CORSA

LAMINA FERRARI F-1

CON LARRAURI EN BELGICA

GRAL. ROCA: GRAN TURISMO

A TODO COLOR: T.C. Y T.C. 2000

BESSONE VS. HERCEG: TODA LA VERDAD



UN RALLY CALIENTE

LA PASION... SEGUN SAN LUIS

Las revistas de Mauro

Nº 1.054, del 17 al 23 de septiembre de 1986 - Argentina: ₳ 1,40 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

MUNDIAL

¿BMW O FORD?– **Bernie Ecclestone** está manejando a dos puntas el lema motores, no sólo para **Brabham** sino para otros equipos de la F.1. Por un lado definió la **compra de Lola**, con lo cual se asegura la continuidad de Ford. De todos modos los americanos no están muy dispuestos a proveer un segundo equipo. Por otra parte, **Benetton** amenazo con irse a Indy si no consigue motores BWM o Ford. Por ello Ecclestone mantiene su presión contractual sobre BMW, con lo cual se asegura la continuidad del team anglo-italiano. En tanto, con Ford podría resolver la situación de **Tyrrell** en caso de que **Renault** se retire al no poder llegar a un acuerdo con McLaren. Con respecto a **Lola-Force**, es un hecho que los pilotos del '87 serán **Tambay** y **Cheever**, ambos pedidos y pagados por Ford. En cuanto a Benetton, cada vez se habla más de **Alessandro Nannini** para reemplazar a Berger.

***

PRUEBA LIGIER– **René Arnoux** probó en Balocco por dos días y 40 vueltas el EuroRacing F.1 que utilizara **Alfa Romeo** en 1985, pero adaptado desde junio para experimentar el nuevo motor de 4 cilindros que el año próximo empleará Ligier. Actualmente **Giorgio Francia** está llevando a cabo los tests del motor italiano, y seguirá haciéndolo. Uno de los temas que debe decidir Ligier en los próximos días, es el relacionado con el segundo piloto del equipo. Por un lado, **Laffite** declara que estará en condiciones para el 1er. G.P. del '87, al tiempo que Ligier había prometido a su piloto conservarle el lugar para cuando estuviese recuperado. Por otra parte, Ligier quedó gratamente sorprendido por la recuperación de **Pironi** y aceptó que lo tiene en vista para acompañar a Arnoux en el '87 a todo esto se agrega la fuerte presión de Alfa para que el segundo piloto sea italiano. Por lo visto, candidatos no faltan. En otro ámbito se confirmó la desvinculación de **Gerard Larrousse**, algo que ya habíamos adelantado. Larrousse, luego de algunos entredichos con **Guy Ligier**, decidió constituir su propio team de **F.3000** en sociedad con **Federic Alliot**, hermano de **Philippe**. Precisamente, éste sería uno de los pilotos del nuevo equipo, en caso de ser licenciado por Ligier. La otra plaza podría ser para **Pascal Fabre** o para el joven **Jean Alesi**, actualmente en F.3.

***

DOCE DE INDY– En un pequeño "triovalo" de sólo 1.388m se disputó en Sanair (Canadá) la 12ª fecha del certamen de **F. Indy**. Tras un recargo aplicado a **Al Unser Jr.** por superar a un coche en situación de bandera amarilla, y la insólita eliminación de los **Andretti** en un toque entre ambos, ganó **Bobby Rahal**. Para el canadiense fue la 4ª victoria de la temporada, pasando ahora a la punta del Campeonato empatado con Unser Jr. que pese al recargo quedó segundo en la clasificación final. **E. Fittipaldi** completó el podio, quebrando así una larga racha de infortunios. En el torneo del CART, tras Rahal y Unser Jr. con 107 puntos, quedan **Danny Sullivan** con 106 y **Michael** y **Mario Andretti** con 102 puntos cada uno. Con respecto a la F. Indy '87, tanto Fittipaldi como Michael Andretti han confirmado la continuidad en sus respectivos equipos, con lo cual se descartaría la posibilidad de Andretti Jr. a la F.1. Por otra parte, el CART está analizando nuevas reformas técnicas a introducir en el '87 con el objeto de reducir "otra vez" la velocidad de los autos, fundamentalmente en los circuitos ovales. Una de las opciones sería reducir en un 10/15 por ciento **la superficie alar** de los coches. Otra posibilidad en estudio es la colocación de una brida en la sobrealimentación o bien la limitación del "booster", a fin de reducir a **700** los actuales **850/900** caballos que se utilizan en carrera.

***

PIRELLI SE RETIRA– Según lo habíamos adelantado oportunamente, se anuncianá en los próximos días el retiro de la casa milanesa de la F.1. Si bien la decisión debe ahora ser ratificada por el Consejo de Administración, los equipos **Brabham**, **Ligier**, **Minardi**, **AGS**, **Osella** y **Benetton** fueron ya alertados por el **ingeniero Mezzanotte** acerca del "stop". Considera Pirelli que todo lo invertido y lo que significa la erogación de cada temporada –unos **12 millones de dólares**– no están de acuerdo con los logros conquistados. La gente de Pirelli había intentado lograr la provisión a **Williams** y **Lotus** para el '87, como última carta antes del retiro, pero el decidido "no" de parte de Honda hizo naufragar esta posibilidad. Pirelli orientará en **1987** sus esfuerzos mayores a los Mundiales de Rally y de Turismo Grupo "A". En tanto la F.1 retornaría a una situación de monopolio **Goodyear**, que facilitaría para la **FISA** la adopción de normas tendientes a frenar la actual carrera desenfrenada de los compuestos especiales, unificando los tipos en solo unos tres "standard", si es que no aparece algún competidor japonés.

Por otra parte, y además de lo ya referido, **Pirelli ampliará su participación en los campeonatos nacionales y ciertos eventos internacionales**, apoyando los programas deportivos de las fábricas de automóviles que son sus clientes de primer equipamiento.

No obstante, como propietario de Brabham y líder de la Asociación de Constructores de F-1, Bernie Ecclestone comentó así la decisión: "Es una pena, porque Pirelli tenía las mejores gomas de F-1. Es una lástima también para la imagen de la F-1, pues nunca es agradable que alguien se vaya... Por otra parte, entiendo su posición y no puedo reprobarla, sino sólo agradecer a Pirelli por lo que ha hecho hasta ahora".

Naturalmente, la casa italiana proseguirá la provisión de neumáticos a la Fórmula Uno por lo que resta de la temporada.

Producción: N.P. y Franco Lini (Desde Milán)

LA MULTA PARA PROST

Si algo le faltaba a **Alain Prost** para completar el rosario de infortunios en el **Gran Premio de Italia**, esto llegó al día siguiente de la carrera, al decidir la **FISA** aplicarle una multa de **5.000 dólares** por considerar "**falsas e insultantes**" las declaraciones que el francés efectuó a la prensa tras su desclasificación en la competencia.

Poco después de bajarse de su **McLaren** tras ver la bandera negra que se le mostró en el giro 25, el Campeón Mundial consideró "**propia de idiotas la decisión de los organizadores de detenerme luego de haberme permitido correr durante más de la mitad de la carrera**". Prost, que admitió haber violado la reglamentación existente al partir de boxes cinco segundos después de colocarse la luz verde y no en forma conjunta con el resto del lote, justificó su opinión expresando que: "**Lo correcto hubiera sido detenerme enseguida y no permitir que no sólo yo sino el resto de los pilotos, corriéramos riesgos inútiles durante tanto tiempo**".

Por su parte, las autoridades se mostraron sumamente disgustadas y sorprendidas por las declaraciones de Prost, puntualizando que la decisión contó con la aprobación de los Comisarios Técnicos y los representantes de la FISA. A su vez, **Yvon León**, Secretario General de la FISA, aportó una sugestiva opinión revelando que "**incluso, Ron Dennis, jefe del equipo McLaren, solicitó a los organizadores que dejasen terminar la carrera a Prost, para luego sí descalificarlo...**" ¡Qué mal!

¿ANDRETTI JR. A LA FORMULA UNO?

Ha habido gestiones para concretar el pase de **Michael Andretti** a la Fórmula Uno, con vistas a la próxima temporada. **Adrian Newey**, el joven ingeniero inglés que reemplazaría a **Gordon Murray** en **Brabham**, propuso a Andretti Jr. a **Bernie Ecclestone**, quien se mostró muy interesado en él por dos motivos: Por un lado, porque al ser americano, la joven estrella de Indy cuenta con el beneplácito de **Ford** y esto habría facilitado las cosas a Bernie en el caso de no seguir **BMW** con la provisión de motores; y, por otra parte, porque esta maniobra promocional sería bien vista por **Olivetti**, con muchos intereses en el mercado americano, la que bien podría replantear su decisión de abandonar Brabham a fin de la actual temporada. Además hay que tener en cuenta otro factor que entusiasma al líder de la FOCA, y que es el buen golpe a su favor que sería, en la particular batalla que Bernie tiene en el CART, poder quitarle una de sus principales figuras. Pero...

Indi Cars

RAHAL, TRAS

En el pintoresco circuito de **Mid Ohio**, previo a la carrera de Sanair que referimos aparte, se había llevado a cabo la 11ª fecha del torneo '86 de Indi Cars. La prueba, que consta de **84 vueltas**, tuvo un trámite intenso y las características del trazado fueron un excelente refresco luego de las competencias de **Michigan** y **Pocono**, dos veloces óvalos. En Mid Ohio la cosa es muy distinta por lo trabado del dibujo y por las subidas y bajadas.

Al principio, **Mario Andretti** hizo la punta, pero al romperse el caño de escape, debió desertar. Sin embargo, este hecho no hizo decaer el interés de la carrera, ya que entre Sullivan, Rahal, Guerrero y Cogan, integraron un trencito que se mantuvo hasta el final. Los tres primeros discutieron hasta que llegó el turno de las paradas en boxes para reponer combustible. Allí volvió a prevalecer el excelente trabajo del equipo de Danny Sullivan, quien como lo viene haciendo últimamente, fue

ECOS DE MONZA

Cada edición del Gran Premio de Italia es una usina generadora de hechos, rumores, situaciones y declaraciones. La versión 1986 no podía ser la excepción y así es que a más de una semana de la carrera, volvemos sobre hechos que por la cantidad existente y la limitación en el espacio disponible quedaron pendientes en el número anterior, pero no desactualizados.

LA SATISFACCION DE PIQUET

Nelson Piquet tuvo un pequeño incidente con un periodista italiano en la conferencia de prensa realizada tras la carrera. Todo se originó por la insólita actitud del colega peninsular, de hacerle al brasileño una pregunta en idioma francés... "**Justo a mí y en Italia, me viene a hablar en francés. No, no, así no va...**", fue la respuesta encontrada en el ganador. Luego, ya más tranquilo, comentó: "**Este triunfo tiene para mí una satisfacción especial, como el logrado en Brasil a principios de temporada. En aquella oportunidad quería ganar para levantar la moral de Frank Williams, que estaba muy mal tras su grave accidente. Ahora en Italia, además de vencer para fortalecer mis pretensiones al título, quería la victoria porque considero a este país como mi segunda patria, entre otras cosas por el público maravilloso que tiene. Además, siempre me fue bien en Italia, al punto que ya con éste son tres los triunfos que llevo en la carrera, dos en Monza y uno en Imola, la primera y única vez que se corrió ahí el Gran Premio italiano**".

LAS PENURIAS DE MANSELL

Un insólito problema mortificó a Nigel Mansell durante buena parte de la carrera. El mismo estuvo localizado en el múltiple cinturón de seguridad, uno de cuyos broches quedó suelto, lo que provocó que en cada viraje en las curvas, el cuerpo del inglés no estuviese lo suficientemente fijo, hecho que derivó en fuerte presión sobre su espalda con los consiguientes dolores y molestias, especialmente por los sacudones al pisar los "pianitos", que bien pudieron perjudicar en parte su rendimiento.

LA RECUPERACION DE ALBORETO

Pese a que tras su ausencia del viernes, muchos no lo creían, **Michele Alboreto** clasificó el sábado y corrió el domingo. "Culpable" de su acelerada recuperación fue el doctor Costa, el mismo que en ocasión del **Gran Premio Motociclístico de Misano**, posibilitara la participación en carrera de **Randy Mamola** tras un accidente en los entrenamientos. Costa efectuó una excepcional terapia sobre el hombro derecho y la espalda que Michele se había lastimado en una caída en la casa de unos amigos el jueves anterior a la carrera. El excepcional físico del piloto italiano contribuyó a que el tratamiento diera los resultados esperados y quizá mucho más, ya que no sólo pudo intervenir en el Gran Premio sino que también, tras el mismo y pese a las exigencias a que fue sometido su físico por una conducción francamente al límite y sin escatimar "pianazos", no evidenció dolores ni molestias. Al bajar de la **Ferrari**, Alboreto si estaba apenado y acalorado, pero no por los dolores de su espalda sino por el abandono que le impidió rubricar una actuación fragorosa y más que meritoria, especialmente teniendo en cuenta las condiciones en que corrió.

EL MISTERIO DE BALESTRE

Como no podía ser de otra manera, **Jean-Marie Balestre** también dio tela para cortar con sus particulares actitudes. Esta vez la misma estuvo rodeada de un halo de misterio que el titular de la FISA dejó cuando se lo consultó sobre los anuncios que sobre los nuevos reglamentos que tendrá la **Fórmula Uno**, se harán en la reunión del **3 de octubre** en **París**. "**Habrá grandes y revolucionarios cambios no sólo en la Fórmula Uno sino también en otros campos de la actividad automovilística**", atinó a decir Balestre, agregando luego: "**Pero nadie puede decir cuáles son, porque únicamente yo los conozco y ni siquiera se los he comentado a mis colaboradores más cercanos**".!!!

LA CARRERA DE FORMULA TRES

Como es habitual, el sábado anterior al Gran Premio tuvo lugar una competencia de Fórmula Tres sin puntaje para el Campeonato Italiano pero que, al realizarse por invitación, contó con lo mejor de la categoría peninsular. Fue vencedor **Stefano Modena** con un chasis británico **Reynard** impulsado por un motor **Alfa Romeo**, tras dura lucha con los Dallara-Alfa Romeo del equipo **Coloni**, conducidos por **Nicola Larini** y **Marco Apicella**. Son estos dos pilotos, justamente, los que luchan actualmente por el título italiano de Fórmula Tres en una temporada que los tiene como absolutos dominadores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Rally Mundial

EL FUTURO DE RECALDE

Luego de presenciar el Rally de los 1.000 Lagos, especialmente invitado por la gente de **Lancia**, el cordobés **Jorge Recalde** sostuvo varias reuniones tendientes a clarificar su futuro en en el mundo del rally. Con respecto a lo inmediato (léase **San Remo**) la posibilidad del Lancia oficial quedó descartada. Con el Campeonato perdido, la gente de Torino presentará sólo dos autos en la prueba italiana. De todos modos, Recalde tiene otras posibilidades que está analizando y que deberá elegir antes de fin de mes, puesto que el primero de octubre se cierran las inscripciones. Podría ser con un Lancia (037 o S4) del equipo **Jolly Club** o sino con un **Audi Quattro** particular o "semi".

Con respecto al '87, si bien hay varios contactos en marcha e incluso en Alemania, ningún equipo tomará decisiones antes del **3 de octubre**. Es que ese día se reúne el Comité Ejecutivo de la FISA y allí se decidirá con precisión cuál será el futuro del Mundial de Rally. En función de ello se elaborarán los planes de los principales teams y recién allí Recalde podrá definir su próxima temporada en Europa.

N.P. y F.L.

GRAN LUCHA

quien menos tiempo tardó en ese menester. Cuando parecía que las posiciones no se alterarían, el auto de Sullivan fue perdiendo velocidad y entró a boxes. Allí perdió la carrera, que a partir de ese momento tuvo en Rahal al nuevo puntero mientras que Guerrero se acercaba notablemente hasta que, faltando dos vueltas, un impresionante accidente ocurrido a **Josele Garza** determinó la puesta en funcionamiento de la luz amarilla en el circuito, ya que el "pace car" circulaba por la pista y los equipos de emergencia estaban en el lugar del incidente trabajando para rescatar al piloto, que finalmente sufrió una fractura de su pierna izquierda. En síntesis, ganó **Bobby Rahal**, seguido por **Roberto Guerrero**, Danny Sullivan, **Kevin Cogan** y **Al Unser Jr.**

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

Sport Prototipo **1.000 km. de SPA**

Para "Poppy", un fin de semana negro



Los Jaguar XJR6 recobraron el mejor nivel competitivo, especialmente con Warwick

Estaba escrito que ésta no sería una buena carrera para Oscar Larrauri. Pese al intenso trabajo del piloto argentino, la fortuna esta vez no estuvo de su parte y todo se terminó mucho antes de la bandera a cuadros.

Los ensayos previos permitían abrigar esperanzas de puntos "gordos" para el binomio hispano-argentino. Larrauri había conseguido un buen balance en el **Porsche 962** para el rápido circuito belga, y cuando mejor funcionaban las cosas era con piso mojado. Esto lo demostraron claramente las pruebas de clasificación.

En la primera sesión del sábado, con pista siempre húmeda, Larrauri asombraba con el tercer tiempo absoluto, dejando atrás a los dos Porsche oficiales, a un **Jaguar** y al auto "1" del equipo **Brun**. Por la tarde se formó la huella seca al dejar de llover, y allí todo volvió a la normalidad.

Sucede que Larrauri, debido en parte a las limitaciones económicas de su auto, debe clasificar con el mismo motor de carrera y prácticamente con la misma presión de turbo. En cambio, los otros equipos (léase Porsche-Rothmans, Jaguar, **Mercedes** e incluso Brun) utilizan motores especiales, con mayor cilindrada y por supuesto mayor presión. Pero ocurre que con piso mojado no puede aplicarse toda esa potencia "plus" y entonces Larrauri, con un auto muy bien balanceado, podía estar adelante.

Además, otro factor inesperado complicó la clasificación del argentino. Una molesta falla impedía el normal funcionamiento del motor, restándole unas 800 vueltas al mismo, lo cual es muchísimo en SPA. De todos modos, Larrauri se las ingenió para mejorar su tiempo de la mañana, quitándole el séptimo lugar al Mercedes.

Boutsen quedaba con la "pole", demostrando lo rápido que va y lo bien que andan los autos de Brun. Luego clasificaron los dos Porsche oficiales, los dos Jaguar y el Porsche privado del team "Liqui Moly", precediendo a Larrauri con el segundo auto de Brun, que obviamente no es igual que el primero, por muy decoroso que aquél sea.

En el "warm-up" se pudo verificar que el rateo había desaparecido en el auto de Larrauri, quien marcaba el cuarto tiempo y esperaba confiado la carrera. Esta se largó con piso seco y cielo cubierto. De movida, Poppy intentó realizar una carrera expectante, circulando en tandem con **Thackwell** y su Mercedes. Pero antes de cumplirse la primera media hora de carrera, apareció una falla eléctrica en el motor del Porsche "18", obligando a una detención en boxes. Los mecánicos demoraron en ubicar el problema (un cable de bujías en corto) y cuando Oscar volvió a pista había perdido 4 vueltas y estaba 22°.

Con el auto ok, Larrauri comenzó a recuperar, entregándole el coche a **Pareja**, luego de dos horas y ubicado 16°. El español hizo un turno de una hora y, cuando volvió a pista el argentino, estaban 13°. Pero media hora después, una densa columna de humo blanco indicó que todo estaba terminado. Una turbina dijo "basta" y a otra cosa. Por supuesto que Larrauri no estaba muy feliz: "Pese al problema del cable de bujía, estaba para sumar puntos importantes para defender la posición en el Campeonato. Ahora sólo nos queda la carrera de Fuji en Japón. Por lo pronto el próximo domingo Brun me invitó a correr uno de sus autos en Nürburgring, donde se disputa una fecha de la 'Super Cup' alemana. Es un Campeonato muy importante. Fijate que además de los Porsche, Jaguar presentará un auto. De paso le podré hacer barra a Rosso, que allí correrá en F.3"

Volviendo a la carrera en sí, la misma tuvo un nivel altamente emotivo hasta la bandera a cuadros, demostrando que la Endurance está recuperando calidad en cuanto a espectáculos. Desde el comienzo la lucha se planteó entre el Porsche oficial de **Bell-Stuck**, el Porsche-Brun de **Boutsen-Jelinski** y los Jaguar. En la primera parte fue **Cheever-Schlesser** el binomio "británico" que peleó la punta, pero luego, por problemas de motor en el auto 52, tomaron la posta **Warwick-Lammers**.

Así fue que se llegó al epílogo de la lucha con los tres coches en apenas una decena de segundos de diferencia, luego de casi 5 horas y media de carrera. El protagonista de las últimas vueltas fue el británico **Derek Warwick**, quien en un impresionante "sprint" final dio cuenta del Porsche de Derek Bell a dos giros del banderazo. Luego se fue en busca de Boutsen, que marchaba en punta con un par de segundos de ventaja. La última vuelta fue antológica. Warwick lo alcanzó a Boutsen y ambos cruzaron la meta casi apareados, en un final digno de F.1 y muy similar al de Jerez. Por pocas centésimas el triunfo quedó para el piloto local y para Porsche. Esta vez Jaguar estuvo más cerca que nunca de la victoria, desde Silverstone, donde ganó.

Texto y fotos: Néstor Palmetti
(Desde Bélgica)

CLASIFICACION FINAL

6ª Fecha del Mundial de S.P. - 14/9/86 - Circuito de SPA (6.940 km.) - 145 vueltas: 1006,3 km.

1° Boutsen-Jelisnki-Brun	Porsche 962C	
2° Warwick-Lammers	Jaguar XJR 6	a 0s55/100
3° Bell-Stuck	Porsche 962C	a 28s17/100
4° Ludwig-Barilla-Winter	Porsche 956	a 2 vtas.
5° Cheever-Schlesser	Jaguar XJR 6	a 2 vtas.
6° Thackwell-Pescarolo	Mercedes Benz	a 5 vtas.
7° Mass-Wollek	Porsche 962C	a 5 vtas.

RV: Warwick-Lammers en 2m09s38 a 193,106 km/h
P.G.: 189,445 km/h

Campeonato (Equipos):
1° Rothmans Porsche, 47; 2° Brun Motorsport, 37; 3° Silk Cut Jaguar, 36; 4° Fitzpatrick Racing, 30; 5° Kouros Racing, 29; 6° Liqui Moly/Lloyd y Joest Racing, 28.

Campeonato (Pilotos):
1° Derek Bell y Hans Von Stuck, 82; 3° Dereck Warwick, 69; 4° Frank Jelinski, 59; 5° Walter Brun, 55; 6° Eddie Cheever, 49; 7° Oscar Larrauri y Jesús Pareja, 46.
Próxima fecha: 5 de octubre en Monte Fuji (Japón).

PRIMEROS EN TIEMPO



COMPETICION TEAM

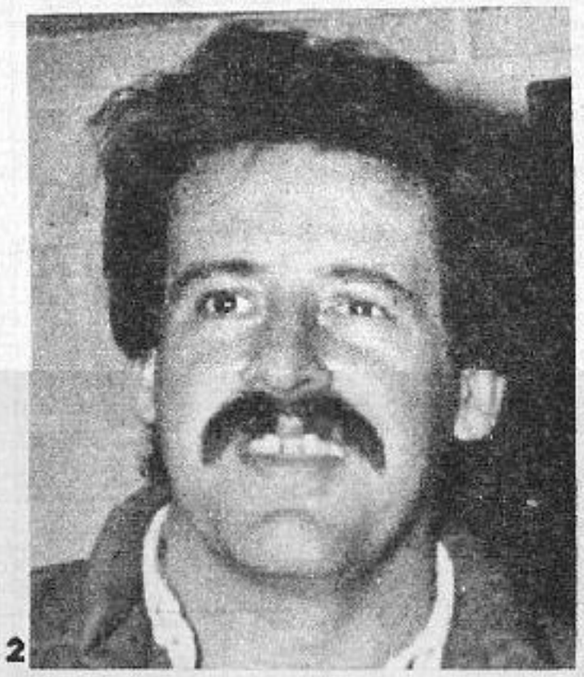
VII VUELTA DE SAN LUIS. Confirmado:

SOTO ES DEVOTO DE SAN LUIS

Por Eduardo E. Neira
Fotos: Enrique Bianco y E.E.N.



1



2



3

...de la PUNTA de la Sierra de los Dos Venados, por supuesto. Y Gabriel Raies, otro que quiso serlo pero a quien se le acabó la "vela" cuando la "procesión" recién empezaba, terminó yendo "a llorar a la iglesia". También "comulgaron" con la victoria Luis Grasso en la Clase 1 y Mario Stillo en la intermedia.



4

FICHA GENERAL

Denominación de la prueba: Rally 7ª Vuelta de San Luis.

Fecha: 12 a 14 de setiembre de 1986.

Autoridades: Director de la Prueba, Luis Adorno; **Comisarios Deportivos,** Raúl Escolar, Juan A. Grillo y Roberto Payela. **Veedor de la C.D.A.:** Félix Barral; **Comisario Técnico,** Daniel Affione.

Lugar: Caminos del Noroeste de San Luis.

Ubicación: Entre Quines-San Luis-La Toma.

Clima: Frío y soleado.

Participantes: 83. Clase 1, 34; Clase 2, 30; Clase 3, 19.

Difusión: Radio Rivadavia ("Carburando"); Radio Carlos Paz; Radio Champaquí, Radio General Paz, de Córdoba; Radio General Urquiza, de Paraná; Radio Universidad de Córdoba; Radio Huinca Renancó; Radio Cipolletti; Radio Splendid; transmisión en directo por Radio Dimensión de San Luis. Televisión: Canal 6 de Carlos Paz, Canal 10 de Córdoba (Motores en Marcha), Canal 9 de San Luis.

Público: Poco numeroso a lo largo de la ruta.

Organización: Buena.

Espectáculo: Bueno.

Fue un rally memorable. No sólo porque la lucha se planteó –por segunda vez en la temporada– en las tres divisiones, sino porque continuamente hubo novedades que afectaron su desarrollo. La victoria de **Ernesto Soto** y **Martín Christie**, quienes participan en el torneo por segunda vez en el año luego del retiro del equipo oficial **Renault** a fines del pasado campeonato, fue indiscutible y prolija. El piloto de Villa Dolores dejó por una semana el T.C.2000 y volvió por sus fueros con la notable autoridad y el ritmo que le viéramos durante tantos años y más recientemente en el Rally de Argentina, donde reverdeció sus laureles. Corrió poco más que como particular, y mientras duró la lucha frontal con **Gabriel Raies** (tan sólo tres primes), se mostró levemente superior al puntero del torneo en la Clase 3. Este y su equipo debieron sortear varios problemas para, lamentablemente, culminar su periplo puntano sin haber obtenido un solo punto que engrose su haber en el certamen, el cual, por añadidura, lo tiene como único y lógico "candidatazo". Las gomas rotas de Raies y las que destallecieron en los autos de la Clase 2 demostraron que las palabras dichas por **José García** (navegante de Bescham) antes de partir fueron proféticas: "**Este Rally lo deciden las cubiertas. Además de acelerar, habrá que cuidarse en ese aspecto**". Dicho y hecho. El neumático delantero izquierdo de **Mario Stillo** en el primer prime así lo comenzó a demostrar, ya que el piloto semioficial Renault –lo es junto a Torrás– finalizó por su culpa el primer día en el puesto 32°. Su remontada siguiente fue una de las principales acciones del rally, si no la principal. En el PC3 estaba 18°, en el PC4 se colocó 7°, en el siguiente, 4°; luego escaló un puesto en el PC6, y en el PC8 ya estaba 2°. Realmente "de película". Tuvo algunas "ayudas" tales como los sucesivos retrasos de Altamirano, los inconvenientes de **Torrás**, la mala partida de **Bescham**; pero para lograr una escalada semejante, manejó como pocas veces lo vimos. Stillo tiene fama (bien lograda) de ser un piloto prolijo, respetuoso del auto. Esta vez no cuidó ni tampoco le tuvo miedo a ninguna posibilidad de "piña" en los peligrosos "caracoles" que debió superar. La otra figura de la carrera fue, indudablemente, **Alfredo Altamirano**, quien debutó con una mecánica diferente (siempre de Luis Cosma) en las entrañas de su **Gacel**. Las nuevas homologaciones –¡al fin!– de motor y caja, así como las evidentes mejoras en la suspensión, ayudaron para transformarlo en el auténtico

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

1) Ernesto Soto cruzando uno de los vados. El de Villa Dolores ganó en éste mismo escenario el año anterior, logrando su ultima victoria nacional antes de esta presentación. 2) El ganador fuera del auto: "Voy a San Remo a establecer contactos". 3) El Renault 12 del binomio Stillo-Stella, ganadores de la Clase 2 y escoltas de Soto en la general. 4) Miguel Torrás tercero en la clasificación general. 5) Jorge Bescham con daños en la parte derecha de la trompa de su SE 1500, producidos cuando el vehículo iba para San Luis. Se rompió un amortiguador de la camioneta que lo transportaba... y ¡pumba! 6) El auto de Rosso-Valentini en reparación. Finalmente sufrió la rotura de la junta homocinética.



5





6

"cuco". Es claro que el de Río Tercero está para cosas mayores, y sobre todo para ser tenido más en cuenta ante quienes deciden el apoyo de los pilotos **Volkswagen** en estas competencias. El rally aún no se ve mucho por televisión, pero es un buen argumento comercial. Si de promoción se trata, pregúntele a Audi...

Los **Fiat Súper Europa 1500** no tuvieron un representante en la punta, libre de grandes penurias técnicas. Bescham, **Tubal** y **Badra** fueron los principales y, salvo el último mencionado, llegaron a la culminación de la competencia a duras penas. Bescham, por lo que nos cuenta en el recuadro adjunto; Tubal, porque faltando un prime y medio para llegar se le soltó el cáliper de freno delantero izquierdo.

Entre los puntanos se destacó nítidamente –como ocurre por lo habitual– **Federico "Feco" Schmid**, navegado por **Miguel Gramaglia**. Utilizaron un auto flamante, y cumplían una gran labor hasta que, por exceso de vehemencia, volcaron. Luego continuaron en carrera, pero las esperanzas de una excelente clasificación en la división se habían evaporado. En el caso de **Bassi**, la enorme sobrevirancia de su auto le complicó mucho las cosas y abandonó luego de cambiar la caja, que se dañó en los últimos kilómetros del sábado. Entre lo destacable merece citarse lo hecho por el reaparecido **Carlos Celis**, que comenzó muy bien pero le duró poco la buena "racha". En la **Clase 1**, las cosas estaban muy claras. El barilochense **Pirles** quería retomar la vanguardia del torneo, y en eso estaba cuando se quedó al costado del camino; recién empezaba la segunda jornada... **"Rudy" Trossero** lo relevó, conservando la punta hasta pocos kilómetros antes de la llegada final, cuando... **"Se trabó el auto y allá fuimos..."**. Volcó. De esa forma, **Grasso**, cordobés de Jesús María, quien debutó en el Rally 24 Horas del '85, obtuvo el premio a su meritoria y casi desesperada persecución. Volcó Trossero, pero quien fue a la postre ganador estaba tan sólo a 57s de su paragolpes trasero. No puede decirse entonces que su logro fuera casual. En lo más mínimo.

El futuro inmediato depara a la categoría cuatro pruebas más de acá hasta fin de año. Habrá entonces, en cada torneo de los tres de pilotos en disputa, 85 puntos que deberán repartirse. Sólo se puede aventurar que Raies ganará en la clase mayor, mientras que la "2" tiene tres pilotos y tres marcas que pueden aún luchar por el título. La cuestión deberá definirse entre Mario Stillo, Alfredo Altamirano y **Jorge** Bescham. Renault, Volkswagen y Fiat. **Sólo la primera de ellas considera que debe apoyar a su hombre** en el empeño. En la clase menor, Trossero y Pirles son "a priori" los nombres que suenan.

Aún se deberán recorrer casi 10.000 kilómetros en la pampa húmeda, en la Patagonia, en las sierras y en el litoral para conocer las respuestas a estos interrogantes.

PIEDRITAS DE ONIX

REAPARICION - Carlos Celis, campeón argentino de rally en 1982 y 1983, volvió por sus fueros con un **Renault 12 TS** que tenía preparado desde hace varios años. Este fue armado por **Batelli** en Córdoba, y luego de ser el mejor R.12 cordobés en el primer día, abandonó el sábado.

CORSA

Año XXI N° 1054
Del 17/9 al 23/9 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-7891/98

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

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Galdvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobeloss,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Héctor Codemarfori (EE.UU.), Néstor Palmetti
(Europa)
SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García
FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Colascione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.
Gemelli
Fotógrafo
Cristian Frölich.
SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diament **(Nueva York).**
LABORATORIO
Jefe: Omar García
ARCHIVO
Jefe: Francisco Forcinitti

EL UNICO MEDIO REVISTAS CON ALCANCE NACIONAL

editorial abril s.a.

AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Muleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzó
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2° piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543



7) El Volkswagen de Alfredo Altamirano, animador de la Clase 2, que finalmente fue sexto en la general 8) Gabriel Raies no pudo mantener su duelo con el ganador Soto porque le pasó de todo. Su carrera terminó en el PC.



APURON - En el primer prime de la última etapa, **Raies** rompió un palier y la **maza** delantera izquierda. Pudo reparar en el mismo prime, completando el arreglo en el siguiente enlace; sin embargo, allí no terminaron sus penurias, ya que cuando llegaba al control situada en **El Totoral**, su auto se descontroló, golpeando la **mesa** donde estaba instalado el Control Horario. No hubo mayores consecuencias y no se registró ningún herido. Poco después rompería un **neumático** y, finalmente, casi llegando a San Luis, abandonaría al romperse la caja de velocidades.

NUEVO GACEL - **Alfredo Altamirano** corrió por primera vez con la versión GS del **Volkswagen Gacel**. Utiliza el nuevo motor (de idénticas medidas que el anterior) y el coche en su conjunto pesa **50 kilos menos** que el anterior. Entre otras cosas, solucionó viejos problemas de la suspensión delantera. Asimismo posee la caja de velocidades de cinco marchas (cuya primera velocidad es igual a la anterior, mientras que la quinta es igual a la cuarta del modelo antiguo). Antes

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Raies-Campaña (R.18 GTX E.L.): Caja de velocidades, anteriormente se retrasó por tres pinchaduras en los PC4, 6 y 10.
También rompió un palier (PC11).
H. Hernández-Schroeder (R.18 GTX E.L.): Biela (PC2).
Colls-Venturi (R.12 TS): Alternador. Retrasado por goma delantera izquierda. (PC6).

LOS PROTAGONISTAS

Ernesto Soto: "Correr en San Luis fue una decisión de último momento. Al 'mulelto' y al auto de carrera los pusieron a punto en Carlos Paz y Córdoba, respectivamente. En esta última ciudad, Batelli le cambió la caja, ya que éste había terminado rota en el Rally de Argentina. Renault Argentina me apoyó muchísimo prestándome los vehículos y algunos elementos, aunque mi participación fue privada. La ruta no la hicimos como en otras épocas, pero teníamos las hojas bien hechas, y sólo tuvimos que adecuar algunos tramos.

"La carrera me gustó. Es corta y cómoda. El primer día –viernes– no tuve problemas, aunque en el segundo, entre Quines y Las Chacras, perdimos veinte segundos al cruzar un vado. El asunto era que había que cuidar los neumáticos. Lo notable del caso, es que cuando ya no teníamos a Gabriel Raies detrás, bajamos todos los tiempos del año pasado, salvo en el prime entre El Trapiche y Potrero de los Funes. Me gustaría seguir corriendo, pero en un par de semanas me voy a San Remo, para ver el rally mundial y tratar de establecer algunos contactos y costos para correr en Europa durante 1987."

Mario Stillo: "Después de pinchar esa cubierta en el primer prime, tuvimos que hacer una remontada notable. En el segundo día anduvimos muy rápido, aunque cuidando un poco el auto. No rompimos ninguna cubierta, y el domingo, hicimos una carrera tranquila, salvo en los dos primeros primes. Cuando Altamirano me llevaba dos minutos, era mucho, pero pensábamos que era posible descontárselos."

Miguel Torrás: "El sábado se nos taparon dos filtros de nafta y se rompió el diafragma de la bomba eléctrica de combustible, lo que nos hizo perder algo de tiempo. También pinchamos la cubierta trasera izquierda. En un momento se nos quedó



Mario Stillo.

trabada la caja de velocidades en San Francisco del Monte de Oro. El auto que estoy corriendo ya lo tengo vendido, y el actual dueño me lo prestó para venir a San Luis, puesto que el 'titular' está siendo reacondicionado luego de correr en el Rally de Brasil, donde quería estar con lo mejor que tuviese."

Alfredo Altamirano: "Este rally no empezó bien para nosotros... El día antes de largar tuve que cambiar el block, teniendo así 8 HP menos. En los primeros primes no tuve inconvenientes, ya que el nuevo Gacel es un 'jet' como anda. El sábado empecé bien, pero rompí dos gomas en el PC 6, entre Las Chacras y Pampa del Tamborero. El domingo, a partir de los primeros kilómetros del prime inicial del día, la caja se quedó trabada en segunda, y así anduve hasta terminar la carrera. En el tablero se prendían todas las luces, gastamos doce litros de aceite y el embrague estaba totalmente 'tané'. Pese a todo, terminamos, aunque sabemos que realmente tenemos un auto excelente. En varias oportunidades estuve más cerca de la Clase 3 que de alguno de mis rivales de la 2."

Federico Schmid: "Corrimos con un auto recién armado que va mucho mejor que el anterior. En el PC4 paramos cuatro veces porque se salía un cable de bujía. Luego, rompimos una cubierta antes de Las Chacras y al final, en el último prime del sábado, volcamos. Sin embargo el coche no se dañó mucho, aunque dimos una vuelta en el aire. El domingo, se vieron algunas de las consecuencias... Entre ellas, muy poco freno en el tren trasero. También, en el prime que llegaba a La Toma, pinchamos una cubierta trasera e hicimos quince kilómetros en llanta."

Jorge Bescham: "San Luis también comenzó mal para mí... Mientras traían el auto, que venía en un trailler tirado por una camioneta, se rompió un palier de ésta y el coche de carrera se dañó bastante en la trompa. Reparamos y largamos, pero nunca queda bien un auto luego de una piña así. El sábado rompí dos gomas, entre otras cosas, y el domingo me pasó de todo. Se rompieron el carter y la carcaza de la caja –no tenía tercera y quinta velocidades– me los emparcharon y así llegué. Me quedé en varios vados y en Carolina casi abandono porque no podía arreglar un flexible de aceite. Igual seguimos y a duras penas llegamos. Ahora voy a apurar el armado del Volkswagen Gacel para correr el año próximo."

Luis Grasso: "En los primeros dos primes de la carrera anduvimos bien y tranquilos. El sábado rompimos dos amortiguadores izquierdos, colocándonos segundos. El domingo, mi carrera era contra Rudy Trossero, pero en condiciones normales era imposible descontarle los tres minutos que nos llevaba.

"Para colmo, rompimos la goma trasera izquierda y otro amortiguador. Al volcar Rudy en el último prime quedamos primeros, ya que veníamos a 58 segundos detrás."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de largar el rally debio cambiar el block motor que tiene **quince caballos más** de potencia que el usado hasta ahora.

MINISTRO - El de Gobierno de la provincia de San Luis, señor **Angel Rafael Ruiz**, participó con un **Peugeot 504 TN** propiedad de Carlos Bassi. "**Me costaba un poco llevarlo porque la cola me queria pasar siempre... Después del primer dia fui algo más prolijo y mejoré los tiempos**"

GARRO - El "**Pájaro**" estuvo en San Luis y aprovecho para probar el **BMW 320 Grupo A** del puntano "**Cacho**" **Parmisari**, quien luego –antes de largar– tuvo problemas con el circuito de lubricacion. Posteriormente, **Parmisari** abandonaria... Dijo Garro : "**Quizás el año que viene vuelva. Por ahora me gustaria correr en T.C.2000 cuando la categoria vaya a Rio Cuarto**". Seguramente, al "Pájaro" le gustaria correr uno de los tantos **Ford Sierra** T.C.2000 por ahora desocupados.

Bassi-Syriani (Peugeot 504 GRTN): Caja de velocidades (PC7).
Pirles-Albandoz (Fiat 147 CL5): Caja de velocidades y cables electricos (PC 4).

Maccari-Paz (R.12 TS): Salida de ruta (PC3).
Badra-V. Machuca (Fiat SE 1.5): Correa dentada, motor roto (PC11).
Rosso-Valentini (Fiat 128 1188): Junta homocinética del semieje izquierdo (PC1).
Monchini-López Piccione (R.12 TS): Pistón (PC4)

DESARROLLO



VIERNES (PC 1/2): Luego de finalizar los dos únicos primes del dia, (6,89 km. y 10,82 km.) disputados en las cercanias de la ciudad de San Luis, **Ernesto Soto** empleaba 12m.30s., superando a Raies por 5s., exactamente la diferencia que lo separaba en el PC inicial, ya que el siguiente lo empataron en 7m.55s. **Altamirano** sorprendio al liderar la Clase 2 con 12m.56s. –aunque ya ha ganado varios primes clasificatorios– superando a **Federico Schmid** por 24 s., al reaparecido **Carlos Celis** por 31s. y a **Torrás** por 34s.

El mejor Fiat Súper Europa fue el de **Jorge Bescham** (empatando con Torras) y lo seguian a este, **Horacio Badra** y **Miguel Tubal**, de 36 y 40 s. respectivamente de Altamirano. **José Carlos Bassi** se colocaba a 50s. de Soto con el mejor "504". En la Clase 1, **Pirles** superó a **Trossero** por 2s. diferencia hecha en el primer prime, ya que el segundo lo empataron. **Luis Grasso** estaba a 10s., mientras abandonaba el campeon **Rosso**. Quedaban en carrera 77 de los 83 autos que largaron.

SABADO (PC 3/7): El comienzo del segundo prime de la jornada se demoró una hora debido al inconveniente con el auto que recorrio la ruta antes de la carrera, la cual se dirigia hacia el norte (San Francisco y Quines) para retomar hacia el sur por Las Chacras y Pampa del Tamborero. A mitad del dia, en Las Chacras, **Soto** lideraba con 1h.36m.39s., seguido por **Raies** a 2m.38s. –quien habia roto una goma– y a 5m.32s. por **Altamirano**, quien todavia encabezaba la Clase 2, aunque perseguido por **Mario Stillo**, que habia superado a ocho autos en el camino en el PC4, ubicándose a 3m.20s. del puntero de la division intermedia. **Carlos Celis** ya estaba fuera del rally, mientras que **Torrás**, **Bassi**, **Bescham**, **Badra**, **Schmid**, **Tubal** y **Miglio** lo seguian. Al final de la jornada, Soto aumentó la diferencia sobre Raies (que pinchó otra cubierta) a 5m.38s., luego de emplear hasta entonces 2h.48m.29s. Stillo superó a Altamirano por 2m.01s., gracias a las dos cubiertas rotas de este ultimo. Bescham trepaba al quinto, debido a los inconvenientes de combustible en el auto de Torras, mientras que Bassi no lograba cambiar a tiempo la caja de velocidades de su auto quedando fuera de competencia. Tubal era octavo, aunque pinchó una cubierta y Schmid noveno, perdiendo varios puestos por el vuelco en los últimos metros del tramo final de velocidad del sábado.

La lucha en la Clase 1 se habia definido a favor de **Trossero**, luego del abandono de **Pirles**. Aquel, aventajaba a **Grasso** por 3m.30s. Finalizaron 51 autos.

DOMINGO (PC 8/12): En el prime número ocho –idéntico a los PC 1 y 3– hubo dos grandes novedades: en la Clase 3 un gigantesco retraso de **Gabriel Raies** causado por la rotura del palier izquierdo y de la masa de rueda respectiva, que lo envió al 39° puesto de la carrera, a 1h.09m.53s. de Soto, y en la Clase 2, las fallas en el varillaje de la caja de velocidades de **Altamirano**, que perdio 2m. respecto a Stillo. **Soto** era cómodo puntero. En La Toma, al final del PC 10, las posiciones eran: Soto (3h.56m.39s.), seguido por Stillo (a 15m.19s.), Badra (a 20m.14s.), Torras (a 22.27s), **Altamirano** seguia retrocediendo (a 26m.56s.), **Schmid** (a 26 m.58s.), **Bescham** (a 28m.30s.), **Tubal** (a 30m.31s.), **Sosa** (a 39m.42s.) y **Mattar** (a 40m.48s.). **Trossero** seguia primero en la Clase 1 a 49m07s. de Soto, y separado de su escolta, **Grasso**, por 1m.27s. Raies, alcanzaba el puesto 28, y luego de disputado el PC 11 ganaba otros tres lugares, abandonando poco despues, mientras circulaba en el anteúltimo enlace de la competencia. También Badra se retiró –poco antes– con el motor destrozado luego de haber roto la correa dentada de su Fiat SE 1.5.

Altamirano, por entonces, habia retrocedido al sexto puesto en la general circulando penosamente en segunda velocidad. Trossero lideraba en la Clase 1, por 57s. con respecto a Grasso. En el último prime (El Trapiche-Potrero de Los Funes) la mayor novedad fue la producida por su vuelco.

Proteja su MERCEDES BENZ !

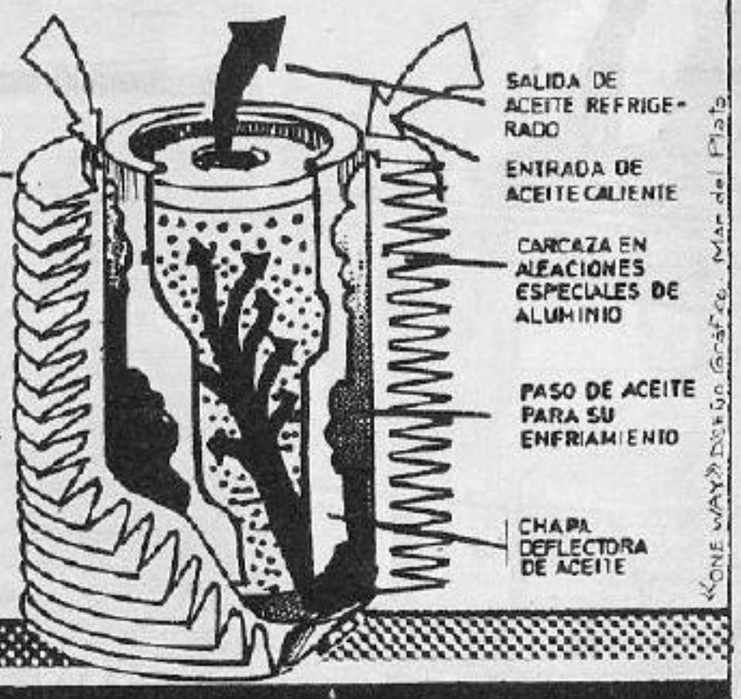
■ CON EL RADIADOR DE ACEITE DEL FUTURO ■



FILTRO REFRIGERADOR de ACEITE 4A®

PARA CAMION O COLECTIVO MERCEDES BENZ

★REDUCE el CONSUMO de ACEITE ★MEJORA la VIDA UTIL del ACEITE ★PROLONGA la VIDA UTIL de su MOTOR



Fabrica y Distribuye para América Latina:

MOTOS PORTA S.R.L.
J.B Justo 3065 ☎023-72-4056
(7600) Mar del Plata

ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUCION Y VENTA

RALLY DE LA SEGUNDA REPUBLICA

Debido a las suspensiones de los rallies que deberían organizar la **Asociación Tucumana de Automóviles Standard** (Vuelta del Noroeste) y la **Asociación Sanjuanina de Volantes** (Rally de San Juan), la C.D.A. del Automóvil Club Argentino preguntó a las instituciones que figuraban en la lista de espera respectiva, si querían hacer uso de su opción. **Desde Coronel Pringles y Santiago del Estero contestaron negativamente.** En cambio, la decisión automovilística de **Bariloche** –consultada en tercer término de acuerdo al lugar que ocupaba en la lista de espera– **afirmó que podría realizar un rally nacional**, el que se llevará a cabo entre el 23 y el 26 de octubre próximo.

El recorrido "a groso modo" es el siguiente: **Primera etapa**: Viedma-Bariloche. **Segunda etapa**: Bariloche-Las Bayas-Bariloche. **Tercera etapa**: Bariloche-Bariloche. De acuerdo a este esquema, es probable que este rally tenga un prime clasificatorio el día 23 en Viedma, mientras que el 24 se cumpla la larga travesía de casi 1.000 kilómetros cruzando el norte patagónico. Tal como se realizaba en la década del '70 en algunas ediciones de la Vuelta de la Manzana. No sería extraño que se utilizaran algunos primes ya disputados en la primera etapa del Rally de Argentina '83, así como otros usados en la última edición de la Vuelta de la Manzana. En materia de premios, cabe consignar que de acuerdo a la distancia que deberán recorrer los participantes, el monto por ese concepto ronda los $a 27.000.

Pero tras ese anuncio un grupo de pilotos de punta, cordobeses para más datos y en su mayoría de la Clase 2, hicieron oír su disconformidad y habrían establecido un "pacto de caballeros" para no concurrir a dicha competencia, y además, también al Rally Gran Premio, ya que al circular por Uruguay esos mismos pilotos argumentan que los costos se incrementarán



ROSSO - El Campeón de la Clase 1 abandonó a los pocos metros del primer prime. Estaba desconsolado y nos dijo: "**Quiero vender el auto y preparar un Fiat SE 1500 o un Regatta**".

Con un auto nuevo se presentó "Feco" Schmid, que por un exceso de vehemencia volcó, aunque luego siguió en carrera, logrando el cuarto puesto.

CLASIFICACION

Rally "Séptima Vuelta de San Luis" - Tres etapas - 733,90 km - (416,82 km de PC) - 12 al 14/9/86.

Pos.	Nro.	Cl.	Piloto-Navegante	Marca	Tiempo
1°	2	3	Soto-Christie	Renault 18 GTX EL	4h32m37s
2°	5	2	Stillo-Stella	Renault 12 TS	4h51m38s
3°	7	2	Torras-Oyola	Renault 12 TS	4h58m25s
4°	16	2	Schmid-Gramaglia	Renault 12 TS	5h02m19s
5°	10	2	Bescham-Garcia	Fiat SE 1.5	5h03m03s
6°	12	2	Altamirano-Guerra	Volkswagen Gacel GS	5h05m31s
7°	22	2	Tubal-Valerio	Fiat SE 1.5	5h06m37s
8°	67	3	Sosa-Pardo	Renault 18 TX	5h20m48s
9°	29	3	Mattar-Vidal	Renault 18 GTX	5h25m39s
10°	34	3	Pancello-Pancello	Renault 18 GTX	5h26m06s
11°	45	2	Miglio-Farias	Renault 12 TS	5h27m23s
12°	17	1	Grasso-Ellera	Fiat 128 1100	5h28m39s
13°	27	1	Trossero-Guerrero	Fiat 128 1100	5h29m42s
14°	47	2	A. Sala-Bizzochi	Renault 12 TS	5h29m46s
15°	41	2	Del Bosco-Pino	Renault 12 TS	5h31m24s
16°	49	1	Morcillo-Rossi	Fiat 128 1100	5h35m10s
17°	66	3	Basavilbaso-Gaimerlera	Fiat 125	5h37m35s
18°	56	1	Libaak-Amann	Fiat 128 1100	5h38m13s
19°	97	1	Saina-Rocca	Fiat 128 1100	5h39m04s
20°	51	1	Sciangula-Yanez	Fiat 128 1100	5h40m18s
21°	55	1	Albonetti-Volta	Fiat 128 1100	6h41m07s
22°	38	2	Luna(p)-Argüello	Renault 12 TS	5h42m01s
23°	64	3	Martini-Brunetto	Fiat 125	5h50m45s
24°	86	1	Alba-Diaz	Fiat 128 1100	5h52m33s
25°	68	3	Passi-Gait	Renault 18 GTX	5h54m24s
26°	37	3	Campra-Narvaja	Renault 18 GTX	6h56m48s
27°	101	1	Sisterna-Picco	Fiat 128 1100	6h03m16s
28°	84	1	Oste-Cabrera	Fiat 128 1100	6h10m08s
29°	35	3	Mezher-Puggioni	Peugeot 504 TN	6h12m47s
30°	75	2	Planas-Turra	Renault 12 TS	6h13m47s
31°	104	2	Velazco-Gaona	Renault 12 TS	6h19m25s
32°	96	1	Negrini-Lungo	Fiat 128 1100	6h28m36s
33°	48	2	Defagot-Scarpatti	Renault 12 TS	6h36m10s
34°	88	1	Palma-Campos	Fiat 128 1100	6h47m08s
35°	93	1	Limina-Dellacarbon	Fiat 128 1100	6h47m34s
36°	92	1	Escudero-Solano	Fiat 128 1100	6h55m24s
37°	73	2	Scarpatti-Menchini	Fiat 128 1300	7h29m55s

CAMPEONATOS

(Disputadas cinco competencias)

CLASE TRES: Pilotos

Raies, 80 puntos: Pancello, 41; Héctor Hernández, 25; Soto, 20; Peral, 18; Landriscina, Sosa, Germani, Demelchiore y Pecci, 15; Mezher, 14; Mattar, 12; Hugo Hernandez, 10; Olero y Basavilbaso, 8; Martini, 6; Passi, 4; Campra, 3.

Navegantes

Campana, 80 puntos: Pancello, 41; Schoroder, 25; Christie, 20; Zubillaga, 18; Pardo, Valles, Maciel, Peretti, Varela y Martinez, 15; Vidal y Rodriguez, 12; Coggiola y Decchechi, 10; Gaimerlera y Dalceggio, 8; Brunetto, 6; Gait, 4; Narvaja, 3; Puggioni, 2.

CLASE DOS: Pilotos

Stillo, 80 puntos; Altamirano, 58; Beschem, 50; Schmid, 34; Tubal y Torras, 27; De Giovanni, 23; Fiere, 21; Maccari, 19; Del Campo y Gonzalez, 15; Badra, 13; Tinnacher, 12,5; Garcia Jurjo, Gora y Surra, 10; Bravo, 8; Flores, 7,5; Mastromarino y Brunello, 6; Cáceres, 5; A. Sala, Miglio, Luna (P), Recalde, Panero y Bruno, 4; Defagot, 3; Cisneros y Santángelo, 2; Carballo, 1,5; Bortoni, Debasa, y Pertumo, 1.

Navegantes

Stella, 80 puntos; García, 50; Haedo, 30; Valerio y Quiros, 27; Valentini y Lopez Piccioni, 20; Paz, 19; Torres, 18; Oyola, Mammana y Rosso, 15; Gramaglia, 14; Peruggini, 12,5; Zuccini, Teyssedou, Gonzalez y Alberti, 10; Guerra, Aguirre, Molina y Farias, 8; Mutti, 7,5; Kotler, Jawerbaum y Schoroder, 6; Galli, 5; Ribe Nill, Argüello, Pardo Minardi y Vaca, 4; Bizzochi y Acbal, 3; Pino, Carbonari y Diaz, 2; Sibadon, 1,5; Martina, Debassa y Duprat, 1.

CLASE UNO: Pilotos

Trossero, 72 puntos: Pirles, 53; A. Martinez, 40,5; Grasso, 39; Sciangulas, 32,5; Damilano, 30; Gomez, 23; Morcillo, 22; Rosso, 20; Saina, 18; Ghilardi, 17; Bordon, 13; Ricca y Caligari, 12; Angelini, Benedetti y Libaak, 10; Quinteros, 8; Fevre y Suarez, 6; Gloire, Merlo, Velazquez, Siragusa, Recalt y Albonetti, 4; Digeronimo, Bonilla, Salgado Nash, Benatto y Alba, 3; Drudi, 2,5; Silenzi, Minetti y Sisterna, 2; J. C. Martinez, Bua, y Oste, 1.

Navegantes

Guerrero, 72 puntos, Albandoz, 53; Silvestro, 40,5; Ellera, 39; Valentini, 35; Yanez, 32,5; Rossi, 22; Rocca, 18; Gonzalez, 17; Gil y Machuca, 15; Allamirano, 13; Elordi, Ponotti, y Carranza, 12; Chiarotto y Amann, 10; Sattadi, y Heckmann, 8; Pagliacci y Avedano, 6; Ibañez, Costignola, Pomata, Borgioli, Mayano y Volta, 4; Heredia, Pardo, Salgado Nash, Chiodi y Diaz, 3; Leon, 2,5; Picco y Filsinger, 2; Dinizo, Cordi y Cabrera, 1.

Tenga un Taunus único.

Con los kits que le ofrece FACELIFT podrá hacerlo. Nuevos paragolpes de diseño envolvente con spoiler delantero incorporado, que le otorga un diseño elegante y actualizado. Nuevas llantas de aleación, nueva grilla y juego de luces que incluye faros dobles y luces de posición. Todo de fácil colocación en los anclajes originales. Venga a FACELIFT. Usted puede cambiar su auto y no va a extrañar su Taunus.

FACELIFT

F/L



Av. Cabildo 4453/65 (junto a LUBRIRAP)
T.E. 70-2473

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REPUESTOS ● ACCESORIOS ● PARTES DE CARROCERIAS

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

* LINEA COMPLETA
* LEGITIMOS
* IMPORTADOS
* NACIONALES

IMPORCAR

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

TARJETAS DE CREDITO

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

JEEP SHOP



CONCESIONARIO OFICIAL LODI
LAPRIDA 1458 Vicente López 795-45/1
(a 50 mts. de avda. Maipú al 300).

VENTA DE CARROCERIAS LODI
ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD
ENVIOS AL INTERIOR

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

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

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

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

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

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

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

LLANTAS DE COMPETICION AERO

PARA: *T.C. 2000, T.C. del OESTE y BONAERENSE F.2 LIMITADO-NAC
★ 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



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados
ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA: REPARACIONES
PROMOCIONALES A CORREDORES
FABRICA: ADMINISTRACION Y VENTAS DORREGO 58 Tel: 854-7062



ANTIFLAMA BUZOS • CASCOS • GUANTES • CAPUCHAS • BUTACAS
NUEVA
NEW EQUIPMENT SRL
TEL. 37-5542 (10-18 hs)
Envios al interior
Sgo. del Estero 326 - 7° of 33

FIAT «SAN PEDRITO»

JORGE ETCHART
☆ ACCESORIOS ☆
☆ REPUESTOS
TARJETAS DE CREDITO
SAN PEDRITO 483.
BUENOS AIRES. TEL. 611-8383



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

LOTUS KIT

☆☆☆

Toquecitos de bocina



REAPARECE EL "PATO"

Osvaldo Morresi nos informo que un grupo de gente nucleada en una peña denominada "San Pedro Competición", adquirió el Dodge T.C. perteneciente al hace muy poco fallecido Orlando Marques. Con ese vehículo, preparado por Wilke-Pedersoli, el "Pato" reaparecerá en la competencia de Balcarce el próximo 12 de octubre. Pero paralelamente a ello, un consistente rumor da cuenta de que Morresi formaría parte provisoriamente del equipo de Satriano, ya que Francisco Espinosa se desvinculó del mismo dejando vacante el segundo auto.

SEGURIDAD EN EL T.C.

Luego de un exhaustivo análisis y cambio de opiniones con la **Comisión Técnica**, se dio curso favorable al pedido de varios pilotos y preparadores en los rubros, seguridad y preparación técnica. El punto 1 del respectivo comunicado dice: "Se deberá instalar en todos los autos un sistema semiautomático contra incendio, que podrá ser accionado desde el interior y exterior del vehículo. La acción será directa contra el tanque de nafta, habitáculo y motor". El punto 2 dice: "En el sistema de encendido de los motores se permitirá como opcional la instalación de un distribuidor electónico de fabricación nacional, excepto la bobina de encendido, que será de libre elección". En ambos casos las modificaciones entrarán a regir as partir de la competencia de Balcarce.

INACTIVO

Aún sigue al margen de la actividad **Rubén Daray**. Consultado el piloto, manifestó que nadie le habló paa ocupar el T.C. 2000 que dejó vacante "Tito" Bessone, aunque la idea le gusta. En consecuencia, sigue esperando... ¿cuánto? Otro candidato a correr en esa XR4 sería Esteban Fernandino, ¿no?

CONFIRMACION

Quedó confirmada la clasificación de la competencia de **Datsun** disputada el pasado 31 de agosto en **Córdoba**, luego de una consulta a los fabricantes sobre los espirales y amortiguadores del auto de **Miguel Torrás**, que en definitiva fue ratificado como ganador. Ahora se espera el veredicto sobre **Oscar Rodríguez Marsili**, objetado también en Cordoba pero en la categoria Nissan.

MONTE Y EL RECORD DE VUELTA

Finalmente, el récord de vuelta en la carrera de T.C. en Monte fue para **Emilio Satriano**, que lo logró en la 10ª ronda con **3m.50s.21/100** a 177,490 km/h. Anteriormente se le había adjudicado a Oscar Angelerti, pero como en ese giro (4º) fue sancionado por no hacer una de las chicanas, el récord cambió de dueño.

AUTOCROSS EN BANCALARI

Dentro de la nutrida actividad del próximo domingo figura la realización de una competencia de Autoccross en el predio ubicado a la vera del Camino del Buen Ayre y la Ruta Panamericana. Ampliando lo anunciado en nuestro número anterior informamos que serán premiados los autos mejor presentados y los horarios iniciales son los siguientes: a las 10 horas se hará la verificación técnica y a las 12 comenzará la actividad con las pruebas libres. Se estima la participación de más de 25 unidades entre Areneros, Todo Terreno, 850 cm³ y Libres. Una interesante propuesta para pasar el Día de la Primavera.

Fórmula Dos Codasur

INTENSO TRABAJO EN EL AUTOMOTOR

*Once de los pilotos argentinos de la Fórmula 2 Sudamericana estuvieron probando en el Autódromo de **Buenos Aires** durante los días martes, miércoles y jueves de la semana anterior. Todos lo hicieron en el circuito número 9, con miras a la prueba que la categoría disputará en ese escenario el 28 del corriente y no el 21 como se preveía. Estos son los detalles de los trabajos de cada piloto día por día.*

Kissling: *Probó con gomas muy usadas y buscando la leva a utilizar en la carrera.*

El jueves trabajó con una que normalmente es usada en circuitos chicos, y vuelve a probar esta semana con otra que iría mejor en alta. Es muy probable que ante la postergación de la carrera en una semana, pueda terminar el motor de nuevo desarrollo y quizá probarlo también; en caso de andar bien, quizá lo podría utilizar en competencia.

Maldonado: *El mejor tiempo del miércoles, "Yoyo" lo hizo trabajando con una suspensión más blanda en espirales y barras, que las que utilizara el martes.*

Scarazzini: *Vino con su auto de Villa Elisa y trabajó muy bien en el único día de su entrenamiento.*

Retornó satisfecho y podría volver con una nueva tapa para la carrera, similar a la que Maldonado utilizó en San Pablo.

Croceri: *Trabajó con una suspensión blanda en espirales y barras. Vuelve a probar en el 9 esta semana.*

Gurini: *El martes probó con la suspensión dura como la de Yoyo, y el miércoles ablandó todo. En ambos casos repitió el tiempo, pero al girar con neumáticos muy usados, no pudo mejorar su performance. También probará en estos días nuevamente.*

Benamo: *Trabajaron intensamente con el equipo de Rullo en suspensiones, cargas dinámicas, barras, etc., durante dos días consecutivos. No se llegó a resultados satisfactorios y es factible que el bahiense no corra en Buenos Aires, si bien el tema no está definido aún.*

Guerra: *No figura en la tabla de registros de tiempos porqué probó sólo unos minutos el martes por la tarde y dio muy pocas vueltas, por lo que no hizo tiempos importantes. Cabe destacar que utilizó el sistema de guillotina en los carburadores Weber de 48 mm verticales que usa normalmente. El mismo fue realizado por su equipo, y en primera instancia el rendimiento en aceleración fue satisfactorio. Volverán a ensayar esta semana, probablemente en Estancia Chica y Buenos Aires.*

Sommi: *Giró con el motor que Carlos Günther usara en la carrera de Colombia. No quedó satisfecho y vuelve esta semana.*

Verna: *No usó nada nuevo ni en su auto ni en su motor. Estaba muy blando en valores de suspensión y van a probar otra vez esta semana con el auto más rígido.*

Giacchino: *Rompió su motor en el entrenamiento del jueves.*

Vuelven al 9 en estos días con otra planta impulsora y con nuevas barras antirrolido.

Risatti: *Volvió a la pista luego de muchos meses. A pesar de no haber hecho buenos tiempos, su motor habría rendido bien y el piloto de Laboulaye podría reaparecer en la carrera de Buenos Aires.*

LOS TIEMPOS DE CADA UNO

Piloto (auto)	*Martes*	*Miércoles*	*Jueves*
Kissling (B-R)			*1m.13s.91*
Maldonado (B-VW)	1m.14s.78	*1m.14s.14*	
Scarazzini (B-VW)		*1m.14s.22*	
Croceri (B-VW)		*1m.14s.29*	
Sommi (B-R)			*1m.14s.85*
Gurini (B-VW)	*1m.14s.98*	*1m.14s.98*	
Verna (B-R)			*1m.15s.20*
Giacchino (B-R)			*1m.15s.90*
Benamo (B-R)	1m.16s.90	*1m.16s.70*	
Risatti (B-F)			*1m.16s.95*

Nota: *Mientras la troupe de la categoría estaba en Colombia, **Juan Carlos Giacchino** hizo **1m.14s.48** el jueves antes de la carrera en Bogotá, y 1m.15s.10 el martes posterior.*

FE DE ERRATAS

Siempre algo tiene que pasar. Nunca vamos a dejar de dar un recuadro con este título.

*Esperamos sepan comprender que debido a los febriles cierres de nuestra revista suelen deslizarse sin remedio. Los del número 1.053 los aclaramos a continuación en la página 46, nota dedicada a **Fórmula Entrecor** titulada "El diablo metió la... ¡Patita!", por un error de armado, a partir del último párrafo y siguiendo en la **página 48**, se debería haber leído de la siguiente manera:*

"Así Minervino perdió cuatro segundos en la quinta vuelta cuando trató de pasar a la punta y se encontró con el auto de René, en tanto que éste no se resistió cuando al perder rendimiento el motor, no pudo aguantar en los últimos metros la punta y siguió de largo en la veloz "S".

El otro protagonista de la vanguardia fue José Luis Di Palma que esta vez no las tuvo todas a favor, si bien fue el más rápido en las pruebas libres. En la carrera le costó mantenerse en la punta, sin repetir la supremacía del Chaco, y en la mitad del trámite ingresó a boxes con problemas en una junta del semieje.

El triunfo de Minervino tuvo su estilo, el de la lucha, tal vez el mismo con que se desempeña en la vida, sin pedir pero también sin regalar nada a nadie. Este fin de semana estuvo en dos categorías. Debe haber sido uno de los seres humanos que más trabajó y menos habló en Rafaela. Tuvo su premio. Aunque la clasificación es provisoria y no tiene podio, seguramente habrá de subirse en el que sus amigos le festejarán en Chacabuco.

Nos gustó el gesto de René Zenatta: aunque tenía la excusa de que ya se largaba el T.C.2000, donde debutaba, se hizo tiempo para felicitar a Minervino por su triunfo. Debe ser así. Son dos muchachos que comparten una misma pasión: el automovilismo deportivo".

*Otro error por armado se suscitó en la **página 53**, recuadro "Los protagonistas" de la nota de **Turismo Competición 2000**. En este caso el primer párrafo corresponde también a lo dicho por **Juan María Traverso**. También en el mismo recuadro, en la foto vemos a Gayraud, Herceg y Bessone.*

*Por último la foto que se encuentra en el recuadro "Los protagonistas" de **página 16** en la nota de **Fórmula Renault Argentina**, corresponde a **Daniel Neviani**.*

Basta... Por favor. Basta de errores... Pero hasta la próxima semana con este nostálgico recuadro.

Herceg - Bessone

¡DIVORCIO A LA POLACA!

*Si bien el tema estalló como un polvorín, luego de lo ocurrido en Rafaela, el divorcio entre **Ernesto Bessone** y **José Miguel Herceg** no sorprendió a muchos. El piloto había sido cáustico en sus declaraciones posteriores a la competencia santafesina, y era evidente que "Tito" no estaba satisfecho con los últimos resultados que venía obteniendo y tampoco con la atención que el equipo le dispensaba. Luego de una prolongada reunión mantenida el día martes con Herceg, se decidió la desvinculación de Bessone. Trascendió de la misma que Tito renunció a seguir conduciendo la Sierra del equipo, y que el "Polaco" habría intentado que el mismo siguiera en su puesto por lo menos hasta fin de año. He aquí las declaraciones posteriores de piloto y preparador al respecto.*

Herceg: *Por "Carburando" el miércoles 10): "Las cosas no venían saliendo bien últimamente. Tuvimos muchos problemas con los autos y llegamos a este momento donde Tito perdió las posibilidades de salir Campeón y no le interesaba seguir. También creo que la gente de 'Eveready' había resuelto retirarle el apoyo que le venía dando, y eso generaba un problema económico muy serio dentro del equipo. Esto es muy caro y nosotros, con los ingresos que tenemos, no podemos mantener esta estructura. Yo le planteé la situación a Tito y se nos hacía muy pesado, tanto a él como a mí, y decidimos parar ese auto. Por ahora vamos a seguir con uno solo por lo menos hasta Pigüé, y después veremos qué hacemos, si continuamos corriendo o no. Todo lo que ha sucedido en el último tiempo es el factor que ha desencadenado esto, aparte del apoyo económico que nos falta, ya que ahora el taller está produciendo dinero por otros trabajos, y aun volcando todo el esfuerzo al T.C. 2000 no llegamos a cubrir lo que necesitamos. Lo que tenemos ahora no nos alcanza para pelear la punta y seguir desarrollando cosas nuevas paralelamente. Yo soy un particular con un muy pequeño apoyo de Ford y de la Comisión de Concesionarios, y en esas condiciones no*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Sociales

Los 100 años del automóvil, los 100 números de "Parabrisas" y los 20 años de CORSA, fueron pretexto para una linda cena en "Las Tejas". En la foto vemos a Juan M. Fangio, al Dr. Horacio Rivarola, de la C.D.A.; a Augé Bacqué, Director Periodístico de ambas publicaciones, y a Juan Macchi, de Renault Argentina, festejando alguna anécdota de Oscar Gálvez. Hubo muchos más. Ampliaremos.

El próximo fin de semana

C.A.P. EN MAR DEL PLATA

Con organización del **Mar del Plata Automóvil Club** se correrá en el Autódromo de esa ciudad –circuito de **3.000 metros** de extensión–, la 11ª prueba del C.A.P. La actividad comenzará el viernes, donde entre las 14 y las 18 horas habrá entrenamientos para los **Datsun** y los **Nissan**. El sábado se verificará entre las 11 y las 13, cumpliéndose luego la prueba de clasificación para ambas especialidades y finalizando todo a las 17.30 horas.

El domingo a las 11.05 se correrá la primera serie de Nissan sobre 5 vueltas, y a las 11.20 la segunda sobre idéntico recorrido, totalizando 15 km c/u. A las 11.35 se disputará la final de Datsun a 20 rondas (60 km) y el programa se cerrará a las 12.50 con la final de Nissan, también sobre 20 vueltas.

ANTECEDENTES: La última competencia del C.A.P. en ese escenario data del 7 de abril de 1985, y la victoria correspondió a **Daniel Sancho**, que con su Datsun **280 ZX** empleó **26m.52s42** para las 20 vueltas. El récord de vueltas se lo llevó **Osvaldo López** en **1m17s55**.

CALENDARIO

Competencias a disputarse el próximo fin de semana:

ACTIVIDAD NACIONAL

Turismo Carretera: Decimosegunda carrera del Campeonato, en Olavarría.

Club Argentino de Pilotos: Undécima prueba por el Campeonato, en Mar del Plata.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Uno: Gran Premio de Portugal. Decimocuarta competencia del Campeonato.

Fórmula 3 Inglesa: Decimosexta prueba del Campeonato en Thruxton.

Fórmula 3 Alemana: Undécima y última competencia del Campeonato, en Nurburgring.

Indy Cars: Decimotercera fecha del torneo del CART en Elkhart Lake (EE.UU.)

Stock Car: Vigésimo cuarta competencia del torneo NASCAR en Martinsville (EE.UU.)

IMSA: Decimo séptima prueba del trofeo Camel GT en Watkins Glen.

ARS: Séptima fecha del Campeonato, en Road America, con la participación de Juan Manuel Fangio II.

Super Vee: Novena fecha del Campeonato, en Road America.

EL VIAJE DE ETCHEGARAY

"El Toto" de Mercedes se fue al gran país del Norte con la intención de hacer saber que "el Sur también existe" en automovilismo. La primera escala la hará en Miami, donde piensa realizar un curso para trabajar la fibra de carbono y resinas compuestas, convencido de que son los materiales que se usarán en el futuro inmediato para los autos de Fórmula en Argentina. De allí irá a California para encargar un motor Ford 1600 con miras al programa que piensa desarrollar con Depac en 1987. El auto está siendo construido en Chacabuco por Gustavo Donadío de acuerdo con el reglamento de la fórmula Ford 1600, es un chasis monocasco con suspensión progresiva en las cuatro ruedas, muy parecido al Dallara que se usa en la categoría, y quedará listo en el mes de noviembre. Donadío piensa aplicar en este modelo la experiencia que ya realizó con otro auto que llevó a principios de año a los Estados Unidos en colaboración con Carlos Ruesch.

La idea es correr el 15 de enero en Miami cuando se dispute la primera competencia de la temporada 1987. Hasta el mes de febrero inclusive hay tres pruebas más, y si pueden participar en todas ellas, se podrán sacar conclusiones importantes para definir si hacen todo el Campeonato o no. La intención y el deseo de Miguel A. Etchegaray es radicarse en el Norte. El viaje que ahora hace es por tres semanas y piensa investigar los equipos y las competencias de Fórmula Ford 1600.

Alberto O. Juárez

Judiciales

EL LARGO CASO MINERVINO

Como se recordará, Luis Minervino no es el primer piloto que recurre a la justicia civil ante una suspensión del ACA, pero los últimos casos previos a éste (Etchegaray y Traverso) se resolvieron rápidamente, mientras el de "Patita" ya lleva más de tres meses, acarreando como principal perjuicio a terceros el hecho de que los campeonatos de Fórmula Entrecor y Fórmula Renault en los que participó posteriormente a su sanción, haciendo uso del recurso de amparo, están en suspenso. Y esto amenaza prolongarse, puesto que la principal diferencia entre la actitud de Minervino y la de los anteriores sancionados consiste en que el de Chacabuco sigue adelante con el juicio civil mientras sus colegas se sentaron a negociar con la autoridad y acataron la sanción. Como para que este panorama, ya de por sí nada sencillo, se complique aún más, Minervino solicitó ante la CDA el permiso internacional para correr en F.2 Codasur el 28 de setiembre próximo en Buenos Aires. Como es natural la licencia para hacerlo le será negada, agregando un nuevo antecedente al caso. Al cierre de esta edición aún no había respuesta oficial al pedido del piloto, por lo que en próximas ediciones volveremos sobre el tema para ampliar.

EL SUSTO DE BOUVIER

Mientras estaba entrenando con su Fórmula Renault el viernes 5 en Rafaela, Eduardo Bouvier ingresó a boxes porque sentía un fuerte dolor en el pecho. Bajó del auto y cuando iba hacia su casa rodante, se sintió descompuesto. Prestamente fue atendido por el doctor Herrera, que acompaña al T.C. 2000, y lo llevaron al hospital de Rafaela. Felizmente, los facultativos determinaron que no era un infarto pero lo dejaron en observación en la sala de terapia intensiva. El presidente de la APP4, el domingo se sintió mejor y el lunes fue trasladado a la Capital Federal; en este momento se repone en su domicilio de Luján. Nuestros mejores deseos de recuperación.



Actividad Zonal

Este "Fitito" que ven en la foto pertenece a los Conti Brothers, quienes en la Fórmula 07 están cada vez más cerca de la punta, merced a la colaboración de Metalúrgica Barreiro, Carlos Scarbassi y Benini Escap. No se lo esperaban, ¿eh? Sigan así...

puedo luchar contra una fábrica como Renault. Para salir segundo no me interesa correr, yo corro para ganar carreras. Si no tengo esa posibilidad, más vale paro los autos y los vendo o no sé qué haré con ellos.

Bessone (Declaraciones del jueves a "Velocísimo" por L.T.10 de Santa Fe y a CORSA): "Yo tomé la decisión de desvincularme del equipo el martes por la noche. Fue algo que se vino barajando a través del tiempo y se cristalizó después de la última carrera de Rafaela, donde perdí toda posibilidad para el Campeonato del '86. Esta decisión me hace sentir liberado y con la posibilidad de encarar mejor el año próximo como para aspirar a ganar el Campeonato. No quiero entrar en terreno de polémicas, simplemente hemos concluido una relación como ya estoy acostumbrado, con la cordialidad que es habitual en mi caso. Yo en el automovilismo aspiro a ganar, pero si no se puede, por lo menos a disfrutar de los momentos lindos que brinda este deporte. Este año eso no lo pude tener, por distintas razones, y ya no tenía motivaciones para seguir en T.C. 2000; por eso es preferible parar, analizar bien todo lo sucedido, enfriar la cabeza y tomar la decisión más acertada para el futuro. En lo que resta del '86 me voy a abocar a terminar lo mejor posible el Campeonato de Nissan y a tratar de recuperar terreno en las cinco carreras que faltan. Por este año el T.C.2000 es algo olvidado. Para el '87 va a ser diferente y voy a trabajar como para tratar de ganar el Campeonato de la categoría más difícil que tiene el automovilismo argentino de este momento. ¿Fórmula 2? No, por ahora. Aspiro a ser campeón de T.C.2000, y luego sí, quizá.

"Cabe aclarar que esta determinación, por mi parte, no pasa por el aspecto económico, puesto que si bien mis 'sponsors' no estaban contentos con este estado de cosas, tampoco pensaban abandonarme, si se hacía un replanteo. Y en todo caso yo mismo podría haberme hecho cargo de los gastos. Pero, y pese a que dentro del equipo más de uno quería que siguiera, igual decidí parar; yo ya había decidido que no continuaría. En fin, en el verano resolveré qué hago en 1987.

"¿Si correría para otro equipo en T.C.2000 este mismo año? No... no quiero correr el riesgo de equivocarme dos veces en la misma temporada".

...¡Y TRAVERSO VUELVE A LA F.2!

Del martes al viernes de la semana anterior Juan María Traverso estuvo "radicado" en La Fortaleza de Oreste Berta en Alta Gracia. En Córdoba lo aguardaba Carlos Taboada con el Berta-Renault ex Norberto Picetti, con que el puntero del Campeonato de T.C.2000 volverá a los monopostos el próximo 28 del corriente en Buenos Aires. El vehículo fue repasado por Oreste y su gente para adecuarlo a las medidas de Juan. Los trabajos que debieron realizarse fueron: la cuaderna delantera se desplazó 100 mm hacia adelante y se reguló la pedalera para que el Tamallense pudiera entrar, pues la diferencia de talla con Picetti es notable. La cuaderna central que soporta el tablero fue elevada en 70 mm, lo que obligó a modificar la línea de la carlinga para cumplir con la regla que exige que la tangente de la jaula antivuelco a la cuaderna central pase por encima de la cabeza del piloto. También se realizó una minibutaca en poliuretano con las formas de Traverso y se hizo un repaso general del auto, dejándolo en condiciones de comenzar a rodar en el Oscar Cabalén esta semana. Girará con la mayor intensidad posible, con un motor no demasiado picante, buscando una puesta a punto aproximada a lo ideal y que el piloto vuelva a "sentir" un monoposto luego de casi 7 años de no hacerlo. Luego se procedería al cambio del impulsor por uno de correr o de clasificar, y el viernes se haría la prueba definitiva para dejar el Berta listo para comenzar los entrenamientos y la clasificación una semana después en Buenos Aires.

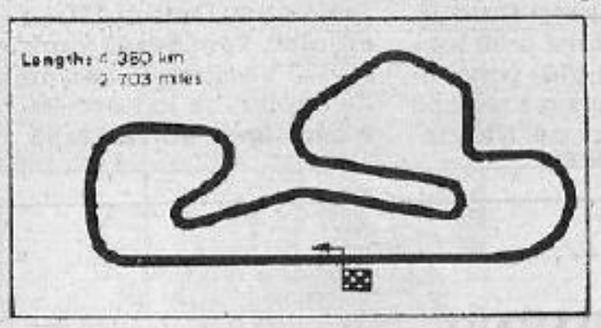
N.C.

El próximo fin de semana

El Gran Premio de Portugal cerrará el domingo venidero el ciclo europeo del actual certamen de Fórmula 1. La competencia será la decimocuarta del calendario y tendrá lugar en los 4.350 metros del circuito de Estoril.

Tal como es tradicional, la actividad comenzará el viernes con los entrenamientos de 10 a 11.30 hora local y la primera tanda clasificatoria a desarrollarse entre las 13 y 14. Un cronograma similar habrá el sábado, el domingo a las 10.30 hora argentina y con televisación por Canal 9, se pondrán en marcha las 70 vueltas que comprenderá esta carrera.

EL GRAN PREMIO DE PORTUGAL



Nos vamos acercando a la conclusión de esta temporada 1986 del **Campeonato Mundial de la Fórmula Uno**. Para empezar ya tenemos cerca del epílogo del ciclo europeo del certamen, a concretarse el próximo domingo con la realización del **Gran Premio de Portugal**, carrera que a su vez llevará el número catorce en el ordenamiento de las dieciseis que componen el total de la programación.

Reinsertado en los calendarios hace apenas un par de años tras casi un cuarto siglo de ausencia, este Gran Premio volverá a tener su sede, tal como ha ocurrido en el par de ediciones anteriores de su era moderna, en el circuito de **Estoril**, un trazado ubicado en las afueras de la ciudad de Lisboa, en una zona cercana a la costa balnearia donde miles de turistas disfrutan en esta época, de los últimos días del verano europeo.

Esta ubicación de Estoril le permite estar abierto a la actividad durante todo el año. Algo que el particular clima que lo rodea, con inviernos bastante benignos en temperatura y sin heladas ni nevadas, favorece no solo la concreción de carrera sino, fundamentalmente, para pruebas y ensayos, pues en epoca de receso es uno de los pocos trazados con posibilidades de ser utilizado sin tener que chocar precisamente contra los inconvenientes climáticos.

Poseedor de una extensión de 4.350 metros, el circuito de Estoril tiene características que lo encuadran dentro de los trazados de velocidad media. Su dibujo destaca dos zonas bien diferenciadas como lo son la extensa recta principal, donde los coches alcanzan sus mayores velocidades, y el tramo opuesto, de aproximadamente un kilómetro, que da lugar al sector sinuoso y donde están comprendidas buena parte de las once curvas que jalonan el recorrido total de Estoril. De esos once virajes, ocho son hacia la izquierda, en tanto las restantes obligan a doblar a la derecha.

Estas características del circuito de Estoril pueden marcar una mayor paridad en las posibilidades de los principales equipos. Es que el trazado lusitano no ofrecerá una propuesta de pura velocidad como los últimos grandes premios anteriores, y que tan bien le cayera a los **Williams**. Habrá que tener un buen y rendidor motor, sí, pero también un excelente chasis para sortear los tramos sinuosos. Y en esta exigencia puede estar encerrada la carta de los otros dos candidatos al título, **Alain Prost y Ayrton Senna**, con autos que como los **McLaren** y **Lotus** han mostrado una buena adaptación a este tipo de trazados. Dadas las actuales situaciones de **Mansell** y **Piquet**, tanto para Prost como para Senna una victoria en Portugal será casi una necesidad para continuar aspirando con seriedad al Campeonato. Una victoria en la que ambos tienen experiencia, ya que estos dos pilotos son, paradojicamente, los vencedores de las carreras disputadas en Estoril luego de la reedición del Gran Premio de Portugal.

¿Repetirá alguno de ellos el domingo? ¿Volverá a encaramarse en lo alto del podio uno de los pilotos de Williams? Todo puede ser. Como también que los siempre veloces **Benetton** concreten de una vez por todas la amenaza de ese primer triunfo de la temporada. O que las **Ferrari** den el gran golpe. Por eso esta nueva edición del Gran Premio de Portugal está como para no perdérsela.

TRAGUITOS DE OPORTO

SIEMPRE EN 21– La versión moderna de esta carrera posee la singular característica de haberse corrido, hasta ahora, siempre **en día 21**. En 1984 fue el 21 de octubre, aquel día que **Niki Lauda** ganó el título por medio punto. Un año más tarde tuvo lugar el 21 de abril, en la lluviosa jornada donde **Ayrton Senna** debutó como ganador en Fórmula 1. Este año le tocó el 21 de setiembre. ¿Qué 21 tendrá reservado para 1987?

***

EL ANUNCIO DE ENZO FERRARI– Fiel a su costumbre de dar a conocer la integración de su equipo en la última carrera del ciclo europeo, **Enzo Ferrari** ya anticipó que en Portugal anunciará quiénes serán sus pilotos en 1987, descontada ya la continuidad de **Michele Alboreto**.

***

LA ULTIMA OPORTUNIDAD– Será, según propia confesión, para **Ayrton Senna**, este Gran Premio de Portugal en relación con sus pretensiones de obtener el título. "**Tengo que ser realista y reconocer que sólo ganando en Estoril podré pretender con fundamentos el título mundial. Cualquier otro resultado que no sea la victoria, será nefasto para mis posibilidades**". Contundente y sincero el paulista.

***

EL DESEO DE PIQUET– Como es lógico suponer, será ganar este Gran Premio. Y habrá dos motivos fundamentales, según lo comentado por el brasileño: "**Primero, para fortalecer mis pretensiones en el Campeonato y, segundo, por una cuestión de orgullo, ya que no me ha ido muy bien en las anteriores ediciones de esta carrera y espero desquitarme con un triunfo**". ¿Se le hará?

MOMENTO DE DECISIONES

Pese a que todo indica que Alan Jenkins será el reemplazante de Barnard, en los últimos días hubo un serio contacto entre Ron Dennis y Gordon Murray, quien había anunciado su retiro de Brabham para dedicarse a proyectos por encargo. Mientras se espera una definición sobre esta posibilidad, se descarta la versión que hacía hipótesis sobre el retorno de Gordon Coppuck a McLaren. Por el momento, Coppuck está trabajando en Arrows en lugar de Dave Wass, y seguramente en 1987 se ocupará del proyecto March-Nissan Grupo "C" para Endurance. A nivel de pilotos, Dennis espera contar con Johansson para cubrir el lugar de Rosberg. Pese a que ya hay un acuerdo con el sueco para pasar de McLaren, Johansson debe esperar el visto bueno de Ferrari para suscribir el contrato con Dennis. Sucede que Ferrari aún no pudo definir el de Berger debido a que el austriaco está bajo convenio con BMW para 1987. Cuando se hablaba del retiro de BMW de la F.1, se pensó que dicho lazo contractual desaparecía, sin embargo, ahora retiene vigencia y BMW está interesado en mantener a Gerhard en sus filas. Ferrari, por su parte, ofreció a Berger libertad para correr en el Mundial de Grupo "A", que es lo que más le interesa a BMW en 1987.

¿Porsche o Renault? Se prolonga el suspenso por saber cuál motor utilizará McLaren en la próxima temporada. Como habíamos anticipado, pretende un contrato de por lo menos 5 años de continuidad, cosa que Renault no se anima a aceptar teniendo en cuenta que la FISA piensa jaquear a los turnos con el cambio de reglamento. Por su parte la gente de Porsche solicitó un compás de espera hasta Estoril ya que para entonces debe reunirse el Consejo de Administración y se trataría de lograr una subvención para el desarrollo del motor TAG, lo cual reduciría sensiblemente el desembolso que debe efectuar **Mansour Ojjeh**.

Néstor Palmetti

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

PILOTOS

1°) Nigel Mansell	61 puntos	10°) Berger Gerhard	8 puntos
2°) Nelson Piquet	56 puntos	11°) Martin Brundle	5 puntos
3°) Alain Prost	53 puntos	12°) Alan Jones	4 puntos
4°) Ayrton Senna	48 puntos	13°) Teo Fabi	2 puntos
5°) Keijo Rosberg	22 puntos	Riccardo Patrese	2 puntos
6°) Stefan Johansson	18 puntos	Johnny Dumfries	2 puntos
7°) Jacques Laffite	14 puntos	Patrick Tambay	2 puntos
René Arnoux	14 puntos	17°) Philippe Streiff	1 punto
9°) Michele Alboreto	12 puntos	Christian Danner	1 punto

COPA DE CONSTRUCTORES

1°) Williams	135 puntos
2°) McLaren	76 puntos
3°) Lotus	60 puntos
4°) Ferrari	29 puntos
5°) Ligier	28 puntos
6°) Benetton	10 puntos
7°) Tyrrell	6 puntos
Force	6 puntos
9°) Brabham	2 puntos
10°) Arrows	1 punto

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 97T-Renault) con un tiempo de 1m21s007/1000 a un promedio de 193.316 km/h. (1985)

Mejor vuelta en carrera: Niki Lauda (McLaren MP4/2-Porsche) con una marca de 1m22s996/1000 a un promedio de 188,683 km/h (1984)

Distancia total para la carrera: Alain Prost (McLaren MP4/2-Porsche) con un tiempo de 1h41m11s753/1000 a un promedio de 180.540 km/h para las 70 vueltas. (1984).

EL HISTORIAL

FECHA	CIRCUITO	GANADOR	AUTO
24/8/58	Oporto	Stirling Moss	Vanwall
23/8/59	Monzanto	Stirling Moss	Cooper-Climax
14/8/60	Oporto	J.Brabham	Cooper-Climax
21/10/84	Estoril	Alain Prost	McLaren MP4/2 B-Porsche
21/4/85	Estoril	Ayrton Senna	Lotus 97T-Renault

ASI LLEGARON EL AÑO PASADO

PILOTO	AUTO	TIEMPO	VTAS.
1°) Ayrton Senna	Lotus 97T-Renault	2h00m28s006/1000	67
2°) Michele Alboreto	Ferrari 156/85	2h01m30s984/1000	67
3°) Patrick Tambay	Renault RE50		66
4°) Elio De Angelis	Lotus 97 T-Renault		66
5°) Nigel Mansell	Williams FW010		65
6°) Stefan Bellof	Tyrrell 012-Cosworth		65
7°) Dereck Warwick	Renault RE50		65
8°) Stefan Johansson	Ferrari 156/85		62
9°) Piercarlo Ghinzani	Osella FA1G-Alfa Romeo		61

Nota: Esta carrera, prevista originalmente a 70 vueltas, fue dada por finalizada al cumplirse dos horas de duración.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SCAPES SILENCIOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD



EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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

DISTRIBUIDORES

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

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

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

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

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

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.

DISTRIBUIDORA "SUD"



REPUESTOS Y ACCESORIOS

• A-3 • S.M. • LAMPARAS • VIMOR • NIC • CABLES TAIYOT • ESPEJOS W.G. • PLASTILLIT • R.T.M. • AUTOKLINER • CINTURONES: B.R.D. • ANTENAS ELEMAR • APOYA CABEZA TOTAUTOS • PORTAEQUIPAJE G.P.A. • MATAFUEGOS • IPE - ESPEJOS

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

ESTILO RUEDAS

11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD



- LLANTAS • CRIQUES
- COMBIMETROS
- BALANCEADORAS •
- BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR

☆ LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS

TODOS LOS MODELOS

FABRICA Y DISTRIBUYE
ALSIM SRL. Calle 105 nº 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 768-2846 Envíos al interior

HORACIO

AMORTIGUACION



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.
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489

Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

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

Av. del Libertador 15.288 (1640)
Tel. 747-2557 - ACASSUSO

TORNILLERA

CUERPOS DE 3 a 6 ESTANTES
48 CASILLEROS PLASTICOS LAVABLES

SE ENGANCHA FACILMENTE DE CUALQUIER PAÑO

ANCHO 38 Cms
ALTO 48 Cms
FONDO 28 Cms



Zonas disponibles para distribuidor

● CUARDE PRACTICA Y ECONOMICAMENTE TORNILLOS-TUERCAS ARANDELAS LIMAS-REPUESTOS-LLAVES

y todas esas pequeñas cosas que usted dejaba tirado en cajones y franquitas

FABRICA
CALLE 120 Nº 4365 V. BALLESTER
(1653) – Bs. As. TEL.: 768-3444
De Lunes a Viernes de 7 a 16 Hs.

F.A.D.E.S

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

BOTAS PROVA

PARA COMPETICION DE GAMUZA



MODELO A con VELCRO
MODELO B con CORDONES

ALVAREZ THOMAS 250. CAP. (cp.1427). TEL.553-4071



MALACATES ELECTRICOS

EL POTRO

TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESCINDIBLE PARA BARRO Y NIEVE

12 VOLTS - PARA APLICAR EN FORD • CHEVROLET TOYOTA • JEEP • RANGER

Precio al público: $ 870
FABRICA Y DISTRIBUYE
ALPA DIESEL
AV. DORREGO 242.
TEL. 854-9905; 855-4076

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EF

SAN MIGUEL 664-0618

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

ATENTI-MECANICOS



HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS SOLICITAR CATALOGOS
OFERTAS JUEGOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 1ra. SELECCION

SANY S.R.L.

TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Horcno Pueyrredon 2195 esq. Faz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Tarjetas de crédito

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

ANEXO

BUZOS • GUANTES
BOTAS • CAPUCHAS
ANTIFLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4300, Cap.

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO



- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497

HOT ROD

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



Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos

Ruta 8 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) ☎ 769-0430
Loma hermosa. Envíos al interior

RALLYE DO BRASIL
R. Grande do Sul

DEL TRIO SOLO QUEDO TRELLES

En el remate del Rally brasileño, Trelles, Raies y Lemos estaban para ganar cuando faltaban apenas un par de primes. Pero los dos últimos abandonaron y el uruguayo se quedó con el triunfo. Mala organización, pocos autos y muchos abandonos caracterizaron a la dura prueba de Río Grande do Sul.

En dos exigentes etapas, que diezmaron a la no muy numerosa lista de participantes, se disputó el Rally de Brasil por caminos que tuvieron como cabecera a la turística ciudad de Gramado, en la gaúcha Río Grande do Sul.

En medio de una organización que dejó mucho que desear, la competencia tuvo una lucha emotiva con ingredientes de suma dureza y velocidad que causaron estragos, pero que dieron gran interés a lo visto entre la serranía.

La presencia de excelentes pilotos de Argentina, Uruguay y Brasil le dieron a la prueba del Codasur un realce merecido, demostrando en ese primer nivel un parejo desempeño.

LA PRIMERA PARA RAIES

Gabriel Raies, tras un PC inicial favorable a Gustavo Trelles, se puso al frente de las posiciones entre los 32 equipos que largaron. La primer etapa, de 12 pruebas clasificatorias se disputó sobre terreno llano, con trazado superveloz, donde el mínimo error se paga por lo menos con el abandono. La jornada se cerró con un panorama claro: Raies, llevando al límite al Renault 18 GTX y Trelles tras de él con "Pamperito" el interminable Escort de 1.600 cm3, a no más de un par de minutos. Más atrás se encolumnaban Lemos, Fleck, Antunes, De Giovanni y De Vitta, demasiado lejos de la punta como para aspirar a algo grande al final.

El sábado a la noche, ya habían quedado 20 autos fuera de carrera. Entre los abandonos más notables se registraban hasta ahí, los de Torrás (cojinete fundido), Etchegoyen (motor), Mancillas (fuera de ruta), Quirino (vuelco) y Mayorga (eje trasero roto).

LA BATALLA FINAL

El domingo, ocho PP.CC. esperaban a la docena de "sobrevivientes". Y la expectativa general no fue defraudada, ya que Raies y Trelles, a los que se agregó Lemos en algunos pasajes, hicieron poner los pelos de punta a todo el mundo.

La primera P.C. del domingo fue para Lemos y luego comenzaron a acaecerles problemas a los líderes, derivados de un ritmo feroz en un piso –de grandes huellones y poco espacio para corregir errores– que contribuía poco para el normal desempeño de las máquinas.

El primer susto se lo llevó Trelles, quien con algún problema en los frenos traseros no pudo parar a tiempo y quedó colgando fuera del camino. Lo curioso del asunto fue que justo allí, estaba una gran barra de uruguayos que levantaron el auto en andas y lo volvieron a la ruta.

En la P.C. siguiente, Trelles le sacó un minuto a Lemos, descontándole 40 segundos a Raies, que sentía la presión del minuano a sus espaldas. Luego, Trelles pinchó antes de largar un prime y cambió la goma, pero ya en marcha comenzó a notar un feo "malestar" en la dirección. Quizá por el despiste, habían saltado los tornillos de la cremallera, salvándose el problema con el viejo recurso del alambre.

Aun en esas condiciones, Gustavo siguió a todo o nada, descontándole al cordobés, quien terminó fundiendo el motor de su R-18. "**Pero tenía la incertidumbre de la cremallera, así que aunque Raies ya estaba afuera, no me podía sentir ganador. Para no avisar a Lemos –que podía intentar una remontada– nadie dijo nada del problema que teníamos en el Escort, y esto dio sus frutos ya que el propio Paulo Lemos, faltando dos o tres PP.CC. hizo señas de que no intentaría arriesgar y ganar el puesto...**"

Lo cierto es que en el anteúltimo prime, Lemos salió del camino, volcó y dio por concluida su carrera. Trelles pudo entonces controlar mejor la situación, ya que Fleck estaba lejos en los números, pese a su veloz jornada, que a la postre lo colocó como ganador de la etapa.

Tras Fleck, otro brasileño: Antunes, luego el uruguayo De Vitta con un Escort XR3 que padeció un sinfín de problemas; más atrás Piazza, luego el brasileño Ullman (que corrió exclusivamente por el campeonato de su país) y cerrando la lista otros dos binomios argentinos Oribe-Decchechi y los misioneros Gómez-Sosa Díaz, estos últimos cumpliendo una gran proeza, ya que se largaron sin auxilios y llegaron con un semieje del R-12 roto. En total, llegaron solamente 8 autos.

En general, una excelente carrera en lo estrictamente deportivo. Tres pilotos, tres marcas, tres países, tres estilos, lucharon casi hasta el fin.

La organización fue un verdadero desastre en lo que atañe a información.

Faltó de todo para los periodistas que en buen número asistieron al Rally de Brasil. Para los que fueron solamente a ver y a divertirse, el resultado –en cambio– fue óptimo.

Informe de Nelson Giringhelli
Fotos: Héctor Devia





1. *El brasileño Jorge Fleck ganó la segunda etapa con este Volkswagen Golf de 1.600 cm³. Fue segundo en la clasificación general final.*

2. *Con apoyo muy modesto, los misioneros Juan Carlos Gómez y Pedro Sosa Díaz fueron sextos en la "B". Les pasó de todo.*

3. *La cola del viejo "Pamperito" lo está por pasar a Gustavo Trelles. El minuano –que pasa por un gran momento– fue como siempre espectacular.*

4. *El nivel de los participantes fue de primera. Acá vemos a Mayorga, Raies y a su navegante Raúl Campaña. Quedaron afuera uno en cada etapa.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

1



2





CLASIFICACION FINAL

Rally de Brasil - Tercera fecha del Campeonato Codasur de Rally - Dos etapas - 20 PP.CC. con un recorrido total de 667,7 km - 6 y 7/9/1986

Pos	Piloto-navegante	País	Marca	Tiempo
1°	**Trelles-Ivetich**	**Uruguay**	**Ford Escort 1.6**	**3h50m26s**
2°	Fleck-Klein	Brasil	VW Gol 1.6	3h54m46s
3°	Antunes-Barbour	Brasil	VW Gol 1.6	4h14m56s
4°	De Vitta-Pronckzuk	Uruguay	Ford Escort XR3	4h16m30s
5°	Piazza-Vacchiani	Argentina	Fiat SE 1.5	4h25m08s
6°	**Oribe-Decchechi**	**Argentina**	**VW Gol 1.8**	**4h32m09s**
7°	Gómez-Sosa Díaz	Argentina	Renault 12	4h47m25s

(Ullmann-Weck, de Brasil con VW Gol 1.6, emplearon 4h28m24s pero no participaron por el puntaje del Codasur).

Campeonato, clase B: Antunes, 36 puntos; Trelles, Etchegoyhen y Lemos, 20; De Vitta, 16; Gómez, 10.

Próxima carrera: la 4ª, el Rally de Chile.

Ganadores de PP.CC.

PRIMERA ETAPA

PC 1	G. Trelles	Escort	9min29	110.44
PC 2	G. Raies	Renault	13min30	100.47
PC 3	G. Raies	Renault	10min11	108.94
PC 4	G. Raies	Renault	9min15	113.22
PC 5	G. Raies	Renault	13min20	101.72
PC 6	G. Raies	Renault	10min05	110.02
PC 7	G. Raies	Renault	9min16	113.02
PC 8	G. Raies	Renault	13min23	101.34
PC 9	G. Raies	Renault	10min06	109.84
PC 10	G. Raies	Renault	9min15	113.22
PC 11	G. Raies	Renault	13min27	100.84
PC 12	G. Trelles	Escort	10min06	109.84

SEGUNDA ETAPA

PC 13	P. Lemos	VW-Gol	12min46	93.52
PC 14	G. Trelles	Escort	10min56	81.93
PC 15	J. Fleck	VW-Gol	12min34	95.01
PC 16	J. Fleck	VW-Gol	10min47	83.07
PC 17	G. Trelles	Escort	12min30	95.52
PC 18	J. Fleck	VW-Gol	10min54	82.18
PC 19	J. Fleck	VW-Gol	12min54	92.56
PC 20	J. Fleck	VW-Gol	11min07	80.58

5



5. Otro muy problematizado fue Domingo De Vitta. A priori era uno de los candidatos pero al final se conformó con llegar.

6. El cordobés Carlos Riazza, navegado por Vacchiani, se desquitó de su prematuro abandono en el Mundial. Fue quinto en la General

6



RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson

DE GARANTIA 6 MESES

LOUZAO AMORTIGUACION

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

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

ENVIOS AL INTERIOR Solicite vendedor

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS

SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL

RUEDAS SPINA HNOS.

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país



PARA:
- CUEROS
- GOMAS
- VINILICOS

ES UNICO

* CORLOK
* AZULEJOS
* PLASTICOS
* FORMICA,
etc.

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 84 Nº 3829 (ESPORA 168) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (1672) TEL. 755-3825

RACING PARTS

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

● BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital

TEL 701-7948

● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP * CITROEN * RENAULT ● CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS ● CHASIS PARA TODO TERRENO



WORLD CAR S.A

Avda. MITRE 1130/38
(cp. 1602) FLORIDA.
TEL 760-8995

AUDIO EN AUTOMOVILES

INSTALACIONES DE ACCESORIOS · ALARMAS · AIRE ACONDICIONADO SERVICE

AUDIO GARAGE

TEL.798-2259

AV. SANTA FE 2850 MARTINEZ

ANEXO NORTE

PINTURA ● ESCAPE 1200 ● F. HOLANDESA ● GUANTES ● ANTIFLAMA IMPORTADOS ● INTERCOMUNICADORES CASCO A CASCO ó INALAMBRICOS hasta 800 mts.

LOCAL 20. BAJO OBELISCO
PASAJE OBELISCO NORTE

ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS — ENVIOS AL INTERIOR — AUTOS

STANDARD Y COMPETICION

WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4265

Buloneria Martinez

H. YRIGOYEN 1701 esq Asunción 798-4799 MARTINEZ 1640

F.A.D.E.S

BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES
AGUERO 1813 esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (alt. Av. Mitre 1600)
760-0866

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

● LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.

Matheu 2360. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

FIAT SILVIO VW

REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINAL Y COMPETICION

FIAT Volkswagen

TODAS LAS LINEAS
Y ENVIOS AL INTERIOR
TARJETAS DE CREDITO

BATALLA DEL PARI 502 - CAP. TEL. 58-6913

PROVA

☆ Cascos
☆ Butacas
☆ Buzos
• BOTAS Antiflama Visores



Otras Asoc. Pilotos, Clubes e instituciones

Fabrica y distribuye PROVA

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

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS



- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Tecno hidraulica srl DIAG. 76 Nº 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644



LA HERRAMIENTA EFECTIVA, LA ELECCION CORRECTA

MALACATE "BIG WINCH"

CALIDAD INARTEC

- KIT DE MONTAJE ● GANCHOS
- LIGAS DE CADENA
- LINGAS DE CABLE ● PASTECA

☆ TIRO SIMPLE: 3600 Kg. 12 V.C.C. CON FRENO

ZONAS DISPONIBLES EN INTERIOR

DISTRIBUIDORES:
☆ CALETA OLIVIA: ELANCAR S.A. ☆ COMODORO RIVADAVIA: FEADAR S.A. y Hnos. / BERUTTI y GOSIO A.A. ☆ NEUQUEN: SAPAG e HIJOS S.A. ☆ RIO GALLEGOS: AUTOMOTORES HNOS. - BERUTTI y GOSIO S.A. ☆ SAN MARTIN DE LOS ANDES: HECTOR DAILOFF ☆ SAN RAFAEL - MENDOZA: SAN RAFAEL MOTORS S.A. ☆ ZAPALA: AUTOMOTORES EL CONDOR S.A.

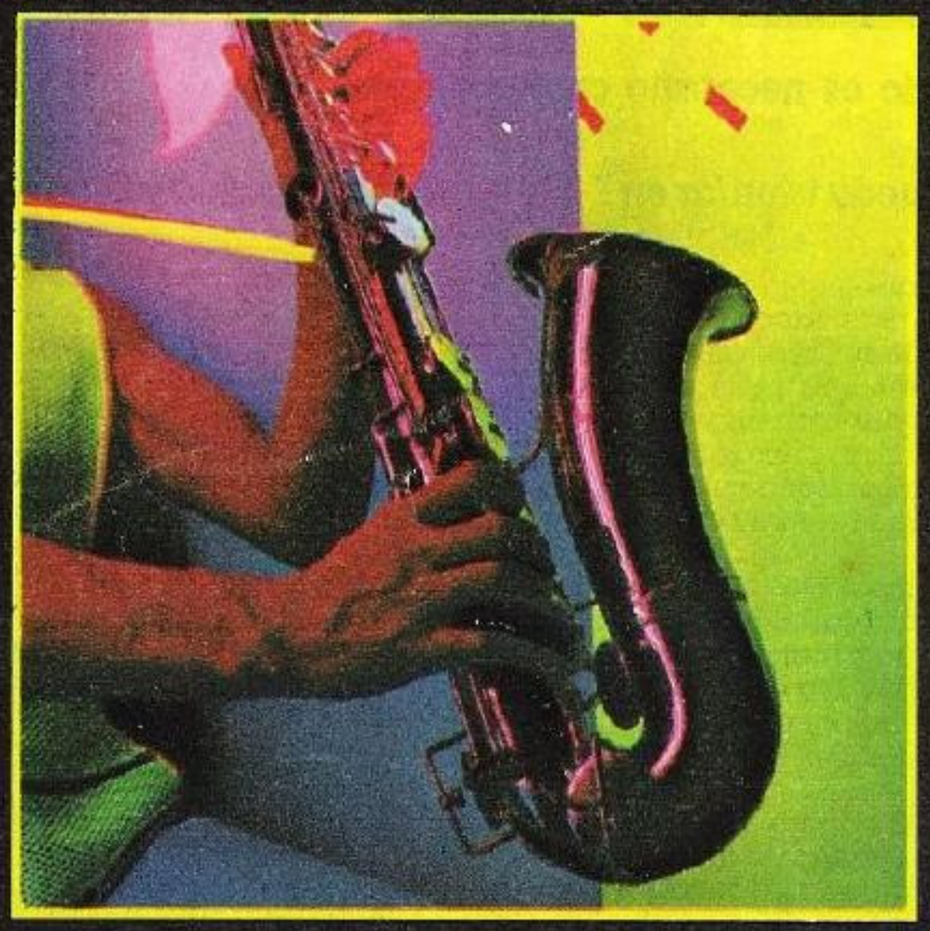
FABRICA: INARTEC 9 DE JULIO 352. TEL. 653-1937. (1702). CIUDADELA. Bs. As.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Club de la Buena Música
presenta:

LA MUSICA DE TUS SUEÑOS



40 temas inolvidables por 40 grandes intérpretes

Iva Zanichi, Dean Franconi, American Singers, Lafayette, Jean Palace, Benito di Paula, Rubén Rada, Grupo Tarancon, Cuarteto Imperial, Lalo Shiffrin, Sergio Denis, Gian Franco Pagliaro, Wilson Simonal, Javier Benegas, Paolo y Bazaar, Gino Baretti, Pierre Sellin, Hollywood Orchestra, Gregorio Barrios, Lyons Orchestra, Toquinho, Maysa, Fred Bongusto, Milva, Vinicius, Johny Albino, Sergio Endrigo, Claudio Villa, Leo Marini, Romantic Sounds Orchestra, Benny Goodman, Ray Ventura Singers, Trío San Juan, Lucho Gatica, Ennio Morricone, Fernando Torres, Elis Regina, Jean Luc Platiny y Bobby Solo.

Viviré, Tema de amor del Dr. Zhivago, Sólo llamé para decirte que te amo, Extrañándote, Balada para Romy, María Baiana María, Las manzanas, Lo único que tengo, Pensando en ti, Tema de amor de La Piel, No sé si te amo o te amé, Siempre el mar, Baiana Boa, Terminado, Será perche ti amo, No llores por mi Argentina, Amor, Bolero, Toda una vida, Ultimo tango en París, Lo llamaban Manuel, Muchacha de Ipanema, A felicidade, Piove, Si tu no fueras tan bella como eres, Violín Gitano, Teresa, No pienses en mi, Para vivir un gran amor, Azabache, Piel canela, Yesterday, Bailemos, Las hojas muertas, Palabras de mujer, La mentira, Cuando calienta el sol, Un puñado de dólares, De suerte, Aeropuerto Kennedy, y Esta es mi canción.

OFERTA

La Música de tus sueños
En cuatro cassettes, que se entregan en una práctica cassettera para su mejor conservación

$ 14,90

Esta es una oferta limitada, con vencimiento a los 45 días. Envíe el cupón hoy mismo o realice su pedido telefónicamente al **42-9061**. También puede adquirir los cassettes de su agrado personalmente en **Rodríguez Peña 1051, 1er piso, Capital Federal**, de lunes a viernes, de 10 a 18 hs.

Complete y envíe hoy mismo este cupón a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires.

ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MUSICA

Al realizar esta compra, usted se asocia **sin cuota de ingreso, ni compromisos futuros de compra o cuotas mensuales** al Club de la Buena Música. Lo cual le posibilitará recibir periódicamente en su hogar informaciones sobre música, ofertas exclusivas pensadas especialmente para los socios y muchas otras ventajas que conocerá próximamente. Con su pedido, recibirá el carnet que lo acredita como socio.

VIAJE GRATIS A BARILOCHE!

Todos los socios del Club de la Buena Música participan de un sorteo a realizarse el 31.10.86, cuyo premio es un viaje a Bariloche, durante noviembre, para 2 personas, con viaje y estadía paga por 1 semana.

Operador turístico: **LLOYD TUR**, Arenales 1123 - 5to. piso, Capital.

Usted puede participar del sorteo, sin obligación de compra, enviando el cupón adjunto con sus datos y la palabra "sorteo" aclarada en el mismo.

Sres. El Club de la Buena Música
Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

SI

Envíenme una colección LA MUSICA DE TUS SUEÑOS a:

Sr. ☐
Sra. ☐
Srta. ☐ _____

Dirección _____

_____ Ciudad _____

Prov. _____ Cod. Postal _____ Tel. _____

☐ Deseo ahorrar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de $ 14,90.

☐ Abonaré contra reembolso al recibir mi pedido, la suma de $ 14,90, más $ 2,90 por gastos de envío.

La Fórmula Uno desde el paddock

ANTE LA DUDA, NO

Jacques Laffite: "Para hacer nuestro oficio es necesario creer siempre que uno es invulnerable..."
Gérard Ducarouge: "Lamento que no se pueda triunfar en F-1 sin sacrificar la vida privada..."

Enormes ramilletes de flores sobre las aguas de la piscina del hotel. La noche es cálida. Acaba de cesar una molesta llovizna. Muchachas hermosas desfilan ante un jurado integrado, entre otros, por **Bernie Ecclestone, Keke Rosberg, Nelson Piquet y Michele Alboreto.**

La pista parece estar en su contra. En realidad, todo está mal.

Nacen de la niebla espesa de la noche cientos de fuegos artificiales. La ciudad se asombra y se maravilla. Todos miran el cielo. Bienvenidos al Gran Premio de...

Una hora antes de la largada. Llueve muy poco, pero con gotas que caen a plomo. Resulta difícil ser optimista. **Nelson Piquet** dice: **"Quiero neumáticos slick"**. **Bernie Ecclestone** afirma: **"Eso no. Es un riesgo que no podemos correr"**. Nelson insiste: **"Yo asumo la responsabilidad. Es mi propia decisión, y es irrevocable"**. Berrie sostiene: **"Te arrepentirás. Estás razonando contra la lógica. Tienes la pole position y no perderás nada si usas los mismos neumáticos que tus rivales. A lo sumo, quedarás ante un cambio de cubiertas en carrera"**. Pero Nelsinho no se rinde: **"Lo he decidido así, Bernie"**. Esta escena, en los comienzos de la temporada 1981, concluye con la confesión del brasileño a guisa de convencimiento para su entonces patrón de **Brabham**: **"Quiero las slicks porque temo que el auto no dé la altura reglamentaria al final de la carrera"**. Ecclestone asiente con la cabeza.

La discoteca es elegante, pero informal, divertida, formidable. El champagne no cesa de refrescar bocas sedientas. En que "él mismo" ha organizado esta reunión para los pilotos. Porque tiene un nombre sugestivo, famoso, francés brut demi-sec, dulce... Sí, "Monsieur Le Champagne" también es parte de la Fórmula Uno Internacional. Y está orgulloso de serlo.

Un segundo. Tres. Noventa y siete horas. Un siglo. Apenas un instante. El mundo ha girado deprisa, como loco, descontrolado. Asfalto, hierba, auxiliares, banderas... Ella. Tan compañera, paciente y tolerante. O ella, tan alejada de este mundo de vértigo y peligro, afortunadamente lejos... El volante que no responde y los caballos desatados que atropellan el guard-rail y todo lo que encuentran a su paso. Es que el Hombre no sólo es importe ante la muerte misma como hecho, sino que lo es de las inesperadas circunstancias previas que lo conducen a ella.

Hay caviar en el fondo de la copa. Estallan las risas. **Jacques Laffite** prepara otra de sus bromas. La cena es privada. Veintiséis pisos más abajo, dos tenistas disputan un set en la cancha iluminada. A metros del mar. A los pies de una montaña cubierta de árboles donde se refugia la pobreza.

¿Cómo es posible? ¿Un pinchazo a mitad de carrera, cuando lideraba el Gran Premio? Maldita suerte. Será mejor que no haya nadie en el motorhome del equipo, porque hoy no soporta a nadie...

Una actriz famosa, un cantante de rock, un empresario influyente, un petrolero árabe, una joven insulsa pero bonita, un millonario al que le divierten esos cochecitos de colores que además ¡van muy rápido! Se estrechan manos, se dicen frases que nadie escucha pero queda bien decir algo... Felicitaciones, Campeón. Te admiro. Gracias. Y yo a ti. Pero si yo solo... Cada uno en lo suyo, querida. Cada cual con su talento, querido.

Ah, el podio. Vale la pena por esto. Por este umbral maravilloso que una victoria permite franquear... ¿Lo recuerdas, caro Elio? Eso decías tú. Ah, el triunfo. ¡Qué importa el resto!

Aunque, pensándolo bien...

Una sesión de ski acuático. Exceso de público en la sofisticada embarcación. Se han sumado **Barbro Peterson** y su hija **Nina**. Luego el "Beach" de Mónaco con su playa, su pileta de natación y sus ping-pongs. Más tarde, un gigantesco pastel saluda el cumpleaños de **Clay Regazzoni**. Y suena en el piano un emocionante "Happy birthday to Clay" acompañado por un violinista y algunas lágrimas furtivas...

Lo viene siguiendo desde hace un rato. Se disputan el cuarto puesto. Es el giro 51. De repente, observa que la máquina que va adelante suyo se queda sin frenos al final de la recta. Ve como trata de hacer un trompo para frenarse. Pero va demasiado rápido para ello. Algo así como a 280 km/h. A esa velocidad no hay nada que hacer. Cuando gira en la horquilla ya no puede verlo, pero oye un enorme "bum..." Una impresionante explosión de polvo, neumáticos y piezas metálicas se mezcla con un auténtico cañonazo. Y él sigue, imaginando el desastre que queda fuera de su vista. Está totalmente impresionado.

Es algo increíble. Le tiemblan las piernas. No puede sino apenas pilotear. Se percata de que el piloto que va detrás de él también ha bajado el ritmo, por lo que estima que siente lo mismo que él. Es que de un accidente como ése no se sale con vida... salvo un milagro.

Villa D'Este, Lago de Como, Italia. **"...y el cardenal Tolomeo Gallio, que pasaba aquí sus vacaciones en el año 1500, no hubiera podido imaginar que un día la tranquilidad de sus jardines se vería perturbada por el ensordecedor ruido de una carrera de 'off shore' reservada a los pilotos de Fórmula Uno..."**

Tienes que hacer ganar a ese coche. No me preguntes cómo. ¿Supones que hay alguien dispuesto a invertir dinero sin obtener un beneficio a cambio? Es tu última oportunidad. **También la mía, la del equipo, la de todos.**

Paraíso de coral y playas arenosas. Clima cálido. Islas encantadas. Los colores del fondo del mar son fabulosos. **Esmeralda**, la tortuga más vieja del mundo con 200 años de edad y 150 kilos de peso, se presta para la foto y el recuerdo. Así, tal cual: tú y ella a una misma velocidad. Apuesto a que nunca serás Campeón Mundial. Bromas y risas.

¿Un reportaje? Sí, en cinco minutos. Espérame aquí. Hola. No, ahora no; tenemos una charla técnica. Bien, nos vemos. Sé paciente. ¿Qué tal? Lo siento, tal vez después de la conferencia de prensa. Al final de la calle de boxes, allí... Será interesante. Hasta luego.

Conocidos, muchos. Amigos, pocos. Mejor así. Es la conclusión a la que llega tras la comida que han servido en su honor. Ha ganado el Gran Premio y... y todo eso. Le hace bien saber que su confidente está compartiendo aquella mesa con él. En realidad se ocupa de sus negocios. Porque él sabe conducir velozmente, pero de ahí a manejar sabiamente sus ingresos... Sonríen al mirarse. Opinan igual en el respetuoso silencio que se impone por mínima educación: ¿y si este tipo se limitara sólo a ayudar a nuestro presupuesto con su dinero y se dejara de decir tantas tonterías?

No más presiones, por favor, no más. Sabe lo que tiene que hacer. Trata de que todo esté bien. Le preocupa el tiempo que le roban acosándolo, aunque ya casi ni los escucha.

Circuito callejero, trazado veloz, largo, corto, de mediana velocidad... **"Vamos y hacemos la carrera. Es lo único que cuenta. Y es lo más grande de todo. Uno se siente feliz, ¿sabes?, es como una alegría que se renueva con cada Gran Prix. Y siempre estará el próximo, y el próximo, y el siguiente..."**

Sólo dos carreras más y cambiará





de equipo. ¿Por qué no lo he hecho antes?, se pregunta. Como sea, ahora sí se abren otras expectativas. **Jean-Pierre Jabouille** se siente feliz. Será coequipier de su mejor amigo, su concuñado **Jacques Laffite**.

Los dos o tres primeros minutos son largos. Quiere salir del auto. Pero se desespera: está atrapado. Entonces se ocupa de indicarles a los ayudantes de pista cómo ir desarmando el coche para poder liberarse. Ni se da cuenta de todo el rato que pasa. Gracias a Dios no ha perdido el conocimiento ni aceptado una inyección calmante, porque eso hubiera agravado sus heridas. Los socorristas no se hubiesen dado cuenta hasta qué punto tenía las piernas bloqueadas por la carrocería.

Más que injusto, es estúpido y absurdo. Sólo dos carreras más... Jacques

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TE ABSTENGAS





1) *Largada del GP de Detroit '86. Es la gran excitación general, comienza el espectáculo.* 2) *En el autódromo de Bs. As. en 1978, un equipo le demuestra a Laffite la satisfacción por un victorioso trabajo compartido.* 3) *El sueño realizado. Dijon '79 fue la primera victoria de Jabouille y la de un motor turbocomprimido. La gloria.*

"moral-a-prueba-de-bombas" Laffite, confía en que Jean-Pierre volverá a correr. Los meses pasan, la reeducación física continúa. Jabouille nunca se recuperará totalmente. Si Jacques lo sospecha, es algo que evita reconocer, volcándose al optimismo. En aquellos comienzos del año '81, "Jacquot" dice: **"Para hacer nuestro oficio en la Fórmula Uno es necesario creer siempre que uno es invulnerable y que puede salir de todo. Si no, no vale la pena continuar".**

.....

Gérard Ducarouge cumplirá 45 años el próximo 23 de octubre. Es el responsable técnico de la escudería Lotus. Y es quien más corre de la "troupe" desde el jueves previo a una competencia hasta el domingo por la noche. Disputa un Gran Premio paralelo. Pero en los boxes y en el "paddock", y lo más simpático: parece intentar batir a cada segundo su propio récord de vuelta.

Gérard es apuesto, naturalmente seductor, directo. Pregunta: **"¿Cómo está la Argentina? Me gusta mucho. Tengo un amigo allí. Cuando me retire, me iré a vivir a tu país".**

Un día digo **"basta"**. Ya verás. Y a otra cosa.

"Cada vez hay mas presiones, más y más trabajo..."

.....

Ramilletes de flores en las aguas quietas de la piscina.

.....

Pero sobre todo, la velocidad vestida de azul, negro, amarillo, rojo, blanco, calzada con anchos botines de caucho.

"Mañana dejo de hacer Fórmula Uno. Sí, mañana". Eso dice Gérard.

El vive en Inglaterra. Su esposa en París. Se ven tres veces por mes. Reconocen que la situación es ridícula.

"En la Fórmula Uno todo se sacrifica."

.....

Su coche tiene problemas. Da una vuelta lentamente, mirando a su alrededor, antes de entrar a los boxes. A lo largo de todo el circuito, los servicios de seguridad están prácticamente ausentes. Ve a un comisario con un extinguidor. Uno solo. Pero no se inquieta demasiado. El circuito es largo y el servicio de seguridad debe encontrarse en alguna parte, incluso si él no lo ve... Llega a su stand y se olvida completamente del asunto.

Lo recuerda al otro día, cuando la noticia de un mortal accidente lo devuelve de golpe a aquél giro lento, como un paseo, tan insignificante entonces... Siente que es culpable. Que todos lo son.

.....

"...creer siempre que uno es invulnerable y que puede salir de todo..."

.....

Todo es confuso, pero no es un sueño. El dolor imprime el sello de la realidad. Los sueños son otra cosa... tal vez más abstractos porque son el resultado de estructuras mentales, no de esta sensación tan vivida de estar aprisionado en su propio coche destrozado...

¿De dónde provino el golpe? ¿De dónde surgió esa fuerza que lo arrastró y condujo violentamente contra el guard-rail para detenerlo allí, con las piernas rotas y el alma herida?

¡Qué ironía, qué mecabra similitud entre este Grand Prix de Inglaterra '86 y aquél de Canadá '80! **Jacques Laffite y Jean-Pierre Jabouille, una vida compartida desde los trece años, un asombroso paralelo en sus destinos...**

.....

En cierta oportunidad, hace unos años, Ducarouge expresó: **"Lo único que lamento es que no se pueda triunfar en la Fórmula Uno sin sacrificar la vida privada"**

¿Por qué, Gérard?

"Porque si uno quiere trabajar bien en un 'top team', eso le ocupa todos los días, todos los fines de semana, todas las vacaciones y, de tiempo en tiempo, también buena parte de las noches".

Se ven tres veces al mes.

"Y no sé si vale la pena. Pero en fin, esto es así. Hay una parte completamente delirante en la Fórmula Uno, ya sabes".

.....

¿Y la edad, "mon vieux" Jacques? ¿Y Bernadette, y las nenas? ¿Y la imagen desgarradora de Elio, ya casi sin vida, tan aferrado a su máquina como a la inevitable muerte que luego fue?

¿Qué hacemos con las reflexiones, Jacquot? Pesan sobre ellas el alejarse de la actividad como corredor, como protagonista, como saciador de aquellas íntimas y maravillosas necesidades que crea la pasión.

Lo has dicho mejor que nadie: **"Para hacer nuestro oficio...".**

.....

Un día será **"basta, se terminó"**. Eso dice Gérard.

Mientras tanto, dieciséis hoteles de lujo, fuegos artificiales, caviar, champagne y, ocasionalmente, buenas compañías.

Mientras tanto, broncas, amarguras, frustraciones, soledad, tragedias, hipocresías, presiones, cobardías...

Mientras tanto, y por sobre todas las cosas, la velocidad, la técnica, el canto atronador de los motores... Y esa cuota de delirio que estalla en risa cuando el podio premia tantos sacrificios.

Silvia Renés Arias

Revisando Apuntes

* Más Fotos * Apostillas * Conclusiones

TURISMO CARRETERA EN JUNIN, BS. AS. (7/9/86)

EL MISMO PERO MEJOR

Desde sus comienzos, resulta evidente que la esencia popular del T.C. sigue siendo la misma; por otra parte, desde hace tiempo se mantiene vigente esta versión reglamentaria que últimamente ha ido cobrando un revitalizado nivel competitivo. La cuestión es que hoy se vive un "cóctel" que cada día sabe mejor. Por eso lo del título; no sólo por el hecho de que en la última carrera haya ganado un Falcon, publicitariamente dueño en su momento de aquella misma definición que en el presente tan bien le calza al T.C. todo.

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Perrupato



1



2



3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ahora, a la luz de los hechos luego de esta undécima competencia del Campeonato de 1986, con la mente fría, vale la pena intentar el análisis y la comparación de lo que va de este torneo, con lo sucedido en los últimos años. Y la conclusión surge simple, sencilla, ya que se entró en una etapa en la que a pesar de que el reglamento no sufrió modificaciones, los autos mantienen su misma estructura y los pilotos son casi los mismos de entonces a hoy, nos encontramos con la muy agradable sorpresa de la integración total de las tres marcas básicas (Dodge-Ford-Chevrolet) en la punta, a diferencia de temporadas anteriores, donde el dominio de Dodge era notorio y apabullante.

Pero repentinamente y si bien las condiciones son las mismas, en lo deportivo se produjo un cambio que elevó en forma amplia la jerarquía de los espectáculos y las posibilidades de varios pilotos que hasta hace muy poco no conseguían –sino esporádicamente– acceder a la punta.

Las dos últimas competencias, disputadas en Monte y Junín, son una muestra palpable de que algo muy bueno está pasando dentro del Turismo Carretera, y si no, veamos: Dodge, si bien continúa ganando, no centra su hegemonía en los nombres de **Mouras** y **Castellano**, el primero de ellos está enrolado ahora en Chevrolet, y el segundo fue decayendo tras un comienzo muy bueno (ganó en Bahía Blanca y Santa Teresita). Ahora están los nom-



4

1) El Chevrolet de Marcelo Polinori, de muy buenas faenas en las tres últimas carreras. 2) El Dodge de Osvaldo Luppi, con la parte posterior destrozada a consecuencia de un toque con Reynoso. 3) El rendidor "Falquito" de Eduardo Marcos, animador constante. En las dos últimas competencias, estas tres marcas estuvieron en el podio, aunque los pilotos son otros. En Monte el ordenamiento fue Satriano, Angeletti, Oyhanart, mientras que en Junín se escalonaron Oyhanart, Angeletti, Satriano. 4) Oscar Angeletti, Hugo Camus, Rubén Berdejo y parte de su equipo. El de Burzaco lidera el torneo.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Moto Club Junín
Accesos: Perfectos. 5 puntos.
Controles: Eficientes. 4 puntos.
Comodidades: Regulares. 2 puntos.
Estado del circuito: Perfecto. 5 puntos.
Boxes (Instalaciones): Espacio amplio. Buenas. 3 puntos.
Boxes (Condiciones de trabajo): Regular. Con mucha gente que nada tenía que hacer. 2 puntos.
Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos.
Servicio de Prensa: Bueno. 3 puntos.
Facilidades para las transmisiones: Buenas. 3 puntos.
Puntualidad: Mala. Hubo atrasos en las tres largadas. La primera serie se demoró ocho minutos; la segunda, catorce, y la final, cuarenta y ocho minutos. Todo por el público, que no estaba correctamente ubicado. 1 punto.
Total: 32 puntos (Ideal: 50 puntos)

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo lindo: La multitud que se dio cita en el circuito.

Lo feo: El trabajo que dio ese mismo público para ubicarse correctamente. ¿Cuándo se acabará con esto?

Lo beneficioso: Que un Ford haya vuelto a la victoria.

Lo interesante: Que las tres marcas en pugna (Ford, Dodge y Chevrolet) hayan estado otra vez en el podio.

El reconocimiento: Del "Vasco" Oyhanart al "Polaco" Herceg: **"Este triunfo es para vos, José".**

La ausencia: De Roberto Mouras, que no pudo largar ni en su serie.

La amargura: De los hinchas de Chevrolet, que del bullicio pleno pasaron al silencio total cuando Oyhanart se ubicó en el primer puesto.

El tesón: De Marcelo Polinori, que cumplió una excelente carrera.

La regularidad: De Oscar Angeletti, que sigue sumando puntos.

La frustración: De Oscar Castellano, que sólo completó la mitad del recorrido.

Lo inesperado: La ausencia de Antonio Aventin.

El debut: De Roberto Urretavizcaya en el T.C.

El susto: De Osvaldo Luppi cuando lo embistió a Reynoso.

El deseo: Que Héctor Ballini (acompañante de Oscar Aventin) se reponga rápidamente.

Lo contradictorio: Que Jorge Martínez Boero haya enfatizado allá por mayo del año anterior que jamás volvería a correr, y ahora –olvidándose de aquello– haya anunciado su regreso a la actividad. **¿Y la promesa, "Gaucho"?**

La bronca: Disimulada, de Juan De Benedictis a raíz del toque con Satriano que lo alejó de la punta.

El cambio: De la largada, que ahora, se hizo sobre la ruta 188.

El recibimiento: El que se tributó a Jorge Oyhanart en Pilar, luego de su primera victoria en Turismo Carretera.

La garra: De Oscar Aventin, que en la final le ganó el cuarto puesto a Marcos por apenas 53/100.

El repunte: De Oscar Angeletti, que sobre el epílogo aventajó a Satriano por 24/100, otra diferencia exigua.

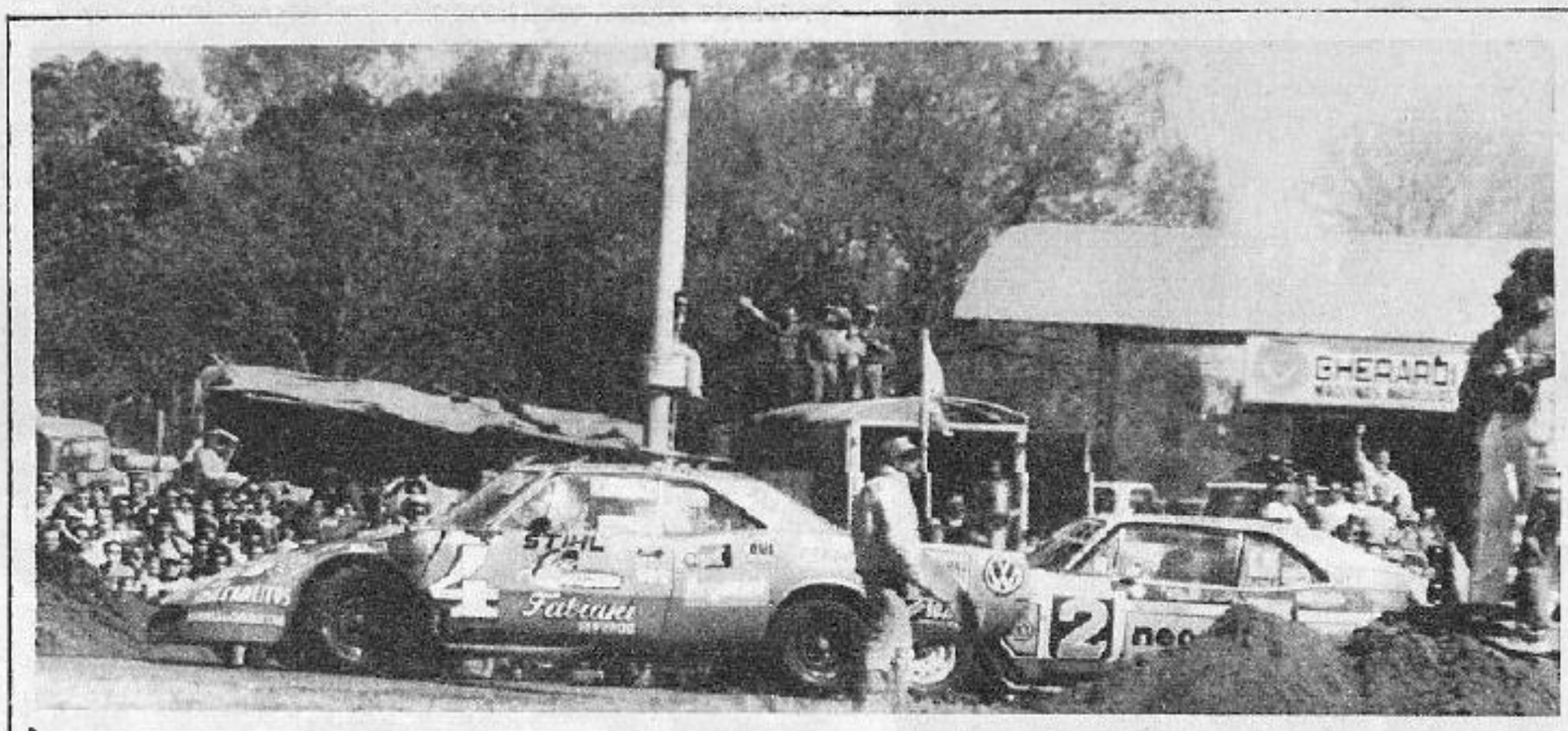
Los recargos: De cinco segundos a Fernando Herraiz y de un minuto a Pedro Doumic, por irregularidades cometidas durante la segunda serie.

bres de **De Benedictis** y **Angeletti** manteniendo con solvencia el prestigio de la marca, aunque, a diferencia del anterior, el de ellos no es un dominio total, ya que primero Chevrolet vía **Morresi** y **Satriano**, y Ford mediante **Oyhanart**, irrumpieron este año con fuerza aumentando el nivel de la categoría.

Chevrolet no aparecía en la punta desde el 5 de enero de 1986 en Tandil (última carrera del Campeonato '85) mientras que para Ford la ausencia fue más prolongada. En autódromos había ganado por última vez el **22 de diciembre de 1985** en Bs. As. (**Bessone**), mientras que en ruta su anterior victoria va algo más allá, ya que la obtuvo **Jorge Martínez Boero** el **9 de diciembre de 1984**, en Necochea, cuando ganó la única serie disputada de una reunión programada a dos baterías pero que se truncó por la lluvia. También ese año el "Gaucho" había triunfado en 25 de Mayo, el 1° de abril. Fuera de esto, los Dodge de Mouras y Castellano eran los "números puestos" en cada carrera.

Pero ahora todo cambió. El Turismo Carretera pegó un salto grande con el retorno al primer plano de Chevrolet y Ford, ingredientes de los que la categoría no puede prescindir.

Por eso, lo de "El mismo pero mejor" del título, que sintetiza una grata realidad a la que tampoco es ajeno el masivo apoyo brindado por el público.



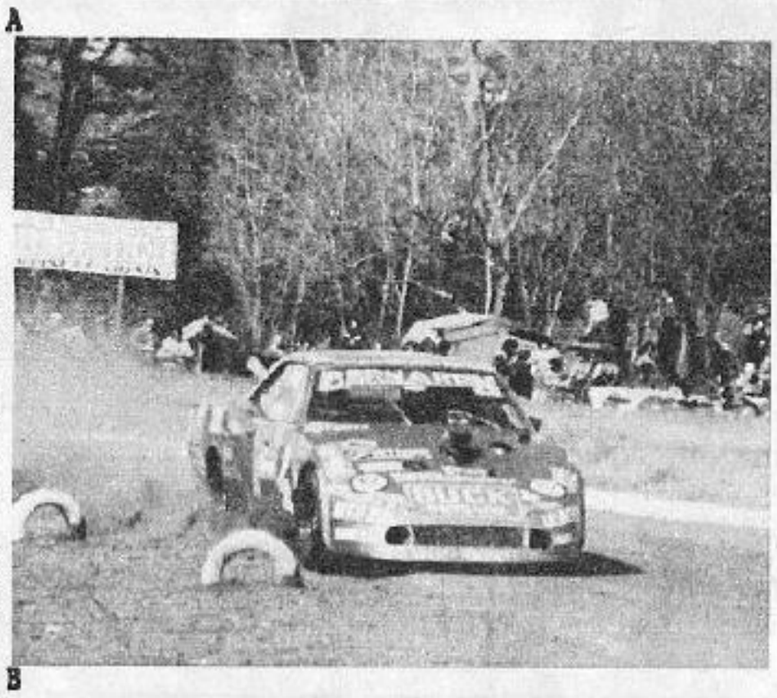


2

LAS PIRUETAS DEL "JOHNNY"

Juan De Benedictis siempre nos regala maniobras como estas y por eso se las mostramos. **A)** *Uno de los "sorpassos" que le hizo a Satriano. Este fue en el frenaje del retome a favor de la dificultad de Satriano en el sistema de frenos de su Chevrolet. En las rectas Emilio sacaba ventaja, pero a la hora de adobar el "Johnny" estaba encima, amenazante.* **B)** *Entrada de la rotonda con el Dodge levantando tierra ante la algarabía del público.* **C)** *Intentando la corrección para la salida limpia, con potencia.* **D)** *El auto semicruzado hacia la derecha, buscando la parte final de la curva antes de entrar en la recta principal. Junto con Satriano De Benedictis era uno de los dos candidatos "de fierro" para ganar en Junín, pero un toque con su oponente afectó la dirección de su Dodge y chau esperanzas.*

A


B



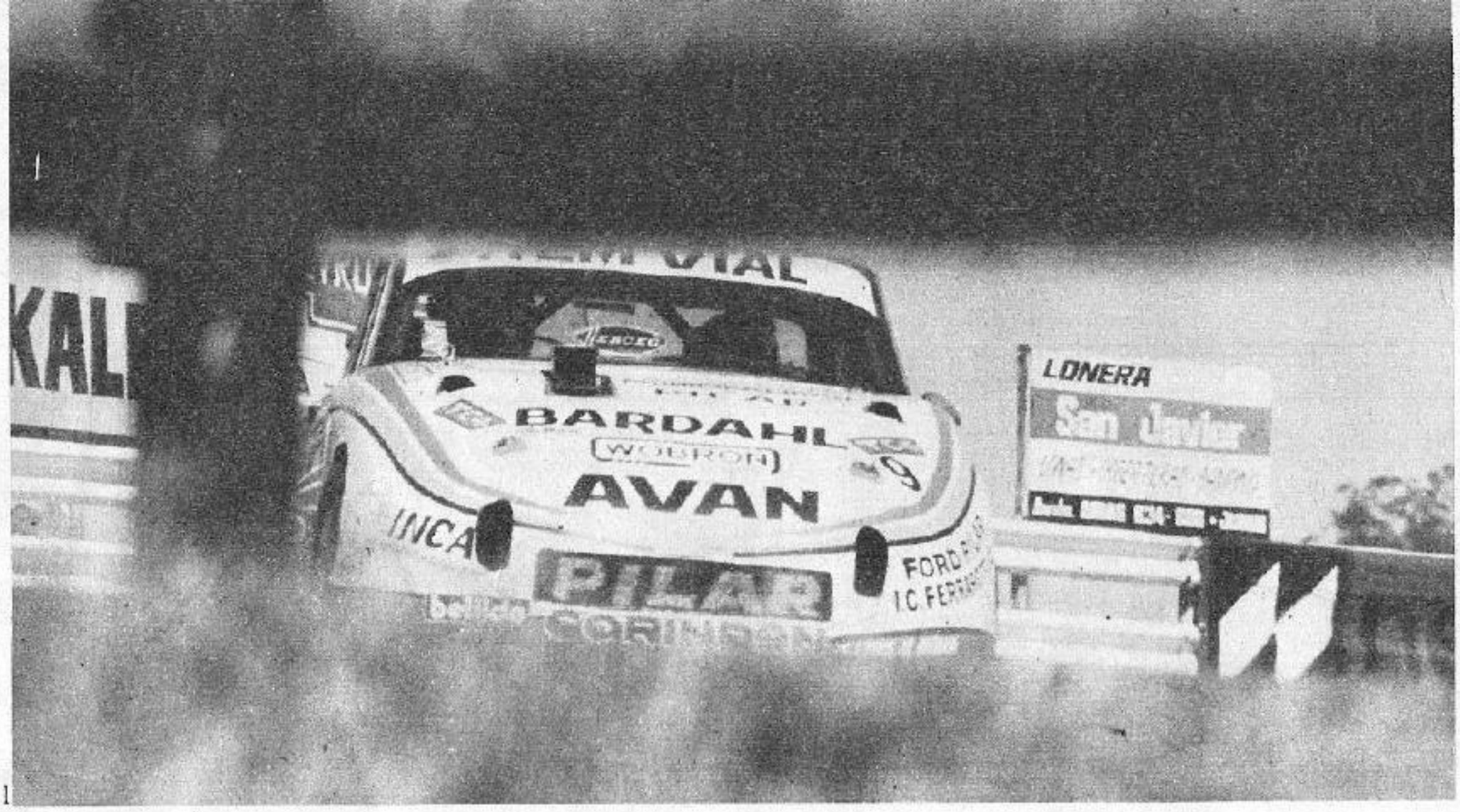
C



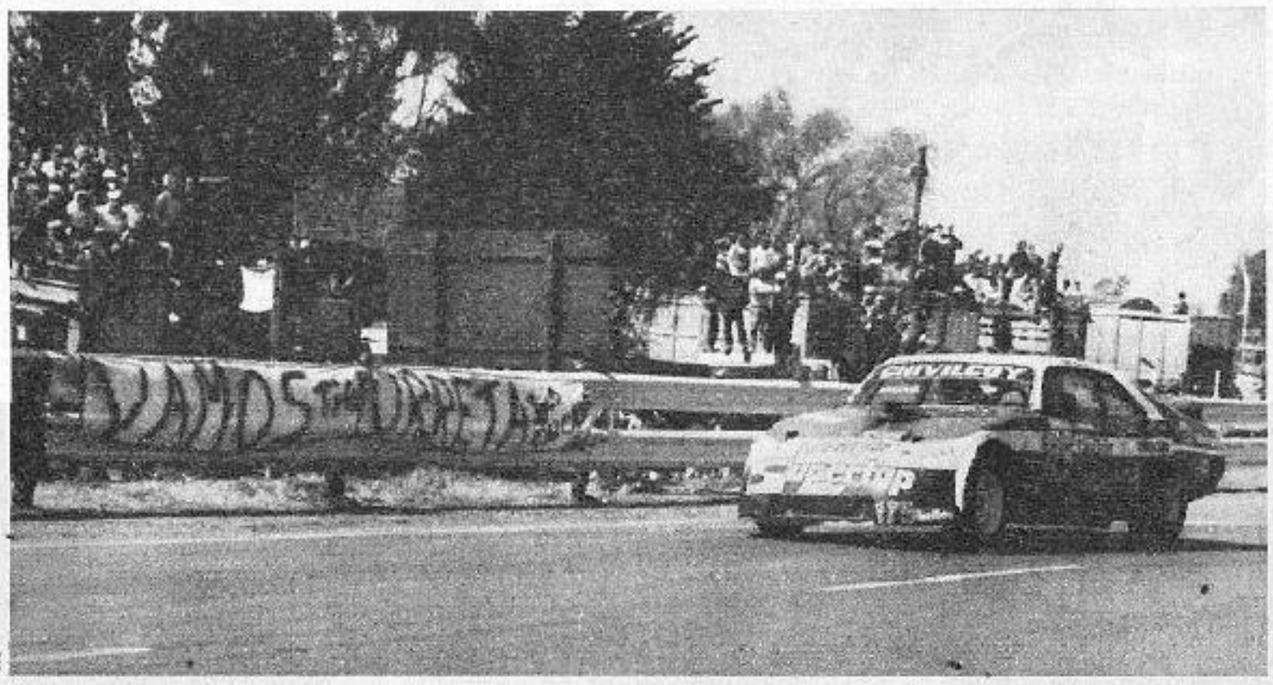
D


5

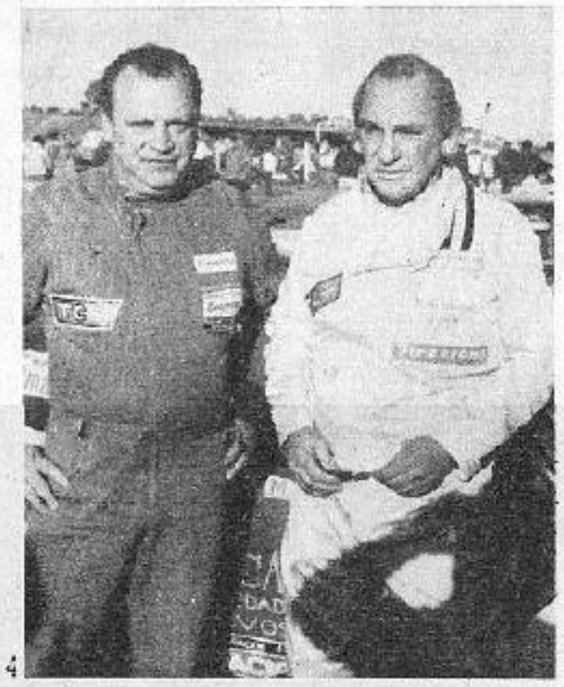
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



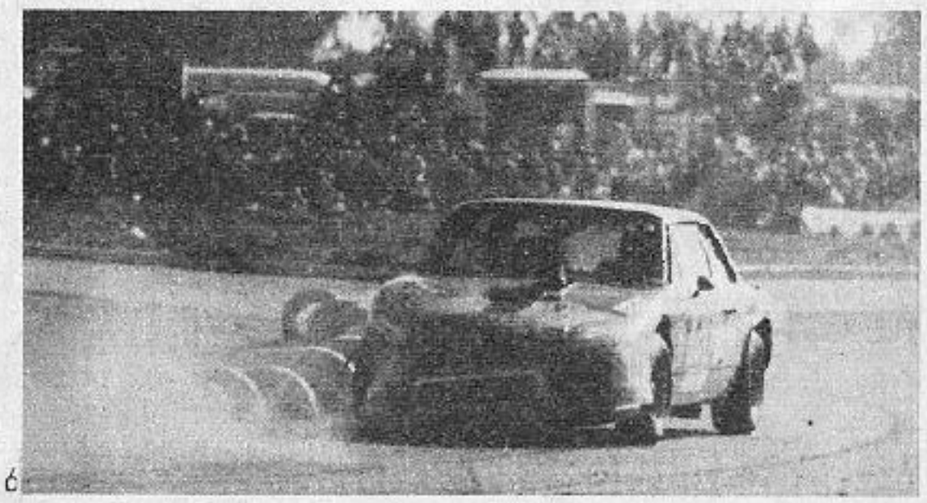
1



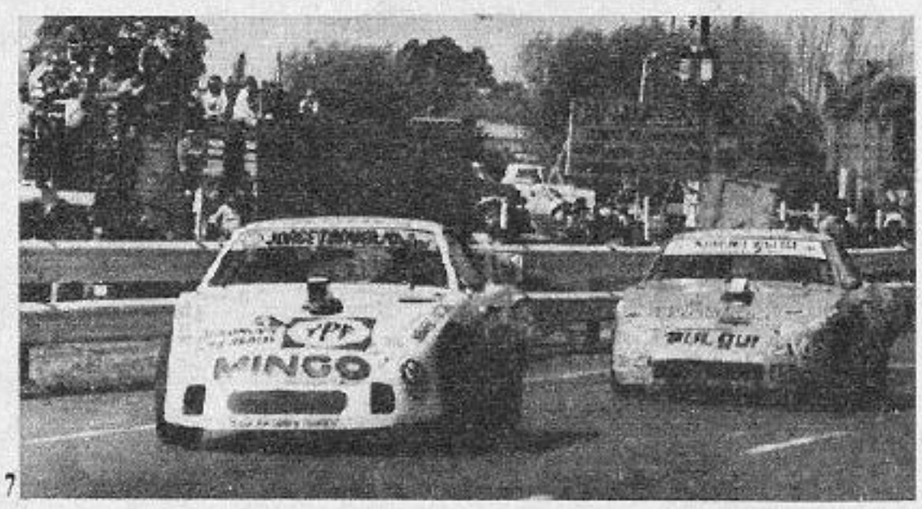
3



4



6



7



8



α ROBERTO URRETAVIZCAYA



Porque en su debut en el Turismo Carretera, supo llevar correctamente al Chevrolet de "Supertap". Hizo una carrera muy buena e inteligente, logrando el quinto puesto en la segunda serie, luego de largar último, y en el final conquistó el noveno lugar tras partir en la sexta fila. De ese modo, en su debut, "Tito" cosechó nueve importantes puntos, aunque seguramente en próximas competencias logrará resultados mejores. Pero como "estreno" fue excelente. Por eso le otorgamos esta distinción.
Ilustración: Silvio Formoso

1) Artística toma del ganador Oyhanart "encerrado" entre las dos láminas de un guard-rail. 2) El "Chivo" de Mariano Calamante, otro de los que últimamente se está entreverando. 3) Recién debuta y ya tiene su barra de hinchas. "Tito" Urretavizcaya pasando frente a una bandera del grupo "Los cuerdos"... 4) Luis Delconte (der.) cambió de acompañante. Normalmente es Edgardo Lucic, que en Junín le dejó su puesto a Máximo Senópoli, Jefe de Seguridad de la A.C.T.C. 5) Hermosa... ¡Qué linda!... ¿Como dice?... Por favor, no sea grosero. Estamos hablando de la indumentaria que luce esta niña. ¡Mal pensado!... 6) El Torino de Rafael Carullo con la trompa averiada por un toque contra el guard-rail en el momento en que pasaba Oyhanart, quien debió realizar todo para no pegarle. 7) Dos animadores de la carrera de Junín. Son Miguel Ataun y José Luis Paolucci. 8) Si... no vamos a negar que el T.C. tiene sus encantos y merecería perdurar. Pero la vieja es la vieja, muchachos... ¿No creen que se les fue la mano en la frase?



Michele Alboreto FERRARI F1/86
CAMPEONATO MUNDIAL 1986 DE FORMULA UNO

Foto Blanco Lipi

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



COLECCION
CORSA

CIRCUITO URBANO Internacional

Continuamos hoy, de la mano de CORSA, haciendo una rápida recorrida por el Globo y mostrando a ustedes el último grito en cuanto a industria automotriz se refiere.

Día a día son tantas las novedades, tantos los avances tecnológicos y de diseño aplicados al automóvil, que evidentemente este espacio nos queda un poquito chico.

Pero igualmente hemos tratado de seleccionar un material bastante "calentito" que, creemos, será del agrado del público, sobre todo porque tiene su origen en los lugares más diversos. Así, están representadas hoy en estas páginas, países como Alemania Federal, los Estados Unidos de América, Portugal, Japón y el Reino Unido de Gran Bretaña.

Bueno, chicos, los invito a "hacerse el bocho", porque mientras la importación de autos siga cerrada, el único consuelo posible es el de comprar un "Matchbox"...

1. INTRODUCING FORD TAURUS WAGON! La presentación hollywoodense sólo trata de ubicarnos mentalmente en el país de origen de esta espectacular rural, obviamente los Estados Unidos. Como es costumbre en el gran país del Norte, los modelos '86 ya son dados a conocimiento del público a partir de diciembre del '85, y el Taurus Wagon se constituyó en centro de comentarios a partir de ese instante. La repercusión lograda ha sido altamente favorable, ya sea por su tamaño, el confort y su excelente styling. Además, el Wagon es el vehículo ideal para familias numerosas, ya que con la tercera fila de asientos (opcional) son ocho los pasajeros que pueden viajar cómodamente.

Un motor de tres litros es el que impulsa al Taurus, dotado del sistema de inyección "Multi-Port". Como equipo standard el Wagon nos provee de una barra estabilizadora trasera y resortes regulables, para lograr una mayor estabilidad cuando el Taurus se encuentra con la carga "a full" y con toda la flia. en su interior. Son cuatro las posibilidades que nos brinda Ford, en caso de decidirnos por el Taurus Wagon: 1. Series, Deluxe GL, Luxurious LX Series y el Sporty MT5, dotado este último de un motor de 2,5 litros de cuatro cilindros y caja de cinco marchas (el resto de los modelos viene provisto de una caja de cuatro velocidades). Good bye.

2. FORD AEROSTAR WAGON. Luego de ver por primera vez el aspecto futurístico de esta "van", creemos que los muchachos de "Brigada A" van a tener que cambiar de modelo, ya que la camioneta que maneja Mr. "T" ha quedado un poco desactualizada, por lo menos en lo que al styling respecta.

Su publicidad no es nada modesta, por cierto: "El más nuevo y más dinámicamente eficiente de los minivans". La versión Standard viene equipada con un motor de 2,3 litros e inyección electrónica de combustible, mientras que la "Top of the line" posee un V-6 de 2,8 litros, ideal para arrastrar trailers de envergadura.

Parece ser que los amortiguadores de gas presurizado, diseñados por computadora, le otorgan al Aerostar un confort de marcha excepcional. Por supuesto que, a pedido suyo, se le puede incorporar un equipo AM/FM, asientos de lujo (llamados comúnmente "Captains Chairs"), pintura a dos tonos, ultrasofisticado instrumental electrónico, parlantes "Super Sound System" (siempre sobrios los nombres, ¿verdad?), aire acondicionado y luneta térmica con limpia-lava-parabrisas. Un chiche.

3. HONDA ACCORD 2.0 EXi AERODECK. Sofisticada línea, sin dudas, la de este nuevo Honda.

De concepción moderna y perfil extrañamente fluido, el Aerodeck es una especie de Coupé-rural donde la idea de este styling fue extraída posiblemente de su hermanito menor, el Civic, aunque luego algo modificada. Está equipado con un motor (Honda, por supuesto) de 4 cilindros en línea, ubicado transversalmente en el "avant" y alimentado a través de inyección electrónica. La cilindrada es de 1.995 cm^3 y su potencia máxima es de 122 a 5.500 rpm. Como elemento discordante, puede afirmarse que el diámetro de las ruedas es un poco diminuto para el continente general del vehículo. Curiosamente, el coeficiente de penetración aerodinámica arroja un valor de Cx = 0,34, o sea dos puntos por arriba de los valores que nos brinda el Accord "tres volúmenes" (0,32). Igualmente es un lindo aparatito.

4. GENERAL MOTORS "AERO 2000". Este extraño aparatito es, sencillamente, el producto de un aceleradísimo cambio en el diseño y la fabricación automotriz. Según reza su publicidad (el prototipo está expuesto en el increíble mundo de Epcot Center), los más sofisticados procesos de fabricación, materiales y herramientas han logrado este auténtico exponente de la más alta tecnología de avanzada. Según el equipo de "designers", ningún otro vehículo logra fusionar la forma y la función en un modo tan perfecto como con los creativos conceptos aplicados en el Aero 2000.

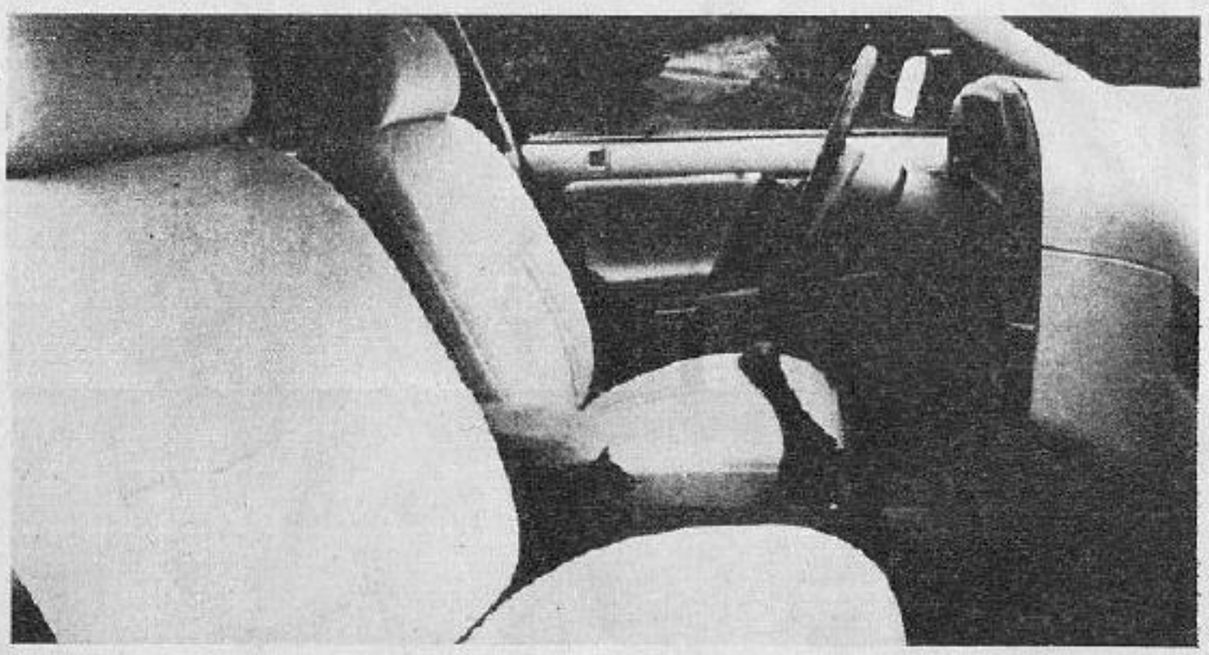
Este subcompacto de cuatro plazas está provisto de un motor diésel turbo comprimido de 68 HP, que posee un bajísimo consumo, cooperando en ello la excelente aerodinamia, donde el exterior se encuentra casi por completo libre de interrupciones para las canalizaciones de los flujos de aire.

El auto fue diseñado a fin de mantener las condiciones aerodinámicas ideales bajo cualquier condición operacional; para ello, el Aero 2000 está provisto de una suspensión autoajustable de cuatro puntos, que automáticamente adapta la altitud o despeje del auto para lograr así la menor resistencia posible, mientras que al mismo tiempo un "flap" que se regula de acuerdo con la velocidad, disminuye las turbulencias que se encuentran en la sección posterior. Tecnología de avanzada, que le dicen...

1



1 A





3

5. EL METRO NO ES PARA MEDIR... Sino para manejar. Al menos, así lo entendió la gente del Austin Rover Group Limited, quien apoyó esta teoría mandándolo "al frente" en las competencias de rally. Son varias las opciones que nos propone el Metro como para dejarnos contentos a todos: una versión Standard que puede adquirirse con dos tipos de motor (se entiende que uno por auto...), el "chiquitín" de un litro (o sea que este motor debe tener el tamaño de una botella de Cola familiar...) y el más grande de 1,3 litro. El impulsor es totalmente independiente del tipo de carrocería con la cual se provee al Metro, que puede ser de tres o cinco puertas. También puede, si lo desea, adquirir el Metro con caja automática (modelo L.E. Automatic) de cuatro velocidades, pero si usted es una persona a la que le gusta "mostrarse", entonces le recomendamos el Metro "Maytair", que es el más "paquete" de los Metro. Entre los chiches que este trae, se incluyen los vidrios con tinte bronce, parrilla gris metalizada (negra en los demás modelos), manijas de puerta cromadas, radio-stereo cassette recorder, casetera, reloj digital, techo corredizo transparente, etc.

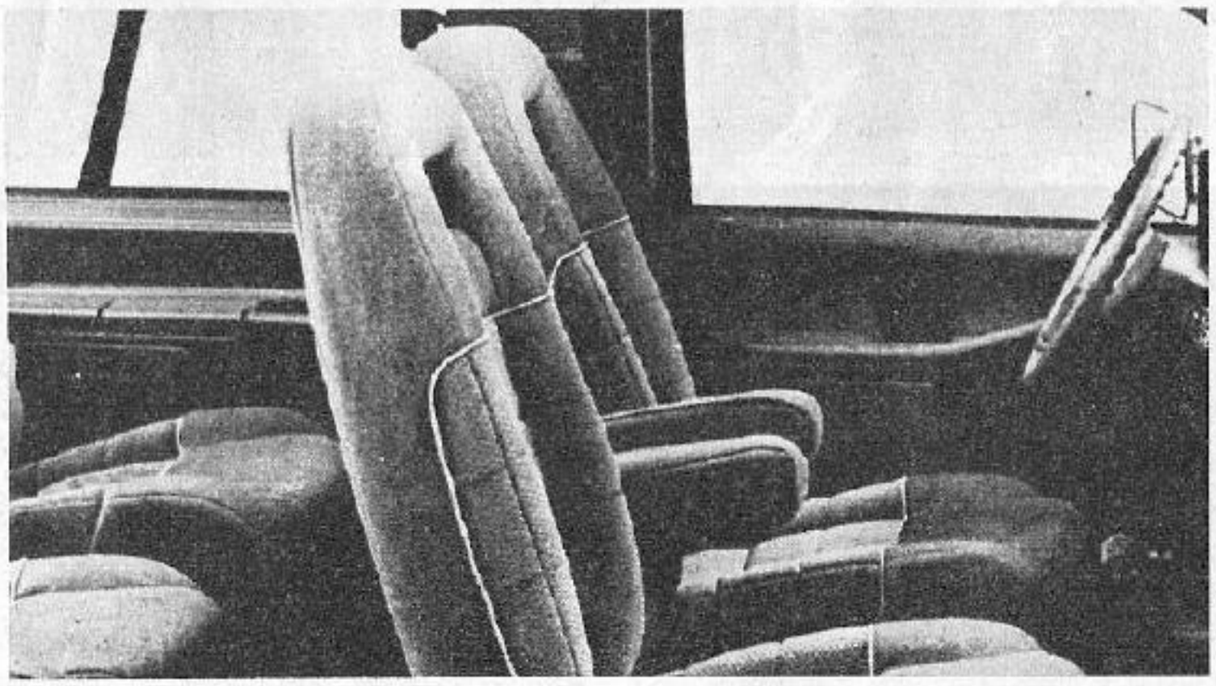
Por supuesto que el Turbo también forma parte de la familia Metro, en este caso con el agregado de dos ini-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

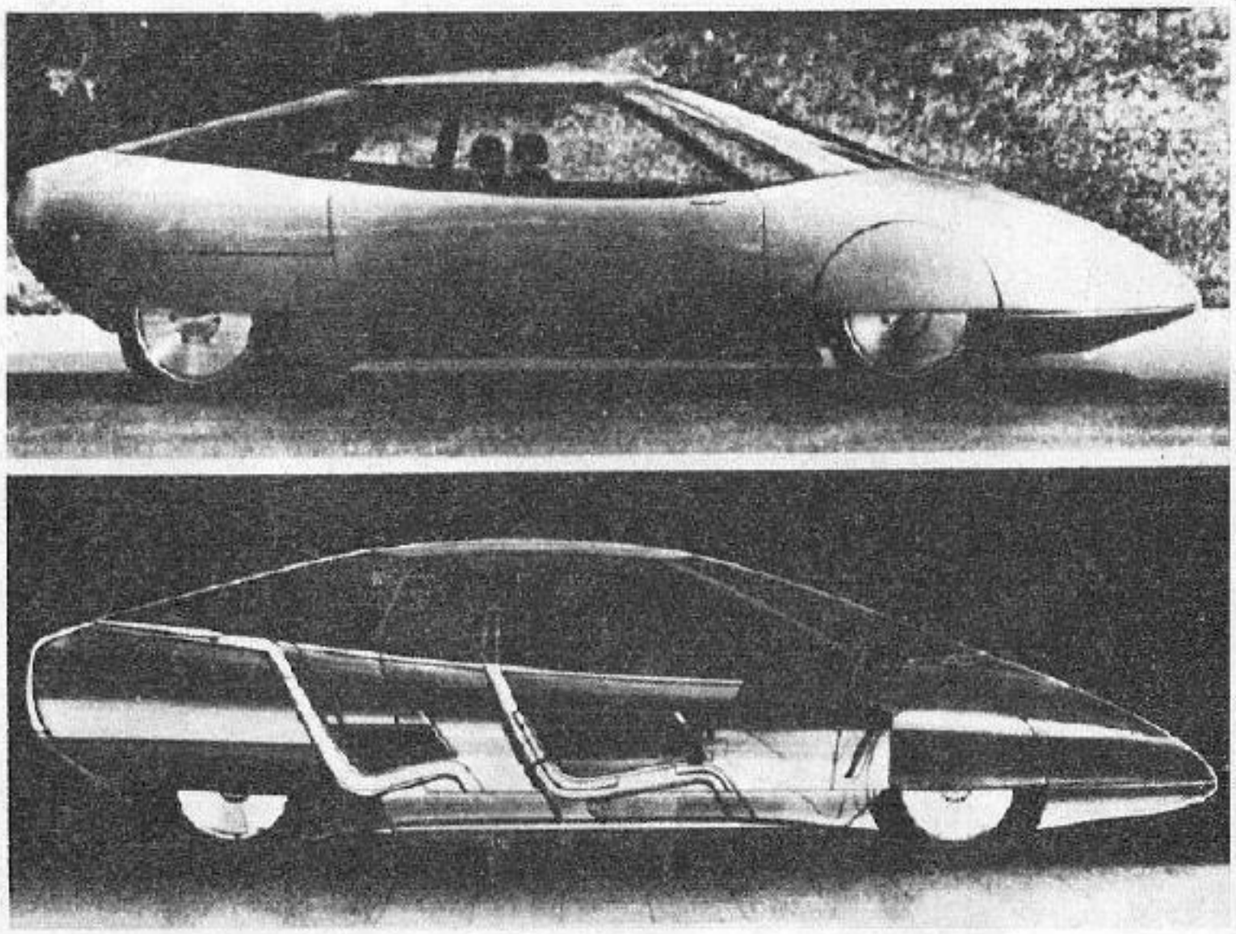
2



2 A



4



3 A



5



6





ciales famosas: "M.G." Es fácil distinguirlo del resto de la linea, ya que el Turbo es completamente blanco (si desea adquirirlo para usarlo de ambulancia, ya se ahorró la pintura...). Esta versión eroga 93 HP contra 46 HP del "un litro" y 62 HP del "1,3" (también el Turbo posee 1,3 litro). En fin... God save the Queen, Phil Collins and The Beatles!

6. OPEL KADETT DELVAN. Para "trabalhar mais", sin dudas, ya que el "Delvan" posee un carácter netamente utilitario. Recientemente lanzado en Portugal, esta simpática rural está realizada sobre las armónicas líneas del Opel Kadett, el cual está teniendo un llamativo éxito en toda Europa.

El motor es un Diesel de cuatro cilindros e inyección directa y posee 1.598 cm^3. Su suspensión delantera es de tipo McPherson + barra estabilizadora, mientras que la trasera posee resortes helicoidales de efecto progresivo + barra estabilizadora. Los frenos delanteros son de disco, mientras que los traseros son a cassette... La potencia máxima que desarrolla este motor Diesel es de 54 HP a 4.600 rpm, mientras que la cupla máxima es de 9,6 kgm a 2.400 rpm. Tengamos en cuenta, finalmente, que General Motors de Portugal se reserva "o direito de introduzir melhoramentos dos seus produtos em qualquer época"

7. MERCEDES TODO TERRENO. Son tres las opciones básicas que nos ofrece **Mercedes Benz** para los que tengamos en mente adquirir este excepcional Jeep: vehículo descubierto de chasis corto, Station Wagon (puede ser largo o corto) y Fourgonette (únicamente de chasis largo).El "Jeep Mercedes", tal como lo conoce el "populacho", es reconocido internacionalmente como uno de los vehículos Todo Terreno de mayor rendimiento.

Sin dudas, posee ciertas características de propulsión que lo hacen muy versátil, como lo constituye el hecho de que durante la marcha se puede pasar de la tracción trasera a la total o, en caso necesario, también se puede acoplar la desmultiplicación para terreno y lograr así una duplicación de la fuerza de las ruedas a la mitad de la velocidad. De serie, viene equipado con bloqueadores de diferencial en ambos ejes, los cuales son acoplables y desacoplables también durante la marcha.

Según la versión y tipo de chasis (son 20 las variantes posibles), puede tener una carga admisible de hasta 840 kg, permitiendo además una carga de remolque de hasta 2.800 kg. A ello hay que agregarle gran solidez, consumo reducido y extremas medidas de seguridad, lo que lo convierte en líder en su clase. ¡Subanempujenestrujenbajen...!

Producción: Sergio Marcelo Goldvarg

Revisando Apuntes

● Más fotos ● Apostillas ● Conclusiones

1) La coupé Sierra llamante del dúctil René Zanatta, con evidentes modificaciones respecto de las demás del equipo Akel. Notar trompa de forma original y el tratamiento de los guardabarros, con salida de aire en los traseros. 2) El local Zanatta, Minervino y Di Palma en lo mejor de la Entrecor. 3) El equipo de Mancuso y, atrás, el de Cingolani (con Lui cooperando) y otros, prestos a largar en la F.R.A. 4) El ingeniero Markiewicz dirige la orquesta del team Renault que secunda a Traverso. Observan, entre otros, Kechichian y Salgado, "capos" de A.C.R.A.

TURISMO COMPETICION 2000, F. RENAULT ARGENTINA Y F. ENTRECOR EN RAFAELA, STA. FE (7/9/86)

INOLVIDABLE





Por la altura a que rayaron los espectáculos vividos como culminación de aquel fin de semana, especialmente los de T.C. 2000 y F.R.A. Porque en ninguno hubo resolución definitiva hasta la misma última vuelta de cada carrera. Porque el público volvió a responder como corresponde a una zona eminentemente "corsa". Por todo ello, fue algo para recordar. Inolvidable

Por Néstor Carbia y Alberto O. Juárez *Fotos: Enrique Bianco*

¡Qué carrera, señores! Qué carreras, mejor dicho, fueron las tres de Rafaela. Sin dudas que la mejor fue la de **Fórmula Renault Argentina**, donde en un momento dado hubo **8 autos peleando la punta**, que cambió once veces de manos y tuvo 6 **líderes** diferentes. Pero tampoco le va en zaga lo de **Fórmula Entrecor Nacional**, donde **José Luis Di Palma**, **René Zanatta** y el finalmente ganador, **Luis Minervino**, hicieron las delicias del público.

Lo del **T.C.2000** arroja un balance realmente positivo, salvo en lo técnico quizá, ya que la dureza de la carrera, lo competitiva que está la categoría, hizo que sobre 23 autos largados, clasificaran 11, de los cuales apenas 9 vieron la bandera a cuadros y sólo siete de ellos con el total de los giros. Aunque cueste admitirlo, ello se debe a la paridad que tiene la gran categoría nacional del automovilismo pistero de autos con techo. Y lo demostramos con hechos y números. Hubo tres punteros diferentes: **Traverso**, **Oltra** y, parcialmente, **Gayraud**. Cuando estuvieron los tres en lucha directa, nunca hubo más de un segundo de diferencia entre ellos. Por si fuera poco, la carrera contó con otros actores importantes que fueron desapareciendo o no de la misma en el fragor de la lucha, como **Zuain**, **Soto**, **Del Río**, **Zanatta**, **Serafini**, etc., que debieron circular casi permanentemente solos, y en Rafaela trabajar sin succión es letal. Otros destacados en sus tareas fueron **Banfi**, **Pontoriero** y **Del Campo**, enfrascados en una lucha personal durante toda la carrera, con tantas variantes de puestos como tuvo la punta de la competencia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


55
OLER STYLE

1



2


FIAMBRES CON
GARANTIA DE SABOR
STYLE
DLE
COR. VIAL
IANCHI
VOLCADORES
J.M. TRAVERSO A
ARDA

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo positivo: Que el T.C. 2000 haya presentado 34 autos en Rafaela y la Fórmula Renault, 45. Que ambas clasificaciones hayan sido eliminatorias y que se hayan realizado finales para no clasificados en ambas categorías.

Lo negativo: El preocupante momento económico por el que está atravesando la Fórmula Dos Entrecor Nacional, que le sigue restando participantes.

Lo lindo: La lucha franca que mantuvieron por la punta del T.C. 2000 Traverso, Oltra y Gayraud sin la más mínima intención de roces.

Lo feo: La cantidad de gente que hubo en boxes, que no tenía nada que hacer y dificultó el trabajo de todo el mundo.

Lo mejor: Salvo el aspecto mencionado anteriormente, la organización del CAR.

Lo peor: Los continuos problemas que se dan con los cronometrajes y las demoras para entregar las clasificaciones. Si las categorías juntas son muchas para cronometrar, deberían enviarse más oficiales deportivos, aunque ello les cueste más a los clubes organizadores. Una o dos personas más no modifican el esquema económico de una carrera.

El auto menos llamativo: El de Eduardo Bairgian. Apenas si dio una vuelta completa en clasificación y con un tiempo de 2m17s04/100 contra 1.09.49 de la pole de Traverso. (¿...?)

La actitud: La del ingeniero Markiewicz, director del equipo oficial Renault, que prefirió no arriesgar a José Luis Di Palma con una coupé Fuego que no iba a quedar en condiciones óptimas, en un circuito tan difícil como Rafaela.

Lo espeluznante: Los accidentes de José Luis Di Palma, y Omar Suriani el sábado, y de David Horner el domingo. Por suerte, todos sin consecuencias serias aunque no exentos de un gran riesgo. El de Di Palma, porque fue en la zona más rápida del circuito (el curvón norte) y los de los monopostitas, porque impactaron contra taludes de tierra en el mixto; incluso, en el caso de Suriani, con incendio incipiente en la zona posterior del auto.

La gran escalada: La de Silvio Oltra, que del 8° puesto llegó a la punta.

Los más contentos: Oscar Pereyra, Néstor Furlán, Luis Minervino, Juan M. Traverso, Mario Gayraud y Silvio Oltra.

El menos contento: Ernesto "Tito" Bessone.

Lo espectacular: Los pelotones de hasta ocho autos doblando juntos en el curvón norte en la F.R.A.

La maniobra: La de Miguel Angel Etchegaray en la vuelta 10 cuando lo pasó a Pereyra en la entrada del mixto –a fondo– y lo frenó antes de lo habitual en la curva dos de esa zona, y volvió a acelerar luego, dejando a todo el pelotón más de 100 metros atrás y yéndose solo en punta. Los amontonó a todos detrás de él y fue el único momento enque hubo más de un segundo de diferencia en la punta.

La madurez: La que mostraron los pilotos de la Fórmula Renault, más allá de los roces circunstanciales entre los "difíciles" de la categoría (Mandrini, Pereyra, Mazzini, Mancuso, etc.).

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Club Atlético de Rafaela.
Promotor: Raies Promociones.
Accesos: tres de tierra, en buen estado. Faltó habilitar el especial para pilotos y periodistas, que no funcionó sábado y domingo. 3 puntos.
Controles: Muy bien. 4 puntos.
Comodidades: Buenas. 3 puntos.
Estado del circuito: Muy bueno. 4 puntos.
Boxes: Buenos. 3 puntos.
Promoción de el Espectáculo: Buena. 3 puntos.
Servicio de Prensa: Excelente. Como siempre. 5 puntos.
Facilidades para las transmisiones: Muy buenas. 4 puntos.
Puntualidad: Excelente. 5 puntos.
TOTAL: 34 puntos. (Ideal, 45)

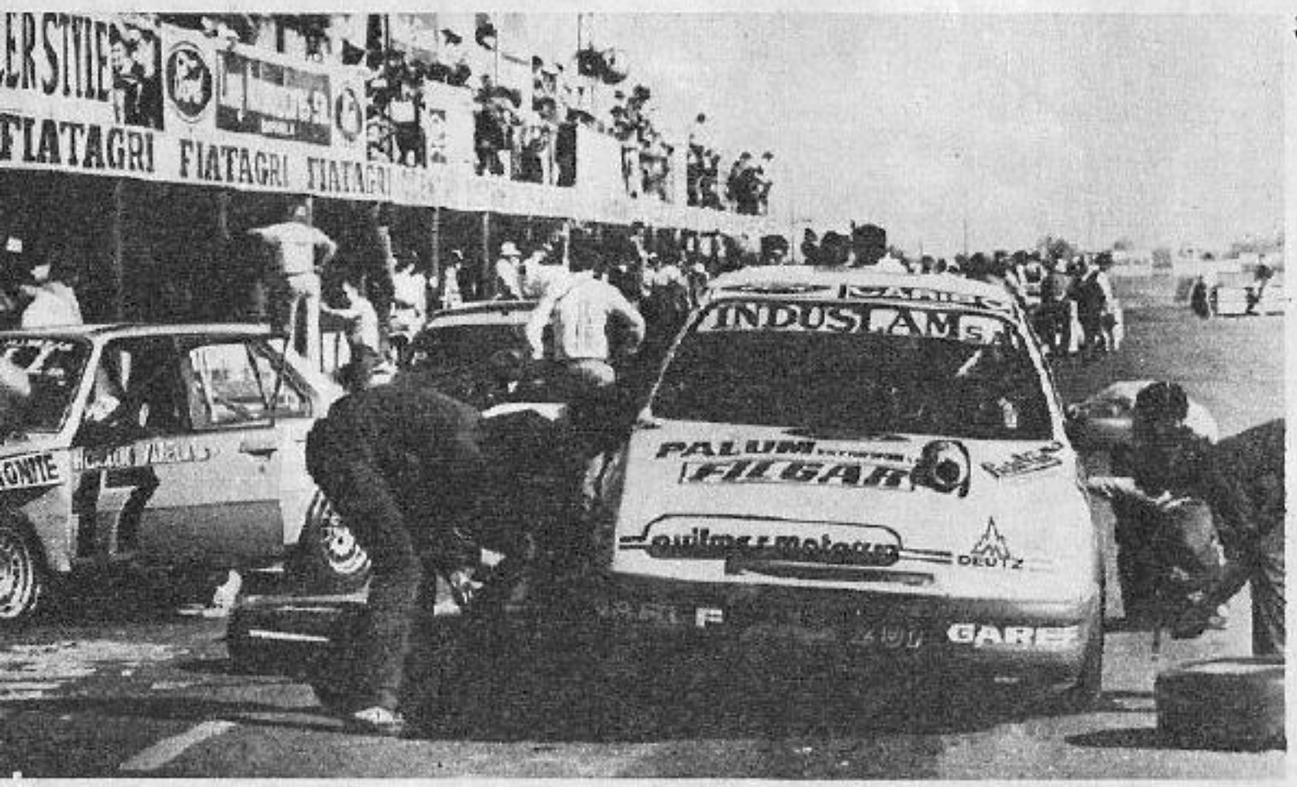
F.R.A. ECOS DEL NUEVO

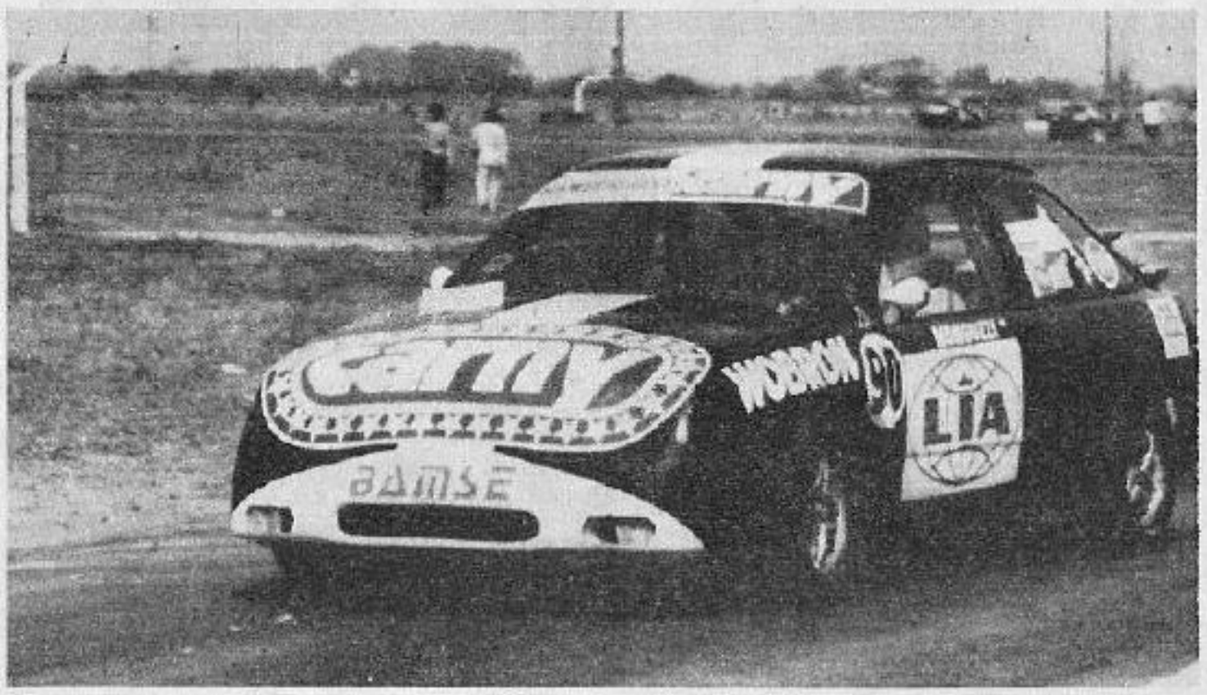
Difícilmente los que están en la tribuna o detrás del alambrado se hayan dado cuenta de que la **Fórmula Renault** cambió de reglamento; si hasta en la misma zona interna de boxes algunos ni se percataron de que había una nueva norma reglamentaria en la alimentación de los motores. Solamente los más detallistas habrán visto que el montaje entre el carburador y el múltiple ahora no es tan simple, está elaborado y alberga una brida de material y dimensiones reglamentadas. Los que sí notaron el cambio fueron los preparadores y los pilotos; los primeros ya tenían los valores que surgieron en el banco de ensayos, y los que calzan el casco se dieron cuenta cuando se pusieron a girar en el circuito.

Las diferencias, en principio, no se notaron; los tiempos de vuelta fueron similares a los realizados cien días atrás cuando la categoría, junto con la fórmula Dos "Sudam", visitó el escenario santafecino. La cantidad de inscriptos apenas mermó y no fue necesario hacer grandes cambios en

1) Di Palma Sr. rodeado por su hijo mayor y Beria Jr. Se viene el trasvasamiento generacional, no más... 2) Ballet de Bessone, Serafini, Banfi y Pontoriero en la horquilla rumbo a la recta principal. 3) Los autos de Varela y Del Campo (6° al final), atendidos en boxes. 4) La impecable XR4 de "Bamse" que estrena Monguzzi pero sólo en clasificación... Otra vez será. 5) La Taunus del piguense Poissa –ganador de los No Clasificados– delante del infortunado Peugeot 505 de Fortunato, que rompió dos motores y tampoco estuvo en "la" carrera dominical. 6) Furlán, Mandrini e, insinuándose atrás, un pelotón de fusilamiento que va liderando... ¡Pereyra!









Dos que trabajaron muy bien, pero dentro de los medios que tienen a su alcance, fueron **Carlos Crocco** y **Oscar Fineschi**, quienes con el VW y la coupé Taunus, no estaban para más de lo que hicieron, lo que fue realmente brillante. "Raphy" es muy veloz y la aerodinamia juega un papel muy importante...

Traverso: Genial. Es su cuarta victoria consecutiva. No cometió errores. Sabía que tenía el auto más rápido en la mitad del circuito –la veloz– y lo aprovechó al máximo, tapándole todos los huecos a Gayraud en lo lento. Está pasando por un momento excepcional y los resultados así lo demuestran.

Del Río: Hizo una carrera pareja y se quedó sin idem (...) para tirar juntos. Es muy meritorio lo suyo ya que largó en 12° lugar y llegó tercero luego de trabajar mucho, sobe todo teniendo en cuenta que recién el domingo tuvo un motor realmente rápido. Está mostrando su nivel dentro del equipo de **Akel**. Esta es su segunda ubicación consecutiva en el tercer escalón del podio.

Banfi: Su estilo no luce pero es efectivo. Está siempre, aparece cuando los demás desfallecen y pelea los puestos con todos. Participó de la lucha Pontoriero y Del Campo; cuando los problemas complicaron a ambos, el pasó a ganarles.

Pontoriero: Solo y desde el 11° puesto de partida se fue prolija y silenciosamente para adelante luego de una mala partida. Pasó autos hasta llegar a Del Campo y Banfi, para pelear rueda a rueda. Cuando prácticamente había definido la lucha a su favor y acortaba diferencias con Del Río –vuelta 27–, se pasó de largo la bieleta que acciona el acelerador, y éste quedó trabado a fondo.

Del Campo: En su nivel habitual. No luce, no descolla, pero tiene un ritmo muy parejo durante toda la carrera. Su auto no está para la punta y él lo lleva hasta donde puede ir.

Zuain: Fue notable la evolución de la Fuego que hace **Ricardo Pré**. Llegó a estar muy cerca del contacto con la punta luego de recuperarse de una mala partida.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REGLAMENTO

las relaciones de transmision; en general se modifico la cuarta velocidad aunque hubo quien uso los mismos cambios que en la competencia de fines de mayo.

Teniendo en cuenta que es la primera carrera y que el circuito de Rafaela es de caracteristicas particulares, resultaria apresurado esbozar un juicio, pero sepamos la opinion de los protagonistas.

Gabriel Furlán (puntero del Campeonato): "El motor ahora es menos elástico, tenés que manejarlo practicamente como un Fórmula Dos, tiene que girar entre 6.000 y 6.500 RPM; si lo dejás caer por debajo de las 5.000, no tiene fuerza".

Oscar Pereyra (ganador en Rafaela, tambien con preparacion de **Saúl Lui**): "Yo no noté grandes diferencias, si bien se perdió algo entre 4.000 y 5.000 RPM; ahora giramos 700 vueltas más".

Daniel Neviani (segundo en el Campeonato, con preparacion de Juan J. Reybet): "Ahora, para que el auto avance, hay que mantener el motor entre 5.000 y 7.000 RPM".

Miguel Etchegaray (campeón vigente, preparacion Reybet): "En general noto que el motor perdió mucha fuerza de abajo, pero pienso que Reybet en poco tiempo va a lograr mejorarlo".

Saúl Lui (preparador): "Quiero destacar y agradecer la mano que me dieron Oreste Berta y Guillermo Maldonado en el desarrollo para orientar el flujo de la mezcla hacia la brida. Los motores giran a 500 vueltas más pero tienen casi la misma potencia –aproximadamente 100 HP–; tenemos que trabajar mucho para mejorar la curva".

Juan José Reybet (preparador): "No hubo mucho tiempo para trabajar. En la unión del carburador a la brida hice un cono con forma de Venturi. La potencia está más arriba, cerca de las 7.000 RPM, Y en algunos motores llegó a 103 HP. Como giran más rápido, creo que van a durar un 25% menos".

Mario Riva (preparación propia con leva de Cosma): "Perdimos 5 HP entre 5.000 y 5.500 RPM, giramos a 7.000 vueltas y la potencia máxima es de 99 HP".



T.C. 2000

a MARIO GAYRAUD

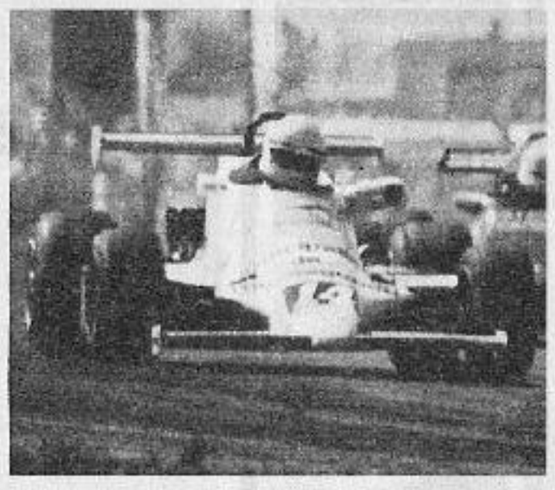


Ilustración Silvio Formoso

Porque fue el hombre de la carrera luego de Juan María Traverso. Porque no se inquieto nunca a pesar del "juego" que ensayó el "Flaco" para desorientarlo, "tirando" en algunas vueltas y guardando algo de resto para el final. Mario lo único que quería era entrar, en una vuelta, antes que el piloto Renault a los mixtos, para ver qué pasaba si salía antes que él a la recta. Era muy evidente que la Sierra de **Herceg** resultaba más maniobrable y rápida en los mixtos, que la Fuego de Traverso. Pero nunca consiguió aquello ya que Juan le tapó todos los huecos. A pesar de ello nunca bajo los brazos, peleo permanentemente; desde que entró en la succión de Traverso, no estuvo en ningún momento más allá del segundo de diferencia y le peleó mano a mano hasta el final, mostrando ese temperamento "sanguineo" que todos le conocemos. Mostró la reacción del equipo de Herceg y la respuesta a la victoria de Traverso en Resistencia. Por todo esto, Mario es "Copa CORSA" en Rafaela.

F.R.A.

a DANIEL NEVIANI



Su posición en la clasificación del sábado era el fiel reflejo del potencial del auto –fue quinto–. Sabía que para mantener la posibilidad de luchar el Campeonato era necesario terminar la carrera delante de Furlán.

Cuando largo la competencia, se encontro con una falla –posiblemente de carburación– en alta; no se desesperó, ratificando que ya puede pensar arriba del auto. Se las arreglo para mantenerse en el grupo de punta, llegó a encabezar la fila india en algunas vueltas, y en los últimos metros le ganó por 2/100 la segunda posición a Gabriel Furlán, descontandole dos puntos en el Campeonato.

F.E.N.

a OSCAR SABORETTI



Inició la carrera en décima posicion. Habia estado el sabado a más de dos segundos de la punta, su equipo trabajó en la noche previa a la carrera y el puso el resto. Paso en el puesto diez en la primera vuelta y fue ascendiendo en el clasificador, a puro rendimiento. Sólo se favoreció con el abandono de Jose L. Di Palma, el resto de los puestos los mejoró superando autos en pista. Llegó tercero siendo el mejor de **Volkswagen**.





Soto: Su reaparicion en la categoria, luego de tres carreras de ausencia, le permitió mostrar su mejor nivel en la misma. Andando solo, estaba a menos de 5s de la punta cuando se quedo. Su evolución como piloto de pista, es notable.

Olitra: Reiteramos conceptos ya vertidos en Resistencia. Está para ganar en cualquier momento y otra vez nos quedamos con las ganas de saber qué pasaba en el final. Las modificaciones aerodinámicas que hizo en su coupé le han dado el equilibrio que estaba necesitando. Era la **Fuego** mejor balanceada.

Zanatta: Lo conocemos, sabemos lo que puede dar, y nos sigue sorprendiendo permanentemente. Llevó con autoridad y seriedad una coupé realmente impecable y diferente, desarrollada por el equipo de **Carlos Akel**. ¿Cuál será el techo conductivo de René?

Crocco y Fineschi: Muy bueno lo de ambos. Con los vehículos que poseen y en un trazado como el de Rafaela, no pueden aspirar a más. Seguramente Pigüé les va a resultar más propicio.

Bessone: Lo de "**Tito**" merece un párrafo especial y por ello lo dejamos para el final. Realizó un trabajo de puesta a punto impecable durante viernes y sábado. Dejó la coupé como para pelear la punta de igual a igual con Juan María –lo demostró Gayraud con un auto similar–, hizo el mejor tiempo en las pruebas libres de la mañana y su Sierra fue la más rápida en carrera en el mixto, segun es testimonio de nuestro colega de "Velocisimo", Ricardo Palero, quien cronometro el parcial durante la prueba. Misteriosamente su motor perdio 600 rpm en alta desde los "tanques llenos" a la carrera, y el motor no se vino a menos en carrera sino que ya no las tenía en el momento de largar. Luego de la prueba nadie supo explicar qué había pasado, y el piloto no estaba de su mejor talante. Días después, el preparador **José Miguel Herceg** explicó que "**se cortó un tornillo del sistema de aceleración, que no permitía que el motor fuera acelerado a fondo**". Extraño, ¿verdad? Un auto que termina, haciendo el mejor tiempo dos horas antes de la carrera, y cuando larga la misma ya no tiene el mismo rendimiento. ¡Es tan difícil de entender!

FORMULA DE BOXES

A PEDIDO DE SU PATROCINANTE - En Rafaela se produjo la reaparicion de **Luis Minervino** en **Fórmula Renault**. El retorno se debió al pedido de la firma que lo patrocina en el automovilismo deportivo. Como sobre su licencia de piloto recae la sanción aplicada oportunamente por la C.D.A., y su participacion es posible por apelación ante la justicia ordinaria, a partir de Rafaela la clasificacion pertinente y el Campeonato de Fórmula Renault quedan en suspenso tal como sucede con la **Fórmula Entrecor**. Minervino, en F.R.A., clasificó octavo.

NIEMITZ AUSENTE CON AVISO - "El miércoles, mientras probábamos el motor R.18 que armamos con elementos de Oreste Berta, se engranó un pistón. Es por eso que no corrí en Rafaela. Voy a la próxima", declaro **Héctor**.

OTRAS AUSENCIAS DE ENTRECOR - Del ex Campeón de la categoria en su version zonal, **Ricardo Grinovero**, por problemas economicos y organizativos. Cuando se solucionen retornará a la especialidad. **Wenceslao Gimenez** no fue a Rafaela porque viajó a los Estados Unidos de Norteamérica por razones de trabajo.

DEL KARTINGA LA F.R.A. - Revalidando sus pergaminos del Karting, en Rafaela **Luis Belloso** ya estuvo haciendo experiencia con los de punta. Durante todo el fin de semana santafecino cumplió una destacada actuación. Es de los nuevos con futuro dentro de la categoria.

JUSTIFICADO DESCONTENTO - De muchos pilotos de la **Fórmula Renault** al comprobar que no se realizaba la **verificación técnica** de los autos después de finalizar la clasificación, justamente cuando comenzaba a regir un nuevo reglamento, y teniendo en cuenta que dicha prueba era eliminatoria. Esta actitud contrasta con la de la categoria, que sin medir costos y realizando esfuerzos, presentó casi cincuenta autos en Rafaela.

COMPONIENDO LA VICTORIA

SILVIO HECTOR OLTRA, el que "gana en cualquier momento"



Oltra en su taller, sentado en la nueva trompa de su T.C. 2000 ("En Rafaela me dio buen resultado") y con el Nissan 300 ZX del C.A.P. en primer plano. Sus continuos ensayos lo ponen cada vez mas cerca de otra victoria.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si bien ya es ganador en el C.A.P. mediante la desclasificación de Mustafá en Rafaela, ahora busca repetir –pero en la pista– idéntico halago en dos categorías. Para ello trabaja casi sin descanso ensayando soluciones para su coupé Fuego de T.C. 2000. A la par, comparte su vocación automovilística con la música, desgranando melodías con la guitarra y el piano.

Por Oscar Izzo Fotos: Enrique Bianco

Su historia es reciente ya que, deportivamente, arranca junto con el comienzo de esta década. Silvio Héctor Oltra (26-2-58) salió muy rápido de ese anonimato que en la generalidad de los casos atrapa casi con crueldad al aspirante a descollar dentro de la actividad automovilística.

Muchos quedaron por el camino, agotadas ya sus expectativas, mientras que otros siguen debatiéndose sin pena ni gloria. Pero en el caso que nos ocupa, el protagonista no se encasilla en la alternativa mencionada, ya que en apenas seis años logró encaramarse a un sitial alto desde el que hoy alterna con posibilidades serias y fundadas para llegar a la victoria tanto en el C.A.P. como en T.C.2000. Y los cinco podios logrados este año (3 en el C.A.P. y 2 en T.C.2000) avalan esta pretensión, ya cristalizada en Rafaela con el Nissan ante la desclasificación de Mustafá.

En la oficina de su agencia de automotores, allá por la avenida del Libertador al 1900, en Olivos, Silvio Oltra, café por medio, nos cuenta su historia, su pasión, sus comienzos.

"Muy pocos dentro de este ambiente saben que mi segundo nombre es Héctor... Ustedes tienen la primicia; y mirá cómo son las cosas, así se llamaba un abuelo mío que curiosamente tenía la pasión del automovilismo. Y yo heredé su nombre y su pasión. Cuando era chico, mi padre tenía un taller mecánico en el que yo pasaba gran parte del día. Llegaba del colegio, me sacaba el guardapolvo y allá me iba, a meterme entre los motores. Pasó el tiempo, terminé la primaria y como mi vocación por los 'fierros' seguía firme, ingresé al industrial, me recibí de técnico mecánico y le dije a mi padre: 'Ya hice lo que vos querías... Ahora dejame hacer lo que me gusta'. Y así fue."

Una prolija y abundante carpeta refleja todos los pasos deportivos de Silvio. Varios trofeos descansan junto a unas cuantas maquetas de sus autos de carrera. El teléfono suena, pero el protagonista "no está para nadie", nos sigue relatando su vida.

"En 1980 empecé en Standard Mejorado, luego continué en turismo, con un Fiat 128 de Osvaldo Mitcó en el equipo de Pré, hasta que en 1982 me largué en el T.C.2000, con Benavídez, y como quería seguir aprendiendo, también hice Fórmula Renault, ya que mi idea rondaba tras la Fórmula Dos. Eso se pudo cristalizar en 1983, cuando ya corría con el Datsun 280 ZX, mediante la oportunidad que me dio el 'Yoyo' Maldonado, que me facilitó su segundo auto. Luego vino aquella gran piña en San Juan, de la que tardé dos meses y medio para recuperarme. Intenté volver, pero entrenando se me rompió el cigüeñal... Estaba visto que Dios no quería que corriera. Establecí un paréntesis hasta 1985, en el que hice sólo Datsun, más que nada para tranquilizarme."

UN PRESENTE FELIZ

"Luego de hacer un aprendizaje amplio, decidí encarar profesionalmente esta actividad en 1986. Armé el equipo, instalé mi taller aquí mismo, al fondo de esta concesionaria, y me dediqué al T.C.2000 y al C.A.P. Gané en esta última categoría en Rafaela debido a que a Mustafá lo desclasificaron, y eso me creó una mezcla de alegría y bronca, porque yo sabía que podía ganar y quería demostrarlo en la pista. Conversando con Traverso sobre el tema, el 'Flaco' me dijo que Mustafá había ganado mal y yo era legítimo vencedor... Yo creo que con los Nissan ya están todas las pautas dadas y la diferencia con el T.C.2000 estriba en que en esta categoría se puede desarrollar, ya que prácticamente no hay límites. En lo que va del año hice cuatro tipos distintos de suspensión y elegí lo mejor de cada uno. Además, en Rafaela estrené una trompa nueva que me dio buen resultado. Ahora lo único que queda es esperar, el triunfo vendrá solo."

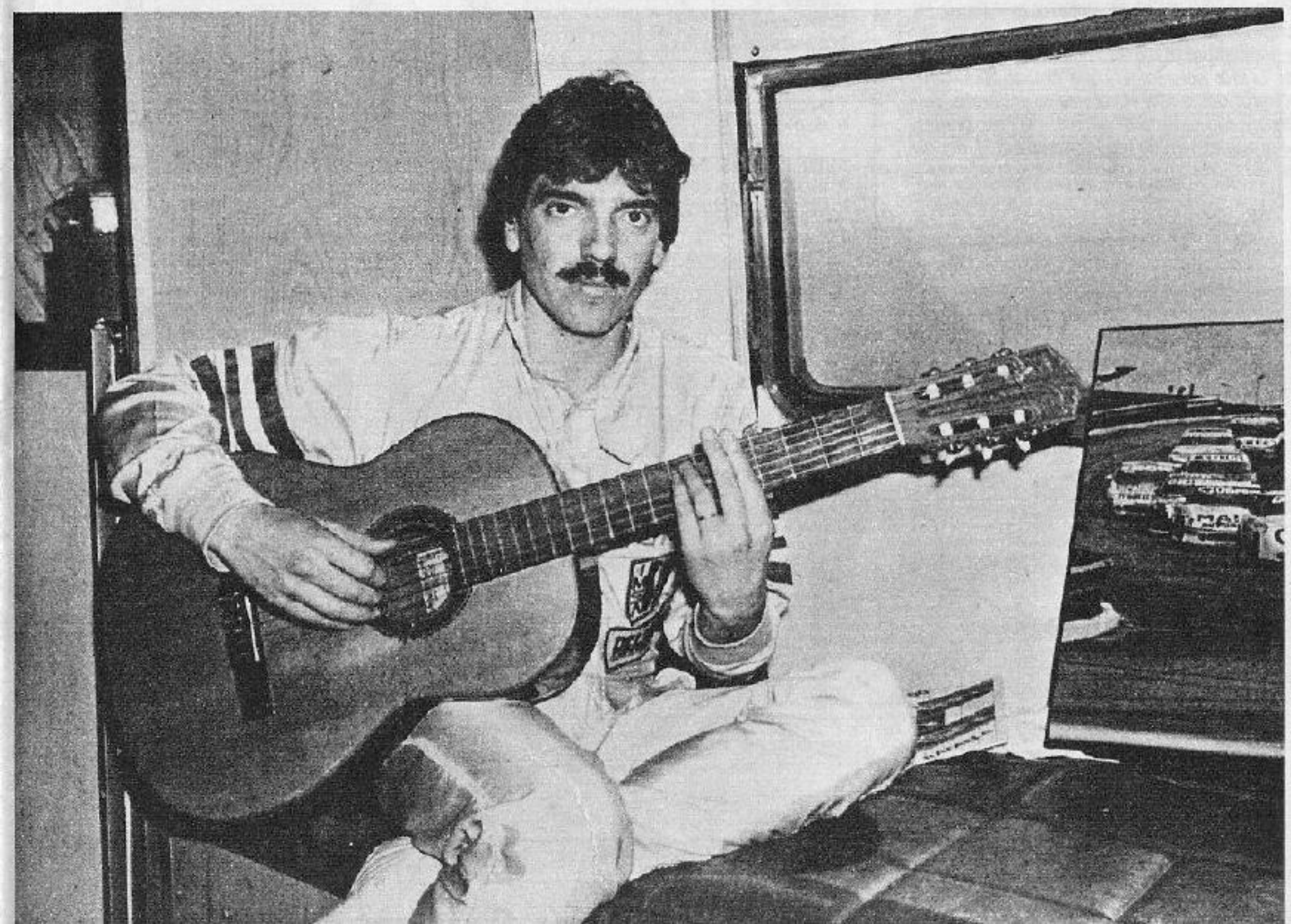
LA MUSICA Y EL AUTO

"¿Sabés una cosa?... Si no me hubiera dedicado al automovilismo, habría encarrilado mis pasos hacia la música. Toco la guitarra y el piano y en ese sentido los antecedentes son mi participación en el conjunto 'Alma y Vida' y en otro llamado 'Hojas', y aunque parezca mentira la música me ayuda muchísimo en automovilismo, ya que me sirve para poner a punto el auto y para detectar cualquier ruido anormal. No hay que olvidarse que el auto es un instrumento y por tener el oído afinado para la música, percibo cualquier fallita."

SILVIO Y EL TALLER

"Me gusta el taller... Paso más horas allí que en el negocio. Es mi pasión... Los fines de semana que no corro, salgo de mi casa, agarro la bicicleta y me vengo para acá. Pienso en reformas, las dibujo y luego, con los muchachos del equipo desarrollamos la idea. En T.C.2000 se depende mucho del grupo de gente que trabaja con uno, en cambio en el C.A.P. el responsable soy yo."

Corredor y guitarrero... Si no hubiera elegido el automovilismo, Oltra habría encarrilado sus pasos hacia la música. La guitarra siempre está a mano en el ómnibus, y además Silvio toca el piano.



2



3



1



1) En el box de Las Parejas, junto al motor de su T.C.2000. 2) En el "Oscar Cabalén" punteando con su Nissan frente a Fernandino y López. 3) Con el T.C.2000 de trompa nueva en Rafaela, donde abandonó luego de ir en punta. La curiosa foto es de la prueba de clasificación y muestra a la coupé luego accidentalmente en tres ruedas. Ya se acostumbró al manejo con tracción delantera: "Es más violenta, hay que 'pelear' el auto. Al acelerar doblando, el volante se endereza. Todavía tengo las manos callosas..." 4) En la puerta de su agencia al 1900 de la avenida del Libertador, en Olivos.

Temperamental por naturaleza, Oltra reconoce sin embargo que para ganar hay que enfriarse, programar cada carrera y saber esperar. Y la despedida la encierra en una frase que más que eso es un deseo: **"Cuando vengan los SP quiero uno. Esa categoría me gusta más que la F-1".** Ojalá se dé, Silvio. Pero por supuesto, no es eso lo único que se te tiene que dar. El triunfo está primero.

SU EQUIPO

Junto a Silvio vemos en la foto a **Ruben Benavidez**, responsable de la parte mecánica de la coupé Fuego de T.C.2000 y del Nissan 300 ZX del Club Argentino de Pilotos, y al resto del equipo: **Jorge Arce, Fernando Corral, Juan Barrera y Rubén "Bujía" Spero**. Detrás del grupo asoma el nuevo casco que Oltra está alistando para T.C.2000: **"Es posible que lo tenga listo para la última carrera de esta temporada".**



EL '86 EN NUMEROS

Campeonato Argentino de Pilotos

Carrera	PC	Serie	Final	Puntos	Acumul.
Buenos Aires	14°	3°	D	–	–
Mendoza	6°	5°	3°	12	12
Rafaela	5°	1°	1°	20	32
Allen	7°	4°	4°	10	42
Avellaneda	11°	6°	7°	4	46
Santa Rosa	4°	5°	6°	6	52
Buenos Aires	10°	–	5°	8	60
Río Cuarto	4°	4°	4°	10	70
Las Parejas	3°	2°	2°	15	85
Córdoba	1°	2°	13°	–	85

Turismo Competición 2000

Carrera	PC	Final	Puntos	Acumul.
Balcarce	10°	3°	12	12
Gral. Roca	12°	11°	–	12
Santa Fe	13°	NC	–	12
Concordia	8°	NC	–	12
Las Parejas	9°	4°	10	22
Buenos Aires	10°	NL	–	22
Salta	3°	10°	1	23
Chaco	3°	2°	15	38
Rafaela	8°	NC	–	38

REFERENCIAS: PC: Prueba de clasificación; **Puntos:** Puntaje logrado en esa carrera; **Acumul.:** Puntaje en el Campeonato después de esa carrera; **NC:** No clasificó; **NL:** No largó; **D:** Descalificado.

4



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Le presentamos el último concepto en ATRACCION SEXUAL

Se llama **PADRINO 21** y Usted lo usará como un perfume. Pero su efecto es muy diferente. Pruébelo y observará cómo atrae a cualquier mujer que Usted desee. Su aroma atrapa: ¡porque queda grabado en la memoria de ella para siempre!

CANTIDAD LIMITADA

Si alguien le dijera que existe una sustancia atractiva que atrae hacia Usted a cualquier mujer que se le acerque, usando sólo unas gotas, ¿qué pensaría? Y si le dijeran además que Usted puede probar este atractivo libremente, sin compromisos y sin arriesgar su dinero, ¿Usted qué haría?

PADRINO 21 AFECTA A CUALQUIER MUJER QUE PENETRE EN SU RADIO DE ACCION

Es evidente que gran parte de la atracción sexual que ejercen los hombres sobre las mujeres se basa en lo que se puede ver: el aspecto de un hombre, su modo de actuar, colaboran eficazmente para hacer de él un gran seductor. Pero la ciencia moderna ha comprobado que existe otro tipo de estímulos sexuales **aún más poderosos**: los **estímulos olfativos**. Ellos son **responsables**, en gran medida, **de nuestro comportamiento sexual** a nivel subconsciente, y se ha podido comprobar que las mujeres reaccionan a ellos mucho más que los hombres.

PADRINO 21 es una explosiva fuente de poderosos estímulos masculinos que cumple esta acción para Usted:

1) Le da todas las ventajas de los grandes seductores al **grabar** en la mente de ellas una **poderosa e imborrable sensación** con respecto a Usted.

2) **Aumenta la receptividad femenina** a las vibraciones emitidas por el hombre que lo usa, y

3) **Rompe todas las barreras conscientes de defensa** que las mujeres puedan levantar ante su presencia, y **las predispone a un comportamiento de naturaleza sexual** con el emisor del aroma atractivo, es decir, con Usted.

Desde la más remota antigüedad los hombres gastaron muchas energías y grandes fortunas buscando una poción amorosa eficaz, una fragancia especial que atrajera hacia un hombre todas las mujeres que él deseara.

Por encargo especial de reyes, emperadores y sultanes de todas las épocas, los perfumistas hicieron numerosos intentos, casi siempre fallidos, para encontrar ese atractivo maravilloso.

Hasta que, en nuestros días, la investigación científica nos llevó a buscar la clave en los mecanismos que tienen los animales para atraerse y aparearse, cuando el macho y la hembra están separados por grandes distancias.

Efectivamente, en la naturaleza hay insectos y otros animales que emiten sustancias especiales que pueden atraer con su aroma al sexo opuesto, ¡hasta una distancia de 4 km!

UNA FORMULA BASADA EN LA CIENCIA MODERNA Y EN LOS PRINCIPIOS MAS SABIOS DE LA NATURALEZA

Las experiencias realizadas en laboratorio demostraron que en el ser humano esa forma de atracción sexual por el olfato **también existe**, relegada a la capa más profunda de la mente, pero siempre capaz de reaccionar ante el estímulo adecuado. ¡Es la memoria de toda la especie que mantiene los principios de la Naturaleza para lograr la unión de los sexos!

Los bioquímicos descubrieron los mecanismos de este proceso, y lograron sintetizar en laboratorio sustancias atractivas como las que produce naturalmente el hombre, en pequeñísima cantidad, en la piel de la barbilla y el cuello.

Este extraordinario perfume esencial, obtenido gracias a los métodos más modernos, se basa en los **mismos principios** de los atractivos naturales. **PADRINO 21** le permite establecer una **comunicación sexual selectiva**. Es un verdadero **imán químico** elaborado para atraer a las mujeres hacia el hombre que lo use. ¡Y es particularmente notable la rapidez de las respuestas femeninas a sus estímulos!

Pero su efecto no es momentáneo, porque **PADRINO 21** despierta en el sexo femenino una **fuerte** atracción **a nivel subconsciente**. ¡Es decir que ella, sin darse cuenta, se sentirá atraída en forma absolutamente **irresistible** hacia Usted, y reaccionará a su fragancia **cada vez** que la perciba!

Cuando Usted usa **PADRINO 21**, su perfume se mezcla con el aroma propio de su piel formando de este modo una fragancia personal, completamente diferente a la de los demás. Es USTED y SOLO USTED el que ella percibe, por quien se siente atraída y a quien responderá.

USTED USARA PADRINO 21 COMO UNA COLONIA O UNA LOCION. ¡PERO SU EFECTO SERA MUY DIFERENTE!

Coloque unas gotas de **PADRINO 21** en su cuello, en su barbilla después de afeitarse y en su pañuelo, y deje que trabaje para Usted en su próxima cita, en su trabajo, ¡o simplemente caminando por la calle!

El efecto característico de **PADRINO 21** se llama **Sex Appeal científico y Atracción instantánea por olfato**. Con sólo unas gotas de **PADRINO 21**, su aroma casi imperceptible pero potente actuará sobre el subconsciente de cualquier mujer que penetre en su radio de acción. **¡Ella no podrá evitar sentirse atraída hacia Usted y nunca podrá olvidarlo!**

Con **PADRINO 21** Usted se acercará a cualquier mujer que le guste, ¡y controlará cualquier situación inesperada con una nueva y **total** confianza en sí mismo! No se asombre si en una fiesta nota que **más de una mujer** se siente atraída hacia Usted y que inesperadamente se convierte en el centro de atracción de las miradas femeninas.

PADRINO 21 no sólo crea una atracción instantánea, sino que además deja grabada en la mente subconsciente de las mujeres la huella de su imagen, de su voz, y el deseo de estar cerca de Usted, asociados a su aroma. Cada vez que ella evoque ese perfume, se acordará de Usted y deseará volver a sentir, en su compañía, esa íntima sensación de placer y calidez creada por **PADRINO 21** en combinación con el aroma particular de su propia piel.

¡Nunca deje que ella se entere que está siendo influida por **PADRINO 21!** Tampoco permita que otros conozcan su secreto. Pero no deje de usar **PADRINO 21** cada día, para que ellas lo reconozcan por su fragancia. Será su "**marca personal**", ¡y programará la mente de ellas para que piensen en Usted todo el tiempo!

Con **PADRINO 21**, la mujer más tímida y fría perderá sus inhibiciones y se sentirá avasallada por su potente acción. Y hasta las mujeres que pudieron haber sido indiferentes ante su interés o que rechazaron sus propuestas amorosas sentirán que Usted no es el mismo y cambiarán totalmente de actitud. ¡Usted se convertirá en un hombre tan irresistible que **ellas no podrán negarle nada!**

¡POR UNICA VEZ PRUEBELO LIBREMENTE Y ADMIRESE CON LOS RESULTADOS!

¡SI! Libremente y sin compromisos. Porque los resultados de **PADRINO 21** son excelentes, podemos ofrecerle, por única vez, esta garantía exclusiva. Pruebe **PADRINO 21** durante 30 días. Use**lo todas las veces** que quiera, y compruebe sus asombrosos resultados en su vida de relación con el sexo opuesto. Si no llegara a actuar en su caso como le aseguramos aquí, simplemente envíelo de vuelta dentro del término de su garantía, ¡y nosotros le enviaremos el valor abonado, sin hacerle ningún tipo de pregunta! Es decir que en ese supuesto caso, usted habrá hecho esta excepcional prueba **libre sin haber arriesgado ni un centavo de su dinero**.

Si Usted todavía está dudando en probar libremente PADRINO 21, lea esto:

- Esta prueba es **a nuestro entero riesgo**. Si usted no queda satisfecho con los resultados, tiene 30 días para devolverlo y recibirá de vuelta el valor abonado.
- Para efectuar esta prueba **no importan ni su edad, ni su profesión, ni el dinero** que Usted tenga. Sólo tiene que usar **PADRINO 21** de la manera indicada y prepararse a ver los resultados.
- Los principios de la **Atracción instantánea por el olfato** han sido **ampliamente comprobados**. Estudios recientemente realizados en EE.UU. demostraron que las sustancias atractivas naturales del hombre se concentran en la barbilla y el cuello, ¡justamente en los lugares donde Usted se aplicará **PADRINO 21!**

¿Se atreve a hacer una prueba con **PADRINO 21**? ¿O teme que no le quede tiempo para atender todas las citas que le surgirán apenas comience a usarlo? Decídase cuanto antes, porque la cantidad es **estrictamente limitada**, y sea el primero en poseer este sensacional secreto: ¡no espere a que sus amigos se lo cuenten! **PADRINO 21 aumentará las nuevas posibilidades de su vida amorosa hasta límites increíbles.** Por eso, no lo dude más. Recuerde que Usted está efectuando esta prueba a nuestro entero riesgo. **RECORTE Y ENVIE YA MISMO EL CUPON DE ABAJO.**

Pídalo telefónicamente al Tel. **42-2993** o adquiéralo en Córdoba 1768, Capital Federal

CUPON PARA UNA PRUEBA LIBRE ESPECIAL

Recórtelo y envíelo a:
S.M.B. CENTER, Casilla de Correo Nº 1998, Correo Central, (1000) Capital Federal

SI! Yo deseo probar el efecto de **PADRINO 21** como atractivo sexual selectivo. Queda entendido que si decido devolverlo dentro del término de 30 días a partir de la fecha de su recepción, recibiré el reintegro del valor abonado, sin ningún condicionamiento ni pregunta.

Bajo esta garantía formal solicito que me envíen a la mayor brevedad la cantidad de envase(s) de **PADRINO 21**, de 10 cm³ cada uno, en un embalaje discreto y sin leyendas exteriores.

Marco con una X la forma de pago que elijo:

☐ Adjunto a este cupón Cheque o Giro postal a la orden de **S.M.B. CENTER**
☐ Contrarreembolso. Le abonaré al cartero al recibir el envío en mi domicilio.

Solicito se me envíe lo siguiente:

MARQUE CON UNA CRUZ		Cheque o Giro	Contrareembolso
	1 envase de **PADRINO 21**	A 8,99	A 10,99
	Oferta especial por 2 envases de **PADRINO 21**	A 16,99	A 18,99
SUMAR GASTOS DE ENVIO		A 2,00	A 3,00

PHCO 1

Nombre y Apellido .....
Dirección ..... C.P. .....
Localidad ..... Tel .....
Provincia .....

Nuestros envíos no tienen membretes ni leyendas exteriores: sólo nosotros y usted conocemos su contenido.

AVISOS CORSIFICADOS

Para publicar gratis su aviso llene el cupón a 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 Av. Belgrano 624 6° piso, 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.

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

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

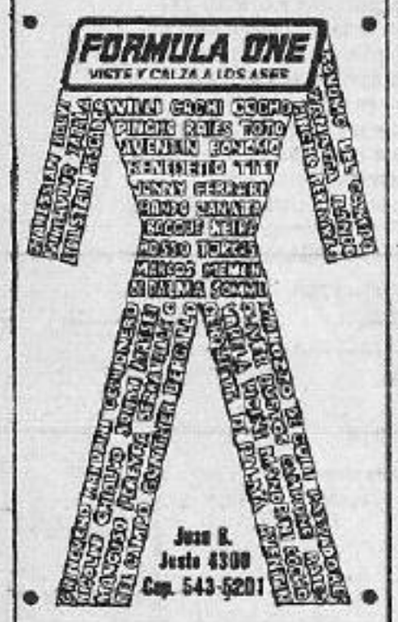
1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION –VENTA–

FRA EN BALCARCE. Corré alquilándole a Sergio Solmi el segundo auto de su equipo, con atención en carrera. Tulia 22 con motor de Reybet. Condiciones a pactar. Tel. (0329) 26229 y 26798.

FIAT 600 STANDARD MEJORADO. Dos motores, fierros Ramse, 12 ruedas armadas, varios repuestos. Tel. 53-1682/553-3521.

FORMULA RENAULT Depac 84, motor Lui, sin caja. R. Minervino Tel. 0362-23653.

FIAT 600 Standard mejorado. N° 4, primero en campeonato, ganador 2 horas. Listo para ganar. Ideal para otras zonales. Escucho ofertas razonables. Tel. 240-6322 y 6038 (01).



FIAT 600 categoría 850 Libre. Vendo, permuto o financio. Sergio Solmi, Bmé. Mitre 2250, (2930) San Pedro o Tel. (0329) 26229/26798.

TUBAL alquila **FIAT 128/1300 de rally. Mecánica Zoquete Espósito. Equipado y listo para largar. Auto ganador con Tubal y con Horacio Badra. Informes en el Tel. (0954) 26867.**

RENAULT 12 TC Campeón Argentino 1985 de Rally a patentar vendo. Llamar Tel. 051-717232.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi, motor Zanella, carburador Mikuni, todo nuevo, sin rodar. Listo para largar. Una oportunidad. 665-6805/750-6580.

Ladi vende **SPORT PROTOTIPO** excelente auto. Carrocería nueva, rótulas importadas, frenos Pozzi, caja Meriggi, todas las relaciones. Bobina Mallory. Ex "Pirulo" Tuero. Tel. 207-4070.

Vendo **FIAT 600 STANDARD** mejorado, dos motores, fierros Ramse, 12 ruedas armadas, varios repuestos. Tel. 53-1682/553-3521.

Vendo **FORMULA 5** chasis Ladi, motor Zanella, carburador Mikuni. Todo nuevo sin rodar. Listo para largar. Una oportunidad. 665-6805/750-6580.

Vendo **FORMULA 5 PERRY ZANELLA** listo para largar. Elpidio González 4964, Capital Federal. Tel. 566-7704, Humberto Plasencia.

KARTING. Chasis DAP 0 km, sin uso. Rulemanes importados. Todo balanceado. 620-2160 por la noche.

Vendo **BERTA MK3 DE FORMULA DOS.** Dos cajas TCM, autoblocante Hewland, 20 relaciones de caja, espirales, 10 llantas. Listo para largar. Acepto auto de calle. Tratar calle Nueve de Julio 3971, Rosario. Tel. (041) 394393 o 348215.

Vendo **FIAT 600** Standard mejorado, dos motores, 12 llantas, varios repuestos. Tel. 53-1682/553-3521.

Coche vende **2 DATSUN** listos para largar. Con prueba previa en el Autódromo. Con o sin todos los respuestos originales. Av. Libertador 1912, Olivos. Tel. 795-9167 791-226.

KART CHASIS FLECHA MOTOR DAP casi 0 km. Todo junto o separado (para competición). Se escuchan ofertas razonables. Lope de Vega 2291, Capital. Tel. 566-6454 o 568-4811.

FIAT S. EUROPA 1500-64 TURISMO NACIONAL CLASE 2 ExPardo. Estado óptima. Listo para largar (ojo auto de punta). Pintura tres colores. Autoblocante, 2 cajas velocidades, ruedas estilo, 8 llantas, 4 gomas de lluvia, etc. No deja de verlo. Tomo auto particular menor o mayor valor. Informe Tel. 922-5473/ 923-2599

RENAULT 12 RALLY, dos unidades 1985 y 1986. Respuestos varios, cajas y motores. Cubiertas nuevas y usadas. En lote o fraccionado. Acepto permutas. Dirigirse a Rubén Del Campo, Mitre 1075, Quilmes, BA o Tel. 253-6310.

FRA EN RAFAELA. Corré alquilándole a Sergio Solmi el segundo auto de su equipo, con atención en carrera. Tulia 22, motor Reybet. Condiciones a pactar. Tel. (0329) 26229 y 26798.

Salgado Nash alquila **FIAT 128 CLASE UNO** Rallies nacionales o zonales con asistencia técnica. Mensajes Tel. 33 Urquillo Miguel Sales, horario comercial.

FORMULA RENAULT chasis monocasco S.B. con caja, sin motor, suspensión nueva a balancín, rótulas nuevas e instrumental. Vendo urgente o permuto auto particular. Perdriel 765 esquina Suárez, Cap.

DATSUN 280 ZX COMPETICION vendo listo para largar ex-Hugo Olmi $ 13.000. Llamar Sr. Julio 632-6568 632-3618. Otra cantidad de repuestos de Datsun. Escucho ofertas.

2 (dos) **DATSUN 280 ZX - C.A.P.** Coche López vende o permuta por S.T.D. Listas para largar y con prueba previa en el Autódromo, también atención mecánica. $ 12.000 (doce mil) 791-2276 795-9167.

KARTING COMPETICION CHASIS PANTHER como nuevo, motor RF largo, 2da. medida. C/motoplat electrónico, carburador, para juniors o internacional. Vendo juntos o por separado. Buen precio. Angel Pini 4647. Caseros. De tarde.

Vendo **FORMULA RENAULT DEL SUDOESTE DEPAC C/TRAILER** listo para largar. Escucho ofertas. Acepto permutas. Tel. 0928-20164, Pedro Luro, Prov. Buenos Aires.

Vendo urgente **CHASIS ANDUJAR** completo, suspensión igual Berta F.R. Ideal sport. Prototipo. Cualquier categoría del interior. Sunchales 650, Cap. o 245-6139, Héctor. Precio $ 2.800 o acepto permuta. Vendo caja TCM.

ESQUELETO TODOTERRENO vendo por no poder armar $ 220 Tel. 59-7237, Remedios de Escalada de San Martín 1041 CP 1416 Cdad. de Bs.As.

Vendo **FALCON TC** listo para largar. Buenos fierros. Otro motor armado cantidad de respuestos 10 ruedas completas $ 35.000. Acepto auto en parte de pago. Llamar señor Miguel 766-3790, cualquier horario.

2.0 AUTOMOVILES –VENTA–

Vendo **FIAT COUPE 1500 MODELO 1968** única. Todo original de fábrica. 60.000 km reales. Unico dueño. Bomba mecánica y eléctrica. Gris metalizado. 311-5619/312-9233. Horario comercial $ 4.800 para colección.

Vendo PEUGEOT 504 MODELO 1970 motor 0 km. Tel. 37-1786.

FIAT 128 100 HP única mano. 3.000 kms. Techo corredizo, instrumental completísimo, caños Silens, carburador Weber 40-40, llantas IAVA, radiador de carrera, amortiguación especial. Preguntar por Antonio Tel. 631-9073.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION –VENTA–

Vendo **COUPE CHEVROLET 1940 TC** del ayer. Lista para largar las 1000 millas en el mes de octubre $ 2.500. Tel. 798-6399.

Permuto vendo **COUPE FORD 1938** motor Falcon 221, caja de cuarta, freno a disco. Joya. Papeles al día. Ver Hipólito Yrigoyen 13096, Tel. 294-5842, Adrogué.

Vendo **MORRIS 1947** cuatro puertas con papeles, accesorios, gomas, motor. Todo original y bien único. Nestor Cassiodoro, Gascón 5880 CP 7600 Tel. 7733647, Mar del Plata. Automóvil de colección.

5.0 MOTOCICLETAS –VENTA–

Vendo **MOTO TRIUMPH** modelo 1953 THUNDERBIRT 110 650 cm³ totalmente original. Sólo para entendidos. Tel. 768-1242 y cámara Dunlop año 1928 sin uso. Para coleccionistas.

Vendo **MOTO HONDA CB 750 1981** sin uso 1.000 km reales $ 4.500. Unicamente contado. Una belleza única. Bolívar 52, 5800 Río IV. Tel. 0586/25904, horario comercial.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS –VENTA–

CARBURADOR HOLLEY para Falcon 3.0 –sin uso– Nvo. 782-5715.

Benini Escap
Escapes ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION — Envíos al interior
MELO 4130 - FLORIDA (160) ☎ 760-1173

250 ESFERITAS SOLEX francesas para bomba de pique de carburadores Solex. 782-5715 de mañana.

CORONA Y PIÑON FORD 1940 legítima-no zumba. 782-5715.

Vendo **MOTOR RENAULT 1400 y 1020.** Todo nuevo sin rodar con o sin accesorios. Urgente llamar al 28-3796.

CAJA DE VELOCIDAD PARA MONOPOSTOS nueva con relaciones, 5 cubiertas Faneco sin uso 145/13 para tierra. Motor Renault 850 nuevo. Escape y admisión Cañosilen. Embrague R.12. Distribuidor Dulbeco. Llamar 653-6654.

MOTORES TAUNUS 75 al 85 con papeles y bajo compro. Necesito 3 motores completos o incompletos para preparación ofertas a Peña La Paloma, Avda. Goona 1156 - 1° P, Haedo CP 1706 Tel. 650-8580. Sábado de 14 a 24 y domingo 10 a 24, Sr. López. Sin papeles no hay negocio.

FIAT 147 SPAZIO '86 STANDARD MEJORADO Excelente estado sin golpes auto de punta, con los mejores fierros; (Motor RG, Jaula y butaca Fades, mecánica PATA SANCHEZ etc.) tomo auto de calle mayor o menor valor. Informes: Teléfono 922-5473 - 923-2599.

Vendo cuatro **LLANTAS DEPORTIVAS ALEACION 6TH R14** para Falcon 15.000 kms. reales impecable. Tratar San Martín 234, Carmen, Pcia. Santa Fe. Tel. 0462-93184.

Vendo cuatro llantas para Peugeot 404 o 504 deportivas buen precio. Australes quince cada una con Tacs agujeros. Tel. 97-5454 o 792-582.

8.0 NAUTICA –VENTA–

Vendo **LANCHA TARRAB 115 HP 70 MOTOR JHONSONS** trailer nuevo, modelo 1985, tanatela de avión $ 5.700 Unicamente contado. 30 hs. de uso, una belleza. Bolívar 52, 5800 Río IV, horario comercial Tel. 0586-25904.

10.0 VARIOS

COLECCION REVISTA CORSA AÑOS '72 y '74 oferta $ 30, por año y '85 $ 40. Llamar al 45-6358 de 11 a 18 o al 6598-7750 St. Luis.

COLECCION CORSA del 0 a 900 Impecable $ 170 el año. Automóvil N° 1-2-5-6-8 nuevos c/u $ 16. Tel. 572-3259.

11.0 AUTOMODELISMO

PORCHE 935 TURBO FERRARI BB 512 GRUPO 4, a radiocontrol escala 1/8. Motor a explosión completo de competición. Chassis Associated RC 300 Radio 2, canales con repuestos. Escribir a Néstor Madrid, México 4378 Capital. Escucho ofertas.

ENGANCHES
PARA VEHICULOS NACIONALES E IMPORTADOS
TRAILERS - BATANES
TRAILERS PARA AUTOS Y MOTOS
TARJETAS DE CREDITO
LINIERS 679 - FLORIDA
797-9305
ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES
DESCUENTOS ESPECIALES A REVENDEDORES
ENVIOS AL INTERIOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL

Año III Nº 123 — 17 de setiembre de 1986

Sport 4, Sport 6 y TCT en Gral. Alvear

DE BIASSIO, FIOQUETTI Y MANZANO, TRADICIONALES

Mendoza - El domingo 17 de agosto, la Asociación Categorías Tradicionales del Automovilismo (ACTA) hizo disputar en el autódromo asaltado de **General Alvear**, a 350 km al SE de esta capital, la sexta fecha de los campeonatos anuales de **Sport 4, Sport 6** y **TC Tradicional**, contando con el marco de una importante cantidad de aficionados. En todos los casos se efectuaron series a 5 vueltas y final a 15, aunque la de Sport 4 se cortó en la sexta pasada.

En **Sport 4** ganó la batería clasificatoria Roberto De Biassio sobre Rubén Olalla y Roberto Tornello. La **final** como acotábamos, debió suspenderse apenas cumplidos seis giros debido al accidente sufrido por Miguel Olivera, que marchaba en segundo lugar. Olivera chocó violentamente con un rezagado, volcó, voló tres metros al ser despedido del auto (que siguió dando tumbos hasta destrozarse) y resultó milagrosamente ileso, aunque se lo trasladó a esta capital como medida precautoria. Estas eran las **posiciones** al darse por concluida la carrera:

Sport 4, final: 1° Roberto De Biassio (Peugeot/Palmira); 2° Miguel Olivera (Fiat 1500/Gral. Alvear); 3° Roberto Tornello (Dodge 1500/Guaymallén); 4° Pablo Carreras (Opel K 180/Gral. Alvear); 5° Carlos Marchena (Peugeot/San Martín); 6° Pedro Siredo (Fiat 1500/Guaymallén) y 7° Rubén Olalla (Peugeot/Gral. Alvear). **Campeonato**: De Biassio, 63 puntos; Carreras, 34; Olivera, 28; Olalla y Knoch, 20; Fioquetti, 14 puntos.

En **Sport 6** (obviamente para autos con motores 6 cilindros, mientras la anterior lo es para los de 4) hubo dos series ganadas por Domingo Giordano y Carlos Anderlucci. La final tuvo el siguiente resultado:

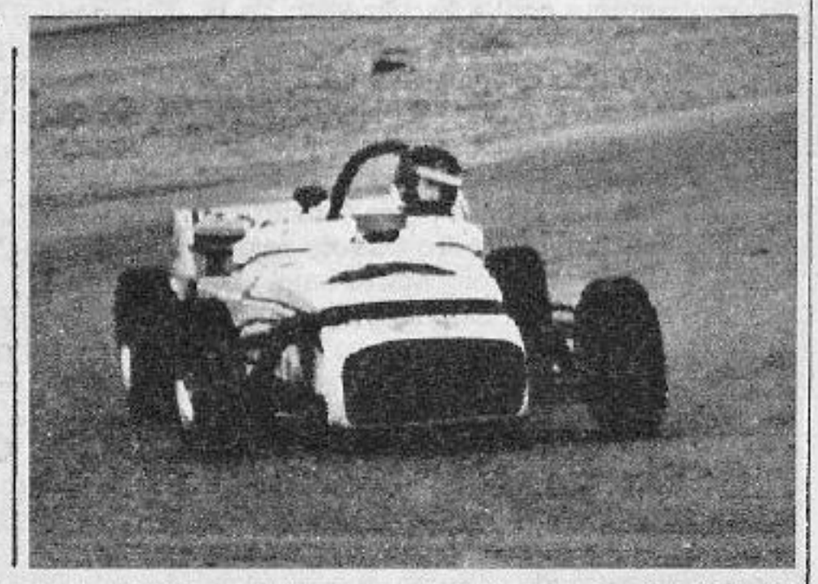
Sport 6, final: 1° Ricardo Fioquetti (Ford/Maipú); 2° Domingo Giordano (Dodge/Mendoza); 3° Federico Lamy (Dodge/Maipú); 4° Carlos Anderlucci (Dodge/Maipú); 5° Eduardo De la Rosa (Chevrolet/Las Heras) y 6° Mario Martínez (Dodge/Maipú). **Campeonato**: Jorge Martín, 51 puntos; Anderlucci y Lamy, 33; Fioquetti, 26; Giordano, 16; Martínez, 13 y De la Rosa, 11 puntos.

Por fin en el **TC Tradicional** fueron triunfadores en las dos series Juan Carlos Manzano y Juan García, éste último campeón 85/86. La final tuvo este marcador:

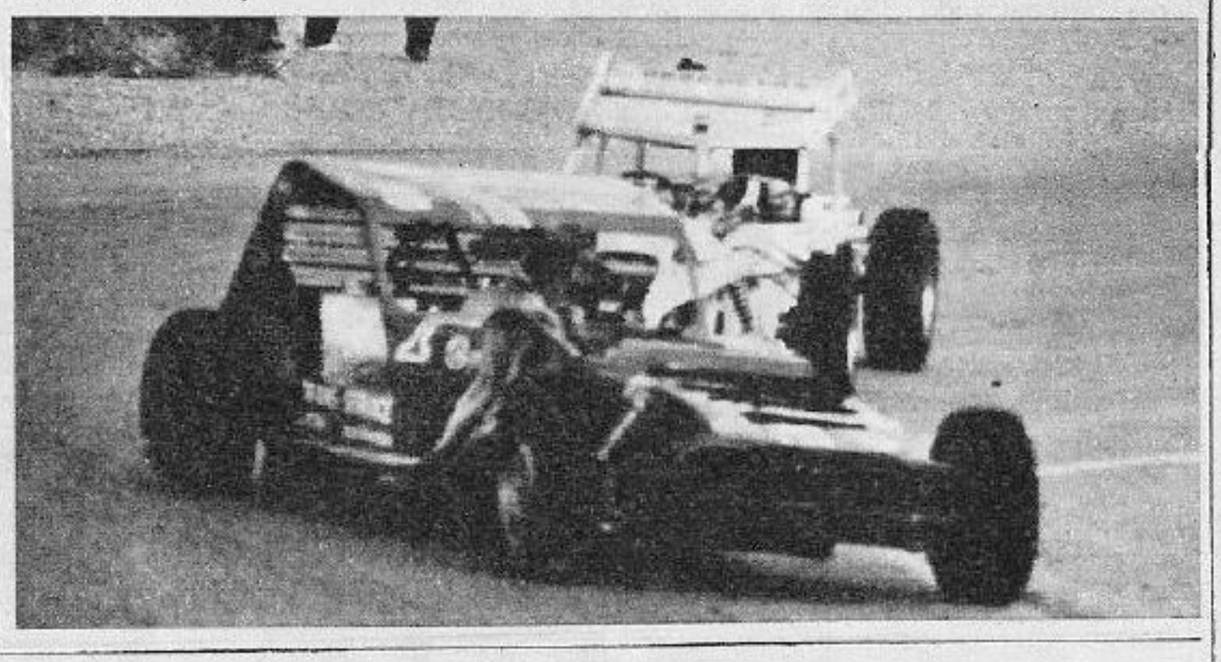
TC Tradicional, final: 1° Juan Carlos Manzano (Tornado/Gral. Alvear); 2° Juan Pablo García (Chevrolet/Rivadavia); 3° Manuel Nieto (Falcon/Maipú) 4° Hugo González (Tornado/Palmira); 5° Luis Salatno (Chevrolet/Guaymallén).

(Informe de Nilda O. de David)

Roberto De Biassio ganó en Sport 4 y lidera el torneo (Foto E. Alcover)



En TC triunfó Fioquetti, a quien vemos acosado por Martín (E. alcover)



Karting en Villa Flandria

PIAZZA Y CALANDRELLI AL TOPE

Mercedes, BA - Tras muchas dudas por la inestabilidad del tiempo se llevó a cabo el 17 de agosto la décima fecha del campeonato de Karting fiscalizado por la Federación Regional Nº 2, que incluye a las clases Sapucay y "B". La jornada se realizó en el muy trabado circuito de tierra de Villa Flandria.

En la **clase "B"** (cilindro de fierro) venía ganadon hasta dos vueltas antes del final Federico Basualdo, quien entonces sufrió la rotura del cigüeñal, un percance que afectó a muchos pilotos de esta clase en lo que va del año. El local Marcelo Piazza –un piloto al que se le reconocen excelentes virtudes– se quedó entonces con el triunfo, el primero que consigue en esta temporada.

Clase "B", final: 1° Marcelo Piazza (Vara-Zanella/Vª Flandria); 2° Oscar Pontón (Vara-Zanella/Mercedes); 3° Ricardo Borghi (Granata-DKW/Vª Flandria); 4° B. Novelli (Vara-Zanella/Mercedes); 5° Daniel Godoy (Vara-Zanella/Mercedes); 6° Federico Basualdo (Granata-Zanella/Mercedes). **Campeonato**: Mazzari, 94 puntos; Ponton, 85; Borghi, 82; O. Rodríguez, 81; Scotti, 75 y Piazza, 74 puntos.

En **Sapucay**, Orfilio Calandrelli demostró por qué es que lleva el Nº 1 en su máquina. Dimaro habíase impuesto en la clasificacion, en la serie, en la semifinal y venía haciéndolo en la final; pero en los últimos metros de carrera Calandrelli lo rebasó de manera espectacular, no sin tocarse ambas máquinas con lo que se dañó una válvula de un neumático trasero de la de Dimaro que no obstante alcanzó a llegar segundo. Gran triunfo de Calandrelli.

Clasificación final Sapucay: 1° Orfilio Calandrelli (Granata/Carlos Keen); 2° Sergio Dimaro (Vera/Mercedes); 3° Carlos Palomar (Vara Vª Flandria); 4° Fernando Gusmerini (Vara Vª Flandria); 5° Juan Carlos Rebottaro (Granata Vª Flandria); 6° Horacio Piazza (Vara/Luján); 7° Gabriel Bértoli (Bértoli/Torres); 8° Ricardo Sarmiento (Vara/Caseros); 9° Angel Banchero (Granata/Luján) y 10° Norberto Rossi (Vara/Del Viso), por supuesto todos con motores Zanella Sapucay. **Campeonato**: Di Maro, 133 puntos; Rebottaro, 100; Calandrelli, 95; Bértoli, 94; Palomar, 65; Piazza, 44 y Di Catarina, 32 puntos.

(Informe de Alberto Hassan, fotos Vargas)



Orfilio Calndrelli un triunfo a lo campeón



Marcelo Piazza, salió de percedor en Flandria

Karting promocional 125 cm³ Standard en Bs.As.

EL TURNO DE PEDRO OSSOLA

La **Asociación Propietarios Karting Promocional** organizó la cuarta fecha de su certamen 1986 en el circuito Nº 17 (950 metros) del Autódromo de Buenos Aires, como siempre con la fiscalización de la Federación Regional Nº 1.

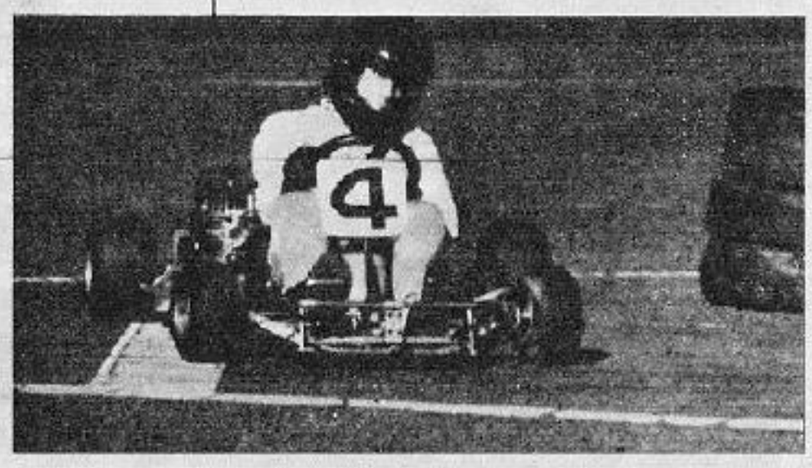
Dos series preliminares de 12 vueltas cada una conformaron la primera parte del espectáculo, imponiéndose en la primera de ellas **Javier Perna**, seguido por Emilio "Meque" Ossola y Luis Arbotto. En la segunda batería **Pedro Ossola** dejaba atrás a Gustavo Figlioli y Martin Lara, insinuándose como protagonista principal de la jornada.

La competencia final significó prácticamente un monólogo de Pedro Ossola en la punta, quien al cabo de las 22 vueltas estableció una diferencia de más de cinco segundos con su rival más inmediato, Gustavo Figlioli. Eso habla bien a las claras, demostrando el ritmo que el piloto ganador supo imponer a la competencia, contando para ello, con una buena preparación en su motor, fruto del trabajo de **Omar Kchele**.

De esta manera Pedro Ossola inscribe su nombre en la lista de ganadores de la **A.P.K.P.**, entidad organizadora de la competencia, que presentó en línea de largada 27 karts, una cifra nada despreciable para el ámbito metropolitano.

Clasificación final: 1º Pedro Ossola (Vara-Zanella) 14m42s43 para las 22 vtas. a un promedio de **85,264 km/h**; 2º Gustavo Figlioli (Brekart-Zanella); 3º Luis Arbotto (BreKart-Zanella); 4º Javier Perna (Pereyra-Zanella); 5º Patricio Lio (Tiger-Zanella); 6º Martín Lara (Pereyra-Zanella); 7º Emilio Ossola (Vara-Zanella); 8º Luciano Albisua (BreKart-Zanella); 9º Marcelo Recabarren (Brekart-Zanella); 10º Jose Fernando Alvarez, (Tiger-Zanella). **Campeonato:** Lara, 89 puntos; Freedman, 80; Pedro Ossola, 75; Perna, 61; Figlioli, 54 puntos.

(Informe de Duilio Caro; foto de Julio Darío Caro)



Pedro Ossola será uno de los principales pilotos junto con Lara y Freedman en la lucha por el campeonato. El triunfo conseguido en la cuarta fecha, así lo demuestra.

Sport Prototipos, Fiat 600 SM y Spazio CL en Buenos Aires

LARA, LUIS Y LEPORE: FIGURITAS REPETIDAS

Con la organización de la Asociación de Pilotos de Sport Prototipos, se llevó a cabo en el Autódromo de Buenos Aires, una nueva fecha por los campeonatos de las categorías **Sport Prototipos, Fiat 600 Standard Mejorado y SpazioCL Standard Mejorado**, presentando estos últimos 19 inscriptos, mientras que las dos categorías restantes "empataron" en veinticuatro máquinas. En la oportunidad se utilizo el circuito Nº 7 de 2.640,85 metros.

Sport Prototipos. En alguna medida repitió la carrera anterior, ya que la lucha por la punta estuvo centrada entre Lara y Arias. Solamente los separó una centésima en clasificación, aunque en carrera hubo un claro dominio del campeón, quien fuera superado en un giro por Arias, para luego distanciarse Lara poco a poco a partir de mitad del recorrido. Porcaro repitió su tercer puesto, superando a Guidi tras sufrir éste la pinchadura de un neumático.

Clasificación: 1º Hugo Lara (Crespi/Adrogué) 20m49s38/100 a 152,188 km/h, 20 vueltas; 2º Héctor Arias (Sergio/Florencio Varela) 20m49s67; 3º Alejandro Porcaro (Crespi/Bs.As.) 21m12s74; 4º Nelson Guidi (Crespi/Quilmes) 21m17s23; 5º Jorge De Palma (Sergio/Bs.As.) 21m17s76; 6º Alejandro Spatatora (Crespi/C F) 21m39s56; 7º Marcelo Castineira (Crespi Minimodels (Bs.As.) 21m45s70; 8º Luis Linares (Crespi/Bs.As.) 21m50s93. **Campeonato: Lara 107 puntos**, Arias 76; Guidi 53; San Millán 45; Stefanini 40.

Fiat 600 Standard Mejorado. Juan Luis y Carlos Boni fueron los protagonistas de la tarde en esta especialidad, quedando demostrado ello en las 36 centésimas que los separaron en el final. Lucha similar se libró por el tercer puesto, donde cuatro pilotos, (Testai, Pérez, Fulgheri y Clusa) giraron "puerta a puerta"; fue un espectáculo verlos bajar el tobogán en apretado pelotón.

Clasificación: 1º Juan Luis (Lanús) 25m3s42/100 a 126,492 km/h 20 vueltas; 2º Carlos Boni (Bs.As.) 25m3s78; 3º Osvaldo Testai (Bs.As.) 25m31s80; 4º Jorge Perez (Bs.As.) 25m32s13; 5º Mario Fulgheri (Lanus) 25m32s44; 6º Carlos Latorre 25m33s1; 7º Néstor Clusa 25m33s46; 8º Rubén Vazquez 25m42s15; 9º Juan Coello 25m48s93; 10º Miguel Gagliardo 25m64s91. **Campeonato: Luis 130 puntos**; Boni 103; Perez 73; Nadin 71; Testai 69.

Spazio Standard Mejorado. Como se está haciendo costumbre, la lucha directa por la punta estuvo centrada entre Victor Lépore y Jorge Isoldi, tomando la posta Héctor Isoldi, cuando su hermano sufriera un vuelco durante la vuelta decimotercera, pero con mayor preocupación por el acoso de Ramogida que por dar alcance al puntero Maldonado también formó parte de este interesante trencito, llegando a la bandera a cuadros separado de Ramogida por solamente treinta centésimas. **Clasificación: 1º Victor Lépore 18m29s30/100 a 128,554 km/h 15 vueltas**; 2º Héctor Isoldi 18m30s48; 3º Jose Ramogida 18m30s68; 4º Roberto Maldonado 18m30s98; 5º Alberto Quatrocchi 18m42s34; 6º Osvaldo Rodriguez 18m44s91; 7º Gustavo Joaquín 18m45s96; 8º Rafael Arias 19m3s62; 9º Daniel Cortés 19m6s81; 10º Sergio Bojosian 19m20s85. Record de giro, H Isoldi en 1m12s71/100 a 130,753 km/h. **Campeonato: Lépore 71,50 puntos**; Lombilla 50; Quatrocchi 46; Passarelli 36; J. Isoldi 32.

(Informe y fotos de Carlos Plani)

Juan Luis, ganador y líder del torneo de Fiat 600 SM. El auto esta en venta ya que Luis trataría de continuar en una categoría nacional (de origen japonés...)



Renault 850 y Cafeteras en La Merced

ANCELMINO BRINDO CON COPA

Rosario de la Frontera, Salta - El pasado domingo 17 de agosto se disputó en la salteña **La Merced** la séptima fecha del campeonato local en el que intervienen las categorías **Renault 850** y **Cafeteras**. Organizo la A.C.C.S. en conjunto con la Municipalidad del lugar y con tanto acierto que "se levantó el aplazo" al que la asociación se había hecho acreedora por su anterior carrera en la localidad de El Galpon, ya que en esta oportunidad tanto el trazado como el resto de los recaudos dispuestos para la competencia, fueron inobjetables.

Recordando aquella **sexta fecha**, digamos de paso que terminó con el triunfo de **Alejandro Copa**, en Renault 850, seguido por Raul Ibarra y Alcides Moreno. En Cafeteras había ganado en El Galpon **Eduardo Albiero**, escoltado por Jorge Cruz y Domingo Martin.

Volviendo a **La Merced**, digamos que Juan Carlos Ancelmino y Eduardo Albiero ganaron las series en cafeteras. En la final, todo fue un monólogo por parte de Cacho Ancelmino, quien desde el comienzo tomó la punta perseguido por Albiero, terminando la carrera con este resultado: 1º **Juan Carlos Ancelmino (Chevrolet/Salta)**; 2º Eduardo Albiero (Dodge 46/Salta) y 3º Gabriel Ancelmino (Chevrolet/Salta).

En **Renault 850** se reiteró la clasificación y el panorama general de la última carrera. Volvió a dominar Copa, pero esta vez un poco más exigido por parte de Tony Cuba, mientras que tercero llegó el Coya Ibarra, con su pintoresco Renault 4-L.

Final Renault 850: 1º Alejandro Copa (Gordini/Salta); 2º Tony Cuba (Gordini/Salta); 3º Coya Ibarra (SL/Salta), 4º Alcides Moreno (Gordini/Salta); 5º Jorge Manzur (Gordini/Chicoana) y 6º Pablo Hansen (Gordini/Rosario de la Frontera).

(Informe de Marcelo Bustamante)



Victor Lépore (atrás, con el Nº 3) fue el ganador en Spazio CL, escoltado precisamente por el piloto del Nº 24: Hector Lépore.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACTIVIDAD ZONAL EXTRA

RALLY HUGHES-WHEELWRIGHT

Por segunda vez consecutiva, José Tubal-Carlos Valerio, con un Fiat SE 1.5 ganaron la general en el torneo provincial. Hubo más de 60 participantes en esta incursión de los bonaerenses en tierras santafesinas. Lonati-Madero pensaron en los puntos y se conformaron con la clase 3, cuyo campeonato ahora lideran.Viola-Dellelce, en la 1, Enriquez-Bayona, en la 5 y Bártoli-Bártoli, en la 8 fueron los restantes ganadores

Fotos e Informe de Laura Neira

TUBAL EN LA GENERAL

Por segunda vez en su historial, el rally bonaerense llega más allá de la frontera provincial. El año pasado, con motivo de la carrera de Rojas, incursionó por la provincia de **Santa Fe**. El mismo estado proveyó el territorio íntegro donde se desarrolló a fines de agosto la octava fecha del campeonato: el **Rally de Hughes-Whellwright**.

Nada menos que 62 autos fueron de la partida el día sábado 30 para cumplimentar la **primera etapa**, que en esta oportunidad tuvo una innovación: de las tres PP.CC. (idéntico recorrido de 9,68 Kms. con 14 curvas) la inicial tuvo carácter clasificatorio, por lo cual en la segunda prueba especial, ya los autos salieron encolumnados de acuerdo con los tiempos de la primera; una sabia decisión, en pro de la seguridad y del espectáculo.

De entrada la lucha se planteó en la general entre **Lonati** (R-18) y **Gastón Perkins** (Peugeot) a los que se sumó un convidado de piedra dando medio litro de ventaja: **José Tubal** (Fiat SE). Los tiempos del trío fueron parejísimos; en el primer tramo, 5m 53s para Lonati; 5m54s para Perkins y 5m55s para Tubal. La segunda PC, registró un empate entre Lonati y Perkins, mientras que Tubal repetía el 5m56s a un segundo de aquellos. En la tercera prueba clasificatoria abandonó Perkins por rotura de la caja, ganando otra vez Lonati por un segundo a Tubal.

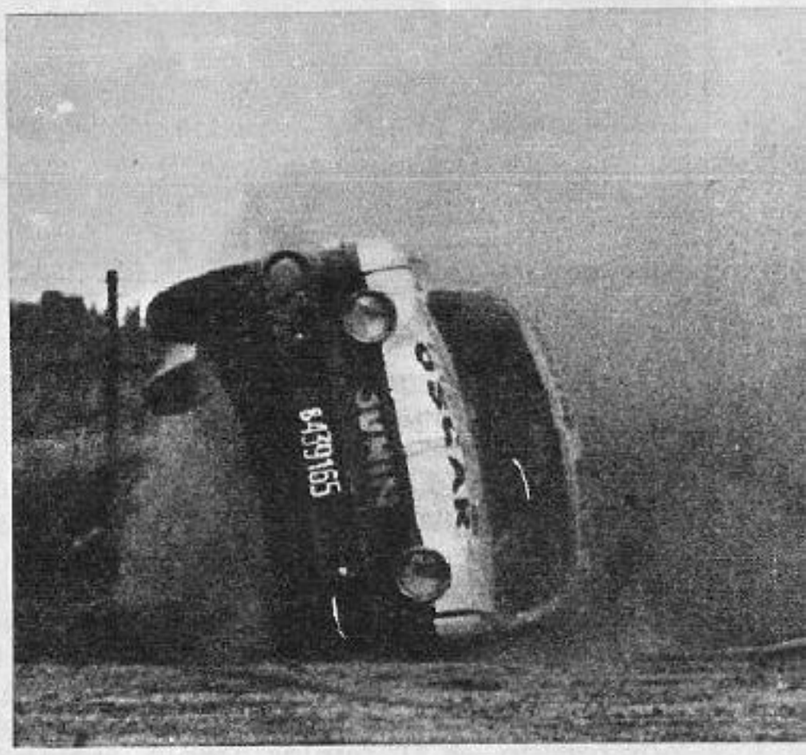
Tras las tres primeras PP.CC. –las de la etapa del sábado– Lonati le llevaba 4 segundos a Tubal, 17 al local Leonides Ritta; 26 a Guerrero (Toyota) y 29 segundos a los venadenses Corso-Rubey. La jornada cerraba con un listado en el que seguían Caputo, Gor, Esteban Maisonnave, Prevosto, Loustó, Lephaille y el debutante Foche. En la clase 1, Viola le había sacado diez segundos a Ricca, el eterno candidato.

La lluvia que cayó el sábado por la noche cambió el panorama: lo que en la víspera había sido un piso excelente, se convirtió en un barrial, especialmente en el prime de apertura. Ritta-Bruno, el gran crédito local, no quiso arriesgar al 128 y lo guardó directamente. Faini-Faini, quienes habían largado muy atrás por un vuelco en el primer sector, aprovecharon que cuando corrían el piso estaba oreado y ganaron la primera P.C.

De ahí en más todo sería un **monólogo** del "milqui" de **Tubal-Valerio**.







Tubal-Valerio y otra actuación sobresaliente que les significó obtener el primer puesto en la general, con un auto que se acerca a la perfección. En el medio, vemos la manera como corrieron los Faini el primer prime, luego que la acostada dañara la llave de contacto exterior. Otra para el anecdotario de los Duques... Al lado, uno de los Renolitos de la 8, "doblando con las puertas". Abajo, el Fiat milicien de los villacañadenses Viola y Dellelce, ganadores de la reñidísima clase 1.



ACTIVIDAD ZONAL EXTRA



5 -Lonati ganó en la etapa inicial y luego del abandono de Perkins se tranquilizó pensando en los puntos. Igual ganó holgadamente la clase mayor. 6 - Carlucho Vanelli fue segundo en la clase de los milcien. Acá lo vemos apuradillo... ¿no?.. 7 - Los hermanos Bárfoli, de Lincoln, ganadores en la clase 8, que corrió seis primes. 8 - Al tranquilo parejo, Enriquez y Bayona se impusieron en la clase 5 con el Subaru. Merecían el alegrón. 9 - Debutaron con el mulelto de Lonati y demostraron buenas condiciones: Foche-Foche.



6



7



8



9

Sin rivales a la vista, Lonati-Madero decidieron llamarse a sosiego. "**No tenía sentido salir a ganar la general, arriesgando los 20 puntos del triunfo que vienen muy bien para el campeonato**".

Tubal, sin embargo, no aflojó el ritmo aprovechando las excelencias del auto hecho por Zoquete Expósito y el Chino Calderon: "**Cada vez anda más rápido, es 10 puntos. Dobla, acelera, frena, salta, cae, todo bien. Hasta me puedo dar el lujo de contar antes, porque igual salgo ganando con los tres o cuatro caballos de más que tiene el motor nuevo. El domingo salimos con Lonati a abrir la huella en el barro y nos fuimos un par de veces afuera, mientras los de atrás aprovechaban el piso que se secaba. Para el 2° prime puse gomas Continental M+S, con clavos y ahí sí, el auto volaba en lo húmedo**".

En esa etapa del domingo, además del retiro voluntario de Rifla, se produjeron los abandonos de Guerrero-Cecchini (tremendo vuelco que destrozó la Toyota), Corso-Rubey (parrilla de suspensión), de los hermanos Prevosto y de Esteban Maissonave, todos protagonistas del día anterior.

También abandonó Ricca-Elordi, de manera tal que por fin el grandote Viola (esta vez con **Dellelce**) se dio el gusto de gozar las mieles del triunfo, después de mantenerse toda la carrera en la vanguardia en la **clase 1**, donde superó a **Carlucho Vanelli** por siete minutos. En la clase 5, muy raleada, los tesoneros Enriquez-Bayona se alzaron con un impensado triunfo tras el vuelco de Guerrero y el retraso de Marco-Bortolazo.

En cuanto a la **clase 8**, esta vez corrió sobre un recorrido algo menor que las otras, ganando en definitiva el binomio linqueño Bárfoli-Bárfoli (Renault Gordini) sobre Nagas-Barbeira (Fiat 600), Beewsaert-Zarate (Citroën 3 CV) y Maggi-Bornietti (Gordini).

Muy positiva fue la **realización**, la que contó con un marco de público muy importante y el aporte de pilotos de la zona, los que –es de esperar– sigan presentándose en las siguientes pruebas del campeonato, que, dicho sea de paso continúa el **día de Primavera en Pringles**, con la novena fecha. ¡Hasta entonces!

CLASIFICACION GENERAL

Rally Hughes-Wheelwright - Club Sportivo Felipe Hughes y Club D. y C. Wheelwright - Octava fecha del Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally - Nueve PP.CC. con 293,19 kms más 55,74 kms. de enlaces: total, 348,93 kms - 30 y 31 de agosto de 1986.

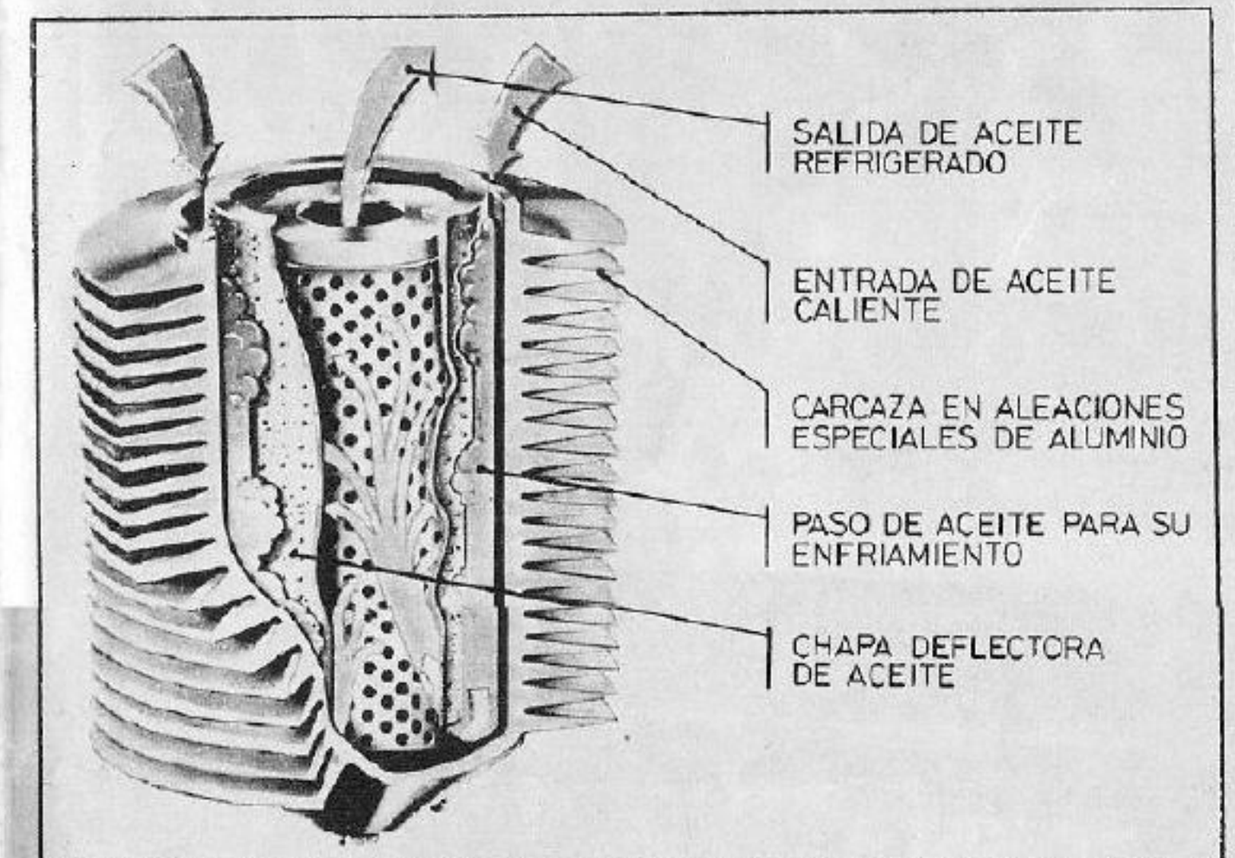
Pos.	N°	Piloto-Navegante	Cl-Marca/Procedencia	Tiempo
1	6	Tubal-Valerio	2-Fiat SE 1.5/Buenos Aires	2h38m53s
2°	2	**Lonati-Madero**	**3-Renault 18/Temperley**	**2h40m05s**
3°	8	Gora-Alliberi	2-Renault 12/Quilmes	2h45m18s
4°	16	Faini-Faini	2-Renault 12/Quilmes	2h45m36s
5°	50	Foche-Foche	3-Renault 18/Temperley	2h47m04s
6°	10	Lepbaille-Almonacil	2-Fiat 128 1.3/Las Heras	2h47m44s
7°	11	Bilbao-Bertinat	2-Renault 12/Cnel. Suárez	2h47m52s
8°	15	Lousló-Farias	3-Peugeot 504/Villa Cañas	2h49m22s
9°	54	Muguerza-Milisenda	2-Fiat 128 1.3/Rosario	2h50m14s
10°	31	**Viola-Dellelce**	1-Fiat 128 1.1/Villa Cañás	**2h56m32s**
11	22	Odon-Faerman	3-Peugeot 504/Lanus	2h59m06s
12°	28	Biondi-Pérez	2-Fiat 128 1.3/Berazategui	3h00m28s
13°	40	**Abella Naza-Aschiero**	**2-Renault 12/San Isidro**	**3h00m58s**
14°	3	Caputo-Christensen	3-Peugeot 504/Buenos Aires	3h01m04s
15°	43	**Vanelli-Angeletti**	1-Fiat 128 1.1/Vicente Lopez	3h03m45s
16°	57	**Lamadrid-Sorazabal**	1-Fiat 128 1.1/Wheelwright	3h09m51s
17°	34	**Matzkin-Huergo**	1-Fiat 128 1.1/Pringles	**3h10m36s**
18°	63	**Lousló-Bolognese**	1-Fiat 128 1.1/Villa Cañás	**3h11m41s**
19°	26	Marquet-Suetro	2-Renault 12/Rosario	3h14m03s
20°	51	**Mei-Aguirre**	2-Renault 12/Quilmes	3h14m41s
21°	45	**Rabow-García**	1-Fiat 128 1.1/Buenos Aires	**3h18m12s**
22°	29	**Fernández-Fernández**	**2-Renault 12/Llavallol**	**3h18m46s**
23°	67	**Enriquez-Bayona**	5-Subaru 1.3/Buenos Aires	**3h27m54s**
24°	27	Ratic-Trigueros	2-Fiat 128 1.3/Arenales	3h28m53s
25°	59	Valtiorani-Martínez	1-Fiat 128 1.1/Lincoln	3h29m07s
26°	66	Marco-Bertolazzo	6-Torino 380/Buenos Aires	3h43m19s
27°	53	Martin-Casco	2-VW Gacel/Quilmes	3h49m07s
28°	42	Cottignola-Giotto	1-Fiat 147/Villa Ballester	3h59m46s
29°	44	Fratini-Santiago	1-Fiat 147/Villa Cañás	4h12m17s

Promedio del Ganador: 110,719 kms/hora.
Ganaron Primes: Lonati - Lonati/Perkins (empate) - Lonati - Faini- Tubal- Tubal - Tubal - Tubal- Tubal.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NUEVA TECNOLOGIA AL SERVICIO DEL TRANSPORTE

FILTRO REFRIGERADOR PARA MOTORES DIESEL



Un nuevo filtro refrigerador de aceite ha sido lanzado recientemente al mercado, mostrándose apto para disminuir la temperatura del lubricante, algo esencial para un mejor funcionamiento del motor. En efecto, diseñado en un principio para ser utilizado en los motores diesel Mercedes Benz, ha sido probado con notable éxito en camiones y colectivos de esa marca, en los cuales disminuyó el consumo de aceite.

Repasamos las ventajas de disminuir la temperatura de aceite: a) a altas temperaturas el lubricante se licua (se degradan los aditivos y mejoradores de viscosidad); b) si se lo impide, bajando la temperatura, se mantiene la viscosidad; c) de este modo no se forma carbón en el aceite, así como tampoco se espesa el mismo ni se cristaliza.

Un filtro refrigerador como el probado cumple las mismas funciones que un radiador de aceite aunque con un 70% menos de costo inicial y sin posibilidades de fallas, ya que no incorpora cañerías, mangueras ni bombas de aceite suplementarias. Por lo demás, su instalación no necesita de mano de obra especializada, requiriendo tan solo diez minutos de trabajo.

Este filtro consiste básicamente, como vemos en el dibujo, en una carcaza de aleación de aluminio que reemplaza al receptáculo original. La carcaza tiene la forma de un cilindro y posee dieciocho aletas externas circulares que sirven para la disipación del calor. Posteriormente a circular por el filtro refrigerador, el aceite recorre el intercambiador de calor para, luego, completar el circuito de lubricación previsto originalmente.

Para graficar mejor la disminución de temperatura que este filtro provoca se han realizado algunas pruebas de las cuales extractamos las siguientes, concretadas sobre un camión Mercedes Benz 1617, con acoplado y 26 toneladas de carga.

CONDICIONES	MARCHA	FILTRO ORIG.	FILTRO REFRIG.
50 km/h en camino llano	5° baja	70°C	50°C
18 km/h en subida	2° baja	80°C	45°C
10 km/h en subida muy empinada	1ra baja	120°C	85°C
60 km/h en camino llano	5° alta	80°C	60°C
Detenido	Ralentí	80°C	40°C

Este equipo es fabricado por Motos Porta S.R.L., en Juan B. Justo 3065, (7600) Mar del Plata, provincia de Buenos Aires. Bueno es saberlo, ¿no?

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

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!
LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!
DISTRIBUIDORES TANDILBER
INDUSTAP
Avda. Juan B. Justo 3032
Tel. 855-9537 Capital Federal

AVANT MOTOS
SERVICE REPUESTOS
AV. PUEYRREDON 981.
TEL. 84-8947

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAQUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12,826
CIUDADELA - Tel. 653-6668

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

CUBIERTAS WALTRAC
BFGoodrich
PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
TEL. 541-2694 70-6387

FERRAZZI NF
COMPETICION
CABLES PARA BUJIAS
EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS
• NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
• CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
• TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
• NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE
U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9619 y 687-0051

TODO TERRENO
ARENEROS
UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS
DESDE ..... A 190
Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

ESTILO RUEDAS
11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD
• LLANTAS • CRIQUES
• COMBIMETROS
• BALANCEADORAS •
• BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR
☆LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS
TODOS LOS MODELOS
FABRICA Y DISTRIBUYE
ALSIM SRL. Calle 105 nº 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 768-2846 Envios al interior

CASA ZAGAGLIA S.A.
BUTACAS
TORINO FALCON JEEP MEHARI COMPETICION RODANTES ARENEROS PEUGEOT 505 FIAT 600 c/Cabezal
TODOS REGULABLES COLORES A ELECCION
Envíos al Interior
J.B. JUSTO 3350. CAP.
F.D. OLIVEIRA 4683.(1678)
CASEROS. Tel. 654-5408

• FRENOS • EMBRAGUES
• CARDANES •
BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES
REPUESTOS DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
- TEL. 651-9936 -
SAN JUSTO

BOTAS PROVA
PARA COMPETICION
DE GAMUZA
MODELO A con VELCRO
MODELO B con CORDONES
ALVAREZ THOMAS 250. CAP. (cp.1427). TEL.553-4071

CASA DANIEL
TALLER ESPECIALIZADO
*ARMADO DE JEEP-PICK UP * AUTOS ESPECIALES *
• INSTALACIONES ELECTRICAS • CROMADOS • DISEÑOS EN INSTRUMENTAL • PULIDOS •
• ALARMAS ANTIRROBO • AUTORADIO •
Avda. A. JONTE 5139. TEL. 566-5929

anri®
• SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.
• SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEÑALES.
• MECANIZADO COMPLETO
ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4104

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

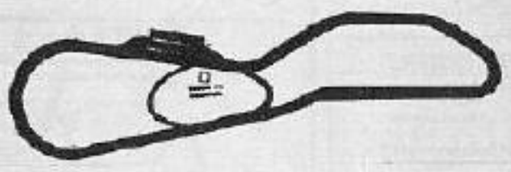
AXEL CAR
REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL
Ford
• MOTOR • SUSPENSION • CARBURACION • ENCENDIDO •
"MEJORAMOS" SU MEJOR PRESUPUESTO
LINEA COMPLETA EN CHAPA | 1ros. EN CALIDAD - EN PRECIOS -
ENTREGA A DOMICILIO | EN ATENCION TARJETAS DE CREDITO
Avda. DEL TRABAJO 4037. TEL. 67-4169

EN GENERAL ROCA, dos candidatos de fierro y un convidado

CON HEGUY, VILLALO

Eugenio "Chippy" Breard y José Daniel Sgroppo eran el domingo por la mañana dos frecuentes respuestas a la expectativa de las carreras de Clase 3 y Sierra, respectivamente. Quizá ni Juan Pedro Heguy mismo se hubiera postulado para el triunfo en la disputada Clase 2. Lo fragoroso de la lucha dejó el tendal, y el de Villalonga volvió a su pueblo –como lo hizo su pariente Percaz, hace poco– con el triunfo y los 20 puntos bajo el brazo.





FICHA GENERAL

Prueba: Octava fecha de los campeonatos argentinos de Turismo Pista, clases 1 y 2. Quinta fecha del campeonato APAT de Fórmula Sierra.
Fecha: 14 de setiembre de 1986.
Lugar: Autódromo de General Roca.
Ubicación: 7 kms. al Sur de la ciudad de General Roca, Río Negro.
Autoridades: Director de la Prueba, Rodolfo Cerruti, Colegio de Comisarios Deportivos, Egidio Frangella (CDA), Néstor W. Zanoni (CDA) y Boris Muzevic (Federación Regional N° 11); Comisario Técnico, Pedro Romera.
Condiciones climáticas: Despejado, vientos frescos del SO, 18° C.
Participantes: 12 en Clase 13; 28 en Clase 2 (largaron la final 22) y 16 en Fórmula Sierra.
Público: 4.000 personas.
Difusión: TV por ATC en directo a diversas ciudades del país; por radio, en directo "Carburando" y "Campeones".
Infraestructura del escenario: elemental.
Organización: muy buena.
Espectáculo: muy bueno.

Cuando ya se está entrando en la etapa de las definiciones de los campeonatos de Turismo, el compromiso en el Alto Valle aparentemente no fue atractivo sino para aquellos que tienen algo que ganar o que perder en el Campeonato que les toca.

Por eso quizá se registraron cifras realmente bajas en cuanto a inscripción de pilotos, con apenas una docena en Clase 3, veintiocho en la generalmente muy poblada Clase 2 y dieciséis entre los Sierra. La distancia –más de mil kilómetros desde Buenos Aires y Córdoba, por ejemplo– fue sin lugar a dudas factor preponderante para que ello ocurriera.

Sin embargo, los espectadores de cuerpo presente y los muchos más que siguieron las alternativas de los con techo a través de la mágica pantalla chica disfrutaron de un espectáculo que no tuvo resquicios por donde entrara el aburrimiento.

CLASE 3: POR EL FILO DE LA NAVAJA

Ultimamente, la clase de los dos litros juntaba una docena y media de autos. En este caso, la docena que era el sábado perdió una unidad cuando al iniciarse la clasificación el auto de "Zorba" quedó destruido prematuramente.

Breard y Maggi pelearon en la clasificación del sábado como si no se conocieran, haciendo pensar que acierta aquel que dice que de decidirse a priori un ganador entre los alfistas es aquel que hace el mejor tiempo en la jornada sabatina. Ganó Breard y el domingo mandó en la pista de punta a punta, aunque había un par que le podían haber planteado lucha y quizás aguarle la fiesta.

Romero fue uno de ellos. El fueguino mostró una vehemencia incontrolable desde el primer momento y cuando en la quinta vuelta vio de cerca la cola del auto de "Chippy", no quiso esperar más... y se fue a pasear por la banquina, volviendo al asfalto pero muy lejos del **Alfa** líder.

Fernando Adba fue el otro que pudo desalojar a Breard, pero cuando acortaba distancias con mucho juicio, la temperatura lo hizo parar.

En otro plano, **Druetta** demostró a los incrédulos que su tercer puesto en la toma de tiempos no era "inventado", ya que el santafesino en su segunda carrera elaboró un cuarto puesto, lejos del pelotón que definió el quinto

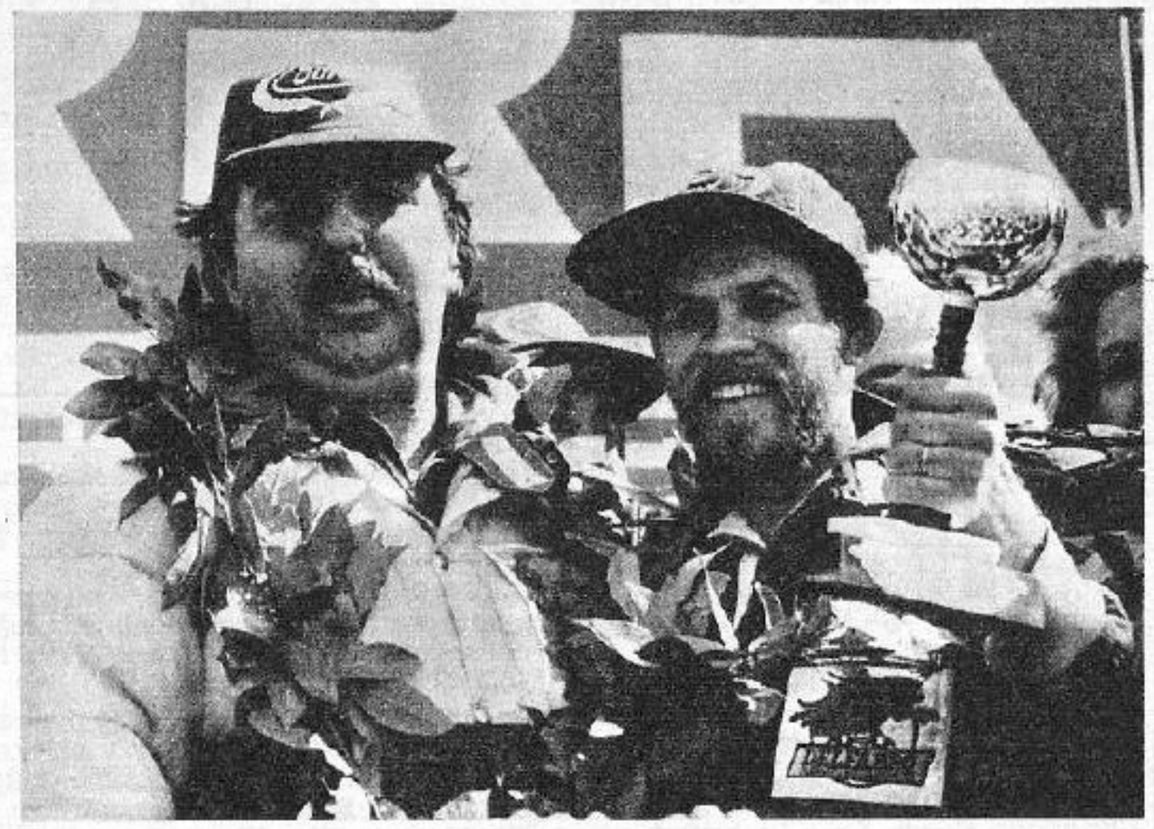
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de piedra:

NGA SIGUE DE MODA

Por Carlos Neira
Fotos Juano Fernández







Los cuñados mano a mano, antes de que se quedara Percaz. Heguy, a la derecha, ahí comenzó a concretar su triunfo. En dos oportunidades distintas, con poco intervalo, llevaron la copa más grande a Villalonga. Arriba, Oliver Hardy Guiral y Stan Laurel Sgroppo, los que hicieron el gasto principal en la atractiva carrera de los Sierra. El chaqueño repitió y se afirma en la punta del torneo. Centro: Sgroppo, Iglesias y Pentecoste, cuando el a la postre vencedor estaba tercero tras Guiral y Fineschi. Abajo: imagen repetida. Los Alfa de Breard y Maggi lideran en el comienzo seguidos por la jauría de Renault 18, encabezada aquí por Fernando Adba.

lugar por apenas centésimas a favor de **Valenti**, en detrimento de **Lustig**, **Catalano** y **Daniel Rodríguez**.

CLASE 2: GOLPES DE EFECTO

Percaz, **Baldinelli**, **Bongioanni**, **Heguy**, "**El Suizo**" y **Caballero** estaban en las tres primeras filas del domingo. El "cuco" de la categoría, **Bonomo**, había penado la víspera con el carburador y apenas había logrado entrar a la grilla por la ventana, ubicado en un oscuro 20° puesto.

Percaz se fue en punta, y en la segunda vuelta un desafortunado **Baldinelli** arrastró en su caída al reaparecido **Bongioanni**.

Percaz se afirmaba con el paso de las rondas, con su cuñado **Heguy** a las espaldas, mientras circulaban con cada vez menos rivales entre ellos y el



LOS DESARROLLOS

Clase 3

Largada: Breard y Maggi pican adelante, Adba los sigue y Romero empareja la línea de Druetta, que había salido en tercera posición. Normal el arranque.

Primera vuelta: Breard, Maggi, Adba, Romero, Druetta, Valenti, Valdez (que abandona en la siguiente), Delgado, Rodríguez, Lustig y Catalano.

Quinta vuelta: Breard, Romero (que pasa dos autos en esta vuelta, pero casi enseguida se retrasa tres puestos al irse afuera), Adba, Maggi, más lejos Druetta y luego Valenti, Lustig y Daniel Rodríguez.

Décima vuelta: Breard, a 1"14 Maggi (había abandonado ya Adba) y a 4" Romero en lucha con Druetta; luego Lustig, Valenti, Rodríguez y Catalano.

Decimoquinta vuelta: Breard sigue al frente con Maggi ahora casi pegado a su popa. A 5"50 aparece Romero y tras el, Druetta. A media vuelta siguen Valenti, Lustig, Catalano, Rodríguez y más alla Delgado.

Vegésima vuelta: Casi todo definido. Breard, Maggi y a 4" Romero, que se acercaría paulatinamente hasta el final (a menos de 2"), pero sin inquietar mayormente a los de los Alfa Romeo.

Clase 2

Largada: Percaz aprovecha bien la "pole" seguido por Baldinelli, Bongioanni, Heguy, El Suizo, Bessone, Blas y Caballero. Todo normal.

Primera vuelta: se mantienen los cuatro primeros, que se distancian algo; quinto Blas y luego El Suizo, Bessone, Caballero, Fierros, Basso, Paolucci, Abdala, Bonomo (que había partido en anteultima fila), Carignano, Cogno, Trejo, Di Paolo, Vuoli.



Explota el motor de Bessone y la carrera pierde un animador principal.

no. Abandona Fieg, el local.

Segunda vuelta: incidencia fundamental. Baldinelli y Bongioanni quedan fuera de carrera. Abandona Fossati. Percaz queda cortado en punta, seguido por Heguy, Blas, El Suizo, Caballero, Fierros, Basso y Abdala. En la vuelta siguiente abandona Blas y luego Basso.

Quinta vuelta: Percaz, a dos segundos Heguy, luego el Suizo, Caballero, Bessone, Fierros, Abdala, Bonomo, Paolucci y Carignano.

Decimoquinta vuelta: Percaz, a un segundo Heguy, a tres segundos El Suizo en pelea con Bessone, y más atrás Abdala, Bonomo, Fierros y Paolucci.

Decimoquinta vuelta: Heguy lo pasa a Percaz, que comienza a retrasarse; lejos están El Suizo, Bessone y Bonomo; más atrás Fierros, Paolucci y Ottaviani.

Vigésima vuelta: Heguy, Bonomo en gran mano mano con Bessone (intercambiando el puesto), Percaz (para atrás), Paolucci, Ottaviani y El Suizo, que se había ido afuera solo. Mas atrás Fierros, Di Paolo y Carignano. Faltando una sola vuelta, explota el motor de Bessone, quedando solo Bonomo tras el triunfal Heguy.

Fórmula Sierra

Largada: se queda algo Sgroppo (que tenía la pole) y es desbordada su línea por Fineschi, Guiral e Iglesias. Patti le propina un autazo a José Bessone, que queda último.

Primera vuelta: Fineschi, Guiral, Sgroppo, Iglesias, Pentecoste, Albertengo, Rivero, Patti, Del Campo, Raies, Clement, Ayerza, Marincovich, Moyetta, Ferrer y, muy lejos, José Bessone.

Quinta vuelta: desde la tercera puntea-ba Guiral, quien ahora había sacado un segundo a Sgroppo, seguido por Iglesias, Pentecoste, Albertengo, Rivero y Fineschi, que se había retrasado.

Décima vuelta: Sgroppo comandaba el lote desde la octava, con luz sobre Guiral, ya despegado de Iglesias y éste a su vez de Pentecoste. Después Albertengo, Fineschi, Patti, Del Campo, Rivero, Clement y Marincovich.

Decimoquinta vuelta: Sgroppo comienza a sentirse ganador y Guiral baja los brazos. La diferencia comienza a estirarse entre ambos. Ya abandonó Pentecoste, lo haría pronto Iglesias, y Fineschi queda tercero con Albertengo muy cerca.

Vigésima vuelta: Sgroppo a más de 2 segundos de Guiral. Siguen Fineschi (a 3 segundos de Guiral), cerca Albertengo y luego Rivero, Patti, Marincovich, Del Campo, Clement y Bessone. Poco cambió hasta el fin.



5



7

lider remadores tales como Bonomo y **Bessone**. Especialmente el del **Volkswagen**, que apilaba –con el motor que había usado en 9 de Julio, donde ganó– rivales a razón de uno por vuelta.

Percaz también "se cayó" y Heguy quedó dueño y señor de la carrera, en la que brillaron **Paolucci** (auto ex Zabala, ahora sin motor "**Zoquete**" **Espósito**), El Suizo (gran sumador del año), **Ottaviani** y el debutante **Merched** "Tito" **Abdala**, que muestra interesantísimas condiciones. **Caballero**, el de Totoras, fue otro de los que claudicó.

Por sus incidencias, fue un espectáculo que mantuvo en vilo al público y que tuvo un epilogo simpático y feliz: el encumbramiento de un nuevo ganador. Un vistazo al Campeonato da la pauta de lo impredecible de su desenlace.



6



9

SIERRA: SGROPPO, EL PRIMER BIS

Con cada carrera, la fórmula monomarca gana en calidad. De los 16 participantes, 14 estaban en un segundo tras la clasificación, y esa paridad se volvió a hacer notar en carrera, donde **Guiral primero hizo la vanguardia** para ser desalojado de ella en la vuelta 8ª por **Sgroppo**, que tampoco pudo despegarse sino al final de su seguidor. Brilló también un infortunado **Fineschi**, un renovado **Ricardo Iglesias**, y confirmó las dotes que le habíamos visto el casi local **Gustavo Rivero**, mientras que nuevamente **Ricardo Albertengo** se entreveró entre los primeros.

En la quinta fecha, por fin deja de aparecer un nuevo ganador. Sgroppo es el primero que repite una victoria, a la par que se toma un pequeño respiro en un campeonato que –como los otros dos– aún no muestra nada definido cuando la primavera ya está con nosotros.

JUAN PEDRO HEGUY: UN EXITO BUSCADO

Juan Pedro Heguy no es lo que se puede llamar una revelación, pero con **su triunfo en el Alto Valle** sí alcanza la dimensión de "figura importante" a la que, sin embargo, no había llegado cuando junto a su cuñado **Néstor Pércaz** ganaron varias carreras de aquellas que se hacían por parejas, allá por 1982, en esa anodina temporada de Turismo "cuando había una clase para cada uno".

Juan Pedro nació hace 29 años en **Villalonga**, el mismo pueblo de su "mellizo deportivo" Percaz, y como este dedicó las temporadas '83 y '84 al zonal de Turismo monomarca Fiat 128/1100 que tiene su epicentro en Bahía Blanca.

Esta temporada la acometió con el auto que fuera de Urrutia. **Luis Cosma** les arrima fierros y **Percaz** arma los motores, con la colaboración de **Rectificadora Bahía** y la tornería de **Ernesto Perisée**. **Lito Klug** es el chapista del equipo, que tiene en **Juan Carlos Sagarzazu & Cía** (feria ganadera de Viedma y Villalonga) a su sponsor principal.



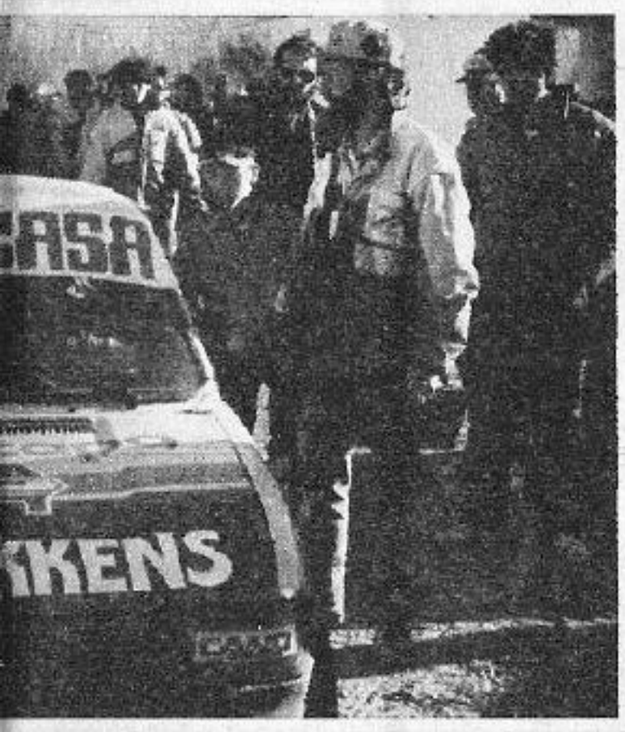
Con modestia, el triunfador nos dijo cuando bajó del auto: "**¿Qué le puedo decir? Me encontré con la carrera cuando los demás se fueron cayendo...**". En realidad se la encontró porque la estaba buscando desde principio de año, con trabajo y empuje de todo un pueblo.

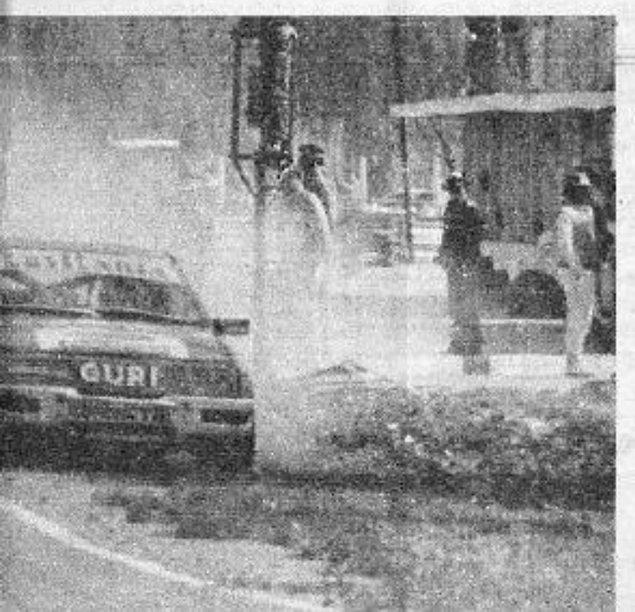
10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









RETRASOS Y ABANDONOS

Valdez: zaladura de la estría de un semieje.
Drüetta: hizo media carrera sin cinturón de seguridad, que se abrió.
Adba: rotura de polea de bomba de agua.
Romero: fuoripista.
Maggi: Adba lo tocó por atras.
Daniel Rodriguez: desvanecimiento de frenos.
Fieg: motor.
Fossati: tapa de distribuidor rota.
Bongioanni: choque con Baldinelli.
Baldinelli: sin frenos y rotura de selector de velocidades.
Blas: embrague.
Basso: embrague.
Caballero: rotura de motor.
Percaz: embrague (patinaba).
El Suizo: dos toques con Bessone. Otro fuera de pista.
Abdala: motor.
Trejo: frenos.
Moyetta: rotura de un cáliper delantero.
Raies: motor.
Peniecoste: desempañador de luneta trabado.
Bessone: toque y fuera de pista en largada.
Iglesias: rotura de motor.
Clement: desvanecimiento de frenos.
Del Campo: saltaba la cuarta marcha.
Fineschi: lo tocaron y mandaron afuera en cuarta vuelta.
Marincovich: no entraba correctamente la tercera.

5. Por centesimas apenas se define el quinto puesto de la 3. Sobre la raya, Valenti le gana a su coequipier Lustig y al fueguino Catalano. 6. Uno de los pasajes mas interesantes de la jornada: el duelo entre Bonomo y Bessone. El Gacel revivio el domingo luego de un sábado que enloqueció el team. Antes de la carrera cambiaron el motor y chau picho. 7. "Rody" Paolucci, un "carasucia" en el podio. Va fuerte. 8. Breard ya pasó, Romero se va a la banquina y lo pasan Adba y Maggi; el de Ushuaia volvio, sin embargo, bastante rápido a pisar lo firme. 9. El techo hundido es testimonio del vuelco que El Suizo protagonizó el sabado. El domingo, las cosas anduvieron mucho mejor para el Alfasud. 10. Una verdadera lastima fue el abandono de "Carlo" Iglesias cuando estaba como para el podio. Revenio el motor y, previsor, se tiro rapido a la banquina. El malón venía airas..

CLASIFICACIONES

Asociación Volantes de General Roca – Autódromo de General Roca – Circuito de 2.012 metros – 25 vueltas – Recorrido total: 50.300 km - 14/9/86.

CLASE TRES
PRUEBA DE CLASIFICACION

Breard, 54s56/100 (Prom. 132,756 Km/h); Maggi, 54s70; Druetta, 55s00; Adba, 55s19; Romero, 55s20; Delgado, 55s30; Valdez, 55s99; Lustig, 56s05; Valenti, 56s37; Rodriguez, 56s41; Catalan, 56s45. **Sin tiempo**: Koskinotis y Luchino.

FINAL

Pos	Nro	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vts
1°	7	Eugenio Breard/Bs.Aires	Alfa Romeo GTV 2000	23m32s92/100	25
2°	22	Jorge Maggi/Pilar	Alfa Romeo GTV 2000	23m33s07/100	25
3°	30	Carlos Romero/Ushuaia	Renault 18	23m34s89/100	25
4°	32	Luis Druetta/Santa Fe	Renault 18	23m49s58/100	25
5°	4	Horacio Valenti/Bs.Aires	Renault 18	24m14s26/100	25
6°	8	Roberto Lustig/Bs.Aires	Renault 18	24m14s52/100	25
7°	39	José Catalán/Ushuaia	Renault 18	24m14s87/100	25
8°	29	Daniel Rodriguez/Córdoba	Renault 18	24m15s41/100	25
9°	34	Jorge Delgado/Avellaneda (Bs.As.)	Renault 18	24m25s71/100	25

No clasificaron: Adba (6v); Valdez (1v).
Promedio del ganador: 130,198 km/h.
Record de vuelta: Romero en la 20a. en 54s68/100 a 132,465 km/h.

CLASE DOS
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Percaz, 55s38/100 (Prom. 130,790 km/h); Baldinelli, 55s44; Bongioanni, 55m01; Heguy, 55m05s; "El Suizo", 55s73; Caballero, 56s84; Bessone, 56s95; Blas, 56s97; Fierro, 56s05; Basso, 56s07; Paolucci, 56s14; Ottaviani, 56s18; Abdala, 56s21; Carignano, 56s24; Fossati, 56s34; Ansaldo, 56s44; Fieg, 56s44; Trejo, 56s44; Cogno, 56s46; Bonomo, 56s67; Vuono, 56s81; Di Paolo, 56s83; Martinez Parra, 56s99; Ferreyra, 57s40; Joseph, 57s44; Pernia, 57s57; Faure, 57s57; Lorca, 57s79.

FINAL

Pos	Nro	Piloto/Procedencia	Marca	Tiempo	Vts
1°	80	Juan P. Heguy/Villalonga	Fiat 128 CLI	23m58s54/100	25
2°	7	Omar Bonomo/Bs.Aires	Volkswagen Gacel GS	24m01s47/100	25
3°	64	Horacio Paolucci/C.Casares	Fiat SE 1.5	24m13s94/100	25
4°	31	"El Suizo"/Bs.Aires	A.Romeo Alfasud	24m14s14/100	25
5°	93	Raul Ottaviani/C.Casares	Fiat Regatta 85	24m14s50/100	25
6°	79	Nestor Percaz/Villalonga	Fiat 128 CLI	24m16s97/100	25
7°	61	Raul Di Paolo/Bs.Aires	Fiat SE 1.5	24m18s66/100	25
8°	68	Jorge Carignano/Wheelwright	Fiat 128 CLI	24m19s48/100	25
9°	53	Luis Cogno/Matheu	Fiat 128 CLI	24m23s14/100	25
10°	14	Hugo Fierros/Beccar	Fiat 128 CLI	24m23s54/100	25
11°	1	Ernesto Bessone/Bs.Aires	A. Romeo SV 1.5	24m38s24/100	25
12°	57	Norberto Martinez Parra/Sta. Fe	Fiat 128 CLI	24m52s35/100	25
13°	48	Mario Vuono/Bs.Aires	Fiat 128 CLI	19m57s52/100	20
14°	106	Marched Abdala/Trelew	Fiat SE 1.5	12m01s64/100	12
15°	38	Jorge Trejo/Río Grande	Fiat SE 1.5	11m05s44/100	11

No clasificaron: Caballero, (7v); Basso (4v); Blas, (3v); Baldinelli y Bongioanni, (2v).
No registraron paso: Fossati y Fieg.
Promedio del ganador: 127, 880 km/h.
Record de vuelta: Bonomo en la 20a. en 55s16/100 a 131,312 Km/h.

FORMULA SIERRA
PRUEBAS DE CLASIFICACION

Sgroppo, 53s53/100 (Prom. 135,311 km/h); Fineschi, 53s58; Iglesias, 53s61; Guiral, 53s64; Albertengo, 53s70; Pontecorte, 53s81; Patti, 53s84; J. Bessone, 53s84; Rivero, 54s03; Del Campo, 54s06; Ayerza, 54s06; Marincovich, 54s43; Raies, 54s49; Clement, 54s56; Moyetta, 55s11; Ferrer, 55s60.

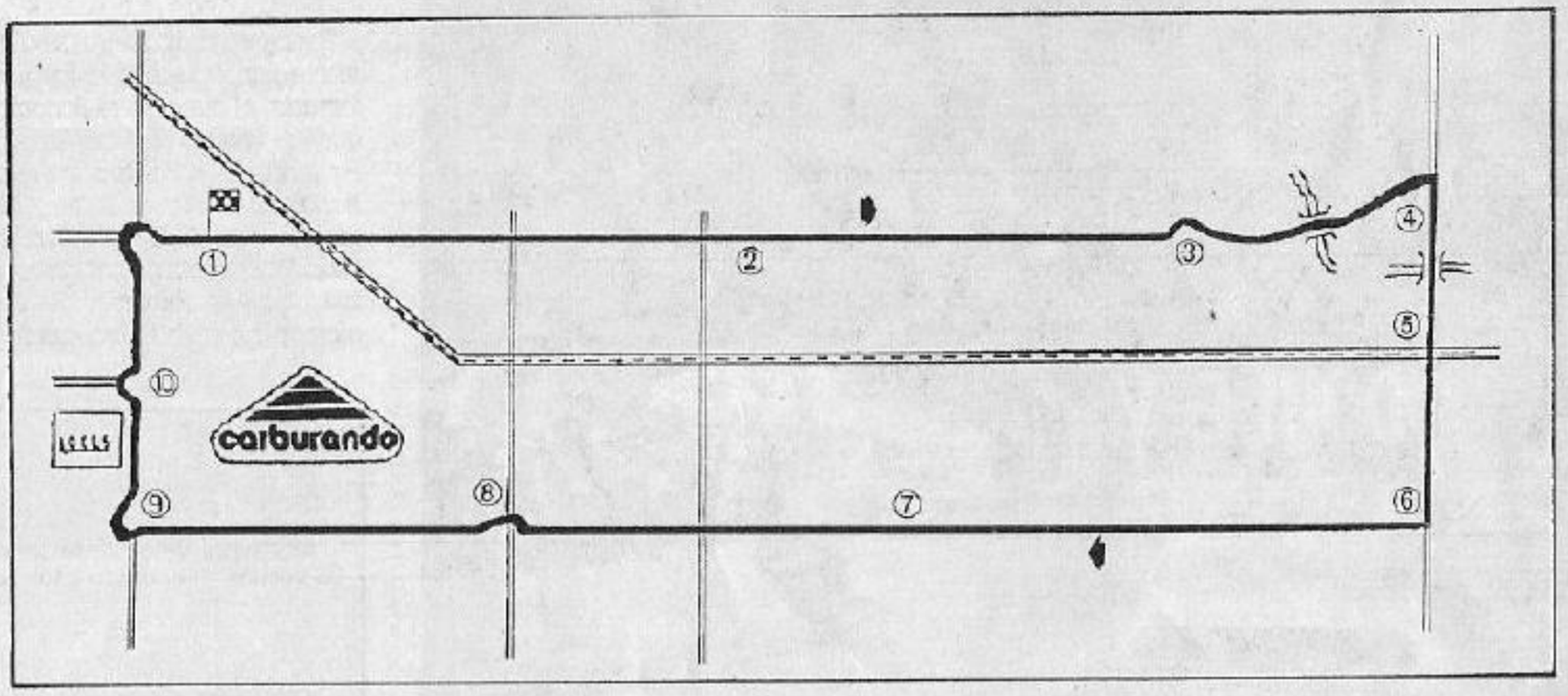
FINAL

Pos	Nro	Piloto/Procedencia	Tiempo	Vts
1°	23	José D. Sgroppo/Resistencia	23m16s76/100	25
2°	11	Jorge Guiral/Bs.Aires	23m19s46/100	25
3°	16	Oscar Fineschi/Quilmes	23m21s58/100	25
4°	15	Ricardo Albertengo/San Jorge	23m22s63/100	25
5°	20	Gustavo Rivero/Ing. Huergo	23m27s19/100	25
6°	17	Roberto Patti/Palmira (Mza)	23m32s05/100	25
7°	21	Carlos Marincovich/Arrecifes	23m34s65/100	25
8°	29	Gerardo del Campo/Quilmes	23m37s75/100	25
9°	30	Gastón Clemente/San Isidro	23m43s20/100	25
10°	28	José Luis Bessone/Bs.Aires	23m45s01/100	25
11°	14	Hernán Ayerza/Bs.Aires	23m49s07/100	25
12°	22	Ricardo Ferrer/Ing. Huergo	23m46s43/100	24

No clasificaron: Iglesias, (15v); Peniecoste, (14v); Raies, (7v); Moyetta, (2v).
Promedio del ganador: 131,704 km/h.
Record de vuelta: Sgroppo en la 13a. en 53s79/100 a 134,656 km/h.

El próximo fin de semana

T.C. EN OLAVARRIA



Organizada por el Auto Moto Club Olavarria y fiscalizada por la A.C.T.C, se realizará en un circuito de 14.149 metros la XXXIII Vuelta de Olavarria, "Premio Plasticor". Será la decimosegunda prueba del Campeonato'86, que a raiz de las últimas victorias de Chevrolet y Ford adquiere un sabor muy especial. Como es costumbre, "Carburando" transmitirá todas las alternativas por LS5 Radio Rivadavia, que podrá seguir paso a paso con nuestro plano.

SEGURIDAD

Como ya es caracteristico, la señora Amalia de Fortabat pondra a disposicion del Auto Moto Club Olavarria su avion particular que sera utilizado para el rubro seguridad y estara sobrevolando permanentemente el circuito

HORARIOS

Sábado

14.00 a 18.30: Verificación técnica y administrativa en la Terminal de Camiones de Olavarria.
19.30: Cierre del Parque Cerrado ubicado en los boxes.

Domingo

8:00: Apertura del Parque Cerrado.
8.30: Cierre de las ruta y reunión del Comisario Deportivo con los pilotos.
9.45: Primera serie a cinco vueltas (70,745 km).
10.30: Segunda serie a cinco vueltas (70,745 km).
12.30: Final a doce vueltas (169,788 km).

ASI ESTA EL CAMPEONATO

(disputadas 11 competencias)

Angeletti, 186 puntos; De Benedictis, 174; Castellano, 154; Satriano, 146; Calamante, M., 125; Aventin O., 112,50; Oyhanart, 112; Morresi, 110,50; Marcos, 87,50; Doumic, 72,50; Fernandino, 71; Aventin A., 61,50; Caparros, 56; Saiz, 53; Mouras, 48,50; Atauri, 46,50; Polinori, 44; Salgado, 34; Nesprias, 33,50; Arrechea, 30; Romero, 27,50; Paolucci, 25,50; Brescia, 22,50; Nani, 19; Fiorda, 18,50; Costa, 17; Arana y Roux, 15; Blanco, 14; Hernandez, L. y Luppi, 13,50; Lynn, 13; Spinella, 11,50; Di Nezio y Reynoso, 10,50; Urretavizcaya, 9; Colabello, 8,50; Pulitano, 8; Alfuna, Cardinali, Sasso y Torrens, 7,50; Gil Bicella, Landa y Pacchialat, 7; Carelli, Mazzacane y Miraldi, 6,50; Spinello, 5,50; Appella y Muñiz, 5; Becco, Bustos, Calamante, Ducret, Espinosa, Garcia, Malisia y Martinez, 4; Benito, Deambrosi, Delconte, Faustino, Finocchio E., Giustozzi, Palma y Pesenti, 3; Degliantoni, 2,50; Bautista, Bressano, Fedrigo, Fernandez, Firpo, Goyenetche, Jazma, Loiocco, Palazzo, Perlo, Urquiza y Zanardi, 2; Daray, 1,50; Alcuaz, Crovo, Herraiz, Lopez, Occhionero, Piccinini, Quiroga, Sabano, Salerno, Sanguinetti y Segad, 1.

ASI FUE LA ANTERIOR

32 Vuelta de Olavarria. Premio Plasticor. Circuito de 14.149 metros. 12 vueltas. Recorrido total 169,788 km. 6/12/85.

1ª SERIE

Satriano, 25m44s50 (5 vueltas); O. Aventin, 25m44s92; Morresi, 25m58s02; Mouras, 26m03s02; Marcos, 26m05s39; Sasso, 26m24s39; Atauri, 26m25s35; Colabello, 26m31s18; Nesprias, 26m36s50; Alfuna, 26m37s17; Alaux, 26m38s65; De Arzave, 26m42s06; Banfi, 26m42s87; Angeletti, 26m55s34; Degliantoni, 26m57s14; Loiocco, 27m02s53; Calamante, 27m03s16; Nani, 27m09s86; Becco, 27m19s41; Luppi, 27m21s88; Piccinini, 27m24s44; santagati, 27m25s79; Del Conte, 27m51s47; Faustino, 28m26s00; Sanguinetti, 30m04s41; Malisia, 26m29s28 (4 vueltas); Villaverde, 27m48s21; Brugueras, 30m16s57 (3 vueltas); Herraiz, 5m41s49 (1 vuelta) Benito, 5m47s42; **NRP**: Miraldi, Reynoso y Gallo.
Promedio del ganador: 164,896 km/h.
Record de vuelta: O. Aventin en la 5 en 5m05s23 a un promedio de 166,884 km/h.

2da. SERIE

De Benedictis, 25m39s76 (5 vueltas); Castellano, 26m45s19; Oyhanart, 26m45s80; Martinez, 26m10s24; Aventin A., 26m11s95; Lynn, 26m14s80; Saiz, 26m15s06; Doumic, 26m16s91; Vassolo, 26m17s45; Brescia, 26m26s56; Occhionero, 26m28s78; Arana, 26m32s69; Pacchialat, 26m50s42; Di Nezio, 26m50s96; Landa, 26m51s59; Paulucci, 27m10s66; Torrens, 27m10s95; Urquiza, 27m24s30; Vigliano, 27m31s52; Krayderberg, 27m40s82; Gil Bicella, 28m06s59; Pesenti, 28m20s07; Muniz, 29m18s78; Vicente, 17m42s60 (3 vueltas); Calamante M., 10m33s15 (2 vueltas); Gallinoti, 11m51s79; Padilla, 11m31s12; Quiroga, 12m22s00; Del Giorgio, 6m09s43 (1 vuelta) **NRP**: Bravi, Spinella, Aldana, Rodriguez.
Promedio del ganador: 165,402 km/h.
Record de vuelta: De Benedictis en la 3 en 5m04s87 a un promedio de 167,075 km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas
1	1	**Roberto Mouras**	**Dodge**	**1h00m51s75**	12
2	9	Juan De Benedictis	Dodge	1h00m52s73	12
3	5	Emilio Satriano	Chevrolet	1h01m17s40	12
4	6	Oscar Aventin	Ford	1h01m53s54	12
5	7	Eduardo Martinez	Dodge	1h02m09s60	12
6	26	Jose L. Paolucci	Dodge	1h02m36s34	12
7	21	Diego Vassolo	Dodge	1h02m47s69	12
8	19	Osvaldo Sasso	Ford	1h02m49s00	12
9	121	Julio Colabello	Chevrolet	1h03m39s40	12
10	16	Ricardo De Arzave	Dodge	1h04m06s07	12
11	81	Angel Di Nezio	Torino	1h04m51s52	12
12	148	Romel Vigliano	Chevrolet	59m52s90	11
13	39	Oscar Alaux	Chevrolet	1h00m06s36	11
14	54	Jose Santagati	Torino	1h00m45s34	11
15	67	Hugo Piccinini	Ford	1h00m46s49	11
16	84	Jorge Brugueras	Dodge	1h02m25s45	11
17	61	Julio Faustino	Chevrolet	1h02m55s03	11
18	130	Ruben Quiroga	Dodge	1h03m36s48	11
19	49	Carlos Calamante	Chevrolet	1h04m46s63	11
20	22	Gustavo Degliantoni	Dodge	52m49s74	10
21	69	Marcos Loiocco	Dodge	53m46s11	10
22	2	Oscar Castellano	Dodge	53m46s27	10
23	25	Hector Pacchialat	Dodge	54m01s04	10
24	73	Juan Spinella	Dodge	43m27s19	8
25	124	Leon Urquiza	Dodge	43m41s50	8
26	109	Enrique Sanguinetti	Chevrolet	44m05s77	8
27	134	Osvaldo Luppi	Ford	1h02m00s46	8

No se clasificaron: Morresi, Aventin A. y Nesprias (7 vueltas); Krayderberg (6); Occhionero y Atauri (5); Marcos, Gil Bicella, Becco, Villaverde y Del Conte (4); Oyhanart, Brescia, Lynn, Landa (3); Banfi, Malisia, Nani (2); Doumic, Bravi, Angeletti, Pesenti y Arana (1). **NRP**: Calamante, Di Nezio, Muniz, Alfuna, Gallinoti, Saiz, Vicente, N.L. Herraiz, Miraldi, Benito, Aldana, Gallo.
Promedio: 167,381 km/h.
Record de vuelta: De Benedictis en la 9 en 5m01s98 a un promedio de 168,674 km/h.

Revista CORSA Nº 1054. Director: Jorge Auge Bacque. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891 99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus articulos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en articulos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y caracteristicas han llamado la atencion de nuestros especialistas. Acogida a la proteccion de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 303.417. **Material Periodistico:** Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodisticas 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 Rios 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Rycla S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asuncion. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús Maria, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al publico sera igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Setiembre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-54-60

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.981

Codigo Postal 1002

Concesion Nº 7.970

EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al publico sera igual al de la ultima edicion que este en circulacion. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Perez Galdos 54, Codigo Postal 1155, Buenos Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

competicion 5

JORGE BIANCOSPINO

VALVULAS DE COMPETICION CON ACEROS ESPECIALES

NUEVA DIRECCION

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

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE

FG 55 FLOTANTES DE TANQUES DE NAFTA Y ENCENDEDORES DE CIGARRILLOS

CASA ISIDRO

VENTAS POR MAYOR

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

JEEP SHOP

CONCESIONARIO OFICIAL LODI

LAPRIDA 1458 Vicente López 795-4571
(a 50 mts. de avda. Maipú al 300).

VENTA DE CARROCERIAS LODI

ARMADO DE VEHICULOS ESPECIALES O STANDARD

ENVIOS AL INTERIOR

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

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

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

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

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

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

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

DATSUN • NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

• SERVICIO COMPLETO • MECANICA • CHAPA • PINTURA •

RECIEN LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR

BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

FIAT 600 • 125 128 • 147 • 131 • 132
FORD • I.K.A. • INNOCENTI MINI • R.M.W. • RENAULT 12 • 18 • 5 • LANCIA

TECNICA 84

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

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

PREPARACION DE MOTORES
POTENCIACIONES
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES
Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales
OSVALDO MACEIRA
COMPETICION
ITALIA 355
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28 automunda 1/24 1/12

• SCALEXTRIC • BACHI • SEBRING • LEONE

POR MAYOR, UNICAMENTE
MARTES A VIERNES
10,30 a 18,30 hs.

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

CESAR GOÑI COMPETICION

FABRICACION DE JAULAS DE PLATA

• CIGUEÑALES FALCON 3 LITROS Y BOTADORES A RODILLOS 3 LITROS • TAPAS DE CILINDROS

PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL. 0320-22781

MALACATES ELECTRICOS

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

WINCH C.R. IND. Tel.: 772-4481 GOROSTIAGA 1669, CAP.

COLOCACION Y ASESORAMIENTO: PASAJE 30 Nº 229 (Alt. Av. San Martín 1200) SAN MARTIN

HOT ROD

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

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barras antivuelco

Techo duro para Mehari - Jeep y cabinas para Jeep largos

Ruta 6 Nº 9774 (Alt. Km. 21.300) 769-0430
Loma hermosa. Envíos al interior

CALZADOS CARCER

PEDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60
(1664) EL PALOMAR

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

Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Pari 471 (Alt. Warnes 1100). TEL. 855-0449
Arellaneda 435 - Vte. López. 795-1607

BUZOS ANTIFLAMA

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

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX II USA

KARTING MIDGET: BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR EN ROSARIO Y SANTA FE

REMITIMOS AL INTERIOR

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

José Masciotra

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

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

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/F. 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 2847

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

CYCLE WORLD

Precios especiales a revendedores
Envios al interior
AV. DEL LIBERTADOR 6822 (CP 1429) BS. AS. ☎ 784-4808

APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

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

CURSOS UNICOS POR CORREO

IMA
C.C. 40 - SUC. CASEROS (B 1678 - CASEROS - BS. AS

ARENERO

JAULA TUBULAR Ø 2"
P/ MECANICA: GORDINI - R4 - R6 R12 - F 600 - DKW Y VW

797-9473

ZUFRIATEGUI 2699 ESQ. BELTRAN FLORIDA

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

TEL. 782-9966

COLOCAMOS EN EL ACTO

LIBERTADOR 6602

AUTO CHAPA BARRAGAN Hnos. S.A.

TODAS LAS MARCAS

• DODGE • RENAULT
• PEUGEOT
• CHEVROLET • FORD
• FIAT • CITROEN

TEL.: 854-2953 855-9982
854-7629 854-2638

LEIVA 4885. (alt. Warnes 1400) CAPITAL FEDERAL

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

SIERRA '86

Rural Sierra.
La dimensión del placer.

Concebida como rural y no como extensión de un auto, pero con un coeficiente aerodinámico menor que el de muchos sedanes: CX 0.34.
Resume toda la evolución en confort lograda por Sierra.
Asiento trasero rebatible, en diferentes combinaciones para utilizar un 40%, 60% o el total del espacio de carga.
Rural Sierra.
Equipada y confortable como ninguna. Rural Sierra.
De la familia Sierra '86 para la familia más evolucionada.

- Caja de 5 velocidades
- suspensión independiente en las cuatro ruedas
- Encendido electrónico
- Banco central electrónico de datos
- Módulo de información gráfica
- Aire acondicionado integral
- Radio digital AM/FM stéreo, pasacassette autoreverse
- Levantavidrios eléctricos
- Butacas de diseño anatómico envolvente regulable en altura, distancia al volante y apoyo lumbar.

SIERRA
2.3 Turbo
SIERRA

Plan Ovalo

Ford

La perfecta combinacion.

VUELVA AL PLACER DE MANEJAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com