald y Geoffrey Healey y con el fin de reemplazar al Nash Healey. Posteriormente llegó el **Healey 100**, presentado en el London Motor Show de 1952, que significó la unión de las siglas Austin Healey, pues la primera permitió el uso de ese nombre a cambio de un "royalty" (de arriba no la iban a sacar, muchachos...) y





1964 3000 MkIII

1. ¡Upa! ¡Qué miniatura juguetona! La niña tiene razón, ya que el Healey versión Rally ya viene calzado con los nuevos neumáticos y eje metálico completo, que le da mayor realismo en comparación con los primeros Vitesse.

2. Toda la elegancia y la sobriedad del automóvil inglés ha llegado al automodelismo de la mano de Vitesse, a través del Austin Healey 3000.

3. Dos épocas y una misma réplica: la de Vitesse, bien actual, y la de Dinky Toys, toda una "antigüedad". La falta de detalles en esta última es evidente, pero hay que tener en cuenta la tecnología de aquellos años aplicada al automodelismo.

4. El Healey en acción. No cabe duda de que en Rally, el auto inglés pasó a engrosar la historia de esta categoría con la talla de los grandes. Así debía ser.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sa...¿o un portugués a la inglesa?

si bien los primeros 20 autos fueron fabricados en Warwick, el resto de la producción se efectuó en Longbridge.

La demanda pronto se hizo insistente, especialmente desde los Estados Unidos, donde se pedía a gritos por un eslabón entre el MG o el Triumph y los norteamericanos habían llegado a la conclusión de que el Austin Healey era el automóvil indicado para llenar tal vacío.

En 1956 irrumpió el "100 Six" con la planta impulsora BMC de 2.639 cm³ y una potencia de 102 bhp, además de haber sido "restyled" logrando un 2 + 2 de relativa comodidad (además de poseer chasis más largo). Este mismo automóvil se constituyó en el famoso "3000" en 1959, cuando se le introdujo una unidad motriz de 2.912 cm³. Ya la potencia era de 124 bhp y la velocidad máxima orillaba los 195 km/h, valor nada despreciable, por cierto.

Claro que si Vitesse realizó una versión Rally, es porque el Austin Healey tuvo una destacadísima actuación en el campo deportivo. Durante 5 años, Stuart Turner tuvo a su cargo a las unidades oficiales de la marca, que realmente le han aportado a él memorables momentos y lauros que aún no han envejecido. Los triunfos fueron innumerables, pero quizá, la primera victoria resonante fue el Rally Liege-Rome-Liege de 1960, llevado de las hábiles manos de Pat Moss y Ann Wisdom, mientras que Rauno Aaltonen y Tony Ambrose ganaron la última edición del Rally de Liege, en 1964.

Más de cuarenta victorias en su categoría en competencias por el Mundial de Rally avalan la elección del nuevo lanzamiento de Vitesse.

Parece que estos muchachos portugueses saben muy bien cuáles son los modelos que desean incorporar a su colección...

Sergio Marcelo Golvarg
Fotos: Ramón Vleyra Rivarola



2



4

RADIOLANDIA 2000

DURANTE EL MES DE MARZO FESTEJAMOS CON TODO LA EDICION 3000

EXTRA

MÁS PÁGINAS
FOTOS ÚNICAS
DOCUMENTOS INÉDITOS
TESTIMONIOS INCREÍBLES

LA HISTORIA SECRETA DEL ESPECTÁCULO ARGENTINO DESDE GARDEL HASTA NUESTROS DÍAS



- Los grandes
- Los inolvidables
- Romances
- Escándalos
- Suicidios
- Películas
- La edad de oro de la radio
- Las ingenuas
- Los galanes
- Matrimonios
- Amores imposibles
- Los recios
- Las sexies
- Las que perduran

PARA COLECCIONAR

RESERVE YA SU EJEMPLAR

¡SE AGOTA!



Revisando apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

RALLY DE CORONEL SUAREZ, PCIA. DE BUENOS AIRES (28/2 - 2/3/86)

Imágenes de la fecha inaugural del Campeonato Argentino de Rally, varias de ellas obtenidas en el pintoresco entorno de Villa Ventana, desde donde espiamos el paso de las máquinas. Los consagrados y los que con su entusiasmo y perseverancia hacen al espectáculo que más nos gusta: el automovilismo. Además, chimentos...

Texto y Fotos: Carlos Neira

MIRANDO PO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



mpecable Gabriel Raies, en todo momento el comodo dominador de la situación. La falta de rivales que lo azuzaran tanto en la clase nayor como en la general, alejó sin embargo la emocion de la lucha, ya que no se hizo presente, como estaba anunciado, Gastón Perkins, ganador el ano pasado en el zonal.



Torrás - Quiroz ganaron seis primes en la Clase 2, incluyendo tres consecutivos en que también prevalecieron en la general (los números 11, 12 y 13). Sin embargo, las tres gomas pinchadas y la ruptura de la caja en el último PC no les permitieron más que el tercer lugar en la intermedia. Abajo, el rionegrino Horacio Santangelo en el paisaje de Villa Ventana



R LA VENTANA



1



2



4

CABITOS DE SUAREZ

CABALLOS. Ahora sí que va a haber caballos. Porque en nuestro número anterior, con ese título salió un "suelto" en el que se alude a **Trossero**, **Canti** y **Rotter**, que de ninguna manera pueden considerarse parientes de **Recalde**... Queríamos hablar del caballaje de los **Renault 12**, que en los mejores exponentes de **Batelli** o **Berta**, alcanzan apenas a 115 HP, mientras que los más potentes **Fiat SE** de litro y medio están en los **130 HP**. Pero no para ahí la cosa, pues los **VW Gacel** como los de Altamirano o Mainero, sobrepasarían los 135 caballos. ¡Qué cosas! ¿no...?

RUEDA ALTA. El binomio conformado por **Héctor Martínez** y **Raúl Silvestro** (de la capital cordobesa) optó por calzar el **128** con las NRD de medida 155 en vez de la habitual 145, para dar más respiro al motor en las largas rectas, inflándolas a 32 libras adelante y 30 atrás. La atención integral del auto es responsabilidad de **Jorge Siragusa**.

PERAL - ZUBILLAGA. "No es Colonia Catriel, sino Ciudad de Catriel", aclaraba con orgullo local **Julio Peral**, quien lleva como navegante a **Horacio Zubillaga**, quien nos pasó el dato de que en la ciudad neuquina son nada menos que 18.000 los habitantes. Con un **Peugeot**, llegaron **terceros en la clase**.

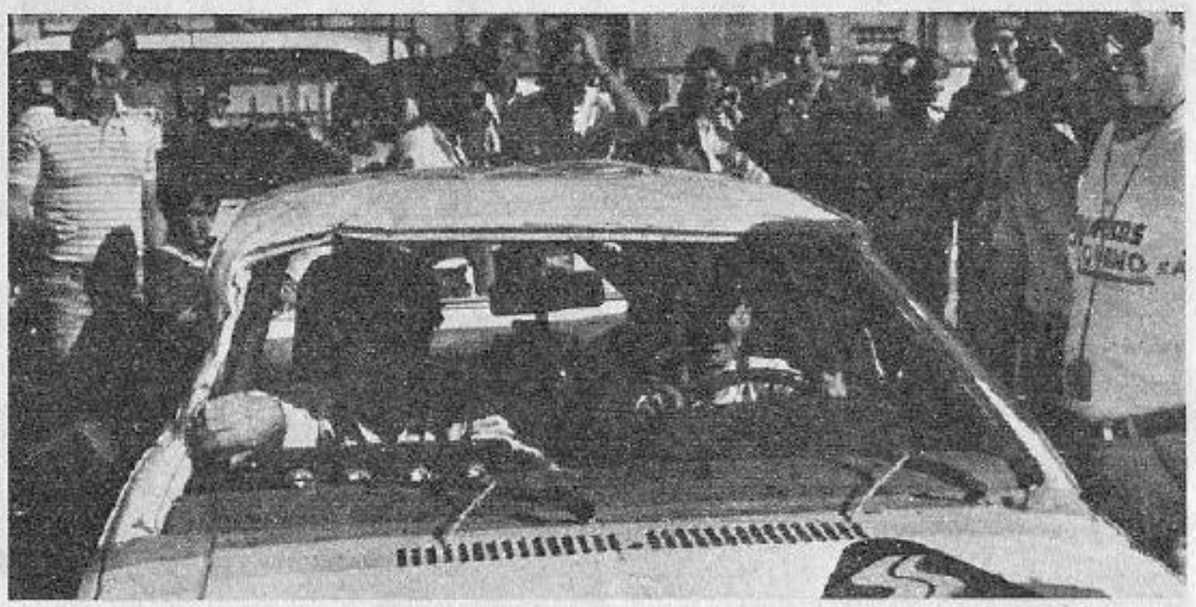
GASTON AUSENTE. Llamó la atención la ausencia de **Gastón Perkins**, campeón provincial bonaerense de 1985, en una prueba que tenía también validez por ese certamen, cuando el veterano piloto había manifestado su interés por correrlo también en 1986. Se frustró así la posibilidad de confrontarlo con Rales. Como dato de interés, si confrontamos los tiempos logrados por Rales ahora con los del año pasado, en los primes fueron idénticos: el saldo es favorable para el hombre del Peugeot, aunque cabe aclarar que en ninguno de los dos casos fueron exigidos por sus rivales. Otra vez será...

SIEMPRE EN LA BREGA. El lanusero **Jorge Tavolaro** es de los que siempre dice presente, con su negruzco 128 de 1300. Esta vez estrenó navegante: **Oscar Kelly**. Pinchó cuatro gomas y al final el motor levantaba apenas 5500 rpm.

PRENSA CONFUSA. Pese a los desvelos de quienes se encargaron de la parte de prensa en Coronel Suárez (Oscar Ciancio, Emilio Forte y las encantadoras Mabel e Irene Brodsky y María Isabel y Graciela Mariezcurrena), la información no fue satisfactoria. Muchos resultados parciales de PPCC e incompletos, complicaban la apreciación de los guarismos. La concisión a veces es más que necesaria.

AMEGHINO RALLY. La gente de **Ameghino**, en el oeste de la provincia de Buenos Aires, aprovechó la oportunidad de tener a los pilotos concentrados, para promocionar su rally, que será la segunda fecha del **campeonato provincial**, el **23 de marzo**. Todo está preparado para que aquello sea una fiesta.

5



6



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







FICHA GENERAL

Fecha: 28/2 al 2/3/86

Organización: Bomberos Voluntarios de Cnel. Suarez.

Lugar: caminos y rutas de los partidos de Tornquist y Cnel. Suarez.

Autoridades: Eduardo Forte (director de la prueba), Pablo Bertinat (adjunto), Raúl Brotto (secretario).

Colegio de Comisarios Deportivos: Raúl Escobar y Raúl D'Amico (por CDA) y Alberto Capella (por Fed. 3). **Veedor de CDA:** Jorge Yebra.

Comisarios técnicos: Dardo Filipone (por CDA) y Eduardo Bossio (por Fed. 3).

Participantes: 54 autos; 5 de la Clase 3, 36 de la Clase 2 y 13 de la Clase 1.

Condiciones climáticas: primaveral, entre templado y fresco.

Público: bastante numeroso.

Organización: muy buena.

Servicio de prensa: frondoso y confuso.

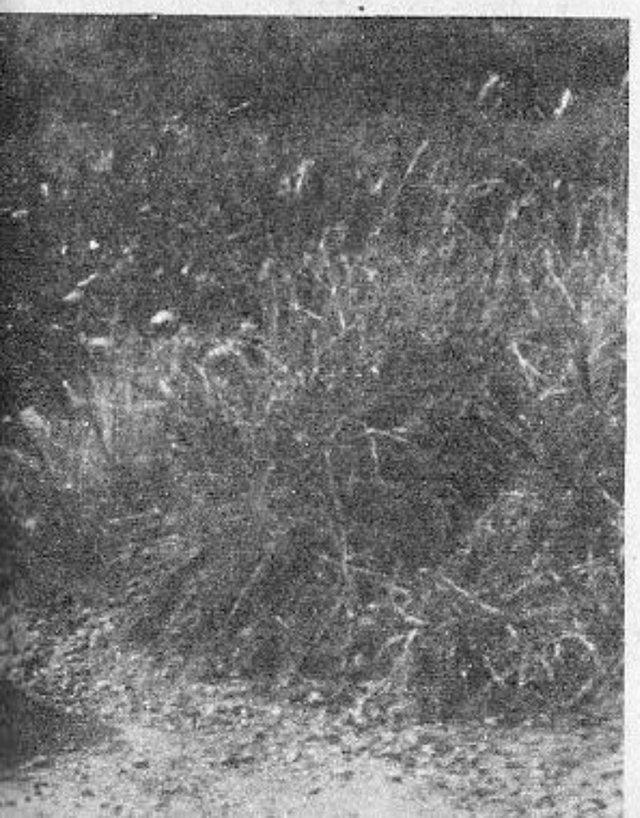
Accesos: en general, comodos para el publico.

Estado del circuito: seco, algunos vados con agua.

Espectáculo: bueno.









***1** - Caras tolices en un momento amargo: el del abandono Santangelo, "Puchi" Valles (sentado al volante), Dino Lamariscina, "el Payo" Carbonari y un hincha desconocido. **2** - Carla fue la carrera de Cechetto, con la veloz máquina preparada por Julio Pardo. Acá, tratando de recuperar, muy apurado. **3** - El negro Juan Carlos Gomez, la hormiga viajera que vino de Misiones. Fue mucha travesía para tan magro resultado por innumerables problemas. **4** - El paso más festejado fue el de los pringlenses Beewucsert - Zárate, quienes corrieron por el provincial y, aunque no lo crean, no fueron últimos en ningún PC. Ganaron su clase. **5** - Así quedó el Gacel de Tata - Schae, gente de Moreno. Y todavía se ríen. **6** - "Joselo" Gomez, el gruero del ACA de la filial Gral. Roca, llegó quinto en su clase, la chica. Acá, pasando el puente del diquecito. **7** - Janez Florit y su navegante, el germano Sigfried Schroeder, llegaron con lo justo al parque cerrado final, igual contentos. **8** - Dos que se afianzan: Martinez y Silvestro, frecuentadores de la punta en la clase de los 1100. **9** - Del Campo, Descotte, Odriozzola y Rosso, el equipo Automotores Quilmes en pleno. Cara de feliz, el Ruben, ¿no...?*



a PABLO GORA

Porque por primera vez, este quilmeño que apareció en el panorama el año pasado en el torneo provincial bonaerense, se tuteó con los nombres grandes del rally, y perdió el cuarto puesto de la clasificación general por sólo un segundo, precisamente por obra de alguien tan consagrado como Miguel Torrás. Por supuesto que éste es un halago que debe compartir con **Aliberti**, su navegante - preparador - mecánico.

En todas las carreras hay quien gana y quien sale último. Stilo - Stella, (arriba) son de aquellos acostumbrados a recibir los laureles en el cuello. El de la foto de abajo, Digerónimo - Pardo, con un Fiat 1100, fue la otra cara de la moneda: llegó 27° en la general, cerrando el marcador pero llevándose 2 puntos para el torneo. Acá lo vemos esquivando árboles en la bajada del dique del PC 4.



CAMBIOS DE DUEÑO. El **Renault** 12 de **Alejandro Cisneros - Jorge Díaz**, representantes de Bolívar, es un ex auto de "Pichirilo" Torrás. Esta fue la quinta carrera del binomio que debutó en Henderson 1985. Otro que cambió de auto (pero no de marca) es **Miglio**, quien compró la mitad del Renault 12 que estrenará en el Mundial del año pasado Gastón Clement. **Miglio - Farías** tuvieron un buen desempeño, llegando al final en séptimo lugar en su clase. Representan a Arias, en el oriente cordobés.

QUEJAS AL PUBLICO. Muchos pilotos se quejaron por el comportamiento del público, y no precisamente por su incorrección sino por su renuencia a colaborar con los tripulantes en situaciones críticas como pinchaduras de gomas, fueras de pista o mojaduras en los vados. Especialmente críticos al respecto estuvieron los cordobeses: "**¿Vos te creés que alguien se comedía a dar una mano?. En Cordoba pinchamos una goma y ni siquiera amagamos poner el crique; la gente levanta y si te descuidas te cambia la rueda. Yo me quedé en un vado y pedía a gritos que me ayudaran a empujar, pero todos se quedaban mirando**". El que así nos contaba era **Jorge Bescham**, pero su versión fue corroborada por otros. El publico pagó. Encima, ¿quieren que trabaje?

CARRERA DE TORTUGAS. Parecía la que libraron en el último PC el cordobes **Altamirano** y el barilochense **Fleré**. "**Cómo vendría de herido Janez que yo andaba a 45 km / hora y él no me podía pasar**", comentó el de Río Tercero. Hubo otros muy lentos en ese PC, entre ellos **Torrás** que llegó con la caja rota.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL RALLY DE CORONEL SUAREZ PRIME POR PRIME

P.C 1 Santa María - Balneario (8,95 km) 1. Raies-Campana (Renault 18) 5m17s a 101,64 km/h. 2. Torás-Quirós (Renault 12) 5m26s; 3. Bescham-García (Fiat SE/1500) 5m28s; 4. Mainer-Izaguirre (Volks Gacel) 5m31s; 5. Stillo-Stella (Renault 12) 5m33s; 6. Altamirano-Haedo (Volks Gacel) 5m37s; 6. González-Mamana (Fiat SE 1500) 5m37s; 6. Badra-Torres (Fiat SE/1500) 5m37s; 9. Lovagnini-De Rioja (Volks Gacel) 5m38s; 10. Miglio-Farías (Renault 12) 5m40s; 11. Hernandez-Coggiola (Peugeot 504) 5m44s; 12. Cortese-González Ruso (Fiat 128 1300) 5m45s; 13. Fiere-Schroeder (Renault 12) 5m49s; 14. Maciel-Maciel (Renault 18) 5m51s; 14. Odriozola-Descotte (Renault 12) 5m51s; 16. Gora-Alfberti (Renault 12) 5m53s; 17. Del Campo-Rosso (Renault 12) 5m57s; 17. Tubal-Valerio (Fiat SE/1500) 5m57s; 19. Pagliacampo-Velorazzi (Renault 12) 5m58s; 20. Peral-Zubillaga (Peugeot 504) 5m59s; 21. Tula-Schae (Volks-Gacel) 6m01s; 22. Dellavalentina-Elías (Renault 12) 6m04s; 23. C.Maisonave-Maisonave (Volks Gacel) 6m05s; 24. Cisneros-Díaz (Renault 12) 6m07s; 25. Degiovanni-Aguirre (Fiat SE/1500) 6m11s; 26. J.C.Gomez-Díaz Sosa (Renault 12) 6m13s; 27. Sistema-Pico (Fiat 128 1300) 6m17s; 28. Landriscina-Valles (Peugeot 504) 6m18s; 29. Pirles-Albornoz (Fiat 147) 6m19s; 30. Martinez-Silvestre (Fiat 128 1100) 6m20s; 31. Grosso-Armando (Fiat 128 1100) 6m24s; 32. Trossero-Guerrero (Fiat 128 1100) 6m25s; 32. Rica-Elordi (Fiat 147) 6m25s; 34. Melchiori-Goy (Dahla-Charade) 6m34s; 35. Luján-Zuchini (Fiat 128 1100) 6m48s; 36. Fevre-Avedano (Fiat 128 1100) 7m01s; 37. Marba-Duval (Fiat 128 1100) 7m06s; 38. Díaz-Valverde (Volks Gacel) 7m08s; 39. Garay-D'Andrasio (Fiat 128 1100) 7m10s; 40. Capisano-Scavone (Fiat 128 1300) 7m9s; 41. Fatella-Kessler (Fiat 128 1100) 7m21s; 42. J.Gomez Hockmann (Fiat 128 1100) 7m22s; 43. Matzquin-Villar (Fiat 128 1100) 7m43s; 44. Chali-Beltramo (Dahlat-Charade) 7m55s; 45. Santángelo-Carbonari (Volks Gacel) 8m2s; 46. Cechetto-Ellera (Fiat SE/1500) 8m57s; 47. Beewusaert-Zarate (Citroen 3 CV) 9m06s; 48. Arroqui-Arroqui (Renault 12) 9m29s; 49. Casteran-Cisneros (Renault 12) 9m40s; 50. Bilbao-Bilbao (Renault 12) 9m42s; 51. Bertoni-Duprat (Renault 12) 11m09s; 52. Giofre-Codignola (Fiat 128 1100) 11m12s; 53. Digeronimo-Fardo (Fiat 128 1100) 11m50s; 54. Tavolaro-Kelli (Fiat 128 1300) 12m20s; 55. Pérez Monti (Fiat 128 1100) 12m40s; 56. Vaccario-Miravalle (Fiat 600) 13m39s.

P.C.2 Ruta 67-Ea. Santa Ana (75 km) Raies, 28m31s (128,34 km/h); Bescham, 29m11s; Tubal, 29m54s; Torras, 29m55s; Stillo, 29m57s; Altamirano, 30m16s; Maineri, 30m18; Hernández, 30m21; Delcampo, 30m28s; Badra, 30m36s; Fiere, 31m06s; Cortesse, 31m09s; Gora, 31m33s; Odriozola, 31m34s; Miglio, 32m02s; Dellavalentina, 32m10s; Peral, 32m28; Bilbao, 32m28s; Cisneros, 32m42s; Landriscina, 32m47s; Martinez, 34m22.

P.C.3 Dufour-Ruta 76 (39,10 km) Raies, 17m54s (129,28 km/h); Bescham, 18m39s; Tubal, 18m50s; Stillo, 18m51; Torrás, 19m02s; Altamirano, 19m02s; Degiovanni, 19m07s; Del Campo, 19m09s; Hernandez, 19m10s; Cortesse, 19m21s; Fiere, 19m34s; Badra, 19m43s; Maciel, 19m53s; Odriozola, 20m04s; Gora, 20m07s; Miglio, 20m11s; Santangelo, 20m28s; Peral, 20m39s; Tula, 20m39s; Bilbao, 20m41s; Trosero, 21m26s.

P.C. 4 Villa Ventana-Villa Ventana (7,5 km) Torrás, 5m30s (119,13 km/h); Altamirano, 5m36; Stillo, 5m37s; Bescham, 5m38s; Badra, 5m38s; Tubal, 5m38s; Del Campo, 5m42s; Cecchetto 5m45s; Fiere, 5m46; Raies, 5m48s; Maciel, 5m50s; Gora, 5m53s; Miglio, 5m56s; Hernandez, 5m58s; Cortesse, 6m; Bilbao, 6m00s; Odvionzola, 6m08s; Trossero, 6m08; Tula, 6m20s; Luján, 6m21s.

P.C. 5 Acc. S. de la Ventana-Villa Arcadia (26,10 km). Raies, 13m04s (123,29 km/h); Stillo, 13m2s; Del Campo, 13m59s; Tubal, 14m06s; Cortesse, 14m08s; Maciel, 14m09s; Hernandez, 14m19s; Fleve, 14m19s; Gora, 14m36s; Bilbao, 14m43s; Peral, 14m57s; Miglio, 15m08s; Degiovanni, 15m08s; Bortoni, 15m11s; Maineri, 14m17s; Trossero, 15m56s; Bescham, 16m03s; Martinez, 16m08s; Torras, 16m25s; Firles, 16m34s.

P.C. 6 Ruta 76-Ruta 85 (37,85 km). Raies, 14m41s (128,69 km/h); Bescham, 14m47s; Torrás, 15m10s; Tubal, 15m19s; Stillo, 15m28s; Altamirano, 15m30s; Del Campo, 15m35s; Hernandez, 15m43s; Cortesse, 15m59s; Fiere, 16m0os; Maciel, 16m15s; Bortoni, 16m20s; Gora, 16m22s; Odriozola, 16m24s; Peral, 16m29s; Bilbao, 16m41s; Miglio, 16m51s; Cisneros, 17m17s; Trossero, 17m43s; Canals, 17m55s.

P.C. 7 Santa María-San José (19,65 km). Raies, 10m25s (127 km/h), Stillo, 10m42s; Torrás, 10m56s; Bescham, 10m57s; Del Campo, 10m58s; Altamirano, 11m10s; Tubal, 11m13s; Hernandez, 11m24s; Fiere, 11m24s; Bilbao, 11m29s; Maciel, 11m32s; Bortoni, 11m33s; Odriozola, 11m35s; Peral, 11m38s; Gora, 11m39s; Miglio, 11m49s; Badra, 12m06s; Canals, 12m21s; Cechetto, 12m23s; Trossero, 12m27s.

P.C. 8 Santa María-San José (19,65 km). Raies, 9m46s (126,42 km/h); Torrás, 10m12s; Stillo, 10m13s; Bescham, 10m23s; Tubal, 10m25s; Altamirano, 10m36s; Del Campo, 10m45s; Maciel, 10m50s; Miglio, 10m52s; Badra, 10m58s; Hernandez, 10m57s; Fiere, 11m03s; Bortoni, 11m03s; Gora, 11m04s; Odriozola, 11m14s; Peral, 11m18s; Canals, 11m38s; J. C. Gomez, 11m44s; Capisano, 11m46; Rica, 11m59s.

P.C. 9 Ruta 67-Ea. Santa Ana (76 km). Raies, 29m11s (127,21 km/h); Stillo, 30m14s; Del Campo, 30m46s; Tubal, 31m39; Hernandez, 31m45s; Gora, 31m49s; Bescham, 32m07s; Miglio, 32m31s; Fiere, 32m32s; Torras, 32m52s; Bilbao, 33m18s; Maciel, 33m19s; Cisneros, 33m39s; Bortoni, 33m40s; Peral, 33m48s; Altamirano, 34m09s; Badra, 34m24s; Canals, 34m42s; Gomez, 34m53s; Trossero, 35m07s.

P.C. 10 Dufaur-Ruta 76 (39,10 km). Raies, 18m04s (127,52 km/h); Bescham, 18m52s; Tubal, 19m52s; Stillo, 19m; Torrás, 19m02s; Altamirano, 19m07s; Badra, 19m09s; Del Campo, 19m22s; Maciel, 19m22s; Maciel, 19m32s; Fiere, 19m48s; Hernandez, 20m; Gora, 20m05s; Miglio, 20m14s; Bortoni, 20m36s; Peral, 20m36s; Cisneros, 20m53s; Bilbao, 21m12s; Tula, 21m23s; Martinez, 21m25s; Canals, 21m28s.

P.C. 11 Villa Ventana-Villa Ventana (7,5 km). Torrás, 5m03s (117,49 km/h); Raies, 5m04; Altamirano, 5m09s; Stillo, 5m13s; Tubal, 5m13s; Del Campo, 5m17s; Hernandez, 5m27s; Fiere, 5m27s; Gora, 5m30s; Badra, 5m36s; Miglio, 5m52s; Maciel, 5m54s; Bortoni, 5m59s; Bilbao, 6m02s; Peral, 6m06; Firles, 6m12s; Trossero, 6m12s; Martinez, 6m19s; Cisneros, 6m23s; Canals, 6m23s.

P.C. 12 Acc. S. de la Ventana-Villa Arcadia (26,10 km). Torrás, 13m48s (117,19 km/h); Stillo, 13m57s; Del Campo, 14m11s; Tubal, 14m12s; Raies, 14m17s; Altamirano, 14m21s; Fiere, 14m50s; Maciel, 14m50s; Badra, 15m59s; Peral, 15m03s; Gora, 15m12s; Bortoni, 14m28s; Cisneros, 15,30s; Martinez, 15m42s; Bilbao, 15m46s; Tula, 15m46s; Trossero, 16m06s; Rica, 16m23s; Pirles, 16m45s; Tavolaro, 16m56s.

P.C. 13 Ruta 76-Ruta 85 (37,85 km). Torrás, 14m19s (120,19 km/h), Raies, 14m30s; Altamirano, 14m51s; Del Campo, 14m54s; Stillo, 14m57s; Fiere, 15m16s; Bortoni, 15m22s; Gora, 15m23s; Badra, 15m32s; Miglio, 15m44s; Trossero, 15m18s; Peral, 16m22s; Martinez, 16m30s; Cisneros, 16m48s; Maciel, 16m56s; Fevre, 17m28s; Pirles, 17m40s; Tavolaro, 17m41s; Diaz, 17m51s; Ricca, 18m02s.

P.C. 14 Bathurst-San José (28,20 km) Raies, 13m54s (126,97 km/h), Del Campo, 13m57s; Stillo, 14m35s; Maciel, 14m53s; Gora, 15m13s; Trossero, 15m50s; Peral, 15m59s; Martinez, 16m01s; Ricca, 16m02s; Cisneros, 16m09s; Capisano, 16m17s; Gómez, 16m21s; Miglio, 16m26s; Tula, 16m48s; Diaz, 16m57s; Pirles, 16m58s; Tavolaro, 17m15s; Badra, 17m21s; Gómez, 17m22s; Sistema, 18m11s.

OSCAR M.CACERES
CIGÜEÑALES ESP. PARA COMPETICION
Turismo Carretera Dodge, Torino 7 bane, 3 ltrs
Ford 221 compr. 188 y balanceado de motores
J. Morganti 8241 L Hermosa (alt. Av. Marquez y S Vega)
Pdo. 3 de Febrero 769-0361

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

MECANICA CALIANNO
SERVICIO AUTORIZADO RENAULT
• POTENCIAMOS SU COUPE FUEGO Y R 18 CON EQUIPOS ESPECIALES ANTELO
• PREPARACION DE MOTORES Y TAPAS DE CILINDRO RENAULT
VENTA DE REPUESTOS DE COMPETICION
Envios al interior
NEUQUEN 56.
LOMAS DEL MIRADOR.
TEL. 653-7752

APRENDA Y TRIUNFE
ELIJA UN CURSO:
1 ELECTRICIDAD
2 CARBURACION
3 MOTORES
4 MOTOS
5 MOTORES de CARRERA
Títulos no oficiales
CURSOS UNICOS POR CORREO
PIDA INFORMES GRATIS Y SIN COMPROMISO A:
IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B)
1678 - CASEROS - BS. AS

ARENERO
JAULA TUBULAR Ø 2"
P/ MECANICA: GORDINI - R4
R8 - R12 F 800 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2055 FLORIDA (1602) BS AS

JOSE RAPONI
RESORTES ESPECIALES
R. 12 - R. 18 - DODGE - FALCON
TAUNUS - PEUGEOT - FIAT etc.
ARBOLES DE LEVA
Avda. Mitre 198 - V. Martelli.
Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

COMUNIQUE
SUS MOVILES CON RADIOTELEFONOS
BLU. VHF. UHF. BC
EQUIPOS FIJOS Y MOVILES de 0 a 4.000 Kms
VENTA E INSTALACION EN TODO EL PAIS
TECNELSUR SRL.
H. YRIGOYEN 4344. LANUS OESTE (1824). TEL.: 240-0610

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

LUBRICANTES EL TIGRE COMPETICION
FILTROS Y ADITIVOS
Hipólito Yrigoyen 913 - Morón

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

* JEEPS * CARROCERIAS PLASTICAS * VARIOS MODELOS
• JAULAS ANTIVUELCO • DEFENSAS • TRANQUERAS • PORTAFAROS • ESTRIBOS • GUARDABARROS • FENDER • BUTACAS ESPECIALES PARA JEEPS • LLANTAS 8 y 10 x 15 • CUBIERTAS GOODRICH Y WALTRAC • PARAGOLPES PARA COUPE FUEGO
J. C. CALZADA Pasaje Ibañez 3324 - Ciudadela / TEL.: 653-8483

☆ CASCOS
☆ Butacas
☆ Buzos Antiflama
Visores
Fabrica y distribuye
PROVA
A/THOMAS 250
(1427) - CAPITAL
TEL 553-4071
Envios al interior: Rueda Club
BOYACA 1538 (1416) 58-2525

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 151 - 132
PEUGEOT - RENAULT 12 - 18 - 5 - LANCIA - B.M.W. - INNOCENTI MINI - FORD
TECNICA 84
REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS
(ABARTH - ALCUATT) - PITTARORE)
• Arbol de Levas acero tratado
• Resortes de válvulas especiales
• Bielas especiales
• Conjuntos de Pistón aros y pernos
• Volante - motor
• Cajas de velocidad relacionadas
• Escapes especiales
• Carter de aceite aluminio (6 litros)
• Platillos de válvulas (Dural)
• Palieres Botantes
• Diferencial autoblocante
• Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
• Bujías competición
• Bobinas - Condensadores Cables Bujías (Competición)
• Turbo compresores
TARJETAS DE CREDITO
PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

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

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

I.M.S.A.

IMAGENES DEL MIAMI GRAND PRIX Y DEL MAZDA INTERAMERICAN CHALLENGE, DONDE LOS ARGENTINOS ABUNDARON... Y LUCIERON



Postales de Miami

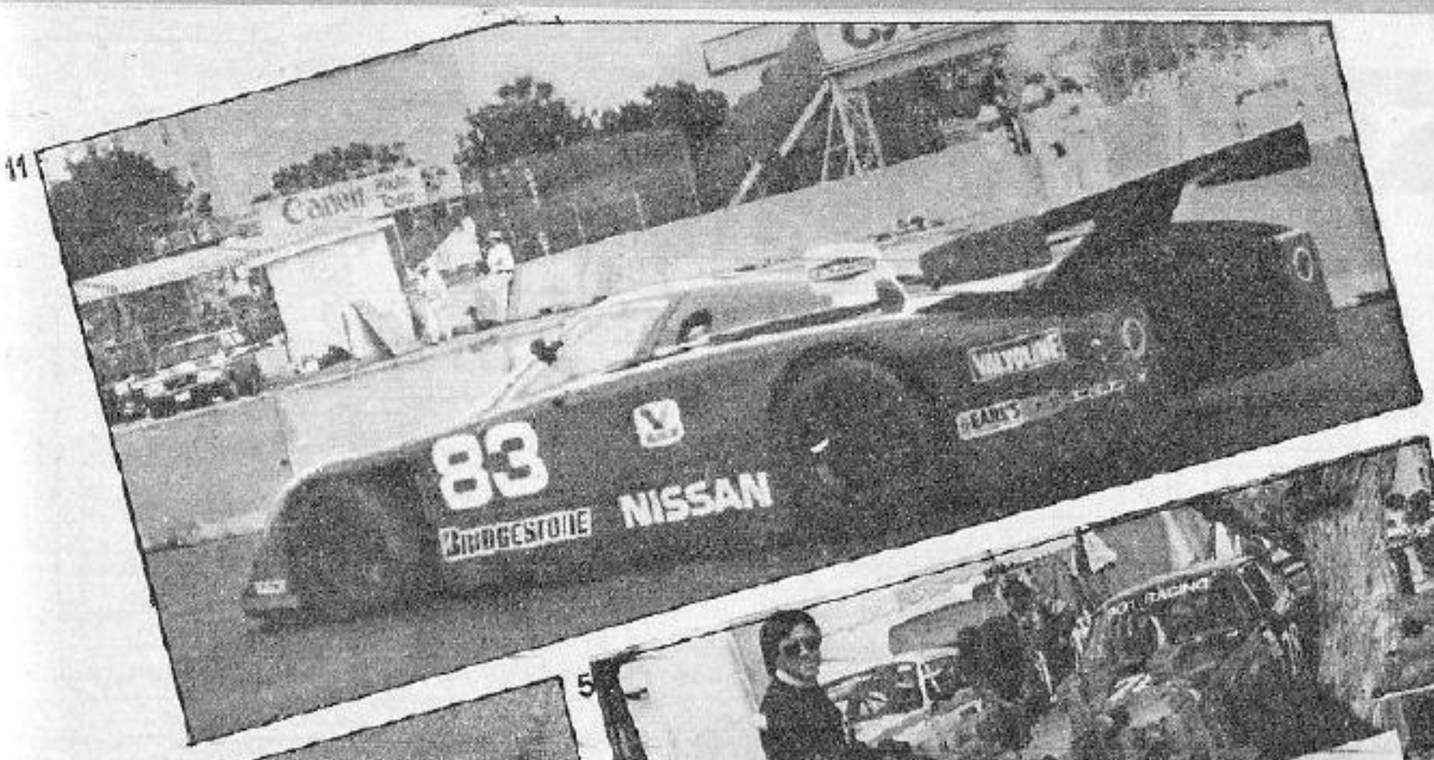
Fotos: Mónica Farnes de López

La ya tradicional cita de los GTP, GTO y GTU en el corazón de la pujante ciudad de la península de Florida, bajo la fiscalización de la poderosa International Motor Sports Association, dio ocasión de encontrarse a varios argentinos exitosos que, en algún caso, hasta pudieron reverdecer sus laureles de la mejor forma. Pregúntenle si no a Juan M. Fangio II, quien, por segundo año consecutivo, se llevó el desafío de los Mazda RX7, donde participa desde su instauración en 1984, cuando debutara con un tercer puesto... Pero también estuvieron Oscar Larrauri, el "conquistador" Ferrea, radicado desde hace rato ya en los EE.UU., donde sigue haciendo gala de sus dotes de preparador avezado -incluso aportando siempre elementos para nuestro medio-; Hugo Gralia (otro que vive allí) y el advenedizo "Cocho" López que viajó hacia allá- quién sabe con que oscuras intenciones -...¿no, "Tato"? contribuyó de manera vital para que, tanto en el número anterior como en éste, pudiéramos brindar una interesante semblanza de lo ocurrido por aquellas playas.



4. El Porsche 962 que utilizaron Larrauri y su coequipier Massimo Sigala, alineado en la grilla de partida. Su rendimiento fue óptimo y recién en la hora final problemas en el varillaje de cola motivaron el retraso.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

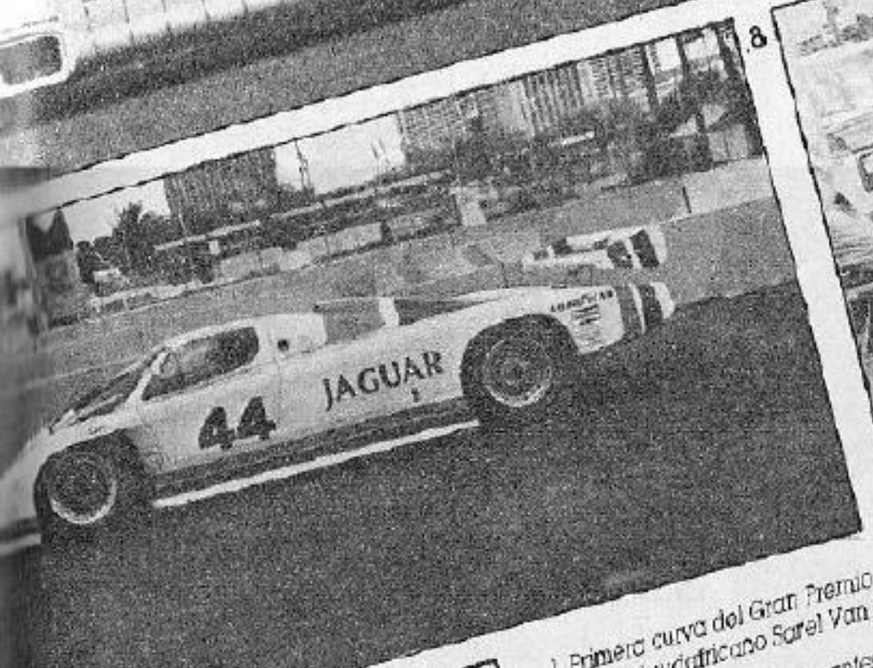






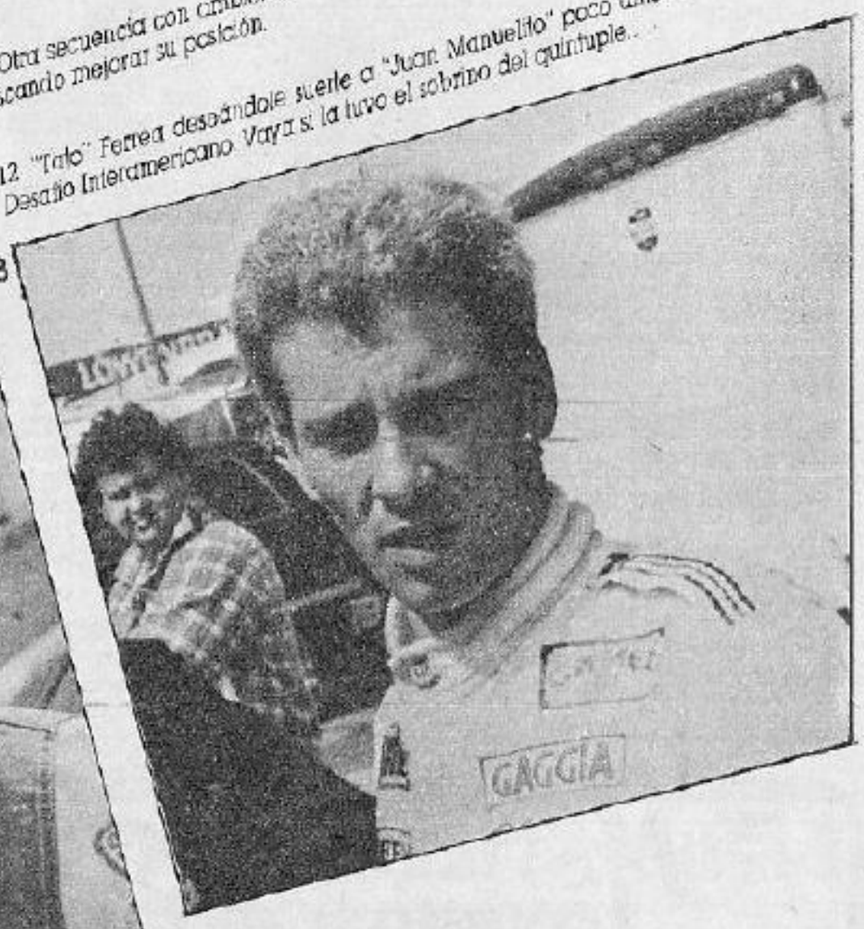


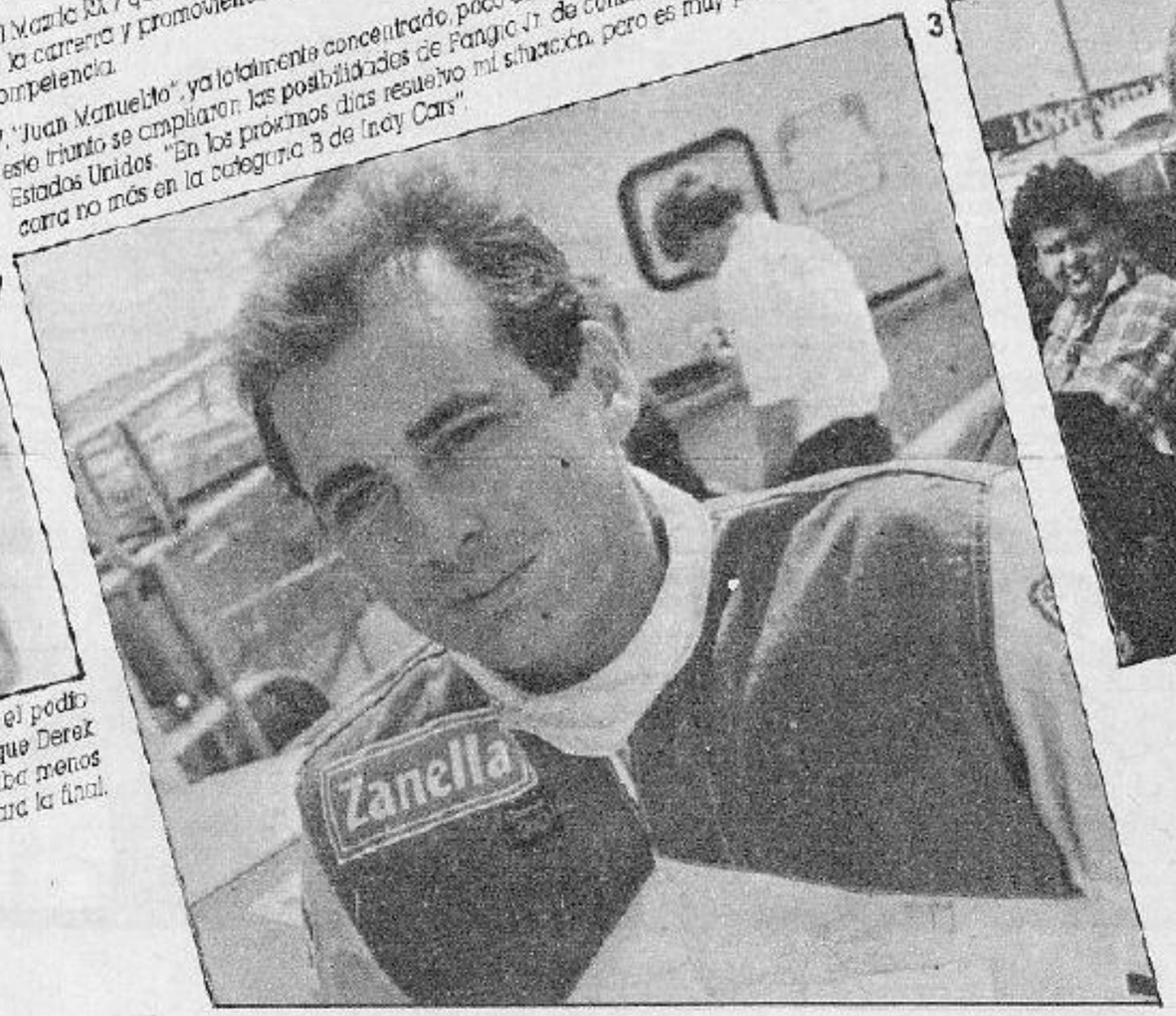












1. Primera curva del Gran Premio de Miami. El compacto lote la encara con el March-Buick del sudafricano Sarel Van Der Merwe a la cabeza.

3. Oscar Larraun instantes antes de largar la carrera que lo tuvo entre sus protagonistas centrales durante buena parte del desarrollo. "Poppy" confirmó que correrá otras cuatro o cinco carreras más en el IMSA.

5) Otra vez Cocho, ahora observando los elementos de transmisión que Sáenz, por intermedio de "Tato" Ferrea, comercializa desde hace un tiempo por aquellos lados.

6. El Mazda RX 7 que Pangia Jr. llevó a la victoria logrando su segundo éxito consecutivo en la carrera y promoviendo varios elogios entre los entendidos que presenciaron la competencia.

7. "Juan Manuelito", ya totalmente concentrado, poco antes del inicio de la carrera. Tras este triunfo se ampliaron las posibilidades de Pangia Jr. de continuar corriendo en los Estados Unidos. "En los próximos días resuelvo mi situación, pero es muy posible que corra no más en la categoría B de Indy Cars".

8. Nuestro intermante "especial", Cocho López, mostrando la calcomanía de CORSA colocada en el auto de Hugo Gralia, quien corrió en la prueba de la categoría GTU y finalizó noveno.

9. Y con ustedes, la autora de la mayoría de las fotos que ilustran esta nota: Mónica Pamas de López para mayores datos, esposa de "Cocho".

10. El Jaguar de Bob Tullius-Chip Robinson, con el particular marco que propone el trazado callejero de Miami.

11. Otra secuencia con ambiente de Miami. En este caso vemos a uno de los Nissan buscando mejorar su posición.

12. "Tato" Ferrea desandole suerte a "Juan Manuelito" poco antes de comenzar el Desafío Interamericano. Vaya si la tuvo el sobrino del quintuple.

El francés Bob Wollek y el italiano Paolo Barilla celebrando en el podio el triunfo conquistado minutos antes, al que accedieron luego que Derek Bell chocara contra un rezagado cuando era puntero y faltaba menos de una hora para la final.

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Parabrisas Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o deposítelo en el buzón de Leandro N. Alem 896 P.8 de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepcionarias: en Vicente López (Bs.As.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005, en Rosario, Entre Ríos (308), 6° piso, Tel.: 40-181.**

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

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

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

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

CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo **T.C. BIPLAZA O ROQUEPERENSE** listo para largar Quinto Ranking. Caja completa, diez llantas y cubiertas dos bloks, dos cigüeñales, diferencial, carburador, repustos varios. Llamar 297-0931/ 298-2934 H. Yrigoyen 11835, Turdera.

Vendo o permuto **T.C. BIPLAZA FALCON** dos motores, caja con diferentes relaciones (2) cigüeñales (2) árboles levas múltiples (3) admisión 2 tapas Cil. Sprint 221 8 cubiertas armadas trailer con carrocería fibra vidrio y otra aluminio. T.E.: 290-1171-2225-0451, Néstor Zubeldia N° 7 Campeonato 1985.

FIAT 600 STANDART mejorado ex Baldinelli, listo para largar, motor nuevo, leva, tecnamotor Jaula y butaca Fados Poliors Palaghi, suspensión Baldinelli trailer. Rivadavia 8956, Cap.

Vendo **T.C. BONAERENSE CLASE "A" CHEVROLET** carter seco, caja sáenz, autoblocante P. Palaggi Dulbecco, disco, 4 ruedas, bielas, comisión multidisco sinterizado con trailer, repuestos, juegos de gomas. Auto bien ranqueado Fischetti 4851, Caseros.

Ricardo Galvez vende **DODGE T.C. sin motor** resto todo completo a estrenar. T.E.: 937099 Sr. Alejandro Lorca.

Emilio Satriano vende o alquila **CHEVROLET** TE.: listo para largar, tratar en TE.: (0346) 22024 23611 24622.

Vendo **TULIA 14 y 21** con repuestos varios de suspensión y tres motores Renault 1020 completos semi-armados. Escucho ofertas por total o parcial. Av. Crovara 228, Villa Madero.

MONOPOSTO 850 CRESPI RENAULT listo para largar vendo o permuta. Mecánica Balbuena, llantas, repuestos. Muy buen estado. Tratar: Hector Maiale, Ituzaingó 173 T.E.: 0474-22234 de 8 a 15 horas. Salto (B).

SPORT 1050 TULIA 17 completo sin motor ni caja, con carrocería llantas Stylo, muy buen auto a buen precio. Santos Dumont 4072, Capital (Chacarita).

Vendo **FORMULA 5**, listo para largar, chasis Ladil, motor Zanella J.R. 200. Llamar días hábiles a los teléfonos 46-5369 48-2829 de 17.30 a 20.30 horas.

Agustín Dapico vende **T.C. BONAERENSE CLASE "B"** mecánica Torino 7 bancadas, listo para largar $ 4.500. T.E.: 751-1123.

Jorge Roux vende la NEGRITA DE MONTE GRANDE, Campeona de T.C. del Oeste. T.E.: 290-1210.

Vendo **COCHE LIMITADA SANTAFESINO** nuevo (2 carreras) con relaciones, junta homocinética, frenos Lockeed, bombas Girling, listo para largar. Ovidio Lagos 1589, Casilda, T.E.: 0464 24121 Alejandro Pagani.

RENAULT 12 1986 p/Rally, listo para largar, motor Berta, caja corta, barras Alpino, etc. $ 12.000. Del Campo Rubén, Mitre 1075, Quilmes, 253-2603 253-1090 253-6310 - horario comercial.

MHM COMPETICION vende o permuta **2 R-12 Rally listo para largar, caja armada, auto blocante, levas Berta, repustos varios y 18 gomas adicionales TE.: 653-8245.**

Vendo **FIAT 128 1300 RALLY** equipado con lo mejor, listo para largar, segundo en su categoría Rally "Pagos del Tuyú" Año 1985. Moreno 851, T.E.: (0267) 5010 4260 General Madariaga.

Carlos Zavala vende **FIAT SE 1500.** Listo para largar, modelo 85, una sola carrera. Completo, con motor, caja de velocidades, repuestos y autoblocante. Seis cubiertas de lluvia armadas y trailer. Urgente por cambio de categoría. 92-9740 y 92-0797.

Vicente Pernia vende **CHEVROLET TC** y también **TURISMO PISTA CLASE 2, FIAT 128** número 3 en el ranking. Los dos completos, en marcha, listos para largar. Tratar en el (0293) 28200.

Vendo **RENAULT 850 ZONAL** Motor Antelo, caja Moriggi, suspensión, frenos, 5 cubiertas Faneco Rally, instrumental, jaula nueva. Lote de repustos. Acepto permutas. T.E.: 653-6654.

Vendo **TC REGIONAL CLASE "A".** Motor Chevrolet completo. Caja ZF. Discos en las 4 ruedas. Chasis sin uso. 4 gomas nuevas. Facilidades de pago. T.E.: 0315-20378.

Rally vuelta la manzana alquilo **FIAT 128 CLASE UNO.** listo para largar 3°, Punta del Este. Salgado Nash, mensajes TE.: 33 Urquillo o TE.: 25442, Gral. Roca, Sr. José Gómez.

FIAT 600 Standard mejorado, ideal Rally Polo. Bs. As. Suspensión pista y rally, leva Bamse, Distrib. Dulbeco, 8 gomas completas, cinturón Fades, 2 butacas, auto de punta 34-7315 de 10 a 18.

RENAULT 18 GTX motor 1 carrero, leva, tapa, balancines Berta, radiador aceite, carter 8 lts., 14 ruedas armadas, 2 suspensiones completas. Listo para largar 4° Rafaela Bvar. La Rioja. Comunicarse 8-12/ 15-19 0586-94101 12.30-15.30 20 en adelante 0586-44035. Precio $ 11.000.

DODGE TC 2000 Ex Di Palma, motor 2 litros, Weber 55, relaciones de caja, autoblocante, gomas de lluvia y repuestos varios. Un motor adicional. Liquido, gran oportunidad $ 5.000 TE.: 89-0443.

MONOPOSTO 850 CRESPI RENAULT listo para largar, vendo o permuto Mecanica Balbuena, llantas, repuestos. Muy buen estado. Tratar: Hector Maiale, Ituzaingó 173 TE: 0473-22234 de 8 a 15 horas. Salto (B).

Vendo **KART CAMPEON 1985 - PROMOCIONAL 125 cm³ STANDARD** listo para largar. Llamar al TE.: 247-4841 o al 208-0467.

Vendo **KART COMPLETO CON MOTORES DAP T 72 Y PARILLA TT 27.** Listos para largar - llamar al TE.: 247-4841 o al 208-0467.

Vendo **FIAT 600 CATEGORIA LIBRES 850 cm³.** Listo para largar y muy barato. Ver y tratar en Thames 2682 - San Justo - de 8 a 12 y de 14 a 20 Hs.

Osvlado Giro vende **RENAULT 18 TURISMO CLASE 3** listo para largar, amortiguador del Fabro 6 llantas, autoblocante, 2 relaciones caja adaptable para rally 14.000 Dis. Ugarteche 3282, Capital 802-4866.

Vendo **FIAT 128 TURISMO CLASE 2** con mecánica de Julio Parao. Averiguar en Cac-Guazú 2300, Lanús Este. Verde 9 a 20 Hs.

600 STANDARD mejorado, modelo 1975 listo para largar. Tomo auto la-pa R.G. motor nuevo, trailer, cubiertas de agua. Ver en Avellaneda 1754, Capital 631-7450, Sr. Carlos $ 3.000 Sr. Alejandro.

SPORT 1050 LADI impecable, listo para correr vendo o permuto x coche calle, moto, lancha. También repuestos varios, trailer ruedas, relaciones, baja. Mario Bravo 297, Avellaneda 208-6756 208-3077, Osvaldo Leuwers.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **GTX MODELO 72** sin manijas, llantas, escapes, chapa, pintura, interior, cubiertas Radiales, todo nuevo. Cupe para entendidos, color oro, techo vinílico, total $ 3.000, Sr. Tito, 825-9368 826-1610, Paso 768, Capital.

FIAT 1500 motor 0km, leva Crespo, embrague, diafragma, palanca al piso, chapa nueva. Weber, escape 4 a 1 modelo 68. Falta pintura. Para exigentes permuto o vendo. $ 1.500. Iguazú 222, Sarandí 203-3506.

Vendo **DODGE MODELO 1977 GTX** 10 puntas, 4 Dumplop especiales (alta velocidad), aire, stereo AM y FM, color marrón. Cierra lunes y viernes. Rivadavia 12526, Ciudadela, T.E.: 653-6329.

COUPE FUEGO MOD. 83 muy cuidada, tapizado de cuero, gomas GR28 nuevas, gris plata, joya delicada $ 13.000. Es cuestión de hablar Sr. Hugo. Avenida 3 N° 555, Villa Gesell 0255 68189.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo **FORD "A" 1929 CONVERTIBLE, FORD V8 1935, COUPE FORD V8 1934, COUPE CONVERTIBLE MOTOR CRYSLER 1932 8 cilindros.** Melian 321, Rojas, T.E.: 0475 3003.

Vendo **CHEVROLET 1966** todo original, gomas nuevas, llantas estilo, estereo, antena eléctrica, dos bocinas para entendidos nuevo precio $ 2.900. Tratar Sr. Pachu 922-3940, Capital.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -COMPRA-

PORSCHE 924 compro. Dirigirse por carta a Avenida 3 N° 555, Villa Gesell, Sr. Hugo. Cod. 7165 o por teléfono 0255 68189. Mandar foto y detalle del estado del auto.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Vendo **LOTUS SEVEN MEC. FIAT 125** 0 Km, completo $ 2.500. Carlos Villate 3828, Olivos.

Vendo **JEEPHURRICACHE MALACATE ELECTRICO**, gomas pantaneras nuevas, estéreo, dados magicos, doble tracción alta, baja, todo O.K. nuevo original titular. Para entendidos. Ada Castañares 1457, Cap. 923-6139 $ 7.500. Rardo Laiho.

KIT JAGUAR MOTOR PEUGEOT 504 caja y diferencia Peugeot GR II, cubiertas 0 Km stereo, color bronce imperio y verde, faros, busca huellas y auxiliares. Ver domingos, Olavarría 594 12° D, Capital. Acepto permutas.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **4 AMORTIGUADORES TRASEROS DE COMPETICION** 0 Km para FIAT 125, total $ 70 824-4224, después de las 19 hs.

MOTOR R.F. 100 c.c. 0 Km base encendido, 2 pistones con aros, perno, muñón IAME, juego de coronas completo, T.E.: 77-1867, Mar del Plata.

Vendo **CAJA SAENZ** para Turismo Carretera. Escucho ofertas. Llamar al 290-0073 Sr. Hugo.

Vendo **JAULA ANTIVUELCO DE 128**, carburador IAVA y múltiple admisión y escape, todo muy bueno. Canjearía por elementos similares de 600 Standard mejorado. 99-3196 Néstor.

Jorge Bianchi vende su **MOTOR RENAULT ALPINE F.2 ENTRECOR 154 HP** ideal zonales Midget con repuestos varios. Tratar San Lorenzo 4520, San Andrés, detrás del Liceo Militar.

Vendo T.E.: NEUMATICOS WALTRAC 10 x 15 0 Km para Jeep o Pick-up armados y balanceados en llanta Bronco c/u $ 140. 824-4229 después de las 19 hs.

Vendo **4 AMORTIGUADORES TRASEROS FRICROT COMPETICION** 0 Km para **FIAT 125.** Precio total $ 70. 624-4229, Sr. Carlos, después de las 19 hs.

Vendo bielas Carrillo sin uso para Peugeot varios juegos; cigueñal Dodge Te 3000 litros, listo para colocar 0,10 pie Dodge. Balcarce 269, Carlos Casares TE.: 0395 2399.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 98

12 de marzo de 1986

Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally

EN AMEGHINO, LA SEGUNDA

En la localidad de **Ameghino** (partido de Gral. Pinto), ubicada a 411 kilometros al oeste de Buenos Aires, sobre la Ruta Nacional 188, estará el epicentro de la segunda fecha del Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally, realización que tiene por fecha del 22 al 23 de este mes de marzo.

La carrera llevará por nombre "90º Aniversario de la Ciudad de Ameghino" y se correrá sobre 358,4 Kms, en dos etapas, de las cuales 286,1 Kms corresponden a los primes y 72,3 a los enlaces. Organiza el Club Atlético Ameghino con la colaboración de la Federación Nº 2 de Automovilismo Deportivo.

La **primera etapa** se hará el sábado en un circuito reducido, de sólo 7,1 Kms, sobre el que se disputarán los PPCC 1, 2 y 3, a partir de las 14 horas. La **segunda etapa** presenta la configuración de trébol, con arranque siempre en Ameghino y consta de tres recorridos que se repiten dos veces para totalizar 6 PPCC. El primero tiene 31 Kms, el segundo 45,1 Kms y el tercero 56,30 Kms.

El trazado en todos los casos es muy veloz, morigerándose apenas con curvas a 90º tras largas rectas, en algunos casos de hasta tres o cuatro kilómetros.

Los organizadores, conscientes de que la infraestructura hotelera de Ameghino resultará insuficiente para atender las necesidades de participantes, controles, publico y periodismo, habilitarán en su campo de deportes (donde estará el parque cerrado) un **camping** con baños con agua caliente durante las 24 horas, electricidad, piletas de natación, cantina, etc. Por otra parte, se sugieren hoteles en **Lincoln**, a 93 Kms (Roma, Tel. 0355-22041, y Castilla, Tel. 0355-22111); en **General Pinto**, a 57 Kms (Ancaloo, Tel. 90) y en **Gral. Villegas** (Rucamalen Tel. 0388-21072/21320 y Plaza, 0388-21639). Esta ultima población está a 56 Kms de Ameghino.



Motociclismo en La Rioja

JOSE ANDRADA, EN CUARTO DE LITRO

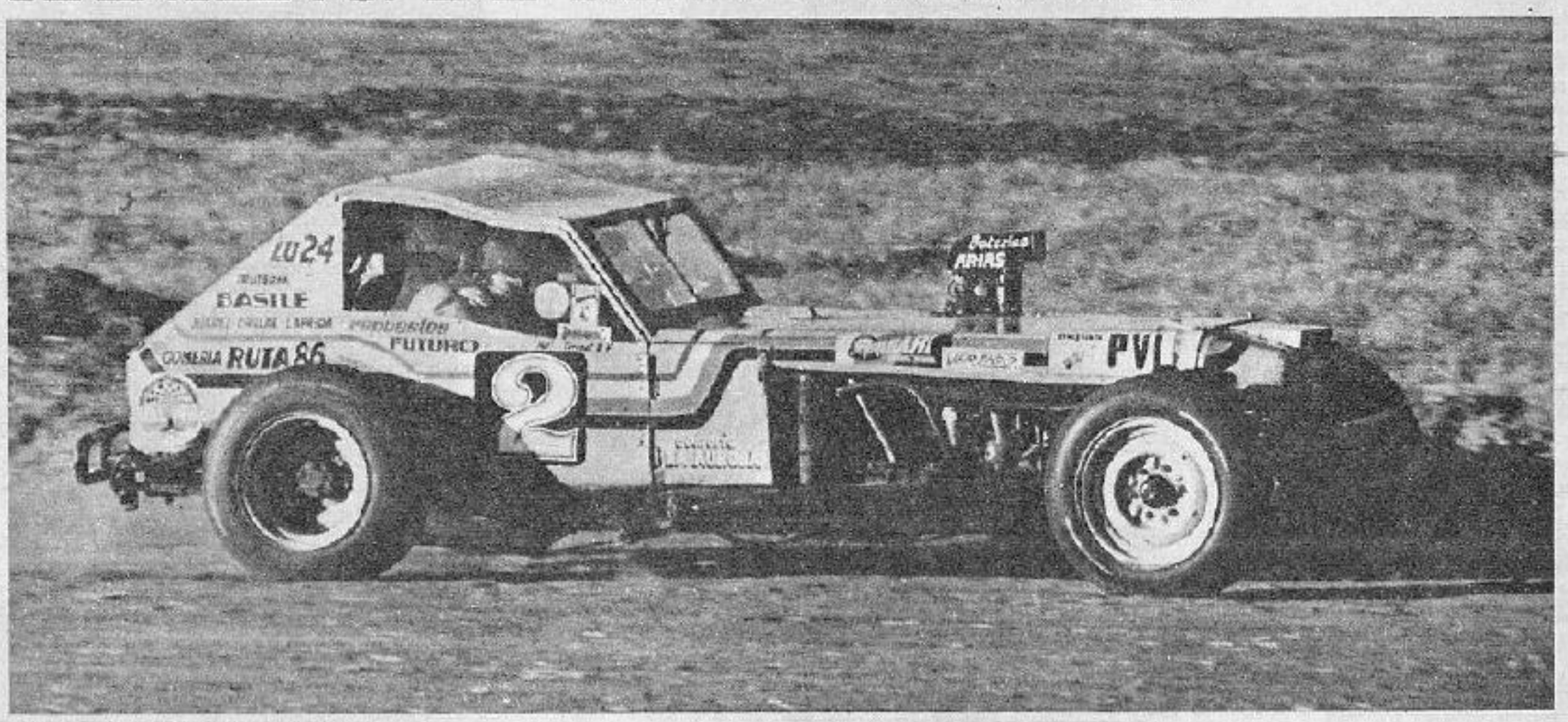
***La Rioja** - Se está llevando a cabo un **Campeonato de Verano** (nocturno por las altas temperaturas reinantes en nuestra ciudad) para cinco categorías motociclísticas, las que convocan no sólo a corredores locales sino también provenientes de la ciudad de Chilecito y las provincias vecinas de Catamarca y Tucumán.*

El escenario es un trazado de tipo ovalo, de 500 metros de recorrido, ubicado en un predio forestado, el que cuenta con buena iluminación artificial. Ya se han realizado seis fechas (el 20 de febrero), con la participación de las cinco clases, cuyas posiciones en los respectivos campeonatos es la siguiente:

***50 cm³ (para menores de 8 a 11 años):** 1º Pablo Gil, 2º Ariel Allende y 3º Raúl Bazán. **50 cm³ (para menores de 12 a 15 años):** 1º Fabrián Allende, 2º Freddy Herrera y 3º César Montivero. **Categoría 98 cm³:** 1º Tommy Bestani, 2º Luis Díaz, 3º Carlos Romero. **200 cm³ Standard Exterior:** 1º Atilio Fuentes, 2º Carlos Calvimonte, 3º Luis López. **250 cm³ Fórmula Nacional:** 1º José Andrada, 2º Carlos Calvimonte; 3º Mario Schida y 4º Yoni Moreno. Tanto Andrada como Calvimonte proceden de Catamarca.*

(Informe: Nicolás G. Torres)

RANKING DE MAR Y SIERRAS

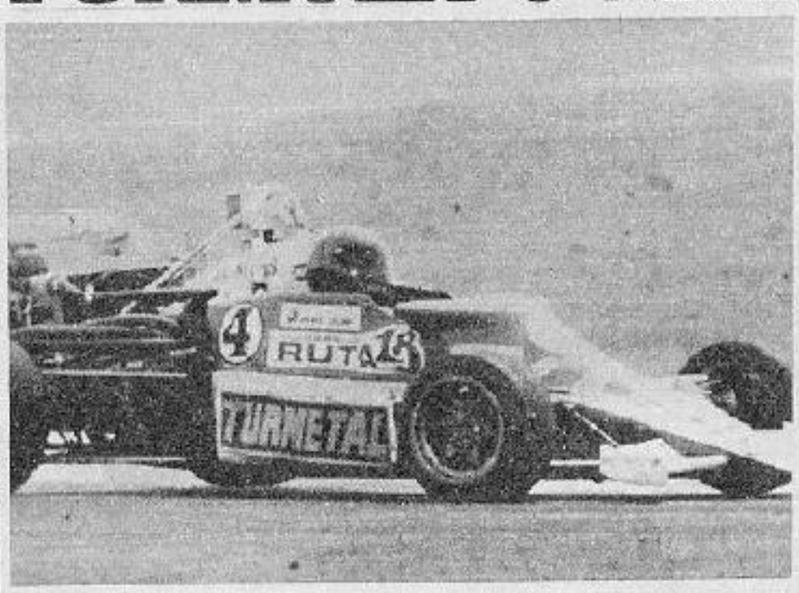


El campeón de Mar y Sierras, Norberto Pascual

1 - Norberto Pascuali (Juárez)
2 - Hugo Baños (Gral. Lamadrid)
3 - José Luis Valieri (Pigüé)
4 - Lorenzo Sangiorgi (San Cayetano)
5 - Daniel Quiroga (Necochea)
6 - Armando Ciancaglini (Glez. Chaves)
7 - Ernesto Di Mario (San Cayetano)
8 - Roberto Bianchi (Juárez)
9 - Oscar Araquistain (Tandil)
10 - Antonio Visciarelli (San Cayetano)
11 - Jorge Fantasia (San Cayetano)
12 - Julio Ayamé (Juárez)
13 - Jorge Reymonde (Balcarce)
14 - Rubén Grosso (Balcarce)
15 - Alberto Dominguez (Necochea)
16 - José Pedome (Tres Arroyos)
17 - Jorge Larroude (Rauch)
18 - Carlos Santiago (Mar del Plata)
19 - Daniel Spertino (Necochea)
20 - Alejandro Etchegno (Gral. Lamadrid)
21 - Jorge Argel (Necochea)
22 - Carlos Cesáreo (Barker)
23 - Juan C. Muñoz (Barker)
24 - Juan C. Moretti (Glez. Chaves)
25 - Edsel Long (17 de Agosto)
26 - Javier Iriarte (Necochea)
27 - "El Fugitivo" (Tres Arroyos)
28 - Guillermo Christensen (Glez Chaves)
29 - Daniel Raúl (Olavarría)
30 - Jorge Pioletti (Necochea)
31 - Humberto Pompozzi (La Dulce)
32 - Juan C. De Hormaechea (De la Garma)
33 - Arturo Scipione (Olavarría)
34 - Roberto Novara (San Cayetano)
35 - Alberto Castello (Laprida)
36 - Carlos D'Onofrio (Glez Chaves)
37 - Mario Jara (Glez Chaves)
38 - Pedro Sarasola (Tandil)
39 - Javier Zabala (Necochea)

Ranking y Calendario

FORMULA 6 ENTRERRIANA



El campeón Rubén Benito "Perico" Pérez, tiene el Nº 1 en 1986.

Paraná, ER –Fue dado a conocer en esta el calendario para esta temporada, de la categoría Fórmula 6 Entrerriana, la mas importante expresión automovilística de nuestra provincia, así como el ranking que regirá para la numeración durante el campeonato.

Calendario: 16 de marzo, **Macia**; 6 de abril, **Paraná**; 27 de abril; **Colón**; 11 de mayo, **Viale**; 1º de junio, en **Macia**; 6 de julio, en **San Salvador**; 20 de julio, **Gualeguaychú**; 3 de agosto, **Concordia**; 24 de agosto, **Rosario del Tala**; 7 de setiembre, **Villaguay**; 21 de setiembre, **Concepción del Uruguay** y 12 de octubre, **Premio Coronación** (en lugar a determinar por licitación).

RANKING 1986

1–	**Rubén Benito Pérez**	Paraná
2–	Omar José Martínez	Nogoyá
3–	Jorge A. Enrique Ramírez	
4–	Alberto S. Galeano	Paraná
5–	Gerardo L. Beber	Paraná
6–	José Luis Cruz	San Salvador
7–	Edgardo Diorio	Lucas Gonzalez
8–	Horacio Fdez Arancibia	Gualeguay
9–	Ramon Ferreyra	Villaguay
10–	Ernesto J. Roilberg	Paraná
11–	Mario Schimpf	Viale
12–	Alberto J. Sturzenegger	Nogoyá
13–	Fabián R. Pérez	Paraná
14–	Jorge Brulti	Nogoyá
15–	Gustavo Grinovero	Viale
16–	Edgardo Monzón	Villaguay
17–	Sergio Hoet	Villaguay
18–	Rodolfo Marconi	Paraná
19–	Juan C. Jacobi	Paraná
20–	Gabriel Cardú	R. del Tala
21–	Justo J. Bourlot	Basavilbaso
22–	Daniel Viola	Seguí
23–	Eduardo Crovetto	Paraná
24–	Julio O. Ruiz	Victoria



La Reina, Andrea Marisol, saluda eufórica flanqueada por Carina y Jaquelina, las princesas.

BELDADES EN LA FEDERACION Nº 4

ANDREA MARISOL, REINA DE STA. FE

***Totoras, SF** – Con un marco imponente de público se realizó la nueva edición de la Corona de los Campeones, organizada anualmente por la Federación 4 de Santa Fe. Uno de los momentos más esperados de los que transcurren en el escenario, bajo los efectos lumínicos y las notas de color, fue el de la coronación de la Reina y sus dos Princesas, las que representarán al automovilismo deportivo provincial durante 1986.*

*Catorce bellezas, representando a **otras tantas categorías zonales** fueron juzgadas por un calificado **jurado** compuesto por personalidades del ambiente, quienes debieron deliberar largamente para llegar a un **acuerdo**.*

*Finalmente la corona se ciñó sobre la hermosa cabellera de **Andrea Marisol Vénica**, 17 años, 1,68 de estatura, perito mercantil, ojos color de miel, residente en Reconquista y digna representante de la Limitada Reconquistense y de la fiscalizadora, el Reconquista Auto Club. Andrea dejó un beso para todos, en especial para la muchachada de CORSA, revista que lee (de ojito) todas las semanas.*

*Princesa 1º fue seleccionada **Carina Valeria Arthur**, 15 años, estudiante de bachillerato y **computación**, de 1,70 m de estatura; **adicta** al color rosa y a las marimonias. Practica natación y cuando **sea** grande quiere tener 5 chicos (¿quién piensa en eso ahora? Hay tiempo...) Representó a la Limitada Santafesina y a la fiscalizadora el San José M.C. de San José de la Esquina.*

*La segunda Princesa se llama **Jaquelina Fontana**, 19 años, rosarina; sin novio ni teléfono (enrolada en **Megatel** y **Meganovio**). Mide 1,60 de altura, y encandila con dos ojazos color café. Es maestra jardinera y su mayor ambición es la de casarse con un periodista de algún medio escrito **(Nota de la redacción: Jaquelina, estás invitada a visitar CORSA, cuando vengas a Buenos Aires, y podés elegir alguno y llevártelo...)** La segunda princesa representó a la Categoría Turismo Grupo 2, y a su fiscalizadora, el Club Deportivo de Granadero Baigorria.*

*Ellas y **41 beldades restantes** pusieron en la noche de gala, la hermosura que generalmente falta en un deporte dominado por feos y horribles.*

(Raúl Tola)

TC del Oeste y Fórmula 07 en Buenos Aires

JOSE FERNANDEZ, CABAL GANADOR EN

El domingo 2 de marzo, como complemento del Turismo de Carretera, se presentaron en el autódromo de la Ciudad de Buenos Aires las categorías zonales **Turismo de Carretera del Oeste y Fórmula 07**, realizando ambas una final a 12 giros, utilizando el circuito Nº 7, aunque en el caso del T.C. del Oeste anulando la islita de la horquilla.

Sin duda el mejor espectáculo lo brindó el T.C. del Oeste, a pesar de ser una categoría eminentemente de "tierra" y cuyos pilotos prácticamente desconocen el autódromo, especialmente el circuito utilizado; sin embargo, de las 25 máquinas que largaron, 20 arribaron a la bandera a cuadros y sólo dos de ellas perdieron vueltas con respecto al puntero.

Compitieron las clases **A y B juntas**, (recordemos que el reglamento técnico es el mismo y la división de clases involucra a los pilotos (graduados clase A y no graduados clase B). En las 12 rondas el dominador fue **José Fernández**, librándose dura lucha por el segundo lugar entre Carlos Alvarez, Jorge González (ambos desertarían con problemas de motor) Miguel Etchegaray (sí señores, el "Toto") largando desde el fondo, retrasándose luego con notable falla eléctrica y sacándose chispas sobre el final entre Oscar Duarte y Armando Cicale, este último en una remontada espectacular luego de haber quedado retrasado en la primera vuelta. En la **clase B Oscar Alvarez** logró su segundo triunfo (casualmente ambos en el autódromo de Bs. As.) superando en las últimas vueltas a José Andriani y a Julio Ottati.

Clasificación T.C. del Oeste clase "A": 1º **José Fernández (Ford-J.L. Suarez) 14m56s71/100 a 127,225 km/h**. 2º Oscar Duarte (Chevrolet-Libertad) 14m58s84; 3º Armando Cicale (Chevrolet-San Miguel) 14m59s21; 4º Oscar Uzandizaga (Chevrolet-Baradero), 15m14s50; 5º Miguel Elchegaray (Ford-Mercedes) 15m16s46; 6º Roberto Peón (Chevrolet-José C. Paz) 15m27s48; 7º Oscar Piccoli (Ford-Gral Rodriguez) 15m35s90 8º Alberto Larribe (Chevrolet-José C Paz) 15m38s30; 9º Rodolfo Guala (Chevrolet-Dock Sud) 15m42s05; 10º Oscar Rivelli (Ford-Loma Hermosa) 15m42s05.

El **record de vuelta** lo estableció Cicale en la 9a., empleando 1m11s39/100 a 133,170 km.

Clasificación clase "B": 1º **Oscar Alvarez (Chevrolet-Villa Ballester) 15m25s09/100**; 2º José Andriani (Ford-Morón) 15m26s07; 3º Julio Ottati (Chevrolet-Merlo) 15m26s36; 4º Walter Reinero (Chevrolet-El Palomar) 15m38s02; 5º Juan Scalise (Chevrolet-



Jorge Santana, el inobjetable ganador en Fórmula 07. (Foto H. Ocampo).



José Fernández (en primer plano) posa con su equipo en el patio de boxes (Foto Hector Ocampo).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

25–	José C. Predolini	Paraná
26–	Hugo Schimpf	Viale
27–	Alberto Dearrascada	Paraná
28–	Elbio Reinhardt	Colón
29–	Sergio Giecco	Viale
30–	Duval Arlotti	La Paz
31–	Ricardo Ballari	Santa Fe
32–	Ricardo Alberto	Aº Asunción
33–	Luis Beber	Paraná
34–	Enrique Misawak	Paraná
35–	José A. Perelstein	Paraná
36–	Néstor Riva	Gualeguaychú
37–	Javier Baldo	Gualeguay
38–	Héctor Frías	Victoria
39–	Jorge Prado	R. del Tala
40–	Aníbal Döbler	C. del Uruguay

(Informe de Jorge Deu, Página de Automovilismo)

LA CLASE "A"

Merlo) 15m56s44; 6° Antonio Faranna (Chevrolet-Carapachay) 16m12s50 7° Agustín Dopico (Chevrolet-Caseros) 16m18s63; 8° Angel Ponti (Chevrolet-Los Polvorines) 11 vueltas, 9° Oscar Camafreita (Ford-San Isidro) 10 vueltas cumplidas.

Fórmula 07 no ofreció el acostumbrado espectáculo, no ayudando en nada el veloz trazado elegido, agravado ello por la pronta deserción de Enrique López, Germán Conti, Alfredo Jaime y Gerardo Cozza, quienes mientras duraron en pista estuvieron en la conversación por los puntos "gordos". Jorge Santana marcó el camino durante las 12 rondas, logrando el mejor registro en la tercera, empleando un tiempo de 1m24s09/100 a 113,058 km/h.

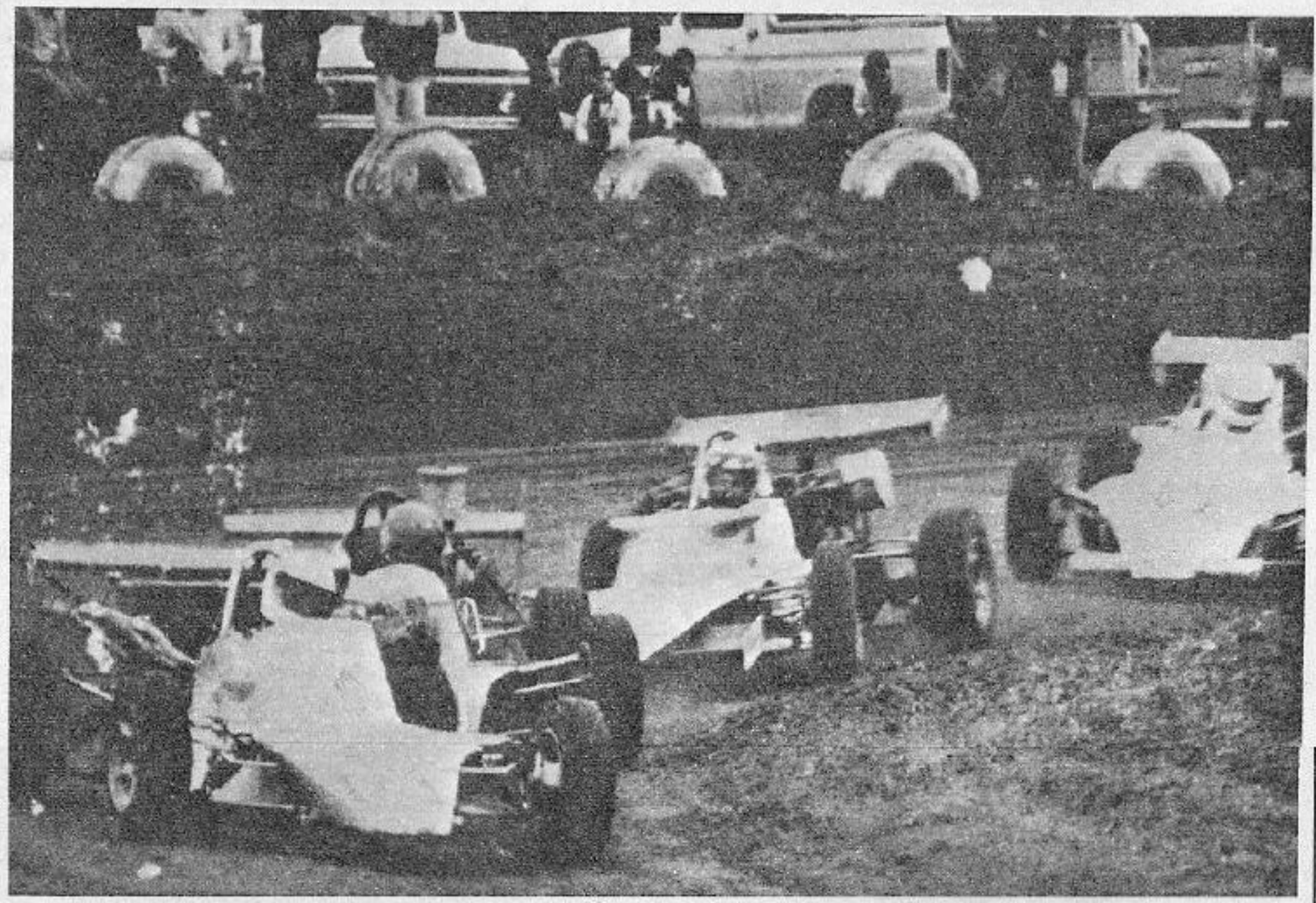
Clasificación Fórmula 07: 1° **Jorge Santana (Fiat) 17m25s56/100 a 111,568 km/h**; 2° Mario Caselli (Renault) 17m42s82; 3° Carlos Nicieza (Renault) 17m54s13; 4° Eduardo Caselli (Renault) 18m10s50; 5° Juan López (Fiat) 18m17s30; 6° Hugo Ortiz (Fiat) 18m18s26; 7° Héctor Madagan (Fiat) 18m44s41; 8° Horacio Balanci (Fiat) 11 vueltas, 9° Alberto Gobeto (Citroën) 11 vueltas, 10° Rafael Sánchez (Fiat) 11 vueltas.

(Carlos R. Varela)



Calendario y Ranking 1986

FORMULA 2 BONAERENSE Y TC ZONAL



Pergamino, BA– El arrecifeño **Angel Bianchini** es el piloto que encabeza el listado de pilotos de la categoría **Fórmula 2 Bonaerense**, la que tiene su área de difusión en el Noroeste de esta provincia, corriendo en circuitos de tierra. El calendario prevé para esta temporada 16 fechas, las que se correrán en conjunto con el **TC Zonal**, cuyo ranking tiene como Nº 1 a **Rubén Bianchini**, hermano del anterior.

El campeonato se inició el **9 de marzo** en Arrecifes, prosiguiendo el **23 de marzo**, en **Ferré; el 6 de abril;** en Baradero; el **27 de abril**, en General Villegas; el **4 de mayo,** en Pergamino; el **18 de mayo,** en Junín; el **8 de junio**, en Ferré; el **22 de junio,** en Arrecifes; el **13 de julio**; en Campana; el **27 de julio,** en Ameghino; el **10 de agosto**, en Pergamino; el **24 de agosto** (en lugar a designar, fecha de la Asociación de Pilotos); el **7 de setiembre**, en Ferré; el **21 de setiembre** en Arrecifes; el **12 de octubre** en Pergamino y por fin el **2 ó 9 de noviembre**, el Coronación en escenario a designarse oportunamente.

Estos son los rankings de ambas categorías:

F-2 BONAERENSE

1–	Angel Bianchini	Arrecifes
2–	Guillermo Giraudo	Arrecifes
3–	Guillermo Gjurisich	Teodelina
4–	Hugo Hernández	Teodelina
5–	Miguel Angel Saranitte	Pergamino
6–	Norberto Hidalgo	Viña
7–	José Gorosurreta	Colón
8–	Roberto Matijacevich	Pergamino
9–	Rodolfo Arata	Arenales
10–	Alfredo Polinori	Villa Cañás
11–	Alfredo Sinelli	Pergamino
12–	Orlando Crespi	Teodelina
14–	Daniel Trombetta	Arribeños
15–	Omar Duwada	Teodelina
16–	Raúl Petrich	María Teresa
17–	Mario Pittorino	Rojas
18–	Abel Bueno	Teodelina
19–	Jorge Meblini	Inés Indart
20–	José Ferré	Rojas
21–	Jorge Reverter	Pergamino
22–	José Hugo Kordich	Arribeños
23–	Hugo Finelli	Pergamino
24–	Juan Carlos Alvarez	Godoy
25–	Marcelo Pretini	Arroyo Dulce
26–	Hugo Fauda	Villa Cañás
27–	Carlos Federicci	Junín
28–	Mario de Mayo	Elortondo
29–	Jorge Gaydou	Elortondo
30–	Rubén Montechiarini	Maciel
31–	Carlos Samaratti	Pergamino
32–	Eduardo Drivet	Pergamino
33–	Juan Carlos Serra	Arribeños

TC ZONAL

1–	Rubén Bianchini	Arrecifes
2–	Darío Matkovich	La Violeta
3–	Roberto Bailo	Gaham
4–	Miguel Angel Bertini	Arrecifes
5–	Antonio Rosell	Arrecifes
6–	Norberto Pavone	Tres Sargentos
7–	Claudio Denoya	Salto
8–	Angel Bianchini	Arrecifes
9–	Omar Escola	Arrecifes
10–	Oscar Ferrari	Arrecifes
11–	Eduardo Díaz	Salto
12–	Jorge Arean	Arrecifes
14–	Victoriano Domine	Arrecifes
15–	Norberto Hidalgo	Viña
16–	Eduardo Cilia	Salto
17–	Marcelo Belmartino	Salto
18–	Miguel Angel Morea	Salto
19–	Héctor Massa	Salto
20–	Camilo Ghiggeri	Pergamino
21–	Jesús Manzanares	Salto
22–	Roberto Cruz	Salto
23–	Ariel Salvatori	Salto
24–	Eduardo Posincovich	Arrecifes
25–	Osvaldo Caporossi	Salto
26–	Néstor Bensegny	Villada
27–	Antonio Toledo	Campana
28–	Adolfo Contigiani	Los Angeles
29–	Marcelo Galliano	Campana

(Informe de Roberto Ostoich)

Karting en Tierra del Fuego

GOMEZ Y PARDO, CABEZA A CABEZA



Pardo precediendo a Walter Gómez. En el torneo se invierten las posiciones.

Ushuaia, Tierra del Fuego – El piloto más joven de los que compiten en el torneo local de karting, es decir Walter Carlos Gómez (h) y el más veterano, José Pardo, rivalizan por la punta en las carreras de esta temporada 1985/86.

La **quinta** fecha fue ganada por **Pardo,** con un M-101 Zanella de su propia preparación, relegando entonces a Jorge Palavecino, Miguel Rosende y Víctor Parra. En la **sexta** jornada, el triunfador fue Gómez, con máquina similar y también de su propia realización. El juvenil se impuso a Rosende, Carlos Barlizzaghi y Salvador Pecorelli.

Con esos resultados el campeonato se pone por demás interesante, ya que no son muchos los puntos que separan a Pardo de Gómez, mientras que Parra y Palavecino empatan en la tercera colocación, de acuerdo con este detalle:

Campeonato, cumplidas seis fechas: Walter C. Gómez (M-101) 30 puntos; José Pardo (M-101) 25; Parra y Palavecino (ambos M-101), 19; Pecorelli (M-101) 14; Bartizzaghi (M-101), 14; Rosende (Cóndor), 13; Zertner (Cóndor) 8; Pitura (Pitura), 4 y Varas (M-101) 2 puntos. Todos los karts están equipados con motores Zanella de 125 cc.

(Un Pingüino)

¡141 Pilotos en el ranking!

KARTING MAYOR SANTAFESINO



La pluralidad del Karting Mayor Santafesino, también en imagen. En esta foto lograda en el autódromo, vemos por el medio al campeón 1984/85, Ariel Matarocchi, de la localidad de Alvarez. Todos con Zanella con caja

1	Ariel Matarocchi	Alvarez	(SF)
2	José Clarizola	Zavalla	(SF)
3	Oscar Piccolo	Capitán Bermudez	(SF)
4	Ulises Armellini	San Nicolás	(BA)
5	Juan C. Alvarez	Godoy	(SF)
6	Néstor Bolzani	Uranga	(SF)
7	Marcelo Michellini	Gdor. Bolgarini	(SF)
8	Daniel Echaniz	San Nicolás	(BA)
9	Javier Kaiser	Santa Fe	(SF)
10	Andrés Lureschi	Cañada de Gómez	(SF)
11	Juan Brach	Rosario	(SF)
12	Adrian Nicolelli	Chañ. Domínguez	(SF)
14	Ariel Spina	Albarellos	(SF)
15	Dario Aquilano	Peyrano	(SF)
16	Horacio Belloni	Carcarañá	(SF)
17	Roberto Travassi	Roldán	(SF)
18	Mario Bounous	Gálvez	(SF)
19	Hugo Punero	San Jorge	(SF)
20	Juan Giovachini	Arroyo Seco	(SF)
21	Sergio Cerutti	San Agustín	(SF)
22	Miguel A. Pacca	Zavalla	(SF)
23	Eliseo Sparvoli	Alvarez	(SF)
24	Gabriel Paoletti	Acebal	(SF)
25	Jorge Calore	Uranga	(SF)
26	Esteban Henry	San Nicolás	(BA)
27	Julio Pacci	Acebal	(SF)
28	Oscar Agostini	Totoras	(SF)
29	Sergio Pachio	Cañada de Gomez	(SF)
30	Oscar Grigolo	Pueblo de Esther	(SF)
31	Fernando Tuninetti	Las Parejas	(SF)
32	Nestor Boo	Carcarañá	(SF)
33	Gerardo López	Fuentes	(SF)
34	David Lisandron	Armstrong	(SF)
35	Guillermo Digiacinti	San Nicolás	(BA)
36	Reynaldo Vilani	Pueblo Esther	(SF)
37	Norberto Oberto	Carcarañá	(SF)
38	Miguel A. Biancuili	Rosario	(SF)
39	José De Niri	Gdor. Bolgarini	(SF)
40	Jose Barrocuerro	Rosario	(SF)
41	Jorge Cimarelli	Rosario	(SF)
42	Diego Giovannelli	Alvarez	(SF)
43	Miguel Dominguez	Carcarañá	(SF)
44	Adrián Sampolesi	Casilda	(SF)
45	Héctor Muraro	Villa G. Gálvez	(SF)
46	José Castellarin	Carcarañá	(SF)
47	Germán Perez	Sunchales	(SF)
48	Maximo Ramallo	San Nicolás	(BA)
49	Jorge Castagna	Casilda	(SF)
50	Jorge Tayana	Casilda	(SF)
51	Ruben Principe	Villa Eloisa	(SF)
52	Esteban Vullerich	Armstrong	(SF)
53	Javier Masacesi	San Jorge	(SF)
54	Daniel Allena	Rosario	(SF)
55	Alejandro Moretti	Rosario	(SF)
56	Carlos Bini	Villa Eloisa	(SF)
57	Ruben Quaglia	Cañada de Gómez	(SF)
58	Hugo Marioti	Correa	(SF)
59	Daniel Vecchio	Zavalla	(SF)
60	Raul Urquiza	Cmen. del Sauce	(SF)
61	Pedro Molina	Rosario	(SF)
62	Juan Savino	Armstrong	(SF)
63	Pedro Conti	Rosario	(SF)
64	Ruben Capelletti	Rosario	(SF)
65	Gerardo Parvisch	Armstrong	(SF)
66	Martin Zarate	Pto. San Martin	(SF)
67	Claudio Digilio	Arroyo Seco	(SF)
68	Dante Jaeggi	Roldán	(SF)
69	Adrian Parroyra	Arroyo Seco	(SF)
70	Omar Bartocci	Cañada de Gómez	(SF)
71	Gerardo Avellani	Cañada de Gómez	(SF)
72	Ruben Spinelli	Casilda	(SF)
73	Javier Iola	Montes de Oca	(SF)
74	Oscar Favero	Los Molinos	(SF)
75	Jorge Ramos	Las Parejas	(SF)
76	Ariel Urraco	Casilda	(SF)
77	Roberto Broch	Rosario	(SF)
78	Marcelo Maspero	Rosario	(SF)
79	Jose Amabile	Cañada de Gómez	(SF)
80	Diógenes Bravello	Rosario	(SF)
81	Eduardo D'Angelo	Rosario	(SF)
82	Claudio Renea	Capitan Bermúdez	(SF)
83	Omar Fericien	Fuentes	(SF)
84	José L. Garcia	S.J.D.L. Pequina	(SF)
85	Néstor Orcelet	Rosario	(SF)
86	Horacio Sensolini	Corral de Bustos	(C)
87	Juan Principe	Villa Eloisa	(SF)
88	Ariel Giovannelli	Alvarez	(SF)
89	Jorge Capodimonte	Armanda	(SF)
90	Marcelo Cillone	Chañ. Bogado	(SF)
91	Adrian Lovato	Casilda	(SF)
92	Roberto Parak	San Nicolás	(BA)
93	Jorge Cilione	Chañ. Bogado	(SF)
94	Gabriel Batgelli	Soldini	(SF)
95	Miguel A. Medina	Las Rosas	(SF)
96	Oscar Sallaberry	Arroyo Seco	(SF)
97	Carlos Romero	Las Parejas	(SF)
98	Nestor Grane	Casilda	(SF)
99	Hector Capriotti	Righiera	(SF)
100	Daniel Marcolini	Peyrano	(SF)
101	Gabriel Vega	San Nicolás	(BA)
102	Eduardo Gunziger	Las Rosas	(SF)
103	Jorge Belloni	Rosario	(SF)
104	Damián Henry	San Nicolás	(BA)
105	Ricardo Blumenfeld	Rosario	(SF)
106	Daniel Eterovich	Venado Tuerto	(SF)
107	Rogelio Santi	Venado Tuerto	(SF)
108	Leandro Avali	Junin	(BA)
109	Oscar Galvan	Venado Tuerto	(SF)
110	Enrique Bernabei	Cañada de Gomez	(SF)
111	Marcelo Mozzi	Bigand	(SF)
112	Edgardo Pieruzzi	Bigand	(SF)
113	Juan C. Begliardo	Carcarañá	(SF)
114	Horacio Valenti	Chovet	(SF)
115	Daniel Zanni	Chovet	(SF)
116	Luis Standi	Carcarañá	(SF)
117	Rodolfo Giardino	Oliveros	(SF)
118	Jorge Masacesi	Oliveros	(SF)
119	Roberto Bogiatto	San Nicolás	(BA)
120	Daniel Corsalini	Uranga	(SF)
121	Marcelo del Bono	Rosario	(SF)
122	Fabian Bertippo	San Nicolás	(BA)
123	Daniel Tonecito	Rosario	(SF)
124	Hugo Garavaglia	Las Parejas	(SF)
125	Mario Cesar	Las Rosas	(SF)
126	Jorge Paolini	San Salvador	(ER)
127	Sergio Castro	Rosario	(SF)
128	Lucas Yurum	Chovet	
129	Omar Perez	Las Rosas	(SF)
130	Walter Ayastuy	Salto	(BA)
131	José Romagnoli	Cmen. del Sauce	(SF)
132	Miguel A. Peretti	Brinkmann	(C)
133	Victor Casanas	Rosario	(SF)
134	Roberto Riveros	Los Molinos	(SF)
135	Juan Farrial	San Fabián	(SF)
136	Roberto Biagioli	Casilda	(SF)
137	Renato Morlachi	Sunchales	(SF)
138	Miguel Pittori	V. Constitución	(SF)
139	Claudio Blanco	San Nicolás	(BA)
140	Leandro Nardi	Casilda	(SF)
141	Osvaldo Yacómarzi	Cmen. del Sauce	(SF)
142	Julio Tobaldi	Uranga	(SF)

Nuevas autoridades en el A.C. San Luis

AHORA, LA FEDERACION PUNTANA



Luis Alberto Adomo

***San Luis**– Por unanimidad la asamblea anual de socios del **Automóvil Club San Luis** procedió a designar a la **Comisión Directiva** que regirá los destinos de la institución por el próximo período.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La misma está encabezada por Luis Alberto Adorno, nuevo presidente, a quien secundarán Rodolfo Zapata (vicepresidente), Antonio Pringles Mendoza (secretario); Rafael Gatica (prosecretario); Ricardo Chirino (tesorero); Raul Medina (protesorero); Orlando Maiufi, Arturo Del León, Rafael Echenique, César Armando Bustos, Pedro Aguilera, José Alberto Grillo y Hector Anzulovich (vocales), Ricardo De Biassio, Juan Daniel Mana y Armando Carbonari (vocales suplentes) y Carlos Velázquez, Arnaldo Ercoreca y Aldo Bertolotto.

Como asesores figuran –entre otros– el Ing. Sturino y el señor Funes Gez.

Una de las primeras gestiones de la CD fue trabajar en pos de la tan ansiada y necesaria Federación Puntana. Para ello se ha invitado para estos días a una reunión, de la que participarán el Automóvil Club Tilisarao, el Moto Club San Luis y el Automóvil Golf Club de Mercedes.

(Informe de Andrés A. Pedernera)

Grave sanción a un piloto misionero

UN AÑO PARA HUMBERTO PASTORI

Posadas, Mnes. – En la última reunión de 1985, el Comité Ejecutivo de la Federación Misionera del Automovilismo Deportivo resolvió suspender de la práctica de este deporte por doce meses al piloto Humberto Pastori, subcampeón 1985 de la categoría TC del Noroeste. Para adoptar esta seria decisión se tuvo en cuenta la actitud antideportiva de Pastori en la última fecha del campeonato, la que se llevó a cabo en el Autódromo Ciudad de Posadas, del paraje de San Isidro.

El volante ahora sancionado, agredió entonces a un mecánico del piloto Carlos Tarnowski, luego de protagonizar un incidente con éste, y luego agredió de palabra al presidente del Automóvil Club Misiones, reiterando este hecho luego. El Comite decidió aplicar la sanción por unanimidad, para evitar la generalización de estas actitudes inaceptables, en el futuro.

(Rubichá Guazú)



Un típico exponente del TC del 47 cordobés. Es el villamariense Miguel Reinaldo Marchetto, quien llevará en 1986 el Nº 4 en sus puertas.

1 –	BADINO, Néstor	CHEVROLET	ARROYITO
2 –	ECHEVERRIA, Juan Carlos	CHEVROLET	VILLA MARIA
3 –	AMICUCCI, Carlos	CHEVROLET	CORDOBA
4 –	MARCHETTO, Miguel	CHEVROLET	VILLA MARIA
5 –	TORRES, Jorge	CHEVROLET	VILLA MARIA
6 –	GODOY, Rodolfo	DODGE	LA CALERA
7 –	CRISTINI, Gustavo	FORD	CAPILLA DEL MONTE
8 –	VICENTINI, Miguel	CHEVROLET	LA CALERA
9 –	CEVALLOS, Rubén	CHEVROLET	VILLA MARIA
10 –	ECHEVERRIA, Sergio	FORD	VILLA MARIA
11 –	RIMOLDI, Edgardo	FORD	RIO TERCERO
12 –	ZAPATA, Eliseo	CHEVROLET	VILLA DOLORES
14 –	MUTIGLIENGO, Daniel	CHEVROLET	CORDOBA
15 –	AGULLES, Joaquin	FORD	VILLA DOLORES
16 –	BARBIERIS, Rodolfo	CHEVROLET	VILLA MARIA
17 –	TRUCCO, Héctor	CHEVROLET	UCACHA
18 –	KASUL, Alejandro	CHEVROLET	CORDOBA
19 –	PONCIO, Nelso	CHEVROLET	CORDOBA
20 –	ROJO, Oscar	CHEVROLET	VILLA MARIA
21 –	FARGIONI, Domingo	FORD	MORRINSON
22 –	PAREDES, Eduardo	FORD	CORDOBA
23 –	BERTOLA, Hugo	CHEVROLET	HERNANDO
24 –	MARTINEZ, Fulgencio	FORD	CORDOBA
25 –	FARGIONE, José	FORD	MORRINSON
26 –	MUSCARELLO, Angel	FORD	CORDOBA
27 –	BOAGLIO, Hugo	CHEVROLET	HERNANDO
28 –	RAINIERI, Avelino	CHEVROLET	BALLESTEROS
29 –	NICOTRA, Eduardo	CHEVROLET	VILLA DOLORES
30 –	MARTINI, René	CHEVROLET	IDIAZABAL
31 –	MONTENEGRO, René	CHEVROLET	JESUS MARIA
32 –	LUCIANI, Eduardo	CHEVROLET	CORDOBA
33 –	CASALIS, Ernes	CHEVROLET	ARROYITO
34 –	DEMATTEIS, Juan Carlos	CHEVROLET	VILLA MARIA
35 –	GARBINO, Juan	CHEVROLET	GUIÑAZU
36 –	LOVAGNINI, David	CHEVROLET	CORDOBA
37 –	NIGRO, Juan Carlos	CHEVROLET	CORDOBA
38 –	PATERNO, Gustavo	DODGE	CORDOBA
39 –	SEGULJA, Antonio	DODGE	TUCUMAN
40 –	ALITTA, Rubén	DODGE	SAN FRANCISCO
42 –	FALVO, Carlos	CHEVROLET	HERNANDO
43 –	VERONESE, Eduardo	CHEVROLET	VILLA MARIA
44 –	DUBULOIS, Mauricio	CHEVROLET	DEVOTO
45 –	GARCIA, Oscar	CHEVROLET	VILLA DOLORES
46 –	BONO, Mauricio	CHEVROLET	CORDOBA
47 –	SCOTTA, Daniel	CHEVROLET	CORDOBA
48 –	CENA, Armando	CHEVROLET	VILLA MARIA
49 –	COPPARI, Roberto	CHEVROLET	RIO TERCERO
50 –	ANDRADA, Roberto	CHEVROLET	CORDOBA
52 –	ANDRADA, Oscar	CHEVROLET	CORDOBA
53 –	PONCIO, Alberto	CHEVROLET	CORDOBA

(Informe de Alejandro Cardoso)

Karting con Caja cordobés

LOS LAUREADOS, "PANDA 1" Y CARLOS PAUTASSO

Córdoba – "**Panda 1**" y **Carlos Pautasso** fueron los campeones del certamen anual organizado y fiscalizado por el Club Bernardino Rivadavia, de **Río Primero**, el que tuvo en su versión 1985 una extraordinaria repercusión y adhesión de pilotos y público.

"**Panda 1**", representante de Villa Carlos Paz, (tras el seudónimo se esconde **Hugo Maldonado**) es el campeón de la categoría **Junior**, consiguiendo el título con un chasis Vara y la preparación del motor a cargo de A. Visich. Disputó palmo a palmo el torneo con "El Tuco", arribando a un final reñido y de imprevisible resultado. Maldonado se inició hace unos años en la actividad kartística y su deseo para el futuro inmediato es competir este año en la categoría mayor, la de 125 cm³. Según su opinión, el aspecto organizativo de algunas carreras incidió sobre el desarrollo del torneo.

Carlos Pautasso, dominador y muy merecido ganador del torneo de la clase mayor, es oriundo de Jesús María, donde vive. Para él la temporada fue muy dura y de mucho trabajo, en gran parte por la oposición que le significó el desempeño de su vecino de ciudad, José Luis Grasso. Pautasso corrió con un Vara con motor Zanella 125 cm³, cuya preparación se debió a Montiel en las cuatro primeras fechas, tomando esa responsabilidad desde entonces Franco Marson, un experimentado trucador de nuestro medio. Para este año, Pautasso piensa debutar en la clase 1 del rally nacional; en ese caso, dejaría el karting. (**Nota de la redacción**: efectivamente, Pautasso debutó en el rally de Coronel Suárez, tuvo un buen desempeño a bordo de un Fiat 128, de 1100 cm³.)

(Héctor Galetto, Motokart-LV3)

Autoridades y Numeración para 1986

TURISMO CARRETERA DEL 47

Córdoba – La Asociación de Corredores de la categoría zonal cordobesa, **TC del 47** renovó sus autoridades, siendo encabezada la nueva **Comisión Deportiva** por el volante capitalino **Nelson Poncio**, a quien acompañarán en su gestión **Elvio Ceballos**, como vice, **Alejandro Kasul**, como secretario y **Alberto Amicucci**, como tesorero, en los puestos claves de la lista de 19 directivos.

En cuanto al ranking, recién entregado por la federación local, se forma hasta ahora con 51 corredores, correspondiendo el Nº 1 al campeón **Néstor Badino**, de la ciudad de Arroyito. El detalle completo es el que sigue:

NOVEDADES EN MONTE

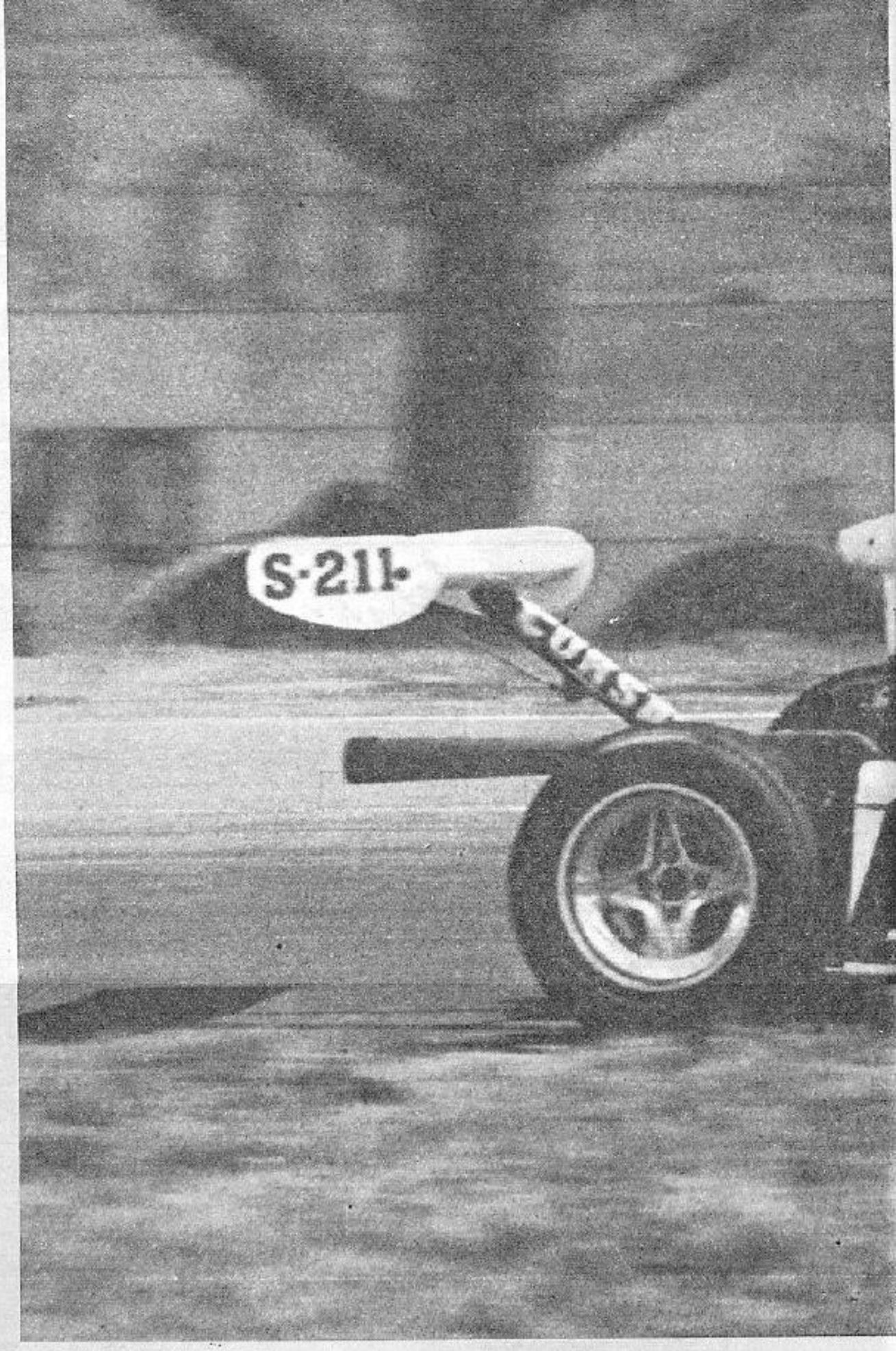
***San Miguel del Monte, BA** – La Subcomisión de Automovilismo del Club V.A.L., que orienta Francisco Giuliano, espera concretar la construcción de un trazado destinado en principio a la práctica del automovilismo zonal.*

Al respecto, comenzaron las tareas de demarcación, para continuar luego, cuando las circunstancias lo permitan, los trabajos de compactación y auxiliares.

En otro orden de cosas, la municipalidad local le otorgó en cesión al Club Automovilístico La Promesa, y en forma precaria e intransferible, una fracción de terreno muy cercana al balneario de nuestra ciudad para la construcción de un complejo polideportivo. La Promesa, será el organizador de la tercera fecha del campeonato provincial de rally, los días 12 y 13 de abril próximos, en los alrededores de ésta.

(Informe de Pedro N. Albarenque).





Miguel Angel Etchegaray da, por fin, rienda suelta a toda su alegría tras dominar a placer en el autódromo rionegrino. Sin embargo no todas fueron sonrisas en el equipo del mercedino durante el fin de semana. Recién el domingo por la mañana se pudo detectar la causa de un persistente problema en la carburación. Luego de ello, el Berta, cuyo motor es preparado por Juan José Reybert, fue inalcanzable.

FORMULA RENAULT ARGENTINA

EN GENERAL ROCA (RIO NEGRO)

EL CAMPEON HIZO

Pese a que las pruebas de clasificación (superselección de los 20 mejores tiempos apretados en seis décimas de segundo) anunciaban otra cosa, en la segunda fecha del torneo de FRA, el campeón Miguel Angel Etchegaray hizo prevalecer su gran superioridad, ganando con solvencia de sobra una carrera de trámite anodino, algo muy infrecuente en la categoría. Fue desclasificado Mandrini, quedando entonces de escolta Daniel Neviani.

Si para juzgar lo que vimos de la Fórmula Renault Argentina en General Roca, nos limitáramos a lo producido por **Miguel Angel Etchegaray** –el principal protagonista de la jornada–, tendríamos que convenir en que fue una carrera espléndida.

El "Toto" arrancó desde la cuarta fila, se puso casi inmediatamente en el tercer lugar –tras **Mandrini** y **Furlán**– y luego de tantearlos durante escasos kilómetros, tomó la vanguardia, hizo una diferencia que por momentos fue considerable –estamos hablando de la FRA de la paridad increíble– y finalmente se dedicó a cuidar su hermoso triunfo, dejando que se le acercaran, sabedor de su neta superioridad.

Sin embargo, la carrera no fue atractiva. Y mucho menos comparándola con lo que cabe esperar, luego de las brillantes demostraciones de los últimos tiempos, en las que los monoplazas de Renault nos tienen acostumbrados a cuantiosos pelotones luchando de a palmos por la victoria, con relevos constantes en el liderazgo y teatrales golpes de escena que cambiaban de una vuelta a otra el panorama.

Acá no hubo nada de eso, porque si bien **Mandrini** ("poleman" y luego

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Por Carlos Neira

Fotos: Enrique Blanco y C.N.

LO QUE QUISO

desclasificado, como veremos, por contravención reglamentaria) y Furlán estuvieron delante de Etchegaray, ello sucedió por muy corto tiempo, el que le tomó a la postre ganador para medirlos, elegir su hueco y pasarlos.

De ahí en más se sucedieron monótonamente los circuitos (que fueron muchos por lo corto del trazado) y, salvo en pocos puestos, ni siquiera hubo lucha a espaldas del campeón.

Los 2.012 metros del veloz trazado del Alto Valle, admiten sólo 20 máquinas de FRA. Treinta y seis pilotos emprendieron el largo viaje al sur, descartándose luego de las pruebas de clasificación sabatina a 16, entre los que cabe destacar al desolado **Hubo Mazzini**, ganador de la fecha inaugural en Balcarce. Para dar idea de lo angustiante y competitivo del asunto, basta decir que los 20 elegidos por el cronómetro para disputar los puntos el domingo, estaban en la víspera separados por **663 milésimas de segundo**.

El domingo, tras esas vueltas iniciales, el trencito comenzó a estabilizarse con Etchegaray en la punta y el seguimiento de **Mandrini**, **Furlán**, **Cingolani**, **Neviani**, **Solmi**, **Bovone**, **Giorgi** y **Mancuso**.

En el primer tercio de la carrera, **Furlán**, al pisar lo sucio (o la tierra) de la horquilla, se fue del pavimento perdiendo cinco puestos, lo que lo obligó a remar para recuperar lo perdido, lo cual consiguió en gran parte manejando muy finito para ello. Labor parecida a la de **Solmi**, que se asentó recién en la segunda parte de la carrera ganando posiciones.

Mientras Toto seguía acumulando diferencias (en 15 giros, 4s6/10 a su favor), lo más interesante lo hacían Mandrini y Neviani, éste último, paulatinamente acercándose al rubio de Leones.

La cosa terminó con Etchegaray regalando distancia ("**Creo que me desconcentré; quizá porque todo resultó muy fácil, una circunstancia infrecuente en esta categoría**", con una evidente levantada en la última vuelta y especialmente en los últimos metros, lo que hizo que Mandrini y Neviani llegaran tras suyo, el primero de ellos a sólo medio segundo.

Para el análisis, el saldo nos dice que, por lo visto en Balcarce (hasta su abandono) y lo del domingo pasado, es decir en dos escenarios diametralmente opuestos, **Miguel Angel Etchegaray** sigue siendo el rival a vencer, aserto que habría que confirmar dentro de un mes en Buenos Aires, ya que las sólidas premisas no son moneda segura en el cambiante automovilis-

mo de hoy, y muchos menos en la Fórmula Renault.

Neviani, Solmi, Cingolani, Furlán y Bovone, sin olvidar a Mazzini, pese a su renuncio, son por el momento los más serios candidatos a discutirle el dominio al campeon.

MANZANITAS DE ROCA

EL MISMO (I). "Es el mismo motor de Balcarce, que ya tiene cuatro carreras ya que dos veces Solmi corrío con él en 1985. En el auto sólo corregimos valores de alineación. El fin de semana comenzó mal, ya que primero me volvió loco una falla (era el tubo centrador del carburador, rajado) y además le pegúe una recalentada a este motor, que llegó a los 130°; pero le tenía fe y lo dejé. Hice bien". Así habló el Toto, luego de su triunfo.

EL MISMO (II). El tono de Mazzini no era el mismo, aunque decía que "es el mismo de Balcarce; se lo llevamos a Reybet para que lo volviera a armar luego de la revisión técnica. No sé qué pasó; ahora no empuja y

LARRAURI VOLVIO POR SU FUTURO

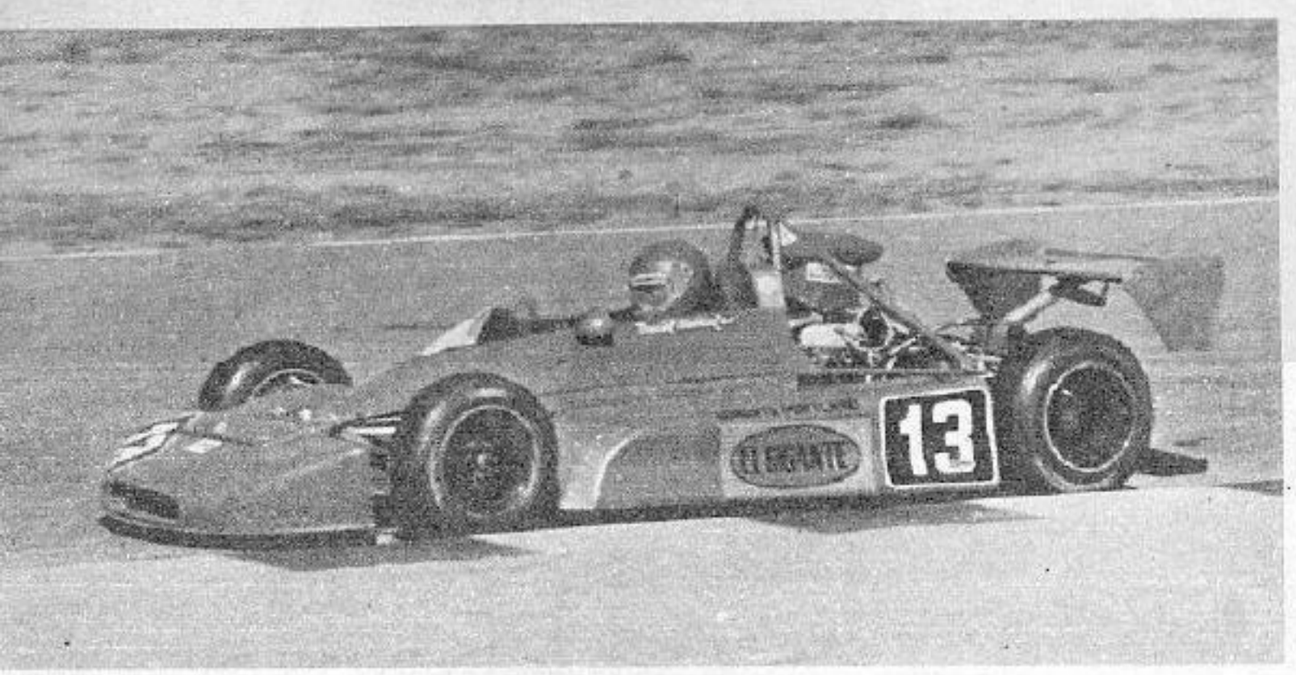
Oscar Larrauri retorno una vez mas al país. El regreso de "Poppy" se produjo el pasado viernes y su objetivo fundamental poco y nada tiene que ver con el plano deportivo, ya que esta fugaz visita a la Argentina está motivada nada menos que por su casamiento con su novia Liliana, a concretarse el proximo sabado 15 en Granadero Baigorria.

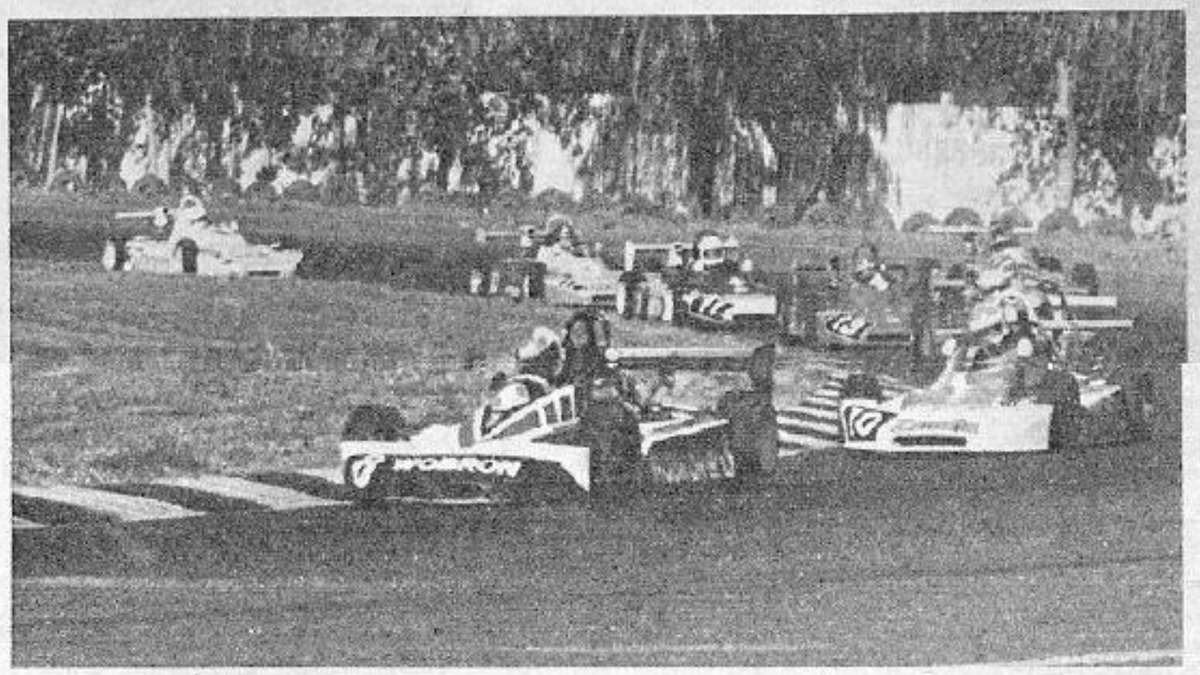
Sin embargo, la curiosidad periodística no podia desperdiciar semejante oportunidad para consultar a Larrauri sobre su actualidad deportiva. Una actualidad con varios flancos para encarar y que Poppy abrio con una sorprendente reflexión sobre su actuación en las Tres Horas de Miami: "Estoy más que satisfecho, ya que estuve punteando durante un buen rato hasta que comenzamos a tener problemas con el varillaje de caja y nos retrasamos. De todas maneras la incursión fue positiva, no sólo por los resultados sino porque, como consecuencia de ella, recibí una invitación de un equipo estadounidense patrocinado por una firma de neumáticos, para correr el 22 de marzo las Doce Horas de Sebring con un Porsche 962, en reemplazo de Jochen Mass que se accidentó. Debo estar el miércoles 19 para empezar a probar".

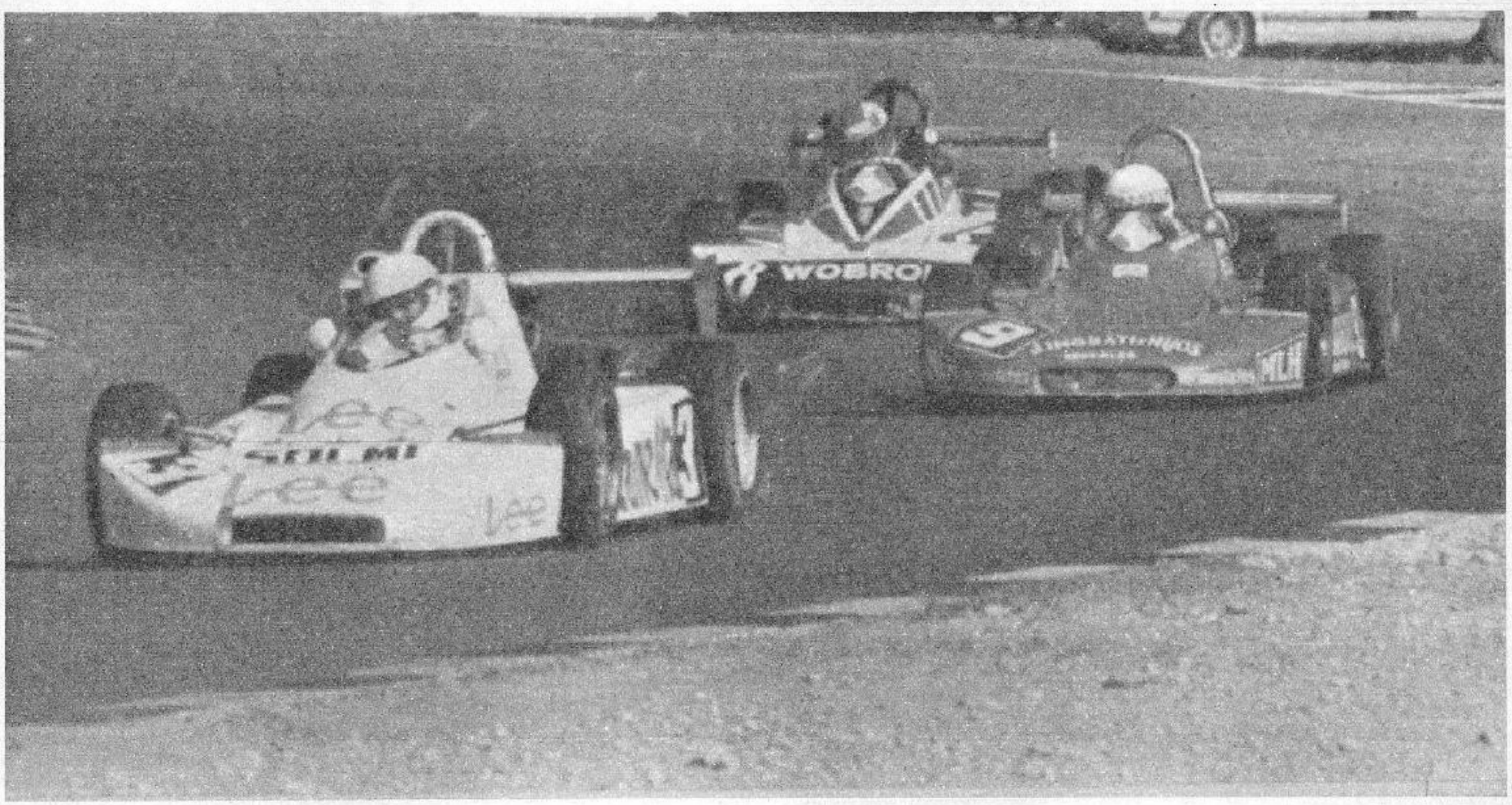
Seguidamente, Larrauri confirmó su continuidad en el certamen norteamericano de la IMSA "por cinco o seis carreras más", ratificando asimismo su participación en todas las del Mundial de Marcas y la Copa Europa Renault Alpine. "Será una temporada con mucha actividad para mi, ya que tendrá un programa de 26 carreras aproximadamente. En el Mundial de Marcas correré con un Porsche 962 y lo que aún no está decidido es quién será mi compañero. Puede ser Thierry Boutsen o el español Jesús Pareja. Depende de algunos acuerdos económicos y de los compromisos que Thierry tenga con la Fórmula Uno".

Y ya que el propio Larrauri mencionó a la Fórmula Uno, esto nos dio pie a avanzar sobre este tema del cual tanto se habló en relacion con Poppy en las últimas semanas sin ningún hecho concreto. La novedad más flamante había llegado en el curso de la semana anterior y daba cuenta de que Larrauri tendría posibilidades de debutar en el Gran Premio de San Marino, a disputarse en el circuito de Imola el proximo 27 de abril, con el equipo de Gianpaolo Pavanello quien presentaría un chasis Euroracing impulsado por un motor alemán Zakspeed... Segun las versiones, el equipo estaría financiado por el "Ente Nazionale Idrocarburi", la empresa petrolera nacional italiana, y su incursión en el certamen de Fórmula Uno comprendería una decena de carreras a disputarse en territorio europeo. Una extraña versión que pusimos a consideracion de Larrauri.

La anterior locuacidad de Poppy sufrió, ante el interrogante, un parate. Con la misma cautela y reserva que evidencia desde hace un tiempo al referirse a la Fórmula Uno, Larraun contestó: "No quiero hablar sobre el tema porque si no, se empiezan a fabricar expectativas que luego se derrumban, como ya ocurrió otras veces. Lo único cierto es que las posibilidades siguen estando. No deseo hacer nombres de equipos, por ahora. Sólo puedo decir que, de concretarse, sería para correr 4 o 5 carreras en esta temporada".







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

KARTING

MANOZZO, BICAMPEON SUDAMERICANO

Disputadas las tres finales en el circuito urbano de **Punta del Este**, con una organizacion destacada por parte de Uruguay y la intervencion de Bolivia, Colombia, Chile y la Argentina; el piloto **Claudio Manozzo** obtuvo su segundo titulo de **Campeón Sudamericano de Karting** tripulando un **M-101 Parilla**. El principal candidato al cetro era el local **Jorge Soler**, pero una merma de rendimiento del motor en la segunda bateria, posibilitó a Manozzo quedarse con la corona. **Argentina** resultó **Campeón por Equipos**, obteniendo la copa que se entrega a la escuadra de mejor rendimiento. Próximamente ampliaremos los detalles de este torneo.

Abajo, un trio que se las trajo: Solmi (3°), Cingolani (4°) y Furlán (5°) marchan en ese orden en las ultimas vueltas, cuando Furlán, recuperado de un despiste, buscaba progresar. A la derecha, el mismo Furlan, al principio, seguido por el trencito encabezado por el descalsificado Mandrini. Izquierda. Daniel Nevlani está nuevamente en los puntos ganados, haciéndole pito catalan al ¿fatidico? Nº 13. Fue segundo tras muy buena faena.

ACTIVIDAD ZONAL

RALLY DEL NOA EN CATAMARCA

Catamarca - Entre el 22 y el 23 de marzo con el **Rally Fortaleza de la Frontera** se iniciara el Campeonato del NOA para pilotos y navegantes. La organizacion de la prueba estará a cargo de la Auto Pena Rally de Catamarca, con un recorrido por caminos departamentales de Fray Mamerto Esquiú, Valle Viejo y Paclin. Podrán intervenir máquinas de TN Clases 1, 2 y 3, las cuales desandaran el sábado 22 a partir de las 20.30 horas el tramo Collagasta-Las Piriquitas-Ruta Provincial Nº 1.

La segunda etapa será el domingo a partir de las 10 horas, con los siguientes PPCC: El Portezuelo-Monte Potrero Ruta Nacional 38 (vieja traza); Balcozna-San Antonio de Paclin; El Portezuelo-Monte Potrero y Balcozna-San Antonio de Paclín.

Informes e inscripciones en Salta 570 (4700), San Fernando del Valle de Catamarca. Tel. 23881. Habrá alojamiento gratis para tres personas por auto. La próxima fecha será en Santiago del Estero. La Rioja tendra una fecha, Tucumán dos y Catamarca, dos más, por el torneo de 1986.

Guíese mejor con PARABRISAS

LA REVISTA IMPRESCINDIBLE PARA EL AUTOMOVILISTA



En este número:

- **EXCLUSIVO**
  El Salón del Automóvil de Los Angeles '86. Todas las marcas y modelos. Las innovaciones y las tendencias.
- **¿QUE SON LOS "BOLSEROS"?**
  Venden más barato que los concesionarios. ¿Cómo y por qué?
- **LA TENTACION DE LOS IMPORTADOS**
  Al comprar un usado nace la duda: ¿nacional o importado? Sus pro y sus contras. Precios comparativos de repuestos.
- **CONOZCA LA MASERATI BITURBO Y EL DE TOMASO PANTERA-GTS**
- **TURISMO EN AUTOMOVIL**
  A Brasil vía Uruguay. Fin de semana en San Pedro.

editorial abril

¡CONSIGALA!

Suramericana

eso está certificado por la medición de 'Carburando': el mío fue, el sábado, el auto más lento, con 10 km por hora menos que el más veloz...".

MANDRINI DESCLASIFICADO. Por dos centésimas fuera de medida en los difusores de su carburador, fue desclasificado **Gustavo Mandrini**, quien el sábado había ganado el derecho a largar en primera fila y por la cuerda. El cordobés, en carrera, había llegado segundo a 59/100 de Elchegaray. Su preparador, **Esteban Pou**, también de Leones, deberá revisar su metrología, pero seguro que está bien encaminado para conseguir buena potencia.

ABANDONOS Y RETRASOS. **Fabi**, rompió motor enseguida; **Bovone**, embrague; **Laguna**, "nafta mala"; **Bossi**, neumático; **Bouvier**, rotura del motor; **Giorgi**, carburación; **Torregiani** caja de velocidades.

NO CLASIFICADOS. Ocho fueron los que "se anotaron" en la carrera a diez vueltas para **No Clasificados**, por el torneo **Oscar Franciscanzelo**, la que fue ganada de punta a punta por el entrerriano **Omar Martínez**, "el Gurí", quien entregó así una "muestra gratis" de lo que puede hacer cuando se aclimate. Mazzini, por su parte, sudó la gota gorda para ser segundo tras un mal inicio, superando a Carlos Barceló, Nickisch, Di Meglio, el debutante Juan Carlos Ramos, Zgaib y Eseverri, que sólo duró siete vueltas.

LA PISTOLA. La gente de "Carburando" la llama **"sensor de velocidad"** y es nada más ni nada menos que la mortífera arma de **"Radar Vigila"**. **Según las mediciones de Hugo Daniel en la recta opuesta, el auto más veloz de la FRA fue, el domingo, el de Etchegaray con 179 km por hora.** Luego se escalonaban Mandrini (178); Furlán, Cingolani y Mancuso (177); Palmero y Bovone (176); Neviani, Bouvier y Marcelo Díaz (175); Pagani, Fabi, Pereyra y Paulizzi (174) y Laguna y Alisi (172). Para comparar, Zuain, en **T.C. 2000**, fue el más rápido del domingo con 182 km/hora.

FORMULA DOS CODASUR

CON PIRELLI, RESULTADOS INESPERADOS



Cuatro días de intensos tests realizó la **F 2 Sudamericana** en el autódromo capitalino. El objetivo fue la adaptación de los autos y pilotos argentinos a los **neumáticos Pirelli**, de fabricación brasileña, que este año serán obligatorios para esta categoría. No todos los equipos argentinos estuvieron presentes, pues hay autos sin terminar de armar y otros que decidieron esperar la primera carrera para calzar los radiales de la casa italiana. El campeón, **Guillermo Maldonado**; **Angel Guerra**, **Humberto Dana**, **Gustavo Sommi**, **Rafael Verna**, "Cachi" Scarazzini, **Enrique Benamo** y **Guillermo Kissling** fueron los que más giraron. También lo hizo brevemente, y con el auto de Abadía, **Néstor Gurini**.

Precisamente, el ingeniero de Olivos (foto) fue el que mejor resultado extrajo de las pruebas, obteniendo un registro de **1m13s80/100** en el tercer día de pruebas y marcando así un nuevo récord extraoficial para el trazado número 9. La comparación con las gomas Paneco fue inevitable y esto es lo que opinaron los protagonistas.

"Lo que más me sorprendió fue la durabilidad de estas gomas. Yo giré cien vueltas el viernes –lo que equivale a más de dos carreras de F.2– y todavía estaban para seguir..." –nos decía "Yoyo" Maldonado–. Me parece importante aclarar que las Paneco duraban menos, pero porque los pilotos le pedimos que las hicieran durar solamente una carrera. Con respecto a los tiempos, lo más importante es que son muy parejos (mi mejor registro fue 1m13s90/100), se puede girar cincuenta vueltas sin que haya merma: eso es fundamental."

Gustavo Sommi, a pesar de haber girado muy poco, por un motor roto, comentó: "Yo las puse, me tiré enseguida a andar rápido, y en tres vueltas hice catorce-cinco, tiempo que antes sólo salía en condiciones superideales. Pero como se rompió el motor, seguí las pruebas 'de abajo' y rescaté un detalle: los pilotos nuevos, que antes estaban un poco más lejos de nosotros, con estas gomas se nos vinieron encima. Lo que ocurre es que antes éramos pocos los que le conocíamos algunos truquitos a las Paneco, pero con estas Pirelli, que son todas parejas, se nivela todo, y los chicos llegan rápidamente a tiempos que antes ni por casualidad alcanzaban".

No se equivocaba el de Chascomús, prueba de ello era la alegría de Rafael Verna que, debutando en el team de **Antelo** y con el motor fallando, rápidamente bajó el minuto quince segundos. "Antes, con todo bien, me costaba sacar esos tiempos, por eso estamos muy conformes", nos dijo.

Humberto Dana, debutante proveniente de la F.R., también marcó registros similares en pocas vueltas, antes de sufrir una rotura de motor que lo dejó de a pie el jueves.

Enrique Benamo, el único piloto que había tenido contacto con gomas similares sobre autos de relación peso-potencia parecida (F.3 Europea), se manifestó conforme por el nivel, agregando que "el auto se comporta ahora como los que manejé en Europa".

El comentario general sobre el "feeling" de los autos, tuvo coincidencias. Los pilotos expresaron que el tren delantero tiene un notorio mayor "grip" con las Pirelli. El problema consiste en que esto no se soluciona dándole mayor carga al trasero para los virajes rápidos, donde tendía a escapar la cola, porque en lo lento la trompa barrería en demasía. La "viajada de cola" se debe al mayor ángulo de deriva de estas gomas, cuyo diseño de talón es más flexible que las Paneco. Esto, sin embargo, según los propios interesados, no influía en forma negativa en los tiempos; simplemente hay que eliminarlo con el solo objeto de viajar más afirmado y seguro.

"Hay que trabajar mucho todavía, pero la cosa apunta bien –nos dijo Angel Guerra– el motor que usamos no es competitivo y hay que balancear el auto para estas gomas. Lo importante es que, a pesar de no contar con suspensiones radiales, los coches se adaptaron bien."

Quien se mostró más reservado fue Kissling, pero el trabajo y el despliegue de su equipo, con dos autos, hablaba por sí solo. El ingeniero trabajó a destajo para adaptar su chasis a las nuevas gomas y consiguió los mejores resultados en los relojes, con el record absoluto de las pruebas.

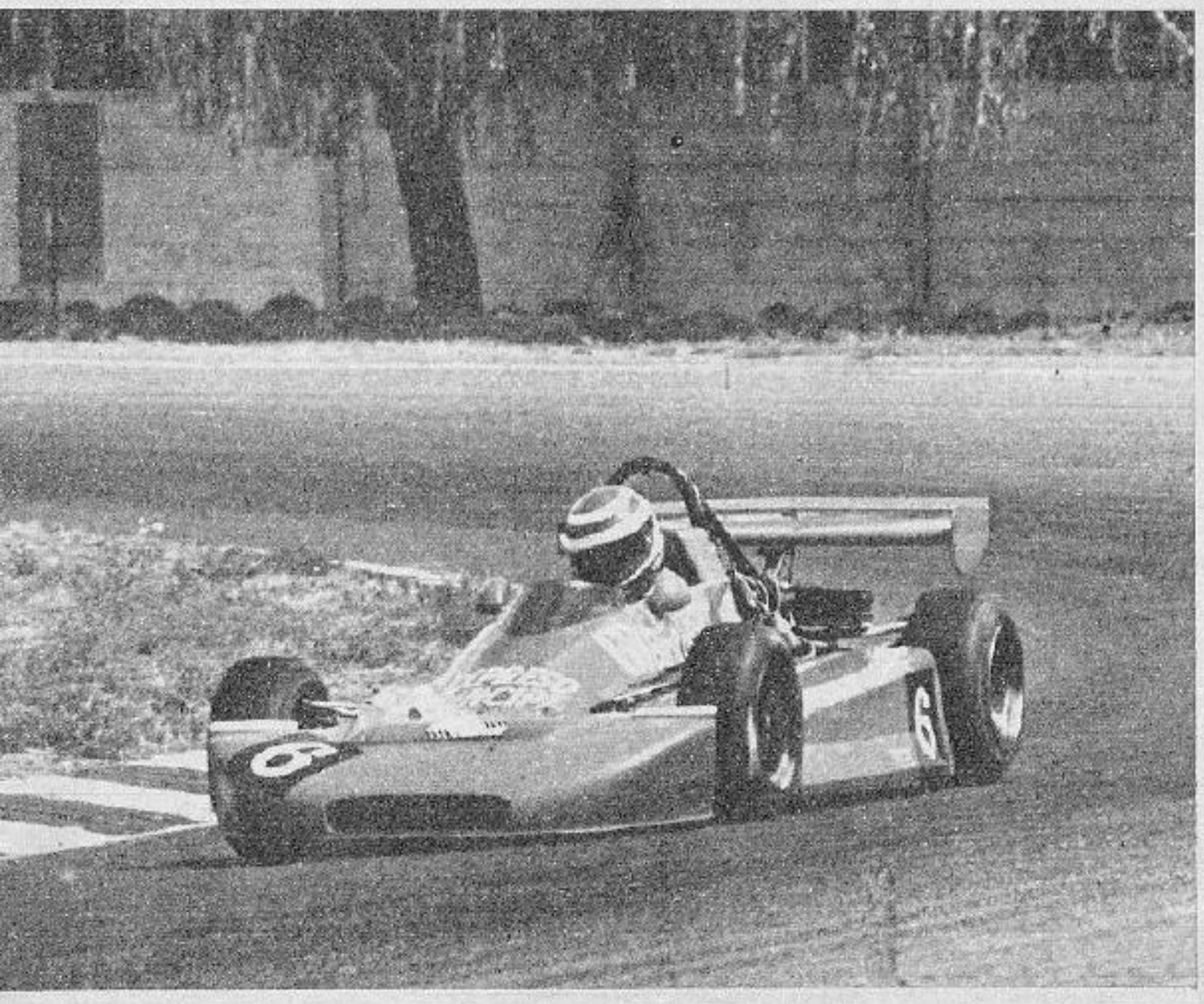
Un detalle para comprender la importancia del logro de Kissling es que en todo momento sus autos circularon con un filtro de aire colocado en la toma dinámica para cuidar la salud de los motores. Ese filtro, normalmente usado por el de Olivos en sus prácticas, le quita aproximadamente medio segundo en los tiempos de vuelta... Contundente.

Por el lado de los proveedores de gomas también hubo sonrisas. Los técnicos de Pirelli Brasil se mostraron sorprendidos por el grado de profesionalidad de los pilotos y mecánicos argentinos, muy superior al de los brasileños, según expresaron. En cuanto a la faz técnica, se mostraron más que conformes, ya que, a pesar de que los chasis Berta no poseen suspensiones diseñadas para radiales, los neumáticos alcanzaron y mantuvieron la necesaria temperatura de trabajo, lo que abre un interesante panorama de evolución futura.

Recordemos que el aspecto institucional de la adopción de las radiales contemplaba la posibilidad de equiparar las performances entre brasileños y argentinos, por lo que los resultados obtenidos en estos ensayos ponen de manifiesto que la brecha puede ser ahora mayor, introduciendo un factor inesperado que habrá que seguir atentamente a lo largo del año.

Marcelo García Lobelos

El rosarino Oscar Palmero, gran revelación del año pasado, apunta a grandes resultados en éste. Por de pronto, sumó ya seis puntos en Roca.



FORMULA RENAULT ARGENTINA

Autódromo de General Roca. Circuito de 2.012 metros. 37 vueltas, 74,444 km.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Mandrini, 46s54/100 (155,610 km/h); Furlan, 46s64; Neviani y Cingolani, 46s68; Mancuso, 46s69; Bovone, 46s70; Etchegaray, 46s78; Giorgi, 46s79; Solmi, 46s83; Bouvier, 46s87; Palmero, 46s89; Díaz, 46s90; Pagani, 46s91; Fabi, 46s99; Pereyra, 47s03; Torregiani, 47s06; Alisi, 47s08; Laguna y Paulizzi, 47s15; Rossi y Delgado, 47s21; Nickisch, 47s26; Imposti, 47s30; Barceló, 47s34; Mazzini, 47s46; Della Santina, 47s48; Martínez, 47s49; Malnenti, 47s50; Di Meglio, 47s66; E. Ballario, 47s71; Esseverri, 47s83; Muñiz Barreto, 47s84; Munoz, 48s28; Zgaib, 48s29; G. Reale, 48s68; Ramos, 49s28.

No clasificó: Scasso.

FINAL

Pos.	N°	Piloto/Proc.	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	1	**Miguel A. Etchegaray/Mercedes**	Berta	29m29s95/100	37
2°	13	Daniel Neviani/Laboulaye	Crespi	29m30s87/100	37
3°	3	Sergio Solmi/San Pedro	Crespi	29m42s17/100	37
4°	9	Daniel Cingolani/Nueve de Julio	Crespi	29m42s44/100	37
5°	8	Nestor Furlán/Ciudad Evita	Crespi	29m42s75/100	37
6°	6	Oscar Palmero/Rosario	Crespi	29m63s79/100	37
7°	25	Marcelo Díaz/Pehuajo	Crespi	30m07s17/100	37
8°	26	Oscar Pereyra/Pergamino	Crespi	30m10s12/100	37
9°	72	Walter Puluzzi/Quetrequen	Crespi	30m11s04/100	37
10°	17	Gustavo Mancuso/Chacabuco	Crespi	30m11s74/100	37
11°	20	Jorge Giorgi/Monte Maiz	Berta	29m40s51/100	36
12°	32	Carlos Rossi/Arroyo Seco	Crespi	29m50s78/100	35
13°	7	Rodolfo Torregiani/S.J. Esquina	Crespi	25m13s96/100	31
14°	71	Carlos Laguna/Quemu Quemu	Crespi	20m10s54/100	24

No clasificaron: Pagani (16v.); Bouvier (15v.), Bovone (14v.); Alisi (4v.); Fabi (1v.).

Desclasificado: Mandrini.

Promedio del ganador: 161,463 km/h.

Récord de vuelta: Etchegaray en la 11° y 16°, 46s43/100 (extraoficial, gentileza del Equipo "Ruedas", Radio Excelsior).

CAMPEONATO

(Disputadas dos competencias)

Mazzini y Etchegaray, 20; Solmi y Furlan, 18; Neviani, 17; Bovone y Pagani, 15; Cingolani, 10; Palmero, 6; Díaz, 5; Mandrini, 4; Della Santina y Pereyra, 3; Paulizzi, 2; Mancuso, 1.

Próxima competencia: 6 de abril en Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AFINACION ELECTRONICA STANDARD - DEPORTIVA

NOYA LEVAS

ARBOLES DE LEVAS - TAPAS DE CILINDROS

STANDARD - ESPECIALES - COMPETICION

SERVICIO MECANICO ESPECIALIZADO

EQUIPO POTENCIADO ¡¡COLOCADO!!

FIAT REGATTA 85 : 185 Kms. 100 S : 192 Kms.

INCLUYE = Arbol de Levas especial - Resortes de válvulas. Puesta a punto de distribución Calibración de Carburador.

TAMBIEN = Equipos similares para todas las marcas. Si su auto está equipado en escape deportivo. ¡¡¡CONSULTENOS!!!

OBTENDRA = Mejor aceleración. Mayor velocidad final. Economía extra.

SOLICITE TURNO — Envíos al interior

CRISOLOGO LARRALDE 3595/99 Ex-REPUBLIQUETAS(cp. 1430) TEL. 542-8970

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO

FORMULA ONE

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



Envíos al interior

CASCOS

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

SISTEMAS RALLYPRIMES

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

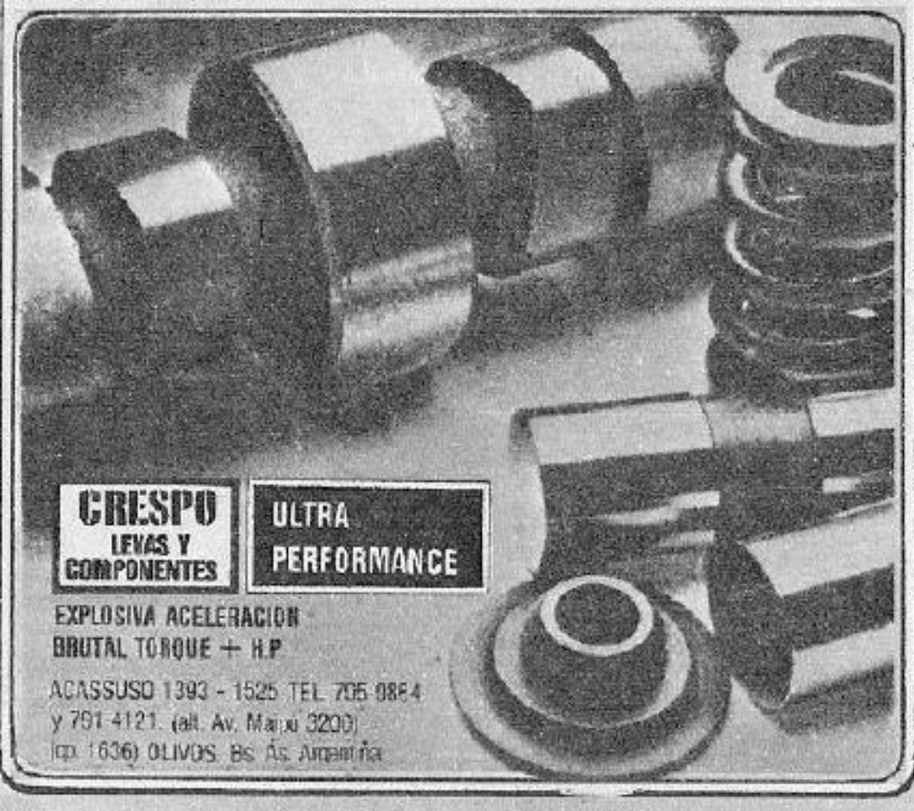
Av. del Libertador 6822 (cp. 1429). BS. AS. TEL. 784-4808.

FORD 2000/2300 cc

BOTADORES REGULABLES

795-9864 · 791-4121

UN EXITO

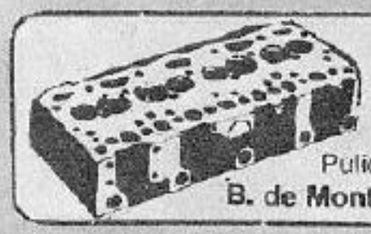


CRESPO LEVAS Y COMPONENTES — ULTRA PERFORMANCE

EXPLOSIVA ACELERACION BRUTAL TORQUE + H.P

ACASSUSO 1393 - 1525 TEL. 795-9864 y 791-4121. (alt. Av. Maipú 3200) (cp. 1636) OLIVOS. Bs. As. Argentina

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



TAPAS DE CILINDRO

EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION

Pulido y mecanizado para TC - TN y standard

B. de Monteagudo 1776 - MARTIN CORONADO

FORMULA 5

LO MAS GRANDE DEL AUTOMOVILISMO CHICO

todos los viernes de 21 a 23 hs.

INFORMES Y REGLAMENTOS

ZUVIRIA 5889. (1439) Cap.

LO EXIJA O NO LA LEY!!

POR SU SEGURIDAD Y CONFORT

COLOQUE EN SU AUTO APOYACABEZA

TOTAUTOS UNIVERSALES Y AMERICANOS

* R. 11 * TAUNUS GHIA * V.W. GACEL *

CON SUS RESPECTIVAS ALMOHADILLAS Y COLORES

Y Ahora, también, Moldeado en Poliuretano rígido, semi-rígido y flexible de acuerdo a su necesidad

OFERTA PARA TAPICEROS

Tenemos todos los modelos sin tapizar con adaptador

TOTAUTOS

CONSULTAS Y ASESORAMIENTO

ESTADOS UNIDOS 40 - Tel. 760-6477 - VILLA MARTELLI

(a pasitos de Gral. Paz y Av. del Tejar)

ADQUIERALOS EN LOS MEJORES COMERCIOS DEL RAMO

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



COMPETICION T.C.2000

F. RENAULT ARGENTINA ● F.2 LIMITADA

NACIONAL ● TURISMO CLASE 2, 3 y 4 ● F.2

CODASUR ● C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES

PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS

LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA

PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS

FABRICA Y VENTA:

JOSE INGENIEROS 4351 (1605) MUNRO. ☎ 762-3184 y 2647

KAWASAKI ☆ HONDA ☆ SUZUKI ☆ YAMAHA

MOTO PARTS — REPUESTOS NUEVOS Y USADOS — MOTO PARTS

Envíos al interior

568-4109

CUENCA 2470 - CAP.

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"

Tel. 821-2226 y 701-7948

TAPICERIA "CITROMEC"

TODO PARA SU CITROEN AMI 8 Y MEHARI

RECAMBIOS GARANTIDOS

GAONA 4046 (1702) CIUDADELA

IMPORTADOS

* VISA * GS. * CX * CITROEN * ALFA * R.5 * etc.

REPARACION DE OPTICAS Y FAROLES TRASEROS ● RECAMBIO TREN DELANTERO ● TRANSMISIONES ● SUSPENSION Envíos al interior

TEL.: 572-8404

ALFREDO LOPEZ — LA CASA DEL CARBURADOR

● T.C. ● T.C. 2000 ● F.R.A.

Turismo clase 2 y categorías zonales

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

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

Farias-Farias

COMPETICION

KAWASAKI - SUZUKI - HONDA - YAMAHA -

CURUPAYTI 1044/46 - MORON

J. L. ANDUJAR

ingeniería automotriz

TECNOLOGIA EXPERIMENTACION DESARROLLO

● TAPAS DE CILINDRO ●

PARA F.2 ● F. RENAULT ● T.C.2000 ● AUTOS DE TURISMO

* ENTUBADOS ESPECIALES *

TAPAS POTENCIADAS PARA TODAS LAS MARCAS

REALIZADAS EN FLUJOMETRO * VALVULAS ESPECIALES * RESORTES Y PLATILLOS * ARBOLES DE LEVA * ROQUE PERES 4374. CAP.

FUERZA EMPRESARIA AL SERVICIO DEL TRANSPORTE.

Fuerza empresaria al servicio del transporte, significa:

- Instalaciones modernas e integradas, que la ubican como una de las concesionarias más funcionales del país.
- 27.000 m2 propios de superficie, de cómodo y fácil acceso.
- Más de 15 años dedicados a la comercialización de vehículos para el autotransporte.
- 1500 unidades entregadas en cuatro años como concesionario de Mercedes-Benz.
- Ofrecer y brindar soluciones integrales a las necesidades del transportista.

AUTOMOTORES OLKAM S.A.

Compromiso y Responsabilidad de Líder.

Av. Gaona y G. Galilei-1744 Moreno.

CORSA

EL TALENTO JOVEN QUE AVANZA

AYRTON SENNA DA SILVA
4° en el Campeonato Mundial 1985 de F-1 y la sensación del año

VICTOR RUBEN ROSSO
Campeon Aleman 1985 de Formula Ford 2000 3° en el Campeonato Europeo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com