# ESPECIAL T. C.

# CORSA

El Peugeot 205 T. 16 G.R. de Vatanen-Giroux, asistido por el público, en dramática situación.



## LA TORTURA DEL PARIS-DAKAR

## Informe Total '86
## TURISMO CARRETERA
## T. COMPETICION 2000

SUPERCONCURSO 20 AÑOS

¡GANATE UN KART!
PARA EMPEZAR
A CORRER

Las revistas de Mauro

Nº 1071 del 14 al 20 de enero de 1987 Argentina ★ 2,00 - Uruguay: N$ 210 - Paraguay: Gs. 1.350

## Hombres & títulos en el mundo

# F.1 APARTE...

*Producción: Miguel A. Sebastián*

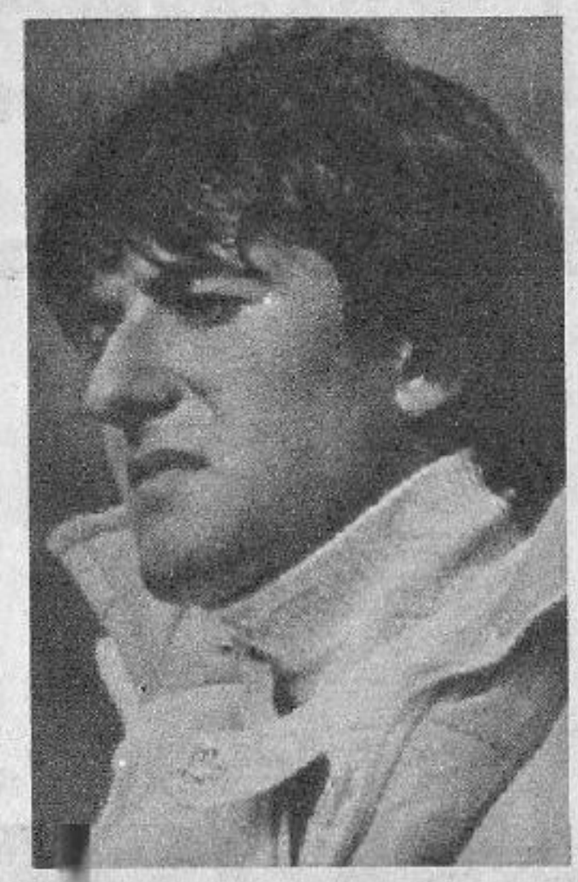
**Pese a que algunos crean lo con de torneos que se desarrollan, en mos presentar en la siguiente no nombres sonarán conocidos para uno" en lo suyo. Aquí están.**

# CON USTEDES, TODOS

### IVAN CAPELLI

Fórmula 3000

Un nuevo título internacional (anteriormente había conquistado el de la Fórmula Tres Europa) para este promisorio piloto italiano que incluso ya hizo alguna auspiciosa presentación en la Fórmula Uno. La eficiencia de su March y su regularidad en el torneo, con triunfos muy repartidos (Capelli ganó apenas dos, en Vallelunga y Zelweg), más la dosis de fortuna que tuvo al ser desclasificado Pierluigi Martini, el único que podía sacarle el título, en la última prueba, le permitieron acceder a este lauro que le sirve como importante carta de presentación para sus deseos de consolidarse en la categoría mayor.



*IVAN CAPELLI*

### DEREK BELL

Mundial de Pilotos de Resistencia

Por segundo año consecutivo este veterano piloto británico obtuvo este certamen, y en esta oportunidad sin tener que compartirlo con su habitual coequipier en el certamen, Hans Stuck. Pese a que ambos igualaron las posiciones con 82 puntos cada uno, una posterior decisión de la FISA le otorgó el título a Bell, por haber llegado, aunque fuera de los puestos puntables en la carrera de Nuremberg, donde el alemán abandonó. Particular criterio para definir un título, que de todas maneras cayó justicieramente en Bell, ganador de dos carreras tradicionales como Monza y Le Mans y ocupante de otras posiciones de importancia en las restantes competencias.

### BRUN MOTORSPORT

Mundial de Equipos de Resistencia

Tan meritoria como sorpresiva fue la obtención del título por parte de este equipo, prevaleciendo por sobre el Rothmans y el Joest, que son los que en forma más directa, en ese orden, reciben cierto apoyo oficial de Porsche. Y esta conquista del Brun Motorsport, que con 52 puntos superó por 4 al Joest y por 5 al Rothmans, tuvo además del rendimiento de los Porsche 962, sus principales artífices en los pilotos que lo integraron, y donde sobresalió entre ellos la figura de Oscar Larrauri, quien con sus buenas actuaciones contribuyó en gran manera a la obtención del título.

### JUHA KANKKUNEN

Mundial de Pilotos de Rally

Importante logro de este finlandés, especialmente por haber sido logrado en su tercer año de participación activa en el certamen y el primero en el equipo Peugeot. Si bien para su coronación, Kankkunen debió aguardar el fallo de la FISA, emitido días después de la finalización del campeonato, este hecho absurdo no palidece su conquista basada en una interesante campaña que tuvo sus mallices más altos en la primera parte de la temporada con sus triunfos en Suecia, Acrópolis y Nueva Zelandia. Luego, ante el avance de los Lancia, se dedicó a sumar puntos. Así y favorecido en la instancia final por la decisión de la FISA llegó a este título que marcó su verdadera consagración dentro de la categoría.



*DEREK BELL*

### PEUGEOT

Mundial de Marcas de Rally



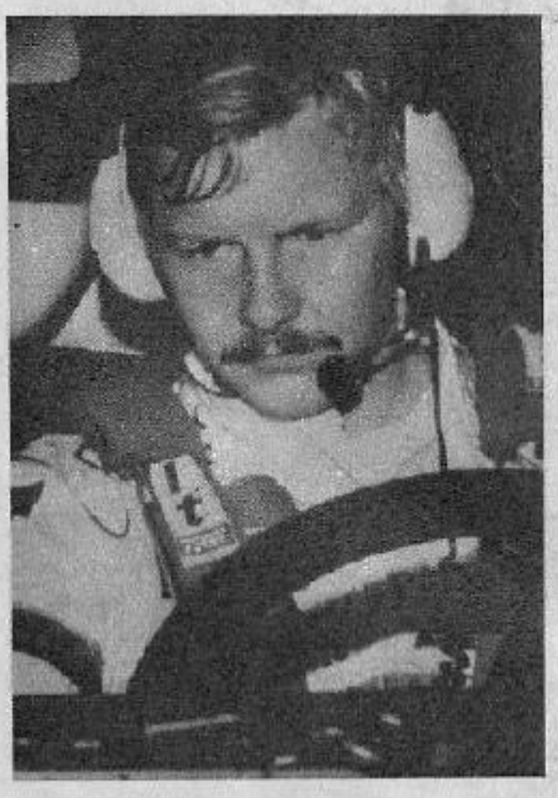
*EQUIPO BRUN (SPORT PROTOTIPO)*

El equipo francés volvió a obtener el preciado cetro de las marcas, esta vez con un esfuerzo mayor que en la ocasión anterior, ya que el rendimiento de los Lancia les complicó, y mucho, las cosas. Sin embargo, Peugeot contó a su favor con una serie de victorias clave, además de la mayor homogeneidad y experiencia de su plantel de pilotos. Eso resultó fundamental para ir poco a poco sumando los puntos que aseguraron este nuevo título, que sirve como rúbrica por el momento al paso de la marca gala por la categoría, ya que no estará en 1987, contrariada por los cambios reglamentarios instrumentados por la FISA.

### ROBERTO RAVAGLIA

Europeo de Turismo

Fue otro campeón que se enteró que era dueño de su título, días después de haber concluido el torneo. Y en este caso, la definición tuvo un perfil curioso, ya que inicialmente el inglés Win Percy había sido proclamado ganador del certamen, hasta que se recordó que para el puntaje se tomaban en cuenta las ocho mejores actuaciones únicamente, lo que cambió el panorama, trasladando la corona a Roberto Ravaglia. Este italiano, ya consolidado en la categoría tras actuaciones en los monoplazas, ganó en Misano, Nurburgring, Nogaró y Jarama, para sumar junto a otras actuaciones los 211 puntos que lo hicieron prevalecer por ocho sobre el frustrado Percy.



*JUHA KANKKUNEN*

### KENNETH ERIKSSON

Mundial de Pilotos de Rally Grupo A

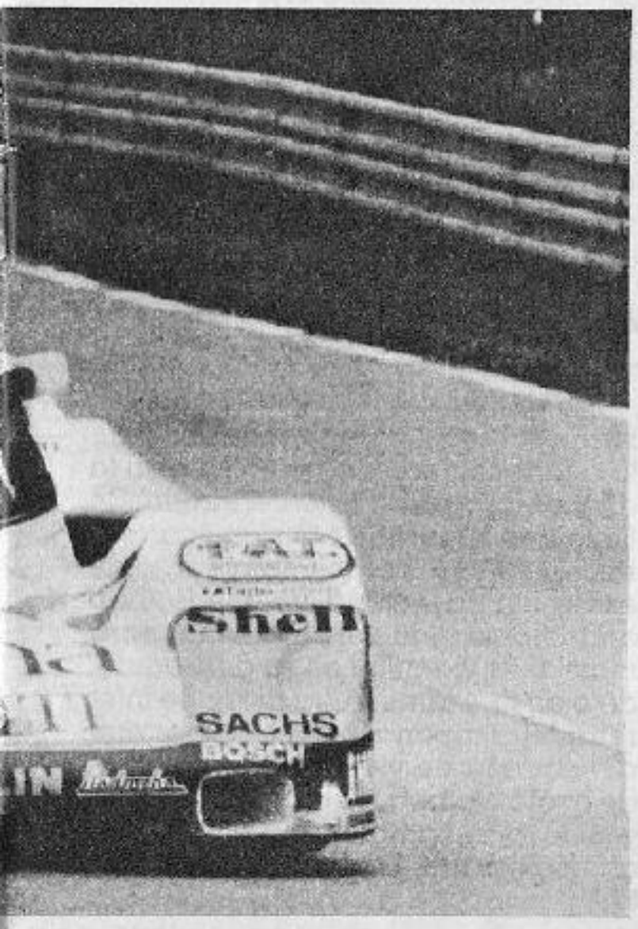
El primer título oficial de esta división del Rally Mundial, que desde este año pasará a ser la más importante, quedó en poder de este joven sueco que asoma como una de las futuras figuras de la categoría. Sobre su Volkswagen GTI, Eriksson impuso desde el comienzo del certamen una superioridad que le permitió ganar varias carreras, y que solo tuvo como oponente de alguna envergadura al austriaco Rufold Stohl. Así, a la hora de las cifras finales del torneo, el sueco se



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

trario, no todo es Fórmula Uno en la actividad automovilística internacional. Ya sea en Europa, o en América, existe una gran cantidad varios casos con singular éxito y trascendencia. Obviamente, dichos certámenes consagran a sus campeones, que son los que queremos, en una lista que también se amplía con los reyes de las principales categorías del motociclismo universal. Algunos de estos muchos, otros no tanto, pero todos se han ganado la mención "simplemente" por haber sido lo que fueron en 1986: los "números

# LOS CAMPEONES







*EQUIPO PEUGEOT (RALLY MUNDIAL)*




*ROBERTO RAVAGLIA*

quedó con el cetro, con sus 72 puntos, contra los 58 que reunió Stohl.

## ANDY WALLACE

**Fórmula Tres Británica**

El certamen británico de la categoría fue esta vez no solo para un piloto inglés, sino para alguien que, como Andy Wallace, representa una de las mayores esperanzas del automovilismo de ese país. Sin embargo, en el campeonato las cosas no empezaron muy bien para Andy, ya que la serie de triunfos de Mauricio Sala pareció encaminar al brasileño rumbo al título. Pero todo comenzó a revertirse po-




*KENNETH ERIKSSON*

co antes de promediar la temporada, con el dominio de Wallace, que se tradujo posteriormente en la obtención de varias victorias, que coincidieron con el declinamiento del brasileño y que le posibilitaron consagrarse con bastante amplitud, como lo demuestran los 121 puntos cosechados contra los 83 de Sala.

## KRISS NISSEN

**Fórmula Tres Alemana**

Este joven dinamarqués ya había insinuado sus condiciones y pretensiones en 1985, y las confirmó este año, haciendo suyo el cetro, tras aprovechar las bondades del Ralt Spiess y su




*ANDY WALLACE*

posición de integrante del equipo oficial VW de la categoría. Cinco victorias signaron los picos más altos de una sólida campaña en este certamen, muy competitivo por cierto, y donde entre sus principales rivales figuró Victor Rosso, quien precisamente heredará el lugar que Nissen dejara vacante en el equipo que lo llevó al campeonato.

## NICOLA LARINI

**Fórmula Tres Italiana**

El "Niki" que tienen los italianos se llevó este año un certamen que tuvo a lo largo de su desarrollo distintos protagonistas, aunque Larini y Marco




*KRISS NISSEN*

Apicella fueron los que mostraron la mayor efectividad. Apicella tuvo un mejor comienzo, pero Larini repuntó luego e hilvanó sobre mediados de temporada una espectacular serie con cinco victorias sobre seis carreras consecutivas. Tal racha fue determinante para desequilibrar en su favor el duelo por la obtención del certamen, que "Niki" hizo suyo por siete puntos.

## YANNICK DALMAS

**Fórmula Tres Francesa**

Sobre un Martini MK 45 Alfa Romeo, este nuevo valor del semillero auto-

movilístico galo se llevó un título que le sirve de estupendo antecedente para su paso a categorías superiores. Un título que fue el producto de un dominio que se tradujo en la obtención de seis victorias sobre once competencias. Argumentos demasiado terminantes para contrarrestar la oposición que en su pretensión a la corona realizaron también otros dos promisorios valores, como Jean Alesi y Michel Trolle, quienes en ese orden escoltaron a Dalmas, aunque a 35 puntos de diferencia.

## NICLAS SCHOEMSTROEM

**Fórmula Tres Sueca**

Este joven y rubio nórdico se quedó con un certamen que, si bien hasta ahora no tiene la trascendencia de sus otros colegas nacionales, viene afianzándose paulatinamente en los últimos años. Su reducido programa de seis carreras mostró a Schoemstroem como la gran figura, con tres victorias en las cuatro primeras fechas que le posibilitaron sumar una cantidad de puntos que luego en los tramos finales lo llevó a especular ante el avance de Michael Johansson para asegurarse el título por catorce puntos.

## STEFANO MODENA

**Copa Europea de Fórmula Tres**

Este italiano, que pese a un par de victorias no pudo tallar en la lucha por el título en el certamen de la categoría en su país, se tomó desquite en la Copa Europea de la Fórmula Tres. Si bien en esta carrera, que pretende consagrar un Campeón Europeo de la categoría, no estuvieron todos los que tendrían que haber estado, provenientes de los diferentes certámenes nacionales. Igualmente lo de Modena resultó muy valedero y lo confirmó como un valor para tener en cuenta, como ya lo han hecho quienes han posibilitado para esta temporada su pase a uno de los mejores equipos de la Fórmula 3000.

## MASSIMO SIGALA

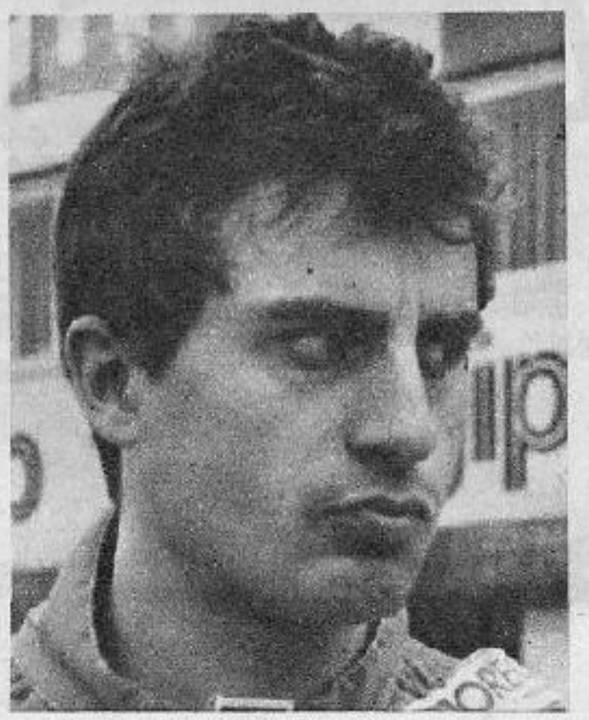
**Copa Renault Alpine**

Este certamen monomarca le dio al tenaz Sigala un título que andaba buscando desde hace tiempo y que el año anterior le "sopló" Oscar Larrauri. En la temporada 1986, "Poppy" se convirtió en el escudero del italiano, que a su vez hizo lo suyo con tres victorias, la última decisiva en Jarama. Así, y con una buena cuota de suerte, como lo fue la deserción de Wolgang Schitz, su principal rival, en la última prueba, obtuvo por muy escaso margen un título que le servirá, entre otras cosas, para decir misión cumplida con su equipo en la especialidad, ya que en los dos años de participación logró sendos campeonatos.

## HANS STUCK

**Supercopa Alemana de Sport**

Creado con la intención de reemplazar al otrora trascendente certamen alemán de Sport, en su primer año, este torneo con un calendario algo reducido no respondió mayormente a las expectativas. Para ganarlo había un gran candidato, que era Hans Stuck, que solo tuvo que apelar a su vasta experiencia y eficacia sobre estos autos y al rendimiento de su Porsche 962 para confirmar los pronósticos y adueñarse de un título que simplemente agregó un nuevo lauro a sus muchos pergaminos en la categoría Sport.



*YANNICK DALMAS*

## FABRIZIO TABATON

**Campeón Europeo de Rally**

Este especialista italiano le agregó un nuevo nombre peninsular a los ganadores de un certamen que en los recientes años se ha visto dominado por los pilotos de dicha nacionalidad. En 1986 le tocó prevalecer a Tabaton, quien con un Lancia y navegado por Tedeschi, hilvanó una sólida campaña, con triunfos importantes, como los logrados en los rallies de Costa Brava, Madeira, Halkidis y San Marino, que le posibilitaron junto a otras buenas actuaciones llegar a los 465 puntos totales con los que ampliamente prevaleció por sobre el francés Patrick Snyers.

## BOBBY RAHAL

**Fórmula CART**

Este piloto norteamericano, que viéramos años atrás en Buenos Aires en su fugaz incursión por la Fórmula Dos Sudamericana, se convirtió en 1986 en la gran figura de esta cada vez más importante categoría. Su campaña, sobre el March, estuvo jalonada nada menos que por seis triunfos, entre ellos el importantísimo, por trascendencia deportiva, popular y económica, obtenido en Indianápolis. Pese a ello, recién pudo gozar de su consagración en la última carrera, ya que hasta entonces tuvo la preocupación del joven Michael Andretti, el otro candidato, que finalmente debió resignar sus posibilidades ante la mayor efectividad de Bobby.

## FABRIZIO BARBAZZA

**American Racing Series**

Otro italiano para esta galería de campeones. Y en este caso en una categoría totalmente nueva, creada como paso intermedio entre la Super V y el CART. Barbazza, uno de los extranjeros que junto a Byrne y Fangio se mezcló con los pilotos norteamericanos, la utilizó también como destino para revertir una campaña deportiva que no había tenido demasiada fortuna en territorio europeo. No se equivocó, ya que desde las primeras carreras mostró un dominio que fue traduciendo en posteriores victorias que sirvieron, una fecha antes del final, para coronarlo por sobre las ambiciones del joven Jeff Andretti.

## ALL HOLBERT

**Torneo IMSA**

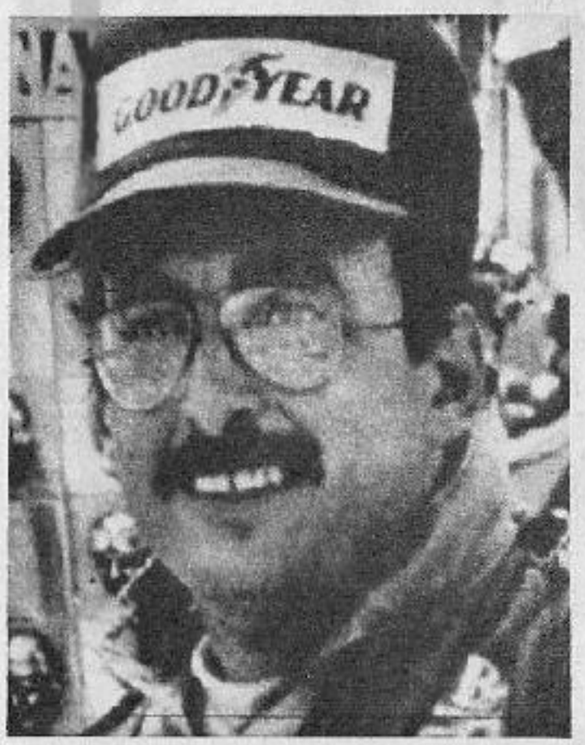
Por quinta vez, las tres últimas en forma consecutiva, este veterano piloto estadounidense logró el título en la división mayor de este certamen. Un título que seguramente significará la brillante rúbrica para una vasta como excelente trayectoria, ya que Holbert anunció su retiro. Pero como para mostrar su vigencia en su despedida, dejó en este torneo una más que interesante campaña, resaltada por media docena de victorias. Acompañado o solo, Holbert fue quien más veces venció en el campeonato, llevándose así con justicia y amplitud (55 puntos lo separaron de Price Cobb, su escolta



*STEFANO MODENA*



*HANS STUCK*



*BOBBY RAHAL*



*NICOLA LARINI*



*MASSIMO SIGALA*



*FABRIZIO TABATON*



*FABRIZIO BARBAZZA*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# UN NUEVO NEUMATICO DE LA TECNOLOGIA FANECO

☆ H.B. Producciones S.R.L.





# WALTRAC II

## SEGURO, RESISTENTE Y MUY CONFIABLE

## MEDIDA 12.5 - 15

- **Creado para ser utilizado en todo terreno y en vehículos rústicos, para prestaciones altamente exigentes.**
- **Experiencia adquirida en muchos años de participación exitosa en competencias automovilísticas.**

**Resistencia:** Las características de los compuestos de goma utilizados y de su estructura, como así también el dibujo del rodado, dan a la cubierta Waltrac II una gran resistencia.

**Adherencia:** El diseño de su banda de rodamiento le da una calidad excepcional en cuanto a adherencia, en todo tipo de caminos.

**Confort:** Su rodaje es más silencioso debido a su dibujo de paso variable.

IIIF

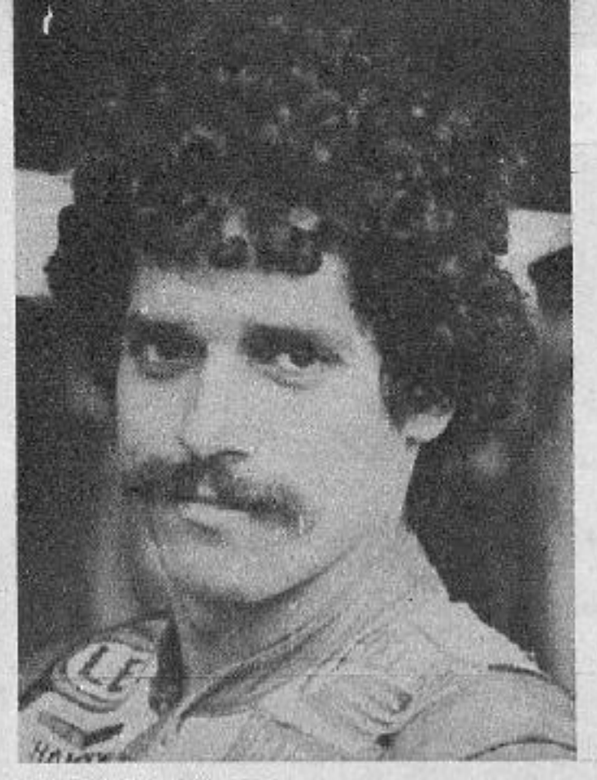
**Faneco**

*Neumáticos*

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



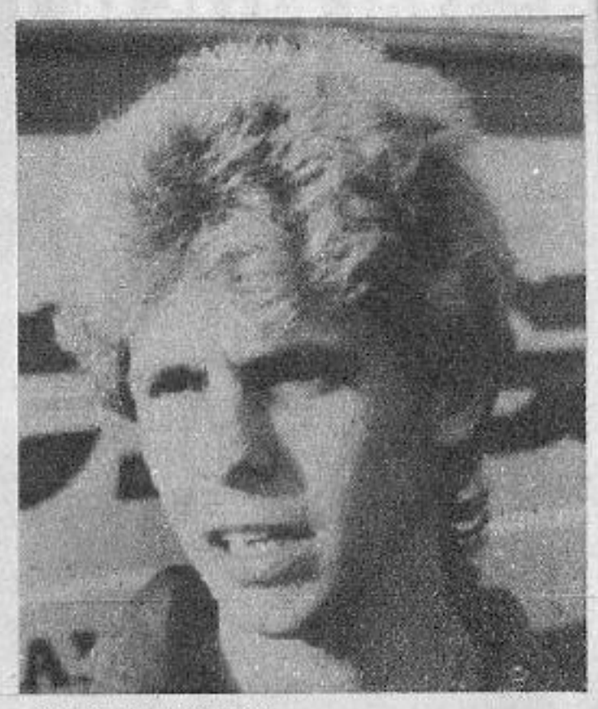

*AL HOLBERT*



*CARLOS LAVADO*



*LUCA CADALORA*



*DAVE STRIJBOS*




*EDDIR LAWSON*

inmediato) el último título de su campaña deportiva, si es que mantiene su decisión de alejarse de las carreras.

## EDDIE LAWSON

**Mundial de Motociclismo 500 cm³**

La ausencia de Freddie Spencer le dejó a este norteamericano el camino bastante allanado a su pretensión de reconquistar el título obtenido anteriormente en 1984. Y lo consiguió, plasmando con su Yamaha una superioridad incuestionable, como lo fueron sus siete victorias, cuatro de ellas en forma consecutiva, que formaron una sólida base sobre la que se sustentó su excelente campaña. Una trayectoria contundente y que dejó solo en intenciones las posibilidades del ascendente Wayne Gardner por discutirle la posesión del cetro.

## CARLOS ALBERTO LAVADO

**Mundial de Motociclismo 250 cm³**

**"Voy a ganar el campeonato"**, dijo Lavado a comienzo de la temporada 1986. Y al margen del conocido optimismo del venezolano, hay que reconocer que esta vez cumplió, sumando el segundo título a nivel mundial de su campaña. Media docena de triunfos en una categoría de la competitividad del cuarto de litro resultaron fundamentales, junto con el óptimo rendimiento de la Yamaha y la ausencia de Freddie Spencer, que también se borró de esta clase, para coronar nuevamente a este simpático sudamericano, que con cierta holgura postergó las aspiraciones del veterano Anton Mang y del ascendente español Alfonso Pons.

## LUCA CADALORA

**Mundial de Motociclismo 125 cm³**

Por segundo año consecutivo un italiano volvió a prevalecer en esta clase monopolizada durante tanto tiempo por un legendario Angel Nieto. Y tal como el año anterior, fue un integrante del equipo Garelli, en este caso Luca Cadalora, un joven italiano desconocido para muchos hasta que en Alemania hilvanó su primer triunfo de la temporada, que luego repitió en Austria, Holanda y Francia. Aun con este cuarteto de victorias debió esperar y sumar puntos hasta la carrera final, para prevalecer por sobre las intenciones de su coequiper Fausto Gresini de revalidar la corona.

## JORGE "ASPAR" MARTINEZ

**Mundial de Motociclismo 80 cm³**

Tras un par de años de lucha por el campeonato, este piloto español alcanzó finalmente en 1986 su objetivo sobre la rendidora Derbi. Cuatro éxitos en España, Yugoslavia, Holanda y San Marino signaron los tramos más destacados en su camino rumbo a la conquista de este cetro. El experimentado suizo Stefan Doerflinger, con una Kreidler, resultó su rival más complicado, pero la mayor regularidad y eficiencia de Martínez desequilibraron en su favor la definición del título.

## STREUER-SCHNIEDERS

**Mundial de Sidecars**

Nuevo título para este binomio holandés y por rara coincidencia del destino concretado de forma similar al año anterior, tras igualar con otra dupla el primer puesto y prevalecer por mayor cantidad de victorias. En este caso, Streuer-Schnieders empalaron con los franceses Michel-Fres la posición de honor del torneo con 75 unidades, llegando el desequilibrio a su favor por las cinco victorias obtenidas (contra las únicas dos que lograron los galos, que a cambio arribaron varias veces en las posiciones de escolta). Pero no les alcanzó, ya que finalmente, y como debe ser siempre, predominó quien más ganó.

## PATRICK IGOA

**Mundial de Motociclismo de Resistencia**

Tercera corona consecutiva para este francés en un certamen que ante la cancelación de un par de fechas quedó reducido a media docena de carreras. Y esta vez la conquista de Igoa no llegó sobre una Kawasaki, como el año anterior, sino sobre una Honda. Con esta marca, que dominó el certamen, el galo venció con distintos coequipers en Le Mans, Francorchamps y Hockenheim, totalizando así 105 puntos y prevaleciendo por 15 sobre Alex Viera y por 30 sobre Gerard Coudray, paradójicamente sus compañeros en algunas carreras.

## DAVID THORPE

**Mundial de Motocross 500 cc**

Al mérito de su nuevo título (el segundo seguido), este piloto inglés unió otro importante, como fue haberlo logrado prevaleciendo por sobre el tercelo de belgas que tradicionalmente dominan la categoría y que integraron André Malherbe, Eric Geboers y George Jobe. Con ellos, Thorpe, que por lo visto no parece serlo tanto, mantuvo con su Honda una emotiva lucha que se definió recién en la competencia final de Luxemburgo, donde con su triunfo, el inglés postergó las ambiciones de los tres europeos, totalizando 316 puntos contra 311 de Malherbe, 299 de Geboers y 296 de Jobe.

## JACKY VIMOND

**Mundial de Motocross 250 cc**

Esta especialidad, que veremos en 1987 en el Gran Premio de la República Argentina, consagró a este francés, que ya en 1985 se había quedado con las ganas de ser campeón por muy poco. Las pudo finalmente concretar y de una manera contundente, ya que con su Yamaha dominó en Holanda, Austria, Francia, Yugoslavia, Inglaterra, Suecia y Alemania, logrando de tal manera, con bastante anticipación a lo normal, asegurarse el título ante un Michele Rinaldi que poco o nada pudo hacer con su Suzuki y debió conformarse con ser su lejano escolta.

## DAVE STRIJBOS

**Mundial de Motocross 125 cc**

Con sus dieciocho años, este holandesito es el más joven de todos estos campeones que estamos presentando. Y el recuerdo de su coronación, está muy cerca, ya que el paso decisivo para ello lo dio con su triunfo en el Gran Premio de la República Argentina. Dicha victoria fue fundamental para proyectarlo a la antesala de la coronación, que llegó una semana más tarde en Brasil, y para frenar el avance de su compatriota John Van Der Berck, quien en la segunda parte de la temporada había descontado buena parte de la ventaja que Dave le sacó en el primer tramo. También para Strijbos este título resultó la recompensa por el que paradójicamente se le había escapado en Sudamérica en 1985.

Revista CORSA Nº 1071. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6º, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohibe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor Nº 308.417. **Material Periodístico:** Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Telex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Enero de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

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

Franqueo Pagado Permiso Nº 4.961

Código Postal 1092

Concesión Nº 7.970



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# FIRESTONE LIDER TAMBIEN EN EL RALLY.




Firestone es líder en cubiertas radiales de acero. Y el Campeonato de Rally de la provincia de Buenos Aires 1986, Clase 3, le dio una nueva ocasión de confirmarlo. Las unidades de los pilotos de Lonati Competición corrieron equipadas con las H-330 diseñadas para quienes exigen lo mejor, según la más avanzada tecnología de última generación.
Y demostraron, una vez más, en todo tipo de caminos, su excepcional adherencia, su perfecto agarre y la excelente respuesta en el frenaje.
Un triunfo absoluto.

**Firestone**

**Calidad para confiar**

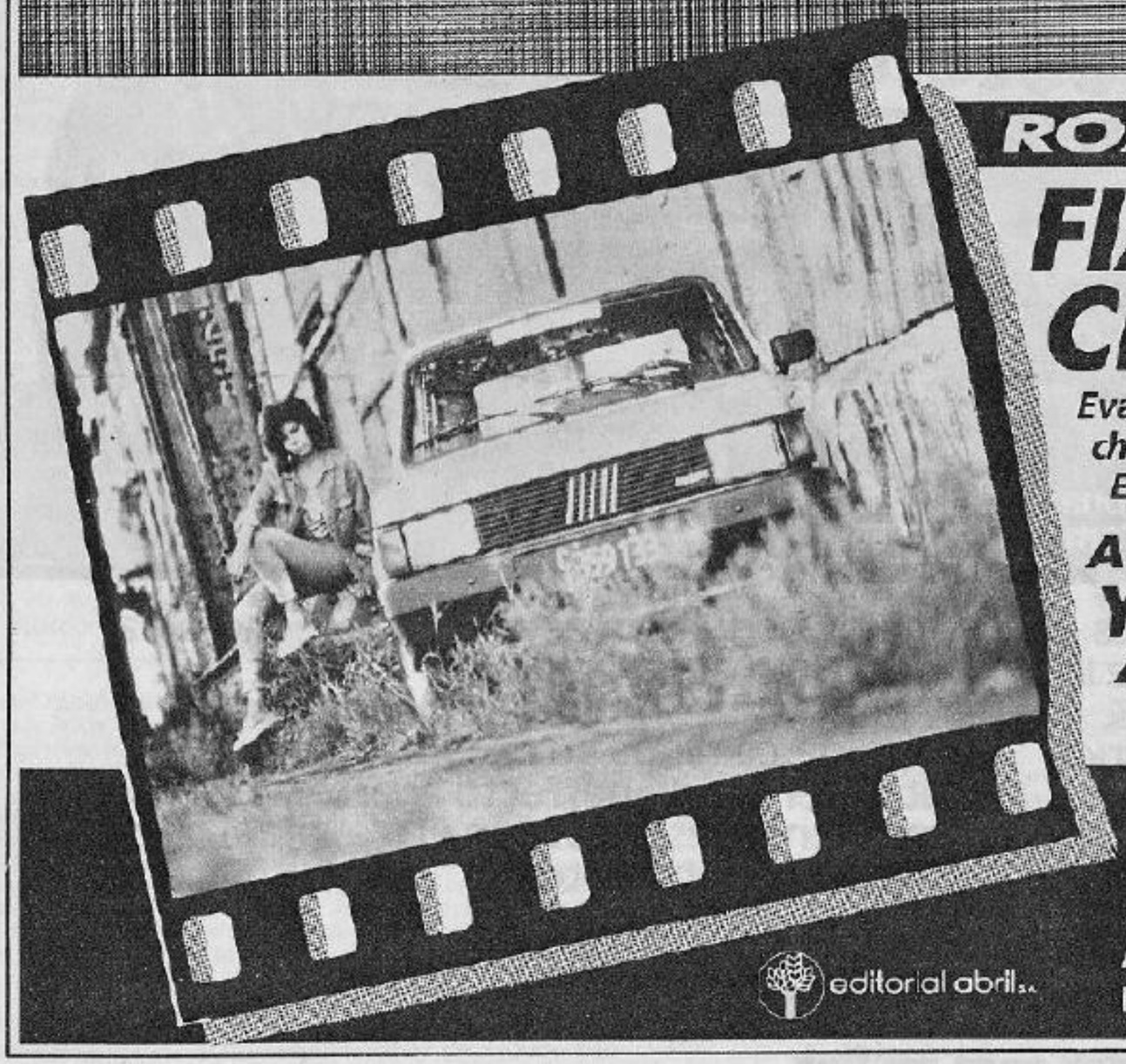
# NUMERO ESPECIAL PARABRISAS

MAS PAGINAS
MAS COLOR

## PRESENTAMOS TODOS LOS MODELOS DEL '87



*Impresionante despliegue. Las novedades de la industria mundial y nacional al detalle.*



**ROAD - TEST**

## FIAT SPAZIO CL - DIESEL

*Evaluación del automóvil con motor Diesel más chico de la Argentina. Consumo. Prestaciones. Equipamiento. Todo, al estilo de Parabrisas.*

**ADEMAS:**

## YA ELEGIMOS "EL AUTO DEL '86"

*Conozca el resultado*

editorial abril

CONSIGA PARABRISAS

LA REVISTA INTEGRAL DEL AUTOMOVIL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## 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**

---

- 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

---

## RACING PARTS

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

**BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS**

Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL. 701-7948

---

## LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS **SPINA HNOS.**



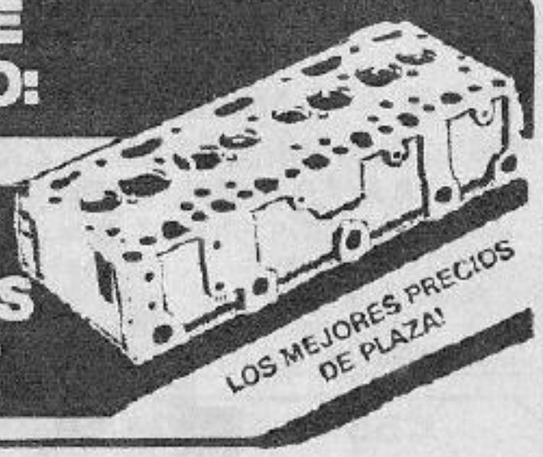
★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
★ SEGURIDAD TOTAL
RUEDAS **SPINA HNOS.**

Adquierelas en las mejores casas del Ramo de todo el país

---

## TAPAS DE CILINDRO:

## LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES **TANDILBER**

**INDUSTAP**

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

---

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

## TECNICA 84

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

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

TARJETAS DE CREDITO
PREPARACION DE MOTORES
**POTENCIACIONES**
BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

**OSVALDO MACEIRA**
COMPETICION
ITALIA 335
TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

---

## 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

---

## ESCAPES Y SILENCIADORES FANTIN

MOTOS — ENVIOS AL INTERIOR — AUTOS

STANDARD Y COMPETICION

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

---

## AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/28 — **automundo** — 1/24 1/12

- SCALEXTRIC
- BACHI
- SEBRING
- LEONE

POR MAYOR - UNICAMENTE MARTES A VIERNES 10,30 a 17,30 hs.

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

---

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

---

## 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*

---

## DIRECCIONES HIDRAULICAS



- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES
NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

**tecno hidraulica** s.r.l. DIAG. 76 Nº 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

---

PINTURAS HOLANDESA **CAÑOS de ESCAPE:** Blanca y roja. Spray grande. Remanente de Stock. OFERTA $ 18.-
**ANEXO NORTE:** Pasaje Obelisco Norte. L. 20. Bajo el Obelisco

---

## REPUESTOS AUTOMOTORES

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

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



REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS WEGA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

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

---

## * FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

- BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

**REPUESTOS DANIEL**

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

---

## Joseph

EL PODER DE LA EXPERIENCIA

Av. del Libertador 15200
Tel. 747-2557 - (1640) Acassuso

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

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

CORSA

Año XXI N° 1071
Del 14/1 al 20 de enero de 1987
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
telex: 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. Romanó
**(Jefe de Diagramación)**
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanoich
**(Diagramadores)**
**COORDINADOR**
Rubén Lettieri
**SECRETARIA**
María Delia Cedrés de Mango

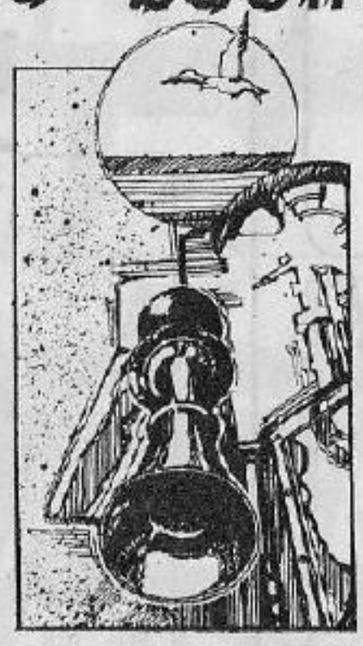
**COLABORADORES**
Carlos R. Neira, Ronald Hansen, Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg, Miguel A. Sebastián, Marcelo D. García Lobelos, Anselmo P. Chiappe
**En el exterior:** Franco Lini, Giorgio Piola (F-1), Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay), [illegible] (EE.UU.), Nélida Pellman (Europa)
**SERVICIOS EDITORIALES**
**Subdirector:** Hugo García
**FOTOGRAFIA**
**Jefe:** Armando Piro
**Coordinadores**
Enrico Carra, Daniel León
**Producciones Especiales**
A. Calascione, 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 Forciniti

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 Castanzó
**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**

# Toquecitos de bocina



## INTERESADOS EN EL T.C.

Tal como sucede cuando está por comenzar la temporada, varios pilotos de otras categorías manifiestan su intención de correr en **Turismo Carretera**. Este año no fue la excepción, ya que muchos tienen planeado competir en "la más popular". Ellos son **Néstor Gurini**, en autódromos y con un **Dodge** de Francisco Politano; **Sergio Solmi**, con otro **Dodge** que pertenece a la Peña San Pedro Competición y que en principio fuera adquirido para **Morresi**; **Rubén Daray**, que tiene varias posibilidades, y **Eduardo Rodríguez Canedo**, quien piensa correr el próximo **domingo** en la de "No Ganadores" en Santa Teresita, con un **Chevrolet** del "Team" Satriano, con quien ya entabló alguna conversación. De todos modos, la participación del "Chino" en esa competencia no podría concretarse, puesto que en 1969 triunfó con **Torino** en el **Premio Apertura** de la categoría.

## MODIFICACIONES TECNICAS

En su última reunión, la C.D.A. aprobó las **modificaciones** al **Reglamento** Técnico del **Turismo Grupo "A"**, de acuerdo con el informe de la Subcomisión Técnica y con lo conversado con A.P.A.T.. Dichas modificaciones son en múltiple de escape, peso mínimo y pesos para clases, sobrealimentación, silenciador y tubos de escape, alimentación, válvulas, escape, resortes motor, presión de sobrealimentación, embrague, regulador de frenado, limpiavidrios e iluminación.

## ATRASO EN EL F-FORD

**Según** nos informara **Gustavo Donadio**, debido a algunos **inconvenientes** en la aduana, el **motor del Fórmula Ford** con que **Miguel Angel Etchegaray** participará en los Estados **Unidos**, recién pudo ser retirado bastante más tarde del día previsto, por lo que los trabajos en la unidad, y especialmente los engranajes de caja, se retrasaron bastante. Por tal motivo se demoraron las pruebas, para las que no existe aún una fecha concreta ni un escenario designado, ya que podrían llevarse a cabo en Las Flores o en Bahía Blanca. Recién luego de las mismas se decidirá en qué carrera norteamericana habrá de debutar Etchegaray.

## RENAULT SIGUE EN LA F-2

El jueves pasado en Alta Gracia, **Carlos Kechichián** (presidente de A.C.R.A.) se reunió con **Oreste Berta** para delinear la actividad del rombo en la F-2 Sudamericana. Allí quedó confirmada la presencia de Renault (a través de su Asociación de Concesionarios) en la categoría. Se convino con el preparador la provisión de motores para **Angel Guerra** y **Guillermo Kissling**, y se encargaron además dos chasis nuevos para esos pilotos. Para la primera competencia, tanto Guerra como Kissling y **José Luis Di Palma** contarán con un solo motor cada uno, a la vez que Kissling empezará la temporada con el mismo auto con que finalizó el año pasado. Pese a que no se confirma aún si presentará equipo, también **Antelo** recibirá apoyo, encargándosele el desarrollo de un motor que quizá tenga a **"Cocho"** López como destinatario, aunque recién a partir de la tercera carrera.

FALTAN 29 DIAS

**EN URUGUAY**

## III RALLY DEL LAGO

*Entre los chimentos que corren por los pasillos del ACA, se dice que participante seguro del Rally Internacional del Lago es el equipo Campeón del Rally Bonaerense con sus **Renault 18** de la **Clase 3. Eduardo Lonati** y su ágil navegante **Madero**, serán titulares de uno de los autos, y no se sabe si el segundo auto lo correrá alguien o lo usarán como "muleto". Habrá que ver en acción a este importante equipo argentino.*

- *Los **Volkswagen Gol** serán como mil... Por el lado del Uruguay estarán buena parte de los 24 que preparó **Federico West**. Por Brasil irán tres o cuatro con los "monstruos" de siempre al volante. Habrá 1.800 cm3 y otros equipados con motor 1.600 cm3.*
- *Nombres que suenan para el Lago, de este lado del Río de la Plata: los hermanos **Mainerí** si logran reacomodar el **Gacel** pinado en Lincoln; **Altamirano** con otro Gacel; **Loustau** con su 504 ex equipo oficial; **Guerrero** con su **Toyota Celica**, campeón de la Clase 5 del Bonaerense, y varios más.*
- ***Corsa** estará presente en el Rally del Lago con la "auténtica" Copa Corsa, que será entregada a quien se haga acreedor al "Mérito Deportivo" por su actuación durante la prueba.*
- *Como todos los años, será espectacular el **prime clasificatorio** que se correrá de **noche**. Seguramente, son ya varios los que están "gastando" la ruta en ese tramo, para hacer buenos **tiempos**.*
- *Otro confirmado, el "**Cholo**" **Cordovanna**, que llevará su veloz y rendidor **Renault 18** preparado por **Antelo** y que tan **bien anduvo mientras estuvo en carrera en el Gran Premio de Entre Ríos**.*
- *El equipo **Subaru de Chile** estará presente. Un auto interesante de ver en acción y una tripulación "10 puntos" desde todo punto de vista.*
- ***Será digno** de verse el accionar de **Gustavo Trelles**, que viene de correr un Campeonato Español de Rally, con singular **éxito**.*

## MAS DE LA CENA DE CORSA



1





3



4

*Como se sabe, el pasado lunes 29 de diciembre del año anterior, en el restaurante "Las Tejas", como una manera de festejar el fin de temporada, CORSA reunió en torno de una amplia mesa a campeones, dirigentes, titulares de asociaciones y preparadores. En nuestro número anterior mostramos algo de dicho encuentro, que ahora volvemos a revivir. 1) Cabecera de la mesa, mientras habla Maldonado y escuchan el Ing. Sierra, Jorge Augé Bacqué, Dr. Rivarola, Fangio y "Willy" Pérez.*

*2) Mario Cayraud y René Zanatta en franco diálogo. Entre ambos, aunque alejada, está Tamara, la gentil anfitriona de la noche. 3) ¡Que caruchas!... Alejandro Rementería (ojos saltones y mirada atemorizadora) recibe un poster suyo, obsequio que en nombre de CORSA entregó nuestro Secretario de Redacción, Eduardo Neira (en ensayada postura de corrector). 4) Presumiendo el lamparazo, los muchachos interrumpieron su charla para posar: Furlán y Maggi, Campeones de F.R.A. y Turismo Clase 3. Al lado, pensando en qué servirían de postre, Eduardito Neira.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El próximo fin de semana

# T.C. EN SANTA TERESITA

*(Para No Ganadores)*

El venidero fin de semana habrá un anticipo de lo que será la actividad automovilística 1987. En el semipermanente "Triángulo del Tuyú", ubicado en Santa Teresita, de 9.150 metros, se desarrollará una competencia de T.C. reservada exclusivamente para No Ganadores, extensiva a quienes hayan debutado en el Autódromo. La actividad del sabado comprendera la verificación técnica y el sellado de las máquinas en el local de Lihué, entre las 14 y las 19 horas. El Parque Cerrado se clausurará a las 20. El domingo, los participantes podran retirar sus maquinas a partir de las 7.30, y una hora después se cerrarán las rutas que componen el circuito, mientras que a las 9 habrá una reunion de pilotos en los boxes. La primera serie sera sobre 7 vueltas (64.050 km.) y se largara a las 10.30, y la segunda, sobre idéntico recorrido, se dispulara a partir de las 11.30. La final está prevista para las 12.30 y participarán los 42 mejores clasificados entre ambas series, debiendo recorrerse 18 vueltas (164.700 km.).

## PICCININI CAMBIA

Hugo Piccinini, piloto de T.C., decidió cambiar de marca para esta temporada. Para ello adquirió el Dodge perteneciente al "Cholo" Maracci, que contará con "fierros" del "Negro" Benavídez. En cuanto al Falcon que Hugo utilizara hasta la temporada anterior, será corrido en lo sucesivo por su hermano Raúl, que de este modo hará su debut en Turismo Carretera.

## RALLY CODASUR

Se conoce ya el calendario para el Campeonato Codasur de Rally, el que constará de cinco fechas de acuerdo con este detalle: 12 al 15/2, Rally del Lago, en Uruguay; 30/4, Rally de Santa Caterina, en Brasil; 20/6, Rally de la Bandera, Argentina (Córdoba); 3/9, Rally de Gramado, en Brasil, y 26/11, Rally de Chile, en Santiago de Chile.

## SE VENDEN

Sergio Solmi tiene en venta dos autos de F.R.A. Se trata de un Tulia 22 y otro del modelo 23, los que se venden completos o solamente el chasis, con financiación a 12 meses. Los interesados pueden dirigirse al (0329) 26798/26229. Otro de los que vende es Guillermo Kissling, tratándose en este caso de un Berta-Renault 18 de F-2 Codasur, el que se entrega completo. Para mayores datos dirigirse a Uzal 3740, Olivos, o llamar al (01) 791-2722.

## SIETE NUEVOS BERTA DE F-2

En su taller de Alta Gracia, Oreste Berta inició la construcción de una serie de siete chasis del nuevo modelo de F-2. Los mismos son para Maldonado (2), equipo INI (2), Humberto Dana (1), Fernando Croceri (1) y José L. Di Palma (1). Mientras tanto, este último piloto continúa probando en el Autódromo "Oscar Cabalén" nuevas soluciones aerodinámicas en el auto con que conquistó el Campeonato '86 de la Fórmula Entrecor.

## SOMMI ACLARA

Con respecto a lo publicado la semana anterior en esta misma sección, en el sentido de que José Miguel Herceg tendría algo que ver en la asistencia técnica en el país de los motores Alfa Romeo, Gustavo Sommi dijo textualmente: "El único representante de Novamotor en la Argentina, y quien proveerá y atenderá en exclusividad los motores Alfa Romeo aquí, soy yo. Herceg mantiene una amistad con los hermanos Pedrazzani, e incluso yo lo contacté con Oreste cuando éste estuvo recientemente en el país, pero nada más".

En relación con su actividad, el piloto de Chascomús comentó que viajaría en el curso de esta semana a Alta Gracia para conversar con Berta. Si hace ese viaje, las pruebas en Estancia Chica con el Dallara-Alfa Romeo previstas para esta semana pasarían a la siguiente, de lo contrario se cumplirán este jueves y viernes, y la flamante unidad estará calzada para los tests iniciales con neumáticos Michelin.



Luis Soler Camino

# EL EMPUJE ESPAÑOL

El pasado domingo 4 de abril falleció Luis Soler Camino, Gerente de Servicios Administrativos de nuestra Editorial Abril, cargo al que llegó luego de una amplia trayectoria en la empresa, a la que había ingresado el 1° de noviembre de 1950 como aspirante al puesto de corrector.

Había nacido el 13 de julio de 1920 en Santander, España, llegando a nuestro país cuando contaba con 20 años, para desarrollar una importante carrera.

Cultor de todo lo que tuviera que ver con su querida España, junto con otros compatriotas fundó el club Deportivo Español, del que además fue su primer presidente. Colaboró en la revista "Goles", reflejando allí todo lo referente al fútbol español, ampliado esto además en la audición "España Deportiva". Entre sus realizaciones se contó también "Radar del PRODE", una publicación nacida inmediatamente después de la implantación de este sistema en la Argentina.

Su actividad física estaba reducida desde hacía cinco meses a raíz de una embolia cerebral, a la que sucedió un paro cardíaco que determinó su fallecimiento.

Dejó a su esposa y a tres hijos, y una incontable legión de amigos que supieron de su empuje, de su alegría y de su bonhomía, aspectos salientes de su desbordante personalidad. Como mudo testigo queda la grandeza del Deportivo Español, la obra cumbre que logró cristalizar sobre la base de su impulso creador. Cumplió su sueño, y ahora descansa en paz.

## COZZANI EN LA F-2 SUDAMERICANA

No será total el alejamiento de Reinaldo Cozzani de la Fórmula Dos Sudamericana. Si bien su nombre no figura en la integración de la flamante Comisión Directiva de la Asociación, seguiría de alguna manera ligado a la misma como encargado de efectuar las gestiones internacionales tendientes a lograr la presencia de pilotos y equipos sudamericanos en Europa y viceversa.


SUGERENCIAS...

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

VOLANTES Ematraj

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS MADERA Y CUERO. Cinturones de Seguridad, Apoya Cabeza, Consolas, Butacas, Tuercas Antirrobos de Ruedas.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2950 • Tel. 750-3627 • CASEROS

NO SE DEJE ENGAÑAR VERIFIQUE QUE SEA EL LEGITIMO

GUARDAPLAST LEGITIMO

INFORMES DE COLOCACION
750-5692/5483
de 7 a 15 Hs.
LUN. A VIERN.

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS
FALCON - TAUNUS - TORINO
DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA
TOYOTA - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L, GXL y GHIA.

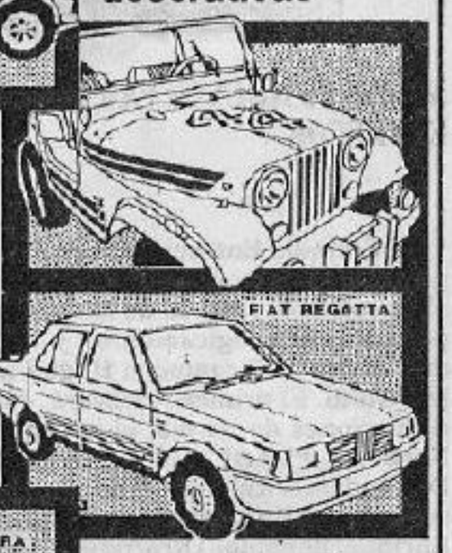


SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI MOTORS
ENVIOS AL INTERIOR
IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL




lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas




TRIMBRITE PRODUCTO Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA




ENVIOS AL INTERIOR
DUIKE
WARNES 1180
CAPITAL (1414)
TEL. 855-1652 / 854-5156
VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

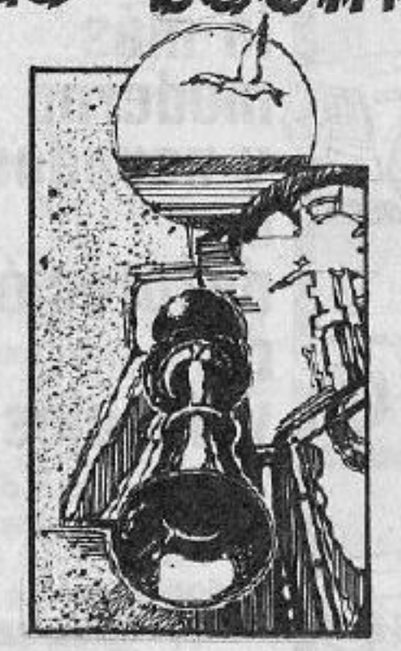
IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT 505 RENAULT 11 - 12, BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "RATEO"
EYQUEM CONCORDE
TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO • 801-3952/3957/6634/8959

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



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

# Toquecitos de bocina



## NOMBRES NUEVOS PARA LA ENTRECOR

La **Fórmula Entrecor** incorporará nuevos nombres en la presente temporada. Dos de ellos son procedentes de los **Sport Prototipos** –zonales, lógicamente– y serán nada menos que el **Bicampeón Hugo Lara** y **Nelson Guidi**. El primero utilizará, con las modificaciones de norma, el auto con el cual Norberto Picetti compitiese en **Fórmula Dos Sudamericana**, en tanto Guidi tendrá a su cargo el **Berta** que fuera propiedad de Enrique Benamo. Otra posible incorporación a la categoría sería la del hijo de Osvaldo **Antelo**, que de tal modo concretaría su debut en el automovilismo tras haber finalizado el Curso de Pilotos en la Escuela de José Bianchi.

## EL FAIRLANE ESPERA

Por ahora los trabajos en el casco Fairlane del Q.A.C. para **Turismo Carretera** están parados. **José Miguel Herceg** prefiere culminar antes con el **nuevo Falcon** para el **Quilmes Automóvil Club**, y luego dedicarse a aquél. En las restantes categorías el "Polaco" aún no sabe qué hará, aspecto que se definirá a partir del 2 de febrero, cuando retorne de sus vacaciones.

FALTAN 24 DIAS

## II SAFARI TRANSPATAGONICO

*Continúan con intenso ritmo los preparativos para la disputa del II Safari Transpatagónico, que tendrá por escenario a la provincia de **Río Negro** entre el 6 y el 14 de febrero próximos. La anunciada participación de un considerable número de pilotos chilenos –tanto en vehículos 4 x 4 como en motocicletas, que son las dos especialidades que conforman el Safari– ha quedado confirmada.*

*En efecto, los organizadores de la competencia, "Tony" Sdrazil y "Tito" Neira, regresaron de un viaje al país trasandino, donde ofrecieron una conferencia de prensa y recogieron la inscripción de alrededor de veinte pilotos.*

*También los especialistas marplatenses de la "doble tracción", presentes en la primera edición, volverán a Río Negro en febrero. Pero esta vez sumarán quince participantes, cuadruplicando la cantidad del año pasado. Cabe señalar, asimismo, que a los competidores provenientes de esta Capital se sumará un equipo Mercedes Benz integrado por dos jeeps 4 x 4, de cuatro y seis cilindros.*

*Se espera por otra parte, la intervención de Franco Picco, el as italiano del motociclismo que, al momento de escribir estas líneas, ocupa uno de los primeros puestos en la París-Dakar, y que prometió su asistencia.*

*Las inscripciones para este Safari que une Los Andes con el Atlántico, y que en esta edición prolongará su recorrido con una etapa final hasta Viedma –futura Capital Federal–, se reciben en "T & T Producciones", Apartado 64, teléfono (0944) 22733, Bariloche, provincia de Río Negro.*

## MAS SALUDOS

*Durante la última semana continuaron llegando a nuestra Redacción las clásicas tarjetas con los saludos de fin de año. Ellas fueron de Héctor Cademartori, colaborador de CORSA en los Estados Unidos; Alberto Palma, piloto de T.C.; "Tim" Pairetti, piloto del CAP; Néstor Percaz, piloto de Turismo; Peña "Ciudad de Cañuelas" que patrocina al piloto de TC Juan C. Nesprías; Ernesto C. Bessone (h), piloto de TC 2000 y CAP; Hugo E. Romero, Director General de Noel y Cía.; Arq. Hugo Oscar Bonaiuti, Director de Promoción Turística de la Secretaría de Turismo; Onofre Hugo Sala, piloto de rally; Silvio Oltra, piloto de TC2000 y CAP; Andrea Carolina Yáñez, lectora de CORSA; Horacio Caiba y Miguel Quattrocchio, Secretario y Presidente del Auto Moto Club Azul; Guillermo Kissling, piloto de F-2 Codasur; Gabriel Erizuela, corresponsal en San Juan; Néstor Veglia, piloto de rally; Eduardo Perco, Presidente del Club Atlético Alumni de Benito Juárez.*

## FANGIO YA TIENE EL McLAREN

*Juan Manuel Fangio recibió el pasado jueves 8 de enero, un Mc Laren de Fórmula Uno, similar al que utilizara Alain Prost para la conquista de su segundo título mundial. El salón de planta baja de la sede central del Automóvil Club Argentino, fue escenario de la entrega de esta unidad, que tendrá carácter temporario y se prolongará durante todo el verano con el fin de que la misma pueda ser exhibida en el Museo de Balcarce.*

*Asistieron a la particular reunión el doctor Juan Manuel Sandberg Haedo, que representó al ACA ante la ausencia del presidente César Carman (h), Juan Manuel Bordeu, presidente de la Fundación Centro Cultural y Tecnológico Museo Juan Manuel Fangio y Rafael Argüelles, vicepresidente de Massalin Particulares, la empresa tabacalera que posibilitó este acercamiento.*

*Asimismo, le fue entregada formalmente a Fangio la plaqueta enviada por Alain Prost con la dedicatoria: "Inmortalizar su genio en el Museo Deportivo es un homenaje a todos quienes fuimos inspirados por su talento. Congratulaciones. Alain Prost".*

*El McLaren en primer plano, y Fangio conversando con Rafael Argüelles, de Massalin Particulares. Con ellos, Juan M. Bordeu, Juan M. Sandberg Haedo y el Ing. Rafael Sierra. En el extremo derecho, el Dr. Horacio Rivarola.*




Osvaldo Bramante Ardizzone

## ADIOS AL "HOMBRE COMUN"

**Fue el segundo duro golpe de la semana. El pasado 8 de enero, víctima de una incurable enfermedad, nos dejó Osvaldo Bramante Ardizzone, porteño por convicción, futbolero de alma, periodista por vocación y permanente buceador de las costumbres y el pensamiento del hombre de Buenos Aires.**

**Había nacido en el barrio de La Boca el 10 de noviembre de 1919, siendo la de empleado administrativo su ocupación primera, cuando la necesidad de un sueldo más era apremiante en la casa.**

**Pero como la oficina era una "jaula" en la que Osvaldo se sentía preso, no lo pensó dos veces. Aceptó el puesto de periodista en "El Gráfico", hilvanando a partir de ahí una brillante trayectoria periodística, siempre con el fútbol como común denominador, pasando posteriormente por la desaparecida revista "Goles" y más tarde por el matutino "Tiempo Argentino".**

**Entre sus notas, ácidas algunas y cargadas de ironía otras, tienen profundo valor las de la serie "El Hombre Común", en las que se narraban las peripecias de "Juan", un nombre genérico que representaba al ciudadano de Buenos Aires. También el espectáculo lo contó entre sus cultores, en recitales donde su talento se desarrollaba en forma de poemas de exquisita sensibilidad.**



**Con Ardizzone se fue su ronca voz que amenizaba largas veladas trasnochadas en las que el fútbol y el tango eran protagonistas infaltables. También su manifiesto ego, patrimonio indiscutido de los Maestros como él.**

## EL "DESAFIO" TOMA TEMPERATURA

*Carlos F. Figueras (Desde Córdoba)*

*Me encontraba en pleno proceso de "des-stress" en el hotel del amigo Capovilla en Villa Carlos Paz, días antes del fin de año, cuando cerca de medianoche –hora del whisky del estribo– se detiene en la puerta un Regatta, y de su interior emerge la inconfundible figura de Gastón Perkins.*

*–**Colorado, ¿qué hacés acá?***

*–Yo estoy tomándome un par de días de descanso, ¿vos qué hacés acá?*

*–**Vinimos con el amigo Barboza (Experimental de Sevel) a probar los Regatta para el Desafío de los Valientes**...*

*Y ahí se acabó la desintoxicación automovilística. Al día siguiente, convinimos en ir juntos hasta el autódromo de Alta Gracia.*

### Prueba de gomas y tanteos

*En realidad la intención inicial era **probar** las **Pirelli P4** para tener una idea de su durabilidad en condiciones extremas y, en base al análisis posterior, decidir la cantidad de vueltas que se podían pactar para la prueba del domingo 22 de febrero.*

*El primero en girar fue Gastón –cuidadoso el hombre– que lo hizo en el orden de 1m41s pero sin pasar de las 5.500 vueltas entre cambios. Ese sistema no era el más eficaz en el Cabalén, ya que la mitad de la recta principal se hace en subida. Es conveniente poner la cuarta recién al pasar debajo del puente de boxes y no antes. Inmediatamente después subió **Jorge Bescham** que tiraba en tercera –orden de las 7.000 rpm– hasta unos 100 metros de la curva-uno. De esa forma logró **1m39s12**, pero exigiendo las partes vitales más de lo aconsejable –según comentaba el Ing. Barboza–, lo que fue confirmado en el turno siguiente por **Omar De Giovanni** que, sin superar las 6.500 rpm, obtuvo tiempos similares. Idem **Gabriel Raies**.*

*Aunque no lo confesó, Gastón no estaba muy conforme con su tiempo. Salió nuevamente, utilizó más vueltas del motor y llegó sin problemas a **1m39s15** (sólo 3 centésimas de diferencia con respecto a Bescham). De todas formas, el mejor registro lo obtuvo Raies –una vez modificada la altura de la suspensión trasera, lo que lo transforma en un tiempo no comparable– con una vuelta de **1m38s34**.*

### El análisis posterior

*Finalizadas las pruebas –28 vueltas a fondo en todos los sectores–, las Pirelli no mostraban signos de fatiga seria, pero la delantera izquierda (sobre la que carga el auto de manera casi constante) había sufrido cierto deterioro en el hombro.*

*De lo conversado entre Gastón Perkins y **Justo Barboza**, se concluyó que lo mejor sería que la prueba en pista se realice sobre **20 giros**, actitud compartida por **Franco** (Córdoba Automóvil Club).*

*Gabriel Raies, conocedor del autódromo como pocos, comunicaba después de los tests (con total e insólita ausencia del periodismo) que esa puesta a punto –con la suspensión trasera más baja– era la correcta. A lo que Gastón agregó que no valía la pena tocar más nada.*

*Más tarde, almorzando con Gastón y Barboza en Villa Carlos Paz (puchero de gallina por medio), éstos comentaban: **"Lo ideal será dar 20 vueltas, no porque las gomas no aguanten sino por seguridad... Además, también dependerá mucho de la temperatura de ese domingo. Los autos los vamos a sortear con bolillero y ante escribano. El auto que le toque a cada uno será el definitivo tanto para la montaña como para la pista. Se largará por orden y, una vez finalizado el tramo que se inicia en Copina, los autos se subirán a una batea y se los llevará, posiblemente, a la playa de Sevel en Ferreira.***

*–¿Y cómo harán el domingo en el Autódromo...? ¿Porque largar con el orden de clasificación del sábado no es justo, ya que el ganador del tramo de montaña tiene grandes ventajas si parte en primera fila, y tampoco se puede hacer por sorteo, pues existe la posibilidad de que el ganador del sábado largue último el domingo y no pueda aspirar a nada en la suma de tiempos. Lo mejor sería hacer una clasificación previa para acomodar las filas.*

*–**Así lo haremos. Aunque no está del todo definido, pienso que lo mejor será largar a tres pilotos por tanda cada treinta segundos, y que giren en dos ocasiones. La primera, con partida detenida, y la segunda, lanzados. Esa vuelta será la que vale como tiempo clasificatorio. En base a ese sistema se establece el orden de la grilla de partida"**, –informaba el flaco Gastón.*

*Aunque las posibilidades de los "viejos" con respecto a los "jóvenes" son menores (falta de training, estado físico, etc.), se descuenta que más de uno puede terciar entre los de la nueva generación. Ojo, dije terciar... nada más.*

*Eso sí, se supo que **Rodríguez Canedo** estará a partir del 12 o el 13 de febrero haciendo el camino con un Regatta particular. Como para no desentonar, ¿vio?*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# CORSA HACE HISTORIA

## La Historia Inédita del Automovilismo Argentino




Suramericana

**¡COLECCIONELA EN SOLO 9 SEMANAS!**

*80 años de emociones deportivas. Desde el idílico comienzo de pioneros, hasta la pujante realidad actual. La aventura, la fantasía, el peligro, la derrota, el triunfo, la ciencia y el arte. Todo, en una minuciosa recopilación de los archivos más completos. Una obra sin parangón, con pasajes memorables, las anécdotas más sabrosas, los hechos insólitos, ignorados o increíbles, hitos de una historia que semana a semana seguimos escribiendo.*

**Desde el próximo número ¡GRATIS!**

con cada ejemplar de la revista un tomo de esta obra única.

**Reclámelo en su quiosco.**

# CORSA

## ¡LA UNICA...!

editorial abril

## VERSIONES, DATOS, NOVEDADES, CONFIRMACIONES

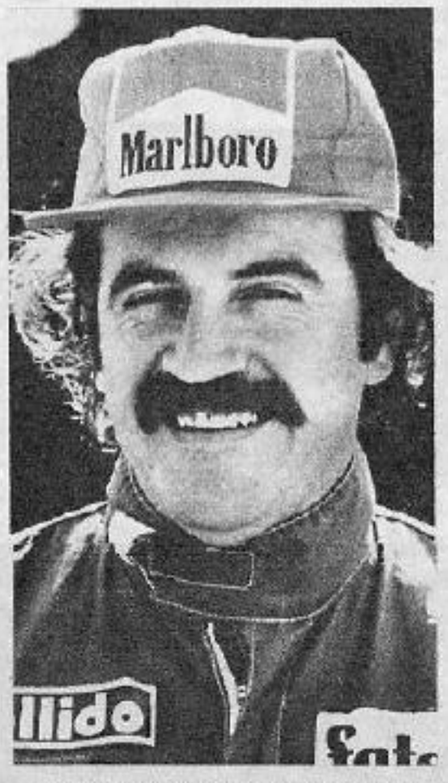
# QUE VAN A HACER EN EL '87



**ALEJANDRO REMENTERIA.** La temporada que comenzará en marzo próximo, será encarada con más ganas aún, ya que es intención del comodorense defender el "1" logrado en Datsun, y además desea imponerse sobre Oscar Fineschi en la Clase Sierra, donde seguirá compitiendo con el auto que le adquiriera a Marcelo Raies. Lo acompañará el mismo grupo de gente, mientras que Giambrone se ocupará de los motores y Balestrini de las levas.



**EDUARDO BOUVIER.** Está en conversaciones con Miguel A. Etchegaray para que éste le atienda su F.R.A. durante todo el año, ya que su trabajo al frente de la APF4 no le deja mucho tiempo libre. En la parte dirigente está tratando de abaratar el costo de los neumáticos para la categoría, estableciendo en el reglamento que los mismos sean de una sola marca. También está previsto que en el futuro se disputen repechajes, de los que saldrán cuatro autos para la final.




**JORGE RECALDE.** Su actividad se desarrollará en Europa, puesto que correrá con Lancia varias carreras del Campeonato del Mundo de Rally, y además, algunas del torneo Europeo. A partir del Rally de Portugal estará integrado al equipo "Jolly Club".



**CARLOS CROCCO.** Como dirigente de la APTC2000 está abocado –junto al resto de la Comisión Directiva– al aspecto económico, que sin duda será muy duro para los clubes. A tal efecto se creó un sistema mediante el cual las instituciones podrán financiar sus competencias mediante un bono contribución –de costo accesible– para el sorteo de fin de año, de una casa, una moto y cuatro automóviles, que ellos mismos se encargarán de vender. En el orden deportivo, la coupe Sierra con la que Crocco afrontará esta temporada, y de cuya preparación se encarga Carlos Akel, estará lista para mediados de marzo, fecha en que comenzará con las pruebas en el Autódromo de Buenos Aires.



**OMAR DARIO BONOMO.** Su compromiso mayor será el de defender el Campeonato logrado en 1986 en la Clase 2 de Turismo. A tal efecto, está trabajando en su Gacel, ya sin su tío Pascual y con el aporte de Rafael Balestrini, y cuando aparezca el Gacel 1.800 cm3, es su idea alternar en la Clase 3 de Turismo.



**CLAUDIO MANOZZO.** En el próximo mes de febrero correrá en el Sudamericano de Karting en Colombia, y en junio disputará la Carrera de los Campeones en las Islas Canarias; y para completar un año bastante "movidito", participará en el Mundial de Karting. También está interesado en la F.R.A. ("Pero primero quiero que deje de correr Furlán, ya que me gano siempre y ese es mi mayor trauma...") y, si se dan las condiciones, subir a un Gacel de Clase 2.




**JUAN MANUEL FANGIO Jr.** Tal cual lo hizo en el año anterior, durante 1987 seguirá participando en las American Racing Series, y se mantiene la posibilidad de participar en algunas competencias del torneo IMSA de Endurance, en el equipo oficial Toyota de Dan Gurney.



**OSCAR FINESCHI.** En Turismo seguirá con el mismo equipo, corriendo con el Sierra, y también alternará en T.C. 2000 con una coupé XR4 preparada por Souza Martínez, siendo Guillermo Garófalo el encargado de que los "chasis" funcionen correctamente. Por otra parte, no sería extraño que en esta temporada, Fineschi tenga oportunidad de conducir un T.C.




**"WILLY" PEREZ.** Todo está encaminado para volver a correr en el Campeonato del Mundo, representando a nuestro país a bordo de una Zanella 125 GP. Los ensayos hechos en el banco de pruebas, dieron muy buenos resultados, por lo que seguramente 1987 será un año de grandes progresos.



**LEOPOLDO CUMINI.** Seguirá compitiendo en la Fórmula Entrecor, usando el mismo auto de la temporada anterior, a la vez que continuará, con Oreste Berta, trabajando para la categoría. Juntos harán exhaustivas pruebas en los motores, tratando de equiparar las chances, ya que se reglamentará un limitador a 7.500 RPM.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARA EMPEZAR A CORRER CORSA

## SUPERCONCURSO 20° ANIVERSARIO

# GANATE UN KART

## ... Y TODO LO QUE VIENE ARRIBA

*Los veinte años de CORSA significan dos décadas de automovilismo en todos sus niveles, lapso en el cual nuestros lectores nos han acompañado consecuentemente semana tras semana. Es por eso que ahora habrá para ustedes un motivo más a fin de seguir acompañándonos:* ***un kart de competición con motor Zanella 125 cm³, listo para largar.*** *Efectivamente, ése es el premio para el ganador de nuestro* ***Concurso "20° Aniversario".*** *¿De qué se trata? Simplemente, de un concurso de preguntas y respuestas que al cabo de dos meses, tendrá un* ***ganador*** *que* ***podrá iniciarse en la práctica del automovilismo deportivo*** *con un elemento de primer nivel.*

*Este certamen, dirigido a todos aquellos que quieran empezar a correr, da la posibilidad concreta a los* ***chicos de 12 a 16 años*** *que quieran participar en* ***Karting Promocional 125 cm³ Standard.*** *Para hacerlo completo, también premiamos con un casco, un buzo y un par de guantes.*

*Pero además habrá un* ***segundo premio*** *consistente en una* ***beca*** *para realizar un* ***Curso de Piloto de Karting*** *en la* ***Escuela de A.P.A.D.*** *(Asociación para el Automovilismo Deportivo). Esta es asimismo una forma más de acercar a los niños al automovilismo, ya que la beca en cuestión es* ***exclusivamente para chicos de 8 a 13 años.*** *El citado curso, que se dictará todos los sábados en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, tiene por objeto formar verdaderos pilotos, con clases teóricas y prácticas a bordo de karts especialmente acondicionados. Es requisito fundamental para el ganador del segundo premio, contar con* ***autorización de padre, madre o tutor*** *para poder acceder a la beca.*

*Como ven, tratamos de brindar a ustedes, amigos lectores, posibilidades para que los mas jóvenes puedan acceder a los primeros escalones del deporte que nos convoca semanalmente.*

*Esta simpática propuesta se ha logrado con el inestimable aporte de verdaderos amigos de nuestro veinteañero semanario, que gentilmente donaron los elementos que fabrican. Ellos son:* ***Leonardo Pereira*** *(constructor de los* ***chasis*** *de karting* ***DAP****),* ***Juan Zanella*** *(motores, ciclomotores y motocicletas), el popular "Negro"* ***Iglesias*** *(casco, buzo y guantes "Formula One" de* ***Anexo J****) y* ***A.P.A.D.***

*Así que chicos (y por qué no chicas), CORSA les ofrece la oportunidad de convertirse en pilotos de verdad. Animense...* ***manden los cupones y estén atentos a los resultados.***

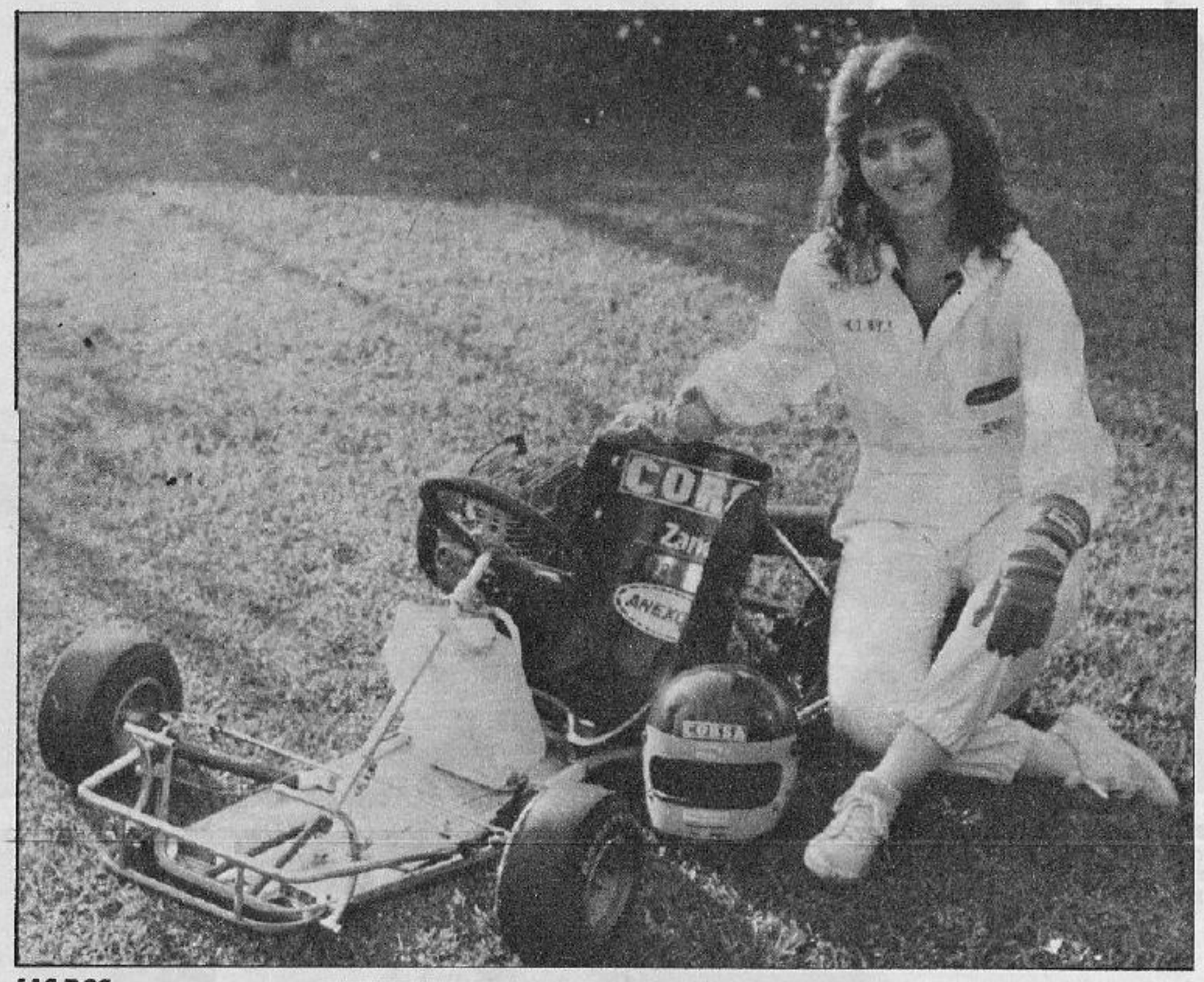
***COMO PARTICIPAR***

*El sistema es muy simple y consiste en* ***contestar correctamente dos preguntas por mes.*** *Serán cuatro preguntas a lo largo de dos meses. Hasta ese momento se recibirán los cupones que sean enviados a nuestra redacción.*

*Se permite que cada participante envíe todos los cupones que desee, aceptándose fotocopias de los mismos. No es necesario comprar la revista para participar.*

*En el mes de* ***marzo*** *se realizará el sorteo entre todos los cupones que contengan las* ***respuestas correctas,*** *y con bombos y platillos serán anunciados los ganadores del primer y segundo premios, en las páginas de CORSA.*

*Oportunamente iremos dando a conocer las* ***fechas exactas*** *de cierre del concurso y del sorteo, como así también las preguntas restantes y las respuestas acertadas.* ***¡¡Suerte para todos!!***



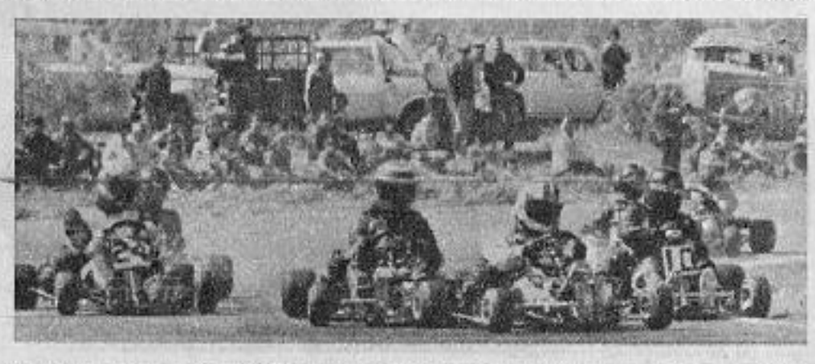
### LAS DOS PREGUNTAS DEL MES

Marque con una X el casillero correspondiente a la respuesta elegida.

1.- De estos tres pilotos de Fórmula Uno Internacional, ¿cuál fue considerado en su momento, un fenómeno aun en los Campeonatos Mundiales de Karting?
a) Martin Brundle
b) Michele Alboreto
c) Ayrton Senna

2.- Uno de estos tres kartistas ganó el Sudamericano de Karting en dos oportunidades. ¿A quien nos referimos?
a) Carlos Panagópulo
b) Claudio Manozzo
c) Miguel Angel Acuna







CORSA
Revista CORSA
Belgrano 524 - 6° piso
(1092) Capital Federal

1.- A B C

2.- A B C

Nombre y Apellido

Dirección: LOCALIDAD

Teléfono: DOCUMENTO TIPO Y N°

CORSA en URUGUAY LA TEMPORADA 1986 EN IMAGENES

# "CORSAIOLOS" MAS ALLA DEL CHARCO




1- Domingo De Vitta fue Campeon de Turismo Etmarca, que conjuga en la pista a Ford Escort y Fiat 125 berlina. La bucólica toma fue efectuada en El Pinar, al caer la tardecita.




6- Uno de los monstruos del rudo uruguayo: Luis Elchegoyen, "El Bagual", en acción. Navegado por Luis Barrallo obtuvo el Campeonato del Grupo "A" Codasur, en la práctica la categoría mayor de ruta.




7- Jorge Muraglia (a la izquierda. F. Renault). De Vita y Heber Chiribao, un trio irfunlador en diversas especialidades pisteras.



8- Una imagen extrana. Es el Hiunday Pony, version coreana de Mitsubishi. Con él se consagraron Daniel Casalia-Gabriel Cataro, como los mejores de la clase hasta 1400 cm3 del Rally, Turismo Nacional.




9- Este es el Depac-Renault de Jorge Muraglia. La categoría pistera monomarca no mostró durante el año pasado todo su poderío, fundamentalmente por la escasez de máquinas en pista. Muraglia ganó tres de las siete fechas en disputa.



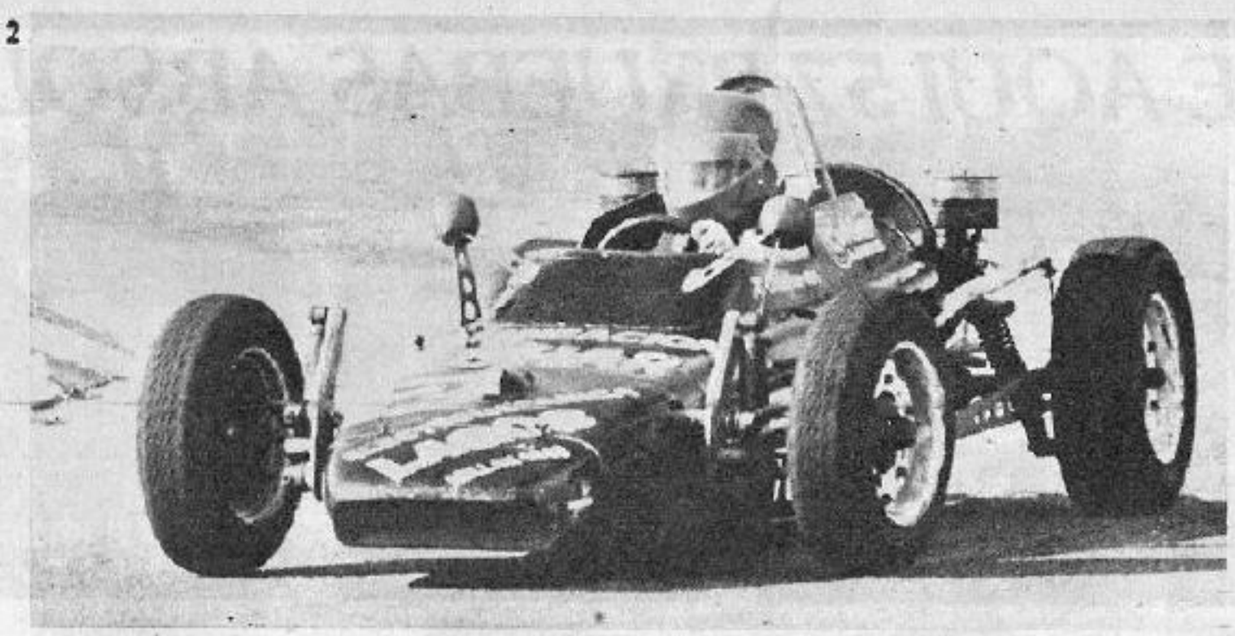
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**Un saludable repunte en la actividad automovilística de la Banda Oriental, se reflejó en el renacimiento de algunas de las categorías cisplatinas y en el afianzamiento de otras. Las imágenes de algunos de los protagonistas, en las tomas captadas por los integrantes del equipo fotográfico del Diario El País y "Motor News", de Montevideo, formado por Mario Marotta, Héctor Devia, Ariel Gómez, Julio Brussoni, Alberto Magnone, Oscar Martinelli y Hugo Borelli.**



5- *Los hermanos Dantel y Eduardo Quirino, con el Charade, consiguieron dos títulos: los correspondientes al Campeonato Uruguayo y al Codasur del Grupo A hasta 1300 cm3.*

2



3



3- *El bolija Gonzalo Rodriguez, "number one" entre los karfistas de la clase Stock. Conduce un Hutless con motor PCR.*

2- *La Formula Vee fue mejorando en numero y calidad con el transcurso de las fechas. Este es Héber Chiribao, el Campeón, quien definió en la ultima carrera.*

4



4- *Fernando Cammarota y Miguel Sartori, los mejores en Rally de la Clase Turismo Nacional hasta 1600 cm3. Cammarota, ademas, fue Subcampeón en la pistera Bimarca, conduciendo otro Escort.*

5




10- *Otra imagen de la Bimarca, la categoría que concitó el mayor interés entre los pilotos, a punto tal que fue la que mas autos puso sobre el tapete. Incluso participa un equipo argentino con varias berlinas.*

## CAMPEONES URUGUAYOS 1986

**Turismo Bimarca**: Domingo de Vitta (Ford Escort).
**Fórmula Renault**: Jorge Muraglia (Depac-Renault).
**Fórmula Vee**: Heber Chiribao (VW).
**Karting, Junior**: Gustavo Rivera (Hutless).
**Karting, Stock**: Gonzalo Rodriguez (Hutless).
**Karting, Internacional**: Jorge Soler (Birel).
**Karting, 125** cc: Gustavo Ferrari (Birel).

**Rally**

**Grupo A Codasur, hasta 1600 cm3**: Luis Etchegoyen (Escort), Luis Berrallo, navegante.
**Grupo A Codasur, hasta 1300 cm3**: Daniel Quirino (Daihatsu), Eduardo Quirino, navegante.
**Turismo Nacional hasta 1600 cm3**: Fernando Cammarota (Ford Escort), Miguel Sartori, navegante.
**Turismo Nacional, hasta 1400 cm3**: Daniel Casalia (Hiunday Pony), Gabriel Cafaro, navegante.

**Turismo del Norte**

**Categoría A, hasta 1500 cm3**: Renato Braunig (Fiat Oggi).
**Categoría B, hasta 2000 cm3**: Ildemar López (VW Passat).

10



## En pocas semanas las ocho claves de oro de la Señora Lara ya hicieron

# GANAR $ 150.000

## *HE AQUI 57 PRUEBAS ABSOLUTAS*

(originales visibles)


Sra I.M. (7303)
$ 1.370.-


Sra. M.E.N. de F. (1901)
$ 1.635.-


Sr. C.F. (5172)
$ 2.500.-


Sr. M.E. (9120)
$ 1.079.-


Srta. G.P. (3700)
$ 1.619.-


Sra. I.F. (5525)
$ 1.500.-


Sr. M.J. (7600)
$ 1.700.-


Sra. D.C. (2425)
$ 7.100.-


Sra. E.P. de B. (5577)
$ 1.400.-


Sr. S.P. (1842)
$ 1.665.-


Sr. R.A. (5935)
$ 1.200.-

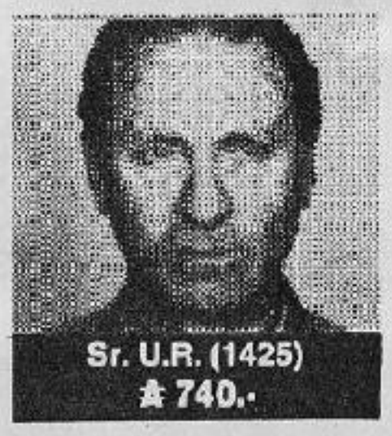

Sra. J.P. (1643)
$ 800.-


Sr. J.D.P. (5425)
$ 1.445.-


Sra. B.S. (2000)
$ 1.200.-


Sr. H.L. (2550)
$ 1.000.-


Sra. M. de B. (3500)
$ 1.287.-


Sr. U.R. (1425)
$ 740.-


Sra. M.F. (7600)
$ 1.038.-


Srta. A.M. (1252)
$ 400.-


Sra. N.P. de C. (7174)
$ 1.000.-

## *MAS PRUEBAS TODAVIA*

| | | |
|---|---|---|
| PRODE | $ 3.000 | Sra. L.O.C. (8000) |
| QUINIELA | $ 500 | Srta. C.D. (4700) |
| QUINIELA | $ 700 | Sra. P.D. (3200) |
| PRODE | $ 5.000 | Sra. A.D. (1225) |
| QUINIELA | $ 1.000 | Sr. R.D. (5700) |
| LOTERIA | $ 2.100 | Srta. A.M. (1653) |
| QUINIELA | $ 600 | Sra. D.A. (2800) |
| PRODE | $ 7.600 | Sra. A.C. (8000) |
| QUINIELA | $ 1.600 | Sra. T.A. (3500) |
| LOTERIA | $ 5.000 | Srta. B.M. (1057) |
| PRODE | $ 3.580 | Sra. K. (2800) |
| LOTERIA | $ 5.300 | Sra. F.R. (1619) |
| LOTERIA | $ 4.100 | Sr. H.L.N. (1058) |

| | | |
|---|---|---|
| PRODE | $ 10.000 | Sra. H.V. (5000) |
| QUINIELA | $ 600 | Sra. B.N. (3000) |
| LOTERIA | $ 1.200 | Sra. B. (1426) |
| LOTERIA | $ 2.350 | Sr. B.J.P. (5500) |
| QUINIELA | $ 600 | Sr. F.M. (4700) |
| LOTERIA | $ 2.300 | Sra. P.M.R. (1834) |
| PRODE | $ 6.500 | Sra. C.M.N. (7600) |
| LOTERIA | $ 1.200 | Sra. C.M. (4000) |
| LOTERIA | $ 2.870 | Srta. N. (1000) |
| QUINIELA | $ 1.500 | Srta. E.D. (1360) |
| LOTERIA | $ 1.800 | Sra. C.F. (2700) |
| LOTERIA | $ 4.250 | Sra. P.C. (6700) |
| PRODE | $ 3.700 | Sr. V.F. (5500) |

| | | |
|---|---|---|
| LOTERIA | $ 2.500 | Sr. O.G. (2000) |
| PRODE | $ 1.000 | Sr. A.H. (8300) |
| PRODE | $ 3.600 | Sra. V.C. (1199) |
| QUINIELA | $ 3.600 | Sra. C.C. (1420) |
| PRODE | $ 5.000 | Sr. V.A. (1870) |
| QUINIELA | $ 1.300 | Sra. D.I. (1102) |
| QUINIELA | $ 5.000 | Sra. G.I. (5007) |
| LOTERIA | $ 3.500 | Sra. V.C. (1100) |
| PRODE | $ 3.100 | Sr. F.J. (1437) |
| PRODE | $ 3.870 | Sr. A.R. (3100) |
| LOTERIA | $ 4.000 | Sra. D.J. (6000) |
| QUINIELA | $ 1.370 | Sr. R.A. (1900) |
| PRODE | $ 4.830 | Sra. M.T. (2942) |

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



## EL MENSAJE DE LA SEÑORA LARA

Este mensaje exclusivo está dirigido únicamente a las personas que nunca ganaron al prode, a la quiniela, a la lotería ..., también a las que ganaron solamente ínfimas sumas (menos de # 100.-).

También está dirigido a las personas que creen que ganar muchos miles es imposible, a todas los que desesperan y piensan que su vida será solamente una sucesión de días tristes y sombríos.

Mercedes Lara

# ¿COMO EXPLICAR ESTOS Á 150.000 EN PREMIOS?

Con toda honestidad, debo admitir que no existe una explicación total. Basándome en mi propia experiencia, en las conversaciones que mantuve con científicos, parapsicólogos, médicos, de mis lecturas sobre el tema, puedo decir lo siguiente:

**1** *Hoy en día muchos científicos admiten que la posición de los astros cuando nacemos parece influir en nuestra conducta, en la manera (buena o mala) en que tomamos nuestras decisiones.*

**2** *Que, cuanto más negro es un período de la vida, por un fenómeno de compensación, le sigue un período más ardiente donde todo se logra.*

**3** *Que una cifra parece marcar nuestra vida. Algunos dicen que es el signo visible por el cual nos ayuda una Inteligencia Superior, una especie de huella mística que demuestra que no estamos desamparados. (Si usted lee este mensaje, este hecho prueba que ella quiere ayudarlo)*

**4** *Que esa cifra es personal. Que es diferente a la de su madre o de su vecina.*

**5** *Que aparece en todos los momentos importantes (buenos o malos) de su vida. Trate de recordar y verá que siempre está allí, brillando en la sombra.*

**6** *Algunos perciben la presencia de esta cifra, sacan provecho de ella en forma de éxitos en los negocios, ganancias importantes en el juego (prode, lotería, quiniela).*

**7** *Por diversas razones hay quienes no la perciben. Y es a ellos a quienes está dirigido mi mensaje.*

### UNA VERDAD INDISCUTIBLE

Si leyó como lo hice yo, las declaraciones de los grandes ganadores (más de Á 200.000) habrá comprobado que la mayoría de las veces admiten que fueron ayudados, que los números les fueron "dictados" en forma total o en parte.

A riesgo de hacer el ridículo, reconocieron ese hecho honestamente.

Si lee la prensa especializada, se habrá enterado que uno de los premios más grandes ganados hasta el presente (Á 50.000.-) salió gracias a la CIFRA DE ORO. El testimonio del ganador (Juan Carlos P.) fue comprobado ante escribano y no puede ponerse en tela de juicio.

Hay que admitir que ese premio es una excepción. Y no así los premios de Á 10.000 o Á 15.000 ganados comúnmente en la quiniela, la lotería o el prode y que son revelados por esta prensa especializada.

No me refiero aquí a sumas ínfimas Á 500 a Á 1000 que se ganan todos los días.

Esas sumas son insignificantes y la prensa no les dedica espacio, pero reconozca que Á 6.000 ó Á 7.000 puede proporcionar muchas satisfacciones. Sobre todo si eso se produce varias veces.

Y muchas veces ése es el caso.

| RESPONDA CON TODA HONESTIDAD ESTAS 8 PREGUNTAS | SI | NO |
|---|---|---|
| 1.- ¿Juega usted al prode, o a la quiniela? | | |
| 2.- ¿Juega usted a la lotería? | | |
| 3.- ¿Gano ínfimas sumas (menos de 100 Á)? | | |
| 4.- ¿Juega al menos una vez por mes? | | |
| 5.- ¿Juega más de una vez por mes? | | |
| 6.- ¿Está dispuesto a seguir mis revelaciones gratuitas? | | |
| 7.- ¿Se compromete usted a informar cuando haya ganado sus primeros miles de Á ? (Ninguna indiscreción que temer, es secreto profesional) | | |
| 8.- ¿Serán suficientes 30.000 Á para resolver sus problemas? | | |
| **TOTAL DE LOS SI** | | |

## Se puede creer en la numerología?

Le comunico que una de las revistas más vendidas de Francia (FIGARO MADAME) dedicó, hace poco, un artículo de 5 páginas referente al tema.

La conclusión era que la Numerología permitía establecer "previsiones que pueden revelarse sorprendentes de verdad y de precisión". Recientemente, un Numerólogo americano pudo probar la exactitud de miles de sus previsiones.

La Sociedad de Estudios y de Investigaciones Numerológicas (S.E.R.N.) desarrolla programas que permiten detectar los ciclos y los períodos que influirán en el destino de la humanidad.

Los hombres de negocios americanos lo utilizan para contratar sus colaboradores o lanzar un producto.

Como puede observar ¡estamos lejos de las trampas y de las bromas!

En realidad, la Numerología es una ciencia muy seria.

Me baso en ella para detectar los números que le favorecerán en la lotería, en el prode, en la quiniela durante un período determinado. (Yo se lo preciso).

Los resultados pueden parecer increíbles: ¡más de Á 150.000.- de premios en unas semanas! (ver la hoja de la izquierda).

Sin embargo, todo es cierto, indiscutible, pruebas a su disposición.

M.Lara - Paraguay 794, 1er. Piso - (1057) Capital.
Casilla de Correo 409 - (1000) - C.C. Bs.As.

## GRATIS si en total suma más de 3 SI

*Si en total suma mas de 3 SI envíeme el cupón de abajo. Todo es gratis para usted. No envíe ningún dinero. Nunca se le reclamará nada por mis revelaciones. Teniendo en cuenta la fecha y lugar de su nacimiento, le indicaré:*

**1º Su Cifra de Oro Astral.**
**2º Un importante estudio (4 páginas) sobre su tema Astral.**
**3º Haré precisiones en cuanto a los períodos favorables infalibles (Juego - Amor - Afecto).**
**4º También indicaré la solución al problema personal que en este momento puede perturbarlo.**

*Todo esto es gratuito. Pero contéstemé antes de los 10 días.*
*La suerte pasa por su puerta. Ella es como la Fortuna, se la toma por los cabellos.*
*Envíe hoy mismo el cupón de abajo. De ningún modo deje para mañana. Su felicidad y la de su familia puede depender de este simple gesto.*

Cordialmente
Mercedes Lara

## CUPON GRATUITO

*(sin compromiso de ninguna clase)*
para enviar a **Mercedes Lara - Paraguay 794 - 1er. Piso**
**(1057) - Capital - Casilla de Correo 409**
**(1000) - C.C. Buenos Aires**

ML

Si, certifico totalizar más de 3 SI y le estoy contestando antes de los 10 días.
Me interesa conocer **gratuitamente** mi Cifra de Oro Astral y un estudio de mi Tema Astral + mis períodos favorables + la solución a mi eventual problema personal.

Apellido: _____
Nombre: _____
Dirección: _____
Localidad: _____ Cod. Postal. Nº _____
Provincia: _____
Fecha y lugar de nacimiento _____

Envió mi correspondencia en forma discreta sin marca exterior.

SE RUEGA LLENAR EL CUPON CON LETRA DE IMPRENTA

91755

# BALANCE 1986

## Turismo Competición 2000

*Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández, Rubén Lettieri, Miguel Tilious y Enrique Perrupato.*

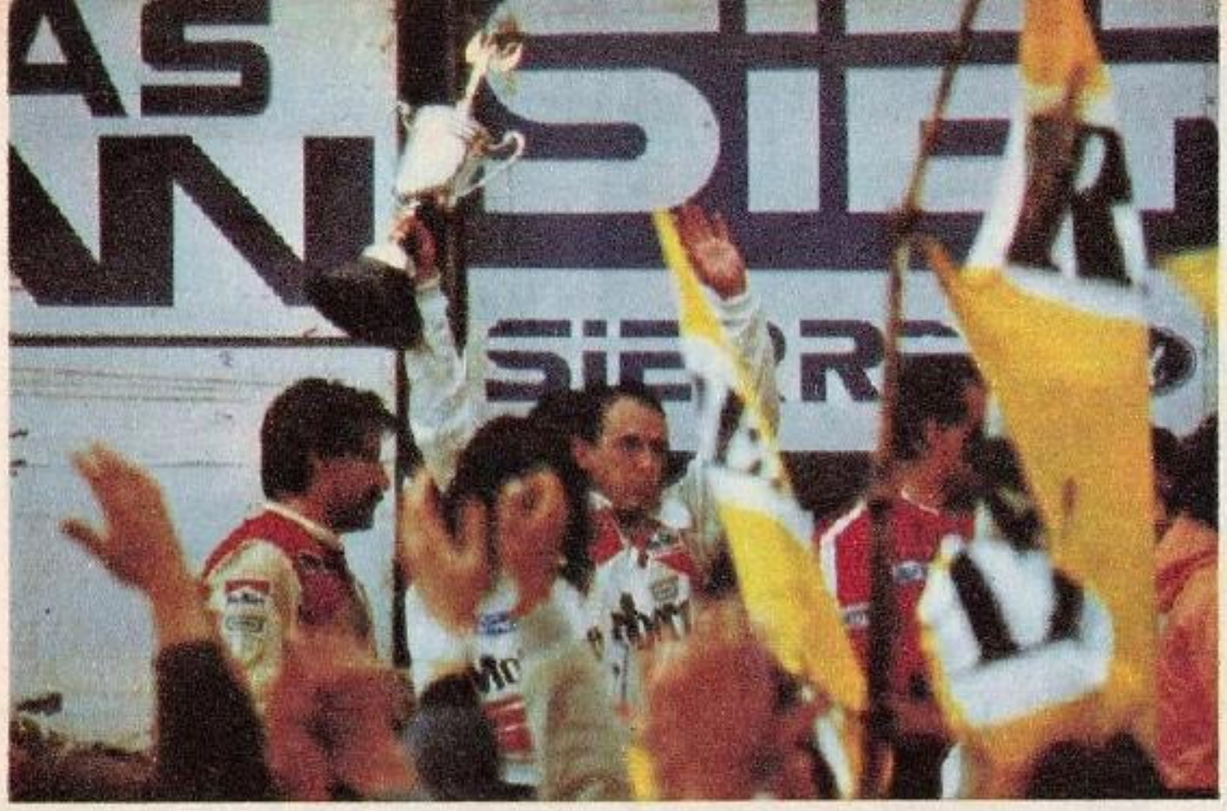
# POR FIN "VEDETTE"

**Desde sus esperanzados comienzos algo menos de una década atrás, se la veía como una "corista" de buenas formas y con posibilidades serias... Pero por una causa u otra, el famoso "derecho de piso" le resultó bastante caro, y estuvo postergada durante años. Sin embargo, su hora fue llegando, y durante el ejercicio pasado, finalmente alcanzó el estrellato en el favor del público... presente y televidente.**

Sin dudas que la temporada 1986 fue realmente brillante para el T.C. 2000 en casi todas sus facetas. Deportivamente se dio una lucha de marcas **Renault-Ford** y conductivamente, duelos épicos como **Traverso-Bessone** o **Gayraud-Traverso**, en los cuales circunstancialmente entró en juego algún "convidado de piedra" como **Soto, Oltra, Del río, Pisandelli, Pontoriero, Serafini, Zuain, Del Campo, Banfi**, o José Luis Di Palma, pero lo cierto es que, más allá de los solitarios y discutidos triunfos de **Rubén Di Palma** en la carrera inicial de Balcarce, y el de **Zampa** en la última de Bahía Blanca, las restantes **10** carreras del torneo fueron dominadas en forma clara y total por los dos equipos más fuertes de la categoría: el Ford de **Herceg** y el Renault oficial

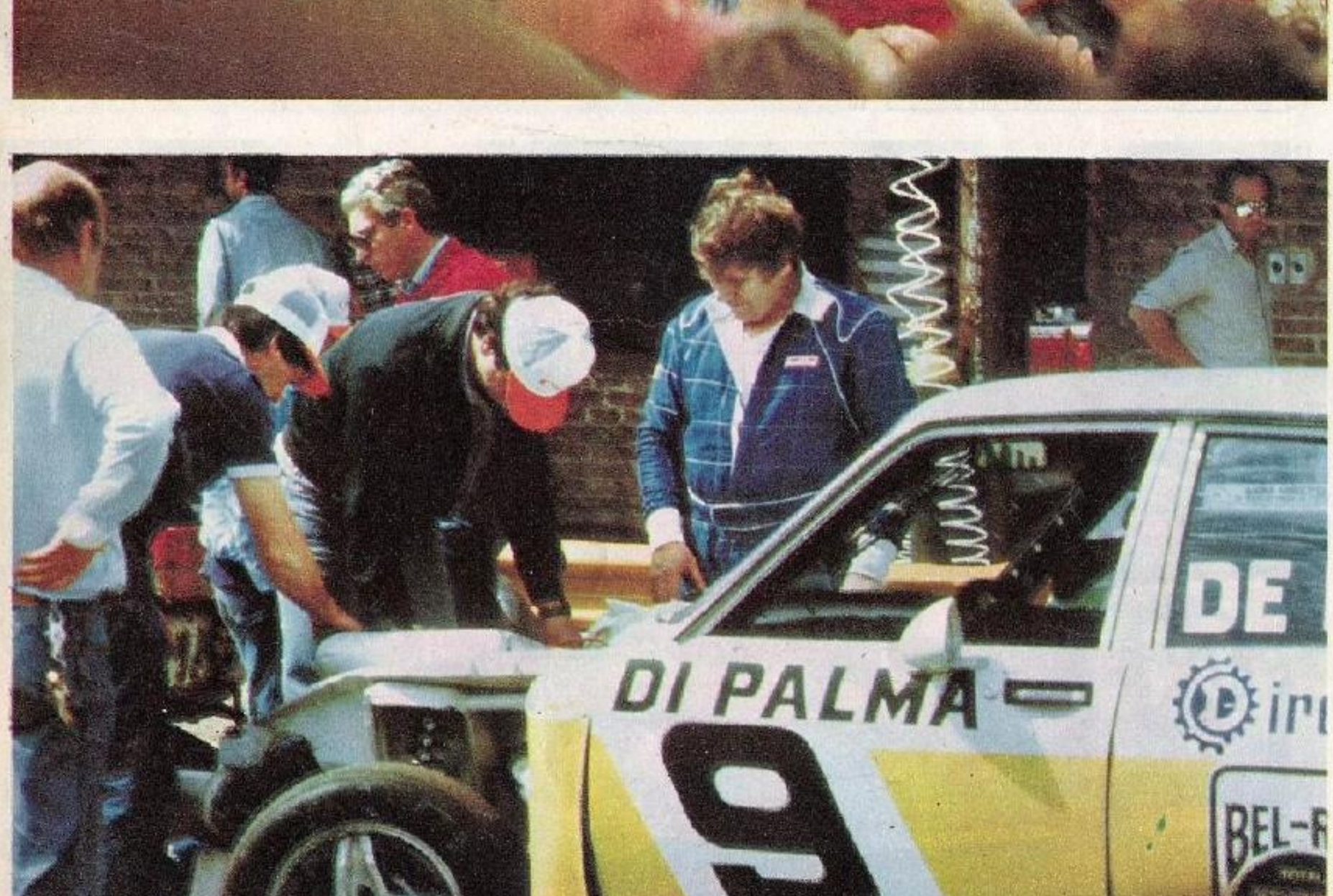
*1) Todo [illegible] de la hinchada de Renault al arribo de Di Palma Jr. [illegible] la carrera de Río Cuarto, donde Traverso se consagró Campeón. 2) ... Aunque el "Flaco" casi se había asegurado el título en Pigüe, con ese tremendo final para ser escolta de Soto, sobre Gayraud. 3) También éste tuvo sus momentos de gloria, pero... 4) A todo esto, poco que hacer para Di Palma Sr. y los VW 1500, después de Balcarce.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



con la mano de Oreste Berta atrás. En efecto. Desde General Roca, donde ganó Gayraud, hasta Río Cuarto, donde volvió a imponerse el ex campeón de la categoría, todas las competencias vieron caer en triunfo la cuadriculada sobre los capots de los autos de Traverso (en 4 oportunidades consecutivas); Soto (una vez), Bessone (1) y Gayraud (4). Conclusión: entre dos equipos y cuatro pilotos se repartieron el **90 por ciento** de las victorias del año. Esto, indudablemente, está marcando el gran desarrollo técnico que ha tenido la categoría, pero al mismo tiempo no deja de ser un llamado de atención para quienes la dirigen, en función de la paridad que debe existir en toda categoría que quiera asegurar sus espectáculos.

2



3




4

## LA FAZ INSTITUCIONAL

En líneas generales la categoría funcionó bien, sin mayores problemas, definiendo en forma bastante coherente su calendario y cumpliéndolo con llamativa rigurosidad, dadas las características tan variables que ha sabido tener nuestro automovilismo. Convivió en armonía con sus "vecinos" de autódromo, la F.R.A. y la Fórmula Entrecor que hizo su primera temporada a nivel nacional. Quizás el único problema que se haya generado con esta trilogía nada tenga que ver con ninguna de ellas, sino con **la capacidad de los escenarios** los que, en general no están preparados para albergar tres categorías diferentes y, mucho menos, casi 100 autos con sus respectivos equipos, casas rodantes, trailers, camiones-talleres, etc. Hubo veces en que se debieron habilitar lugares insólitos para cobijar a todos juntos, como ocurrió en Salta, Concordia, Bahía Blanca, Resistencia, Gral Roca, etc. Otro aspecto que fue un tanto conflictivo se generó a principios de temporada con el **cambio de reglamento**. Las idas y vueltas en torno a las ventajas a otorgar a los **VW**, motivaron discusiones, rencillas, y renuncias en el seno de la C.D. de la A.P.T.C. Quizá Rubén Luis Di Palma se haya "apurado" demasiado al ganar en Balcarce y demostrar –con un auto que de cualquier manera no estaba en reglamento porque, por defecto de descalibradas balanzas, corrió con 850/860 kilos en lugar de los 900 mínimos admitidos para los VW 1.500– cual era el potencial de la marca con 100 kilos menos que las demás, alerón trasero y canalizador aerodinámico en el techo.

Si bien Luis ganó por menos de medio segundo, despertó la polémica, y los enfrentamientos en la categoría casi producen un cisma dentro de la misma.

El resultado posterior, del escaso rendimiento de los VW, pareció darle la razón a los pilotos y preparadores de la marca, ya que, a pesar de hacer autos nuevos, con suspensión trasera independiente, etc. estaban a "años luz" de la punta de la categoría. Para la próxima temporada está previsto darle los 50 **kilos menos**, necesarios para dejarlos nuevamente en **900**; pero la decisión de la fábrica, por lo menos a nivel oficial, está tomada.

No van a prestar ningún tipo de apoyo a los particulares, y se retiran de la categoría. Di Palma no correrá más en la misma, y **Crocco** emigra a las huestes de Ford con una cupé **Sierra** que le está haciendo **Carlos Akel**. Esto, por referirnos a los dos pilotos que en el '86 recibieron apoyo de fábrica. Los que son enteramente particulares como **Sáenz, Torriani, Flores, Ramos**, deberán decidir por sí mismos cuál es su actitud.

Las otras dos marcas tienen bastante definidos, si bien no en su totalidad, sus planes de trabajo para el '87, sobre la base de lo hecho en el '86. **Renault** seguirá con el equipo oficial con Traverso y Soto (no va a existir ya el tercer auto para José Luis Di Palma, que sólo hará Fórmula Dos "Sudam") y prestará algún apoyo a ciertos particulares de la marca, como Oltra, Serafini, Zuain, Etchegaray, **Raies** y posiblemente, **Ohanessian**, que volverá a la categoría con una **Fuego** hecha por Berta.

Por el lado de Ford está asegurada la presencia del equipo de Carlos Akel, con **Ernesto Besssone** (h) como piloto número uno, y quizá la alternativa de **Jorge Omar del Río** junto a él. También seguiría el equipo **Del Sur Competición**, con **Gerardo del Campo, Esteban Fernandino** y, si **Angel Banfi** decide continuar en la categoría, habría un tercer auto. Para finalizar con los equipos que podrían recibir apoyo oficial, está el de **José Miguel Herceg**, cuya situación no se ve demasiado clara aun en relación con la categoría. El anunció que se retira del T.C. 2000 por razones presupuestarias. La fábrica no abrió juicio y no dijo ni si ni tampoco no. Veremos qué ocurre en febrero, tras las vacaciones del "Polaco"...

## LA TECNICA

Evolucionó de manera notable. Aquí si fue positiva la confrontación entre los oficiales Ford-Renault, ya que la lucha entre ellos llevó a una sensible mejoría en el rendimiento de los autos, tanto en materia de suspensiones como de motores. Incluso se llegó a una paridad tal que se dieron vuelta los parámetros tradicionales, como que los Renault prevalecían en los circuitos rápidos y los Ford en los lentos. Traverso y Oltra les dieron una verdadera paliza a los autos del óvalo en Resistencia, circuito de baja velocidad, mientras que Gayraud le peleó a Juan María en Rafaela y finalmente le ganó en Río Cuarto –trazado rápido– de manera inapelable a los Renault, batiéndose el solo contra las tres Fuego oficiales de Traverso, Soto y Di Palma junior.

Esto demuestra que la temida aceleración de las Sierra en los trazados tortuosos, fue igualada, y a veces superada, por las Fuego, con un impecable trabajo en la suspensión como para que doblaran bien y transmitieran la potencia al piso sin desperdicio de la misma y sin deteriorar los neumáticos. Por su parte, Herceg trabajó improbamente en los motores de las Sierra y llegó a que los productos de

## LUCES Y SOMBRAS

**Lo más positivo:** El auge logrado por la categoría en su trascendencia al público con la lucha de marcas, y su desarrollo tecnológico.

**Lo más negativo:** Las incertidumbres reglamentarias, que provocaron que se corrieran las tres carreras iniciales con diferente reglamento y, sobre el final, las distintas interpretaciones sobre la suspensión trasera del auto ganador de Zampa.

**Lo más importante:** la constante incorporación de nuevos autos y pilotos, estos últimos con nombres de fuste.

**Lo más justo:** El título logrado por Juan María Traverso.

**Lo lamentable:** Que Rubén Daray, el Campeón 1985, tras su desvinculación de Carlos Akel, no consiguiese un auto para defender dignamente su número uno.

**Lo meritorio:** La rápida adaptación de Ernesto Soto a la categoría, rubricada con su victoria en Pigüé.

**Lo sorprendente:** La victoria en su debut, de la cupé Fuego de Juan Pablo Zampa.

**Lo más espectacular:** El duelo entre el "Flaco" Traverso y "Tito" Bessone en la carrera del Autódromo. Lástima que Tito abandonara cerca del final.

**Lo más increíble:** La ya famosa maniobra de Traverso sobre la llegada de la carrera de Pigüé.

**La "piña":** La de Salta, que dejó afuera a varios autos.

**Lo más censurable:** Los encuentros "boxísticos" entre Carlos Akel y Luis Di Palma en Concordia, y Rodolfo Zuain y Alfredo Pinsadelli en Pigüé.

**El pase:** De Tito Bessone, del equipo de José Miguel Herceg al de Carlos Akel.

**Lo asombroso:** la declinación del equipo de Herceg que, tras ganar 4 de las 5 primeras carreras, entró en una racha adversa de la que sólo salió en la anteúltima competencia.

**Lo preocupante:** La escalada de costos. Hay que frenarla.

**La presencia:** De Oreste Berta, a partir de la mitad de temporada, de la mayoría de las carreras, dirigiendo personalmente el equipo Renault.

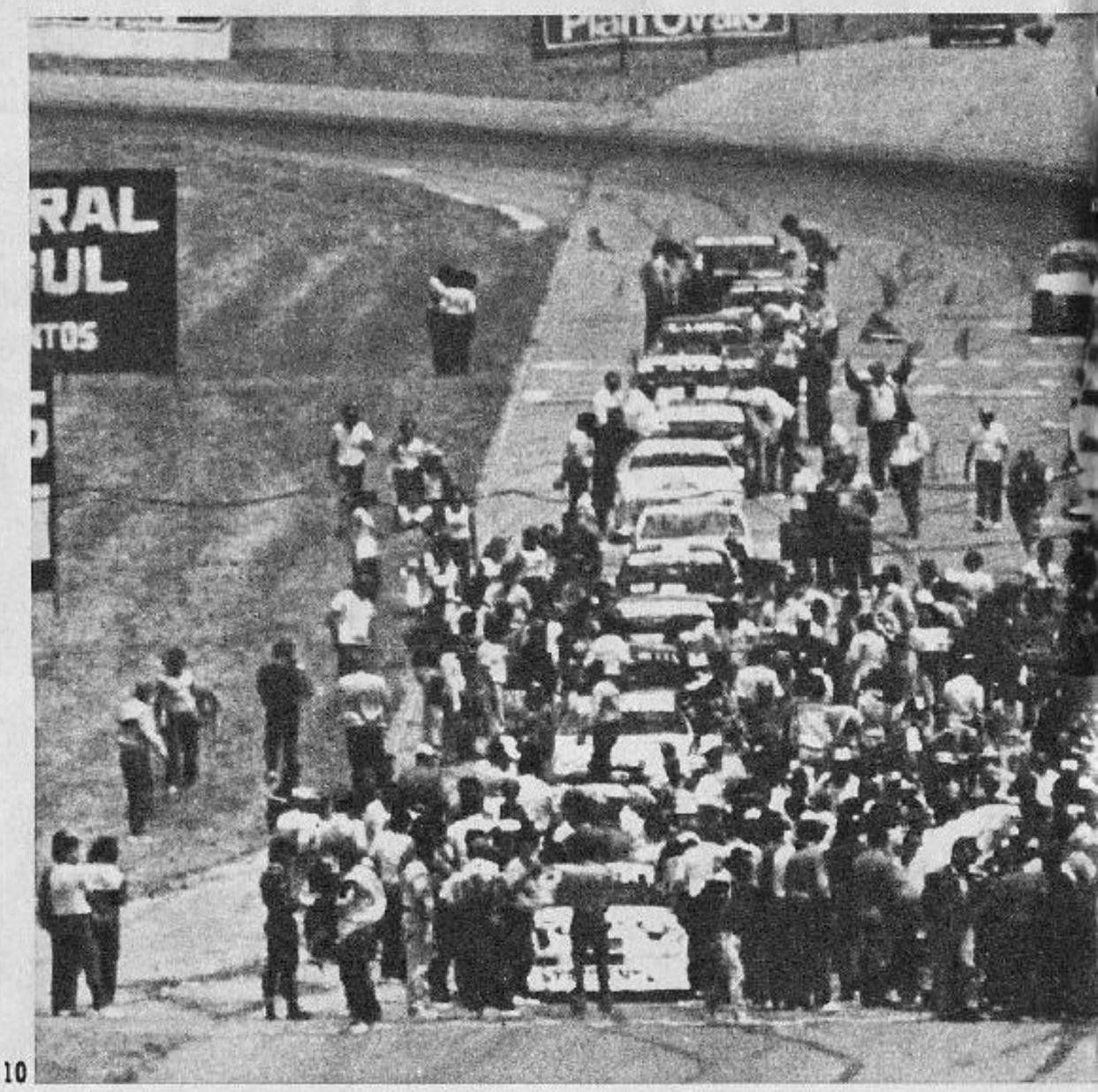
**La pregunta:** ¿Seguirá el team de Herceg en 1987?



5



6



10




12

*5) Oltra por radio tras quemarse la cara en Bahía. 6) Akel y Daray pensando en separarse sin poder defender el "1". 7) Crocco tomándosela con calma, total... 8) Serafini tragándose a Gayraud en Salta. 9) ...Y los autos de éstos más los de Zuain y Banfi "gimiendo" tras la estruendose "montonera". 10) Está por largarse la última del '86 en Bahía Blanca. Primera fila para la Sierra "By Akel" de Bessone y la Fuego llamante de "Cocho" López... Qué expectativa, ¿no? 11) De derecha a izquierda, Gayraud, Bessone (h) y Herceg, meditabundos entre los dos Sierra del equipo. Y al fondo (de gorra) papá Gayraud. 12) El pigüense y Soto, sacándose chispas. 13) Silvio Oltra luciendo original trompa y superando el límite en ensayos de Pigüé.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



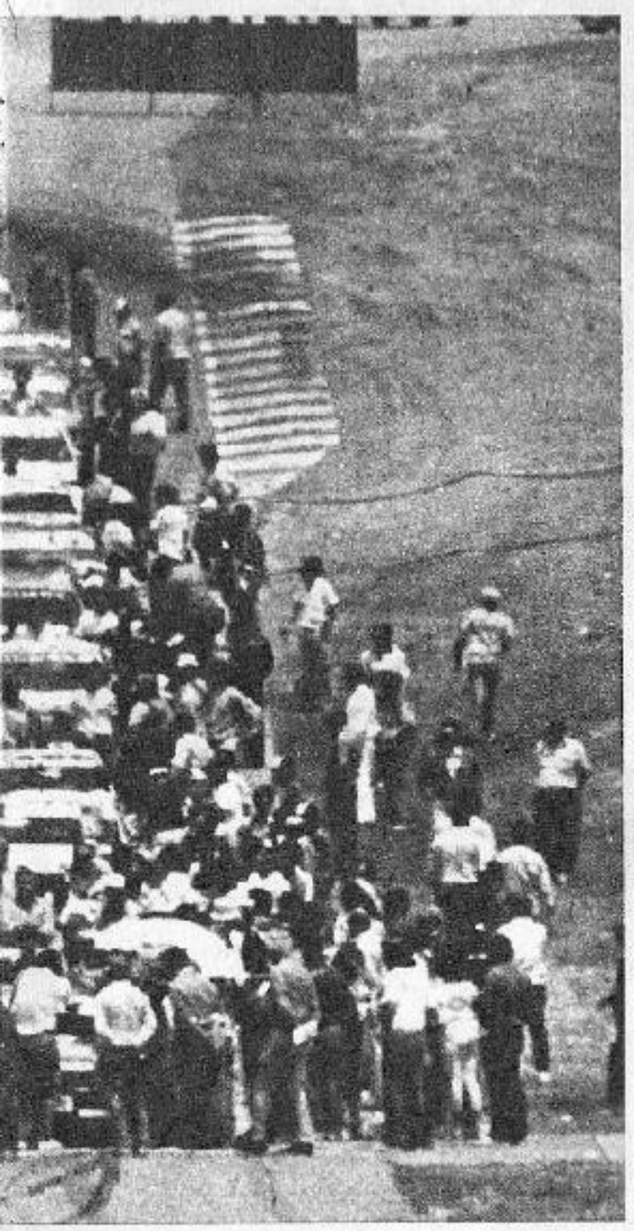
7



8



9



10




11




12

13



Pacheco fueran tan veloces, o más, a veces, que los de Santa Isabel.

Los otros equipos de Ford también alcanzaron buenos rendimientos, pero comparativamente ni los de **Souza Martínez** ni los de Akel llegaron al rendimiento de los de Herceg. Quizá quien más se haya acercado al Polaco, probablemente por tener la misma filosofía de trabajo ("tirar" muchas vueltas en sus motores) haya sido **Juan Carlos Benavídez**, con el auto de Pontoriero, pero solo parcialmente. En resultados finales fueron mejores los obtenidos por Akel y Souza, ya que lograron con del Río y Banfi, respectivamente, el tercero y el cuarto lugar en el torneo.

En lo que se refiere a la performance de los Renault privados, el mejor, sin dudas fue **Silvio Oltra**, quien no ganó pero tuvo la posibilidad de hacerlo en varias oportunidades, trabajando con la mecánica de **Rubén Benavídez**. Serafini y Zuain, con **Antelo y Pré** respectivamente como responsables de sus impulsores, no tuvieron el rendimiento que de ellos podía esperarse, ya que terminaron muy pocas carreras. En las últimas dos competencias aparecieron **Gabriel Raies** con la cupé ex García Gómez, y **Miguel Etchegaray** con el **R 18** ex Traverso, y los dos mostraron las uñas de manera notable. Entre los **Peugeot**, **Fortunato y Olmi** salvaron decorosamente la imagen del león.

## LOS PILOTOS

Sin duda que **Juan María Traverso** fue la figura excluyente del torneo. Ganó cuatro carreras, fue segundo en cinco oportunidades y tuvo un solo abandono, en Las Parejas, en una carrera que es mejor olvidar para el equipo del rombo. El resto fue impecable. No se equivocó en todo el año, tuvo varias carreras sobresalientes, y una inolvidable como la de Pigüé. Al final estuvo al nivel del auto que le entregaba el equipo. En el inicio del año y hasta la carrera de Buenos Aires, fue siempre más él que la Fuego que manejaba.

En orden de méritos le siguió **Mario Gayraud**, quien se batió "como un beduino" a lo largo del año, contra Traverso y contra todos...

Aquí el error grande lo cometió José Miguel Herceg, quien se olvidó de que en el equipo había dos pilotos y que uno de ellos era nada más ni nada menos que Ernesto "Tito" **Bessone**, quizás el único que por capacidad natural, estaba en condiciones de pelearle a Juan María en igualdad de condiciones, y quizá ganarle.

Tito ganó en Santa Fe y se retiró del equipo en Rafaela, cansado ya de estar permanentemente postergado y sin la atención debida en su auto.

Herceg desperdició a un talento como es Bessone manejando, y a un mejor "tester" como es Tito trabajando en la puesta a punto de los autos. Los errores se pagan caros en el automovilismo, y el precio del Polaco quizás haya sido la pérdida del Campeonato, o por lo menos la de su posibilidad verdadera para lograrlo.

**Del Río, Pisandelli y Banfi** alcanzaron quizá un mismo nivel de rendimiento (acaso también se pueda integrar a Oltra al grupo) aunque trabajando con filosofías diversas. En **Silvio** se notó gradualmente una madurez llamativa, mientras Pisandelli se

*14) Ernesto Solo en la "oficina" que inauguró dignamente durante 1986: el habitáculo de la segunda cupé Fuego del equipo oficial Renault. 15) "Tito" Bessone cuando la suerte le sonreía, aun sobre la XR4 del "Polaco" y obteniendo su único triunfo del año, por las calles de Santa Fe. 16) Con fondo de Parque Cerrado de Fórmulas Renault y Entrecor, Zampa comienza el festejo con su gente tras la sorprendente victoria en el Coronación de Bahía Blanca. 17) Traverso vs. Gayraud, Renault vs. Ford, el duelo del año.*











http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


52
MARLBORO
OSRAM DULUX
Motorcraft
MORESCO
DIAZ FIGANTE
DELFALERO
HL

mostró como un improvisador de primer nivel pero siempre muy cerca del error.

Del Río y Banfi, más consistentes, lo plasmaron en resultados finales.

Aunque no todos ellos estuvieron en todas las carreras, **tuvieron** buenos parciales **José Luis Di Palma, "Coco" Fortunato**, el "turquito" **Raies**, el reaparecido **Juan Pablo Zampa**, con su victoria en la única que corrió, **José Miguel Pontoriero y Gerardo Del Campo**. Entre los hombres de VW, los más destacados en el año, pero muy lejos de los puntos grandes a pesar de gastar mucho dinero y trabajar a destajo, fueron **Carlos Crocco, Eduardo Sáenz y Di Palma jr.** por su victoria en Balcarce.

## LAS CARRERAS

En líneas generales fueron buenas, entretenidas y con matices vibrantes, como en **Buenos Aires** (duelo Traverso-Bessone) hasta que se rompió la Sierra. En **Santa Fe**, donde el dominador fue Tito, y Juan María llegó segundo. **Balcarce** con el duelo Di Palma-Pisandelli-Daray y, por momentos, de aquél con Traverso u Oltra. **Río Cuarto** con la brillante tarea de Gayraud frente a Traverso, Soto y Di Palma Jr. Finalmente, **Bahía Blanca** con el impensado pero real triunfo de Zampa sobre el propio campeón, y con buenas tareas de Raies y Pontoriero aunque algo lejos de la punta. En concreto, **buenos espectáculos** en general, lo cual arroja un balance altamente positivo para la categoría, que siguió creciendo, continuó desarrollándose tecnológicamente y fue nutriéndose de nuevos pilotos que no sólo aportaron nuevos autos, sino también mucho talento en algunos casos de los cuales nos ocupamos oportunamente.

Un detalle para tener en cuenta y cuidar en el futuro, es el aspecto **económico**. La categoría está bien administrada y sus finanzas, saneadas, pero los costos tecnológicos han trepado muy arriba, y cada vez es más difícil hacer un auto competitivo y, sobre todo, mantenerlo. Esto debe ser un tema a tenerse en cuenta si se quiere seguir en desarrollo y crecimiento. Hay que evitar la estampida de los costos...

Salvo esto y algún otro detalle menor que ajustar, la categoría tiene salud como para seguir creciendo sin condicionamientos. Sólo hay que acompañarla con firmeza, decisión e inteligencia.




18




19




23




25




26




27

*18) Mayorga, Raies, Traverso y Pisandelli en Bahía. Auténticos "chicos malos"... 19) ¿Herceg y la cabeza de Bessone?... El equipo rodeando la XR4, en pleno trabajo. 20) Etchegaray mirándolo tiero (... no sabe de otra forma) a Farfani, hombre de Paul, marca que debió vérselas parcialmente con las gomas Faneco... ¡y de clasificación! 21) Soto, Di Palma Jr. y Traverso. Era el trío más mentado... 22) Bessone integrado al equipo de Akel, aquí con "Pisa". 23) Ford, Renault y Volkswagen. Bessone y Traverso, peleando la punta en Bs. As. El 1500, rezagado... 24) El solitario 505 de Fortunato, acompañado esporádicamente por el de Ponce. 25) Di Palma Jr., Zampa, Pontoriero, Fortunato y Mayorga "matándose" en Bahía. 26) Etchegaray debutando, Del Río, Fortunato, Del Campo y Bessone en Río Cuarto. 27) Daray estrenando el "1" en Balcarce, seguido de Gerardo. Mal año. 28) El VW 1500 de Di Palma y un pasaje esperado pero demasiado tardío, en Gral. Roca.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



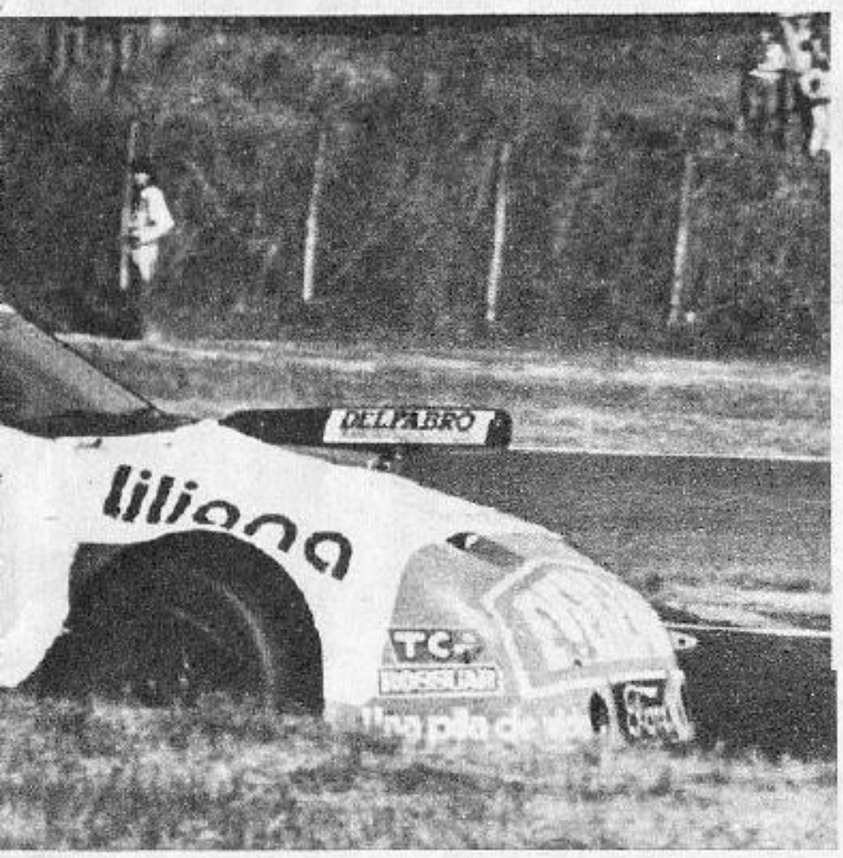
20



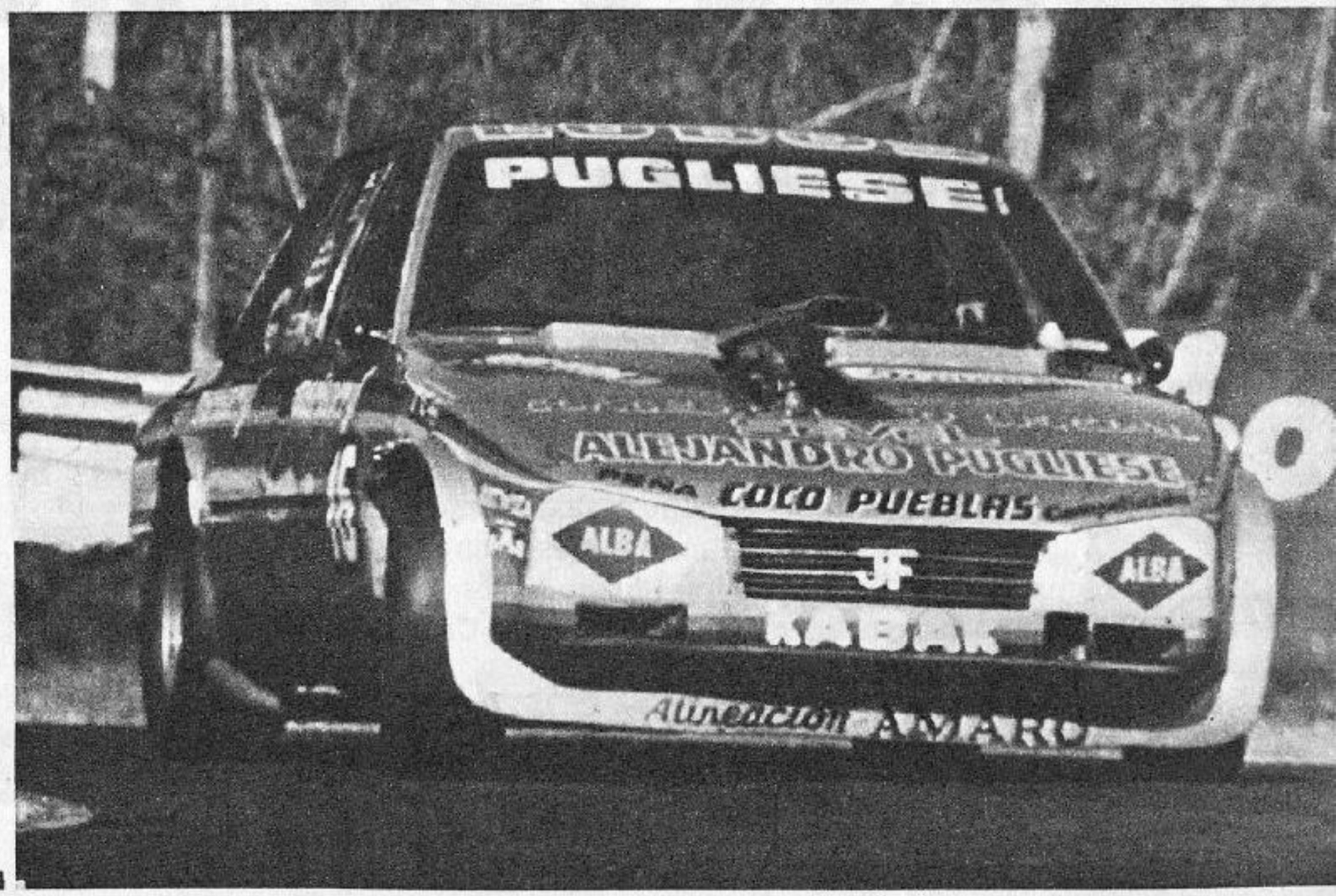
21



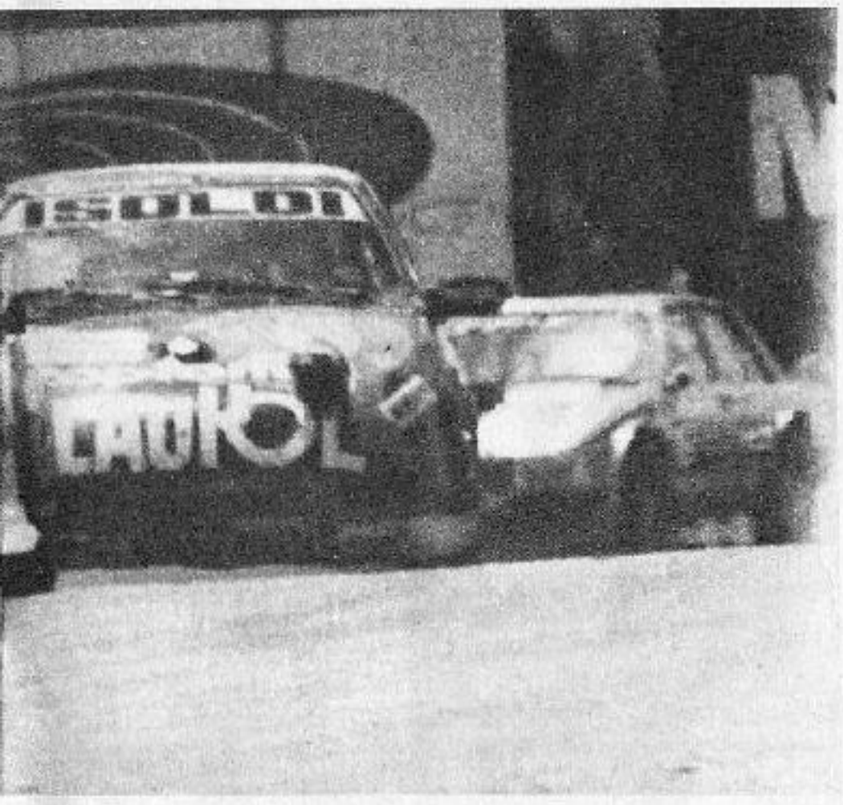
22




23




24




25







28



# BALANCE 1986

## Turismo Carretera

# UN REENCUENTRO CON EL BRILLO



1) Oscar Angeletti, el nuevo monarca del T.C. 2) Las tres marcas representadas en: M. Calamante (Chevrolet), semipasado; Marcos (Ford) por el radio ideal, y A. Aventin (Dodge) bloqueando. 3) El prolijo Ford nuevo de Oyhanart transitando sobre un "pianito". 4) Con Chevrolet, Mouras resignó el "1" pero se dio el "lujo" de ganar en Olavarría.



**Fue una temporada peleada, competitiva al máximo y como hace muchos años no se veía. Si bien Dodge continuó como dominador, ganando nueve competencias sobre dieciséis disputadas, se recuperó la jerarquía de antaño, con el regreso de Chevrolet y Ford a la punta, y con la incorporación de nombres nuevos (Morresi, Calamante, Oyhanart, Angeletti y Doumic) en el más alto escalón del podio. Se recuperó a Di Palma, Martínez Boero y Ríos y pilotos como Urretavizcaya, Lavari, Daray, Jarque y Crocco se incorporaron a la categoría.**

*Por Oscar Izzo*
*Fotos: Enrique Bianco, Juano Fernández, Cristian Frölich, Ruben Lettieri, Enrique Perrupato, Miguel Tillous y Duilio Caro.*

Indudablemente, estamos en presencia de un nuevo ciclo dentro de la historia del Turismo Carretera. Esta temporada '86 finalizada el pasado mes de diciembre, insinuó una modalidad que se dio de narices con la que vimos en los últimos tres años, en los que **Roberto Mouras** y su **Dodge** fueron dominadores absolutos, siendo junto con **Oscar Castellano**, también con Dodge, los hombres a batir.

Por entonces, las posibilidades estaban bien definidas ya que de los dos nombrados al resto existía una diferencia abismal. La "torta grande" era para ambos, mientras que los demás luchaban por las migajas.

Pero como "No hay mal que dure cien años... ni cuerpo que lo resista"




3




4



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


NORKIN
DALLADIO
AIELLO
LAV
LAS LAGUNAS
ASOC.
KEDA
AGROLUZ
Paraná San Pedro

desde su arranque, la temporada 1986 vino "imbuida de otra filosofía", totalmente diferente a la que imperó hasta entonces, con matices cambiantes a través de los dieciséis capítulos del torneo, con –por lo menos– una decena de pilotos habilitados para el triunfo, y con un relevante ascenso en las chances de Chevrolet y Ford.

## ¿POR QUE SIGUIO EL DOMINIO DEL DODGE?

Como todos saben, Dodge es una marca que no tiene arraigo mayoritario dentro del grueso del público que sigue por los diversos circuitos la evolución del Turismo Carretera, identificando a la categoría por Ford o por Chevrolet. Sin embargo, y a favor de ciertos aspectos técnicos y del trabajo denodado de los preparadores, fue afianzándose, a la par que logrando ser mayoría dentro de un nutrido parque. Desde hace un tiempo prolongado, quienes hacen sus primeras armas en T.C. se vuelcan hacia esa marca, sabiendo de antemano que arrancan con la ventaja de un exitoso desarrollo. Por eso se llevó los títulos de Marcas y de Pilotos, ganando nueve competencias sobre las dieciséis que compusieron el Campeonato '86, aunque dejando abierta la posibilidad de alternar en lo más alto a nombres que no fueron ni Mouras ni Castellano. Por una contigencia lógica, tuvieron oportunidad de encumbrarse hombres nuevos en la categoría, como **Angeletti, Paolucci, Nesprías, Capanás, Spinello, Romero, Roux, Reynoso** o **Giustozzi**, junto a fieles y "añejos" representantes de la marca como **De Benedictis, Doumic, A. Aventín, Salgado, Brescia** y **Politano**.

Evidentemente y a la luz de los resultados, Dodge sigue siendo "number one" dentro del Turismo Carretera, aunque con una tendencia expansiva, desdeñando aquel "totalitarismo" de Mouras y Castellano. El primero se volcó al Chevrolet, mientras que el segundo, supuesto heredero de toda la chance, apareció mezclado dentro de una compacta y pareja lista. Cosa de no creer, ¿no?...

## EL RESURGIMIENTO DE FORD Y CHEVROLET

Hasta hace poco tiempo –y por las razones apuntadas líneas más arriba– resultaba casi utópico que pilotos de Ford o Chevrolet "pisaran" fuerte dentro de la categoría. Pero la dedicación de **José Miguel Herceg** hacia los "Fores" de **Oscar Aventín, Jorge Oyhanart** y **Esteban Fernandino**; el desarrollo constante basado en trabajo pleno de **Pablo Satriano** para el "Chivo" de su hermano **Emilio** y posteriormente también para **Morresi** y el de Luciano **Giacomini** en el equipo "Supertap", por cuyas filas pasó el "Pato", ocupando luego su lugar **Urre-**

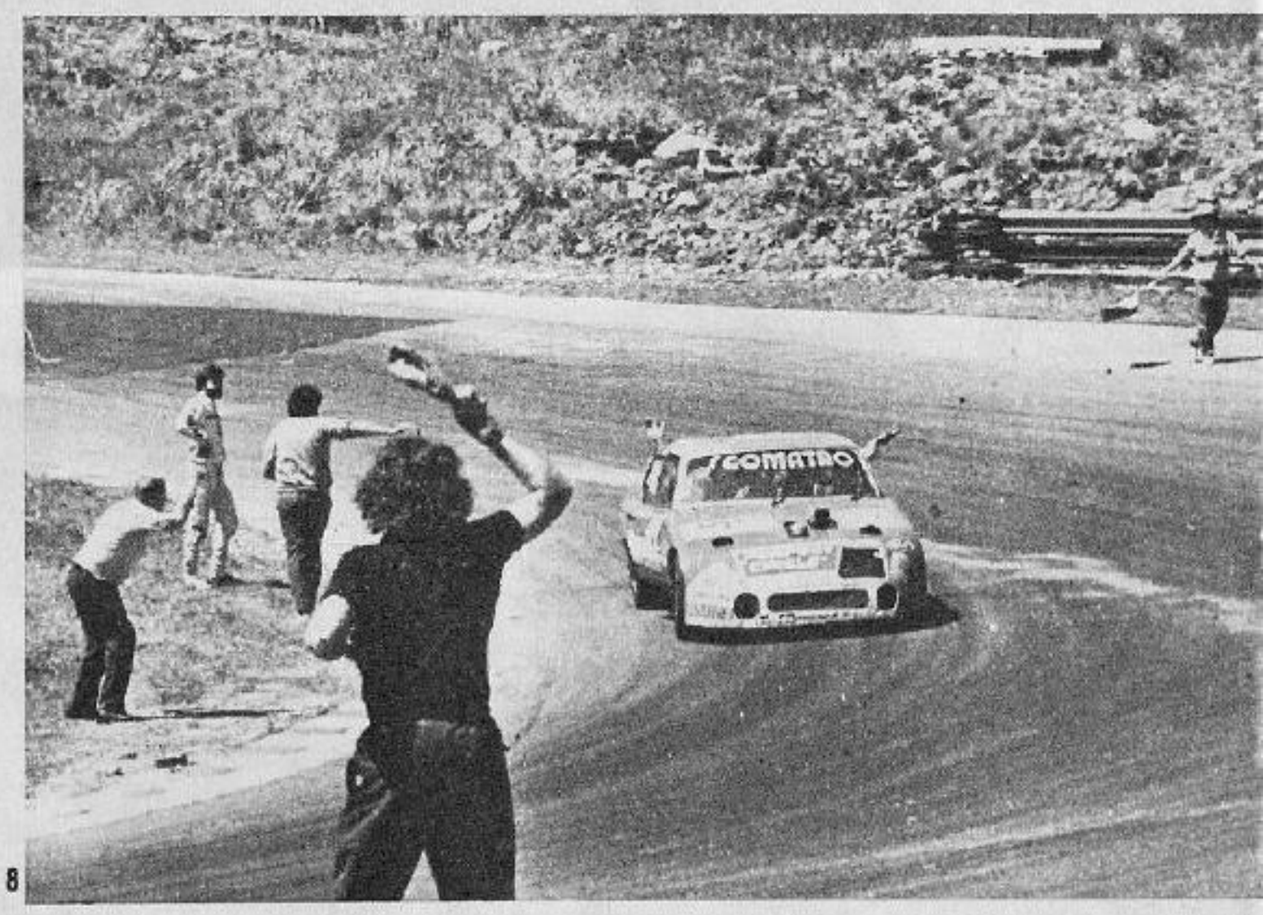


5



6


7



8

## LOS


*JUAN DE BENEDICTIS (Dodge). Santa Teresita, Bahía Blanca, La Flores, San Lorenzo*


*JORGE OYHANART (Ford). Junín*



10

*5) Luis Hernández y un Chevrolet que anda. 6) Edgardo Lavari, una de las fanias incorporaciones al T.C. '86. 7) El "Gaucho" Boero dijo que no correría más, pero... 8) En Balcarce, su tierra, el "Pelado" Calamante consiguió su primer triunfo, postergando nada menos que al "tricampeón" Mouras. 9) ¡Qué trío!... "Aplaudiéndose", Mouras y De Benedictis, con Angeletti detrás. 10) Dos "Chivos" que andan una barbaridad merced al trabajo de Pablo Satriano. Son los de su hermano Emilio y Morresi; éste último, ligado al equipo casi sobre el final del torneo. 11) Uno es Felipe Salgado, cuyo auto lo corre Esteban Fernandino, quien intenta "hacer" que trabaja. 12) Felicidad en los rostros de Oyhanart y Herceg. El "Vasco" se dio el lujo de salir de perdedor, y el "Polaco" tuvo mucho que ver. 13) Un "reincorporado" de lujo: Rubén Luis Di Palma corrió en Balcarce y en Buenos Aires, con Juan C. Giacchino en la butaca derecha...*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

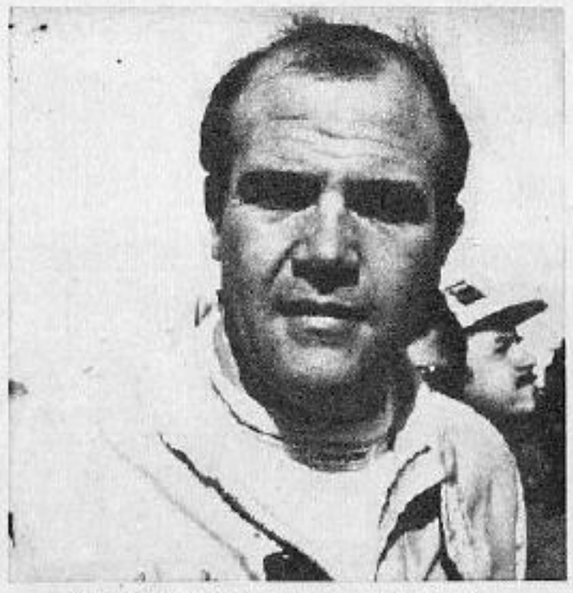
# GANADORES DEL AÑO



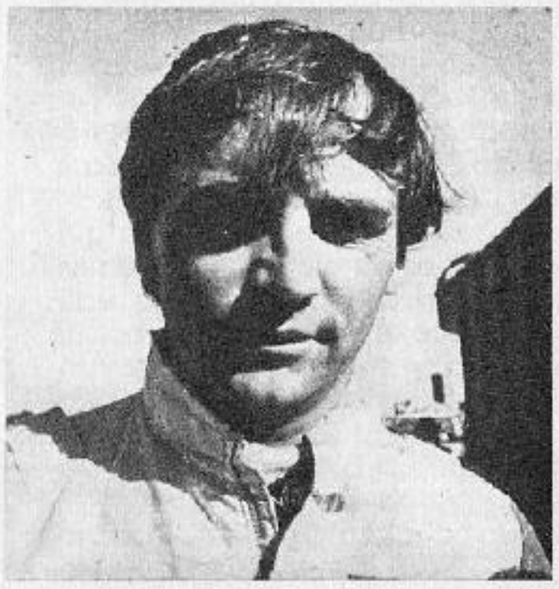
**OSCAR CASTELLANO** (Dodge). Buenos Aires. Santa Teresita



**OSCAR ANGELETTI** (Dodge). Buenos Aires. 25 de Mayo



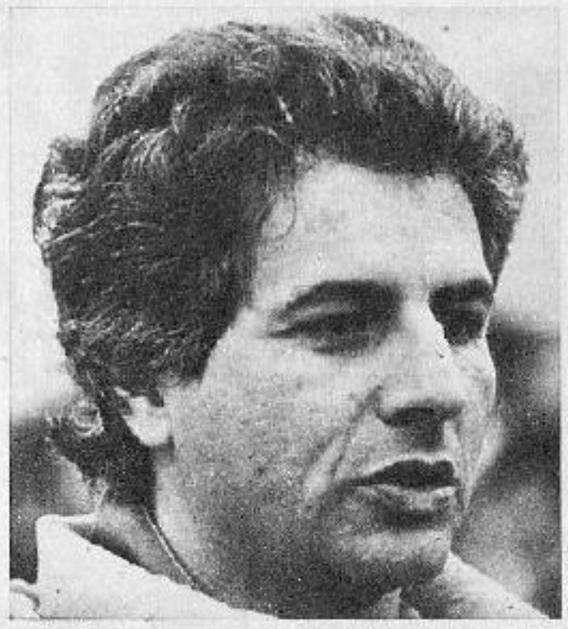
**EMILIO SATRIANO** (Chevrolet). Monte. La Plata



**OSVALDO MORRESI** (Chevrolet). Tandil



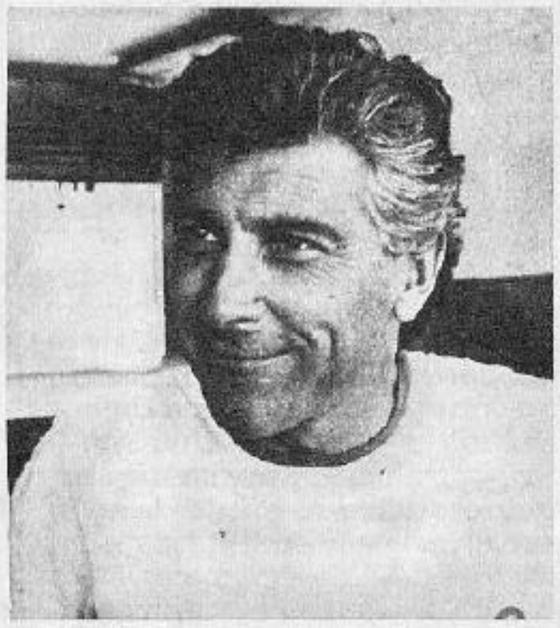
**MARIANO CALAMANTE** (Chevrolet). Indicance



**ROBERTO MOURAS** (Chevrolet). Olavarría

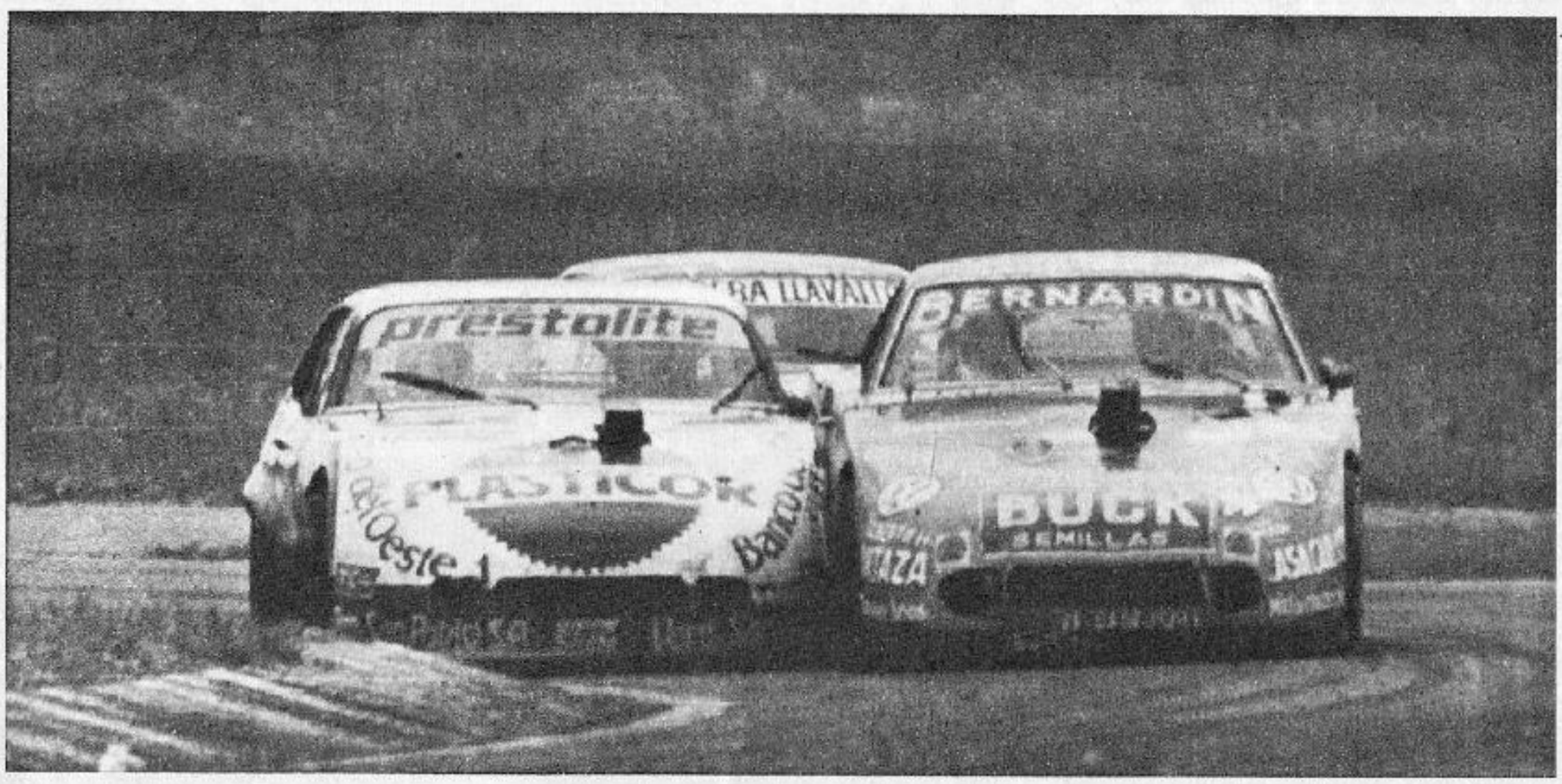


**OSCAR AVENTIN** (Ford). Buenos Aires



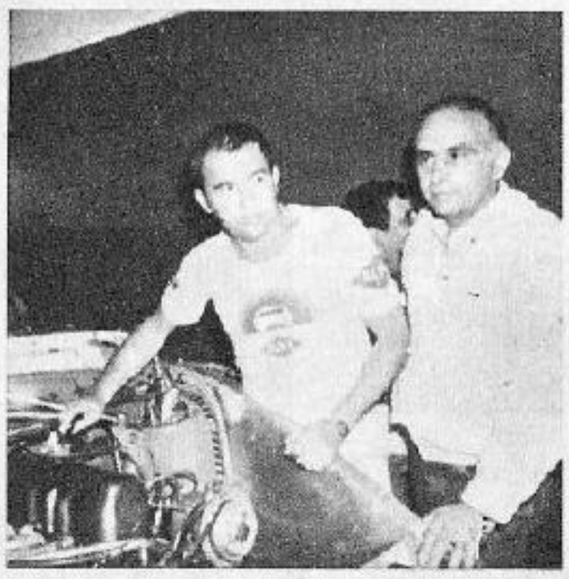
**PEDRO DOMEC** (Dodge). Gran Premio






9



11



12



13

tavizcaya –un valor de los "nuevitos" que no desentonó–, volvieron, para regocijo del público, a ambas marcas a un primerísimo plano. Esto, sin olvidar lo que en poco tiempo hicieron **Wilke** y **Pedersoli** para Mouras, y lo de **Constantino** con **Calamante** o de **Rosendo Pedro** con **Marcos** o a **Saiz, Sasso, Colabello** y **Hernández**.

En el caso del "team" Satriano, quizá los hechos no alcancen a demostrar en plenitud el arduo trabajo realizado, ya que el infortunio se presentó a menudo, y en muchas circunstancias cuando los autos estaban en punta. Lo que sí quedó demostrado es que están dentro del lote de los más veloces.

Si bien no a la altura de su tradicional rival, pero en un plano sensiblemente más elevado que el de los últimos años, Ford, más allá de sus limitaciones en cuanto a aerodinamia, protagonizó un ascenso que puede ser más manifiesto aun cuando el **Fairlane** salga a la palestra con su mejor coeficiente aerodinámico, verdadero "Talón de Aquiles" en el Falcon.

Pero más allá de las especulaciones, lo valedero es que luego de algún tiempo, tanto Ford como Chevrolet volvieron –y con fuerza– al ruedo, dejando aquella imagen de "partenaires" para pasar al "protagonismo". No hay que olvidarse de que ambas marcas son la "sal" del Turismo Carretera, y por tradición y méritos resultaba desagradable ese cono de sombras en el que estuvieron inmersas. Un gran porcentaje de este reencuentro con el brillo que tuvo el Turismo Carretera '86 obedece al "retorno" de Ford y Chevrolet. De eso no cabe ninguna duda. Basta mirar hacia atrás y recordar qué aburridas eran las carreras cuando todo se repartía entre Mouras y Castellano...

Claro que no faltará quien refute este concepto, afirmando que en un imaginario podio, basándose en las posiciones finales del Campeonato, el mismo estaría compuesto por representantes de Dodge (Angeletti, De Benedictis y Castellano), y que el de Marcas fue ganado por Dodge con 902,75 puntos sobre Chevrolet, y




*14) El "Falquito" de Oscar Aventín (ganó en Buenos Aires) escoltado por el "Johnny" De Benedictis (saliendo cruzado), que vio frustrada su esperanza de ser Campeón en la segunda etapa del Gran Premio, pero fue quien más carreras (4) ganó durante el año. 15) De pronto, para "Pincho" Castellano brotó la esperanza durante la tercera etapa del GP, pero los fierros dijeron no, sembrando la decepción entre algunos integrantes de su equipo. 16) San Juan C. Nesprias y José L. Paolucci... Difícilmente los haya visto así, aparejados en la ruta, pero los ubicamos de esa forma porque están en un nivel parejo y en ascenso...*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


BERNARDI
BUCK
HUGO VIDAL


JUAN SALE
Zanussi
Zanussi
Fides
SAN MICHEL
CLAUMAR
VORAGINE

1.147,25 sobre Ford... Pero para establecer ese parámetro hay que tomar en cuenta la cantidad de representantes que tiene cada una de las marcas. Dodge, en ese sentido, lleva una notoria ventaja, aunque no hay que olvidar que en cuanto a podios pero "reales", en todas las competencias –excepto en la segunda de Santa Teresita–, los mismos siempre cobijaron a algún representante de Ford o Chevrolet.

## CIRCUITOS

Aunque algunos tradicionalistas supongan lo contrario, entendemos que los **autódromos** serán, en algunos años mas, el centro de acción de los Turismo Carretera, sin perder por ello su imagen de categoría folklórica. Pero claro, ese vuelco podría ser perjudicial si se produce abruptamente, ya que el proceso deber ser paulatino, con una "aclimatación" progresiva que permita asimilar el cambio sin ningún tipo de inconvenientes.

Es cierto que la ruta tiene su atractivo, pero convengamos en que cada vez los riesgos se incrementan más, la seguridad obliga a un despliegue más amplio y, por lo tanto, se debe mirar hacia el futuro. Afortunadamente, en el seno de la Comisión Directiva de la A.C.T.C. la tendencia es ir aumentando la cantidad de presencias en escenarios pefmanentes. En 1985 fueron cuatro; en la temporada pasada, cinco y para la que comenzará en febrero están contempladas **seis** competencias en autódromos, saliendo además del ambito de la provincia de Buenos Aires, ya que se prevén carreras en Rafaela y Salta. Sin dudas, uno de los grandes aciertos proyectados.

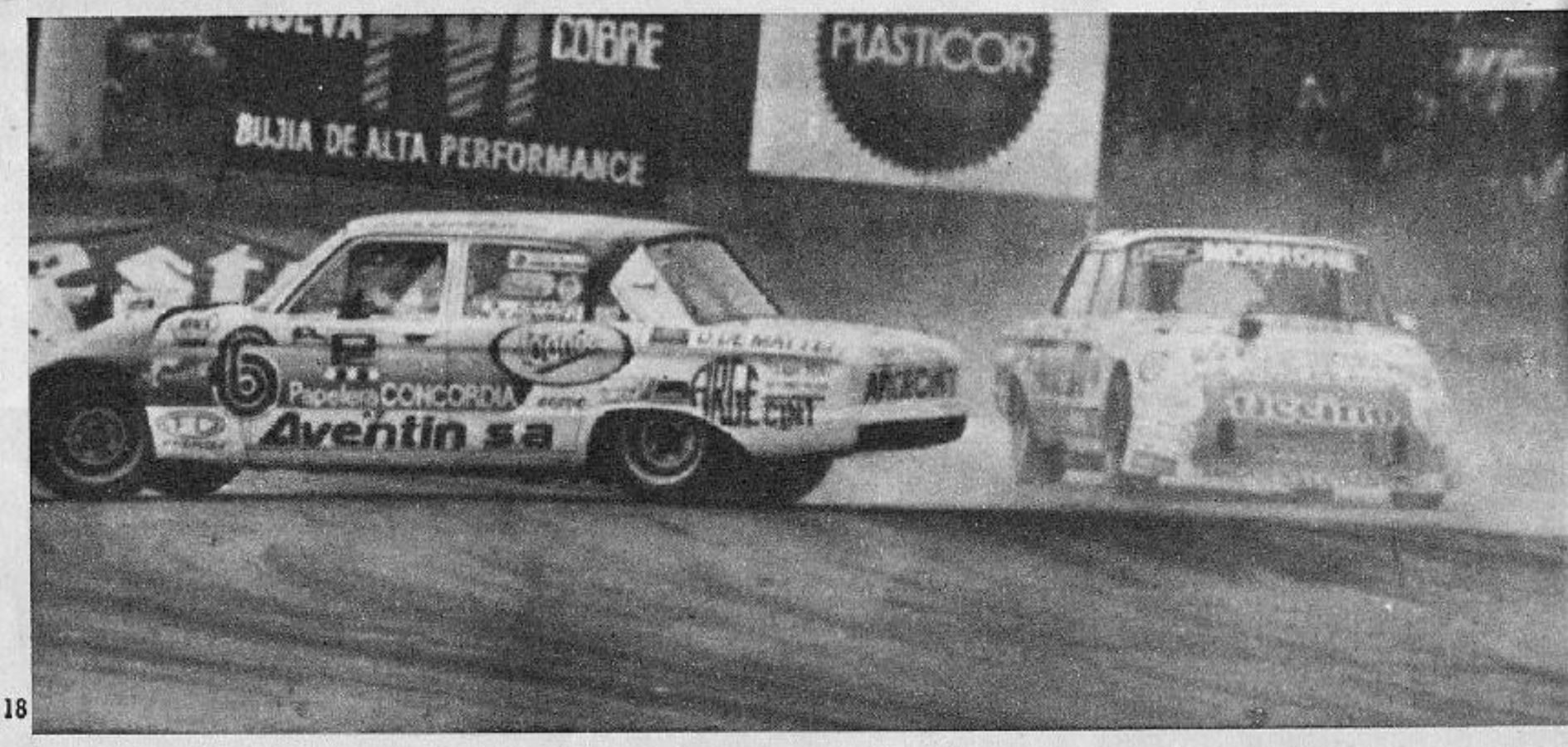
Otro de los aciertos, pero ya realizado, fue la implantación –a partir de la competencia en Las Flores– de las gomas **"slick"** en los autódromos, ya que el saldo de esta novedad fue óptimo a la hora de elaborar los presupuestos en los diferentes equipos. Además, esta circunstancia trajo aparejado un avance tecnológico patentizado en la puesta a punto de las suspensiones para cada uno de los distintos autódromos, que, dicho sea de paso, volvieron a contar con el invalorable (aunque aun no "indispensable" para el T.C.) aporte de la televisión.

Volviendo al tema de los circuitos, en el caso de los **semipermanentes** ratificamos nuestra postura sobre la inconveniencia de aquellos que superen los ocho o nueve **kilómetros** de recorrido, exceptuando al de **Tandil**, al que consideramos como el más interesante por sus caracteristicas topográficas.

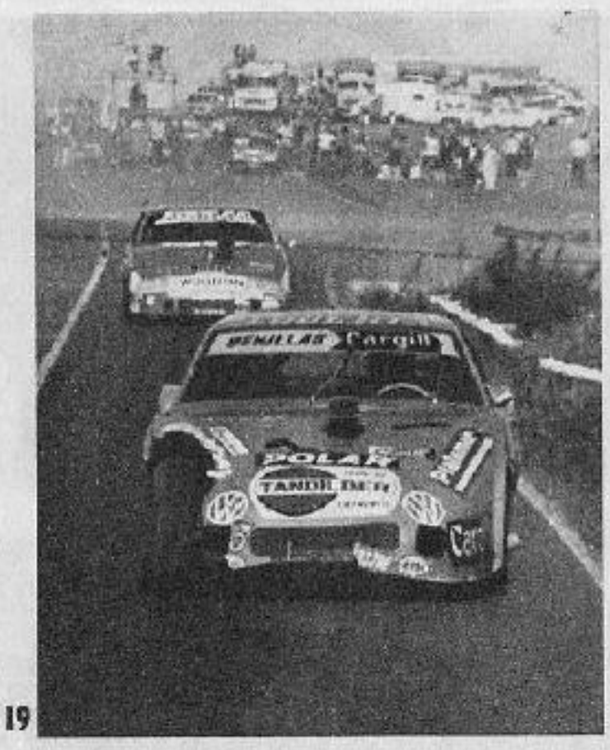
En escenarios de ese tipo, en autódromos o en trazados de **montaña** se pueden llevar a cabo carreras de autos para diversión de pilotos y público, obligando a los primeros a un despliegue



17




18




19




20




21

*17) El drama del año, cuando en La Plata el Dodge de Ataun se descontrola, a resultas de lo cual hubo dos muertos. (Foto Carlos Vidal, gentileza diario Clarín). 18) Fernandino se apresta a pasar entre O. Aventín y Satriano, quienes luego de un toque quedaron mirando para lados distintos. Fue en el Autodromo de Buenos Aires. 19) Oscar Castellano con el flanco derecho de su trompa roto. Fue en San Lorenzo. 20) Este negro Dodge de Jorge Roux tuvo varias actuaciones destacables. 21) El impresionante vuelo del "Toto" Doumic en Monte. Sobre el fin de temporada, ganó el Gran Premio. ¡Qué tal!.. 22) Así quedó el Falcon de Osvaldo Sasso luego de su accidente en Tandil.. 23) Apenas una vuelta y media pudo completar Morresi en San Lorenzo, durante la final. En la serie había sido segundo, pero se descontrola y... Lo sigue el rendidor Chevrolet de Polinori. 24) Mouras, Calamante y Castellano en Balcarce, en una carrera catalogada como la mejor de las disputadas en autódromos.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



## LOS QUE LARGARON EN CADA UNA

| Carrera | Participantes |
|---|---|
| Santa Teresita | 47 |
| Buenos Aires | 30 |
| Bahía Blanca | 51 |
| Tandil | 81 |
| Las Flores | 35 |
| San Lorenzo | 53 |
| Santa Teresita | 64 |
| Buenos Aires | 56 |
| 25 de Mayo | 70 |
| Monte | 75 |
| Junín | 62 |
| Olavarría | 84 |
| Balcarce | 53 |
| Buenos Aires | 64 |
| La Plata | 72 |
| Gran Premio | 89 |
| **TOTAL** | **986** |
| **PROMEDIO** | **61,62** |

## LUCES Y SOMBRAS

**Lo bueno:** La competitividad mostrada
**Lo malo:** Que aún se siga corriendo en circuitos tan largos
**Lo lindo:** El apoyo incondicional del público
**Lo feo:** El desborde de parte de ese público, que varias veces obligó a demorar una largada
**Lo agradable:** El regreso de algunos (Di Palma) y la incorporación de otros (Crocco, Jarque, Daray, Lavari, Urretavizcaya)
**El susto:** El de Oscar Aventín cuando se le metió por abajo el auto de Osvaldo Villaverde, en la primera carrera en Santa Teresita
**La alegría:** De Oscar Angeletti y su equipo por la conquista de un campeonato que a principios de temporada ni imaginaban
**Lo triste:** El accidente de Miguel Atauri en La Plata
**Lo reconfortante:** Que hubo cinco carreras en autódromos
**Lo desacertado:** Hacer un Gran Premio de las características del de La Pampa
**Lo notable:** Que cinco pilotos salieron de "perdedores": Morresi, Angeletti, Oyhanart, M. Calamante y Doumic
**Lo frustrante:** Que Juan De Benedictis haya perdido este campeonato
**Lo acertado:** La incorporación de las cubiertas "slick" para autódromos
**Lo positivo:** El gesto de Mazzacane y Jáuregui, que sacrificaron su chance en el Gran Premio para auxiliar a Romero y Donadío, cuyo Dodge se había incendiado
**Lo negativo:** Que en los "boxes" haya gente que nada tiene que hacer allí
**Lo desconcertante:** Que cierto personal policial, contratado para evitar desbordes de público, se dedique a ver la carrera en lugar de cumplir con su tarea específica
**Lo desgastante:** Que el Campeonato 86 estuviera integrado por 16 competencias
**La mentira:** De Jorge Martínez Boero, quien luego de anunciar su retiro definitivo del automovilismo a mediados de 1985, volvió durante la pasada temporada
**Lo lamentable:** Que Omar Wilke y Jorge Pedersoli se hayan separado
**El festejo:** De Pedro Doumic luego de ganar el Gran Premio. Comenzó horas después de que le bajaran la bandera y culminó quince días más tarde...
**Lo auspicioso:** El trabajo que hicieron Paolucci, Urretavizcaya, Salgado y Nespias en el Gran Premio
**La deuda:** Jorge Oyhanart prometió un asado a CORSA luego de ganar en Junín, pero aún no "prendió el fuego"
**Lo interesante:** La dedicación de José Miguel Herceg, que se manifestó con más intensidad que durante 1985, lo que quedó expuesto en el desempeño de los Ford de los que se ocupa el "Polaco" en el T C.
**Lo simpático:** La presencia de la mujer, en la persona de Fabiana Miraldi, acompañando en el Chevrolet a su padre Roque Luis Miraldi, en la última competencia del Autódromo de Buenos Aires





22




23




24

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

gue conductivo, mientras que en trazados de rectas interminables las carreras pasan a ser "de preparadores", aspecto no aconsejable si de incrementar la seguridad se trata. Es para pensarlo, ¿o no?...

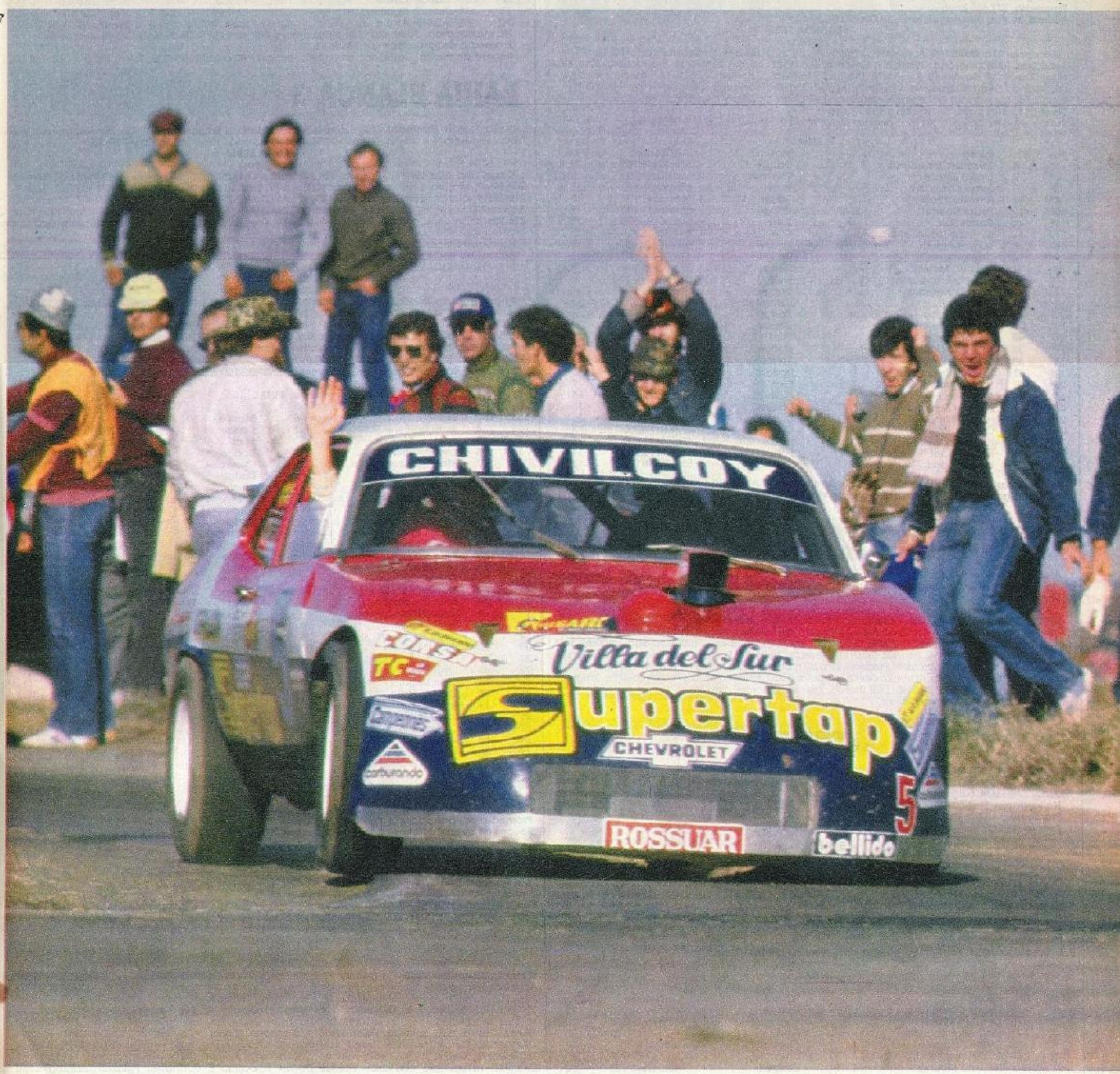
## INSTITUCIONALMENTE

Aquella semillita plantada por **Plinio Abel Rosetto** y un grupo de tenaces de la epoca, el 30 de agosto de 1960, bautizada con el nombre de **Asociación Corredores Turismo Carretera**, es hoy una floreciente planta. En poco más de un cuarto de siglo fue gestándose un poderío que le permitió –a partir de mayo de 1979– la autofiscalización, merced al tesón y el empuje del recordado "Gordo" **Octavio Suárez**. Pero como los hombres pasan y las instituciones quedan, en la actualidad **Juan Carlos Deambrosi** continúa con aquella filosofía, fortaleciendo una imagen que se intenta proyectar incluso hacia el exterior (Brasil, más concretamente al autódromo de Jacarepaguá, en Río de Janeiro), reeditando aquellas incursiones del T.C. de las cupecitas por Uruguay, Chile y precisamente Brasil.

Hay errores, es cierto... Entre ellos, notables quizás hayan sido la **excesiva cantidad** de competencias durante la pasada temporada (16) y los caminos elegidos para el **Gran Premio**. Pero de todos modos el balance final nos hace albergar un **optimismo** muy grande en cuanto al futuro próximo. Las bases estuvieron dadas durante 1986: excelentes carreras, el retorno de Ford y Chevrolet al primer plano, un Campeón (Angeletti) que además de acelerar, penso, y cinco luchadores (el propio Angeletti, Oyhanart, Morresi, M. Calamante y Doumic) que lograron su primer triunfo en la categoría. ¿Hace falta algun fundamento más?

*25) El "Cholo" Julio Salgado de brillante trabajo en la primera etapa del Gran Premio.*
*26) Uno de los sustos del año, cuando en la primera de Santa Teresita el Dodge de Villaverde se descontrolo, impactando contra el Ford de O. Aventin, que momentos antes tambien se habia ido afuera (Foto Walter Contreras, genileza "TC... La revista").* 27) *Morresi rumbo a su primera victoria, en Tandil, y con el "Chivo" de Supertap.*





# TURISMO CARRETERA: TODAS LAS CARRERAS DE

## SANTA TERESITA 1

Auto Moto Club Santa Teresita - "Primera Vuelta Triangulo del Tuyu" - Circuito semipermanente "Triángulo del Tuyú" de 9.150 m. - 18 vueltas - Recorrido total: 164,7 km. - 23/2/86

**PRIMERA SERIE**
(7 vueltas)

**Castellano 21m38s05/100**; Marcos, 21m41s06; Mouras, 21m43s54; Oyhanart, 21m49s94; Morresi, 21m51s20; Doumic, 21m52s29; Brescia, 21m55s56; Calamante, 22m15s99; Arana, 22m25s24; Torrens, 22m27s96; Fiorda, 22m44s06; Apella, 22m54s96; Carelli, 22m55s02; Pernia, 23m10s47; Zanardi, 23m14s46; Becco, 23m36s48; López, 24m04s51; Fernandez, 20m46s79 (6v); Delconte, 22m07s61 (6v); **Luppi**, 16m49s17 (5v); Loloco, 10m21s16 (3v)

**No registraron paso**: Sasso y Palazzo.
**No largaron**: Salgado y Dibenedetto.
**Promedio**: 177,635 km/h.
**Récord de vta.**: Mouras en la 6ª 3m01s99/100 a 180,998 km/h

**SEGUNDA SERIE**
(7 vueltas)

**Satriano, 21m48s25/100**; A. Aventin, 21m50s50; Alauri, 21m52s74; Angeletti, 21m55s12; De Benedictis, 22m05s46; Saiz, 22m05s27; Nesprias, 22m07s28; Ducret, 22m12s56; Occhionero, 22m16s04; Nani, 22m30s24; Gardinalli, 23m04s78; Urquiza, 24m04s83; Caparros, 24m08s94; Pesenti, 24m12s95; (6v); Landa, 19m12s02; Jazma, 20m08s71; Segad, 23m43s15; Aldana, 23m57s89; (5v); Piccinini 22m02s99; (2v); Carlos Calamante, 6m36s66; (1v); Costa, 3m23s55; Deambrosi, 3m25s96.

**No registraron paso:** O. Aventin y Villaverde.
**Promedio**: 176,250 km/h. **Récord de vta**: Alauri en la 7ª 3m03s79/100, a 179,225 km/h.

**FINAL**

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | **55m32s48/100** | 18 |
| 2º | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 55m42s49/100 | 18 |
| 3º | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 55m56s06/100 | 18 |
| 4º | 11 | Antonio Aventin | Dodge | 56m15s96/100 | 18 |
| 5º | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 56m35s37/100 | 18 |
| 6º | 16 | Carlos Saiz | Ford | 56m35s96/100 | 18 |
| 7º | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 56m46s71/100 | 18 |
| 8º | 18 | Miguel Alauri | Dodge | 56m56s83/100 | 18 |
| 9º | 12 | Gustavo Brescia | Dodge | 57m01s17/100 | 18 |
| 10º | 1 | Roberto Mouras | Dodge | 57m02s18/100 | 18 |
| 11º | 63 | Alberto Arana | Ford | 57m13s02/100 | 18 |
| 12º | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 57m14s75/100 | 18 |
| 13º | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 57m33s09/100 | 18 |
| 14º | 22 | Hector Fiorda | Dodge | 57m48s40/100 | 18 |
| 15º | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 1h01m28s89/100 | 18 |
| 16º | 88 | Nestor Apella | Ford | 1h03m28s30/100 | 18 |
| 17º | 33 | Edgardo Caparros | Dodge | 54m18s89/100 | 17 |
| 18º | 38 | Carlos Torrens | Torino | 54m53s54/100 | 17 |
| 19º | 62 | Juan C. Deambrosi | Dodge | 55m21s69/100 | 17 |
| 20º | 108 | Nestor Gardinalli | Ford | 55m42s55/100 | 17 |
| 21º | 46 | Angel Becco | Ford | 54m21s96/100 | 16 |
| 22º | 111 | Antonio Fernandez | Dodge | 55m21s01/100 | 16 |
| 23º | 72 | Hugo Pesenti | Dodge | 55m31s96/100 | 16 |
| 24º | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 47m04s77/100 | 15 |
| 25º | 68 | Hugo Piccinini | Ford | 43m45s85/100 | 15 |
| 26º | 21 | René Ducret | Ford | 44m10s30/100 | 14 |
| 27º | 104 | Mario Segad | Chevrolet | 55m25s31/100 | 14 |

**No clasificaron**: Carelli, Jazma, Zanardi, Delconte, Pernia, Angeletti, Occhionero, López, Marcos.
**Promedio general**: 117,921 km/h. **Récord de vta.**: Mouras en la 17ª 3m02s98/100, a 180,118 km/h.

## BUENOS AIRES 2

Asociacion de Corredores Turismo Carretera - Premio "Octavio Justo Suarez" - Autodromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito Nº 12 de 5.641, 62 m. - 20 vueltas - Recorrido total: 112,832 km. 2/3/86.

**PRUEBAS DE CLASIFICACION**: Castellano, 1m57s75/100; Morresi 1m58s39; De Benedictis, 1m58s39; Oyhanart, 1m58s53; Mouras, 1m58s64; Fernandino, 1m58s95; A. Aventin, 1m59s13; Satriano, 1m59s29; M. Calamante, 1m59s87; Angeletti, 1m59s92; O. Aventin, 2m00s36; Colabello, 2m00s55; Sasso, 2m00s62; Saiz, 2m00s63; Nesprias, 2m00s64; Doumic, 2m01s10; Brescia, 2m01s55; Polinori, 2m01s68; Arana, 2m01s84; Landa, 2m01s95; Salgado, 2m02s07; Piccinini, 2m02s91; Deambrossi, 2m03s43; Torrens, 2m03s68; Peduzzi, 2m03s83; Palma, 2m04s04; Costa, 2m04s12; Luppi, 2m05s57; Politano, 2m05s71; Goyeneche, 2m06s29; Delconte, 2m06s52; Becco, 2m06s81; Gil Bicella, 2m05s87; Pourciel, 2m13s63.

**No clasificaron**: Romero y Gallo.
**Promedio**: 172,482 km/h.

**PRIMERA SERIE**
5 vueltas (28,208 km).

Castellano, 11m20s16/100; M. Calamante, 11m59s88; Arana, 12m00s62; O. Aventin, 12m09s36; Costa, 12m12s48; De Benedictis, 12m17s51; Nesprias, 12m21s93; Brescia, 12m23s52; A. Aventin, 12m32s51; Mouras, 12m43s34; Salgado, 13m11s57; Delconte, 13m31s08 (4v.); Sasso, 11m34s57; Politano, 12m00s84.

**No largaron**: Peduzzi y Gil Bicella.
**Promedio**: 149,401 km/h.
**Récord de vuelta**: Castellano en la 4ª 2m12s54/100 (153,235 km/h).

**SEGUNDA SERIE**
5 vueltas (28,208 km).

Morresi, 11m03s62/100; Fernandino, 11m11s34; Oyhanart, 11m27s36; Satriano, 11m29s51; Angeletti, 11m42s67; Doumic, 11m47s62; Saiz, 11m50s25; Landa, 11m54s15; Colabello, 12m19s16; Torrens, 12m20s50; Deambrossi, 12m31s37; Piccinini, 12m46s51; Goyeneche, 12m48s50; Palma, 13m03s06 (4v); Becco, 9m59s19 (2v.); Polinori, 6m41s42.

**No largaron**: Luppi y Pourciel.
**Promedio**: 153,023 km/h.
**Récord de vuelta**: Fernandino en la 5ª, 2m11s36/100 (154,611 km/h).

**FINAL**

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 3 | Oscar Castellano | Dodge | **40m24s56/100** | 20 |
| 2º | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 40m26s52/100 | 20 |
| 3º | 177 | Esteban Fernandino | Ford | 40m29s85/100 | 20 |
| 4º | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 40m32 | 20 |
| 5º | 17 | M. Calamante (h) | Chevrolet | 40m41s40/100 | 20 |
| 6º | 1 | Roberto Mouras | Dodge | 40m42s48/100 | 20 |
| 7º | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 41m02s03/100 | 20 |
| 8º | 11 | Antonio Aventin | Dodge | 41m02s52/100 | 20 |
| 9º | 16 | Carlos Saiz | Ford | 41m05s86/100 | 20 |
| 10º | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 41m29s44/100 | 20 |
| 11º | 6 | Oscar Aventin | Ford | 41m34s66/100 | 20 |
| 12º | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 41m43s60/100 | 20 |
| 13º | 95 | Juan M. Landa | Dodge | 42m07s74/100 | 20 |
| 14º | 36 | Arturo Costa | Chevrolet | 42m18s49/100 | 20 |
| 15º | 69 | Julio Salgado | Dodge | 42m24s67/100 | 20 |
| 16º | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 40m48s68/100 | 19 |
| 17º | 46 | Angel Becco | Ford | 40m48s97/100 | 19 |
| 18º | 51 | Francisco Politano | Dodge | 40m53s46/100 | 19 |
| 19º | 141 | Alberto Palma | Dodge | 40m53s95/100 | 19 |
| 20º | 140 | Daniel Goyenetche | Dodge | 42m11s87/100 | 19 |
| 21º | 94 | Luis Delconte | Chevrolet | 41m19s39/100 | 17 |
| 22º | 38 | Carlos Torrens | Torino | 34m02s84/100 | 16 |
| 23º | 62 | Juan C. Deambrossi | Dodge | 29m51s59/100 | 14 |
| 24º | 63 | Alberto Arana | Ford | 27m05s78/100 | 13 |

**No clasificaron**: Colabello (10v.), Oyhanart y Piccinini (5v.), De Benedictis y Brescia (2v.).
**Promedio del ganador**: 167,534 km/h.
**Récord de vuelta**: Castellano en la 18a. 1m59s47/100 a 169,999 km/h.

## BAHIA BLANCA 3

Bahía Blanca Automóvil Club - 10a. Vuelta Ciudad de Bahia Blanca - Circuito semipermanente "Grunbein Agromax" de 12,74 km. - 12 vueltas - Recorrido total: 152,880 km. 23/3/86.

**PRIMERA SERIE**
(5 vueltas)

**Castellano, 20m45s49/100 (Prom. 184,120 km/h)**; Oyhanart, 20m09s66; Brescia, 20m51s55; Mouras, 20m59s47; Morresi, 21m00s60; Paolucci, 21m14s77; Saiz, 21m15s06; L. Hernandez, 21m17s67; Marcos, 21m18s19; Blanco, 21m21s51; Landa, 21m21s95; Costa, 21m45s86; Spinella, 21m56s07; Mazzacane, 21m56s70; Reynoso, 22m02s46; Deambrosi, 22m04s69; Nani, 2mm07s28; Becco, 22m27s25; Firpo, 22m28s15; Fiorda, 22m45s64; Gutroga, 23m29s95; Torrens, 8m46s59 (2v); Goyenetche, 20m10s60 (2v); Romero, 4m33s08 (1v); Jazma, 4m42s07 (1v).

**No registró paso**: Ivaldi.
**Récord de vuelta**: Castellano en la 5ª vuelta, 4m02s91/100 a 188,810 km/h.

**SEGUNDA SERIE**
(5 vueltas)

**Angeletti, 21m02s21/100 (Prom. 181,681 km/h)**; De Benedictis, 21m09s42; Doumic, 21m17s17; A. Aventin, 21m17s44; M. Calamante, 21m17s65; Alauri, 21m19s76; Caparros, 21m19s89; Salgado, 21m24s94; Malisia, 21m32s81; Polinori, 21m43s18; Sasso, 21m43s28; Carelli, 21m50s28; O. Aventin, 21m56s88; Urquiza, 22m02s54; Santagatti, 22m17s79; Palma, 22m23s80; Politano, 22m27s49; C. Calamante, 22m40s02; Fernandez, 22m57s82; Sabaño, 24m03s55 (4v); Santonocito, 9m37s26 (2v); Satriano, 4m24s42 (1v); Delconte, 4m34s94 (1v); M. Arrechea, 5m03s32 (1v); Crovo, 8m05s83 (1v).

**Récord de vuelta**: Angeletti en la 5ª vuelta, 4m07s32/100 a 185,443 km/h.

**FINAL**

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 49m42s38/100 | 12 |
| 2º | 7 | Antonio Marcos | Ford | 49m46s92/100 | 12 |
| 3º | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 49m58s92/100 | 12 |
| 4º | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 50m01s91/100 | 12 |
| 5º | 11 | Antonio Aventin | Dodge | 50m07s16/100 | 12 |
| 6º | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 50m13s22/100 | 12 |
| 7º | 1 | Roberto Mouras | Chevrolet | 50m16s57/100 | 12 |
| 8º | 16 | Carlos Saiz | Ford | 50m38s29/100 | 12 |
| 9º | 33 | Edgardo Caparros | Dodge | 50m50s70/100 | 12 |
| 10º | 50 | Ruben Blanco | Chevrolet | 51m04s40/100 | 12 |
| 11º | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 51m12s21/100 | 12 |
| 12º | 69 | Julio Salgado | Dodge | 51m34s84/100 | 12 |
| 13º | 25 | Osvaldo Sasso | Ford | 51m53s55/100 | 12 |
| 14º | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 52m07s08/100 | 12 |
| 15º | 34 | Manuel Carelli | Dodge | 52m08s87/100 | 12 |
| 16º | 54 | Juan C. Spinella | Dodge | 52m14s78/100 | 12 |
| 17º | 73 | Hugo Mazzacane | Dodge | 52m22s64/100 | 12 |
| 18º | 36 | Arturo Costa | Chevrolet | 52m47s47/100 | 12 |
| 19º | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 53m13s58/100 | 12 |
| 20º | 22 | Hector Fiorda | Dodge | 47m14s70/100 | 11 |
| 21º | 51 | Francisco Politano | Dodge | 48m32s48/100 | 11 |
| 22º | 102 | Jorge Reynoso | Dodge | 48m47s42/100 | 11 |
| 23º | 66 | Leon Urquiza | Dodge | 48m54s84/100 | 11 |
| 24º | 78 | Clemar Firpo | Dodge | 49m14s91/100 | 11 |
| 25º | 111 | Antonio Fernandez | Dodge | 50m24s30/100 | 11 |
| 26º | 28 | Jose Malisia | Chevrolet | 42m19s67/100 | 10 |
| 27º | 52 | Carlos Calamante | Chevrolet | 44m47s51/100 | 10 |
| 28º | 18 | Miguel Alauri | Dodge | 37m46s76/100 | 9 |
| 29º | 46 | Angel Becco | Ford | 40m18s14/100 | 9 |
| 30º | 141 | Alberto Palma | Dodge | 45m39s17/100 | 9 |

**No clasificaron**: Landa, (6v); Sabaño y Quiroga, (5v); Castellano, (4v); Brescia, (3v); O. Aventin, L. Hernandez, Santagatti, Deambrosi y Delconte, (2v); Crovo, (1v).
**No registró paso**: Paolucci.
**Promedio del ganador**: 184,539 km/h.
**Récord de vuelta**: Marcos en la 10ª vuelta, 4m04s20/100 a 187,813 km/h.

## TANDIL 4

Tandil Auto Club - Club Atletico Alumni de B. Juarez - Club Atletico Independiente de Loberia - "XXIX Edición Vuelta de Tandil - Premio 47º Aniversario del Tandil Auto Club" - Circuito Semipermanente de Tandil de 32,375 km - Dos series de seis vueltas y final por suma de tiempos - Recorrido total: 388,5 km - 4/5/86

**PRIMERA SERIE** (Seis vueltas)

**Morresi, 1h03m03s76/100**; Castellano, 1h03m12s53; Satriano, 1h03m24s66; A. Aventin, 1h03m39s88; Angeletti, 1h03m50s41; Doumic, 1h04m03s90; Fernandino, 1h04m20s45; Caparros, 1h04m22s26; Oyhanart, 1h04m24s49; Alauri, 1h04m43s21; M. Calamante, 1h04m46s86; Landa, 1h04m49s01; O. Aventin, 1h04m51s32; Hernandez, 1h04m53s43; Di Nezio, 1h04m58s82; De Arzave, 1h04m59s56; Romero, 1h06m10s82; Degliantor[illegible]m10s86; Malisia, 1h05m20s74; Salgado, 1h05m45s33; Nani, 1h05m57s68; Fiorda, 1h06m12s50; Spinella, 1h06m13s79; Mazzacane, 1h06m16s46; Reynoso, 1h06m41s58; Torrens, 1h06m41s80; Ca[illegible], 1h07m19s26; Carelli, 1h07m25s93; Costa, 1h07m30s89; Pedrigo, 1h07m34s01; Loloco, 1h08m26s95; Luppi, 1h09m13s57; [illegible]olitano, 1h09m53s75; Apella, 1h12m04s94; Zanardi, 1h15m22s92; Delconte, 1h15m58s95, con cinco vueltas; Ducret, Finocchio, E. Rodriguez, Palazzo, Jazma, Pesenti,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Quiroga. Nathan. J. García. Arrechea y Saiz, con cuatro vueltas: Marcos, Buslos, A. Fernández, Perlo, Muñiz y Goyeneiche; con tres vueltas: Altuna, Santagatti, Bresano, Becco, Firpo y Urquiza; con dos vueltas: Mouras, O. Lynn, Deambrosi, Caparella, Sanguinetti, Carullo, D. Martínez, Aldana y Paolucci; con una vuelta: De Benedictis, Colabello, Polinori, Vigilanco, Arrechea y Piccinini.
**No registraron paso:** Sasso, Blanco, Gardinalli, Di Benedetto.
**No largaron:** C. Calamante y Herraiz.
**Promedio del ganador:** 184,817 km/h.
**Récord de vuelta:** Morresi en la 3ª en 10m25s55/100 a 186.316 km/h.

SEGUNDA SERIE (Seis vueltas)

**Satriano, 1h03m39s47/100**; Castellano, 1h03m41s27; Morresi, 1h03m41s64; Angeletti, 1h04m07s05; Caparrós, 1h04m22s14; Fernandino, 1h04m34s29; Ataurí, 1h04m35s69; O. Aventín, 1h04m48s21; M. Calamante, 1h04m48s95; Nesprias, 1h04m49s45; Romero, 1h05m01s78; Fiorda, 1h05m36s80; Reynoso, 1h06m01s16; Arrechea, 1h06m15s16; Salgado, 1h06m39s52; Torrens, 1h07m08s07; Saiz, 1h07m08s67; Spinella, 1h07m23s11; Mazzacane, 1h07m35s46; Doumic, 1h07m39s18; Costa, 1h07m45s48; Apella, 1h08m05s89; Loioco, 1h08m24s34; Jazmín, 1h08m26s39; Nani, 1h08m34s99; Luppi, 1h09m30s29; Palazzo, 1h10m09s68; J. García, 1h12m02s53; con cinco vueltas: Landa y Quiroga; con cuatro vueltas: Oyhanart y Politano; con tres vueltas: De Arzave, Muñiz y Malisia; con dos vueltas: Altuna, Di Benedetto y Di Nezio; con una vuelta: Degliantoni, Paolucci, Ca, E. Rodríguez y Nathan.
**No registraron paso:** A. Aventín, Fedrigo, Firpo, Aldana, Goyeneiche y Arrechea.
**Promedio del ganador:** 183,088 km/h.
**Récord de vuelta:** Morresi en la 3ª en 10m31s66/100 a 184,513 km/h.

FINAL

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 5 | **Osvaldo Morresi** | Chevrolet | **2h06m45s39/100** | 12 |
| 2° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 2h06m53s80 | 12 |
| 3° | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 2h07m04s13 | 12 |
| 4° | 8 | **Oscar Angeletti** | Dodge | 2h07m57s46 | 12 |
| 5° | 33 | Edgardo Caparrós | Dodge | 2h08m44s42 | 12 |
| 6° | 177 | Esteban Fernandino | Ford | 2h08m54s74 | 12 |
| 7° | 18 | Miguel Ataurí | Dodge | 2h09m18s90 | 12 |
| 8° | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 2h09m35s81 | 12 |
| 9° | 6 | Oscar Aventín | Ford | 2h09m39s53 | 12 |
| 10° | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 2h09m41s27 | 12 |
| 11° | 137 | José M. Romero | Dodge | 2h10m12s60 | 12 |
| 12° | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 2h11m43s08 | 12 |
| 13° | 22 | Héctor Fiorda | Dodge | 2h11m49s30 | 12 |
| 14° | 69 | Julio Salgado | Dodge | 2h12m24s85 | 12 |
| 15° | 102 | Jorge Reynoso | Dodge | 2h12m42s74 | 12 |
| 16° | 54 | Juan C. Spinella | Dodge | 2h13m36s90 | 12 |
| 17° | 38 | Carlos Torrens | Torino | 2h13m49s87 | 12 |
| 18° | 73 | Hugo Mazzacane | Dodge | 2h13m51s92 | 12 |
| 19° | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 2h14m32s67 | 12 |
| 20° | 36 | Arturo Costa | Chevrolet | 2h15m16s87 | 12 |
| 21° | 56 | Marcos Loioco | Dodge | 2h16m51s29 | 12 |
| 22° | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 2h18m42s86 | 12 |
| 23° | 88 | Nestor Apella | Ford | 2h20m10s63 | 12 |
| 24° | 95 | Juan M. Landa | Dodge | 1h59m07s57 | 11 |
| 25° | 126 | Juan C. Jazmín | Dodge | 2h06m52s00 | 11 |
| 26° | 127 | Jose Palazzo | Dodge | 2h08m30s75 | 11 |
| 27° | 154 | Francisco Arrechea | Dodge | 2h13m15s84 | 11 |
| 28° | 16 | Carlos Saiz | Ford | 2h14m20s69 | 11 |
| 29° | 86 | Jorge García | Chevrolet | 2h18m59s12 | 11 |
| 30° | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 1h47m27s03 | 10 |
| 31° | 93 | Rubén Quiroga | Chevrolet | 2h06m35s67 | 10 |
| 32° | 51 | Francisco Politano | Dodge | 2h22m59s91 | 10 |
| 33° | 29 | Ricardo De Arzave | Dodge | 1h37m32s00 | 9 |
| 34° | 28 | Jose Malisia | Chevrolet | 1h39m21s43 | 9 |
| 35° | 31 | Angel Di Nezio | Ford | 1h55m56s87 | 8 |

**No se clasificaron:** con siete vueltas: Degliantoni, Muñiz y Cá; con seis vueltas: A. Aventín, Carelli, L. Hernández, Fedrigo, Delconte, Zanardi, E. Rodríguez y Nathan; con cinco vueltas: Ducret, Altuna, Pesenti y Finocchi; con cuatro vueltas: Marcos, Buslos y Perlo; con tres vueltas: Paolucci, Santagatti, Becco, Urquiza, Bressano y Firpo; con dos vueltas: Mouras, O. Lynn, Deambrosi, Sanguinetti, Caparella, D. Martínez, Aldana, Di Benedetto y Carullo; con una vuelta: De Benedictis, Colabello, Polinori, Vigilanco, Piccinini y Arrechea.
**No registraron paso:** Sasso, Blanco, Bautista, Segad y Gardinalli.
**No largaron:** C. Calamante y Herraiz.
**Promedio del ganador:** 182,002 km/h.

# LAS FLORES 5

Las Flores Automóvil Club - "130 Aniversario Fundación de la Ciudad de Las Flores" - Autódromo General San Martín - Circuito de 3.739 m. - 25 vueltas - Recorrido total: 93.475 km. - 25/5/86.

**PRUEBA DE CLASIFICACION: Satriano, 1m27s60 (Promedio 153,657 km/h)**; Angeletti, 1m28s42; De Benedictis, 1m28s48; Mouras, 1m29s14; O. Aventín, 1m29s34; L. Hernández, 1m29s97; Morresi, 1m30s00; Castellano, 1m30s07; Arrechea, 1m30s19; Ohyanart, 1m30s38; Fernandino, 1m30s38; Saiz, 1m30s46; M. Calamante, **1m30s83**; J. Roux, 1m31s10; A. Aventín, 1m31s26; Polinori, 1m31s42; Ataurí, 1m31s60; Piccinini, 1m31s62; Costa, 1m31s91; Daray, 1m32s44; E. Caparrós, 1m32s61; Paolucci, 1m32s64; Muniz, 1m32s75; Bustos, 1m32s97; Doumic, **1m33s01**; C. Calamante, 1m33s26; Arana, 1m34s08; A. Di Nezio, 1m34s20; Romero, 1m34s22; Reynoso, 1m34s56; Gil Bicella, 1m34s56; Nani, 1m34s62; Ducret, 1m34s98; O. Lynn, Romero, 1m34s22; Reynoso, 1m34s56, Gil Bicella, 1m34s56; Nani, 1m34s62; Ducret, 1m34s98; O. Lynn, Romero, 1m34s22; Reynoso, 1m34s56, Gil Bicella, 1m34s56; Nani, 1m34s62; Ducret, 1m34s98; O. Lynn, 1m35s57; Delconte, 1m35s85; Nesprias, 1m36s95; Luppi, 1m39s13; J. López, 1m39s68; Nathan, 1m43s28; Pesenti, 1m43s32. **No clasificaron**: Politano, Jazmín, Carballo, Fiorda, Degliantoni, Nicieza, Herraiz y Malisia.

**PRIMERA SERIE: Morresi, 11m58s55** (149,861 km/h); M. Calamante, 12m00s99; Oyhanart, 12m01s29; Castellano, 12m01s60; Fernandino, 12m02s58; Caparrós, 12m06s80; Arana, 12m35s84; Daray, 12m43s66; Doumic, 12m56s00; Nani, 12m56s58; Romero, 13m20s28; López, 13m23s08; Bustos, 13m02s00 (7 vtas.); Paolucci, 13m05s54; (5 vtas.); A. Aventín, 3m10s13 (2 vtas.); A. Di Nezio, 1m42s04 (1 vta.). **No largaron:** Mouras, O. Lynn y J. Roux. **Recargados:** Romero y Buslos con 30s. El primero por largar desde calle de boxes y el restante, por maniobra antideportiva. **Récord de vuelta:** Fernandino en la 4ª en 1m27s42 a 153,973 km/h.

**SEGUNDA SERIE: De Benedictis, 11m54s89**; (150,629 km/h) (8 vtas.); Satriano, 11m56s36; Angeletti, 11m56s98; O. Aventín, 12m07s31; Arrechea, 12m07s97; L. Hernández, 12m08s58; Saiz, 12m11s38; J. Roux, 12m20s15; Fiorda, 12m24s60; Polinori, 12m26s96; Costa, 12m29s56; O. Lynn, 12m29s86; C. Calamante, 12m36s54; Piccinini, 12m40s53; Luppi, 13m09s71; Gil Bicella, 13m15s16; Delconte, 13m16s42; Pesenti, 13m27s37; **Malisia**, 11m33s02 (3 vtas.). **No largó**: Nathan. **Récord de vuelta**: De Benedictis en la 8ª en 1m27s73, a 153,429 km/h.

FINAL

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 37m29s08 | 25 |
| 2° | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 37m38s12 | 25 |
| 3° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 37m42s71 | 25 |
| 4° | 177 | Esteban Fernandino | Ford | 37m44s17 | 25 |
| 5° | 154 | Francisco Arrechea | Dodge | 37m52s65 | 25 |
| 6° | 6 | Oscar Aventín | Ford | 37m55s02 | 25 |
| 7° | 107 | Jorge Roux | Dodge | 37m58s16 | 25 |
| 8° | 33 | Edgardo Caparrós | Dodge | 37m59s00 | 25 |
| 9° | 40 | Luis Hernández | Chevrolet | 38m29s61 | 25 |
| 10° | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 38m32s12 | 25 |
| 11° | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 38m43s93 | 25 |
| 12° | 27 | Osvaldo Lynn | Chevrolet | 39m05s56 | 25 |

Luego se clasificaron: Arana, Romero, Luppi, C. Calamante, Buslos, (24 vtas.); Pesenti, Gil Bicella, (23 vtas.); Costa, Delconte, (22 vtas.). **No se clasificaron:** Morresi, (11 vtas.); Fiorda, (10 vtas.); Doumic, (9 vtas.); Saiz y J. López, (8 vtas.); Nani, Piccinini, Daray, (6 vtas.); A. Aventín, (5 vtas.); Angeletti, Paolucci, (1 vta.). **No registró paso:** Satriano. **Promedio general:** 149,621. **Récord de vuelta:** Morresi en la 2da. en 1m28s28, a 152,473 km/h.

# SAN LORENZO 6

Autopena "Ciudad de San Lorenzo" - Gran Premio Gobierno de la Provincia de Santa Fe - Circuito "Octavio Justo Suárez" de 7.400 m. - 18 vueltas - Recorrido total 133,2 km. - 8/6/86.

PRIMERA SERIE
(seis vueltas)

**Marcos, 18m58s72/100**; Morresi, 19m00s82; Oyhanart, 19m08s46; M. Calamante, 19m10s11; Doumic, 19m19s39; Caparrós, 19m22s32; Nesprias, 19m23s33; Fiorda, 19m35s04; Salgado, 19m36s96; Lynn, 19m45s94; Castellano, 19m48s56; Occhionero, 20m04s41; Bressano, 20m15s48; Fedrigo, 20m19s29; Firpo, 20m21s15; C. Calamante, 20m35s77; Mouras, 16m16s94 (5v); Quiroga, 17m46s00, (5v); Palazzo, 18m14s64, (5v); Pesenti, 18m15s13; (5v); Crovo, 18m29s46; (5v); García, 14m16s88; (4v); Spinella, 19m08s57; (4v); Hernández, 6m44s71; (2v); Colabello, 3m29s84 (1v).
**No registró paso:** Fernández.
**No largó:** Saccani.
**Promedio del ganador:** 140,368 km/h.
**Récord de vuelta:** Morresi en la 4ª en 3m06s89/100 a 142,673 km/h.

SEGUNDA SERIE
(seis vueltas)

**Angeletti, 18m56s46/100**; O. Aventín, 18m59s37; De Benedictis, 19m00s14; Satriano, 19m02s07; A. Aventín, 19m08s38; Polinori, 19m13s07; Saiz, 19m19s69; Degliantoni, 19m33s67; Muñiz, 19m34s69; Paolucci, 19m36s79; Altuna, 19m40s90; Gardinalli, 19m47s32; Jazmín, 20m33s33; Benito, 20m37s38; Gil Bicella, 21m24s14, (1v); Carelli, 13m56s26 (4v); Bautista, 13m31s99 (4v); Moreno, 15m29s82 (4v); Aldana, 7m30s33 (2v); Reynoso, 3m23s29 (1v); Vigilanco, 3m27s06 (1v); Politano, 3m30s11 (1v).
**No registraron paso:** Ataurí, Costa, Delconte y Segad.
**Promedio del ganador:** 140,627 km/h.
**Récord de vuelta:** Angeletti en la 4ª en 3m05s89/100 a 143,310 km/h.

FINAL

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 56m02s55/100 | 18 |
| 2° | 6 | Oscar Aventín | Ford | 56m04s17/100 | 18 |
| 3° | 7 | Antonio Marcos | Ford | 56m32s52/100 | 18 |
| 4° | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 56m55s25/100 | 18 |
| 5° | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 57m01s60/100 | 18 |
| 6° | 33 | Edgardo Caparrós | Dodge | 57m18s83/100 | 18 |
| 7° | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 57m21s91/100 | 18 |
| 8° | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 57m22s00/100 | 18 |
| 9° | 11 | Antonio Aventín | Dodge | 57m34s57/100 | 18 |
| 10° | 154 | Juan F. Arrechea | Dodge | 57m47s57/100 | 18 |
| 11° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 57m51s65/100 | 18 |
| 12° | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 58m00s65/100 | 18 |
| 13° | 22 | Hector Fiorda | Dodge | 58m51s53/100 | 18 |
| 14° | 69 | Julio Salgado | Dodge | 56m01s13/100 | 17 |
| 15° | 103 | Nestor Gardinalli | Ford | 56m23s69/100 | 17 |
| 16° | 74 | Carlos Fedrigo | Chevrolet | 56m41s31/100 | 17 |
| 17° | 34 | Manuel Carelli | Dodge | 56m53s13/100 | 17 |
| 18° | 77 | Norberto Bressano | Ford | 54m56s52/100 | 16 |
| 19° | 84 | Rubén Gil Bicella | Dodge | 56m17s05/100 | 16 |
| 20° | 100 | Hector Benito | Dodge | 56m14s50/100 | 16 |
| 21° | 93 | Rubén Quiroga | Chevrolet | 54m36s47/100 | 15 |
| 22° | 43 | Francisco Altuna | Dodge | 57m31s43/100 | 15 |
| 23° | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 46m07s51/100 | 14 |
| 24° | 131 | Sergio Crovo | Torino | 53m51s38/100 | 13 |
| 25° | 54 | Juan C. Spinella | Dodge | 40m07s91/100 | 12 |

**No clasificaron**: Saiz (9v), C. Calamante (7v); Occhionero, Firpo, Bautista y Jazmín (6v); Oyhanart (5v); O. Lynn, Degliantoni (4v); Palazzo (3v), Morresi (2v), Pesenti (1v).
**Promedio del ganador:** 142,601 km/h.
**Récord de vuelta:** De Benedictis en la 8ª en 3m05s04/100 a 143,968 km/h.

# SANTA TERESITA 7

Auto Moto Club Santa Teresita - "Gran Premio Super Todo" - Circuito semipermanente "Triangulo del Tuyú" de 9.150 m. - 16 vueltas - Recorrido total: 146,4 Km. - 22/6/86.

PRIMERA SERIE
(siete vueltas)

**Morresi, 21m57s18/100**; Oyhanart, 22m03s48; Castellano, 22m03s72; Marcos, 22m08s85; De Benedictis, 22m18s86; Brescia, 22m27s29; Paolucci, 22m29s99; Hernández, 22m31s85; Muniz, 22m39s31; E. Martínez, 22m40s52; Costa, 22m55s01; Caparello, 22m56s96, Blanco, 22m58s33; Urquiza, 23m00s97; Pinocchio, 23m06s34; Mazzacane, 23m23s45; Lynn, 23m26s14; Gardinalli, 23m27s16; Bressano, 23m43s54; Spinella, 23m48s46; Sanguinetti, 23m54s05; Reynoso, 23m56s06; A. Aventín, 24m41s43; Aldana, 21m06s24 (6v); C. García, 21m52s39 (6v); Crovo, 22m14s61 (6v); Vigilanco, 22m34s31 (6v); Carullo, 22m49s90 (6v); Bautista, 14m49s64 (4v); Becco, 20m24s28 (4v); Firpo, 11m14s48 (3v).
**No registró paso:** Fiorda.
**No largó:** Pesenti.
**Promedio del ganador:** 175,055 km/h.
**Récord de vuelta:** Morresi en la 3a. en 3m05s04/100 a 178,015 km/h.

SEGUNDA SERIE
(siete vueltas)

**Satriano, 21m36s09/100**; M. Calamante, 21m36s80; Angeletti, 21m38s03; Mouras, 21m43s92; Ataurí, 21m49s88; Doumic, 21m51s58; O. Aventín, 22m02s83; Arrechea, 22m06s60; Nesprias, 22m09s68; Salgado, 22m13s19; Degliantoni, 22m28s23; Di Nezio, 22m28s96; Romero, 22m36s56; Occhionero, 22m36s61; Pacchiolat, 22m45s48; Luppi, 22m58s33; Colabello, 23m00s72; Carelli, 23m04s86; Loioco, 23m22s07; Buslos, 19m58s39 (6v); López, 20m23s98 (6v); Sabano, 20m30s38 (6v); Benito, 20m36s63 (6v); Rodríguez, 20m41s23 (6v); J. García, 21m06s91 (6v); Fernández, 21m21s74 (6v); D. Martínez, 21m22s91 (6v); Nathan, 21m44s46 (6v); Caprile, 13m57s45 (4v); Altuna, 9m48s34 (3v); Padilla, 6m14s48 (2v); Arana, 6m48s25 (2v).

**No largó:** Jazma
**Promedio del ganador:** 177.905 km/h.
**Récord de vuelta:** Doumic en la 4a. en 3m02s09/100 a 180.503 km/h

FINAL

| Pos. | N° | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 47m40s21/100 | 16 |
| 2° | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 47m49s39/100 | 16 |
| 3° | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 47m50s55/100 | 16 |
| 4° | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 47m53s52/100 | 16 |
| 5° | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 47m54s71/100 | 16 |
| 6° | 7 | Antonio Marcos | Ford | 48m27s71/100 | 16 |
| 7° | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 48m40s66/100 | 16 |
| 8° | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 48m50s51/100 | 16 |
| 9° | 154 | Francisco Arrechea | Dodge | 48m50s96/100 | 16 |
| 10° | 6 | Oscar Aventin | Ford | 49m00s47/100 | 16 |
| 11° | 15 | José L. Paolucci | Dodge | 49m07s30/100 | 16 |
| 12° | 18 | Miguel Alauri | Dodge | 49m09s12/100 | 16 |
| 13° | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 49m14s34/100 | 16 |
| 14° | 69 | Julio Salgado | Dodge | 49m24s30/100 | 16 |
| 15° | 48 | Ruben Muñiz | Dodge | 49m25s04/100 | 16 |
| 16° | 40 | Luis Hernández | Chevrolet | 49m33s57/100 | 16 |
| 17° | 90 | Eduardo Finocchio | Dodge | 47m28s72/100 | 15 |
| 18° | 36 | Arturo Costa | Chevrolet | 47m34s57/100 | 15 |
| 19° | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 47m43s84/100 | 15 |
| 20° | 108 | Néstor Gardinalli | Ford | 47m47s41/100 | 15 |
| 21° | 73 | Hugo Mazzacane | Dodge | 48m26s06/100 | 15 |
| 22° | 45 | Juan C. Bustos | Dodge | 48m27s52/100 | 15 |
| 23° | 109 | Alberto Sabaño | Dodge | 48m37s96/100 | 15 |
| 24° | 102 | Jorge Reynoso | Dodge | 46m38s77/100 | 14 |
| 25° | 100 | Héctor Benito | Dodge | 47m02s21/100 | 14 |
| 26° | 67 | Juan C. López | Dodge | 48m34s71/100 | 14 |
| 27° | 1 | Roberto Mouras | Chevrolet | 39m38s56/100 | 13 |
| 28° | 10 | Eduardo Martínez | Torino | 40m46s00/100 | 13 |
| 29° | 66 | Leon Urquiza | Dodge | 41m12s45/100 | 13 |
| 30° | 50 | Rubén Blanco | Chevrolet | 37m26s10/100 | 12 |
| 31° | 34 | Manuel Carelli | Dodge | 39m19s77/100 | 12 |
| 32° | 14 | Gustavo Degliantoni | Dodge | 33m43s85/100 | 12 |

**No clasificaron:** Loloco, (10v); Spinella y Cochonero, (9v); Caparello (8v); Sanguinetti y Bressano (7v); Di Nezio (6v); Oyhanart, Lynn y Pacchialat (3v).
**No registraron paso:** Brescia y Romero.
**Promedio del ganador:** 184.266 km/h.
**Récord de vuelta:** Castellano en la 12a. en 2m66s64/100 a 186.480 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Fiorda**, vuelco; **Mouras**, diferencial; **A. Aventin**, rotura de block; **Oyhanart**, caja trabada; **E. Martinez**, temperatura; **Occhionero**, rotura de válvula; **O. Aventin**, frenos traseros.

# BUENOS AIRES 8

Asociación Corredores Turismo Carretera - "Gran Premio 75° Aniversario Cuerpo de Tránsito de la Policía Federal Argentina" - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 12 de 5.641.62 m - 21 vueltas - Recorrido total: 118,474 km - 6/7/86.
**Prueba de Clasificacion: Mouras, 1m56s67/100; Prom., 174,079 km/h;** Angeletti, 1m57s37; Oyhanart, 1m57s47; Castellano, 1m57s82; Satriano, 1m57s83; A. Aventin, 1m57s93; Fernandino, 1m57s93; Marcos, 1m58s11; Altuna, 1m58s18; O. Aventin, 1m58s30; Morresi, 1m58s33; De Benedictis, 1m58s33; Arrechea, 1m58s58; Roux, 1m58s65; M. Calamante, 1m58s87; Doumic, 1m59s01; Brescia, 1m59s97; Nesprias, 2m00s; Salgado, 2m00s03; Colabello, 2m00s15; Arana, 2m00s16; Ducret 2m00s61; Romero 2m00s63; Hernández, 2m00s85; Polinori, 2m00s86; Saiz, 2m00s88; Fiorda, 2m01s48; Alauri, 2m01s52; O. Lynn, 2m01s99; Occhionero, 2m02s41; Nani, 2m02s45; Costa, 2m02s57; Pachialat, 2m02s60; Apella, 2m02s61; Muñiz, 2m02s77; Deambrosi, 2m03s; Alcuaz, 2m03s11; Sanguinetti, 2m03s73; Bonito, 2m04s87; Salerno, 2m06s07; C. Calamante, 2m05s25; Perlo, 2m05s41; Cardinali, 2m06s32; Navarro, 2m06s54; Luppi, 2m06s81; P. Rodriguez, 2m07s19; Ranalli, 2m07s26; Amanzi, 2m07s30; Spinello, 2m07s54; C. Garcia, 2m07s78; Jaime, 2m08s90; Bravi, 2m08s91; Nathan, 2m11s15; Pesenti, 2m11s96; Aldana, 2m12s40; Nicieza, 2m12s70; Oubiña, 2m13s60; Dielsi, 2m19s80; Carullo, 17m02s01. **Sin tiempo:** Firpo, Benegas y Moretti.

**PRIMERA SERIE:**
**Fernandino, 15m56s54/100, 8 vueltas;** Mouras, 15m57s67; Morresi, 15m58s51; Satriano, 15m58s93; M. Calamante, 16m11s17; Polinori, 16m11s23; Brescia, 16m20s15; Arrechea, 16m27s30; Romero, 16m36s99; Altuna, 16m49s12; Nani, 16m43s70; Salgado, 16m44s22; Muñiz, 16m51s47; Luppi, 16m52s57; Spinello, 16m54s87; Fiorda, 16m56s43; Pacchialat, 16m58s36; C. Calamante, 17m20s46; Ranalli, 17m21s53; Lynn, 17m44s99; Oubiña, 17m14s18 (7v); M. Jaime (5v); Aldana y Moretti (4v); H. Benito (1v).
**No registraron paso:** Oyhanart, Gardinali y Nathan. **No largaron:** Alcuaz y Arana.
**Promedio del ganador:** 169,860 km/h.
**Record de vuelta:** Mouras en la tercera vuelta en 1m58s49/100 a un promedio de 171,392 km/h.

**SEGUNDA SERIE:**
**Castellano, 15m59s56/100, 8 vueltas;** Marcos, 16m03s07; Angeletti, 16m04s95; A. Aventin, 16m06s35; O. Aventin, 16m07s47; Doumic, 16m11s95; Roux, 16m21s59; Saiz, 16m27s24; Alauri, 16m27s89; Ducret, 16m28s72; Nesprias, 16m29s78; Hernández, 16m34s53; Occhionero, 16m39s58; Apella, 16m43s09; De Benedictis, 16m57s40; Sanguinetti, 17m15s36; Salerno, 17m15s85; Costa, 17m19s21; Amanzi, 17m20s10; Dielsi, 18m11s89 (7v); Garcia, 16m19s61 (7v).
**Promedio del ganador:** 169,324 km/h.
**Record de vuelta:** Castellano en la segunda vuelta en 1m58s31/100 a un promedio de 171,653 km/h.

FINAL

| POS. | N° | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 8 | **Oscar Angeletti** | **Dodge** | **41m57s54/100** | 21 |
| 2° | 177 | Esteban Fernandino | Ford | 41m58s55 | 21 |
| 3° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 42m16s23 | 21 |
| 4° | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 42m18s14 | 21 |
| 5° | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 42m30s62 | 21 |
| 6° | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 42m38s71 | 21 |
| 7° | 7 | Antonio Marcos | Ford | 42m41s72 | 21 |
| 8° | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 42m45s37 | 21 |
| 9° | 6 | Oscar Aventin | Ford | 42m45s88 | 21 |
| 10° | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 43m10s86 | 21 |
| 11° | 137 | José M. Romero | Dodge | 43m16s70 | 21 |
| 12° | 23 | Juan Nesprias | Dodge | 43m27s63 | 21 |
| 13° | 107 | Jorge Roux | Dodge | 43m30s17 | 21 |
| 14° | 47 | Héctor Pacchialat | Dodge | 43m46s18 | 21 |
| 15° | 43 | Francisco Altuna | Dodge | 44m00s84 | 21 |
| 16° | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 42m00s59 | 20 |
| 17° | 27 | Osvaldo Lynn | Chevrolet | 42m06s39 | 20 |
| 18° | 69 | Julio Salgado | Dodge | 42m10s81 | 20 |
| 19° | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 42m22s83 | 20 |
| 20° | 142 | Oscar Spinello | Dodge | 42m26s94 | 20 |
| 21° | 52 | Carlos Calamante | Chevrolet | 42m31s95 | 20 |
| 22° | 71 | Enrique Sanguinetti | Chevrolet | 42m35s95 | 20 |
| 23° | 156 | Ruben Salerno | Dodge | 42m46s35 | 20 |
| 24° | 16 | Carlos Saiz | Ford | 43m56s12 | 19 |
| 25° | 21 | René Ducret | Ford | 37m43s31 | 18 |
| 26° | 36 | Arturo Costa | Chevrolet | 35m31s19 | 17 |
| 27° | 12 | Gustavo Brescia | Dodge | 30m41s50 | 15 |

**No se clasificaron:** Carnevale, 13; Alauri, 9; R. Muñiz y Danalle, 7; Satriano, A. Aventin, Fiorda y Cubina, 4; Apella, Mouras, 2; L. Hernández y Arrechea, 1.
**Promedio del ganador:** 161,346 km/h.
**Record de vuelta:** Angeletti en la quinta vuelta en 1m58s47/100 a un promedio de 165,356 km/h.
**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS**
**Mouras**, rompio un balancin; **A. Aventin**, piston; **De Benedictis**, "derrape" en la última vuelta; **Marcos**, recibió toques varios; **Saiz**, rotura de goma.

# 25 DE MAYO 9

Auto Club 25 de Mayo - "Sesquicentenario de la Fundacion de 25 de Mayo" - Circuito de 15,2 km - 12 vueltas - Recorrido total: 182,4km - 3/8/86.

**PRIMERA SERIE:**
**Castellano, 20m27s87/100;** Satriano, 20m28s11; O. Aventin, 20m36s39; Paolucci, 20m48s93; M. Calamante, 20m54s91; A. Aventin, 20m56s26; Spinella, 20m59s56; Espinosa, 21m02s31; Romero, 21m04s37; Nesprias, 21m05s91; Saiz, 21m06s47; Giustozzi, 21m08s34; Salgado, 21m13s99; Colabello, 21m24s31; Apella, 21m34s54; Finochio, 21m36s67; Palma, 21m37s08; Perlo, 21m44s18; C. Calamante, 21m49s71; Becco, 21m59s44; A. Fernández, 22m10s57; Benito, 22m11s34; Faustino, 22m12s26; Padilla, 22m25s90; Santonocito, 22m29s18; Goyeneiche, 22m30s98; Pesenti, 22m43s12; Reynoso, 15m43s41 (3v); E. Rodríguez, 11m43s18 (2v); O. Lynn, 23m53s76 (2v); Sanguinetti, 5m31s58 (1v).
**No registraron paso:** Morresi, Altuna, Gallinelli, Dalla. **No largaron:** Fiorda y Nicieza.
**Promedio del ganador:** 178,259 km/h.
**Record de vuelta:** Castellano en la 3ª en 5m03s78/100 a 180,130 km/h.

**SEGUNDA SERIE:**
**Angeletti, 20m28s23/100;** Polinori, 20m33s55; Mouras, 20m39s39; Brescia, 20m44s40; De Benedictis, 20m44s89; Doumic, 20m49s07; Oyhanart, 20m50s04; Di Nezio, 20m58s34; Degliantoni, 21m00s64; E. Martínez, 21m04s84; Muñiz, 21m22s57; Blanco, 21m23s98; Nani, 21m24s26; Politano, 21m24s41; Pacchialat, 21m32s92; Alcuaz, 21m33s62; Zanardi, 21m39s36; Urquiza, 21m46s23; Spinello, 22m00s11; Delconte, 22m01s47; Lupi, 22m01s68; Miraldi, 22m08s46; J. García, 22m15s98; Gil Bicella, 22m24s51; Sabaño, 22m27s05; J. López, 22m37s16; Delgiorgio, 22m46s44; Aldana, 23m33s21; Vigliano, 16m19s87 (3v); Carullo, 18m07s11 (3v); Jazma, 19m31s24 (3v); Costa, 24m22s71 (3v); Farisi, 5m47s73 (1v).
**No registraron paso:** Bustos y Balda. **No largó:** Marcos.
**Promedio del ganador:** 176,772 km/h.
**Record de vuelta:** Angeletti en la 4ª en 5m03s62/100 a 180,225 km/h.

FINAL

| POS. | N° | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 8 | **Oscar Angeletti** | **Dodge** | **1h01m10s91/100** | 12 |
| 2° | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 1h01m15s02 | 12 |
| 3° | 6 | Oscar Aventin | Ford | 1h01m26s38 | 12 |
| 4° | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 1h02m07s28 | 12 |
| 5° | 137 | José Romero | Dodge | 1h02m08s06 | 12 |
| 6° | 31 | Angel Di Nezio | Ford | 1h02m19s53 | 12 |
| 7° | 15 | José Luis Paolucci | Dodge | 1h02m26s03 | 12 |
| 8° | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 1h02m27s25 | 12 |
| 9° | 11 | Antonio Aventin | Dodge | 1h02m53s52 | 12 |
| 10° | 51 | Francisco Politano | Dodge | 1h03m07s85 | 12 |
| 11° | 50 | Rubén Blanco | Chevrolet | 1h03m27s27 | 12 |
| 12° | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 1h04m13s45 | 12 |
| 13° | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 1h06m13s08 | 12 |
| 14° | 47 | Héctor Pacchialat | Dodge | 59m10s44 | 11 |
| 15° | 142 | Oscar Spinello | Dodge | 59m40s73 | 11 |
| 16° | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 1h00m56s00 | 11 |
| 17° | 92 | Daniel Perlo | Dodge | 1h01m10s49 | 11 |
| 18° | 86 | Jorge García | Chevrolet | 1h01m28s77 | 11 |
| 19° | 76 | Julio Faustino | Chevrolet | 1h01m45s74 | 11 |
| 20° | 16 | Carlos Saiz | Ford | 52m54s03 | 10 |
| 21° | 84 | Rubén Gil Bicella | Dodge | 1h02m49s19 | 10 |
| 22° | 94 | Luis Delbonte | Chevrolet | 49m18s88 | 9 |
| 23° | 61 | Francisco Alcuaz | Dodge | 1h03m19s69 | 9 |
| 24° | 90 | Eduardo Finnochio | Dodge | 1h02m43s62 | 8 |

**No se clasificaron:** Marcelo Polinori (Chevrolet), Leon Urquiza (Dodge), Julio Salgado (Dodge) con 7 vueltas, Gustavo Degliantoni (Dodge), Nestor Apella (Ford); Roberto Zanardi (Ford), Alberto Palma (Dodge), 5 vueltas; Roberto Mouras (Chevrolet), Juan Carlos Nesprias (Dodge) 4 vueltas; Gustavo Brescia (Dodge), Angel Becco (Ford), Hector Benito (Dodge), Francisco Espinosa (Chevrolet), 3 vueltas; Eduardo Martinez (Torino), Roque Miraldi (Chevrolet), 2 vueltas; Oscar Castellano (Dodge), Julio Colabello (Chevrolet), Juan C. Spinella (Dodge), 1 vuelta.
**No registraron paso:** Rubén Muñiz (Dodge), Carlos Calamante (Chevrolet), Carlos Giustozzi (Dodge).
**No largó:** Emilio Satriano (Chevrolet).
**Promedio del ganador:** 178,876 km/h.
**Record de vuelta:** Oscar Angeletti en la vuelta N° 7 en 5m02s64 a 180,808 km/h.
**Nota:** Daniel Perlo: 30 segundos de recargo, Jorge García: 10 segundos de recargo.
**PRINCIPALES ABANDONOS:**
**Morresi**, despiste y choque contra el guard rail; **Satriano**, piston; **Castellano**, tren de valvulas; **Mouras**, temperatura; **Polinori**, platillo de válvulas.

# MONTE 10

Monte Auto Club - "10° Vuelta Ciudad de San Miguel del Monte - Premio General Don Jose de San Martin" - Circuito semipermanente "Santiago Petrachi" de 11,35 km - 14 vueltas - Recorrido total: 158,9 km - 24/8/86.

**PRIMERA SERIE (5 vueltas):**
**Satriano, 19m36s88/100;** Angeletti, 19m40s34; Castellano, 19m45s83; Oyhanart, 19m53s09; Marcos, 20m03s54; Colabello, 20m13s68; Malisia, 20m16s52; Spinella, 20m20s23; E. Martinez, 20m26s67; Blanco, 20m28s95; Miraldi, 20m31s63; Polinori, 20m36s86; Becco, 20m40s67; Nani, 20m45s66; Jazma, 20m59s16; Giustozzi, 21m06s11; Herraiz, 21m14s64; Faustino, 21m30s30; J. García, 21m31s86; Navarro Ocampo, 21m37s56; C. Calamante, 21m49s60; Santonocito, 21m51s46; Pesenti, 26m46s34; Perlo, 17m03s70 (4v); Carullo, 18m19s82 (4v); E. Rodriguez, 19m16s69 (4v); Romero, 19m21s76 (4v); Di Nezio, 19m40s72; Muniz, 12m28s93 (3v); Paolucci, 16m53s52 (3v); Doumic, 8m08s76 (2v); Brescia, 8m21s27 (2v); Piccinini, 22m10s24 (2v); Nathan, 5m02s25 (1v).



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**No registraron paso:** Polifano, Occhionero y Sabano.
**Autorizado a largar en la 2ª serie:** Quiroga.
**Promedio del ganador:** 173,594 km/h.
**Record de vuelta:** Angeletti en la 3ª en 3m52s47/100 a 175,764 km/h.

**SEGUNDA SERIE (5 vueltas):**
**De Benedictis, 19m52s36/100**; M. Calamante, 19m53s33; O. Aventin, 20m03s55; Mouras, 20m04s52; Saiz, 20m08s54; Reynoso, 20m16s13; Salgado, 20m18s87; Espinosa, 20m22s88; Fiorda, 20m24s22; O. Lynn, 20m36s07; Ataun, 20m48s57; Luppi, 20m48s85; Altuna, 20m51s49; Firpo, 21m00s96; Zanardi, 21m06s96; Gil Bicella, 21m08s78; Costa, 21m18s30; Padilla, 21m51s63; Bautista, 21m52s00; J. C. López, 21m54s04; Delconte, 22m08s33; C. Garcia, 17m21s11 (4v); Dolfa, 18m03s55 (4v); Balda, 21m49s55 (4v); A. Aventin, 12m20s28 (3v); Nesprias, 12m21s06 (3v); Pacchialat, 12m44s02 (3v); Mazzacane, 29m24s61 (3v); Carelli, 8m26s31 (2v); Pinocchio, 8m31s79 (2v); Quiroga, 9m07s57 (2v); Aldana, 9m48s07 (2v); Loloco, 10m39s48 (2v); Crovo, 4m36s55 (1v); Benegas, 5m10s66 (1v); Bustos, 5m11s88 (1v).
**No registraron paso:** Segad y De Quesada.
**No largaron:** Sasso y Sanguinetti.
**Promedio del ganador:** 171,340 km/h.
**Record de vuelta:** De Benedictis en la 5ª en 3m55s32/100 a 173,636 km/h.

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 2 | **Emilio Satriano** | Chevrolet | **54m14s33/100** | 14 |
| 2º | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 54m22s68 | 14 |
| 3º | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 54m33s01 | 14 |
| 4º | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 54m47s64 | 14 |
| 5º | 6 | Oscar Aventin | Ford | 54m52s44 | 14 |
| 6º | 7 | Antonio Marcos | Ford | 54m55s66 | 14 |
| 7º | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 55m03s96 | 14 |
| 8º | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 55m04s82 | 14 |
| 9º | 16 | Carlos Saiz | Ford | 55m55s93 | 14 |
| 10º | 37 | Julio Colabello | Dodge | 56m03s39 | 14 |
| 11º | 69 | Marcos Loloco | Chevrolet | 56m18s18 | 14 |
| 12º | 81 | Roque Miraldi | Chevrolet | 56m29s49 | 14 |
| 13º | 50 | Rubén Blanco | Chevrolet | 56m49s15 | 14 |
| 14º | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 53m08s45 | 13 |
| 15º | 27 | Osvaldo Lynn | Chevrolet | 53m29s45 | 13 |
| 16º | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 54m56s92 | 13 |
| 17º | 106 | Roberto Zanardi | Ford | 55m29s12 | 13 |
| 18º | 83 | Antonio Bautista | Chevrolet | 55m50s88 | 13 |
| 19º | 84 | Rubén Gil Bicella | Dodge | 56m40s66 | 13 |
| 20º | 1 | Roberto Mouras | Chevrolet | 48m46s19 | 12 |
| 21º | 76 | Julio Faustino | Chevrolet | 54m21s66 | 12 |
| 22º | 106 | Carlos Giustozzi | Dodge | 56m19s12 | 12 |
| 23º | 78 | Clemar Firpo | Dodge | 53m11s68 | 11 |
| 24º | 200 | Francisco Espinoza | Chevrolet | 39m60s04 | 10 |
| 25º | 10 | Eduardo Martinez | Torino | 36m37s72 | 9 |
| 26º | 80 | Fernando Herraiz | Dodge | 52m38s33 | 9 |

**No clasificaron:** Ataun, Padilla y Reynoso (7v); Fiorda (6v); Garcia y Jazma (5v); Costa, Altuna y Blanco (4v); Spinella y Delconte (3v); Malisia (2v); Becco (1v).
**No registraron paso:** Nani, Santonocito y Navarro Ocampo.
**No largaron:** J. C. Lopez y Pesenti.
**Promedio del ganador:** 176,565 km/h.
**Record de vuelta:** Satriano en la 10ª en 3m50s21/100 a 177,490 km/h.
**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS:**
**Romero**, salida de ruta en la chicana; **Marcos**, cortó dos amortiguadores; **Sasso**, en la vuelta previa rompió un piston por fallas en la carburación; **M. Calamante**, frenos y válvulas de escape; **Mouras**, carburación en la serie y rotura de balancin en la final; **Delconte**, rotura de balancin; **Espinosa**, caja de velocidades; **Castellano**, trompa rota; **De Benedictis**, toque con Castellano; **Becco**, salida de ruta en la chicana; **Pesenti**, caja de velocidades, presión de aceite.

# JUNIN 11

Auto Moto Club Junin - "11ª Competencia Premio 40º Aniversario Eusebio Marcilla" - Circuito "El Panorámico" de 6.948 m - 22 vueltas - Recorrido total: 152,856 km - 7/9/86.

**PRIMERA SERIE (8 vueltas):**
**Satriano, 19m40s17/100**; Angeletti, 19m44s01; Oyhanart, 19m46s87; Castellano, 19m47s92; Ataun, 19m59s07; Paolucci, 20m04s58; Saiz, 20m11s86; Marcos, 20m13s53; Sasso, 20m24s02; Giustozzi, 20m26s96; Salgado, 20m46s93; Politano, 20m47s50; Carelli, 20m48s91; Bustos, 20m56s96; Appella, 21m00s10; Luppi, 21m06s13; Urquiza, 18m25s33 (7v); Sanguinetti, 18m36s54; Pesenti, 18m43s54; Jazma, 18m48s08; Benito, 18m51s01; Faustino, 18m54s36; Delgiorgio, 19m23s97; Carullo, 19m40s88; Caprile, 20m09s37; Reynoso, 5m13s31 (2v); Mazzacane, 2m47s07 (1v); Arana, 3m33s45.
**No registró paso:** Muñiz.
**No largaron:** Bautista y Quiroga.
**Promedio del ganador:** 169,563 km/h.
**Record de vuelta:** Satriano en la 2ª en 2m24s40/100 a 173,218 km/h.

**SEGUNDA SERIE (8 vueltas):**
**De Benedictis, 19m39s43/100**; Polinori, 19m53s61; Aventin O., 19m53s64; Calamante, 19m55s63; Urretavizcaya, 20m06s00; Romero, 20m09s99; Caparros, 20m17s29; Spinella, 20m22s07; Miraldi, 20m23s43; Altuna, 20m27s63; Colabello, 20m29s33; C. Calamante, 20m36s78; Nani, 20m36s99; Pinocchio, 20m43s22; Becco, 20m43s43; Spinello, 20m56s37; Doumic, 22m02s12; Lopez, 18m38s22 (7v); Delconte, 18m41s62; Fernandez, 18m49s59; Herraiz, 18m51s45; Firpo, 19m04s35; Palazzo, 19m04s84; Sabano, 19m14s75; Bautista, 19m18s96; Blanco, 19m53s20; Malisia, 15m19s89 (6v); Brescia, 12m25s78 (5v); Pacchialat, 10m48s18 (4v); Sacami, 20m30s37; Aversi, 7m58s41 (3v); Gardinalli, 9m07s14.
**No largó:** Mouras.
**Promedio del ganador:** 169,660 km/h.
**Record de vuelta:** De Benedictis en la 5ª en 2m26s20/100 a 171,086 km/h.

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 9 | **Jorge Oyhanart** | Ford | **53m43s29/100** | 22 |
| 2º | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 53m49s24 | 22 |
| 3º | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 53m49s48 | 22 |
| 4º | 6 | Oscar Aventin | Ford | 54m10s24 | 22 |
| 5º | 7 | Antonio Marcos | Ford | 54m10s77 | 22 |
| 6º | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 54m15s69 | 22 |
| 7º | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 54m22s65 | 22 |
| 8º | 18 | Miguel Ataun | Dodge | 54m36s48 | 22 |
| 9º | 175 | R. Urretavizcaya | Chevrolet | 54m39s28 | 22 |
| 10º | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 54m42s12 | 22 |
| 11º | 15 | Jose Paolucci | Dodge | 55m02s81 | 22 |
| 12º | 16 | Carlos Saiz | Ford | 55m18s47 | 22 |
| 13º | 33 | Edgardo Caparros | Dodge | 55m21s72 | 22 |
| 14º | 69 | Julio Salgado | Dodge | 53m22s94 | 22 |
| 15º | 25 | Osvaldo Sasso | Ford | 53m23s36 | 21 |
| 16º | 43 | Francisco Altuna | Dodge | 53m33s00 | 21 |
| 17º | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 53m37s69 | 21 |
| 18º | 106 | Carlos Giustozzi | Dodge | 53m40s77 | 21 |
| 19º | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 53m51s00 | 21 |
| 20º | 81 | Roque Miraldi | Chevrolet | 53m56s90 | 21 |
| 21º | 88 | Néstor Appella | Ford | 54m23s09 | 21 |
| 22º | 45 | Juan C. Bustos | Dodge | 52m14s60 | 20 |
| 23º | 34 | Manuel Carelli | Dodge | 54m01s00 | 20 |
| 24º | 27 | Osvaldo Lynn | Chevrolet | 45m16s18 | 18 |

**No clasificaron:** Colabello (12 vueltas); Castellano (11 vueltas); Becco (10 vueltas); Romero (8 vueltas); C. Calamante (7 vueltas); Spinello (7 vueltas); Finocchio (6 vueltas); Urquiza (5 vueltas); Spinella (4 vueltas); Politano (1 vuelta).
**No largó:** Luppi.
**Promedio del ganador:** 170,720 km/h.
**Record de vuelta:** De Benedictis en la 11º en 2m24s55/100 a 173,089 km/h.
**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS:**
**Quiroga**, corte de corriente; Ataun, se cortó el acelerador, problemas de bateria y temperatura; **Luppi**, toque con **Mazzacane**; **Mazzacane**, caja de velocidades; **Castellano**, pistón; **Brescia**, pistón; **Mouras**, rompió motor antes de largar; **Urretavizcaya**, temperatura; **De Benedictis**, toque con Satriano, dirección.

# OLAVARRIA 12

Automóvil Moto Club Olavarría - "XXXIII Vuelta de Olavarria Premio Plasticor Circuito "Luciano Fortabat" de 14.149 km. - 12 vueltas - Recorrido total: 169,788 km. - 21/9/86.

**PRIMERA SERIE: (5 vueltas)**
**Satriano, 25m25s55/100 (Prom. 166,897 km/h)**; Angeletti, 25m32s78; O. Aventin, 25m46s93; Oyhanart, 25m47s38; Di Nezi, 25m55s37; Ataun, 25m58s56; De Benedictis, 26m00s40; Caparrós, 26m04s30; Malisia, 26m18s56; Pernia, 26m19s95; Politano, 26m23s64; Bustos, 26m33s71; Nani, 26m34s38; Carelli, 26m35s00; Sanguinetti, 26m42s31; Goyeneche, 26m59s30; Firpo, 26m59s35; Loloco, 27m06s27; Delconte, 27m14s16; Mazzacane, 27m15s75; Aversi, 27m19s04; Garcia, 27m20s50; Sabano, 27m33s34; Quiroga, 27m47s85; López, 27m49s59; Palazzo, 28m00s84; Aldana, 29m00s52; Colabello, 20m57s54 (4 vueltas); Cubiña, 28m14s65; Torre, 26m33s36; Polinori, 10m22s83 (2 vueltas); Gardinelli, 10m50s84; Reynoso, 10m57s59; Doumic, 5m20s51 (1 vuelta); Muñiz, 5m31s61; Ranalli, 6m04s87; Garcia, 7m43s87.
**No registraron paso:** Occhionero, Martinez, Romero y Dielsi. **No largaron:** Faustino y Balda.
**Record de vuelta:** Emilio Satriano, en la 4º en 5m01s50/100 a un promedio de 168,895 km/h.

**SEGUNDA SERIE (5 vueltas)**
**Marcos, 25m32s12/100 (Prom. 166,181 km/h)**; Mouras, 25m32s68; Calamante, 25m43s87; Brescia, 25m45s22; Morresi, 25m53s33; **Urrelavizcaya**, 26m07s52; Giustozzi, 26m08s24; De Arzave, 26m10s03; Saiz, 26m10s46; Salgado, 26m10s67; Nesprias, 26m10s90; Spinella, 26m15s77; Lynn, 26m22s67; Blanco, 26m29s50; Altuna, 26m33s99; Miraldi, 26m36s09; Luppi, 26m42s98; Spinello, 26m50s08; Urquiza, 26m52s25; Ca, 27m06s86; De Quesada, 27m15s80; Palma, 27m17s33; Benito, 27m20s18; Finocchio, 27m21s98; Amanzi, 27m28s91; Piccinini, 27m29s47; Caprile, 27m30s54; Gil Bicella, 27m33s39; Jazma, 27m36s04; Del Giorgio, 27m41s47; Sasso, 27m56s61; Rodriguez, 28m03s63; Castellano, 28m06s14; Nathan, 28m35s36; Carullo, 29m06s67; Pesenti, 29m42s06; Pourciel, 24m37s86 (4); Fernández 27m23s78 (3); Morelli, 13m22s17 (2); Pacchialat, 13m42s58; Padilla 15m44s14; C. Calamante, 15m56s51 (1V)
**No registró paso:** Fernández **No largó:** Crovo.
**Record de vuelta:** Antonio Marcos en la 5º vuelta en 5m03s33/100 a un promedio de 167,876 km/h.

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 1 | **Roberto Mouras** | **Chevrolet** | **1h01m12s45/100** | 12 |
| 2º | 7 | Antonio Marcos | Ford | 1h01m18s04/100 | 12 |
| 3º | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 1h01m19s13/100 | 12 |
| 4º | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 1h01m36s08/100 | 12 |
| 5º | 6 | Oscar Aventin | Ford | 1h02m09s57/100 | 12 |
| 6º | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 1h02m12s82/100 | 12 |
| 7º | 175 | Roberto Urrelavizcaya | Chevrolet | 1h02m16s55/100 | 12 |
| 8º | 16 | Carlos Saiz | Ford | 1h02m30s65/100 | 12 |
| 9º | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 1h02m32s41/100 | 12 |
| 10º | 17 | Mariano Calamante | Chevrolet | 1h02m36s33/100 | 12 |
| 11º | 12 | Gustavo Brescia | Dodge | 1h02m38s84/100 | 12 |
| 12º | 51 | Francisco Politano | Dodge | 1h02m55s67/100 | 12 |
| 13º | 50 | Rubén Blanco | Chevrolet | 1h03m22s55/100 | 12 |
| 14º | 54 | Juan C. Spinella | Dodge | 1h03m26s17/100 | 12 |
| 15º | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 1h03m34s39/100 | 12 |
| 16º | 151 | Vicente Pernia | Torino | 1h03m53s22/100 | 12 |
| 17º | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 1h04m02s63/100 | 12 |
| 18º | 142 | Oscar Spinello | Dodge | 1h04m21s01/100 | 12 |
| 19º | 45 | Juan C. Bustos | Dodge | 1h04m25s53/100 | 12 |
| 20º | 66 | León Urquiza | Dodge | 1h04m35s12/100 | 12 |
| 21º | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 55m58s41/100 | 11 |
| 22º | 136 | Elias Averni | Dodge | 58m59s58/100 | 11 |
| 23º | 90 | Eduardo Finocchio | Dodge | 59m21s40/100 | 11 |
| 24º | 109 | Alberto Sabano | Dodge | 59m25s29/100 | 11 |
| 25º | 100 | Héctor Benito | Dodge | 1h00m11s03/100 | 11 |
| 26º | 149 | Mateo Amanzi | Torino | 1h00m16s76/100 | 11 |
| 27º | 73 | Hugo Mazzacane | Dodge | 1h00m51s76/100 | 11 |
| 28º | 125 | Juan C. Jazma | Dodge | 1h01m38s45/100 | 11 |
| 29º | 93 | Ruben Quiroga | Chevrolet | 1h02m06s04/100 | 11 |
| 30º | 97 | Carlos Caprile | Chevrolet | 1h02m41s60/100 | 11 |
| 31º | 29 | Ricardo de Arzave | Dodge | 52m16s79/100 | 10 |
| 32º | 31 | Angel Di Nezio | Ford | 46m47s41/100 | 9 |
| 33º | 141 | Alberto Palma | Dodge | 49m50s52/100 | 9 |
| 34º | 81 | Roque Miraldi | Chevrolet | 43m10s65/100 | 8 |
| 35º | 84 | Rubén Gil Bicella | Dodge | 46m12s46/100 | 8 |

**No clasificaron:** Ataun, Sanguinetti y Salgado (7 vueltas); Giustozzi y Ca (6v); Malisia, Delgiorgio y De Quesada (5v); Caparrós (4v); Altuna, García y Goyenetche (3v); Morresi y Lynn (2v); Carelli, Firpo y Delconte (1v). **No registraron paso:** Loloco y Piccinini.
**Promedio del ganador:** 166,391 km/h.
**Record de vuelta:** Emilio Satriano en la 2º en 5m01s15/100 a un promedio de 168,895 km/h.

**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS**
**Satriano**, motor; Morresi, motor; **Pernía**, caja de velocidades; **Castellano**, cable de bujía; **Loloco**, radiador de aceite; **Brescia**, resorte de válvula; **Urretavizcaya**, frenos y caja; **O. Aventin**, pasaba agua a un cilindro; **Polinori**, rompió la directa; **Faustino**, biela, no largo; **Romero**, salida de ruta; **Ataun**, se cerraron las válvulas; **D. Martínez**, rompió un piston.

# TURISMO CARRETERA: TODAS LAS CARRERAS DE

## BALCARCE (13)

Auto Club Balcarce - Premio "Semillas Hibridas Norkin" - Autodromo "Juan Manuel Fangio" - Circuito de 4.592,40 metros - 21 vueltas - Recorrido total 96,440 km. - 12/10/86

PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Satriano, 1m55s42/100 (From. 143.236 km/h)**; M. Calamante, 1m55s84; Castellano, 1m55s96; De Benedictis, 1m56s13; O. Aventin, 1m56s26; Morresi, 1m56s63; Oyhanart, 1m56s86; Mouras, 1m56s91; Angeletti, 1m56s91; Di Palma, 1m56s93; Polinori, 1m57s75; Hernández, 1m57s75; Hernández, 1m47s86; Marcos, 1m57s98; Brescia, 1m57s99; Roux, 1m58s01; Arana, 1m58s11; Nesprias, 1m58s37; Jarque, 1m58s37; Saiz, 1m58s38; Urretavizcaya, 1m58s50; Pernía, 1m58s53; Occhionero, 1m58s55; Doumic, 1m58s66; Di Nezio, 1m58s80; Malisia, 1m58s97; Colabello, 1m59s15; Fiorda, 1m59s43; De Quesada, 1m59s80; Paolucci, 2m00s02; Politano, 2m00s03; Giustozzi, 2m00s31; Zanardi, 2m00s40; Finocchio, 2m00s44; Nani, 2m00s47; C. Calamante, 2m00s74; Perlo, 2m00s97; Bustos, 2m01s01; Benito, 2m01s14; Carelli, 2m01s75; Lynn, 2m01s97; Urquiza, 2m02s08; A. Aventin, 2m02s62; Pesenti, 2m03s37; Spinello, 2m03s46; Luppi, 2m04s03; Firpo, 2m04s29; Carullo, 2m04s81; Reymonte, 2m05s00; Del Giorgio, 2m05s16; Dielsi, 2m06s17; Costa, 2m06s43; Herraiz, 2m13s57; Miraldi, 2m13s81; Bautista, 2m15s00.

**No clasificaron**: Pacchialat, Piccinini, Salgado, Ranalli, Crocco, Iaccono.

PRIMERA SERIE
(Ocho vueltas)

**M. Calamante, 15m29s79/100, 8 vueltas**; Mouras, 15m32s67; Castellano, 15m33s16; Morresi, 15m34s36; Oyhanart, 15m39s69; Marcos, 15m42s33; Doumic, 15m42s73; Roux, 15m43s76; Nesprias, 15m45s26; Di Nezio, 15m54s34; Urretavizcaya, 15m57s04; Arana, 15m57s39; Salgado, 16m04s44; Zanardi, 16m06s14; Politano, 16m14s78; Pernia, 16m18s03; Lynn, 16m20s08; Occhionero, 12m12s41 (6 vueltas); Bustos, 7m59s89 (4v); Nani, 8m07s40 (4v); Bautista, 4m3ss84 (2v).

**No registraron paso**: Colabello y Miraldi.

**No largaron**: Pacchialat y Ranalli.

**Promedio del ganador**: 140,767 km/h.

**Record de vuelta**: Mouras en la 3a. en 1m54s89/100 a 143,899 km/h.

SEGUNDA SERIE
(Ocho vueltas)

**Satriano, 15m40s12/100**; Angeletti, 15m42s06; O. Aventin, 15m42s37; Di Palma, 15m49s31; Polinori, 15m49s52; Brescia, 15m51s56; Saiz, 15m53s59; Malisia, 15m55s14; Jarque, 15m55s67; Fiorda, 16m00s28; A. Aventin, 16m11s95; Giustozzi, 16m14s23; Finocchio, 16m18s31; Paolucci, 16m19s99; Benito, 16m20s38; Urquiza, 16m30s50; Firpo, 16m30s50; Spinello, 16m30s79; Luppi, 16m41s89; Carelli, 16m46s41; Reymonte, 16m48s22; Del Giorgio, 17m08s66; Herraiz, 17m38s98; De Quesada, 12m20s86 (6v); Pesenti, 12m51s86 (6v); De Benedictis, 7m49s69 (4v); Costa, 5m08s33 (2v); Carullo, 2m18s34 (1v).

**No registraron paso**: Hernández y C. Calamante.

**Promedio del ganador**: 139,221 km/h.

**Record de vuelta**: De Benedictis en la 2a. en 1m56s78/100 a 141,570 km/h.

FINAL

| POS. | NRO. | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 17 | **Mariano Calamante** | **Chevrolet** | **41m32s70/100** | 21 |
| 2° | 1 | Roberto Mouras | Chevrolet | 41m33s25/100 | 21 |
| 3° | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 41m33s79/100 | 21 |
| 4° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 41m36s41/100 | 21 |
| 5° | 6 | Oscar Aventin | Ford | 41m39s05/100 | 21 |
| 6° | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 41m42s87/100 | 21 |
| 7° | 222 | Luis Di Palma | Dodge | 41m56s55/100 | 21 |
| 8° | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 41m58s02/100 | 21 |
| 9° | 1 | Oscar Angeletti | Dodge | 41m59s31/100 | 21 |
| 10° | 12 | Gustavo Brescia | Dodge | 42m13s68/100 | 21 |
| 11° | 107 | Jorge Roux | Dodge | 42m14s51/100 | 21 |
| 12° | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 42m36s12/100 | 21 |
| 13° | 22 | Héctor Fiorda | Dodge | 42m36s35/100 | 21 |
| 14° | 174 | Carlos Jarque | Dodge | 42m50s35/100 | 21 |
| 15° | 63 | Alberto Arana | Ford | 42m50s69/100 | 21 |
| 16° | 106 | Carlos Giustozzi | Dodge | 42m59s66/100 | 21 |
| 17° | 151 | Vicente Pernía | Torino | 43m03s55/100 | 21 |
| 18° | 51 | Francisco Politano | Dodge | 43m13s17/100 | 21 |
| 19° | 90 | Eduardo Finocchio | Dodge | 43m17s28/100 | 21 |
| 20° | 105 | Roberto Zanardi | Ford | 43m19s09/100 | 21 |
| 21° | 100 | Héctor Benito | Dodge | 43m29s76/100 | 21 |
| 22° | 69 | Julio Salgado | Dodge | 41m36s47/100 | 20 |
| 23° | 28 | José Malisia | Chevrolet | 38m30s93/100 | 19 |
| 24° | 27 | Osvaldo Lynn | Chevrolet | 43m13m47/100 | 19 |
| 25° | 7 | Antonio Marcos | Ford | 32m15s99/100 | 16 |

**No clasificaron**: Polinori (12v); Doumic (11v); Saiz (8v); Di Nezio (8v); Paolucci (4v); y Urretavizcaya (2v).

**No registró paso**: A. Aventin.

**Promedio del ganador**: 138,728 km/h.

**Record de vuelta**: O. Aventin en la 3ª. en 1m56s77/100 a un promedio de 141,582 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Julio Colabello** (Chevrolet): Se tocó con Occhionero en la primera serie; **Juan Carlos Bustos** (Dodge): Rompió motor en la primera serie; **Rafael Carullo** (Torino): **Problemas de motor; Fernando Herraiz** (Dodge): Falta de potencia; **Juan de Benedictis** (Dodge): Cortó la cadena de distribución; **Carlos Giustozzi** (Dodge): Perdió seis puestos al encontrarse con Carelli y Hernández cruzados en la pista, durante la serie; **Vicente Pernía** (Torino): Cala aceite del diferencial sobre una rueda. Hizo un trompo y le pegó a Urretavizcaya;
**Angel Di Nezio** (Ford): Bomba de freno en la serie y bomba de agua en la final; **Oscar Angeletti** (Dodge): En la serie largó "largo" de multiplicación; **Antonio Aventín** (Dodge): Rompió manguera de agua en la serie, y en la final tuvo problemas de corriente; **Carlos Saiz** (Ford): Rompió pistón; **Osvaldo Morresi** (Chevrolet): Fue perdiendo frenos y adherencia; **Roberto Urretavizcaya** (Chevrolet): Motor; **Eduardo A. Marcos** (Ford): Se quedó en cinco cilindros.

## BUENOS AIRES (14)

**Asociación Corredores Turismo Carretera - "26° Aniversario Fundación de la A.C.T.C." - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 12 de 5.641,62 m. - 21 vueltas - Recorrido total: 118,474 Km/h. - 2/11/86.**

PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Fernandino, 1m56s29/100 (Promedio: 174,648 km/h)**; De Benedictis, 1m56s43; O. Aventin, 1m56s44; Angeletti, **1m57s10**; Doumic, 1m57s29; Mouras, 1m57s36; Castellano, 1m57s36; Roux, 1m57s46; Satriano, 1m57s51; Oyhanart, 1m57s62; Urretavizcaya, 1m57s65; Brescia, **1m58s20**; M. Calamante, 1m58s22; Hernández, 1m58s34; Morresi, **1m58s50**; Nesprias, 1m58s72; A. Aventin, 1m58s85; Saiz, 1m59s42; Salgado, 1m59s45; Romero, 1m59s48; Fiorda, 1m59s57; Di Nezio, 1m59s59; Polinori, 1m59s72; Alcuaz, **1m59s88**; Arana, 1m59s89; Martinez Boero, 2m00s24; Sasso, 2m00s34; De Quesada, 2m00s38; Ducret, 2m00s40; Muñiz (h), 2m00s41; Politano, 2m00s51; Jarque, 2m00s52; Pacchialat, 2m00s58; Colabello, 2m00s71; Luppi, 2m01s39; Appella, 2m01s54; Spinello, 2m01s55; Pernia, 2m01s57; Rios, **2m01s58**; Ranalli, 2m01s71; Navarro Ocampo, 2m01s75; Finocchio, 2m01s81; Di Palma, 2m01s88; Firpo, 2m01s94; Giustozzi, 2m02s26; Costa, 2m02s28; Lynn, 2m02s35; O. Rodriguez, 2m02s48; Miraldi, 2m02s82; Gardinalli, 2m02s84; Zanardi, 2m02s89; Urquiza, 2m03s23; Ciccale, 2m03s37; Lavari, 2m03s51; Perlo, 2m03s68; Accastelli, 2m04s16; Pesenti, 2m04s74; Duarte, 2m04s81; Becco, 2m05s57; Benito, 2m05s76; Iacino, 2m09s43; Aldana, 2m13s04; Pourciel, 2m14s24; Crovo, 2m18s45; Vallo, 2m26s05.

**Sin tiempo**: Altuna, Vigilante y Oubina.

PRIMERA SERIE
(8 vueltas)

**0. Aventín, 15m44s07/100**; Fernandino 15m44s49; Urretavizcaya, 15m46s29; Castellano, 15m53s05; Salgado, 16m03s24; M. Calamante, 16m03s48; Fiorda, 16m07s63; Polinori, 16m08s92; Arana, 16m11s10; A. Aventin, 16m14s78; Pacchialat, 16m20s26; Satriano, 16m21s98; Doumic, 16m22s87; Ducret, 16m23s31; Finocchio, 16m31s79; Costa, 16m33s48; Gardinalli, 16m37s11; Ciccale, 16m38s36; Luppi, 16m39s17; Perlo, 16m39s80; Politano, 16m56s86; Oubina, 17m47s77; Sasso, 12m43s19 (6v); Benito, 10m34s45 (5 v); Firpo, 10m4ds29; Vallo, 11m34s44; Pesenti, 4m50s67 (2v.) Spinello, 5m15s19; Pourciel, 4m58s20; Morresi, 2m02s65 (1v.)

**No registró paso**: Rios.

**Promedio del ganador**: 171,341 km/h.

**Récord de vuelta**: O. Aventin en la 2a. en 1m57s04/100 a 173,528 km/h.

SEGUNDA SERIE
(8 vueltas)

**Mouras, 15m54s22/100**; Angeletti, 15m54s67; De Benedictis, 15m55s08; Oyhanart, 15m55s52; Brescia, 16m03s92; Roux, 16m05s30; Crovo, 16m07s26; Nesprias, 16m08s79; Alcuaz, 16m16s98; Giustozzi, 16m26s43; Di Palma, 16m26s25; Colabello, 16m26s79; Martinez Boero, 16m27s25; Zanardi, 16m32s91; Altuna, 16m33s61; Panalli, 16m40s29; Hernández, 16m41s50; Pernia, 16m42s86; Miraldi, 16m54s52; Becco, **17m04s85**; O. Rodriguez, 17m14s25; Accastelli, 17m15s22; Aldana, 17m54s36; De Quesada, 14m22s57 (7v); Muñiz (h), 12m14s66 (6v); Saiz, 8m19s30 (4v); Di Nezio, 6m10s60 (3v); Lynn 6m39s32 (3v); Jarque, 4m12s66 (2v.); Crovo, Vigilante, Apella y Lavari (1v).

**Promedio del ganador**: 169,519 km/h.

**Récord de vuelta**: Mouras en la 3a. en 1m57s54/100 a 172,790 km/h.

FINAL

| POS. | NRO. | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 6 | **Oscar Aventin** | **Ford** | **41m40s67/100** | 21 |
| 2° | 177 | Esteban Fernandino | Ford | 41m48s95/100 | 21 |
| 3° | 1 | Roberto Mouras | Chevrolet | 41m50s57/100 | 21 |
| 4° | 2 | Emilio Satriano | Chevrolet | 42m00s39/100 | 21 |
| 5° | 4 | Juan De Benedictis | Dodge | 42m05s44/100 | 21 |
| 6° | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 42m08s66/100 | 21 |
| 7° | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 42m09s15/100 | 21 |
| 8° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 42m34s66/100 | 21 |
| 9° | 22 | Héctor Fiorda | Dodge | 42m41s41/100 | 21 |
| 10° | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 42m43s96/100 | 21 |
| 11° | 23 | Juan C. Nesprias | Dodge | 42m45s30/100 | 21 |
| 12° | 42 | Marcelo Polinori | Chevrolet | 42m45s95/100 | 21 |
| 13° | 137 | José M. Romero | Dodge | 42m50s33/100 | 21 |
| 14° | 40 | Luis Hernández | Chevrolet | 42m11s42/100 | 21 |
| 15° | 63 | Alberto Arana | Ford | 43m11s66/100 | 21 |
| 16° | 69 | Julio Salgado | Dodge | 43m15s02/100 | 21 |
| 17° | 21 | René Ducret | Ford | 43m27s52/100 | 21 |
| 18° | 37 | Julio Colabello | Chevrolet | 43m35s88/100 | 21 |
| 19° | 47 | Héctor Pacchialat | Dodge | 43m37s90/100 | 21 |
| 20° | 108 | Néstor Gardinalli | Ford | 43m43s08/100 | 21 |
| 21° | 51 | Francisco Politano | Dodge | 43m49s31/100 | 21 |
| 22° | 105 | Roberto Zanardi | Dodge | 43m52s04/100 | 21 |
| 23° | 60 | Osvaldo Luppi | Dodge | 41m57s17/100 | 20 |
| 24° | 214 | Armando Ciccale | Chevrolet | 42m06s77/100 | 20 |
| 25° | 90 | Eduardo Finocchio | Dodge | 42m07s35/100 | 20 |
| 26° | 36 | Arturo Costa | Chevrolet | 42m09s48/100 | 20 |
| 27° | 92 | Daniel Perlo | Dodge | 42m11s23/100 | 20 |
| 28° | 147 | Tomás Ranalli | Ford | 37m39s60/100 | 18 |
| 29° | 26 | Jorge Martinez Boero | Ford | 38m16s25/100 | 17 |
| 30° | 12 | Gustavo Brescia | Dodge | 30m29s37/100 | 15 |

**No clasificaron**: M. Calamante (17 v); Urretavizcaya y Giustozzi (10 v); Roux (8v); Miraldi (6v); Alcuaz, Pernia y Di Palma (4v.); A. Aventin (3v.).

**No registró paso**: Altuna.

**Promedio del ganador**: 169,725 km/h.

**Récord de vuelta**: O. Aventin y Fernandino en la 3a. en 1m57s19/100 a 173,306 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Jarque**, biela; **Saiz**, motor; **Apella**, caja de velocidades; **De Quesada**, combustible; **Ríos**, toque con Ducret; **Muñiz (h)**, biela; **Lavari**, caja de velocidades; **Nesprias**, cortó un paller; **Colabello**, frenos; **Miraldi**, fuera de pista; **Urretavizcaya**, desbordaba nafta el carburador; **Alcuaz**, motor; **Di Palma**, motor; **Giustozzi**, motor en cinco cilindros; **M. Calamante**, manguera de aceite; **Ranalli**, motor; **A. Aventín**, suspensión; **Martínez Boero**, se "agarró" el motor; **Angeletti**, auto desalineado por colisión; **Morresi**, toque con Castellano y Satriano; **J. Roux**, embrague.

## LA PLATA (15)

Rotary Club Los Hornos y Centro de Fomento Cultural y Deportivo Capital Chica.

"IV Vuelta de Los Hornos", "Premio Municipalidad de la Plata" - Circuito 19 de Noviembre de 13.900 metros - 14 vueltas - Recorrido total: 194,600 km. - 23/11/86.

PRIMERA SERIE (Cuatro vueltas)

**Morresi, 17m53s86/100**; Angeletti, 17m54s94; Satriano, 17m55s59; De Benedictis, 17m57s12; Brescia, 18m07s30; Doumic, 18m18s88; Hernández, 18m21s24; **Pernia**, 18m22s70; Sasso, 18m24s81; Roux, 18m27s01; Mazzacane, 18m31s78; Colabello, 18m34s09; Spinello, 18m35s44; Altuna, 18m36s81; Romero, 18m36s87; Giustozzi, 18m42s79; Perlo, 18m51s33; González, 18m54s60; Benito, 18m56s53; Bianchi, 19m14s60; Jazma, 19m15s71; Finocchio, 19m16s51; Costa, 19m20s92; Lavari, 19m23s41; García, 19m26s25; Aranzana, 19m31s75; Bautista, 19m52s26; Palazzo, 19m56s23; Moretti, 15m50s63 (3v.); Aldana, 10m09s03 (2v.); Benegas, 5m32s51 (1v.).

**No registraron paso**: M. Calamante, Polinori, Santagatti, Loiaco, Carullo.

**No largaron**: Nesprias y Martinez D.

**Promedio del ganador**: 186,393 km/h.

**Récord de vuelta**: Morresi en la 4a. en 4m24s66/100 a 189,072 km/h.

SEGUNDA SERIE
(Cuatro vueltas)

**Castellano, 17m56s92/100**; Mouras, 17m57s64; Oyhanart, 18m00s52; O. Aventin, 18m03s58; Di Nezio, 18m05s33; Ataurí, 18m07s61; Urretavizcaya, 18m11s33; Politano, 18m21s05; Salgado, 18m21s57; Bustos,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

18m32s96; Nani, 18m37s74; Caparello, 18m40s56; A. Martinez, 18m42s25; Apella, 18m43s32; C.Calamante, 18m48s76; De Quesada, 18m59s77; Luppi, 19m09s44; Palma, 19m11s05; Nathan, 19m15s77; Maracci, 19m55s22; Fernández, 20m12s03 (4v.); Crovo, (3v.); Alcuaz (3v.); Paolucci (2v.); Pacchialart (2v.); Lopez (2v.); O. Rodriguez (2v.); Urquiza (2v.); A. Aventin (1v.); Bautista (1v.).

**No registraron paso**: Saiz, Firpo, Villaverde, Delconte, E. Rodriguez, Dielsi.

**No largaron**: Pesenti, Oubiña.

**Promedio del ganador**: 185,863 km/h.

**Récord de vuelta**: Mouras en la 3a. en 4m25s97/100 a 188,141 km/h.

**FINAL**

| POS. | NRO. | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 2 | **Emilio Satriano** | **Chevrolet** | **13m21s56** | 3 |
| 2° | 9 | Jorge Oyhanart | Ford | 13m21s97 | 3 |
| 3° | 3 | Oscar Castellano | Dodge | 13m24s11 | 3 |
| 4° | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 13m26s37 | 3 |
| 5° | 6 | Oscar Aventin | Ford | 13m27s51 | 3 |
| 6° | 1 | Roberto Mouras | Chevrolet | 13m27s60 | 3 |
| 7° | 12 | Gustavo Brescia | Dodge | 13m30s34 | 3 |
| 8° | 31 | Angel Di Nezio | Dodge | 13m31s33 | 3 |
| 9° | 8 | Oscar Angeletti | Dodge | 13m32s74 | 3 |
| 10° | 175 | Roberto Urretavizcaya | Chevrolet | 13m36s73 | 3 |
| 11° | 4 | Juan de Benedictis | Dodge | 13m37s21 | 3 |
| 12° | 240 | Aurelio Martinez | Dodge | 13m47s93 | 3 |
| 13° | 73 | Hugo Mazzacane | Dodge | 13m48s41 | 3 |
| 14° | 107 | Jorge Roux | Dodge | 13m48s95 | 3 |
| 15° | 69 | Julio Salgado | Dodge | 13m49s52 | 3 |
| 16° | 137 | José M. Romero | Dodge | 13m50s72 | 3 |
| 17° | 51 | Francisco Politano | Dodge | 13m53s51 | 3 |
| 18° | 41 | Carlos Nani | Chevrolet | 13m55s30 | 3 |
| 19° | 37 | Julio Colabello | Chevrolet | 13m56s64 | 3 |
| 20° | 45 | Juan C. Bustos | Dodge | 13m57s56 | 3 |
| 21° | 162 | Gonzalo de Quesada | Dodge | 14m03s67 | 3 |
| 22° | 88 | Néstor Apella | Ford | 14m04s75 | 3 |
| 23° | 142 | Oscar Spinello | Dodge | 14m07s31 | 3 |
| 24° | 141 | Alberto Palma | Dodge | 14m11s37 | 3 |
| 25° | 96 | Marcelo González | Dodge | 14m12s34 | 3 |
| 26° | 43 | Francisco Altuna | Dodge | 14m18s61 | 3 |
| 27° | 161 | Osvaldo Bianchi | Dodge | 14m20s21 | 3 |
| 28° | 203 | Edgardo Lavari | Chevrolet | 14m20s33 | 3 |
| 29° | 138 | Jurgen Nathan | Dodge | 14m21s42 | 3 |
| 30° | 92 | Daniel Perlo | Dodge | 14m21s97 | 3 |
| 31° | 125 | Juan Jazna | Dodge | 14m26s87 | 3 |
| 32° | 36 | Arturo Costa | Chevrolet | 14m33s10 | 3 |
| 33° | 159 | Oscar Maracci | Dodge | 15m05s26 | 3 |
| 34° | 139 | Carlos Aranzana | Dodge | 16m16s16 | 3 |
| 35° | 18 | Miguel Alauri | Dodge | 9m07s09 | 2 |
| 36° | 25 | Osvaldo Sasso | Ford | 9m10s65 | 2 |
| 37° | 106 | Carlos Giustozzi | Dodge | 9m24s61 | 2 |
| 38° | 100 | Héctor Benito | Dodge | 15m12s02 | 2 |

**No se clasificaron**: L. Hernández; C. Calamante, Bautista; Finocchio, Caparello; C. García y Pernia.

**Promedio**: 187,284 km/h.

**Récord de vuelta**: Satriano en la 2ª vuelta en 4m23s93 a 189,595 km/h.

**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS**

**José Santagatti** (Torino): **Temperatura**, **Marcelo Polinori** (Chevrolet): Se fue afuera; **Juan C. Nesprías** (Dodge): Quedó en cinco cilindros en la vuelta previa, **Osvaldo Bianchi** (Dodge): Se le trabó el acelerador; **Hugo Pesenti** (Dodge): Cortó una biela; **Antonio Aventín** (Dodge): Tuvo un toque con Saiz y luego rompió radiador; **Carlos Saiz** (Ford): Volcó a causa del toque con A. Aventín; **Osvaldo Villaverde** (Dodge): Fundió el motor; **Mariano Calamante**: (Chevrolet): Rompió un pistón; **León Urquiza** (Dodge): Problema con el cardan; **Domingo Martínez** (Torino): Rompió un pistón; **Oscar Aventín** (Ford): Rompió un resorte de válvula; **Juan de Benedictis** (Dodge): Problemas de freno; **Emilio Satriano** (Chevrolet): Aflojó el ritmo ante una indicación de mancha de aceite.

# GRAN PREMIO (16)

Gran Premio "Octavio J. Suárez". **Organizador**: Club Deportivo Winifreda. Disputado entre los días 4, 6 y 7 de diciembre de 1986 por caminos de la provincia de La Pampa.

**PRIMERA ETAPA**

Santa Rosa - Macachín - Santa Rosa: este recorrido se efectuó 3 veces. Total: 554,9 km. 4-12-86.

**Juan De Benedictis - Mario Jaime (Dodge)**, 2h12m23s43; Julio Salgado - José Rodríguez (Dodge), 2h13m17s50; Pedro Doumic-Juan Montenegro (Dodge), 2h13m52s46; Antonio Aventín - Jorge Moyano (Dodge), 2h14m33s66; Osvaldo Morresi-Carlos Allori (Chevrolet), 2h14m39s18; José Paolucci - Jorge Ballesteros (Dodge), 2h15m14s91; Oscar Angeletti - Jorge Angeletti (Dodge) 2h15m48s71; Jorge Reynoso - Luis Pichel (Dodge), 2h16m31s68; Oscar Spinello - Juan Ballesta (Dodge), 2h17m34s34; Oscar Castellano - Rubén Marcos (Dodge), 2h17m39s43; Antonio Marcos - Rodolfo Halberg (Ford), 2h17m47s35; José Romero - Alberto Donadio (Dodge), 2h18m59s10; Edgardo Caparrós - Pedro Zacco (Dodge), 2h19m04s57; Luis Hernández - Omar Pisani (Chevrolet), 2h20m34s88; Juan Nesprias - Ricardo Cucchetti (Dodge), 2h21m05s01; Oscar Alaux - Ricardo Clergue (Chevrolet), 2h21m49s44; Hugo Mazzacane - Adolfo Jauregui (Dodge), 2h22m56s21; Juan Bustos - Ricardo Calamante (Dodge), 2h23m06s51; Osvaldo Sasso - Jorge De Feo (Ford), 2h23m47s81; Marcelo Gonzalez - Jorge Gonzalez (Dodge), 2h24m03s62; Néstor Appela - Mario Puladain (Ford), 2h24m39s84; Carlos Giustozzi - Fabian Giustozzi (Dodge), 2h25m00s05; Juan Jazma - Dario Virili (Dodge), 2h25m27s51; Osvaldo Bianchi - Raúl Pérez (Dodge), 2h26m29s01; Carlos Nani - Jose Emili (Chevrolet), 2h26m45s61; Carlos Lynn - Julio Carini (Dodge), 2h27m03s20; Hector Rios - Marcelo Ruiz (Chevrolet) 2h27m31s09; Osvaldo Villaverde - Eduardo Soria (Dodge), 2h27m54s78; Julio Faustino - Roberto Martinez (Chevrolet), 2h28m11s40, Néstor Cardinali - Héctor Pagliaricci (Ford), 2h28m56s65; Eduardo Finocchio - Alberto Finocchio (Dodge), 2h29m11s35; Arturo Costa - Daniel Malpelli (Chevrolet), 2h30m04s57; Romel Vigliarico - Dante Vigliarico (Chevrolet), 2h31m08s92; Antonio Fernandez - Adolfo Geranio (Dodge), 2h32m32s14; José Malisia - Eduardo Arispe (Chevrolet), 2h32m52s05; Osvaldo Lynn - Humberto González (Chevrolet), 2h33m15s55; Carlos Caprile - Horacio Quiroga (Chevrolet), 2h33m46s03; Antonio Bautista - Marcela Crespo (Chevrolet), 2h34m48s04; Mariano Calamante - Rodolfo Lopez (Chevrolet), 2h38m08s59; Juan Occhionero - Alejandro Occhionero (Chevrolet), 2h38m25s88; Jorge Oyhanart - Jorge Molina (Ford), 2h38m41s74; Enrique Sanguinetti - Alberto Errecart (Chevrolet), 2h38m55s19; Roberto Fernández - Omar Pizzi (Ford), 2h41m43s02; Clemar Firpo - Rubén Gallicchio (Dodge), 2h42m06s51; Rafael Garullo - Jorge Dimier (Torino), 2h46m07s42; Daniel Saccani - Oscar Parultroni (Ford), 2h54m46s93; Roberto Urretavizcaya - Juan Mariella (Chevrolet), 3h11m23s88.

**Promedio del ganador**: 251,709 km/h.

**Abandonaron**: Mouras, Satriano, O. Aventín, Brescia, Saiz, Fiorda, Carelli, Colabello, O. Rodriguez, Polinori, Altuna, Becco, Pacchialat, Santagatti, Blanco, Politano, C. Calamante, Spinella, Loioco, Di Nezio, Luppi, Arana, J.C. Lopez, Baracco, Pesenti, Miraldi, Bravi, Perlo, Delconte, Segad, Sabaño, Aldana, Crovo, Dotta, Nathan, Pernia, Del Giorgio, Maracani, Torre, Oubiña, Lavari, De La Mata.

**SEGUNDA ETAPA**

Santa Rosa - Macachín - Gral. Pico. Total: 442,5 km. 6-12-86.

**Nesprias**, 1h43m17s64/100; Morresi, 1h43m59s77; Castellano, 1h44m43s90; **Urretavizcaya**, 1h45m53s22; Paolucci, 1h46m26s27; Doumic, 1h46m31s53; Reynoso, 1h46m37s08; **Angeletti**, 1h46m45s87; Marcos, 1h47m35s15; Caparrós, 1h47m42s84; Spinello, 1h47m49s53; Bianchi, 1h48m42s83; Alaux, 1h49m00s65; M.Calamante, 1h49m11s58; Malisia, 1h49m42s17; Oyhanart, 1h49m52s88; M. Gonzalez, 1h51m01s02; Bustos, 1h51m13s45; Appella, 1h51m31s28; Sasso, 1h51m37s35; Nani, 1h52m30s70; Rios, 1h53m39s22; Vigliarico, 1h53m52s05; Mazzacane, 1h54m19s51; Lynn, 1h54m46s85; Finocchio, 1h56m16s98; R. Fernández, 1h57m02s05; Occhionero, 1h57m14s76; Costa, 2h01m16s06; **Bautista**, 2h01m33s20; Caprile, 2h02m39s04; A.Aventín, 2h04m05s15; O. Lynn, 2h05m38s07; Carullo, 2h07m20s70; Salgado, 2h10m26s34; Gardinali, 2h12m04s06; Giustozzi, 2h12m26s99; Villaverde, 2h16m04s90. **Reenganchados**: Luppi, 1h43m48s26; Carelli, 2h09m37s69; Perlo, 2h10m21s39; Aldana, 2h12m56s87.

**Promedio del ganador**: 257,033 km/h.

**Abandonaron**: De Benedictis, L. Hernández, Faustino, Firpo, A. Fernandez, Jazma y Romero.

**No largaron**: Sanguinetti y Saccani.

**TERCERA ETAPA**

General Pico - General Pico: circuito que fue recorrido en tres oportunidades. Total: 501 km. 7-12-86.

**Urretavizcaya**, 2h00m10s79/100; Doumic, 2h01m06s32; Oyhanart, 2h02m27s62; Paolucci, 2h02m28s05; Caparrós, 2h03m03s34; Spinello, 2h03m04s29; Marcos, 2h03m29s03; Nesprias, 2h03m37s64; Alaux, 2h03m44s38; Giustozzi, 2h05m24s44; M. González, 2h05m39s08; Nani, 2h07m01s21; Morresi, 2h07m21s30; Sasso, 2h13m36s89; Finocchio, 2h14m02s39; Vigliarico, 2h16m26s95; C.Lynn, 2h16m37s09; Costa, 2h18m30s35; Bautista, 2h20m42s79; A. Aventín, 2h27m16s35; R. Fernández, 2h35m34s38; O. Lynn, 2h39m30s06; Malisia, 2h53m47s14; Salgado, 3h03m05s48.

**Abandonaron**: Castellano, **Angeletti**, M. Calamante, Occhionero, Mazzacane, Villaverde, Caprile, Reynoso, Carullo y Bianchi.

**Reenganchados**: Carelli, 2h10m05s35 (3 vtas.); Firpo, 2h12m24s30; Perlo, 2h41m03s99; Aldana, 2h07m28s53 (2 vtas.).

**No registró paso**: Osvaldo Luppi.

**Promedio del ganador**: 250,125 km/h.

**GENERAL FINAL**

Recorrido total de las tres etapas: 1.498,4 km/h.

| POS. | NRO. | PILOTO | MARCA | TIEMPO |
|---|---|---|---|---|
| 1° | 19 | Pedro Doumic | Dodge | 6h1m30s31/100 |
| 2° | 15 | Jose Luis Paolucci | Dodge | 6h03m59s23 |
| 3° | 5 | Osvaldo Morresi | Chevrolet | 6h06m00s25 |
| 4° | 23 | Juan Carlos Nesprias | Dodge | 6h08m00s29 |
| 5° | 142 | Oscar Spinello | Dodge | 6h08m28s16 |
| 6° | 7 | Antonio Marcos | Ford | 6h08m51s53 |
| 7° | 33 | Edgardo Caparrós | Dodge | 6h09m50s75 |
| 8° | 44 | Oscar Alaux | Chevrolet | 6h14m34s47 |
| 9° | 96 | Marcelo Gonzalez | Dodge | 6h20m43s72 |
| 10° | 25 | Osvaldo Sasso | Ford | 6h22m55s22 |

45 - Juan C. Bustos (Dodge), 6h23m15s41; 41 - Carlos Nani (Chevrolet), 6h26m17s52; Nestor Appella (Ford), 6h26m29s64; Héctor Rios (Chevrolet), 6h30m28s46; Jorge Oyhanart (Ford), 6h31m02s24; Carlos Lynn (Dodge), 6h38m27s14; Eduardo Finocchio (Dodge), 6h39m29s72; Romel Vigliarico (Chevrolet), 6h41m27s92; Carlos Giustozzi (Dodge), 6h43m21s48; Antonio Aventín (Dodge), 6h45m55s92; Arturo Costa (Chevrolet), 6h49m50s98; Néstor Gardinali (Ford), 6h54m37s60; Antonio Bautista (Chevrolet), 6h57m03s03; Roberto Urretavizcaya (Chevrolet), 6h57m27s89; Roberto Fernandez (Ford), 7h14m19s45; José Malisia (Chevrolet), 7h16m21s34; Osvaldo Lynn (Chevrolet), 7h18m23s68; Salgado, 7h26m49s32.

**Promedio del ganador**: 248,776 km/h.

**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS**

**PRIMERA ETAPA**

**Héctor Pacchialat** (Dodge): Rompió pistón, **abandonó**; **Gustavo Brescia** (Dodge): Fuera de ruta, **abandonó**; **Osvaldo Morresi** (Chevrolet): Se fue de largo en una frenada; **Daniel Saccani** (Ford): Trompo; **Hugo Mazzacane** (Dodge): Goma; **Osvaldo Villaverde** (Dodge): Goma; **Roberto Mouras** (Chevrolet): Excesiva pérdida de aceite, **abandonó**; **Julio Del Giorgio** (Chevrolet): Subió la temperatura; **Mariano Calamante** (Chevrolet): Problemas con el distribuidor y con la bomba recuperadora de aceite; **Emilio Satriano** (Chevrolet): Torció el vástago de una válvula, **abandonó**; **Oscar Aventín** (Ford): Goma y motor, **abandonó**; **Juan C. López** (Dodge): Problema eléctrico; **Roberto Urretavizcaya** (Chevrolet): Junta de tapa de cilindros; **Héctor Fiorda** (Dodge): Presión de aceite; **Angel Becco** (Ford): Se fue de largo en una frenada; **Jorge Oyhanart** (Ford): Excesivo consumo de aceite por fisura del carter; **Oscar Maracci** (Dodge): Motor, **abandonó**; **Vicente Pernia** (Torino): Rompió cigüeñal, **abandonó**; **Marcelo Polinori** (Chevrolet): Rompió dos balancines, **abandonó**; **Mario Di Nezio** (Dodge): Rompió motor, **abandonó**; **Enrique Sanguinetti** (Chevrolet): Problemas de motor; **Luis Delconte** (Chevrolet): Despiste, **abandonó**; **Oscar Castellano** (Dodge): Se desprendió un deflector de la toma de aire, que le tapó la boca del carburador; **Francisco Politano** (Dodge): Bielazo, **abandonó**; **Carlos Saiz** (Ford): Bomba recuperadora, **abandonó**.

**SEGUNDA ETAPA**

**Juan De Benedictis** (Dodge): Rompió motor, **abandonó**; **Julio Salgado** (Dodge): Rompió un balancín; **Antonio Aventín** (Dodge): Problemas de lubricación; **José M. Romero** (Dodge): Reventó una cubierta, se fue afuera, volcó y el auto se incendió, **abandono**; **Osvaldo Lynn** (Chevrolet): Problema en el cárter; **José Luis Paolucci** (Dodge): Inconveniente en el cardan; **Carlos Caprile** (Dodge): Problemas de lubricación; **Néstor Gardinali** (Ford): Fallas en la carburación;

**TERCERA ETAPA**

**Jorge Oyhanart** (Ford): En el trayecto del Parque Cerrado a la largada tuvo problemas en dos cilindros; **Pedro Doumic** (Dodge): Tambien yendo a la largada sufrió inconvenientes con el alternador; **Osvaldo Morresi** (Chevrolet): Un pajaro entro por la boca del carburador; **Antonio Aventín** (Dodge): Se rompió una pata del rotor del distribuidor; Juan **Carlos Nesprías** (Dodge): Pinchó una goma; f292José Malisia (Chevrolet): Falla en el motor; **Ramón Aldana** (Dodge): Inconvenientes con las bujías y la tapa del distribuidor, **abandonó**; **Oscar Castellano** (Dodge): Rompió un pistón, **abandono**; **Jorge Reynoso** (Dodge): Inconvenientes en el tren trasero y la caja de velocidades. Rompió una biela. Llego empujando su auto y por ello fue excluido; **Oscar Angeletti** (Dodge): Rompió el cárter, **abandonó**; **Julio Salgado** (Dodge): Resorte de válvula, palier y bomba de nafta; **Hugo Mazzacane** (Dodge): Rompió una biela, **abandonó**; **Oscar Alaux** (Chevrolet): Problemas con un pistón.

# TURISMO CARRETERA

## DESARROLLO DEL CAMPEONATO

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Tot |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Angelelli** | 3,5 | 11 | 18 | 23,5 | 4 | 16 | 20 | 24 | 25 | 20,5 | 20,5 | 16,5 | 10,5 | 13,5 | 7,5 | 14 | 247 |
| **De Benedictis** | 23 | 2,5 | 24,5 | - | 25 | 24 | 15 | 11 | 19 | 16 | 13 | 15 | - | 14 | 5,25 | 22 | 230,25 |
| **Castellano** | 8,5 | 25 | 5 | 23 | 16,5 | 3,5 | 24 | 18 | 6 | 12 | 3,5 | - | 15 | 10,5 | 11,5 | 18 | 209 |
| **Moreno** | 4 | 21 | 12 | 25 | 6 | 4,5 | 15 | 11 | - | - | - | 3 | 10,5 | - | 10,5 | 73 | 207,5 |
| **Ophanart** | 16,5 | 4 | 6,5 | 3 | 20 | 4 | 4,5 | - | 13 | 16,5 | 24 | 12,5 | 16 | 11,5 | 12 | 30 | 194 |
| **Satriano** | 21 | 14,5 | - | 29 | 4,5 | 10,5 | 15 | 3,5 | 4,5 | 25 | 18 | 6 | 14 | 11 | 14 | - | 191,5 |
| **Doanio** | 12,5 | 7,5 | 4 | 8,5 | 1 | 11 | 10,5 | 9,5 | 6 | - | 2 | - | 2 | 5 | 3,5 | 107 | 190 |
| **O. Aventín** | - | 7 | - | 10,5 | 12,5 | 20,5 | 7 | 9 | 17 | 14 | 15 | 14 | 14 | 25 | 8,5 | - | 174 |
| **M. Calamante** | 9,5 | 14,5 | 14 | 12 | 8 | 13,5 | 11,5 | 12 | 10 | 11,5 | 8,5 | 9 | 25 | 3,5 | - | - | 161,5 |
| **Marcos** | 4,5 | - | 17 | - | - | 18 | 12,5 | 12,5 | - | 12 | 11 | 21 | 3,5 | - | - | 44 | 156 |
| **Moutas** | 9 | 9,5 | 11,5 | - | - | - | 4,5 | 4,5 | 4 | 5,5 | - | 24,5 | 20,5 | 18 | 9 | - | 120,5 |
| **Paolucci** | | - | 2,5 | | | | 5,5 | - | 11,5 | - | 6 | - | - | - | - | 88 | 113,5 |
| **Mesplies** | 5,5 | 5,5 | - | 8,5 | - | 5,5 | 4,5 | 3,5 | 0,5 | - | - | 6 | 4,5 | 5 | - | 62 | 111 |
| **Caparrós** | 2 | - | 8 | 19,5 | 9,5 | 11,5 | - | - | - | - | 5,5 | 1,5 | - | - | - | 41 | 101,5 |
| **Fernandino** | | 17,5 | - | 18,5 | 14 | - | - | 21 | - | - | - | - | - | 20,5 | - | - | 91,5 |
| **A. Aventín** | 16,5 | 8 | 13,5 | 3,5 | - | 9 | - | 3,5 | 8,5 | - | - | - | - | 0,5 | - | 33,5 | 85,5 |
| **Salgado** | | 3,5 | 5 | 6 | - | 4,5 | 4 | 2 | - | 5,5 | 3,5 | 0,5 | 1 | 5 | 2,75 | 25 | 68,25 |
| **Unrein/Arcaya** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 9 | 10,5 | | 4 | 4,5 | 39 | 67 |
| **Satz** | 11,5 | 8 | 9 | 2 | 2 | 2 | - | 2,5 | 2 | 9 | 5 | 5 | 2 | - | - | - | 63 |
| **Spinelo** | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 3,5 | - | - | 2 | - | - | 0,5 | 50 | 58 |
| **Polinori** | | 2 | 4 | - | 5,5 | 3,5 | - | 7,5 | 6,5 | 3,5 | 13,5 | - | 3 | 5 | - | - | 52 |
| **Aicuri** | 11 | - | 3,5 | 14,5 | - | 6,5 | - | 1 | - | - | 10 | 2,5 | - | - | 2,5 | - | 51,5 |
| **Brescia** | 8 | 1,5 | 4 | - | - | - | 2,5 | 3 | 3,5 | - | - | 7 | 7,5 | 4 | 7 | - | 43 |
| **Mazi** | 4 | - | 3,5 | 3,5 | 0,5 | - | - | 2 | 3,5 | - | 2 | 2 | - | - | 1 | 12 | 34 |
| **Romeo** | - | - | - | 5 | 3,5 | - | - | 4,5 | 11 | - | 2,5 | - | - | 5,5 | 1 | - | 34 |
| **Pivida** | 3,5 | - | 2 | 5 | 1 | 5 | - | - | - | 1 | - | - | 4 | 8 | - | - | 30,5 |
| **Arnechea** | - | - | - | 2 | 13 | 6 | 2,5 | 1,5 | - | - | - | - | - | - | - | 29 | 29 |
| **Alaux** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | - | - | 1 | 17 | 25,5 |
| **Sasso** | - | - | 3,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 | 2,5 | 2,25 | - | 24,75 |
| **J. Roux** | - | - | - | - | 9,5 | - | - | 5,5 | - | - | - | - | - | - | - | 14 | 24,5 |
| **Reynoso** | | - | 1 | 5 | - | - | 1 | - | - | 2,5 | - | - | - | - | - | - | 23 |
| **Arana** | 4,5 | 5 | - | - | 5,5 | - | - | - | - | - | - | - | 3,5 | 4,5 | - | - | 23 |
| **Costa** | | 6,5 | 2 | 3,5 | 2 | - | 2 | 1 | - | - | - | - | - | - | 0,5 | 21 | 21,5 |
| **M. González** | - | - | - | - | - | - | - | - | 10,5 | - | - | 3 | 0,5 | - | 6,5 | - | 20,5 |
| **Di Nezio** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 2 | 2 | 2 | 0,5 | - | 12,5 | 20 |
| **Giustozzi** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 2 | - | - | 1 | 13 | 19 |
| **Bustos** | - | - | - | - | 2 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 3,5 | 2 | - | 19 |
| **L. Hernández** | - | - | 1,5 | - | 8,5 | - | 3,5 | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 5 | 19 |
| **O. Lynn** | - | - | - | - | 3,5 | 0,5 | - | 2 | - | 4 | 3 | - | - | - | - | - | 18 |
| **Luppi** | - | - | - | 2 | 3,5 | - | 2 | 3 | 2 | 2 | - | 3,5 | - | 1 | - | - | 17,5 |
| **Apella** | 2 | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 0,5 | 12 | 17,5 |
| **Blanco** | - | - | 5,5 | - | - | - | 1 | - | 3,5 | 4 | - | 3,5 | - | - | - | - | 17 |
| **Politano** | | 2 | 1 | - | - | - | - | - | 5 | - | - | 3,5 | 2 | 1 | 2,5 | - | 15,5 |
| **Pinocchio** | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 1 | - | - | 1 | 2 | 1 | - | 8,5 | 15 |
| **Spinella** | - | - | 2 | 3,5 | - | 1 | - | - | 2 | 1,5 | 1,5 | 3,5 | - | - | - | - | 14,5 |
| **Gardinalli** | 2 | - | - | - | - | 3,5 | 2 | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 5 | 12,5 |
| **Matista** | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | 2 | - | 1 | 2,5 | - | - | 12 | 12 |
| **Rios** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 11,5 |
| **Colabello** | | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 7,5 | - | - | - | 2 | 1 | - | 11,5 |
| **Di Palma** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 11,5 | - | - | - | 11,5 |
| **Mazzacane** | - | - | 2 | 3,5 | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 | - | - | 1,75 | - | 9,25 |
| **Pacchiatti** | - | - | - | - | - | - | - | 3,5 | 3,5 | - | - | - | - | 2 | - | - | 9 |
| **G. Lynn** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8,5 | 8,5 |
| **Vigilanco** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8,5 | 8,5 |
| **Altuna** | - | - | - | - | - | 1 | - | 4 | - | - | 2,5 | - | - | - | 0,5 | - | 8 |
| **Torres** | 2,5 | 1,5 | - | 3,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7,5 |
| **Bautista** | | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | 5 | 7 |
| **Gil Bicella** | - | - | - | - | 2 | 2 | - | - | 1 | 2 | - | - | - | - | - | - | 7 |
| **Landa** | - | 5 | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7 |
| **Carelli** | - | - | 3,5 | - | - | 3 | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | 6,5 |
| **Miraldi** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3,5 | 3 | - | - | - | - | - | 6,5 |
| **Ducrot** | 2,5 | - | - | - | - | - | - | 1,5 | - | - | - | - | - | 3 | - | - | 6 |
| **Pernia** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2,5 | 2 | - | 1,5 | - | 6 |
| **Benito** | - | - | - | - | - | 3 | 1 | - | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | 5 |
| **R. Fernández** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 | 5 |
| **Muñiz** | - | - | - | - | - | - | 0,5 | 4,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 |
| **Zanardi** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | 2 | 1 | - | - | 5 |
| **Jarque** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4,5 | - | - | - | 4,5 |
| **Becco** | 1 | 2 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 |
| **C. Calamante** | | - | 1 | - | 2 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 |
| **Espinosa** | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,5 | 2,5 | - | - | - | - | - | - | 4 |
| **J. García** | - | - | - | 2 | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 4 |
| **E. Martínez** | - | - | - | - | - | - | 1,5 | - | 0,5 | 2 | - | - | - | - | - | - | 4 |
| **Urquiza** | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | 4 |
| **Palma** | - | 2 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,5 | - | 3,5 |
| **Delconte** | - | 1 | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 3 |
| **Deambrosi** | 2 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | |
| **Faustino** | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 1 | - | - | - | - | - | - | 3 |
| **Jarne** | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 3 |
| **Pedo** | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | 1 | - | - | 3 |
| **Pesenti** | 1 | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 |
| **Degliantoni** | - | - | - | - | - | 1,5 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 2,5 |
| **Alcuaz** | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 | - | - | 2 |
| **Bressano** | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| **Fedrigo** | - | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| **A. Fernández** | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| **Fapa** | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 2 |
| **Goyenetche** | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| **Loloco** | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| **Palazzo** | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 |
| **Quiroga** | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 2 |
| **Sabaño** | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 2 |
| **A. Martínez** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,75 | - | 1,75 |
| **Daray** | - | - | - | - | 1,5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,5 |
| **De Arzave** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,5 | - | - | - | 1,5 |
| **Amanzi** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 |
| **Averzi** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 |
| **Capelle** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 |
| **Ciccale** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 |
| **Cicco** | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **Herraiz** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **J.C. López** | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **Martínez Bosco** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 |
| **Cecchinato** | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **Piccinini** | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **Ranalli** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 |
| **Salerno** | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **Sanguinetti** | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **Segad** | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 |
| **Bianchi** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,5 | - | 0,5 |
| **De Quesada** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,5 | - | 0,5 |
| **Lavari** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,5 | - | 0,5 |
| **Nathan** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,5 | - | 0,5 |

**Referencias:** 1. Santa Teresita; 2. Buenos Aires (Autódromo); 3. Bahía Blanca; 4. Tandil; 5. Las Flores (Autódromo); 6. San Lorenzo; 7. Santa Teresita; 8. Buenos Aires (Autódromo); 9. Veinticinco de Mayo; 10. Monte; 11. Junín; 12. Olavarría; 13. Balcarce (Autódromo); 14. Buenos Aires (Autódromo); 15. La Plata; 16. Gran Premio.

# TURISMO COMPETICION

## BALCARCE 1

Auto Club Balcarce - Autódromo "Juan Manuel Fangio" - Circuito de 4.592,40 m. - 21 vueltas - Recorrido total: 96,440 km. - 23/2/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Daray, 1m52s31/100**; Traverso, 1m52s50; Pisandelli, 1m52s85; Zuain, 1m52s87; Gayraud, 1m52s92; Serafini, 1m53s; Di Palma, 1m53s23; Del Campo, 1m53s76; Bessone, 1m54s09; Oltra, 1m54s24; Del Río, 1m54s31; Crocco, 1m54s75; Torriani; 1m56s22; García Gómez, 1m56s34; Uriarte, 1m57s51; Flores, 1m58s49; Perini, 2m00s47; Cabral, 2m13s31.

**No clasificaron:** Saen, Varela y Banfi.

**Promedio:** 147,192 km/h.

PRUEBAS LIBRES
(no oficiales)

Serafini, 1m52s28/100 (Prom. 135,203 km/h); R.L. Di Palma, 1m52s36; Oltra, 1m52s72; Pisandelli, 1m52s84; E. Bessone, 1m53s00; Traverso, 1m53s56; Del Campo, 1m54s02; Zuain, 1m54s16; Del Río, 1m54s55; Gayraud, 1m54s71; Torriani, 1m56s38; García Gómez, 1m56s55; Crocco, 1m57s57; Banfi, 1m57s91; Flores, 1m58s77; Perini, 2m03s46; Uriarte, 2m06s43; Daray, 2m41s78. No giró: Raul Cabral.

FINAL

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 9 | Rubén Luis Di Palma | Volkswagen | 40m01s58'100 | 21 |
| 2° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 40m02s10'100 | 21 |
| 3° | 88 | Silvio Oltra | Renault Fuego | 40m20s73'100 | 21 |
| 4° | 10 | Ernesto Bessone | Ford Sierra | 40m32s85'100 | 21 |
| 5° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra | 40m59s09'100 | |
| 6° | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra | 41m20s05'100 | 21 |
| 7° | 5 | Juan María Traverso | Renault Fuego | 40m44s89'100 | 20 |
| 8° | 84 | Jorge O. Del Río | Ford Sierra | 41m02s79'100 | |
| 9° | 45 | Hector Flores | Ford Taunus | 41m31s08'100 | 20 |
| 10° | 8 | Carlos Crocco | Volkswagen | 42m18s37'100 | 20 |
| 11° | 15 | Enrique Torriani | Volkswagen | 41m39s71'100 | 19 |
| 12° | 43 | Eduardo García Gomez | Renault Fuego | 40m25s68'100 | 17 |
| 13° | 1 | Rubén Daray | Ford Sierra | 28m39s20'100 | 15 |
| 14° | 4 | Gerardo del Campo | Ford Sierra | 27m33s42'100 | 14 |

**No clasificaron:** Serafini (5v); Zuain (2v).
**No registraron paso:** Uriarte, Perini y Cabral.
**No largaron:** Saenz y Varela.
**Prom. gral.:** 144,522 km/h.
**Récord de Vta.:** Di Palma en la 2ª. 1m52s58'100 a 146,839 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Serafini:** se rompió el autoblocante, tenía una bujía empastada por haber pasado aceite a la parte superior de uno de los cilindros centrales; **Traverso:** se pinchó la goma delantera derecha; **Torriani:** se soltó un cable de bujía; **Bessone:** se rompió el bombín del embrague; **Uriarte:** Se trabó la caja; **Del Río:** pinchó la goma trasera izquierda; **Gayraud:** rateaba en alta; **Crocco:** problemas en el tren de válvulas, quedó en tres cilindros; **Zuain:** rompió un pistón; **Daray:** se rompió el engranaje de comando del distribuidor; **Del Campo:** se quedó sin frenos y luego en tres cilindros; **Banfi:** auto muy sobrevirante y problemas con la palanca de cambios; **Perini:** se trabó la caja.

## GENERAL ROCA 2

Asociación Volantes de General Roca - Autódromo "Ciudad de General Roca" - Circuito de 2.012 m. - 49 vueltas - Recorrido total: 98,588 km. - 9/3/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

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

PRUEBAS LIBRES
(no oficiales)

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

FINAL

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra XR4 | 43m52s30'100 | 49 |
| 2° | 10 | Ernesto Bessone | Ford Sierra XR4 | 43m52s94'100 | 49 |
| 3° | 84 | Jorge O. del Río | Ford Sierra XR4 | 44m02s50'100 | 49 |
| 4° | 15 | Enrique Torriani | Volkswagen | 44m30s71'100 | 49 |
| 5° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 44m37s18'100 | 49 |
| 6° | 11 | Rodolfo Zuain | Renault 18 | 43m12s24'100 | 48 |
| 7° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 44m02s85'100 | 48 |
| 8° | 12 | Eduardo Saenz | Volkswagen | 44m23s25'100 | 48 |
| 9° | 5 | Juan María Traverso | Renault Fuego | 44m33s94'100 | 48 |
| 10° | 45 | Hector Flores | Volkswagen | 44m44s12'100 | 48 |
| 11° | 88 | Silvio Oltra | Renault Fuego | 44m16s46'100 | 47 |
| 12° | 43 | Eduardo García Gomez | Renault Fuego | 44m22s19'100 | 47 |
| 13° | 9 | Ruben L. Di Palma | Volkswagen | 40m30s52'100 | 44 |
| 14° | 8 | Carlos Crocco | Volkswagen | 44m36s85'100 | 43 |
| 15° | 7 | Jorge Serafini | Renault Fuego | 38m16s24'100 | 38 |

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

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Di Palma:** Desbandó la cubierta trasera izquierda; **Serafini:** se rompió la arandela de goma de la base del filtro de aceite, perdió el lubricante y bajó la presión; **Crocco:** encendido; **Zuain:** cortó el semieje izquierdo; **Pisandelli:** se rompió una bujía; se desbandó la goma trasera izquierda y luego gruesa pérdida de aceite; **Del Campo:** palier derecho; **Soto:** caja de velocidades; **Traverso:** desbandó el neumático delantero izquierdo; **Sáenz:** auto subvirante; **Banfi:** idem; **Oltra:** se soltó el cable del acelerador.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# SANTA FE 3

Automovil Club Santa Fe - Premio "Brigadier General Estanislao Lopez" - Circuito semipermanente "Carlos Alberto Reutemann" de 3.069 metros - 32 vueltas - Recorrido total: 98.208 km - 6/4/86.

**PRUEBAS DE CLASIFICACION**

**Traverso, 1m20s92/100 (Prom. 136,534 km/h)**; Bessone, 1m21s00; Serafini, 1m21s11; Gayraud, 1m21s71; Del Rio, 1m21s91; Daray, 1m22s57; Pisandelli, 1m22s70; Soto, 1m22s85; Banfi, 1m22s88; Crocco, 1m23s68; Zuain, 1m23s68; Garcia Gomez, 1m23s71; Oltra, 1m23s77; Del Campo, 1m23s97; Torriani, 1m26s32; Varela, 1m26s68; Pontoriero, 1m28s24; Perini, 1m29s77; Flores, 1m30s97; Cabral, 1m39s07.
**No clasificó**: Usandizaga.

**PRUEBAS LIBRES**
**(No oficiales)**

**Gayraud, 1m21s60/100 (Prom. 135,397 km/h)**; Serafini, 1m21s71; Del Rio, 1m22s54; Pisandelli, 1m22s67; Daray, 1m22s68; Bessone, 1m23s33; Del Campo, 1m23s40; Traverso, 1m23s44; Oltra, 1m23s74; Zuain, 1m24s17; Crocco, 1m24s33; Usandizaga, 1m24s67; Soto, 1m25s30; Garcia Gomez, 1m25s54; Torriani, 1m26s83; Varela, 1m27s97; Banfi, 1m28s63; Perini, 1m33s39.
Sin tiempos: Pontoriero y Cabral.

**FINAL**

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 10 | Ernesto Bessone | Ford Sierra XR4 | 44m54s27/100 | 32 |
| 2° | 5 | Juan Maria Traverso | Renault Fuego | 44m56s83/100 | 32 |
| 3° | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra XR4 | 44m59s19/100 | 32 |
| 4° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 45m09s62/100 | 32 |
| 5° | 64 | Ernesto Soto | Renault Fuego | 45m20s71/100 | 32 |
| 6° | 4 | Gerardo del Campo | Ford Sierra XR4 | 45m36s09/100 | 32 |
| 7° | 44 | Angel Bonfini | Ford Sierra XR4 | 45m38s22/100 | 32 |
| 8° | 11 | Rodolfo Zuain | Renault Fuego | 46m04s53/100 | 32 |
| 9° | 7 | Jorge Serafini | Renault Fuego | 46m49s34/100 | 31 |
| 10° | 41 | Carlos Perini | Ford Taunus | 46m02s44/100 | 30 |
| 11° | 17 | Horacio Varela | Renault 18 | 45m06s97/100 | 28 |

**No Clasificaron**: Oltra (16v); Crocco (14v); Daray (12v); Toriani (10v); Cabral y Usandizaga (8v); Del Rio (6v); Garcia Gómez (4v) Pontoriero (1v).
**No largó**: Flores.
**Promedio del Ganador**: 131,222 km/h.
**Récord de vuelta**: Traverso en la 3ª 1m22s05/100 a 134,654 km/h

**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS**

**Zuain:** selector de caja de velocidades; **Crocco:** se cortó la correa dentada del motor; **Daray:** se desinfló la goma delantera derecha y pegó contra el guardrail; **Del Rio:** Toque con Serafini, se torció la suspensión delantera derecha; **Pontoriero:** carburación; **Serafini:** se tocó con Del Rio, Gayraud, Zuain y Banfi, perdió alineación y terminó con el auto muy indócil; **García Gómez:** se trabó la caja; **Torriani:** se rompió el retén de salida del diferencial; **Cabral:** sobrevirante; **Oltra:** rompió palanca de cambios; **Traverso:** se trabo el amortiguador delantero izquierdo y debandó esa goma.

# CONCORDIA 4

Auto Club Concordia - Autódromo "Ciudad de Concordia" - Circuito de 2.518 m. - 39 vueltas - Recorrido total: 98,202 km. - 20/4/86.

**PRUEBAS DE CLASIFICACION**

**Gayraud, 1m12s65/100 (Prom. 124,774 km/h)**; Pisandelli, 1m13s05; Traverso, 1m13s08; Besone, 1m13s34; Daray, 1m13s77; Banfi, 1m13s97; Serafini, 1m14s14; Oltra, 1m14s16; Soto, 1m14s22; Del Campo, 1m14s26; **Pontoriero, 1m14s32**; Zuain, 1m14s79; Del Rio, 1m15s38; Crocco, 1m15s61; Torriani, 1m15s68; Garcia Gómez, 1m16s33; Flores, 1m16s95; Varela, 1m17s28; Figueroa, 1m17s57; Perini, 1m17s95; Usandizaga, 1m18s30.

**FINAL**

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra XR4 | 48m36s24/100 | 39 |
| 2° | 5 | Juan Maria Traverso | Renault Fuego | 48m51s36/100 | 39 |
| 3° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 49m01s02/100 | 39 |
| 4° | 4 | Gerardo Del Campo | Ford Sierra XR4 | 49m25s93/100 | 39 |
| 5° | 8 | Carlos Crocco | VW 1500 | 48m41s88/100 | 38 |
| 6° | 1 | Rubén Daray | Ford Sierra XR4 | 49m17s64/100 | 38 |
| 7° | 84 | Jorge O. del Río | Ford Sierra XR4 | 49m20s89/100 | 38 |
| 8° | 41 | Carlos Pereni | Ford Taunus | 49m10s68/100 | 37 |
| 9° | 17 | Horacio Varela | Renault 18 | 49m12s72/100 | 37 |
| 10° | 10 | Ernesto Bessone (h) | Ford Sierra XR4 | 49m42s69/100 | 37 |
| 11° | 49 | Jorge Figueroa | VW 1500 | 48m56s64/100 | 35 |

**No clasificaron**: Garcia Gómez (23v); Pisandelli y Oltra. (20v); Soto. (13v); Zuain. (12v); Torriani, Flores y Usandizaga. (11v); Serafini, (10v); Pontoriero. (4v).
**Promedio del ganador**: 121,227 km/h.
**Récord de vuelta**: Bessone en la 9ª 1m13s75/100 a 122.912 km/h.

# LAS PAREJAS 5

Argentino Atlético Club - Autodromo "Don Eduardo" - Las Parejas (Santa Fe) - Circuito de 2.304,44 metros - 43 vueltas - Recorrido total 99,091 km. 4/6/86.

**PRUEBAS DE CLASIFICACION**

**Bessone, 1m06s79/100 (Prom. 124,219 km/h)**; Gayraud, 1m06s85; Serafini, 1m07s27; Traverso, 1m07s31; Del Rio 1m07s52; Del Campo, 1m07s69; Pisandelli, 1m07s77; Daray, 1m07s81; Oltra, 1m08s02; Banfi, 1m08s07; Pontoriero, 1m08s10; Soto, 1m08s73; Torriani, 1m09s04; Saenz, 1m09s22; Crocco, 1m09s63; Fineschi, 1m10s34; Flores, 1m11s16; Varela, 1m11s64; Figueroa, 1m12s16; Speziale, 1m12s52.

**PRUEBAS LIBRES**
**(No oficiales)**

**Bessone, 1m07s61/100 (Prom. 123,802 km/h)**; Gayraud, 1m07s61; Traverso, 1m07s77; Pisandelli, 1m08s15; Serafini, 1m08s32; Daray, 1m08s37; Del Rio, 1m08s44; Del Campo, 1m08s97; Pontoriero, 1m09s02; Oltra, 1m09s35; Crocco, 1m09s48; Saenz, 1m09s88; Banfi, 1m09s99; Torriani, 1m10s44; Fineschi, 1m10s78; Flores, 1m11s42; Varela, 1m11s53; Speziale, 1m13s00; Figueroa, 1m13s03; Soto, no giro.

**FINAL**

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra XR4 | 44m34s75/100 | 43 |
| 2° | 7 | Jorge Serafini | Renault Fuego | 49m41s31/100 | 43 |
| 3° | 1 | Rubén Daray | Ford Sierra XR4 | 50m01s56/100 | 43 |
| 4° | 88 | Silvio Oltra | Renault Fuego | 50m17s23/100 | 43 |
| 5° | 4 | Gerardo del Campo | Ford Sierra XR4 | 50m24s46/100 | 43 |
| 6° | 12 | Eduardo Sáenz | VW 1500 | 49m40s74/100 | 42 |
| 7° | 46 | Oscar Fineschi | Ford Taunus | 50m07s64/100 | 42 |
| 8° | 64 | Ernesto Soto | Renault Fuego | 49m55s82/100 | 41 |
| 9° | 10 | Ernesto Bessone | Ford Sierra XR4 | 50m34s52/100 | 41 |
| 10° | 8 | Carlos Crocco | VW 1500 | 50m38s16/100 | 41 |
| 11° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 46m10s33/100 | 38 |
| 12° | 99 | José Pontoriero | Ford Sierra XR4 | 49m54s56/100 | 38 |
| 13° | 5 | Juan M. Traverso | Renault Fuego | 37m21s65/100 | 32 |
| 14° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 34m43s61/100 | 30 |

**No clasificaron**: Varela (27v); Speziale (24v). Torriani (18v), Del Rio (8v). Flores y Figueroa (6v).
**Promedio del ganador**: 119,918 km/h.
**Récord de vuelta**: Bessone en la 28ª, 1m07s52/100 a 123.232 km/h.

**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS**

**Crocco**: pinchó goma trasera izquierda; Torriani: embrague; **Fineschi**: auto sobrevirante; **Del Campo**: vibración en la caja, se rompió la primera velocidad; **Banfi**: carburación; **Bessone**: pinchó las dos gomas traseras, ademas carburación y encendido; **Sáenz**: rompió amortiguadores; **Del Río**: temperatura; **Varela**: se cortó la correa dentada de la bomba de aceite, fundió el motor; **Soto**: pinchó goma delantera izquierda; **Traverso**: rompio las dos gomas delanteras; **Pontoriero**: faltaba presión de combustible; **Pisandelli**: se agarró el motor.

# BUENOS AIRES 6

Vicente Lopez Automovil Club - "Premio Juan Galvez" - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito N° 9 de 3.345,50 metros - 29 vueltas - Recorrido total 97.019 km. - 1/6/86.

**PRUEBAS DE CLASIFICACION**

**Bessone (h), 1m29s90/100** (Prom. 133,968 km/h); Traverso 1m30s04; Gayraud, 1m30s38; Del Rio, 1m31s08; Pisandelli 1m31s13; Banfi, 1m31s23; Daray, 1m31s68; Fortunato 1m32s13; Pontoriero, 1m32s55; Oltra, 1m32s83; Crocco, 1m32s86; Serafini, 1m33s01; Saenz 1m33s03; Zuain, 1m33s05; Del campo, 1m33s12; G. Gómez, 1m33s23; Soto, 1m33s29; Torriani, 1m35s47; Naval, 1m36s21; Flores, 1m36s42; Uriarte, 1m36s78; Rivelli, 1m37s19; Figueroa, 1m37s94; Galiano, 1m38s78; Der Ohanessian, 1m45s10.

**PRUEBAS LIBRES**
**(No oficiales)**

**Bessone, 1m29s77/100** (Prom. 134,162 km/h); Pisandelli, 1m30s63; Gayraud, 1m30s64; Soto, 1m31s59; Traverso, 1m31s65; Del Rio, 1m31s75; Daray, 1m31s85; Oltra, 1m32s67; Fortunato, 1m32s93; Crocco, 1m33s07; Pontoriero, 1m33s09; Zuain, 1m33s19; G. Gómez, 1m33s23; Saenz, 1m33s68; Del Campo, 1m33s69; Banfi, 1m34s08; Serafini, 1m34s24; Torriani, 1m35s57; Figueroa, 1m38s01; Galiano, 1m39s01; Revelli, 1m42s93.

**FINAL**

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 5 | Juan M. Traverso | Renault Fuego | 44m53s53/100 | 29 |
| 2° | 1 | Rubén Daray | Ford Sierra XR4 | 45m33s90/100 | 29 |
| 3° | 99 | Jose Pontoriero | Ford Sierra XR4 | 45m57s84/100 | 29 |
| 4° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 45m59s37/100 | 29 |
| 5° | 64 | Ernesto Soto | Renault Fuego | 45m04s87/100 | 28 |
| 6° | 7 | Jorge Serafini | Renault Fuego | 45m12s07/100 | 28 |
| 7° | 43 | Eduardo Garcia Gómez | Renault Fuego | 45m31s52/100 | 28 |
| 8° | 12 | Eduardo Saenz | VW 1500 | 45m31s73/100 | 28 |
| 9° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 45m37s62/100 | 28 |
| 10° | 15 | Enrique Torriani | VW1500 | 46m11s63/100 | 28 |
| 11° | 29 | Oscar Rivelli | Ford Taunus | 45m48s76/100 | 27 |
| 12° | 49 | Jorge Figueroa | VW 1500 | 45m06s05/100 | 26 |
| 13° | 10 | Ernesto Bessone | Ford Sierra XR4 | 36m58s78/100 | 24 |
| 14° | 84 | Jorge O. Del Rio | Ford Sierra XR4 | 29m45s58/100 | 19 |

**No se clasificaron**: Del Campo y Crocco (18v), Fortunato (17v), Zuain (13v), Flores (10v), Naval y Gayraud (8v)
**No registró paso**: Galiano.
**No largaron**: Uriarte, Der Ohanessian y Oltra.
**Promedio del ganador**: 129,670 km/h.
**Récord de vuelta**: Traverso en la 6ª en 1m30s60/100 km/h. a 132,933 km/h.

**CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS**

**Oltra:**rompió un pistón en la vuelta previa, no largó; **Pisandelli**: pinchó goma trasera izquierda; **Naval:** rompió una crucela; **Gayraud**: se trabó la caja; **Fortunato**: se rompió la horquilla selectora de la caja; **Rivelli**: fallaba el motor en alta; **Crocco**: cortó el pallier izquierdo; **Bessone**: bajó la presión de aceite y se agarro el motor; **Soto**: quedó patinando en la largada, **Zuain**: transmisión; **Del Rio**: se agarró el motor; **Banfi**: carburacion; **Garcia Gómez**: Se trabó la válvula reguladora de frenos traseros; **Del Campo**: se quedó sin aceite; **Sáenz**, trompo en el mixto por problemas en los amortiguadores traseros; **Torriani**: resorte de válvula; **Daray**: se rompió el escape; **Fineschi**: golpeo el auto el viernes y no largó.

# SALTA 7

Auto Club Salta - Autodromo "Martin Miguel de Guemes - Circuito de 3.409 metros - 29 vueltas - Recorrido total: 98.861 km - 13/7/86.

**PRUEBAS DE CLASIFICACION**

**Traverso, 1m28s30'100 (Prom. 138,985 km/h)**; Bessone, 1m28s62; Oltra, 1m28s81; Pontoriero, 1m28s82; Gayraud, 1m29s07; J.L. Di Palma, 1m29s31; Pisandelli, 1m29s49; Del Río, 1m29s53; Banfi, 1m29s95; Fortunato, 1m29s95; Serafini, 1m30s04; R.L. Di Palma, 1m30s85; Del Campo, 1m31s13; Crocco, 1m31s21; Zuain, 1m31s78; Fineschi, 1m33s32; Varela, 1m33s82.

# TURISMO COMPETICION 2000

PRUEBAS LIBRES

**Gayraud, 1m28s70/100 (Prom 138.358 km/h)**; Oltra, 1m28s94; J.L. Di Palma, 1m28s98; Serafini, 1m29s26; Del Rio, 1m29s44; Pontoriero, 1m29s50; R.L. Di Palma 1m29s57; Pisandelli, 1m29s65; Banfi, 1m30s65; Fortunato, 1m30s82; Zuain, 1m30s87; Crocco, 1m31s84; Del Campo 1m31s86.

FINAL

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 5 | Juan María Traverso | Renault Fuego | 43m23s74/100 | 29 |
| 2° | 10 | Ernesto Bessone | Ford Sierra XR4 | 43m27s00/100 | 29 |
| 3° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 43m51s13/100 | 29 |
| 4° | 16 | José Fortunato | Peugeot 505 | 44m13s74/100 | 29 |
| 5° | 84 | Jorge O. Del Río | Ford Sierra XR4 | 44m16s12/100 | 29 |
| 6° | 4 | Gerardo Del Campo | Ford Sierra XR4 | 44m20s23/100 | 29 |
| 7° | 46 | Oscar Fineschi | Ford Taunus SP | 44m29s07/100 | 28 |
| 8° | 9 | Ruben L. Di Palma | VW 1500 | 41m07s69/100 | 27 |
| 9° | 9 | Carlos Crocco | VW 1500 | 44m00s69/100 | 27 |
| 10° | 88 | Silvio Oltra | Renault Fuego | 38m12s89/100 | 25 |

**No Clasificaron:** Pontoriero (13v); Gayraud, J. L. Di Palma, Banfi, Serafini y Zuain, (1v).
**No registró paso**: Varela.
**Promedio del ganador**: 136.687 km/h.
**Récord de vuelta**: Traverso en la 4° en 1m28s72/100 a 138.327 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Pontoriero**: motor; **Crocco**: pinchó goma trasera izquierda; **Oltra**: rompio rotula de la parrilla superior izquierda y se fue afuera; **Di Palma (p)**: rompió la correa dentada de distribución; **Del Rio**: goma delantera izquierda desinflada; **Fortunato**: rompió una bujia en la largada, anduvo en tres cilindros y rompió el escape; **Gayraud, Serafini, Zuain, Banfi y J. Di Palma**: choque múltiple en la primera vuelta.

## CHACO 8

Chaco Auto Club - Autodromo Regional del Nordeste - Circuito de 2.312 mts. - 43 vueltas - 99.416 km. - 10/8/86.

**PRUEBAS DE CLASIFICACION: Traverso, 1m07s65 (123,033 km/h)**; Di Palma, J. 1m08s34; Oltra, 1m08s39; Gayraud, 1m08s46; Bessone, 1m08s83; Serafini, 1m09s16; Zuain, 1m09s20; Pisandelli, 1m09s41; Del Rio 1m09s58; García Gómez, 1m09s79; Di Palma L. 1m09s88; Del Campo G., 1m09s95; Pontoriero, 1m10s15; Banfi, 1m10s17; Crocco, 1m10s22; Saenz, 1m10s25; Fineschi, 1m10s82; García Veiga, 1m11s28; Torriani, 1m12s01; Naval, 1m12s28; Baldinelli, 1m12s49; Flores, 1m13s23; Galiano, 1m13s87; Figueroa, 1m14s34; Scavuzzo, 1m21s54.

**PRUEBAS LIBRES. Oltra, 1m06s97 (120,678 km/h)**; Bessone, 1m09s02; Gayraud, 1m09s18; Pontoriero, 1m09s43; Di Palma L. 1m09s73; Pisandelli, 1m09s83; Del Rio, 1m09s87; Del Campo G. 1m09s97; García Gómez, 1m10s08; Crocco, 1m10s11; Serafini, 1m10s20; Di Palma J. 1m10s40; Saenz 1m10s41; Banfi, 1m10s48; García Veiga, 1m11s36; Zuain, 1m11s46; Fineschi, 1m11s70; Traverso, 1m12s58; Torriani, 1m12s80; Galiano, 1m13s42; Baldinelli, 1m13s68; Figueroa, 1m13s94; Flores y Naval S/T

FINAL

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 5 | Juan M. Traverso | Renault Fuego | 51m21s88/100 | 43 |
| 2° | 88 | Silvio Oltra | Renault Fuego | 51m24s17/100 | 43 |
| 3° | 84 | Jorge O. Del Río | Ford Sierra XR4 | 51m24s18/100 | 43 |
| 4° | 18 | José L. Di Palma | Renault Fuego | 51m56s70/100 | 43 |
| 5° | 4 | Gerardo Del Campo | Ford Sierra XR4 | 52m00s74/100 | 43 |
| 6° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 52m10s33/100 | 43 |
| 7° | 12 | Eduardo Saenz | VW 1500 | 52m13s06/100 | 43 |
| 8° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 52m15s82/100 | 43 |
| 9° | 10 | Ernesto Bessone (h) | Ford Sierra XR4 | 52m11s65/100 | 42 |
| 10° | 15 | Enrique Torriani | VW 1500 | 51m40s80/100 | 39 |
| 11° | 49 | Jorge Figueroa | VW 1500 | 52m12s89/100 | 39 |
| 12° | 45 | Héctor Flores | VW 1500 | 51m55s48/100 | 38 |
| 13° | 43 | Eduardo García Gómez | Renault Fuego | 36m30s81/100 | 30 |
| 14° | 46 | Oscar Fineschi | Ford Taunus | 37m43s52/100 | 30 |

**No clasificaron**: Gayraud (21v); Pontoriero (20v); Galiano y Crocco (18v); R.L. Di Palma (9v); Baldinelli y García Veiga (6v); Zuain (4v); Naval (3v)
**No registró paso**: Serafini.
**Promedio del ganador**: 116.129 km/h.
**Record de vuelta**: Oltra en la 11a. en 1m10s23/100 a 118.513 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Pisandelli:** pincho goma trasera izquierda y se desinfló la trasera derecha; **Zuain**: fue tocado en la primera curva y se desbalanceó el auto; **Pontoriero**: se trabó la caja; **Gayraud:** se cortó la corriente; **Bessone**: lo tocó Serafini, se rompió una llanta, la cambiaron y luego rompió la punta de eje; **Torriani**: pinchó goma trasera derecha, el motor no rendía; **Saenz**: sin frenos; **Serafini**: toque en la primera curva, se dio vuelta el capot, se rompió el parabrisas y chocó con una torre de señalización; **Fineschi**: se rompió un caño de aceite; **Oltra**: rompió la 5a marcha poco antes del final; **Del Rio**: sin frenos delanteros; **J. Di Palma**: rompió la 4a marcha en la vuelta 12; **Figueroa**: caja trabada en 4a.; **García Veiga**: toque en la primera curva, se rompió una goma y se desbalanceó el auto.

## RAFAELA 9

Club Atlético Rafaela. Gran Premio "Dier Style". Autodromo Ciudad de Rafaela. Circuito N° 2 de 3.050 mts. 32 vueltas. Recorrido total: 97.600 km. 7-9-86

PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Traverso, 1m09s49/100 (Promedio: 158,006 km/h)**; Bessone (h), 1m09s78; Zuain, 1m09s81; Gayraud, 1m09s92; Soto, 1m10s17; Pisandelli, 1m10s23; Zanatta, 1m10s58; Oltra, 1m10s59; Serafini, 1m10s61; Del Campo, 1m10s64; Pontoriero, 1m10s80; Del Rio, 1m10s87; Crocco, 1m11s25; L. Di Palma, 1m11s40; García Gómez, 1m11s44; Banfi, 1m11s68; Fortunato 1m11s70; García Veiga, 1m12s19; Baldinelli, 1m12s84; Naval, 1m12s90; Fineschi, 1m13s08; Rossone, 1m13s51; Varela 1m13s52; Foissac, 1m13s78; Monguzzi, 1m14s09; Ramos, 1m14s64; Rivelli, 1m14s99; Torriani, 1m16s33; Speziale, 1m16s63; Mica 1m20s34; Flores, 1m33s61, Bairgian, 2m17s04.

**Sin Tiempos**: J. Di Palma, Figueroa y Scavuzzo.

PRUEBAS LIBRES
(No oficiales)

**Bessone, 1m10s24** (Prom. 156,321 km/h); Oltra 1m10s25; Gayraud 1m10s30; Zuain, 1m10s64; Serafini, 1m10s70; Traverso, 1m10s71; Del Campo, 1m11s40; Banfi, 1m11s79; L. Di Palma, 1m11s83; Pisandelli, 1m11s87.

CLASIFICACION

| POS. | N° | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 5 | Juan M. Traverso | Renault Fuego | 38m07s55/100 | 32 |
| 2° | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra XR4 | 38m08s29/100 | 32 |
| 3° | 84 | Jorge O. Del Rio | Ford Sierra XR4 | 38m29s59/100 | 32 |
| 4° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 38m34s36/100 | 32 |
| 5° | 99 | J.M. Pontoriero | Ford Sierra XR4 | 38m37s30/100 | 32 |
| 6° | 4 | Gerardo Del Campo | Ford Sierra XR4 | 38m47s90/100 | 32 |
| 7° | 10 | Ernesto C. Bessone (h) | Ford Sierra XR4 | 38m56s05/100 | 32 |
| 8° | 8 | Carlos Crocco | VW 1500 | 38m15s86/100 | 31 |
| 9° | 46 | Oscar Fineschi | Ford Taunus GT | 38m29s59/100 | 31 |
| 10° | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 38m33s47/100 | 29 |
| 11° | 11 | Rodolfo Zuain | Renault Fuego | 26m11s78/100 | 21 |

**No clasificaron**: Soto (17v), Oltra y García Gómez (16v); R. Zanatta y R. Di Palma (15v); Serafini, (13v); Torriani, (8v); Baldinelli, (5v); García Veiga (5v); Varela y Mica, (2v); Naval (1v).
**No largaron**: Ramos, Foissac, Fortunato, Rossone y Monguzzi.
**Promedio del ganador**: 153.596 km/h.
**Record de vuelta**: Gayraud en la 28a. en 1m10s63/100 km/h a 155,348 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Baldinelli**: Quemo junta de tapa de cilindros y tenía excesiva temperatura de aceite; **Crocco**: Se quedó sin "grip" de neumáticos; **García Gómez**: No rendía el motor y se trabó la caja; **Pontoriero**: Se quedaba trabado el acelerador a fondo; **Pisandelli**: Desbandó tres gomas traseras, dos izquierda y una derecha; **Di Palma**: Pinchó goma trasera izquierda; **Serafini**: Quemo junta de tapa de cilindro; **Torriani**: Se cortó la correa de distribución; **Oltra**: Rompió el semieje izquierdo; **Soto**: Idem Oltra; **Zuain**: Idem.; **Zanatta**: Una piedra rompió el radiador de agua y se quemó la junta de tapa; **Del Campo**: Rompió un resorte de válvulas; **Bessone**: No rendía su motor. Perdió 600 rpm de las pruebas libres a la carrera; **Varela**: Autobloccante; **Del Río**: Se quedó sin gomas al final; **García Veiga**: Temperatura; **Naval**: Bajó la presión de aceite; **Fortunato**: No largo al romperse sus 2 motores; **Monguzzi**: Cortó una biela.

## PIGÜE 10

Auto Club Pigüe - Autódromo "Ciudad de Pigüe" - Circuito de 2.298 metros 43 vueltas - Recorrido total: 98,850 km - 5/10/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Traverso, 1m06s91/100** (Prom. 123,685 km/h); Gayraud, 1m07s06; Zuain, 1m07s82; Soto, 1m07s90; Serafini, 1m08s26; Zanatta, 1m08s46; Del Rio 1m08s53; Pisandelli, 1m08s66; Oltra, 1m08s67; Bessone, 1m08s67; Banfi, 1m09s16; Crocco 1m09s40; Del Campo, 1m09s59; Saenz, 1m09s92; Fineschi, 1m10s31; Baldinelli, 1m10s42; Foissac, 1m10s92; Usandizaga, 1m11s57; Naval, 1m11s74; Mayeste, 1m12s18; Di Palma, 1m17s07; Pontoriero, 1m26s99; Speziale, 2m16s30. **Sin tiempo**: Ramos, Bairgian, Scavuzzo, Torriani.

PRUEBAS LIBRES
(No oficiales)

**Oltra, 1m19s02** (Prom. 104.730 km/h); Gayraund, 1m19s15; Traverso 1m19s16; J.L. Bessone, 1m19s50; R.L. Di Palma, 1m19s71; Soto, 1m19s94; Banfi 1m20s62; Pontoriero, 1m20s73; Del Rio, 1m21s09; Del Campo, 1m21s11; Zuain, 1m21s41; Saenz 1m21s67; Zanatta, 1m21s79; Pisandelli, 1m22s36; Fineschi, 1m22s36; Baldinelli 1m22s74; Torriani, 1m24s25; Serafini 1m24s26; Naval, 1m24s83; Foissac 1m25s99; Usandizaga, 1m28s69; Ramos, 1m46s56.

FINAL

| Pos. | Nro. | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° | 54 | Ernesto Soto | Renault Fuego | 55m01s49/100 | 43 |
| 2° | 5 | Juan M. Traverso | Renault Fuego | 55m15s67/100 | 43 |
| 3° | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra XR4 | 55m15s70/100 | 43 |
| 4° | 84 | Jorge O. Del Río | Ford Sierra XR4 | 55m41s75/100 | 43 |
| 5° | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 55m49s20/100 | 43 |
| 6° | 4 | Gerardo Del Campo | Ford Sierra XR4 | 55m49s63/100 | 43 |
| 7° | 8 | Carlos Crocco | VW 1500 | 56m07s89/100 | 43 |
| 8° | 57 | Jose L. Bessone | Ford Sierra XR4 | 55m07s19/100 | 42 |
| 9° | 12 | Eduardo Saenz | VW 1500 | 55m40s72/100 | 42 |
| 10° | 53 | Alberto Baldinelli | Ford Sierra XR4 | 55m58s61/100 | 42 |
| 11° | 69 | Jesus Naval | Renault Fuego | 55m07s74/100 | 41 |
| 12° | 23 | Raúl Foissac | Ford Taunus | 55m46s41/100 | 41 |
| 13° | 15 | Enrique Torriani | VW 1500 | 56m00s02/100 | 41 |

**No clasificaron**: Serafini y Fineschi, (16v); Zanatta, (15v); R.L. Di Palma, (11v); Oltra, (10v); Mayeste, (8v); Usandizaga, (7v); Pontoriero (3v)
**No largaron**: Speziale y Ramos.
**Excluidos por conducta antideportiva**: Pisandelli y Zuain.
**Promedio del ganador**: 107.690 km/h.
**Record de vuelta**: Soto en la 36a. en 1m13s71/100 a 112.275 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Zanatta**: Largó con gomas "slick" y paró a cambiarlas. Problemas electricos; **Pisandelli**: Frenos delanteros. Le pegó a Zanatta a Del Rio y a Zuain; **Oltra**: Se perforó un conducto de aceite. Temperatura de agua; **Baldinelli**: Carburacion; **Di Palma**: Piston; **Pontoriero**: Bajo la presión de aceite; **Usandizaga**: Se rompió la tapa del distribuidor, trabajaba en tres cilindros; **Fineschi**: Rompio un balancin; **Banfi**: No funcionaba la bomba de agua del lavaparabrisas. Rompio la trompa en un toque con Oltra; **Del Campo**: Se rompió el caño de escape; **J.L. Bessone**: Se rompió algun elemento de la suspension trasera izquierda; **Naval**: Corte de corriente. Caja "larga" en 2da.; **Gayraud**: Perdio rendimiento al secarse el piso, con la cubierta de lluvia; **Crocco**: Perdió visibilidad e hizo un trompo al no funcionar el lavaparabrisas; **Traverso**: Se desprendió algún elemento –aparentemente un tensor– de la suspension trasera. LLegó con la goma derecha en llanta. Quemó embrague en la largada, y durante la carrera hubo un corto circuito en la instalación eléctrica; **Soto**: Se puso en tres cilindros en las últimas dos vueltas presumiblemente por una bujía.

## RIO CUARTO 11

Automóvil Club de Río Cuarto - Autodromo de Río Cuarto - Circuito de 3.276 metros - 30 vueltas - Recorrido total: 98.280 km. - 9/11/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Gayraud, 1m18s63/100** (Prom. 149.938 km/h); Traverso, 1m19s42, J.L. Di Palma, 1m19s55, E. Bessone, 1m19s90; Soto, 1m20s58; Oltra, 1m20s55; Del Rio, 1m20s62; Etcheverray 1m20s79; Fortunato, 1m20s95; J.L. Bessone, 1m21s13; Del Campo, 1m21s16; Pontoriero, 1m21s44; Banfi 1m21s48; Crocco, 1m21s63; Serafini, 1m21s71; Rates, 1m22s04; Torriani, 1m22s88; Varela, 1m22s91; Naval, 1m23s05; Saenz, 1m23s70; Baldino



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

III. 1m23s98; Monguzzi, 1m24s04; Rossone, 1m24s89.
**Sin tiempo:** Ramos, Foissac, Flores, Bairgian, Scavuzzo, R.L. Di Palma.

PRUEBAS LIBRES

**Gayraud, 1m19s24** (Promedio, 148,833 km/h); Traverso, 1m19s79; J.L. Di Palma, 1m20s15; Pontoriero, 1m20s82; E. Bessone, 1m20s83; Oltra, 1m20s89; Serafini, 1m20s98; Del Rio, 1m21s02; Soto, 1m21s22; Bessone, 1m21s22; Fortunato, 1m21s40; Etchegaray, 1m21s76; Del Campo, 1m21s87; Crocco, 1m21s89; Sáenz, 1m22s06; Banfi, 1m22s14; Raies, 1m22s14; Monguzzi, 1m22s96; Varela, 1m23s00; Torriani, 1m23s33; Rossone, 1m23s97; Baldinelli, 1m24s79.
**Sin tiempo:** Foissac, Flores, Bairgian, Scavuzzo, R.L. Di Palma.

FINAL

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vtas. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 2 | Mario Gayraud | Ford Sierra XR4 | 40m45s68/100 | 30 |
| 2º | 5 | Juan M. Traverso | Renault Fuego | 41m14s06/100 | 30 |
| 3º | 84 | Jorge O. Del Rio | Ford Sierra XR4 | 41m16s35/100 | 30 |
| 4º | 64 | Ernesto Soto | Renault Fuego | 41m30s14/100 | 30 |
| 5º | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 41m38s99/100 | 30 |
| 6º | 90 | Angel Monguzzi | Ford Sierra XR4 | 41m44s86/100 | 30 |
| 7º | 7 | Jorge Serafini | Renault Fuego | 41m46s18/100 | 30 |
| 8º | 18 | Jose L. Di Palma | Renault Fuego | 40m46s53/100 | 29 |
| 9º | 17 | Horacio Varela | Renault 18 | 40m47s06/100 | 29 |
| 10º | 69 | Jesus Naval | Renault Fuego | 41m17s85/100 | 29 |
| 11º | 4 | Gerardo De Campo | Ford Sierra XR4 | 41m20s85/100 | 29 |
| 12º | 15 | Enrique Torriani | VW1600 | 41m20s18/100 | 29 |
| 13º | 10 | Ernesto Bessone | Ford Sierra XR4 | 38m59s04/100 | 28 |
| 14º | 57 | José L. Bessone | Ford Sierra XR4 | 30m43s98/100 | 21 |

**No clasificaron:** Etchegaray y Rossone (14v); Fortunato y Pontoriero (12v); Crocco (9v); Sáenz (8v); Raies, Baldinelli y Oltra (5v).
E. Bessone fue recargado con 30s por adelantarse en la largada.
**Promedio del ganador:** 144,666 km/h.
**Record de vuelta:** Gayraud en la 11º en 1m20s19/100 a 147,070 km/h.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Oltra: problema en la bomba de nafta; **Baldinelli**: fuera de punto del distribuidor; **Raies**: caja de velocidades; **Sáenz**: temperatura; **Crocco**: motor; **Pontoriero**: transmisión; **Fortunato**: motor; **Rossone**: caja de velocidades; **Etchegaray**: toque, obturación de conducto de refrigeración de los frenos y disminución de la capacidad de frenado; **José Bessone**: goma pinchada y luego desprendimiento de un borne de la batería; "Tito" **Bessone**: junta de tapa quemada; **Del Campo**: se soltó una chaveta del comando de cambios; **Naval**: desalineamiento luego de un toque con Baldinelli en 1ª vuelta; **José Luis Di Palma**: fuera de pista, goma pinchada y problema en un caliper por la introducción de una piedrita entre éste y la rueda.

# BAHIA BLANCA 12

Asociación Argentina de Automoviles Sport - Premio Coronación - Circuito de Aldea Romana (Bahía Blanca) de 3.274,88 metros - 30 vueltas - Recorrido total: 98.246 km - 3/11/86.

PRUEBAS DE CLASIFICACION

**Bessone (h) 1m20s10/100** a 147,185 km/h de promedio; López 1m20s14; Traverso 1m20s18; J. L. Di Palma 1m20s48; Etchegaray 1m20s61; Soto 1m20s63; Raies 1m20s71; Oltra 1m20s97; Pisandelli 1m21s21; Serafini 1m21s28; Zampa 1m21s39; Pontoriero 1m21s80; Banfi 1m21s92; Mayorga 1m22s64; G. Del Campo 1m22s74; Monguzzi 1m22s74; Fortunato 1m22s87; Crocco 1m22s90; Saenz 1m23s17; Naval 1m23s48; Zuain 1m23s48; Torriani 1m23s64; Olmi 1m23s69; Foissac 1m24s28; Ramos 1m26s78; Speziale 1m28s30; Flores 1m28s33; Rivelli 1m28s86; Scavuzzo 1m49s29; Bairgian 1m59s55. No clasificaron: Del Rio y Mayeste.

TANQUES LLENOS:

**Etchegaray 1m20s74**; Traverso 1m21s13; Pisandelli 1m21s64; Soto 1m21s69; Bessone (h) 1m21s80; J. L. Di Palma 1m22s21; Banfi 1m22s57; Gu. Del Campo 1m22s73; Serafini 1m22s98; Pontoriero 1m23s08; Oltra 1m23s08; Fortunato 1m23s17; Crocco 1m23s20; Zuain 1m23s90; Naval 1m24s06; Saenz 1m24s32; Mayorga 1m24s42; Olmi 1m24s75; Torriani 1m24s91; Foissac 1m25s26; Monguzzi 1m26s76; Ramos 1m29s97; Speziale 1m30s95; Flores 1m32s31; Raies 1m33s97; Scavuzzo 1m35s61; López 1 1m49s54. No giraron: Del Rio, Bairgian, Zampa y Mayeste.

FINAL

| POS. | Nº | PILOTO | MARCA | TIEMPO | VTAS. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 62 | **Juan Pablo Zampa** | **Renault Fuego** | **42m10s82/100** | 30 |
| 2º | 5 | Juan Maria Traverso | Renault Fuego | 42m13s13 | 30 |
| 3º | 50 | Gabriel Raies | Renault Fuego | 42m17s50 | 30 |
| 4º | 99 | Jose Pontoriero | Ford Sierra XR4 | 42m18s23 | 30 |
| 5º | 64 | Ernesto Soto | Renault Fuego | 42m26s67 | 30 |
| 6º | 60 | Hugo Olmi | Peugeot 505 | 42m36s64 | 30 |
| 7º | 44 | Angel Banfi | Ford Sierra XR4 | 42m43s51 | 30 |
| 8º | 47 | Francisco Mayorga | Ford Sierra XR4 | 42m47s91 | 30 |
| 9º | 6 | Alfredo Pisandelli | Ford Sierra XR4 | 42m50s02 | 30 |
| 10º | 8 | Carlos Crocco | VW 1500 | 42m57s05 | 30 |
| 11º | 18 | Jose L. Di Palma | Renault Fuego | 43m01s39 | 30 |
| 12º | 12 | Eduardo Sáenz | VW 1500 | 43m08s10 | 30 |
| 13º | 90 | Angel Monguzzi | Ford Sierra XR4 | 43m34s49 | 30 |
| 14º | 10 | Ernesto C. Bessone (h) | Ford Sierra XR4 | 41m18s20 | 29 |
| 15º | 16 | Jose Fortunato | Peugeot 505 | 41m21s13 | 29 |
| 16º | 11 | Rodolfo Zuain | Renault Fuego | 43m04s27 | 29 |
| 17º | 19 | Jorge Ramos | VW 1500 | 42m44s69 | 28 |
| 18º | 36 | Jorge Speziale | Ford Taunus GT | 42m59s30 | 28 |
| 19º | 45 | Hector Flores | VW 1500 | 42m52s76 | 27 |

**No se clasificaron**: Torriani y Serafini (18v); Del Campo (12v); Naval (10v); Rivelli (8v); Etchegaray (6v); Scavuzzo (3v); López (2v); Mayeste, Foissac y Bairgian (1v).
**Promedio del ganador**: 139,751 km/h.
**Record de vuelta**: No fue suministrado por la C.D.A.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

**Del Campo:** AB. Temperatura de agua. Posiblemente por junta de tapa quemada; **Traverso**: Carburación, falla en alta; **Fortunato**: Varilla de valvula; **Soto**: Gomas muy duras. Era intenible. **Di Palma**: Igual que Soto. Además, rompió el spoiler delantero en una salida de pista; **Etchegaray**: AB. Se cortó un flexible de freno delantero; **Zuain**: Rulemán de rueda trasera; **Raies**: Intensa vibración en un semieje; **Serafini**: AB. Se le trabó la caja; **Pontoriero**: Se le forzó la toma dinamica en un toque con Soto. Perdió 300 rpm; **Banfi**: Rompió la trompa al tocarlo a Mayorga; **Oltra**: No largó al incendiarse su auto en las Pruebas Libres; **Torriani**: AB. Se rompió la cañonera y perdió una rueda trasera; **Bessone**: AB. Se fue afuera, presumiblemente al pisar una mancha de aceite; en la salida de pista rompió el escape, y finalmente rompió también la goma trasera derecha; **Pisandelli**: Cuando Soto se fue afuera y volvió a pista él debió efectuar una maniobra brusca para no tocarlo, y también se fue de pista; **López**: AB. Presumiblemente, pistón.

# DESARROLLO DEL CAMPEONATO

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Juan M. Traverso** | 4 | 2 | 15 | 15 | – | 20 | 20 | 20 | 20 | 15 | 15 | 15 | 161 |
| **Mario Gayraud** | 6 | 20 | 12 | 20 | 20 | – | – | – | 15 | 12 | 20 | – | 125 |
| **Angel Banfi** | 8 | 8 | 4 | 12 | – | 10 | – | 3 | 10 | 8 | 6 | 4 | 75 |
| **Jorge O. Del Rio** | 3 | 12 | – | 4 | – | – | 8 | 12 | 12 | 10 | 12 | – | 73 |
| **Ernesto Bessone** | 10 | 15 | 20 | 1 | 2 | – | 15 | 2 | 4 | – | – | – | 69 |
| **Ernesto Soto** | – | – | 8 | – | 3 | 8 | – | – | – | 20 | 10 | 6 | 57 |
| **Alfredo Pisandelli** | 15 | 4 | 10 | – | – | 2 | 12 | 6 | 1 | – | – | 2 | 52 |
| **Gerardo Del Campo** | – | – | 6 | 10 | 8 | – | 6 | 8 | 6 | 6 | – | – | 50 |
| **Silvio Oltra** | 12 | – | – | – | 10 | – | 1 | 15 | – | – | – | – | 38 |
| **Rubén Darcy** | – | – | – | 6 | 12 | 15 | – | – | – | – | – | – | 33 |
| **José M. Pontoriero** | – | – | – | – | – | 12 | – | – | 8 | – | – | 10 | 30 |
| **Jorge Serafini** | – | – | 2 | – | 16 | 6 | – | – | – | – | 4 | – | 27 |
| **Rubén L. Di Palma** | 20 | – | – | – | – | – | 3 | – | – | – | – | – | 23 |
| **Carlos Crocco** | 1 | – | – | 8 | 1 | – | 2 | – | 3 | 4 | – | 1 | 20 |
| **Juan P. Zampa** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 20 | 20 |
| **Eduardo Saenz** | – | 3 | – | – | 6 | 3 | – | 4 | – | 2 | – | – | 18 |
| **José L. Di Palma** | – | – | – | – | – | – | – | 10 | – | – | 3 | – | 13 |
| **Gabriel Raies** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 12 | 12 |
| **Enrique Torriani** | – | 10 | – | – | – | 1 | – | 1 | – | – | – | – | 12 |
| **José Fortunato** | – | – | – | – | – | – | 10 | – | – | – | – | – | 10 |
| **Oscar Fineschi** | – | – | – | – | 4 | – | 4 | – | 2 | – | – | – | 10 |
| **Rodolfo Zuain** | – | 6 | 3 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 9 |
| **Angel Monguzzi** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 6 | – | 6 |
| **Hugo Olmi** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 6 | 6 |
| **Eduardo García Gómez** | – | – | – | – | – | 4 | – | – | – | – | – | – | 4 |
| **Carlos Petri** | – | – | 1 | 3 | – | – | – | – | – | – | – | – | 4 |
| **Horacio Varela** | – | – | – | 2 | – | – | – | – | – | – | 2 | – | 4 |
| **Hector Flores** | 2 | 1 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 3 |
| **José L. Bessone** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 3 | – | – | 3 |
| **Francisco Mayorga** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 3 | 3 |
| **Alberto Baldinelli** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 1 | – | – | 1 |
| **Jesús Naval** | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 1 | – | 1 |

**Referencias:** 1. Balcarce; 2. General Roca; 3. Santa Fe; 4. Concordia; 5. Las Parejas; 6. Buenos Aires; 7. Salta; 8. Chaco; 9. Rafaela; 10. Pigüé; 11. Río Cuarto; 12. Bahía Blanca.

DUNLOP sportswear
Sadim
FRAM
WAGNER LOCKHEED
Catch me if you can
Dufour
CORSA
DECAL'S S.R.L.
CALCOMANIAS - CALCOMANIAS EN ROLLOS
IMPRESION DE TELAS PLASTICAS EN ROLLOS DE 1,40 Mts.
URQUIZA 3160 T.E. 750-7729 CASEROS
Hasta Vega Natural y... lo natural es Gandara
SERGIO TACCHINI
FUJI
Bendix El avance tecnológico que no tiene freno
balestrini
sportfila®
Todos estos ganadores y muchos más realizan sus calcomanias en materiales autoadhesivos:
AUTOFIX®
PAPELBRIL S.A. Larrazabal 2024/80 - 68-7204 - Cap.

H.B. Producciones. Ayda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7134

## escapes sicos

- 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**

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

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

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

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

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

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

escapes sicos — ZONA CORDOBA
TURBO-SILEN:
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

## BUZOS ANTIFLAMA

JS

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

Distribuidor en MAR DEL PLATA "FIRST COMPETICION" Av. Colón 5002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR.

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

## RECTIFICACION INTEGRAL DE MOTORES Y AJUSTES

SERVICIO DIESEL

Mario, Vicente y Cia.

☆☆☆☆ SERVICIO ESPECIAL MERCEDES BENZ ☆☆☆☆

VICENTE LOPEZ 373, ex 185 (cp 1878) - QUILMES 253-9220

## JEEP SHOP



CONCESIONARIO OFICIAL LODI

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

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

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

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

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

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

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

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

## CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

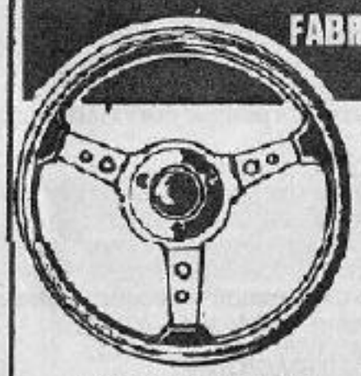
PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP
LLANTAS BRONCO

TEL. 541-2694 70-6387



## Casa ZAGAGLIA S.A.

FABRICA DE AUTOPARTES DE TAPICERIA
TODAS LAS MARCAS



VOLANTES ORIGINALES:
Fiat, Peugeot, Ford, Renault, etc.

VISERAS • PARASOL • ALFOMBRAS
APOYABRAZOS • CUBRETABLEROS
CABEZALES
• TAPIZADOS DE PUERTAS



Envios al interior

F. D'OLIVEIRA 4683. (cp. 1678). CASEROS. TEL.: 654-5408

## PROVA

- ☆ Buzos livianos y pesados
- ☆ Botas
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos Antiflama
- ☆ Visores



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

*FABRICA DE PLASTICO REFORZADO • CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP • FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otros • DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)*



HARPLAST

• TRABAJOS ESPECIALES •
FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS
VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

## ANEXO J

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

## FERRAZZI NF

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

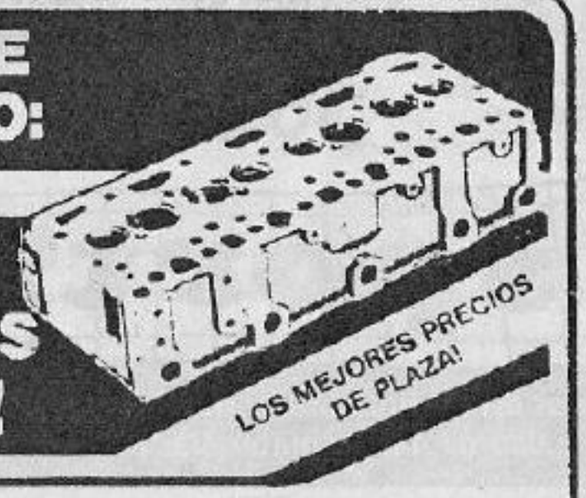
EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

- 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. 431-9616 y 687-0051

## TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!

DISTRIBUIDORES TANDILBER

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

## AUTO-TINT

UNICO LEGITIMO

POLARIZADO DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE TEL. 782-9966

COLOCAMOS EN EL ACTO



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

## DULBECCO

PEUGEOT 505-COUPE FUEGO
A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO...
E INYECCION CONSULTENOS

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 138 — 14 de enero de 1987

### Stock Car Argentino en Buenos Aires

# ROBERTO NOWAK, A LO CAMPEON

En el último domingo del año, la categoría **Stock Car Argentino** cerró su primera temporada con 26 máquinas en línea de partida, utilizando como siempre el circuito 7 del autódromo de **Buenos Aires** que cuenta con una cuerda de 2.640,85 metros, en un final sobre 15 giros.

En la competencia se impuso el ya entonces consagrado campeón **Roberto Nowak** demostrando el porqué de ese logro, ya que supo administrar la potencia y el poder frenante de su Chevy en una pista que desde la vuelta se presentó con varios sectores prácticamente bañados en aceite. A raíz de ese mismo aceite, se sucedieron varios accidentes y despistes, dos de ellos de suma violencia, protagonizados por Sergio Cuchietti y Sergio Guarnaccia, resultando con heridas que determinaron su inmediata internación en un nosocomio, del primero de ellos. Los despistes en diversos sectores del circuito fueron protagonizados por la mayoría de los participantes, incluido Hugo Arroyo, quien largando desde el lugar de privilegio había conseguido la punta, manteniéndola hasta el quinto giro, cuando fue superado por Nowak al pisar una mancha de aceite, aunque el campeón ya lo venía acosando y había logrado en la cuarta ronda el record de vueltas.

Entre los 26 participantes hubo algunos "importados" de otras categorías similares del interior del país. El más destacado de ellos fue el sanjuanino Miguel Suárez quien estuvo entreverado en el pelotón puntero hasta que sufriera la rotura de un neumático delantero derecho; el único de los visitantes que logró cumplir con el total del recorrido fue el representante se Bahía Blanca, Rafael Rizzo, mientras que el sanjuanino Diego Santalla sólo pudo trasponer doce pasos por la línea de sentencia.

Lamentablemente la clasificación final nuevamente sufrió modificaciones en la revisión técnica posterior, al ser desclasificado Hugo Arroyo por diferencias en un difusor del carburador.

**Clasificación final: 1° Roberto Nowak (Chevy/Hurlingham) 17m41s12/100 a 134,391 km/h;** 2° Roberto Argento (Chevy/Morón) 17m55s12; 3° José Alvarez (Chevy/Lomas de Zamora) 17m58s42; 4° Adrián Seone (Chevy/Haedo) 18m3s64; 5° Andrés Bavastro (Ford/Bs. Aires), 18m9s4; 6° Alberto Puglia (Chevy/Rafael Castillo) 18m10s66; 7° Norberto Archenco (Ford/La Plata) 18m12s25; **Campeonato: Campeón Roberto Nowak 56 puntos,** 2° Roberto Argento 32, 3° Orlando González 30, 4° Carlos Serein 28, 5° Héctor Martín y José Alvarez 27.

*(Informe de Carlos Ramón Varela; fotos de Enrique Pecoupato y C.R.M.)*



*El Chevy del ganador Roberto Nowak, una pinturita...*

*Instante de la largada cuando ya pasaron los primeros. Fueron 26 autos.*

*Estado en que quedó el Torino de Guarnaccia impactó a la bajada del tobogán contra un auto particular que estaba del otro lado del alambrado (¿!?)*

*Nowak (en pose de sota de oros...) el primer campeón de la categoría.*







### Monomarca del NOA y F-4 Tucumana en Tucumán

# BONY BLASCO, EN LA ULTIMA



*Boni Blasco y Mario Berral, en la última de Monomarca del NOA. El primero de ellos fue el triunfador, volviendo al lugar más alto del podio. (Foto gentileza La Gaceta)*

**San Miguel de Tucumán** - Luego de un prolongado lapso –dos años– el piloto local **Bonifacio Blasco** volvió al triunfo al ganar en **Monarca del NOA** durante el Festival del Reencuentro, llevado a cabo el último domingo de 1986, en el circuito de 2.720 metros del Autódromo Nasif Estéfano, de esta capital.

La jornada incluyó también a la **Fórmula 4 Tucumana** y fue organizada por la A.T.A.S. con la fiscalización de la flamante Federación Tucumana de Automovilismo Deportivo.

En **Monarca del NOA** se hicieron dos series a diez vueltas. En la primera Bony Blasco ganó sobre Cachín Díaz y José Vasile. En la segunda, se impuso Mario Berral, superando a Fernando Lombardo y al campeón Ovaldo Solís.

La final a 18 vueltas tuvo un trámite ardoroso. De entrada se tocaron Solís y Lombardo, despistándose y abandonando el salteño. En las últimas vueltas, Berral trató infructuosamente de emparejar la línea de Blasco, arribando a la bandera a cuadros ambos separados por escasas décimas. El triunfo del popular piloto local fue recibido con grandes muestras de algarabía por la afición presente.

Final, **Monarca del NOA**. 18 vueltas: **1° Bonifacio Blasco**, 24m46s85/100 a un promedio de **118,543 km/h**, 2° Mario Berral, 24m47s19; 3° Cachín Díaz, 24m48s01; 4° Fernando Lombardo, 24m56s14; 5° José Nanni; 6° Polo Hael; 7° José Vasile; 8° Miguel López.

La **Fórmula 4 Tucumana** (motores Renault 850) ofreció un muy buen espectáculo durante las doce vueltas de su final. Como sucediera en las últimas carreras, el dominador fue Miguel Reginato, esta vez muy asediado por el veterano Rodolfo Crespo; tercero fue Reynaldo Bravo, llegando los tres del podio separados por dos segundos entre ellos.

Final Fórmula 4, 12 vueltas: **1° Miguel Reginato, 15m52s38/100** a un promedio de **123,379 km/h**; 2° Rodolfo Crespo, 15m54s32; 3° Reynaldo Bravo, 15m56s61; 4° Luis Berral, 16m10s80; 5° Xato Morales; 6° Guillermo Totonqui; 7° Juan Fogliata, y 8° Alfredo Auleri.

*(Informe de Harry W. Gray)*

Asociación Automovilística del Oeste

# NAVALESI Y FERMOSELLE, CAMPEONES

*(Informe: Gotitas de Aceite)*

**Lincoln, BA** - Tras la realización del Premio Coronación en Lincoln, donde triunfaron **Roberto Navalesi** (categoría 4 y 6 cilindros) y **Siko Gardés** (categoría 850), se consagraron como campeones de la temporada 1986 los pilotos Roberto Navalesi y Domingo **Formoselle**, respectivamente, ambos **representantes** de la ciudad de Ameghino.

El campeonato constó de 16 fechas en ambas categorías que corrieron siempre juntas a lo largo de 8 meses y medio. Los campeones fueron quienes ganaron en más oportunidades. En **850, Fermoselle**, se impuso 6 veces; Aldo Sebastiano, 3 y en una oportunidad subieron al escalón más alto del podio Juan E. Gazzoli, Eduardo Reumann, Raúl Nieves, Eduardo Cervellini, Pedro Batalla, Carlos "Siko" Gardes y Raúl Ottaviani, este último en su única presentación del año, ya que como es notorio se ha convertido en una de las figuras de la clase 2 del Turismo Pista nacional.

En **4 y 6 cilindros**, el Nº 1, **Roberto Navalesi** acumuló 7 triunfos contra 4 logrados por Aldo Montenegro y Fernando Lara; el restante fue para Héctor Lamanna.

Estas son las posiciones finales de ambos campeonatos, con los puntajes

**4 y 6 cilindros**

1° Roberto Navalesi (Ameghino), 150
2° Aldo Montenegro (Lincoln) 117
3° Fernando Lara (Pehuajó) 96
4° Héctor Lamanna (Pehuajó) 75
5° Pedro Navalesi (Ameghino) 49
6° Armando Casanovas (Lincoln) 46
7° Daniel Pastorino (Piedritas) 31
8° Carlos Gastaldi (Lincoln) 26
9° Carlos Morea (Bragado) 20
10° Javier Medialdea (Ameghino)
11° Carlos Gandini (Lincoln) 15
12° Rubén Echániz (Ameghino) 7
13° Carlos Plunier (Roberts) 7
14° Osvaldo Sarachar (G. Villegas) 7
15° Edgardo Bwrgueño (Roberts) 6
16° Evaristo Pardo (C. Casares) 6
17° Marcelo Davani (Bragado) 4
18° Omar Larvin (G. Villegas) 4
19° Daniel Gayna (El Triunfo) 3
20° Luis Bordignon (Bolivar) 3
21° Eduardo Manago (C. Tejedor) 3
22° Andrés Alfonso (Pehuajó) 3
23° Jorge Cánepa (Guanaco) 3
24° Raúl Casasni (Bragado) 3
25° Felipe Mecolalde (Ameghino) 2
26° Norberto Incola (J.J. Paso) 1
27° José L. Capeans (G.O'Brien) 1
28° Osvaldo Bragagnolo (Bragado)

**Categoría 850**

1° Domingo Fermoselle (Ameghino) 113
2° Aldo Sebastiano (Pehuajó) 97
3° Juan Gazzotti (Pehuajó) 73
4° Eduardo Reumann (Ameghino) 69
5° Raúl Nieves (Ameghino) 54
6° Eduardo Cervellini (C. Casares) 50
7° Omar Quiroga (Pasteur) 42
8° Rodolfo Eder (Germania) 33
9° Pedro Batalla (G. Villegas) 32
10° Hugo Papparelli (C. Casares) 17
11° Hugo Dihuardo (9 de Julio) 15
12° Nelson Berguez (Pehuajó) 15
13° Carlos Gardes (Pehuajó) 13
14° Raúl Ottaviani (C. Casares) 13
15° Roberto Quevedo (Tigre) 13
16° Walter Cingolani (C. Casares) 11
17° Juan Martinez (Pehuajó) 11
18° Roberto Deluca (Lincoln) 7
19° Armando Cobos (9 de Julio) 5
20° Víctor Fabiano (Pehuajó) 5
21° Eduardo Pérez (Pehuajó) 4
22° Omar Bonome (C. Casares) 4

*Regularidad de Montaña en Córdoba*

# GLERIA-FANTINI, TREPADORES



*Uno de los competidores bajando el Pan de Azúcar. La regularidad de montaña (actividad en ascenso, pese a los pocos anotados esta vez) tuvo su Premio*

*(Foto Héctor G. Pereyra).*

**Córdoba** - Con el triunfo del binomio jesusmariense compuesto por **Gleria-Fantini**, terminó el Gran Premio de Regularidad de Montaña - Revista Competición, disputado el 7 de diciembre ppdo. La carrera fue dividida en dos exigentes etapas: la **primera** entre Unquillo, Río Ceballos y por el Cerro El Cuadrado a La Falda, fin del tramo. La **segunda**, La Falda, Molinario, por el Cerro Pan de Azúcar a Villa Allende y de ahí a Unquillo, fin de la prueba. Participaron sólo 27 equipos de los 48 que se habían inscripto; la inestabilidad de la temperie fue la provocante de tantas ausencias.

La prueba, última del año, fue organizada por O.L.A.F. de La Falda y auspiciada por las municipalidades de Unquillo, La Falda y Río Ceballos, siendo dirigida por Jorge Escudero, director de la revista Competición.

**Primera etapa**. En el sector regularizado Las Talitas-Mendiolaza, punteaban Pellacani-Goldsworthy, seguidos por Gleria-Fantini. Tras sortear la ciudad de Río Ceballos, comenzó el tramo más espectacular con el cruce de El Cuadrado. Por Estancia La Serrana habían pasado a liderar López-López y en la bajada a La Falda surgieron espectacularmente Di Giusto-Di Giusto, que se lucieron enderezando las curvas unto a Biondi-Dinucci Completada la primera etapa marchaban en la vanguardia Di Giusto-Di Giusto, 1h39m41s; 2° Gleria-Fantini, a 7 segundos, y 3° Biondi-Dinucci, a 32 segundos.

**Segunda etapa**: Cumplido el reagrupamiento de una hora en la gran ciudad del Valle de Punilla se enfiló al Pan de Azúcar. Hasta Unquillo, ganaban Gleria-Fantini, por dos segundos sobre Vargas-Busciglio y luego empalaban, a ocho segundos del ganador, Biondi-Dinucci y Rodi-Valles. En el último sector, entre Unquillo y Villa Allende, se retrasan Di Giusto y Biondi, produciéndose la arremetida final de los López.

La clasificación final general fue:

**1° Gleria-Fantini (Peugeot 504/Jesús María) 2h43m00s**; 2° López-López, (Fiat Europa/Carlos Paz) 2h43m24s; 3° Di Giusto-Di Giusto (Renault 45/Córdoba) 2h43m31s; 4° Biondi-Dinucci (Fiat 600/Córdoba) 2h43m39s; 5° Alexandri-Zumaeta (Toyota/Córdoba) 2h43m53s; 6° Busquets-Piovesán (Renault 12/Córdoba) 2h44m16s; 7° Mercado-Irazusta (Renault 12/Córdoba); 8° Rodi-Valles (Renault 12/Córdoba); 9° Vargas-Busciglio (Peugeot 504/Córdoba), y 10° Pellacani-Golsworthy (Renault 18/Córdoba).

*(Informe de Twinmaster)*

# CALENDARIO DE LA FRASO



**Bahía Blanca, BA** - La **Fórmula Renault Argentina del Sud Oeste (FRASO)**, que posee idéntico reglamento a su categoría similar nacional (la FRA), ha anunciado su calendario tentativo para 1987, el que se desarrollará a lo largo de diez fechas en diversos autódromos de la provincia de Buenos Aires, incluyéndose además dos fechas en el autódromo porteño.

Asimismo las autoridades de esta categoría, que intenta una expansión territorial en el presente año, ha dispuesto que si alguna fecha se superpone con la realización de otra de la FRA nacional, se acomodará la jornada para permitir a los pilotos zonales participar por el campeonato argentino.

Los pilotos interesados en disponer del reglamento y calendario definitivo, pueden dirigirse para solicitarlo telefónicamente a los números (01) 750-8694 en el horario de 8 a 12.30, y al (01) 753-1946 de 13 a 18 horas. Asimismo en forma postal pueden dirigirse a Erasmo 955, (CP 1650) provincia de Buenos Aires.

En principio se correría en marzo en **Olavarría**; en abril en **Buenos Aires**, circuito Nº 9; en mayo en **Pigüé**; en junio, **Las Flores**; en julio, en **Nueve de Julio**; en agosto, en **Olavarría**; en setiembre en **Balcarce**; en octubre en **Buenos Aires**, circuito Nº 7; en noviembre en **Mar del Plata**; culminando el torneo en **Bahía Blanca**, en diciembre.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Año III Nº 138 — 14 de enero de 1987

### TC del '47 en La Calera

# VICENTINI GANADOR, AMICUCCI CAMPEON

**Córdoba -** Ante unas 2.000 personas de público, se disputó en diciembre la última fecha del campeonto 1986 de la categoría **TC del '47**. La jornada se llevó a cabo en **La Calera** sobre un trazado de tierra compactada de 1.650 metros, con la organización del Club C. Central y la fiscalización de la Federación Regional Nº 5.

Las pruebas de clasificación tuvieron 28 participantes, de los cuales uno desertó ahí mismo con el motor herido: nada menos que el Chevrolet del capitalino Carlos Amicucci, no obstante campeón 1986. **Benito Abellonio** fue el más veloz con un tiempo de 53s61/100 a 110, 800 km por hora, seguido por Rubén Ceballos (Chevrolet/Villa María) y Hugo Bértola (Chevrolet/Hernando).

En la **primera** serie ganó el reaparecido **Eduardo Nicotra** (Ford/Villa Dolores) con un motor preparado por el Polaco Herceg. Nicotra postergó a Miguel Vicentini y a Hugo Bértola. La **segunda** batería fue para el local **Rodolfo Godoy** (Dodge), seguido por Rubén Ceballos y Edgardo Rimoldi.

La final tuvo 18 participantes para cumplimentar las 20 vueltas establecidas. Nicotra arrancó en punta perseguido por Godoy y Vicentini y luego los tres se intercambiaron la posición de vanguardia. Promediando la carrera Godoy se adueñó de la punta, escapándose y cuando faltaban sólo cuatro vueltas, el motor lo dejó de a pie y terminó con su ilusión de ser subcampeón con los 9 puntos que venía obteniendo. El local Tutano Vicentini pasó a liderar hasta el bandera.

**Final,** 20 vueltas: **1º Miguel Vicentini (Chevrolet/La Calera) 18m23s39/100** a un promedio de **107,668 km/h;** 2º Benito Abellonio (Chevrolet/Tio Pujio 18m29s88; 3º Carlos Ahumada (Chevrolet/XX) 18m35s75; 4º Rubén Ceballos (Chevrolet/Villa María) 18m38s60; 5º Atilio Filippa (Chevrolet/Gral. Cabrera) 18m40s00, y 6º Edgardo Rimoldi (Ford/Río Tercero) 18m43s54, todos con las 20 vueltas cumplidas.

*(Informe Tato Cardoso, fotos Páez Weier)*



*El vencedor Tutano Vicentini seguido por Rubén Ceballos.*



*Carlos Amicucci, campeón 1986. Junto al "Misil", también para CORSA.*



*El Dodge de Paternó y en su tierra, Rubén Ceballos.*

### Karting en Mar del Plata

# CORONACION DE CIANTINI CON TRIUNFO DE CASTILLO

**Mar del Plata, BA -** El Día de los Santos Inocentes, es decir el 28 de diciembre, se realizó con la organización del Mar del Plata Automóvil Club, el Premio Coronación del karting zonal. Escenario fue un trazado ubicado en el autódromo local, de piso asfaltado, donde se midieron 40 especialistas de la región. Pese a ubicarse apenas en el sexto puesto en la final, se consagró **campeón de 1986** al balcarceño **José Ciantini**, quien llevaba una ventaja apabullante en la puntuación y se había asegurado el título varias fechas atrás.

Rolando Gorrini, Sergio Castillo y el mismo Ciantini fueron los ganadores de las series, de las cuales la más veloz fue la que diera como ganador a Castillo. Este mismo se impuso en la final, de acuerdo al siguiente detalle:

**1º Sergio Castillo (Vara/Mar del Plata) a 70,580 km/h;** Rolando Gorrini (Panther/Mar del Plata); 3º Carlos Petersen (DAP/Mar del Plata); 4º Carlos Germino (Panther/Balcarce); 5º Gabriel Marcozzi (Vara/Mar del Plata), y 6º José Ciantini (Vara/Balcarce).

Tras las quince fechas que comprendió **el campeonato**, las **posiciones finales** fueron las siguientes: **Campeón, José Ciantini, 203 puntos;** subcampeón, Gabriel Marcozzi, 129 puntos; 3º Rolando Gorrini, 120 puntos.

*(Informe de Raúl Fernández)*

### *Campeón de Fiat 600 Turismo Nacional*

*Carlos R. Varola*

# OMAR MARCHESE, UN CHICO SENSATO

**Bernal, BA** - El campeonato 1986 de **Fiat 600 TN** –categoría que tiene su reducto principal en el autódromo de **Estancia Chica**– mantuvo hasta último momento la expectativa por la definición de su primer puesto. En definitiva, consagró **campeón** a **Omar Marchese** (25 años) exactamente con lo justo en la última carrera del año, coronándose así el esfuerzo de poco más de cuatro años.

Ese es el lapso que se prolonga la campaña de Omar Marchese; comenzó a correr a fines de 1982, logrando el subcampeonato en 1984 y el cuarto puesto en 1985.

Tal como sucede con varios campeones de categorías promocionales, la intención de Marchese es pasar a manejar potencia mayor en alguna otra división. Cuando le preguntamos al respecto, mostró la misma sensatez y la misma cordura que demostró siempre en la pista: "**Primero quiero vender el Fiat y después, plata en mano, veremos qué camino seguir...**".

Sus allegados, empero, se atreven a señalar la senda elegida para el futuro de Omar, la **Fórmula Renault Argentina**. Teniendo en cuenta la edad del campeón y sus aptitudes pisteras esta parecería la elección más acertada, concepto que comparten sus amigos Juan Carlos Tomalino y Hugo Lara; este último, campeon de Sport Prototipos (ex Sport 1050), compartió su máquina con Marchese en varias carreras de larga duración.

El campeonato fue conseguido en gran proporción por la extraordinaria resistencia mecánica de los fierros acomodados en su taller con la insestimable colaboración del padre del campeón, Carlos Marchese y varios amigos que ponen el hombro, encabezados por Bernardo Matin. De las 13 carreras del calendario, el Fiat que representa a la localidad de Saranci y lleva en sus entrañas una leva de Bamse, terminó en nada menos que una docena, ganando en cuatro oportunidades, tres segundos puestos, cuatro terceros y un octavo.



*La otra cara del éxito: Omar Marchese, el campeón, trabajando en el torno.*

## Fórmula Laboulayense

# GALLO CON EL N° 1



*Los tres primeros en el campeonato de Fórmula Laboulayense 1986: de izquierda a derecha, Norberto Gallo, el campeón, Alejandro Alvarez y Adolfo Mon*

**Laboulaye, Cba -** El piloto de Pacheco de Melo (localidad ubicada a 40 km al norte de esta ciudad), **Norberto Gallo**, se consagró campeón de la categoría **Fórmula Laboulayense**, que reúne a monoplazas del antiguo tipo de la Fórmula 4 de Mecánica Argentina, es decir con motores de 850 $cm^3$, los que compiten utilizando neumáticos comunes en circuitos de tierra.

En 1985 se realizaron 9 fechas, con una concurrencia promedio de 16 vehículos por largada, con picos en las 20 presencias. Se corrió en Laboulaye (cuatro fechas), en Rufino (dos fechas) y en Arias, Cnel. Moldes y Villa Mercedes, San Luis, en una oportunidad cada una. El campeón Gallo triunfó en 5 oportunidades, en tres lo hizo el subcampeón Alejandro Rubén Alvarez y en la restante se impuso Adolfo Mon, clasificado tercero en el torneo.

El **Ranking para 1987** quedó entonces de la siguiente manera:

1 - **Norberto Gallo (Melo, Cba.)**
2 - Alejandro Alvarez (Laboulaye, Cba.)
3 - Adolfo Mon (Laboulaye, Cba.)
4 - Hugo Cerutti (Rufino, SF).
5 - Arturo Giménez (Rufino, SF)
6 - Miguel Bauducco (Rufino, SF)
7 - Roberto Porri (Lazzarino, SF)
8 - Edgar Frua (Rufino, SF)
9 - Héctor Clara (Laboulaye, Cba.)
10 - Juan J. Oriozabala (Rufino, SF)
11 - Raúl Sicot (P. de Melo, Cba.)
12 - Luis A. Sarricolea (Laboulaye, Cba.)
13 - Jorge Changazzo (Laboulaye, Cba.)
14 - Rubén Ristorto (P. de Melo, Cba.)
15 - Raúl Pellucio (Rufino, SF)
16 - Armando Pappano (Laboulaye, Cba.)
17 - Angel Ottorino (Laboulaye, Cba.)
18 - Bernardo Alday (Laboulaye, Cba.)
19 - Juan Ordeski (Laboulaye, Cba.)
20 - Jorge Porri (Lazzarino, SF)
21 - Pablo Albarello (Viamonte, BA)
22 - Miguel Cerri (Arias, Cba.)
23 - Juan C. Marengo (Rufino, SF)
24 - Miguel Garcia (Rio Cuarto, Cba.)
25 - Oscar Loeiro (Laboulaye, Cba.)
26 - Juan C. Chuburú (Laboulaye, Cba.)
27 - Jorge Omar Bovone (Laboulaye, Cba.)
28 - Víctor J. Panza (Laboulaye, Cba.)
29 - Daniel Neviani (Laboulaye, Cba.)
30 - Miguel A. Raspo (Laboulaye, Cba.)
31 - José L. Formini (Laboulaye, Cba.)
32 - Marcelo Albarello (Viamonte, BA.)
33 - Ricardo Vincenti (G. Levalle, Cba.)
34 - Luis Dellafiori (Laboulaye, Cba.)
35 - Héctor Peroni (Rufino, SF)

## *Motocross 125 FN en Laboulaye*

# VICTORIA DE VICTOR MORINA

**Laboulaye, Cba.** - El 28 de diciembre se habilitó un nuevo y atractivo circuito para la práctica del motocross en nuestra ciudad. Se trata del de Tiro Federal, de aproximadamente 800 metros de longitud, el que está rodeado de montículos de tierra, desde donde el público puede seguir cómodamente las evoluciones de los motociclistas en todo el trayecto.

La jornada inaugural se hizo congregando a especialistas de la categoría **125 $cm^3$ de Fórmula Nacional**, haciéndose presentes 18 deportistas que dieron un atractivo espectáculo. Víctor Morina –a la postre ganador tras la suma de puntos en cinco mangas– y Eduardo Fernández fueron las figuras protagónicas del día, aunque este último retrogradó en la clasificación final por un insólito error del piloto en la segunda serie: se equivocó y detuvo su máquina en la anteúltima vuelta antes de cumplir con la totalidad del recorrido, y lógicamente sin que se le bajara la bandera.

Víctor Morina ganó dos mangas; Fernández, otras dos, y la restante se la adjudicó Néstor Pereira, quien después de hacer suya la manga inicial vio opacado su desempeño por problemas menores.

Final, por suma de puntos: 1° Víctor Morina (Laboulaye) 50 puntos; 2° Oscar Loeiro (Laboulaye); 3° Germán Molina (Laboulaye); 4° Néstor Pereira (Rufino, SF); 5° Eduardo Fernández (Laboulaye), y 6° Walter Dutto (Laboulaye).

*(Informe de Héctor J. Soria)*

# LA ULTIMA BUSQUEDA

En realidad el título puede malinterpretarse. No pensamos que esta simpática manía de "buscar el tesoro" sobre un auto desaparezca, ni mucho menos. Lo que sucede es que creemos que ésta es la última vez en que nos vamos a referir a este tipo de actividades en nuestras páginas.

La razón de esta excepción es la comunicación que recibimos por parte de un fotógrafo entrerriano –Urbano Rivarola, de Paraná–, quien además de referirse a las búsquedas del tesoro, las describe muy felizmente y adjunta fotos tomadas al auto de rally que corriera nuestro Carlos Neira junto con el Cholo Cordovana en el GP de Entre Ríos, en diciembre pasado. Esto a modo de aparente soborno o cohecho...

Veamos cómo define el amigo Rivarola:

"La 'búsqueda del tesoro' es una competencia en la cual se combinan velocidad, habilidad en el manejo, ingenio para seguir el rastro de las pistas... y muchas ganas de divertirse (...) Están lejos de ser comparadas con un rally u otra competencia similar, ya que la finalidad es otra, pero se crea en los 'parques cerrados un clima de excitación muy parecido que inevitablemente los evoca."

A Urbano un saludo, gracias por las fotos, y por lo que a nosotros respecta: basta de búsquedas, aunque sean de tesoros.



*Urbano Rivarola (melenudo de gorra) y su pintoresco "team": Jopo, Claudia, Gustavo y Gala. El 504 funciona mitad a nafta y mitad a cerveza...*

## IMPORTANTE

Para facilitar nuestra labor del año 1987 rogamos a nuestros informantes, a federaciones, clubes organizadores, asociaciones de pilotos y fiscalizadoras, nos remitan a la brevedad los rankings completos de cada categoría zonal; además de darlos a conocer en esta sección, nos servirán todo el año como material de consulta. Por lo tanto, es **muy importante** que además del número correspondiente a cada piloto figure el **nombre y apellido** completo, la **marca** con que corre habitualmente (en caso de monoplazas o karts, marca de chasis y marca de motor) y **localidad** a la cual representa.

También serán bien venidos resúmenes de la actividad de cada categoría en 1986, así como también foto y ficha personal de los campeones, y/o foto del vehículo que conducen. Desde ya, muchas gracias.



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

## 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
Avellaneda 435 - Vte. López. 795-1607

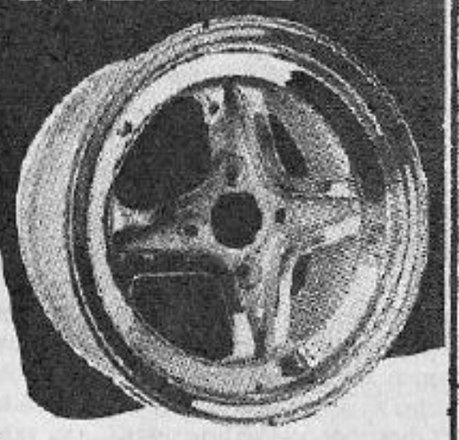
## Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CAÑONERAS
● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL
BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE
DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

* T.C. 2000
F2 Limitado-Nacional
F. Renault Argentina
F.2 Codasur y Entrecor
F-5
Turismo clase 2, 3 y 4
SPORT PROTOTIPO
CAP
F-850
RALLY
MILLE - MIDGE
LLANTAS ESPECIALES
Y además
categorías zonales

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

## LLANTAS DE COMPETICION AERO



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

## ● BUZOS ANTIFLAMA ●

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
● ACCESORIOS AUTOPISTA ●

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

## CASCOS PROVA



ESPECIAL II
- NUEVO VISOR CON BROCHES DE SEGURIDAD Y CIERRE HERMETICO

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

## SALTADUNA ®

AUTOCROSS Ø 1¼"-1½"
MECANICA: GORDINI



ARENERO Ø 1½"-2"
MECANICA: GORDINI - R4 - R6 - R12 F 600 - DKW - VW - DE CARLO



797-9473
ZUFRIATEGUI 2099 ESQ. BELTRAN FLORIDA

## GA-TA

IMPORTADORES



CANGALLO 1314/24
(1111) - CAPITAL FEDERAL
Teléfonos 37-4041/ 2340 / 9159/ 8610

GA-TA

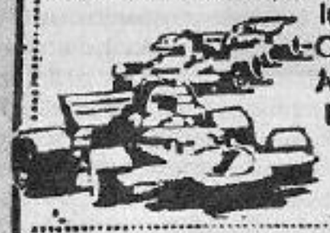
## BUTACAS VEIGA



TORINO ZX..... A 75
RECAMBIO FIAT 600
c/CABEZAL..... A 29

Y MUCHAS MAS TOMAMOS USADAS
GAONA 4056. CIUDADELA (De 8 a 19 hs.

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

CALZADOS CARCER
PIDALO POR CASILLA DE CORREO Nº 60 (1641) EL PALOMAR

# CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EFE

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

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

SALUDA
A LOS PILOTOS
DE LAS DISTINTAS CATEGORIAS
QUE UNA VEZ MAS HAN DEPOSITADO
SU CONFIANZA EN LA CALIDAD DE NUESTRO
SERVICIO

CAMPEONATO 1986

C.A.P. NISSAN 300 OSVALDO (COCHO) LOPEZ CAMPEON
FIAT SPAZIO VICTOR LEPORE CAMPEON
TURISMO G-4 JORGE GÜIRAL SUB-CAMPEON

AMORTIGUACION

# HORACIO

COMPETICION

PARA AUTOMOVILES NACIONALES, IMPORTADOS Y COMPETICION



Fábrica, Administración, Ventas: UNICA DIRECCION
MILLER 3464 - Tel.: 542-1533 Capital (cp. 1431)
NUEVO TEL: 543-9489


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

*Por Néstor Palmetti (desde Europa)*

**BRUN SE PREPARA.** El team **Brun Motorsport** se prepara para defender en 1987 el título de Campeón del Mundo de **Sport Prototipos**. El equipo regenteado por **Walter Brun** dispondrá de 6 chasis para encarar la temporada. En materia de pilotos, con la reciente contratación del italiano **Gianfranco Brancatelli** se ha conformado el lote de volantes que conducirá para el team suizo, compuesto además por **Massimo Sigala, Oscar Larrauri, Frank Jelinski, Jesús Pareja** y el mismo Brun.

Con respecto al piloto argentino, recientemente arribado a Milán luego de un período de descanso en Granadero Baigorria, deberá probar el miércoles en **Paul Ricard** el **Porsche 962** destinado al IMSA americano, provisto de un nuevo motor con doble encendido realizado en Stuttgart. En la ocasión Larrauri probará los neumáticos **Goodyear** a utilizar en USA, luego de lo cual el auto será embarcado rumbo a **Daytona**, donde tomará parte en las clásicas **24 horas**.

**¿EL MUNDIAL DE TURISMO EN RIESGO?** La dificultad en conseguir un "sponsor" para solventar los fletes extraeuropeos y los costos de televisación, ponen cierta duda con respecto al anunciado Mundial de Turismo, que tanta expectativa despertó entre las grandes casas constructoras. A dos meses de su inicio –previsto para el **22 de marzo** en **Monza**–, se espera un anuncio concreto de parte de la FISA tras la reunión de CE que está programada para el 28 y el 29 de enero.

La FISA le había encomendado al grupo West Rally –especializado en promoción deportiva– la tarea de conseguir un patrocinante para solventar los **3 millones de dólares** necesarios para concretar el torneo. Las tratativas con el grupo químico BASF estuvieron a punto de llegar a buen término, pero al surgir divergencias en una reunión celebrada a fines de año en París, todo quedó en la nada. Ahora la FISA está empeñada en sostener la iniciativa, debido al interés demostrado por las fábricas, y en caso de no conseguirse el sponsor, tal vez se llegue a un mecanismo híbrido para mantener el título de Campeonato del Mundo y no defraudar a los constructores.

**NUEVO NISSAN PARA G.C.** La casa japonesa presentó el nuevo motor destinado a competir en **Grupo C** durante la temporada '87. Se trata de un impulsor de 8 cilindros en V, de 3.000 cm³, con doble turbo IHI, 4 válvulas por cilindro e inyección totalmente electrónica, que con 0,8 bar de presión eroga 700 CV a 9.600 rpm, pudiendo arribar a los 1.000 CV con un ulterior incremento de régimen próximo a las 12.000 rpm. El motor ha resuelto los problemas de consumo de su predecesor, y se espera con expectativa su presencia en pista.

**WALLACE DIJO NO.** Sorpresivamente, el joven británico **Andy Wallace** deshizo el compromiso asumido con **Ron Tauranac** para tripular uno de los **Ralt-Honda** oficiales en la temporada '87 de **F.3000**. La inesperada decisión de Wallace obligó a Tauranac a volver a su primera elección, el brasileño **Mauricio Gugelmin**, que de ese modo completaría un equipo todo carioca junto a **Roberto Moreno**, quien luego de 3 años retorna a Ralt.

Con respecto a la decisión de Wallace, se asegura que todo obedece a una importante posibilidad que se le presentó para conseguir una butaca de F.1, cosa posible en virtud de los varios lugares desiertos en la máxima categoría. En caso de no rosperar esta posibilidad, la estrella británica proseguiría junto al equipo que lo llevó al suceso en la F.3 –el Madgwick Motorsport–, que presentaría un chasis **March** en la **F.3000 Intercontinental**.

# FORMULA UNO AL DIA

**LOTUS SIEMPRE CON TABACO.** Finalmente quedó de lado la incertidumbre que angustiaba al team británico, debido a las dificultades en encontrar los "sponsors" para cubrir el presupuesto de la temporada. Confirmado el "no" de JPS, **Peter Warr** tentó varias alternativas –incluso Rothmans de la mano de Honda hasta que consiguió el apoyo del grupo americano R. J. Reynolds, propietario de las marcas Camel y Winston. La industria estadounidense –presente en el automovilismo en NASCAR e IMSA– está embarcada ahora en la conquista del mercado europeo, y por ello la decisión de poner un pie en la F.1, habiendo también "sponsorizado" el programa Peugeot de Raids. La Reynolds, a través de una inversión de **10 millones de dólares**, cubrirá casi el 50 por ciento del presupuesto de Lotus y tendrá derecho a los colores del auto, casi seguramente amarillos para el '87. Posiblemente Elf, De Longhi y Philips completen el elenco de anunciantes del equipo británico, que según versiones confiables, deberá desembolsar casi **6 millones de dólares** en concepto de retribución para la dupla **Senna-Ducarouge**. Con respecto a **Honda**, los ingleses han conseguido negociar parte de los costos de gestión de la provisión de los motores, a cambio de espacios publicitarios sobre el auto.

Con respecto al alejamiento de JPS –luego de más de una década de patrocinio casi constante–, la decisión fue tomada por el Hanson Trust, grupo financiero que compró la Imperial Tobacco el año pasado. La British American Tobacco, que tiene los derechos de la marca fuera de Gran Bretaña, trató de continuar con Lotus en el '87, pero los 10 millones de dólares fueron el gran obstáculo. Confirmada la incógnita Lotus, se espera ahora la decisión de **McLaren** en cuanto a su segundo piloto.

**GOODYEAR LOGRÓ LA PAZ.** Debido a los rumores sobre maniobras tendientes a impedir el monopolio Goodyear en la próxima temporada de F.1, y a la falta de respuesta de FISA para garantizar tal situación, los directivos de la casa americana resolvieron citar la semana pasada, a los propietarios de todos los equipos de la categoría, en Londres. En el Hotel Post House, vecino a un aeropuerto de la capital británica, GY intimó a los 'team managers' para que suscriban un documento mediante el cual se obligan a utilizar únicamente los neumáticos provistos por la casa americana durante la temporada '87. Luego de algunos cambios de ideas, todos decidieron firmar el compromiso legal, lo cual asegura el monopolio bajo las condiciones impuestas por GY, si bien la FISA no aceptó el rol de único responsable en el contralor de tal situación.

Básicamente las condiciones aceptadas por los constructores son las siguientes: 1) En cada G.P. GY proveerá un único compuesto para todos los equipos, garantizando 10 juegos para cada auto turbo, 6 juegos para cada aspirado y 4 juegos de neumáticos para lluvia a cada uno. Esos neumáticos –que se pagarán a razón de **US$ 300 c/u**– serán los únicos que podrán utilizarse du-

## *EL PARIS-DAKAR TRAS SIETE ETAPAS*

# VARIOS VETERANOS Y UN NOVATO

Con un 40 por ciento de recorrido completado, la novena edición del rally París-Dakar se revelaba plena de interés, prometiendo un final digno de una competencia en circuito. Los caminos pedregosos de Argelia y el temible desierto del Ténere, recién abordado por los participantes, comenzaron a generar consecuencias en la larga lista de competidores. Es así que ni los equipos más poderosos han podido evitar las complicaciones del Ténere, y en el vasto desierto muchos protagonistas de primer nivel han perdido minutos preciosos por falta de orientación.

Decía el belga **Jacky Ickx** –un veterano de la Dakar– antes de iniciar la séptima etapa: "**La travesía del Ténere es algo que no tiene nada que ver con el resto de las complicaciones de esta carrera. Se debe acelerar siempre a fondo para aprovechar toda la velocidad de la máquina, pero cuanto más fuerte va uno, mayores son las posibilidades de perderse por la falta de referencias o, peor aún, de toparse con algún obstáculo semioculto en la arena. Esto me sucedió una vez con el Porsche, impactando de improviso contra una gran piedra. Estuvimos solos por horas en el desierto hasta que nos localizaron. Realmente el Ténere es la verdadera aventura de la carrera**".

Muchos "cucos" de la competencia le dieron la razón al belga, sufriendo retrasos por la falta de orientación y, lo que es más grave, quedando sin combustible a causa de la mayor distancia recorrida por esa causa. Luego de completada la séptima etapa, los veteranos del raid africano se afianzaron en la punta de la General de Motos. En Autos, la nota saliente la da Vatanen.

**MOTOS. LOS VETERANOS.** El hecho de que sólo tres pilotos se hayan repartido las victorias en las ocho ediciones previas de esta carrera, y de que justamente esos tres pilotos ocupaban tres de los cuatro primeros puestos de la general, habla a las claras de lo dificultosa que resulta la experiencia africana.

Luego de las primeras "especiales" ganadas por las monocilíndricas en los rocosos caminos argelinos, la lógica de las bicilíndricas comenzó a imponerse a medida que transcurrían las etapas. Los "sprints" iniciales de los italianos **Balestrieri (Honda 600)** y **Picco (Yamaha T660)** en la Tercera Etapa –primera con especiales–, no pudieron repetirse luego. Fue otro italiano –**De Petri**– con la no menos peninsular **Cagiva**, quien ganó las Cuarta y Quinta etapas, siendo relevado luego por el francés **Auriol**, quien con otra unidad del team Cagiva se impuso en las Sexta y Séptima jornadas. Pese a los cuatro triunfos consecutivos, no todo es rosa en las huestes itálicas, únicas en presentar lucha franca con los japoneses. De Petri sufrió problemas de caja en la tercera etapa, por lo cual perdió casi una hora. Luego de la Sexta Etapa había quedado a 6 minutos de la punta en la General, pero en la séptima perdió más de 20 minutos al circular con un grupo no muy veloz (Orioli, Rahier y Fiandanno), temiendo perder el rumbo. Por su parte, Auriol también perdió mucho tiempo al comienzo de la prueba, recuperando luego en gran forma, pero pese a ganar las 6ª y 7ª etapas, no pudo reducir los 24 minutos que le llevaba el líder de la suma. Siguiendo con Cagiva, digamos que ya han perdido una de las dos motos de "asistencia veloz" al incendiarse la unidad de Ricard. Por otra parte, el retraso de los camiones que llevan recambios pone mucha incertidumbre sobre el éxito final del producto italiano.

El gran dominador resultaba el francés **Cyril Neveu**, que con suma regularidad había mantenido a su **Honda NXR 780** al tope de la general desde el inicio. La Sexta Etapa pareció complicar las cosas para el team Honda Francia, ya que Neveu había perdido la ruta y casi media hora de tiempo, mientras Lalay, por un problema similar, se quedó sin combustible a 10 km del final del parcial, perdiendo casi una hora. Sin embargo, todo mejoró en la séptima para las Honda. Neveu hizo casi toda la etapa junto a Auriol, perdiéndola por poco tiempo pero impidiendo el descuento del hombre de Cagiva. Por su parte, Lalay ascendió al quinto lugar en la General, a una hora de su coequiper.

**Gaston Rahier**, el otro ex vencedor de la prueba, es el mejor del team BMW, apostando a la regularidad y la confiabilidad de la GS 1050 germana. Habiendo perdido 50 minutos con respecto a la punta, el belga se mantenía cuarto en la General. En sexto lugar se ubicaba el mejor representante de las monocilíndricas, el italiano Balestrieri con la Honda 600 del team Italia. Tal vez podría mejorar su posición luego de superar el desierto, terreno en el que las bicilíndricas se muestran más eficientes.

**AUTOS: EL NOVATO.** Su retraso inicial, que lo obligó a largar desde el fondo, su falta de expe-






4



5



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

rante el fin de semana. Finalizada la carrera, GY podrá retirar todo el caucho no empleado, acreditando el importe por lo no consumido. 2) GY garantiza la más amplia asistencia técnica en todas las competencias, y a partir de Mónaco proveerá también un neumático delantero más angosto destinado a mejorar las prestaciones de los autos con motor aspirado.

Mientras esta edición esté en impresión, GY realizará una conferencia de prensa en Londres para anunciar los detalles del acuerdo. No se conoce aún cómo terminará el tema de los contratos publicitarios con **Ferrari, Williams, Lotus** y **McLaren**, aunque se supone que los americanos arribarán a un acuerdo para evitar posteriores acciones legales. A raíz de esta clarificación, se confirman para **fines de enero** los tests generales en **Jerez de la Frontera**, España.

**ARROWS CON MEGATRON.** Con un ventajoso acuerdo para todas las partes, se definió el futuro del team Arrows en cuanto a plantas motrices para el '87. **BMW** decidió reconsiderar la cifra solicitada por su stock de motores "verticales", razón por la cual los directivos de USFG –nuevos propietarios de la escudería– se inclinaron por esta alternativa en lugar de la más onerosa propuesta por Porsche.

En los papeles, **BMW** cede a favor de "Megatron" –una sociedad americana con sede en Michigan que produce computadores y elemenos de alta tecnología, y que está bajo el control de USFG– un "paquete" de **30 motores** más los correspondientes recambios por una cifra apenas superior a los **2 millones de dólares.** Megatron, dueña de los derechos de uso de tales motores, se los cede a su vez a Arrows pero con su marca en lugar de la de BMW. Finalmente los impulsores llegan a las manos del suizo **Heini Mader**, quien se ocupará de la revisión de los mismos, tal como hiciera en el pasado con Benetton y el mismo Arrows. De ese modo este año estarán en pista los **Arrows-Megatron** –tal la denominación oficial– bajo la probable conducción de **Eddie Cheever** y **Emanuele Pirro**.

Por su parte, **BMW** quedó satisfecha con el acuerdo: pudo desprenderse del stock de motores veticales que ya no utilizará más, elimina el riesgo del prestigio, al quitar su marca de los motores, y le asegura a **Ecclestone** la exclusividad de provisión a través de los 4 cilindros inclinados, que sólo serán para los **Brabham** de **Patrese** y posiblemente **Jones**.

**¿CAUCHO NIPON A LA F.1?** Se conocieron mayores detalles sobre la reunión mantenida días pasados por **Frank Williams** y **Enzo Ferrari** en Montecarlo. Tal como adelantamos, el británico fue portador de una propuesta nipona con respecto a su ingreso a la F.1 en el '88. Tanto **Bridgestone** como **Dunlop** –marca esta última en poder del "holding" Sumitono– se han lanzado a una campaña destinada a calificar la imagen de sus productos para incrementar su ya importante penetración en el mercado. Para ello han decidido atacar dos frentes: el de la competición y el del equipamiento de los autos de serie más prestigiosos. Con respecto al primer punto, Williams le hizo conocer a Ferrari que los japoneses están dispuestos a crear un Departamento de Competición autónomo en Europa para lanzarse de lleno a la F.1, realizando desarrollo y fabricación en el continente europeo. Lo que sucede es que tal proyecto estaría condicionado a asegurarse la exclusividad del equipamiento de la producción de serie de Ferrari. Para los nipones esto es más importante que la provisión de neumáticos a tres o cuatro teams de F.1. En tal sentido también han hecho importantes ofertas a las prestigiosas marcas alemanas –Audi, Porsche, BMW y Mercdez Benz–, preocupando a las firmas tradicionales, que no esperaban un ataque nipón en este segmento del mercado.

Como la decisión va más allá de un simple cambio de gomas en los autos de F.1, el ingeniero Ferrari habría solicitado tiempo para evaluar la oferta japonesa arribada a través de Williams. No hay que olvidar que la mayor parte de la producción de Ferrari se comercializa en USA y hay que ver hasta qué punto le conviene cambiar los neumáticos locales para convertirse en "abre-puertas" de los nipones.

riencia en este tipo de raids y las dudas que aún quedaban en torno de su completa recuperación psicofísica, no permitían abrigar muchas esperanzas por el éxito de **Ari Vatanen**. Sin embargo el finlandés ha demostrado que sus cualidades están intactas, que el gran batallador subsistía y que, ayudado por un navegante de primera, estaba para ganar la París-Dakar. Su recuperación, etapa tras etapa hasta lograr la punta en la General luego de 7 parciales, habla de un trabajo brillante. Era muy difícil pronosticar su triunfo final, ya que en la carrera africana, muchas veces los problemas son ajenos a la calidad del piloto, pero lo importante de la tarea de Vatanen es haber demostrado su total recuperación del amargo momento vivido en Argentina.

Pese a la profusión de medios, varias veces se le complicaron las cosas a la escuadra de **Jean Todt**. Perdió más de 3 horas en la tercera etapa, al romper sucesivamente 4 neumáticos en el rocoso terreno argelino. Como llevan sólo dos de auxilio, debió esperar a Vatanen por un tercer neumático. Luego, al romper el cuarto, no tuvo más remedio que terminar la etapa en tres ruedas, con la lógica consecuencia. A partir de la cuarta etapa comenzó a recuperar, pero aún estaba lejos de la punta.

El keniano **Mehta** se convirtió de movida en el hombre de punta de **Peugeot**. Pero en la sexta etapa, con el desierto, comenzaron sus dificultades: primero un compás defectuoso, luego dos roturas de neumáticos y luego la falta de nafta, le hicieron perder casi una hora y la punta absoluta. Mehta se recuperó en la séptima, quedando tercero en la General a 20 minutos de su compañero Vatanen. A su vez el finlandés, ganando la sexta etapa y saliendo segundo en la séptima, reconquistó para las huestes de Todt el primado en la General.

El francés **Zaniroli**, hombre de punta de la escuadra **Range Rover**, merced a un trabajo regular se había colocado segundo en la suma a sólo 10 minutos del primer Peugeot y con mucho terreno por andar. Es ahora cuando comienzan a notarse los desempeños de los "veteranos" de la París-Dakar.

Por ejemplo, **Ickx**, que con el pequeño **Lada** estaba 4to. a 40 minutos de Vatanen y en un terreno que no le es de lo más favorable al todoterreno soviético. Sólo restaba ver si el "novato" Vatanen podría resistir a los experimentados veteranos de una de las carreras más apasionantes del mundo.

Un último párrafo para la categoría **Camiones**, donde el monstruoso **DAF Turbotwin** del holandés **De Rooy** arrasaba con sus rivales y en muchas etapas le pudo ganar a los autos. Tanto es así que hasta la sexta etapa el aparato holandés, con sus 1000 CV de potencia, estaba octavo en la General conjunta. En la graduatoria de esta clase, lo escoltan dos **Liaz** checoslovacos con turbo y tracción en las cuatro ruedas, conducidos por **Brzobohaty** y **Moskal**.







*1) Los participantes culminan preparativos para abordar el ferry de Barcelona a Argel. 2) Los belgas Jacky Ickx y Christian Tarin, sonrientes a bordo de su Lada. 3) Cyril Neveu, el avezado puntero de las Motos en Argelia. 4) El 205 Turbo 16 Grand Raid de Ari Vatanen-Bernard Giroux con serias averías (ver rueda delantera) en el calsificatorio de Cergy-Pontoise, por una pieza defectuosa. Parte del público hace contrapeso. 5) Dos Toyota y un Mitsubishi entre Ghardaia y El Golea.*

## Clasificación general. 7 etapas - 5.181 km. recorridos - restan 7.224 km.

**MOTOS:** 1°) **Cyril Neveu** (Fra), **Honda NXR 780** con **24h10m35s**; 2°) Hubert Auriol (Fra), Cagiva E 860 a 24m28s; 3°) Alessandro de Petri (Ita), Cagiva E 860 a 26m47s; 4°) Gaston Rahier (Fra) BMW GS 1050 a 50m43s; 5°) Gilles Lalay (Fra) Honda NXR 780 a 1h04m40s.

**AUTOS:** 1°) **Vatanen-Giroux (Peugeot 205 GR) 9h29m17s**; 2°) Zaniroli-Lopes (Range Rover) a 10m09s; 3°) Mehta-Doughty (Peugeot 205 GR) a 20m45s; 4°) Ickx-Tarin (Lada Niva) a 39m25s; 5°) Shinozuka-Fenouil (Mitsubishi) a 43m23s.

# NOTICIAS DEL RALLY MUNDIAL

**LOS 10 PRIMEROS PARA MONTECARLO.** La semana próxima comenzará una nueva edición del certamen mundial de Rally, con la clásica competencia monegasca. La 55ª edición del Rally de Montecarlo se iniciará desde Grenoble (Francia) a las 13 hs. del **domingo 18**, finalizando en la costanera del principado el **jueves 22**, aproximadamente a las 18 hs.

Estos serán los primeros 10 pilotos en iniciar la marcha del nuevo certamen destinado a los **grupo A**:

1. Kankkunen (Lancia Delta HF 4WD); 2. Saionen (Mazda 323 4WD); 3. Ragnotti (Renault 11 Turbo); 4. Röhrl (Audi 200 Turbo); 5. Blomqvist (Ford Sierra Cosworth); 6. Biasion (Lancia Delta HF Turbo); 7. Eriksson (VW Golf GTI 16V.); 8. Saby (Lancia Delta HF 4WD); 9. Chatriot (Renault 11 Turbo); y 10. Grundel (Ford Sierra Cosworth).

En **Lancia** hay mucho optimismo y se espera repetir el debut victorioso del Delta S4 G.B. en el RAC del '85. Los tres pilotos de la escuadra turinesa se mostraron conformes luego de los últimos tests realizados en Francia bajo las órdenes del nuevo Director Deportivo del team, el italiano **Corrado Isenburg**. Los relevamientos cronométricos realizados en las pruebas, indican que con el nuevo G.A. están a poco menos de 3 segundos por kilómetro, de los tiempos marcados en el '85 por el Delta S4 de G.B., y esto alimenta el optimismo.

Por supuesto que los rivales también tienen motivos para pensar en la victoria. En ese sentido debe tenerse en cuenta al **Audi 200** que rindió satisfactoriamente en los ensayos realizados por **Walter Röhrl**. El Ing. **Dieter Basche** se mostró conforme con los tests, durante los cuales se hizo evidente la confiabilidad del auto, que además se revelo muy fácil de llevar, sin problemas de frenaje (recordar que pesa 1.300 kg), casi sin subvirancia y con buena potencia (oficialmente se acusan 250 CV, pero se cree que la cifra es bastante superior). Ironizando, Röhrl se refirió al cambio de modelo decidido por Audi: "**Como ya estoy viejo, en Ingolstadt han pensado en darme un auto confortable, grande, 4 puertas, casi como un verdadero taxi**". Bromas aparte, los cronometros decidieron el pase o retiro de la Coupé 90, y se aguarda con ansiedad la primera confrontación con los pares del Grupo A.

Mientras tanto, pocos días atrás pudieron culminarse los trámites de homologación de los dos modelos que mayores expectativas han despertado en el ambiente. Nos referimos **al Ford Sierra Cosworth y al Lancia Delta HF 4WD**. Con lo justo se cumplieron los requisitos de la FISA en cuanto **a las 5.000 unidades** fabricadas, generándose una cierta confusión en el caso de Lancia, al detectarse unidades equipadas con turbos Garrett y otras KKK.

Durante los últimos días del '86 siguieron los tests de los más importantes equipos del Rally, con vistas a la edición '87 del **Safari**. Mientras el sueco **Björn Waldegaard** probaba con el equipo **Toyota**, el finlandés **Hanny Mikkola** hacía lo propio con la escuadra **Audi**. En tanto el local **Vic Preston Jr.** proseguía luego de la festividad de fin de año, los ensayos con el **Lancia Delta HF 4WD** enviado desde Turín. Oficialmente se informó que el Kenyano dispondrá de un auto "de fábrica" para el clásico africano. Aún se desconoce cuantos presentará Lancia en la prueba, en total.

**¿PEUGEOT AL GRUPO A?** Pese a que el tema fue reiteradamente desmentido, se sabe que Peugeot sigue trabajando sobre el nuevo 405 para Grupo A. Si bien este proyecto había nacido cuando se hablaba del Grupo S, en Boulogne se ha seguido con las tareas respetando la nueva reglamentación, y se sabe también que ya se han realizado los primeros tests del auto. Se trata de la versión 4x4 del 405 con motor 4 cilindros, 16 válvulas, 2.200 $cm^3$ y más de 250 CV de potencia. Está prevista la construcción de 5.000 unidades de dicho modelo, para fines del verano europeo, pudiendose homologar entonces para fin de año. Siguiendo con la casa del león, también se sabe que siguen adelante los trabajos de desarrollo de un motor de **12 cilindros** destinados a la **nueva F.1**, a la espera de una decisión del vértice del Grupo con respecto a la futura actividad deportiva de la marca.

**MAZDA EN EL PRIMERO DEL '87.** Días pasados se disputó en **Suecia** el Rally "Sveitsin Talvi", primera competencia del año en Europa. En la prueba se impuso el local **Mikael Sundström** con el prometedor **Mazda 323 4WD. G.A.**, que superó por 45 segundos al Audi Coupé Quattro de Lindholm. Sundstrom correrá todo el Campeonato Sueco en equipo con **Harry Toivonen**, hermano del desaparecido Henri.

**PREOCUPACION EN EL "EURORALLY".** Luego del estupor causado por la decisión de FISA de quitarles posibilidad de puntos a los **Grupos B** en el **Europeo de Rally '87**, y limitándolos a una clasificación separada para un "Trofeo Europa", las distintas escuadras que pensaban utilizar tales vehículos se encuentran abocadas a resolver el grave problema presentado a poco de iniciarse el **Campeonato**. Nos decía **Claudio Bortoletto**, Director del Jolly Club: "**Ya teníamos todos los contratos firmados para presentar dos autos en el Euro-Rally, del modelo 037 de Lancia, y esto nos cae como un balde de agua helada. No cuestionamos la validez de la medida, pero es inadmisible que semejante resolución se tome a tan poco de iniciarse la temporada, cuando pudo haberse tomado con mayor anticipación**". En la situación del team que recibirá este año a **Recalde**, están otros equipos. Mientras la C.S.A. italiana ha resuelto presentar una protesta formal a la FISA en defensa de los equipos peninsulares, los "managers" están tratando de conseguir autos del **Grupo A** para respetar los convenios asumidos, conociendo la lentitud y la falta de validez de este tipo de acciones en la FISA de Balestre.

# CORSA

**Juan María Traverso**
**RENAULT FUEGO**
Preparación: Oreste Berta
**CAMPEON ARGENTINO 1986 DE T.C.2000**

**Mario Rodolfo Gayraud**
**FORD SIERRA XR4**
Preparación: José Miguel Herceg
**SUBCAMPEON ARGENTINO 1986 de T.C.2000**




Foto: Enrique Bianco

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com